



METROPOOLREGIO

ROTTERDAM DEN HAAG

VERVOERSAUTORITEIT

Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
G.J. Nijsink

uw kenmerk

ons kenmerk
18987

Projectnummer
567/568

doorkiesnummer
088 5445 5143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

bijlage(n)

Retouradres: Postbus 66 2501 CB Den Haag

De raden van de 23 gemeenten die deelnemen aan de
gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Datum

24 maart 2016

Onderwerp

Zienswijze op verkrijgen van zeggenschap door deelname in RET
N.V. en HTM Personenvervoer N.V.

Geachte leden van de Raad,

Zoals u weet, bereidt de MRDH de gunning van de concessies Rail Rotterdam 2016 en Rail Haaglanden 2016 voor en is het voornemen deze concessies op grond van inbesteding te gunnen aan respectievelijk RET N.V. en HTM Personenvervoer N.V. Inbesteding is mogelijk op grond van de Wet personenvervoer 2000, die daarbij als voorwaarde stelt dat de concessieverlener (MRDH) over de concessiehouder (RET en HTM) 'net als over haar eigen diensten' zeggenschap uitoefent (artikel 63a lid 1 van de Wet personenvervoer 2000). Om uitvoering te geven aan deze bepaling heeft de MRDH in de afgelopen periode afspraken gemaakt met de eigenaren (gemeente Rotterdam, respectievelijk gemeente Den Haag) van de RET en de HTM. Deze afspraken hebben geleid tot het voornemen dat MRDH van beide vervoerbedrijven één aandeel verwerft. De meerderheid van de aandelen blijft in handen van de huidige eigenaren.

Graag bied ik u de gelegenheid om, conform de Gemeenschappelijke regeling van de MRDH, uw zienswijze in te dienen op de wijze waarop de MRDH de zeggenschap wil realiseren. Hieronder wordt de kern van de gemaakte afspraken, en in het bijzonder de risico's die het aangaan van deze verplichtingen met zich mee kunnen brengen voor de deelnemende gemeenten, toegelicht. Meer informatie over de invulling van de zeggenschap over RET en HTM vindt u in de bijlagen van deze brief.

Algemeen

Door de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden is reeds in 2013 en 2014 het voornemen uitgesproken om de concessies Rail Rotterdam en Rail Haaglanden in te besteden. Dit is in beide regio's vastgelegd in de Nota's van Uitgangspunten en in Hoofdpijnenakkoorden

met de RET en HTM. Daarbij is ook geconstateerd dat het daarvoor noodzakelijk is om de benodigde zeggenschap te verwerven. Met het realiseren van het voorliggende voorstel wat betreft zeggenschap wordt invulling gegeven aan de eerdere besluitvorming van de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden.

De MRDH (en haar rechtsvoorgangers), de vervoerbedrijven (RET en HTM) en de aandeelhouders van de vervoerbedrijven hebben gezamenlijk gekozen voor een zo licht mogelijke invulling van zeggenschap. Mede op basis van meerdere externe juridische adviezen is gezamenlijk geconstateerd dat de hieronder voorgestelde vorm de lichtste juridisch robuuste constructie is.

MRDH verwerft van RET en HTM één aandeel. Grootste aandeelhouders van beide vervoerbedrijven blijven de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Bij deze gemeenten is de verantwoordelijkheid voor het aandeelhouderschap belegd bij een wethouder die géén lid is van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH. Voor de MRDH staat het opdrachtgeverschap (sturing via concessie) voorop. De gekozen vorm van zeggenschap is aanvullend hierop. De MRDH laat zich in haar handelen niet leiden door het bedrijfsbelang van RET en HTM, maar door het opdrachtgeversbelang dat ze heeft.

Met het verwerven van een aandeel RET en HTM heeft geen gevolgen voor de beleidsvrijheid die de MRDH heeft wat betreft de keuze om (na de inbesteding van de concessies Rail 2016-2026) toekomstige concessies in te besteden of aan te besteden.

