

Tijdlijn FENS-gelden

Deze set notities met tijdlijn reconstrueert in grote lijnen wat er gebeurd is met de zogenaamde FENS-gelden. FENS staat voor het Fonds eenmalige bijdrage NS. Een groot gedeelte van het geld is afkomstig van de verkoop van 'telecombelangen' van de NS. De NS beschouwen dit daarom als 'eigen geld'. Maar de opbrengst van de telecombelangen ging eerst naar de enig eigenaar van de NS, het rijk, waarna eind 2000 de Tweede Kamer toestemming gaf om omgerekend 1,338 miljard euro weer aan de NS beschikbaar te stellen in de vorm van het zogeheten FENS-geld. De NS en uitvoerder Prorail moeten elk kwartaal verantwoording afleggen aan de overheid over de besteding van het geld.

In principe zou het potje al bijna leeg moeten zijn. De NS en ProRail zouden tot eind 2010 over het Fensgeld kunnen beschikken. Maar door vertragingen bij onder meer het ov-chipproject zijn budgetten naar latere jaren doorgeschoven. Fens heeft inmiddels een looptijd tot eind 2012, met reserveringen van in totaal 63 miljoen voor beheer- en andere kosten voor de jaren 2013-2015.

Het geld is beschikbaar gesteld aan de NS, maar die heeft het vervolgens in beheer gegeven aan ProRail, dat de Fens-projecten moet uitvoeren.

In de kern zijn er een paar journalistieke punten te maken:

1. Het is onduidelijk hoeveel geld er precies in de pot FENS zit. Wat er dit jaar met het geld gaat gebeuren is ook onbekend. Eind 2008 was er volgens de balans van ProRail nog € **815** miljoen over. Die informatie komt dus van de balans en is niet gebaseerd op gedetailleerde verslagen. Een gedetailleerd boekhoudverslag zal er ongetwijfeld zijn, de Tweede Kamer en wij hebben dat niet. In 2009 zou € 140 miljoen worden opgenomen, maar of dat gebeurd is, is nog niet duidelijk. Hetzelfde geldt voor het te besteden bedrag van dit jaar.
2. Hoe het geld besteed wordt is ook vaag. Via de Wob hebben we nu wel verslagen ontvangen, maar alle bedragen zijn daarin onleesbaar gemaakt. Zelfs de gecumuleerde getallen worden geweigerd. Vooralsnog weten de samenleving en het parlement dus niet wat er met gemeenschapsgeld ten bedrage van 1,338 miljard plus rente (die op zich ook al 500 miljoen kan zijn) is en nog wordt gedaan. Het lijkt te ontbreken aan iedere vorm van fatsoenlijke governance. Verslaglegging door NS/ProRail aan V&W is vaag op z'n zachtst gezegd en weinig gedetailleerd.
3. De kwartaalrapportages blinken uit in vaagheden. Wel is duidelijk dat er op zeer hoog niveau informatie over voortgang van projecten wordt gegeven en welke budgetten zijn goedgekeurd. Opmerkelijk genoeg is er meer detailinformatie (nog weinig) over de perikelen rond de beveiliging. Die informatie was al bekend bij V&W, want zij zaten daar wel bovenop. Maar het ontbreekt aan een overzicht van de gelden (cashflowoverzicht) en een overzicht hoe geld nu precies is besteed. V&W claimt deze wel te hebben, maar die zouden dan op zeer hoog niveau zijn¹. Ook is het obscuur hoe budgetten worden uitgegeven. Is het eenmalig of meerjarig. Ergo: de Tweede Kamer is zeer slecht geïnformeerd, V&W is nauwelijks betrokken. Heel soms worden er vragen door het departement gesteld, maar dat is zeer mondjesmaat en leidt ogenschijnlijk niet tot documenten die bij V&W komen met een goede verantwoording.
4. Er zijn dus honderden miljoenen tot ruim een miljard in een pot, waarbij ook infrastructuur een doel is. Er komen tientallen miljoenen aan rente binnen (€40 miljoen rentebaten alleen al in 2008 volgens jaarverslag ProRail). Ofwel: **bij de problemen op het spoor rond de vorst zou €50 miljoen (bedragen die geroepen werden waren soms ook lager) nodig zijn. Dat geld komt er bijna met rente al in 2008+2009.**

