Vervoerregio Amsterdam

Aan Regioraad en Vervoerregio gemeenten

Datum 19 mei 2021

Betreft Q&A – OV-Governance: Aandeelhouderschap GVB

Q&A – OV-Governance: Aandeelhouderschap GVB

Vraag - Antwoorden

1. Wat is het OV-governance traject? 3
2. Wat moet er gebeuren om per 1-1-2022 de nieuwe OV-governance te starten? 3
3. Een onderdeel van OV-governance is aandeelhouderschap Vervoerregio in GVB. Waarom moet dit? 4
4. Hoe is sinds 2013 de zeggenschap door Vervoerregio in GVB georganiseerd? 5
5. Wat zijn de nadelen van de huidige wijze van zeggenschap: via een Overeenkomst? 5
6. Wat houdt het aandeelhouderschap van Vervoerregio in GVB in? 6
7. Wat zijn de voordelen van zo'n aandeel? 7
8. Zijn er voorbeelden uit de praktijk? 8
9. Over welke onderwerpen beslist Vervoerregio als aandeelhouder straks mee bij GVB? 8
10. Hoeveel aandeelhouders zijn er nu en straks? 9
11. Hoe vaak is er een aandeelhoudersvergadering? 9
12. Wat wordt de stemverhouding in de aandeelhoudersvergadering? 9
13. Wie zit er namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio in de aandeelhoudersvergadering? 10
14. Hoe wordt de Regioraad van de Vervoerregio na 1 januari 2022 betrokken bij het aandeelhouderschap? 10
15. Voor hoe lang wordt dit aandeelhouderschap aangegaan? Wordt er geëvalueerd? 11
16. Belemmert of bemoeilijkt of verhindert het hebben van een aandeel GVB een eventuele openbare aanbesteding van de concessie Amsterdam ? 11
17. Waarom moet de gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio worden gewijzigd? 11
18. Kan het dagelijks bestuur straks zelfstandig deelnemingen aangaan? 12
19. Wat houden de overige voorgestelde wijzigingen GR VRA in? 12
20. Er wordt gesproken over wijzigen van de GR VRA, maar is een zienswijze op basis artikel 31a van de Wgr niet voldoende? 13
21. Waarom moet het Aandeelhouderschap naar de gemeenteraden van de gemeenten? . 13
22. Wat is de planning? 13

23. Wat betekenen de voorgestelde wijzigingen voor de Vervoerregio? 14
24. Wat betekenen de voorgestelde wijzigingen voor de Vervoerregio gemeenten? 17
25. Vragen? 18

1. Wat is het OV-governance traject?

De gemeente Amsterdam en de regio staan voor grote uitdagingen voor de mobiliteit en het OV. Dit wordt nog eens extra benadrukt door de coronacrisis waarin we ons nu bevinden, met grote gevolgen voor vervoerders in het OV vanwege de lage reizigersaantallen. Een goede samenwerking tussen Vervoerregio, vervoerder GVB (concessiehouder OV-concessie Amsterdam) en gemeente Amsterdam is daarom onontbeerlijk. Voor de reizigers en inwoners in de Amsterdamse regio is een goed werkend openbaar vervoer van groot belang. De situatie in Amsterdam is complex en wijkt af van hoe het andere openbaar voer is georganiseerd binnen het vervoerregio gebied. Het is een combinatie van bus, tram, metro en opdrachtgeverschap rondom beheer en onderhoud en meerjarige vervanging railinfrastructuur. Een eenvoudiger organisatiemodel binnen de Amsterdamse OV-driehoek (gemeente Amsterdam, GVB en Vervoerregio) helpt duidelijker te maken wie welke rol, bevoegdheid en verantwoordelijkheid heeft.

Pedro Peters (voorzitter van OV-Nederland en voormalige directeur vervoerbedrijf RET, Rotterdam) is gevraagd advies uit te brengen over mogelijkheden tot versterking van de samenwerking en governance binnen de OV-keten in de Amsterdamse regio. Zoals door Peters aangegeven zal een heldere rolverdeling met duidelijke verantwoordelijkheden de stad en regio voorbereiden op de mobiliteitsopgave in de nabije toekomst. Op basis van het rapport Peters spitst het traject OV-governance zich toe op de volgende vier grote onderdelen:

1. Breng het beheer en onderhoud van de infrastructuur in Amsterdam onder in een BV (GVB Railinfra BV).
2. Breng aansturing en opdrachtgeverschap van de ov-samenwerking geheel voor rekening en risico van de Vervoerregio.
3. Maak de Vervoerregio medeaandeelhouder van GVB.
4. Pas werkprocessen en afspraken aan rondom de strategische activa (materieel en vastgoed).

De regioraad van de Vervoerregio is over de start en de uitgangspunten van het OV-governance traject – beschreven in het rapport van P. Peters – geïnformeerd via de volgende drie brieven:

- **Brief voorzitter DB aan Regioraad over OV-governance rapport P. Peters d.d. 22 juni 2020**
  - Bekijken via deze pagina onder agendapunt 1.e
- **Voortgangsbrief OV-governance van voorzitter DB d.d. 10 december 2020**
  - Bekijken via deze pagina onder agendapunt 6.1.5
- **Voortgangsbrief OV-governance van voorzitter DB d.d. 15 maart 2021**
  - Bekijken via deze pagina onder agendapunt 6.1.7

Deze brieven zijn geagendeerd in de betreffende regioraden.

De Vervoerregio, gemeente Amsterdam en GVB werken de vier onderdelen uit. Zie voor meer informatie hierover het rapport Pedro Peters. Hierin staat de aanleiding en probleemanalyse beschreven. Het rapport is te bekijken via deze pagina onder agendapunt 1.e.
Eén van de vier onderdelen is het aandeelhouderschap in GVB. Deze Q&A gaat hier over.

Binnen het OV-governance traject zijn de Vervoerregio Amsterdam, GVB en de gemeente Amsterdam (met name de afdelingen MeT, V&OR en Deelnemingen) betrokken.
Via de Vervoerregio zijn de 15 inliggende gemeenten van de vervoerregio indirect betrokken.

2. Wat moet er gebeuren om per 1-1-2022 de nieuwe OV-governance te starten?

Op basis van het rapport Peters spitst het traject OV-governance zich toe op vier grote onderdelen:

1. Breng het beheer en onderhoud van de infrastructuur in Amsterdam onder in een BV (dit wordt GVB Railinfra BV).
2. Breng aansturing en opdrachtgeverschap van de OV-samenwerking geheel voor rekening en risico van de Vervoerregio.
3. Maak de Vervoerregio medeaandeelhouder van GVB. (zie voor het 'waarom' het antwoord op vraag 3)
4. Pas werkprocessen en afspraken aan rondom de strategische activa (materieel en vastgoed).

Het aandeelhouderschap in GVB (punt 3) is het eerste onderdeel van het traject OV-governance dat wordt geagendeerd in de Regioraad (Regioraad 18 mei 2021). Daadwerkelijke besluitvorming rondom het aandeelhouderschap in GVB wordt voorgelegd aan de Regioraad van de Vervoerregio van 26 oktober 2021. Het gevraagde besluit in deze oktoberraad luidt: 'besluit tot verwerving prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.'.

De besluitvorming rondom het aandeelhouderschap staat los van besluitvorming rondom de andere drie onderwerpen. Dit wordt in Q3 en Q4 van 2021 apart geagendeerd in de regioraad van de Vervoerregio. Wel wordt met het aandeelhouderschap voldaan aan een juridische voorwaarde zodat de Vervoerregio opdrachtgever kan worden van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur (punt 2).

3. Een onderdeel van OV-governance is aandeelhouderschap Vervoerregio in GVB. Waarom moet dit?

Nederland is verdeeld in concessiegebieden voor het openbaar vervoer. Een OV-concessie is het recht om voor een bepaalde periode openbaar vervoer te verzorgen in het gebied van de betreffende OV-concessie.

