


Toelichting

Bijlage bij Regioraadsvoordracht OV-governance:
Aandeelhouderschap GVB, 26 oktober 2021

7 oktober 2021



INHOUDSOPGAVE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Wat houdt het aandeel in? | 3 |
| 1.1.1 | GVB als organisatie | 3 |
| 1.1.2 | Zeggenschap in huidige situatie | 3 |
| 1.1.3 | Zeggenschap na regioraadsbesluit verwerven prioriteitsaandeel GVB | 5 |
| 2 | Juridische toelichting – waarom zeggenschap vereist? | 7 |
| 2.1.1 | OV-concessieverlening Amsterdam en aanbestedingsplicht | 7 |
| 2.1.2 | Opdrachtgeverschap assetmanagement railinfrastructuur een aanbestedingsplicht | 8 |
| 2.1.3 | Gezamenlijke zeggenschap? | 9 |
| 3 | Wijziging gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam | 10 |
| 3.1.1 | Bevoegdheden | 10 |
| 3.1.2 | Overzicht besluit gemeenten wijzigen GR VRA | 11 |
| 4 | Wensen en bedenkingen besluit aandeelhouderschap GVB | 12 |

1 WAT HOUDT HET AANDEEL IN?

1.1.1 GVB als organisatie

GVB is een naamloze vennootschap: GVB Holding N.V. De holding heeft zeven dochterondernemingen. Een dochteronderneming is een onderneming die in dit geval geheel eigendom is van GVB.



Op volgorde van de afbeelding:

- Exploitatie BV: openbaar vervoer per bus, tram en metro in de Concessie Amsterdam, beheer en onderhoud voertuigen.
- Activa BV: beheer strategische bedrijfsmiddelen, waaronder metro's, trams, bussen, werkplaatsen en het OV-chipkaartsysteem.
- Veren BV: exploitatie van de veren over het IJ en Noordzeekanaal, beheer en onderhoud van de veren, ponten en infrastructuur.
- Infra BV: beheer en onderhoud railinfrastructuur metro en tram.
- Stations Retail & Ontwikkeling BV: ontwikkeling en exploitatie commerciële activiteiten op metrostations, bijdragen aan de verblijfskwaliteit op de Amsterdamse metrostations.
- Commercieel Vervoer BV: personenvervoer als aanvulling op het openbaar vervoer. Een voorbeeld is de Gelderlandpleinlijn, die in publiek-private samenwerking tot stand is gekomen.
- MEA BV: niet op de afbeelding, lege BV.

1.1.2 Zeggenschap in huidige situatie

In de huidige situatie is de gemeente Amsterdam (Amsterdam) 100% aandeelhouder van GVB Holding N.V. Er zijn 20.000 aandelen uitgegeven. Deze zijn in het bezit van Amsterdam. Een aandeel is een waardepapier dat een aantal rechten geeft voor de vennootschap, in dit geval GVB Holding N.V.

Tot nu toe is de wettelijk verplichte zeggenschap van de Vervoerregio voor de OV-concessie (GVB Exploitatie BV) vormgegeven via een Overeenkomst tussen de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam als 100% aandeelhouder van GVB.¹ De huidige overeenkomst is verbonden aan de aan GVB Exploitatie BV gegunde OV-concessie Amsterdam met de looptijd 2012-2024. De overeenkomst vervalt bij het gunnen van de nieuwe concessie Amsterdam. Via de overeenkomst heeft de Vervoerregio invloed (zeggenschap) op GVB via de gemeente Amsterdam in haar rol als 100% aandeelhouder van GVB. Dit betekent dat bij de tweejaarlijkse GVB Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) de Vervoerregio bij bepaalde strategische besluiten rondom GVB Exploitatie BV voorafgaande goedkeuring geeft aan Amsterdam als 100% aandeelhouder. Dit gaat over bijvoorbeeld over een besluit als het vaststellen van een strategische visie voor GVB Exploitatie BV.

Aan de huidige Overeenkomst kleven verschillende nadelen op het gebied van samenwerking, informatie en juridische houdbaarheid.

