



Jaarverslag 2020

Directieverslag

De verwachting was dat 2020 hét jaar werd van groeien en uitbouwen. We hadden een positieve blik op de toekomst, onder meer doordat we het jaar ingingen met een florerende Hoekse Lijn (de reizigersaantallen waren boven verwachting hoog) en nieuwe hybride en elektrische bussen. Het liep allemaal anders. De reizigersaantallen daalden snel toen vanuit het Rijk erop aangedrongen werd om het OV alleen nog te gebruiken voor noodzakelijke reizen. Door de eerste lockdown, de versoepeling vanaf juni en de tweede lockdown in het najaar, vervoerden we in 2020 ongeveer de helft van het aantal verwachte reizigers.

Corona

Al vóór het moment waarop Nederland vanwege het coronavirus half maart in lockdown ging, was de RET bezig met het samenstellen van een crisisteam. Om te anticiperen op landelijke maatregelen van de Rijksoverheid, werden diverse scenario's uitgewerkt. Die proactieve houding was een pluspunt en een voorbeeld voor collega-organisaties. De uiteindelijke maatregelen om zo veel mogelijk thuis te werken en alleen indien noodzakelijk gebruik te maken van het OV, hadden veel impact op de RET. Daarbij was zowel afschaling als weer opschaling en wederom afschaling noodzakelijk, met ingrijpende gevolgen voor de dienstregeling.

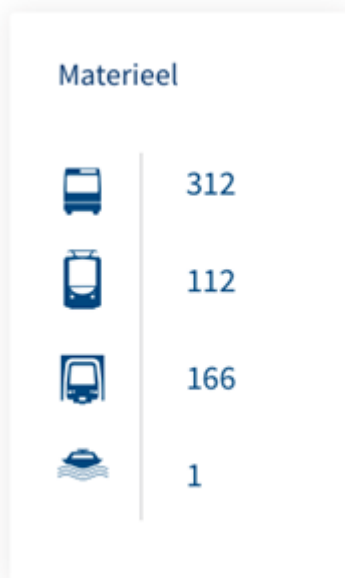


Het credo was en is steeds gebleven zowel reizigers als personeel veilig te laten reizen. We bevestigden stickers op alle stations, haltes en in de voertuigen met informatie over de maatregelen en de nieuwe huisregels. Tevens brachten we bewijzing aan op de grote stations voor de loopstromen en 1,5 meter afstand houden.

De regel om 1,5 meter afstand te houden, plaatste de OV-bedrijven voor dilemma's. Net als het aanvankelijke advies en de latere verplichting tot het dragen van mondkapjes. Een spuugprotocol, de plaatsing van kuschermen en het achterin instappen, werden geïntroduceerd als maatregelen om risicovolle situaties het hoofd te bieden. Bijzonder is dat binnen de RET geen direct werk-gerelateerde coronabesmettingen zijn gemeld.

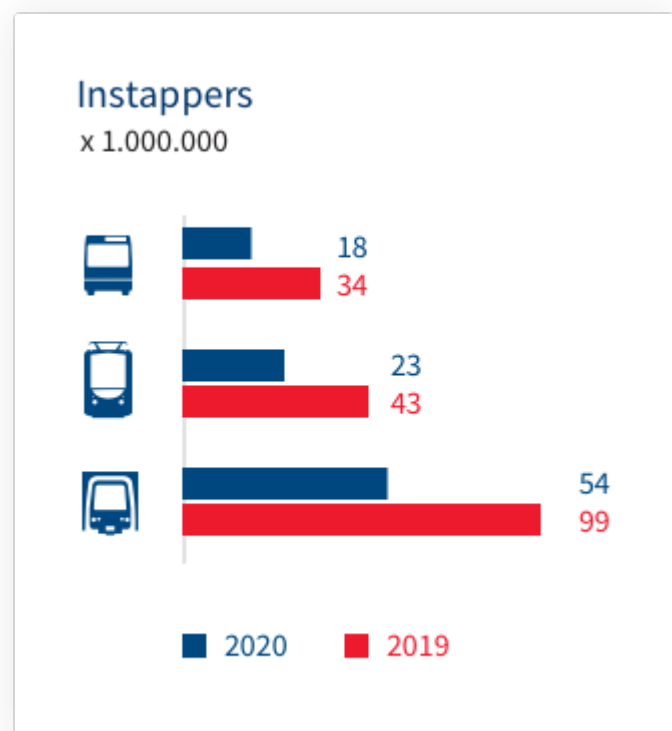
Operationele terugblik

Exploitatie



- Vanzelfsprekend hadden de beperkende landelijke coronamaatregelen een grote invloed op de exploitatie van de RET. De focus van de afdelingen Metro, Tram en Bus lag op veilig werken door collega's en op veilig reizen door de reiziger. Omdat het OV aangewezen werd als cruciale sector, is er alles aan gedaan om de dienstregeling te continueren, ondanks teruglopende reizigersaantallen en verminderde beschikbaarheid van medewerkers in tijden van corona.

Metro
De



weekendmetro heeft vanaf maart 2020 helaas niet meer kunnen rijden als gevolg van de coronamaatregelen. Wel zijn we erin geslaagd om alle metrobestuurders de metro-opleiding inclusief de verlengde metrolijn B (het traject Hoekse Lijn) aan te bieden. Daarnaast hebben in augustus alle bestuurders van de metrolijnen D en E de opleiding gevolgd voor de frequentieverhoging van de RandstadRail. De frequentieverhoging werd mogelijk door het nieuwe keerspoor op Pijnacker. Ook zijn nieuwe bestuurders opgeleid voor de lijnen A, B en C. Alle opleidingen, weliswaar met vertraging en met online lessen, zijn doorgegaan. Ook voor 2021 zijn vijf klassen gepland.

Tram

Bij Tram zijn in 2020 in totaal 28 nieuwe bestuurders opgeleid. De aangepaste dienstregelingen en gewijzigde diensten hebben veel inspanning en flexibiliteit gevraagd van de collega's. Om hen zoveel mogelijk te beschermen, werd reizigers verzocht om niet in te stappen via de voorste deur van het voertuig. In sommige verblijfsruimtes is het bovendien lastig om

anderhalve meter afstand te houden, omdat er teveel collega's tegelijk pauze houden. Daarom zijn op drie locaties extra pauze-units geplaatst.



Conducteurs hadden aanvankelijk een afgezet gedeelte voorin het voertuig, later konden zij – met beschermingsmiddelen als mondkapjes en face shields – zich weer tussen de reizigers begeven. Sinds de zomer zijn alle conducteurs uitgerust met mobiele pinapparatuur, waardoor betalen met contant geld tot het verleden behoort.

Vanaf juli gingen de Posthumalaan en de Veemstraat voor ruim een half jaar op de schop. Bij de Veemstraat wordt een keerlus voor de tram gemaakt, zodat bij grote evenementen trams vaker kunnen rijden en bezoekers

gemakkelijk gebruik kunnen maken van de metro op station Wilhelminaplein.

Bus

In 2020 lag de focus van RET Bus op de uitvoering van de dienstregeling met de nieuwe busvloot en de belofte aan de reizigers om veilig en op tijd de bestemming te bereiken. Het rijden met elektrische bussen door RET was eind 2019 ingevoerd, waardoor we in 2020 konden meten hoe de bedrijfsvoering daadwerkelijk uitpakte. De verschillende oplaadpunten op eindpunten en remises zijn – zoals gepland – goed gebruikt en er waren weinig incidenten rondom de benodigde batterijcapaciteit voor het uitvoeren van de ritten. Wel hebben we in 2020 technische problemen ondervonden met de nieuwe elektrische en hybride bussen. De RET heeft hier veel capaciteit op gezet en de leverancier is gevraagd om met constructieve oplossingen te komen.

In 2020 waren diverse veranderingen merkbaar voor reizigers. Sinds eind 2019 is het niet meer mogelijk om contant te betalen in de bus. Vanaf de corona-uitbraak in maart hadden reizigers alleen de mogelijkheid om met een OV-chipkaart of een barcodeticket te reizen en werd er ter bescherming van de buschauffeurs achterin ingestapt. Begin november startte het inbouwen van cabineschermen in alle bussen, zodat het voor reizigers weer mogelijk werd om voorin in te stappen en een vervoersbewijs bij de buschauffeur te



kopen. De BOB-bussen werden tijdens de eerste lockdown stopgezet, toen ook het uitgaansleven tot stilstand kwam.

Ook in 2021 staat de afdeling Bus diverse ontwikkelingen te wachten. Zo worden wederom nieuwe bussen aangeschaft en is de RET voornemens om in 2021 de remises Sluisjesdijk en Ridderkerk samen te voegen op de locatie Beverwaard.

Fast Ferry



De Fast Ferry vaart in zo'n twintig minuten van Hoek van Holland naar de Maasvlakte. In 2020 waren de coronaeffecten bij de dienstregeling hier nog sterker waarneembaar dan in de rest van het OV. Om de gebruikelijke drukte op de pontons overdag en in de weekenden te vermijden, werd alleen nog woon- en werkverkeer verzorgd. Vanaf maart tot begin juli 2020 is daarom uitsluitend op werkdagen in de vroege ochtend en namiddag gevaren. Voor de forensen bleef zo een reismogelijkheid bestaan. Vanaf begin juli is de dienst weer uitgebreid tot de hele werkdag, maar is – om de 1,5

meter afstand te kunnen borgen – in de weekenden niet gevaren. Na de aanscherping van de maatregelen is vanaf half oktober weer de winterdienst voor de forensen gevaren.

Begin 2020 hebben de MRDH, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf besloten het Personenvervoer Over Water naar de Maasvlakte openbaar aan te besteden. Dit heeft geen geldige biedingen opgeleverd. RET is in gesprek met de aandeelhouder over het continueren van ons huidige contract voor een beperkte periode (bijvoorbeeld tot het gereedkomen van de Blankenburgtunnel).

Sociale veiligheid

Controleurs Openbaar Vervoer (COV'ers), OV-surveillanten en conducteurs dragen bij aan het gevoel van sociale veiligheid. Samen met de camera's op de stations, de perrons en in de voertuigen zorgen we voor de veiligheid van onze reizigers en collega's.

Gedurende de eerste lockdown, van medio maart tot eind mei, was het voor onze controleurs en tramconducteurs niet mogelijk om reizigers te controleren op vervoersbewijzen. Daardoor namen de zwartrijderspercentages toe op Metro, Bus en Tram. Vanaf 1 juni werd weer gecontroleerd, maar sindsdien zijn de zwartrijderspercentages nog altijd significant hoger dan vóór de corona-periode. Wel is in de loop van 2020 een daling te zien bij alle modaliteiten. Wat betreft de gemeten gegevens is het zwartrijderspercentage bij Metro in 2020 gestegen naar 0,9%. Bij Bus is het zwartrijderspercentage gestegen naar 1,1%. Bij Tram is het percentage gestegen naar 1,4%.

Een grote impact had ook de invoering van de

Zwartrijders

	2020	2019
	1,1%	0,3%
	1,4%	0,5%
	0,9%	0,6%



mondkapjesplicht in het openbaar vervoer, per 1 juni. Dit zorgde voor extra druk op de controleurs, die regelmatig geconfronteerd werden met onwillige reizigers. Door deze en andere coronamaatregelen nam het aantal conflicten tussen medewerkers en reizigers toe. Ondanks het lagere aantal reizigers steeg het aantal A-incidenten (zoals geweld en bedreiging) naar 362 geregistreerde incidenten. In 2019 waren dit er nog 299. De stijging van A-incidenten deed zich met

name voor bij metro- en tramreizigers. Het spugen, dat eerst als belediging werd aangemerkt, werd als gevolg van corona opgeschaald naar poging tot ernstige mishandeling. Het OV-verbod spugen werd op alle modaliteiten van toepassing.

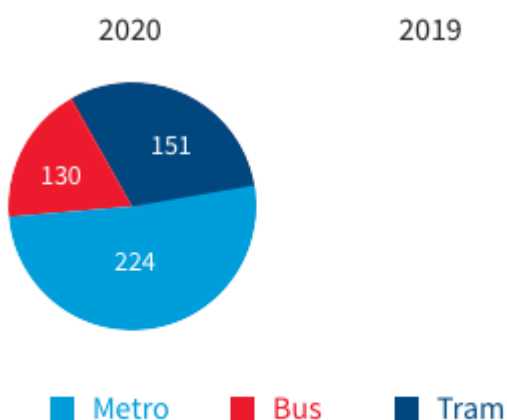
In 2020 werden minder B-incidenten (overtredingen van de wet Personenvervoer) geregistreerd dan in 2019. Hier was wel de invloed te zien van minder reizigers: er werden minder processen-verbaal geschreven voor onder andere rokers en overlast.

Het aantal geregistreerde C-incidenten (meldingen van overtredingen huisregels) werd hoger door de coronamaatregelen: zo registreerde de conducteurs meer reizigers die niet incheckten en werden op alle modaliteiten meldingen gemaakt van overtredingen van de mondkapjesplicht.

	A-incidenten 2020	A-incidenten 2019	B-incidenten 2020	B-incidenten 2019	C-incidenten 2020	C-incidenten 2019
Bus	71	72	401	213	786	231
Tram	99	68	226	241	90.718	13.715
Metro	191	159	3.488	5.043	49.741	47.752
Totaal	361	299	4.115	5.497	141.245	61.698

Sociale veiligheid

Aantal geregistreerde incidenten direct tegen personen



Positieve ontwikkelingen in 2020 waren de invoering van VVA en RTIC. VVA betreft het vervoer van arrestanten. Dit betekent dat controleurs zelfstandig arrestanten kunnen vervoeren naar een politiebureau, zonder afhankelijk te zijn van de aanrijtijden van politieondersteuning. RTIC is eveneens een samenwerking met politie, waardoor het mogelijk is geworden voor controleurs om zelfstandig de identiteit vast te kunnen stellen van arrestanten zonder geldig identiteitsbewijs, in plaats van afhankelijk te zijn van de politie.

Marketing

Door de coronapandemie gingen grote evenementen, zoals de Rotterdam Marathon, het Eurovisie Songfestival, North Sea Jazz en de Wereldhavendagen, niet door. Dit had gevolgen voor onze marketingactiviteiten. Hierdoor verschoof de focus naar uitleg van de noodzakelijke maatregelen in het OV. Daarna was er aandacht voor het terugwinnen van reizigers.

Imagocampagne

Het OV liep als gevolg van de hele coronacrisis en de oproep ‘alleen voor noodzakelijke reizen’ een flinke imagodeuk op. Na afschaling van de landelijke coronamaatregelen in juli spanden we ons maximaal in om de reizigers te bereiken en zo hun vertrouwen terug te winnen. Hiervoor startte een grootschalige regionale campagne. Van Radio Rijnmond, social media en huis-aan-huisbladen tot aan XXL-screens, billboards en bestickering van onze bussen en trams. Met deze campagne heetten we reizigers (weer) welkom in het OV. Gaandeweg nam het aantal reizigers toe tot zo’n 60% medio



augustus. Voorwaarden bleven wel: mijd de spits, houd afstand en draag een mondkapje. Ook ontwikkelden de brancheorganisatie OV-NL, de gemeentelijke vervoerbedrijven en streekvervoerders een gezamenlijke campagne met de boodschap ‘het OV=OK’. Met als doel: reizigers oproepen weer op pad te gaan met het OV. Deze campagne is 14 september gestart en helaas op 25 september weer stopgezet vanwege de zorgwekkende ontwikkelingen rond het virus. Vanaf oktober 2020 was het OV weer alleen bestemd voor noodzakelijke reizen. Naast heldere communicatie over de maatregelen lag de focus op het creëren van positief sentiment op onze social media-kanalen.

Netwerkontwikkelingen

Reizigers verplaatsen zich tegenwoordig flexibel en maken vaker gebruik van verschillende vervoermiddelen voor één reis. Daarnaast leidde de coronacrisis tot een verandering in reisgedrag, waardoor er ook in de toekomst naar verwachting flexibeler in tijd en plaats wordt gewerkt, geleerd en gereisd. De RET heeft zich in 2020 ingezet voor het faciliteren van flexibel reisgedrag. Ten eerste door invoering van nieuwe vormen van OV-betalen – op termijn via de bankpas – voor te bereiden, samen met andere vervoerders, overheden en Translink. Daarnaast liep de aanbesteding door voor het bouwen van een MaaS-platform. Het platform is een initiatief van de stadsvervoerders en de NS. Het platform moet het voor reizigers mogelijk maken om een reis met meerdere vervoermiddelen te plannen, boeken en betalen. Ook ging de RET een samenwerkingsverband aan met vier aanbieders van deelconcepten, met plaatsing van e-bikes en e-scooters op RET-knooppunten. Tot slot was de RET (ingegeven door corona) betrokken bij regionale afspraken tussen werkgevers, onderwijsinstellingen en de MRDH over aangepaste werk-, studie- en reistijden. Voor de toekomst is de uitdaging om een deel daarvan vast te houden, zodat de hyperspits tot het verleden behoort.

First and last mile

In 2020 is een samenwerking opgezet met de deelmobiliteitaanbieders Check, Donkey Republic, felyx en GOSharing. Hierdoor werd het OV ontlast en kon de reiziger eenvoudig invulling geven aan de ‘first and last mile’ van een reis. Ook de Watertaxi is aan de samenwerking toegevoegd. De RET Real Time App is uitgebreid met informatie over deze vervoersvormen, evenals de functie om het traject van en naar de halte te plannen met de fiets. Tot slot is de mogelijkheid toegevoegd om een barcode ticket in de RET Barcode App te kopen, waarmee reizigers contactloos hun vervoerbewijs kopen.

