

LREHC Infraproject Services

Een samenwerkingsverband van
Lloyd's Register Transport & Infrastructuur
en Horvat & Partners

Postbus 23207, 3001 KE Rotterdam

www.lrehc.nl

Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart
t.a.v. de heer drs. J. W. Lintsen
Plaatsvervangend Directeur-generaal
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

Datum: 16 maart 2006
Onze ref: 0633005.001
Status: Definitief versie 2
Contactpersoon: Ir. B.A.M. Keulen
Tel direct: 010-2810334
Fax direct: 010-2810335
E-mail: Birgitte.Keulen@horvat.nl

Betreft: Rapportage audit naar volledigheid, juistheid en samenhangend
risicoprofiel van posten in de kostenraming voor de exploitatie van de
Betuweroute in de periode 2007-2011/2012

Geachte heer Lintsen,

Met verwijzing naar onze gesprekken, onze aanbieding (ref. LREHC_06.002-R-005, d.d. 13-2-2006) en uw opdracht, ontvangt u hierbij de rapportage van LREHC Infraproject Services (*een samenwerkingsverband van Lloyd's Register Transport en Infrastructuur en Horvat & Partners, onder leiding van Horvat & Partners*) van de audit naar volledigheid, juistheid en samenhangend risicoprofiel van posten uit de kostenramingen voor twee concessievarianten voor het beheer van de Betuweroute in de periode 2007 – 2011/2012.

Voor het uitvoeren van deze audit heeft LREHC gebruik gemaakt van de beschikbare kennis en ervaringen, zoals opgedaan tijdens (i) de in 2004 in opdracht van V&W/DGP uitgevoerde audit op de exploitatiekosten van de Betuweroute voor de periode 2004 – 2007, (ii) diverse in opdracht van V&W/RWS uitgevoerde audits bij de Betuweroute en (iii) diverse audits en analyses van Beheer & Instandhouding van de railinfrastructuur (in opdracht van V&W respectievelijk ProRail).

In deze rapportage zijn achtereenvolgens de inleiding (par. 1), de context van de conclusies (par. 2 en 3), het uiteindelijke kostenoverzicht (par. 4) en de conclusies (par. 5) en beschreven. Daarnaast is in bijlage C een analyse per post opgenomen.

Opgemerkt wordt dat niet alle "vaktermen" zijn toegelicht in de onderhavige rapportage, hetgeen de rapportage, met uitzondering van de conclusies, minder geschikt maakt voor niet-materiedeskundigen. Hiervoor is gekozen mede gezien de korte doorlooptijd en complexiteit van deze audit.

1. Inleiding

De doelstelling van de audit is het geven van een onafhankelijk oordeel over de volledigheid, juistheid en het samenhangend risicoprofiel van de posten in de kostenraming voor de exploitatie van de Betuweroute in de periode 2007-2011/2012.

Onderdeel van de scope van de audit zijn de opstelling voor de beheersconcessie(s) zowel

1. op basis van het ProRail Beheerplan 2006 (verder genoemd "variant ProRail Beheerplan") als
2. op basis van de gesloten memoranda of understanding met GTRC en ProRail (verder genoemd "variant GTRC").

LREHC heeft daarbij gezocht naar de achtergrond van de cijfers om na te gaan of de scope vergelijkbaar was en dat daarmee de opstellingen vergelijkbaar waren. Voor een nadere toelichting op de wijze waarop dit onderzoek is uitgevoerd, wordt verwezen naar **bijlage A** van deze rapportage.

Tot slot wordt opgemerkt dat de audit zich primair richt op het vergelijkbaar maken van de kosten en risico's van beide concessievarianten en dat daarnaast aandacht is besteed aan het volledig inzichtelijk maken van de kosten en risico's bij het beheer van de Betuweroute in de genoemde periode om daarmee toekomstige tegenvallers uit te sluiten. De LREHC audit strekte zich niet uit tot de opbrengstenkant (en de daarmee samenhangende risico's).

2. Start situatie audit kosten en risico's concessievarianten

Bij het vergelijkbaar maken van de twee concessievarianten speelt een aantal zaken een rol. Onderstaand geeft LREHC op hoofdlijnen de startsituatie van de audit weer die als basis heeft gefungeerd voor de vergelijking van de varianten.

A. LREHC is de audit gestart met het kostenoverzicht zoals opgenomen in bijlage D.

Bij het lezen van dit overzicht wordt duidelijk dat op verschillende wijze vergeleken kan worden:

- Wat zijn de werkelijke kosten voor exploitatie Betuweroute in beide concessievarianten?
- Wat zijn de subsidiekosten voor de Staat voor beide concessievarianten?
- Wat zijn de totale kosten voor de Staat voor beide concessievarianten (out of pocket, claw back, etc.)?

LREHC heeft zowel gezocht naar de inhoudelijke onderbouwing, volledigheid, robuustheid en risicoprofiel van de posten als naar de compleetheid en inzichtelijkheid van het totaal overzicht. In het samenvattend beeld (par. 4) worden de verschillende vergelijkingen gepresenteerd.

B. De scope van de Betuweroute in de GTRC variant (op hoofdlijnen) omvat de Havenspoorlijn¹ die nu al in de gebruik is en het A15 tracé dat volgens planning eind 2006 opgeleverd wordt aan V&W/RWS. De GTRC scope is exclusief het onderhoud aan de emplacementen (Kijfhoek, Feijenoord en IJsselmonde), maar omvat wel het operationeel beheer van Feijenoord en IJsselmonde. Tussen TowRail en ProRail bestaat discussie of het operationeel beheer van Kijfhoek behoort tot de scope van GTRC.

Daarnaast is het deel Zevenaar Duitse Grens uitgesloten van de GTRC scope (voor details ten aanzien van de scope zie MoU's). De scope van de Betuweroute in het beheerplan 2006 omvat meer onderdelen. Om de scope vergelijkbaar te maken zijn de kosten voor deze onderdelen eerst verminderd in de opstelling voor de variant 'ProRail bestaande opzet' en vervolgens bij beide varianten erbij opgeteld.

C. Een aantal beschikkingen is reeds aan ProRail verstrekt waarbij deels of geheel een relatie bestaat met het beheer en de exploitatie van de Betuweroute in de genoemde periode. Dit betreft:

- Beschikking van V&W/DGP voor het beheer van gehele conventionele spoorwegnet op basis van het Beheerplan Spoor voor de periode 2007 en verder.
- Concessie van V&W/RWS voor de bouw van de Betuweroute (inclusief tijdelijk beheer A15-tracé) tot/met 2007.
- Beschikking van V&W/DGTL voor het Transmissie programma van ProRail voor het geschikt maken van de Betuweroute voor commercieel gebruik.

D. Voor zowel de concessievariant ProRail Beheerplan als voor de concessievariant GTRC zijn niet alle kosten en opbrengsten even zeker. Derhalve heeft LREHC ook het samenhangende risicoprofiel zoveel mogelijk in kaart gebracht, waarbij soms noodgedwongen grote onzekerheden op de gepresenteerde getallen zijn opgenomen.

¹ Dit betreft de Havenspoorlijn excl. de emplacementen (IJsselmonde, Feijenoord en Kijfhoek) en incl. de twee doorgaande sporen op Kijfhoek.

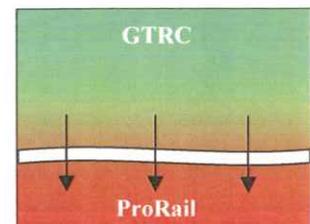
3. Generieke bevindingen

1. Ten aanzien van het **dragen van risico voor de beide concessievarianten** is van belang:
 - ProRail is een bedrijf dat voor 100% in bezit is van de Staat en dat nauwelijks eigen vermogen heeft. Dit betekent dat eventuele grote minder- en meerkosten en opbrengsten vrijwel direct ten bate en/of ten laste van de Staat komen.
 - GTRC is een onderneming waarin deelnemen de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam middels achtergestelde leningen en ProRail en TowRail (voor verantwoordelijkheidsverdeling zie MoU's) middels inbreng van eigen vermogen (dit bedraagt € 3,5mln eigen vermogen voor zowel ProRail als TowRail). ProRail en Towrail stappen tevens als uitvoerende partij in. Mocht GTRC beter presteren dan verwacht, dan zijn de extra baten voor ProRail en TowRail (verdeling 50%/50%). Mocht GTRC slechter presteren dan verwacht dan wordt ingeteerd op de leningen en het eigen vermogen tot een maximum van het vermogen, waarna GTRC failliet gaat.
2. Voor de toedeling van kosten ten behoeve van de GTRC variant is uitgegaan van de afspraken zoals deze zijn vastgelegd in MoU's. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de afspraken in de MoU's op hoofdlijnen zijn en dat de nader in te vullen detailafspraken tot kostenverschuivingen kunnen leiden.

Een vertegenwoordiger van TowRail heeft bevestigd: *“Het bedrag zoals dat is genoemd in de MoU en het voorstel van 16 september (de € 35 mio) is een lump sum bedrag met uitzondering van financieringskosten. De Staat loopt dus geen risico dat er een beroep zal worden gedaan op aanvullende financiering. Dit is wel dat er voldoende tarief vrijheid bestaat. Een landelijke beleidswijziging vanuit V&W / Tweede Kamer kan hier natuurlijk wel roet in het eten gooien.”* [089].

LREHC gaat er dan ook vanuit dat dit bedrag (€ 35mln bijdrage Staat) geen onzekerheidsmarge heeft en daarmee de kosten zoals genoemd door GTRC ook niet.

Kostenverschuivingen met additionele consequenties voor de Staat kunnen dan alleen voortkomen uit het verschuiven van kostenposten (zonder bij behorende baten) van GTRC als entiteit naar ProRail als deelnemer in de entiteit². De scope van GTRC wordt dan als het ware beperkt om de activiteiten passend te houden binnen het beschikbare budget. LREHC heeft dit “(potentiële) schuifposten” genoemd. De resultante van zoiets zou zijn (mocht dit gebeuren) dat ProRail kostendrager wordt terwijl het resultaat (de baten) naar GTRC gaat.



LREHC acht de kans op het ontstaan van dergelijke schuifposten bij verdere detailuitwerking aanzienlijk, gezien het feit dat de beide MoU's relatief veel (organisatorische) interfaces creëren, waarover op hoofdlijnen afspraken zijn gemaakt en een bijbehorende kostenonderbouwing op hoofdlijnen beschikbaar is [001 - 003].

3. Eveneens kunnen kosten bespaard worden door **kosten vooruit te schuiven en/of minder kwaliteit³** te accepteren, waardoor de scope eveneens verandert. Zowel de schuifposten als het mindere kwaliteitsniveau zijn over het algemeen lastig aan te tonen en stellen, naast de nulmeting en eindmeting, hoge eisen aan de wijze van rapportage (niet alleen over de cijfers maar ook over de inhoud) gedurende de looptijd van de concessie. Hierover zijn nog geen afspraken gemaakt tussen de partijen.

² Hierbij kan als voorbeeld gedacht worden een deel van het onderhoud door ProRail laten uitvoeren zonder ProRail hiervoor te vergoeden.

³ Een voorbeeld uit het verleden van een kostenverschuiving betreft het uitgangspunt van minimalisatie investeringskosten tijdens de bouw van de Betuweroute (in plaats van Life Cycle Cost benadering), waardoor in de nu voorliggende kostenopstelling voor beide concessievarianten een aantal extra kostenposten (gebreken, zettingen, etc.) wordt geïntroduceerd [108]

4. Door de opzet van de GTRC concessievariant met verschillende concessies en door het deelnemen van verschillende partijen ontstaan diverse organisatorische interfaces. Als het gevolg van deze interface zijn extra werkzaamheden noodzakelijk en de kosten die gemoeid gaan met deze werkzaamheden worden aangeduid als "snijverliezen". Getracht is deze snijverliezen zo goed mogelijk in kaart te brengen.
5. In de huidige kostenopzet voor de GTRC variant is er (logischerwijs) vanuit gegaan dat sprake zal zijn van een goede samenwerking tussen de betreffende partijen binnen GTRC en tussen GTRC en de overige spoorbedrijven. Een mogelijk scenario is dat deze samenwerking, ondanks intenties en gemaakte afspraken, in de toekomst onvoldoende tot invulling komt. Indien sprake is van een dergelijke juridificering van de verhouding zal gezien het aantal organisatorische interfaces het kostenniveau aanzienlijk kunnen stijgen. Dit scenario heeft LREHC niet meegenomen bij het inzichtelijk maken van de kosten en risico's van beide concessievarianten.
6. Ten aanzien van het verschil in onderbouwing van beide concessievarianten kan het volgende opgemerkt worden:
 - De kosten en opbrengsten zoals genoemd voor de "*variant ProRail bestaande opzet*" zijn bepaald aan de hand van een model ("BEB Model) dat is opgesteld ten behoeve van de business case (BC 2004) voor het voorstel van ProRail en HbR [044]. Dit model was bottum up samengesteld op basis van het een AKI kostenrapport [040 en 073] en deze onderbouwing kan als vrij gedetailleerd worden aangemerkt.
 - De kosten en opbrengsten zoals gehanteerd voor de *BC voor GTRC* [003] zijn tot stand gekomen na gesprekken tussen ProRail en Towrail in de zomer van 2005. ProRail bracht hiervoor cijfers in op basis van BC 2004. TowRail had een eigen (op hoofdlijnen) opstelling gemaakt, die in het overleg is ingebracht [131]. Op basis van intensieve gesprekken zijn in de zomer van 2005 de GTRC kosten bepaald. Deze kosten zijn als input gehanteerd in een model om de BC door te rekenen (financial model waarvan sprake is in MoU) [117].
7. De waarde die gecreëerd wordt als het exploitatie bedrijf aan het einde van de concessie succesvol is, wordt niet separaat in het kostenoverzicht gewaardeerd. Overigens wordt onafhankelijk van de gecreëerde waarde een eindeconcessievergoeding van € 5,4mio aan GTRC uitgekeerd aan het einde van concessie. | De consequenties van de gecreëerde waarde zijn in het kader van deze audit niet onderzocht. Ditzelfde geldt ook voor een aantal andere posten zoals de besparingen op het gemengde net als gevolg van de verwachte toename van het gebruik van de Betuweroute (zie ook bijlage C).
8. Indien de exploitatie conform de GTRC variant wordt uitgevoerd, betekent dit uiteraard dat de kosten voor de Betuweroute deels uit het Beheerplan 2006 verwijderd moeten worden (zie hiervoor totaaloverzicht in paragraaf 4).
9. Tijdens deze audit kwam een aantal posten naar voren die kostenverhogend werken voor beide concessievarianten, te weten (i) het risico van verborgen gebreken (inclusief restzettingen), (ii) het effect op exploitatiekosten van de sterke focus op investeringskosten tijdens de bouw⁴ [108] en (iii) het gegeven dat het huidige beheer van de Betuweroute niet op alle punten dusdanig in orde is dat een soepele overdracht kan plaatsvinden [101]. Deze posten zijn door LREHC als risico's gekwantificeerd.

⁴ Bijvoorbeeld geen garantietermijnen in contracten ProRail/PoBr opgenomen, preventief slijpen niet meegenomen met investeringskosten, etc.

4. Samenvattend beeld kosten en risico's

Op basis van de startsituatie (zie paragraaf 2 van deze brief), de generieke bevindingen (paragraaf 3) en de detailanalyse per post zoals opgenomen in bijlage C komt LREHC tot het volgende overzicht van kosten en risico's per concessievariant (zie tabel volgende pagina).

De *niet geauditte posten zijn daarbij cursief weergegeven*. Hierbij wordt opgemerkt dat de "uitgaven in beheerplan 2006" en "uitgaven GTRC" niet in detail onderzocht zijn, maar slechts ten behoeve van het vergelijkbaar maken van de scope.

Daarnaast staan separaat de *snijverliezen* benoemd. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar bevinding 4 in paragraaf 3.

Samenvattend beeld kosten en risico's

Inschatting Exploitatie Betuweroute periode 2007 - 2011 (p.p. 2005) met mogelijke uitloop naar 2012

Resultaat audit LREHC (versie d.d. 2 maart 2006)

N.B. De Management reacties zijn opgenomen in bijlage E

Concessievariant 'ProRail bestaande opzet'			Concessievariant 'GTRC conform MoU's'			
A. Scope Betuweroute (conform MoU GTRC)			A. Scope Betuweroute (conform MoU GTRC)			
Item	Kosten	Marge	Item	Kosten	Marge	
<i>Uitgaven in beheerplan 2006</i>	€ 136,5	10%	<i>Uitgaven GTRC</i>	€ 99,5	-	
Correctie vernieuwing	-€ 28,3	40%	<i>Einde concessieregeling</i>	€ 5,4	-	
Management BBV	-€ 5,8	50%				
Correctie beheer emplacementen	-€ 3,0	25%				
Calamiteitenorganisatie	-€ 2,7	20%				
Correctie risico-aansprakelijkheid	-€ 3,0	50%				
Verschuiven systeemkosten	-€ 4,3	-100%/0%				
Sub A: Kosten Scope MoU GTRC	€ 89,4		Sub A: Kosten scope MoU GTRC	€ 104,9		
B. Overige scope Betuweroute (conform MoU ProRail)			B. Overige scope Betuweroute (conform MoU ProRail)			
Correctie vernieuwing	€ 28,3	40%	Correctie vernieuwing	€ 28,3	40%	
Management BBV	€ 5,8	50%	Management BBV	€ 5,8	50%	
Correctie beheer emplacementen	€ 3,0	25%	Correctie beheer emplacementen	€ 3,0	25%	
Calamiteitenorganisatie	€ 2,7	20%	Calamiteitenorganisatie	€ 2,7	20%	
Correctie risico-aansprakelijkheid	€ 3,0	50%	Correctie risico-aansprakelijkheid	€ 3,0	50%	
Sub B: Kosten Scope MoU ProRail	€ 42,8		Sub B: Kosten scope MoU ProRail	€ 42,8		
C. Opbrengsten Betuweroute (niet getoetst als onderdeel van de audit)			C. Opbrengsten Betuweroute (niet getoetst als onderdeel van de audit)			
<i>Gebbruiksvergoeding ProRail</i>	-€ 42,6	-	<i>Gebbruiksvergoeding GTRC</i>	-€ 64,5	-	
			<i>Netto Rendement GTRC tbv ProRail</i>	-€ 1,3	-	
Sub C: Opbrengsten	-€ 42,6		Sub C: Opbrengsten	-€ 65,8		
D. Additionele posten (kansen en risico's)			D. Additionele posten (kansen en risico's)			snijverlies
			<i>Kosten via Staat</i>			
			Meerkosten transmissie GTRC variant	€ 7,0	40%	€ 7,0
Extra kosten ProRail jaar 2012	€ 10,0	50%	Renteloze lening GTRC (risico)	€ 6,9	100%	
			<i>Kosten via ProRail</i>			
Meerkosten Transmissie (extra kosten fall back scenario onderhoud)	€ 3,0	-100 / + 50%	Meerkosten Transmissie (extra kosten fall back scenario onderhoud)	€ 3,0	-100 / + 50%	
VL en CM Kijfhoek	€ 7,5	-50% / +100%	Interface CM - VL	€ 1,5	30%	€ 1,5
			Extra kosten organisatie	€ 3,5	30-150%	€ 3,5
<i>Extra posten</i>			Overdracht beheer en beheersinfo	€ 2,0	100 - 50%	€ 1,5
Restzettingen en LCM	€ 20,0	-50%/150%	<i>Extra posten</i>			
Overige niet gekwantificeerde posten	pm*		Restzettingen en LCM	€ 20,0	-50%/150%	
Sub D: Additionele posten	€ 40,5		Overige niet gekwantificeerde posten	pm*		
			Sub D: Additionele posten	€ 43,9		€ 13,5
E. Emplacementen B&I (buiten scope Betuweroute)			E. Emplacementen B&I (buiten scope Betuweroute)			
<i>B&I Emplacementen incl. aansturing</i>	€ 40,0		<i>B&I Emplacementen contracten</i>	€ 33,5		
			<i>B&I Aansturing door GTRC rekening aan ProRail</i>	€ 6,5		
			Ontbreken GV	€ 1,5	-	
Sub E: Additionele posten	€ 40,0		Sub E: Additionele posten	€ 41,5		
Totaaloverzicht (exploitatiekosten minus opbrengsten scope Betuweroute; exclusief item E)	€ 130,1		Totaaloverzicht (exploitatiekosten minus opbrengsten scope Betuweroute; exclusief item E)	€ 125,8		

pm* -> Opgemerkt wordt dat de pm post voor de variant ProRail bestaande opzet kleiner is dan de pm post voor de variant GTRC. Zie hiervoor bijlage C.

