

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/23103

Uw kenmerk
2012Z02389

Datum 13 maart 2012
Betreft Kamervragen van het lid De Jong over het bericht
'Buskaartje te duur door truc NS'

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u mijn antwoorden op vragen van het lid De Jong over het bericht 'Buskaartje te duur door truc NS' (ingezonden 9 februari 2012).

1. Bent u bekend met het bericht: "Buskaartje te duur door truc NS"?¹
 1. Ja.
 2. Is het waar dat de busreizigers in het openbaar vervoer door een financiële truc van de NS tot 2,5 procent te veel voor hun kaartje betalen, dat Trans Link Systems (TLS) op deze manier uit de schulden probeert te komen en dat deze schulden door de NS voorkomen hadden kunnen worden? Zo nee, waarom niet?
 2. TLS heeft mij laten weten dat er geen sprake is van leningen door NS aan TLS, zoals het bericht suggereert. TLS geeft aan dat de initiële investeringen en de aanloopverliezen van TLS in latere jaren zijn gefinancierd door aandeelhouders. De aanloopverliezen zijn door de langere uitroltijd van de OV-chipkaart hoger dan oorspronkelijk geraamd.
 3. Is het waar dat de NS in het jaar 2000 ruim 226 miljoen euro staatssubsidie heeft ontvangen voor de ontwikkeling van het systeem van de chipkaarten en dat hiervan slechts 25 miljoen euro bij chipkaartbeheerder TLS terecht is gekomen, dat TLS mede hierdoor ruim 133 miljoen euro verlies heeft geleden en dat de NS dit verlies nu aanzuivert door TLS peperdure leningen te verstrekken? Zo ja, is hier sprake van het achterhouden van staatssubsidie door NS en wat is er met de overige 201 miljoen euro gedaan? Zo nee, waarom niet?
 3. Nee. Naar aanleiding van de verkoop van de aandelen Telfort en WorldOnline door NS in 2000, is tussen betrokken partijen (NS,

1

http://www.telegraaf.nl/overgeld/consument/11434249/Buskaartje_te_duur_door_truc_NS_.html

Railinfrabeheer - nu ProRail - en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën) afgesproken dat de (private) financiële middelen (€ 1,3 mld, destijds nog HFL 3 mld) aan projecten binnen de spoorsector zullen worden besteed. Bij brieven van 16 januari en 12 februari 2001 is uw Kamer hierover geïnformeerd. Het betreft hier nadrukkelijk geen subsidie van rijkswege. Ten behoeve van de besteding is tussen NS en Railinfrabeheer een Raamovereenkomst Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS) afgesloten. In deze overeenkomst was het geld geormerkt voor het realiseren van publieke belangen. Hierbij hebben partijen onder meer een bedrag van € 226 miljoen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van Electronic Ticketing (dat later OV-chipkaart is gaan heten) voor het gehele openbaar vervoer, en het spoorvervoer in het bijzonder. Deze overeenkomst heeft mijn ambtsvoorganger in 2009 naar uw Kamer gestuurd. Via kwartaalrapportages wordt uw Kamer geïnformeerd over de besteding van de FENS-gelden.

NS heeft mij laten weten dat de investering van NS in TLS circa € 121 miljoen bedraagt, onder meer voor het opzetten van een backoffice. Deze valt volgens NS volledig in het programma Electronic Ticketing. Volledigheidshalve merk ik op dat uit het bedrag van € 226 miljoen ook de ontwikkeling van de OV-chipkaart bij NS is gefinancierd. Het was geenszins de bedoeling om het gehele bedrag te investeren in TLS. In september 2010 heb ik uitvoerig met uw Kamer gedebatteerd over de totstandkoming en de besteding van de FENS-gelden.

TLS geeft aan dat zij vanaf haar oprichting tot en met 2010 verlies heeft geleden. Volgens TLS bedroeg dit verlies per einde boekjaar 2010 in totaal € 85 miljoen. In 2011 is een bescheiden positief resultaat gemaakt. TLS geeft daarbij aan dat de aanloopverliezen groter zijn geweest dan oorspronkelijk geraamd door vertraging in de uitrol van de OV-chipkaart. Initieel zou volgens TLS een eerste storting van € 22,95 miljoen euro voldoende zijn om van start te gaan en zouden de kosten vanaf 2006 gedekt worden uit de opbrengsten voor de dienstverlening van TLS. De initiële investering zou dan in 2014 zijn terugverdiend. TLS geeft aan dat de additionele aanloopverliezen zijn gefinancierd door aandeelhouders in de vorm van kapitaalstortingen. Dit is een totaalbedrag van € 85,86 miljoen euro. In totaal hebben de aandeelhouders daarmee € 108,81 miljoen euro in TLS geïnvesteerd, waarbij afspraken zijn gemaakt over het terugverdienen van de stortingen en rendementen. NS heeft mij laten weten dat van dit totaalbedrag € 66 miljoen van haar afkomstig is. Naast de kapitaalstortingen is volgens TLS door NS nog € 55 miljoen euro in TLS geïnvesteerd om niet. Verder geeft TLS aan dat er geen geldleningen zijn van NS aan TLS. NS bevestigt dit.

4. Bent u met ons van mening dat het onacceptabel is wanneer de reiziger de dupe wordt van financiële trucs? Zo ja, bent u bereid onderzoek te doen naar het handelen van NS in deze en tevens een onderzoek te doen naar alle gelden van chipkaartbeheerder TLS? Zo nee, waarom niet?
4. Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, is er geen sprake van leningen door NS aan TLS.
Door middel van de FENS-rapportages, die ieder kwartaal aan uw Kamer worden verstuurd, wordt uw Kamer geïnformeerd ten aanzien van het FENS. Daaruit heeft u kunnen opmaken dat er jaarlijks

accountantsverklaringen zijn afgegeven en ook aanvullende audits zijn uitgevoerd. U heeft eveneens kunnen constateren dat er eens per kwartaal op behoorlijk detailniveau aan mijn ministerie wordt gerapporteerd en dat het meeste geld al aan de projecten is uitgegeven. Ik zie dan ook geen aanleiding om onderzoek te doen naar het handelen van NS en naar alle gelden van chipkaartbeheerder TLS.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/23103

5. Deelt u de mening dat dit wederom laat zien dat TLS blijft falen en zijn zaken niet op orde heeft, waardoor de reiziger de dupe is, en dat TLS derhalve moet worden opgeheven? Zo nee, waarom niet?
5. Nee. TLS is een zelfstandige onderneming. Wel heeft TLS een centrale positie binnen het OV-chipkaartsysteem.

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 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 (op welke punten is het Rijk doorslaggevend) alsmede de rol van de regio (wanneer is die aan de orde). Naar aanleiding van de recente berichtgevingen over TLS en de brief van de aandeelhouders van TLS van 20 februari jl., waarin zij hun visie geven op de toekomst van TLS in relatie tot de permanente structuur, heb ik de heer Meijdam meer tijd gegeven voor een eerste rapportage over de permanente structuur. Ik zal uw Kamer voor het AO Openbaar vervoer van 3 april aanstaande informeren over de stand van zaken hiervan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen