

**ProRail**

**ProRail  
aan het  
werk  
in 2003**

**Financieel  
jaarsverslag 2003**



## Kerncijfers

Bedragen in miljoenen euro's

	2003	2002
<b>Exploitatie</b>		
Netto exploitatielasten	- 936	- 893
Bijdragen	943	882
Saldo exploitatie	7	-17
<b>Vermogen</b>		
Balanstotaal	11.755	11.256
Egalisatierekeringen	7.912	7.435
Langlopende schulden	3.377	3.385
<b>Activa</b>		
Vaste activa	10.044	9.411
Jaarafschrijvingen	198	190
Bruto-investeringen	1.229	1.372
Investeringsbijdragen	1.051	1.202

Absolute aantallen

<b>Medewerkers</b>		
Vast dienstverband: ultimo in mensen	2.829	2.827
gemiddelde in fte	2.678	2.610
<b>Kwantiteiten</b>		
Netlengte in exploitatie (in km)	2.811	2.806
waarvan enkelsporig	924	930
waarvan geëlektrificeerd	2.064	2.059
Totale spoorlengte (in km)	6.550	6.518
waarvan jaarlijkse vervanging	78	92
Seinen	9.809	9.712
Treinbewegingen (in mln km)		
Reizigersvervoer	120	118
Goederenvervoer	11	10
Overwegen *	2.895	2.972
waarvan beveiligd	2.120	2.137
Stations	386	385
Stationsoppervlakte (in duizenden m <sup>2</sup> )	1.422	1.418

\* afname door sanering (o.a. vervanging door onderdoorgangen)

### Kerncijfers

Bericht van de Raad van Commissarissen  
Bericht van de Raad van Bestuur

### Jaarrekening

Grondslagen geconsolideerde jaarrekening  
Geconsolideerde balans per 31 december 2003  
Geconsolideerde exploitatierekening 2003  
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2003  
Toelichting geconsolideerde balans  
Toelichting geconsolideerde exploitatierekening  
Vennoetschappelijke balans per 31 december 2003  
Vennoetschappelijke exploitatierekening 2003  
Toelichting vennoetschappelijke jaarrekening

### Overige gegevens

Winstbestemming  
Accountantsverklaring  
Personaliala per 31 december 2003

### Colofon

Tekst Edwin Lucas / teksten, Utrecht  
Fotografie Martin van Thiel, Utrecht  
Vormgeving hollandse meesters, Utrecht  
Druk Kerckebosch bv, Zeist



# Bericht van de Raad van Commissarissen

Hierbij bieden wij u het Financieel jaarverslag 2003 van Railinfratrust B.V. aan, zoals opgemaakt door de betreffende statutaire directie. Dit jaarverslag – met daarin opgenomen de jaarrekening 2003 – is door de Raad van Bestuur van Railinfratrust B.V. aan ons voorgelegd. KPMG Accountants N.V. is belast met de controle van de jaarrekening die in dit verslag is opgenomen en heeft elders in dit verslag de vermelde goedkeurende verklaring afgegeven. Met deze jaarrekening hebben wij ingestemd.

Wij adviseren de Algemene Vergadering van Aandeelhouders deze jaarrekening in overeenstemming met het voorstel van de directie vast te stellen.

## Toezicht

De leden van de Raad van Commissarissen hebben vijfmaal regulier vergaderd met de Raad van Bestuur en/of directies. Tijdens deze vergaderingen werd onder meer aandacht besteed aan de algemene gang van zaken, de periodieke control-rapportages (inclusief opzet en kwaliteit hiervan), investeringsvoorstellen, het rapport van de accountant (inclusief de specifieke risico's en interne beheersingssystemen), de jaarrekeningen en de door de directies opgestelde jaarplannen cq. bedrijfsplannen.

De Raad is in januari 2003 bijeen geweest tezamen met de (toenmalige) directies van de dochtermaatschappijen. In deze bijeenkomst is op strategisch niveau gesproken over de toekomstige richting van ProRail. Hiernaast hebben de commissarissen in wisselende samenstelling met de Raad van Bestuur en/of directies gesproken over onderwerpen, als 'missie', 'openingsbalans' en de nieuwe hoofdstructuur van ProRail.

Verder hebben leden van de Raad tweemaal een overlegvergadering met de Centrale Ondernemingsraad van Railinfratrust B.V. bijgewoond en éénmaal met de afzonderlijke ondernemingsraden van de drie dochtermaatschappijen. De Raad heeft het optreden van de betrokken ondernemingsraden steeds zowel positief als constructief en kritisch ervaren.

## Corporate Governance

De Raad van Commissarissen is zich ervan bewust dat als gevolg van diverse maatschappelijke ontwikkelingen de aandacht voor de rol en het functioneren van de Raad van Commissarissen is toegenomen. Dit vloeit onder ander voort uit de in 2002 in de Verenigde Staten uitgevaardigde Sarbanes-Oxley Act en uit de hernieuwde 'code of best practice', opgesteld in 2003 door de Commissie Tabaksblat. Onze Raad beschouwt deze ontwikkelingen als belangrijk voor de invulling van onze toezichhoudende rol. De consequenties worden geïnventariseerd en zullen in 2004 aan de orde komen in onze Raad. In elk geval zullen de taken en de werkwijze van de Raad worden vastgelegd in een reglement, dat in overeenstemming is met de voorgestelde eisen vanuit de Code Tabaksblat. De Raad wil ook in de toekomst zijn toezichhoudende taken ten aanzien van de financiële rapportages, de interne controles en het financieel risicomanagement optimaal kunnen uitvoeren en zal daartoe, indien nodig, aanpassingen doorvoeren in het licht van de genoemde 'code of best practice'.

24 maart 2004

## Raad van Commissarissen

prof. dr. R.J. in 't Veld

mr. E.H. Broekhuizen

ir. W. den Dulk

mr. E.M. Nikkels

mw. drs. C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs

# Bericht van de Raad van Bestuur

*In dit bericht van de Raad van Bestuur geven wij een overzicht van de formele zaken die in 2003 met betrekking tot Railinfratrust B.V. hebben gespeeld. Voor een inhoudelijk overzicht van de activiteiten, de kwaliteit van ons product en de wijze waarop wij werken aan verbeteringen, verwijzen wij naar het Jaarbericht ProRail 2003 dat afzonderlijk verschijnt.*

## Verzelfstandiging

Railinfratrust B.V. is de juridisch eigenaar van de spoorweginfrastructuur in Nederland en houdstermaatschappij van de drie taakorganisaties Railinfrabeheer B.V., Railned B.V. en Railverkeersleiding B.V. Deze drie taakorganisaties managen de railinfrastructuur in Nederland en treden vanaf 1 januari 2003 onder de naam ProRail gezamenlijk naar buiten. Tot 1 juli 2002 waren de aandelen van Railinfratrust B.V. in het bezit van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Per die datum zijn de aandelen van Railinfratrust B.V. overgedragen aan de Rijksoverheid. Deze verzelfstandiging past in de uitvoering van de op Europese regelgeving gebaseerde Spoorwegwet. De Europese richtlijnen eisen immers dat exploitatie van vervoer en het beheer van de infrastructuur van elkaar gescheiden zijn. In 2004 wordt de juridische en organisatorische fusie van de drie taakorganisaties tot ProRail een feit na een intensieve en zorgvuldige voorbereiding.

## Spoorwegwet

In 2003 heeft de Eerste Kamer met de nieuwe Spoorwegwet ingestemd. In de Spoorwegwet wordt onder andere bepaald dat er één onafhankelijke, integrale railinframanager functioneert. Deze zorgt voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaar-

heid van de infrastructuur, voor een eerlijke en niet-discriminatoire verdeling van de capaciteit daarvan over de verschillende vervoerders en voor het leiden van het treinverkeer. De nieuwe wetgeving zal in 2005 waarschijnlijk in werking treden. In 2006 zal een evaluatie van de regelgeving plaatsvinden. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal de randvoorwaarden vastleggen waarbinnen vervoerders en de infrabeheerder kunnen functioneren.

## Bestuur en toezicht

Prof. dr. R.J. in 't Veld heeft de functie van statutair bestuurder Railinfratrust B.V. ad interim vervuld tot de benoeming van drs. B.J. Klerk (voorzitter) en mw. drs. J.C.H.G. Arts als leden van de Raad van Bestuur van de besloten vennootschap per 15 april 2003. Vanaf die datum is de heer R.J. in 't Veld benoemd tot President Commissaris van de op 23 januari 2003 ingestelde Raad van Commissarissen bij Railinfratrust B.V.

## Vorming ProRail

Sinds 1 januari 2003 werken de drie taakorganisaties onder de naam ProRail. Deze organisatie voert in hoofdzaak de volgende activiteiten uit:

- aanleg, beheer en onderhoud van het landelijke spoornet (ProRail/Railinfrabeheer);
- verkeersleiding van het treinverkeer over het spoor, bijsturing bij verstoringen, afhandeling van calamiteiten en verstrekking van verkeersinformatie (ProRail/Railverkeersleiding);
- toedelen en managen van de beschikbare capaciteit op het spoor aan de vervoerders (ProRail/Railned).

