

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1266

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Vervoerders woest op beheerder chipkaart»* (ingezonden 23 december 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 januari 2012).

#### Inleiding

Door uw Kamer is, als onderdeel van gestelde vragen (met kenmerk 2011D63874) over de financiële HSA-problematiek (de vervoerder op de HSL-Zuid) en over het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet vanaf 2015, ook een vraag gesteld over dit onderwerp (nummer 202 zie kamerstuk 22 026, nr. 345). Het antwoord op deze vraag wordt gezamenlijk beantwoord met het antwoord op vraag 1 van het lid Bashir.

202. (zie kamerstuk 22 026, nr. 345)

Bestaat er een borging die er op toeziet dat de tarieven van TLS in een omgeving van marktneutraliteit plaats vindt? Hoe zit de beslissingsprocedure voor deze tarieven in elkaar? Is daarin gewaarborgd dat géén van de vervoerders – waaronder een van de grootaandeelhouders, NS – een voordeelpositie heeft in de besluitvorming hieromtrent?

#### Vraag 1

Wat is uw mening over het bericht waaruit blijkt dat het schimmige OV-bv-tje Trans Link Systems (TLS) de tarieven met ruim 6% verhoogt in plaats van de gebruikelijke inflatiecorrectie van 2%, en daarnaast ook nog eens eenzijdig de grondslag verandert, waardoor vervoerders de totale omzet over de chipkaartbetalingen moeten betalen?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

202./1.

TLS is een zelfstandige, private onderneming, opgericht door een aantal vervoerbedrijven. Het ministerie heeft derhalve geen rol noch verantwoordelijkheid ten aanzien van de tarieven zoals TLS deze voor haar dienstverlening in rekening brengt bij de vervoerders.

TLS heeft mij aangegeven dat alle OV-bedrijven die bij het OV-chipkaartsysteem zijn aangesloten hiervoor een contract hebben

<sup>1</sup> bron: De Telegraaf, 21 december 2011.

afgesloten met TLS. De contracten met alle OV-bedrijven zijn gelijk, aldus TLS, ook wat betreft voorwaarden en tarieven. Het contract voorziet in een jaarlijkse indexering van de tarieven. In de contractuele afspraken is vastgelegd hoe wordt omgegaan met wijzigingen in het contract. TLS geeft aan dat voor wijzigingen geldt dat een adviesprocedure van toepassing is bij de Klantenraad van Advies. In deze klantenraad hebben alle vervoerbedrijven zitting die een contract met TLS hebben. TLS is van mening dat hiermee is geborgd dat geen van de partijen een voordeelpositie heeft in de besluitvorming.

TLS geeft aan dat een van de elementen in de huidige tariefstructuur is gebaseerd op omzet in het openbaar vervoer. Daarnaast kent de tariefstructuur de mogelijkheid van nacalculatie op het moment dat de kosten van TLS onvoldoende worden gedekt. De discussie tussen niet-aandeelhouders van TLS en TLS gaat over deze elementen van de tariefstructuur en de wijze van besluitvorming over tarieven.

Ten aanzien van de verhoging van de tarieven heeft TLS mij laten weten dat de jaarlijkse indexatie van één van de tariefelementen per abuis incorrect is doorgevoerd, wat heeft geresulteerd in een verhoging van dat element met 6,1% in plaats van de gebruikelijke inflatiecorrectie. Dit is volgens TLS inmiddels gecorrigeerd. TLS heeft de vervoerders per brief op de hoogte gesteld dat dit ene tariefelement zal worden geïndexeerd met de contractueel overeengekomen index.

#### Vraag 2

Bent u bereid om met TLS en de aandeelhouders van TLS in overleg te treden en aan te geven dat het eenzijdig opleggen van tariefsverhogingen aan vervoersbedrijven onacceptabel is? Zo ja, op welke termijn gaat u in overleg? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Nee. Hiervoor verwijs ik naar het antwoord op vraag 1.