Deelneming RET

MRDH heeft gekozen voor een vorm van zeggenschap die binnen de wettelijke mogelijkheden zo licht mogelijk is. Hiervoor worden de statuten van de RET gewijzigd en een overeenkomst met RET en de gemeente Rotterdam gesloten. Betreffende het aangaan van de overeenkomst besluit het algemeen bestuur van de MRDH. De ontwerp overeenkomst en de conceptstatuten RET zijn bijgevoegd.

De aansturing van het vervoerbedrijf vindt primair plaats via het opdrachtgeverschap (de railconcessie), niet via zeggenschap. Om invulling te geven aan de benodigde zeggenschap, heeft de MRDH het voornemen om van de huidige eigenaar van de RET, de gemeente Rotterdam, één aandeel RET N.V. met een nominale waarde van € 1.000,- over te nemen. Aan dit aandeel zijn bijzondere rechten gekoppeld. Over een aantal onderwerpen vindt besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats op basis van unanimiteit. Het betreft onder meer het goedkeuren van de begroting, het vaststellen van de statuten en het benoemen van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen. De MRDH heeft bij een aantal besluiten feitelijk vetorecht. Over een aantal onderwerpen vindt besluitvorming plaats door alle aandeelhouders op basis van meerderheid van stemmen, waarbij MRDH als minderheidsaandeelhouder geen feitelijk vetorecht heeft. Dit betreft onder meer het goedkeuren van de jaarrekening, het bezoldigingsbeleid van de directie en het geven (als eigenaar) van aanwijzingen. Over andere onderwerpen vindt besluitvorming plaats door de gemeente Rotterdam, zonder rol voor de MRDH. De bijlage bij deze brief bevat een overzicht van de betreffende onderwerpen voor elk van bovenstaande categorieën.

Deelneming HTM

Voor de deelneming in de HTM kiest MRDH voor een gelijke invulling van de zeggenschap als bij RET, met dien verstande dat rekening wordt gehouden met bedrijfseigen kenmerken. Dat wil zeggen dat de statuten van beide bedrijven niet identiek zullen zijn, maar dezelfde strekking kennen betreffende de zeggenschap. Bij HTM zal de nominale waarde van het aandeel HTM Personenvervoer N.V. € 1,- bedragen. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden die MRDH krijgt ten opzichte van de HTM, zijn gelijk aan die ten opzichte van de RET, zoals beschreven in bovenstaande paragraaf 'deelneming RET'. Bijkomende factor is dat de HTM reeds twee eigenaren heeft, namelijk de gemeente Den Haag en Abellio (dochter van de Nederlandse Spoorwegen). Om aanbestedingsrechtelijke redenen zullen de huidige eigenaren gezamenlijk een holding creëren die alle aandelen (met uitzondering van het aandeel dat MRDH heeft) beheert. De huidige eigenaren, gemeente Den Haag en Abellio, dienen onderling afspraken te maken over de verantwoordelijkheidsverdelingen binnen deze holding.

Risico's deelnemende gemeenten

Voor de deelnemende gemeenten zijn geen risico's gemoeid met de deelneming van de MRDH in RET en HTM. De beide aandelen voor RET en HTM worden verworven met middelen uit de begroting van de MRDH. Het maximale risico dat de MRDH *als toekomstig medeaandeelhouder* loopt, is dat bij faillissement van het vervoerbedrijf het verworven aandeel zijn waarde verliest. Vanzelfsprekend zijn voor de MRDH *als concessieverlener* de risico's van een eventueel faillissement van een concessiehouder aanzienlijk groter, maar dit staat los van de voorliggende vraag om zeggenschap te verwerven.

Daarnaast kan de vennootschap uiteraard aansprakelijk gesteld worden. Echter, aan het medeaandeelhouderschap zijn voor de MRDH geen financiële risico's verbonden (op basis van de '2015 overeenkomst' tussen RET, gemeente Rotterdam en MRDH, artikel 2.2.1 'financiële risico's Bijzonder Aandeel'). Voor de zeggenschap bij HTM Personenvervoer N.V. zal een soortgelijke constructie in haar statuten worden opgenomen. Voor de deelnemende gemeenten betekent dit een extra zekerheid; zij zijn en worden door het aandeelhouderschap van de MRDH niet aansprakelijk voor de bedrijfsvoering van de beide vervoerbedrijven.

Procedure

U kunt uw zienswijze op het aangaan van bovenstaande deelnemingen tot uiterlijk 18 mei 2016 indienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH. Voor een spoedige afhandeling verzoek ik u naast een schriftelijke reactie uw zienswijze tevens te sturen naar de heer G.J. Nijsink, g.nijsink@mrddh.nl, projectleider concessieverleningen bij de Vervoersautoriteit MRDH. Indien u geen gebruik maakt van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen, dan verzoek ik u om dit te melden aan de heer Nijsink.

Ook voor de beantwoording van inhoudelijke vragen in de periode tot 18 mei, kunt u contact opnemen met de heer Nijsink: g.nijsink@mrddh.nl of 088-5445143.

Het algemeen bestuur zal besluiten over dit onderwerp. Uw zienswijze zal bij deze vergadering worden ingebracht. Bij positieve besluitvorming door het algemeen bestuur zal effectuering van de zeggenschap plaatsvinden, waarbij er een wisselwerking is tussen de besluitvorming van het algemeen bestuur met de concessieverlening door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Met andere woorden; bij het aangaan van de deelnemingen is het algemeen bestuur het bevoegd gezag, maar bij concessieverlening is dat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH.

De wisselwerking tussen de effectuering van zeggenschap en het besluit tot concessieverlening komt op het volgende neer: effectuering van zeggenschap is alleen van toepassing indien de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH de biedingen van RET respectievelijk HTM als voldoende beoordeelt en zij het voornemen heeft om de concessie Rail 2016 te gunnen aan deze vervoerbedrijven. Anderzijds kan gunning van de concessie alleen plaatsvinden indien de zeggenschap is geëffectueerd (en dus ook de huidige eigenaren hebben ingestemd met de gemaakte afspraken). Daarom wordt aan het algemeen bestuur gevraagd om de portefeuillehouder Middelen van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit te mandateren en te machtigen de zeggenschap te verwerven, zodat de zeggenschap gelijktijdig met de concessieverlening kan worden geëffectueerd. Resumerend vindt de daadwerkelijke effectuering alleen plaats indien de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het voornemen heeft de betreffende railconcessie daadwerkelijk te gunnen aan de RET respectievelijk HTM.

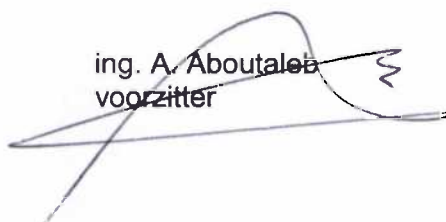
Voor de gemeenteraden van Rotterdam en Den Haag geldt dat zij twee rollen hebben. In de eerste plaats zullen zij vanuit hun eigen colleges worden betrokken vanwege het eigenaarschap dat de twee steden hebben over RET respectievelijk HTM. Voor Rotterdam geldt dat de gemeenteraadsleden in het kader van de wensen- en bedenkingenprocedure zijn geïnformeerd. Voor Den Haag geldt dat het college binnenkort aan de raad moet voorleggen om in te stemmen met de verkoop van een aandeel aan de MRDH. In de tweede plaats worden zij in de voorliggende zienswijzeprocedure gevraagd om een zienswijze te geven op het voornemen van de MRDH om van elk van beide vervoerbedrijven een aandeel te verwerven.

Graag zien wij uw zienswijze uiterlijk 18 mei 2016 tegemoet.

Hoogachtend,
Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,



Mw. mr. drs. A.W.H. Bertram
secretaris



ing. A. Aboutaleb
voorzitter

Bijlagen:

- Nadere toelichting
- Ontwerpovereenkomst tussen gemeente Rotterdam, RET en MRDH
- Conceptstatuten RET

Bijlage: toelichting:

De huidige concessies voor het railvervoer (tram en metro) van de RET en de HTM eindigen per december 2016. Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden hebben elk het voornemen tot inbesteding van de daaropvolgende railconcessie uitgesproken. Op 1 januari 2013 is de Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden inwerking getreden (inmiddels onderdeel van de Wet personenvervoer 2000). Deze wet maakt het mogelijk dat de nieuwe railconcessies worden inbesteed aan RET en HTM. Voorwaarde daarbij is wel dat de MRDH 'het als over haar eigen diensten' zeggenschap moet uitoefenen over RET en HTM. Deze zeggenschap staat naast het opdrachtgeverschap, dat de MRDH invult door middel van het verlenen van een concessie met bijbehorende concessievoorwaarden (onder andere het Programma van Eisen).