ProRail opereert vanuit een publieke taak en verantwoordelijkheid ten dienste van de personen- en goederenvervoerders op het spoorwegnet. ProRail werkt in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en derden zoals gemeenten en provincies. In 2003 is een start gemaakt met de vorming van ProRail tot één geïntegreerde organisatie en dit zal in 2004 verder gestalte gaan krijgen. Onder het motto 'Presterend Onderweg' worden de verschillende processen in de organisatie bekeken om verbeteringen in veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid te realiseren.

## Missie

De activiteiten waar ProRail voor staat en de wijze waarop de organisatie wil werken, zijn beschreven in de missie. Deze missie luidt als volgt:

ProRail, de door de overheid ingestelde railinframanager

- zorgt voor voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur;
- levert onze klanten treinpaden, transfercapaciteit en informatiediensten;
- doet dat op een transparante en maatschappelijk verantwoorde wijze, met gemotiveerde en professionele medewerkers;
- werkt als partner in de spoorbranche mee aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken nu én straks;
- wil de beste railinframanager van Europa zijn.

## Financien 2003

Voor de beheer- en onderhoudswerkzaamheden aan het landelijk spoornet in 2003 is door ProRail/Railinfrabeheer een (geaudite) subsidie bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangevraagd van EUR 807 miljoen. Dit bedrag zou voldoende zijn geweest om het huidige kwaliteitsniveau van de infrastructuur te handhaven. Zowel het Ministerie als ProRail streven naar een hoger kwaliteitsniveau in de spoorsector.

De beschikbaar gestelde middelen bedroegen initieel EUR 654 miljoen. Na constructief overleg met het Ministerie is EUR 82 miljoen extra toegekend. Hiervoor bestaat grote waardering binnen ProRail. Vanuit haar verantwoordelijkheid als goed beheerder van de railinfrastructuur in Nederland is echter alsnog bezwaar aangetekend tegen het tekort van EUR 71 miljoen wat bleef bestaan. Binnen de toegekende middelen is – ook in 2003 – zo efficiënt en zo effectief mogelijk gewerkt waardoor ook de veiligheid gewaarborgd is gebleven op het spoor.

Bovenstaande feiten en de eisen die voortvloeien uit de nieuwe Spoorwegwet / Beheerconcessie maken het noodzakelijk om lange termijn afspraken te maken over de gewenste basiskwaliteit en de daarmee samenhangende financiële middelen. Hier wordt hard aan gewerkt, zowel door het Ministerie als door ProRail. Om de relatie tussen prestatie en kosten te verhelderen is in 2003 een eerste stap gezet in de ontwikkeling van een outputgerichte financieringssysteem. Dit heeft geresulteerd in de onderbouwing van de Subsidieaanvraag Kapitaallasten en Onderhoud 2004 door middel van overzichten waarin de relatie prestatie – activiteiten – kosten is verhelderd. Deze systematiek wordt in de komende jaren verder

ontwikkeld. Intern stuurt ProRail door middel van een dashboard strak op haar prestaties en op verhoging van de efficiency.

In 2003 is – conform afspraken met het Ministerie – een eerste efficiency op de overhead behaald van EUR 2 miljoen.

Het boekjaar 2003 is afgesloten met een positief exploitatiesaldo van EUR 7 miljoen (voor belastingen), inclusief de kosten voor uitplaatsing en integratie van de taakorganisaties (EUR 7 miljoen). Voor deze kosten is door ProRail een separate subsidieaanvraag ingediend.

## Financiële vooruitzichten 2004

Hoewel de gehele Rijksoverheid voor de komende jaren een flinke bezuinigingstaakstelling kreeg opgelegd, is de begroting voor Verkeer en Waterstaat – tegen de verwachting in – verhoogd, zo bleek uit de Miljoenennota 2003.

De belangrijkste plannen voor de komende jaren liggen vast in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). De pijlers daarvan voor 2004 zijn:

- allereerst beheer en onderhoud om een bepaalde basiskwaliteit van het spoor in stand te houden;
- vervolgens benuttingsmaatregelen om het gebruik van de bestaande infrastructuur te optimaliseren;
- indien voorgaande maatregelen ontoereikend zijn: de aanleg van nieuwe infrastructuur.

De ProRail-strategie 'Betrouwbaar benutten', gericht op verhoging van de betrouwbaarheid en het optimaliseren van de processen in het gehele spoorstelsel, is in dat programma voor 2004 verwerkt. De hieruit voortvloeiende maatregelen en middelen zijn opgenomen in het Herstelplan Spoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De maatregelen uit het Herstelplan Spoor zijn door ProRail vertaald in het verbeterplan "Spoorambitie 2007".

Utrecht, 12 mei 2004

## Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.

drs. B.J. Klerk, *voorzitter*  
mw. drs. J.C.H.G. Arts

## Grondslagen geconsolideerde jaarrekening

### Algemeen

Railinfratruster B.V. is op 1 januari 1995 opgericht door de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Railinfratruster B.V. is de houdstermaatschappij waarin de drie taakorganisaties (Railinfrabeheer B.V., Railned B.V. en Railverkeersleiding B.V.) in 2001 zijn ondergebracht. De gehele taaksector is per 1 juli 2002 uit het NS Concern geplaatst door overdracht van de aandelen in Railinfratruster B.V. aan de Staat der Nederlanden, vertegenwoordigd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De groepsmaatschappijen van Railinfratruster B.V. verrichten hun publieke taken in opdracht en voor rekening van de Rijksoverheid waardoor het (gezamenlijke) resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening jaarlijks nihil is. Hierdoor vindt geen vorming van reserves uit hoofde van ingehouden resultaten plaats. Ontstane tekorten en overschotten uit gewone bedrijfsuitoefening zijn van tijdelijke aard en worden verrekend met toekomstige subsidies c.q. bijdragen via een egaliserende balansrekening.

### Presentatie en stelselwijziging

Ter zake van de inrichting van de jaarrekening van Railinfratruster B.V. wordt enigszins afgeweken van het Besluit modellen jaarrekeningen. De reden hiervoor is dat de gehanteerde presentatievorm een betere aansluiting geeft bij de huidige financierings-systematiek, zoals die met de Rijksoverheid is afgesproken.

Met ingang van 2003 past Railinfratruster B.V. de gewijzigde richtlijn 160 en 270 van de Raad voor de Jaarverslaggeving toe. Richtlijn 160 stelt dat de balans vóór voorgestelde winstwijziging moet worden toegepast. Richtlijn 270 geeft verduidelijkingen in de definities van bijzondere en buitengewone posten alsmede de wijze waarop bijzondere posten dienen te worden gepresenteerd in de exploitatierekening. De vergelijkende cijfers op de balans en exploitatierekening zijn aangepast voor deze stelselwijziging. De toepassing van deze gewijzigde richtlijnen heeft geen effect op het eigen vermogen of het resultaat.

### Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

#### Consolidatie

In de geconsolideerde jaarrekening 2003 worden de financiële gegevens opgenomen van Railinfratruster B.V. en haar groepsmaatschappijen. Bij de consolidatie zijn onderlinge transacties, vorderingen en schulden geëlimineerd. Ter vergelijking zijn de financiële gegevens 2002 op dezelfde wijze geconsolideerd.

#### Waardering

Alle activa en passiva worden, voor zover niet anders is vermeld, opgenomen voor de nominale waarde in euro's.

#### Vreemde valuta

Rechten en verplichtingen in vreemde valuta worden omgerekend tegen de laatst bekende valutakoersen per balansdatum. Voor zover echter valutadekkingsovereenkomsten zijn aangegaan, vindt omrekening plaats tegen de in die overeenkomsten opgenomen koersen.

Gerealiseerde koerswinsten worden ten gunste van de exploitatierekening gebracht. Niet-gerealiseerde koerswinsten op langlopende vorderingen en schulden worden opgenomen op de balans onder de overlopende passiva. Zowel gerealiseerde als ongerealiseerde koersverliezen worden in het jaar dat zij ontstaan zijn, hierop in mindering gebracht. Voor zover het koersverlies het voor de betreffende valuta opgenomen bedrag van de overlopende post overschrijft, wordt dit ten laste van de exploitatierekening gebracht. Koersresultaten op kortlopende vorderingen en schulden, anders dan uit hoofde van aangegane leningen, worden onmiddellijk ten laste/bate van het resultaat gebracht.

#### Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de aanschaffingsprijs onder aftrek van afschrijvingen. Afschrijvingen worden lineair berekend op basis van de verwachte economische levensduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Op bovenbouw wordt afgeschreven tot 60% van de aanschaffingsprijs, waarbij de vervangingsinvesteringen rechtstreeks ten laste van de exploitatierekening worden gebracht. Indien de bedrijfswaarde van materiële vaste activa lager is dan de boekwaarde wordt extra afgeschreven tot de lagere bedrijfswaarde. Onder aanschaffingsprijs wordt verstaan de investeringsuitgaven die ver-

band houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte werkzaamheden. In de aanschaffingsprijs wordt geen rente over investeringen tijdens de bouw begrepen.