De Vervoerregio is vanuit de wet concessieverlener in het gebied van de vervoerregio voor vier OV-concessies. Dit zijn de zogenoemde streekconcessies en de stadsconcessie Amsterdam. De streekconcessies zijn Amstelland-Meerlanden, Zaanstreek en Waterland. Hier rijden op dit moment de vervoerbedrijven Connexxion en EBS. In de stadsconcessie Amsterdam rijdt vervoerder GVB. Hoofdregel vanuit Europese en Nederlandse wetgeving is dat een concessieverlener, zoals de Vervoerregio, een concessie verleent door een Europese openbare aanbesteding.[1]
Een uitzondering is de concessie Amsterdam. De concessie Amsterdam (2012 – 2024) is niet Europees openbaar aanbesteed, maar onderhands gegund aan vervoerder GVB. Een onderhandse gunning betekent in dit geval het direct verlenen van de concessie aan GVB. We noemen dit ook wel een inbesteding. Als uitzondering op de hoofdregel dat het openbaar vervoer moet worden aanbesteed is een inbesteding mogelijk voor grootstedelijke en gecompliceerde OV-netwerken, zoals bijvoorbeeld Rotterdam, Den Haag en Amsterdam.
Dit komt doordat het openbaar vervoer complex is in steden zoals Amsterdam en Rotterdam-Den Haag. Er is sprake van integrale netwerken van bus en railvervoer. En er zijn vaak hoge investeringen in tram- of metrolijnen. Deze investeringen overstijgen een concessieperiode. Hierdoor is er een voorkeur om langdurig met een vervoerder in zee te gaan. Een inbesteding helpt hierbij. In Nederland gebeurt dit alleen binnen de regio's Den Haag, Rotterdam en Amsterdam.

[1] Een aanbesteding is een inkoopmethode waarbij een opdrachtgever, zoals de Vervoerregio, een voorgenomen opdracht bekendmaakt. Een Europese aanbesteding is een aanbesteding volgens Europese richtlijnen. Als overheidsorgaan, zoals de Vervoerregio, is de hoofdregel: opdrachten worden boven een bepaalde drempel Openbaar Europees aanbesteed. Europees zodat iedereen weet kan hebben van de opdracht. Openbaar zodat iedereen kan meedoen. Dit moet zorgen voor transparantie en gelijke kansen.

Er is wel een belangrijke voorwaarde gesteld aan een inbesteding. Volgens een uitspraak van het Europees Hof moet de betreffende overheid (Vervoerregio), in de betreffende onderneming met een publiek belang (GVB) een bepaalde *invloed* hebben. Dit wordt omschreven als *'zeggenschap heeft als of het haar eigen diensten betreft'*.. Dit betekent dat de Vervoerregio die zeggenschap moet hebben over GVB als voorwaarde om de concessie Amsterdam in te besteden. Nu is dat geregeld via een Overeenkomst met de gemeente Amsterdam. In het advies van P. Peters is geconstateerd dat dat niet de best werkbare vorm is voor de toekomt.

4. Hoe is sinds 2013 de zeggenschap door Vervoerregio in GVB georganiseerd?

De Vervoerregio heeft nu ook al zeggenschap in GVB. Dat is niet iets nieuws. Sinds de inbesteding van de concessie Amsterdam in 2013 is de wettelijk vereiste zeggenschap in GVB georganiseerd via een Overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio.[2] Via de Overeenkomst heeft de Vervoerregio invloed op GVB via de gemeente Amsterdam in haar rol als 100% aandeelhouder van GVB. Praktisch betekent dat voorafgaand aan de tweejaarlijkse aandeelhoudersvergaderingen dat de gemeente Amsterdam 'voorafgaande goedkeuring' vraagt voor bepaalde beslissingen aan de Vervoerregio. Aan de huidige Overeenkomst kleven verschillende nadelen (zie vraag 5). Dit zijn praktische nadelen en nadelen die juridisch van aard zijn.

5. Wat zijn de nadelen van de huidige wijze van zeggenschap: via een Overeenkomst?

Aan de huidige wijze van zeggenschap – via een Overeenkomst gemeente Amsterdam-Vervoerregio - kleven verschillende nadelen, namelijk:

- *Praktijk – samenwerking*
  De drie Amsterdamse OV-partijen (GVB, Vervoerregio en Amsterdam) praten niet met elkaar rondom de aandeelhoudersvergaderingen van GVB. Voorafgaand aan een aandeelhoudersvergadering wordt voornamelijk schriftelijk gecommuniceerd tussen de gemeente Amsterdam en Vervoerregio. Direct contact heeft vaak de voorkeur voor onderling begrip.
- *Praktijk – informatie*
  Het bedrijf GVB Holding NV bestaat uit zeven dochterondernemingen (BV's). Een dochteronderneming is een onderneming die in dit geval geheel eigendom is van GVB. De invloed (zeggenschap) die de Vervoerregio nu heeft gaat uitsluitend over één dochteronderneming: GVB Exploitatie BV. De Vervoerregio ontvangt informatie over deze BV. De Vervoerregio is vanuit haar rol als Opdrachtgever OV ook betrokken bij andere GVB zaken zoals railinfrastructuur en aankopen van nieuw OV-materieel. Over deze onderwerpen wordt de Vervoerregio rondom de aandeelhoudersvergadering niet geïnformeerd. Dit is juridisch correct ingericht, maar in de praktijk pakt dit soms onhandig uit.
- *Zeggenschap moet van één naar twee GVB dochterondernemingen*
  Als wettelijke eis voor een inbestede OV-concessie moet de Vervoerregio zeggenschap hebben in dochteronderneming GVB Exploitatie BV. Nieuw is dat de Vervoerregio vanaf 1 januari 2022 – na positieve regioraadsbehandeling hierover - ook zeggenschap moet hebben in dochteronderneming GVB Railinfrastructuur BV. Dit is één van de uitkomsten van het OV-governance traject. De reden voor deze verandering rondom het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur in Amsterdam is dat de Vervoerregio samen met gemeente Amsterdam en GVB de samenwerking hierover wil verbeteren ten gunste van de reiziger. Hiervoor verandert de huidige organisatie en wordt de Vervoerregio opdrachtgever van vervoerder

[2] Overeenkomst gemeente Amsterdam – Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam), d.d. 5 december 2013.

GVB. Dit vindt plaats door een onderhandse gunning. Vanuit Europese regelgeving is hiervoor vereist dat de Vervoerregio zeggenschap heeft. De huidige Overeenkomst gemeente Amsterdam-Vervoerregio moet daarom vanaf 1 januari 2022 sowieso aangepast worden.

- *Overeenkomst niet meer juridisch robuust*
  De huidige Overeenkomst lijkt inmiddels minder juridisch robuust door gewijzigde wetgeving. Artikel 115 Wet gemeenschappelijke regelingen is namelijk vervallen. Dit artikel regelde de doorzettingsmacht van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio richting het college van B&W van Amsterdam en was de juridische basis van de overeenkomst.

Er zijn dus vier nadelen waarvan twee praktisch en 2 juridisch van aard. Dit heeft ertoe geleid dat de Vervoerregio heeft bekeken hoe de OV-samenwerking is georganiseerd in Rotterdam-Den Haag. Daar is immers een vergelijkbare inbestede OV situatie.

6. Wat houdt het aandeelhouderschap van Vervoerregio in GVB in?

In de huidige situatie is de gemeente Amsterdam 100% aandeelhouder van GVB. De gemeente heeft 20.000 aandelen. De Vervoerregio heeft invloed op GVB via de Overeenkomst met de gemeente Amsterdam. Het voorstel is dat dit vanaf 1 januari 2022 anders wordt. De Vervoerregio wordt naast de gemeente Amsterdam aandeelhouder in GVB.