Nadelen huidige Overeenkomst:

- *Praktijk – samenwerking*
De drie Amsterdamse OV-partijen (GVB, Vervoerregio en Amsterdam) praten niet met elkaar rondom de tweejaarlijkse 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 N.V. bestaat uit zeven dochterondernemingen (BV's). De invloed (zeggenschap) die de Vervoerregio nu heeft gaat enkel 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 is dit soms onhandig.
- *Zeggenschap moet van één naar twee dochterondernemingen*
Als wettelijk eis voor een inbestede OV-concessie moet de Vervoerregio invloed hebben in dochteronderneming GVB Exploitatie BV. Nieuw is dat de Vervoerregio vanaf 1 januari 2022 – na positieve regioraadsbehandeling hierover - ook invloed moet hebben in dochteronderneming GVB Infra BV (zie h2 van deze bijlage).
De reden voor deze verandering rondom het assetmanagement van de railinfrastructuur in Amsterdam is dat de Vervoerregio samen met Amsterdam en GVB de samenwerking hierover wil verbeteren ten gunste van de reiziger (onderdeel van OV-governance). Hierdoor verandert de huidige organisatie en wordt de Vervoerregio opdrachtgever voor het assetmanagement van de railinfra van 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.
- *De huidige overeenkomst is voor de wettelijk vereiste zeggenschap niet meer toereikend*

¹ Overeenkomst gemeente Amsterdam – Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam), d.d. 5 december 2013.

Sinds 2013 is de wettelijke vereiste zeggenschap van de Vervoerregio in GVB Exploitatie BV vormgegeven via een overeenkomst tussen de Vervoerregio en Amsterdam als 100% aandeelhouder. Een overeenkomst Vervoerregio – Amsterdam is geen juridisch robuust alternatief (meer) ten opzichte van aandeelhouderschap om de zeggenschap te organiseren. Dit heeft twee redenen: (1) art. 115 Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is inmiddels vervallen. Dit artikel was relevant want het regelde de doorzettingsmacht van het Dagelijks Bestuur richting het college van Amsterdam en was de juridische basis van de overeenkomst. (2) Daarnaast laten Europese uitspraken zien dat de aanbestedingsregels rondom de opdracht assetmanagement railinfra strenger zijn dan voor de OV-concessie (zie ook h2 van deze bijlage). Voor het aandeelhouderschap laat rechtspraak zien dat deze zeggenschapsconstructie vaak standhoudt. Voor een overeenkomst is dit onzeker. Door deze onzekerheid is de overeenkomst niet meer toereikend om te voldoen aan de wettelijk vereiste zeggenschap.

Ervaring in Rotterdam en Den Haag is dat het medeaandeelhouderschap de onderlinge samenwerking, transparantie en uitwisseling van informatie tussen de OV-partners versterkt. Dit zijn belangrijke verbeteringen ten opzichte van de huidige zeggenschap via een overeenkomst tussen de Vervoerregio en Amsterdam. Daarnaast zorgt het medeaandeelhouderschap ervoor dat de vereiste zeggenschap robuust is georganiseerd. Dit zorgt voor de continuïteit van het openbaar vervoer in Amsterdam. Het medeaandeelhouderschap in GVB via een prioriteitsaandeel komt tegemoet aan de hierboven benoemde nadelen rondom de huidige zeggenschapsconstructie. Om deze reden stelt het dagelijks bestuur voor vanaf 1 januari 2022 de vereiste zeggenschap in GVB te organiseren via een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V.

1.1.3 Zeggenschap na regioraadsbesluit verwerven prioriteitsaandeel GVB

Belangrijk bij het aandeelhouderschap is dat de Vervoerregio voldoende 'zeggenschap' heeft in GVB. Zeggenschap is wettelijk vereist (zie hoofdstuk 2 van deze bijlage). De Vervoerregio heeft advies ingewonnen bij advocatenkantoor Stibbe hierover. Hieruit blijkt dat er geen 'minimumstandaard' van bevoegdheden is waarover de Vervoerregio dient te beschikken om aan het vereiste zeggenschaps criterium te voldoen. De volgende factoren zijn leidend: (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.²

Een 'normaal' aandeel zou betekenen dat de Vervoerregio straks voor 1/20.001^e invloed heeft in GVB. Hiermee voldoet het aandeelhouderschap van de Vervoerregio in GVB echter niet aan de wettelijke eis van voldoende 'zeggenschap'. Het gevraagde regioraadsbesluit van 26 oktober 2021 houdt in dat de Vervoerregio één prioriteitsaandeel verwerft op het niveau van GVB Holding N.V. Dit 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 Infra BV. Hierdoor wordt er voor strategische onderwerpen voor deze domeinen bij unanimité beslist. Dit betekent het volgende voor beslissingen in de GVB tweejaarlijkse aandeelhoudersvergaderingen waar straks portefeuillehouder Ruigrok in deelneemt namens het DB. Er zijn beslissingen bij:

² Zie artikel 5, tweede lid sub a van de PSO-verordening (verordening EG/ 1370/2007). Hier zijn onder meer de criteria benoemd aan de hand waarvan moet worden beoordeeld of de (voor een investering) vereiste zeggenschap door de bevoegde plaatselijke overheid wordt uitgeoefend.