#### Vraag 3 en 4

Hoe slecht gaat het op dit moment met TLS? Kunt u dit met recente cijfers onderbouwen?

Waarom gaat het nog steeds zo slecht met TLS?

#### Antwoord 3 en 4

TLS heeft mij laten weten dat de financiële prestaties in lijn zijn met de prognoses. Nu een groot deel van het Nederlandse openbaar vervoer is overgegaan op het gebruik van de OV-chipkaart zijn de inkomsten uit de dienstverlening van TLS voldoende om haar kosten te kunnen dekken. TLS heeft aangegeven dat dit geldt voor 2011 en ook voor de jaren daarna.

#### Vraag 5 en 6

Deelt u de mening dat TLS-bestuurders eerst in hun eigen exorbitante salarissen moeten snijden (die boven de Balkenendenorm liggen), voordat ze überhaupt aan een tariefsverhoging mogen denken? Zo nee, waarom niet? Hoe staat het met de uitvoering van de aangenomen motie-Bashir, waarin de regering verzocht wordt om met de aandeelhouders en de bestuurders van TLS in gesprek te gaan met als doel te komen tot een substantiële matiging van de salarissen van de bestuurders van TLS, zodat zij onder de Balkenendenorm komen te vallen?<sup>2</sup>

#### Antwoord 5 en 6

Overeenkomstig de relevante bepalingen in het Burgerlijk Wetboek en op basis van de statuten van TLS is het de verantwoordelijkheid van de Raad van Commissarissen van TLS om de beloningen van de directie vast te stellen. Ik heb daarin geen bevoegdheid (zie ook mijn brief aan Uw Kamer van 11 januari 2011, Kamerstukken II, 29 984, nr. 252).

In de vijfde voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart van 7 oktober 2011 (Kamerstukken II, 23 645, nr. 482) heb ik een gelijkkluidende reactie gegeven op de motie Bashir. Korthedshalve verwijs ik u naar het betreffende

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 23 645. nr. 459.

onderdeel uit deze brief. Met de informatie zoals opgenomen in de voortgangsbrief beschouw ik de motie als afgedaan.

#### Vraag 7

Is er na dit constante falen van TLS en haar bestuurders niet de tijd aangebroken om dit bedrijf op te heffen en de verantwoordelijkheid over te nemen zodat u als eindverantwoordelijke over de OV-chipkaart eindelijk echt wat kunt gaan doen aan de grote problemen rond de OV-chipkaart? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wilt u met de aandeelhouders van TLS in gesprek gaan en een opheffingsvoorstel richting de Kamer laten komen?

#### Antwoord 7

Nee. TLS is een zelfstandige onderneming. Wel heeft TLS een centrale positie binnen het OV-chipkaartsysteem. Belangrijk daarbij is dat TLS een onafhankelijke rol heeft en zorg draagt voor een gelijk speelveld voor alle partijen. Naar aanleiding van de rapportage van de Commissie Permanente Structuur en Dubbel opstaptarief in de treinrailketen, en mijn reactie hierop in de brief van 7 oktober 2011 (Kamerstukken II, 23 645, nr. 481), heb ik tijdens diverse overleggen met uw Kamer dan ook aangegeven dat de positie van TLS wordt betrokken bij de vorming van een permanente structuur voor de OV-chipkaart. Overeenkomstig het rapport van de Commissie is het uitgangspunt hierbij een nadere duiding en splitsing van beleidsbepalende taken, waaronder ook het beheer van de technische standaarden, en uitvoerende taken van TLS en het onderbrengen van die taken in de op te richten organisatie. De kwartiermaker maakt hierover met de betrokken spelers (de overheden, de vervoerbedrijven en TLS) concrete afspraken. Ik heb uw Kamer toegezegd om ten aanzien van de permanente structuur twee versies uit te werken: een «light» versie en een «heavy» versie, waarbij de rol van het Rijk aan de orde is alsmede de rol van de regio. Ik zal uw Kamer hier zo spoedig mogelijk over informeren.