5. Conclusies

Op basis van de overwegingen in paragraaf 2 en 3 en op basis van de overwegingen ten aanzien van de posten (opgenomen in bijlage C), waarvan in paragraaf 4 een samenvattend beeld is gepresenteerd, komt LREHC tot de volgende conclusies:

- A. Door de partijen is coöperatief meegewerkt aan deze audit en partijen hebben aangegeven volledige openheid van zaken te geven.
De onderbouwing van een aantal posten bleek echter tijdens de audit weinig transparant en in de beschikbare onderbouwing is een relatief grote onzekerheid aangetroffen. Deze onzekerheid heeft LREHC in de aangegeven marges bij de posten tot uitdrukking gebracht.
Tevens moet opgemerkt worden dat consensus bereiken over interpretatie van een aantal resultaten van de onderhandelingen moeizaam was (bijvoorbeeld aansturing B&I op emplacementen). Het gebrek aan transparantie kan mede verklaard worden door het vele "schuiven" van posten bij de totstandkoming van de MoU's.
- B. Uit het voorgaande overzicht (paragraaf 4) blijkt dat de concessievariant ProRail Beheerplan en de GTRC concessievariant orde grootte een even groot "kosten- en risicoprofiel" hebben. De overall onzekerheidsmarges van beide varianten bedragen rondom 30% van de totaal kostenprofielen.
Uiteraard dient het voornoemde afgewogen te worden tegen de potentiële meeropbrengsten die voor de beide concessievarianten niet beoordeeld zijn in het kader van deze audit.
- C. LREHC concludeert dat de scope van de beide concessievarianten op hoofdlijnen duidelijk is, met uitzondering van het operationeel beheer van Kijfhoek. Het risicoprofiel van de concessievariant GTRC wordt echter beïnvloedt door de ontvlechting van de Betuweroute met het bestaande spoorwegnet en de organisatorische interfaces in deze variant.
Bij het kwantificeren van de risico's in de GTRC variant is LREHC uitgegaan van een goede samenwerking tussen partijen. Indien blijkt dat een dergelijke samenwerking niet mogelijk is, zal een 'juridificeringsscenario'⁵ optreden met het bijbehorende kostenopdrijvend effect in de GTRC variant.
- D. In het overzicht (zie paragraaf) is een aantal posten opgenomen die geheel of gedeeltelijk te classificeren zijn als de zogenaamde "snijverliezen" (zie ook bevinding 4 in paragraaf 3). Deze snijverliezen hebben een geschatte omvang van circa € 13,5 mio en zijn in het overzicht separaat weergegeven.
Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat deze snijverliezen bestaan uit kosten die gemaakt moet worden om de Betuweroute separaat te kunnen aanbesteden en 'gereed' te maken voor een Europese aanbesteding⁶ op termijn (mocht de politiek hiervoor kiezen) en deels uit "pure" interfacekosten die blijven bestaan.

N.B. In bijlage E bij deze brief is een tweetal managementreacties van ProRail respectievelijk TowRail namens GTRC opgenomen, waarbij LREHC op een aantal punten kort heeft gereageerd. Voor de goede orde merkt LREHC op dat het concept van de voorliggende brief, binnen de beperkte doorlooptijd van de audit, intensief met ProRail en TowRail is afgestemd zoals weergegeven in bijlage A en bijlage E.

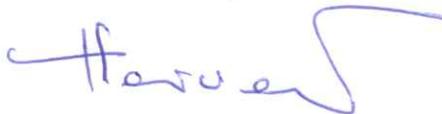
⁵ Dit scenario is in het kader van deze audit niet gekwantificeerd.

⁶ Betreft "organisatorische ontvlechting" van de Betuweroute uit de ProRail organisatie.

Tot slot

Wij hopen u hiermee voldoende ingelicht te hebben en zijn gaarne bereid deze resultaten nader aan u toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Prof. Ir. E. Horvat
LREHC Infraproject Services.

Bijlagen:

Bijlage A	Verantwoording en achtergrond
Bijlage B	Documentenlijst
Bijlage C	Onderbouwende bevindingen
Bijlage D	Overzicht vergelijk verstrekt bij kick off audit
Bijlage E	Management reacties ProRail en TowRail namens GTRC

Bijlage A Verantwoording en achtergrond

A.1 Doelstelling en Scope

De doelstelling van de audit was het geven van een onafhankelijk oordeel over de volledigheid, juistheid en samenhangend risicoprofiel van posten in de kostenraming voor de exploitatie van de Betuweroute in de periode 2007-2011. Onderdeel van de scope van de audit zijn zowel de opstelling voor de beheersconcessie(s) op basis van het ProRail Beheerplan 2006 (verder genoemd "**variant ProRail bestaande opzet**") als op basis van de gesloten memoranda of understanding met GTRC en ProRail (verder genoemd "**variant GTRC**"). LREHC heeft daarbij gezocht naar de achtergrond van de cijfers om na te gaan of de scope vergelijkbaar was en dat daarmee de opstellingen vergelijkbaar waren.

Het overzicht van V&W/DGTL d.d. 9 februari 2006 vormde het startpunt van de audit (opgenomen als **bijlage D**). Hierbij heeft LREHC voor beide concessievarianten expliciet aandacht besteed aan de bijbehorende onzekerheden en het risicoprofiel voor de Staat.

Bij deze audit is bij start van de audit gesteld dat mede gefocust zal worden op de volgende vragen (in zoverre mogelijk binnen de doorlooptijd van twee weken):

1. Wat is de scope van de diverse activiteiten voor het beheer van de Betuweroute in de periode 2007 – 2011 met uitloop naar 2012?
2. Wat is de relatie met de reeds aan ProRail verstrekte opdrachten (programma Transmissie)?
3. Wat zijn de bijbehorende kosten en onzekerheden?
4. Wat is de relatie en het verschil met de gepresenteerde kosten in het Beheerplan 2006?
5. Hoe zijn de afwijkingen van de beheerkosten bij het gemengde net te verklaren?

Daarnaast is in de opdracht bevestiging benadrukt:

- Dat in het kader van het AO van dinsdag 14 februari door de Minister is besloten om een nog aan te wijzen onafhankelijke derde onderzoek te laten doen naar een aantal andere aspecten die verbonden zijn aan de huidige situatie en het voorstel voor het beheer van de Betuweroute. Het onderhavige rapport zal als input dienen voor het definitieve advies aan de Minister van deze persoon.
- De mogelijke besparingen verbonden aan het thans voorliggende voorstel voor het beheer van de Betuweroute diende te worden onderzocht, in zoverre dat past binnen de gestelde doorlooptijd. Hierbij is genoemd de verkeersleiding Kijfhoek, waarvan de taken (en zeer waarschijnlijk ook de bijbehorende 'stoelen') overgaan van ProRail naar GTRC. Verder valt te wijzen op besparingen op de kosten van de risicoaansprakelijkheid op het gemengde net, nu de Betuweroute zal leiden tot een majeure verschuiving van goederentreinen van het gemengde net naar de Betuweroute. Hierbij is ook relevant het verschil in de aard en kwaliteit van de spoorinfra gemengde net vergeleken met dat van de Betuweroute.
- De scope van het onderzoek strekt niet uit tot de kosten voor de gebruiksvergoeding van ProRail en/of GTRC, maar wel met de kanttekening dat voor de berekening van de kosten voor de Staat rekening moet worden gehouden met de Europese verplichting om tenminste de variabele kosten van het gebruik van de spoorinfrastructuur door te berekenen aan de gebruiker via de gebruiksvergoeding. Daarnaast diende om vraag 2 zoals bovenstaand te kunnen beantwoorden wel een beeld te worden verkregen van de kosten die GTRC tot aan 1 januari 2007 dient te maken om vanaf die datum met het beheer te kunnen aanvangen. Op grond van het MoU Staat – GTRC kunnen die kosten namelijk in het programma Transmissie opgenomen worden.

LREHC heeft benadrukt naar het kosten- en risicoprofiel van beide varianten te zullen kijken om zeker te stellen dat een gelijkwaardige scope wordt vergeleken.

A.2 Werkwijze

LREHC heeft benadrukt dat de doorlooptijd van de audit erg kort is (twee weken). Onderstaand in het overzicht van de werkzaamheden en de werkwijze geeft LREHC aan hoe onderwerpen onderzocht zijn teneinde aan te geven op welke punten nader is ingegaan.

LREHC heeft de volgende activiteiten uitgevoerd in het kader van dit onderzoek:

1. Analyse ontvangen documenten.
2. LREHC heeft de volgende interviews gehouden:
 - a. Kick off bespreking d.d. 10 februari 2006. Hierbij waren aanwezig J. Lintsen, M. Dorsman, H.P. Voorhoeve, H. Jesse en A. Belonje namens Verkeer en Waterstaat. E. Horvat, B. Smolders en B. Keulen namens LREHC.
 - b. Bespreking scope en achtergrond d.d. 13 februari 2006. Hierbij waren aanwezig M. Dorsman, N. Smith, H. Jesse en H.W. Vroon namens Verkeer en Waterstaat. E. Horvat, B. Smolders en B. Keulen namens LREHC.
 - c. Eerste bespreking bij ProRail d.d. 14 februari 2006. Hierbij waren aanwezig Y. Poots-Bijl en P. Brockhoff, namens ProRail. E. Horvat, B. Smolders en B. Keulen namens LREHC.
 - d. Bespreking bij TowRail d.d. 16 februari 2006. Hierbij waren aanwezig M. van Asch van Wijck, M. van Veen, R. Franceschini, H. Spoelman en E. Kemperman namens TowRail en B. Smolders en B. Keulen namens LREHC.
 - e. Tweede bespreking bij ProRail d.d. 20 februari 2006. Hierbij waren aanwezig P. Brockhoff namens ProRail en B. Smolders en B. Keulen namens LREHC.

LREHC heeft de betrokkenen gevraagd hun belangrijkste uitspraken te onderbouwen met documenten en/of te bevestigen per e-mail.

Daarnaast heeft LREHC de concept rapportage aan de geïnterviewden voorgelegd opdat zij evt. omissies konden corrigeren.

3. LREHC heeft telefonisch en/of contact per e-mail gehad met:
 - a. P. Brockhoff, W. Lansbergen en S. Sjoerdsma van ProRail.
 - b. M. van Asch van Wijck, E. Kemperman, H. Spoelman en M. Mud van GTRC.
 - c. J. in 't Veld

Ook aan deze betrokkenen heeft LREHC gevraagd hun belangrijkste uitspraken te onderbouwen met documenten en/of te bevestigen per e-mail. Dit is ondermeer ook gebeurd door het vragen van een bevestiging op een door LREHC geschreven e-mail.

4. LREHC heeft contact gehad met Dhr. Maljers die door de Minister gevraagd was om een onderzoek te doen naar de levensvatbaarheid van het consortium GTRC. Een gesprek heeft plaatsgevonden op 21 februari 2006 in aanwezigheid van de heer S. Strzelczyk (V&W).
5. Toesturen *conceptrapport* aan ProRail en TowRail ten behoeve van *hoor en weder hoor* op 23 februari 2006.
6. Verwerken reacties ProRail en TowRail incl. uitzoeken laatste posten.
7. Bespreken concept rapport met Verkeer en Waterstaat en verwerken commentaar.
8. Toelichten conclusies uit rapport aan dhr. Maljers (d.d. 1 maart 2006)
9. Nadere bespreking van aantal posten met M. van Asch van Wijck en H. Spoelman (TowRail) en B. Smolders en B. Keulen (LREHC) (d.d. 1 maart 2006).
10. Opleveren *definitief concept* van het rapport ten behoeve van definitieve management reacties van ProRail en TowRail (d.d. 2 maart 2006)
11. Opnemen definitieve management reacties in bijlage E en opleveren *definitief rapport* (d.d. 3 maart 2006).
12. Opstellen reactie op detail vragen ministerie en opleveren versie 2 van het definitief rapport (d.d. 10 maart 2006) en opstellen ondertekende versie (d.d. 16 maart 2006). In deze laatste versie 2 zijn nog enige kleine aanpassingen aangebracht die veelal correcties van kleine fouten betroffen in versie 1 (mede ontstaan door zeer korte doorlooptijd van twee weken). De inhoud van het rapport is hierdoor niet meer veranderd.

De werkzaamheden zijn uitgevoerd door een team bestaande uit Prof. Ir. E. Horvat (eindverantwoordelijke), Ir. B.P. Smolders, Ir. B. A. M. Keulen (rapporteur - coördinator) en Drs. Ir. P.F. Carstens.

Bijlage B Documentenlijst

nr	Beschrijving	Datum	Auteur
1	Memorandum van overeenstemming inzake beheer & exploitatie van de Betuweroute nummer 06/005921/SP (Staat en GTRC)	16-1-2006	Staat der Nederlanden, ProRail BV, e.a.
2	Memorandum van overeenstemming inzake beheer & exploitatie van de Betuweroute nummer 06/005920/SP (Staat en ProRail)	16-1-2006	Staat der Nederlanden en ProRail BV
3	Notitie Betuweroute in bedrijf versie 1.0	16-9-2005	Gemeentelijk Havenbedrijf A'dam, Havenbedrijf R'dam N.V., ProRail, TowRail
4	Beheerplan ProRail 2006 versie 1 (kenmerk 20555483)	15-12-2005	ProRail
5	Brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, onderwerp: MOU Betuweroute	16-1-2006	Ministerie V&W
6	Brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, onderwerp: Vragen MoU's Betuweroute		Ministerie V&W
7	Kamerstuk, Kamervragen MOU, nummer 22589-259	25-1-2006	Ministerie V&W
8	Antwoorden op de Kamervragen		Ministerie V&W
9	Commentaar ProRail op de Kamervragen	7-2-2006	Prorail
10	Tabel vergelijking 75 miljard	16-1-2006	Ministerie V&W
11	Berekening netto bijdrage Staat		
12	Mail van Peter Brockhoff, onderwerp: Reactie Betuweroute bevindingen	10-2-2006	ProRail
13	Bevindingen Feitenonderzoek	9-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
14	Reactie Johan Jacobs op de bevindingen feitenonderzoek	9-2-2006	Ministerie V&W, DGP
15	Interne informatie, onderwerp: opstelling BuCa BHP MOU	8-2-2006	Peter Brockhoff (ProRail)
16	Concept voor brief aan Minister van Verkeer en Waterstaat, onderwerp: Betuweroute	19-1-2006	ProRail
17	Vergelijking case MOU's en ProRail Beheerplan 2006 (5 jaar)	9-2-2006	ProRail
18	Afspraken onderhandelingsronde exploitatie Betuweroute 13 december 2005		
19	Verslag van onderhandelingen MOU (op 7 december 2005) nr. VII	14-12-2005	Ministerie V&W, DGTL
20	Verslag van onderhandelingen MOU (op 25 november 2005) nr. VI	28-11-2005	Ministerie V&W, DGTL
21	Verslag van onderhandelingen MOU (op 21 november 2005) nr. V	24-11-2005	Ministerie V&W, DGTL
22	Verslag van onderhandelingen MOU (op 16 november 2005) nr. IV	18-11-2005	Ministerie V&W, DGTL
23	Verslag van onderhandelingen MOU (op 9 november 2005) nr. III	11-11-2005	Ministerie V&W, DGTL
24	Verslag van onderhandelingen MOU (op 3 november 2005) nr. 2	7-11-2005	Ministerie V&W, DGTL
25	Verslag van onderhandelingen MOU (op 27 oktober 2005) nr. 1	28-10-2005	Ministerie V&W, DGTL
26	Voorlopige tussenstand budgettaire consequenties BR afspraken, de gevolgen voor de begroting	13-1-2005	
27	Brief aan Directeur Generaal Transport en Luchtvaart, onderwerp: Risicoprofiel MOU Betuweroute	16-1-2006	Ministerie V&W, HDFMC
28	Kosten ProRail Beheerplan/Kosten GTRC MOU		
29	Memo aan Bert Klerk en Roel in 't Veld, onderwerp: Aanvullingen brief Minister aan Kamer	25-1-2006	ProRail
30	Memo aan Audit Committee, onderwerp: Risico-inschatting Business case Betuweroute	5-12-2005	ProRail
31	Memo aan Audit Committee, onderwerp: Risico-inschatting Business case Betuweroute,	26-10-2005	ProRail
32	Mail van Peter Brockhoff, onderwerp: Betuweroute bandbreedtes	14-2-2006	ProRail
33	Cijfers BUCA November 2004	15-2-2006	ProRail
34	Mail van Hans-Willem Vroon, onderwerp: Gegevens GTRC en andere info (deel 2)	14-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
35	Mail van Hans-Willem Vroon, onderwerp: Gegevens GTRC en andere info (deel 1)	14-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
36	Brief aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat DGTL tav M. Zeeman, onderwerp: Verantwoording transmissieplan 2005	9-12-2005	ProRail
37	Brief aan ProRail tav dhr. B.J. Klerk, onderwerp: Subsidiebeschikking inzake Plan Transmissie Betuweroute 2004 en 2005	5-7-2005	Ministerie V&W