Techniek

1 januari 2020 markeerde een nieuw begin voor de Directie Techniek. Jet de Boer-Lasseur startte als directeur Techniek met twee nieuwe afdelingen (Asset Management en Supply Chain Management) en wisselingen op managementniveau. Naast de focus op de dagelijkse prestatie en de ontwikkelopgave heeft het managementteam gewerkt aan onderlinge verbinding en samenwerking.

Verbeterprogramma



De operationele railassets KPI's over 2020 laten - ondanks de beperkingen door de landelijke maatregelen - goede prestaties zien. De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de metrovloot vormt hierop een uitzondering. Eind 2019 bleek dat de achteruitlopende prestaties van de metrovloot meerdere oorzaken heeft. Om dit aan te pakken is een verbeterprogramma gestart. Het managementteam heeft gezamenlijk de uitdagende situatie bij Vloot Services aangepakt. Het programma heeft in 2020 geleid tot verbeteringen bij de uitvoering van revisieprojecten. Dit was te danken aan de nauwe

samenwerking tussen het Ingenieursbureau en het revisiebedrijf op de Kleiweg. Ook is het capaciteitsmanagement verbeterd, net als de werksfeer op de diverse vestigingen. Het verbeterprogramma loopt in 2021 nog door. De afdeling Vloot Services Metro krijgt in 2021 extra aandacht om de prestaties van het vlootonderhoud verder te verbeteren.

Uitbreidingen netwerk en vloot

Een aantal lopende netwerk- en vlootuitbreidingen heeft betrekking op de Hoekse Lijn, de verlengde metrolijn B richting Hoek van Holland. Het gaat hierbij om restpunten van de ombouw, het verkrijgen van een definitieve indienststellingsvergunning en het project Metro aan Zee (het laatste deel van het metrotraject). Op 23 september 2020 is het contract getekend voor de bouw van baan, bovenleiding, spoorbeveiliging, overwegen, een gesloten bak en de metrostations Hoek van Holland Haven en Hoek van Holland Strand.



Daarnaast is in 2020 een keervoorziening aangelegd tussen Pijnacker Centrum en Pijnacker Zuid. Zo kan de frequentie tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam worden verhoogd (afgerond: eerste kwartaal 2021).

In 2020 werd de tweede tranche zero-emissie bussen besteld, die in het vierde kwartaal van 2021 de weg op gaan. In 2020 is op al deze dossiers inhoudelijk voortgang geboekt. In toenemende mate wordt gestuurd op een betere betrokkenheid van de lijnorganisatie, wat de kwaliteit ten goede komt.

Buitendienststellingen

Buitendienststellingen hebben ingrijpende gevolgen voor de exploitatie van RET. De afgelopen drie jaren is in verband met vernieuwingswerkzaamheden aan metro- en traminfrastructuur het spoor regelmatig buiten dienst gesteld. Voor 2021 zijn er minder buitendienststellingen gepland en dit aantal neemt in 2022 en 2023 nog verder af. Desondanks blijft de impact van de aankomende buitendienststellingen op onze exploitatie groot, zoals bij de toekomstige ontwikkelingen op Rotterdam Zuid ten behoeve van Feyenoord City.

Toekomstontwikkelingen

Twee belangrijke toekomstontwikkelingen voor de RET zijn 'Assets voor de Toekomst' en 'Voorspelbaarheid Onderhoud', initiatieven uit het bedrijfsplan.



Vanuit Assesmanagement wil de RET gereed zijn om de toekomstige groei op te vangen, met de knelpunten in de metrocapaciteit als prioriteit. De effecten van corona hebben gevolgen voor de timing van extra investeringen in zowel voertuigen, werkplaatsen als railinfrastructuur. Het programma Assets voor de Toekomst is de interne RET-schakel met de MRDH en de Gemeente Rotterdam om de benodigde mobiliteitsgroei mogelijk te maken. Na verkennende studies in 2020, wordt in 2021 gewerkt aan

programma's van eisen en investeringsvoorstellen die ter besluitvorming worden voorgelegd.

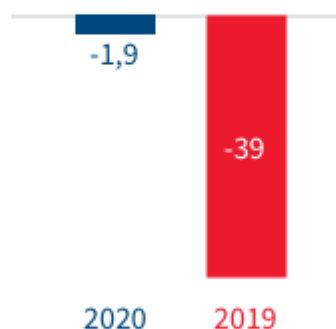
Voorspelbaarheid Onderhoud is gericht op het creëren van een organisatie die data-gedreven beheer en onderhoud uitvoert en verbetert. In 2020 is het fundament onder het programma verstevigd, onder andere door vanuit drie perspectieven te gaan werken: assets, technologie en organisatie. De verbindingen tussen de betrokken afdelingen, waaronder Strategie & Ontwikkeling en ICT, zijn versterkt.

Verstoringen

In 2020 is het aantal verstoringen sterk gedaald ten opzichte van 2019, mede door de uitbraak van corona. Hierdoor is op meerdere momenten, voor langere tijd, een afgeschaalde dienstregeling gereden. De druk op onze vloot en het aantal verstoringen nam daardoor af. Dit effect was het sterkst in het tweede kwartaal, net na de uitbraak van corona. Voor metro en tram geldt dat verstoringen zich in de overige kwartalen vergelijkbaar ontwikkelden als in 2019. Bus laat daarentegen over heel 2020 een sterkere daling zien, mede als gevolg van de introductie van de nieuwe busvloot aan het einde van 2019. Hierdoor is het aantal verstoringen, met name als gevolg van technische defecten, sterk afgenomen.

Verstoring

Cumulatieve % verbetering t.o.v. 2013



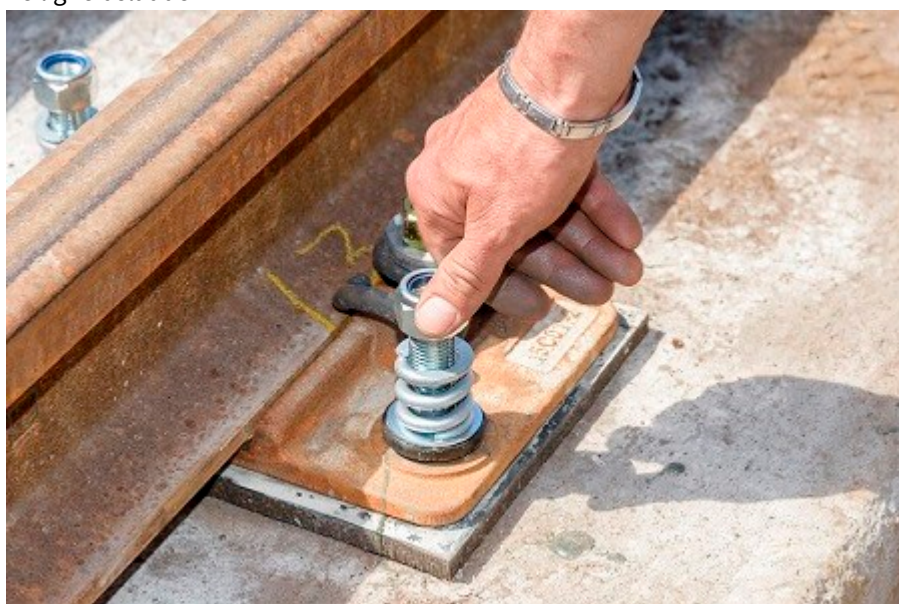
Aantal verstoringen	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Metro	834	1.002	916	1.082	1.277	1.073	1.026	1.135
Tram	1663	1.605	1.247	1.093	1.109	1.078	1.111	1.443
Bus	2024	3.589	2.691	1.981	1.457	1.472	1.467	1.823
Totaal	4521	6.196	4.854	4.156	3.843	3.623	3.604	4.401
Fast Ferry	10	8	8	7	9	11	5	46
Eindtotaal	4531	6.204	4.862	4.163	3.852	3.634	3.609	4.447

Veilig werken

Vrijwel het hele jaar vond een grootschalig onderzoek plaats naar (sociale) integriteit en werkhouding, waarin veel energie is gestoken. Naar aanleiding hiervan is een verbetertraject gestart.

En mede door het programma 'Zien, Handelen, Leren' is de eigen verantwoordelijkheid voor veiligheidsbesef bij RET'ers toegenomen. De ambitie om in 2020 het programma voor veiligheidscultuur verder uit te rollen en veel collega's te trainen, kwam niet volledig tot uitvoer door de landelijke maatregelen. Desondanks zijn we erin geslaagd het veiligheidsbesef en bewustzijn binnen de RET verder te verhogen.

Veiligheidsladder



Voor betrokken afdelingen binnen Techniek en Exploitatie is een individuele roadmap ontwikkeld om te stijgen op de veiligheidsladder naar een proactieve veiligheidscultuur. Daarnaast werd bij Techniek het Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP) verplicht gesteld, voor het werken aan de metrobaan. Een mooie mijlpaal is dat het eenduidige beleid rondom persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) in de werkplaatsen is uitgerold. Tot slot is de VCA-certificering van de werkplaatsen van Vloot Services weer op de kaart gezet en zijn voorbereidingen getroffen om begin

2021 de audit succesvol te doorlopen.

Communicatie rondom veiligheid

In 2020 was er meer aandacht op communicatief gebied voor veilig werken. Er zijn hierdoor meer meldingen gedaan van onveilige situaties. Tevens werd op intranet structureel een (integriteits)dilemma geplaatst waarop men kon reageren.

Daarnaast is de onderzoeksrapportage aan het management verbeterd: rapporten zijn compacter en voldoen aan alle AVG-eisen. Bovendien is de frequentie van zowel de Incidentencommissie als de Safety board verhoogd. Er wordt vaker van gedachten gewisseld over omissies en er wordt sneller samen actie ondernomen. Onderzoeksmethodieken worden efficiënter en adequater toegepast.

Ongevallen en calamiteiten

RET'ers hebben helaas regelmatig te maken met agressie en geweld bij uitvoering van hun werkzaamheden. Net als voorgaande jaren hadden RET'ers in 2020 helaas te maken met agressie (80 keer) en bedreigingen (17) tijdens het werk. In 84 van de in totaal 126 arbeidsongevallen leidde dit niet tot verzuim. In twintig gevallen was sprake van vallen, uitglijden of struikelen tijdens het werk. De meeste gevallen van agressie en bedreigingen hadden betrekking op medewerkers van de afdelingen Veiligheid en Bus.

Ongevallen bij RET 2020 en 2019

	2020	2019
Dodelijke ongevallen	1	0
Letsel in verkeer	121	149
Letsel reizigers	138	170
Aanrijding	685	825
Opschaling incidenten	266	172
Veiligheidsonderzoeken	17	25
ILT	21	25

Grote incidenten

In 2020 kreeg de RET te maken met twee grote incidenten: het afgebroken portaal op de Erasmusbrug en het ongeluk op de uitloopporen bij metrostation De Akkers (metro op kunstwerk met walvisstaarten). Bij beide incidenten zijn gelukkig geen gewonden gevallen. Het onderzoek naar het incident bij de Erasmusbrug is door de Gemeente Rotterdam afgerond en er zijn additionele maatregelen genomen. Zowel intern als onder toezicht van de ILT is, in opdracht van de MRDH onderzoek gedaan naar de toedracht van het incident bij de Akkers. De uitkomsten hiervan volgen in 2021.

Incidenten

De RET is in 2020 geconfronteerd met 266 calamiteiten of incidenten waarbij conform de veiligheidsprocedures opgeschaald moest worden en de crisismanager van dienst is geïnformeerd/geconsulteerd. Bij incidenten worden meestal verschillende collega's geïnformeerd, zoals de troubleshooters (CTS) in 2.406 gevallen, de crisismanagers 266 keer en de afdeling Communicatie in 323 gevallen. Er wordt opgeschaald naar de crisismanager bij ernstige verstoringen, uitval (materieel, tractiespanning of infrastructuur), brand of rookontwikkeling, (ernstige)



verkeersongevallen of aanrijdingen en (ernstige) agressie jegens personeel of reizigers. De afdeling Communicatie wordt ingeschakeld indien er media-aandacht voor het incident kan komen, wanneer interne communicatie nodig is en/ of wanneer de reisinformatie complex is. 21 gevallen zijn doorgeleid naar de toezichthouder Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

In totaal is bij 17 (groepen van) incidenten of calamiteiten een veiligheidsonderzoek uitgevoerd naar ontsporingen, kopstaartbotsingen bij tram en naar arbeidsongevallen. Alle onderzoeksrapportages zijn in de Incidentencommissie besproken, op basis waarvan verbetermaatregelen zijn genomen.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)

De strategische doelstelling 'Milieuvriendelijker openbaar vervoer door een maatschappelijk betrokken RET' blijft relevant. We hebben de ambitie om onze positie als duurzame partner van de metropoolregio te versterken door een significante toename van uitstootvrije en energiezuinige voertuigen en infrasystemen, door hergebruik van grondstoffen en materialen en door sociaal betrokken bedrijfsvoering gericht op meedoen in de samenleving.

RET werkt aan een duurzame organisatie, omdat:

- Het aansluit op beloftes aan reizigers, opdrachtgever en medewerkers;
- Het relevant is voor de maatschappij, economie, klimaat en milieu;
- Het aansluit op beloftes van collega-bedrijven, bijvoorbeeld met de NEX/Green Deal en het Green Recovery Statement;
- Corona duurzaamheid op de agenda zet en het geen hindernis mag zijn om te investeren in duurzaam OV;
- Een duurzame organisatie lonend moet zijn, d.w.z. kosten verlagen, (reizigers)opbrengsten verhogen en/of bijdragen aan het imago.

De organisatie van MVO sluit zoveel mogelijk aan bij de reguliere project governance structuur van de RET. De portfoliomanager MVO ondersteunt bij het bewaken van de progressie van het totale deelportfolio MVO, waardoor het volledig is geïntegreerd in de project governance van de RET.

CO2 uitstoot

X 1.000.000 in KG

	2020	2019
	13,9	20,3
	1,8	15,6
	6,1	49,7

Uitstoot

De CO2-uitstoot is één van de vijf KPI's van het RET-bedrijfsplan. De verwachting was dat deze in 2020 fors zou dalen, als gevolg van de start van het nieuwe groene energiecontract. De absolute CO2-uitstoot is in 2020 circa vier keer zo laag als in 2019 (2020: 22 miljoen KG, 2019: 86 miljoen KG). Een zeer goede vooruitgang ten opzichte van voorgaand jaar.

Vanzelfsprekend dragen ook de nieuwe elektrische en hybride bussen bij aan een grote daling van CO2-uitstoot.

CO2-uitstoot in kg per modaliteit	2020	2019	
Bus	13.861.309	20.304.768	20.9
Tram	1.799.017	15.610.519	16.6
Metro	6.130.779	49.654.007	49.9

CO2-uitstoot in kg overall	2020	2019
	22.215.440	86.145.448

Energie

In 2020 is het stroomcontract voor tien jaar (opnieuw) afgesloten met Eneco. In dit contract wordt duurzame elektriciteit geleverd die is opgewekt met zon- of windkracht of op basis van biomassa. Voor CO2-reductie is er ook sprake van 'additionaliteit': dat door de aankoop van de groene stroom ook echt meer groene stroom wordt geproduceerd.

Ook is een partnerschap afgesproken over de mogelijkheden om de vestiging Kleiweg 'energiepositief' te maken. Dat wil zeggen dat er op die locatie per uur van de dag meer energie wordt opgewekt dan er wordt gebruikt. In een vast tijdspad bekijken we alle mogelijkheden en maatregelen waarmee we dit doel (binnen de looptijd van het contract) kunnen bereiken.

Energiebesparing

Om railgebonden assets te verduurzamen, hebben MRDH, HTM en de RET een convenant afgesloten. Hierin is een aantal concepten omschreven die een besparing en/of verduurzaming van het energiegebruik opleveren. Eén van de maatregelen is het opwekken van energie met behulp van zonnepanelen. De panelen worden vanaf eind 2020 en in 2021 geplaatst (afhankelijk van het onderhoudsprogramma van de daken).

Voor het onderdeel terugwinnen remenergie uit het convenant, zijn de resultaten van een planstudie gepresenteerd aan een brede groep betrokkenen. Deze studie betreft het potentieel aan energiebesparing, de benodigde investering en het rendement van de maatregel. Dit wordt vervolgens uitgewerkt tot een businesscase en samen met een investeringsvoorstel voorgelegd aan de MRDH en de directie van de RET.

Om efficiënt om te kunnen gaan met energie en om het stroomnetwerk zo goed mogelijk te gebruiken, werd de samenwerking in een gezamenlijke werkgroep 'smart grid' voortgezet. De zoektocht naar concrete mogelijkheden om het stroomnetwerk te verduurzamen, heeft een studie opgeleverd voor een laadplein om circa 1.000 elektrische auto's te voeden vanuit het stroomnetwerk van de metro. Hiervan wordt de businesscase verder uitgewerkt.

Energieconsumptie x 1.000.000 per kWh

	2020	2019
	44,7	62,0
	24,0	24,1
	81,7	76,5

Toekomstige generatie

De RET richt zich ook op de toekomstige werkende generatie door stageplaatsen aan te bieden. En in verschillende challenges te participeren, waarin studenten naar een oplossing voor een concreet probleem zoeken. Bijvoorbeeld op het gebied van energiebesparing, reductie van CO2-uitstoot en circulaire inkoop van producten.

Aardig Onderweg Awards



Sinds 2011 heeft de RET alle sponsoractiviteiten gebundeld in de Aardig Onderweg Award. Met de Aardig Onderweg Award (AOA) laten we zien dat we naast fysieke verbinder ook sociale verbinder zijn van de regio. De AOA is bedoeld voor innovatieve initiatieven die al aardig onderweg zijn, maar een steuntje in de rug kunnen gebruiken. Dit jaar hadden we grootse plannen voor de tiende editie van de AOA die door de coronapandemie moesten worden bijgesteld. En dat terwijl juist in deze moeilijke tijden veel mensen wat extra hulp konden

gebruiken. Daarom vonden we een andere manier om ons tienjarig jubileum te vieren. Samen met RTV Rijnmond maakten we een speciale reeks televisie-afleveringen. Hierin bundelden oud-winnaars Ayuk en Scifo van Falafval, Peter van YETS Foundation en Wesley van iKapitein de krachten om de regio samen verder te helpen.

Personeel

Topwerkgever

Om de RET voor nieuwe medewerkers aantrekkelijk te maken en ons huidige personeel de mogelijkheid te bieden om zichzelf te blijven ontwikkelen, investeren we in laagdrempelige leer- en ontwikkelmogelijkheden. In 2020 zijn we gestart met de mogelijkheid een aantal gesprekken te voeren met een externe loopbaancoach. Ruim 85 collega's hebben hiervan gebruik gemaakt. Het aantal gebruikers van de online opleidingsbibliotheek steeg met 500 naar ruim 1.700 deelnemers. 450 collega's gebruiken het platform regelmatig. Ook het aantal lesbezoeken steeg van 2.830 in 2019 naar 4.051 in 2020. Via de samenwerking binnen Topwerkgever wordt een link gelegd tussen loopbaancoaching, de opleidingsbibliotheek en de webinars van Facta Non Verba.

Diversiteit

Daarnaast is diversiteit binnen de RET een groot goed. Naast de grote mate van diversiteit binnen de diverse exploitatiefuncties (74 verschillende nationaliteiten) is de verhouding man-vrouw binnen het management 60-40%. Er is eveneens een vrouwelijke vertegenwoordiging binnen de directie en de RvC.

Arbeidsmarktcampagne

Een nieuwe invulling aan de arbeidsmarktcampagne draagt bij aan "Topwerkgever in Rotterdam". Enerzijds om het werkgeversimago van de RET in Rotterdam te versterken en anderzijds om nieuwe medewerkers aan te trekken.

Inmiddels is een creatief concept opgezet en zijn er persona's uitgewerkt van onze huidige werkende populatie. Zo proberen we te matchen met het beschikbare potentieel van de arbeidsmarkt.

In 2020 zijn 268 nieuwe collega's gestart. In 2021 wordt de uitrol van de arbeidsmarktcampagne voortgezet. Samen met het nieuwe recruitmentsysteem draagt dit bij aan het efficiënt invullen van vacatures door competente, nieuwe collega's.

Netwerken

2020 was wat betreft de arbeidsmarkt voor de RET een moeilijk jaar. De schaarste op de arbeidsmarkt voor technische en uitvoerende beroepen vraagt voortdurend aandacht. Ondanks de veranderende arbeidsmarkt in 2020 is de aanwas van geschikte kandidaten (nog) niet verbeterd. Dat is één van de redenen om aan te sluiten en actief te participeren binnen sterke netwerken in de regio Rotterdam Rijnmond. Zoals Facta non Verba (intersectoraal netwerk), 010Inclusief (platform

Aantal medewerkers

2.647 FTE in 2020

2.673 FTE in 2019

2020 2019

Man 81% 81%

Vrouw 19% 19%

Gemiddelde leeftijd

50,1 jaar in 2020

50,5 jaar in 2019



tegen arbeidsdiscriminatie) en het Leer Werk Akkoord Transport & Logistiek (passende mogelijkheden voor kandidaten die van school, baan of bank naar werk worden geleid). Zo zijn we in de regio niet alleen een belangrijke sociale verbinder, maar ook een schakel en samenwerkingspartner rond arbeid.

Topstructuur

De ambitie van de RET vroeg om een andere organisatiestructuur, die 1 januari 2020 is ingevoerd. Ten grondslag lagen: meer focus op strategie en innovatie, het ‘keten-denken’ versterken en het effectiever inrichten van concessie management. Vanuit de adviesaanvraag en vanuit afspraken met de OR zijn mijlpalen benoemd.

Zo is afgelopen jaar de centralisatie van alle functies Functioneel Beheer bij ICT nader uitgewerkt, zodat per 1 januari 2021 werd gestart met de implementatie vanuit ICT. Tevens ligt er een plan voor de inrichting van data-analyse binnen de organisatie, dat in 2021 verder vorm krijgt. Daarnaast hebben de coördinatoren van de afdelingen Assetmanagement en Supply Chain Management leidinggevende bevoegdheden gekregen.

Concessie management valt nu onder de afdeling Strategie & Ontwikkeling. Hierop heeft inmiddels een positieve evaluatie plaatsgevonden. Voor 2021 staat de eindevaluatie van de ingevoerde topstructuur op de agenda.

Medewerkerstevredenheid

Naar aanleiding van het



medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) zijn in totaal zes RET- brede aandachtspunten benoemd: omgangsvormen, hygiëne en werkplek- en pauzevoorzieningen, kantoortuin, diensten en roosters, werkoverleg en het aannemen van nieuwe medewerkers. Ondanks vertraging door de coronacrisis zijn er belangrijke stappen gezet.

Zo was in 2020 hygiëne extra belangrijk en is vaker en meer zichtbaar schoongemaakt, onder andere in de cabines. Ook zijn diverse pauzeruimtes opgeknapt. Tot slot zijn er nieuwe vertrouwenspersonen benoemd en wordt de pilot omgangsvormen komend jaar hervat.

Strategische personeelsplanning

In 2020 was er aandacht voor strategische personeelsplanning. Hoewel de oorspronkelijk bedachte workshops niet konden doorgaan, vond er met het bedrijfsonderdeel Financiën – in een andere opzet – toch een constructieve sessie

plaats. Daarnaast is er een plan gemaakt waarmee we strategische personeelsplanning toekomstbestendig borgen binnen de organisatie. Daaruit vloeiden twee ideeën voort: de Potential Klas en het Loopbaankompas.

- De Potential Klas is voor toekomstig operationeel leidinggevend en duurt twee jaar. De opleiding bestaat uit scholing, trainingen op het gebied van soft skill ontwikkeling (zoals SBL) en trainingen om bepaalde hard skills eigen te maken.
- Het Loopbaankompas stimuleert acties die een medewerker (eventueel samen met de leidinggevende of (loopbaan)coach) kan helpen om voor een nieuwe functie in aanmerking te komen, zoals opleiding, scholing of werkervaring.

Secure Base Leiderschap

Alle leidinggevend van de RET zijn de afgelopen drie jaar opgeleid om een ‘secure base’ te zijn. In het vervolgprogramma wordt het lange termijn perspectief geschetst: de RET als secure base voor medewerkers, leidinggevend, reizigers en andere stakeholders. We willen graag nieuw gedrag op de werkvloer creëren en interventies op leren & ontwikkelen faciliteren.

Corona deed een beroep op onze ‘secure base’. Zo ging een interne pool van coaches in gesprek met leidinggevend. De tips en ervaringen uit deze gesprekken zijn met de ruim honderdleidinggevend gedeeld. Wat opviel, is dat onze leidinggevend en medewerkers flexibel zijn en zich snel aanpassen. Resultaten bleven op peil en digitaal samenwerken nam een vlucht. Regelmatig en op verschillende manieren contact met elkaar houden en een heldere communicatie over de impact van coronamaatregelen, bleken de sleutel tot succes.

Verzuim



De eerste maanden van 2020 lieten een gunstige ontwikkeling zien in het verzuimcijfer. Vanaf half maart schoten de cijfers echter omhoog. Onzekerheid onder bestuurders speelde een grote rol, mede omdat er nog geen coronatesten waren. Na de eerste coronagolf daalde het verzuim in mei, juni en juli tot lager dan het jaar ervoor. Vanaf augustus steeg het verzuim weer, in lijn met het stijgende aantal coronabesmettingen in de regio Rotterdam. Dankzij de mogelijkheid om snel te testen, werd onzekerheid eerder weggenomen bij collega's die buiten of

in werkplaatsen doorwerkten. De beoogde terugkeer naar kantoor moest helaas worden uitgesteld.

Ook andere verzuimvormen vroegen de aandacht, zoals het initiatief ‘verhogen van de inzetbaarheid’. Zo werd een aantal afdelingen gevraagd om een plan te maken om de inzetbaarheid te verhogen. Er waren audits, onder meer over het verzuimproces en de bedrijfsartsen. Er startte een verzuimcoach en het zogenoemde ‘verzuimbeleid 2.0’ werd met een campagne bij medewerkers onder de aandacht gebracht. Ook was er – als vanouds – aandacht voor vitaliteit, stoppen met roken, de driejaarlijkse gezondheidscheck, voorwaarts rouleren en combifuncties.



Omdat ook het lang verzuim hoog bleef, werd 2020 een uitzonderlijk en intensief jaar voor de medewerkers van het Gezondheidsplein. De uitstroom van langdurig zieken naar arbeidsongeschiktheidsuitkeringen of herplaatsingen werd steeds weer opgevuld met nieuwe langdurige ziekte-trajecten. De afschaffing van de bonus bij het uitblijven van verzuim, personeelstekorten en enkele afkeuringen vanuit de weer opgestarte vijfjaarlijkse WL-herkeuringen speelden hierbij een rol. Mede daardoor is 2020 afgesloten met een hoog verzuimpercentage van 9,2% (8,2% inclusief correctie voor herstel in ander werk).

Pensioengesprekken

In 2020 heeft de RET 120 pensioengesprekken gevoerd met medewerkers. In 2020 gingen 79 collega's uit dienst vanwege het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd en 25 collega's gingen eerder met keuzepensioen. Het aantal medewerkers dat gebruik maakt van keuzepensioen stijgt. In 2021 bereiken 98 medewerkers de AOW-gerechtigde leeftijd.

Salarisbetaling

Sinds 1 januari 2020 regelen we de uitbetaling zelf, in plaats van deze uit te besteden. Het voordeel hiervan is dat we alle data in eigen beheer hebben. In 2020 is zoveel mogelijk gewerkt aan de geautomatiseerde invoer van data.

Cao

In 2020 liepen zowel de cao OV als de cao RET N.V. af. In november werd tot overeenstemming gekomen over de cao OV. Deze loopt tot en met 30 juni 2021. De onderhandelingen over de cao RET N.V. liepen begin 2021 nog door.

Financiële resultaten

Resultaat 2020

Het jaar 2020 is afgesloten met een verlies van € 11,4 miljoen, terwijl een positief resultaat van € 3,5 miljoen was begroot. Corona heeft in 2020 veel impact gehad op het resultaat. Vanaf half maart is als gevolg van de coronamaatregelen (o.a. thuiswerken, alleen essentiële reizen) het aantal reizigers significant gedaald. De kaartopbrengsten over 2020 zijn ruim € 80 miljoen lager uitgekomen dan wat we hadden verwacht en € 62 miljoen lager dan 2019. Naast de autonome groei was door de Hoekse Lijn een significante groei verwacht in 2020.



Bedrijfsopbrengsten

in € x 1.000.000

	2020	2019
Opbrengst kaartverkoop	145	207
Exploitatie-bijdragen	143	155
Werken derden	93	103
Overig	89	23
Totaal	470	488

Door de overheid zijn de openbaar vervoersbedrijven tijdens de coronacrisis aangemerkt als ‘vitale sector’. Dit houdt in dat gevraagd is om een volwaardige dienstregeling aan te bieden. Om aan dit verzoek te kunnen voldoen, terwijl de reizigers aantallen en dus de inkomsten beperkt zijn, is door de overheid besloten tot de zogenoemde beschikbaarheidsvergoeding. Deze beschikbaarheidsvergoeding beoogt een kostendekkingsgraad van 93% voor de periode van 15 maart tot en met 31 december 2020, maximaal te verhogen met twee procentpunt, indien een winstmarge van minder dan twee% is behaald over 2019. De bijdrage van de RET aan het verlies is derhalve maximaal zeven% van de kosten voor de bus- en railconcessie.

De beschikbaarheidsvergoeding voor RET over 2020 is berekend op € 71,2 miljoen. Zonder deze vergoeding was het verlies over 2020 nog veel groter geweest. In deze vergoeding zijn tevens additionele coronakosten, zoals extra schoonmaakkosten en plexiglasschermen in de bussen, opgenomen.

De kostendekkingsgraad 2020 voor Tram, Bus, Metro en Ferry komt uit op 79,5%. Dat is een sterke daling ten opzichte van 2019 toen de kostendekkingsgraad 83,3% was. Met de kostendekkingsgraad wordt het relatieve aandeel van de kaartopbrengsten in het

totaal van de exploitatieopbrengsten bedoeld. Een toename van de kostendekkingsgraad geeft aan dat we in verhouding minder subsidie gebruiken om onze exploitatie te kunnen uitvoeren. Door de significante daling in kaartopbrengsten is de kostendekkingsgraad sterk gedaald in 2020.

Vanaf 2020 zijn de gewijzigde afspraken met de MRDH als gevolg van de herijking ingegaan. Daarnaast zijn in overleg met de MRDH de bonussen voor klanttevredenheid, punctualiteit en beschikbaarheid alleen over het eerste kwartaal berekend en daarna door corona voorlopig stopgezet. Dit heeft geresulteerd in een daling van de exploitatiebijdragen ten opzichte van het voorgaande jaar.

Het hogere gemiddelde ziekteverzuim van 9,2% in 2020 (2019: 8,3%) heeft tot gevolg dat we in de exploitatie extra kosten hebben gemaakt voor de inhuur van medewerkers om de dienstregeling te kunnen blijven uitvoeren.

Op 8 december 2019 is de nieuwe busconcessie van start gegaan voor een periode van 15 jaar. De stijging van de afschrijvingskosten wordt met name veroorzaakt door de activering van de nieuwe bussen, waarover sinds 2020 wordt afgeschreven.

Onder resultaat deelnemingen is het verwachte positieve resultaat 2020 van RMC opgenomen.

Balansontwikkelingen

Het balanstotaal is gestegen in vergelijking met het voorgaande jaar. Binnen de vaste activa is een toename zichtbaar bij het rollend materieel. Dit betreft de activering van de nieuwe bussen ten behoeve van de nieuwe busconcessie die eind 2019 is gestart. In 2019 en 2020 zijn veertig dieselbussen, 103 hybride bussen en 55 elektrische bussen geleverd en geactiveerd.

Daarnaast zijn de vorderingen gestegen ten opzichte van 2019. Dit wordt met name veroorzaakt door een hogere rekening-courantpositie met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. alsmede een deel nog te ontvangen beschikbaarheidsvergoeding over 2020 van ruim € 14 miljoen.

Aan de creditzijde van de balans zitten de belangrijkste veranderingen in de toename van de langlopende schulden, als gevolg van de nieuwe lening van de MRDH ter financiering van de nieuwe bussen. Daarnaast zijn de kortlopende schulden met name gestegen als gevolg van uitgestelde belastingbetalingen en terug te betalen NOW-subsidie, beide gerelateerd aan corona. Deze laatste dient te worden terugbetaald omdat de beschikbaarheidsvergoeding hiervoor in de plaats is gekomen.

Per saldo is het werkkapitaal exclusief liquide middelen iets gedaald ten opzichte van 2019. De kasstroom uit operationele activiteiten is negatief als gevolg van de daling in de kaartopbrengsten. Daarnaast staat een negatieve kasstroom uit investeringsactiviteiten, gecompenseerd door een positieve kasstroom uit financieringsactiviteiten. Per saldo is er sprake van een afname van de liquide middelen van € 11,3 miljoen.

Het eigen vermogen en de solvabiliteit nemen af ten opzichte van het voorgaande jaar. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het verlies over 2020 van € 11,4 miljoen. De solvabiliteit neemt tevens af doordat het balanstotaal stijgt, met name door investering in de nieuwe bussen.

Vooruitblik 2021

2021 wordt eveneens een zwaar jaar voor de RET. Als gevolg van de coronamaatregelen is het aantal reizigers nog steeds significant lager ten opzichte van de periode voor corona. Voor 2021 heeft de overheid de beschikbaarheidsvergoeding verlengd tot en met het derde kwartaal. De rijksbijdrage vanaf het vierde kwartaal is nog onzeker. De verwachting is dat er inclusief beschikbaarheidsvergoeding een verlies overblijft. Dit bedrag gaan we reduceren door enerzijds interne besparingsmaatregelen en anderzijds besparingen op de dienstverlening. Dit laatste in nauw overleg met onze opdrachtgever, de MRDH. De verwachting voor 2021 is dat we uiteindelijk op een resultaat van nihil uitkomen. Daarnaast verwachten wij dat we over voldoende liquiditeit beschikken om aan onze verplichtingen te kunnen voldoen.

De belangrijkste uitgangspunten en onzekerheden in de liquiditeitsprognose hebben betrekking op:

- tegenvallers in reizigersopbrengsten. Tot en met tenminste 30 september 2021 worden deze voor 93% danwel 95% van de in aanmerking komende kosten onder aftrek van de reizigersopbrengsten gedekt door de beschikbaarheidsvergoeding OV;
- timing van de ontvangst van de afrekening van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020 en voorschotten over 2021 waarbij RET ervan uitgaat dat in 2021 € 59 miljoen en in 2022 resterend € 9 miljoen wordt ontvangen in de periode van de financiële prognose;
- het studenten OV contract wordt in zijn reguliere vorm voortgezet en deze opbrengsten voor 2022 worden volledig vooruitontvangen in de periode van de financiële prognose;
- timing van investeringen in nieuw materieel;

- mogelijkheid ten aanzien van uitstel van betaling van loonheffing voor een bedrag van circa € 45 miljoen. De terugbetaling start per 1 juli 2021 en zal plaatsvinden in 36 maanden.

De beschikbare liquiditeiten bedragen ultimo 2020 ruim € 33 miljoen. Hiernaast kan RET gebruik maken van een kredietfaciliteit van € 10 miljoen en de (her)financieringsruimte middels een opeisbare vordering op de courant faciliteit bij RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebondenvoertuigen B.V. Bovendien verwacht RET gebruik te kunnen maken van alternatieve financieringsmogelijkheden als de situatie dat vereist.

Ook voor de jaren na 2021 is de verwachting dat we qua reizigersniveau nog zullen achter blijven ten opzichte van de groei die eerder begroot was. Momenteel wordt gewerkt aan een transitieplan met daarin maatregelen om in de komende jaren weer tot een positief rendement te kunnen komen.

Voor de financiering van de nieuwe bussen is in 2019 een nieuwe leningsovereenkomst afgesloten. Hiermee is voldoende financiering beschikbaar om de benodigde investeringen in de nieuwe busvloot te kunnen bekostigen.

Gezien het feit dat de RET een vitale en cruciale mobiliteitsrol in de regio Rotterdam vervult en daardoor gebruik kan maken van verschillende steunmaatregelen van de overheid, gemeente en opdrachtgever, wordt over de continuïteit van de dienstverlening niet getwijfeld. Daarnaast hebben wij langdurige concessieafspraken met de MRDH, waardoor financieringsstromen gewaarborgd zijn. Wij gaan ervan uit dat we middels het transitieplan tot goede afspraken komen voor de komende jaren, waardoor de continuïteit van onze dienstverlening gewaarborgd blijft.

De grootste uitdaging voor 2021 is om het resultaat op nihil te krijgen. En voor de jaren erna om weer tot een gezond rendement te komen. Daarnaast blijven het verhogen van de duurzame inzetbaarheid en het omlaag brengen van het ziekteverzuim onverminderd de grootste uitdagingen. Vooralsnog worden er geen grote veranderingen in het personeelsbestand verwacht.

De RET blijft actief betrokken bij onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Dit betreft onder andere experimenten met waterstofbussen en nieuwe betaalsystemen als opvolger van de OV-chipkaart. Verder blijft de ontwikkeling van het mobiliteitslandschap in zowel Rotterdams als in breder verband van toepassing.

Er zijn verder geen omstandigheden of bijzondere gebeurtenissen om in de jaarrekening of de toekomstverwachtingen rekening mee, te houden.

Organisatie en activiteiten



uitgevoerd openbaar vervoer, met de hoogste kwaliteit voor de reiziger van nu én in de toekomst. We zijn dan ook ‘Aardig onderweg’.

De RET is het dynamische openbaarvervoerbedrijf in de Rotterdamse regio. Ons bedrijf weerspiegelt de aard van de stad en is levendig, zakelijk en eerlijk. We steken graag de handen uit de mouwen en richten onze blik op de toekomst.

Elke dag zetten we ons met ruim 3.500 eigen en ingehuurd collega's in voor een nog veiliger, maar ook punctueler, betrouwbaarder en duurzamer openbaar vervoer in de regio Rotterdam. Dat doen we met volop oog voor onze invloed op mens, milieu en de samenleving. Onze kernwaarden zijn en blijven dan ook: respect, samenwerken, verbinden en presteren. Deze kernwaarden dragen bij aan een bedrijfscultuur die gericht is op langetermijnwaardcreatie. Ze ondersteunen onze missie.

Missie

De RET streeft naar perfect georganiseerd en

We gaan voor comfortabel en zorgeloos reizen, een goede prijs en service met een glimlach. De klant is ons vertrek- en eindpunt.

De strategie van de RET is gericht op langetermijnwaardcreatie. We investeren in uitstekende infrastructuur, modern materieel, meer en betere voorzieningen en kundig en servicegericht personeel. We blijven werken aan het verbeteren van de tevredenheid van onze klanten, minder zwartrijders en efficiënter werken. We willen dat onze reizigers en onze medewerkers zich veilig voelen in ons openbaar vervoer. De RET zorgt hiervoor met meer service, toezicht en handhaving. De RET voert ook het beheer en onderhoud van het materieel en de infrastructuur uit.

‘Aardig onderweg’ geeft ook aan dat we ons voortdurend blijven vernieuwen. Met een duidelijk doel voor ogen, waarbij we de lat steeds hoger leggen. Zo kunnen we het hoge niveau van service, kwaliteit, professionaliteit, sociale veiligheid en klanttevredenheid bieden dat ons voor ogen staat.

We staan open voor innovaties en volgen de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen op de voet. Of we zijn ze juist een stapje voor.

Als maatschappelijke onderneming zijn we naast logistieke verbinder ook sociale verbinder. Al bijna 150 jaar zijn we sterk verbonden met Rotterdam en omgeving. Dat uit zich in actieve samenwerking met andere organisaties in de regio. En in een positieve bijdrage aan milieu en maatschappij. Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) is voor de RET onlosmakelijk verbonden met de toekomst van zowel mobiliteit als openbaar vervoer. Wij hebben voortdurend oog voor de maatschappelijke effecten van onze activiteiten, waarbij we negatieve effecten tegengaan en bijdragen aan positieve ontwikkeling van onze samenleving. MVO is voor de RET niet iets wat we ‘erbij doen’ omdat dat ook moet, maar iets waar we volop inzetten omdat we vinden dat we dat aan de samenleving verplicht zijn.

Bus- en railconcessie

De RET heeft zich als openbaar vervoerder van de regio Rotterdam de afgelopen jaren maximaal ingezet om de concessies - Rail Rotterdam én de Bus Rotterdam - ook in de toekomst te mogen blijven uitvoeren. Dit is gelukt. Zo is de railconcessie inbesteed tot 2030 en de busconcessie tot 2034. De concessies, verleend door de MRDH, bevatten prestatieafspraken om het openbaar vervoer en de sociale veiligheid te verzorgen.

Stiptheid Bij beginpunt

	2019	2019
	92,3%	91,4%
	91,0%	90,9%
	96,8%	96,1%

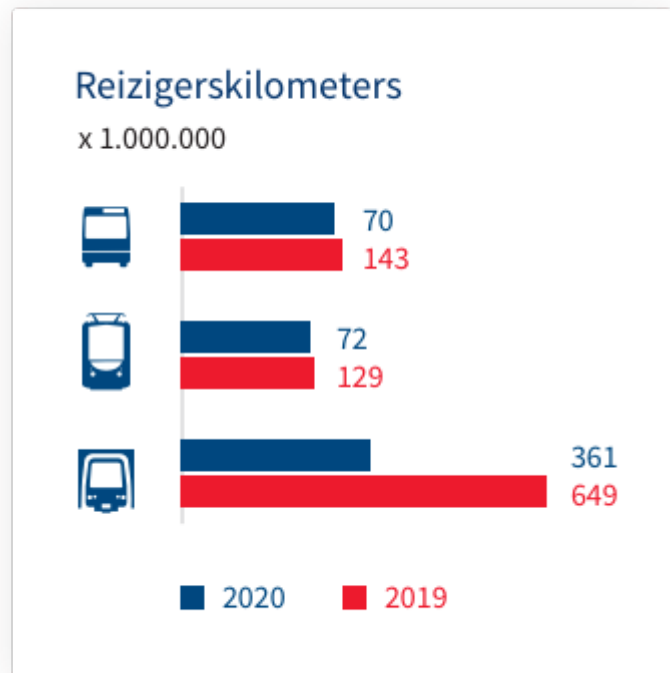
Gebied

Met onze bussen rijden we tot in Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Lansingerland, Krimpen aan den IJssel, Ridderkerk en Barendrecht. Onze trams, de Citadis, rijden in Rotterdam, Barendrecht, Schiedam en Vlaardingen. Onze metrolijnen verbinden Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland, Lansingerland, Pijnacker, Nootdorp, Leidschenveen, Leidschendam, Voorburg, Den Haag, Poortugaal, Rhoon, Spijkenisse en Capelle aan den IJssel. De Fast Ferry, de snelle veerboot, vaart tussen Hoek van Holland, de Maasvlakte en Pistoohlhaven.

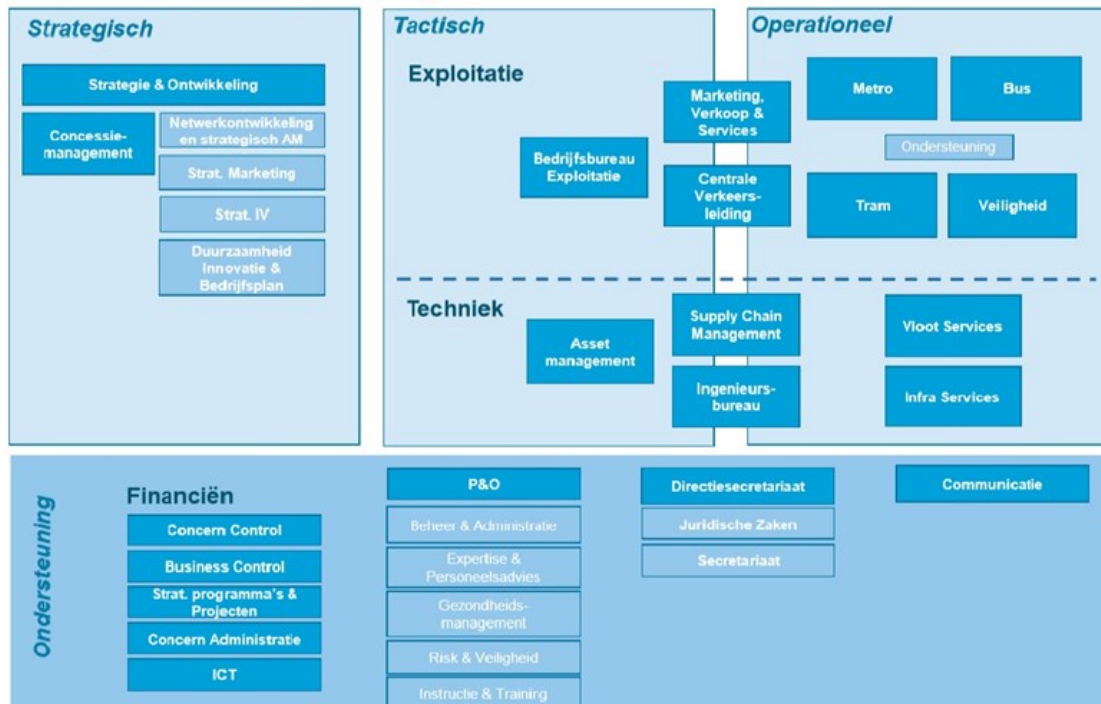
De RET heeft tien vestigingen met kantoren, werkplaatsen, remises en garages en de Centrale Verkeersleiding. Het hoofdkantoor van de RET N.V. bevindt zich aan de Laan op Zuid en de hoofdvestiging RET Bus B.V. aan de Sluisjesdijk. De overige vestigingen zijn te vinden aan de Kleiweg, in Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Kralingen, Beverwaard, Waalhaven en de Nautastraat.

Bedrijfsonderdelen

De RET startte in 2020 met een nieuw ingedeelde topstructuur, waarbij een vierdeling is gemaakt in strategisch, tactisch, operationeel en ondersteuning.



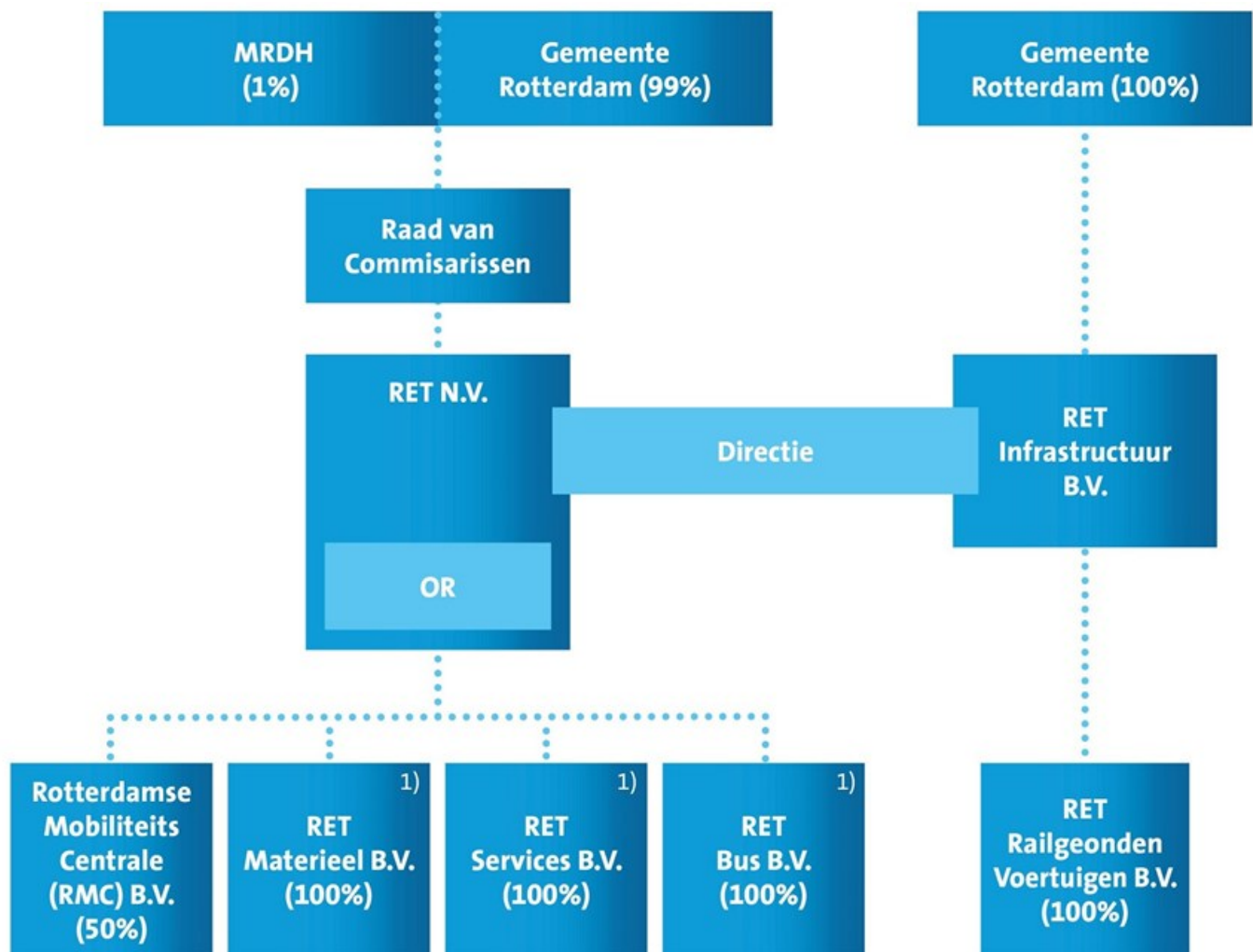
Topstructuur per 1 januari 2020



Juridische structuur

De RET N.V. is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht waarop het structuurregime van toepassing is. De vennootschap wordt bestuurd door de directie, waarvan één directielid statutair directeur is. De Raad van Commissarissen (RvC) houdt toezicht. Een onderdeel van de RvC is de auditcommissie die de RvC bijstaat in zijn controlerende en toezichthoudende rol. Daarnaast is er een selectie- en remuneratiecommissie ingesteld die de RvC onder andere ondersteunt bij het selecteren en het belonen van de directeur. De directie en de RvC zijn onafhankelijk van elkaar.

De gemeente Rotterdam en de MRDH zijn aandeelhouders van de RET N.V. Namens de gemeente is de aandeelhoudersrol van de RET N.V. vervuld door de heer A. van Gils, wethouder Financiën, Organisatie, Haven en grote projecten gemeente Rotterdam. Namens de Metropoolregio is de aandeelhoudersrol vervuld door de heer P. Varekamp, wethouder van gemeente Westland.



1) Toegepast is artikel 2:403 BW

Personalia directie

Maurice Unck (1974)

Per 31 december 2020

Algemeen/statutair directeur



Maurice Unck is sinds juni 2017 algemeen/statutair directeur (CEO) van de RET. Hij heeft een lange staat van dienst in de OV-sector. Zo was hij bij NS onder meer commercieel directeur in de regio Noordoost en directeur Bedrijfs- en Productontwikkeling. Daarna was hij directeur Onderhoud & Service bij NedTrain. Zijn laatste functie bij NS was lid van de Raad van Bestuur.

Afdelingen:

Naast de algehele leiding is Maurice Unck in 2020 verantwoordelijk voor de stafafdelingen Strategie & Ontwikkeling, Personeel & Organisatie, Directiesecretariaat en Communicatie.

Nevenfuncties:

- Lid Raad van Commissarissen Reisinformatiegroep 9292
- Lid Raad van Commissarissen Rotterdamse Mobiliteits Centrale B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Trans Link Systems B.V.
- Lid van de strategische adviesraad Traffic and Transport van TNO
- Lid Raad van Toezicht Albeda MBO (sinds 1 januari 2020)

Joop Bakker (1961)

Directeur Exploitatie



Joop Bakker werd in 2007 benoemd tot directeur Middelen. In september 2009 werd hij directeur Exploitatie. Sinds 2012 is hij ook directeur van RET Bus B.V. Voorafgaand aan de RET heeft hij leidinggevende functies gehad bij vervoerbedrijven Connexxion en NZH.

Afdelingen:

Joop Bakker is in 2020 verantwoordelijk voor de afdelingen: Rail Tram, Bus, Rail Metro, Fast Ferry, Veiligheid, Bedrijfsbureau Exploitatie, CVL, Marketing, Verkoop en Services.

Nevenfunctie:

- Lid Raad van Commissarissen van Transvision B.V. (sinds 17 april 2019)

Jet de Boer-Lasseur (1975)

Directeur Techniek



Sinds 1 januari 2020 is Jet de Boer directeur Techniek. In 1996 is zij haar carrière gestart bij Tebodin. Tussen 2007 en 2009 werkte zij bij een management consultancybureau, gericht op verandertrajecten. In 2009 kwam zij bij BAM in dienst waar zij de laatste jaren werkte als directeur bij BAM Infra Rail.

Afdelingen:

Jet de Boer is verantwoordelijk voor de afdelingen: Assetmanagement, Supply Chain Management, Ingenieursbureau, Vlootservices en Infraservices.

Nevenfuncties:

- Bestuurslid stichting RailAlert
- Bestuurslid Railforum

Frank Hoevenaars (1966)

Financieel directeur



Frank Hoevenaars is met ingang van 1 oktober 2014 financieel directeur van de RET. Daarvoor was hij werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam en verantwoordelijk voor de financiën, planning en risicomanagement van de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Voorafgaand daaraan vervulde hij diverse financiële managementfuncties bij AVR/van Gansewinkel en KPN en was hij openbaar accountant bij PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Afdelingen:

Frank Hoevenaars is in 2020 verantwoordelijk voor de afdelingen Concern Control, Concern Administratie, Business & Project Control, Strategische Programma's & Projecten en ICT.

Nevenfunctie:

- Bestuurslid Vereniging van Stedelijke Vervoersbedrijven (VSV)

Omgeving

Groei

In 2038 telt Nederland 19 miljoen inwoners. Vertaald naar de MRDH-regio komen er 240.000 woningen en 400.000 inwoners bij. Deze ‘verdichting’ zorgt voor toenemende druk op de ruimte en vergroot de noodzaak om te investeren in OV met een beperkt ruimtebeslag. Doordat bevolkingsgroei en verstedelijking doorzetten, blijft capaciteit een aandachtspunt voor de middellange termijn, ondanks tijdelijke terugval door de coronacrisis.

Afgelopen jaar werd daarom het Nationaal Groeifonds van twintig miljard gelanceerd, waarvan een deel naar infrastructuurinvesteringen gaat. Ook in de verkiezingsprogramma’s voor de Tweede Kamerverkiezingen in 2021 is zichtbaar dat partijen de noodzaak zien om meer te investeren in mobiliteit en beter OV in en om de grote steden, waardoor we positief gestemd zijn over het toekomstperspectief. Samen met andere vervoerders, opdrachtgever MRDH, de Mobiliteitsalliantie, ROVER, VNO-NCW en andere partners heeft de RET ook in 2020 deze uitdaging onder de aandacht gebracht van politici en beleidsmakers. Specifiek voor onze regio zijn er belangrijke stappen gezet om investeringen in capaciteit te realiseren. Zo is het programma Ontwikkeling OV Regio Rotterdam gestart. Deze samenwerking tussen de MRDH, de gemeente Rotterdam en de RET is bedoeld om de verstedelijkingsopgave in de regio Rotterdam middels goed openbaar vervoer te faciliteren.



Daarnaast heeft een breed gezelschap aan bedrijven, overheden en kennisinstellingen in Zuid-Holland de Groeiagenda Zuid-Holland gelanceerd. Onderdeel van deze agenda is ook een schaal- en kwaliteitssprong van het OV. Met op termijn een lightrailverbinding tussen Dordrecht en Leiden en nieuwe en verbeterde OV-verbindingen in en rond Rotterdam en Den Haag. In Rotterdam worden momenteel varianten van de nieuwe oeververbinding onderzocht tussen Kralingen/De Esch en Feyenoord City. In de eerste helft van 2022 kiezen provincie, MRDH, Rijk en de gemeente

Rotterdam een voorkeursvariant. De RET heeft in 2020 het onderzoek voortgezet naar de mogelijkheden om het metronetwerk te automatiseren.

Stakeholders

De RET heeft op verschillende niveaus en over diverse onderwerpen contact met haar stakeholders. De reiziger is onze belangrijkste stakeholder. Als gevolg van de coronapandemie zijn de landelijke metingen voor de OV-Klantenbarometer dit jaar na twaalf weken gestaakt. Daarom beschikken we alleen over klantwaarderingcijfers uit het eerste kwartaal, waarin de RET een 8,0 scoorde.

Door onze stakeholders regelmatig te betrekken bij zowel het bedrijf als het beleid, krijgen we inzicht in hun standpunten en wensen. Zo verbeteren we onze dienstverlening. We informeren stakeholders via communicatiemiddelen als social media en de websites, al naar gelang het onderwerp en de doelgroep. In 2020 vond onder meer dialoog plaats met de volgende stakeholders: reizigers, medewerkers, OR, RvC en, vakbonden. En daarnaast met de gemeente Rotterdam, MRDH, gemeenten uit de MRDH, ministeries, provincie Zuid-Holland, veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, openbaar ministerie, omwonenden, scholen. Evenals met media, brancheorganisaties, leveranciers, zakelijke partners, collega-bedrijven en belangenorganisaties, zoals METROCOV.



De Ondernemingsraad (OR) is een belangrijke interne stakeholder. De OR heeft meegewerkt aan het zo veilig mogelijk werken in tijden van corona. Er werden bijvoorbeeld beslissingen genomen rondom het aanpassen van dienstregelingen, het opnemen van verlof en testen op corona. De OR was vertegenwoordigd in het crisisteam. Daarnaast vroeg het nieuwe camerabeleid veel aandacht van de OR.

JongRET is ook een belangrijke interne stakeholder, die jonge RET'ers uitnodigt om naast hun werk verbintenis te zoeken met leeftijdsgenoten binnen de organisatie. Alle collega's tot en met 35 jaar zijn automatisch lid van JongRET. Juist de diversiteit binnen JongRET biedt meerwaarde.

De branchevereniging OV-NL vertegenwoordigt alle openbaarvervoerbedrijven van Nederland op het gebied van reisproducten, klantenservice, betaaloplossingen en innovaties. Ook is OV-NL belangenbehartiger namens de vervoerders bij politiek en bestuur inzake investeringen, fiscaliteit en regelgeving. In 2020 heeft OV-NL een belangrijke coördinerende rol gehad in het beleid, de beschikbaarheidsvergoeding en de communicatie over corona, zowel tussen de OV-bedrijven als met het Rijk.

Translink is de drijvende kracht achter de OV-chipkaart en daarmee een belangrijke stakeholder voor de RET. In de TLS Coöperatie werken OV-bedrijven samen op het terrein van de OV-chipkaart. Het is de ambitie van de coöperatie om diverse betaalmiddelen voor het OV mogelijk te maken en om de totale kosten voor betalen in het OV te verlagen.

Goed bestuur

De corporate governance structuur van de RET bestaat uit de directie en de Raad van Commissarissen (RvC). De directie van de RET is verantwoordelijk voor het besturen van de organisatie op een transparante wijze. De RvC is verantwoordelijk voor het toezicht op het beleid van de directie, de algemene gang van zaken in de vennootschap en het terzijde staan van de directie. Om deze taak mede te kunnen vervullen heeft de RvC een auditcommissie en een selectie- en remuneratiecommissie ingesteld.

De RvC, de Auditcommissie en de Selectie- en Remuneratiecommissie hebben hun functioneren vastgelegd in het RvC-reglement en de commissiereglementen. Verder is de profielschets van de omvang en samenstelling van de RvC beschikbaar via corporate.ret.nl/rvc.

De continuïteit van de onderneming is het gemeenschappelijk belang van de directie en de RvC. De RET wil binnen de MRDH een integraal OV-bedrijf zijn, dat tegen marktconforme kosten produceert, een hoge klantwaardering realiseert en rekening houdt met het publieke belang. De directie stelt de visie en de daaruit voortkomende missie, strategie en doelstellingen vast. In dit proces worden de belangen van de stakeholders meegewogen.

De RET onderschrijft de principes en de best practice bepalingen van de Corporate Governance Code, waarbij een aantal principes en best practice bepalingen door de structuur van de RET niet van toepassing zijn. De RET is op grond van het Beleidskader deelnemingen van de gemeente Rotterdam wel verplicht om de Nederlandse beginselen van deugdelijk ondernemingsbestuur en de bijbehorende best practice bepalingen waar mogelijk toe te passen. Anders dan bij beursgenoteerde ondernemingen is bij de RET sprake van slechts twee aandeelhouders, waarbij de MRDH tevens opdrachtgever is. Via reguliere overleg- en rapportagestructuren verstrekt de RET alle gevraagde informatie aan deze aandeelhouders. In 2017 zijn de consequenties van de herziene Corporate Governance Code 2016 beoordeeld. Dit is besproken met de auditcommissie en de RvC, alsmede met de aandeelhouders.

In de reglementen van de RvC en de auditcommissie is de Code daarna grotendeels verwerkt en voor zover niet toegepast, leggen we uit waarom. Over de wijzigingen en naleving van de Corporate Governance Code wordt aan de RvC en aan de aandeelhouder gerapporteerd.

Uit de interne audit op naleving van de Corporate Governance Code is vastgesteld dat op een beperkt aantal punten (nog) niet geheel is voldaan aan de best practices van de code. Daarover leggen we verantwoording af aan de aandeelhouder. In 2020 zijn daarvoor diverse acties getroffen en in 2021 worden nog meer acties uitgevoerd.

Risicomanagement

Risicomanagement maakt integraal onderdeel uit van onze reguliere bedrijfsvoering. De directie is eindverantwoordelijk voor de effectieve beheersing van risico's. Hierbij wordt evenwicht gezocht tussen duurzaamheid, sociale aspecten en de bedrijfsresultaten en de risicocapaciteit. Gezien onze maatschappelijke functie en de wijze van financiering van het openbaar vervoer in het algemeen zijn wij terughoudend in het nemen van risico's.

De directie is de eigenaar van de management controlcyclus binnen de RET. In deze cyclus worden de risico's met mogelijk strategische impact ieder jaar geïnterpreteerd en per kwartaal geëvalueerd. Het directieteam wordt over de mate van risicobeheersing geïnformeerd.

Op een lager, operationeel niveau zijn de managers eigenaar van de jaarlijkse planning- en controlcyclus. Hierin worden jaarlijks operationele en financiële doelstellingen afgestemd, zowel op bedrijfs- als afdelingsniveau. Periodiek wordt door de verantwoordelijke managers en directeuren over de realisatie van deze doelstellingen gerapporteerd, op basis waarvan eventueel bijsturing kan plaatsvinden. Tevens worden periodiek de risico's met een financiële impact beoordeeld en wordt door de verantwoordelijke managers en directeuren periodiek over de voortgang gerapporteerd, als integraal onderdeel van de plannings- en controlcyclus. Bij het beoordelen van de risico's schatten wij de waarschijnlijkheid van de gebeurtenis en de mogelijke financiële impact van een risico in.

In 2020 is een (strategisch) risicomanagementraamwerk ontwikkeld en geïmplementeerd. De risico's en beheersmaatregelen worden ieder kwartaal geëvalueerd en het directieteam wordt over de mate van risicobeheersing geïnformeerd. De onderwerpen zijn besproken met de auditcommissie en de raad van commissarissen. In 2021 worden stappen voorwaarts gezet in het verder ontwikkelen en inbedden van risicomanagement in de organisatie. De RET beoogt hiermee aangescherpte focus en inzicht op de risicobeheersing te geven op met name de niet-strategische en niet-financiële risico's. Daarnaast wordt de verbinding tussen de risicoanalyse en het bedrijfsplan geoptimaliseerd.

Gedurende 2020 zijn geen significante tekortkomingen geconstateerd in de interne risicobeheersingsstructuur. Er is geen aanleiding om te concluderen dat de interne risicobeheersingssystemen niet naar behoren hebben gefunctioneerd.

Strategische risico's

Met nauwe betrokkenheid van managers en het directieteam zijn de strategische risico's vastgesteld en gevisualiseerd op de Strategische Risk Radar. In totaal zijn er 24 strategische risico's onderkend, waarvan in tabel 1 alleen de top vijf is opgenomen. Ten opzichte van 2019 vallen twee strategische risico's qua prioriteit niet meer in de top vijf van strategische risico's. Dit betreffen de risico's verandervermogen en flexibiliteit en operational excellence techniek. De verlieslatende busconcessie en de uitbraak van een epidemie/pandemie zijn toegevoegd aan de top vijf.

De geïnterpreteerde strategische risico's en de bijbehorende beheersingsmaatregelen worden jaarlijks door de RvC behandeld. In [tabel 1](#) zijn de vijf strategische risico's met de hoogste prioriteit opgenomen.

Tabel 1: Strategische risico's

Strategische risico's	Omschrijving	Beheersmaatregel(en)
In- en uitstroom en ziekteverzuim personeel	Binnen de RET is sprake van een grote uitstroom/ verloop van (ouder) personeel, schaarste van nieuw personeel en hierdoor onvoldoende mogelijkheid tot het hoogwaardig opleiden van personeel. Het verouderende personeelsbestand leidt daarnaast tot verminderde flexibiliteit en een hoger ziekteverzuim. De aantrekkelijkheid van de RET als werkgever op de arbeidsmarkt is voor verbetering vatbaar, hetgeen de instroom van personeel kan bevorderen. Op het vlak van arbeidsvoorwaarden (CAO, OR, benefits) bestaat het risico dat het niet lukt om de behoeften van de RET meer synchroon te laten lopen met de behoeften van het personeel.	De initiatieven 'verhogen inzetbaarheid' en 'Top-werkgever van Rotterdam' opgenomen in ons bedrijfsplan dragen bij aan de beheersing van het risico. Voorbeelden: ▪ Plannen verhogen inzetbaarheid; ▪ Recrutement scan / werkgeverspositionering; ▪ Voorwaarts rouleren en creëren van combifuncties; ▪ Onderzoeken van mogelijkheden voor voorkeur roosteren; ▪ Ontwikkeling van een individueel keuzebudget en individuele/ flexibele arbeidsvoorwaarden.
ICT	Door een snel veranderende omgeving, een groter wordende afhankelijkheid van ICT en een hogere vraag naar datakwaliteit kan een achterstand op ICT-gebied ontstaan.	Ontwikkelen van een roadmap, het in kaart brengen van de huidige en toekomstige enterprise architectuur, het stellen van de juiste prioriteiten en het daadwerkelijk uitvoering geven aan onderliggende acties. Daarnaast het professionaliseren van de ICT organisatie en het Business Intelligence Competence Center.
Maatschappelijke en politieke eisen	Rondom maatschappelijke en politieke eisen is vooral de verandering (grilligheid/ onvoorspelbaarheid) van de eisen het risico. Andere eisen krijgen de overhand en het risico is dat de RET daar niet snel genoeg op weet te anticiperen. Daarnaast is er ook dreiging van een splitsing van infrastructuur en vervoer.	Inzetten van lobby/ stakeholdermanagement. De relatie met onze opdrachtgever (MRDH) en onderliggende beheerprocessen bestendigen vanuit de concessiemanager.

Uitbraak van een epidemie/ pandemie	Bij het uitbreken van een epidemie/ pandemie is het risico dat medewerkers uitvallen, waardoor de operatie in gevaar komt. Daarnaast is het risico dat de reizigersaantallen significant dalen en daarmee de kaartopbrengsten.	De RET heeft een crisisteam en een draaiboek. Ook staat de RET in nauw contact met de GGD, Veiligheidsregio Rotterdam (VRR), gemeente Rotterdam, MRDH en de brancheorganisatie OV-NL.
Verlieslatende concessie bus	De kans bestaat dat RET langdurig de business case niet kan realiseren. Dit leidt tot langdurig verlies met impact op voorzieningenniveau van de concessie, hogere loonkosten en klanttevredenheid.	Oprichten Taskforce Bus met als doel het afdelingsresultaat van bus te verbeteren.

Operationele risico's

Bij de inventarisatie van de strategische risico's zijn tevens negen strategische risico's vastgesteld die de operationele processen van de RET raken. De uitbraak van een epidemie/ pandemie wordt toegelicht bij de strategische risico's. In [tabel 2](#) zijn de strategische risico's opgenomen die de operationele processen raken.

Tabel 2: operationele risico's

Operationele risico's	Omschrijving	Beheersmaatregel(en)
Vervoerscapaciteit	De bedreiging van het bereiken van de maximale vervoerscapaciteit is met name bij de metro een risico; het risico ontstaat dat reizigers niet vervoerd kunnen worden, daardoor alternatieve vervoerswijzen kiezen en dat als gevolg daarvan de beoogde reizigersgroei en klantwaardering stagneren.	Het doel van het initiatief 'assets voor de toekomst' is om met de regiopartners een passende investeringsagenda te ontwikkelen en uit te voeren die de vervoerscapaciteit het komend decennium aanpast aan de toenemende reizigersvraag.
Terrorisme	Dit betreft het risico op een terroristische aanslag op één of meerdere metrostations met langdurige uitval en veel slachtoffers tot gevolg.	De RET staat in nauw contact met de politie, het OM en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) en heeft intern een Safety Board ingericht. Daarnaast heeft de RET diverse procedures die de gevolgen van een terroristische aanslag trachten te beperken.