1 Uitspraak op bezwaar

Projecten en de bestedingen

Voor FENS is een aantal projecten voorzien:

1. Beheerste Toegang Stations (de ov-chippootjes).
2. Ontwikkeling ov-chipkaart (het systeem);
3. Kwaliteitsverbetering stations;
4. Infrastructuur – Bovenbouw vernieuwing;

Toelichting op de onderstaande tabel:

De bedragen voor de diverse projecten zijn eind 2000 toegekend. Daarna zijn verlichtingen aangegaan; in stukken tot eind 2007 zijn bedragen van 234 miljoen en 205 miljoen voor de ov-chippootjes en de ov-chipkaart terug te vinden. Uitgegeven is er tot eind 2007 volgens die stukken 279 miljoen voor poortjes en ov-chipkaart samen (onbekend in welke verhouding). Voor de andere drie Fens-projecten hebben we nog geen verplichtingen en uitgaven kunnen terugvinden.

Kijk je naar het oorspronkelijk Fens-bedrag (1,338 miljard in totaal) en de bekend gemaakte uitgaven (279 miljoen in totaal), dan resteert nog 1,059 miljard euro waarvan de Tweede Kamer nog niet weet wat er mee gebeurd is. Dit bedrag is nog **exclusief rente**, wat heel veel uitmaakt.

Project	Bedrag	Verplichtingen	Uitgaven	Niet helder
<i>Beheerste Toegang Stations</i>	€ 500.000.000,00	€ 234.000.000,00	€ 279.000.000,00	€ 126.000.000,00
<i>Chipkaart</i>	€ 226.000.000,00	€ 205.000.000,00		
<i>Kwaliteit Stations</i>	€ 340.000.000,00??		??	€ 340.000.000,00
<i>Infrastructuur</i>	€ 272.000.000,00??		??	€ 272.000.000,00
TOTAAL	€ 1.338.000.000,00			€ 738.000.000,00
MINIMAAL				

Over de rente op de Fens-gelden kan in ieder geval het volgende worden opgemerkt.

Eind 2000 ontving de NS 726 miljoen (500+226) voor poortjes en de ov-chipkaart. Onduidelijk is hoeveel procent rente daarover werd ontvangen, maar in 2008 bleek dat ongeveer 4,7 procent te zijn geweest) Bij een rente van ongeveer 4,5 procent levert dat 33 miljoen aan renteinkomsten per jaar op. In de zeven jaren tot eind 2007 is 279 miljoen uitgegeven, gemiddeld dus 40 miljoen per jaar. Aanvankelijk waren er veel kosten voor de ontwikkeling van de ov-chipkaart en nagenoeg geen kosten voor het plaatsen van de poortjes, later zal de balans iets zijn verschoven. Dat maakt het aanhouden van een gemiddelde uitgave van 40 miljoen per jaar niet onredelijk. Aangezien er zo'n 33 miljoen aan rentebaten stonden tegenover die 40 miljoen aan uitgaven, was er dus een netto-uitgave van om en nabij de 7 miljoen per jaar. In zeven jaar is dus het oorspronkelijke bedrag van 726 miljoen netto met 49 miljoen afgenomen.

Oftewel: eind 2007 zou niet $726-279 = 447$ miljoen over moeten zijn, maar $726-49 = 677$ miljoen. **Nagenoeg alle investeringen in de jaren 2000-2007 zouden dus uit de renteinkomsten gedaan kunnen zijn, en het oorspronkelijk Fens-bedrag voor deze twee projecten zou nog bijna geheel beschikbaar kunnen zijn.**

Opmerkelijk feit:

- Er wordt geld op rente gezet blijkt uit brief 12 oktober 2001. Op 25 januari 2002 jubelt de voorzitter in de brief zelfs dat de rente hoger is dan verwacht. Het geld wordt gebruikt voor FENS “voor eventuele budget-overschreidingen”: – Bron: TK vergaderjaar 2007-2008 nr. 23