- *Gewone meerderheid* – de Vervoerregio heeft dan 1/20.001 stem. Dit is het geval bij de meeste onderwerpen rondom GVB Holding N.V. en de dochterondernemingen Activa BV, Veren BV, Stations retail & ontwikkeling BV, Commercieel BV en MEA BV.
- *Unanimititeit* – de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam oefenen gezamenlijk zeggenschap uit. Er moet samen uitgekomen worden, er wordt unaniem gestemd door beide aandeelhouders.³ Dit is het geval bij strategische beslissingen binnen dochterondernemingen GVB Exploitatie BV en GVB Infra BV. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan besluiten over de benoeming van leden van de Raad van Commissarissen (RvC) en het vaststellen van de strategie en jaarplannen van Exploitatie BV en Infra BV.

Belangrijk hierbij is dat het voorgestelde prioriteitsaandeel van de Vervoerregio een aandeel is *zonder een economisch belang*. Dit betekent dat het aandeelhouderschap *geen financiële* gevolgen heeft voor de Vervoerregio en daarmee de 15 gemeenten (zie ook paragraaf financiën in de regiораadsvoordracht).

Het prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. is gezamenlijk door de drie partijen uitgewerkt in:

I. (concept) Statuten GVB Holding N.V.

Volgens de wet wordt het prioriteitsaandeel en de bijbehorende zeggenschap vastgelegd in betreffende statuten van de onderneming, in dit geval de GVB Holding N.V. statuten. Hier staat benoemd welke bijzondere directe en/of indirecte stemrechten de Vervoerregio heeft rondom strategische beslissingen. Via de nieuwe GVB statuten is er 'prioriteit' gekoppeld aan twee van de zeven dochterondernemingen, namelijk GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV. Voor de meeste onderwerpen rondom de twee benoemde BV's wordt er gestemd door de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam op basis van unanimititeit.

Ten opzichte van de statuten gedeeld met de regiораad van 18 mei jl. zijn er geen wezenlijke wijzigingen.

Het Dagelijks Bestuur is – na het besluit van de Regiораad om een aandeel te verwerven – op grond van artikel 33b sub d Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) bevoegd om op basis van de statuten de uitgifte van het aandeel te accepteren.

II. (concept) Aandeelhoudersovereenkomst Amsterdam, GVB en Vervoerregio

Sommige onderwerpen waarover de partijen afspraken willen maken passen vanuit de wet niet in de statuten. Bijvoorbeeld afspraken rondom de (terug)verkoop van aandelen. Daarom is een aandeelhoudersovereenkomst opgesteld. Hierin wordt onder andere benadrukt dat de Vervoerregio de keuze behoudt om aan te besteden én dat wanneer de wettelijke noodzaak vervalt om aandeelhouder te zijn de Vervoerregio (het relevante deel van) haar aandeel verkoopt aan Amsterdam.

Het Dagelijks bestuur is – na het besluit van de Regiораad om een aandeel te verwerven – op grond van artikel 33b sub d Wgr bevoegd om de aandeelhoudersovereenkomst aan te gaan.

Zie voor de rol van de Regiораad en het dagelijks bestuur bij de uitvoering van het aandeelhouderschap het Deelnemingenbeleid van de Vervoerregio.

³ Het prioriteitsaandeel geeft daarmee een zogenaamde 50% stemverhouding voor strategische beslissingen binnen dochterondernemingen GVB Exploitatie BV en Infra BV. Hierbij moet door beide aandeelhouders unaniem worden gestemd.

2 JURIDISCHE TOELICHTING – WAAROM ZEGGENSCHAP VEREIST?

Met het aandeelhouderschap wordt invulling gegeven aan het wettelijk vereiste dat de Vervoerregio – om de OV-concessie Amsterdam én opdrachten met betrekking tot het assetmanagement van de railinfrastructuur onderhands aan GVB te kunnen gunnen - zeggenschap moet uitoefenen over GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV *‘als of het haar eigen diensten betreft’*. Dit wordt hieronder toegelicht. Vanwege de beoogde startdatum van de opdracht rondom het assetmanagement van de railinfrastructuur dient het aandeelhouderschap uiterlijk 1 januari 2022 formeel georganiseerd te zijn.

2.1.1 OV-concessieverlening Amsterdam en aanbestedingsplicht

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 Connexion 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.⁴ 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 voor de regio's Den Haag, Rotterdam en Amsterdam.

Er is wel een belangrijke voorwaarde gesteld aan een inbesteding. Volgens Europese regelgeving 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’*.⁵ Dit betekent dat de Vervoerregio *zeggenschap* moet hebben over GVB als voorwaarde om de concessie Amsterdam in te besteden.

⁴ 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.

⁵ Artikel 5 van de Europese Verordening EG 1370/2007 (de zogenaamde PSO-verordening) is van toepassing.

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 vereiste zeggenschap in GVB georganiseerd via een Overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio.⁶ Via de Overeenkomst heeft de Vervoerregio invloed op GVB via de gemeente Amsterdam in haar rol als 100% aandeelhouder van GVB. Zie h1 van deze bijlage voor meer info hierover.

2.1.2 Opdrachtgeverschap assetmanagement railinfrastructuur een aanbestedingsplicht

Het opdrachtgeverschap voor het assetmanagement van de railinfrastructuur moet worden vereenvoudigd (OV-governance traject). Ten tijde van het externe advies van dhr. Peters (en nu nog) heeft de Vervoerregio deze wettelijke bevoegdheden overgedragen (gedelegeerd) aan de gemeente Amsterdam die voor de uitvoering van deze taak een subsidie ontvangt, GVB voert dit beheer vervolgens uit. Doordat de Vervoerregio deze bevoegdheden weer zelf gaan uitvoeren en vanaf 1 januari 2022 beoogd is dat de Vervoerregio rechtstreeks opdrachtgever van GVB wordt (zie ook regionaalsvoorstel 26-10-2021 “@”), draagt dat bij aan een duidelijker rolverdeling, meer transparantie, lagere kosten en een betere risicobeheersing. Om deze opdracht te mogen inbesteden heeft de Vervoerregio echter wel *zeggenschap* nodig in GVB Railinfra BV. In de Wet lokaal spoor (Wls) is namelijk de zorg voor aanleg en beheer van lokale spoorweginfrastructuur belegd bij het bestuursorgaan dat ook bevoegd is de concessie te verlenen.⁷ In dit geval dus het DB van de Vervoerregio. Tot de bevoegdheid van het DB behoort ook de aanwijzing van een beheerder. De beheerder zal daarbij opdracht krijgen beheertaken uit te oefenen. Opdrachten in het kader van beheer en onderhoud (‘assetmanagement’) van de railinfrastructuur zijn ‘gewone’ opdrachten die vallen onder het reguliere aanbestedingsrecht. Dat brengt met zich mee dat deze opdrachten in beginsel openbaar aanbesteed moeten worden. Een uitzondering daarop is mogelijk wanneer een opdracht inbesteed wordt aan een andere partij waarover de opdrachtgever zeggenschap heeft. In de huidige situatie is dat de gemeente; het voorstel is dat dat vanaf 1 januari 2022 de Vervoerregio is. In de aanbestedingswet is een mogelijkheid gecreëerd om in afwijking van de normale aanbestedingsplicht, een opdracht in te besteden aan een andere partij waarop de aanbestedende dienst samen met (een) andere aanbestedende dienst(en) toezicht uitoefent zoals op hun eigen diensten.⁸ Er wordt voorgesteld dat dit toezicht (zeggenschap) wordt gerealiseerd door het prioriteitsaandeel. Ter volledigheid, de zeggenschap is randvoorwaardelijk voor het verstrekken van de opdracht beheer en onderhoud railinfrastructuur. Zonder het aandeelhouderschap in GVB is het niet mogelijk deze opdracht te verstrekken.

