

# Financieel jaarverslag 2004

ProRail  
aan het  
werk  
in 2004

## Profiel

ProRail is de railinframanager die zorgt voor capaciteit, betrouwbaarheid en veiligheid op en rond het spoor. ProRail levert treinpaden, transfercapaciteit en informatiediensten aan haar klanten. De organisatie is een partner in de spoorbranche en werkt mee aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken. ProRail is professioneel, werkt transparant en maatschappelijk verantwoord en heeft gemotiveerde medewerkers.

Onze kerntaken zijn:

- Managen van de capaciteit op het spoor
- Aanleg nieuwe spoorwegen
- Beheer en onderhoud bestaand net
- Beheer van stations en transfervoorzieningen
- Aanbieden van veilige treinpaden aan personen- en goederenvervoerders
- Leveren van informatie voor reizigers

De ambitie van ProRail is uit te groeien tot de beste railinframanager van Europa.

Bij ProRail werken ruim 2.800 mensen. Het hoofdkantoor is gevestigd in Utrecht. Verder zijn er regiokantoren in Zwolle, Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Op dertien plaatsen in het land zijn posten die de reisinformatie verzorgen en samen met de regio's het treinverkeer over het spoor leiden.

<b>Kerncijfers 2004</b>	0
<b>Bestuursverslag 2004</b>	0
<b>Verslag van de Raad van Bestuur</b>	0
Sporen naar de toekomst	0
Financiële resultaten	0
Prestaties in 2004	0
<b>Bericht van de Raad van Commissarissen</b>	0
<b>Ondernemingsraad</b>	0
<b>Personalia</b>	0
<b>Jaarrekening 2004</b>	0
<b>Geconsolideerde jaarrekening 2004</b>	0
Grondslagen	
Overzichten	
Toelichtingen	
<b>Vennootschappelijke jaarrekening 2004</b>	
<b>Overige gegevens</b>	
Winstbestemming	
Accountantsverklaring	
<b>Bijlagen</b>	
Financiële begrippen	
Financiële index	



# Bestuursverslag 2004



# Verslag van de Raad van Bestuur

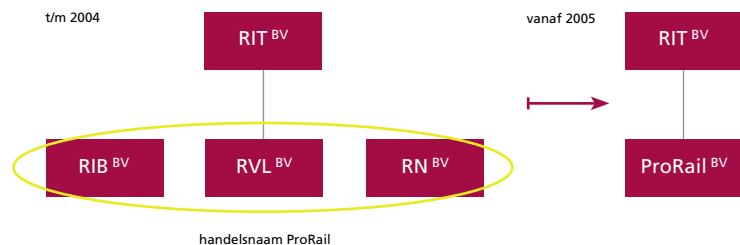
## Sporen naar de toekomst

In 2004 heeft het Nederlandse spoor beter gepresteerd dan in 2003. De groei zit er in: het aantal vervoerde tonnen goederen steeg fors en ook het aantal reizigerskilometers nam weer licht toe, tot 14,1 miljard. Het aantal reizigerskilometers zal waarschijnlijk nog meer stijgen, als de kwaliteit van het reizen per trein verder verbetert. De spoorsector heeft de handen ineen geslagen om dat mogelijk te maken. Door betere samenwerking en een gezamenlijke aanpak van de knelpunten verbeteren ProRail en de andere partijen de kwaliteit van het spoorstelsel.

ProRail had een belangrijk aandeel in de prestatieverbetering over 2004. Het aantal infrastructurele verstoringen op de treindienst nam af (- 12%), wat heeft bijgedragen aan de stijging van de punctualiteit bij de vervoerders (+ 3,6%).

In dit verslag van de Raad van Bestuur geven wij een overzicht van de formele zaken die in 2004 met betrekking tot Railinfratrust B.V. hebben gespeeld. Door onze drie groepsmaatschappijen (Railinfrabeheer B.V., Railned B.V. en Railverkeersleiding B.V.) wordt de hoofdspoorinfrastructuur in Nederland gemanaged. Per 1 januari 2005 is de juridische en organisatorische fusie van deze drie maatschappijen tot één ProRail B.V. een feit geworden. Hoewel ultimo 2004 nog sprake was van 4 aparte B.V.'s, wordt in dit jaarverslag gesproken over ProRail. Voor een gezamenlijk overzicht van de activiteiten, de kwaliteit van ons product en de wijze waarop wij werken aan verbeteringen, verwijzen wij naar het Jaarbericht ProRail 2004 dat afzonderlijk verschijnt.

## Vorming ProRail



Sinds 2003 werkten de drie taakorganisaties al samen onder de (handels-)naam ProRail. Deze organisatie voert in hoofdzaak de volgende kernactiviteiten uit:

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

ProRail opereert vanuit een publieke taak en verantwoordelijkheid ten dienste van de personen- en goederen-vervoerders op het spoorwegnet. ProRail werkt in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en derden zoals de vervoerders op het spoor en gemeenten en provincies. Onder het motto 'Presterend Onderweg' zullen de verschillende processen in de organisatie nader beschouwd worden ondermeer verbeteringen in veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid te realiseren.

### **Spoorweg- en Concessiewet**

In 2004 zijn de Spoorweg- en Concessiewet aangenomen door de Eerste en Tweede Kamer. Beide wetten zijn per 1 januari 2005 van kracht geworden. In de Spoorwegwet wordt onder andere bepaald dat er één onafhankelijke, integrale railinframanager functioneert. Deze zorgt voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid 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. Het concessiestelsel vormt een driehoek: het Rijk verleent NS een vervoersconcessie en ProRail een beheerconcessie (tot 2015). In het verlengde daarvan sluiten ProRail en de vervoerders onderlinge overeenkomsten. Zo leggen NS en ProRail hun onderlinge verantwoordelijkheden en inspanningen vast.

Daarnaast wordt de zogenoemde outputsturing gefaseerd ingevoerd. Tot 2008 rekent de overheid NS en ProRail ten dele af op de maatregelen die beide organisaties nemen om hun resultaten te verbeteren, en ten dele op de prestaties die ze leveren. Na 2008 worden ze op prestaties (output) afgerekend. Als gevolg van de nieuwe spoorwegwet sluit ProRail in 2005 met alle vervoerders een nieuwe toegangs-overeenkomst af. De vervoerkamer van de NMa houdt vanaf 2005 toezicht op de spoorsector. De evaluatie van de Spoorwegwet en de concessies is in 2008. Deze evaluatie kan leiden tot aanpassingen van de beheerconcessie.

### **Beheerplan 2005**

Om aan de beheerconcessie invulling te geven, stelt ProRail een beheerplan op. In het Beheerplan 2005 heeft ProRail vastgelegd welke prestaties de organisatie de komende jaren zal leveren. Het plan beschrijft de maatregelen die ProRail neemt om te waarborgen dat de hoofdspoorweginfrastructuur voldoet aan de eisen die eraan zijn gesteld, met inachtneming van de financiële randvoorwaarden. Op 1 september 2004 is het Beheerplan 2005 aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

### **Samensporen**

Op 13 april 2004 hebben de directeurs van ProRail, NS en Railion een nieuwe fase in de samenwerking gestart, onder de naam Samensporen. Later heeft ook de Branchevereniging Rail Goederenvervoer (BRG) zich hierbij aangesloten. De samenwerking is bedoeld om de spoorvisie Benutten en Bouwen tot uitvoering te brengen, en het in die visie genoemde brede scala aan activiteiten goed op elkaar af te stemmen. Samensporen – met als motto: Spoorbreed werken aan verbetering – wordt aangestuurd door een gezamenlijk directeurenoverleg. Alle belangrijke

activiteiten waarbij samenwerking binnen de spoorsector nodig is, vallen onder deze noemer.

In zogenoemde prioriteitsprojecten wordt de samenwerking tussen de spoorpartijen zichtbaar. In 2004 is gezamenlijk verder gewerkt aan een nieuwe dienstregeling voor 2007. Onder de naam Ontwerp 2007 passen de partners de uitgangspunten van Benutten en Bouwen toe om een nieuwe dienstregeling te ontwikkelen die met een hogere punctualiteit meer reizigers kan vervoeren. Daarnaast werkt ProRail met andere partijen aan een structurele oplossing van 13 capaciteitsknelpunten, waaronder Schiphol. ProRail, NS en Railion werken samen verder aan een onderhoudsrooster waarin de drie partijen zoveel mogelijk ruimte krijgen, terwijl de overlast voor de klant minimaal is.

### **Bedrijfsplan Betuweroute**

In 2007 zal de Betuweroute in gebruik worden genomen. Voorafgaand aan deze ingebruikname moet het beheer van de nieuwe lijn geregeld zijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en ProRail uitgenodigd om samen een bedrijfsplan op te stellen voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute voor een periode van tien tot vijftien jaar. Uitgangspunt is dat de exploitatie de belastingbetaler geen geld mag kosten. De minister gebruikt het bedrijfsplan om te beoordelen of beide bedrijven samen in staat zijn het beheer en de exploitatie effectief en efficiënt te regelen. In oktober 2004 hebben ProRail en het HbR de risico-analyse ingeleverd, op 30 november gevolgd door het voorstel zelf.

Doelstellingen zijn een zo goed mogelijke bediening van de markt, een zo hoog mogelijke kostendekking en een optimale benutting van de route. Daarom zijn allereerst de marktontwikkelingen in het railgoederenvervoer geanalyseerd; vervolgens is gekeken naar de mogelijke ontwikkeling van nieuwe producten en diensten. Na beoordeling van het bedrijfsplan en overleg met de Tweede Kamer heeft de minister inmiddels besloten dit beheer openbaar aan te besteden.

### **Nota Mobiliteit**

In 2004 is Deel I van de Nota Mobiliteit verschenen. De groeiprognozes ten aanzien van het personenvervoer tot 2020 zijn in deze nota enigszins bijgesteld. Tot 2020 wordt een groei van het personenvervoer per spoor voorzien van maximaal 20 procent ten opzichte van 2004; het goederenvervoer groeit met 40 tot 80 procent. Het kabinet wil in de periode 2011-2020 ruim EUR 80 miljard uittrekken voor onderhoud en aanleg van auto-, spoor- en vaarwegen.

Daarvan is EUR 13 miljard bestemd voor onderhoud en vervanging van het spoor. Met dit budget wordt het structurele probleem van de vervangingsinvesteringen aangepakt. ProRail is hierdoor in staat om een beleid te voeren waarin de bedrijfseconomische afweging kan worden gemaakt tussen vervanging of langer onderhoud. Dit betekent wel dat er weinig geld beschikbaar is voor nieuwe infrastructuur: EUR 2 miljard voor reguliere MIT-projecten, en aanvullend nog eens EUR 3 miljard voor de Zuiderzeelijn.

In de periode tot 2011 moet ProRail echter al aan de slag met de vervangingsproblematiek. Zo moet bijvoorbeeld een begin worden gemaakt met de vervanging van de treinbeveiligingssytemen. De financiering hiervan is onderwerp van overleg met het ministerie.

De spoorsector heeft positief op de Nota Mobiliteit gereageerd, met name op het feit dat het belang van investeren in bestaand spoor is onderkend. De sector onderzoekt nog of voor de oplossing van capaciteitsknelpunten, de ontwikkeling van een robuuste dienstregeling en de aanpak van geluidshinder en externe veiligheid ook na het aflopen van het pakket '2e fase herstelplan spoor' (EUR 1,1 miljard in de periode 2006-2012) middelen gereserveerd moeten worden, hetgeen nu nog niet is voorzien.

#### **Tweede-Kameronderzoek**

In november 2004 heeft de Tijdelijke Tweede-Kamercommissie Infrastructuurprojecten (TCI) onder leiding van Adri Duivesteijn (PvdA) haar onderzoek naar grote infrastructuurprojecten afgerond. De commissie heeft, mede op basis van een reconstructie van de besluitvorming rond de HSL-Zuid en de Betuweroute, een toetsingskader ontwikkeld voor toekomstige grote infraprojecten. De commissie laat zich kritisch uit over de besluitvorming rond de Betuweroute en over de informatievoorziening van de ministers aan de Tweede Kamer. Over de daadwerkelijke realisatie van de Betuweroute heeft de TCI een genuanceerd oordeel. Zo wordt in de eindrapportage geconcludeerd dat de kostenontwikkeling van de Betuweroute in de uitvoeringsfase een positief beeld laat zien. Dit bevestigt de overtuiging van ProRail dat de aanleg van de Betuweroute een door haar goed financieel beheerst proces is.

#### **Corporate Governance**

Wij zijn ons ervan bewust dat als gevolg van diverse maatschappelijke ontwikkelingen de aandacht voor de rol en het functioneren van de Raad van Bestuur is toegenomen. Dit vloeit onder andere 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. Wij beschouwen deze ontwikkelingen als belangrijk voor de invulling van onze bestuurlijke taak. Als middelgrote organisatie met een belangrijke publieke rol en met de Staat der Nederlanden als enig aandeelhouder, onderstrepen ook wij het belang van openheid en transparantie, zoals bepleit door de commissie en verankerd in haar code.

Wij vervullen onze taken onder toezicht van de Raad van Commissarissen, waarbij onze taakvervulling is gericht op de belangen van de organisatie. Wij verschaffen de Raad van Commissarissen tijdig alle gegevens en middelen die nodig zijn voor een behoorlijk functioneren als toezichhoudend orgaan van onze organisatie. Wij rapporteren frequent over ontwikkelingen op relevante gebieden aan de Raad van Commissarissen en het Audit Committee en zullen in 2005 met hen het op te zetten interne risicobeheersings- en controlesysteem bespreken.

### **Financiële resultaten**

Met omvangrijke investeringen in het – achterstallig – onderhoud voor de boeg, wil ProRail optimale resultaten leveren tegen een zo laag mogelijke prijs. De komende jaren wordt daarom veel energie gestoken in de omschakeling van een input- naar een output-gestuurde organisatie. Ook in 2004 is in dit kader vooruitgang geboekt.

