

## Weergave van het rapport van LREHC Infraproject Services (Horvat)

### 1 Inleiding

Bij de beantwoording op 9 februari 2006 (Kamerstuk 22589) van een deel van uw schriftelijke vragen, heb ik aangegeven dat nader overleg met ProRail over de kosten van het beheer nodig was. In het Algemeen Overleg van 14 februari 2006 heb ik tevens toegezegd een nadere analyse te maken van de kosten die behoren bij het voorstel van GTRC, inclusief de snijverliezen als gevolg van de twee MoU's. Ik heb daartoe door LREHC Infraproject Services een audit (hierna: Horvat audit) laten uitvoeren.

Uit de Horvat audit volgen voor mij antwoorden op de volgende vragen:

1. wat zijn de werkelijke kosten voor exploitatie van de Betuweroute in beide varianten (GTRC versus beheer door alleen ProRail)?
2. wat zijn de subsidiekosten voor de Staat voor beide varianten? (ten opzichte van 1. wordt nu dus rekening gehouden met de opbrengsten uit gebruiksvergoeding)
3. wat zijn de totale kosten voor de Staat voor beide varianten?
4. wat is de betrouwbaarheid van de bedragen rekening houdend met het risicoprofiel?

### 2 Kosten van de exploitatie van de Betuweroute

De onderstaande tabel<sup>1</sup> geeft onder A weer welke kosten GTRC op grond van de MoU zou gaan maken voor het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute, in vergelijking tot de kosten die ProRail zou gaan maken voor diezelfde taken. De Horvat audit heeft hiertoe de scope van het beheer van de Betuweroute zoals ProRail die in het beheerplan 2006 heeft opgenomen in overeenstemming gebracht met de taken die GTRC zou gaan verrichten. Bij alle bedragen dient overigens opgemerkt te worden dat de Horvat audit weergeeft dat de onzekerheidsmarges van de bedragen relatief groot zijn (+/- 30% voor het totaalbedrag, op de afzonderlijke posten kan dit aanzienlijk groter zijn). De resultaten dienen dus met enige terughoudendheid geïnterpreteerd te worden. Onder de kosten van beheer wordt verstaan de kosten van onderhoud en instandhouding, capaciteitsmanagement en verkeersleiding.

In onderdeel B geeft Horvat de kosten weer van de taken die op grond van de MoU met ProRail bij ProRail zijn belegd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat in het rapport van Horvat de kosten van vernieuwing ad € 34,1 mln. zijn opgenomen<sup>2</sup>. In het kader van de gewenste kostendekking op termijn van de exploitatie van de Betuweroute zijn deze kosten niet meegenomen, aangezien het niet realistisch is te veronderstellen dat de markt de kosten van vernieuwing via de gebruiksvergoeding zou kunnen opbrengen en omdat deze hetzelfde is in beide opties. Ook in de motie Hofstra en alle eerdere analyses zijn de kosten van vernieuwing buiten beschouwing gebleven. Deze kosten worden door ProRail gemaakt, zowel in de situatie dat GTRC het beheer zou gaan verzorgen als in de situatie dat ProRail zelf het beheer zou gaan verrichten.

Onderdeel D geeft de additionele kosten en risico's weer die verbonden zijn aan de varianten. Een deel van de snijverliezen betreft eenmalige kosten om beheer door een andere partij dan ProRail mogelijk te maken; het restant betreft structurele kosten die verboden zijn aan de noodzaak van afstemming tussen de beheerder van de Betuweroute en die van het gemengde net.

<sup>1</sup> Dezelfde indeling en nummering is gehanteerd als in de tabel op blz. 7 in de Horvat audit.

<sup>2</sup> Kosten van vernieuwing bestaan uit € 28,3 mln. en de bijbehorende apparaatskosten van € 5,8 mln. (benoemd door Horvat als management BBV).

In het rapport heeft Horvat onder deze post een bedrag van € 20 mln. genoemd voor restzettingen. Ik heb deze uit mijn opstelling weggelaten, omdat deze post in beide opties hetzelfde is en omdat zettingen te verwachten zijn bij de oplevering van nieuwe spoorinfrastructuur<sup>3</sup>.

Daarnaast is in de rapportage van Horvat (bijlage C – blz. 39) een overzicht gegeven van posten die binnen de doorlooptijd van de audit niet meer gekwantificeerd konden worden. Deze posten, zowel mogelijke kosten als mogelijke opbrengsten, staan dan ook niet in onderstaand overzicht.

Kostenposten in mln. €	Variant ProRail bestaande opzet	Variant GTRC conform MoU's
A. Scope Betuweroute (conform MoU GTRC)	89,4	104,9
B. Overige scope Betuweroute (conform MoU ProRail, excl. vernieuwing) <sup>4</sup>	8,7	8,7
D. Additionele posten (kansen en risico's, excl. zettingen)	20,5	23,9
<i>w.v. snijverliezen</i>	<i>n.v.t.</i>	<i>13,5</i>
<i>overige posten</i>	<i>20,5</i>	<i>10,4</i>
<b>Totaalkosten (A+B+D)</b>	<b>118,6</b>	<b>137,5</b>
Aansluiting bij Horvat rapport:		
B. Overige scope Betuweroute (vernieuwing)	34,1	34,1
D. Additionele posten (zettingen)	20,0	20,0
<b>Totaalkosten Horvat</b>	<b>172,7</b>	<b>191,6</b>
<b>Totaal minus opbrengsten Betuweroute<sup>5</sup></b>	<b>130,1</b>	<b>125,8</b>

Uit de tabel volgt dat de kosten van GTRC hoger liggen dan die van ProRail, maar de onzekerheidsmarges van de bedragen zijn zodanig dat dit volgens Horvat niet als een harde conclusie gepresenteerd kan worden.

### 3 Overheidsbijdrage van de Staat

De opdracht aan Horvat omvatte een audit op de kosten. Vanwege de korte doorlooptijd is geen opdracht verstrekt aan Horvat om de inkomsten uit de gebruiksvergoeding te auditten. Op de totaalkosten in bovenstaande tabel zijn de door ProRail in het beheerplan 2006 ingeboekte opbrengsten uit gebruiksvergoeding en de inkomsten uit gebruiksvergoeding zoals door GTRC in haar voorstel van 16 september 2006 opgenomen in mindering gebracht. Dit resulteert in het volgende beeld voor de overheidsbijdrage Staat. Ook is hierbij vermeld de overheidsbijdrage exclusief de kosten van vernieuwing, gelet op de eerdere opmerking over het meenemen van deze kostenpost in relatie tot de kostendekkendheid van de exploitatie van de Betuweroute.

<sup>3</sup> Bezien wordt of, wanneer en in welke mate zettingen zich ook daadwerkelijk voordoen en in hoeverre eventuele kosten voor mitigerende maatregelen kunnen worden verhaald. Indien blijkt dat deze kosten niet kunnen worden verhaald dan zie ik de dekking ervan in het kader van het reguliere begrotingsproces. Eventueel niet verhaalbare kosten worden binnen de in NoMo beschikbare middelen voor beheer en onderhoud spoor opgevangen.

<sup>4</sup> De post "B. Overige scope Betuweroute (conform MoU Betuweroute)" in het overzicht van Horvat (blz. 7 van zijn rapport) bedraagt in totaal : 8,7 en 34,1 (voor vernieuwing) = 42,8 mln.

<sup>5</sup> Onderdeel C in tabel Horvat blz. 7

Opbouw overheidsbijdrage in mln. €	Variant ProRail bestaande opzet	Variant GTRC conform MoU's
Totaalkosten	118,6	137,5
C. Opbrengsten Betuweroute <sup>6</sup>	42,6	65,8 <sup>7</sup>
Overheidsbijdrage excl. kosten vernieuwing en zettingen	76,0	71,7

#### 4. Conclusies

De varianten GTRC en ProRail zijn op basis van de uitkomsten van de Horvat audit amper onderscheidend van elkaar in termen van overheidsbijdrage en kosten- en risicoprofiel. Bij deze conclusie is verondersteld dat er sprake is van een goede samenwerking tussen partijen. Horvat wijst op het risico van kostenstijgingen in de GTRC variant als de verhoudingen binnen het consortium juridificeren. Tevens is in deze kostenopstelling verondersteld dat er geen wijzigingen plaatsvinden in de tarieven van de gebruiksvergoeding ten opzichte van de overgangsregeling, zoals voorgesteld in mijn brief van 16 januari 2006.

<sup>6</sup> Conform de tabel op blz. 7 in de Horvat audit.

<sup>7</sup> Bestaande uit zowel de inkomsten uit gebruiksvergoeding als het deel van de rendementsuitkering aan GTRC aan het einde van de looptijd van de concessie dat aan ProRail toevalt en conform de afspraken aan de Staat wordt overgemaakt.