

Departementale Auditdienst

## **Betuwroute**

**Onderzoeksrapport,  
Accountantsverslag bij  
Voortgangsrapportage 19**

**Peildatum 1 januari 2006**

---

# Inhoudsopgave

---

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

---

# 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 2005 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 2006;
- de kwaliteit en de volledigheid van in deze voortgangsrapportage opgenomen informatie.

De door ons onderzochte voortgangsrapportage per 1 januari 2006 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 voor grote projecten.

## 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*

Ter zake van de in de tekst en tabellen 1, 2, 4, 6, 7 en 9 van paragraaf 4.2 Financiën opgenomen historische financiële informatie, zijn wij nagegaan of de daarin opgenomen aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in overeenstemming zijn met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2005. Voorts hebben wij beoordeeld of deze informatie consistent is met de voortgang van het project.

Ter zake 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.

Ter zake 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.

Ter zake 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 2005 in overeenstemming met het binnen het ministerie vastgestelde beheersmodel voor grote projecten en voldeed wat betreft het bestaan en de werking aan de eraan te stellen eisen.

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

De in de tekst en tabellen 1, 2, 4, 6, 7 en 9 opgenomen historische financiële informatie in paragraaf 4.2 Financiën, stemt overeen met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2005. 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.

De in de tekst en tabel 11 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie omtrent het kasritme in paragraaf 4.2 Financiën, is op een consistente wijze tot stand gekomen.

Gegeven de onzekerheid die inherent is aan toekomstgerichte informatie kan de realisatie overigens afwijken van het gepresenteerde beeld van de mogelijke 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 de hoofdstukken 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 2005 lag het accent van de bouwactiviteiten op de bovenbouw. Daarnaast is een begin gemaakt met het testen en het treffen van voorbereidingen voor het in bedrijf stellen, overdragen en nazorg. Uit de eerste testen is gebleken dat de systemen functioneren, maar dat aan de stabiele werking nog kinderziektes kleven. Aan de start van het proefbedrijf gaat een volledige integratietest vooraf, waarbij moet worden vastgesteld dat het materieel en de infrastructuur in hun samenhang goed functioneren.

In het laatste kwartaal van 2005 zijn de onderhandelingen van start gegaan met ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam, Towrail en het Havenbedrijf Amsterdam om te komen tot definitieve afspraken, vast te leggen in een Memorandum of Understanding (MoU), voor de exploitatie van de Betuweroute voor een periode van 3 tot 5 jaar. Deze onderhandelingen zijn in januari 2006 afgerond en hebben geresulteerd in 2 ondertekende MoU's. Het voornemen was om op basis van de MoU's twee beheerconcessies voor de Betuweroute op te stellen, één voor het consortium van de 4 partijen genaamd 'Green Tulip Railway Company' en één voor ProRail. Inmiddels is de minister voornemens te besluiten om geen goedkeuring te geven aan de MoU's maar de exploitatie van de Betuweroute op te dragen aan een op te richten exploitatiemaatschappij waarin ProRail, Haven Amsterdam en het Havenbedrijf Rotterdam deelnemen.

Ter stimulering van de ombouw van locomotieven die voorzien moeten worden van het beveiligingssysteem ETCS heeft de minister, met instemming van de Europese Commissie, in juli 2005 een subsidieregeling voor prototyping gepubliceerd. Vooruitlopend op een subsidieregeling voor serieombouw, welke thans ter notificatie bij de Europese Commissie voorligt, heeft de minister op 19 september 2005 een Memorandum Of

---

Understanding getekend met drie leasemaatschappijen voor de ombouw van locomotieven.

De leasemaatschappijen en mogelijke vervoerders zijn nog met elkaar in onderhandeling over het afsluiten van contracten en de daarbij behorende condities, aantallen locomotieven en leverdata.

De juridische toetsing ten aanzien van de Evaluatie van het Bronbeleid Geluid Spoor is afgerond. Daaruit blijkt dat het niet plaatsen van extra geluidsschermen niet in strijd is met het tracébesluit. Dat wil echter niet zeggen dat de bezwaren van omwonenden tegen het niet plaatsen van de schermen daarmee zijn afgedaan. Het in kaart brengen van het draagvlak voor het niet plaatsen van de schermen is nog niet volledig afgerond.