De Vervoerregio, gemeente Amsterdam en GVB hebben het aandeelhouderschap uitgewerkt. Belangrijk hierbij is dat er voldoende ‘zeggenschap’ is van de Vervoerregio in GVB. Anders kan dit voor juridische problemen zorgen voor de Vervoerregio (zie vraag 23 ‘Wat betekenen de voorgestelde wijzigingen voor de Vervoerregio?’). Het aandeelhouderschap houdt in dat de Vervoerregio één prioriteitsaandeel verwerft op het niveau van GVB Holding NV. Hiervoor wordt een extra aandeel gecreëerd waardoor er straks 20.001 GVB aandelen zijn uitgegeven. Dit betekent dat de gemeente Amsterdam straks 20.000 aandelen heeft en de Vervoerregio 1 aandeel. Een aandeel is een waardepapier dat een aantal rechten geeft voor de vennootschap, in dit geval GVB Holding NV. Een ‘normaal’ aandeel zou betekenen dat de Vervoerregio straks voor 1/20.001e invloed heeft in GVB. Hiermee voldoet het aandeelhouderschap van de Vervoerregio in GVB echter niet aan de wettelijke eis van voldoende ‘zeggenschap’, vanwege de stemverhouding op basis van het aantal aandelen. Het zogenaamde prioriteitsaandeel brengt de oplossing. Via de nieuwe GVB statuten wordt er ‘prioriteit’ gekoppeld aan twee van de zeven dochterondernemingen, namelijk GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV. Hierdoor moet er voor strategische onderwerpen voor deze domeinen bij unanimiteit worden beslist. Het prioriteitsaandeel geeft daarmee een zogenaamde ‘50% stem’ voor strategische beslissingen binnen dochterondernemingen GVB Exploitatie BV en Railinfra BV. Dit betekent het volgende voor beslissingen in de GVB tweejaarlijkse aandeelhoudersvergaderingen waar straks portefeuillehouder Ruigrok in deelneemt namens het DB van de Vervoerregio. Er zijn beslissingen bij:

- **Gewone meerderheid** – de Vervoerregio heeft dan 1/20.001 stem. Dit is het geval bij onderwerpen rondom GVB Holding NV en de vijf van de zeven dochterondernemingen Activa BV, Veren BV, Station retail & ontwikkeling BV, MEA BV en Commercieel BV.
  Nb. 1/20.001e stem lijkt weinig, maar nieuw is dat door het prioriteitsaandeel de Vervoerregio in haar rol van aandeelhouder daadwerkelijk aanwezig is bij de GVB aandeelhoudersvergaderingen. Daarnaast ontvangt de Vervoerregio in de rol van aandeelhouder alle aandeelhoudersinformatie. Niet slechts over één dochteronderneming zoals voorheen via de Overeenkomst, maar over GVB Holding NV en de zeven GVB dochterondernemingen (BV’s).

De aanwezigheid bij aandeelhoudersvergaderingen en het ontvangen van informatie is inherent aan aandeelhouder zijn.

- **Unanimiteit** – de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam hebben voor een groot aantal onderwerpen gezamenlijke zeggenschap. Dit betekent dat beide aandeelhouders er samen uit moeten komen. In de aandeelhoudersvergadering moet namelijk eensgezind (unaniem)gestemd worden door beide aandeelhouders. Dit is het geval bij strategische beslissingen binnen dochterondernemingen GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV, bijvoorbeeld voor het jaarplan exploitatie of het benoemen van leden van de Raad van Commissarissen.

Bovenstaande zorgt voor voldoende vereiste zeggenschap. Zeggenschap over de andere onderwerpen (dochterondernemingen zoals GVB Activa BV) is niet juridisch vereist. Zie ook vraag 9. Daarnaast denken de drie partijen dat het aandeelhouderschap de eerder geconstateerde nadelen voortvloeiend uit de Overeenkomst verhelpt.

Belangrijk is dat het voorgestelde prioriteitsaandeel van de Vervoerregio een aandeel is *zonder een economisch belang.* Dit betekent dat er geen financiële gevolgen zijn voor de Vervoerregio en daarmee de 15 gemeenten (zie ook vraag 24 'Wat betekenen de voorgestelde wijzigingen voor de Vervoerregio gemeenten?'). Er geldt geen bijstortingsplicht voor de Vervoerregio indien de continuïteit van het GVB in het geding komt. Wel ontvangt de Vervoerregio 1/20.001e dividend. Deze dividenduitkering is wettelijk vereist. Om hier een beeld bij te geven qua bedragen, de afgelopen jaren zou een dividend uitkering aan de Vervoerregio niet zijn uitgekomen boven een totaalbedrag van €150,- per jaar.

Het aandeelhouderschap GVB wordt uitgewerkt in de statuten GVB en aandeelhoudersovereenkomst. Beiden zijn als bijlage toegevoegd bij de brief.

7. Wat zijn de voordelen van zo'n aandeel?

Ten opzichte van zeggenschap in GVB via de Overeenkomst gemeente Amsterdam-Vervoerregio (sinds 2013) zijn de voordelen van het aandeelhouderschap:

- *Praktijk – samenwerking*
  De drie Amsterdamse OV-partijen (GVB, Vervoerregio en Amsterdam) praten rechtstreeks met elkaar rondom en in de tweejaarlijkse aandeelhoudersvergaderingen. Dit was via de Overeenkomst voornamelijk schriftelijk tussen Amsterdam en Vervoerregio.
- *Praktijk - informatie*
  De Vervoerregio ontvangt vanuit de rol van aandeelhouder GVB informatie over het bedrijf GVB Holding NV en de zeven dochterondernemingen (BV's).
  Nb. Er dient zorgvuldig met de ontvangen informatie van GVB te worden omgegaan. Dit komt terug in de aandeelhoudersovereenkomst en het op te stellen Deelnemingenbeleid.
- *Juridisch goed georganiseerd*
  Met het prioriteitsaandeel wordt invulling gegeven aan de wettelijke eis dat de Vervoerregio gezamenlijke zeggenschap moet uitoefenen over GVB. Exploitatie BV (sinds 2013) en (vanaf 1 januari 2022) over GVB Railinfra BV. Deze zeggenschap is vereist om de concessie Amsterdam én opdrachten met betrekking beheer en onderhoud railinfrastructuur onderhands aan GVB te gunnen. Zie voor juridische informatie hierover de brief.
  Daarnaast is de huidige Overeenkomst minder juridisch robuust. Zie hiervoor ook vraag 5.
  Het aandeelhouderschap vervangt de Overeenkomst. Hiermee wordt dit opgelost.

8. Zijn er voorbeelden uit de praktijk?

Ja, er is een praktijkvoorbeeld in een min of meer vergelijkbare situatie. Dat is ook de reden dat de Vervoerregio het aandeelhouderschap voorstelt. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is sinds 2014 ook medeaandeelhouder in de betreffende vervoerbedrijven RET (Rotterdam) en HTM (Den Haag). MRDH is de counterpart van de Vervoerregio Amsterdam in de regio Rotterdam-Den Haag.

Pedro Peters is als voormalige directeur vervoerbedrijf RET, Rotterdam goed bekend met de situatie daar. Dhr. Peters heeft geadviseerd over het aandeelhouderschap naar het voorbeeld van Rotterdam-Den Haag (zie vraag 1 'Wat is het OV-governance traject'?). Hiervan is geleerd door de Vervoerregio, gemeente Amsterdam en GVB. Ervaring in Rotterdam en Den Haag is dat het medeaandeelhouderschap de onderlinge relaties en de transparantie verbetert. Dit komt tegemoet aan de benoemde nadelen van zeggenschap via een Overeenkomst (zie ook vraag 5). De drie OV-partijen in Amsterdam denken daarom dat het aandeelhouderschap van de Vervoerregio ook ten goede komt aan de samenwerking hier in de regio.