Ten aanzien van zeggenschap heeft het algemeen bestuur van de stadsregio Rotterdam op 8 oktober 2014 het voornemen uitgesproken de zeggenschap vorm te geven zoals geformuleerd in de nu voorliggende agendapost. Deze vorm is een uitwerking van het besluit van het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam van 15 januari 2014 om te kiezen voor een vorm van zeggenschap die binnen de wettelijke mogelijkheden zo licht mogelijk is, zonder eigenaarschap en zonder verantwoordelijkheid over de bedrijfsprocessen van de opdrachtnemer (RET). Het bestuur van Stadsgewest Haaglanden heeft nog geen uitspraak gedaan over de inrichting van de zeggenschap. Wel hebben de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden in 2013 reeds de ambitie uitgesproken om de vormgeving van de beide nieuwe railconcessies zo eenduidig mogelijk te laten zijn. De uitwerking van de zeggenschap over de Haaglandse railconcessiehouder, HTM Personenvervoer N.V., wordt daarom zo veel mogelijk identiek aan die van de Rotterdamse railconcessiehouder gemaakt.

Invulling van de zeggenschap: overeenkomsten

Voor beide vervoerbedrijven, RET en HTM, is gewerkt aan een invulling van zeggenschap waarbij de huidige aandeelhouder(s) tegen nominale waarde één aandeel overdragen aan de MRDH. Uitgangspunt daarbij is dat het opdrachtgeverschap van de MRDH niet mag worden belemmerd door haar rol wat betreft zeggenschap. Ook mag de zeggenschap niet leiden tot financiële risico's voor de MRDH. Op basis van deze uitgangspunten heeft de volgende uitwerking plaatsgevonden:

1. de gemeente Rotterdam draagt één bijzonder aandeel RET N.V. (van de 600) over aan de MRDH, tegen de nominale waarde van € 1.000,-. De gemeente Den Haag en Abellio creëren gezamenlijk één nieuw aandeel HTM Personenvervoer N.V. wat tegen een nominale waarde van € 1,- wordt overgedragen aan de MRDH;
2. over een aantal onderwerpen vindt - teneinde voldoende zeggenschap van MRDH te creëren - besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats op basis van unanimititeit;
3. over een aantal onderwerpen, daar waar dit wettelijk vereist is of vanwege het opdrachtgeverschap van de MRDH gewenst is, vindt besluitvorming plaats door alle aandeelhouders op basis van meerderheid van stemmen;
4. over andere onderwerpen vindt besluitvorming plaats door de gemeente Rotterdam (over RET) of de gemeente Den Haag en Abellio (over HTM), zonder rol voor de MRDH.

Ad 1:

Uit jurisprudentie blijkt dat het voor zeggenschap niet vereist is dat de MRDH 100% eigenaar wordt van het vervoerbedrijf. Dit overigens mede op basis van gewijzigde regelgeving (inwerkingtreding PSO-verordening in december 2009), waardoor het juridische kader anders is dan in 2008, toen de stadsregio Rotterdam wel 100% van de aandelen van de RET heeft overgenomen van de gemeente Rotterdam. Hoewel er geen jurisprudentie beschikbaar is over de vraag welke vorm van zeggenschap minimaal vereist is, blijkt uit de beschikbare jurisprudentie wel dat het bezit van ten minste een aandeel de zeggenschapsconstructie

versterkt en daarmee juridisch robuuster maakt. Daarom gaat de voorkeur uit naar overname van één aandeel.