38	Brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal	10-2-2006	ProRail
39	Brief aan de directeur Generaal Transport en Luchtvaart, onderwerp: Voortgang exploitatiekosten Betuweroute 2004-2007	2-1-2006	ProRail
40	Exploitatiekosten Betuweroute; onderzoek naar de kosten over de periode 2007-2022 met doorkijk naar 2037 versie 23.0	10-jan-05	ProRail/AKI-Havenbedrijf Rotterdam
41	Memo aan Horvat, onderwerp: Bandbreedtes kosten en risico's Betuweroute (drie versies)	26-feb-06	Peter Brockhoff (ProRail)
42	Afpelverhaal Peter Brockhoff		Peter Brockhoff (ProRail)
43	Bevindingen Feitenonderzoek HDFMC dd 9 februari 2006	10-2-2006	Ministerie V&W, HDFMC
44	Hoofdrapport Business case exploitatie Betuweroute versie 1.0	29-11-2004	Havenbedrijf Rotterdam N.V. en ProRail
45	Rapport Quick scan overdrachtproducten exploitatie Betuweroute versie 2.8	4-11-2005	AEA Technology Rail BV
46	Addendum 2006 Plan Transmissie Betuweroute versie 0.3 (ontvangen 20-2-2006, van P. Brockhoff)	dec-05	ProRail
47	Kosten organisatie_jv emplacementen		ProRail
48	Data brief RvC Minister inzake reactie op brief TK		ProRail
49	Vergelijkingstaatje		ProRail
50	Kosten ProRail concessie		ProRail
51	Mail van Lars Lierop aan Peter Brockhoff, onderwerp: Memo + cijferopstelling	25-1-2006	ProRail
52	Beheerplan en Betuweroute aansluiting	14-2-2006	ProRail
53	Audit lijst	14-2-2006	ProRail
54	Mail van Martin Dorsman (DGTL) aan Max van Asch van Wijck (TowRail), onderwerp: cijferopstelling kostenvergelijking beheer ProRail-GTRC/ProRail	16-2-2006	Ministerie V&W DGTL
55	Toeleidende Baanvakken		TowRail
56	Nadere toelichting besparing emplacementen		TowRail
57	GTRC: Development of a fundable commercial proposition, focus on commercial and financial activities		TowRail?
58	Confidential proposal to GTRC, work fee for the period 1 january to 31 december 2006	20-2-2006	Babcock & Brown TowRail
59	Twee recente ontwikkelingen van Babcock_Brown	2-2-2006	TowRail
60	Aanloopkosten in het eerste jaar		TowRail
61	Mail aan BK en BS, onderwerp: RE: antwoord vragen met bijlages 1-6	20-2-2006	TowRail
62	Mail van Peter Brockhoff aan Jeroen in 't Veld, onderwerp: Audit Horvat Betuweroute	20-2-2006	ProRail
63	Productieplan 2006 & 2007 (versie 03/06/05) Betuweroute Exploitatie		ProRail
64	Productieplan 2006 kaders PLO/PAL sessie versus vragen 03-10/0605		ProRail
65	Mail aan BK en BS, onderwerp: antwoord vragen met bijlages 1-6	19-2-2006	TowRail
66	Brief aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat tav dhr.drs. A. van Altena, betreft: Resultaat audit exploitatiekosten Betuweroute 2004-2007	30-3-2004	LREHC
67	Taakverdeling Green Tulip Railway Company - ProRail		Ministerie V&W
68	Aantekeningen Kick off bespreking d.d. 10 februari 2006, Verkeer en Waterstaat & LREHC	10-2-2006	LREHC
69	Aantekeningen bespreking scope en achtergrond d.d. 13 februari 2006, Verkeer en Waterstaat & LREHC	13-2-2006	LREHC
70	Aantekeningen bespreking bij ProRail d.d. 14 februari 2006, ProRail en LREHC	14-2-2006	LREHC
71	Aantekeningen bespreking bij TowRail d.d. 16 februari 2006, TowRail en LREHC	16-2-2006	LREHC
72	Aantekeningen bespreking bij ProRail d.d. 20 februari 2006, ProRail en LREHC	20-2-2006	LREHC
73	Map 2, 4 en map "projectdossier" van BC-BR		ProRail
74	Opdracht (aan dhr. Maljers) verbreed onderzoek naar MoU afspraken	22-2-2006	Ministerie V&W
75	Inschatting onderhoudskosten BBV BR versie 2		Prorail
76	Mailwisseling P. Brockhoff en W. Lansbergen	21-2-2006	Prorail
77	Bijlage "getallen overzicht.xls" bij Mailwisseling (76)	21-2-2006	Prorail
78	Mail BK aan J. in 't Veld, RE: Audit Horvat betuweroute	22-2-2006	LREHC
79	Mail BS aan P. Brockhoff, RE: opdracht	22-2-2006	LREHC

80	Mail BS aan P. Brockhoff, RE: Audit BR	22-2-2006	LREHC
81	Mail P. Brockhoff aan BS, RE: opdracht	21-2-2006	ProRail
82	Additionele vragen Horvat, CONCEPT	21-2-2006	ProRail
83	Mail M. van Asch aan BK, RE: Verzoek ontvangst auditplan	21-2-2006	TowRail
84	Mail BK aan M. van Asch, RE: Verzoek ontvangst auditplan	21-2-2006	LREHC
85	Mail BS aan P. Brockhoff en W. Lansbergen, RE: Audit BR	21-2-2006	LREHC
86	Mail P. Brockhoff aan BS en BK, Betuweroute: F + Y in beheerplan (concept)	21-2-2006	ProRail
87	bhp en br aansluiting v4.xls	21-2-2006	ProRail
88	Mail P. Brockhoff aan BS en W. Lansbergen, RE: Audit BR	21-2-2006	ProRail
89	Document v Towrail met antwoord op email d.d. 21-2-2006 + aanvullende opmerkingen	21-2-2006	TowRail
90	Mail J. Dings (namens M. van Asch) aan BS en BK, Verzoek ontvangst auditplan	21-2-2006	TowRail
91	Mail BK aan P. Brockhoff, geen onderwerp	21-2-2006	LREHC
92	Mail BS aan P. Brockhoff, opstalaansprakelijkheid	21-2-2206	LREHC
93	Mail BK aan M. van Asch van Wijck en BS	21-2-2006	LREHC
94	Mail BS aan P. Brockhoff, RE: Audit BR: Onderbouwing BR in productieplan + addendum TMBR	21-2-2006	LREHC
95	Mail BK aan P. Brockhoff, vragen en opmerkingen naar aanleiding van het TowRail gesprek	21-2-2006	LREHC
96	Mail BS aan P. Brockhoff, opdracht	21-2-2006	LREHC
97	Mail BS aan W. Lansbergen, RE: Audit BR	21-2-2006	LREHC
98	Mail W. Lansbergen aan BS, RE: Audit BR	21-2-2006	ProRail
99	Mail BS aan W. Lansbergen, RE: Audit BR	20-2-2006	LREHC
100	Mail BK aan P. Brockhoff, RE: Beeindigen beheer havenspoorlijn	20-2-2006	LREHC
101	Kosten overdracht beheer en beheer informatie CONCEPT	20-2-2006	ProRail
102	Mail P. Brockhoff aan J. in 't Veld, Audit Horvat betuweroute	20-2-2006	ProRail
103	Mail M. van Asch aan BS en BK, RE: Antwoord vragen met bijlages 1 - 6	20-2-2006	TowRail
104	Voortgangsrapportage exploitatiekosten Betuweroute 2004 - 2007	22-2-2006	ProRail
105	Mail M. van Asch aan BS en BK. RE: verzoek ontvangst audit plan.	21-2-2006	TowRail
106	Mail Willem Lansbergen. Aan BS. RE: vernieuwing	22-2-2006	ProRail
107	(Onderdeel v. doc's AV)	?	Prorail ?
108	Betuweroute-in-Bedrijf. Audit committee Prorail. (presentatie)	2-11-2005	Ernst & Young
109	Vraagstelling AC, En voorstel totstandkoming Buca. (presentatie)	28-10-2005	Ernst & Young
110	Vergelijking. Concept, definitief volgt in bandbreedtes document.	23-2-2006	ProRail
111	Mailwisseling tussen BS en Wilem Lansbergen,. Betreft: vernieuwing.	22-2-2006	LREHC
112	Mail van BS aan Peter Brockhoff. Betreft: Transmissie	22-2-2006	LREHC
113	Mail van BS aan Peter Brockhoff. Betreft: Transmissie	22-2-2006	LREHC
114	Mail van BS aan Wilem Lansbergen,. Betreft: vernieuwing.	22-2-2006	LREHC
115	Mail BS aan Eric Kemperman. Betreft: Gespek Gisteravond.	23-2-2006	LREHC
116	Mail RE: Audit BR. + document: Deel bevindingen_versie 22 februari 2006_versie 3.doc	22-2-2006	LREHC
117	Mail van Jeroen Intveld aan BS en Peter brockhoff. Betreft: RE: Audit Horvat Betuweroute	22-2-2006	namens ProRail
118	Mail van Jeroen Intveld aan BS en Peter brockhoff. Betreft: RE: Audit Horvat Betuweroute	22-2-2006	namens ProRail
119	Mail van Max van Asch van Wijck aan BS, BK. Betreft: Voicemail.	22-2-2006	TowRail
120	Mail: Peter Brockhoff: Betuweroute: laatste stand van zaken. EXCL bijlage!	22-2-2006	ProRail
121	Mail Peter Brockhoff aan BS. Re: Transmissie	22-2-2006	ProRail
122	Mail Peter Brockhoff aan Bk. RE: calamiteitenkosten	22-2-2006	ProRail
123	Mail Peter Brockhoff aan Bk en Jeroen intveld. RE: Audit Horvat betuweroute	22-2-2006	ProRail

124	Mail Peter Brockhoff aan Bk en Jeroen intveld. RE: Audit Horvat betuweroute	22-2-2006	ProRail
125	Mail Peter Brockhoff aan Bk en BS. RE: foutje?	23-2-2006	ProRail
126	Mail BK aan Peter Brockhoff. RE: calamiteitenkosten.	22-2-2006	LREHC
127	Mail van BK aan Jeroen Intveld en Peter Brockhoff. RE: Audit Horvat Betuweroute.	22-2-2006	LREHC
128	Mail van BK aan Peter Brockhoff.. Betreft: Foutje	23-2-2006	LREHC
129	Mail van BK aan Peter Brockhoff. RE: Audit Horvat Betuweroute.	22-2-2006	LREHC
130	Mail van BK aan BS en Eric Kemperman. Betreft financieringskosten.	23-2-2006	LREHC
131	Mail van Jenny Dings aan BK. Betreft Kostenberekening Betuweroute. Inclusief Bijlage	23-2-2006	TowRail
132	Mail van henk Spoelman aan BK. Betreft: Kostenraming BR.	23-2-2006	TowRail
133	Bijlage bij Doc's voor AC	?	Prorail?
134	Mail van Peter Brockhoff. Aan BK. Betreft betuweroute: Financial Model Consortium. Bijlage= digitaal	23-2-2006	ProRail
135	Mailwisseling BS, BK en Eric Kemperman. Betreft: FW: Vragen Horvat.	23-2-2006	LREHC
136	Mail BS en Eric Kemperman. Betreft: Gesprek gisteravond.	23-2-2006	LREHC
137	Mail BK aan Henk Spoelman. Betreft: FW: Kostenberekening Betuweroute	23-2-2006	LREHC
138	Mail van Henk Spoelman aan BK. Betreft: RE: Kostenberekening Betuweroute	23-2-2006	TowRail
139	Mail BK aan Henk Spoelman. Betreft: RE: Kostenberekening Betuweroute	23-2-2006	LREHC
140	Mail Henk Spoelman aan BK Betreft: RE: Kostenberekening Betuweroute	23-2-2006	TowRail
141	Mail Henk Spoelman aan BK Betreft: RE: Kostenberekening Betuweroute	23-2-2006	TowRail
142	Mail van Peter Brockhoff aan BS. Betreft: Betuweroute: Protaal+zettingen	23-2-2006	ProRail
143	toeleidende Baanvakken	5-12-2005	namens TowRail
140	Mail Henk Spoelman aan BK Betreft: RE: Kostenberekening Betuweroute	23-2-2006	TowRail
141	Mail Henk Spoelman aan BK Betreft: RE: Kostenberekening Betuweroute	23-2-2006	TowRail
142	Mail van Peter Brockhoff aan BS. Betreft: Betuweroute: Protaal+zettingen	23-2-2006	ProRail
143	Concept Project initiatie document; Operationele Exploitatie en Beheersorganisatie Betuweroute	5-12-2005	namens TowRail
144	Mail van Peter Brockhoff aan BS. Betreft: Betuweroute: FW: Zettingen BR	23-2-2006	ProRail
145	Mail van M. Van Asch van Wijck (TowRail) aan BS, BK e.a.. Betreft: RE: financieringskosten	23-2-2006	TowRail
147	Mail van Peter Brockhoff aan BK en prorail. Betreft: Betuweroute: Bandbreedte Memo: Finale en definitieve versie	26-2-2006	ProRail
148	Mail van Peter Brockhoff aan BK. Betreft: Concept reactie Betuweroute	26-2-2006	ProRail
149	Mail van Jeroen intveld aan BK, BS en peter Brockhoff. Betreft: Concept Rapportage	26-2-2006	namens ProRail
150	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK, BS, Jolanda Poots en Eric Kemperman. Betreft: RE: 1e concept voor hoor en wederhoor	26-2-2006 12,44u	TowRail
151	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK. Betreft: RE: 1e concept voor hoor en wederhoor	26-2-2006 10,06u	TowRail
152	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK. Betreft: Reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 12,42u	TowRail
153	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK. Betreft: RE: Reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 13,18u	TowRail
154	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK. Betreft: RE: Reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 14,02u	TowRail
155	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK. Betreft: RE: Reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 14,17u	TowRail
156	Mail van M. Dorsman aan BK. Betreft: Re: Reactie TowRail op eerste concept	27-2-2006 14,20u	Ministerie V&W, DGTL
157	Mail van M. Dorsman aan BK. Betreft: Re: Reactie TowRail op eerste concept	27-2-2006 14,26u	Ministerie V&W, DGTL
158	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK, Martin Dorsman en Peter Brockhoff. Betreft: RE: VL emplacementen maar meer het PROCES	28-2-2006	TowRail
159	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK en Peter Brockhoff. Betreft: RE: VL emplacementen	27-2-2006 15,30u	TowRail
160	Mail van M. Dorsman aan BK, M. van Asch van Wijck en P. Brockhoff. Betreft: Re: VL Emplacementen	27-2-2006 15,38u	Ministerie V&W, DGTL

161	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK, M. Dorsman en Peter Brockhoff. Betreft:RE: VL emplacementsen	27-2-2006 15,43u	TowRail
162	Mail van P. Brockhoff aan BK, M. Dorsman en M. van Asch. Betreft: RE: VL Emplacementsen	27-2-2006 16,361u	ProRail
163	Mail van M. Dorsman aan BK, M. van Asch van Wijck en P. Brockhoff. Betreft: Re: VL Emplacementsen	27-2-2006 16,51u	Ministerie V&W, DGTL
164	Mail van P. Brockhoff aan BK. Betreft: RE: VL Emplacementsen	27-2-2006 16,58u	ProRail
165	Mail van M. Dorsman aan BK, ea. Betreft: Bespreking concept rapport Horvat dinsdag 28-2 13,00u	27-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
166	Mail van Max van Asch van Wijck aan BK, M. Dorsman en Peter Brockhoff. Betreft:RE: VL emplacementsen	27-2-2006 22,23u	TowRail
167	Mail van M. Dorsman aan BK, ea. Betreft: eerste concept rapport Horvat naar audit kosten beheersprocessen BR	28-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
168	Mail van H. Spoelman aan BK. Betreft: kosten Prorail	28-2-2006	TowRail
169	Mail van M. Dorsman aan BK, ea. Betreft: RE: Contact	27-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
170	Mail van P. Brockhoff aan BK. Betreft: RE: VL Emplacementsen	28-2-2006	ProRail
171	Mail van M. van Asch van Wijck aan BK. Betreft RE: VL Emplacementsen	28-2-2006 12,03u	TowRail
172	Mail van P. Brockhoff aan BK. Betreft: RE: VL Emplacementsen	28-2-2006 13,56u	ProRail
173	Mail van H. Spoelman aan BK. Betreft: RE: VL emplacementsen	28-2-2006 14,33u	TowRail
174	Mail van H. Spoelman aan BK. Betreft: RE: VL emplacementsen	28-2-2006 14,37u	TowRail
175	Mail van H. Spoelman aan BK. Betreft: Geschiedenis van de besparing van emplacementsen	28-2-2006	TowRail
176	Mail van M. Dorsman aan BK, ea. Betreft: RE: VL Emplacementsen	28-2-2006 15,46u	Ministerie V&W, DGTL
177	Mail van M. Dorsman aan BK. Betreft: Onderhandelingsprotocol	28-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
178	Mail van M. Dorsman aan BK. Betreft: FW: concept rapport Horvat	28-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
179	Mail van M. Dorsman aan BK. Betreft: FW: uitkomsten rapport Horvat	28-2-2006	Ministerie V&W, DGTL
180	Mail van P. Brockhoff aan BK. Betreft: RE: Betuweroute: collegiale aanvulling en procesafsprake	28-2-2006	ProRail
181	policy research corporation: analyse efficiency besparing, handouts	24-11-2005	?
182	vragen van horvat, beantwoord door P. Brockhoff	1-3-2006	ProRail
183	Mail van P. Brockhoff aan BK. Betreft: Betuweroute Audit RE: Telefoongesprek d.d. 1 maart 2006	1-3-2006	ProRail
184	Audit Horvat Uitsplitsing Organisatiekosten (Integraal dus IM+VL+CM)	2-3-2006	
185	Volumes	28-2-2006	
186	Actiepunten Prorail/HBR werkgroep kosten en risico's	28-2-2006	Prorail/HBR
187	Overzicht kosten uit presentatie 24-8-2005 na consortium	28-2-2006	
188	Als kijfhoek niet integraal gerund wordt door spv heb je nodig:		ProRail
189	Mail van BK aan M. Dorsman. Betreft: RE: onderhandelingsprotocol	28-2-2006	LREHC
190	Mail van M. van Asch van Wijck aan BK en BS. Betreft RE: VL Emplacementsen	2-3-2006 8,25u	TowRail
191	Mail van H. Spoelman aan BK en BS. Betreft: Emplacementsen	2-3-2006	TowRail
192	Mail van M. van Asch van Wijck aan BK. Betreft RE: vervolg	1-3-2006	TowRail
193	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck. Betreft: RE: 1e concept voor hoor en wederhoor	27-2-2006 9,24u	LREHC
194	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck. Betreft: RE: 1e concept voor hoor en wederhoor	27-2-2006 10,09u	LREHC
195	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck. Betreft: RE: reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 13,11u	LREHC
196	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck. Betreft: RE: reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 13,50u	LREHC
197	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck ea.. Betreft: RE: reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 14,07u	LREHC
198	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck. Betreft: FW: VL Emplacementsen	27-2-2006 17,26u	LREHC
199	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck. Betreft: Vervolg	28-2-2006	LREHC

200	Mail van BK aan J. Intveld en P. Brockhoff. Betreft: RE: Concept rapportage	27-2-2006	LREHC
201	Mail van BK aan J. Intveld en P. Brockhoff. Betreft: RE: VL Emplacementen	27-2-2006 16,06u	LREHC
202	Mail van BK aan M. Dorsman. Betreft: RE: Reactie Towrail op eerste concept	27-2-2006 14,23u	LREHC
203	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck. Betreft: RE VL Emplacementen	27-2-2006 15,12u	LREHC
204	Mail van BK aan M. van Asch van Wijck es.. Betreft: RE VL Emplacementen maar meer het PROCES	28-2-2006 16,45u	LREHC
205	Mail van BK aan P. Brockhoff. Betreft: telefoongesprek d.d. 1 maart 2006	1-3-2006	LREHC
206	Mail van BK aan P. Brockhoff. Betreft: bij voorgaande e-mail	27-2-2006	LREHC
207	Mail van BK aan P. Brockhoff. Betreft: Reactie Prorail	27-2-2006	LREHC

Bijlage C Onderbouwende bevindingen

Opgemerkt wordt dat voor het overzicht de nummering is aangehouden van het "bandbreedte document" van ProRail [041] versie d.d. 23 februari 2006 ontvangen.

