

De Stichting Reizigerstegoeden Translink en de Stichting Zekerheden Reizigerstegoeden Translink zorgen er samen voor dat de tegoeden op de OV-chipkaarten zo goed mogelijk zijn beschermd. Hieronder vind u vragen en antwoorden over de achtergrond hiervan.

Waarom deze beschermingsconstructie?

- Een adequate bescherming van de tegoeden van reizigers is altijd een belangrijke prioriteit geweest van Translink. Uit risico-inventarisaties bleek dat er – met het oog op de ontwikkeling van een open, concurrerende markt en MaaS-initiatieven – een nieuwe structuur nodig was om het eigendomsrecht van de reizigerstegoeden goed te kunnen blijven beschermen.

Wat merkt de reiziger hiervan?

- Voor de reiziger is er in praktische zin niets veranderd. Zijn saldo blijft op dezelfde manier zichtbaar, opvraagbaar en bruikbaar. Tegelijkertijd kan hij erop vertrouwen dat het saldo op zijn OV-chipkaart ook in de toekomst zo veilig mogelijk beheerd wordt.

Een faillissement is toch altijd een risico geweest?

- Translink is vanaf de start van het OV-chipkaartsysteem de enige transactieverwerker geweest voor de OV-bedrijven. Die positie gaat in de toekomst mogelijk veranderen, daar heeft Translink nu op geanticipeerd.

Een deel van de reizigerstegoeden blijft op de rekening van Translink staan. Waarom is dat?

- Een beperkt deel van het totale tegoed is nodig voor de dagelijkse verwerking van transacties. Meer specifiek is dit nodig voor de dagelijkse verplichtingen richting vervoerders ('clearing & settlement') en om soepel aan restitutieverzoeken van de OV-chipkaarthouders te kunnen blijven voldoen. Om te zorgen dat de verwerking van die transacties zonder extra administratieve tussenstappen – en dus zo snel als gewoon – kunnen plaatsvinden, moet er een financiële buffer op de 'werkrekening' van Translink blijven staan.

Hoe onafhankelijk maakt dat die stichtingen?

- Uitgangspunt bij de gekozen governance voor Stichting Reizigerstegoeden Translink en Stichting Zekerheden Reizigerstegoeden Translink is dat deze stichtingen onafhankelijk zijn van Translink. In de statuten zijn daarom voorzieningen opgenomen om ervoor te zorgen dat er geen overwegende invloed vanuit Translink kan worden uitgeoefend. Het bestuur van de stichtingen is zo ingericht dat een Translink-bestuurder nooit doorslaggevende zeggenschap kan hebben in de stichting. Bovendien moet de onafhankelijke Raad van Toezicht de bestuursbesluiten van materieel belang goedkeuren.

Er is ook nog een tweede stichting opgericht? Wat is de rol daarvan?

- Om de positie van de reizigers bij een faillissement effectief te kunnen beschermen, is het nodig gebleken om een tweede stichting op te richten. Deze Stichting Zekerheden Reizigerstegoeden Translink dient om, in geval van zo'n faillissement, de OV-chipkaarttegoeden die ondergebracht zijn bij Stichting Reizigerstegoeden Translink naar zich toe te trekken en tot verdeling en uitkering over te gaan van deze tegoeden aan de reizigers. Zonder het inrichten van een dergelijke, tweede stichting bestaat het risico dat in geval van een faillissement van Translink de tegoeden terugvloeien in de boedel van Translink ten nadele van de OV-chipkaarthouders.

Is dit een optimale beschermingsconstructie?

- Juridische en financiële experts hebben Translink geadviseerd om tot deze structuur te komen.

Amersfoort, 1 februari 2021

Het toekomstige OV-betaalsysteem werkt toch (vooral) met betalen achteraf? Is zo'n constructie dan nog wel nodig?

- Inderdaad krijgt achteraf betalen, zoals nu ook al in het aanbod van sommige OV-bedrijven mogelijk is, een veel groter aandeel in het totaal aan transacties. Daarbij speelt het beheren van reistegoeden uiteraard geen rol.

Tegelijkertijd is de verwachting dat er ook in de nieuwe OV-betalwereld reizigers blijven die graag 'prepaid' en anoniem willen reizen, dus met van tevoren opgebouwd tegoed. Voor hen blijft een constructie als deze een belangrijke bescherming.