Uitgangspunt voor de MRDH is dat zij niet financieel (mede)verantwoordelijk wordt voor de bedrijfsvoering van de concessiehouder, en ook niet deelt in de risico's (zie ook punt 7). In lijn daarmee ligt het niet voor de hand dat de MRDH een vergoeding betaalt voor de aandelen die zij verkrijgt. De aandelen hebben een werkelijke waarde (die ook afhankelijk is van het mogelijk toe te kennen dividend) en een nominale waarde: het kapitaal dat bij vorming van de aandelen is geplaatst. Om praktische redenen is het voorstel om het aandeel RET en het aandeel HTM over te nemen tegen de nominale waarde. De administratieve kosten om een constructie in te richten waarbij de MRDH wel een aandeel verkrijgt maar zonder betaling van de nominale waarde, zouden de kosten voor overname tegen de nominale waarde al snel overstijgen. Bij eventuele verkoop of overdracht van het bijzonder aandeel vergoedt de ontvangende partij aan de MRDH de nominale waarde.

Als uitvloeisel van het principe dat de MRDH niet financieel (mede)verantwoordelijk wordt, wordt de afspraak gemaakt dat de MRDH geen dividenduitkeringen ontvangt, tenzij juridisch vereist.

Ad 2:

Waar dit voor het creëren van voldoende zeggenschap vereist is, vindt besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats op basis van unanimiteit.

Het betreft de volgende onderwerpen:

- benoemen, ontslaan en schorsen van de directie;
- bepalen van de omvang van de RvC;
- benoemen en ontslaan van de leden van de RvC;
- inkoop van aandelen alsmede intrekking van het bijzondere aandeel;
- goedkeuren van de begroting, inclusief investeringsplan van RET N.V. en dochters;
- periodiek (2-jaarlijks) vaststellen van bedrijfsplan;
- goedkeuren van wijzigingen van de lange termijn strategie van de onderneming;
- goedkeuren van een besluit tot fusie, splitsing, ontbinding of overdracht van (vrijwel) de (gehele) onderneming;
- aanwijzingen geven aan de directie met betrekking tot de algemene lijnen van het te voeren financiële, economische en personeelsbeleid;
- besluit tot statutenwijziging voor zover betrekking hebbend op de unanimiteitsbesluiten.

Feitelijk verkrijgt de MRDH hiermee doorslaggevende *hindermacht*. Immers, zij kan zelfstandig wel de genoemde besluiten tegenhouden. Zij is echter niet in de positie om zelfstandig, dus zonder instemming van de medeaandeelhouder(s), besluiten te initiëren.

Ad 3:

Over een aantal onderwerpen, daar waar dit juridisch vereist is of vanwege het opdrachtgeverschap van de MRDH gewenst is, vindt besluitvorming plaats door alle aandeelhouders op basis van meerderheid van stemmen. Het betreft de volgende onderwerpen:

- vaststellen van de jaarrekening, inclusief winstbestemming;
- uitkeren van dividend;
- verlenen van décharge van de directie en de RvC;
- besluiten tot uitgifte, inkoop, vervreemding en overdracht van aandelen;
- vaststellen van bezoldiging en arbeidsvoorwaarden van de directie;
- opzeggen van vertrouwen in de RvC;
- besluit tot wijzigen van de statuten (voor zover deze geen betrekking hebben op unanimiteitsbesluiten);

- goedkeuren van het ter leen verstrekken van gelden aan deelnemingen die het bedrag van € 1 mln. overschrijden.

Besluitvorming op basis van meerderheid betekent dat de MRDH formeel wel een rol heeft, maar dat zij bij stemming altijd overvleugeld zal worden door de andere aandeelhouders (RET: stemverhouding 1 : 599, HTM: stemverhouding 1 : 20.000.001). Feitelijk heeft het handelen van de MRDH dus geen consequenties. Voordeel daarvan is dat de MRDH de handen vrijhoudt om te handelen in lijn met haar opdrachtgeverschap, zonder dat de belangen van de RET c.q. HTM onevenredig worden geschaad (bijvoorbeeld bij het niet goedkeuren van een jaarrekening). Tegelijk verkrijgt MRDH, met name in het kader van vaststelling van de jaarrekening, wel relevante informatie die bruikbaar is voor het opdrachtgeverschap.

