

Departementale Auditdienst

Betuweroete

**Onderzoeksrapport,
Accountantsverslag bij voortgangsrapportage
17**

Peildatum 1 januari 2005

Inhoudsopgave

1	ONDERZOEKSRAPPORT	3
2	BELANGRIJKE ONTWIKKELINGEN BINNEN HET PROJECT	6
2.1	HET PROJECT	6
2.2	PROJECTORGANISATIE	8
3	BUDGETTAIRE SITUATIE	9
4	ONDERZOEKSAANPAK	11
4.1	AARD EN REIKWIJDTE VAN HET ONDERZOEK	11
5	BEVINDINGEN	12
5.1	TOEREIKENDHEID PROJECTORGANISATIE	12
5.2	OPZET EN INHOUD VOORTGANGSRAPPORTAGE	13
5.3	KWALITEIT EN VOLLEDIGHEID VAN DE IN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE OPGENOMEN INFORMATIE	13
6	BIJLAGE	16

1 Onderzoeksrapport

Opdracht

In opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat hebben wij in het kader van de "procedureregeling grote projecten" inzake het project Betuweroute een onderzoek ingesteld naar:

- de toereikendheid van de projectorganisatie in 2004 wat betreft de beheersmaatregelen met betrekking tot de planning, de voortgangsbewaking, de budgetbewaking, de interne informatievoorziening en het risicomanagement;
- de opzet van de voortgangsrapportage per 1 januari 2005;
- de kwaliteit en de volledigheid van in deze voortgangsrapportage opgenomen informatie.

De door ons onderzochte voortgangsrapportage per 1 januari 2005 is als bijlage bij dit rapport gevoegd. Deze voortgangsrapportage is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De opzet van de projectorganisatie is afgeleid van een binnen het ministerie vastgesteld beheersmodel.

Werkzaamheden

Ons onderzoek is verricht overeenkomstig algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot assurance-opdrachten. Op grond van deze richtlijnen hebben wij onze werkzaamheden zodanig gepland en uitgevoerd dat een deugdelijke grondslag is verkregen voor ons oordeel over de door ons onderzochte punten.

Toereikendheid projectorganisatie

Wij hebben de opzet, het bestaan en de werking van specifieke onderdelen van de projectorganisatie - waaronder de administratieve processen en interne controlemaatregelen - beoordeeld aan de hand van het op het project van toepassing zijnde beheersmodel, door middel van interviews en de beoordeling van de relevante documentatie ter zake. Wij hebben hierbij met name aandacht besteed aan de beheersmaatregelen met betrekking tot de planning, de voortgangsbewaking, de budgetbewaking, de interne informatievoorziening en het risicomanagement.

Opzet van de voortgangsrapportage

Wij hebben beoordeeld of de opzet van de voortgangsrapportage voldoet aan de voor dit project relevante informatie-eisen zoals opgenomen in de "procedureregeling grote projecten".

Kwaliteit en volledigheid van in de voortgangsrapportage opgenomen informatie

Terzake van de in de tekst en tabellen 1, 2, 4, 6, 7, 9 en 10 van paragraaf 4.2 Financiën opgenomen historische financiële informatie, zijn wij nagegaan of de daarin opgenomen aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten op een juiste wijze zijn ontleend aan de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2004. Voorts hebben wij beoordeeld of deze informatie consistent is met de voortgang van het project.

Terzake van de historische financiële informatie in de tabellen 5 en 8 van paragraaf 4.2 Financiën, zijn wij nagegaan of deze aansluiten met opgaven van de projectorganisatie Betuweroute van ProRail, waaraan deze cijfers zijn ontleend.

Terzake van de in de tekst en tabel 11 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie omtrent het kasritme in paragraaf 4.2 Financiën, hebben wij inlichtingen ingewonnen bij functionarissen van de organisatie, beschikbare documenten beoordeeld en zijn wij nagegaan of de beschikbare informatie op een consistente wijze is verwerkt.

Terzake van de in de tekst en tabellen opgenomen niet-financiële informatie in hoofdstuk 4 zijn wij nagegaan of de hierin gepresenteerde informatie is ontleend aan interne informatie en rapportages die door het management worden gebruikt voor de beheersing van het project.