Zie voor meer informatie:

- Vervoerbedrijf HTM (Den Haag): Aandeelhouders & Opdrachtgever - HTM en Jaarverslag_2019.pdf (redkiwi.io) onder vennootschapsstructuur
- Vervoerbedrijf RET (Rotterdam): https://corporate.ret.nl/over-ret/organisatie en Jaarverslag RET 2020 onder juridische structuur, p. 28.

9. Over welke onderwerpen beslist Vervoerregio als aandeelhouder straks mee bij GVB?

GVB Holding NV heeft zeven dochterondernemingen. Zie figuur 1 hieronder.[3]

In de nieuwe situatie waarin de Vervoerregio medeaandeelhouder wordt in GVB, wordt via de nieuwe GVB statuten er 'prioriteit' gekoppeld aan twee van de zeven dochterondernemingen. Dit zijn GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV. Dit betekent dat de Vervoerregio door dit aandeel straks zeggenschap heeft in deze twee dochterondernemingen. Nb. Deze laatste BV heet nu nog GVB Infra BV.



Figuur 1: structuur GVB

In de nieuwe statuten van GVB Holding NV (bijlage bij brief) is het prioriteitsaandeel voor de Vervoerregio uitgewerkt. Hier staat benoemd welke bijzondere directe en/of indirecte stemrechten

[3] In figuur 1 mist dochteronderneming GVB MEA BV. Hier zat vroeger Stadsmobiel in. Aangezien er sinds 4 januari geen activiteit meer is wordt deze BV niet weergegeven.

de Vervoerregio heeft rondom strategische beslissingen binnen dochterondernemingen GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV. Dit zijn bijvoorbeeld het jaarplan exploitatie of het benoemen van leden van de Raad van Commissarissen.
Nb. De onderwerpen waarover de Vervoerregio zeggenschap heeft zij niet nieuw. Uitgangspunt bij het maken van de nieuwe (concept) statuten is de huidige wijze van zeggenschap geweest via de Overeenkomst uit 2013. De strategische onderwerpen zijn getoetst (onder andere vanuit de Vervoerregio door Stibbe) en de zeggenschap is verruimd. Zodat er straks niet uitsluitend vereiste zeggenschap is over Exploitatie BV, maar ook over Railinfra BV.

Het hebben van zeggenschap als of *het haar eigen diensten betreft* in deze twee dochterondernemingen is nodig om af te mogen zien van een Europese aanbesteding van opdrachten en concessies. Voor het beheer en onderhoud van de railinfra (Railinfra BV) en de OV-concessie (Exploitatie BV) wordt die zeggenschap gecreëerd omdat aan die dochterondernemingen respectievelijk een opdracht en concessie verleend wordt. Voor de strategische activa (GVB Activa BV) is dat niet het geval. Dit komt doordat de Vervoerregio aan die BV geen opdrachten verleent. De mate van zeggenschap zoals wordt gecreëerd bij exploitatie en beheer en onderhoud railinfra is wettelijk niet nodig. Dit is daarom ook niet gecreëerd. Ook op verzoek van gemeente Amsterdam en GVB.
Nb. Dit betekent niet dat de Vervoerregio geen sturing heeft op activa. Vanuit haar rol als Opdrachtgever OV/subsidieverstrekker maakt de Vervoerregio afspraken met GVB waarop wordt gestuurd.
Ook over de andere BV's krijgt de Vervoerregio geen zeggenschap. Dit zijn Veren BV, Stations en Retail BV, Commercieel BV en MEA BV. Ook voor deze dochterondernemingen is dit niet wettelijk vereist. Aangezien de Vervoerregio aandeelhouder is op holding niveau zijn bij deze BV's de reguliere stemverhoudingen van toepassing. Dit betekent dat de Vervoerregio 1/20.001^{e} stem heeft.

10. Hoeveel aandeelhouders zijn er nu en straks?

De gemeente Amsterdam is momenteel 100% aandeelhouder in GVB en heeft 20.000 aandelen.

Na positieve besluitvorming door de Vervoerregio gemeenten en de Regioraad is de Vervoerregio vanaf 1 januari 2022 naast de gemeente medeaandeelhouder van GVB. Er zijn dan dus twee aandeelhouders. In deze nieuwe situatie heeft de gemeente Amsterdam nog steeds 20.000 aandelen. De Vervoerregio heeft 1 (prioriteits)aandeel. Dit is een 'bijzonder' aandeel met specifieke rechten. Er zijn daarmee 20.001 aandelen uitgegeven.

11. Hoe vaak is er een aandeelhoudersvergadering?

Volgens de GVB statuten is er twee keer per jaar een aandeelhoudersvergadering. Indien noodzakelijk kan er een extra aandeelhoudersvergadering worden uitgeroepen of een schriftelijke aandeelhoudersvergadering worden georganiseerd.

12. Wat wordt de stemverhouding in de aandeelhoudersvergadering?

De stemvergadering in de aandeelhoudersvergadering van GVB na 1 januari 2022 is afhankelijk van het onderwerp dat voorligt. Gaat het over strategische beslissingen rondom de dochterondernemingen Exploitatie BV en Railinfra BV dan moet er unaniem gestemd worden door de beide aandeelhouders. Gaat het over andere onderwerpen dan gelden de reguliere stemverhoudingen. Volgens de reguliere stemverhoudingen heeft de Vervoerregio 1/20.001e stem. Er zijn dus beslissingen bij:

- *Gewone meerderheid* – de Vervoerregio heeft dan 1/20.001 stem. Dit is het geval bij onderwerpen rondom GVB Holding NV en de vijf van de zeven dochterondernemingen Activa BV, Veren BV, Station retail & ontwikkeling BV, MEA BV en Commercieel BV.
  Nb. 1/20.001e stem lijkt weinig, maar nieuw is dat door het prioriteitsaandeel de Vervoerregio in haar rol van aandeelhouder daadwerkelijk aanwezig is bij de GVB aandeelhoudersvergaderingen. Daarnaast ontvangt de Vervoerregio in de rol van aandeelhouder alle aandeelhoudersinformatie. Niet enkel over één dochteronderneming zoals voorheen via de Overeenkomst, maar over GVB Holding NV en de zeven GVB dochterondernemingen (BV's).
- *Unanimiteit* – de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam oefenen gezamenlijk zeggenschap uit. Er moet samen uitgekomen worden, er wordt unaniem gestemd door beide aandeelhouders.[4] Dit is het geval bij strategische beslissingen binnen dochterondernemingen GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV, bijvoorbeeld voor het jaarplan exploitatie of het benoemen van leden van de Raad van Commissarissen.

13. Wie zit er namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio in de aandeelhoudersvergadering?

Portefeuillehouder Marja Ruigrok is namens het dagelijks bestuur vanaf 1 januari 2022 de bestuurlijke aandeelhouder. Portefeuillehouder Ruigrok neemt als wethouder van de gemeente Haarlemmermeer deel in het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Ter voorkoming van de schijn van belangenverstrengeling (Amsterdam-Vervoerregio) wordt de portefeuille aandeelhouderschap niet belegd bij een lid van het dagelijks bestuur van de gemeente Amsterdam. Deze bestuurlijke rollenscheiding wordt onderdeel van het Deelnemingenbeleid Vervoerregio.