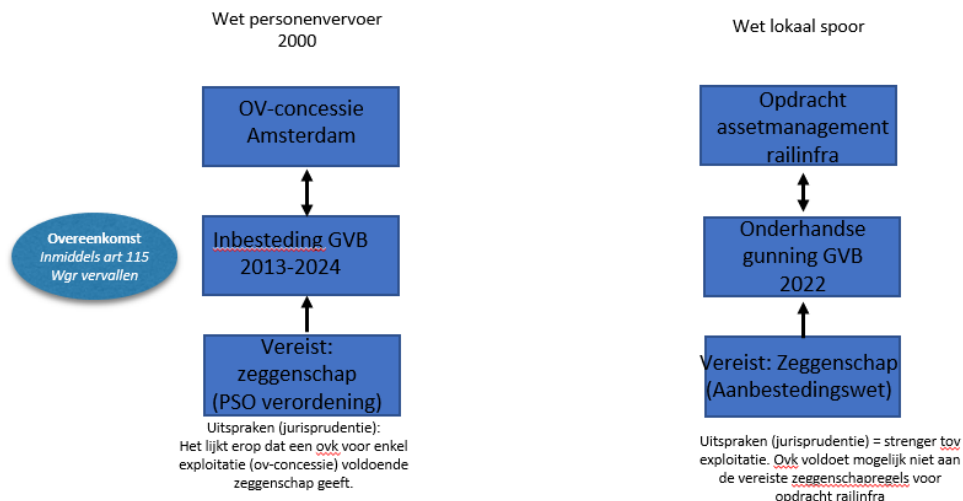
Bovenstaande toelichting geeft het volgende beeld:

⁶ Overeenkomst gemeente Amsterdam – Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam), d.d. 5 december 2013.

⁷ Art. 4, eerste en tweede lid Wls.

⁸ Art. 2.24b Aanbestedingswet.

Waarom zeggenschap vereist?



Conclusie:

- Met een prioriteitsaandeel is de zeggenschap goed georganiseerd. Met een overeenkomst is dit onzeker. Je weet het pas bij de rechter.
- Vanwege de grote maatschappelijke belangen wil het DB niet het risico lopen dat het onvoldoende is georganiseerd. Continuïteit van het OV is belangrijk voor de reizigers.

2.1.3 Gezamenlijke zeggenschap?

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 heeft gegund aan GVB Exploitatie BV tot en met 2024 én een inbestedingsprocedure is gestart voor de periode na 2024. Dit betekent dat de Vervoerregio zeggenschap moet uitoefenen in deze dochteronderneming.⁹

In het specifieke geval van GVB Infra 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.¹⁰ Op advies van Stibbe komt het onwenselijk voor dat er twee verschillende regimes gelden binnen GVB Holding N.V. (zeggenschap én 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 is mogelijk vanuit artikel 5 lid 2 PSO-Verordening ook mogelijk.

⁹ 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 OV-concessie verleent als bedoeld in artikel 19, lid 1, Wp 2000. Om deze reden moet de Vervoerregio zeggenschap hebben in GVB Exploitatie BV.

¹⁰ Voor het opdrachtgeverschap assetmanagement railinfra geldt 24b van de Aanbestedingswet. Dit als vereiste voor gezamenlijke zeggenschap met Amsterdam.

3 WIJZIGING GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING VERVOERREGIO AMSTERDAM

3.1.1 Bevoegdheden

De Vervoerregio is tot op heden nog geen aandeelhouder. De **Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr)** stelt regels voor gemeenschappelijke regelingen zoals de Vervoerregio. De Wgr maakte het al mogelijk om aandeelhouder te worden, mits dat opgenomen was in de specifieke gemeenschappelijke regeling (zie art. 31a Wgr). Dat laatste was voor onze **gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam (GR VRA)** nog niet het geval.

De colleges van burgemeester en wethouders én gemeenteraden van de 15 gemeenten, waaronder uw gemeente, zijn op grond van artikel 67, tweede lid van de GR VRA bevoegd de GR VRA aan te passen. Op grond van dit artikel komt een wijziging tot stand 'zodra de raden, de colleges en de burgemeesters van tenminste twee derde van het aantal deelnemende gemeenten, vertegenwoordigende tenminste twee derde van het aantal inwoners van de regio', tot deze wijziging hebben besloten. Daarna moet het besluit van de gemeenten worden bekendgemaakt via de Staatscourant.