### **Havenspoorlijn**

De belangrijkste voorwaarde voor het omschakelen van de Havenspoorlijn naar het beveiligingssysteem ETCS is dat er voldoende locomotieven met ETCS beschikbaar zijn. Ondanks alle inspanningen om de vervoerders te stimuleren te investeren in locomotieven met ETCS, is inmiddels duidelijk geworden dat er niet voldoende locomotieven met ETCS beschikbaar zullen zijn voor omschakeling van de Havenspoorlijn naar ETCS per 15 november 2006. Om de bereikbaarheid per spoor van de Rotterdamse haven niet in gevaar te brengen zal de omschakeling naar ETCS thans op of omstreeks 1 juni 2007 en naar 25 kV op of omstreeks 1 september 2007 plaatsvinden, afhankelijk van het aantal op dat moment beschikbare locomotieven dat met ETCS is uitgerust. Overigens is dit niet van invloed op het ingaan van de vervoersconcessie op 1 januari 2007. Tot op het moment van omschakeling zal worden gereden met het bestaande beveiligingssysteem ATB-EG. Beide beveiligingssystemen conflicteren dermate dat zij niet gelijktijdig kunnen worden toegepast.

Naar aanleiding van de resultaten van een audit inzake de acceptatie van gebruiksklare onderdelen van de Havenspoorlijn, is besloten dat het acceptatieproces voorlopig niet wordt voortgezet. Het verzoek tot acceptatie van de Havenspoorlijn is inmiddels ingetrokken door ProRail. De acceptatie zal worden geïncorporeerd in het acceptatieproces voor de gehele Betuweroute in 2006.

In het 4<sup>e</sup> kwartaal is een begin gemaakt met het versterken van de Calandbrug, inclusief geluidswerende maatregelen. Daarnaast is een aanvang gemaakt met de geluidsisolatie van de woningen in Rozenburg.

Op 17 mei 2005 is overeenkomstig de planning de 5<sup>e</sup> tunnelbuis van de Overkapping Barendrecht aan de projectorganisatie HSL-Zuid opgeleverd. De tweede goederenbuis is in het najaar van 2005 opgeleverd. Het bestek voor de landschappelijke inpassing van de overkapping is in het laatste kwartaal van 2005 gegund.

### **A 15-lijn**

Het bovenleidingwerk en de tunneltechnische installaties liggen op het kritieke pad. In de voortgang van de uitvoering van de werkzaamheden is in 2005 vertraging ontstaan. Er zijn versnellingsmaatregelen genomen om de ingebruikname op 1 januari 2007 alsnog mogelijk te maken.

---

De aansluitingen op bestaand spoor te Geldermalsen en Zevenaar zijn in 2005 gereed gekomen.

De installatie van de beveiliging (ETCS) in de infrastructuur verloopt volgens de projectorganisatie conform planning. Als terugvaloptie is het ATB-NG ontwikkeld. Overigens kunnen beide beveiligingssystemen niet gelijktijdig operationeel zijn. Of en hoelang met ATB-NG gereden zal worden is in belangrijke mate afhankelijk van de beschikbaarheid van locomotieven die zijn uitgerust met ETCS. De ervaringen opgedaan met ETCS op het A15 tracé zullen worden aangewend bij de omschakeling van de Havenspoorlijn naar dit systeem.

## 2.2 PROJECTORGANISATIE

In 2005 heeft het proces van overgang van onderbouw naar bovenbouw zich verder voltrokken. De laatste fase van het project zal echter niet bestaan uit bouwen maar uit testen, in bedrijfstellen, overdragen en nazorg. De aanpassing van de projectorganisatie is per 1 januari 2006 afgerond.



---

### 3 Budgettaire situatie

---

De in de voortgangsrapportage weergegeven budgettaire situatie per 1 januari 2006 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	783
Saldo mee- en tegenvallers	-/- 365
Mutaties EAT kosten	134
EU bijdragen	33
Overige mutaties	-/- 2
	-----
Budget prijspeil 2005	4.648
Budget gereserveerd voor apparaatskosten projectorganisatie V&W	- 60
	-----
Budget vanuit Infrastructuurfonds ten behoeve van de Uitvoeringsorganisatie	4.588
Budget dat reeds is beschikbaar aan ProRail	4.560
	-----
Nog te beschikken budget	<u>28</u>

Uit dit overzicht blijkt dat het totale budget per peildatum 1 januari 2006 € 4.648 miljoen bedroeg. Hiervan was per 1 januari 2006 € 4.352 miljoen verplicht en € 4.087 miljoen betaald, excl. BTW. De in voortgangsrapportage 18 gemelde aanbestedingsmeevaller van € 25 miljoen is op het projectbudget in mindering gebracht en begrepen in het saldo van mee- en tegenvallers.

