

Vergaderjaar 2010–2011

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**28 479**

**Rechtspositie van politieke ambtsdragers**

**Nr. 252**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 januari 2011

Tijdens het algemeen overleg over het FENS op 28 september 2010 (kamerstuk 29 984, nr. 234) heb ik de toezegging gedaan om – in overleg met de minister van Financiën – de Kamer te informeren over de categorisering van Trans Link Systems (TLS) volgens het rapport van de Commissie-Dijkstal. Hierbij wordt ook ingegaan op de hoogte van de salarissen van de directie van TLS en het overleg dat ik met TLS ga voeren hierover.

Daarnaast verzocht de Kamer om een meer gedetailleerde planning van de uitrol OV-chipkaart bij NS en een nadere onderbouwing te geven waarom NS niet 1800 toegangspoortjes nodig heeft om te komen tot een controle- en trefkans van 90%, maar 1500 à 1600. Hieronder ga ik op de toezeggingen in.

### **Planning invoering OV-chipkaart bij NS**

NS heeft op 1 oktober 2009 het reizen op saldo met de OV-chipkaart op het hoofdrailnet geïntroduceerd. Vooruitlopend op deze landelijke introductie heeft NS op verschillende lijnen de OV-chipkaart getest. Dit is o.a. gebeurd op de Hoekse Lijn, een aantal stations op de Flevolijn plus een aantal aanvullende stations (Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer Arena en Abcoude). NS streeft er naar eind 2012 papier uit te faseren en de poortjes volledig te sluiten. Dit is nadrukkelijk een streefdatum, waarbij de klantacceptatie en het oplossen van de problematiek van het dubbel opstaptarief een belangrijke rol spelen.

Voordat NS het papieren vervoerbewijs uitfaseert zullen eerst alle klantgroepen overgaan op de OV-chipkaart. De grootste klantgroep (de houders van een voordeelurenkaart) zijn al op de OV-chipkaart overgezet. Ook de NS-Jaarkaarthouders zijn verchipt. De losse treinkaartjes zijn nu in de vorm van «Reizen op saldo» overgezet. Hoe de andere kaartjes en abonnementen (w.o. maandtrajectkaarten) worden overgezet is sterk

afhankelijk van de proeven die NS uitvoert naar mogelijke nieuwe abonnementsvormen.

De distributie is aangepast aan het groeiende aantal reizigers. Sinds de introductie van het reizen op saldo bij NS is het aantal automaten dat geschikt is voor de OV-chipkaart uitgebreid. Op alle NS-stations is het mogelijk om bij automaten en balies OV-chipkaarten aan te schaffen en saldo op te laden. Bij automaten «met buikje» kunnen ook anonieme OV-chipkaarten worden gekocht.

Op dit moment hebben circa 900 000 reizigers reizen op saldo geactiveerd op hun OV-chipkaart. Per week worden 500 000 reizen gemaakt met de OV-chipkaart, en dit aantal groeit wekelijks nog steeds aanmerkelijk. Uit onderzoek van NS is gebleken dat bij NS driekwart van de reizigers meer gemak ervaart bij reizen met een OV-chipkaart dan bij reizen met een papieren kaartje.

#### *Paaltjes*

NS plaatst een groot aantal in- en uitcheckpalen op haar stations. Verder worden er op basis van ervaringen paaltjes verplaatst naar handiger en beter vindbare plekken. NS verwacht dit proces eind van dit jaar te hebben afgerond. Dan is de capaciteit van kaartlezers op volle sterkte (ca. 2000). Met dit aantal palen en aanvullend de poortjes (zie onder) verwacht NS het toenemende gebruik van de OV-chipkaart goed te kunnen bedienen.

#### *Toegangspoortjes NS*

NS is voornemens om op circa 90 stations poortjes te gaan plaatsen. Door voortschrijdend inzicht van reizigersstromen en effectievere keuzes van stations, is dit minder dan de eerdere planning van circa 115 stations. 26 Stations zijn al van poortjes voorzien, maar die stations zijn nog niet afgesloten. Per station zijn er wel al losse poortjes gesloten. Reizigers kunnen via de poortjes wel in- en uitchecken. Reizigers met een papieren kaartje kunnen gebruikmaken van de open poortjes. Vanaf 2011 zullen meer stations worden voorzien van poortjes en geleidelijk steeds meer poortjes op stations gesloten worden. Ook zijn er nog enkele stations die veel later poortjes krijgen in verband met lopende of geplande grote verbouwingen.