Per post is de onderstaande indeling aangehouden:

Nummer post in [041]	Omschrijving Post	Ingeschat bedrag in V&W sheet + (Prijspeil)	Ingeschat bedrag door ProRail + (Prijspeil) + [Bandbreedte]
Scope	Omschrijving veelal afgeleid uit document "Overzicht bandbreedtes en waarden van kosten en risico's " [041].		
ProRail	Inschatting van de kosten zoals door ProRail opgesteld. Deze inschatting is veelal afgeleid uit het document document "Overzicht bandbreedtes en waarden van kosten en risico's " [041].		
TowRail	Indien door TowRail opmerkingen zijn gemaakt over deze post staan deze opmerkingen in dit vak.		
Overweging	- Puntsgewijs overzicht van (i) de overwegingen van LREHC ten aanzien van de inschatting van de post en (ii) de samenvattende conclusie		
Conclusie	Soort post	Inschatting LREHC (prijspeil)	Bandbreedte

1	Kosten Betuweroute Beheerplan 2006	€ 135,5 (p.p. 2005)	€ 136,5 (p.p. 2005) [135,5-139,4]
Scope	Dit betreft het beheer van de Betuweroute conform de reguliere concessievariant van ProRail.		
ProRail	<p>ProRail heeft d.d. 21-2-2006 aangegeven dat in de totale uitsnede van het Beheerplan van ProRail voor de Betuweroute (€ 136,5 mio) een fout gemaakt is waardoor de kosten van voor de periode 2008-2011 met € 4 mio onderschat zijn [086]. Vervolgens is op 22-2-2006 aangegeven dat de totale doorsnede sluit op € 136, 5 mio [120].</p> <p>Bij het onderzoeken van de onderleggers in het beheerplan bleek dat er in de opgave vanuit B&I niet van de laatste inzichten gebruik is gemaakt. Voor de opgave van de kosten BR is in de periode 2008-2011 met een conceptversie gewerkt van de gegevens die onder de BuCa HBR/ProRail liggen. Hierdoor wijken de cijfers voor alle onderbouwingen iets af. Het totaal aan kosten binnen de scope van de BR (inclusief F+Y) komt hiermee op 136,5 in plaats van 135,5. Tevens zijn enkele posten onderling verschoven.</p>		
TowRail	-		
Overweging	De exacte uitsplitsing ten opzichte van de reguliere concessie kon in de korte doorlooptijd van de audit niet ter beschikking gesteld worden en niet getoetst worden. LREHC hanteert een betrouwbaarheid van het door ProRail gehanteerde getal van 10%, mede om onzekerheden in de scope en bijbehorende kosten (bijvoorbeeld onderhoudskosten van TTI en ETCS) te kunnen opvangen.		
Conclusie	Kostenpost	€ 136,5 (p.p. 2005)	+/- 10 %

2	Correctie vernieuwing	€ 28,6 (p.p. divers)	€ 27,4 (p.p. 2005) [25-28,6]
Scope	Dit betreft de directe kosten voor vernieuwing op de Betuweroute, met name de Havenspoorlijn en voor een deel de emplacements Feyenoord en IJsselmonde. Voor het A15-trace is in deze periode geen vernieuwing voorzien [041].		
ProRail	ProRail: € 25 mio [25,0 – 28,6 mio] In het beheerplan is voor 2007 het actuele cijfer van het productieplan opgenomen en voor de periode 2008-2011 de cijfers van de BuCa HBR/ProRail, gebaseerd op het kostendocument van ProRail/AKI. Het totaal is €27.4mio (Prijspeil 2005) [041].		
TowRail	-		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> 1. Artikel 16.1 van MOU Staat – ProRail stelt dat de Staat aan ProRail opdracht geeft tot het voorbereiden en uitvoeren van vernieuwingen van infrastructuur behorende tot de Betuweroute [002]. Vernieuwing valt daarmee buiten de GTRC scope en is terecht als correctie op het Beheerplan opgenomen. 2. De vernieuwingskosten voor 2007 zijn geraamd in het Productieplan van ProRail voor € 7.67 mio (p.p. 2004). Dit is onderbouwd met concrete projecten voor bovenbouwvernieuwing (circa 30 projecten). Dergelijke ramingen voor vernieuwing hebben over het algemeen een betrouwbaarheid van 15%. Dit betreft € 7,82 mio (p.p. 2005) 3. De bovenbouwvernieuwingskosten voor 2008 – 2011 zijn gebaseerd op de Businesscase Exploitatie Betuweroute die als input heeft gehanteerd het kostendocument van ProRail/AKI van eind 2004 (p.p. 2003) [044, 073]. Deze vernieuwingskosten zijn voor deze ‘eerste periode’ voor de Havenspoorlijn niet afhankelijk van het gebruik. Deze kostentoedeling is traceerbaar naar respectievelijk Havenspoorlijn, Feijenoord/IJsselmonde en Emplacementen en sluit voor bovenbouwvernieuwing op € 16,03 mio (p.p. 2005). Dit bedrag wijkt af van het eerder genoemde bedrag als gevolg van een prijsspeilcorrectie terug naar 2005. Deze kosten zijn gebaseerd op een kentallenaanpak op basis van tonnage en leeftijd en hebben een verwachte betrouwbaarheid van 40% [106]. 4. De overige vernieuwing is geraamd op € 4,44 mio (p.p. 2005). Deze kosten voor vernieuwing (normaliter stations, bovenleiding of bruggen) zijn niet traceerbaar (bovenleiding is net vernieuwd, stations zijn niet aanwezig en vernieuwing bruggen niet voorzien (Calandbrug is separaat budget in 2006)). Dit geeft een lage betrouwbaarheid van dit getal, mogelijk tot +/- 100%. 5. Dit maakt een totaal van circa € 28,3 mio (16,03 mio + 7,82 mio + 4,44 mio) met een gemiddelde betrouwbaarheid van 40% (p.p. 2005). 		
Conclusie	Kostenpost	€ 28,3 (p.p. 2005)	+/- 40%

3.1 (2* in [041])	Management bovenbouwvernieuwing	€ 4,5	€ 4,9 (p.p. 2005) [4,5-5,1]
Scope	Het management van bovenbouwvernieuwing omvat het opstellen en uitvoeren van vernieuwingsplannen. Dit omvat opstellen vernieuwingsplannen, uitwerken bestekken, inplannen, aanbesteden, toezicht/controlle op uitvoering en administratie rond het uitbesteed werk van vernieuwing. De vernieuwing zelf wordt uitgevoerd door een aannemer maar het management wordt door de eigen organisatie gedaan in de vorm van kleine projecten [041].		
ProRail	Binnen het beheerplan zijn deze kosten opgenomen in de organisatie die toegewezen is aan de Betuweroute. De schatting van het deel van de totale organisatie dat zich met vernieuwing bezig houdt is op basis van het gemiddelde AK-% dat op kleine projecten gebruikelijk is, namelijk 18% (in de nieuwe AK-systematiek die met V&W is afgesproken geldt voor kleine aanlegprojecten tot €10mio zelfs 24% en in de categorie € 10-100 mio 17%). De totale organisatie van de betuweroute is in het beheerplan €5mio op een totaal van uitbesteed werk van €25mio, dus 20%, waarmee dit ook aannemelijk gemaakt kan worden. Binnen het uitbesteed werk zit natuurlijk ook KO&beheer met minder organisatie maar wel ook treindienstleiding etc met minder uitbesteed werk. 18% van de vernieuwing is €4.9mio [4.5-5.1].		
TowRail	De management kosten voor derdenwerken zijn bij ProRail gebruikelijk 3%, waardoor deze post te hoog is. Daarnaast ontstaan hier snijverliezen met kosten bij GTRC als gevolg van het vereiste operationele overleg tussen ProRail en GTRC over de gevolgen van de vernieuwing voor de operationele beschikbaarheid van het spoor (onderhoudsrooster). Hierbij zal GTRC trachten de planning van de werkzaamheden dusdanig te beïnvloeden om de effecten op de treindienst te minimaliseren [071].		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> 1. LREHC verwacht dat 18% van de gehanteerde kosten voor vernieuwing realistisch is. De betrouwbaarheid is 50%. 2. Daarnaast zijn nog apparaatskosten voor het Beheer & Onderhoud van de twee emplacementen benodigd: dit betreft 18% van € 3,75 mio. 3. Het totaal is daarmee circa € 5,8 mio (18% van 28,3 + 3,75). 		
Conclusie	Kostenpost	€ 5,8 (p.p. 2005)	+/- 50%

3.2 (2* in [041])	Correctie Beheer Emplacementen	€ 6,6 (p.p. 2004)	€ 5,1 (p.p. 2005) [3,2-6,6]																																																												
Scope	Dit betreft het Beheer & Onderhoud van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde exclusief vernieuwing. Dit omvat het Klein en Groot onderhoud en het Beheer.																																																														
ProRail	ProRail heeft in de uitsnede van het beheerplan rekening gehouden met de scope inclusief F+IJ behalve in 2007 maar zonder Kijfhoek. Het aandeel van F+IJ in de €136.5 mio uit het Beheerplan is in 2007 €0 (uit productieplan) en voor 2008-2011 €3.2mio (uit BuCa HBR/ProRail) dus totaal €3.2mio. In de totale uitsnede van het Beheerplan is echter een fout gemaakt waardoor de kosten van voor de periode 2008-2011 met € 4 mio onderschat zijn. Als deze fout gecorrigeerd wordt nemen ook de kosten voor F+Y met €1.9 mio toe [041].																																																														
TowRail	-																																																														
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> Artikel 5.1 van MOU Staat – ProRail stelt dat de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde niet tot de scope van de Betuweroute behoren [002]. Het beheer & onderhoud van deze emplacementen valt daarmee buiten de GTRC-scope en is terecht als correctie op het Beheerplan opgenomen. De huidige raming van ProRail sluit op € 5,1 mio (p.p. 2005). Deze is binnen de doorlooptijd van deze audit niet nader te onderbouwen. Volgens het Productieplan van ProRail/IM zijn de kosten voor F+IJ in 2007 ondergebracht bij Regio Randstad Zuid en niet bij de Betuweroute. Dit is niet correct voor de werkelijke kosten, maar maakt wel dat de correctie van het Beheerplan voor de Betuweroute tot € 5,1 mio beperkt blijft. De werkelijke kosten zijn echter € 6,38 mio (zie onderstaand overzicht). LREHC vindt opvallend dat sprake is van € 0,5 mio organisatiekosten op de € 1,27 mio per jaar. ProRail heeft aangegeven dat de betreffende organisatiekosten de kosten van Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement betreffen; deze behoren echter conform de MoU tot de scope van GTRC en dienen dus niet gecorrigeerd te worden. De apparaatskosten voor deze post zijn meegenomen bij het management bovenbouwvernieuwing (19%). Dit maakt een totaal van circa € 3 mio (5,11 – 2,0; dit laatste bedrag heeft een wisselend prijspeil)) met een gemiddelde betrouwbaarheid van 25% (p.p. 2005). De totale kosten voor de Betuweroute betreffen € 3,75 mio (€ 6,38 mio – € 2,5 mio) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Kosten F+Y in Buca (pp 2003)</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Beheer</td> <td>0,07</td> <td>0,07</td> <td>0,07</td> <td>0,07</td> <td>0,07</td> </tr> <tr> <td>KO</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>GO</td> <td>0,08</td> <td>0,08</td> <td>0,08</td> <td>0,08</td> <td>0,08</td> </tr> <tr> <td>Specifiek</td> <td>0,01</td> <td>0,01</td> <td>0,01</td> <td>0,01</td> <td>0,01</td> </tr> <tr> <td>Organisatiekosten</td> <td>0,50</td> <td>0,50</td> <td>0,50</td> <td>0,50</td> <td>0,50</td> </tr> <tr> <td>Totale Kosten (reëel)</td> <td>1,25</td> <td>1,25</td> <td>1,25</td> <td>1,26</td> <td>1,26</td> </tr> <tr> <td>In prijspeil 2005</td> <td>1,27</td> <td>1,27</td> <td>1,28</td> <td>1,28</td> <td>1,28</td> </tr> <tr> <td>Totale kosten (p.p. 2005)</td> <td colspan="5">6,38 (2007 - 2011)</td> </tr> <tr> <td>Totale kosten (p.p. 2005)</td> <td colspan="5">5,11 (2008 - 2011)</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Bron: bhp en br aansluiting v4.xls</i></p>			Kosten F+Y in Buca (pp 2003)	2007	2008	2009	2010	2011	Beheer	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	KO	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	GO	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	Specifiek	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	Organisatiekosten	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	Totale Kosten (reëel)	1,25	1,25	1,25	1,26	1,26	In prijspeil 2005	1,27	1,27	1,28	1,28	1,28	Totale kosten (p.p. 2005)	6,38 (2007 - 2011)					Totale kosten (p.p. 2005)	5,11 (2008 - 2011)				
Kosten F+Y in Buca (pp 2003)	2007	2008	2009	2010	2011																																																										
Beheer	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07																																																										
KO	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60																																																										
GO	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08																																																										
Specifiek	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01																																																										
Organisatiekosten	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50																																																										
Totale Kosten (reëel)	1,25	1,25	1,25	1,26	1,26																																																										
In prijspeil 2005	1,27	1,27	1,28	1,28	1,28																																																										
Totale kosten (p.p. 2005)	6,38 (2007 - 2011)																																																														
Totale kosten (p.p. 2005)	5,11 (2008 - 2011)																																																														
Conclusie	Correctie Beheerplan	€ 3,0 (p.p. 2005)	+/- 25%																																																												
	Totale kosten BR	€ 3,75 (p.p. 2005)	+/- 25%																																																												

4 en 12 deel 1	Correctie Risicoaansprakelijkheid	€ 3,5 (p.p. 2007)	€ 1,8 (p.p. 2005) [0,5-5,8]
Scope	<p>Dit betreft de waarde van de vrijwaring van financiële gevolgen van opstalaansprakelijkheid, gebaseerd op een verzekeringspremie en kosten in verband met aansprakelijkheid in het eigen risico deel (vergoedingen aan derden onder de eigenrisico grens en vooral advocaatkosten) [041].</p> <p>LREHC maakt hierbij onderscheid in drie delen voor de risicoaansprakelijkheid:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De risicoaansprakelijkheid tot aan de Bagatelgrens van € 10.000. 2. De risicoaansprakelijkheid tot aan de grens van € 10 mio. 3. De risicoaansprakelijkheid boven de grens van € 10 mio. 		
ProRail	<p>ProRail kent voor de risicoaansprakelijkheid alleen de bovengenoemde delen 2 en 3 en heeft als 'grote organisatie' alleen een verzekering voor schades boven € 10 mio.</p> <p>Opstalaansprakelijkheid (kosten ProRail) 1,8 [0,5-5,8]</p> <p>Beheerplan: Kosten en verzekeringspremie zaten binnen de verzekeringsstrategie van de BuCa en binnen het beheerplan. Kosten van de verzekering is afhankelijk van hoe het wordt bekeken.</p> <p>De kosten van 5% extra premie als uitbreiding (met 5% meer spoor zie ook andere posten) van de ProRailpolis van €2.2 mio betekent een premie van € 0,1 mio per jaar.</p> <p>De totale premie toegerekend aan de Betuweroute is dan 7.3% van het totaal (€0.16 mio per jaar). Over 5 jaar is dat € 0,8 mio [0,5-0,8]</p> <p>(Ook bij de HSL moet ProRail zich indekken voor claims rond de infrastructuur als systeemverantwoordelijke en beheerder.)</p> <p>De kosten onder het eigen risico (vergoedingen aan derden onder de € 10 mio en vooral advocaatkosten) bedragen tussen €0 en €1mio met gekozen waarde van €0,2 mio, oftewel €1mio over 5 jaar.</p> <p>Het totaal aan kosten ivm opstalaansprakelijkheid van ProRail is dan €1,8mio over 5 jaar [0,5-5,8]</p> <p>Consortium: Expliciet zijn de financiële gevolgen bij de staat gelegd dus geen kosten opgenomen.</p>		
TowRail	<p>GTRC kent voor de risicoaansprakelijkheid alleen de bovengenoemde delen 1 en 2 en heeft als 'kleine organisatie' alleen een verzekering voor schades onder € 10.000.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De kosten voor de 'algemene aansprakelijkheid' (WA) tot € 10.000 maken onderdeel uit van de kosten van GTRC conform de getekende MoU. De polisvoorwaarden zijn nog niet bekend bij GTRC en het hiervoor gereserveerde bedrag bij GTRC zal voldoende moeten zijn (is wel krap; eventuele meerkosten is risico GTRC en niet voor de Staat). 2. GTRC wordt gevrijwaard vanaf een bepaald bedrag (€ 10.000 artikel 27.8 MoU). 3. De opstalaansprakelijkheid (conform Spoorwegwet artikel 16, lid 5) ligt zowel voor GTRC als voor ProRail volledig bij de Staat; dit is daarmee niet onderscheidend voor beide varianten (zie ook bijlage 1, ad 2 van de MoU). 4. Tot slot is van belang dat met de Betuweroute het gemengde net wordt ontlast en daarmee de premie voor de opstalaansprakelijkheid op het gemengde net omlaag zou moeten kunnen (wat moeilijk te realiseren zal zijn). 		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niet traceerbaar is of deze post opgenomen is in het Beheerplan (in "€135mio") voor de Betuweroute. Volgens ProRail valt dit onder organisatiekosten van de BuCa die ook als basis heeft gediend voor het beheerplan. Dit is niet expliciet berekend [82]. 2. De totale Betuweroute (inclusief Havenspoorlijn) heeft 518 km spoor. Totale spoornet bedraagt 6563 km. Alleen Havenspoorlijn betreft (exclusief het A15-tracé) 518 – 220 km = 300 km. Dit is 4,5 % van totale spoornet. 3. Volgens ProRail bedragen de totale poliskosten € 2,2 mio (niet geverifieerd), waarmee de correctie voor de Havenspoorlijn voor 5 jaar € 0,5 mio (4,5%*5 jaar*2,2) bedraagt. LREHC schat de betrouwbaarheid van dit getal op 50%. 4. ProRail hanteert voor de kosten (vergoeden schade en advocaatkosten) een bedrag van 0,2 mio per jaar. Dit betreft een expert judgement. Dit kon tijdens de audit niet onderbouwd kon worden met praktijkcijfers voor het gemengde net. De betrouwbaarheid wordt door LREHC als laag ingeschat en derhalve dient een brede 		

	<p>marge gehanteerd te worden.</p> <p>5. Sprake is van een verschil in scope tussen de concessievarianten: dit risico ligt bij de Staat volgens GTRC voor alles boven de 10.000. De afspraken zijn echter niet expliciet: MoU stelt 'kan in aanmerking komen als bijzondere gebeurtenis.'</p> <p>6. Uit bovenstaande overwegingen concludeert LREHC dat voor de vergelijking alleen de verzekeringskosten van bedragen boven de 10.000 van het Beheerplan afgetrokken mogen worden (als ze er al in zaten (schatting €3 mio; +/- 100%)).</p>		
Conclusie	Kostenpost	€ 3,0 (p.p. 2005)	+/- 100%

4 en 12 deel 2	Risicoaansprakelijkheid	€ 7,5 (p.p. 2005)	
Scope	Zie vorige item over risicoaansprakelijkheid.		
ProRail	De verzekeringspremie van de Betuweroute door een consortium dat nog nooit beheerd heeft in die samenstelling op een nieuw stuk spoor met vooral goederenvervoer met een hoog risico kan leiden tot een verzekeringspremie van meer dan 1,0 MEUR per jaar. Dat is 5 MEUR over 5 jaar [041].		
TowRail	GTRC zal samen met ProRail nadere afspraken maken over de verzekeringspremie, waarbij desgewenst gebruik gemaakt kan worden van de schaalvoordelen van consortium partner ProRail en de verzekeringspolis een uitvloeisel is van het gevoerde risicomangement als onderdeel van de bedrijfsvoering van GTRC.		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voor beide concessie dient een risicoaansprakelijkheidsbedrag voor de range van 10.000 euro en hoger opgenomen. 2. ProRail heeft dit nu geregeld voor een bedrag van naar schatting € 3,5 mio. Voor GTRC is dit risico nu bij de Staat gelegd die hiervoor ProRail kan verzoeken als deelnemer in het Consortium om dit punt te regelen. 3. Daarmee is deze post niet onderscheidend voor beide varianten. Dit komt ook overeen met het standpunt van HDFMC van V&W [013]. 		
Conclusie	Kostenpost	€ 3,0 (p.p. 2005)	+/- 50%

De **post (5) Gebruiksvergoeding ProRail** en de **post (6) totale subsidie consortium** zijn niet opgenomen aangezien LREHC deze posten niet beoordeeld heeft net als de post '**Kosten van GTRC**'.

Ten aanzien van deze posten wordt wel opgemerkt dat

- **Post (6) totale subsidie consortium** door LREHC niet als variabel wordt beschouwd uitgezonderd financieringskosten (zie ook bevinding 2). Aangegeven is dat dit bedrag van € 35 mio het prijspeil 2004 heeft [141]. De genoemde financieringskosten worden naar opgave van TowRail geheel gedekt door de einde concessie betaling van 5,38 mio zoals verwoord in de MoU artikel 25.1. Dit is door TowRail echter nog niet intern gecheckt.
- **Post kosten van GTRC** bedragen in het overzicht van V&W bijlage D € 99,5mio. LREHC heeft wel op hoofdlijnen gekeken naar deze post (zie **paragraaf 5** van brief). TOWRAIL heeft aangegeven dat de bijdrage (post 6) op prijspeil 2004 is en dat derhalve ook de kosten op dit prijspeil zijn [141]⁷. Mocht dit afwijken dan kan dit op basis van de afspraken (zie ook bevinding 2) geen consequenties hebben voor de Staat als subsidieverlener.