Met ingang van de jaarrekening 2002 is de indeling van de verloopstaat materiële vaste activa gewijzigd. De gewijzigde opstelling beoogt een beter inzicht te geven en beter aan te sluiten op de aard van het bedrijf. Hiertoe is de onderverdeling van de materiële vaste activa uitgebreid. Daarnaast sluit de indeling beter aan bij de gehanteerde benamingen in de communicatie tussen ProRail en de Rijksoverheid.

De door de Rijksoverheid à fonds perdu gefinancierde investeringen worden als vaste activa geactiveerd, terwijl de ontvangen bijdragen op een egalisatierekening worden gepassiveerd. Deze methode wordt ook toegepast op door derden gefinancierde investeringen, waarvan het eigendom bij ProRail ligt. Vervolgens worden die ontvangen bijdragen, verdeeld over de gebruiksduur van vaste activa, ten gunste van de afschrijvingskosten gebracht.

Overige onderhanden projecten die door derden worden gefinancierd en geen economisch eigendom worden van ProRail, worden verantwoord onder de kortlopende vorderingen.

#### Financiële vaste activa

De vorderingen op lange termijn worden opgenomen tegen de nominale waarde, zo nodig onder aftrek van waardecorrectie. Het binnen een jaar te ontvangen gedeelte van deze vorderingen wordt hier eveneens opgenomen.

Niet-geconsolideerde deelnemingen waarin Railinfratruster B.V. invloed van betekenis heeft (in het algemeen wanneer over tenminste 20% van de aan de aandelen verbonden stemrechten kan worden beschikt) worden gewaardeerd op het betreffende aandeel in de netto-vermogenswaarde, bepaald volgens de grondslagen van Railinfratruster B.V.

#### Vorderingen

Vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde onder aftrek van een waardecorrectie in verband met dubieuze vorderingen (oninbaarheid).

#### Egalisatierekeningen

Vanwege de huidige doelstelling van Railinfratruster B.V. en de daaruit voortvloeiende financieringspositie, zijn de egalisatierekeningen niet tot het eigen vermogen te rekenen maar betreffen het overlopende

passiva of activa, conform de richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving.

De van de Rijksoverheid en derden ontvangen en te vorderen bijdragen voor investeringen in spoorweginfrastructuur worden opgenomen onder de egalisatierekening *Investeringsbijdragen*. Deze investeringsbijdragen worden naar gelang de afschrijvings-termijnen van de desbetreffende activa hoofdzakelijk ten gunste van de post *Afschrijvingskosten* in de exploitatierekening gebracht (amortisatie).

Onder de egalisatierekening *Rijksbijdragen* zijn tijdelijke verschillen tussen de als opbrengst verantwoorde exploitatiebijdragen voor railverkeersleiding, capaciteitsmanagement, kapitaallasten en onderhoud van het landelijke railnet en het gerealiseerde niveau van de netto exploitatielasten opgenomen. Laatstgenoemde subsidie voor kapitaal en onderhoud is overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet Infrastructuurfonds.

De egalisatierekening *Taakstelling Betuweroute* bestond uit het in 2001 genomen verlies van de toekomstige overschrijding Engineering-, Administratie- en Toezichtkosten bij de Betuweroute (EAT BR), voor zover deze nog niet was ingevuld. Eind 2003 zijn nadere afspraken gemaakt met betrekking tot de EAT BR en is deze taakstelling vervangen door een generieke taakstelling. Hierdoor is deze egalisatierekening komen te vervallen.

#### Voorzieningen

De voorzieningen hebben betrekking op risico's inzake de te verwachten verplichtingen en verliezen die samenhangen met de bedrijfsvoering en op in volgende boekjaren te maken kosten die hun oorsprong vinden in het boekjaar of in een voorafgaand boekjaar. De voorzieningen hebben overwegend een meerjarig karakter.

#### Resultaatbepaling

Baten en lasten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben, in zoverre dat ongerealiseerde winsten niet in aanmerking worden genomen en dat te verwachte verliezen worden verantwoord wanneer deze worden onderkend.

#### Diverse bedrijfsopbrengsten

Onder *geactiveerde productie eigen bedrijf* zijn opgenomen de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden, welke betrekking hebben op de vervaardiging van materiële vaste activa, zoals voorbereiding en toezicht.

Onder *overige bedrijfsopbrengsten* zijn met name opbrengsten van de voor derden uitgevoerde werkzaamheden opgenomen.

#### Bijdragen

Onder *Bijdragen Rijksoverheid* worden zowel de uit het Infrastructuurfonds ontvangen en te ontvangen subsidies voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijk railnet alsmede de exploitatiebijdragen voor railverkeersleiding en capaciteitsmanagement verantwoord.

De van spoorwegondernemingen geïnde vergoedingen voor gebruik van het landelijk railnet worden onder *Gebruiksvergoeding* verantwoord.

Onder *Bijdragen Raamovereenkomst NS* worden de gedeclareerde bedragen uit het zogenaamde Fonds Eénmalige bijdrage NS (FENS) verantwoord, die met name bestemd zijn voor verbetering van de spoorweginfrastructuur (Railinfrabeheer B.V.) en beheerste toegang tot stations, zoals de chipcard (NS Groep B.V.).

#### Mutaties egalisatierekening Rijksbijdragen

Railinfratruster B.V. opereert resultaat-neutraal vanwege subsidiëring door de Rijksoverheid. Exploitatietekorten of -overschotten uit gewone bedrijfsuitoefening worden hierdoor beschouwd als een te weinig of teveel ontvangen subsidie/bijdrage. Deze verschillen worden verrekend met toekomstige subsidies/bijdragen. Dit wordt zichtbaar gemaakt door middel van een mutatie in de egalisatierekening Rijksbijdragen.

#### Belastingen

Vanaf 1 januari 2002 maakt Railinfratruster B.V. samen met haar groepsmaatschappijen onderdeel uit van

een fiscale eenheid voor de heffing van vennootschapsbelasting; elk der vennootschappen die onderdeel uitmaken van deze fiscale eenheid is volgens de standaardvoorwaarden hoofdelijk aansprakelijk voor te betalen belasting van alle bij de fiscale eenheid betrokken vennootschappen.

Latente belastingvorderingen worden opgenomen indien en voorzover in redelijkheid mag worden aangenomen dat de vorderingen gerealiseerd gaan worden. Latente belastingen ontstaan door tijdelijke verschillen tussen bedrijfseconomische en fiscale resultaatbepaling. Deze hebben voornamelijk betrekking op egalisatierekeningen en voorzieningen. De per saldo uitgestelde belastingvorderingen worden gewaardeerd op nominale waarde en worden opgenomen onder de overlopende activa bij *Vorderingen*. De vennootschapsbelasting wordt berekend tegen de gangbare tarieven en alsof Railinfratruster B.V. zelfstandig belastingplichtig is, daarbij uitgaande van het bedrijfseconomische resultaat en rekening houdend met verschillen tussen bedrijfseconomische en fiscale winstberekening.

Met betrekking tot omzetbelasting maakten Railinfratruster B.V. en haar groepsmaatschappijen tot 1 juli 2002 deel uit van de fiscale eenheid N.V. Nederlandse Spoorwegen.

#### Geconsolideerde belangen

Railinfratruster B.V. kan 100% van de stemrechten uitoefenen en heeft rechtstreeks of middelijk een 100%-belang of invloed van betekenis, in de volgende groepsmaatschappijen:

- Railinfrabeheer B.V. te Utrecht (100%)
- Railned B.V. te Utrecht (100%)
- Railverkeersleiding B.V. te Utrecht (100%)



## Geconsolideerde balans per 31 december 2003

Bedragen in miljoenen euro's, vóór verwerking van het resultaat

	31 dec 2003	31 dec 2002
<b>Vaste activa</b>		
Materiële vaste activa	10.044	9.411
Financiële vaste activa	110	128
	10.154	9.539
<b>Vlottende activa</b>		
Vorderingen	1.267	1.223
Liquide middelen	334	494
	1.601	1.717
<b>Activa</b>	<b>11.755</b>	<b>11.256</b>
<b>Eigen vermogen</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
Egalisatierekeningen	7.912	7.435
Voorzieningen	107	99
Langlopende schulden	3.377	3.385
Kortlopende schulden	354	332
<b>Passiva</b>	<b>11.755</b>	<b>11.256</b>

## Geconsolideerde exploitatierekening 2003

Bedragen in miljoenen euro's

	2003	2002
<b>Bruto exploitatielasten</b>		
Kosten van uitbesteed werk	- 590	- 573
Lonen en salarissen	- 117	- 111
Sociale lasten	- 11	- 15
Afschrijvingskosten	- 74	- 70
Overige bedrijfslasten	- 123	- 111
Financiële baten en lasten	- 103	-102
	- 1.018	- 982
<b>Diverse bedrijfsopbrengsten</b>		
Geactiveerde productie eigen bedrijf	51	50
Overige bedrijfsopbrengsten	31	39*
	82	89
<b>Netto exploitatielasten</b>	<b>- 936</b>	<b>- 893</b>
<b>Bijdragen</b>		
Bijdragen Rijksoverheid	821	730
Gebruiksvergoeding	86	59
Bijdragen Raamovereenkomst NS	36	93
	943	882
<b>Mutatie egalisatierekening Rijksbijdragen</b>	<b>- 7</b>	<b>17</b>
<b>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen</b>	<b>0</b>	<b>6*</b>
<b>Belastingen</b>	<b>0</b>	<b>- 1</b>
<b>Resultaat na belastingen</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