Oordeel

De opzet van de projectorganisatie Betuweroute was in 2004 in overeenstemming met het voor de grote projecten algemeen van toepassing zijnde beheersmodel en voldeed wat betreft het bestaan en de werking aan de eraan te stellen eisen.

De opzet van de voortgangsrapportage voldoet aan voor dit project relevante informatie-eisen zoals opgenomen in de "procedureregeling grote projecten".

De in de tekst en tabellen 1, 2, 4, 6, 7, 9 en 10 opgenomen historische financiële informatie in paragraaf 4.2 Financiën, is op een juiste wijze ontleend aan jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2004. Voorts is deze informatie consistent met de voortgang van het project.

De historische financiële informatie in de tabellen 5 en 8 in paragraaf 4.2 Financiën sluit aan met opgaven van de projectorganisatie Betuweroute van ProRail.

Met betrekking tot de in de tekst en tabel 11 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie omtrent het kasritme in paragraaf 4.2 Financiën, hebben wij vastgesteld dat deze op een consistente wijze tot stand is gekomen. Gegeven de onzekerheid die inherent is aan toekomstgerichte informatie kan de realisatie overigens in belangrijke mate afwijken van het gepresenteerde beeld van de mogelijk toekomstige ontwikkelingen.

Van de in de tekst en tabellen opgenomen niet-financiële informatie in hoofdstuk 4 hebben wij vastgesteld dat de hierin gepresenteerde informatie is ontleend aan interne rapportages die door het management worden gebruikt voor de beheersing van het project.

Toelichting

In hoofdstuk 2 is een korte beschrijving van de voortgang van het project en van de ontwikkelingen in de projectorganisatie opgenomen.

In hoofdstuk 3 wordt de budgettaire situatie toegelicht.

De onderzoeks aanpak en de gedetailleerde bevindingen worden in respectievelijk hoofdstuk 4 en 5 weergegeven.

2 Belangrijke ontwikkelingen binnen het project

2.1 HET PROJECT

Het project Betuweroute bestaat uit de realisatie en exploitatie van een goederenspoorlijn van de Maasvlakte tot de Duitse grens bij Zevenaar (160 km), inclusief aansluitingen op het bestaande net bij Barendrecht, Kijfhoek, Geldermalsen, Elst en Zevenaar. Tot het project behoort tevens het realiseren van een nieuw emplacement op de Maasvlakte, de aanpassing van het rangeerterrein Kijfhoek en het realiseren van een containeruitwisselpunt bij Valburg. De Betuweroute zal nabij de grens bij Zevenaar aansluiten op het bestaande spoorwegnet naar Duitsland en zal deel uitmaken van het internationale spoorwegnet.

Het project is onderverdeeld in de Havenspoorlijn (traject Maasvlakte – Kijfhoek) en de A15-lijn (traject Kijfhoek – Zevenaar).

Algemeen

In 2004 heeft in de aanleg van de Betuweroute de overgang plaatsgevonden van de onderbouw (onder andere de aarden baan, de kunstwerken en de aanpassingen aan de omliggende infrastructuur) naar de bovenbouw (onder andere technische installaties en bovenleidingen).

De planning voor de gehele Betuweroute is gericht op indienststelling per 1 januari 2007. Onder indienststelling wordt verstaan dat de Betuweroute dan gereed is voor commercieel gebruik en exploitatie.

Mogelijke risico's voor het halen van de planning zijn het onvoldoende beschikbaar zijn van locomotieven die met ETCS zijn uitgerust en zich eventueel voordoende problemen bij het testen van de vervoerssystemen. Een volledige integratietest, waarbij moet worden vastgesteld dat materieel en infrastructuur in hun onderlinge samenhang goed functioneren gaat vooraf aan de start van het proefbedrijf. Dit proefbedrijf dient de operationele condities te realiseren die noodzakelijk zijn voor de exploitatie, zoals wegbekendheid van de machinisten, veiligheid, beheer en instandhouding en de calamiteitenorganisatie. Het beschikbaar hebben van met ETCS uitgeruste locomotieven (ook die van vervoerders) is daarbij een voorwaarde.

De evaluatie van het Bronbeleid Geluid Spoor, in verband met het al dan niet plaatsen van extra geluidsschermen, is door de commissie van onafhankelijke deskundigen afgerond en op 2 december 2004 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 22589, nr. 241) De resultaten van een juridische toetsing en een beslissing omtrent het al dan niet plaatsen van de schermen wordt medio 2005 verwacht.