645 volgnummer 209. Echter uit de brief van 19 april 2002 blijkt dat bij een project budgetoverschrijdingen voor rekening van V&W (dus belastingbetaler) komen;

Uitgaven:

- Aangegane verplichtingen voor electronic ticketing: €205 miljoen – Bron: TK vergaderjaar 2007-2008 nr. 23 645 volgnummer 209
- Aangegane verplichtingen voor beheerste toegang stations: €234 miljoen euro – Bron: TK vergaderjaar 2007-2008 nr. 23 645 volgnummer 209

Tijdslijn FENS-gelden / OV-chipkaart

Datum Gebeurtenis – Relevante media berichten, feiten, het onderzoek

- 01-08-92** Trouw:
Trein, krant, koffie op een bankpas
Van onze redactie economie
AMSTERDAM - Nooit meer knarsentandend in de rij staan voor het loket, en beseffen dat de trein niet zal worden gehaald, maar soepel en ontspannen langs een detector het perron op lopen. Niet die frustratie van te weinig contant geld op zak hebben, maar rustig in de coupe achterover leunen; de koffie en de krant zijn immers allang betaald.
Dit riante toekomstbeeld is, zo zegt de NS, niet langer meer een produkt van de verbeelding, maar wordt mogelijk door de chipkaart, het digitale vervoerbewijs dat het reizen per openbaar vervoer nog plezieriger maakt. Met de invoering van het pasje wordt de huidige vervoerskaart overbodig. De chipkaart is een soort van bankpasje.
- 01-08-92** HP:
Het experiment bij de NS behoort tot de vijftien projecten die dit jaar door het ministerie van economische zaken worden gesubsidieerd om de ontwikkelingen op het gebied van elektronisch betalen te stimuleren.
- 21-12-93** AD: De NS studeert tevens, zo blijkt uit het rapport, op het invoeren van een chipkaart, die automatisch een bepaald bedrag in rekening brengt als een reiziger langs een bepaald punt op het station loopt. Deze kaart zou vanaf 1998 ingevoerd kunnen worden.
- 15-03-97** Trouw:
Volgens Vancom-directeur Kees Arends zullen de VSN-dochters zich steeds vaker afvragen wat de meerwaarde is van de holding. 'Na vijf jaar zie je de holding veranderen van baas naar dienstverlener. Die doet wat de dochters vragen, en niet andersom.'
Arends noemt nadrukkelijk niet de chipkaart. De ontwikkeling daarvan kostte VSN al enkele tientallen miljoenen guldens. 'Dat moet je Sony of Siemens laten doen. Die zijn daar goed in. Lukt het hen niet, dan moet je er als vervoerder helemaal niet instappen.'
- 26-09-98** AD 26-09-98
Wat te doen met zes miljard
Ook investeren in OV over water
A. Testa; Directeur Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam (GVB) en voorzitter Koninklijk Nederlands Vervoer
Het kabinet investeert de komende jaren zes miljard gulden extra in het openbaar vervoer. De regering komt half oktober met plannen om het openbaar vervoer van deur tot deur te verbeteren. [...]. Een tweede belangrijke financiële injectie zou naar mijn mening moeten liggen in de ondersteuning van de inspanningen van de OV-bedrijven in de introductie van de chipkaart.
- 20-11-98**
HP 20-11-98
Chipkaart komt in bus en trein
(Van onze redactie economie)
SCHIPHOL - Er komt binnen anderhalf jaar één elektronisch kaartje voor bus en trein. De OV-chipkaart zal de bestaande strippenkaarten en treintickets vervangen. Gedacht wordt aan een kaart die gewoon in de binnenzak worden gehouden. Het verschuldigde bedrag wordt automatisch afgeschreven. De verschillende tarieven van bus en trein blijven in stand. De vervoersbedrijven, waaronder het GVB Amsterdam, NZH en NS Reizigers, hebben dat vandaag op Schiphol afgesproken.
- 30-09-99** Trouw:
Het ligt voor de hand dat de rijksoverheid het voortouw neemt bij de ontwikkeling van

zo'n chipkaart, maar de minister laat het de vervoersbedrijven zelf oplossen. Dat is niet logisch. Het ministerie geeft jaarlijks tientallen miljoenen gulden uit om uit te rekenen hoeveel geld elk bedrijf van de opbrengsten van de strippenkaart krijgt. Deze kosten vallen weg als er een chipkaart is, dan kan de overheid zich toch niet afzijdig houden? De combinatie van marktwerking en een zeer afstandelijke rijksoverheid maken een onafhankelijke toezichthouder onmisbaar.

Zoals de OPTA de telecombedrijven in de gaten houdt, zal een onafhankelijke vervoersautoriteit er op moeten letten of vervoersbedrijven wel in het belang van de klant werken. Alleen onder die voorwaarde kan marktwerking in het openbaar vervoer een kans hebben.

Rudy Schoonveld is voorzitter van de Reizigersvereniging Rover

15-10-99 Trouw: Er wordt gewerkt aan een chipkaart waarmee zowel in de trein als de bus kan worden gereisd. Een proef begint mogelijk al eind dit jaar. Pas als die met succes is afgerond, wordt misschien duidelijk wie in welke trein heeft gezeten.

13-04-00 AD:

De NS verkopen voor 4,2 miljard gulden hun vijftig-procentsbelang in telecombedrijf Telfort aan partner British Telecom (BT). [.....]

Volgens een woordvoerder kunnen de NS zich dankzij het geld beter toeleggen op de kernactiviteiten: het vervoer van reizigers, de exploitatie van stations en ander vastgoed. „Het kwam voor ons op het goede moment. We hebben onlangs voor 1,2 miljard gulden nieuwe treinen besteld, terwijl we het bestaande materieel voor achthonderd miljoen zullen renoveren.” Bovendien staat het opwaarderen van stations op het verlanglijstje, net als de ontwikkeling van de chipkaart als vervoersbewijs.

20-12-00 Op 20 december 2000 is er een raamovereenkomst tussen NS Groep en RIB (Rail infrabeheer) – het huidige ProRail – gesloten. Daarin wordt geregeld dat Verkeer en Waterstaat regelmatig op de hoogte wordt gehouden. Ook wordt er een aparte bankrekening en administratie toegezegd. Ook rolverdeling is geregeld. – Bron: uit brief 23 juli 2001

ProRail is de beheerder van het geld – Bron: TK vergaderjaar 2007-2008 nr. 23 645 volgnummer 209

23-12-00 AD: De adviesraad voor Verkeer en Waterstaat kwam in 1996 met een rapport waarin de overheid met kracht werd voorgesteld een elektronische chipkaart, geschikt voor tram, bus, metro en trein, in te voeren. Voorlopig blijft het bij diverse proeven, waarvoor het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot nu toe al 30 miljoen gulden heeft uitgetrokken.

28-12-00 Trouw:

De Nederlandse Spoorwegen trekken de komende tien jaar 3 miljard gulden uit om de vertragingen terug te dringen, het spoor te verbeteren en reizen per trein 'prettiger' te maken. Het zijn grotendeels extra uitgaven, volgens een woordvoester van NS, bovenop geld dat eerder al is gereserveerd voor bijvoorbeeld de aanschaf van nieuwe treinstellen. De aankondiging van de investeringen gisteren komt op een moment dat de spoorwegen zwaar onder vuur liggen. Vorige week lag het treinverkeer een dag nagenoeg plat. Een deel van de werknemers voerde actie tegen het 'rondje om de kerk', onderdeel van het al bestaande plan om vertragingen te verminderen. Daarnaast toonde de politiek zich de afgelopen weken uitermate kritisch over het spoorbedrijf.

De NS betalen de investeringen uit de opbrengst van het belang in Telfort aan British Telecom in april van dit jaar. Die verkoop leverde 4,2 miljard gulden op.

De NS gaan 1,1 miljard steken in 'beheerste toegang' tot de stations. Binnen enkele jaren krijgen alle stations toegangspoortjes en kunnen alleen reizigers met een geldig kaartje nog

het station in. Samen met andere vervoerbedrijven ontwikkelen de NS een chipkaart voor het openbaar vervoer die ook als identificatiebewijs zal fungeren.