\* cijfers aangepast in verband met richtlijnen Raad voor de Jaarverslaggeving

## Kasstroomoverzicht 2003

Bedragen in miljoenen euro's

	2003	2002
<b>Resultaat uit bedrijfsuitoefening</b>	0	5
<b>Mutaties exploitatierekening</b>		
Afschrijvingskosten vaste activa	74	70
Niet-activeerbare investeringen/liquidatieresultaten (inclusief onttrekking egalisatierekening investeringen)	19	3
Egalisatierekening Rijksbijdrage	7	- 17
Oprenting voorzieningen/langlopende schulden	4	5
Versterking voorziening AK/VAT	10	0
	114	61
<b>Mutaties werkkapitaal</b>		
Vorderingen	- 44	-1.035
Kortlopende schulden	22	- 12
	- 22	-1.047
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>	92	-981
Bruto-investeringen materiële vaste activa	- 1.229	- 1.372
Desinvesteringen materiële vaste activa	8	8
Overige mutaties investeringen	6	-1
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>	- 1.215	- 1.365
<b>Kasstroom uit operationele- en investeringsactiviteiten</b>	- 1.123	-2.346
Bijdragen egalisatierekeningen	1.051	1.202
Overige mutaties egalisatierekeningen	- 6	0
Aflossing 1ste betaling verplichting RO	-28	0
Aflossing financiële vaste activa	18	17
Nieuwe leningen (geen herfinanciering)	- 8	196
Overige langlopende schulden (m.n. FENS)	- 68	-89
Voorzieningen (exclusief oprenting)	4	-
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>	963	1.326
<b>Totale kasstroom</b>	- 160	-1.020
Liquide middelen einde boekjaar	334	494
Liquide middelen begin boekjaar	494	1.514
<b>Mutatie liquide middelen</b>	- 160	- 1.020

## Toelichting geconsolideerde balans

Bedragen in miljoenen euro's, tenzij anders is aangegeven

Vaste activa	Dragen en geleiden	Toevoeren energie	Beheersen en sturen	Beveiligen	Transfer	Werken in constructie	Totaal
<b>Materiële vaste activa</b>							
Boekwaarde per 31-12-2002	3.535	574	163	707	708	3.724	9.411
Bruto investeringen	-	-	-	-	-	1.229	1.229
Activeringen	979	64	44	57	61	- 1.205	-
Desinvesteringen	- 2	- 1	-	- 1	- 4	- 35	- 43
Afschrijvingen	- 74	- 25	- 28	- 46	- 25	-	- 198
Overige waardeveranderingen	1	-	- 2	- 1	1	- 354	- 355
<b>Boekwaarde per 31-12-2003</b>	<b>4.439</b>	<b>612</b>	<b>177</b>	<b>716</b>	<b>741</b>	<b>3.359</b>	<b>10.044</b>
Gecumuleerde afschrijvingen	1.367	361	262	658	274	-	2.922
Aanschaffingsprijs	5.806	973	439	1.374	1.015	3.359	12.966

Dragen en geleiden bevat met name terreinen voor EUR 506 miljoen (2002: EUR 177 miljoen), aardebaan voor EUR 355 miljoen (2002: EUR 343 miljoen), ballastbed voor EUR 232 miljoen (2002: EUR 219 miljoen), bovenbouw voor EUR 667 miljoen (2002: EUR 652 miljoen) en kunstwerken voor EUR 2.480 miljoen (EUR 2.022 miljoen). De toename in de terreinen en kunstwerken wordt met name veroorzaakt door de activeringen in het kader van de Betuwespoorlijn. Deze groep wordt gemiddeld in 33 jaar afgeschreven m.u.v. bovenbouw: deze wordt in 10 jaar tot 60% van de aanschaffingsprijs afgeschreven. Toevoeren energie bevat met name de bovenleiding en draagconstructie voor EUR 348 miljoen (2002: EUR 328 miljoen) en onderstations/voedingsinstallaties voor EUR 228 miljoen (2002: EUR 216 miljoen), die gemiddeld in 33 jaar wordt afgeschreven. Beheersen en sturen bevat met name de zogenaamde hard- en software van het systeem Vervoer Per Trein en de overige centrale apparatuur in verkeersleidingsposten voor EUR 171 miljoen (2002: EUR 157 miljoen). De groep wordt gemiddeld in 11 jaar afgeschreven. Beveiliging bevat hoofdzakelijk de baanvakbeveiliging voor EUR 583 miljoen (2002: EUR 580 miljoen) en overwegbeveiliging voor EUR 132 miljoen (2002: EUR 127 miljoen), die gemiddeld in 25 jaar wordt afgeschreven. Onder Transfer is met name gerubriceerd: perrons inclusief de toegang hiertoe (liften, roltrappen, tunnels, etc.), stations- en perronkappen voor EUR 464 miljoen

(2002: EUR 448 miljoen) en het publieke aandeel in stationsgebouwen voor EUR 245 miljoen (2002: EUR 236 miljoen). Ook deze groep wordt gemiddeld in 33 jaar afgeschreven. De weginfrastructuur die in het kader van de Betuwespoorlijn is opgeleverd en waarvan, door het toepassen van het veroorzakersbeginsel, het economisch eigendom is komen te liggen bij Railinfratrust B.V. is als "niet aan de bedrijfsuitoefening dienstbare activa" gerubriceerd onder Dragen en geleiden (EUR 70 miljoen).

Desinvesteringen bij Werken in constructie bestaan uit niet voor activering in aanmerking komende projectuitgaven en sloopresultaten (EUR 35 miljoen). Dit wordt onder meer veroorzaakt doordat van planstudiekosten, die pas op z'n vroegst na 2006 in uitvoering worden genomen (herprioritering MIT: in totaal EUR 37 miljoen), bepaalde delen ad EUR 15 miljoen niet meer bruikbaar zijn en opnieuw uitgevoerd moeten worden. Verder is vanuit diverse projecten in totaal EUR 20 miljoen afgeboekt wegens niet activeerbare uitgaven. Overige waarde veranderingen bij Werken in constructie wordt met name veroorzaakt doordat de weginfra in het kader van de Betuwespoorlijn waarvan Railinfratrust B.V. niet het economisch eigendom krijgt, uit de activasfeer is gehaald (EUR 349 miljoen). De informatie om deze afsplitsing te bewerkstelligen is pas in 2003 ter beschikking gekomen.

Financiële vaste activa	Lening Staat	Deelneming	Totaal
Stand per 31 december 2002	128	0	128
Toevoegingen	-	-	-
Onttrekkingen	- 18	-	- 18
<b>Stand per 31 december 2003</b>	<b>110</b>	<b>0</b>	<b>110</b>

Onder de *Financiële vaste activa* is opgenomen een langdurige vordering op de Staat der Nederlanden wegens voorfinanciering van investeringsbijdragen, welke omgezet is in een lening op annuïteitsbasis die in 15 jaar wordt afgelost. De resterende looptijd is vijf jaar. Het kortlopende aflossingsdeel voor 2004 van deze post bedraagt EUR 19 miljoen (2003: EUR 18 miljoen). Het kortlopende rentedeel voor 2004 van de annuïteit bedraagt EUR 7 miljoen (2003: EUR 8 miljoen). Er heeft geen waardecorrectie plaatsgevonden op deze vordering.

Onder Deelneming is het belang in Relined B.V. opgenomen. Het in 2002 voorgenomen samenwerkingsverband met Elined B.V. (een 100% dochter van TenneT) is geëffectueerd door het oprichten van de besloten vennootschap op 28 juli 2003. Relined B.V. heeft ten doel het optimaal uitnutten van capaciteit van glasvezelnetten en kabels ten behoeve van data- en telecomactiviteiten. De vennootschap is statutair gevestigd te Utrecht en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. Railinfrabeheer B.V. neemt voor 50% deel in dit aandelenkapitaal.

Vlottende activa	31 december 2003	31 december 2002
<b>Vorderingen</b>		
Vorderingen op derden	69	40
Vorderingen inzake omzetbelasting	46	58
Overige vorderingen	1.092	1.101
Overlopende activa	60	24
<b>Totaal</b>	<b>1.267</b>	<b>1.223</b>

Bij de waardering van de Vorderingen op derden is rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid (EUR 7 miljoen).

Onder Overige vorderingen zijn de FENS-gelden opgenomen die in deposito zijn gegeven en niet direct opeisbaar zijn (EUR 800 miljoen in deposito tot juli 2004 en EUR 250 miljoen in deposito tot oktober 2006), de gebruiksvergoeding over de maand december (EUR 7 miljoen), rente op FENS-tegoeden (EUR 18 miljoen) en de vordering op derden wegens projectwerkzaamheden waarbij Railinfratruster B.V. geen economisch eigendom verkrijgt (EUR 10 miljoen).