NS geeft aan dat de poortjes geen doel op zichzelf zijn, maar één van de maatregelen die in combinatie met controle door conducteurs en toe- of uitgangscntrole op stations met inzet van controle-teams moeten gaan leiden tot een controlekans van 90%. Dit betekent dat een reiziger gemiddeld een kans heeft van 90% dat hij gedurende een dag reizen bij NS gecontroleerd wordt.

#### **Positie Trans Link Systems**

Uw Kamer heeft mij gevraagd aan te geven wat de categorisering is van Trans Link Systems (TLS). Voordat ik daarop inga, schets ik eerst de taak en achtergrond van TLS.

#### *Taak en achtergrond TLS*

Trans Link Systems is een besloten vennootschap waarvan de aandelen in het bezit zijn van de Nederlandse Spoorwegen (68,75%), de RET (12,5%), het GVB (12,5%) en de HTM (6,25%). Trans Link Systems B.V. (TLS) is in 2001 opgericht om het elektronische betaalsysteem voor het openbaar

vervoer in Nederland (het OV-chipkaartsysteem) te realiseren en te beheren. In dat kader beheert TLS het «scheme», verzorgt de verdeling van de reizigersopbrengsten tussen OV-bedrijven, geeft OV-chipkaarten uit en levert zij de klantenservice OV-chipkaart (inclusief de website met daaraan gekoppelde diensten). OV-bedrijven betalen TLS voor het verwerken van de OV-chipkaarttransacties en het leveren van OV-chipkaarten.

#### *Beloningen TLS*

De Commissie-Dijkstal heeft zich in haar rapport «Normen en waarden» van september 2007 (Kamerstukken II, 28 479, nr. 32) gebogen over de normering van de salarissen van de topbestuurders in de semi-publieke sector. Daarbij is de Commissie ook ingegaan op de vraag welke organisaties tot de semi-publieke sector moeten worden gerekend.

De organisaties die behoren tot de publieke sector zijn duidelijk gedefinieerd. Dit zijn de rijksoverheid, provincies, gemeenten, waterschappen, andere openbare lichamen en publiekrechtelijke zelfstandige bestuursorganen. Voor de semi-publieke sector is dat minder eenduidig. De Commissie-Dijkstal formuleert vier criteria op basis waarvan zij bepaalt of een organisatie behoort tot de semi-publieke sector. Op basis hiervan trekt zij de conclusie dat het openbaar vervoer niet is te karakteriseren als onderdeel van de semi-publieke sector.

Het Kabinet onderschrijft in zijn brief aan de Kamer van 27 juni 2008 (Kamerstukken II, 28 479, nr. 36) de criteria van de Commissie-Dijkstal voor het vaststellen welke ondernemingen tot de semi-publieke sector behoren. Ook neemt het Kabinet de conclusie over dat de sector openbaar vervoer geen semi-publieke sector is. Hieruit kan worden afgeleid dat TLS niet onder de hiervoor gestelde kaders valt en niet als een semi-publieke onderneming kan worden aangemerkt. In lijn met de relevante bepalingen in het Burgerlijk Wetboek, en op basis van de statuten van TLS stelt de Raad van Commissarissen van TLS de beloningen van de directie vast.

Mijn departement heeft niettemin overleg gevoerd met TLS over de openbaarheid van de salarissen van de directie. TLS heeft hierop aangegeven transparantie te willen betrachten t.a.v. haar beloningen.

Voor 2010 zijn de salarissen voor de huidige twee directieleden:

- De Algemeen directeur: € 200 000 + 30% variabel (max. € 60 000);
- De Financieel directeur: € 182 000 + 20% variabel (max. € 36 400).

Ik ga ervan uit uw Kamer hiermee voldoende te hebben ingelicht.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus