

Randvoorwaarden voor topprestaties

Bijlagen



Lars Westhoff, Vissers Advocatuur B.V.,
26 mei 2011, 's-Hertogenbosch

Inhoudsopgave

Bijlage 1	Verslagen interviews - Jo Piels - Vancansoleil - Rabobank - Velocity
Bijlage 2	Presentation of the new UCI teams registration system for 2011 and of the UCI WorldTour
Bijlage 3	Financial Obligations, pagina 11
Bijlage 4	Cao beroepsrenners Nederlandse wielerploegen 2010-2012

Bijlage 1

Verslagen interviews

UITWERKING INTERVIEW

Datum: 3 maart 2011 10:45 -11:45
Geïnterviewde: De heren J. Piels en R. Vink
Interviewer: L. Westhoff
Onderwerp: Structuur/juridische aspecten Continental ploeg Jo Piels

In het kort weergegeven is het volgende aan bod gekomen.

Jo Piels Cycling team is een Continental wielerploeg. Niet te verwarren met een Professional Continental team. De ploeg bestaat reeds vijf jaar en wordt geleid door de heer Vink, de manager. De hoofdsponsor van de ploeg, installatiebedrijf Piels, is betrokken bij de ploeg in persoon van de heer Piels zelf.

De ploeg is een stichting zoals de UCI en KNWU in haar reglementen voorschrijven, althans daarin wordt aangegeven dat een dergelijke ploeg een stichting of andere entiteit moet zijn. In deze stichting zitten drie bestuurders. De sponsors zijn doormiddel van een sponsorcontract verbonden aan de ploeg. De stichting ontvangt alle sponsor gelden en gesponsord materieel. Deze stichting is ook de gene die het geld weer uitgeeft, zoals de zogenaamde paying agent bij de Professional Continental en ProTour ploegen. Zij sluit bijvoorbeeld de arbeidsovereenkomsten af met de renners. De stichting maakt geen onderdeel uit van een andere entiteit en maakt derhalve geen deel uit van een groter geheel zoals bijvoorbeeld een concern. De auto's en busjes die worden gebruikt zijn eigendom van Piels installatie techniek en worden door de ploeg gehuurd.

Hoewel de reglementen van de UCI en de reglementen van de KNWU niet geheel duidelijk zijn en deze beiden organisaties passief opereren levert dit bij de wielerploeg Jo Piels niet heel veel problemen op. Dit komt omdat het licentieproces elk jaar weer redelijk gelijk is aan het vorige jaar. Het is dus meestal een kwestie van herhalen. De heer Vink geeft echter wel aan dat het oprichten van een wielerploeg niet gemakkelijk zal zijn omdat dan alles opnieuw "uitgedokterd" moet worden en verschillende reglementen moeten worden bekeken en juridische casussen moeten worden uitgezocht. Daarbij komt ook nog dat je door de passieve houding weinig hoeft te verwachten van de UCI of KNWU.

Wel geven zij beiden aan dat er wel vragen bij hen leven. Zoals hoe zit het met de contractduur van een contract met een renner? Kan je nu wel of geen vergoeding krijgen voor een renner die vertrekt naar een andere ploeg? Zo zijn er meer onzekerheden, de nadruk ligt echter duidelijk op het wielrennen en niet op de regels en administratie er om heen.

Opgemaakt op: 10 maart 2011
Aangepast op: -
Akkoord op: 21 maart 2011

UITWERKING INTERVIEW

Datum: 11 maart 2011 13:30 -14:30
Geïnterviewde: De heren F. Kwanten en T. Zagers
Interviewer: L. Westhoff
Onderwerp: Structuur/juridische aspecten Vacansoleil- DCM

Het interview start met alleen de heer Kwanten, halverwege is de heer Zagers aangeschoven. In het kort weergegeven is het volgende aan bod gekomen.