Uitval Centrale Verkeersleiding	Bij uitval van de Centrale Verkeersleiding kunnen de bus en tram niet integraal en op afstand aangestuurd worden. De metro kan niet meer rijden (mag niet op zicht). De dienstregeling en veiligheid van personeel en reizigers kunnen hiermee in gedrang komen.	Een volledig ingerichte uitwijklocatie voor de Centrale Verkeersleiding.
Duurzaamheid	Het te laat verduurzamen/ investeren, met kans op imagoschade en/ of mogelijke boetes vanuit de opdrachtgever en een afnemend reizigersoordeel, is een risico. Daarnaast zijn er ook kansen, bijvoorbeeld dat de klimaatdoelstellingen van de gemeenten bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de RET.	Het initiatief 'duurzame organisatie' draagt bij aan het verduurzamen van de organisatie. Voorbeelden: ▪ Groen energiecontract; ▪ Plaatsen van zonnepanelen; ▪ Significante toename van uitstootvrije en energiezuinige voertuigen (zoals onze elektrische bussen) en infrasystemen; ▪ Hergebruik van grondstoffen en materialen; Sociaal betrokken bedrijfsvoering gericht op participatie in de samenleving.
Elektriciteitstekorten	De beschikbaarheid van elektriciteit (netcapaciteit) en het niet inzetten op waterstof zijn een bedreiging.	De lange termijn energiebehoefte afstemmen met de energieleverancier; ▪ Continueren van pilot waterstofbussen; ▪ Continueren inzet van duurzame energiebronnen zoals wind, zon, aardwarmte en water.
Sociale veiligheid(sbeleving)	Het doorvoeren van operational excellence in infrastructuur en vloot, is een grote kans (langer in de vaart houden van de vloot, verlengen levensduur, verlagen operationele kosten) maar ook een bedreiging als de RET zich niet realiseert dat de klant mogelijk niet gebaat is bij het (te) lang operationeel houden van vervoersmiddelen. Verouderde vervoersmiddelen kunnen	Er zijn twee initiatieven gestart die bijdragen aan de beheersing van dit risico: ▪ Verbeterprogramma vlootprestaties (m.n. prestatie-, en capaciteitsmanagement); ▪ Introductie van lean management bij de afdelingen infra-, en vlootservices.

	technologische en vervoersinnovatie tegen houden. Het vinden van een balans tussen innovatie / investeringen en operational excellence lijkt de grootste uitdaging.	
--	---	--

Frauderisico's

De RET wil zowel een integere organisatie als een betrouwbare partner voor mobiliteit zijn in onze regio. Uitgangspunt is de goede trouw van haar medewerkers, relaties en reizigers. Helaas is dit vertrouwen niet altijd gerechtvaardigd. Fraude is voor de RET een vorm van integriteitsschending. De RET verwacht van haar medewerkers dat zij integriteitsschendingen altijd voorkomen en tolereert geen enkele vorm van fraude.

Deze uitgangspunten zijn geformaliseerd in het RET-fraudebeleid. Het doel van dit beleid is het neerleggen van een kader als leidraad voor het juiste gedrag op het gebied van fraudebeheersing. De RET heeft een bedrijfscode met klokkenluidersregeling, integriteit- en gedragscommissie, vertrouwenspersonen, screeningsprocedures en andere periodieke scans om fraude zoveel mogelijk te voorkomen of tijdig te signaleren. Het beleid geeft aan wat de RET onder fraude verstaat, hoe zij hiermee omgaat en hoe de verantwoordelijkheden in dit proces zijn geregeld. Daarnaast biedt het een concrete systematiek waarmee het risico op fraude op een gedegen wijze wordt beoordeeld en een passende risicoreactie wordt gekozen.

Om frauderisico's tijdig te signaleren is op basis van de vernieuwde systematiek een inschatting gemaakt van de potentiële frauderisico's, rekening houdend met bestaande beheersmaatregelen en het fraudebeleid. Dit heeft geleid tot drie 'top' frauderisico's ten aanzien van verslaggeving en dertien 'big' frauderisico's in de categorieën: opbrengstenverantwoording, uitgaande betalingen, hacking & cyberfraude, verduistering van voorraad, zwartrijden en salarismutaties. Om deze risico's naar een conform het fraudebeleid acceptabel niveau terug te brengen zijn gedurende 2020 diverse actiehouders aangewezen. Die zijn middels een plan van aanpak en concrete vervolgacties verantwoordelijk voor reductie van deze risico's. De voortgang wordt periodiek gemonitord middels de kwartaalrapportage.

Beheersing

Voor de beheersing van belangrijke bedrijfsprocessen is een internal control framework en tax control framework opgezet. Hiermee wordt de beheersing geformaliseerd en de betrouwbaarheid van de (financiële)informatievoorziening en verantwoording verhoogd. Om inzicht te verschaffen in de effectiviteit van de control frameworks wordt middels periodieke interne monitoring beoordeeld of deze in opzet, bestaan en werking functioneren zoals beschreven.

Gedurende 2020 heeft een gegevensgerichte controle plaatsgevonden op de aangiften omzetbelasting en loonheffingen. Voortgang op geconstateerde verbeterpunten wordt middels de kwartaalrapportage periodiek gemonitord. De partieel roulende monitoringwerkzaamheden inzake energiekosten, OZB en P&O staan gepland voor 2021.

Hiernaast worden meerdere interne controles uitgevoerd. Onder meer binnen Techniek worden periodiek audits uitgevoerd voor de ISO-certificering. Op personeelsgebied hebben interne controles plaatsgevonden op de verzuimprocedures. Daarnaast is gestart met een energie audit ten behoeve van energiebesparing en verduurzaming voor de gehele RET. De geplande periodieke risico-inventarisatie en evaluaties (RI&E's) binnen enkele exploitatie-afdelingen zijn in verband met de coronabeperkingen doorgeschoven naar 2021.

Externe audits

Naast de interne beheersingsmechanismen hebben in het verslagjaar ook externe audits plaatsgevonden, zowel periodieke audits als audits op ad-hoc basis. Zoals compliance audits door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR) en Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). ILT heeft in opdracht van de MRDH de periodieke audit gericht op het veiligheidsbeheersysteem uitgevoerd. Het veiligheidscertificaat is verstrekt en dat betekent dat het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de vereisten in de Wet Lokaal Spoor. DCMR heeft één inspectie op de locatie Waalhaven uitgevoerd, waarbij tekortkomingen zijn geconstateerd en daaruit volgende acties grotendeels zijn opgevolgd. ISZW heeft een onderzoek aangekondigd naar de inrichting van processen rond agressie en geweld voor de boa's. De documenten zijn bij ISZW aangeleverd. Er is nog geen terugkoppeling ontvangen.

Noemenswaardig is dat de strafzaak van het Openbaar Ministerie, naar aanleiding van asbest op station Stadhuis, is geseponeerd.

Gedurende 2020 zijn geen significante tekortkomingen geconstateerd in de interne beheersingsstructuur. Er is geen aanleiding om te concluderen dat de interne beheersingssystemen niet naar behoren hebben gefunctioneerd.

Internal Audit

De Internal Audit Functie richt zich op interne beheersingsgebieden waarbij de organisatie belangrijke risico's loopt. Afhankelijk van de behoefte van de directie, verschaft de Internal Audit Functie de directie van de RET aanvullende zekerheid ten aanzien van de beheersing hiervan of richt zij zich op het verstrekken van meer inzicht in het verbeterpotentieel. Dit gebeurt door op een systematische wijze organisatie- brede, onafhankelijke en objectieve internal audits (onderzoeken) uit te voeren. De uitkomsten van de audits helpen om processen en werkwijzen te evalueren, zodat we waar nodig verbeteringen kunnen treffen.

Een belangrijke mijlpaal in 2020 was dat voor het eerst een externe kwaliteitsbeoordeling is uitgevoerd op de Internal Audit Functie. Hierbij is bevestigd dat wordt voldaan aan de algemeen aanvaarde internationale beroepsnormen vanuit het Institute of Internal Auditors. In 2020 zijn audits uitgevoerd op het project Alexander en op de (naleving van de) Corporate Governance Code. Daarnaast is een opdracht uitgevoerd om knelpunten in het proces Buitendienststelling in

kaart te brengen en is vastgesteld in hoeverre in het verslagjaar opvolging is gegeven aan de bevindingen vanuit eerder uitgevoerde audits.

Naar aanleiding van de bij de audits geconstateerde risico's heeft het management acties geformuleerd of gebeurt dit in 2021. Deze acties worden periodiek gemonitord, door zowel Business en Concern Control als Internal Audit. Ze zijn onderdeel van de reguliere plannings- en controlcyclus en dragen bij aan betere beheersing van de bedrijfsprocessen.

Externe accountant

De accountant heeft de 'managementletter' naar aanleiding van zijn onderzoek naar de processen die van belang zijn voor het jaarrekeningtraject gepresenteerd aan de directie, de auditcommissie en de RvC.

Integriteitsbeleid en de klokkenluidersregeling

De RET streeft ernaar een integere organisatie te zijn. Het bevorderen van een integriteitsbewustzijn en het correct opvolgen en afhandelen van meldingen heeft hierbij de prioriteit. De RET bedrijfscode en vertrouwenspersonen zijn belangrijke pijlers van het integriteitsbeleid. In de RET bedrijfscode zijn onder andere de RET (kern)waarden, relevante (CAO-)regelingen en overige interne afspraken opgenomen. In de bedrijfscode is vastgelegd op welke wijze klachten op het gebied van ongewenst gedrag en integriteitschendingen gemeld en afgehandeld worden. Een relevante regeling in dat kader is de klokkenluidersregeling die verankerd is in de CAO. Periodiek worden dilemma's in de commissie Integriteit besproken.

Functionaris gegevensbescherming

Een belangrijke toezichthouder is de Autoriteit Persoonsgegevens. Sinds 2017 is een functionaris gegevensbescherming aangesteld bij de RET, die is aangemeld bij de Autoriteit Persoonsgegevens.

Uit de "Interne Audit AVG 2029" en gebaseerd op het Jaarverslag van de Functionaris voor Gegevensbescherming bleek dat de RET achterliep met de implementatie van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Om te voldoen aan de privacywetgeving heeft de RET daarom in 2020 actie ondernomen. Hiermee is het urgentiebesef toegenomen en een aantal privacyrisico's ondervangen. In 2021 worden resterende actiepunten opgepakt, zodat de RET in de zomer 2021 op hoofdlijnen voldoet aan de wetgeving. De positie van de Functionaris Gegevensbescherming is verder versterkt. Dit draagt bij aan de onafhankelijke advisering en vroegtijdige privacy-toetsing op (ICT-)projecten. In 2020 zijn er geen verzoeken gedaan door betrokkenen die van hun privacyrechten gebruik wilden maken. DPIA's (privacy-risicoanalyses) op nieuwe projecten zijn voldoende uitgevoerd. De privacycultuur binnen de RET groeit geleidelijk van een reactief/ calculerend niveau naar een proactieve instelling.

Projectbeheersing

De directie is verantwoordelijk voor het inrichten, handhaven en monitoren van een adequate projectbeheersing. Uit hoofde van projectbeheersing is Prince2 als projectmethodiek aangenomen en wordt toegepast op alle projecten die worden opgestart. Alle betrokkenen (projectmanagers, medewerkers) hebben een opleiding gekregen in deze methodiek. Een nieuw project mag alleen worden geleid door een projectmanager die minimaal Prince2 Foundation is gecertificeerd. Daarnaast moeten in alle projecten de RET-templates en procedures worden toegepast. Om ten aanzien van de totale onderhanden projectenportefeuille in control te blijven, is de RET doorgeslagen op de ingeslagen weg. De volgende maatregelen zijn getroffen:

Maandelijks reviews vinden plaats op ieder afzonderlijk project. Tijdens die reviews wordt specifiek gelet op eventuele risico's in termen van geld, doorlooptijd en scope. Projecten die mogelijk tot een risico kunnen leiden, zijn hiermee vroegtijdig in beeld;

Ieder project bevat duidelijke meetpunten en is voorzien van een planning. De totale verzameling projecten (portfolio) wordt bestuurd overeenkomstig de Prince2 methodiek, via decentrale platformen en een centraal platform;

Naast de maandelijks reviews wordt inzake de deelportfolio's tweemaandelijks de stand van zaken in de Project Management Board besproken op de aspecten risico's, benefits, issues, planning en financiën, en waar nodig bijgestuurd. Deze methodiek heeft inmiddels positieve effecten opgeleverd;

De geleerde lessen worden centraal bewaakt in registers. Aan de hand van die registers trekken wij lering en passen we geleerde lessen toe in nieuwe projecten;

Met behulp van een ketenrapportage die wordt opgesteld voor de meerderheid van de projecten, is vroegtijdig inzicht en besturing verkregen over toekomstige oplevering en de financiële afsluiting van projecten. Hiermee is de nadrukkelijke samenwerking tussen financiën en projectrealisatie het uitgangspunt.

Om vast te stellen dat de Prince2 methodiek volledig en RET-breed wordt nageleefd, wordt jaarlijks een audit uitgevoerd door een geaccrediteerd Prince2 auditor. Vrijwel alle projecten worden uitgevoerd door het Ingenieursbureau. In 2020 is een beperkte audit uitgevoerd met als scope de projecten van de afdeling Ingenieursbureau en Assetmanagement en Portfoliomanagement waarbij de projecten van Exploitatie, staven & financiën en de programma's buiten scope zijn gehouden. In deze audit 2020 is bevestigd dat de RET voor projectmanagement, projectmanagement ondersteuning (PMO) de Prince 2 methodiek daadwerkelijk geïmplementeerd en geborgd heeft op maturity level 3. Voor Portfoliomanagement is in deze audit vastgesteld dat de Prince 2 methodiek daadwerkelijk geïmplementeerd en geborgd heeft op maturity level 2.

Inmiddels heeft er een evaluatie van het auditproces plaats gevonden. Voor 2021 en verder kijkt de RET welke leverancier kan helpen om verder te groeien in maturity level.

Terugblik



Januari: Vernieuwde busvloot

Eind 2019 introduceert de RET 55 nieuwe, volledig elektrische bussen. Een belangrijke stap naar een duurzaam OV. In de daarop volgende maanden wordt een groot deel van de busvloot vervangen. In totaal krijgt de RET er nog eens 103 nieuwe dieselhybride bussen en veertig nieuwe dieselbussen bij. In november 2020 wordt een tweede bestelling elektrische bussen geplaatst, de opmaat naar een volledig uitstootvrije busvloot in 2030.

Januari/februari: Incorrect saldo afgeschreven

Bij een aantal tram- en busreizigers wordt begin januari een incorrect saldo afgeschreven. Dit gebeurt op plekken waar kort daarvoor nieuwe in- en uitcheckapparatuur is geplaatst. De oorzaak ligt in de berekening van de ritprijs. Vanzelfsprekend kunnen reizigers het te veel betaalde bedrag bij een kaartautomaat teruggestort krijgen. Het incident herhaalt zich in februari 2020 bij een aantal busreizigers. Ook zij kunnen aanspraak maken op vergoeding van het te veel betaalde bedrag.



Februari: Klantwaardering

Elk jaar voert het CROW een onafhankelijk onderzoek uit naar de klanttevredenheid in het OV. Met vier meetmomenten gedurende het jaar en het intensief bevragen van gerichte groepen reizigers, geeft het een eerlijk en volledig beeld van klantwaardering. Een mooie opsteker dat de RET over heel 2019 met een 7,9 werd gewaardeerd. In 2020 is het onderzoek alleen in het eerste kwartaal uitgevoerd en stijgen we een tiende punt naar een 8,0.

Maart: Corona

Het coronavirus verandert alles. Reizigers mogen alleen voor noodzakelijke reizen gebruik maken van het OV. Met nog 50-60% van de capaciteit is de dagelijkse praktijk haast onwerkelijk. We nemen maatregelen in de voertuigen, zoals achterin instappen in tram en bus. Metrobestuurders openen bij elk station handmatig alle deuren.

Op 1 juli vervalt het advies voor noodzakelijke reizen en mogen reizigers met mondkapje in de voertuigen weer terugkeren in het OV. De reizigersaantallen stijgen mondjesmaat, ondanks dat we op verzoek van de overheid weer op volle sterkte rijden. Ook de tweede lockdown in het najaar heeft grote gevolgen voor de reizigersaantallen.





Juni: Samenwerking deelfietsen en e-scooters

De vraag vanuit de overheid om het OV alleen voor noodzakelijke reizen te gebruiken, versnelt het proces om samen te werken met aanbieders van deelmobiliteiten. Met de gemeente Rotterdam, Rotterdam Ahoy en de deelvervoerders Check (e-scooters), Donkey Republic (fietsen en e-bikes), felyx (e-scooters) en GO Sharing (e-scooters) komt een overeenkomst tot stand. De RET verwijst naar hun aanbod en andersom krijgen OV-reizigers tijdelijk korting bij deze aanbieders. Door data uit te wisselen, worden vraag en aanbod optimaal afgestemd op OV-reizigers.