Uit de risicoreserve is € 37 miljoen toegevoegd ten behoeve van de engineering, apparaat en toezicht (EAT) kosten.

In het projectbudget is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project. De post onvoorzien bedraagt € 313 miljoen (prijspeil 2005). Van dit bedrag was op 31 december 2005 € 158 miljoen uitgegeven.

Tot 31 december 2005 is € 141 miljoen ten behoeve van de Betuweroute onttrokken aan de in 2003 in de begroting van het Infrastructuurfonds opgenomen risicoreservering van € 985 miljoen voor de Betuweroute en HSL-Zuid. Het betreft € 104 miljoen voor tunneltechnische installaties en € 37 miljoen voor EAT kosten.

---

De prognose eindstand inclusief de risico's bedraagt per 1 januari 2006  
€ 4.653 miljoen. Dit bedrag is als volgt te specificeren:

	(x € 1 mln)
Projectbudget	4.648
Risicoprofiel	<u>16</u>
	4.664
Saldo mee- en tegenvallers	<u>11</u>
	<u><u>4.653</u></u>

Dit bedrag sluit nagenoeg aan met het beschikbare budget ad € 4.648.  
Voorts betekent dit dat de prognose eindstand ten opzichte van 1 januari  
2005 is gedaald met € 115 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 2005 en naar de opzet, de kwaliteit en de volledigheid van de in Hoofdstuk 4 van voortgangsrapportage 19 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 binnen het ministerie vastgesteld beheersmodel voor grote projecten en is deze opzet toereikend;
- zijn er toereikende beheersmaatregelen getroffen, zoals 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 voor dit project relevante informatie-eisen zoals opgenomen in de "procedureregeling grote projecten";
- 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.

Naar aanleiding van het rapport van de Algemene Rekenkamer inzake de risicoreservering HSL-Zuid en Betuweroute, de nota 'Leerervaringen grote projecten' gericht aan de Tweede Kamer en het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten is het binnen het ministerie vastgestelde beheersmodel geëvalueerd en in de loop van 2005 bijgesteld.

Wij hebben bij ons onderzoek het bijgestelde beheersmodel mede als referentie gebruikt.

---

## 5 Bevindingen

---

### 5.1 TOEREIKENDHEID PROJECTORGANISATIE

De opzet, het bestaan en de werking van de projectorganisatie zijn gebaseerd op het door ProRail gehanteerde Transparante Sturings- en Verantwoordingsinformatie (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 vastgestelde beheersmodel.

De externe accountant van ProRail heeft een onderzoek uitgevoerd naar de toereikendheid van de beheersmaatregelen die binnen ProRail/projectorganisatie Betuweroute 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/projectorganisatie Betuweroute aanwezige beheersmaatregelen en procedures in 2005 toereikend zijn geweest.

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 2005 toereikend waren.

### 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 kwartaalrapportages 2005 van ProRail. Wij hebben vastgesteld dat de informatie in de voortgangsrapportage in lijn 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 2005 is een nieuwe versie van het Functioneel Programma van Eisen vastgesteld. Hierin zijn een aantal scopewijzigingen verwerkt die het gevolg waren van nieuwe inzichten tijdens de bouw .

De financiële omvang van de scope sluit aan met het voor de Betuweroute in het Infrastructuurfonds opgenomen bedrag.

#### 5.3.2 *Planning*

In hoofdstuk 4 paragraaf 3 van de voortgangsrapportage wordt ingegaan op de planning.

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.

In het laatste kwartaal van 2005 zijn de onderhandelingen van start gegaan met ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam, Towrail en het Havenbedrijf Amsterdam om te komen tot definitieve afspraken, vast te leggen in een Memorandum Of Understanding, voor de exploitatie van de Betuweroute voor een periode van 3 tot 5 jaar. Deze onderhandelingen zijn in januari 2006 afgerond en hebben geresulteerd in 2 ondertekende MoU's.

Het voornemen was om op basis van de MoU's twee beheerconcessies voor de Betuweroute op te stellen, één voor het consortium van de 4 partijen genaamd 'Green Tulip Railway Company' en één voor ProRail. Inmiddels is de minister voornemens te besluiten om geen goedkeuring te geven aan de MoU's maar de exploitatie van de Betuweroute op te dragen aan een op te richten exploitatiemaatschappij waarin ProRail, Haven Amsterdam en het Havenbedrijf Rotterdam deelnemen.