Oprichting/registratie

Na een korte inleiding is de procedure van de oprichting/registratie van een First division ploeg aan de orde gekomen. Als eerst moet op 1 augustus een model bankgarantie, die Vacansoleil van plan is te gebruiken, worden afgegeven bij de UCI. Ook de standaard overeenkomst of de reeds afgesloten overeenkomsten dienen in handen van de UCI te worden gesteld. Op 1 september moeten de registratiekosten worden betaald. Op 1 oktober moet de originele bankgarantie, sponsorcontracten en budget aan de auditor worden afgegeven. Ook moet er een lijst met algemene gegevens over renners en de ploeg worden afgegeven. Verder moeten in oktober alle (minimaal 23) contracten worden aangeleverd aan de auditor. Na 1 oktober geeft de auditor een advies waarin wordt beoordeeld of de ploeg heeft voldaan aan het inleveren van de vereisten documenten en zich daarbij heeft gehouden aan de termijnen. Op 31 oktober komt de UCI met een final report, daarin maakt zij haar oordeel bekend. De aanvraag wordt doorgegeven aan de licentie commissie. Zij beoordeelt of de ploeg voldoet aan de criteria sportief en ethiek. Er is dus sprake van een opdeling van de vier elementen waaraan de ploeg moet voldoen. De Auditor en UCI administratie kijken naar de financiële en administratieve criteria en de licentie commissie kijkt naar de sportieve en ethische criteria.

Als een moeilijk punt in het oprichting/registratieproces wordt aangegeven de korte tijd die je hebt om documenten te herstellen of aan te vullen, dit is de tijd tussen het oordeel van de UCI administratie en de beoordeling van de licentie commissie. De UCI heeft deze documenten al wel vroeg in haar bezit maar geeft inhoudelijk nog geen commentaar daardoor weet je pas laat of de contracten juist zijn. Hier zie je de passieve houding van de UCI in de praktijk zoals hij blijkt uit de reglementen. Zo kan het zijn dat je aanpassingen moet aanbrengen in de contracten van renners omdat contracten niet voldoen aan de regels en dit vernieuwde contract binnen vijf werkdagen aangepast en ondertekend bij de UCI moet liggen. Dit is praktisch gezien erg lastig omdat renners rond de tijd van de registratie bezig zijn met de voorbereiding en dus over al ter wereld trainen. Zij zijn echter wel contractpartij en dienen de aanpassingen dus nog goed te keuren. Een tweede punt is dat de grondslagen van het oordeel van de licentie commissie vaag zijn. Een voorbeeld hiervan is de ranking van de ploegen voor het sportieve criterium. De manier van punten toekennen is niet duidelijk en is ook niet overlegd met de ploegen.

Reglementen

De reglementen worden ieder jaar aangepast wanneer duidelijk wordt dat de regelgeving niet sluitend is. Dit is positief want hierdoor wordt de regelgeving steeds verbeterd maar tegelijkertijd vraagt dit veel aandacht en een actieve houding van de ploegen. Mochten er vragen zijn omtrent de regelgeving dan kunnen zij gesteld worden aan de UCI, zij zijn bereid om de vragen van ploegen te beantwoorden.

Nieuwe divisiestructuur

De nieuwe structuur is een verbetering. Ieder jaar moet een ploeg zich opnieuw registreren en wordt bekeken of zij nog voldoet aan de eisen. Het is dus niet meer zo dat iemand met een licentie ongeacht de kwaliteit van de ploeg vier jaar op het hoogste niveau meerijdt. Het kan dus zo zijn dat een ploeg een licentie heeft voor de komende vier jaar maar halverwege geen “ProTour waardige” ploeg meer heeft “degradeert” naar de Pro Continentale division. De nieuwe structuur levert echter geen problemen op voor Vacansoleil - DCM. Zo worden de contracten opgesteld dat een renner of sponsor tekent bij een ProTour of Pro Continentale ploeg waardoor duidelijk is dat je bij een ProTour of Pro Continentale ploeg tekent. Sponsors en renners lijken hierdoor niet meer terughoudend te worden om te tekenen.

CAO beroepsrenners Nederland

De CAO beroepsrenners Nederlandse wielerploegen is overeengekomen door onder andere Vacansoleil – DCM. De CAO ziet met name op de bepaling in de flexwet dat na drie keer een contract voor onbepaalde tijd, of een arbeidsrelatie van meer dan drie jaar, beide zonder onderbrekingen van meer dan drie maanden een contract voor onbepaalde tijd oplevert.