Juli: cashless op de tram

Vanuit veiligheidsoogpunt is het een belangrijk streven om cash geld uit onze voertuigen te weren. Daarom krijgen in juli alle tramconducteurs mobiele pinapparatuur, zodat reizigers contactloos een los kaartje kunnen betalen met hun pinpas of creditcard. Metro ging al eerder over op cashless en de bussen zijn sinds eind 2019 al over op pin-only. Met contant geld kunnen reizigers uitsluitend nog terecht bij enkele kaartautomaten op de metrostations en bij de RET Servicepunten.



Juli: opening vernieuwd metrostation Rotterdam Alexander

De RET, de gemeente Rotterdam, MRDH, de Verkeersonderneming, ProRail en NS slaan de handen ineen voor een vernieuwd stationsgebouw, dat op 10 juli wordt geopend. Een station met veel glas voor sociale veiligheid en vernieuwde faciliteiten, zoals liften, toiletten, in- en uitcheckpoortjes en winkels. In het vernieuwde station zijn metro en trein samen onder één dak. De opening is via een livestream te volgen.

September: Kapotte bovenleiding Erasmusbrug

Bij het sluiten van de Erasmusbrug knapt een kabel van het contragewicht van de bovenleiding. Een brugdeel stort naar beneden. Er vallen gelukkig geen gewonden. De brug wordt voor alle vervoer gesloten en het tramverkeer is ontwricht. Direct start de reparatie. Parallel wordt door de gemeente Rotterdam onderzoek gedaan naar de oorzaak. In de maanden erop volgen meerdere reparatiemomenten.





Oktober: Drukte-indicator

De RET start met het aanbieden van een drukte-indicator in de reisplanner op RET.nl en in de Real Time App. Met deze service geven we inzicht in de verwachte drukte in de voertuigen, op basis van historische gegevens. Op korte termijn helpt dit drukte te mijden in tijden van corona. Op langere termijn draagt het bij aan betere spreiding van grote reizigersstromen over de dag.

Oktober: RET Rookvrij

Per 1 oktober is de RET volledig rookvrij. Volgens de huisregels van de RET zijn alle voertuigen, perrons, haltes, liften en metrostations al enige jaren rookvrij. De RET biedt nu ook haar medewerkers een volledig rookvrije werkplek op alle vestigingen. Dit past bij het vitaliteitsbeleid van de RET, waarmee medewerkers worden gestimuleerd fit hun pensioen te halen.



November: incident De Akkers

Een metrovoertuig schiet in de nacht van zondag op maandag 2 november in Spijkenisse van de baan. Daarbij belandt het voorste deel van de metro op een kunstwerk van twee walvisstaarten. De metrobestuurder kan gelukkig ongedeerd het voertuig verlaten en er zijn geen passagiers bij betrokken. Er wordt direct een onderzoek gestart, onder toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

December: Aardig Onderweg Awards

De Aardig Onderweg Awards – doorgaans tijdens een feestelijke bijeenkomst uitgereikt – krijgen dit jaar een andere invulling. Oudwinnaars helpen mensen die door de coronamaatregelen in een moeilijke positie zitten. In vier televisie-uitzendingen op RTV Rijnmond, kijkt de regio mee hoe Ayuk, Scifo, Peter en Wesley een kerstmarkt voor ouderen organiseren, een lokaal restaurant bekendheid geven, een verpleegkundige in het zonnetje zetten en een stagiair weer motiveren.



Raad van Commissarissen

Aanbieding door Raad van Commissarissen

Hierbij bieden wij het verslag van de Raad van Commissarissen (RvC) over het jaar 2020 aan. Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2020 besproken en goedgekeurd. Tevens is de jaarrekening door onze externe accountant PWC gecontroleerd en deze heeft hierbij een goedkeurende controleverklaring afgegeven.

Wij adviseren de aandeelhouders de jaarrekening 2020, zoals door de directie is opgesteld, vast te stellen en de directie van de RET décharge te verlenen voor het gevoerde bestuur. En wij vragen de aandeelhouders om décharge voor het toezicht door de RvC.

Ontwikkelingen in 2020

Als Raad vinden wij het van belang om te vermelden dat – naast de beheersing van de coronacrisis – diverse belangrijke resultaten zijn bereikt in het afgelopen jaar. De directie heeft in het turbulente jaar 2020 oog weten te houden voor onder andere deze drie belangrijke thema's: klanttevredenheid, duurzaamheid en organisatie en leiderschap.

Corona

Gedurende het jaar 2020 is met regelmaat gesproken over de impact van de coronacrisis en de door de RET te nemen maatregelen om hierop adequaat te kunnen inspelen. Sinds de opkomst van corona is de Raad door de directie geïnformeerd over de effecten van deze crisis op de exploitatie, financiële positie en continuïteit van het bedrijf. De Raad is van mening dat de directie de RET op een goede manier door het eerste jaar van deze crisis heeft geleid.

Klanttevredenheid

Op het gebied van klanttevredenheid heeft de RET over het eerste kwartaal van 2020 een score van 8,0 gemiddeld behaald. De organisatie achter de meting heeft na het eerste kwartaal besloten geen verdere metingen uit te voeren, gezien de landelijke oproep om het OV alleen te gebruiken voor noodzakelijke reizen.

Duurzaamheid

In 2020 is ook een belangrijke stap gezet binnen de duurzaamheidsdoelstellingen van stad en regio om dieselmotoren voor 2030 volledig uit te faseren. De RET is dit jaar van start gegaan met 55 nieuwe elektrische en 103 nieuwe hybride bussen. In december is de tweede tranche zero-emissiebussen besteld, die eind 2021 in exploitatie worden genomen.

Organisatie en leiderschap

In januari 2020 startte de aangepaste organisatiestructuur, waarmee er meer focus op strategie en innovatie is gekomen, het ketendenken is versterkt en het concessie management effectiever is ingericht. Ook in dit jaar is verder gewerkt aan de ontwikkeling van een stijl van leiderschap die past bij de waarden en normen van de RET. Daarnaast heeft de RET een nieuwe directeur Techniek, Jet de Boer-Lasseur, mogen toevoegen aan haar directieteam.

De Raad heeft, na een zorgvuldig doorlopen proces en een uitgebreide feedbackronde onder in- en externe stakeholders, de heer Unck voorgedragen voor herbenoeming als Algemeen directeur van de RET N.V. De aandeelhouders hebben deze voordracht overgenomen.

Bijeenkomsten van de Raad

In dit bijzondere jaar zijn met de directie diverse scenario's diepgaand besproken. Daarbij is rekening gehouden met sterk fluctuerende reizigersinkomsten, onzekerheid inzake de looptijd en uitwerking van overheidssteuning en kostenbeperkende maatregelen. Gezien de voortdurende effecten van corona op alle delen van de samenleving, werkt de RET in nauw overleg met de MRDH aan een transitieplan om ook lange termijn bedrijfseconomische verbeteringen te bereiken.

In juni heeft de Raad een 'heidag' georganiseerd waarbij drie belangrijke onderwerpen, in aanwezigheid van de directie en andere medewerkers van de RET, verder zijn uitgediept. Zo is er discussie gevoerd over de voortgang van het strategische bedrijfsplan en de onderliggende initiatieven, over innovatie en over leiderschap binnen de RET.

Aanvullend op hetgeen hiervoor al is genoemd, zijn in het verslagjaar onder andere de volgende onderwerpen in de Raad besproken:

- Het hoge ziekteverzuim binnen de RET, waarbij de stijging in 2020 deels te verklaren is door corona en deels door onvoldoende effectiviteit van het verzuimbeleid;
- Nieuwe betaalmethoden in het OV;
- Nieuw risicomanagementbeleid;
- Voortgang van het verbeterplan binnen de afdeling Vloot, dat de nodige uitdagingen kent;
- De ontwikkelingen op het gebied van de strategische netwerkontwikkelingen in de regio;
- De impact van het metro-incident bij de Akkers in Spijkenisse en de opzet en het verloop van het onderzoek naar de oorzaak;
- De aanbesteding van Personenvervoer over Water naar de Maasvlakte, waarbij geconcludeerd werd dat het binnen de gestelde kaders niet mogelijk was om een bieding uit te brengen;
- de noodzaak om de digitaliseringsaanpak en -strategie van de organisatie te versterken;
- de oprichting van RiVier, waarmee GVB, HTM, NS en de RET samen werken aan een MaaS-platform (Mobility as a Service);
- de noodzaak tot het ontwikkelen van een transitieplan.

De RvC wil graag zijn grote waardering uitspreken voor de inzet van het RET-personeel, dat zich het afgelopen jaar, ook ten tijde van onzekerheid en angst als gevolg van het coronavirus, is blijven inspannen om een betrouwbare dienstverlening aan de reizigers te bieden en verder te verbeteren.

Tenslotte spreekt de RvC zijn waardering en dank uit aan de directie voor haar functioneren en haar bijdrage aan het resultaat van de onderneming.

Corporate Governance

De directie en de RvC voelen zich gezamenlijk verantwoordelijk voor de naleving van de Corporate Governance Code (Code). De RvC past de Code – voor zover passend voor een niet beursgenoteerd bedrijf als de RET – toe en rapporteert samen met de directie over de naleving van de Code aan de aandeelhouder. Wanneer de Code verandert, rapporteren Raad en directie over de naleving daarvan aan de aandeelhouders. Het Reglement van de RvC is eind 2017 in lijn gebracht met de best practice bepalingen van de Corporate Governance Code. De RvC heeft in april 2020 het reglement aangepast aan de ruimte die de Code biedt voor het aannemen van één niet-onafhankelijke commissaris.

De RvC houdt conform de Code toezicht op het beleid van de directie en opereert onafhankelijk van de bestuurder en de aandeelhouders.

In het verslagjaar is de Corporate Governance structuur in zoverre gewijzigd dat met ingang van de nieuwe busconcessie de beslissende medezeggenschap van de MRDH zich ook uitstrekt over de dochterondernemingen RET Bus BV en RET Materieel BV.

Samenstelling Raad van Commissarissen

De samenstelling van de RvC is in 2020 op een aantal posities gewijzigd. Van 1 januari tot 1 mei bestond de Raad uit drie commissarissen, namelijk de heer Verkoren, de heer Lak en mevrouw Bax. Uit hun midden hebben de drie leden van de Raad de heer Verkoren destijds als tijdelijk voorzitter aangewezen. Sinds 1 mei 2020 is de Raad weer compleet na toetreding van mevrouw C.M. Insinger als voorzitter van de Raad en de heer G.A.J. Dubbeld als financieel deskundige.

De heer Lak heeft per 1 juli het voorzitterschap van de Auditcommissie overgedragen aan de heer Dubbeld. Mevrouw Bax heeft het voorzitterschap van de Selectie- en Remuneratiecommissie het hele jaar vervuld.

De RvC van RET N.V. bestond begin 2020 uit twee mannen en één vrouw. Eind 2020 bestaat de Raad uit drie mannen en twee vrouwen. Hiermee is de Raad weer op sterkte, overeenkomstig met de statuten en het reglement. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit en veel kennis van en affiniteit met Rotterdam en de Metropoolregio.

Kwaliteit en diversiteit staan voorop bij de samenstelling van de Raad. Bij de invulling van de commissarisposities is gekeken naar expertise en ervaringsgebieden, geslacht en achtergrond, in aanvulling op het zittende team aan commissarissen. De Raad streeft een evenwichtige samenstelling na waarbij de raad als geheel over de noodzakelijke expertise beschikt.

Met de versterking van de Raad met mevrouw Insinger en de heer Dubbeld is invulling gegeven aan de doelstelling van 30% vrouw-manverhouding van het diversiteitsbeleid van de Gemeente Rotterdam.

De leden van de RvC worden benoemd voor een termijn van vier jaar en kunnen daarna worden herbenoemd voor eenzelfde termijn. Eventuele herbenoeming daarna is alleen gemotiveerd mogelijk voor een periode van twee jaar en daarna nogmaals voor twee jaar (conform de Code). Kandidaten die worden voorgedragen voor benoeming of herbenoeming dienen te voldoen aan de criteria zoals opgenomen in de profielschets. De profielschets, de termijnen van de zittende commissarissen en gewenste omvang van de Raad zijn beschikbaar op de website corporate.ret.nl.

De raad heeft de directie het afgelopen jaar uitgedaagd en ondersteund om de onderneming door de Coronacrisis heen te loodsen. Ondanks dat de Raad intensief betrokken geweest is, is de Raad van oordeel dat in het afgelopen jaar is voldaan aan de eisen voor onafhankelijkheid zoals beschreven in de Corporate Governance Code, dit in het belang van vennootschap en haar stakeholders.

Personalia huidige leden van de Raad

Per 31 december 2020



Charlotte Insinger (1965)

voorzitter Raad van Commissarissen en lid Selectie- en Remuneratiecommissie. Sinds: 1 mei 2020.

Huidige zittingstermijn: 2020 - 2024

Hoofdfunctie: zelfstandig gevestigd adviseur en bestuurder

Overige functies:

- Investment Director Cerberus Global Investments BV
- Lid Raad van Commissarissen en voorzitter Auditcommissie Vastned Retail NV
- Lid Raad van Toezicht en voorzitter Auditcommissie Hogeschool Rotterdam
- Voorzitter Raad van Toezicht Staatsbosbeheer



Karin Bax (1969)

commissaris en voorzitter Selectie- en Remuneratiecommissie. Sinds: 1 juli 2017

Huidige zittingstermijn: 2017-2021

Hoofdfunctie: Directeur NL Works

Overige functies: Geen.

Steven Lak (1954)

lid en voorzitter Auditcommissie. Sinds 1 januari 2019.

Huidige zittingstermijn: 2019-2023

Hoofdfunctie: voorzitter Evofenedex

Overige functies:

- Lid Raad van Commissarissen dochterondernemingen ThyssenKrupp: Veerhaven BV en EECV
- Lid Raad van Commissarissen SMT Holding NV
- Voorzitter Stichting Vermogensbeheer Belangenbehartiging Pensioenen voor de Haven
- Lid Raad van Commissarissen Portbase BV

- Lid Raad van Commissarissen HES Beheer BV
- Lid Raad van Commissarissen van NIBA BV
- Lid Dagelijks Bestuur VNO-NCW en hoofdbestuur MKB Nederland
- Voorzitter Raad van Toezicht / Raad van Advies Nederland Distributieland
- Lid Raad van Toezicht Stichting Nederland in Business
- Voorzitter Spoorgoederentafel en lid OV- en Spoortafel
- Lid Topsector Logistiek
- Voorzitter Logistieke Alliantie



Engbert Verkoren (1968)

commissaris en lid Auditcommissie. Sinds: 1 februari 2019.
Huidige zittingstermijn: 2019 - 2023

Hoofdfunctie: CEO Conclusion

Overige functies:

- Lid Economic Board Utrecht
- Lid Raad van Commissarissen Holding Nationale Goede Doelen Loterijen NV



Guido Dubbeld (1968)

commissaris en lid Auditcommissie. Sinds 1 mei 2020.
Huidige zittingstermijn 2020-2024.

Hoofdfunctie: CFO Eneco Groep NV

Overige functies: Geen.

Vergaderingen en overige bijeenkomsten

De Raad is in 2020 vijf keer voor een reguliere vergadering bijeengekomen en er is vijf keer tussentijds extra vergaderd. De Raad is dit jaar eenmaal gedurende twee dagen bijeengekomen tijdens een heidag.

De twee nieuwe leden van de Raad hebben een introductieprogramma gevolgd om het bedrijf te leren kennen. Tevens heeft de voorzitter van de Raad een uitgebreide kennismakingsronde met de directie en het topmanagement doorlopen.

Auditcommissie

De Auditcommissie (AC) is een vaste commissie van de Raad en heeft als taak de Raad bij te staan in zijn controlerende taak en toezichthoudende rol. De Auditcommissie adviseert bij de selectie van de externe accountant en bereidt de jaarlijkse beoordeling van het functioneren van de accountant voor.

De AC heeft een toezichthoudende rol inzake de integriteit van de interne en externe financiële rapportages van de vennootschap, de financiering, het beheersen van bedrijfsrisico's, het planning- en controlesysteem, de toepassing van informatie- en communicatietechnologie en de naleving van wet- en regelgeving.

Ook het toezicht op naleving van aanbevelingen en opvolging hoort bij de taken van de AC. De commissie adviseert de Raad over deze onderwerpen en bespreekt Governance vraagstukken.

De AC heeft, mede ter voorbereiding van de kwartaalrapportages, begroting en jaarrekening in de RvC, in 2020 vijf keer vergaderd. De commissie bestond begin 2020 uit de heer Lak (voorzitter) en na 1 mei 2020 uit de heer Dubbeld (voorzitter) en de heer Lak. Sinds 1 juli is de heer Verkoren toegevoegd aan de auditcommissie met als doel meer aandacht te kunnen besteden aan IT. De manager van de afdeling Concern Control verzorgt het secretariaat.

Risicobeheersing- en controlesysteem

De AC vergadert met de financieel directeur, de manager Concern Control, de manager ICT en de proces- en riskofficer over de werking van het interne risicobeheersings- en controlesysteem, waar de kwartaalrapportages, jaarplan en jaarrekening onder vallen.

Bij de vergaderingen zijn ook de externe accountant en de internal auditor aanwezig. De management letter, het controleplan en het accountantsverslag van de externe accountant zijn besproken. Met de internal auditor heeft de AC het audit jaarplan 2021 en de auditbevindingen en opvolging besproken. Verder zijn het nieuwe risicomanagementbeleid, de privacy- en securityrapportages en het jaarverslag Integriteit uit 2019 besproken.