⁷ GTRC heeft deze uitspraak nog niet intern gecheckt [141]

7	Calamiteitenorganisatie (uitbesteed werk en organisatie)	€ 3,0mio (p.p. ?)	€ 2,7mio (p.p. 2005) [2,4-3,0]
Scope	Op de Betuweroute is een calamiteitenorganisatie noodzakelijk. De kosten bestaan uit het beschikbaar houden van een algemeen leider die de calamiteitenbestrijding coördineert en het contract met een organisatie die 24/7 beschikbaar is om uit te rukken met materieel om de calamiteit daadwerkelijk op te heffen. De kosten van het opheffen van de calamiteit zelf worden verhaald op de veroorzaker. Daarnaast is op elk van de elf VL-posten een algemeen leider aanwezig [041].		
ProRail	<p>ProRail geeft aan dat in het beheerplan de kosten van de BC HBR/ProRail (2004) zijn opgenomen. Hierin is rekening gehouden met een organisatie inclusief calamiteitenorganisatie. De kosten voor de variant ProRail bestaande opzet zijn hierop gebaseerd.</p> <p>In de GTRC variant is de calamiteitenbestrijding aan ProRail toegewezen. De kosten hiervoor vormen dan ook niet onderdeel van de GTRC opstelling (en bijbehorende € 35mio bijdrage). ProRail geeft aan dat het bestaande contract uitgebreid dient te worden omdat er circa 5% hoofdspoor bijkomt. Daarnaast wordt rekening gehouden met 1 algemeen leider 24/7 die extra standby moet zijn. De totale kosten voor de calamiteitenorganisatie van ProRail bedraagt €8mio per jaar (contract + FTE's).</p> <p><i>Onderbouwing percentage</i> BR is incl. Havenspoorlijn 354 km <i>hoofdspoor</i> van de in totaal 4857 km hoofdspoor van ProRail. Dit is 7,3% van totaal. – afgerond 7% BR incl Havenspoorlijn is 518 km <i>spoor</i> van totaal van 6563 km (beheerplan 2006). Dit is 8% van totaal. De haven wordt nu al gedekt door de calamiteitenorganisatie dus extra is 4,8% (234km HS / 4857 km). – afgerond 5% Naar mening van ProRail dient wel de volledige 7% toegerekend te worden aan de BR omdat deze is opgenomen in de beheerplan reeks (dus inclusief Havenspoorlijn). Hierbij komt ProRail op een bedrag van € 0,55mio (=7%*8) per jaar.</p> <p>Voor de algemeen leiders wordt gerekend op 2-3 FTE extra indien de algemeen leiders hun werkzaamheden kunnen combineren met ander werk. Uitgaande van kosten per FTE tussen de €75.000 en €100.000 bedraagt dit €0,2mio tot €0,3mio. Hierbij is er vanuit gegaan dat 1 FTE alleen voor de eerste 2 jaar is omdat het gaat over nieuwe lijn met nieuwe systemen.</p> <p>Bij een bedrag tussen de €0,4mio en €0,6mio aan kosten (contract + FTE's) bedragen de kosten over 5 jaar €2,7mio waarbij een ondergrens van € 2,4mio en een bovengrens van €3,0mio wordt aangehouden.[041]</p>		
TowRail	<p>TowRail is het er mee eens dat dit een additionele kostenpost is voor ProRail en dat deze taak niet aan GTRC is toebedeeld. Wel hebben zij per e-mail [105] aangegeven onderzoek te hebben gedaan naar aanleiding van het interview met LREHC. LREHC had hierin aangegeven dat tevens rekening gehouden moet worden met kosten voor de inzet van kraanbedrijven e.d. en dat ProRail hiermee een beschikbaarheidscontract had.</p> <p>TowRail gaf daarop aan te hebben achterhaald dat ProRail geen abonnement contract met kraanbedrijven o.i.d. had. Dit zou allemaal via Nedtrain lopen. Nedtrain zou de kosten doorbelasten.</p> <p>Navraag bij ProRail (P. Brockhoff) hierover door LREHC leverde op dat het bedoelde (beschikbaarheids)contract is gesloten met Nedtrain [122 en 126].</p>		
Overweging	<p>LREHC is van mening dat deze post voldoende is onderbouwd en onderschrijft de cijfers van ProRail, waarbij wel een grotere onzekerheidsmarge is aangehouden.</p> <p>Wel dient opgemerkt te worden dat niet getoetst is hoe deze kosten zijn afgedekt in de ProRail opstelling.</p>		
Conclusie	Kostenpost voor GTRC variant	€ 2,7mio (p.p. 2005)	+/- 20%

8	Extra kosten CM/VL bij GTRC (2007-2011)	€ 3,5mio (p.p. ?)	€ 1,5mio (p.p. 2005) [1,0-2,0]
Scope	Dit betreft de extra kosten om de overgangen tussen de verschillende netwerken te beheersen (interfaces) na het verlenen van twee concessies. Deze kosten zitten in de afstemming van de capaciteit op de lange termijn (capaciteitsmanagement) en de korte termijn orderacceptatie/treindienstleiding. (CM/VL) [041].		
ProRail	<p><i>De bedragen bij deze post waar initieel verwisseld met de bedragen bij de volgende post.</i> ProRail schat in dat 2 FTE noodzakelijk zijn voor korte termijn orderacceptatie/treindienstleiding en 1 FTE voor lange termijn capaciteitsmanagement nodig is. Deze inschatting is gebaseerd op ervaringen met de interfaces met het Duitse en Belgische net. Uitgaande van kosten van €100.000 per FTE per jaar bedragen de kosten ongeveer 0.3 MEUR per jaar, waarbij aangegeven wordt dat de bandbreedte ingeschat wordt op €0.2mio en €0.4mio per jaar. Voor de gehele periode komt dit bedrag op vijf maal het jaarbedrag.</p> <p><i>Onderbouwing:</i> indicatie is op relatief rustige baanvakken kost dit nu voor ca. 5 overgangen 1,5 FTE. Door introductie 2 beheergebieden komen er 6 interfaces bij die intensief zullen worden gebruikt. Naar schatting kost dit tot 2 FTE extra voor lange termijn CM [041].</p>		
TowRail	<p>TowRail heeft ten aanzien van deze post het volgende opgemerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het bedrag zoals eerst genoemd (3,5mio) wordt uitgelegd als 7 fte x € 100.000 x 5 jaar. - Geanalyseerd is dat: <ul style="list-style-type: none"> o het internationale goederenvervoerdeel van CM bij ProRail (OSS) bestaat uit 2 personen (klantcontact) o de rest van Nederland nog steeds gepland dient te worden (5 mensen) - Naar mening van TowRail kan daar vanaf 2007 op bezuinigd worden door ProRail. - Gedacht wordt dat als reëel snijverlies voor ProRail aangemerkt kan worden: OSS plus 1 planner. Resultierend in 3 fte x € 100.000 x 5 jaar in € 1,5mio. - TowRail heeft aangegeven dat ProRail heeft uitgesproken de intentie te hebben dit samen op te pakken. TowRail stelt dus dat dit bedrag tot nihil gereduceerd kan worden. 		
Overweging	<ul style="list-style-type: none"> - Volgens de bijlagen bij MoU heeft ProRail hier inderdaad nog een taak. - Uitgegaan wordt van € 100.000 per jaar per FTE. Dit komt overeen met de kosten die ook gehanteerd zijn voor het AKI rapport (2004). Dit lijkt LREHC een redelijk bedrag voor salaris inclusief toeslagkosten voor werkgever. - LREHC schat in dat het lange termijn capaciteitsmanagement met name zal bestaan uit: <ul style="list-style-type: none"> - het laten aansluiten van de BR op het bestaande net (beperkt aantal locaties) - het laten aansluiten van de BR via het bestaande net via op het Duitse net. De kosten hiervoor lijken niet gedekt te zijn in de kosten gehanteerd voor de BC. De vraag is wel of de activiteiten ten behoeve van de interface met Duitsland aangemerkt kan worden als snijverlies (als GTRC niet separaat afspraken maakt). Deze kosten kunnen in elk geval als kosten die toegerekend moeten worden aan de BR worden aangemerkt. De activiteiten ten behoeve van de interface met het bestaande net kunnen wel aangemerkt worden als snijverlies. - LREHC schat in dat de orderacceptatie/treindienstleiding inderdaad zal toenemen en dat dit valt aan te merken als een snijverlies (extra overleg nodig door interface). - Samenvattend onderschrijft LREHC de kostenopstelling van ProRail. Uiteraard is het wellicht mogelijk hierin in de toekomst te optimaliseren (zoals TowRail stelt) om het snijverlies te beperken, maar er zullen bij ProRail altijd kosten blijven die zijn toe te rekenen aan de BR. 		
Conclusie	Kostenpost (snijverlies en "gewone" kosten ProRail)	€ 1,5 (p.p. 2005)	+/-30%

9	Extra kosten organisatie (netverklaring etc) (2007-2011)	€ 1,5mio (p.p. ?)	€ 3,5mio (p.p. ?) [2,5-10]
Scope	Dit betreft extra kosten die ontstaan door het aangaan van twee concessies. Het betreft de kosten voor ProRail om het eigen beheerdeel te beheren en de systeemverantwoordelijkheid te nemen. Deze kosten zitten in de vergunningenbeheer (milieu etc), beheersinformatie bijhouden en ook beheerplan/netverklaring/toegangsovereenkomsten etc [041].		
ProRail	<p><i>De bedragen bij deze post waren initieel verwisseld met de bedragen bij de vorige post.</i></p> <p>In de MOU's zijn deze taken aan ProRail toegewezen. ProRail schat ongeveer 5-15 FTE nodig te hebben voor vergunningen en beheerplan etc.</p> <p>Tevens is er voor de systeeminformatie ongeveer 2 FTE nodig met een ICT-ondersteuning tot € 0,3mio (rekenend met 75.000 tot 100.000 KEUR per FTE).</p> <p>Dit betekent voor 7-17 FTE circa €0,5mio tot €1,7mio aan kosten per jaar met nog additioneel 0 tot €0,3mio aan ICT-ondersteuning met een gekozen niveau van 7 FTE en een maximale ondersteuning van dus €0,7mio per jaar.</p> <p>Gesommeerd over 5 jaar is dat €3.5mio met een bandbreedte tussen de €2,5mio en €10.0mio</p> <p>Onderbouwing: Binnen ProRail is voor de HSLz €1,3mio per jaar nodig voor deze taken inclusief de taken voor verkeersleiding en tijdelijk is €0,7mio in de eerste twee jaar voor ondersteuning bij de start nodig [041].</p>		
TowRail	<p>Ten aanzien van de post genoemd in de eerste opstelling (Interface Verkeersleiding info voorziening € 1,5mio) heeft TowRail gereageerd [089] dat voor ICT en systeemkosten reeds € 21,7mio begroot is als uitgaven. Dit betreft naar mening van TowRail alle systemen. Zij geven derhalve aan dat het voor hen onduidelijk is waarom er extra uitgaven zijn. Zij stellen zich op het punt dat deze kosten nihil zijn.</p> <p>LREHC heeft geconcludeerd dat hier sprake is van een spraakverwarring door de naam van de post. De systeemkosten en ICT kosten waarover TowRail spreekt zijn de beheer- en onderhoudskosten voor name van het VPT-systeem (Vervoer Per Trein), GSM-R en Tunneltechnische installaties. [003]</p>		
Overweging	<ul style="list-style-type: none"> - Telefonisch is door dhr. P. Brockhoff toegelicht dat dit werkzaamheden betreft in het kader van het opstellen van de netverklaring, beheren van vergunningen in zoverre deze niet kunnen worden overgedragen aan GTRC, beheren systeeminformatie, informatie verwerken in beheerplan (waaronder verantwoording afleggen). LREHC onderschrijft dat er kosten bij ProRail gemaakt worden in het kader van deze werkzaamheden ten behoeve van de BR aangezien ProRail de systeemverantwoordelijkheid invult en een deel van de vergunningen naar alle waarschijnlijk moeilijk of niet kunnen worden overgedragen (zie ook art. 17 MoU GTRC). Het is lastig te onderbouwen hoeveel FTE hiervoor noodzakelijk is aangezien de inzet afhankelijk is van de detailafspraken tussen ProRail en GTRC. Daarnaast zal het lastig zijn om toe te delen welk deel van de algemene kosten ten lasten van de BR dienen te komen. Met andere woorden dit zal een vrij arbitraire post blijven. Ook is onduidelijk in hoeverre hier sprake is van snijverlies aangezien voor het uitvoeren van deze werkzaamheden overleg nodig is tussen ProRail en GTRC. - De middenwaarde en ondergrens zijn bepaald aan de hand van respectievelijk 7 en 5FTE. Dit lijkt LREHC redelijk, maar waarbij voorgaande overwegingen in ogenschouw moeten worden genomen. - De bovengrens van de kosten wordt (zoals bleek uit een telefoongesprek met P. Brockhoff) bepaald voor het geval de verhoudingen tussen GTRC en ProRail juridificeren en ProRail derhalve een formele contractmanagement rol ten opzichte van GTRC neemt. In dit licht bezien vindt LREHC dit wel een hoge, maar acceptabele bovengrens van de activiteiten. 		
Conclusie	Kostenpost ProRail GTRC variant	€ 3,5 (p.p. 2005)	- 30% / +150%

10	Verschuiven kosten systeem ProRail door verdeelsleutel GTRC	Niet opgenomen	€ 4,3mio (p.p. 2005) [0-4,3]
Scope	De systeemkosten (voor GSMR, VPT en ATM) hebben een nieuwe verdeelsleutel gekregen waardoor kosten van GTRC naar Gemengd Net verschuiven. Deze verschuiving heeft een 20% besparing voor GTRC opgeleverd. Dit betreft echter geen kostenbesparing maar verschuiving en verhogen de kosten elders op het gemengde net [041].		
ProRail	<p>Voor een betere vergelijking moet uitgegaan worden van dezelfde verdeelsleutel. Het is namelijk geen kosten besparing maar een verschuiving. De Systeemkosten worden ingekocht bij ProRail die deze netwerken landelijk beheert. Deze post kent een verdeelsleutel Beheerplan en een verdeelsleutel Consortium. Welke verdeelsleutel ook gekozen wordt voor de audit, beide varianten moeten, voor een correcte vergelijking op basis van dezelfde verdeelsleutel worden gepresenteerd. Horvat heeft gekozen voor de verdeelsleutel Consortium en daarmee horen de kosten in de variant Beheerplan ook aangepast te worden en daarmee 4,3 MEUR lager te zijn.</p> <p>In de GTRC case zijn systeemkosten omlaag gegaan maar totaal voor ProRail zijn deze kosten niet verdwenen. Extra kosten voor ProRail zijn €0,85mio per jaar oftewel €4,3mio over 5 jaar. Indien de systeemkosten een echte besparing zijn ten opzichte van de BuCa HBR/ProRail die gebruikt is voor het beheerplan dan vervalt deze. Uitgegaan wordt van een bandbreedte van 0 tot € 4,3mio[041].</p>		
TowRail	-		
Overweging	<ul style="list-style-type: none"> - De opmerking "Indien de systeemkosten een echte besparing zijn ten opzichte van de BuCa HBR/ProRail die gebruikt is voor het beheerplan dan vervalt deze." lijkt deels van toepassing zoals blijkt uit presentatie aan de auditcommittee [108]. De kostenbesparing is deels onderbouwd doordat er minder VPT terminals voorzien zijn en de ETCS en TTI onderhoudskosten initieel aan de veilige kant waren ingeschat. Voor GSMR is geen echte kostenreductie gerealiseerd volgens dit document [108], maar is alleen sprake van een verschuiving van de kosten. - LREHC merkt op dat deze post met deze afspraak niet meetelt voor de kosten van de Betuweroute, maar dat de kosten voor de Staat voor het gehele net hierdoor wel toenemen en aangezien ze wel in de "135mln" zitten ze ook tot minderkosten leiden voor de ProRail variant. <p>Aangezien deze kosten wel in het beheerplan zitten zijn deze als minpost opgenomen om de scope vergelijkbaar te maken.</p>		
Conclusie	Geen kostenpost, wel (deels) minderkosten ProRail (verschuiving voor vergelijk erbij)	€ 4,3mln	-100% / 0%

11	Interface Emplacementen	€ 6,6 (p.p. 200?)	€ 6,6mio (p.p. 2005) [0-6,6]
Scope	Dit betreft de interface tussen (i) de Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement, uitgevoerd door GTRC, en (ii) de aansturing van het onderhoud op de emplacementen Kijfhoek, Feijenoord en IJsselmonde, uitgevoerd door ProRail. Conform de MoU is ProRail verantwoordelijk voor het beheer & onderhoud op de emplacementen en is GTRC verantwoordelijk voor de VL en CM op deze emplacementen (waarbij een discussie bestaat over CM en VL Kijfhoek). De kosten voor B&I incl. aansturing bedragen € 8mio per jaar in het beheerplan, maar maken geen onderdeel uit van de BR scope (emplacementen behoren niet tot de scope).		
ProRail	De extra kosten voor beheer van emplacement K+F+Y zitten in de verwerking van de efficiencywinsten door het consortium. Vervolgens is uitgebreid gesproken over de efficiencywinsten, ingeboekt in het exploitatievoorstel van 16 september 2005, door het management van de emplacementen Kijfhoek, Feijenoord en IJsselmonde op te nemen in de functionele scope. Het uit elkaar trekken van het management van de emplacementen/Specials leidt tot een kostenstijging, daar er minder efficiency ontstaat. Nu gebeurt deze activiteit door ProRail en zij is daar ca. 8 mln. € per jaar aan kwijt. Als het consortium dit (mede) gaat managen, kost dit het consortium 1,3 mln. € per jaar. De totaaluitgaven stijgen daarmee naar 9,3 mln. € per jaar. Het consortium gaat echter niet uit van splitsing van deze activiteit en daarmee worden de additionele kosten vermeden, en laat dit – de facto - integraal uitvoeren door hetzij ProRail, hetzij het consortium, en daarmee wordt een efficiencywinst geboekt van 1,3 mln. € per jaar en kan e.e.a. dus gewoon uitgevoerd worden voor de ca. 8 mln. € per jaar. De efficiencywinsten bestaan uit het vermijden van dubbele kosten voor beheer (niet zijnde onderhoud) en door een betere aansturing van de gehele aorta. (onderbouwing van €1.3mio is beschikbaar in detail)		
TowRail	Wanneer de emplacementen apart beheerd en onderhouden moeten worden dan is daar een eigen (deel) organisatie voor nodig. Wanneer het beheer gecombineerd wordt met het beheer van de BR en de bijbehorende emplacementen dan vallen die extra kosten weg. Let op het gaat niet om de onderhoudsactiviteiten die gedaan worden, dus ook niet de kosten die het onderhoud vergt zijn meegenomen. Het uitgangspunt is altijd geweest dat de onderhoudskosten door ProRail gedragen worden zoals ook de inkomsten naar ProRail gaan. Wel gaat het om de managementtaken, de extra verkeersleidingsactiviteiten en de aansturing van het onderhoud. Het is dus puur een besparing in het management en de aansturing van de activiteiten. Door de werkgroep is in september 2005 berekend dat het om ca 12 fte's gaat en is zo het bedrag van € 1.2 mln ontstaan. Dit is inclusief alle bijkomende kosten. Deze zitten dus nu in de apparaatskosten begroting bij ProRail, en zullen moeten worden overgedragen van ProRail naar GTRC bij de uitvoering van die taken. Dat is door ProRail zo afgesproken [056]. Deze kosten treden alleen op als ProRail niet in staat is zijn eigen organisatie te reorganiseren [089].		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> Conform artikel 15.2 van de MoU is ProRail beheerder van de emplacementen conform de Spoorwegwet en zal GTRC zoveel mogelijk 'om niet' deze werkzaamheden aansturen, waarbij ProRail en GTRC nadere afspraken zullen maken met aandacht voor de noodzakelijke procesintegratie. Naar zegge van TowRail moet "om niet" gelezen worden als kostenneutraal voor de Staat. In de ProRail variant bestaande opzet zijn de kosten voor B&I van de emplacementen (5*€ 8 mio) geen onderdeel van de € 135 mio. In de MoU, de bijbehorende afspraken in bijlage 1 en in de Notitie Betuweroute in bedrijf is uitgegaan (voor de GTRC variant) dat GTRC de aansturing van deze contracten op zich neemt en dat ProRail de aannemer contracteert en de kosten hiervoor draagt [166]. Hierbij is uitgegaan dat de kosten voor GTRC dus 5*1,3 mio = 6,5 mio [003] bedragen. GTRC vraagt bij ProRail een vergoeding voor deze kosten [166]. Het resterende bedrag 5*6,7mio = 33,5mio komt voor rekening van ProRail direct. LREHC heeft de onderbouwing van deze bedragen niet nader onderzocht (niet mogelijk binnen doorlooptijd van de audit). GTRC heeft bevestigd dat de gehele bestaande organisatie van Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement voor Feijenoord en IJsselmonde over te nemen [136]. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de extra kosten van een extra beheersorganisatie bij GTRC (ook al doen ze het om niet, het zal wel geld kosten) gecompenseerd worden door de overdracht van taken. Daarmee is dit kostenneutraal voor de 		