Vennootschapsrechtelijke structuur

De wielerploeg Vacansoleil – DCM is een Nederlandse B.V. die fungeert als paying agent. Deze B.V. is contractpartij bij de sponsorovereenkomsten en arbeidscontracten. Deze B.V. is tevens licentiehoudster. Enig aandeelhouder is de heer Luijckx, algemeen directeur van Vacansoleil – DCM. De Nederlandse B.V. heeft een Belgische nevenvestiging in verband met de belastingen. Boven de Nederlandse B.V. is een holding waarin het wagenpark is opgenomen die wordt verhuurd aan de Nederlandse B.V..

Opgemaakt op:	14 maart 2011
Aanpassingen op:	16 maart 2011
Akkoord op:	4 mei 2011

UITWERKING INTERVIEW

Datum: 22 maart 2011 13:00 -14:20
Geïnterviewde: De heer I. Dekkers
Interviewer: L. Westhoff
Onderwerp: Structuur/juridische aspecten Rabo ProTeam

In het kort weergegeven is het volgende aan bod gekomen.

De heer Dekkers is sinds januari 2008 in dienst bij Rabo Wielerploegen B.V. (verder: Rabobank). Hij is in dienst getreden nadat de Commissie Vogelzang haar rapport had gepresenteerd en de organisatie van Rabo Wielerploegen moest worden veranderd. De Rabobank is een organisatie met ongeveer 110 mensen in dienst waarvan er 50 renners zijn.

Registratie/oprichtingsproces

Tijdens het registratieproces, en ook daar buiten, kijkt er altijd een advocaat mee in de correspondentie met de UCI. Ook cijfermatig wordt gebruik gemaakt van een specialist. Een externe en interne accountant controleren alles. De Rabobank zorgt zelf dat tweejaarlijks een audit door deze accountants wordt uitgevoerd. Naast deze audits wordt ook nog een audit gedaan die door de UCI verplicht is gesteld.

De nadruk van de toets in het registratieproces ligt volgens de Rabobank op de financiële aspecten (begroting, budget enz.) en op de arbeidsrelaties met de renners. En dan met name de juistheid van de contracten. De Rabobank heeft afgelopen jaar een probleem gehad met de arbeidscontracten. Een datum in een bepaling in de arbeidsovereenkomsten met de renners was niet aangepast aan de nieuwe regelgeving van de UCI. Hierdoor moesten de renners tijdens de presentatie in de Efteling een amendement tekenen welke direct per koerier moest worden verzonden naar de UCI.

De Rabobank ervaart de houding van de UCI als passief. De Rabobank geeft aan dat de UCI als een soort schoolmeester één keer aangeeft hoe het moet, niet meedenkt, en de ploegen het uiteindelijk zelf maar moeten uitzoeken. De onzekerheid die dit met zich meebrengt vangen zij op door zich hierop in te stellen. Dat wil zeggen dat de specialisten waar zij gebruik van maken tijd reserveren in bepaalde periodes om zo, mocht het nodig zijn, snel in actie te kunnen komen wanneer er onderdelen van de registratiedocumenten moeten worden aangepast. De passieve houding van de UCI kan worden terug gezien in de huidige discussie over het wel of niet rijden met “oortjes”. De UCI denkt niet mee met een oplossing maar houdt halsstarrig vast aan het idee dat zij heeft.

Reglementen

Ten aanzien van de reglementen wordt opgemerkt dat te allen tijde specialisten meekijken naar de interpretatie en uitvoering van de UCI reglementen. Deze specialisten zijn advocaten en accountants. Hierdoor wordt de kans op non-conformiteit met de reglementen zo klein mogelijk gehouden. Mede door de achtergrond van de ploeg, wordt aan (sociale) verzekeringen extra aandacht besteed.