09-03-01 VK: NS steekt de komende jaren dan ook drie miljard gulden in de verbetering van de kwaliteit. Ruim anderhalf miljard zal worden gebruikt voor de afsluiting van de perrons en de invoering van de chipkaart.

11-07-01 HP:

Netelenbos garandeert dat het nieuwe station veilig wordt.

„Binnen drie jaar is er de chipkaart. Dan kom je niet meer zonder te betalen de perrons op. Dat is niet dé oplossing, maar zal stations toch verlossen van heel wat junks en zakkenrollers. Daarnaast werken we aan een overeenkomst waarbij de spoorwegen toezicht garanderen op de stations, niet alleen door camera's, maar ook door de fysieke aanwezigheid van toezichthouders.”

30-11-01 VK 30-11-01

Het Centraal Planbureau (CPB) en drie andere planbureaus kraken in een rapport infrastructurele plannen van de overheid.

Van de zestien nationale projecten ter verbetering van het openbaar vervoer, inclusief goederenvervoer, krijgen er slechts vier de hoogste waardering van de onderzoekbureaus, waaronder de hogesnelheidslijn naar Duitsland (HSL-Oost). De chipkaart voor het openbaar vervoer wordt gekwalificeerd als een 'zwak voorstel'.

Tweede kwartaal 2001 Onbekend bedrag wordt overgemaakt van NS naar fonds. – Bron brief 23 juli 2001

Geld wordt aan Ministerie van Financiën aangeboden. – Bron: brief 23 juli 2001

Derde kwartaal 2001 Plan voor kwaliteitsverbetering wordt goedgekeurd. Bedrag onbekend. Aangezien dit niet in de brief van 23 juli wordt meegenomen is het vermoedelijk dus in augustus of september geweest – Bron: brief 12 oktober 2001.

07-07-01 Brief Minister Netelenbos aan de Tweede Kamer. FENS krijgt ruim 1 miljard gulden.

23-07-01 Brief aan V&W met verslaglegging

Schattin g Planning goedkeuring pilot Hoeksewaard (beheerste toegang) – Bron: brief 23 juli 2001

1-10-01

12-10-01 Brief aan V&W met verslaglegging.

De pilot beheerste toegang blijkt een jaar te zijn stilgelegd.

Vierde kwartaal 2001 Het project voor de Chipkaart moet een goedkeuring krijgen.

25-02-02

25-02-02

Brief verslaglegging aan V&W

Hogere rente komt niet toe aan de belastingbetaler, maar mag van V&W worden gehouden. Dat is voor eventuele budgetoverschrijding.

09-04-02 Goedkeuring van het plan “Verbetering veiligheid overwegen” goedgekeurd door de stuurgroep. Dit heet ook wel het project “Almelo”. Er zijn twee voorwaarden:

1. Bijdrage is een maximum. Overschrijding komt voor rekening V&W (niet uit renteinkomsten);
2. FENS betaalt niet als de aanbesteding mislukt;

19-04-02 Brief verslaglegging aan V&W

Trans Link Systems is opgericht. Vorm is nog onduidelijk (BV of CV). Later blijkt dit een BV te worden.

24-07-02 Brief verslaglegging aan V&W

Er is een strategieplan, waarbij de FENS-gelden zullen worden aangesproken. “Uit de reactie van het Ministerie hierop blijkt dat er nog sprake is van een discrepantie tussen de benodigde en beschikbare budgetruimte.”

Ook loopt er nog een discussie met het ministerie over de voorwaarden aan de ondersteuning vanuit FENS voor project “Almelo”.

20-01-03

Trouw 20-01-03

Ruzie over ov-chipkaart

UTRECHT - De invoering van de landelijke chipkaart voor het openbaar vervoer dreigt niet door te gaan. De Nederlandse Spoorwegen weigeren te investeren in het betalingssysteem van deze betaalkaart, omdat het risico te groot is. Andere ov-bedrijven geven geen garanties af om dit systeem ook daadwerkelijk te gaan gebruiken. Er wordt de komende weken opnieuw onderhandeld. Met de elektronische kaart kan in de toekomst betaald worden in trein, bus, tram en metro.

03-02-03 Brief verslaglegging aan V&W

28-03-03 Volkskrant

Volker Wessels mag ov-chipkaart gaan verzorgen

Het einde van de strippenkaart lijkt dichtbij. Een consortium met een dochter van Volker Wessels Stevin won donderdag de aanbesteding voor de productie van de chipkaart in het openbaar vervoer. De kaart moet in 2006 de strippenkaart vervangen.

Of dat in het gehele openbaar vervoer gaat gebeuren, is echter nog de vraag. **De busbedrijven doen alleen mee als de overheid de investeringen betaalt, die ongeveer 450 miljoen euro bedragen.**

06-05-03 Brief verslaglegging aan V&W

08-07-03 Reactie NS op schriftelijk verzoek van een dag eerder. Kennelijk zijn er cijfers gegeven. Er zijn kamervragen gesteld: **“en gaan er vanuit dat de uiteindelijke antwoorden naar de Tweede Kamer ter redactie aan ons worden voorgelegd.”**

17-11-03 Brief verslaglegging aan V&W. KPMG heeft een accountantsverklaring afgegeven over 2002. Een plan (project) is zwart gemaakt.

08-03-04 Verslaglegging aan V&W

11-05-04 Verslaglegging aan V&W. Bestuurswisseling bij de stuurgroep FENS

17-02-05 Verslaglegging aan V&W. In het vierde kwartaal (2004) is besloten de noodknop daadwerkelijk te ontwikkelen voor poortjes openen in verband met calamiteit. Kwaliteitsverbetering heeft in 2004 vaste vorm gekregen (indicatie dat er daadwerkelijk niet vaker is gerapporteerd in 2004!!)

07-04-05 Launchdatum proef Hoekse Lijn

27-05-05 Verslaglegging aan V&W. Rentebaten 2004 worden net als 2003 aan de projecten toegevoegd. **Dus niet voor tegenvallers.**

23-09-05 Verslaglegging aan V&W. Overdracht van controllerschap. Geen verslag mogelijk. Telefonisch acceptabel bevonden.

31-10-05 Verslaglegging aan V&W. Problemen met de accountantsverklaring van Ernst & Young. Ze willen een “Letter of representation” getekend hebben. Er is mot wie dat moet doen de Fens-stuurgroep of ProRail.

OV-chipkaart heeft n.a.v. proef een audit gehad. Nu wil men het ontwerp aanpassen en een

pas op de plaats maken. Hoekse lijn doet het nog niet. Problemen moeten nog verholpen worden. Doorgehaalde passage over allerhande financiële problemen rond EGI-status.