Het risicoprofiel is in het tweede halfjaar van 2004 afgenomen met € 26 miljoen. Daarnaast is er in deze periode een positief saldo van mee- en tegenvallers ontstaan van € 48 miljoen.

Havenspoorlijn

De Havenspoorlijn is op 10 juli 2004 officieel in gebruik genomen zij het voorlopig nog met dieseltractie en het beveiligingssysteem ATB – EG. De Calandbrug wordt versterkt om de geplande geluidswerende voorzieningen aan te kunnen brengen en om het treinverkeer tot 2020 te kunnen afwickelen. Volgens de voortgangsrapportage kan deze maatregel naar verwachting binnen de planning en het budget worden gerealiseerd.

Bij de Sophiatunnel ligt de Vinex lokatie Volgerlanden. TNO doet onderzoek naar de mogelijke effecten van laag frequent geluid. Of en de mate waarin een mogelijk effect kan optreden hangt volgens de projectorganisatie onder meer af van de afstand tot de tunnel, de bodemeigenschappen en de geplande woningconstructies.

A 15-lijn

Het werk aan de onderbouw van het A15 tracé van de Betuweroute kenmerkt zich onder andere door de aanleg van de aarden baan, de aanpassing van de A15, de aansluiting van de Betuweroute op het bestaande spoor bij Geldermalsen en Elst en de bouw van tunnels onder het Pannerdensch Kanaal en in Zevenaar.

Deze werkzaamheden zijn vrijwel gereed.

De aanleg van de bovenbouw is wat betreft de contractering opgedeeld in verschillende onderdelen: geluidsschermen, spoorwerk en bovenleiding, beveiliging, tractie- en energievoorzieningen en tunneltechnische installaties. Alle grote bovenbouwcontracten op dit gedeelte van het tracé zijn opgedragen aan aannemers.

Het ontwerp en de voorbereiding van de uitvoering van het beveiligingscontract voor ETCS zijn in volle gang. Uit in de tweede helft van 2004 uitgevoerd onderzoek is gebleken dat realisatie conform de planning nog steeds haalbaar is. Er blijven echter risico's; derhalve wordt als beheersmaatregel een tijdelijk beveiligingssysteem (ATB-NG) ontwikkeld om zeker te stellen dat op 1 januari 2007 van de Betuweroute gebruik kan worden gemaakt. Met deze beheersmaatregel (ATB-NG) was reeds rekening gehouden in het budget voor het beveiligingssysteem.

2.2 PROJECTORGANISATIE

In 2004 heeft in de aanleg van de Betuweroute de overgang plaatsgevonden van de onderbouw naar de bovenbouw.

De coördinatie van de bovenbouw en de voorbereiding van de exploitatie van de Betuweroute vraagt een meer integrale aanpak. De organisatie van zowel de projectorganisatie Betuweroute (PoBr) als het ministerie is hierop aangepast.

Een regiegroep, waarin ProRail en de binnen het ministerie betrokken directoraten-generaal zijn vertegenwoordigd, bewaakt de integrale voortgang van alle aspecten van de oplevering en ingebruikname van de Betuweroute.

De organisatiestructuur heeft in 2004 een aantal veranderingen ondergaan teneinde het besturingsmodel te laten aansluiten op de voortgang van het project. Tot 1 juli 2004 bestond de projectorganisatie uit een centrale organisatie, de Directie Uitvoering, de Directie Projectbeheersing en de regio's Zuid -Holland en Gelderland. Met ingang van 1 juli 2004 zijn deze regio's als gevolg van het afwickelen van de onderbouwcontracten opgeheven en bestaat de PoBr uit een centrale organisatie, de Directie Uitvoering en de Manager Contract Close Down. De centrale organisatie bestaat uit de Directeur Realisatie Betuweroute, de afdeling Strategie, Techniek en Omgeving, de Directie Projectbeheersing en een Décharge commissie.