Nieuwe divisiestructuur

Volgens de Rabobank werkt de nieuwe structuur, met de mogelijkheid van promotie en degradatie, transfers in de hand. Een renner zal altijd op het hoogste niveau (WorldTour) willen rijden. Daarom zal hij proberen door middel van een transfer naar een ploeg te gaan waar hij verzekerd is van dit niveau. Nieuwe ploegen die het plan hebben om op WorldTour niveau te rijden moeten renners bij andere ploegen weg halen om zo voldoende punten te hebben en te voldoen aan het sportieve criterium. Daarbij kunnen er in sportief opzicht situaties voorkomen waarin een renner niet mag rijden als zijn contract afloopt omdat hij dan punten verdient voor een andere ploeg. De ploegleider kan dan beter een renner laten rijden die nog blijft en dus wel punten verdient voor de ploeg. Ook op het gebied van doping zou de nieuwe structuur nadelig kunnen zijn. Het belang om te winnen en daarmee punten te verdienen is nog groter geworden. Je bent immers afhankelijk van het aantal punten als je volgend jaar weer mee wilt doen als ProTeam. Daardoor is het maximale halen uit een renner nog belangrijker geworden en zullen er wellicht risico's genomen worden.

Een aantal grote renners zal zorgen dat zij niet op ProContinental niveau terecht komt. Een mogelijkheid hiervoor is het afdwingen van een beding dat wanneer de ploeg geen First division licentie krijgt de renner vrij is om te vertrekken naar een ander team.

Vennootschapsrechtelijke structuur

Het Rabo ProTeam en Continental ploeg vallen onder Rabo Wielerploegen B.V. Rabo Wielerploegen B.V. is voor 100 % in handen van Rabobank N.V. De B.V. is de paying agent en licentiehouder van de ploeg zoals in de UCI Reglementen wordt beschreven. Boven de Rabo Wielerploegen B.V. staat een raad van commissarissen met daarin specialisten op verschillende gebieden én mensen van de Rabobank.

Voor de Belgische renners is er in België een bedrijf gemachtigd die hun salarissen betaald. Door de convenant met de belastingdienst is de Rabo Wielerploegen B.V. een financiële instelling waardoor zij aan andere regels gebonden is dan een andere wielerploeg. Voor de Rabo Wielerploegen B.V. is het daarom minder interessant om structuren te bedenken waardoor minder belasting hoeft worden betaald.

Arbeidsrecht

De belangrijkste veranderingen door de CAO zitten in de bepalingen omtrent de Flexwet. Zo is het nu mogelijk om renners telkens een contract aan te bieden voor bepaalde tijd. De Flexwet is de hoofdreden/aanleiding om de CAO op te stellen. De Rabobank ziet als volgende stap in de professionalisering van het wielrennen een CAO voor medewerkers anders dan renners. De Rabobank staat door middel van een arbeidsovereenkomst in verhouding tot alle renners. Zij maken geen gebruik van een overeenkomst van opdracht.

De mogelijkheid die de UCI geeft in haar reglementen om 30 % van het salaris voor portretrechten toe te kennen wordt alleen bij buitenlandse renners gebruikt omdat het gebruik hiervan in Nederland geen (belasting)voordeel oplevert.

Opgemaakt op:	23 maart 2011
Aangepast op:	24 maart 2011
Akkoord op:	5 mei 2011

UITWERKING INTERVIEW

Datum:	15 maart 2011 10:00 -12:00
Geïnterviewde:	Mevrouw M. Liebregts van Gerwen en de heer G. van Gerwen
Interviewer:	L. Westhoff
Onderwerp:	Structuur/juridische aspecten Velocity

In het kort weergegeven is het volgende aan bod gekomen.

Nordmilch (sponsor) wilde een wielerploeg hebben op het hoogste niveau. Dat is een risico omdat je niet weet of je daadwerkelijk een ploeg op de been kan krijgen die een ProTour licentie krijgt. Toen werd in 2005 duidelijk dat Domina Vacanze wilde stoppen als sponsor. Daarop werd besloten dat Nordmilch verder zal gaan als sponsor. Echter de reglementen waren niet voorzien van een mogelijkheid tot overnemen van de licentie. Daarop is besloten de gehele entiteit inclusief de licentie te kopen. Uiteindelijk is besloten om de nationaliteit van de ploeg van Italiaans te wijzigen in Duits. Hiertoe werd besloten in verband met de sponsor en media opbrengsten.

Registratie/oprichtingsproces

Dat er sprake is van een enigszins passieve houding van de UCI wordt bevestigd. Voor deze houding is echter ook begrip, het is namelijk niet niets om alle Pro Continentale en ProTour ploegen te begeleiden want dat zou erg veel tijd kosten. De UCI wordt meer gezien als een handhaver van de regels. Toch voorziet de UCI de ploegen wel van enige informatie, zo organiseert zij jaarlijks een seminar over de registratie procedure zodat alle ploegen voorzien zijn van de nodige informatie en geeft zij jaarlijks de regels uit aan de ploegen. De communicatie van de UCI uit loopt echter stroef, zij communiceren veelal via belangenverenigingen, denk bijvoorbeeld aan de belangenvereniging voor wielerploegen. Dit is enerzijds zoals gezegd begrijpelijk gezien het ploegen aantal waarmee de UCI te maken heeft, anderzijds bemoeilijkt dit wel de informatie voorziening aan de ploegen. Verder blijkt uit de reglementen dat de UCI erg passief is bij bijvoorbeeld het feedback geven op arbeidscontracten die al vroeg in concept moeten worden ingediend maar pas laat worden beoordeeld wat leidt tot een korte tijd voor aanpassingen. Bij Velocity hebben zij hier tot nu toe nog geen ervaring mee omdat zij zo vroeg mogelijk de UCI proberen te betrekken. En deze situatie een stap voor proberen te zijn. Zij zijn echter wel bekend met situaties waar andere ploegen hierdoor in de problemen raakten. Een echte vraagbaak wordt hier gemist waardoor in een vroeg stadium problemen moeilijk kunnen worden voorkomen. Verder wordt er meer nadruk gelegd op het (in juridische zin) beschermen van de UCI dan op praktische hulp aan de ploegen. Het zou voor de ploegen makkelijker zijn als de UCI in plaats van alleen juridisch ook meer praktisch en meer coöperatief te werk zou gaan.

De voornaamste kritiek op het registratieproces richt zich vooral op de onduidelijkheid van de grondslagen waarop de UCI (licentie commissie) de ploegen beoordeelt. Het criterium sportief, wordt beoordeeld aan de hand van een punten systeem. Dit systeem is niet gelijk aan de World Tour Ranking van de ploegen. Er worden bijvoorbeeld ook andere wedstrijden meegeteld. Het is dus voor ploegen niet duidelijk hoe zij of de renners aan de punten komen en uiteindelijk kunnen voldoen aan het criterium Sportief. Verder is onduidelijk hoe het criterium "ethisch" wordt beoordeeld. Wat is voor de licentiecommissie voor dit criterium belangrijk en wat minder of niet. Daarbij is ook niet duidelijk hoe de verschillende criteria

zich tot elkaar verhouden. Is het sportieve criterium bijvoorbeeld belangrijker dan etisch of juist anders om? Deze onduidelijkheid geeft ruimte voor een politiekspel.

Een reactie die het oprichtingsproces kenmerkt is de weddenschap die de heer van Gerwen wil aangaan met de UCI dat er niemand is van de UCI is die een ploeg in zijn geheel, met alle daarbij komende aspecten, kan oprichten.