Ad 4:

Over andere onderwerpen vindt besluitvorming plaats door de andere aandeelhouder(s) van RET en HTM, zonder rol voor de MRDH. Als uitwerking van het principe 'zo licht mogelijke vorm van zeggenschap' blijft besluitvorming bij een aantal onderwerpen liggen bij de gemeente Rotterdam respectievelijk de gemeente Den Haag en Abellio, zonder dat de MRDH hierbij enige rol heeft. Het betreft:

- het verstrekken van borgtochten, garanties, persoonlijke of zakelijke zekerheden en vergelijkbare instrumenten buiten de normale bedrijfsuitoefening of meer dan 1 miljoen euro;
- het verwerven van enig belang in een andere onderneming of vennootschap, dan wel vergroten, verkleinen of afstoten van een gehouden belang;
- het aangaan van een joint venture, samenwerkingsverband, alliantie of vergelijkbare transactie;
- het uitbreiden van activiteiten van de RET N.V. respectievelijk HTM Personenvervoer N.V. met een nieuwe tak van bedrijf en het sluiten van een bedrijf van de RET N.V. respectievelijk HTM Personenvervoer N.V. of een aanmerkelijk deel daarvan;
- het beginnen en voeren van gerechtelijke procedures, waaronder begrepen het voeren van arbitrale procedures, in verband met het al dan niet verkrijgen van een concessie voor het verzorgen van personenvervoer en wet- en regelgeving terzake;
- het verstrekken van leningen en het aangaan van een lening aan derden, niet zijnde deelnemingen;
- het vestigen, verplaatsen of opheffen van nevenvestigingen;
- het uitbreiden van de zaken met een nieuwe tak van bedrijf.

Invulling van de zeggenschap: verschillen

Voor de Rotterdamse railconcessie betreft de verkrijging van de zeggenschap dat één aandeel wordt overgedragen door de gemeente Rotterdam, thans met 600 aandelen 100% aandeelhouder. Voor de Haaglandse railconcessie is de situatie gecompliceerder. Doordat de gemeente Den Haag in 2013 49,99 % van haar aandelen HTM Personenvervoer N.V. heeft verkocht aan de Nederlandse Spoorwegen (die deze aandelen heeft ondergebracht bij haar dochter Abellio), is hier een derde partij betrokken. Abellio is bovendien geen overheidsorgaan. De invulling van de zeggenschap moet voldoen aan Europese regelgeving. Uit de Europese rechtspraak kan worden afgeleid dat de zeggenschap over HTM niet mede mag worden uitgeoefend door een marktpartij als Abellio. Daarom is het in de optiek van de MRDH vereist dat een aparte tussenholding wordt gecreëerd, waarin de gemeente Den Haag en Abellio hun aandelen onderbrengen. Deze holding dient zo te worden ingericht dat zij kan worden aangemerkt als aanbestedende dienst. Op die wijze lijkt het ondanks de betrokkenheid van Abellio mogelijk om te voldoen aan de zeggenschapsvereisten. Onderwerp van gesprek met de gemeente Den Haag en Abellio is nog de noodzaak van deze holding en (voor Den Haag en Abellio onderling) de bevoegdheidsverdeling tussen Den Haag en Abellio binnen de holding.

Ten slotte

De daadwerkelijke verwerving van de zeggenschap is gekoppeld aan de concessieverlening. Hoewel het voornemen is om de beide railconcessies in te besteden, dient als terugvaloptie de mogelijkheid van een openbare aanbestedingsprocedure te blijven bestaan. Het is bestuurlijk en juridisch wenselijk om de effectuering van de zeggenschap te koppelen aan de daadwerkelijke concessieverlening. Daarom zal in het uiteindelijke voorstel aan het algemeen bestuur worden gevraagd om de voorzitter van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit te mandateren om de overeenkomsten met betrekking tot de zeggenschap te ondertekenen.

Alle betrokken partijen hebben gekozen voor een 'lichte' vorm van zeggenschap. De inschatting is dat deze vorm voldoende robuust is om invulling te geven aan de wettelijke eis dat de MRDH 'zeggenschap moet kunnen uitoefenen als ware over zijn eigen diensten'. De bestaande jurisprudentie geeft hierover echter geen uitsluitel. Mocht onverhoopt op een later moment, bijvoorbeeld na juridische procedures die worden aangespannen door andere vervoerbedrijven, blijken dat de gekozen vorm toch te licht is, dan zullen alle partijen gezamenlijk zoeken naar een verdergaande vorm van zeggenschap.