Onder de Overlopende activa is opgenomen EUR 37 miljoen aan nog te ontvangen bedragen en EUR 23

miljoen vooruitbetaalde bedragen. De nog te ontvangen bedragen bestaan onder andere uit twee latente claims op de Rijksoverheid in verband met planstudies die zijn uitgesteld door herprioritering van het MIT (EUR 15 miljoen) en PTI (EUR 3 miljoen). Verder maakt een vordering op de Rijksoverheid met betrekking tot de Betuweroute hier deel van uit (declaratie is hoger dan voorschot: EUR 16 miljoen). De vooruitbetaalde bedragen worden met name gevormd door het resterende bedrag van de in 2002 opgenomen disagio die ontstaan is bij de omzetting van de Eurofima-leningen, groot EUR 19 miljoen (2002: 22 miljoen). Deze disagio heeft een doorlooptijd tot en met 2012. Verder maken schadekosten, die waarschijnlijk verhaalbaar zijn, hier deel van uit (EUR 3 miljoen).

Liquide middelen	31 december 2003	31 december 2002
<b>Totaal</b>	<b>334</b>	<b>494</b>

De liquide middelen bestaan uit het resterende deel van de FENS-gelden die niet in deposito zijn gegeven (EUR 143 miljoen) en eigen gelden Railinfratruster B.V. (EUR 191 miljoen). De FENS-gelden mogen alleen aangewend worden voor de met NS overeengekomen programma's tot en met 2010. De gelden van Rail-

infratruster B.V. worden op een speciale rekening bij het Ministerie van Financiën aangehouden conform de Comptabiliteitswet. Met dit zogenaamde schatkistbankieren wordt het beleggen met Rijksbijdragen en de daarmee samenhangende risico's voorkomen.

Eigen Vermogen	Gestort kapitaal	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2002	0,02	0	5	5
Resultaat voorgaand boekjaar		5	- 5	0
Resultaat lopend boekjaar			0	0
<b>Stand per 31 december 2003</b>	<b>0,02</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bedroeg NLG 40.000 per 31 december 2002. In januari 2003 heeft denominatie van gulden in euro plaatsgevonden waardoor het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal EUR 18.000 bedraagt per 31 december 2003, verdeeld in 40 aandelen van elk 450 euro. Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000

en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. De geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van de Staat der Nederlanden. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft conform het voorstel van de directie besloten het resultaat 2002 ad EUR 5 miljoen aan de Overige reserves toe te voegen.

Egalisatierekeningen	Investeringsbijdragen	Rijksbijdragen	Taakstelling	Totaal
Stand per 31 december 2002	7.538	- 35	- 68	7.435
Toevoegingen	1.051			1.051
Amortisaties	- 140			- 140
Mutatie a.g.v. taakstelling	- 97	- 2	2	- 97
Overige mutaties	- 343	- 1		- 344
Verschil Rijksbijdragen en netto exploitatielasten		7		7
<b>Stand per 31 december 2003</b>	<b>8.009</b>	<b>- 31</b>	<b>- 66</b>	<b>7.912</b>

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de à fonds perdu ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid (EUR 902 miljoen) en derden (EUR 149 miljoen). In de Egalisatierekening investeringsbijdragen is ultimo 2003 EUR 566 miljoen (ultimo 2002: EUR 221 miljoen) begrepen terzake van investeringen in terreinen en bovenbouw, waarop niet (meer) wordt afgeschreven. Derhalve vindt hierover geen amortisatie (meer) plaats ten gunste van de exploitatierekening. De grote toename wordt met name veroorzaakt door de activering van terreinen en bovenbouw in het kader van de Betuwespoorlijn (EUR 280 miljoen).

De amortisatie van de investeringsbijdragen houden verband met afschrijvingskosten ad EUR 124 miljoen

(2002: EUR 120 miljoen) en met overige bedrijfslasten ad EUR 16 miljoen (2002: EUR 20 miljoen) ter zake van niet-activeerbare investeringen en sloopresultaten. In 2003 is de specifieke taakstelling voor de Betuwe-route omgezet naar een generieke taakstelling voor Railinfratrust B.V., die is opgenomen als langlopende verplichting. Overige mutaties betreft met name de herrubricering van de reeds ontvangen gelden voor weginfra bij de Betuwespoorlijn (EUR 349 miljoen). Ook in de Werken in constructie is deze post geëlimineerd. Daarnaast heeft in 2003 een kostenreservering plaatsgevonden voor een in de toekomst verwachte structurele onderdekking (EUR 10 miljoen) op de a fonds perdu gefinancierde projecten door de Rijksoverheid.

## Voorzoningen

	Derdenwerken		Totaal
	onderhoud	vernieuwing	
Stand per 31 december 2002	21	78	99
Toevoegingen	2	7	9
Onttrekkingen	- 1	-	- 1
<b>Stand per 31 december 2003</b>	<b>22</b>	<b>85</b>	<b>107</b>

Uit de voorziening voor Onderhoud en Vernieuwing van door derden betaalde werken worden kosten bestreden waartoe Railinfratrust B.V. zich langdurig heeft verplicht. De dotatie wordt gevormd uit van derden ontvangen afkoopsommen en periodieke betalingen, inclusief de oprenting tegen 4,2%

(2002: 4,3%). Ten aanzien van de onttrekkingen wordt bij onderhoud derdenwerken verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse oprenting. Bij vernieuwing van derden werken wordt de onttrekking uitgevoerd op basis van mutaties op deze objecten vanuit de projecten.

## Langlopende schulden

	31 december 2003	31 december 2002
Onderhandse leningen in EUR	2.032	1.904
Obligatieleningen	-	136
NS Groep N.V. inzake raamovereenkomst	1.211	1.279
Verplichting RO (inzake generieke taakstelling)	68	-
NS Stations inzake transferruimten	34	35
Gemeente Amsterdam inzake Bijlmer	29	27
VUT verplichtingen	2	2
Sociale veiligheid op stations	1	2
<b>Totaal</b>	<b>3.377</b>	<b>3.385</b>

In de loop van 2002 heeft Railinfratrust B.V. voor EUR 368 miljoen aan langlopende leningen onder staatsgarantie aangetrokken. De reguliere aflossingen bedroegen EUR 333 miljoen. Hiernaast zijn 6

leningen vervroegd afgelost ad EUR 43 miljoen. Er zijn geen leningen verlengd. In de loop van 2004 wordt op de hierboven genoemde onderhandse leningen EUR 46 miljoen afgelost.

Rentepercentage	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
2% tot 6%	35	150	1.763	1.948
6% tot 8%	11	-	73	84
<b>Totaal</b>	<b>46</b>	<b>150</b>	<b>1.836</b>	<b>2.032</b>

Het gedeelte van de langlopende leningen, dat onder Staatsgarantie is aangetrokken, bedraagt EUR 1.696 miljoen. In 2002 is een disagio betaald doordat een aantal Eurofima-leningen uit de Back-to-Back loan agreement NS zijn omgezet. Het rentepercentage bedraagt nu 5,29%, terwijl de overgedragen leningen tussen de 6 en 8% bedroegen.

Op 20 december 2000 hebben NS-groep N.V. en Railinfrabeheer B.V. een raamovereenkomst gesloten, het Fonds Eénmalige bijdrage NS (FENS). Beide partijen werken samen teneinde projecten ter verbetering van de spoorweginfrastructuur en de toegangsbeheersing op perrons te verwezenlijken voor een periode van tien jaar. In 2003 is een bedrag van EUR 112 miljoen gedeclareerd en een bedrag van EUR 44 miljoen ontvangen aan rentebaten (2002: EUR 130 miljoen respectievelijk EUR 48 miljoen). Voor 2004 worden declaraties ter waarde van EUR 148 miljoen verwacht alsmede zo'n EUR 40 miljoen aan rentebaten.

De langlopende verplichting RO betreft een generieke taakstelling, die ProRail met de overheid heeft afgesproken. Deze taakstelling ad EUR 96 miljoen zal worden ingevuld door verbetering van de efficiency en niet door vermindering van de te leveren functionaliteit en/of operationele prestaties. Deze verplichting betreft de periode tot en met 2009 en komt in de plaats van de specifieke taakstelling EAT Betuwe-route. Een betalingsschema dient nog vastgesteld te worden. Wel is het gedeelte van de taakstelling tot en met 2002 uitbetaald (EUR 28 miljoen). In 2003 is de afgesproken efficiency van EUR 2 miljoen ingevuld. Voor

2004 is er een taakstelling van EUR 7 miljoen begroot. Bij de verzelfstandigingsoperaties van de N.V. Nederlandse Spoorwegen in 1994 is, naast de commerciële ruimtes, ook het juridisch eigendom van de stationstransfer aan NS Stations toegewezen. Railinfratrust B.V. heeft echter het economisch eigendom van deze transferactiva. De hieruit voortvloeiende schuld met betrekking tot de afschrijvingslasten wordt over een periode van een dertigtal jaren door Railinfratrust B.V. vergoed. In 2003 is EUR 1 miljoen afgelost waarmee de schuldenpositie ultimo 2003 op EUR 34 miljoen terecht is gekomen. Ook in 2004 zal een bedrag van EUR 1 miljoen worden afgelost.

Van de gemeente Amsterdam is in 1998 een bedrag van EUR 25 miljoen ontvangen voor de (gedeeltelijke) financiering van het project Amsterdam Bijlmer. De ontvangen BTW over de hoofdsom is in 2003 afgedragen. Inclusief de bijgeboekte rente bedraagt ultimo 2003 het saldo op deze rekening EUR 29 miljoen. In 2004 zal geen bijdrage worden verstrekt vanuit dit fonds.

In 2000 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een subsidie ad NLG 10 miljoen verstrekt voor de verbetering van de sociale veiligheid op de stations. Deze subsidie is bestemd voor aanschaf, plaatsing en onderhoud van 188 camera's op de meest onveilige locaties. Het project (aanschaf en plaatsing) is medio 2001 opgeleverd. Het gepresenteerde bedrag ultimo 2003 ad EUR 1 miljoen dient voor het onderhoud in de komende 3,5 jaar.

Kortlopende schulden	31 december 2003	31 december 2002
Leveranciers en handelscrediteuren	185	144
Kortlopende schulden Rijksoverheid	1	1
Overige schulden	18	29
Overlopende passiva	150	158
<b>Totaal</b>	<b>354</b>	<b>332</b>

De onder *Kortlopende schulden* opgenomen bedragen hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

Onder de Overlopende passiva zijn ondermeer opgenomen de nog af te dragen rente van onderhandse leningen op de vervaldatum (EUR 42 miljoen), reeds

ontvangen gelden van de Rijksoverheid voor werken die in 2004 zullen starten (EUR 23 miljoen) en de zogeheten passiveringen, waarvan nog geen factuur van de aannemer cq. leverancier is ingediend terwijl wel een prestatie (=kosten) ter waarde van EUR 42 miljoen is geleverd (2002: EUR 53 miljoen).

## Niet in de balans opgenomen verplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden werk bedroegen per 31 december 2003 circa EUR 1,1 miljard (2002: EUR 1,4 miljard). De daling is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de voortgang van de werkzaamheden van de Betuweroute. Nieuwe projecten bevinden zich nog in de voorbereidende fase.

In 1999 is een begin gemaakt met het contracteren van spooraanneemers via zogeheten outputprocescontracten. Hiertoe zijn tot nu toe bijna alle 39 contracten afgesloten voor een periode van vijf jaar en met een totale omvang van ruim EUR 0,9 miljard. De verplichtingen in de nog resterende jaren hebben een omvang van circa EUR 0,5 miljard.

Vanuit milieuwetgeving dient Railinfratrust B.V. voor haar emplacementen vergunningen te verkrijgen. In deze milieuvergunningen is de toegestane milieuruimte geregeld, dat wil zeggen hoeveel geluid er mag worden gemaakt en eventueel welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien, zijn voor de meest urgente emplacementen middels symptoombestrijdende maatregelen thans in uitvoering. Voor de overige emplacementen wordt momenteel een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierbij wordt vanuit gegaan dat het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu middels een nieuwe circulaire het mogelijk maakt

dat zogenaamd piekgeluiden niet meer gesaneerd hoeven te worden. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft tot 2017 in totaal EUR 0,35 miljard beschikbaar gesteld om de geluidsproblematiek op emplacementen op te lossen. Voor een aanpak om aan huidige opgelegde normen te voldoen is tenminste EUR 2,3 miljard noodzakelijk. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de groei van het goederenvervoer. Toename van dit vervoer betekent dat het bedrag aanzienlijk hoger kan uitvallen. Daarom wordt naarstig gezocht naar een structurele oplossing voor deze problematiek teneinde de risico-aspecten te minimaliseren.

Railinfratrust B.V. is met het Spoorwegpensioenfonds overeengekomen dat het Spoorwegpensioenfonds de overgangsregeling VUT-40 voor Railinfratrust B.V. uit zal voeren. Deze overgangsregeling loopt tot het jaar 2015. De verplichtingen van deze regeling zijn ultimo 2002 actuarieel vastgesteld op basis van een rekenrente van 4%. De uitkomst hiervan verschilt van het bedrag dat voor de uitvoering van de regeling in 1999 beschikbaar is gesteld aan het Spoorwegpensioenfonds. Dat bedrag is gebaseerd op nominale waardering van de verplichtingen. Het verschil in waardering is in 2003, overeenkomstig voorgaande jaren, als vooruitbetaling verantwoord en afzonderlijk als toevoeging aan de Egalisatierekening Rijksbijdragen opgenomen. Het ultimo 2003 beschikbare bedrag is naar verwachting toereikend voor de kosten van de

regeling. De uiteindelijke kosten van de overgangsregeling worden op basis van nacalculatie bij Railinfratrust B.V. in rekening gebracht.

Railinfratrust B.V. heeft overeenkomsten afgesloten voor levering van diensten op het gebied van huisvesting, IT-beheer, ARBO, personeel- en salarisadministratie. Hieruit vloeit een jaarlijkse verplichting voort van een kleine EUR 0,1 miljard. De looptijd varieert van 1 tot 3 jaar.

Railinfratrust B.V. heeft zich, als eigenaar van een glasvezelnetwerk, garant gesteld om de rechten en plichten van Relined B.V. over te zullen nemen, indien Relined B.V. niet langer de huurovereenkomst van glasvezelkabels met SURFnet B.V. kan nakomen. SURFnet B.V. is verantwoordelijk voor het GigaPort-project, een Nederlands initiatief gericht op de ontwikkeling van elektronische communicatie in termen van netwerkstructuur. Hierbij wordt gebruik gemaakt van "Dark Fiber" glasvezel kabels, die voor een periode van 15 jaren worden gehuurd van Relined B.V.

De post Materiele vaste activa bevat een groot aantal objecten die het einde van hun economische levensduur zijn gepasseerd en daarmee buiten afschrijving zijn geraakt. Het gaat met name om objecten die een lange levensduur kennen, zoals perrons en perronkappen, beveiliging van overwegen, baanvakken en emplacementen en spoorbruggen inclusief grond-

werende constructies. De technische staat hiervan laat evenwel toe dat deze objecten niet op korte termijn vervangen hoeven te worden. De vervangingsverplichting van deze objecten wordt op enkele miljarden ingeschat. Zoals het zich thans laat aanzien is voor deze vervangingsproblematiek nog geen financiering voorhanden. Deze problematiek heeft wel tot gevolg dat de frequentie van correctief onderhoud toeneemt, en daarmee ook de kosten.

Op grond van de jaarlijkse overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en Railinfrabeheer B.V. heeft Railinfrabeheer de taak tot instandhouding van de spoorweginfrastructuur. Specifiek wordt hieronder ondermeer verstaan het (doen) realiseren van maatregelen ten behoeve van de functiehandhaving en de vervanging van de infrastructuur, rekening houdend met de veiligheid en de omgevings- en beheerwaarde. De infrastructuur is echter momenteel in dit kader niet op orde. Voor de komende 4 jaar wordt een bedrag van EUR 1,8 miljard geraamd om de infrastructuur als zodanig op orde te krijgen, opgebouwd uit EUR 0,6 miljard voor het wegwerken van achterstallig onderhoud, EUR 0,4 miljard voor de aanpak van milieu-/geluidshinder en EUR 0,8 miljard voor benuttingsmaatregelen. Thans is de (voorlopige) financiering hiervan geregeld via fasen 1 en 2 van het Herstelplan Spoor. De directie blijft zich evenwel op het standpunt stellen dat de alle middelen beschikbaar moeten zijn op het moment dat de uitgaven verricht worden.

## Toelichting op de exploitatierekening 2003

Bedragen in miljoenen euro's, tenzij anders is aangegeven

Kosten van uitbesteed werk	2003	2002
Bovenbouwvernieuwing	- 167	- 192
Grootschalig onderhoud	- 79	- 67
Kleinschalig onderhoud	- 218	- 213
Onderhoud transfer	- 47	- 43
Beheer en calamiteitenorganisatie	- 73	- 51
Innovatie/systeemontwikkeling	- 6	- 7
<b>Totaal</b>	<b>- 590</b>	<b>- 573</b>

De toename wordt met name veroorzaakt door onderhoud EUR 13 miljoen en beheer EUR 22 miljoen. De stijging bij beheer wordt grotendeels veroorzaakt door de exploitatiekosten GSM-R/Telerail (beheer van systemen/configuraties). De stijging van het onderhoud wordt mede veroorzaakt door de toename van de hoeveelheid Rolling Contact Fatigue (een soort

metaalmoetheid) en tariefstijgingen. Verder zijn de kosten voor de bovenbouwvernieuwing sterk gedaald door het niet tijdig verkrijgen van zogenaamde treinvrije-perioden en aannemerscapaciteit (EUR 21 miljoen). Vanuit FENS is voor 2003 een bijdrage ontvangen voor het vernieuwen van extra bovenbouw, groot EUR 36 miljoen (2002: EUR 93 miljoen).