3 Budgettaire situatie

De in de voortgangsrapportage weergegeven budgettaire situatie per 1 januari 2005 kan als volgt worden samengevat (x € 1 mln):

Oorspronkelijk toegekend budget	3.744
Mutaties als gevolg van scopewijzigingen	321
Mutaties als gevolg van loon- en prijsontwikkelingen	779
Saldo mee- en tegenvallers	-/- 292
Mutaties EAT kosten	97
EU bijdragen	33
Overige mutaties	-/- 2

Budget prijspeil 2004	4.680
Budget gereserveerd voor apparaatskosten projectorganisatie V&W	- 60

Budget vanuit Infrastructuurfonds ten behoeve van Uitvoeringsorganisatie	4.620
Budget dat reeds is beschikbaar aan ProRail	4.573

Nog te beschikken budget	47

In 2004 hebben zich geen scopewijzigingen voorgedaan.

Het totale budget bedroeg per peildatum 1 januari 2005 € 4.680 miljoen. Hiervan was per 1 januari 2005 € 4.242 miljoen verplicht en € 3.801 miljoen betaald, excl BTW. De in voortgangsrapportage 16 gemelde aanbestedingsmeevaller van € 117 miljoen is op het projectbudget in mindering gebracht.

In het projectbudget is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project. De post onvoorzien bedraagt € 312 miljoen (prijspeil 2004). Van dit bedrag was op 31 december 2004 € 157 miljoen uitgegeven. Ten opzichte van VGR 16 is de post onvoorzien met € 25 mln neerwaarts gecorrigeerd. Deze correctie houdt verband met een correctie voor minder werk bij de onderbouwcontracten.

Ten behoeve van de tunneltechnische installaties is in 2003 reeds een bedrag van € 104 miljoen vanuit de risicoreservering overgeheveld. Het volgens het ministerie naar verwachting nog benodigde bedrag uit de risicoreservering bedraagt € 136 miljoen (op basis van een 50% verwachtingswaarde).

De prognose eindstand inclusief de risico's bedraagt per 1 januari 2005 € 4.768 miljoen. Dit bedrag is als volgt te specificeren:

	(x € 1 mln)
Projectbudget	4.680
Risicoprofiel	<u>136</u>
	4.816
Saldo mee- en tegenvallers	<u>48</u>
	4.768

Dit betekent dat de prognose eindstand ten opzichte van 1 januari 2004 is gedaald met € 178 miljoen.

4 Onderzoeksaanpak

4.1 AARD EN REIKWIJDTE VAN HET ONDERZOEK

Wij hebben in het kader van de “procedureregeling grote projecten” een onderzoek uitgevoerd naar de toereikendheid van de projectorganisatie in 2004 en de kwaliteit en de volledigheid van de in Hoofdstuk 4 van de voortgangsrapportage 17 opgenomen informatie.

Dit onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de richtlijnen inzake assurance-opdrachten.

De toereikendheid van de projectorganisatie is op basis van de volgende criteria getoetst:

- is de opzet van de projectorganisatie afgeleid van een door het ministerie vastgesteld beheersmodel en is de projectorganisatie toereikend;
- zijn er toereikende beheersmaatregelen, zoals die ter zake van de planning, de voortgangsbewaking, de budgetbewaking, de interne informatievoorziening en het risicomanagement en functioneren deze.

De opzet, de kwaliteit en de volledigheid van de voortgangsrapportage zijn op basis van de volgende criteria getoetst:

- is de opzet van de voortgangsrapportage in overeenstemming met de afspraken die terzake zijn gemaakt met de Tweede Kamer;
- is de niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage consistent met de opgenomen financiële informatie en is deze niet-financiële informatie ontleend aan de interne informatievoorziening;
- is de financiële informatie wat de realisatiecijfers betreft, in overeenstemming met de door ons gecontroleerde jaarrekening van het Infrastructuurfonds en is deze informatie consistent met de voortgang van het project en, wat betreft de toekomstgerichte cijfers, in overeenstemming met de interne informatievoorziening.

Bij ons onderzoek hebben wij gebruik gemaakt van de werkzaamheden die door de externe accountant van ProRail zijn uitgevoerd.

5 Bevindingen

.....

.....

5.1 TOEREIKENDHEID PROJECTORGANISATIE

De opzet en de werking van de projectorganisatie zijn gebaseerd op het door ProRail gehanteerde TSV-model. Door middel van een rapportageformat, dat is opgenomen in de overeenkomst tussen het ministerie en ProRail, is aansluiting gevonden met het binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgestelde beheersmodel.