| Gemeente | Data besluit wijziging GR VRA | Gemeente | Data besluit wijziging GR VRA |
|-------------------|---|---------------------|--|
| Aalsmeer | Besluiten: College 31 augustus 2021 Burgemeester 31 augustus 2021 Raad 16 september 2021 | Oostzaan | Besluiten: Burgemeester mist College 31 augustus 2021 Raad 4 oktober 2021 |
| Amstelveen | Besluiten: College 29 juni en 24 augustus 2021 Burgemeester 29 september 2021 Raad 29 september 2021 | Ouder-Amstel | Besluiten: College 4 aug 2021 Burgemeester 4 aug 2021 Raad 26 juni 2021 |
| Amsterdam | Besluiten: College 8 juni 2021 Raad 8 juli 2021 Burgemeester 6 aug 2021 | Purmerend | Besluiten: College 25 mei 2021 Raad 30 juni 2021 Burgemeester 7 september 2021 |
| Beemster | Besluiten: College 8 juni 2021 Raad 29 juni 2021 Burgemeester 31 augustus 2021 | Uithoorn | Besluiten: Burgemeester 31 augustus College 31 augustus 2021 Raad 30 september 2021 |
| Diemen | Besluiten: Raad 16 september 2021 Burgemeester 16 september 2021 College 20 juli 2021 | Waterland | Besluiten: Burgemeester 21 september 2021 College 24 aug 2021 |

| | | | |
|-----------------------|--|-------------------|--|
| | | | Raad 16 september 2021 |
| Edam-Volendam | Besluiten: Raad 9 september 2021 College 13 juli 2021 Burgemeester 13 juli 2021 | Wormerland | Besluiten: Burgemeester mist College 24 aug 2021 Raad 21 september 2021 |
| Haarlemmermeer | Besluiten: Burgemeester 29 juni 2021 College 29 juni 2021 Raad 2 september 2021 | Zaanstad | Besluiten: Raad 16 september 2021 Burgemeester 13 september 2021 College 13 juli 2021 |
| Landsmeer | Besluiten: Burgemeester 15 juni 2021 College 8 juni 2021 Raad 24 juni 2021 | | |

In uw regioraadsvergadering van 18 mei jl. heeft u daarom besloten de 12^e wijziging van de GR VRA ter vaststelling aan te bieden aan de bestuursorganen van de 15 Vervoerregio gemeenten. Door deze wijziging wordt de regioraad bevoegd te besluiten tot de oprichting van een deelneming. Zie het nieuwe artikel 12 Wgr.

(nieuw) Artikel 12 Deelneming in/oprichting van privaatrechtelijke rechtspersonen

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.

3.1.2 Overzicht besluit gemeenten wijzigen GR VRA

Volgend op uw regioraadsvergadering van 18 mei jl. hebben de 15 Vervoerregio gemeenten conform hun bevoegdheden als deelnemer in de Vervoerregio tussen mei – september 2021 besloten de GR VRA te wijzigen. Zie voor de besluiten het overzicht hieronder. De wijziging is vervolgens in de Staatscourant gepubliceerd. Dit betekent dat u als regioraad nu op grond van artikel 12 GR VRA bevoegd bent te besluiten aandeelhouder te worden in GVB. Dit besluit ligt voor in de regioraad van 26 oktober 2021.

4 WENSEN EN BEDENKINGEN BESLUIT AANDEELHOUDERSCHAP GVB

Volgens art. 31 Wgr en het in lijn daarmee nieuwe artikel 12 GR VRA kan de Vervoerregio enkel een deelneming aangaan als:

- Blijkt dat de deelneming bijdraagt aan het openbaar belang;
- De deelnemende gemeenten in staat zijn gesteld vooraf hun wensen en bedenkingen te geven

Bijdrage openbaar belang

Het Dagelijks Bestuur meent dat geen twijfel kan bestaan over de bijdrage aan het openbaar belang; door het aandeelhouderschap in GVB verbetert de samenwerking binnen het Amsterdamse OV-domein. Een goede samenwerking tussen de drie OV-partners zorgt ervoor dat de regio klaarstaat voor de grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit en het OV. Dit dient het openbaar belang: goed openbaar vervoer voor de reizigers in de Amsterdamse regio.

Wensen en bedenkingen

Na uw regionaal van 18 mei 2021 hebben de deelnemende gemeenteraden een brief van het dagelijks bestuur ontvangen met het verzoek eventuele wensen en bedenkingen rondom het ontwerpbesluit 'verwerven prioriteitsaandeel in GVB' te delen met het dagelijks bestuur.¹¹ De 15 gemeenteraden hebben dit verzoek tussen mei – september 2021 behandeld. Geen van de gemeenten heeft laten weten wensen en bedenkingen te hebben.

¹¹ Brief van lid van het dagelijks bestuur M. Ruigrok aan de gemeenteraden, colleges van B&W en de burgemeester van ieder van de 15 gemeenten die deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam met onderwerp OV-governance: aandeelhouderschap GVB (instemmen én wensen en bedenkingen) d.d. 19 mei 2021. Kenmerk: 2021/15582/SvD.