#### **Optimale prestatie**

De focus op prestaties komt op verschillende manieren tot uitdrukking. Zo is in 2003 een nieuw ProRail-*dashboard* ontwikkeld en in 2004 geoptimaliseerd. Hierin zijn de belangrijkste meetbare factoren opgenomen waaraan kan worden afgelezen hoe ProRail presteert. Aan de hand van het dashboard kan de organisatie bepalen of de afgesproken doelstellingen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Deze indicatoren van het ProRail-dashboard zijn ook in de managementafspraken opgenomen.

#### **Lage prijs**

ProRail werkt met overheidsgeld. Dat schept een grote verantwoordelijkheid. De organisatie wil haar werk doen tegen een zo laag mogelijke prijs. In dit verband zijn twee thema's van belang: het achterstallig onderhoud op het spoor, en de bevoegdheid om te bepalen wanneer welke vervangingsinvesteringen moeten plaatsvinden. Deze laatste bevoegdheid is nodig om de kosten van vernieuwing en onderhoud tegen elkaar te kunnen afwegen. Als het op een bepaald moment goedkoper is om infrastructuur te

vernieuwen dan te onderhouden, moeten de hiertoe benodigde middelen wel beschikbaar zijn. ProRail is in constructief gesprek met de Rijksoverheid om oplossingen en financiering te zoeken voor beide punten.

Sinds 2001 ligt er een bezuinigingstaakstelling voor het onderhoud op het spoor, van uiteindelijk EUR 25 miljoen per jaar. Hoewel ProRail voor de periode 2004 tot en met 2007 EUR 853 miljoen van de Rijksoverheid ontvangt om de achterstand in het onderhoud van het spoor weg te werken, heeft ProRail in 2003 een extra efficiencydoelstelling met de Rijksoverheid afgesproken van EUR 96 miljoen tot en met 2009. ProRail staat voor de taak om dit op een goede manier in te vullen, zonder dat het gevolgen heeft voor de prestaties.

### Bijdragen

De bijdragen van de Rijksoverheid voor het beheer en onderhoud en die van de vervoerders voor het gebruik van het spoornet (de gebruiksvergoeding) lagen in 2004 met EUR 1.036 miljoen op een hoger niveau dan in 2003 (EUR 943 miljoen). De overheid heeft in 2003 bevestigd dat er sprake is van achterstallig onderhoud op het spoor. Daarom zijn in 2004 vanuit het Herstelplan Spoor extra gelden ter beschikking gesteld: bijna EUR 113 miljoen.

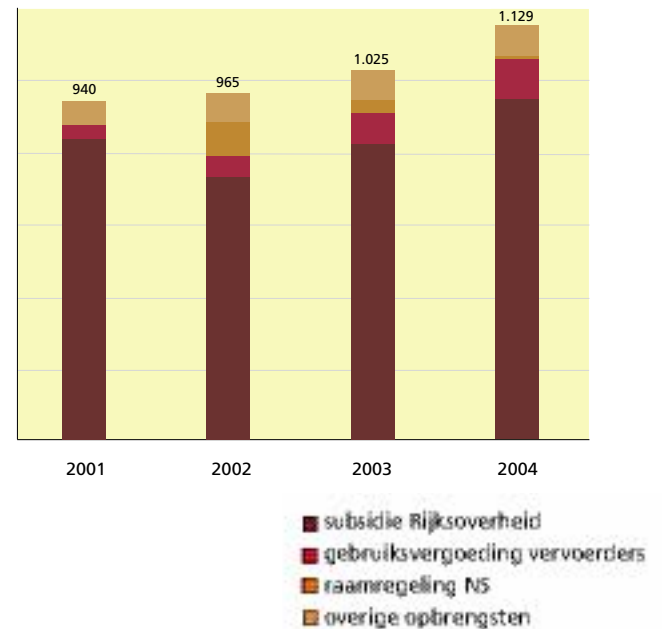
Bij het instellen van de gebruiksvergoeding in 2000 is een gewenningstraject vastgesteld. In 2004 betaalden de vervoerders 80 procent van de betreffende gebruiksvergoedingskosten (in 2003 was dat 60 procent). Voor 2005 zal het volledige bedrag in rekening worden gebracht, waarbij nu ook de regionale vervoerders betrokken worden. In 2006 zal een nieuwe systematiek worden ingevoerd, waarbij een overgangsregeling van kracht zal zijn.

De totale bedrijfsopbrengsten van ProRail bedroegen in 2004 EUR 1.129 miljoen, dat is 10 procent meer dan in 2003 (EUR 1.025 miljoen). Dit totaal omvat, naast de eerder genoemde bijdragen van de Rijksoverheid en de vervoerders, ook de geactiveerde productie eigen bedrijf en de overige bedrijfsopbrengsten.

grafiek 1

### Ontwikkeling bedrijfsopbrengsten in 2004

bedragen in miljoenen euro's



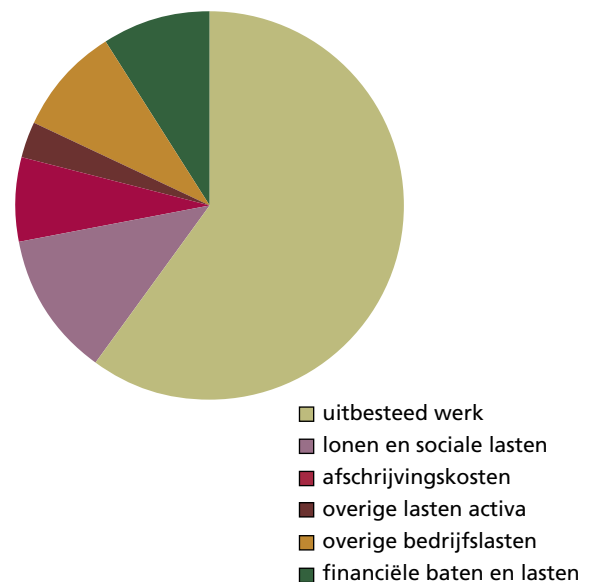
### Bedrijfslasten

De bedrijfslasten van ProRail bedroegen in 2004 EUR 1.106 miljoen, dat is 12 procent meer dan in 2003 (EUR 1.018 miljoen).

De grafiek laat zien dat 60% van de bedrijfslasten wordt uitbesteed aan aannemers en leveranciers, ten behoeve van het beheer en onderhoud aan het spoornet. Hierbij streeft ProRail naar een eenduidige contractuele vastlegging van afspraken en de gewenste kwaliteit, gebaseerd op de te leveren output.

grafiek 1

### Verdeling bedrijfslasten 2004





### Bedrijfsresultaat

Het verschil tussen de bedrijfslasten en bedrijfsopbrengsten, het bedrijfsresultaat, bedraagt dit jaar EUR 23 miljoen (2003: EUR 7 miljoen), waarvan EUR 7 miljoen aan het Rijk wordt teruggeven als gevolg van de met de Rijksoverheid afgesproken en behaalde efficiencydoelstelling voor 2004. Het resterende resultaat over 2004 wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door minder uitgaven aan de bovenbouwvernieuwing, extra opbrengsten door werkzaamheden voor derden, indexeringsverschillen en minder personeelskosten dan gepland.

Eind derde kwartaal 2003 is 10% van de geplande bovenbouwvernieuwingsgelden vastgehouden ter afdekking van risico's, om het gat tussen de benodigde en beschikbare middelen in de oorspronkelijke subsidieaanvraag voor 2004 te dichten. Om dit in de toekomst te voorkomen, zal de lange-termijnplanning worden verbeterd om zodoende tot een betere afstemming van de productiecapaciteit met de aannemers, het vroegtijdig inplannen van treinvrije perioden en aankondiging van infraclaims te komen.

### Investerings en financiering

De bruto-investeringen in vaste activa bedroegen in 2004 EUR 982 miljoen. In 2003 was dat EUR 1.229 miljoen. De afname wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de projecten Betuweroute en Amsterdam-Utrecht naar het einde lopen. De verwachte indienststelling van deze projecten is in 2007.

Van de investeringen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2004 circa 77% rechtstreeks voor haar rekening genomen. Hiervan heeft EUR 413 miljoen betrekking op de aanleg van de Betuweroute, EUR 335 miljoen op reizigersprojecten, EUR 7 miljoen op goederenprojecten, EUR 12 miljoen op voor-gefinancierde planstudies en engineeringkosten (AK-systematiek), en indirect EUR 72 miljoen op vervangingsinvesteringen. Verder droegen lagere verheden en NS-Groep B.V. (FENS) samen EUR 110 miljoen bij aan projecten. De kleinere, landelijke programma's (zoals Opheffen Overwegen en het programma Ruimte voor de Fiets) werden gefinancierd door middel van nieuwe leningen bij het Ministerie van Financiën, ter grootte van EUR 76 miljoen.

tabel 1

### Kasstroomoverzicht

<b>Liquide middelen – begin 2004</b>		<b>191</b>
<i>Operationele activiteiten</i>		
bedrijfsresultaat plus risicobuffer	50	
afschrijvingen	78	
resultaat op desinvesteringen	33	
mutaties werkkapitaal	21	
overige mutaties	6	
		<b>188</b>
<i>Investeringsactiviteiten</i>		
bruto investeringen	- 982	
overige mutaties	7	
		<b>-975</b>
<i>Financieringsactiviteiten</i>		
investeringsbijdragen V&W	767	
overige investeringsbijdragen	110	
nieuwe leningen	76	
overige mutaties	11	
		<b>964</b>
<b>Liquide middelen – eind 2004</b>		<b>368</b>

### Vooruitzichten voor 2005 en verder

De belangrijkste plannen voor de komende jaren liggen vast in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). De pijlers daarvan voor 2005 zijn:

- allereerst *beheer en onderhoud* om de basis-kwaliteit 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*.

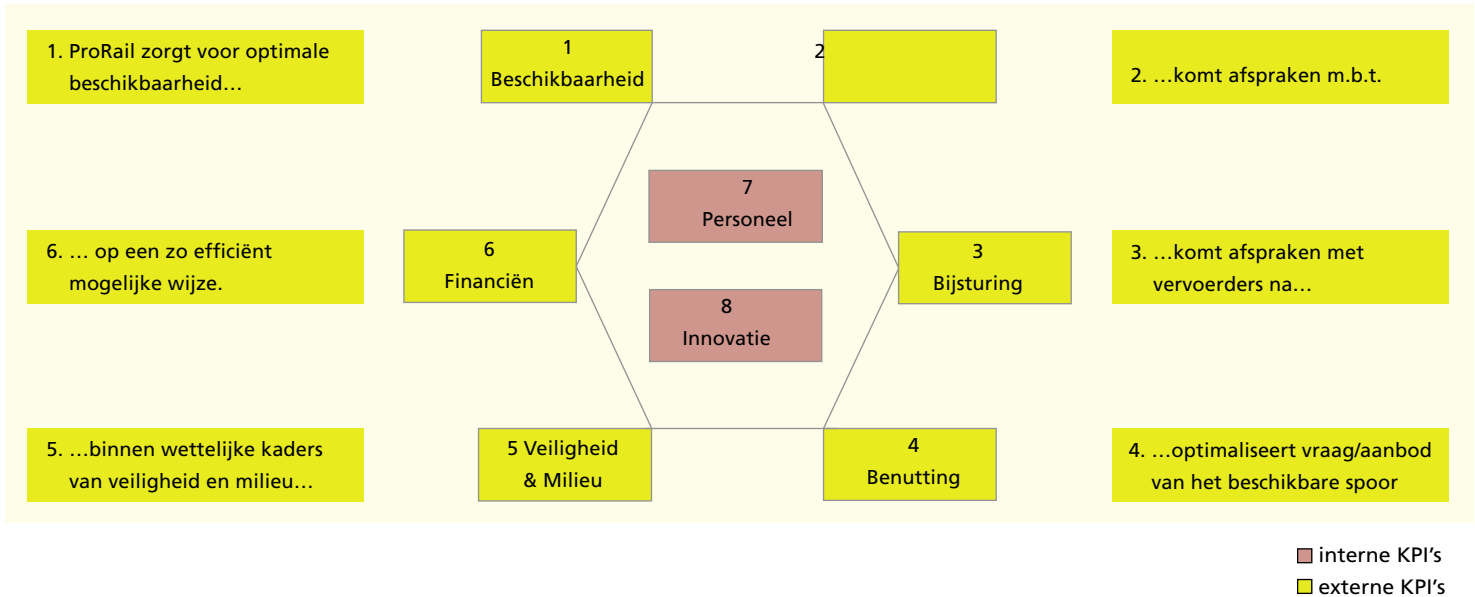
ProRail richt zich op verhoging van de betrouwbaarheid en het optimaliseren van de processen in het gehele spoorsysteem. Deze doelen zijn in de ProRail begroting voor 2004 verwerkt. De hieruit voortvloeiende maatregelen zijn opgenomen in het Herstelplan Spoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ze zijn verdeeld in twee fasen:

**Fase 1 Herstelplan Spoor:** in deze fase wordt de infrastructuur op orde gebracht en robuust gemaakt. Hiervoor is in de periode tot en met 2010 een extra bedrag van EUR 853 miljoen opgenomen voor beheer en onderhoud.

**Fase 2 Herstelplan Spoor:** in deze fase worden acute capaciteitsproblemen aangepakt. Hiervoor is een extra impuls voorzien van bijna EUR 1.075 miljoen in de periode vanaf 2006. Deze reservering is nog voorlopig. De financiële middelen worden pas definitief vrijgemaakt als de sector haar plannen heeft geconcretiseerd.

## Prestaties in 2004

grafiek 3  
Indicatoren



### 1. Beschikbaarheid – ProRail zorgt voor een optimale beschikbaarheid

ProRail maakt afspraken met vervoerders over de beschikbaarheid van het spoor. Echter, tot op heden (en dus ook in 2004) rapporteerde ProRail feitelijk over de momenten dat de spoorweginfrastructuur niet-beschikbaar was voor het vervoer als gevolg van:

- ongeplande uitval van het spoor door storingen
- geplande uitval van het spoor voor onderhoud.