De externe accountant van ProRail heeft een onderzoek uitgevoerd naar de toereikendheid van de beheersmaatregelen die binnen ProRail/PoBr getroffen zijn inzake de interne kwaliteitsborging, het financieel beheer, planning en control, risicomanagement en de interne informatievoorziening.

Op basis van zijn onderzoek kan worden geconcludeerd dat de opzet en de werking van de binnen ProRail/PoBr aanwezige beheersmaatregelen en procedures in 2004 toereikend zijn.

Wij hebben een review uitgevoerd op de door de externe accountant verrichte werkzaamheden. Wij kunnen ons met de bevindingen van de externe accountant verenigen.

In het kader van de beoordeling van de projectorganisatie hebben wij tevens de sturingsrelatie tussen het ministerie en ProRail beoordeeld. Deze relatie is omschreven in de overeenkomst tussen het ministerie en ProRail. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de besluitvorming inzake het project Betuweroute, de overlegstructuur, de informatievoorziening en het uitvoeren van audits in opdracht van het ministerie. Wij hebben vastgesteld dat de opzet en werking van deze sturingsinstrumenten gedurende 2004 toereikend waren.

In de acceptatie en overdrachtprocedure van de Havenspoorlijn is een timeout genomen. Er wordt thans gewerkt aan een verbetering en verdieping van de documentaire onderbouwing. Omdat dit proces te zijner tijd ook moet plaatsvinden voor de overdracht van het A-15 tracé is het bereiken van een eensluidende visie hierop van groot belang. Ter ondersteuning is externe deskundigheid aangetrokken.

In 2004 heeft het Auditbureau Betuweroute (ABR) de in 2003 gestarte Audit Claimmanagement afgerond. De claimstrategie werd hierbij als eenduidig en voldoende concreet bevonden, waarbij werd opgemerkt dat de vastlegging van het claimbeleid (operationalisering van de claimstrategie) aanvulling behoeft. Verder werd geconcludeerd dat de borging van de juistheid van de inschatting van de financiële consequenties van claims vooral ligt bij de regiodirecteur. Ter versterking van de uniforme aanpak zijn door ABR aanbevelingen opgesteld met betrekking tot de coördinatie van het claimmanagement met het risicomanagement, de evaluatie van claims en de beperkte betrouwbaarheid van de claimprognose.

Het ABR heeft ook een onderzoek gedaan naar de ontwikkeling en implementatie van het beveiligingssysteem ETCS. In het desbetreffende rapport worden de nodige voorbehouden gemaakt met betrekking tot de haalbaarheid van de implementatie van ETCS voor 1 januari 2007 op de Havenspoorlijn en het A-15 tracé.

5.2 OPZET EN INHOUD VOORTGANGSRAPPORTAGE

De opzet en de inhoud van de voortgangsrapportage zijn gebaseerd op het binnen het ministerie geldende beheersmodel en informatieprofiel. De basis voor de voortgangsrapportage is de informatie zoals opgenomen in de vierde kwartaalrapportage 2004 van ProRail. Wij hebben vastgesteld dat de informatie in de voortgangsrapportage op hoofdlijnen consistent is met de informatie uit de kwartaalrapportages van ProRail, de verslagen van overleggen tussen ProRail en het ministerie en overige interne verslagen en documenten.

5.3 KWALITEIT EN VOLLEDIGHEID VAN IN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE OPGENOMEN INFORMATIE

5.3.1 Scope

In de voortgangsrapportage zijn in tabel 2 van hoofdstuk 4 paragraaf 2 alle mutaties in het projectbudget Betuweroute opgenomen. In 2004 hebben zich geen scopewijzigingen voorgedaan.

5.3.2 Planning

In hoofdstuk 4 paragraaf 3 van de voortgangsrapportage wordt ingegaan op de planning. In ons rapport bij voortgangsrapportage 15 is melding gemaakt van een opgelopen spanning in de planning als gevolg van de vertraagde besluitvorming rondom TTI. Inmiddels zijn volgens de projectorganisatie zodanige maatregelen getroffen dat de gevolgen van deze vertraging binnen de projectreferentie kunnen worden opgevangen.

De planning voor de gehele Betuweroute is gericht op indienststelling per 1 januari 2007. Onder indienststelling wordt verstaan dat de Betuweroute dan gereed is voor commercieel gebruik en exploitatie. Mogelijke risico's voor het halen van de planning zijn het onvoldoende beschikbaar zijn van locomotieven die met ETCS zijn uitgerust en zich eventueel voordoende problemen bij het testen van de vervoerssystemen.

