

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
T.a.v. de minister, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Datum	28 december 2009	Contactpersoon
Onderwerp	indeling ProRail in categorie Publiek / Markt	Telefoonnummer
Ons kenmerk	#2115434	Faxnummer
Bijlage(n)	1 (#2108101)	E-mail

Geachte heer Eurlings,

Raad van Commissarissen

Bezoekadres  
De Inktpot  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

Postadres  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

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

Zoals overeengekomen heeft de RvC van ProRail zich gebogen over de wenselijke aard van het beloningsbeleid inzake het bestuur.

De uitkomst van ons beraad treft u hierbij aan. De RvC zal het op hoge prijs stellen hierover met U overleg te voeren, alvorens U een standpunt bepaalt.

In verband met vakanties lijkt het aangewezen, dat dit overleg zal plaatsvinden na 1 februari 2010, en onzerzijds alsdan onder leiding van de nieuwe president-commissaris.

Met gevoelens van hoge achting,



Prof. dr. R. J. in 't Veld  
president-commissaris

## Betreft: categorisering staatsdeelneming ProRail

De Raad van Commissarissen van ProRail is van mening dat de indeling van ProRail als staatsdeelneming gehandhaafd moet worden in de categorie Publiek/Markt. De RvC hecht er daarbij aan te benadrukken dat ProRail zich richt op het publieke belang en dan ook immer een zeer gematigd beloningsbeleid heeft gevoerd. De RvC kan zich vinden in het beloningsbeleid dat het kabinet voor de staatsdeelnemingen waarvoor Financiën verantwoordelijk is heeft vastgesteld en ziet graag dat de Minister van Verkeer en Waterstaat analoog daaraan en volgens de onderstaande zienswijze ProRail indeelt.

Ten aanzien van de wegingverhoudingen tussen de (semi)publieke, private en internationale arbeidsmarktreferentiegroepen vindt de RvC een bescheiden verhouding van in eerste instantie 80% ((semi)publiek), 15% (privaat) en 5% (internationaal) gerechtvaardigd. De RvC kan zich voorstellen dat deze verhouding zich op termijn wijzigt in 70/20/10 gelet op de ontwikkeling die de organisatie doormaakt en die onderstaand nader wordt toegelicht.

### Indeling Publiek/Markt

De indeling in de categorie Publiek/Markt wordt als volgt beargumenteerd, langs de lijnen van het beloningsbeleid zoals dat door Minister Bos in zijn schrijven van 9 oktober 2009 uiteen is gezet:

#### **(1) Publieke bekostiging**

Een deel van de bekostiging van ProRail vindt plaats via de zogenaamde gebruiksvergoeding. Daar waar dit deel thans 10% uitmaakt, is de verwachting dat dit percentage toeneemt.

#### **(2) Commerciële concurrentie**

Teneinde de mobiliteit in Nederland te waarborgen, het fileprobleem te beperken en de positie van Nederland als logistieke dienstverlener en distributieland te versterken, is het van belang dat de concurrentiepositie van het spoor uitstekend is en blijft. Het speelveld bevindt zich in een sterk commerciële omgeving. Kritische succesfactoren zijn o.a. "operational excellence" (7 x 24 uur per week) van het spoor en de logistieke aansluiting op andere modaliteiten. De kwaliteit van het spoor en de benuttingscapaciteit worden als een commodity gezien, terwijl feitelijk het hoogfrequent spoor, de sterkere omgevingseisen, de toename van duurzaamheidsaspecten en de druk op het kostenniveau hoogwaardige innovaties en veel complex maatwerk vereisen. De markt van (goederen)vervoerders en verladers is zeer concurrerend en de marges in het goederenvervoer zijn laag. Het is tevens de taak van ProRail om in dit complexe veld de veiligheid te allen tijde te waarborgen.

Naast het leveren van treinpaden en reizigersinformatie, is ProRail verantwoordelijk voor het realiseren van infrastructurele bouwprojecten: grote stations, bruggen, nieuwe spoorwegen, spoorovergangen, fietstunnels, etc. Het gaat hierbij om x miljard euro per jaar en y aantal projecten. Gegeven het publieke belang en de consistentie aan en op het spoor, wil ProRail de preferred supplier blijven van gemeentes en provincies, terwijl het meer en meer voorkomt dat zij daarbij in concurrentie treedt met aannemers, waarbij lagere overheden rechtstreeks als opdrachtgever fungeren. Een situatie, waarbij ProRail genoodzaakt is om in haar bedrijfsvoering en prijs/kwaliteit-verhouding scherp te blijven.