Nb. Bij de gemeente Amsterdam is wethouder Deelnemingen (Everhardt) de verantwoordelijke bestuurder vanuit het college voor het aandeelhouderschap in GVB. Ook in Amsterdam is er een bestuurlijke rollenscheiding georganiseerd.[5]

14. Hoe wordt de Regioraad van de Vervoerregio na 1 januari 2022 betrokken bij het aandeelhouderschap?

De Vervoerregio is nog niet eerder aandeelhouder geweest in een private organisatie zoals GVB. Tot nu toe heeft de Vervoerregio daarom ook geen 'beleid verbonden partijen' of een 'deelnemingenbeleid' zoals u waarschijnlijk kent uit uw eigen gemeente. In verband met de nieuwe rol als aandeelhouder in GVB stelt de Vervoerregio momenteel een Deelnemingenbeleid op. Het Deelnemingenbeleid gaat in op de wijze van het betrekken van de Regioraad. Vanuit het Besluit begroting en verantwoording (BBV) zal er in ieder geval een paragraaf Deelneming GVB opgenomen worden in de begroting en jaarstukken van de Vervoerregio.

Het (concept) Deelnemingenbeleid wordt na de zomer van 2021 geagendeerd ter bespreking in de Regioraad. Nadat de regioraad is gehoord stelt het dagelijks bestuur het Deelnemingenbeleid vast. De regioraad van de Vervoerregio wordt dus gevraagd mee te denken over de gepaste rol bij het aandeelhouderschap.

[4] Het prioriteitsaandeel geeft daarmee een zogenaamde 50% stemverhouding voor strategische beslissingen binnen dochterondernemingen GVB Exploitatie BV en Railinfra BV. Hierbij moet door beide aandeelhouders unaniem worden gestemd.

[5] Zie hiervoor 'Doelgericht op afstand' d.d. 13 maart 2013 van de gemeente Amsterdam.

15. Voor hoe lang wordt dit aandeelhouderschap aangegaan? Wordt er geëvalueerd?

De duur van het aandeelhouderschap in GVB is niet van tevoren bepaald. Dit is afhankelijk van de wettelijke noodzaak zeggenschap te hebben. Enerzijds als eis om de concessie in te besteden en anderzijds om de opdracht voor beheer en onderhoud railinfra te gunnen.

In de aandeelhoudersovereenkomst wordt een 'exitregeling' opgenomen. Zie bijlage bij brief (art. 8).

De drie OV-partijen willen het aandeelhouderschap evalueren.

16. Belemmert of bemoeilijkt of verhindert het hebben van een aandeel GVB een eventuele openbare aanbesteding van de concessie Amsterdam ?

Nee. Voor het DB van de Vervoerregio is het belangrijk dat het aandeelhouderschap in GVB de keuze voor een Europese openbare aanbesteding van de concessie Amsterdam, niet belemmert, bemoeilijkt of verhindert. Daarom worden op dit punt afspraken gemaakt in de Aandeelhoudersovereenkomst tussen gemeente Amsterdam, GVB en Vervoerregio Amsterdam die betrekking hebben op de situatie dat Europees wordt aanbesteed. Zie bijlage bij brief / hieronder. Hierin staat in artikel 7 en in artikel 8:

Ad 7: Toekomstige concessies
In dit artikel wordt de keuzevrijheid van Vervoerregio onderkend om al dan niet tot aanbesteding van toekomstige concessies of opdrachten over te gaan en wordt de verplichting van Vervoerregio onderkend om in voorkomend geval daarbij zoveel mogelijk een level playing field te creëren.

Ad 8: Beëindiging
In dit artikel worden beperkte beëindigingsmogelijkheden van de overeenkomst opgenomen zolang wetgeving c.q. rechtspraak niet wijzigt en (aandelen)posities blijven zoals ze zijn. Het artikel zal een regeling bevatten voor een eventuele (gedeeltelijke) exit door in ieder geval aandeelhouder Vervoerregio (bijvoorbeeld: verkoop prioriteitsaandeel aan gemeente ingeval van een aanbesteding).

In de Regioraad van 26 oktober 2021 wordt het besluit 'verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.' aan de Regioraad voorgelegd. De uitgeschreven aandeelhoudersovereenkomst is onderdeel van de regioraadsstukken van 26 oktober 2021.

17. Waarom moet de gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio worden gewijzigd?

De Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) maakt regels voor organisaties zoals de Vervoerregio. De Wgr bepaalt dat er expliciet omschreven moet zijn in de gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio dat een aandeel in een rechtspersoon mag worden verworven voordat een dergelijk aandeel kan worden verworven. Op dit moment bevat de gemeenschappelijke regeling van Vervoerregio Amsterdam (GR VRA) die grondslag niet.[6] Dit betekent dat in de GR VRA een basis gecreëerd dient te worden door de GR VRA te wijzigen.

De procedure voor het wijzigen van de GR VRA is als volgt. Voorstellen tot wijziging van de GR VRA worden gedaan door de regioraad. Dit besluit ligt voor in de regioraad op 18 mei 2021. De daadwerkelijke wijziging van de GR is geen regioraadsbesluit. De wijziging van de GR VRA komt pas tot stand nadat de 'raden, de colleges en de burgemeesters van tenminste twee derden van het aantal deelnemende gemeenten, vertegenwoordigende tenminste twee derde van het aantal inwoners' tot deze wijziging hebben besloten (planning: mei – aug 2021).[7] Daarom worden jullie als

[6] Zie voor de vigerende Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam (GR VRA): https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Amsterdam/612548/CVDR612548_2.html
[7] [7] Zie art. 67 GR Vervoerregio Amsterdam.

gemeenten gevraagd om deze drie bestuursorganen te laten instemmen met het wijzigen van de gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast worden de gemeenteraden gevraagd om wensen en bedenkingen.

Vervolgens wordt het besluit van de gemeenten bekendgemaakt via de Staatscourant. De regioraad van 26 oktober 2021 wordt vervolgens hierover geïnformeerd. Hiermee wordt het voor de regioraad van oktober mogelijk gemaakt het besluit 'verwerven aandeel in GVB' in oktober 2021 te nemen.

18. Kan het dagelijks bestuur straks zelfstandig deelnemingen aangaan?

Nee dit is niet het geval. Dit wordt een bevoegdheid van de Regioraad nadat de raden van de deelnemende gemeenten in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen mee te geven. In de meegezonden bijlagen vindt u het voorstel voor de wijziging van de GR VRA. De belangrijkste wijziging is het opnemen van een nieuw artikel 12 Deelneming in/oprichting van privaatrechtelijke rechtspersonen zoals hieronder geformuleerd. De tekst van het nieuwe artikel 12 sluit één-op-één aan bij de wettekst (artikel 31a Wgr).[8] Daarnaast zijn er nog andere voorgestelde wijzigingen, zie vraag 19.

<u>(voorstel nieuw) Artikel 12 Deelneming in/oprichting van privaatrechtelijke rechtspersonen</u>

1. De regioraad is bevoegd te besluiten tot de oprichting van en de deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen, indien dit in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang.

2. De regioraad gaat pas over tot een besluit zoals bedoeld in lid 1, nadat de raden van de deelnemende gemeenten een ontwerpbesluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van de regioraad te brengen.

Het nieuwe artikel 12 in de GR VRA betekent dat:

- Nadat de 15 gemeenten hebben ingestemd met het wijzigen van de Gemeenschappelijke Regeling kan de Regioraad van de Vervoerregio besluiten tot het aangaan van een deelneming. Dit is alleen mogelijk indien de behartiging van het openbaar belang kan worden aangetoond.
- Voordat de Regioraad in de toekomst kan besluiten tot het aangaan van een deelneming moeten eerst de deelnemende Vervoerregio gemeenten zijn gehoord (wensen en bedenkingen).

Volledigheidshalve merken wij op dat in toekomstige situaties steeds de Regioraad moet besluiten op de dan voorliggende vraag inzake een deelneming, oprichting van een vennootschap, etc. Het dagelijks bestuur wordt met de wijziging van de GR VRA dus niet bevoegd om zelfstandig dergelijke besluiten te nemen.

Hoewel het na de doorvoering van de 12e wijziging van de GR VRA formeel mogelijk is ook in andere organisaties dan GVB aandeelhouder te worden benadrukt het DB dat de Vervoerregio niet voornemens is om in andere organisaties aandeelhouder te worden dan GVB.