	<p>Staat.</p> <p>7. Een mogelijk risico hierbij is nog wel dat het contracteren van de aannemer nog kosten met zich meebrengt voor ProRail en dat dit niet afgedekt kan worden door € 6,7 mio per jaar. Binnen de doorlooptijd van de audit kon dit niet onderzocht worden. LREHC heeft dit risico niet gekwantificeerd.</p>		
Conclusie	Kosten buiten scope (onderdeel E totaal overzicht in paragraaf 4)		
	ProRail bestaande opzet variant	€ 40mio	onbekend
	GTRC variant		
	Kosten ProRail te betalen aan aanemers	€ 6,5mio	onbekend
	Vergoeding van ProRail aan GTRC	€ 33,5 mio	onbekend

13	Renteloze lening GTRC	P.M.	€ 3,2mio (p.p. 2005) [0-13,8]
Scope	Het risico op extra kosten bestaat als (i) niet sprake is van een werkend vervoerssysteem op 1-1-2007 en (ii) als de renteloze lening niet wordt afgelost door het consortium. Indien concessie op uiterlijk 30-12-2007 start zijn de meerkosten van de MOU's ongeveer €3.2mio. Dit komt omdat in de MOU's, uitgaande van de basecase, het meest onrendabele jaar van de concessieperiode 2007 eraf gaat en er een kostendekkend jaar 2012 bijkomt, terwijl de subsidie 35 M€ blijft. In de ProRail case wordt het verschil tussen kosten en opbrengsten in rekening gebracht. De kosten kunnen afwijken afhankelijk van de werkelijke kosten en de gerealiseerde opbrengsten.		
ProRail	<p>Beheerplan: Extra kosten van extra jaar zijn maximaal €10,6 mio binnen de scope van de MOU's (€8,7mio gebruiksvergoeding met €19,3mio kosten in jaar 2012)</p> <p>Consortium: Extra kosten bij uitvoeren van basecase zijn €13.8mio (€20,4mio kosten en €6.6mio gebruiksvergoeding in 2007 terwijl 2012 kostendekkend is). Aflossing vindt alleen in uitzonderlijke gevallen plaats en zou 70%-100% meer verkeer betekenen dan de basecase in 2011-2012. Een dergelijke stijging van het verkeer is praktisch ondenkbaar gelet op capaciteit Duitsland.</p>		
TowRail	Het risico van de renteloze lening is moeilijk te beoordelen maar het feit dat sprake is van een vliegende start vergroot de kansen op performance aan het einde [135].		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> 1. De extra kosten voor het extra jaar bij de ProRail concessie zijn het verschil tussen geraamde kosten in Beheerplan en de gebruiksvergoeding, waarbij de opbrengsten voor de gebruiksvergoeding enigszins conservatief geraamd zijn [041]. LREHC schat dit op € 10 mio +/- 25%. 2. De extra kosten voor GTRC worden bepaald door de hoogte van en de kans dat de renteloze lening wordt afgelost. Dit wordt bepaald door (i) de duur van de voorlooperperiode (ProRail verwacht dat 1-9-2006 mogelijk is met daarbij de incentive voor GTRC om deze zo lang mogelijk te maken), (ii) het feit dat met de voorlooperperiode GTRC een vliegende start kan maken, (iii) de mogelijkheid dat in de laatste 2 jaar kosten geschoven kunnen worden binnen GTRC en (iv) het aflossen van de lening aan de Staat nadat de lening van de beide havenbedrijven is afgelost. Tot slot is van belang dat de beperkingen in Duitsland de mogelijkheden voor vervoer ver boven de base case kunnen beperken. 3. Dit bedrag is moeilijk in te schatten en LREHC hanteert vooralsnog de helft van de achtergestelde lening bij een volledig voorlooperperiode van 1 jaar: €6,9 mio +/- 100%. 		
Conclusie	Kostenpost GTRC	€ 6,9 (p.p. 2005)	+/- 100%
	Kostenpost ProRail	€ 10,0 (p.p. 2005)	+/- 50%

14 en 15	Kosten Transmissie	P.M.	Voor 14:€1,5 mio [1,5 - 6] Voor 15:€ 1,5 mio [0-3,6]
Scope	<p>Dit betreft de transmissieactiviteiten om te komen tot een 'werkend vervoerssysteem' op basis waarvan de nieuwe beheerder het beheer van de Betuweroute kan overnemen. Meer specifiek betreft dit de verschillen met het reeds bestaande Transmissie programma van ProRail/Transmissie in opdracht van V&W/DGTL.</p> <p>Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voorbereidingskosten GTRC (van MoU tot concessie). 2. Overhevelen Transmissie kosten van huidige Transmissie programma naar nieuwe beheerder (variant GTRC). 3. Extra Transmissie kosten als gevolg van interfaces GTRC en ProRail voor bestaand net. 4. Beperkingen in huidige Transmissie programma voor voorbereiding beheer & onderhoud (contracteren aannemer). <p>N.B. De kosten van GTRC in de voorlooperperiode zijn opgenomen onder de post 'renteloze lening GTRC'.</p>		
ProRail	<p>14. Meerkosten transmissie door consortium (voorbereiding) 1.5 [1,5-6,0] Kosten voorbereiding van GTRC volgens pakket i van MOU artikel 7.3. Hieronder worden verstaan de kosten tot de MOU's en de uitwerking van de MOU's tot een concessie voor GTRC inclusief de due diligende pre-concessie. Inschatting is grof.</p> <p>Beheerplan: geen extra kosten opgenomen Consortium: GTRC heeft daarnaast nog aangegeven als voorbereidingskosten 340 k€ per maand vanaf 1 september tot tekening MOU's te rekenen voor hun kosten bij de MOU's. dit is 1,5 M€ extra. De kosten overige voorbereiding is niet nul maar niet bij ProRail bekend.</p> <p>15. Meerkosten transmissie door ProRail (interfaces) 1.5 [0-3.6] De transmissiekosten zijn op dit moment zonder de kosten van de voorbereiding van de interfaces (conform artikel 7.3 pakket iv van MOU's) . Het afregelen van de contracten en organisatie kost naar schatting tot 3.6 MEUR. Dit is als taak voor transmissie omschreven in de MOU GTRC maar staat niet in de opdracht van TMBR. Het omvat het inregelen van de taken (i) emplacementen, (ii) opstalaansprakelijkheid, (iii) gebruiksvergoeding en (iv) subsidie Consortium. Dus zorgen voor een organisatie die op 1-1-2007 klaar is voor de start kost minimaal een half jaar van de exploitatielasten van deze posten, plus nog het maken van de afspraken in projectverband. Afhankelijk van de hoeveelheid juridische bijstand die nodig is (Angelsaksische contracten of operationele afspraken) kost dit nog ongeveer tot een halfjaar exploitatielasten erbij. Het totaal aan exploitatielasten voor items 2 -4 is 1,6 MEUR per jaar (0,3+0,7+0,6) en voor het afdoende waarborgen van het beheer op de emplacementen van 8 MEUR is een inschatting van 2 MEUR. De laatste afspraken kunnen indien de procesintegratie ook verlies van arbeidsplaatsen betekent ook nog hoger oplopen. Het gekozen niveau is 1,5 MEUR met een vooral operationele insteek van de contracten.</p> <p>Beheerplan: Niet nodig bij beheerplan Consortium: Voorbereiding omvat contractafspraken maken met alle partijen, inrichten van samenwerking en scheiding van de taken op een technisch of juridisch niveau. Bij HSL is de voorbereiding voor overname van de contracten 0,2 MEUR en 3,8 MEUR voor inrichten HSL-organisatie en overdracht van informatie over de HSL-infrastructuur, zie beheerplan 2006, 4.2.1)</p>		
TowRail	<p>GTRC rekent als voorbereidingskosten 340 k€ per maand vanaf 1 september tot tekening MOU's te rekenen voor hun kosten bij de MOU's. Dit is 1,5 M€ extra. GTRC rekent als voor de periode van 1-1-2006 tot 31-12-2006 met een vast maandbedrag van 205 k€ of van 315 k€ (excl. BTW) als Babcock & Brown als financieel adviseur optreedt [058]. GTRC heeft met ProRail ten aanzien van Transmissie afgesproken dat (i) systeemintegratie activiteiten in het huidige Transmissie Programma van ProRail in opdracht van V&W/DGTL niet gehinderd zullen worden, (ii) inrichten beheersorganisatie in onderlinge afstemming zal</p>		

	plaatsvinden en hiervoor (iii) het totale bedrag van € 22,2 mio niet overschreden zal worden. Kosten mobilisatie aannemer kan bijvoorbeeld bij de aannemer zelf risicodragend neergelegd worden [136].		
Overweging	<p>1. Het ProRail Transmissie programma bestaat op hoofdlijnen uit (i) het operationeel proefbedrijf vervoerssysteem Betuweroute (zorgen voor een 'werkend vervoerssysteem' (artikel 7.3, lid iii van het MoU) en (ii) het voorbereiden van het beheer & instandhouding op het A15-tracé [139, 066]. Uitgangspunt bij het opstellen van deze onderbouwing was dat de beheersorganisatie van ProRail/IM het beheer van de Havenspoorlijn, die reeds in gebruik is, zou continueren.</p> <p>2. V&W/DGTL heeft ProRail voor Transmissie een subsidie verstrekt voor de periode 2004 – 2005 van € 9,3 mio (excl. BTW), waarin expliciet zijn uitgesloten (i) alle activiteiten voor Transmissie in 2006 en (ii) de activiteiten voor inframanagement (het voorbereiden van de contractering van de proces contract aannemers) [037].</p> <p>3. De oorspronkelijke raming van ProRail/Transmissie bedroeg € 27 mio (incl. 15% onvoorzien) en momenteel is sprake van een bijgestelde raming tot € 20,78 mio (exclusief onvoorzien; p.p. ??) [046]. ProRail/Transmissie verricht activiteiten voor Inframanagement via de ProRail/Portaal organisatie en realiseert daarnaast een fall back scenario voor onderhoud gedurende 3 jaar, als beheersingsmaatregel voor uitblijvende zekerheid over de invulling van het beheer van de Betuweroute [046, 142]. Dit zijn daarmee extra kosten als gevolg van de ontstane vertraging in besluitvorming over het beheer van de Betuweroute.</p> <p>4. GTRC heeft tezamen met ProRail een Project Initiatie Document (PID) opgesteld waarin de kosten voor het planmatig opleveren van een operationele organisatie voor exploitatie en beheer van de Betuweroute zijn opgenomen [143]. Hiervoor is een bedrag van circa € 15 mio geraamd voor een periode van september 2005 tot/met 1e kwartaal 2007. Dit betreft de kosten van de projectorganisatie die nodig zijn om de staande organisatie in te richten. GTRC heeft aangegeven dat deze kosten aan de hoge kant zijn. Ook is onduidelijk hoe deze kosten zich verhouden met de eerder genoemde kosten van GTRC. Deze kosten zijn volgens GTRC nog niet met de kosten van ProRail/Transmissie vergeleken. Voor LREHC is gedurende de audit niet transparant geworden in hoeverre sprake is parallele of extra kosten ten opzichte van het ProRail/Transmissie programma. LREHC schat vooralsnog een bedrag van in totaal € 2,5 mio voor dergelijke interface kosten, met daarbij de opmerking dat dit verder stijgt als sprake zal zijn van een juridificering scenario.</p> <p>5. De Transmissiekosten voor zowel de ProRail als GTRC variant door LREHC als volgt ingeschat voor 2006: Extra kosten fall back scenario onderhoud: € 3,0 mio – 100/+50%.</p> <p>6. De Transmissiekosten voor de GTRC-variant zijn als volgt ingeschat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten GTRC tot MoU: € 1,5 mio 0%. - Kosten GTRC in 2006: € 3,0 mio +/- 50%. - Interfacekosten GTRC en ProRail: € 2,5 mio +/- 50%. <p>Totaal: € 7,0 mio +/- 40 %.</p>		
Conclusie	Kostenpost GTRC	€ 7,0 (p.p. 2005)	+/- 40%
	Kostenpost beide varianten	€ 3,0 (p.p. 2005)	- 100/ +50%

16	Overdracht beheer en beheersinformatie door ProRail	Niet opgenomen	€ 2 mio (p.p. ?)	
Scope	In de MoU's is melding gemaakt van de overdracht van beheerderonafhankelijke producten en ook van het overdracht van Beheer. De afspraken in de MoU's vereisen een informatieoverdracht waar ProRail niet over beschikt. Tevens zijn er bij het wisselen van beheerder een aantal juridische consequenties die opgelost moeten worden [041]. De consequenties hiervan zijn nader uitgewerkt in een aanvullend document [101].			
ProRail	De kosten van het verzamelen en overdragen van de informatie wordt door ProRail hoog ingeschat. Bij het beëindigen van Randstadrail beheer is ProRail nu al zeker €0,5mio kwijt. Aangezien het Havengebied veel groter en complexer wordt ingeschat en aangezien de huidige status van de beheersinformatie minder goed op orde is worden de kosten in de lijn van € 2mio verwacht met een bandbreedte tussen 0 en €3,0mio. [041]			
TowRail	-			
Overweging	<ul style="list-style-type: none"> - Opgemerkt wordt dat in het document [101] melding wordt gemaakt dat het beheer van de havenspoorlijn niet op alle punten op orde is (ondermeer genoemd K&L problematiek en problematiek Calandbrug). Binnen de doorlooptijd van de audit was het niet mogelijk te onderzoeken of dit additionele kostenconsequenties tot gevolg heeft. - Het leveren van beheerders onafhankelijke producten is een verplichting voor ProRail aan GTRC en hiervoor mag ProRail geen kosten in rekening brengen bij GTRC (art. 8 en 25 MoU GTRC [001]). Dit betreft dus een additionele kostenpost in de GTRC variant. - LREHC heeft als Auditbureau Betuweroute in opdracht van RWS de overdracht van de Betuweroute van Projectdirectie Betuweroute PoBR (onderdeel van ProRail en begeleider bouw) aan Verkeer en Waterstaat als opdrachtgever voor de bouw geaudit in twee delen (audit gebruiksklare onderdelen (Havenspoorlijn) en overdracht 2006 (A15 tracé)). Bij deze audits werd duidelijk dat voor het havenspoorlijn tracé nog inspanning zou moeten worden geleverd om overdracht volgens de tijdens de audit gestelde eisen te kunnen laten plaatsvinden (met kostenconsequenties). ProRail heeft hierop aangegeven de lijn "as is" te accepteren. Voor oplevering aan andere partij dan ProRail is het wel noodzakelijk te voldoen aan de eisen. - De kosten voor het verbeteren van het dossier vallen uiteen in kosten <ul style="list-style-type: none"> o die sowieso gemaakt moeten worden om ook delen van het onderhoud te kunnen aanbesteden en o kosten die noodzakelijk zijn om het beheer te kunnen uitbesteden. Indien de concessie niet nu (aan GTRC) maar later aan een andere dient te worden aanbesteed dienen deze kosten alsnog gemaakt te worden. Hiermee is het onduidelijk welk deel van de verbeteractie als "snijverlies" aangemerkt kan worden. LREHC gaat voor de berekening er vanuit dat dit wel het grootste deel van de post is – aangenomen 75% - LREHC is niet op de hoogte van de laatste ontwikkelingen hoe de kosten verrekend zullen worden tussen RWS als opdrachtgever en PoBr/ProRail als opdrachtnemer. Derhalve is het niet zeker door welke partij binnen ProRail deze kosten gemaakt zullen moeten worden. - De onderbouwing voor de post is beperkt, maar LREHC denkt dat de aanname van ProRail van een circa 4 keer zo groot budget met een zeer grote bandbreedte voldoende aannemelijk is. 			
Conclusie	Kostenpost (deels snijverlies; aangenomen 75%)	€ 2 (p.p. 2005) Ten laste van PoBr?	- 100% / +50%	

17	Niet innen gebruiksvergoeding emplacementen ProRail (2007-2011)	Niet opgenomen	€ 1,5mio (p.p. ?) [0-1,5]
Scope	ProRail hanteert voor gebruik van de emplacementen op het gemengde net (inclusief Kijfhoek, Feijenoord en IJsselmonde) een gebruikvergoeding voor rangeren van ongeveer 7 ct per gereden treinkilometer op het gemengde net. Voor treinen die rangeren op het gemengde net maar rijden over de Betuweroute is niet geregeld dat deze gebruikvergoeding geïnd kan worden en dit levert dus minder inkomsten op voor ProRail. Indien wel gebruikvergoeding voor/door ProRail geheven kan worden bovenop de tarieven van GTRC op de Betuweroute kan dit tot vraaguitval op de Betuweroute leiden [041].		
ProRail	Uitgegaan voor de kosten is het opslag percentage van 7ct oer treinkm maal 21.8 Miljoen treinkm te realiseren in 5 jaar. Het uiteindelijk effect is volgens ProRail afhankelijk van afspraken in de netverklaring. Het maximum wordt geschat op €0,3mio per jaar. Resulteren in €1,5 over 5 jaar met een bandbreedte van €0mio tot €1,5mio (zoals gezegd afhankelijk van de afspraken [041]).		
TowRail	TowRail heeft aangegeven dat noch de kosten van de emplacementen noch de inkomsten daaruit vallen binnen de scope van de Betuweroute. Wel de operationele aansturing, maar dat kost niets extra. Verder zijn over deze emplacementen nooit opgave van kosten / inkomsten door ProRail verstrekt. ProRail krijgt via rijk / vervoerders vergoeding waaruit volgens ons de kosten betaald worden.		
Overweging	<ul style="list-style-type: none"> - Uitgaande van de uitspraken van de partijen onderschrijft LREHC dat deze opbrengsten op de traditionele wijze niet meer door ProRail geheven lijken te kunnen worden (zie ook art 15 MoU GTRC). Het is niet duidelijk in hoeverre alternatieve manieren van heffingen ingezet kunnen worden (alleen opslag voor rangeren). In de variant van ProRail bestaand ontvangt ProRail deze bijdrage wel. - LREHC onderschrijft de stelling van ProRail dat indien wel de gebruikvergoeding voor/door ProRail geheven wordt bovenop de tarieven van GTRC op de Betuweroute dit effect kan hebben op de vraag voor de Betuweroute. - Indien deze opbrengsten niet meer gegenereerd worden, wordt de dekking van de ProRail kosten minder hetgeen kan leiden tot een hogere subsidie aanvraag van ProRail (hogere kosten Staat). - Samenvattend: de kosten opstelling van ProRail gebaseerd op 7ct per km lijkt aannemelijk en het betreft gedeerde opbrengsten voor ProRail hetgeen de kostendekkendheid van ProRail als geheel vermindert. 		
Conclusie	Risico gedeerde opbrengsten ProRail bij GTRC variant	€ 1,5 (p.p. 2005)	Nvt