Reglementen

Met de reglementen van de UCI zijn ze bij Velocity inmiddels bekend, maar de eerste jaren moesten de reglementen regelmatig opnieuw worden geraadpleegd. Verder wordt opgemerkt dat de reglementen meer gericht zijn op de aansprakelijkheid van de UCI te beperken dan zorgen voor een praktisch registratie/oprichtingsproces. De reglementen worden jaar op jaar aangepast, aangevuld en gewijzigd waardoor het overzicht en een duidelijke structuur steeds verder zijn weg geraakt. Ook passen de reglementen steeds minder goed bij de huidige situatie in het wielrennen. De renners worden veel beschermd door de reglementen wat tot en aantal jaar geleden zeker ook nodig was, maar tegenwoordig kun je jezelf afvragen of de ploeg niet wat meer tegen de renner moet worden beschermd in plaats van andersom. Denk bijvoorbeeld aan het opleggen van boetes die de ploeg krijgt wanneer een eigenwijze renner eigen materieel in plaats van dat van de sponsor gebruikt tijdens een wedstrijd. Om de regels meer helder te krijgen is het wenselijk om de reglementen en andere regels te laten voorzien van een toelichting zoals dat nu ook is bij de Nederlandse wetgeving. Hierdoor is het voor ploegen helder wat de UCI met de regels wil bereiken en bedoelt.

Nieuwe divisiestructuur

De nieuwe divisiestructuur waarin een soort degradatie/promotie is in gebouwd zorgt voor extra moeilijkheden bij het oprichten van een nieuwe wielerploeg. Zo is het moeilijker om een sponsor te vinden omdat je niet weet in welke divisie de ploeg gaat rijden. Ook voor het vastleggen van renners is het een extra obstakel, want een toprenner wil natuurlijk op het hoogste niveau rijden. Deze obstakels zijn er ook voor een reeds aan de World Tour deelnemende ploeg. Zij moeten immers ieder jaar bij de registratie weer voldoen aan de criteria, zoals onder andere het criterium sportief. Mochten er dus een aantal goede renners vertrekken dan betekent dat het moeilijk is om aan het sportieve criterium te voldoen wat kan inhouden dat je het volgende jaar geen World Tour ploeg meer bent. De nieuwe divisiestructuur kan ook in het nadeel werken van de sport, want waarom zou een ploegleider een renner punten laten verdienen als hij volgend jaar bij een andere ploeg rijdt en de punten meeneemt naar die ploeg? Extra zekerheid kan worden ingebouwd wanneer het puntensysteem waarmee het criterium sportief wordt beoordeeld niet alleen ziet op de renners maar ook op de ploegen. Daardoor zorg je dat duidelijker is hoe ploegen er volgend jaar voorstaan en daarmee of ze volgend jaar weer voldoen aan de criterium sportief. En je zorgt dat renners door de ploegleiders ingezet worden ook wanneer een vertrek van de renner in het verschiet ligt want ze verdienen ook punten voor de ploeg.

Vennootschapsrechtelijke structuur

De ploeg Velocity bestaat allereerst uit een Duitse GmbH. Dit is de payingagent zoals deze terugkomt in de reglementen van de UCI. Zij staan in contract met de renners en sponsors. Doormiddel van een Service Agreement wordt van Business For Sports

management gehuurd. Business For Sports is een Nederlandse Besloten vennootschap. Zij is samen met Velocity GmbH onderdeel van een holding.

Doormiddel van een board/Beirat wordt invloed op de besluitvorming gegeven aan de sponsor. Een board of Beirat is een soort raad waarin een aantal personen van de sponsor en management zitting nemen en zich bezig houden met grootte beslissingen.

Cao wielrennen

De CAO beroepswielrenners Nederlandse wielploegen had meer moeten omvatten en is nu nog te beperkt en te compact. Zo wordt er bijvoorbeeld niets gezegd over de interne reglementen van de ploeg en hoe deze reglementen zich verhouden tot de renners.

In andere landen is de positie van de renner ook goed beschermd zoals Italië Frankrijk en Spanje. In Duitsland is echter weinig tot niet geregeld er is in Duitsland dan ook geen CAO voor wielrenners. Dat maakt Duitsland erg geschikt voor grootverdieners en Nederland voor de arbeidscontracten met de “kleinere” renners.

Opgemaakt op:	15 maart 2011
Aangepast op:	23 maart 2011
Akkoord op:	23 maart 2011

Bijlage 2

Presentation of the new UCI teams registration system for 2011 and of the UCI WorldTour

Bijlage 3

Financial Obligations, pagina 11

Bijlage 4

**Cao beroepsrenners Nederlandse wielerploegen
2010-2012**