19. Wat houden de overige voorgestelde wijzigingen GR VRA in?

Omdat een wijziging van de GR VRA nu plaatsvindt – en het wijzigen een zwaar bestuurlijk traject is - worden daarnaast ook enkele tekstuele *aanpassingen* en *wijzingen* voorgesteld in de 12e wijziging.

[8] Zie voor de vigerende Wet gemeenschappelijke regelingen: https://wetten.overheid.nl/BWBR0003740/2020-01-01

De tekstuele *wijzigingen* spreken voor zich. De voorgestelde *aanpassingen* zijn naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wet normalisering rechtspositie rechtsambtenaren en het feit dat de geformuleerde bevoegdheden van het dagelijks bestuur (het huidige artikel 38 GR VRA) nog niet aansloot bij de in de wet (artikel 33b Wgr) geformuleerde bevoegdheden. Zie voor de toelichting per artikel de bijlagen bij de brief.

20. Er wordt gesproken over wijzigen van de GR VRA, maar is een zienswijze op basis artikel 31a van de Wgr niet voldoende?

Nee, dat is niet voldoende. De Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) noemt de mogelijkheid tot het geven van wensen en bedenkingen op de wens van het algemeen bestuur om deel te nemen in een rechtspersoon (Artikel 31a, 2e lid Wgr). Het algemeen bestuur (in dit geval de Regioraad) kan echter alleen besluiten om deel te nemen in een rechtspersoon (in dit geval GVB) wanneer de gemeenschappelijke regeling van de organisatie dat mogelijk maakt. Aangezien die basis in de huidige gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio ontbreekt, moet met een wijziging van de GR die basis gecreëerd worden. Dit is de 12e wijziging GR VRA die nu voorligt.

21. Waarom moet het Aandeelhouderschap naar de gemeenteraden van de gemeenten?

Zoals aangegeven zijn alleen de 15 Vervoerregio gemeenten (Raden, Colleges én Burgemeester) bevoegd tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke Regeling van de Vervoerregio. Dit volgt uit artikel 67 van de Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio.

Daarnaast kan de regioraad - ingevolge het nieuwe artikel 12 GR VRA – pas een besluit nemen over het aandeelhouderschap nadat de Raden van de deelnemende gemeenten een ontwerpbesluit is toegezonden én in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van de regioraad te brengen. Dit verzoek is na instemming door de regioraad op 18 mei jl. aan de 15 gemeenten voorgelegd.

22. Wat is de planning?

Gremium /datum	**Gevraagd besluit**
Eind april 2021	Informeel: informeren griffies 15 gemeenten en werkgroep Verkeer- en vervoer over ronde 15 gemeenten in de zomer van 2021
Regioraad 18 mei 2021	*Gevraagde beslissing:* 1. *In te stemmen met het vrijgeven van het ontwerpbesluit 'verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.' aan de 15 gemeenteraden voor wensen en bedenkingen, zodat de Regioraad van oktober 2021 een besluit over het prioriteitsaandeel in GVB kan nemen.* 2. *De 12e wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam ter vaststelling aan te bieden aan de 15 gemeenteraden en de 15 colleges van B&W[9], waarmee het voor de Regioraad mogelijk wordt het besluit bij beslispunt 1 te nemen.*
Ronde 15 gemeenten 19 mei t/m 3 september 2021	*Gevraagde beslissing:* 1. *In te stemmen/ niet in te stemmen met de 12e wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio Amsterdam, dit maakt het mogelijk voor de Vervoerregio Amsterdam aandeelhouder te worden in GVB.* 2. *Geen wensen en bedenkingen mee te geven aan de Vervoerregio rondom het ontwerpbesluit 'verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.' /OF/*

[9] Hiermee worden drie bestuursorganen bedoeld conform artikel 67 GR VRA. Instemming is dus nodig door de Raad, het college én de burgemeester.

	De volgende wensen en bedenkingen mee te geven aan de Vervoerregio voor het ontwerpbesluit 'verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V: *a. Aanvullen evt. wensen en bedenkingen* Nb. De raad en het college van Amsterdam wordt gevraagd een besluit te nemen over het creëren van een nieuw aandeel in GVB. Zonder dit positieve besluit kan de Vervoerregio geen aandeelhouder worden in GVB.
3 september 2021	**DEADLINE GEMEENTEN** De gemeenten worden gevraagd vóór 3 september 2021: • Te bevestigen of de raad en college en de burgemeester instemt met de 12e wijziging van de GR VRA. De bevestiging met uw college- burgemeester- en raadsbesluit toe te sturen aan het dagelijks bestuur. • Eventuele wensen en bedenkingen van uw Raad op het ontwerpbesluit 'verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.' toe te sturen aan het dagelijks bestuur. Voor een spoedige afhandeling verzoeken we naast een schriftelijke reactie dit ook via e-mail te delen met s.vandooren@vervoerregio.nl. Nb. Indien u als gemeente problemen heeft met de agendering in de betreffende gremia voor de deadline van 3 september graag contact opnemen met ambtenaar van de Vervoerregio Suzan van Dooren.
Sept 2021	Na instemming gemeenten wijzigen GR VRA: publicatie Staatscourant door de Vervoerregio Nb. Dit is nodig voordat de Regioraad van 26 oktober 2021 kan besluiten.
Regioraad **26 oktober 2021**	*Voorlopige beslispunten:* 1. *Kennis te nemen van de uitkomsten besluiten Vervoerregio gemeenten wijzigen GR VRA.* 2. *Kennis te nemen van de wensen en bedenkingen van de Vervoerregio gemeenten rondom het 'besluit tot verwerving prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.'.* 3. *Afhankelijk van de wensen en bedenkingen / In te stemmen met het 'besluit tot verwerving prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.'* 4. *DB/portefeuillehouder Ruigrok mandateren voor afhandeling verwerven aandeel (tekenen overeenkomst)*
Nov – dec 2021	Onder andere: - Ondertekenen aandeelhoudersovereenkomst GVB, Amsterdam en Vervoerregio - Formeel passeren statuten
1 jan 2022	Ingang aandeelhouderschap Vervoerregio in GVB

23. Wat betekenen de voorgestelde wijzigingen voor de Vervoerregio?

Vervoerregio: financieel

De drie partijen hebben gezamenlijk rondom het aandeelhouderschap geformuleerd dat de Vervoerregio één prioriteitsaandeel verwerft – naast medeaandeelhouder gemeente Amsterdam - in GVB Holding NV. Het is een aandeel *zonder een economisch belang*.

Bij dit type aandeel ontvangt de Vervoerregio 1/20.001 dividend.[10] Er geldt geen bijstortingsplicht, mocht de continuïteit van GVB in het geding komen. Dat betekent dat er door het aandeelhouderschap *geen negatieve financiële* gevolgen zijn voor de Vervoerregio en daarmee de 14

[10] De dividenduitkering is wettelijk vereist. Om hier een beeld bij te geven qua bedragen, de afgelopen jaren zou dit bedrag niet zijn uitgekomen boven een totaalbedrag van €150,- per jaar.

gemeenten naast de gemeente Amsterdam. Amsterdam heeft als medeaandeelhouder van GVB vanzelfsprekend een andere positie.

De Vervoerregio dient de nominale waarde van het aandeel bij verwerving te betalen. De nominale waarde is €1.000,-.