- 23-03-06** Verslaglegging aan V&W. 5 jaar FENS. Een “jubileumrapportage”. Klanten kunnen eerste kwartaal Hoekse Lijn testen. Onderzoek van V&W naar voldoen NS aan vervoersconcessie. OV-chipkaart is een voorwaarde van het ministerie.
- 21-04-06** Verslaglegging aan V&W. Ernst & Young heeft de accountantsverklaring over 2004 afgegeven. Weer veel informatie geschrapt. Veel tekst geweigerd.
- 15-11-06** Verslaglegging aan V&W. Opmerkelijk detail: het duurt tot 30 november 2006 voor dit de postkamer van V&W bereikt.
- Hoekse Lijn is 19 juni 2006 vrijgegeven voor klanten. Systeembeschikbaarheid is een probleem. Flevo- en Schiphollijn krijgen nu steeds meer aandacht. 1 November 2006 toestemming gegeven voor FENS-gelden voor landelijke uitrol. Andere goedkeuring weggelakt.
- 10 mei 2007** Verslaglegging aan V&W over vierde kwartaal 2006
- 25 mei 2007** Verslaglegging aan V&W. Flevolijn loopt vertraging op. Test verschoven van 1 april 2007 naar 1 september 2007. “De aannemer is op een kabeltrace gestuit dat niet op de tekening stond.” Acties om reizigers op Hoekselijn met OVC te laten reizen.
- 30 augustus 2007** Verslaglegging aan V&W
- 02-10-07** Trouw: Trein duurder door chipkaart
De openbaar vervoerbedrijven overwegen een extra tariefsverhoging van 7 procent voor hun diensten bij de invoering van de ov-chipkaart. Dit staat in een voorstel van de stadsregio Amsterdam, als opmaat voor een landelijke regeling. De ov-chipkaart, die per 1 januari 2009 in heel Nederland de strippenkaart en treinkaartjes moet vervangen, zou leiden tot 7 procent minder reizigers. Dat schrijft topambtenaar Nico van Paridon in een brief aan de Reizigersadviesraad (RAR). De prijsverhoging dient ter compensatie van dit verlies. Reizigersvereniging
- 08-04-08** Verslaglegging aan V&W. Accountantsverklaring Ernst & Young voor 2006. Aantal reizigers in bezit van OVC is uitgelakt. Lange verhandeling over beveiliging en privacy van de kaart. Relatie tot FENS-gelden is niet duidelijk, want dit is info die V&W al tijdens heeft (Huizinga voert dan al 'regie')
- 12-06-08** Verslaglegging aan V&W.
- 31-10-08** Verslaglegging aan V&W.
- 09-02-09** Verslaglegging aan V&W.
- 26-03-09** Verslaglegging aan V&W. Er komt twee jaar extra voor de FENS-gelden. Het project loopt langer door. Opmerking over beveiligingsimpact weggelakt.
- 19-05-09** Verslaglegging aan V&W. Goedkeuring nummer 4 is geheel onleesbaar gemaakt. €1 miljoen voor apparaatkosten.
- 26-05-09** Verzoek van Vincent Dekker om documenten per mail.
- 05-06-09** Het wordt duidelijk dat de NS wel eens bezwaar tegen openbaarmaking zou kunnen hebben. Ik stuur daarop een mail dat wij ons bij zo'n bezwaar willen voegen aan de zijde van het Ministerie.
- 22-07-09** Er volgt een herinnering op het Wob-verzoek

27-07-09 Er volgt een mail van V&W met als strekking: “Oh maar ik had toch gezegd dat jullie maar een officiële Wob moeten indienen, toch?”

Persvoorlichting kan niets meer betekenen.

Noot: Er bestaan geen officiële en niet officiële wobs. De Wob is vormvrij.

10-08-09 V&W: Gaan jullie nog een brief sturen?

Wij: Jaha!

24-08-09 Wob-verzoek ingediend

29-08-09 Beslissing op Wob-verzoek: u krijgt heel, heel weinig. Oh oh wat is het toch erg voor de concurrentiepositie van NS als hier meer over bekend wordt.

09-01-09 Pro-forma bezwaar

06-12-09 Formeel bezwaar

22-12-09 Chaos op het spoor – NOVA:

NS, Jacques Huberts, NS Reizigers:

- 2005 belooft staatssecretaris beterschap in antwoord op kamervragen;
- Ik ben verheugd met de opmerkingen van de politici, want ik vind dat zij boter op het hoofd hebben.
- Als ze zich daar nou nu over opwinden, zoals ze nu doen en het leidt er straks toe dat er ook 50 miljoen voor vrijkomt dan zijn wij met zijn alle blij lijkt mij.

24-01-10 Aanvullende gronden van het bezwaar. “Sociale veiligheid heeft invloed op aantal reizigers. Wilt u svp dit ook toetsen langs de lijnen van een milieu-Wob?”²

29-03-10 Uitspraak op bezwaar: Nee hoor het is toch echt te gevoelig en de wereld vergaat voor NS als de info beschikbaar komt. → opmerkelijk detail: besteding in de detail wordt geweigerd, want de verslag geven high level informatie, maar die informatie is ook uitgevlakt.

19-04-10 Na verder onderzoek komt het artikel

Vervolg Gang naar de rechter.

² In de milieuwet staat dat programma's die een uitwerking op het milieu kunnen hebben hieronder vallen. Als ik daarin gelijk krijg dan bestaat de uitzonderingsgrond onevenredige benadeling niet.