Lonen en salarissen	2003	2002
<b>Totaal</b>	<b>- 117</b>	<b>- 111</b>

De gemiddelde personeelsbezetting over 2003 bedroeg 2.678 mensjaren (2002: 2.610 mensjaren).

Alle medewerkers zijn formeel in dienst van de groepsmaatschappijen van Railinfratruster B.V.

Sociale lasten	2003	2002
<b>Totaal</b>	<b>- 11</b>	<b>- 15</b>

De lasten van de pensioenregeling bedroegen in 2003 evenals in 2002 nihil. Onder de sociale lasten is EUR 1,4 miljoen verantwoord wegens verwachte vrijval van de afgesproken VUT-regeling

(2002: EUR 1,9 miljoen verwachte kosten). Deze fluctuaties zijn toe te schrijven aan de rendementsontwikkeling van de daarvoor bestemde middelen.

### Bezoldiging commissarissen en bestuur

De ten laste van de vennootschap gekomen beloning van commissarissen van Railinfratruster-groep bedraagt EUR 0,1 miljoen (2002: EUR 0,1 miljoen).

De beloning voor de statutaire bestuurders bedragen EUR 0,3 miljoen, zowel in 2003 als in 2002.

Afschrijvingskosten	2003	2002
Afschrijvingen materiële vaste activa	- 198	- 190
Onttrekking egalisatierekening investeringsbijdragen	124	120
<b>Totaal</b>	<b>- 74</b>	<b>- 70</b>

De stijging van de afschrijving materiële vaste activa (EUR 8 miljoen) wordt grotendeels veroorzaakt door met name de oplevering van de investeringsprojecten die in het kader van FENS zijn opgeleverd (kwaliteitsverbetering stations, capaciteitsknelpunten en actuele reisinformatie: EUR 2 miljoen). Daarnaast zijn verder de (deel)oplevering van o.a. de projecten Oirschot-Best

4-sporig (EUR 0,9 miljoen), Betuweroute (EUR 0,4 miljoen), Groningen-Sauwerd partiële spoorverdubbeling (EUR 0,3 miljoen), Amsterdam Amstel renovatie station (EUR 0,5 miljoen), procesleiding 24 (EUR 0,3 miljoen) verantwoordelijk voor een deel van de stijging van de afschrijvingskosten. De resterende stijging wordt veroorzaakt door vele kleinere, opgeleverde projecten.

Overige bedrijfslasten	2003	2002
Huisvestings- en kantoor/werkplekkosten	- 39	- 39
Overige personeelskosten	- 16	- 13
Externe dienstverlening	- 50	- 49
Boekwaarderresultaten bij desinvesteringen	- 7	- 9
Niet-activeerbare investeringen/liquidatieresultaten	- 21	- 24
Onttrekking egalisatierekening investeringsbijdragen	16	20
Dotaties aan egalisatierekening resp. voorzieningen	- 10	- 4
Overige kosten	4	7
<b>Totaal</b>	<b>- 123</b>	<b>- 111</b>

De overige bedrijfslasten zijn met EUR 12 miljoen toegenomen ten opzichte van 2002 (EUR 111 miljoen). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door een dotatie van EUR 10 miljoen aan de egalisatierekening in verband met een voorzien, structureel tekort op het AK-resultaat. Dit resultaat wordt bepaald door de werkelijk projectmanagementkosten en de dekking van de overheid via een opslagpercentage op de

bouwkosten. Dit percentage is al ruim 15 jaar niet meer geactualiseerd terwijl de huidige aanscherping van wetgeving leidt tot hogere engineeringkosten. Onder de Overige kosten is ook de omzetting van de specifieke taakstelling EAT Betuweroute (EUR 97 miljoen) in een generieke efficiency-taakstelling (EUR 96 miljoen) verwerkt.

Financiële baten en lasten			
	2003	2002	
Rentebaten	12	19	
Rentelasten	- 115	- 122	
Koersresultaten	0	1	
<b>Totaal</b>	<b>- 103</b>	<b>- 102</b>	

De daling van de rentebaten ad EUR 7 miljoen ten opzichte van 2002 is een gevolg van het laat afkomen van projectbeschikkingen en latere uitbetaling van declaraties, waardoor voorfinanciering door Railinfrabeheer B.V. zelf heeft moeten plaatsvinden. De behaalde rentebaten op de FENS-gelden ad EUR 44 miljoen (2002: EUR 48 miljoen) zijn conform afspraak toegevoegd aan het fonds.

De daling van de rentelasten ad EUR 7 miljoen ten opzichte van 2002 wordt grotendeels veroorzaakt

door de herfinanciering in 2002. Hierbij is een groot aantal leningen afgelost met een hoog rentepercentage (8 -10%) terwijl een aantal nieuwe leningen is afgesloten waarvan het rentepercentage varieert tussen de 4,5 en 5,5%. Onder de rentelasten is verder het jaardeel 2003 ad EUR 3 miljoen van het betaalde disagio (jaardeel 2002: EUR 3 miljoen) verantwoord, evenals de rentelasten die aan de voorzieningen zijn toegerekend ad EUR 4 miljoen (oprenting 2002: EUR 5 miljoen).

Diverse bedrijfsopbrengsten			
	2003	2002	
Geactiveerde productie eigen bedrijf	51	50	
Overige bedrijfsopbrengsten	31	39	
<b>Totaal</b>	<b>82</b>	<b>89</b>	

De geactiveerde productie eigen bedrijf is het gevolg van de activering van de uren van inhuur en eigen mensen, EUR 51 miljoen (2002: EUR 50 miljoen). De overige opbrengsten zijn ontstaan door dienstverlening, zoals bijvoorbeeld periodieke betalingen van lagere overheden voor onderhoud en stroom (EUR 4 miljoen), SLA-contract voor beheer en onderhoud van

het automatiseringssysteem Vervoer Per Trein en afgenomen diensten door NS-Reizigers (EUR 20 miljoen) en de levering van technische documentatie (EUR 1 miljoen). Onder Overige opbrengsten is in 2002 een bijzondere bate ad EUR 6 miljoen opgenomen. Deze bate betreft de vrijval van de voor reorganisaties bestemde bedragen bij Railverkeersleiding B.V.

Bijdragen Rijksoverheid			
	2003	2002	
<b>Totaal</b>	<b>821</b>	<b>730</b>	

Deze bijdragen betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet, die betrekking hebben op

de exploitatierekening 2003 (EUR 821 miljoen). De verantwoorde bijdragen bestaan uit onderstaande componenten:

Beschikking op (subsidie-)aanvragen 2003	741		
Aanvullende beschikking 2003 inclusief herprioritering	82		
Aanvullende beschikking i.v.m. tariefwijziging gebruiksvergoeding	1		
Indexering beschikking Railinfrabeheer B.V. naar prijspeil 2003	17		841
Overheveling naar 2003 vanuit beschikking 2002	7		
Overheveling naar 2004 a.g.v. herprioritering medio 2003	- 23		
Bestemd voor de refundregeling NS Reizigers	- 4		- 20
			<b>821</b>

Gebruiksvergoeding			
	2003	2002	
<b>Totaal</b>	<b>86</b>	<b>59</b>	

De vergoedingen betreffen de van spoorwegondernemingen geïnde bijdragen voor het gebruik van het landelijk railnet is toegenomen met EUR 27 miljoen (2003: EUR 86 miljoen). Deze vergoeding is ingesteld bij Algemene Maatregel van Bestuur.

Hierin is opgenomen dat de tarieven 2003 zijn gebaseerd op 60% van de begrote kosten, voor 2002 bedroeg dit percentage 45% en voor 2004 zal dit 80% gaan bedragen.

Bijdragen Raamovereenkomst FENS			
	2003	2002	
<b>Totaal</b>	<b>36</b>	<b>93</b>	

De bijdragen vanuit het Fonds Eénmalige bijdrage NS ad EUR 36 miljoen (2002: EUR 93 miljoen) betreffen

gelden die beschikbaar zijn gesteld voor verbeteringen van het spoorweginfrastructuur, in casu bovenbouwvernieuwing.

Mutaties egalisatierekening Rijksbijdragen	2003	2002
Totaal	-7	17

De bedragen bestaan uit het verschil tussen de verstrekte rijksbijdrage(n) en de netto exploitatiekosten. De hoogte van het bedrag in 2003 wordt met name veroorzaakt door Railverkeersleiding B.V.

### Belastingen

De last in 2002 werd gevormd door zowel de verschuldigde belasting over de bijzonder bate ad EUR 6 miljoen alsmede het realiseren van latente belastingvorderingen.