Er wordt gekeken naar de ambtelijke invulling van het aandeelhouderschap. Denk hierbij aan het tweemaal per jaar voorbereiden van de aandeelhoudersvergadering van GVB. De afgelopen jaren is de zeggenschap via een Overeenkomst binnen de huidige formatie ingevuld. Naar verwachting vraagt de nieuwe invulling van zeggenschap, via het aandeelhouderschap, ambtelijke expertise die op dit moment binnen de Vervoerregio nog niet aanwezig is. Dit wordt in kaart gebracht. Ter vergelijking: bij MRDH wordt deze rol ingevuld op basis van 0,3 FTE voor het aandeelhouderschap in vervoerbedrijven RET en HTM.
De bekostiging van de nieuwe taken en formatie voortvloeiend uit het traject OV-governance wordt gedekt uit de huidige beheer en onderhoudsrailinfrastructuur (BORI/MVP) budgetten. Er wordt hiervoor vanzelfsprekend geen bijdrage van de gemeenten gevraagd.

De uiteindelijke besluitvorming over het budget voor de nieuwe formatie vanuit OV-governance (bekostiging en groei van de organisatie) wordt in Q4 2021 aan de Regioraad voorgelegd.

Vervoerregio: Juridisch
Met het prioriteitsaandeel wordt invulling gegeven aan het wettelijke vereiste dat de Vervoerregio gezamenlijke zeggenschap moet uitoefenen over GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV.[11] Deze zeggenschap is vereist om de concessie Amsterdam én opdrachten met betrekking tot exploitatie en beheer en onderhoud railinfrastructuur onderhands aan GVB te gunnen.[12] Tot op heden is de verplichte zeggenschap voor GVB Exploitatie BV vormgeven via een Overeenkomst tussen de Vervoerregio en de gemeente als 100% aandeelhouder van GVB.[13] Het prioriteitsaandeel komt in de plaats van deze Overeenkomst. De huidige Overeenkomst is verbonden aan de aan GVB Exploitatie BV gegunde concessie Amsterdam met de looptijd 2012-2024. De Overeenkomst vervalt bij het gunnen van de nieuwe concessie Amsterdam. Aangezien de mogelijke gunning van de nieuwe concessie in tijd komt te vallen na de ingangsdatum van het aandeelhouderschap (1 januari 2022) dient de overeenkomst voor 1 januari 2022 actief te worden beëindigd.

Vanuit de huidige Overeenkomst heeft de Vervoerregio – via de gemeente Amsterdam – een bepaalde mate van zeggenschap. Voor de uitwerking van het aandeelhouderschap in de GVB

[11] Gezamenlijke zeggenschap wil zeggen dat twee of meer partijen gezamenlijk zeggenschap uitoefenen in een onderneming. Voor GVB Exploitatie geldt dat de Vervoerregio de concessieverlening onderhands wil gunnen. Dit betekent dat de Vervoerregio doorslaggevende zeggenschap moet uitoefenen in deze dochteronderneming. In het specifieke geval van GVB Railinfra BV geldt dat de gemeente Amsterdam óók opdrachten gaat gunnen, naast de Vervoerregio. Dit is mogelijk op grond van art. 2.24b Aanbestedingswet en betekent dat de gemeente en de Vervoerregio gezamenlijk zeggenschap moeten uitoefenen in deze dochteronderneming. Op advies van Stibbe komt het onwenselijk voor dat er twee verschillende regimes gelden binnen GVB Holding NV (doorslaggevende zeggenschap en gezamenlijke zeggenschap). Dit maakt het werk in de praktijk rondom de aandeelhoudersvergaderingen ook lastig. Om deze reden is er afgesproken (zoals verwerkt in de concept statuten en concept overeenkomst) dat beide partijen gezamenlijk zeggenschap uitoefenen bij de voornoemde dochterondernemingen. Dit maakt artikel 5 lid 2 PSO-Verordening ook mogelijk.
[12] Op grond van de vereisten in artikel 63a Wet Personenvervoer 2000 (Wp 2000) en art. 5, lid 2 Verordening (EG) Nr. 1370/2007, de 'PSO-Verordening'. De bepalingen vereisen dat de Vervoerregio net als over haar eigen diensten zeggenschap dient uit te oefenen over de exploitant aan wie de Vervoerregio via een onderhandse procedure een concessie verleent als bedoeld in artikel 19, lid 1, Wp 2000. Om deze reden moet de Vervoerregio zeggenschap hebben in GVB Exploitatie BV. Voor het opdrachtgeverschap beheer en onderhoud railinfra geldt 24b van de Aanbestedingswet. Dit als vereiste voor gezamenlijke zeggenschap met Amsterdam.
[13] Overeenkomst gemeente Amsterdam – Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam), d.d. 5 december 2013.

statuten is aangesloten bij de zeggenschapsverdeling zoals ingericht bij de Overeenkomst uit 2013. Met dien verstande dat de zeggenschap van de Vervoerregio wordt uitgebreid over GVB Railinfra BV. De Vervoerregio heeft rondom het aandeelhouderschap advies ingewonnen bij advocatenkantoor Stibbe. Hieruit blijkt dat er geen 'minimumstandaard' van bevoegdheden is waarover de Vervoerregio dient te beschikken om aan het vereiste zeggenschapscriterium te voldoen. Er wordt in ieder geval gekeken naar de volgende omstandigheden: (1) een mate van vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers-, of toezichtsorganen; (2) de bepalingen ter zake in de statuten; (3) de eigendomsstructuur en (4) de daadwerkelijke zeggenschap over de strategische en beheer beslissingen van de interne exploitant [lees: GVB], waarbij geldt dat die invloed overheersend moet zijn. De relevante Europese en Nederlandse wet- en regelgeving en jurisprudentie is betrokken bij vormgeving van de (geannoteerde inhoudsopgave van de) aandeelhoudersovereenkomst en de statuten.[14]

Als de vereiste zeggenschap van de Vervoerregio in GVB Holding NV onvoldoende blijkt om te kunnen spreken van zeggenschap, bestaat het juridische risico dat andere vervoerbedrijven met succes kunnen opkomen tegen het besluit tot inbesteden van de Vervoerregio of tegen het besluit tot het onderhands aanbesteden van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Ook kan de Europese Commissie een inbreukprocedure jegens Nederland starten vanwege het niet nakomen van Europese regels. Redenatie: Vervoerregio heeft toch onvoldoende zeggenschap verkregen om op basis van de Aanbestedingswet en de Europese verordening inzake de aanbesteding van OV concessies (PSO verordening) te mogen inbesteden (concessie) en onderhands te gunnen (railinfra). Naar aanleiding van het juridisch advies vindt de Vervoerregio dat er voldoende zeggenschap wordt georganiseerd in GVB door het prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. en de uitwerking daarvan in de GVB statuten en een aandeelhoudersovereenkomst.

De huidige zeggenschapsconstructie uit 2013 – waarbij de Vervoerregio zeggenschap uitoefent in GVB Exploitatie BV op basis van een Overeenkomst met Amsterdam – lijkt overigens niet langer een terugvaloptie door het vervallen van art. 115 Wet gemeenschappelijke regelingen. Dit artikel regelde de doorzettingsmacht van het DB van de Vervoerregio richting het college van B&W van Amsterdam en was voorheen de juridische basis van de overeenkomst.

Vervoerregio: Bestuurlijke risico's

Wellicht ten overvloede wordt hier nog opgemerkt dat de invulling van het aandeelhouderschap moet worden uitgevoerd binnen de wettelijke kaders, omdat anders de situatie kan ontstaan dat de Vervoerregio in de uitoefening van haar rol als aandeelhouder onrechtmatig handelt. Deze situatie kan bijvoorbeeld ontstaan als de aandeelhouder handelt als een feitelijke beleidsbepaler van de vennootschap. Dat wil zeggen, dat hij of zij handelt alsof deze bestuurder is.[15] Het Deelnemingenbeleid van de Vervoerregio dat wordt opgesteld helpt dergelijke situaties te voorkomen.

