

## Relatie met eerder aan de Tweede Kamer gemelde kosten concessie varianten

### 1 Variant GTRC

In mijn brief van 16 januari 2006 (Kamerstuk 22589, nr. 259) aan uw Kamer heb ik vermeld wat de overheidsbijdrage zou zijn van de beide varianten. In onderstaande tabel geef ik aan hoe de in mijn brief van 9 februari 2006 (Kamerstuk 22589) gemelde € 39,1 mln. voor de kosten van de variant GTRC voor rekening van de Staat, zich verhoudt tot de door Horvat gemelde kosten van deze variant (totaal € 125,8 mln.).

Tussen beide bedragen zit ongeveer € 90 mln. Van deze ongeveer € 90 mln. wordt door Horvat € 34,1 mln. toegeschreven aan de kosten van vernieuwing, die in de brieven van 16 januari 2006, 9 februari 2006 en eerdere brieven over kostendekking van de Betuweroute steeds buiten beschouwing is gebleven. Ook indien ProRail het beheer zou gaan verrichten worden deze kosten gemaakt. Hetzelfde geldt voor de post van grote zettingen (verzakkingen van de spoorbaan), die door Horvat nu op € 20 mln. wordt geraamd.

Een andere omvangrijke post betreft de post snijverliezen. Dit betreft deels eenmalige kosten die ook bij een aanbesteding gemaakt zouden dienen te worden en deels structurele kosten. De omvang van deze snijverliezen is door Horvat in beeld gebracht.

Onderstaande tabel geeft de opstelling in cijfers weer. Voor een volledige uitsplitsing van de vermelde kosten wordt verwezen naar de tabel op blz. 7 van de Horvat audit.

	Kosten in mln. €
Overheidsbijdrage als vermeld in brief 16 januari 2006 aan de Tweede Kamer, met latere correctie in brief van 9 februari 2006	39,1
B. Overige scope Betuweroute (beheer emplacementen, risico-aansprakelijkheid en calamiteitenorganisatie) <sup>1</sup>	8,7
D. Additionele posten; kansen en risico's <sup>2</sup> (snijverliezen, renteloze lening, meerkosten transmissie, overdracht informatie)	23,9
Totaaloverzicht exploitatiekosten minus opbrengsten exclusief vernieuwing en zettingen	71,7

### 2 Variant ProRail

In mijn brief van 16 januari 2006 heb ik u ook gemeld dat de overheidsbijdrage, indien ProRail het beheer zou gaan verzorgen, circa € 75 mln. zou gaan bedragen. Dit bedrag is op basis van de uitkomsten van de Horvat audit ongeveer gelijk gebleven. De onderstaande tabel licht toe hoe de eerder gemelde € 75 mln. zich verhoudt tot de thans in beeld zijnde kosten. Voor een volledige uitsplitsing van de vermelde kosten wordt verwezen naar de tabel op blz. 7 van de Horvat audit.

<sup>1</sup> Conform de tabel op blz. 7 in de Horvat audit, onderdeel B, exclusief de kosten van vernieuwing (€34,1 mln.)

<sup>2</sup> Conform de tabel op blz. 7 in de Horvat audit, onderdeel D, exclusief de kosten van zettingen (€20 mln.)

	Kosten in mln. €
Overheidsbijdrage als vermeld in brief 16 januari 2006	Ca. 75
Correcties in verband met lagere totaal uitgaven BR dan waarmee gerekend, hogere kosten vernieuwing, verschil in scope tussen beheerplan en GTRC voorstel, hogere opbrengst gebruiksvergoeding	- 28,2
B. Overige scope Betuweroute (beheer emplacementen, risico-aansprakelijkheid en calamiteitenorganisatie) <sup>3</sup>	8,7
D. Additionele posten <sup>4</sup> (extra kosten ProRail jaar 2012, meerkosten Transmissie, Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement Kijfhoek)	20,5
Totaaloverzicht exploitatiekosten minus opbrengsten exclusief vernieuwing en zettingen	76,0

<sup>3</sup> Conform de tabel op blz. 7 in de Horvat audit, onderdeel B, exclusief de kosten van vernieuwing (€34,1 mln.)

<sup>4</sup> Conform de tabel op blz. 7 in de Horvat audit, onderdeel D, exclusief de kosten van zettingen (€20 mln.)