18	Claims GTRC door vertraging gemengd net		€ 0,6mio (p.p. ?) [0-0,65]
Scope	<p>Als op gemengd net een grote vertraging is kan derving van inkomsten bij de Staat door GTRC geclaimd worden. In de MOU GTRC-Staat (Artikel 33) is geregeld dat er sprake kan zijn van een bijzondere gebeurtenis bij stremmingen langer dan twee uur op de aan de Betuweroute toeleidende baanvakken van het gemengde net. Het gaat dus met name over nadeel door minder opbrengsten en niet over claims van vervoerders op het consortium die evt. doorgelegd zouden kunnen worden naar ProRail. [041]</p>		
ProRail	<p>ProRail geeft aan dat het onduidelijk is hoe deze claims tot stand zullen komen. Maar stel ze worden ingediend bij ProRail dan dient hierop gereageerd te worden. Dit levert juridische kosten (bijv. inzet advocaten). Daarnaast kan sprake zijn van toekennen van claims. ProRail gaat uit van een bedrag tot 1% van de gebruiksvergoeding van het consortium Dit komt uit op €0,6mio met een ondergrens van geen kosten en een maximum van €0,65mio. [041]</p>		
TowRail	<p>TowRail heeft hierbij in eerste instantie aangegeven dat de mogelijkheid voor een claim inderdaad bestond [055]. De uitleg in dit document leidde tot aanvullende vragen van LREHC [093] en is hierover gesproken door B. Smolders en E. Kemperman. Het resultaat van dit gesprek is vastgelegd in een e-mail [115].</p> <p>Door E. Kemperman is toegezegd het volgende statement uit de eerste e-mail [093] te bevestigen dat GTRC niet aansprakelijk kan zijn voor een stremming op het bestaande net aangezien GTRC deze niet kan beïnvloeden en hier dus ook geen afspraken met vervoerders over kan maken. In de MoU staat immers opgenomen dat GTRC gecompenseerd wordt op basis van gereden treinkilometers en niet op basis van gereserveerde treinpaden. Met andere woorden er is geen basis voor claims van GTRC aan ProRail.</p>		
Overweging	<ul style="list-style-type: none"> - Aangezien GTRC bevestigd heeft dat geen claims kunnen worden gelegd op basis van doorleggen van claims van vervoerders, wordt het risico van claims van het consortium aan ProRail door LREHC niet onderkend en derhalve op nul gesteld. - ProRail heeft aanvullend aangegeven (na 1^{ste} concept d.d. 23-2-2006) dat het risico bestaat dat GTRC claimt op basis van het niet halen van base case. LREHC onderkent dat dit op basis van de MoU (art. 33) wellicht mogelijk is, maar dat de kans klein is. De kans op een grote vertraging is lastig in te schatten. Een bedrag zou hier terecht zijn, maar LREHC merkt op dat het beter bepalen van deze post een nadere inhoudelijke analyse zou vergen die binnen de doorlooptijd van de audit niet mogelijk was. Derhalve is deze post opgenomen onder de "pm post" (zie laatste overzicht bijlage C). 		
Conclusie	Risicopost GTRC variant	Claims mogelijk – omvang beperkt	PM

Nvt	Overige risico's (verborgen gebreken, zettingen, LCM – zie bevinding 10)	Nvt	
Scope	<p>Zoals gesteld in bevinding 9 zijn tijdens de audit een aantal posten naar voren gekomen die kostenverhogend werken voor beide varianten. Te weten;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het risico van verborgen gebreken (inclusief restzettingen) [082], 2. het effect op exploitatiekosten van de sterke focus op investeringskosten tijdens de bouw [o.a 108] en 3. het gegeven dat het huidige beheer van de Betuweroute niet op alle punten dusdanig in orde is dat een soepele overdracht kan plaatsvinden [101]. <p>Kosten kunnen zicht manifesteren voor posten zoals preventief slijpen, ERMTS communicatielijnen en grote zettingen (maken volgens kostenrapport AKI geen onderdeel uit van de kostenraming [082]).</p>		
ProRail	<p>ProRail heeft gereageerd op het risico van zettingen. Bevestigd is dat met name voor de A15 zettingen zullen optreden. Dit is ook in de MOU omschreven als verborgen gebrek, ondanks dat we weten dat het zich zeker zal openbaren, is ook zo met VenW besproken [082].</p> <p>Dit risico op zettingen is niet meeverzekerd in de contracten en ook niet opgenomen in de in de buca. ProRail heeft aangegeven (maar niet expliciet bevestigd) dat met name bij de BR op dit soort zaken bezuinigd is. ProRail heeft de rollen van bouwer en exploitant gescheiden en dit aan VenW als leverancier van de infra overgelaten.</p> <p>Middels e-mails [142,144] is bevestigd dat het AKI rapport [082] € 20 mio voor zettingen geeft en dat circa 70 % hiervan in de eerste 3 jaar optreedt. De zettingen zijn, gelet op de contracten en evt. garanties, die zijn afgesloten bij de PoBr, niet te verhalen op de aannemer.</p>		
TowRail	-		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het lijkt erop dat verborgen gebreken en zettingen niet als garantie zijn opgenomen in de ProRail/PoBR contracten. Dit kon gedurende de audit niet definitief geverifieerd worden voor verborgen gebreken. 2. In het ProRail/AKI kosten rapport is een raming voor restzettingen opgenomen van € 20 mio voor de eerste 5 – 10 jaar. 3. LREHC verwacht dat de restzettingen met name in de eerste periode van het gebruik zullen optreden en dat daarnaast mogelijk nog andere verborgen gebreken aan het licht komen. LREHC hanteert hiervoor een bedrag van € 14 mio +/- 100%. 4. Daarnaast is zullen naar alle waarschijnlijkheid nog andere posten aan het licht komen in de overige genoemde categorieën. Hiervoor is indicatief een bedrag van € 6mio opgenomen met een onzekerheidsmarge van 100%. 5. Opgemerkt dat deze post geldt voor beide varianten. 		
Conclusie	Kostenpost GTRC en ProRail	€ 20 (p.p. 2005)	- 50% / +150%

Nvt	Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement Kijfhoek		Nvt
Scope	Dit betreft de kosten voor de Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement van emplacement Kijfhoek (het volledige emplacement exclusief de doorgaande sporen).		
ProRail	ProRail geeft aan dat deze kosten niet in het Beheerplan 2006 zijn opgenomen [183]. ProRail rekent met € 1,5 mio voor de Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement van Kijfhoek [183]. ProRail stelt dat mogelijk is dat de kosten voor Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement van Kijfhoek niet in de GTRC-variant zijn toebedeeld [183].		
TowRail	TowRail stelt namens GTRC dat deze kosten zijn opgenomen in € 99,5 mio voor de GTRC-variant [191]. Tijdens de audit bleek niet mogelijk om deze stelling met detailcijfers te onderbouwen.		
Overweging	<ol style="list-style-type: none"> 1. ProRail geeft aan dat deze kosten niet zijn meegenomen in het Beheerplan 2006 en in totaal € 1,5 mio per jaar bedragen. LREHC heeft dit niet kunnen verifiëren. 2. TowRail stelt namens GTRC dat deze kosten in de GTRC-variant zijn opgenomen. 3. LREHC hanteert daarom een kostenpost voor ProRail van 5* € 1,5 mio = € 7,5 mio met een onzekerheidsmarge van -100% en + 50%. 		
Conclusie	Kostenpost ProRail	€ 7,5 (p.p. 2005)	- 100% / +50%

Niet binnen de audit geraamde posten:

Binnen het tijdsbestek van de audit bleek het niet mogelijk om de volgende posten nader te onderbouwen. Getracht is onderstaand wel alle posten te noemen die momenteel bekend zijn (en dus tijdens de audit naar voren zijn gekomen).

a. Oppertunities/Kansen op meeropbrengsten.

De LREHC audit strekte zich niet uit tot de opbrengstenkant. Derhalve zijn de volgende punten niet gekwantificeerd:

- Extra opbrengst door efficiency GTRC aan V&W (GTRC variant)
- Extra opbrengst door groei BR (beide varianten – maar bedragen kunnen verschillen)
- Het rendement via ProRail aan de Staat is de resultante van deze opbrengsten.

Daarnaast zijn de exploitatie opbrengsten niet geaudit (met name kans/risico op meer- minder opbrengsten).

b. Toename lastendruk bij vervoerders door meerdere concessiehouders

Is niet nader gekwantificeerd. LREHC sluit niet uit dat er een lastendruk verzwaring voor de vervoerders ontstaat aangezien nog geen afspraken zijn gemaakt tussen GTRC en ProRail hierover.

Dit betreft overigens geen (directe) kostenpost voor de Staat en is derhalve niet in het overzicht opgenomen (kostenpost vervoerders alleen merkbaar als zij om compensatie vragen).

c. Overige schuifposten; aangezien het niet mogelijk was om in detail de kostenopstelling van GTRC te Challengers is hierop niet nader ingegaan. Wel heeft LREHC kennis genomen van een aantal potentiële schuifposten (niet onderbouwd) te weten (i) electriciteitskmvergoeding (?), beheer TTI en 25 KV voor tunnels in beheercentrum voor BR en HSLz (kosten ProRail), (iii) knip voor onderhoud bij de overkapping Barendrecht [089, 093].

d. Daarnaast wordt opgemerkt dat het kan zijn dat overdracht van taken van ProRail aan GTRC niet mogelijk blijkt. LREHC heeft binnen de doorlooptijd van de audit niet kunnen nagaan in hoeverre hiermee bij de kwantificering van de posten al rekening is gehouden.

e. Kosten voor teruggave na concessie (due diligence – audit, nieuwe aanbesteding)

f. Tot slot is een aantal risicoposten erkend in de MoU met GTRC [001] die LREHC niet heeft gekwantificeerd.

Genoemd worden:

- Discriminerende wet- en regelgeving (art 31)
Ten aanzien hiervan wordt opgemerkt dat deze risicopost voor de beide varianten geldt.
- Capaciteit Emmerich – Oberhausen (art 33)
Ten aanzien van deze post wordt opgemerkt dat door GTRC [089, 093] dat het risico van niet realiseren van blokverdichting relatief beperkt is naar de inzichten van GTRC aangezien dit technisch relatief gemakkelijk te realiseren is. De aanleg van een derde spoor in Duitsland is lastiger. Daarmee is de eerste groei van goederenvervoer wel in redelijke mate afgedekt, maar de doorgroei niet.
- Kortingsysteem gebruiksvergoedingen gemengde net (art 34)
- Claims GTRC door vertraging gemengd net – zie post 18 in deze bijlage C
- Overmacht

Bijlage D: Overzicht vergelijk verstrekt bij kick off audit

Onderstaand is het overzicht opgenomen dat verstrekt is bij de start van de audit. Achter iedere post is de nummering aangehouden zoals gehanteerd in bijlage C.

Vergelijking case MOU's en ProRail Beheerplan 2006 (5 jaar)

GTRC Scope				
Kosten ProRail 2007-2011 (beheerplan 2006)		Kosten MOU's 2007-2011		VERSCHIL
PRORAIL		GTRC		
Uitgaven in beheerplan 2006 (1)	€ 135,5	Uitgaven GTRC	€ 99,5	
Correctie vernieuwing (2)	-€ 28,6	Einde concessieregeling	€ 5,4	
Correctie beheer emplacementen (3.2)	-€ 6,6			
Correctie risico-aansprakelijkheid (4+12)	-€ 3,5	Uitgaven GTRC	€ 104,9	
		Calamiteitenorganisatie ProRail (7)	€ 3,0	
Uitgaven ProRail	€ 96,8	Totaal uitgaven GTRC - ProRail	€ 107,9	
Gebruiksvergoeding ProRail (5)	-€ 39,7	Gebruiksvergoeding GTRC	-€ 64,5	
		Netto Rendement GTRC tbv ProRail	-€ 1,3	
Totaal bijdrage V&W	€ 57,1	Totaal bijdrage V&W (6?)	€ 42,1	€ 15,0
		Risico's		
		Interface CM - VL (audit) (8)	€ 3,5	
		Interface VL infovoorziening (audit) (9)	€ 1,5	
		Interface emplacementen (audit) (11)	€ 6,6	
		Management BBV (jurid. audit) (3.1)	€ 4,5	
		Meerkosten TRM (audit) (14 +15)	pm	
		Ontbreken GV (audit) (17)	pm	
TOTAAL GTRC SCOPE	€ 57,1		€ 58,2	-€ 1,1
Betuwerroute overig scope				
Bovenbouwvernieuwing (2)	€ 28,6	Bovenbouwvernieuwing (2)	€ 28,6	
Beheer emplacementen (3.2)	€ 6,6	Beheer emplacementen (3.2)	€ 6,6	
Risico aansprakelijkheid (4+12)	€ 3,5	Risico aansprakelijkheid (audit) (4+12)	€ 7,5	
TOTAAL BR SCOPE OVERIG	€ 38,7		€ 42,7	-€ 4,0
TOTALE SCOPE	€ 95,8		€ 100,9	-€ 5,1

Niet benoemd in dit overzicht 10, 13, 16, 18 e.v.

Bijlage E Management reacties ProRail en TowRail namens GTRC

E.1 Management reactie ProRail

LREHC heeft op 3 maart 2006 per fax van ProRail een management reactie ontvangen (brief, 1 pagina, referentie: RvB/UG/20610854). Onderstaand is deze management reactie opgenomen, inclusief een reactie van LREHC.

“Geachte heer Horvat,

Zoals met uw medewerkers is afgesproken, reageren wij hierbij graag op uw concept van de “Rapportage audit naar volledigheid, juistheid en samenhangend risicoprofiel van posten in de kostenraming voor de exploitatie van de Betuweroute in de periode 2007-2011/2012”. Allereerst willen we u en uw team complimenteren met het resultaat dat u in korte tijd heeft bereikt.

Onderstaand geven wij een beperkt aan noties mee, als aanvulling op uw rapport.

Totale kosten exploitatie Betuweroute € 17 mio lager in variant “ProRail bestaande opzet”

U concludeert dat uit het overzicht (paragraaf 4) blijkt dat de beide varianten “orde grootte een even groot kosten- en risicoprofiel hebben”. Ik constateer dat in dit overzicht geen regel totale kosten is opgenomen. In het totaaloverzicht zijn kosten en opbrengsten gesaldeerd. Bij de lezer kan daardoor wellicht een onvolledige indruk ontstaan. De totale kosten voor de staat én de vervoerders zijn met € 17 mio significant lager in de variant “ProRail bestaande opzet”. “

*Reactie LREHC: De audit is uitgevoerd met als startpunt het overzicht zoals weergegeven in bijlage D (opgesteld door V&W/DGTL en ProRail) en in dit overzicht worden **de kosten voor de Staat**, gedefinieerd als kosten voor exploitatie minus opbrengsten (gebruiksvergoeding), vergeleken. In het gepresenteerde overzicht op basis van de audit (zie paragraaf 4 van de brief) is hetzelfde gebeurd, met daarbij de opmerking dat de opbrengsten niet zijn getoetst als onderdeel van de audit.*

*Het vergelijken van de kosten voor de Staat zonder de opbrengsten te toetsen is een beperking in de scope van de audit. Het vergelijken van de **kosten voor exploitatie** en daaruit de conclusie trekken dat de variant ‘ProRail bestaande opzet’ € 17 mio goedkoper is, kan alleen als de vervoersvolumes en de doorvertaling naar het vereiste onderhoud in beide concessievarianten gelijk zijn. Dit is niet getoetst als onderdeel van de audit en LREHC kan hierover geen oordeel geven.*

*Tot slot merkt LREHC op niet sprake is van een significant bedrag, gezien de geconstateerde **onzekerheidsmarge van 30%** op een bedrag van circa € 125 - € 130 mio.*

“Vervoer- of opbrengstmaximalisatie in beide cases mogelijk

De opbrengsten in beide varianten verschillen sterk. In de ProRail Beheerplan variant € 42,6 mio en in de GTRC variant € 65,8 mio. In de “ProRail bestaande opzet” variant is uitgegaan van een lagere gebruiksvergoeding, in de GTRC variant is gekozen voor opbrengstmaximalisatie. Beide uitgangpunten zijn echter in beide cases mogelijk en daarmee niet onderscheidend.”

Reactie LREHC: De opbrengsten in beide concessievarianten zijn geen onderdeel van de audit en LREHC kan hierover geen oordeel geven.

“Verkeersleiding Kijfhoek van € 7,5 mio is onterecht opgenomen

De kosten zoals opgenomen onder “VL en CM Kijfhoek” van € 7,5 mio niet zijn opgenomen in de GTRC variant en wel in de ‘ProRail bestaande opzet’ variant. Deze post hoort naar het inzicht van ProRail in beide varianten opgenomen te worden”.

Reactie LREHC: Zoals weergegeven in bijlage C laatste item ‘Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement Kijfhoek’ heeft LREHC alleen kunnen verifiëren dat VL&CM Kijfhoek niet is opgenomen in het Beheerplan. TowRail stelt namens GTRC dat VL&CM Kijfhoek ook in de GTRC-scope/MoU zit (conform artikel 15.2 van de MoU). LREHC heeft dit niet kunnen verifiëren en leest dit ook niet expliciet uit de MoU. Aangezien TowRail

namens GTRC heeft bevestigd dat VL&CM Kijfhoek onderdeel uitmaakt van de GTRC-scope, heeft LREHC deze kosten voor de variant 'ProRail bestaande opzet' ook meegenomen.

LREHC merkt hierbij wel op dat binnen de partners van GTRC (Towrail en ProRail) hierover nog onduidelijkheid bestaat en deze kostentoedeling niet transparant is, wat een risico vormt (mede gezien de hoogte van het bedrag) bij de verdere uitwerking van de MoU's.

E.2 Management reactie GTRC vertegenwoordigd door TowRail

LREHC heeft op 3 maart 2006 van TowRail een management reactie ontvangen (brief, 4 pagina's, referentie: MGT Reactie Horvat + scenario 01 (3).pdf). Onderstaand is deze management reactie opgenomen, inclusief een reactie van LREHC.

"Babcock & Brown TowRail (BBT) ziet, in combinatie met zijn eigen analyses en uitwerkingen, zoals in deze management reactie opgenomen, in de door LREHC Infraproject Services (Horvat) opgeleverde Rapportage⁸, bevestiging van het gelijk van de Minister van Verkeer & Waterstaat om het GTRC-project als reële exploitatieoptie te beschouwen en ziet bevestiging voor de handtekening die hij, samen met zijn partners, onder het MoU-contract met de Minister heeft gezet.

BBT is van mening dat, nu het kostenvoordeel van de GTRC variant uit het rapport is gebleken, maar met name uit nadere analyse zoals hieronder verwoord tot wasdom komt, het neutrale risicoprofiel is vastgesteld en wij de superieure revenuen in het rapport zien bevestigd, er met volle kracht, door alle consortiumpartijen, aan de verdere ontwikkeling en operationalisering van de Beheer en Exploitiemaatschappij voor de Betuweroute kan worden doorgewerkt.

Reactie LREHC: LREHC heeft geen oordeel over deze interpretatie van TowRail van de rapportage van LREHC. De opdracht van LREHC was het inzichtelijk maken van de kosten.