De Spoorwegwet heeft de Beheerder, ProRail, nadrukkelijk gepositioneerd als een entiteit die op privaatrechtelijke, zakelijke grondslag handelt met de spoorwegondernemingen.

Uiteraard is de rol van beheerder een andere dan die van deze vervoerders, maar ook zij zijn commercieel gedreven en vormen daarmee een markt waarin ProRail opereert. ProRail onderhandelt met die spoorwegondernemingen en staat daartoe onder toezicht van de NMa.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat ProRail bij vacatures voor haar bestuurders zoekt naar personen met ervaring in een technisch / commerciële omgeving.

### **(3) Publiek belang**

Het publieke belang van ProRail staat op geen enkele wijze ter discussie. Het is rechtvaardig dat ProRail een staatsdeelneming blijft en dat bij het variabele deel van de directiebeloning uitsluitend wordt gebaseerd op publieke doelstellingen.

### **(4) Rechtspersoon met een wettelijke taak (RWT)**

De Spoorwegwet spreekt van een 'Beheerder' van de hoofdspoorweginfrastructuur. Door middel van een Beheerconcessie heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat ProRail aangesteld als Beheerder.

### **Overig**

Tenslotte wijst de RvC erop dat in de adviezen van Commissie Dijkstal ProRail in dezelfde categorie wordt ingedeeld als het Havenbedrijf Rotterdam en Tennet, waarbij het Havenbedrijf Rotterdam door Minister Bos wordt gezien in de categorie Markt/Publiek en Tennet in de categorie Publiek/Markt.

Op basis van het bovenstaande heeft de RvC de conclusie getrokken dat een indeling van ProRail in de categorie Publiek/Markt is gerechtvaardigd.

### **Wegingverhoudingen tussen de (semi)publieke, private en internationale arbeidsmarktverhoudingen**

Commerciële internationale vervoerders vormen een belangrijk deel van het klantenbestand van ProRail.

De ordening van de Spoorsector is grotendeels geënt op beleid en daaraan gelieerde wetgeving uit Brussel. Dit Europese beleid is o.m. gericht op efficiency van de infrastructuur in internationaal concurrerende goederencorridors. Voor de internationale goederenvervoercorridor (ItBrit/ Rotterdam-Genua) is het noodzakelijk dat de aansluiting tussen de diverse nationale netwerken optimaal is. Ten behoeve van dit internationale netwerk heeft ProRail een aantal medewerkers in Frankfurt werken om die optimale aansluiting te realiseren. ProRail heeft bij het waarborgen van deze internationale koppeling van netwerken een essentiële rol. ProRail vervult al een aantal jaren de voorzittersrol bij de Europese vereniging van infrastructuurmanagers, 'EIM', en heeft een leidende rol in de complexe onderhandelingen dienaangaande. Ten aanzien van het passagiersvervoer doet zich een soortgelijke ontwikkeling voor. Deze internationale markt zal zich vanaf 2010 meer en meer liberaliseren en daarmee het internationale aspect voor ProRail doen toenemen.

De aard van het bedrijf ProRail brengt met zich mee dat instroom van bestuurders uit technologisch geïnteresseerde topbedrijven essentieel is voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van de organisatie. De concurrentie op de arbeidsmarkt is groot. Bij de totstandkoming van ProRail is bewust gekozen voor de vorm van een private organisatie, die een klantgerichte aanpak hanteert bij het realiseren van haar missie en haar doelstellingen, teneinde ook het publieke belang zo optimaal mogelijk te dienen.

In vergelijking met andere infrastructurele bedrijven zoals het Havenbedrijf Rotterdam, TenneT en Schiphol, realiseert de RvC zich dat ProRail geen deelnemingen in het buitenland heeft en dat ProRail ook meer afhankelijk is van publieke financiering.

Op basis van het bovenstaande heeft de RvC de conclusie getrokken dat een gerechtvaardigde wegingverhouding tussen de (semi)publieke, private en internationale arbeidsmarktverhoudingen er voor ProRail op dit moment, respectievelijk als ontwikkeling in de toekomst, als volgt uitziet:

	(semi)publiek	Privaat	Internationaal
<b>ProRail nu</b>	80%	15%	5%
<b>ProRail toekomst</b>	70%	20%	10%

Tenslotte benadrukt de RvC dat hij een gematigd beloningsbeleid wil voeren voor de directie van ProRail. De RvC vindt een nadrukkelijke koppeling van het variabele deel aan publieke doelstellingen op zijn plaats.