## Vennootschappelijke balans per 31 december 2003

Bedragen in miljoenen euro's, vóór verwerking van het resultaat

	31 dec 2003	31 dec 2002
<b>Vaste activa</b>		
Materiële vaste activa	0,0	0,0
Financiële vaste activa	5,5	5,1
	5,5	5,1
<b>Vlottende activa</b>		
Vorderingen	0,0	0,0
Liquide middelen	0,0	0,0
	0,0	0,0
<b>Activa</b>	<b>5,5</b>	<b>5,1</b>
<b>Eigen vermogen</b>		
Gepaatst en gestort kapitaal	0,0	0,0
Agio	0,1	0,1
Overige reserves	5,0	0,0
Onverdeeld resultaat	0,4	5,0
	5,5	5,1
<b>Passiva</b>	<b>5,5</b>	<b>5,1</b>

## Vennootschappelijke exploitatierekening 2003

Bedragen in miljoenen euro's

	2003	2002
Resultaat deelnemingen (na belastingen)	0,4	5,0
Vennootschappelijk resultaat (na belastingen)	0,0	0,0
<b>Netto resultaat</b>	<b>0,4</b>	<b>5,0</b>

## Toelichting vennootschappelijke jaarrekening

Bedragen in miljoenen euro's, tenzij anders is aangegeven.

### Algemeen

Voor zover posten uit de balans en exploitatierekening hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening.

### Grondslagen voor de waardering en resultaatbepaling

De grondslagen voor de waardering van activa en passiva en resultaatbepaling zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde balans en exploitatierekening.

### Materiële vaste activa

Bij de vorming van de verschillende juridisch zelfstandige werkmaatschappijen van N.V. Nederlandse Spoorwegen per 1 januari 1995 is overeengekomen dat het juridisch eigendom van de railinfrastructuur zal worden overgedragen door de N.V. Nederlandse Spoorwegen aan de vennootschap. Dit betreft de objecten behorende tot de categorieën terreinen en de daarop aanwezige aardbebanen, ballastbed en

bovenbouw, bruggen en tunnels, installaties voor energievoorziening, beveiliging en telecommunicatie, gebouwen, bestratingen, perrons en afrasteringen.

Het economisch eigendom is ingebracht bij Railinfra-beheer B.V. Omdat dit economische eigendom de totale waarde van het onroerend goed vertegenwoordigt, is de waarde op de balans van de Railinfra-trust B.V. op nul gesteld. Alle lasten die verbonden zijn aan de railinfrastructuur komen voor rekening van de economisch eigenaar, zijnde Railinfra-beheer B.V. Hierdoor brengt het houden van het juridisch eigendom geen lasten met zich mee en zijn er geen lasten in de gepresenteerde exploitatierekening verantwoord.

De omvang van de terreinen waarvan het juridische eigendom bij de vennootschap berust heeft ultimo 2003 een omvang van ca. 8.000 ha.

### Financiële vaste activa

	Deelnemingen	Overige vorderingen	Totaal
Stand per 31 december 2002	5,1	0,0	5,1
Aandeel in resultaat 2003	0,4	0,0	0,4
<b>Stand per 31 december 2003</b>	<b>5,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5,5</b>

De financiële vaste activa worden gewaardeerd op de netto vermogenswaarde. Een overzicht van deelnemingen, zoals bedoeld in artikel 379 van het Burgerlijk Wetboek 2, staat vermeld op bladzijde 10: Geconsolideerde belangen. Voor het jaar 2003 gaat het om de drie taakorganisaties. Het resultaat van deze

deelnemingen is EUR 0,4 miljoen in 2003 (2002: EUR 5,0 miljoen). In het kader van de uitplaatsing van de taakorganisaties uit het NS Concern heeft N.V. Nederlandse Spoorwegen op 29 december 2000 het hele geplaatste en gestorte aandelenkapitaal van deze taakorganisaties overgedragen aan Railinfra-trust B.V.

Eigen vermogen	Gestort kapitaal	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2002	0,02	0,1	0,0	5,0	5,1
Resultaat voorgaand boekjaar			5,0	- 5,0	0,0
Resultaat lopend boekjaar				0,4	0,4
<b>Stand per 31 december 2003</b>	<b>0,02</b>	<b>0,1</b>	<b>5,0</b>	<b>0,4</b>	<b>5,5</b>

Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal van Railinfra-trust B.V. bedroeg NLG 40.000 per 31 december 2002. In januari 2003 heeft denominatie van gulden in euro plaatsgevonden waardoor het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal EUR 18.000 bedraagt per 31 december 2003, verdeeld in 40 aandelen van elk 450 euro. Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in

200 aandelen van elk EUR 450. De geplaatste en volgestorte aandelen zijn vanaf 1 juli 2002 in handen van de Staat der Nederlanden.

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft conform het voorstel van de directie besloten het resultaat 2002 ad EUR 5,0 miljoen aan de Overige reserves toe te voegen.

### Leningen aan en bezoldiging van bestuurders en commissarissen

Met de statutenwijzigingen van 23 januari 2003 is voor het eerst een Raad van Commissarissen voor Railinfra-trust B.V. benoemd. Aan bestuurders en commissarissen van deze vennootschap werd in 2003 geen lening verstrekt noch bezoldiging uitgekeerd.

### Personeelsgegevens

Er zijn geen medewerkers in loondienst van Railinfra-trust B.V.

Utrecht, 12 mei 2004

### Raad van Bestuur

drs. B.J. Klerk, *voorzitter*  
mw. drs. J.C.H.G. Arts

## Overige gegevens

### Winstbestemming

Ingevolge artikel 21 lid 2 van de statuten staat de winst ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Over 2003 bedraagt het geconsolideerde netto resultaat EUR 0,4 miljoen.

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders wordt voorgesteld om dit positieve saldo toe te voegen aan de Overige reserves. Conform de huidige richtlijnen is deze voorgestelde resultaatbestemming nog niet als zodanig in de jaarrekening 2003 verwerkt.

### Accountantsverklaring

#### Opdracht

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2003 van Railinfratrust B.V. te Utrecht gecontroleerd. De jaarrekening is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de leiding van de vennootschap. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de jaarrekening te verstrekken.

#### Werkzaamheden

Onze controle is verricht overeenkomstig in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot controleopdrachten. Volgens deze richtlijnen dient onze controle zodanig te worden gepland en uitgevoerd, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van informatie ter onderbouwing van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. Tevens omvat een controle een beoordeling van de grondslagen voor financiële verslaggeving die bij het opmaken van de jaarrekening zijn toegepast en van belangrijke schattingen die de leiding van de vennootschap daarbij heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. Wij zijn van mening dat onze controle een deugdelijke grondslag vormt voor ons oordeel.

#### Oordeel

Wij zijn van oordeel dat de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2003 en van het resultaat over 2003 in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Utrecht, 23 april 2004

KPMG Accountants N.V.

## Personalialia per 31 december 2003

### Railinfratrust B.V. (RIT)

drs. B.J. Klerk

*Voorzitter Raad van Bestuur*

President Commissaris Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht N.V.  
Vice-voorzitter European Rail Infrastructure Managers (per 1-4-2004)  
Lid Raad van Toezicht Het Nederlands Spoorwegmuseum  
Penningmeester Raad van Toezicht Stichting Railinfra Opleidingen

mw. drs. J.C.H.G. Arts

*Lid Raad van Bestuur*

Lid Raad van Toezicht bij Festival/Huis a/d Werf (Utrecht)  
Bestuurslid bij Spoorwegpensioenfonds  
Lid Raad van Toezicht bij Ziekenhuis Gelderse Vallei (Ede)

### Railinfrabeheer B.V. (RIB)

drs. B.J. Klerk

*Statutair Directeur*

drs. A.J. Bauer

*Operationeel Directeur*

### Railned B.V. (RN)

mw. drs. J.C.H.G. Arts

*Statutair Directeur*

drs. H. van Dijk

*Operationeel Directeur*

### Railverkeersleiding B.V. (RVL)

mw. drs. J.C.H.G. Arts

*Statutair Directeur*

drs J.G. Los

*Operationeel Directeur*

### Raden van Commissarissen RIT\*, RIB, RN en RVL

prof. dr. R.J. in 't Veld

*President Commissaris* (per 1 augustus 2000)

Hoogleraar Bestuurskunde aan Universiteit Utrecht  
Hoogleraar Bestuurskunde aan Universiteit van Amsterdam  
Decaan bij Nederlandse School voor Openbaar Bestuur

mr. E.H. Broekhuizen

*Commissaris* (per 13 november 2000)

Vice-voorzitter Raad van Bestuur van Academisch Medisch Centrum

ir. W. den Dulk

*Commissaris* (per 1 augustus 2000)

Zelfstandig adviseur

mr. E.M. Nikkels

*Commissaris* (per 1 januari 2000)

voormalig Directeur Business Development & Participaties NS

mw. drs. C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs

*Commissaris* (per 1 juli 2001)

Algemeen Directeur van Ziekenhuis Hilversum

\* bij RIT m.i.v. 23 januari 2003

### Ondernemingsraden

R.J. Derksen

*Voorzitter COR Railinfratrust B.V.*

P.A. de Bie


*Voorzitter OR Railinfrabeheer B.V.*

E. Thieme

*Voorzitter OR Railned B.V.*

M. Wijnen

*Voorzitter OR Railverkeersleiding B.V.*



**ProRail**

**Bezoekadres**  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

**Postadres**  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)