Deze niet-beschikbaarheid van het spoor werd gemeten met de respectievelijke prestatieindicatoren TAO's (Treindienst Aantastende Onregelmatigheden, in combinatie met functie hersteltijd) en TVP'n (Trein Vrije Perioden). Nieuwe prestatieindicatoren die aangeven wanneer het spoor wél beschikbaar is geweest zijn nog in ontwikkeling.

#### Ongeplande niet-beschikbaarheid (TAO\*FHT)

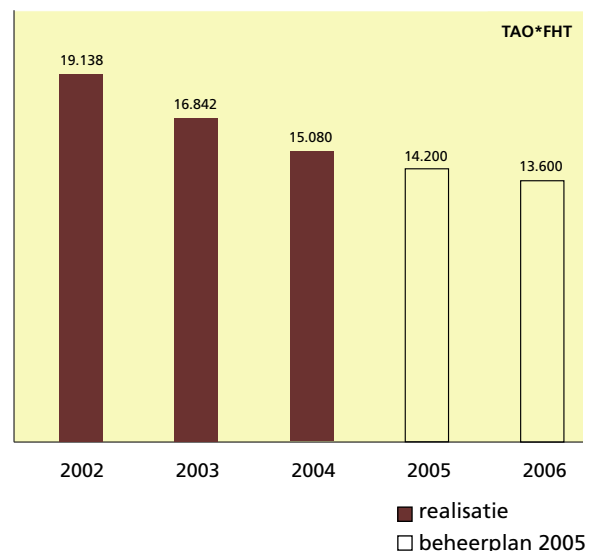
Een Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO) is een onregelmatigheid waarbij treinhinder ontstaat. De TAO meet feitelijk het 'falen' van de railinfrastructuur als gevolg van storingen in de techniek (wissels), derden (personen/dieren langs het spoor, vandalisme), het weer en processen. Bij ProRail lopen verschillende acties om de TAO's te verminderen (o.m. voorlichting aan jongeren en omwonenden en technische maatregelen). Ook wordt er gemeten hoe lang het duurt voordat de TAO is opgelost, de zogenaamde Functie Herstel Tijd (FHT). De TAO en de FHT geven samen de ongeplande niet-beschikbaarheid

aan. In 2004 hebben de TAO's zich gunstig ontwikkeld, 7.297 ten opzichte van het plan van 7.900. Deze verbetering heeft met name plaatsgevonden bij techniek en derden; de toegenomen voorlichting en technische maatregelen hebben geleid tot minder verstoringen. De Functie Herstel Tijd verliep nagenoeg volgens verwachting (2 uur en 4 min).

grafiek 4

**De mate waarin de infrastructuur niet beschikbaar was als gevolg van verstoringen. Uitgedrukt in het aantal treindienstaantastende onregelmatigheden x functiehersteltijd.**

*Resultaten 2002-2004 en doelstellingen in het Beheerplan.*



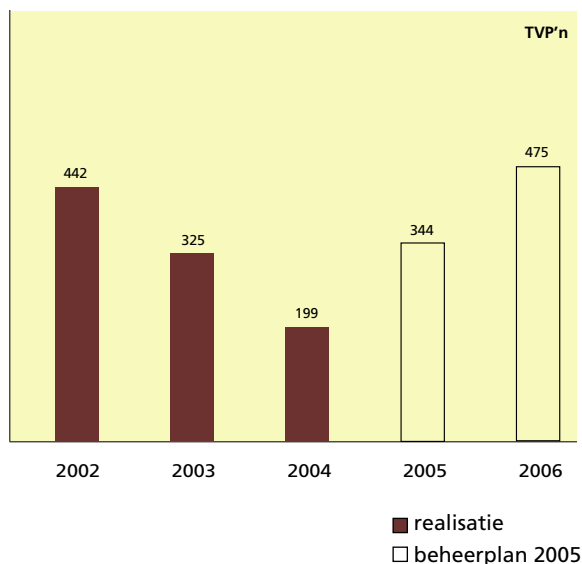
**Geplande niet-beschikbaarheid**

Een Trein Vrije Periode (TVP) is een tijdsblok waarin de planmatige werkzaamheden worden uitgevoerd. ProRail voert een stimulerend beleid om het aantal TVP'n te verminderen en doet dit onder meer door de ontwikkeling en implementatie van onderhoudsarme systemen en installaties en de ontwikkeling van innovatieve werkmethoden. In 2005 zal ook de duur van de TVP'n aan de indicator worden toegevoegd. Het verminderde aantal TVP'n in 2004 was deels het gevolg van betere planning van werkzaamheden en deels van vervallen en overlopende werkzaamheden. Bij het maken van de prognose voor 2005 en verder is geen rekening gehouden met meevallers uit het verleden, aangezien ProRail er niet op voorhand van wil uitgaan dat deze meevallers in de toekomst ook zullen plaatsvinden.

grafiek 5

**Geplande niet-beschikbaarheid**

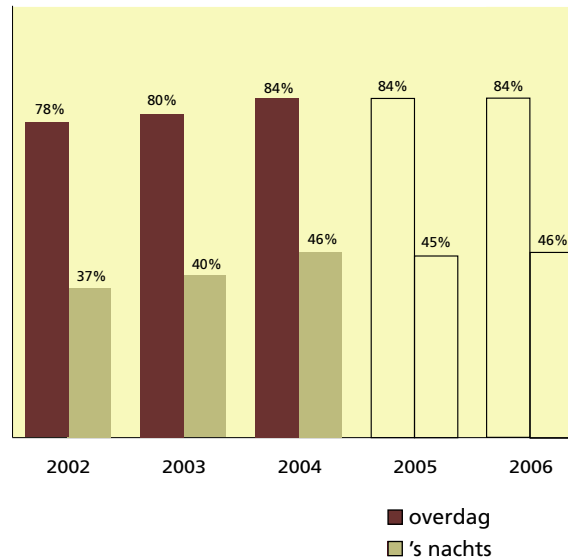
in aantallen

**2. Transfer – ProRail komt afspraken met betrekking tot transfervoorziening na**

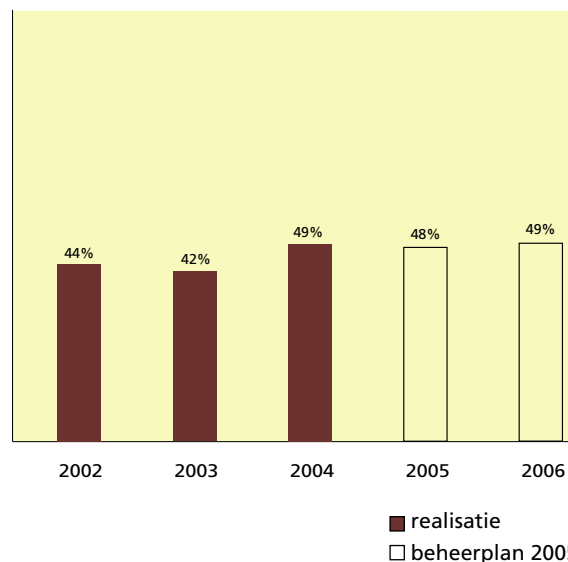
ProRail en NS Stations hebben afspraken gemaakt over een betere sturing op de prestatieindicatoren<sup>1</sup> voor reinheid en sociale veiligheid van transfervoorzieningen. De indicatoren zijn van groot belang omdat dit voor een deel de tevredenheid van de consumenten over ProRail bepaalt. In 2004 zijn de doelstellingen met betrekking tot de tevredenheid bij consumenten over de transfervoorziening gehaald. De getroffen maatregelen zoals het plaatsen van camera's en het zorgen voor een schoon en overzichtelijk station hebben bijgedragen aan de positieve beoordeling.

<sup>1</sup> De indicator wordt gemeten middels enquête onder reizigers: (Aantal respondenten dat de stations waardeert met een cijfer  $\geq 7$  / totaal van de respondenten) \* 100%

grafiek 6

**Gevoel van veiligheid bij consumenten op transfers**

grafiek 7

**Gevoel van reinheid bij consumenten op transfers**

### 3. Bijsturing – ProRail komt afspraken met vervoerders na

Hierbij wordt gekeken naar het leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur. De gebruikte prestatie indicatoren zijn gericht op de kwaliteit van informatievoorziening en bijsturing.

#### *Kwaliteit van informatievoorziening*

Voor spoorwegondernemingen informeert ProRail reizigers over de actuele situatie van de treindienst, via de omroep en via de bediening van treinaanwijzers. Daarnaast informeert ProRail derden (teletekst, media) over de actuele situatie van de treindienst. De indicator geeft aan of de elektronisch bediende aanwijzers op de perrons en in de stationshal 5 minuten voor vertrek juist waren ingesteld. In 2004 is met 97% de doelstelling (98%) net niet gehaald, ondanks de verbeterde informatie voorziening als gevolg van acties die in het tweede kwartaal in gang gezet zijn.

#### *Kwaliteit van bijsturing*

Als door verstoringen de geplande capaciteit op het spoor niet beschikbaar is, stuurt ProRail de toedeling naar vervoerders bij. ProRail streeft ernaar om voor zo veel mogelijk ontregelingen vooraf afspraken te maken met vervoerders over de afhandeling. Als zo'n ontregeling zich voordoet, deelt ProRail de capaciteit toe volgens de gemaakte afspraken. Als over de afhandeling geen afspraak met de vervoerder(s) bestaat, dan wordt de capaciteit toegedeeld conform vooraf vastgestelde, algemene toedelingsregels. Deze indicator wordt gemeten op basis van het percentage verstoringen dat volgens versperringsmaatregelen is afgehandeld. In 2004 lagen de prestaties van bijsturing (97%) fors hoger dan de planning (92%), mede daardoor is afgesproken dat gecorrigeerd wordt voor gevallen waarin op uitdrukkelijk verzoek van de vervoerder van de overeengekomen versperringsmaatregelen wordt afgeweken.

### 4. Benutting – ProRail optimaliseert vraag/aanbod van het beschikbare spoor

#### *Kwaliteit van capaciteitsverdeling*

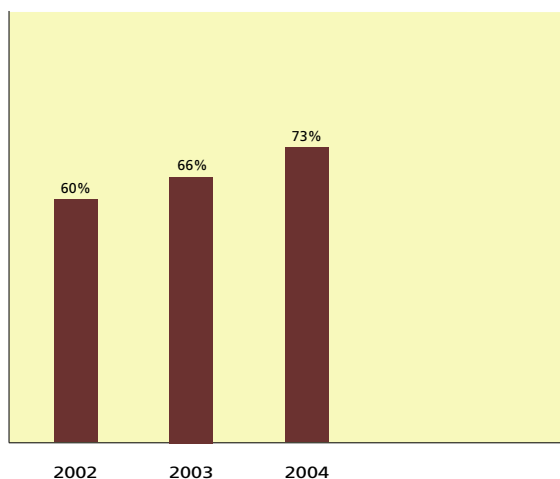
De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) is belast met het toezicht op de naleving van de Spoorwegwet die betrekking heeft op de relatie tussen ProRail en de vervoerders, met name als het gaat om capaciteitsverdeling. Vervoerders kunnen een klacht indienen bij de NMa over een niet transparante of discriminatoire behandeling door ProRail. Het percentage van de gevallen waarin de NMa de beklager in het gelijk stelt is een indicator voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling door ProRail. Deze indicator is nieuw en zal in 2005 in werking treden.

### 5. Veiligheid en Milieu – [Activiteiten]... binnen wettelijke kaders

ProRail streeft er naar om haar activiteiten zo uit te voeren, dat deze voldoen aan de geldende wet- en regelgeving voor veiligheid en milieu. Dit betreft zowel de activiteiten voor het zorgen voor voldoende, betrouwbare en veilige infrastructuur als het leveren van voldoende betrouwbare en veilige capaciteit aan vervoerders. In 2005 zal gestart worden met een meting van het aantal incidenten ten opzichte van de gestelde norm op het gebied van systeemveiligheid (infrastructuur, overwegen, e.d.) en arbeidsveiligheid. In 2004 werd de prestatie van ProRail gemeten op basis van het percentage verleende vergunningen ten opzichte van het totaal aantal benodigde vergunningen; dit percentage was hoger dan de planning.

tabel 6

#### Milieuvergunningen



### 6. Financiën – [Activiteiten] ... op een zo efficiënt mogelijke wijze

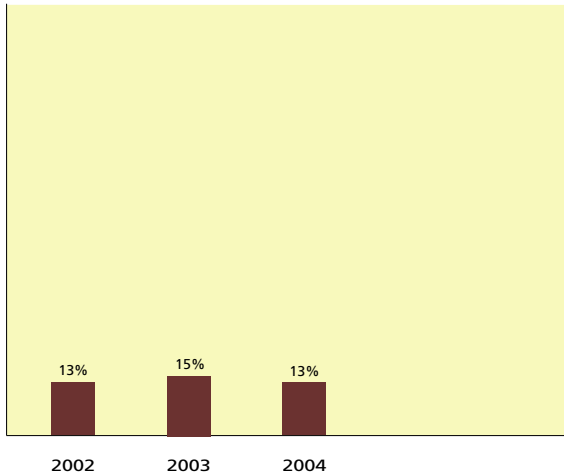
In 2004 werd over het overheadpercentage alleen intern gerapporteerd. De formule hiervoor was: indirecte kosten/netto exploitatielasten (exclusief kapitaallasten). De daling ten opzichte van 2003 wordt veroorzaakt door hogere kosten uitbesteed werk als gevolg van extra beschikbare middelen vanuit het Herstelplan Spoor. Het overheadpercentage zal in 2005 ook berekend worden en is onderdeel van het ProRail dashboard. De berekening is echter indicatief en zal in 2005 verder ontwikkeld en gedefinieerd worden.

Tevens is er een indicator in ontwikkeling die de kosten per treinkilometer aangeeft, volgens de formule:

Netto exploitatielasten (exclusief kapitaallasten)/ aantal treinkilometers. Invulling en onderbouwing van de KPI zijn nog niet volledig en zal in de loop van 2005 verder uitgewerkt worden.

tabel 7

**Percentage overhead**



**7. Personeel**

In 2004 werd gerapporteerd op ziekteverzuim: de mate waarin ProRail in staat is om het ziekteverzuim op een aanvaardbaar niveau te houden. Het percentage ziekteverzuim (4,7%) is in 2004 mede dankzij het verzuimbeleid sterk onder het plan van 5,4% gebleven. Voor 2005 zal over het personeel alleen intern gerapporteerd worden middels de indicator: gemotiveerde medewerkers. Basis hiervoor zijn het percentage ziekteverzuim en medewerker-tevredenheid.

**8. Innovatie**

Momenteel wordt een indicator innovatie ontwikkeld en deze zal in 2006 ingevoerd worden.

Utrecht, 16 maart 2005

**Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.**

drs. B.J. Klerk, *voorzitter*

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

# Bericht van de Raad van Commissarissen

In het verslagjaar heeft geen wijziging plaatsgevonden in de samenstelling van de Raad van Commissarissen. De samenstelling van de Raad van Bestuur bleef in het verslagjaar eveneens ongewijzigd. Wel heeft de Raad van Commissarissen met ingang van 1 juli 2004 een Audit Committee ingesteld. De leden van de Raad van Commissarissen zijn in het verslagjaar vier maal regulier bijeengekomen waarbij, voorafgaand aan de vergadering met de Raad van Bestuur, overleg in eigen kring plaatsvond. In 2004 was de Raad bij alle vergaderingen nagenoeg voltallig aanwezig. De heer E.H. Broekhuizen was bij één vergadering afwezig. Naast de reguliere vergaderingen heeft de voltallige Raad op 12 mei 2004 de Algemene Vergadering van Aandeelhouders bijgewoond. Tevens heeft de Raad van Commissarissen met de Raad van Bestuur in november 2004 een studiereis gemaakt naar Engeland. Zij brachten daar een bezoek aan Network Rail.

## Toezicht

De Raad van Commissarissen besprak en verleende zijn goedkeuring aan diverse investeringsvoorstellen, besprak in iedere vergadering de financiële resultaten en de prestaties van diverse bedrijfsonderdelen. Daarnaast werden de controlrapportages ieder kwartaal (inclusief opzet en kwaliteit hiervan) besproken. Tevens zijn het rapport van de accountant (inclusief de specifieke risico's en interne beheersingssystemen) besproken, alsmede de jaarrekeningen.

Over onderstaande onderwerpen werd de Raad geïnformeerd, in sommige gevallen had hij hierbij ook een goedkeurende rol (Businesscase Betuweroute, Beheerplan 2005):

- Outputsturing/financieringssystematiek
- Meerjaren prognose/vervangingsplan, in relatie tot de Nota Mobiliteit
- Relatiemanagement
- (Her)ontwikkeling VKL systeem
- Beheerconcessie/implementatie spoorwegwet
- Businesscase Betuweroute
- Beheerplan 2005

De Raad van Commissarissen heeft medio 2004 ingestemd met het voorstel van de Raad van Bestuur om een nieuwe accountant te benoemen met ingang van de jaarstukken 2004. Hierbij is aansluiting gezocht met de regelgeving vanuit de Sarbanes-Oxley-wet, die periodieke wisseling van de verantwoordelijke accountant aanbeveelt.

Verder hebben leden van de Raad van Commissarissen éénmaal een overlegvergadering met de Centrale Ondernemingsraad bijgewoond. De Raad van Commissarissen heeft het optreden van de betrokken ondernemingsraden steeds positief, constructief en kritisch ervaren.

## Nieuwe hoofdstructuur

In 2004 heeft de Raad van Commissarissen in een aantal vergaderingen uitvoerig aandacht besteed aan de nieuwe hoofdstructuur, die na de juridische fusie (per 1 januari 2005) van kracht is geworden. Het transformatie- en integratieproces is uitvoerig met de Raad van Bestuur besproken. De Raad van Commissarissen ziet nauwlettend toe op de voortgang van dit omvangrijke veranderproces.

De Raad van Commissarissen hechtte zijn goedkeuring aan het voorstel tot statutenwijziging betreffende de aanpassing van de hoofdstructuur als gevolg van de juridische fusie.

## Jaarrekening 2004

Met de externe accountant, Ernst & Young Accountants, is de jaarrekening over 2004 en de financiële rapportage besproken. Het verslag van de Raad van Bestuur en de jaarrekening over 2004 zijn per 3 maart 2005 door de Raad van Bestuur opgemaakt. De Raad van Commissarissen heeft met de jaarrekening ingestemd in zijn vergadering van 16 maart 2005. De jaarrekening is door Ernst & Young gecontroleerd en van een goedkeurende verklaring voorzien. Deze verklaring is te vinden op pagina 45 van dit verslag. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders en stelt voor deze vast te stellen en décharge te verlenen aan de Raad van Bestuur en aan de Raad van Commissarissen.

## Overzicht beloning 2004

Het beloningspakket van de Raad van Commissarissen bestaat uit een vaste, door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders c.q. Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde jaarlijkse vergoeding en een vergoeding per vergadering voor de leden van het Audit Committee. ProRail heeft geen leningen verstrekt aan leden van de Raad van Commissarissen.

De vaste vergoeding voor de gehele Raad van Commissarissen bedroeg totaal EUR 98.000. De beloning is exclusief onkostenvergoeding. De leden van het Audit Committee hebben in 2004 tezamen een vergoeding ontvangen van totaal EUR 6.000. In overeenstemming met de regels van behoorlijk bestuur is de beloning van de leden van Raad van Commissarissen niet afhankelijk van de prestaties van ProRail.

### Audit Committee

Het takenpakket van het Audit Committee is in 2004 op hoofdlijnen vastgesteld door de Raad van Commissarissen. De committee bereidt onder meer de behandeling in de Raad van Commissarissen voor van te publiceren financiële cijfers. Het Audit Committee, bestaande uit de heren E.H. Broekhuizen (voorzitter), W. den Dulk en R.J. in 't Veld, vergaderde in het verslagjaar tweemaal, doorgaans in aanwezigheid van de Voorzitter van de Raad van Bestuur en de financieel directeur. Hierbij zijn onder meer het controlrapport over het derde kwartaal, het dashboard 2005 (Top Key Performance Indicators) en de meerjaren prognose besproken. Ook is de relatie tussen het Audit Committee en de afdeling Audits i.o. besproken. Voor 2005 zijn minimaal drie overleggen met de externe accountant gepland. De eerste bijeenkomst in maart 2005 was gericht op de jaarrekening 2004 en het daarbij horende accountantrapport. Een tweede overleg zal in juli/augustus plaatsvinden over de beheersing van de risico's in de organisatie. In het najaar 2005 zal een overleg plaatsvinden zonder genodigden. Verder zal in 2005 een reglement worden ontworpen, dat de zowel de taken van het Committee als de verhoudingen met de Raden van Bestuur en Commissarissen beschrijft.

### Tot slot

De Raad heeft respect en waardering voor de grote inzet van alle medewerkers en van de Raad van Bestuur. De Raad van Commissarissen spreekt hiervoor zijn erkentelijkheid uit.

Utrecht, 16 maart 2005

### 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

# Ondernemingsraad

De Centrale Ondernemingsraad (COR) is het medezeggenschapsorgaan dat namens de ondernemingsraden van de drie taakorganisaties overleg pleegt met het bestuur van ProRail. De COR voert overleg met mevrouw Arts als lid van de Raad van Bestuur.

## **Aandachtspunten voor 2004**

In 2004 is de COR betrokken geweest bij de verschillende ontwikkelingen binnen ProRail. Zij heeft onder meer advies uitgebracht over de nieuwe hoofdstructuur voor ProRail, de juridische fusie, Inrichting-, formatie & organisatie (IFO) plannen en de Beheerconcessie. Om gedegen advies te kunnen geven heeft de COR vooraf voorwaarden gesteld op het gebied van transparantie, informatie en communicatie door de Raad van Bestuur en het transformatie team. Hierdoor is de COR in staat geweest om de belangen van de medewerkers te behartigen zonder daarbij de bedrijfsbelangen van ProRail uit het oog te verliezen.

## **Communicatie naar medewerkers**

Om ook de medewerkers van ProRail op de hoogte te houden van de ontwikkelingen, is alle relevante informatie (agenda's en verslagen van de vergaderingen, adviezen die de COR uitbrengt en instemmingen die zij al dan niet verleend e.d.) voor ProRail medewerkers beschikbaar op @propos. Daarnaast brengt de COR regelmatig een nieuwsbrief uit en wordt er maandelijks in het personeelsblad een artikel door de COR gepubliceerd.

## **(C)OR verkiezing 2005**

Op 1 mei 2005 lopen de mandaten van de ondernemingsraden van de drie taakorganisaties af. Om aan te sluiten bij de toekomstige hoofdstructuur zal er een nieuwe medezeggenschap structuur ingevoerd worden en vinden er in april 2005 verkiezingen plaats voor één Ondernemingsraad met onderdeelcommissies.



**Ondernemingsraden**

R.J. Derksen	<i>Voorzitter</i>	<i>COR Railinfratrust B.V.</i>
P.A. de Bie	<i>Voorzitter</i>	<i>OR Railinfrabeheer B.V.</i>
P. van Gemert	<i>Voorzitter</i>	<i>OR Railned B.V.</i>
mw. M.H.L. Wijnen-Hendriks	<i>Voorzitter</i>	<i>OR Railverkeersleiding B.V.</i>

**Samenstelling COR**

R. Derksen	voorzitter	Railned B.V.
mw. M.H.L. Wijnen-Hendriks	vice-voorzitter	Railverkeersleiding B.V.
mw. M.J. Eijkelenboom	secretaris	Railinfrabeheer B.V.
P. van Gemert	lid	Railned B.V.
H. Op 't Hoog	lid	Railverkeersleiding B.V.
mw. J. Tetro	lid	Railverkeersleiding B.V.
J.H.M. van der Schoot	lid	Railverkeersleiding B.V.
A.H. Warmer	lid	Railinfrabeheer B.V.
P. de Bie	lid	Railinfrabeheer B.V.
 mw. M. Gruters	 ambtelijk secretaris	

**Transitiecommissie**

P. van Gemert	voorzitter	Railned B.V.
H. Op 't Hoog	secretaris	Railverkeersleiding B.V.

**Personeels-/ARBO-commissie**

H. Op 't Hoog	voorzitter	Railverkeersleiding B.V.
J. Scheefers	secretaris	Railned B.V.

**Commissie FEZ/ICT**

J. Sletterink	voorzitter	Railverkeersleiding B.V.
P.J.M. van Ham	secretaris	Railverkeersleiding B.V.

**Werkgroep OR verkiezingen 2005**

R. Derksen	voorzitter	Railned B.V.
------------	------------	--------------

**Werkgroep Communicatie**

mw. M.J. Eijkelenboom	voorzitter	Railinfrabeheer B.V.
-----------------------	------------	----------------------

## Personalia

### **Statutaire directeur Railinfratrust B.V. (RIT)**

drs. B.J. Klerk (1951) *Voorzitter Raad van Bestuur (per 15 april 2003)*  
President Commissaris bij Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht N.V.  
Vice-voorzitter van Association of European Rail Infrastructure Managers  
Lid Raad van Toezicht bij Het Nederlands Spoorwegmuseum  
Penningmeester Raad van Toezicht bij Stichting Railinfra Opleidingen

mw. drs. J.C.H.G. Arts (1959) *Lid Raad van Bestuur (per 15 april 2003)*  
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*

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

prof. dr. R.J. in 't Veld (1942) *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 (1947) *Commissaris (per 13 november 2000)*  
Vice-voorzitter Raad van Bestuur van Academisch Medisch Centrum

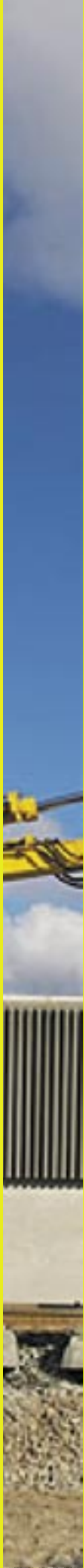
ir. W. den Dulk (1941) *Commissaris (per 1 augustus 2000)*  
Zelfstandig adviseur

mr. E.M. Nikkels (1939) *Commissaris (per 1 januari 2000)*  
voormalig Directeur Business Development & Participaties NS

drs. C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs (1962) *Commissaris (per 1 juli 2001)*  
Algemeen Directeur van Ziekenhuis Hilversum

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

# Jaarrekening 2004



# Grondslagen voor de jaarrekening

## Algemeen

Railinfratrust B.V. is op 1 januari 1995 opgericht door de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Railinfratrust B.V. is de houdstermaatschappij waarin de drie taakorganisaties (Railfrabeheer B.V., Railned B.V. en Railverkeersleiding B.V.) in 2001 zijn ondergebracht.

De groepsmaatschappijen van Railinfratrust 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 uit bedrijfsuitoefening plaats. Ontstane tekorten en overschotten zijn van tijdelijke aard en worden verrekend met toekomstige subsidies via een egaliserende balansrekening.

## Presentatie

Volgens het besluit Modellen Jaarrekening dienen egalisatierekeningen in de balans te worden opgenomen als overlopende passiva, hetzij afzonderlijk, hetzij onder de langlopende en/of kortlopende schulden. Met beroep op artikel 362 lid 4 (Titel 9 BW 2) zijn egalisatierekeningen in verband met het specifieke karakter van ProRail, de gebruiken binnen de branche, alsmede de sterke samenhang tussen de Materiële vaste activa en de egalisatie-rekeningen, opgenomen als specifieke post tussen het Eigen vermogen en de Langlopende schulden.

De opstelling van de verloopstaat Materiële vaste activa wijkt af van de standaardindeling conform de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving teneinde 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.

## Grondslagen voor consolidatie

In de geconsolideerde jaarrekening 2004 worden de financiële gegevens opgenomen van Railinfratrust B.V. en haar groepsmaatschappijen. Bij de consolidatie zijn onderlinge transacties, vorderingen en schulden geëlimineerd. De financiële gegevens 2003 zijn op dezelfde wijze geconsolideerd. Ingevolge artikel 402 Titel 9 Boek 2 BW is de vennootschappelijke exploitatierekening op vereenvoudigde wijze opgesteld.

## Grondslagen voor waardering

### Waardering

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

### Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de aanschaffingsprijs onder aftrek van de over deze waarde op lineaire basis berekende afschrijvingen of tegen lagere bedrijfswaarde. De categorieën *Dragen en geleiden*, *Toevoeren energie* en *Transfer* worden gemiddeld in 33 jaar afgeschreven. De categorie *Beheersen en sturen* wordt gemiddeld in 11 jaar afgeschreven. De categorie *Beveiliging* wordt gemiddeld in 25 jaar afgeschreven. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Verder wordt de bovenbouw (onderdeel *Dragen en geleiden*) in 10 jaar afgeschreven tot 60% van de aanschaffingsprijs waarbij de vernieuwingen rechtstreeks ten laste van de exploitatierekening worden gebracht.

Onder aanschaffingsprijs wordt verstaan investeringsuitgaven die verband houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte werkzaamheden (geactiveerde productie eigen bedrijf). In de aanschaffingsprijs wordt geen rente over investeringen tijdens de bouw begrepen.

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 economisch eigendom bij ProRail ligt.

### Financiële vaste activa

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

Niet-geconsolideerde deelnemingen waarin ProRail 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 Railinfratrust B.V.

### Vorderingen

Vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde onder aftrek van een waardecorrectie in verband met dubieuze vorderingen (oninbaarheid). Overige onderhanden projecten die door derden worden gefinancierd en geen economisch eigendom worden van ProRail, zijn verantwoord onder de kortlopende vorderingen.

### Egalisatierekeningen

Onder de *Egalisatierekening investeringsbijdragen* worden de gedeclareerde bijdragen voor investeringen in spoorweginfrastructuur opgenomen. De investeringsbijdragen worden naar rato van de afschrijvings-termijnen van de desbetreffende activa hoofdzakelijk ten gunste van de post *Afschrijvingslasten* in de exploitatierekening gebracht (amortisatie). Op de *Egalisatierekening Exploitatiebijdragen* worden tijdelijke verschillen tussen de als opbrengst verantwoorde subsidie voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijke railnet en het gerealiseerde niveau van de netto exploitatielasten opgenomen, overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet Infra-structuurfonds. Inzake deze egalisatierekening is sprake van een generieke taakstelling, waarover eind 2003 nadere afspraken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn gemaakt. Per jaar zijn de te behalen efficiencydoelen geformuleerd. Realisatie van die doelen leidt tot terugbetaling van de overeengekomen verplichting aan de Rijksoverheid. Verder wordt hierbij een risicobuffer onderscheiden, waaraan specifiek benoemde én gerealiseerde positieve resultaten worden toegevoegd. Met deze middelen kunnen onverwachte tegenvallers bekostigd worden, die vooraf afgestemd dienen te zijn met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### Voorzieningen

De voorzieningen hebben betrekking op afgekochte risico's inzake de te verwachten verplichtingen die voortvloeien uit door derden betaalde werken. De voorzieningen hebben overwegend een meerjarig karakter.

### Grondslagen voor de resultaatbepaling

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

### Bijdragen

Onder *Bijdragen Rijksoverheid* worden de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet 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 Eén-malige bijdrage NS (FENS) verantwoord, dat met name bestemd is voor verbetering van de spoorweginfrastructuur (Railinfrabeheer B.V.).

### 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 (investering), zoals voorbereiding en toezicht.

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

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

### Vennootschapsbelasting

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

### Geconsolideerde belangen

Railinfratrust 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 2004

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

	2004	2003	
<b>Vaste activa</b>			
Materiële vaste activa	10.158	10.044	
Financiële vaste activa	1.259	1.340	
	11.417	11.384	
<b>Vlottende activa</b>			
Vorderingen	167	180	
Liquide middelen	368	191	
	535	371	
<b>Activa</b>	<b>11.952</b>	<b>11.755</b>	
<b>Eigen vermogen</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	
<b>Egalisatierekeringen</b>			
Vorderingen	8.123	8.009	
Liquide middelen	-51	-97	
	8.072	7.912	
<b>Voorzieningen</b>	<b>113</b>	<b>107</b>	
<b>Langlopende schulden</b>	<b>3.390</b>	<b>3.377</b>	
<b>Kortlopende schulden</b>	<b>372</b>	<b>354</b>	
<b>Passiva</b>	<b>11.952</b>	<b>11.755</b>	

# Geconsolideerde exploitatierekening 2004

Bedragen in miljoenen euro's

	2004	2003
<b>Bijdragen</b>		
Bijdragen Rijksoverheid	912	821
Gebruiksvergoeding	119	86
Bijdragen Raamovereenkomst NS	5	36
	1.036	943
<b>Diverse bedrijfsopbrengsten</b>		
Geactiveerde productie eigen bedrijf	56	51
Overige bedrijfsopbrengsten	37	31
	93	82
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	1.129	1.025
<b>Exploitatielasten</b>		
Kosten van uitbesteed werk	- 657	- 590
Lonen en salarissen	- 121	- 117
Sociale lasten	- 14	- 11
Afschrijvingslasten	- 78	- 74
Overige waardeveranderingen vaste activa	- 37	- 12
overige bedrijfslasten	- 102	- 111
	-1.009	- 915
<b>Financiële baten en lasten</b>	- 97	- 103
<b>Bedrijfslasten</b>	- 1.106	- 1.018
<b>Mutatie egalisatierekening Rijksbijdragen</b>	- 23	- 7
<b>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen</b>	0	0
<b>Belastingen</b>	0	0
<b>Resultaat na belastingen</b>	0	0

# Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2004

Bedragen in miljoenen euro's

	2004	2003
<b>Resultaat uit bedrijfsuitoefening</b>	0	0
<b>Mutaties exploitatierekening</b>		
Mutatie egalisatierekening Rijksbijdragen	23	7
Dotatie risicobuffer	27	-
Afschrijvingslasten vaste activa	78	74
Niet-activeerbare investeringen/liquidatieresultaten (inclusief onttrekking egalisatierekening investeringen)	33	19
Oprenting voorzieningen/langlopende schulden	9	4
Mutaties voorzieningen	- 3	10
	167	114
<b>Mutaties werkkapitaal</b>		
Vorderingen	3	3
Kortlopende schulden	18	22
	21	25
<b>Middelen uit operationele activiteiten</b>	188	139
Bruto-investeringen materiële vaste activa	- 982	- 1.229
Desinvesteringen materiële vaste activa	4	8
Overige mutaties investeringen	3	6
<b>Middelen voor investeringsactiviteiten</b>	- 975	- 1.215
<b>Middelen uit operationele- en investeringsactiviteiten</b>	- 787	- 1.076
Bijdragen egalisatierekeningen	877	1.051
Overige mutaties egalisatierekeningen	- 3	- 6
Aflossing 1ste betaling verplichting RO	- 5	-28
Aflossing financiële vaste activa	19	18
Nieuwe leningen (geen herfinanciering)	76	- 8
Overige langlopende schulden (m.n. FENS)	- 4	
Voorzieningen (exclusief oprenting)	4	4
<b>Middelen uit financieringsactiviteiten</b>	964	1.031
<b>Totale kasstroom</b>	177	- 45
Liquide middelen einde boekjaar	368	191
Liquide middelen begin boekjaar	191	236
<b>Mutatie liquide middelen</b>	177	- 45



# Toelichting geconsolideerde balans per 31 december 2004

Bedragen in miljoenen euro's, tenzij anders is aangegeven

## Vaste activa

Materiële vaste activa	Dragen en geleiden	Toevoeren energie	Beheersen en sturen	Beveiligen	Transfer	Werken in constructie	Totaal
Boekwaarde per 31-12-2003	4.439	612	177	716	741	3.359	10.044
Bruto investeringen	-	-	-	-	-	982	982
Activeringen	354	50	124	68	65	- 661	-
Desinvesteringen	- 219	- 11	- 6	- 13	- 25	- 134	- 408
Jaarafschrijvingen	- 80	- 27	- 40	- 49	- 27	-	- 233
Overige waardeveranderingen	- 3	-	- 1	-	-	- 233	- 237
<b>Boekwaarde per 31-12-2004</b>	<b>4.491</b>	<b>624</b>	<b>254</b>	<b>722</b>	<b>754</b>	<b>3.313</b>	<b>10.158</b>
Gecumuleerde afschrijvingen	1.443	387	300	700	300	-	3.130
Aanschaffingsprijs	5.934	1.011	554	1.422	1.054	3.313	13.288

*Dragen en geleiden* bevat met name terreinen (EUR 510 miljoen), aardebaan (EUR 382 miljoen), ballastbed (EUR 233 miljoen), bovenbouw (EUR 705 miljoen) en kunstwerken (EUR 2.263 miljoen). *Toevoeren energie* bevat met name de bovenleiding en draagconstructie (EUR 359 miljoen) en onderstations/voedingsinstallaties (EUR 225 miljoen). *Beheersen en sturen* bevat met name de zogenaamde hard- en software van het systeem Vervoer Per Trein en de overige centrale apparatuur in verkeersleidingposten (EUR 223 miljoen). *Beveiliging* bevat hoofdzakelijk baanvakbeveiliging (EUR 561 miljoen) en overwegbeveiliging (EUR 161 miljoen). Onder *Transfer* is met name gerubriceerd perrons inclusief overkappingen (EUR 243 miljoen), de toegang tot perrons, zoals roltrappen, liften en tunnels (EUR 117 miljoen) en het publieke aandeel in stationsgebouwen (EUR 201 miljoen).

De Top-5 van de investeringen wordt gevormd door de Betuweroute (EUR 413 miljoen), Amsterdam-Utrecht (EUR 160 miljoen), Woerden-Harmelen (EUR 30 miljoen), VleuGel (EUR 15 miljoen) en BB21/ERTMS (EUR 15 miljoen).

In 2004 zijn de (deel-)projecten Betuweroute (EUR 237 miljoen), emplacement Amsterdam Westzijde (EUR 40 miljoen), Amsterdam-Utrecht (EUR 60 mil-

joen) en Telerail/GSM-Reizigers (EUR 75 miljoen) in gebruik genomen (activering).

Desinvesteringen hebben zich voorgedaan door aanscherping van het begrip economisch eigendom (zowel zeggenschap hebben als ook financieel risico dragen). Als gevolg hiervan zijn de bestaande en de in constructie zijnde onderdoorgangen (EUR 335 miljoen) en de weginfra in het kader van de Betuwespoorlijn (EUR 69 miljoen) verwijderd in 2004 als activa, aangezien ProRail na bestudering geen financieel risico loopt. De voor deze objecten ontvangen investeringsbijdragen zijn vrijgevallen (zie egalisatierekening investeringsbijdragen).

Overige waardeveranderingen bij *Werken in constructie* bestaan uit niet voor activering in aanmerking komende projectuitgaven en sloopresultaten (EUR 233 miljoen). Dit wordt onder meer veroorzaakt door uitgaven van het project BB21 uit hoofde van onderzoek (EUR 141 miljoen), bodemsaneringskosten bij het project Betuweroute (EUR 33 miljoen) en ondoelmatige kosten bij het project VleuGel (EUR 5 miljoen). Verder zijn niet activeerbare uitgaven, zoals sloop, stopgezette projecten en explosieven-opruiming bij diverse projecten (ruim EUR 50 miljoen). Completaire investeringsbijdragen zijn, indien van toepassing, eveneens vrijgevallen.

## Financiële vaste activa

	Lening Staat	Deelneming	Disagio	Overige vorderingen	Totaal
Stand per 31 december 2003	110	0	19	1.211	1.340
Toevoegingen	-	-		37	37
Onttrekkingen	- 19	-	- 3	- 96	- 118
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>1.152</b>	<b>1.259</b>

Onder de *Financiële vaste activa* is opgenomen een langlopende lening 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 vier jaar. Het kortlopende aflossingsdeel voor 2005 van deze post bedraagt EUR 20 miljoen (2004: EUR 19 miljoen). Het kortlopende rentedeel voor 2005 van de annuïteit bedraagt EUR 6 miljoen (2004: EUR 7 miljoen en opgenomen als rentebate). Er heeft geen waardecorrectie plaatsgevonden op deze vordering.

Onder *Deelneming* is het belang in Relined B.V. opgenomen. Relined B.V. heeft ten doel het optimaal uitnutten van capaciteit van glasvezelnetten en kabels ten behoeve van data- en telecom-activiteiten. 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. Het disagio is in 2003 ontstaan als gevolg van omzetting van zogeheten Eurofimaleningen<sup>2</sup> met N.V. Nederlandse Spoorwegen, groot EUR 16 miljoen (2003: 19 miljoen). Deze disagio heeft een doorlooptijd tot en met 2012.

Onder *Overige vorderingen* zijn de aan Railinfrabeheer B.V. toevertrouwde geldmiddelen opgenomen overeenkomstig de Raamovereenkomst met de NS Groep B.V. (FENS). Deze gelden mogen alleen aangewend worden voor de met NS overeengekomen programma's tot en met 2010. De gelden zijn ultimo 2004 zowel in deposito gegeven (EUR 250 miljoen tot oktober 2006 en EUR 550 miljoen tot juli 2007), op een separate BNG-bankrekening aanwezig (EUR 341 miljoen) als rentevordering over het 4e kwartaal 2004 uitstaande (EUR 11 miljoen).

## Vlottende activa

Vorderingen	31 december 2004	31 december 2003
Vorderingen op derden	37	69
Vorderingen inzake omzetbelasting	94	46
Overige vorderingen	20	24
Overlopende activa	16	41
<b>Totaal</b>	<b>167</b>	<b>180</b>

Bij de waardering van de *Vorderingen op derden* is rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid ad EUR 4 miljoen (2003: EUR 7 miljoen).

De hoge stand van de *Vordering inzake omzetbelasting* (EUR 94 miljoen) wordt verklaard doordat de betaling van de BTW-vordering over december 2003 (EUR 44 miljoen) pas in 2005 door de Belastingdienst heeft plaatsgevonden.

Onder *Overige vorderingen* zijn met name de gebruiksvergoeding over de maand december (EUR

10 miljoen) en de vordering op derden wegens uitgevoerde werken (EUR 8 miljoen) opgenomen.

Onder de *Overlopende activa* is opgenomen EUR 12 miljoen aan nog te ontvangen bedragen en EUR 4 miljoen vooruitbetaalde bedragen. De post nog te ontvangen bedragen bestaat onder andere uit een latente claim op de Rijksoverheid in verband met een aantal planstudies die zijn uitgesteld door herprioritering van het MIT tot na 2006 (EUR 5 miljoen). De vooruitbetaalde bedragen bestaan uit op derden verhaalbare schadekosten (EUR 4 miljoen).

<sup>2</sup> Leningen waarbij rollend materieel van NS als zekerheid is gesteld.

Liquide middelen	31 december 2004	31 december 2003	
<b>Totaal</b>	<b>368</b>	<b>191</b>	

De ProRail-gelden worden op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën aangehouden conform de Comptabiliteitswet. Met dit zogenaamde schatkistbankieren wordt het beleggen met gelden

van de Rijksoverheid en de daarmee samenhangende risico's voorkomen. Van de eigen gelden is EUR 285 miljoen uitgezet als daggeldlening.

Eigen Vermogen	Gestort kapitaal	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal	
Stand per 31 december 2003	0,02	5	0	5	
Resultaat voorgaand boekjaar		-		-	
Resultaat lopend boekjaar	-	-			
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>0,02</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	

Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bedraagt EUR 18.000 per 31 december 2004. 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.

## Egalisatierekeningen

Investeringsbijdragen	Rijksoverheid	Derden	Totaal	
Stand per 31 december 2003	7.390	619	8.009	
Ontvangen bijdragen	767	110	877	
Desinvesteringen	- 84	- 339	- 423	
Jaarmortisaties (vrijval)	- 135	- 10	- 145	
Overige waardeveranderingen	- 176	- 19	- 195	
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>7.762</b>	<b>361</b>	<b>8.123</b>	

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de à fonds perdu ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid (EUR 767 miljoen) en derden (EUR 110 miljoen). Het aandeel terreinen en bovenbouw, waarop niet (meer) wordt afgeschreven, bedraagt op 31-12-2004 EUR 599 miljoen (2003: EUR 566 miljoen).

De desinvesteringen zijn veroorzaakt door aanscherping van het begrip economisch eigendom (zie toelichting bij de Materiele vaste activa). Hierdoor zijn met name de weginfra bij de Betuweroute (Rijksover-

heid: EUR 69 miljoen) en de onderdoorgangen (Derden: EUR 335 miljoen) vervallen. Als gevolg van overige waarderingen (niet activeerbaar of sloop) bij de materiële vaste activa vallen eveneens de bijbehorende bijdragen overeenkomstig vrij. Het betreft met name de ontwikkelingskosten BB21 (EUR 141 miljoen) en bodemsanering bij het project Betuweroute (EUR 33 miljoen).

<b>Exploitatiebijdragen</b>	Rijksbijdragen	Taakstelling	Risicobuffer	Totaal
Stand per 31 december 2003	- 31	- 66	0	- 97
Toevoegingen	23		27	50
Onttrekkingen				-
Mutatie a.g.v. taakstelling	- 7	7		0
Overige mutaties	- 4			- 4
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>- 19</b>	<b>- 59</b>	<b>27</b>	<b>- 51</b>

De taakstelling voor 2004 (EUR 7 miljoen) is gerealiseerd middels efficiency/bezuiniging op het gebied van externe dienstverlening (inhuur en advies), huisvesting- en kantoor/werkplekkosten (t.o.v. de subsidieaanvraag 2004). Voor 2005 bedraagt de taakstelling EUR 8 miljoen conform de overeengekomen meerjarenreeks. Onder Overige mutaties is onder meer

een terugbetaling van Railverkeersleiding B.V. aan de Rijksoverheid opgenomen van EUR 3 miljoen. Aan de Risicobuffer zijn in 2004 meevallende aanbestedingsresultaten (EUR 27 miljoen) toegevoegd conform afspraken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met deze middelen kunnen in de toekomst onverwachte tegenvallers bekostigd worden.

<b>Voorzieningen</b>	Derdenwerken		Totaal
	Onderhoud	Vernieuwing	
Stand per 31 december 2003	22	85	107
Toevoegingen	2	7	9
Onttrekkingen	- 1	- 2	- 3
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>23</b>	<b>90</b>	<b>113</b>

Uit de voorziening voor Onderhoud en Vernieuwing van door derden betaalde werken worden kosten gedekt waartoe ProRail zich langdurig heeft verplicht. De dotatie wordt gevormd uit van derden ontvangen afkoopsommen, inclusief de oprenting tegen 3,7%

(2003: 4,3%). Ten aanzien van de onttrekkingen bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse oprenting. Bij vernieuwing wordt de onttrekking uitgevoerd op basis van feitelijke mutaties vanuit de projecten.

**Langlopende schulden**

	<b>31 december 2004</b>	<b>31 december 2003</b>
Onderhandse leningen in EUR	2.108	2.032
NS Groep N.V. inzake raamovereenkomst (FENS)	1.152	1.211
Verplichting Rijksoverheid (generieke taakstelling)	66	68
NS Stations inzake transferruimten	33	34
Gemeente Amsterdam inzake Bijlmer	30	29
VUT verplichtingen	0	2
Sociale veiligheid op stations	1	1
<b>Totaal</b>	<b>3.390</b>	<b>3.377</b>

In de loop van 2004 heeft ProRail voor EUR 122 miljoen aan langlopende leningen onder staatsgarantie aangetrokken. De reguliere aflossingen bedroegen EUR

46 miljoen. Er zijn geen leningen verlengd. In de loop van 2005 wordt op de hierboven genoemde onderhandse leningen EUR 25 miljoen afgelost.

<b>Rentepercentage</b>	<b>&lt; 1 jaar</b>	<b>1-5 jaar</b>	<b>&gt; 5 jaar</b>	<b>Totaal</b>
2% tot 4%	-	288	202	490
4% tot 6%	25	125	1.395	1.545
6% tot 8%	-	-	73	73
<b>Totaal</b>	<b>25</b>	<b>413</b>	<b>1.670</b>	<b>2.108</b>

Het gedeelte van de langlopende leningen, dat onder Staatsgarantie is aangetrokken, bedraagt EUR 1.818 miljoen.

Op 20 december 2000 hebben NS-groep N.V. en Railinfrabeheer B.V. een raamovereenkomst gesloten, Hiertoe heeft NS een éénmalige financiële bijdrage ad EUR 1.338 miljoen aan Railinfrabeheer B.V. overgemaakt. Railinfrabeheer B.V. gebruikt deze bijdrage voor de mede door NS gewenste beheerste toegang van de stations, de ontwikkeling van de OV-chipcard, de verbetering van de kwaliteit van de railinfrastructuur en de informatievoorziening op de stations. Deze bijdrage is indertijd mogelijk gemaakt door het resultaat op de verkoop van het NS-aandeel in Telfort. Een totaaloverzicht van dit zogeheten Fonds Eénmalige bijdrage NS (FENS) is opgenomen op bladzijde 49. In 2004 is een bedrag van EUR 96 miljoen gedeclareerd en een bedrag van EUR 37 miljoen ontvangen aan rentebaten (2003: EUR 112 miljoen respectievelijk EUR 44 miljoen). Voor 2005 worden declaraties ter waarde van EUR 456 miljoen verwacht alsmede zo'n EUR 20 miljoen aan rentebaten.

De langlopende verplichting Rijksoverheid betreft een generieke taakstelling van EUR 96 miljoen, die ProRail met de overheid heeft afgesproken. Deze taakstelling 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. Het gedeelte van de taakstelling tot en met 2003 is reeds betaald (EUR 30 miljoen). In 2004 is de afgesproken efficiency van EUR 7 miljoen ingevuld, dat in 2005 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat terugbetaald gaat worden.

Bij de verzelfstandigsoperaties van de N.V. Nederlandse Spoorwegen in 1994 is, naast de commerciële ruimtes, ook het juridisch eigendom van de stationstransfer aan NS Stations toegewezen. ProRail heeft echter het economisch eigendom van deze transferactiva. De hieruit voortvloeiende schuld wordt over een periode van een 30-tal jaren door ProRail aan NS Stations vergoed. In 2004 is EUR 1 miljoen afgelost waarmee de schuldenpositie ultimo 2004 op EUR 33 miljoen terecht is gekomen. Ook in 2005 zal 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. Inclusief de bijgeboekte rente bedraagt ultimo 2004 het saldo op deze rekening EUR 30 miljoen.

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 2002 opgeleverd. Het gepresenteerde bedrag ultimo 2004 ad EUR 1 miljoen dient voor het onderhoud in de komende 2,5 jaar.

<b>Kortlopende schulden</b>	<b>31 december 2004</b>	<b>31 december 2003</b>
Leveranciers en handelscrediteuren	144	152
Kortlopende schulden Rijksoverheid	0	1
Belastingen en sociale lasten	3	2
Overige kortlopende schulden	18	16
Overlopende passiva	207	183
<b>Totaal</b>	<b>372</b>	<b>354</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 44 miljoen), de overloop naar 2005 van ontvangen Rijksbijdragen in

2003 (EUR 3 miljoen) en in 2004 (EUR 23 miljoen), reeds ontvangen gelden van diverse Ministeries voor werken die in 2005 zullen starten (EUR 9 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 107 miljoen is geleverd (2003: EUR 75 miljoen).

## Niet in de balans opgenomen verplichtingen

### Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden werk bedroegen per 31 december 2004 circa EUR 0,8 miljard (2003: EUR 1,1 miljard). De daling is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de voortgang van de werkzaamheden van de projecten Betuweroute en Amsterdam-Utrecht.

### Outputprocescontracten

In 1999 is een begin gemaakt met het contracteren van spooraanemers via zogeheten outputprocescontracten. Hiertoe zijn nagenoeg alle 39 contracten (opnieuw) afgesloten voor een periode van vijf jaar en met een totale omvang van ruim EUR 1,0 miljard. De verplichtingen in de nog resterende jaren hebben een omvang van circa EUR 0,5 miljard.

### Milieuvergunningen

Vanuit milieuwetgeving dient ProRail 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 start in 2005 een uitvoeringsprogramma, dat tot 2010 doorloopt. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat zogenaamde piekgeluiden niet meer volledig gesaneerd hoeven te worden. Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft het bevoegd gezag via een circulaire hiertoe geadviseerd. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft tot 2010 in totaal EUR 110 miljoen beschikbaar gesteld om de geluidsproblematiek op emplacementen op te lossen. Voor een aanpak om aan ongewijzigde normen te voldoen zou tenminste EUR 2,3 miljard noodzakelijk zijn. De beide ministeries hebben nadrukkelijk aangegeven dat de gelden slechts beschikbaar zijn om de bestaande situatie te saneren. Wanneer de spoorsector wil groeien of ander gebruik van de emplacementen wenst, wordt van de spoorsector zelf de nodige inspanningen verwacht. Daarom wordt naarstig gezocht naar een structurele oplossing voor het beheer van de vergunde capaciteit, zodat geen nieuwe saneringssituaties ontstaan.

### Overgangsregeling VUT-40

ProRail is met het Spoorwegpensioenfonds overeengekomen dat het Spoorwegpensioenfonds de over-

gangsregeling VUT-40 voor ProRail uit zal voeren. Deze overgangsregeling loopt tot het jaar 2015. De verplichtingen van deze regeling zijn ultimo 2004 actuariael 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 2004, overeenkomstig voorgaande jaren, als vooruitbetaling verantwoord en afzonderlijk onder de *Egalisatierekening Exploitatiebijdragen* opgenomen. Het ultimo 2004 beschikbare bedrag is naar verwachting toereikend voor de kosten van de regeling. De uiteindelijke kosten van de overgangsregeling worden op basis van nacalculatie bij ProRail in rekening gebracht.

### Meerjarige dienstverleningscontracten

ProRail 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.

### Buiten afschrijving geraakte activa

De post *Materiële 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 (vaak 50 jaar of meer), zoals perrons en perronkappen, beveiliging van overwegen, baanvakken en emplacementen en (de onderbouw van) spoorbruggen inclusief grondwende 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 voorlopig geen financiering voorhanden. Pas na 2010 gaat het Kabinet hiervoor extra gelden uittrekken (Nota Mobiliteit: EUR 13 miljard). Op de korte termijn heeft deze problematiek tot gevolg dat de frequentie van correctief onderhoud toeneemt, en daarmee ook de kosten.

### Garantie Relined B.V.

ProRail 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.

#### **Omzetbelasting (BTW)**

Eind 2004 heeft de Belastingdienst een naheffingsaanslag Betuweroute opgelegd, specifiek met betrekking tot het onderdeel Vaanplein (1999). De fiscaal-technische discussie over Betuweroute loopt nog, de aanslag is opgelegd ter voorkoming van verjaring. De belastingdienst is van mening dat er teveel BTW is teruggevorderd. De BTW die niet direct toewijsbaar is aan spoorweginfrastructuur zou niet teruggevorderd mogen worden. ProRail heeft alle betaalde BTW teruggevorderd, in de stellige overtuiging dat dit in overeenstemming is met de gemaakte afspraken met de Staatssecretaris van Financiën. De opgelegde naheffingsaanslag bedraagt EUR 5 miljoen volgens de belastingdienst ten onrechte gevorderde BTW, en EUR 1 miljoen heffingsrente. ProRail zal bezwaar maken tegen de door haar betwiste naheffingsaanslag. Er is een eerste schatting gemaakt dat een eventuele naheffing voor het totale project Betuweroute tussen EUR 64 en EUR 80 miljoen zou kunnen bedragen. Gestreefd wordt om binnen enkele maanden meer duidelijkheid te krijgen over de BTW-positie van ProRail in deze discussie.

#### **Samenwerkingsprotocol RWS**

In 2001 is een samenwerkingsprotocol tot stand gekomen tussen Rijkswaterstaat en Railinfrabeheer B.V. Het protocol geeft aan hoe partijen met elkaar omgaan op het gebied van beheer en onderhoud (inclusief vervanging), indien er sprake is van aanraking van elkaars infrastructuur. De totale vervangingswaarde van de betreffende 89 kunstwerken wordt geraamd op EUR 1,4 miljard. Afspraken hoe om te gaan met daadwerkelijke vervangingen (structureel vanaf 2015) worden meegenomen in het overleg tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Railinfrabeheer B.V. over hoe de financiering van deze vervangingsinvesteringen geregeld dient te worden. Voor noodzakelijke vervangingen voordat dit overleg is afgerond, wordt gezocht naar ad hoc oplossingen. Uitgangspunt is hierbij dat de overnemende partij (beheerder) hiervan geen financieel nadeel mag ondervinden.

#### **Claims**

Railinfratrust B.V. en haar groepsmaatschappijen zijn van tijd tot tijd betrokken in rechtsgeschillen, welke alle worden betwist. Mede gebaseerd op juridisch advies, is de Raad van Bestuur van mening dat de uitkomst van lopende zaken geen invloed van materiele betekenis zal hebben op de geconsolideerde financiële positie van Railinfratrust B.V.



# Toelichting geconsolideerde exploitatierekening 2004

Bedragen in miljoenen euro's, tenzij anders is aangegeven

## Bijdragen

Bijdragen Rijksoverheid	2004	2003	
<b>Totaal</b>	<b>912</b>	<b>821</b>	

Deze verantwoorde bijdragen ad EUR 912 miljoen betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet, die

betrekking hebben op de exploitatierekening 2004 (2003: EUR 821 miljoen). De verantwoorde bijdragen bestaan uit onderstaande componenten:

Beschikking op (subsidie-)aanvragen 2004	940		
Beschikking transformatiekosten 2003-2004	6		
		946	
Overheveling vanuit beschikking 2003 naar 2004	19		
Overheveling naar 2005 a.g.v. herprioritering 2004	- 23		
Dotatie aan de Risicobuffer (positieve resultaten)	- 27		
Bestemd voor de refundregeling NS Reizigers	- 3		
		- 34	
			912

Aan de Risicobuffer (onderdeel Egalisatierekening exploitatiebijdragen) zijn in 2004 de meevallende aanbestedingsresultaten (EUR 22 miljoen) toegevoegd

conform afspraken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Gebbruiksvergoeding	2004	2003	
<b>Totaal</b>	<b>119</b>	<b>86</b>	

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

Hierin is opgenomen dat de tarieven 2004 zijn gebaseerd op 80% van de in aanmerking komende, begrote kosten. Dit percentage bedroeg 60% in 2003 en zal 100% in 2005 gaan bedragen.

Bijdragen raamovereenkomst FENS	2004	2003	
<b>Totaal</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	

De bijdragen vanuit het Fonds Eénmalige bijdrage NS ad EUR 5 miljoen (2003: EUR 36 miljoen) betreffen overlopende gelden die in afgelopen jaren

beschikbaar zijn gesteld voor verbeteringen van het spoorwagennet, in casu bovenbouwvernieuwing.

Diverse bedrijfsopbrengsten	2004	2003	
Geactiveerde productie eigen bedrijf	56	51	
Overige bedrijfsopbrengsten	37	31	
<b>Totaal</b>	<b>93</b>	<b>82</b>	

*Geactiveerde productie eigen bedrijf* is het toerekenen/doorbelasten van de uren van inhuur en eigen mensen tegen een marktconform tarief aan investeringswerken ad EUR 56 miljoen (2003: EUR 51 miljoen). Op deze wijze worden alle investeringskosten geactiveerd: de kosten van het eigen projectmanagement, de ontwerpkosten en de bouwkosten.

*Overige opbrengsten* zijn ontstaan door dienstverlening, zoals bijvoorbeeld engineeringwerkzaamheden voor derden (EUR 8 miljoen), periodieke betalingen van lagere overheden voor onderhoud en stroom (EUR 4 miljoen), SLA-contract voor het beheer en onderhoud van het automatiseringssysteem Vervoer Per Trein met NS-Reizigers (EUR 4 miljoen), omroepcontracten met NS-Reizigers (EUR 10 miljoen) en de levering van technische documentatie (EUR 1 miljoen).

## Exploitatielasten

Kosten van uitbesteed werk	2004	2003	
Bovenbouwvernieuwing	- 162	- 167	
Grootschalig onderhoud	- 121	- 79	
Kleinschalig onderhoud	- 247	- 218	
Onderhoud transfer	- 52	- 47	
Beheer	- 70	- 73	
Innovatie/systeemontwikkeling	- 5	- 6	
<b>Totaal</b>	<b>- 657</b>	<b>- 590</b>	

De toename wordt grotendeels veroorzaakt door plagen van meer onderhoud ad EUR 75 miljoen. Deze stijging wordt grotendeels veroorzaakt door het beschikbaar komen van extra middelen uit het

Herstelplan Spoor (EUR 113 miljoen). Daarmee is de financiële druk van de afgelopen jaren weggenomen en kan het onderhoud weer op een adequaat niveau plaatsvinden.

Lonen en salarissen	2004	2003	
<b>Totaal</b>	<b>- 121</b>	<b>- 117</b>	

De gemiddelde personeelsbezetting over 2004 bedroeg 2.652 fte's (2003: 2.678 fte's). Alle medewerkers zijn formeel in dienst van de groepsmaatschappijen van Railinfratrust B.V. De verdeling naar

de groepsmaatschappijen is als volgt:

- Railinfrabeheer: 1.232 fte's
- Railverkeersleiding: 1.282 fte's
- Railned: 138 fte's

Sociale lasten	2004	2003	
<b>Totaal</b>	<b>- 14</b>	<b>- 11</b>	

In 2004 bedragen de lasten voor de pensioenregeling EUR 2 miljoen (2003: nihil). Onder de sociale lasten is EUR 1 miljoen verantwoord wegens verwachte vrij-

val van de afgesproken VUT-regeling (2003: EUR 1 miljoen verwachte kosten).

#### Bezoldiging commissarissen en bestuurders

De ten laste van de vennootschap gekomen beloning voor commissarissen van ProRail bedraagt EUR 0,1 miljoen (2003: EUR 0,1 miljoen). De beloning

voor de statutaire bestuurders bedraagt in 2004 EUR 0,4 miljoen (2003: EUR 0,3 miljoen).

Afschrijvingskosten	2004	2003	
Afschrijvingen materiële vaste activa	- 223	- 198	
Onttrekking egalisatierekening investeringsbijdragen	145	124	
<b>Totaal</b>	<b>- 78</b>	<b>- 74</b>	

De stijging van de afschrijving materiële vaste activa (EUR 25 miljoen) wordt grotendeels veroorzaakt door activering van (deel-)projecten waardoor de afschrijvingslasten toenemen, zoals Betuweroute (EUR 9 miljoen), Telerail/GSM Rail (EUR 7 miljoen), Hemboog (EUR 3 miljoen), emplacement Amsterdam Westzijde (EUR 2 miljoen) en vele kleinere, opgeleverde projecten. Overigens dient opgemerkt te worden dat de aanscherping van het begrip economisch eigendom heeft geleid tot desinvestering en dien-

tengevolge een afname van de afschrijvingen (EUR 8 miljoen).

Doordat projecten ook à fonds perdu zijn gefinancierd, vindt er tevens een onttrekking van de tijdens de bouw ontvangen investeringsbijdragen plaats. Ook de stijging van de onttrekking wordt veroorzaakt door de eerder genoemde grote projecten bij de afschrijvingen.

<b>Overige waardeveranderingen vaste activa</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Boekwaarderresultaten bij desinvesteringen	- 4	- 7
Niet-activeerbare investeringen/sloopresultaten	- 228	- 21
Onttrekkingen egalisatierekening investeringsbijdragen	195	16
<b>Totaal</b>	<b>- 37</b>	<b>- 12</b>

De *boekwaardeverliezen bij desinvestering* zijn bepaald na het uitvoeren van de neutrale correcties als gevolg van het aangescherpte begrip economische eigendom (onderdoorgangen en weginfra Betuweroute: EUR 404 miljoen).

Onder de *Niet activeerbare investeringen/sloopresultaten* zijn met name de afboekingen van het project BB21 (EUR 141 miljoen) en de weginfra bij het project

Betuweroute (EUR 33 miljoen) begrepen. Verder is een aantal niet doelmatige projectkosten afgeboekt, waarvoor geen projectfinanciering meer wordt voorzien. Vanuit het voorzichtigheidsbeginsel worden nu deze kosten reeds genomen. Genoemd kunnen worden het project BB21 (EUR 9 miljoen), het project VleuGel (EUR 5 miljoen), Nieuwe SleutelProjecten (EUR 4 miljoen) en EUR 3 miljoen planstudies die verschoven zijn tot na 2006.

<b>Overige bedrijfslasten</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Huisvestings- en kantoor/werkplekkosten	- 34	- 39
Overige personeelskosten	- 18	- 16
Externe dienstverlening	- 56	- 50
Onttrekking/dotaties aan voorzieningen	3	- 10
Overige baten	3	4
<b>Totaal</b>	<b>- 102</b>	<b>- 111</b>

De *overige bedrijfslasten* zijn met EUR 8 miljoen afgenomen ten opzichte van 2003 (EUR 111 miljoen inclusief een incidentele dotatie ad EUR 10 miljoen wegens een voorzien tekort op het AK-resultaat). De huisvestingskosten c.a. dalen ondermeer door de gunstige aanbesteding van de automatiseringsdiensten, terwijl in 2003 de concentratie van de Utrechtse

huisvesting heeft plaatsgevonden (renovatie- en verhuiskosten). Externe dienstverlening vertoont stijging door de migratie van verschillende automatiseringssystemen (EUR 3 miljoen) en hogere inhuurkosten om aan extra vraag te kunnen voldoen, naar bijvoorbeeld ondersteuning van reizigersinformatie. Hier tegenover zijn ook extra opbrengsten verantwoord.

<b>Financiële baten een lasten</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	
Rentebaten	14	12	
Rentelasten	- 111	- 115	
<b>Totaal</b>	<b>- 97</b>	<b>- 103</b>	

De stijging van de rentebaten ad EUR 2 miljoen t.o.v. 2003 is een gevolg van het niet tijdig uit kunnen voeren van werkzaamheden in 2004 waardoor de liquide middelen zijn toegenomen. De behaalde rentebaten op de FENS-gelden ad EUR 37 miljoen (2003: EUR 44 miljoen) zijn conform afspraak toegevoegd aan het fonds.

De daling van de rentelasten ad EUR 4 miljoen ten opzichte van 2003 wordt grotendeels veroorzaakt

door de herfinanciering in 2003. 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 2004 ad EUR 3 miljoen van het betaalde disagio (jaardeel 2003: EUR 3 miljoen) verantwoord, evenals de rentelasten die aan de voorzieningen zijn toegerekend ad EUR 6 miljoen (oprenting 2003: EUR 4 miljoen).

<b>Mutaties egalisatierekening Rijksbijdragen</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	
<b>Totaal</b>	<b>- 23</b>	<b>- 7</b>	

## Vennootschappelijke balans per 31 december 2004

Bedragen in miljoenen euro's (vóór verwerking van het resultaat)

	2004	2003	
<b>Vaste activa</b>			
Materiële vaste activa	0,0	0,0	
Financiële vaste activa	5,5	5,5	
	5,5	5,5	
<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>5,5</b>	
<b>Eigen vermogen</b>			
Geplaatst en gestort kapitaal	0,0	0,0	
Agio	0,1	0,1	
Overige reserves	5,4	5,4	
	5,5	5,5	
<b>Passiva</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	

## Vennootschappelijke exploitatierekening 2004

Bedragen in miljoenen euro's

	2004	2003	
<b>Resultaat deelnemingen (na belastingen)</b>	0,0	0,4	
<b>Vennootschappelijk resultaat (na belastingen)</b>	0,0	0,0	
<b>Netto resultaat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</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 is

overgedragen door de N.V. Nederlandse Spoorwegen aan de vennootschap.

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. 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 2004 een omvang van ca. 8.100 ha.

Financiële vaste activa	Deelnemingen	Overige vorderingen	Totaal
Stand per 31 december 2003	5,5	0,0	5,5
Aandeel in resultaat 2004	-	-	-
<b>Stand per 31 december 2004</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 16: Geconsolideerde belangen. Voor het jaar 2004 gaat het om de drie taakorganisaties. Het resultaat van

deze deelnemingen is nihil 2004 (2003: EUR 0,4 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 Railinfratrust B.V.

<b>Eigen vermogen</b>	<b>Gestort kapitaal</b>	<b>Agio</b>	<b>Overige reserves</b>	<b>Onverdeeld resultaat</b>	<b>Totaal</b>
Stand per 31 december 2003	0,02	0,1	5,0	0,4	5,5
Resultaat voorgaand boekjaar			0,4	- 0,4	0,0
Resultaat lopend boekjaar			-		-
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>0,02</b>	<b>0,1</b>	<b>5,4</b>	<b>0,0</b>	<b>5,5</b>

Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal van Railinfratrust B.V. bedraagt EUR 18.000 per 31 december 2004, 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 2003 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 Railinfratrust B.V. benoemd. Aan bestuurders en commissarissen van deze vennootschap werd in 2004 geen lening verstrekt noch bezoldiging uitgekeerd.

#### **Personeelsgegevens**

Er zijn geen medewerkers in loondienst van Railinfratrust B.V.

Utrecht, 16 maart 2005

#### **Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.**

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



# Overige gegevens

## Winstbestemming

Ingevolge artikel 21 staat de winst ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Over 2004 bedraagt het resultaat na belastingen EUR 0 miljoen.

## Accountantsverklaring

### Opdracht

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2004 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.

### Werzaamheden

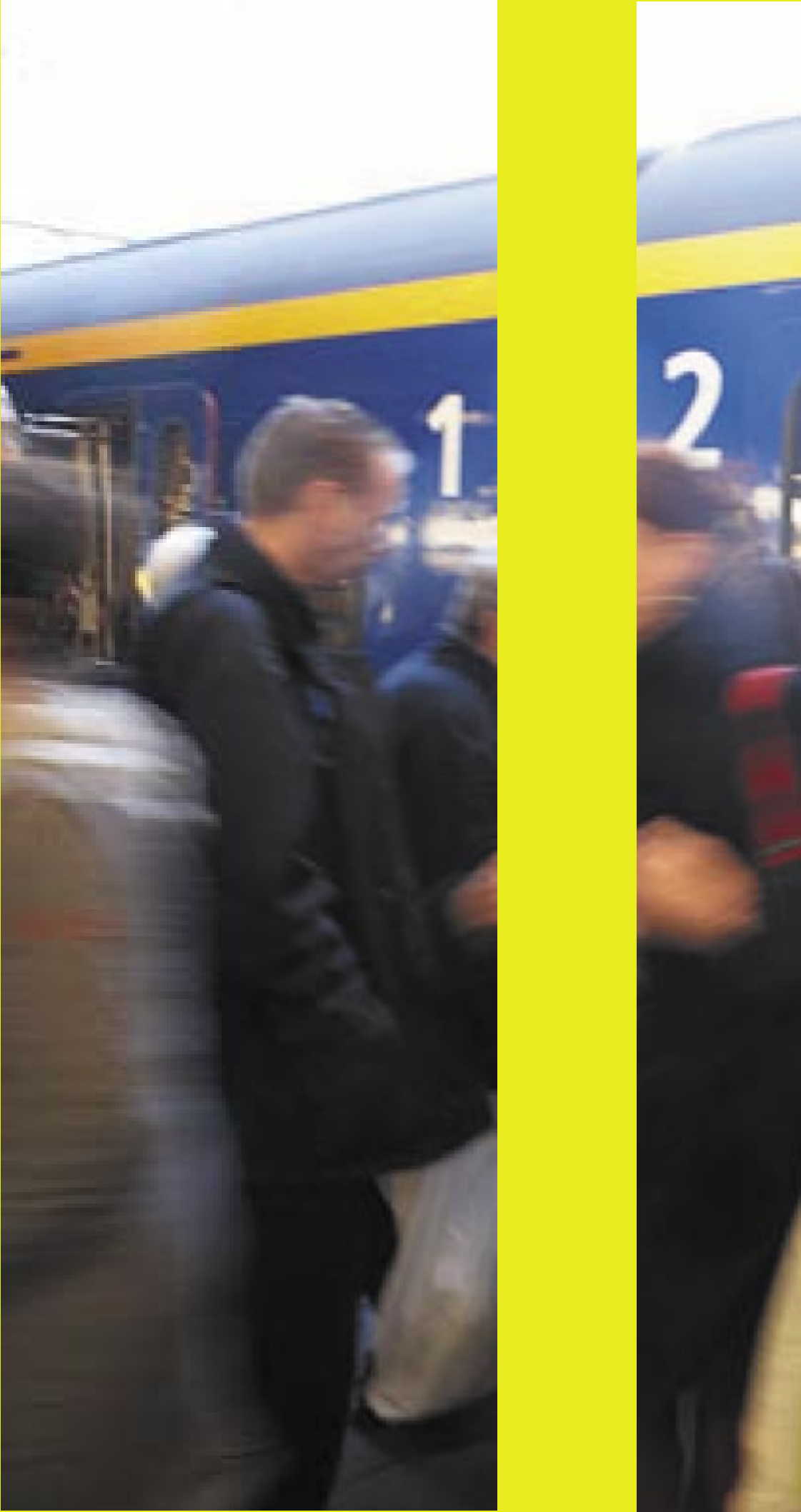
Onze controle is verricht overeenkomstig in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot controleopdrachten. Volgens deze richtlijnen dient onze controle zodanig te worden gepland en uitgevoerd, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden 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 2004 en van het resultaat over 2004 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, 16 maart 2005

Ernst & Young Accountants



# Bijlagen



## 1. Hoofdstructuur ProRail B.V.



De nieuwe hoofdstructuur telt zes bedrijfseenheden en acht stafeenheden: zie bovenstaand organogram.

### Capaciteitsmanagement

De bedrijfseenheid Capaciteitsmanagement is verantwoordelijk voor het optimaal benutten van de infrastructuur nu en in de toekomst en voor het verdelen van de beschikbare capaciteit op het huidige spoornet. Ontwikkelingen in benutting en wijziging van de infrastructuur en in de vraag naar capaciteit worden vertaald in functionele eisen voor het spoornet.

### Verkeersleiding

Verkeersleiding stuurt het treinverkeer, levert actuele reisinformatie en zorgt voor het managen van incidenten op het spoor, met de bijsturing die daarbij hoort. De uitvoering van Verkeersleiding is georganiseerd in vier regio's met in totaal zeventien posten. Verkeersleiding is ook verantwoordelijk voor het afhandelen van calamiteiten op het spoor en het zo snel mogelijk herstellen van het treinverkeer. Daarnaast levert deze bedrijfseenheid reisinformatie aan de vervoerders en het publiek via onder andere NOS Teletekst.

### Inframangement

Onder de naam Inframangement is een bedrijfseenheid gevormd die zorgt voor de optimale betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid van de infrastructuur, de optimale besteding van geld daarvoor en het laten uitvoeren van het dagelijks, kleinschalig onderhoud en het oplossen van storingen. De uitvoering daarvan is uitbesteed aan procesaanneemers. Van de bedrijfseenheid Inframangement maken vier regio's deel uit met kantoren in Amsterdam, Eindhoven, Rotterdam en Zwolle.

### Infraprojecten

Infraprojecten realiseert alle uitbreidingen van de infrastructuur, bouwt onderdoorgangen en viaducten en vervangt overwegen. Daarnaast is deze bedrijfseenheid belast met het groot onderhoud aan het spoornet, inclusief de vernieuwing van balastbed en rails, seinen, wissels en bovenleiding (de bovenbouw), alsmede de realisatie van stations en fietsenstallingen.

### Spoorontwikkeling

De bedrijfseenheid Spoorontwikkeling doet toekomststudies op het gebied van het spoornet en stations.

Daarnaast is ze verantwoordelijk voor innovatie op het spoor en het strategisch technologiebeleid voor ProRail. Daarbij richt zij zich op de samenhang van het totale spoorstelsel en optimalisaties daarin.

**ICT-Services**

Tenslotte is er de afdeling ICT-Services. Deze afdeling richt zich op het ontwikkelen en beheren van alle informatiesystemen, besturingssystemen en netwerken. Naast de afdeling informatiebeleid zijn in de afdelingen de verantwoordelijkheden belegd voor business informatiemanagement.

## 2. Financiële begrippenlijst

### Disagio

Disagio is het negatieve verschil tussen het van de geldgever ontvangen bedrag en de bij het aangaan van de lening als schuld erkende hoofdsom. Het disagio dient als rentelast aan de opeenvolgende verslagperiodes te worden toegerekend conform de looptijd van de lening. De nog niet in de exploitatierekening verwerkte bedragen van het disagio, dienen in de balans te worden gepresenteerd als overlopend actief volgens de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving.

### Eigendom

Met betrekking tot eigendom zijn er twee opties mogelijk: juridisch of economisch. Voor vaste activa (onroerende goederen) wordt voor de jaarrekening het economisch eigendom als leidend beschouwd. Er is sprake van economisch eigendom als aan twee

voorwaarden wordt voldaan: het hebben van zeggenschap en het dragen van financieel risico. Indien aan één of beide van deze voorwaarden niet wordt voldaan, dan is er geen sprake van eigendom in de terminologie van de jaarrekening.

### Investerings

Investerings zijn de aankopen of fabricage van duurzame productiemiddelen voor de eigen bedrijfsuitvoering. Duurzaam wil zeggen dat deze middelen langer dan een jaar dienstbaar zijn. Gedurende deze levensduur slijten de middelen en worden ze via een vaste systematiek afgeschreven. De levensduur wordt op bedrijfseconomische gronden bepaald en niet op technische. Investerings kunnen op diverse wijzen worden ingedeeld. Dat onderscheid hangt bij aanleg (uitbreidingsinvesterings) af van de mate van complexiteit:

Aanduiding	Aard	Uitvoering	Aanvullend
categorie 1 categorie 2 categorie 3	MER/Tracé-plichtig Complex Overig	Grote Projecten Projecten Programma's	Informeren 2e Kamer

### Financiering

Financiering is noodzakelijk om te kunnen investeringen, daar bij ProRail geen vorming van reserves uit hoofde van ingehouden resultaten uit bedrijfsuitoefening plaatsvindt. Indeling kan zowel geschieden

naar de wijze van het ter beschikking stellen van gelden als naar de partij die optreedt als financier (Rijksoverheid of derden).

Aanduiding	Aard	Uitvoering	Aanvullend
à fonds perdu leenfaciliteit exploitatie	contant lening contant	uitbreiding (1 en 2) uitbreiding (3) vervanging	voorschotten per kwartaal onder staatsgarantie aanneming: ideaalcomplex

Alle à fonds perdu financierings worden verantwoord op de egalisatierekening Investeringsbijdragen. Nieuwe leningen zijn opgenomen onder de Langlopende schulden. Het gedeelte van de

Rijksbijdragen dat beschikbaar is voor de netto-afschrijvingslasten, wordt gebruikt om de vervangingsinvesterings te bekostigen.

**Onderhanden werken (ook wel: derden-werken)**

Onderhanden werken is de fabricage van productiemiddelen die derden gebruiken voor hun bedrijfsuitvoering. ProRail heeft hiervoor de know-how en professionaliteit in huis, waarbij vaak sprake is van aanraking met de spoorweginfra. ProRail wordt geen economisch eigenaar van deze werken. De (nog) uit te factureren kosten worden opgenomen als vordering op de balans.

**Fonds eenmalige bijdragen NS (FENS)**

*bedragen x EUR 1 miljoen*

projecten	raamregeling NS-Groep NV	actuele referentie <sup>3</sup>	gedaan t/m 2004	prognose 2005	te gaan vanaf 2006
Beheerste toegang stations	500	535	59	302	174
Electronic ticketing	226	241	45	29	167
Kwaliteitsverbetering stations	159	109	36	19	54
Infoplus	113	121	39	62	20
Infra: overwegen	0	121	43	12	66
Infra: EPO <sup>4</sup>	75	194	64	32	98
Infra: bovenbouw	265	133	133	-	-
Totaal FENS	1.338	1.454	419	456	579

FENS is een gezamenlijk project, wat tot uiting komt in gedeelde verantwoordelijkheid en besluitvorming.

<sup>3</sup> Actuele referentie = raamregeling plus rentebaten en onderlinge herverdeling (in overleg met Verkeer en Waterstaat)

<sup>4</sup> EPO = energievoorzieningen, perronverlengingen en opstelreinen

### 3. Financiële index

<b>A</b>		<b>K</b>	
aandelenkapitaal	25	kasstroom	22
activa-klassen	23	kosten uitbesteed werk	31
afschrijvingen	23, 31	<b>L</b>	
afschrijvingstermijnen	18	liquide middelen	24
amortisaties	25, 30	lonen en salarissen	31
<b>B</b>		<b>M</b>	
bedrijfslasten	31	materiële vaste activa	23
bedrijfsopbrengsten	30	middelen voor	
beheersen en sturen	23	investeringsactiviteiten	22
belastingen	19, 29	middelen uit	
belastinglatentie	19	operationele activiteiten	22
beveiligen	23	middelen uit	
bezoldiging	31	financieringsactiviteiten	22
bijdragen	30	<b>N</b>	
<b>C</b>		niet uit de balans blijvende	
crediteuren	27	verplichtingen	28
<b>D</b>		<b>O</b>	
debiteuren	24	onderhanden werken	39
definities (begrippen)	40	omzetbelasting	29
disagio	39	<b>P</b>	
dragen en geleiden	23	pensioenen	31, 32
<b>E</b>		personeelsbezetting	31
egalisatierekeningen:		<b>R</b>	
- investeringsbijdragen	25	rente-baten	32
- exploitatiebijdragen	25	rentelasten	32
eigendom	39	rijksbijdragen	30
eigen vermogen	25	<b>S</b>	
energie, toevoeren	23	schulden, kortlopend	27
externe kosten	2	schulden, langlopend	26
<b>F</b>		sociale lasten	31
FENS (Raamregeling NS)	39	<b>T</b>	
financiële baten en lasten	32	transfer-activa	23
financiële vaste activa	23	<b>V</b>	
financiering	8, 39	vennootschapbelasting	19
<b>G</b>		voorzieningen	26
garantieplichtingen	28	vorderingen	24
geactiveerde productie		<b>W</b>	
voor eigen bedrijf	30	werken in constructie	23
gebruiksvergoeding	30	wettelijke reserve	25
groepsvermogen	33	<b>Z</b>	
<b>H</b>		zekerheden i.v.m. schulden	28
hoofdstructuur (2005)	38		
huurverplichtingen	28		
<b>I</b>			
investeringen	8, 39		