Proces

Zoals Horvat heeft ervaren in haar onderzoek, kan fundamentele ondoorzichtigheid van gehanteerde kostenstructuur leiden tot twijfels ten aanzien van de zekerheid van cijfers. Daarom leveren wij graag de volgende noodzakelijke kritieken, commentaren, aanvullingen en beschouwingen. Te beginnen met het door Horvat gevolgde auditproces:

1. Afspraken zijn afgezegd, van de audit opdracht werd, zelfs na uitdrukkelijke vragen door ons, slechts een samenvatting verstrekt; de bij het interview als uitgangspunt gehanteerde cijfers werden niet bij ons bekend gesteld en werden ook pas na uitdrukkelijk vragen, later verstrekt;
2. De heer Maljers die, zoals aangegeven, zijn oordeel mede moet vellen op basis van de uitkomsten van deze audit, werd tussentijds geïnformeerd aan de hand van de eerste concept rapportage, waarin geen van onze opmerkingen en voorbehouden waren verwerkt;
3. Horvat heeft maandag 27 februari al aangegeven dat de definitieve concept rapportage niet noemenswaardig zou afwijken van de reeds opgestelde eerste concept rapportage ondanks het nog lopende proces;
4. Uit het proces is niet gebleken dat Horvat mogelijke kostenreducties van de calamiteiten organisatie en van onderhoud op het gemengde net heeft onderzocht, dit in tegenstelling tot wat in de opdracht is geformuleerd;
5. Naar eigen inzicht werden cijfers en argumenten wel of niet meegenomen in de rapportage.

Reactie LREHC: LREHC herkent het voorgaande niet. LREHC heeft op de laatste pagina (na de management reactie) weergegeven op welke momenten contact is geweest met TowRail en wat toen besproken is c.q. welke informatie is uitgewisseld. Daarnaast wordt opgemerkt ten aanzien van punt 4 bovenstaand in reactie TowRail dat hiervoor bevinding 8 in paragraaf 3 opgenomen is. Ten aanzien van punt 5 bovenstaand in reactie TowRail merkt LREHC op dat LREHC bij iedere post heeft aangegeven wat de mening van ProRail en TowRail was over iedere post. Op basis hiervan heeft LREHC een eigen onafhankelijke mening gevormd. Beide partijen zijn in de gelegenheid gesteld op het 1ste concept aanvullingen te geven (evt. indien gewenst per kostenpost zoals verwoord in bijlage C van de brief).

Conclusies

In tegenstelling tot wat wij hadden gewenst en verwacht, wordt, ondanks de verwijzing naar de grote mate van onzekerheid van bepaalde posten, en de precieze duiding van die posten door ze in de tabel van pagina 7 van het

⁸ Rapportage audit, d.d. 02 maart 2006, definitief concept

rapport cursief af te drukken, in conclusie A geen verwijzing gemaakt naar de mogelijk extra kostenpost van € 37,5 miljoen Railverkeersleiding bovenop de post "Uitgaven in Beheerplan 2006" in de "Concessievariant ProRail Beheersplan 2006". Als, zoals ook in de opdracht van Horvat is aangegeven, de verkeersleidingpost van de Betuweroute integraal, dus inclusief bemensing van de planningsfuncties en verkeersleidingsfuncties, wordt overgenomen door GTRC, dan ontstaat bij ProRail een reductie in personele kosten in orde van grootte van 37,5 miljoen. Deze kostenreductie is ten onrechte niet opgenomen als voordeel van de GTRC variant.

Ter toelichting op dit punt: In het beheerplan 2006 van ProRail is voor organisatiekosten en beheer opgenomen een bedrag van 26,2 miljoen. Trek daarvan af de door ProRail geclaimde 5 miljoen voor management bovenbouw vernieuwingen, resteert 21,2 miljoen. Haal daar van af nogmaals 3 miljoen betreffende Beheer emplacementen, resteert nog 18,2 miljoen. Op de verkeersleidingspost Kijfhoek zijn momenteel ca. 92 mensen werkzaam, dat is in elk geval meer dan 75 FTE. Volgens de ProRail rekenmethode kosten deze per FTE jaarlijks 100.000 Euro. Dat gedurende 5 jaar is een totaal van 37,5 miljoen. En dit bedrag kan dus niet in de 18,2 miljoen voor kosten organisatie en beheer zitten.

Het blijft ons onduidelijk waarom Horvat er voor heeft gekozen te vooronderstellen dat deze kosten onderdeel uitmaken van de

"€ 136 miljoen-post". Vanuit dezelfde onzekerheid over "Uitgaven Beheerplan 2006" had Horvat deze kosten namelijk ook bij de € 136 miljoen kunnen optellen.

Reactie LREHC: LREHC heeft tijdens de audit vastgesteld dat capaciteitsmanagement en verkeersleiding voor de Betuweroutescope incl. Feijenoord en IJsselmonde in de "€ 136mio" post is opgenomen. CM en VL voor Kijfhoek behoren niet eenduidig tot de GTRC scope (TowRail zegt dat dit er wel in zit, ProRail niet). Derhalve is voor het vergelijkbaar maken van de scope een post van € 7,5mio opgenomen bij de ProRail bestaande opzet variant (zie ook de reactie op de managementreactie van ProRail; bijlage E1). Additionele besparingen op het bestaande net (als de Betuweroute in bedrijf komt) gelden voor beide varianten en vormen geen onderscheid tussen de varianten. LREHC ziet dan ook geen reden om de post € 37,5mio op te voeren. Overigens kon tijdens de audit geen onderbouwing gegeven worden (door beide partijen) hoe de besparing van € 37,5mio gerealiseerd kon worden.

In het verlengde hiervan nog een aantal opmerkingen met betrekking tot andere kostenposten waarop wij eerder reageerden, maar waarvan we de verwerking niet hebben teruggevonden in de Horvat rapportage:

- In de Horvat tabel zit een aantal posten die wij niet erkennen: "Calamiteiten organisatie" (2,7 miljoen) en "verschuiven systeemkosten" (4,3 miljoen) Beide posten zijn, zoals wij in de gesprekken hebben aangegeven, al opgenomen in de 99,5 miljoen van GTRC. Deze kosten worden bij ProRail nu ten onrechte in mindering gebracht;

Reactie LREHC: Volgens de MoU is de calamiteiten organisatie een activiteit die behoort tot de scope van ProRail. Derhalve is deze post opgevoerd. Volgens ProRail is de uitkomst van de onderhandelingen dat in de GTRC variant een andere verdeelsleutel is gehanteerd voor de systeemkosten dan in de ProRail bestaande opzet variant. De GTRC cijfers waren onvoldoende op detailniveau onderbouwd om dit te kunnen toetsen. Overigens wil LREHC opmerken dan beide genoemde posten niet waren genoemd in de eerste management reactie met bijbehorende tabel (28-2-2006).

- Als kostenpost wordt bij GTRC opgevoerd de achtergestelde lening van 6,9 miljoen, terwijl het uitgangspunt is dat deze wordt terugbetaald. Deze post kan natuurlijk wel worden opgevoerd als mogelijk risico, maar niet als vaste kostenpost.

Reactie LREHC: Klopt dit is opgevoerd als risicopost die kan oplopen tot 13,8mio waarbij LREHC een verwachtingswaarde van 6,8mio heeft gehanteerd.

BBT begrijpt uit conclusie B ten eerste dat een door Horvat geconstateerd kostenvoordeel voor GTRC van 6,1 miljoen, als verwaarloosbaar kan worden geïnterpreteerd. Los nog van het feit dat BBT denkt dat dit voordeel nog veel groter is, zijn wij het hier niet mee eens. GTRC is ook om kostentechnische redenen de meest interessante variant. Meer in het algemeen gesteld: superieure revenuen, gelijk risicoprofiel en de mogelijkheid om risico's te absorberen in het eigen vermogen. Dit is het logische gevolg van marktwerking binnen het proces van de Betuweroute. Zoals bekend vallen

opbrengsten van een concessievariant buiten de scope van de audit, toch is goed om op te merken dat dit een aanmerkelijk verschil maakt tussen de beide varianten.

Reactie LREHC: LREHC heeft geen oordeel over deze interpretatie van TowRail van de rapportage van LREHC. De opdracht van LREHC was het inzichtelijk maken van de kosten.

Met betrekking tot het eerste deel van conclusie C merken wij op dat 'risico's als gevolg van ontvlechting' voor alle PPS varianten op zullen gaan. Waarom deze variant-onafhankelijke risico's zo specifiek worden benadrukt binnen de GTRC-variant, is ons een raadsel. Daarnaast komt het tweede deel van deze conclusie ons niet alleen voor als een drogredenering, maar is out of scope (stond niet in de opdracht) en wordt niet verder onderbouwd.

Reactie LREHC: LREHC heeft geen oordeel over deze interpretatie van TowRail van de rapportage van LREHC. LREHC benadrukt hier in hoeverre de scope eenduidig is en geeft een belangrijk risico aan dat niet door LREHC gekwantificeerd is te weten het scenario van juridificeren van de verhoudingen. De MoU's gaan uit van een goede samenwerking tussen de partijen.

Terecht stelt Horvat naar onze mening in conclusie D vast dat de zogenaamde snijverliezen een categorie apart vormen. Deze moeten, los van hun omvang, namelijk altijd worden gemaakt in soortgelijke situaties waar vanuit een monopoliesituatie voor een PPS-constructie wordt gekozen. BBT leest dat Horvat deze kosten meetelt, maar pleit er voor deze kostenpost van € 13 miljoen niet mee laten wegen in het oordeel over de hoogte van het relatieve kostenniveau van de GTRC-variant. Omdat het hier, als gevolg van de keuze om tot een PPS-constructie te komen, om een onvermijdelijke kostenpost gaat interpreteren BBT dit bedrag als een investeringssom; een investering in de toekomst van meer Publiek Private Samenwerking die in alle gevallen zou moeten worden uitgegeven.

Reactie LREHC: LREHC heeft geen oordeel over deze interpretatie van TowRail van de rapportage van LREHC. LREHC is niet gevraagd een oordeel te geven of de concessie middels een PPS gerealiseerd moet worden. LREHC heeft op verzoek van V&W aangegeven welke kosten gemoeid zijn hiermee.

Samenvatting

Dit gesteld hebbende komt BBT dus tot een nog duidelijker en interessanter kostenverschil tussen beide door Horvat onderzochte varianten. Naar onze mening zou de kostensom van de GTRC variant er als volgt uit moeten zien:

	Horvat	BBT	Horvat	BBT
	ProRail	ProRail	GTRC	GTRC
A. Scope	€ 91,2	€ 98,2	€ 104,9	€ 104,9
B. MoU	€ 41,0	€ 41,0	€ 41,0	€ 41,0
C. Opbrengsten	-€ 42,6	-€ 42,6	-€ 65,8	-€ 65,8
D. Additionele posten	€ 40,5	€ 40,5	€ 43,9	€ 37,0
E. Emplacementen	€ 40,0	€ 40,0	€ 41,5	€ 41,5
Kosten VL - CM				-€ 37,5
Totaal	€ 170,1	€ 177,1	€ 165,5	€ 121,1

*Reactie LREHC: LREHC onderschrijft bovenstaande tabel **niet**. Zie voorgaand commentaar.*

De bovenstaande tabel geeft een ander zicht op de cijfers die Horvat in haar rapport heeft gebruikt en brengt hierop een nuance aan. In kolom 1 en 3 zijn dezelfde cijfers gebruikt als in het Horvat rapport. Kolom 2 is met onze correctie op de Horvat-cijfers. Kolom 4 laat de GTRC kosten zien met verwerking van de reductie van 37,5 miljoen op de Horvat redenering. De correctie die wij hebben toegevoegd op de ProRail cijfers wordt overigens gestaafd door de Businesscase 2004 van ProRail zoals die in de werkgroep Kosten en Risico's zijn gebruikt. Voor dit overzicht en onderbouwing van de cijfers hebben wij gebruik gemaakt van het Horvat rekenmodel.

Afrondend stellen wij dan ook vast dat BBT zich, ondanks de beperkte marge die Horvat heeft weten te berekenen op basis van beschikbare informatie in de betrekkelijke korte tijd die hen was gegund, bevestigd voelt in de keuze voor de GTRC-variant. Deze blijkt aantoonbaar minder te kosten, meer op te leveren en over een gelijk risicoprofiel als de andere variant te beschikken.

Dit, in combinatie met de besparingen en extra opbrengsten die GTRC kan betekenen voor de markt en de vervoerketen, betekent in onze ogen niets anders dan een krachtige motivatie om voor de GTRC variant te kiezen. Dit in combinatie met het feit dat de GTRC een organisatie is die er op is gebrand de business case tot zijn volle potentie te ontwikkelen, en dus minutieus op de kosten zal letten, dit in tegenstelling tot een sec beheerorganisatie; dit leidt ertoe dat GTRC, in onze ogen, snel voort moet, en wel zo volledig, juist en samenhangend mogelijk.

Reactie LREHC: LREHC heeft geen oordeel over deze interpretatie van TowRail van de rapportage van LREHC. De opdracht van LREHC was het inzichtelijk maken van de kosten.

Rotterdam, 3 maart 2006

Jhr. M.J.H. van Asch van Wijck
Babcock & Brown TowRail b.v.

LREHC heeft hier aangegeven op welke momenten contact is geweest met TowRail en wat toen besproken is c.q. welke informatie is uitgewisseld:

- i. *Bespreking bij TowRail d.d. 16 februari 2006. Hierbij waren aanwezig M. van Asch van Wijck, M. van Veen, R. Franceschini, H. Spoelman en E. Kemperman namens TowRail en B. Smolders en B. Keulen namens LREHC. Tijdens deze bespreking zijn de kosten doorgesproken en de risico's die samenhangen met de GTRC variant.*
- ii. *LREHC heeft onmiddellijk na het geprek van d.d. 16 februari 2006 aan V&W gevraagd of het startpunt van de audit (bijlage D) ook met TowRail gedeeld kon worden. V&W heeft hierop het overzicht direct aan TowRail gestuurd.
Daarnaast heeft TowRail nog andere verzoeken gedaan om informatie van ProRail te krijgen. Uiteraard heeft LREHC hierop aangegeven dat LREHC geen documenten van ProRail aan TowRail verstrekt en vice versa.*
- iii. *Tijdens bespreking d.d. 16 februari 2006 is afgesproken dat TowRail een aantal vragen zondag (d.d. 19 februari 2006) aan het begin van de avond zou rapporteren zodat LREHC de antwoorden zou kunnen meenemen in hun vervolggesprek met ProRail maandagochtendvroeg. Bedoelde e-mail wordt, na e-mail met aankondiging dat e-mail later komt, rond 22.00 uur gestuurd [065].*
- iv. *Tijdens deze bespreking is een principe afspraak gemaakt voor dinsdag 21 februari 2006 om 13uur. Hierbij is aangegeven dat wellicht deze afspraak afgezegd zou worden en dat LREHC haar vragen dan zou stellen aan TowRail per e-mail.
Dinsdagochtend 21 februari is afspraak met M. van Asch van Wijck bij secretaresse van TowRail afgebeeld om circa 10.30uur en is aangegeven dat deze door een e-mail wordt vervangen. Dit bericht bleek niet bij iedereen van TowRail te zijn doorgegeven. LREHC wordt hierover gebeld en geeft aan wat beleving van LREHC is en vraagt TowRail de tijd te gebruiken om e-mail vragen te beantwoorden.*
- v. *Dinsdag aan het begin van de middag is door LREHC een e-mail met vragen gestuurd [093] en deze zijn aan het begin van de avond door TowRail beantwoord [089].*
- vi. *Dinsdag vraagt TowRail [090] om auditplan. LREHC stuurt mail [084] auditplan (samenvatting van scope opdracht en aanvullingen hierop door opdrachtgever) en beschrijving geplande werkwijze. M. van Asch van Wijck stuurt daarop een e-mail dat hij blij is met de schriftelijke bevestiging van wat eerder door LREHC is toegezegd [105]. Bij de werkwijze [084] staat aangegeven dat de doorlooptijd kort is (twee weken) en dat LREHC een 1^e concept rapport 23 februari aan partijen te sturen (donderdag) en vraagt partijen uiterlijk maandagochtend (27 februari) hierop te reageren opdat maandag middag aan V&W gerapporteerd kan worden (rapport met daarin reacties van partijen verwerkt).*
- vii. *Telefonische afspraak op 22 februari 2006 loopt mist. LREHC kan zowel E. Kemperman als M. van Asch van Wijck niet bereiken. Later op de avond lukt het alsnog met E. Kemperman te bellen.*
- viii. *Donderdagavond 20.30 stuurt LREHC 1^{ste} concept voor hoor en wederhoor naar partijen.*
- ix. *Zondagmiddag reageert TowRail hierop dat het niet lukt voor hen om maandagochtend te reageren zij zullen reageren in de loop van de dag. Hierover is maandagochtend contact met LREHC. Maandag rond de middag ontvangt LREHC reactie van TowRail.
In deze reactie is het meest majeure punt dat zij € 37,5mio kostenbesparing veronderstellen in de GTRC variant. Daarnaast is naar hun mening de management bovenbouw (€ 5mio) niet terecht. Over overige posten worden in de management reactie en bijbehorende bijlagen niet gesproken.*
- x. *Navraag over de € 37,5mio kostenbesparing bij ProRail ontlokt een e-mail discussie over aansturing onderhoud op emplacementen.*
- xi. *Door deze e-mail discussie is het voor LREHC niet mogelijk de reacties van de partijen maandag (27-2-2006) te verwerken in het eerste concept en een concept aan V&W te sturen. Hierop besluit LREHC in overleg met de opdrachtgever V&W het 1^{ste} concept aan V&W te sturen. In de begeleidende e-mail aan V&W vermeld LREHC uitdrukkelijk dat er nog discussie is over een aantal posten.*
- xii. *Dinsdagavond d.d. 28-2-2006 stuurt LREHC per e-mail een toelichting/update van het proces. Toegelicht is dat het niet mogelijk bleek de reacties te verwerken voor het versturen van het rapport aan V&W vanwege de discussie en dat het rapport wel aan V&W gestuurd is en met hen besproken is. Waarbij aan V&W uitdrukkelijk is meegedeeld dat het een concept betrof waarin de reacties van de partijen nog niet verwerkt waren. Tevens*

was aangegeven dat het commentaar zodanig was dat LREHC inschatte dat het niet noodzakelijk was de inhoud van de conclusies aan te passen. Dat LREHC verwachtte woensdagavond/donderdagochtend een 2^o concept aan de partijen te kunnen sturen.

xiii. Per e-mail reageert TowRail woensdagochtend dat zij verbaast zijn over het proces. Daarop is telefonisch contact met LREHC en afgesproken wordt dat TowRail diezelfde middag langs komt.

xiv. Woensdagmiddag 1 maart 2006 volgt een nadere bespreking met M. van Asch van Wijck en H. Spoelman (TowRail) en B. Smolders en B. Keulen (LREHC).

Hierin ligt LREHC het proces toe en geeft aan welke punten de management reacties van beide partijen omvatten. Uitdrukkelijk is gesteld dat gewerkt wordt onder een hoge tijdsdruk en dat het derhalve noodzakelijk is om processen parallel te schakelen. LREHC stelt zich hierbij tot taak de kosten transparant en inzichtelijk te maken. TowRail stemt in met deze toelichting.

LREHC geeft aan dat de punten zoals genoemd door de partijen niet leiden tot aanpassing van de inhoud van de conclusies. LREHC geeft tevens aan dat zij aan dhr. Maljers de conclusies mondeling hebben toegelicht (zonder overleggen van het rapport omdat dit nog niet definitief was).

Daarnaast worden in dit gesprek nog enkele punten besproken en hierover is nog e-mail correspondentie geweest. De resultaten hiervan zijn in de definitief conceptrapportage verwerkt.

Overigens wil LREHC opmerken dat de contacten met TowRail tijdens de audit goed waren en dat TowRail (net als ProRail) optimaal heeft meegewerkt aan de audit.