

Nummer 2021/xx

datum raadsvergadering	:	Juli 2021
Onderwerp	:	Wijziging Governance GVB in verband met inbesteding openbaar vervoer concessie Amsterdam
Portefeuillehouder	:	Mw. R. Korrel
datum raadsvoorstel	:	25 mei 2021

Samenvatting

De raad wordt verzocht om in te stemmen met de 12^e wijziging Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio Amsterdam. De raad wordt geadviseerd hier geen wensen of bedenkingen op in te dienen

Wat is de juridische grondslag?

De Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio.(toevoeging van een nieuw artikel 12),

Wat is de voorgeschiedenis?

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. Hoofddregel vanuit Europese en Nederlandse wetgeving is dat een concessieverlener, zoals de Vervoerregio, een concessie verleent door een Europese openbare aanbesteding.

Als uitzondering op de hoofdregel dat het openbaar vervoer moet worden aanbesteed is een onderhandse gunning mogelijk voor grootstedelijke en gecompliceerde OV-netwerken. Een onderhandse gunning betekent in dit geval het direct verlenen van de concessie aan GVB. We noemen dit ook wel een inbesteding. Er is wel een belangrijke voorwaarde gesteld aan een inbesteding. De betreffende overheid (Vervoerregio) moet in de betreffende onderneming met een publiek belang het (GVB) een bepaalde invloed hebben.

Waarom dit raadsvoorstel?

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. Via de Overeenkomst heeft de Vervoerregio invloed op GVB via de gemeente Amsterdam in haar rol als 100% aandeelhouder van GVB. Aan de huidige overeenkomst kleven verschillende nadelen, Dit uit zich ondermeer op het terrein van de communicatie en informatie, een wijziging in de zeggenschap over dochter-ondernemingen; en de overeenkomst lijkt inmiddels minder juridisch robuust door gewijzigde wetgeving. Dit maakt een nieuw inbesteding zonder aanpassingen in juridisch opzicht meer riskant.

Wat gaan we doen?

Het voorstel is dat dit vanaf 1 januari 2022 anders wordt geregeld. De Vervoerregio wordt naast de gemeente Amsterdam ook aandeelhouder in GVB. Belangrijk hierbij is dat er voldoende 'zeggenschap' is van de Vervoerregio in GVB.

Het aandeelhouderschap houdt in dat de Vervoerregio één **prioriteitsaandeel** verwerft op het niveau van GVB Holding NV. Via de nieuwe GVB statuten wordt er 'prioriteit' gekoppeld aan twee van de zeven dochterondernemingen, namelijk GVB Exploitatie BV en GVB Railinfra BV. Hierdoor wordt er voor strategische onderwerpen voor deze domeinen bij unanimititeit beslist. Dit betekent dat straks portefeuillehouder Ruigrok deelneemt namens het DB aan belangrijke beslissingen in de GVB twee-jaarlijkse aandeelhoudersvergaderingen.

Door het prioriteitsaandeel is de Vervoerregio in haar rol van aandeelhouder daadwerkelijk aanwezig bij de GVB aandeelhoudersvergaderingen. Daarnaast ontvangt de Vervoerregio in de rol van aandeelhouder alle aandeelhoudersinformatie. Niet enkel over één dochteronderneming zoals voorheen, maar over GVB Holding NV en de zeven GVB dochterondernemingen (BV's)

Wat is het maatschappelijke effect?

De wijziging betekent dat beide aandeelhouders elkaar nodig hebben om tot besluitvorming te kunnen komen. Daarnaast denken de drie partijen (Vervoerregio, Amsterdam, GVB) dat het aandeelhouderschap de eerder geconstateerde nadelen voortvloeiend uit de Overeenkomst verhelpt. Belangrijk hierbij 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. Er geldt geen bijstortingsplicht indien de continuïteit van het GVB in het geding komt. Daar tegenover staat dat de Vervoerregio nagenoeg geen dividend zal ontvangen.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

Dit is het voorstel dat is uitgewerkt om meer zeggenschap door de Vervoerregio in de ov-concessie Amsterdam te garanderen, waardoor het openbaar vervoer in deze concessie opnieuw onderhands gegund (inbesteed) kan worden. Er zijn voor de Vervoerregio hieraan geen financiële consequenties verbonden en zij krijgt wel meer informatie en meer zeggenschap binnen het GVB. Dit zou moeten bijdragen aan een nog beter functioneren van de openbaar vervoerconcessie Amsterdam,

"Niets doen" en inbesteden op basis van de oude overeenkomst zou kunnen betekenen dat de Vervoerregio niet voldoet aan de Europese regels voor inbesteding. In het meest ongunstige geval kan dat gevolgen hebben voor de geldigheid van die inbesteding. Er is geen reden om dat risico te nemen.

Er zijn voor de gemeente geen financiële gevolgen en geen risico's verbonden aan de voorgestelde wijziging.

Wat hebben we hiervoor nodig?

Om het aandeelhouderschap mogelijk te maken moet de Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio Amsterdam (afgekort GR VRA) aangepast worden. Er moet een regelgevende basis, een zogeheten grondslag, gecreëerd worden. Die is er nu nog niet in

de GR VRA. De colleges van burgemeester en wethouders, de burgemeesters en de gemeenteraden van de 15 gemeenten moeten de GR VRA hiertoe aanpassen.

Daarom ligt nu de 12e wijziging voor van de GR VRA waarin wordt voorgesteld:

- Een regelgevende basis te creëren zodat de Vervoerregio aandeelhouder kan worden in GVB (het nieuwe artikel 12 GR VRA).
- Tekstuele aanpassingen door te voeren naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wet normalisering rechtspositie rechtsambtenaren én het feit dat de geformuleerde bevoegdheden van het dagelijks bestuur nog niet aansloten bij de bij wet geformuleerde bevoegdheden.
- Tekstuele wijzigingen door te voeren.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

Zowel de raden en de colleges van burgemeester en wethouders en de burgemeesters van de 15 aangesloten gemeenten zijn hierbij betrokken. Zij moeten met de voorgestelde wijziging instemmen. De gemeenteraden kunnen daarbij ook wensen en bedenkingen indienen. We communiceren hierover door het opstellen van de benodigde voorstellen en het hierover nemen van besluiten.

Wat is het vervolg?

De Regioraad kan na de besluitvorming door de gemeentes in oktober 2021 besluiten met de voorgestelde regeling akkoord te gaan, waardoor er een nieuwe "governance" voor de uitvoering van de concessie door het GVB van kracht wordt