Het Deelnemingenbeleid besteed aandacht aan hoe denkbare tegengestelde belangen tussen de nieuwe rol van aandeelhouder GVB en de bestaande rol van Opdrachtgever OV Amsterdam worden georganiseerd. Hierbij moet er aandacht zijn voor rollenscheiding tussen de rol van aandeelhouder

[14] De volgende wet- en regelgeving is in ieder geval relevant: Wet personenvervoer 2000, PSO verordening, Boek 2 Burgerlijk Wetboek, Nederlandse Corporate Governance Code.

[15] Op zichzelf is het hebben van een prioriteitsaandeel en het uitoefenen van zeggenschapsrechten die aan een dergelijk aandeel zijn verbonden geen indicatie dat de prioriteitsaandeelhouder feitelijk beleidsbepaler is. Om op te treden als feitelijk beleidsbepaler moet de aandeelhouder volgens de literatuur buiten zijn hoedanigheid treden en handelen 'als ware hij bestuurder'.

en opdrachtgever OV. Zo zal dit bestuurlijk en ambtelijk gescheiden worden georganiseerd.[16] De Vervoerregio wil in eerste instantie opdrachtgever OV zijn en op deze manier sturing geven aan het vervoersysteem (concessie, railinfra, activa) en dit niet via het aandeelhouderschap regelen.

24. Wat betekenen de voorgestelde wijzigingen voor de Vervoerregio gemeenten?

Gemeenten: Financieel
De drie partijen hebben gezamenlijk rondom het aandeelhouderschap geformuleerd dat de Vervoerregio één prioriteitsaandeel verwerft – naast medeaandeelhouder gemeente Amsterdam - in GVB Holding NV. Het is een aandeel *zonder een economisch belang*. Via de statuten verkrijgt de Vervoerregio op basis van het prioriteitsaandeel zeggenschapsrechten voor dochterondernemingen in GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV.

Bij dit type aandeel ontvangt de Vervoerregio 1/20.001 dividend.[17] Er geldt geen bijstortingsplicht, mocht de continuïteit van GVB in het geding komen. Dat betekent dat er door het aandeelhouderschap geen negatieve financiële gevolgen zijn voor de Vervoerregio en daarmee de 14 gemeenten naast de gemeente Amsterdam. Amsterdam heeft als medeaandeelhouder GVB vanzelfsprekend een andere positie.

De Vervoerregio dient de nominale waarde van het aandeel bij verwerving te betalen. De nominale waarde is €1.000,-.

Het maximale financiële risico dat de Vervoerregio als *toekomstig medeaandeelhouder* loopt, is dat bij faillissement van het vervoerbedrijf het verworven aandeel zijn waarde verliest. Vanzelfsprekend zijn voor de Vervoerregio *als concessieverlener* de risico's van een eventueel faillissement van een concessiehouder aanzienlijke groter, maar dit staat los van de voorliggende vraag om een aandeel te verwerven.

Er wordt gekeken door de Vervoerregio naar de ambtelijke invulling van het aandeelhouderschap. Denk hierbij aan het tweemaal per jaar voorbereiden van de aandeelhoudersvergadering van GVB. De afgelopen jaren is de zeggenschap via een Overeenkomst binnen de huidige formatie ingevuld. Naar verwachting vraagt de nieuwe invulling van zeggenschap, via het aandeelhouderschap, ambtelijke expertise die op dit moment binnen de Vervoerregio nog niet aanwezig is. Dit wordt in kaart gebracht. Bij MRDH wordt deze rol ingevuld op basis van 0,3 FTE voor het aandeelhouderschap in vervoerbedrijven RET en HTM.
De bekostiging van de nieuwe taken en formatie voortvloeiend uit het traject OV-governance wordt gedekt uit de huidige BORI/MVP budgetten. Er wordt hiervoor vanzelfsprekend geen bijdrage van de gemeenten gevraagd. De uiteindelijke besluitvorming over het budget voor de nieuwe formatie voortvloeiend uit OV-governance (bekostiging en groei van de organisatie) wordt in Q4 2021 aan de Regioraad van de Vervoerregio voorgelegd.

Gemeenten: juridisch & bestuurlijk
De Vervoerregio is een openbaar lichaam met rechtspersoonlijkheid dat is opgericht door de 15 Vervoerregio gemeenten. Dat betekent dat het deelnemen in een rechtspersoon (in dit geval het

[16] Portefeuillehouder Ruigrok zal conform de bevoegdheden uit de GR VRA de rol van bestuurlijk aandeelhouder vervullen. De rol van bestuurlijke Opdrachtgever OV concessie Amsterdam is belegd bij een andere portefeuillehouder. Dit is trouwens vergelijkbaar voor de zeggenschap in GVB via de Overeenkomst.
[17] De dividenduitkering is wettelijk vereist. Om hier een beeld bij te geven qua bedragen, de afgelopen jaren zou dit bedrag niet zijn uitgekomen boven een totaalbedrag van €150,- per jaar.

deelnemen in GVB) gevolgen heeft voor het openbaar lichaam (in dit geval Vervoerregio) en niet voor de deelnemers in dat openbaar lichaam (de 15 gemeenten).

De Vervoerregio zorgt door het aandeelhouderschap dat er voldoende zeggenschap wordt georganiseerd in GVB. Als de vereiste zeggenschap van de Vervoerregio in GVB Holding NV onvoldoende blijkt om te kunnen spreken van zeggenschap, bestaat het juridische risico dat andere vervoerbedrijven met succes kunnen opkomen tegen het besluit tot inbesteden van de Vervoerregio of tegen het besluit tot het onderhands aanbesteden van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Ook kan de Europese Commissie een inbreukprocedure jegens Nederland starten vanwege het niet nakomen van Europese regels. Redenatie daarbij: Vervoerregio heeft toch onvoldoende zeggenschap verkregen om op basis van de Aanbestedingswet en de Europese verordening inzake de aanbesteding van OV concessies (PSO verordening) te mogen inbesteden (concessie) en onderhands te gunnen (railinfra). Naar aanleiding van juridisch advies (Stibbe) vindt de Vervoerregio dat er voldoende zeggenschap wordt georganiseerd in GVB door het prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. en de uitwerking daarvan in de GVB statuten en een aandeelhoudersovereenkomst.

Belangrijk bij de invulling van het aandeelhouderschap is dat dit moet worden uitgevoerd binnen de wettelijke kaders, omdat anders de situatie kan ontstaan dat de Vervoerregio in de uitoefening van haar rol als aandeelhouder onrechtmatig handelt. Deze situatie kan bijvoorbeeld ontstaan als de aandeelhouder handelt als een feitelijke beleidsbepaler van de vennootschap. Dat wil zeggen, dat hij of zij handelt alsof deze bestuurder is.[18]
De Vervoerregio vind het belangrijk te handelen vanuit de veronderstelde verhoudingen tussen de directie, raad van commissarissen en de (algemene vergadering van) aandeelhouders. Deze principes kunnen worden opgevat als algemene opvattingen over goede *corporate governance*. Het Deelnemingenbeleid van de Vervoerregio dat wordt opgesteld besteed hier aandacht aan en helpt dergelijke situaties te voorkomen.

Goed te noemen. De gemeente Amsterdam heeft daarnaast ook de rol van aandeelhouder GVB. Bovenstaande gevolgen zijn daarmee voor deze gemeente niet volledig. Informatie hierover ontvangt de gemeente Amsterdam vanuit de eigen organisatie.

25. Vragen?

Is jouw vraag nog niet beantwoord? Neem contact op met Suzan van Dooren van de Vervoerregio Amsterdam. S.vandooren@ververvoerregio.nl/ 06-31924132.

[18] Op zichzelf is het hebben van een prioriteitsaandeel en het uitoefenen van zeggenschapsrechten die aan een dergelijk aandeel zijn verbonden geen indicatie dat de prioriteitsaandeelhouder feitelijk beleidsbepaler is. Om op te treden als feitelijk beleidsbepaler moet de aandeelhouder volgens de literatuur buiten zijn hoedanigheid treden en handelen ‘als ware hij bestuurder’.