Het opleveren van een interactief verkeersmanagementsysteem (treinbeïnvloeding (ETCS) en verkeerssysteem) is voorwaarde voor de start van het commercieel gebruik en exploitatie van de Betuweroute. In afwachting van een subsidieregeling van de Europese Commissie zijn de vervoerders zeer terughoudend om te investeren in ETCS op de locomotieven. Hierdoor staan het commercieel gebruik en de exploitatie van de Betuweroute per 1 januari 2007 onder druk. Binnen het ministerie wordt gewerkt aan een tijdelijke financiële regeling om de vervoerders te stimuleren tijdig met ETCS uitgerust materieel beschikbaar te hebben. Daarbij zal

aansluiting worden gezocht bij de voorziene subsidieregeling van de Europese Commissie.

Een volledige integratietest, waarbij moet worden vastgesteld dat materieel en infrastructuur in hun onderlinge samenhang goed functioneren gaat vooraf aan de start van het proefbedrijf. Dit proefbedrijf dient de operationele condities te realiseren die noodzakelijk zijn voor de exploitatie, zoals wegbekendheid van de machinisten, veiligheid, beheer en instandhouding en de calamiteitenorganisatie. Het beschikbaar hebben van met ETCS uitgeruste locomotieven (ook die van vervoerders) is daarbij een voorwaarde.

Het ontwerp en de voorbereiding van de uitvoering van het beveiligingscontract voor ETCS zijn in volle gang. De projectorganisatie verwacht dat in ieder geval het A15 gedeelte tijdig met ETCS in dienst kan worden gesteld. Voor het gedeelte Havenspoorlijn is dit minder zeker. Als terugvaloptie kan op de Havenspoorlijn langer doorgereden worden met het huidige beveiligingssysteem (ATB-EG).

Voor het A15 gedeelte wordt als beheersmaatregel een tijdelijk beveiligingssysteem (ATB-NG) ontwikkeld om zeker te stellen dat op 1 januari 2007 van de Betuweroute gebruik kan worden gemaakt. Met deze beheersmaatregel (ATB-NG) was reeds rekening gehouden in het budget voor het beveiligingssysteem.

5.3.3 Financiën

In paragraaf 4.2 van de voortgangsrapportage wordt ingegaan op het projectbudget en de dekkingsbronnen van het budget. Het projectbudget en de financiële dekking komen overeen met de in het Infrastructuurfonds voor de aanleg van de Betuweroute gereserveerde middelen en de voorgenomen verwerking van mutaties in de ontwerpbegroting 2006.

5.3.4 Risicoparagraaf

In overeenstemming met de "procedureregeling grote projecten" worden de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen benoemd en wordt inzicht gegeven in de mogelijk financiële gevolgen van het optreden van de risico's. Wij hebben vastgesteld dat het in de voortgangsrapportage opgenomen risicoprofiel consistent is met de kwartaalrapportages van ProRail/PoBr.

Er is verschil van mening ontstaan tussen het ministerie en de Belastingdienst over de berekening van BTW over uitgaven die niet direct toewijsbaar zijn aan de spoorweginfrastructuur. Op basis van een zeer globale schatting zou de naheffing voor het totale project aanzienlijk kunnen zijn (tientallen miljoenen Euro's). Daarnaast zou nog eens sprake kunnen zijn van aanzienlijke administratieve kosten.

Wij adviseren over deze problematiek overleg te voeren met het ministerie van Financiën.

5.3.5 Projectorganisatie

In de voortgangsrapportage wordt vermeld dat in 2004 in de aanleg van de Betuweroute de overgang heeft plaatsgevonden van de onderbouw naar de bovenbouw.

De coördinatie van de bovenbouw en de voorbereiding van de exploitatie van de Betuweroute vraagt een meer integrale aanpak. De organisatie van zowel de PoBr als het ministerie is hierop aangepast.

Wij zijn gaarne bereid een en ander nader toe te lichten,

Den Haag 18 april 2005

DEPARTEMENTALE AUDITDIENST
MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

H. Varenbrink RA

6 Bijlage

Voortgangsrapportage 17 Betuweroute