Volgens ProRail vormt de tijdige beschikbaarheid van ETCS in de infrastructuur geen probleem. Ter stimulering van de ombouw van locomotieven die voorzien moeten worden van het beveiligingssysteem ETCS heeft de minister, met instemming van de Europese Commissie, in juli 2005 een subsidieregeling voor prototyping gepubliceerd. Vooruitlopend op een subsidieregeling voor serieombouw, welke thans ter notificatie bij de Europese Commissie voorligt, heeft de minister op 19 september 2005 een Memorandum Of Understanding getekend met drie leasemaatschappijen voor de ombouw van locomotieven.

De leasemaatschappijen en mogelijke vervoerders zijn nog met elkaar in onderhandeling over het afsluiten van contracten en de daarbij behorende condities, aantallen locomotieven en leverdata.

De belangrijkste voorwaarde voor het omschakelen van de Havenspoorlijn naar het beveiligingssysteem ETCS is dat er voldoende locomotieven met ETCS beschikbaar zijn. Ondanks alle inspanningen om de vervoerders te stimuleren te investeren in locomotieven met ETCS, is inmiddels duidelijk geworden dat er niet voldoende locomotieven met ETCS beschikbaar zullen zijn voor omschakeling van de Havenspoorlijn naar ETCS per 15 november 2006. Om de bereikbaarheid per spoor van de Rotterdamse haven niet in gevaar te brengen

---

zal de omschakeling naar ETCS nu op of omstreeks 1 juni 2007 en naar 25 kV op of omstreeks 1 september 2007 plaatsvinden, afhankelijk van het aantal op dat moment beschikbare locomotieven dat met ETCS is uitgerust. Overigens is dit niet van invloed op het ingaan van de vervoersconcessie op 1 januari 2007. Tot op het moment van omschakeling zal worden gereden met het bestaande beveiligingssysteem ATB-EG. Beide beveiligingssytemen conflicteren dermate dat zij niet gelijktijdig kunnen worden toegepast.

Om de oplevering van de infrastructuur niet in gevaar te brengen zijn versnellingsmaatregelen doorgevoerd bij het aanbrengen van de tunneltechnische installaties. Het risicoprofiel van de planning is echter wel toegenomen.

Naar aanleiding van de resultaten van een audit inzake de acceptatie van gebruiksklare onderdelen van de Havenspoorlijn, is besloten dat het acceptatieproces voorlopig niet wordt voortgezet. Het verzoek tot acceptatie van de Havenspoorlijn is inmiddels ingetrokken door ProRail. De acceptatie zal worden geïncorporeerd in het acceptatieproces voor de gehele Betuweroute in 2006.

Inmiddels heeft het Auditbureau Betuweroute, een door het ministerie ingehuurd bureau, een audit uitgevoerd op de wijze waarop acceptatie en overdracht zullen plaatsvinden, waarbij de audit zich heeft beperkt tot het proces van afronding van het overdrachtdossier. De belangrijkste conclusie is dat de aanpak de volledige projectscope omvat en voldoende robuust is.

### *5.3.3 Financiën*

In paragraaf 4.2 van de voortgangsrapportage is 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 Voorjaarsnota.

In ons rapport bij VGR 17 is gemeld dat er een verschil van mening was ontstaan tussen het ministerie en de Belastingdienst over de berekening van BTW over uitgaven die niet direct toewijsbaar zijn aan de spoorweginfrastructuur.

Deze problematiek is inmiddels in overleg met het ministerie van Financiën opgelost. De opgelegde en betaalde naheffingsaanslag is uiteindelijk voor het project Betuweroute budgettair neutraal.

### *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/projectorganisatie Betuweroute.

---

### 5.3.5 Projectorganisatie

In 2005 heeft het proces van overgang van onderbouw naar bovenbouw zich verder voltrokken. De laatste fase van het project zal echter niet bestaan uit bouwen maar uit testen, in bedrijfstellen, overdragen en nazorg. Deze fase, ook wel "commissioning" genoemd, heeft in 2005 al zijn schaduw vooruit geworpen. De aanpassing van de projectorganisatie is per 1 januari 2006 afgerond.

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

Den Haag, 2 mei 2006

DEPARTEMENTALE AUDITDIENST  
MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

H. Varenbrink RA

---

## 6 Bijlage

---

Voortgangsrapportage 19 Betuweroute