Op basis van de rapportages van het interne risicobeheersings- en controle systeem, de fraude- en strategische risicoanalyse en de bevindingen van de externe accountant en interne auditor heeft de AC geen signalen verkregen dat het interne risicobeheersings- en controlesysteem van de RET niet op een adequaat niveau functioneert.

Overleg met de externe accountant

De Raad heeft met de bestuurder en de accountant de jaarrekening, het jaarverslag en het accountantsrapport besproken. De Raad heeft in 2020 niet buiten aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken. Er is hiervoor geen aanleiding geweest, al behoort dit tot de mogelijkheden. De Auditcommissie heeft in 2020 wel buiten aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken.

De onafhankelijkheid van de accountant is in 2020 door de Raad beoordeeld. Daarbij is geconcludeerd dat er geen sprake is van bedreigingen van de onafhankelijkheid. De Raad is van mening dat de externe accountant de Raad de relevante informatie heeft verstrekt om zijn toezichthoudende taak te kunnen uitoefenen. De accountant heeft geen onregelmatigheden in de verslaggeving gerapporteerd.

Selectie- en Remuneratiecommissie

De Selectie- en Remuneratiecommissie (S&R) is een vaste commissie van de Raad en heeft als taak de Raad bij te staan in de voorbereiding van de taak als werkgever van de directie. Het betreft het opstellen van profielen, werving en selectie, beoordeling en beloning en het formuleren van prestatiecriteria. Ook het maken van het rooster van aftreden van de Raad en de jaarlijkse zelfevaluatie hoort hierbij.

De S&R bestond begin 2020 uit mevrouw Bax (voorzitter) en de heer Verkoren. Na toetreding van mevrouw Insinger tot de Raad en de S&R is de heer Verkoren teruggetreden als lid van deze commissie. De manager P&O van de RET verzorgt het secretariaat.

In het verslagjaar heeft de commissie drie reguliere vergaderingen gehouden. De belangrijkste onderwerpen die het afgelopen jaar zijn de werving, selectie en voordracht van de nieuwe commissarissen, de zelfevaluatie van de Raad, het rooster van aftreden van de Raad en de herbenoeming van de algemeen directeur. Verder heeft de S&R de thema's benoemd dit het komend jaar besproken worden, zoals selectiecriteria en benoemingsprocedures voor het hoger management. In verband met de herbenoeming van de algemeen directeur en de werving van de nieuwe commissarissen is de commissie daarnaast verschillende keren bijeengewees om de voortgang te bespreken. Met de bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers van de aandeelhouders is daarover regelmatig contact geweest.

Beloningsbeleid

Voor de statutair directeur geldt alleen een vaste beloning, waarover met de aandeelhouders is afgesproken die -vrijwillig- te baseren op de WNT-2 norm.

De statutair directeur heeft een regulier arbeidscontract en valt daarmee onder de reguliere cao. Zijn ontslagvergoeding bij onvrijwillig ontslag is bepaald op een jaarsalaris (inclusief een eventuele transitievergoeding).

Voor het boekjaar worden door de RvC prestatiecriteria besproken, die daarna worden vastgesteld door de AvA. Voor de beloning van de statutair directeur spelen deze verder geen rol, maar wel voor zijn jaarlijkse beoordeling. De prestatiecriteria die voor 2020 zijn vastgesteld, hebben een relatie met de begroting of met de strategische langetermijndoelstellingen van de RET, zoals vastgelegd in het bedrijfsplan.

Als gevolg van de coronacrisis en de daarmee samenhangende financiële ondersteuning vanuit het Rijk hebben de directie en het management besloten af te zien van hun bonus over het boekjaar 2020.

Zelfevaluatie Raad van Commissarissen

Eind november 2020 heeft de jaarlijkse evaluatie van het eigen functioneren plaatsgevonden. De Raad is van mening dat de informatievoorziening vanuit de directie adequaat is, en dat zij mede dankzij de goed functionerende commissies en de uitgebreide kwartaalrapportages goed in staat is geweest het gevoerde beleid te kunnen volgen.

Daarnaast is tijdens de tweedaagse heidag uitgebreid onder begeleiding van een extern adviseur, overeenkomstig de aanbeveling van de Code, uitgebreid aandacht besteed aan onderlinge kennismaking en het maken van afspraken voor een effectieve samenwerking in de nieuwe samenstelling van de Raad. De actiepuntenlijst naar aanleiding van deze zelfevaluatie wordt in het jaar 2021 opgepakt.

De leden van de Raad volgen periodiek cursussen en bezoeken tevens bijeenkomsten om goed op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen in de corporate governance.

De Raad is van oordeel dat directie en Raad ieder op zich goed functioneren en er sprake is van een goede dialoog. Daardoor is de Raad goed in staat geweest om op kritische wijze haar toezichhoudende verantwoordelijkheid waar te maken.

Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2020

(vóór resultaatbestemming)

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Vaste activa		
Materiële vaste activa	171.132	143.084
Financiële vaste activa	7.148	4.705
Vlottende activa		
Vorraden	18.578	15.939
Onderhanden projecten	54.579	42.164
Vorderingen	144.695	123.642
Liquide middelen	32.827	44.106
	428.959	373.640
Groepsvermogen	148.282	159.645
Voorzieningen	13.160	15.800
Langlopende schulden	43.125	3.981
Kortlopende schulden	224.392	194.214
	428.959	373.640

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2020

x €1.000	2020	2019
Netto-omzet	380.715	465.540
Overige bedrijfsopbrengsten	89.633	22.996
Totaal van som der bedrijfsopbrengsten	470.348	488.536
Kosten van grond- en hulpstoffen	18.225	10.835
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	151.283	160.516
Personeelskosten	194.347	191.798
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	13.551	8.060
Overige bedrijfskosten	108.224	109.138
Totaal van de som der kosten	485.630	480.347
Totaal van bedrijfsresultaat	-15.282	8.189
Financiële baten en lasten	2.295	1.136
Totaal van resultaat uit bedrijfsuitoefening voor belastingen	-12.987	9.325
Belastingen over de winst of het verlies	-793	-760
	-13.780	8.565
Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	2.418	-2.737
Totaal van resultaat na belastingen	-11.362	5.828

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2020

x €1.000		2020		2019
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten				
Bedrijfsresultaat		-15.282		8.189
<i>Aanpassingen voor</i>				
Afschrijvingen		13.551		8.060
Toename (afname) van de voorzieningen		535		3.590
Ottrekkingen voorzieningen		-3.177		-8.009
<i>Veranderingen in werkkapitaal</i>				
Afname (toename) van voorraden	-2.639		-1.717	
Afname (toename) van onderhanden projecten	-12.415		70.811	
Mutatie vorderingen	-21.053		4.854	
Toename (afname) van overige schulden	30.178		-7.438	
		-5.929		66.510
Kasstroom uit bedrijfsoperaties uit bedrijfsoperaties		-10.302		78.340
Ontvangen interest	2.460		1.323	
Betaalde interest	-165		-187	
Betaalde winstbelasting	-793		-308	
		1.502		828
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten		-8.800		79.168
Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten				
Investerings in materiële vaste activa	-41.707		-59.556	
Investerings in financiële vaste activa	-464		-2.524	
Desinvesteringen in materiële vaste activa	108			
Ontvangsten uit hoofde van vervreemding van financiële vaste activa	439			
Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten		-41.624		-62.080
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten				
Agio in boekjaar	-		7.500	
Betaald dividend	-		-27.500	
Ontvangsten uit hoofde van leningen	47.378		3.300	

x €1.000		2020		2019
Uitgaven ter aflossing van leningen	-8.233		-5.473	
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten		39.145		-22.173
Totaal van toename (afname) van geldmiddelen		-11.279		-5.085
Verloop van toename(afname) van geldmiddelen				
Geldmiddelen aan het begin van de periode		44.106		49.191
Toename (afname) van geldmiddelen		-11.279		-5.085
Stand per einde boekjaar		32.827		44.106

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde jaarrekening

Informatie over de onderneming

Vestigingsadres en inschrijfnummer handelsregister

RET N.V. is feitelijk en statutair gevestigd op Laan op Zuid 2, 3071 AA te Rotterdam en is ingeschreven bij het handelsregister onder nummer 24292838.

Algemene toelichting

Belangrijkste activiteiten van rechtspersoon

De activiteiten van RET N.V. en haar groepsmaatschappijen bestaan voornamelijk uit het verzorgen van het openbaar vervoer per tram, bus, metro en ferry in de regio Rotterdam. Tevens voert zij, in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, projecten uit voor de aanleg van en het onderhoud aan de infrastructuur voor het openbaar vervoer per bus, tram, metro en ferry en het waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Deze activiteiten zijn sinds 1 januari 2007 ingebracht vanuit de voormalige RET tak van dienst van de gemeente Rotterdam.

Informatieverschaffing over continuïteit

RET heeft de jaarrekening voor het boekjaar 2020 opgesteld op basis van het continuïteitsbeginsel, dat uitgaat van de continuïteit van de lopende bedrijfsactiviteiten en de realisatie van activa en de afwikkeling van de verplichtingen in het kader van de normale bedrijfsuitoefening.

RET heeft financiële prognoses opgesteld voor de twaalf maanden vanaf de datum van goedkeuring van deze jaarrekening, waarbij ook een schatting van de aanhoudende bedrijfsimpact van corona is opgenomen. RET heeft geconcludeerd dat het gepast is om de jaarrekening op te stellen op basis van het continuïteitsbeginsel en dat er geen sprake is van een materiele onzekerheid. Om tot deze conclusie te komen heeft RET verschillende scenario's doorgerekend en is er in elk van de scenario's ruimte voor eventuele tegenvallende opbrengsten en/of uitgaven.

Met betrekking tot de verwachte kasstroom ten aanzien van het afdekken van de risico's zijn conservatieve schattingen gemaakt en opgenomen in de liquiditeitsprognoses. De belangrijkste uitgangspunten en onzekerheden in de liquiditeitsprognose hebben betrekking op:

- tegenvallers in reizigersopbrengsten. Tot en met tenminste 30 september 2021 worden deze voor 93% danwel 95% van de in aanmerking komende kosten onder aftrek van de reizigersopbrengsten gedekt door de beschikbaarheidsvergoeding OV;
- timing van de ontvangst van de afrekening van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020 en voorschotten over 2021 waarbij RET ervan uitgaat dat in 2021 € 59 miljoen en in 2022 resterend € 9 miljoen wordt ontvangen in de periode van de financiële prognose;
- het studenten OV contract wordt in zijn reguliere vorm voortgezet en deze opbrengsten voor 2022 worden volledig vooruitontvangen in de periode van de financiële prognose;
- timing van investeringen in nieuw materieel;

- mogelijkheid ten aanzien van uitstel van betaling van loonheffing voor een bedrag van circa € 45 miljoen. De terugbetaling start per 1 juli 2021 en zal plaatsvinden in 36 maanden.

De beschikbare liquiditeiten bedragen ultimo 2020 ruim € 33 miljoen. Hiernaast kan RET gebruik maken van een kredietfaciliteit van € 10 miljoen en de (her)financieringsruimte middels een opeisbare vordering op de rekeningcourant faciliteit bij RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebondenvoertuigen B.V. Bovendien verwacht RET gebruik te kunnen maken van alternatieve financieringsmogelijkheden als de situatie dat vereist.

Op basis van voorgenoemde komt RET tot de conclusie dat het gepast is om de jaarrekening op te stellen op basis van het continuïteitsbeginsel en er geen sprake is van een materiele onzekerheid.

Informatieverschaffing over groepsverhoudingen

RET N.V. te Rotterdam staat aan het hoofd van een groep rechtspersonen. De aandeelhouders van R.E.T N.V. zijn de gemeente Rotterdam en metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Informatieverschaffing over schattingen

Bij toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening vormt de directie van RET N.V. zich verschillende oordelen en schattingen die essentieel kunnen zijn voor de in de geconsolideerde jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten.

Informatieverschaffing over consolidatie

In de consolidatie worden de financiële gegevens opgenomen van RET N.V. samen met haar groepsmaatschappijen. Groepsmaatschappijen zijn rechtspersonen waarin RET N.V. direct of indirect overheersende zeggenschap kan uitoefenen doordat zij beschikt over de meerderheid van de stemrechten of op enige andere wijze de financiële en operationele activiteiten kan beheersen. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met potentiële stemrechten die direct kunnen worden uitgeoefend op balansdatum.

De groepsmaatschappijen worden voor 100 procent in de consolidatie betrokken. Deelnemingen waarop geen overheersende zeggenschap kan worden uitgeoefend (geassocieerde deelnemingen) worden niet betrokken in de consolidatie.

Wanneer er sprake is van een belang in een joint venture, dan wordt het desbetreffende belang op nettovermogenswaarde gewaardeerd. Van een joint venture is sprake indien als gevolg van een overeenkomst tot samenwerking de zeggenschap door de deelnemers gezamenlijk wordt uitgeoefend.

Intercompany-transacties, intercompany-winsten en onderlinge vorderingen en schulden tussen groepsmaatschappijen en andere in de consolidatie opgenomen rechtspersonen worden geëlimineerd, voor zover de resultaten niet door transacties met derden buiten de Groep zijn gerealiseerd. Ongerealiseerde verliezen op intercompany-transacties worden ook geëlimineerd tenzij er sprake is van een bijzondere waardevermindering. Waarderingsgrondslagen van groepsmaatschappijen en andere in de consolidatie opgenomen rechtspersonen zijn waar nodig gewijzigd om aansluiting te krijgen bij de geldende waarderingsgrondslagen voor de Groep.

De in de consolidatie begrepen vennootschappen zijn:

- RET Materieel B.V. te Rotterdam (100 procent)
- RET Services B.V. te Rotterdam (100 procent)
- RET Bus B.V. te Rotterdam (100 procent)

De toepassing van artikel 402

Aangezien de winst-en-verliesrekening over 2020 van RET N.V. in de geconsolideerde jaarrekening is verwerkt, is (in de enkelvoudige jaarrekening) volstaan met weergave van een beknopte winst-en-verliesrekening in overeenstemming met artikel 2:402 BW lid 1.

Opgave van de transacties met verbonden partijen die van betekenis zijn en niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de (statutaire) directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van RET N.V. of de moedermaatschappij van RET N.V. en nauwe verwanten zijn verbonden partijen.

Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs of de actuele waarde. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld, vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs.

Informatieverschaffing over afwijkingen in bedragen van het voorgaande boekjaar als gevolg van een herziening

De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.

De vergelijkende cijfers over 2019 zijn daar waar nodig aangepast ter verbetering van de vergelijkbaarheid met de cijfers over 2020.

In de overige vorderingen betreft de aanpassing van vergelijkende cijfers de vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen. Deze vordering was in de jaarrekening 2019 in mindering gebracht op de overlopende passiva.

Operationele leases

De vennootschap heeft leasecontracten waarbij een groot deel van de voor- en nadelen die aan de eigendom verbonden zijn, niet bij de vennootschap ligt. Deze leasecontracten worden verantwoord als operationele leasing. Leasebetalingen worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening over de looptijd van het contract.

Pensioenregelingen

RET N.V. en RET Bus B.V. zijn voor hun pensioenregeling aangesloten bij respectievelijk het bedrijfstakpensioenfonds ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds) en PROV (Pensioenfonds Rail en Openbaar Vervoer). Deze pensioenregelingen

hebben het karakter van een middelloonregeling, waarbij sprake is van voorwaardelijke indexatie. RET N.V. en RET Bus B.V. hebben geen verplichting tot het voldoen van tekorten die bij het ABP en het PROV zouden ontstaan anders dan middels verschuldigde premiebijdragen. De bijdragen worden als kostenpost opgenomen wanneer deze verschuldigd zijn. De premies worden verantwoord als personeelskosten zodra deze verschuldigd zijn. Vooruitbetaalde premies worden opgenomen als overlopende activa indien dit tot een terugstorting leidt of tot een vermindering van toekomstige betalingen. Nog niet betaalde premies worden als verplichting op de balans opgenomen.

De dekkinggraad van het ABP per 31 december 2020 bedraagt 93,2 procent en de dekkinggraad van het PROV per 31 december 2020 is 107,6 procent.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten en risicobeheersing

Het gebruik van financiële instrumenten hangt samen met de operationele activiteiten. Financiële instrumenten zijn beperkt tot liquide middelen, debiteuren- en overige vorderingen, crediteuren- en overige kortlopende schulden. Er wordt geen gebruik gemaakt van afgeleide financiële instrumenten.

Renterisico

De gebruiksvergoedingen die verschuldigd zijn aan RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. voor het gebruik van infrastructuur en materieel omvatten de kapitaallasten, waaronder rentelasten. Infrastructuur en materieel zijn gefinancierd met langlopende financieringen met een vaste rente, derhalve is het renterisico beperkt.

Kredietrisico

Het maximale kredietrisico komt overeen met de in de balans opgenomen activa en betreft met name het bedrag aan vorderingen onder financiële vaste activa en vorderingen. Er zijn voorzieningen getroffen voor mogelijke oninbaarheid. In het verleden hebben op beperkte schaal afboekingen plaatsgevonden op vorderingen. Het kredietrisico wordt beperkt geacht en wordt beheerst door onder meer adequaat debiteurenbeheer.

Liquiditeitsrisico

Beheersing van het liquiditeitsrisico vindt plaats door te streven naar voldoende liquiditeitsbuffer en door zorg te dragen voor voldoende cashflow. Beheersing van de cashflow vindt plaats door strikt cashflowmanagement, door het plannen van nieuwe investeringen, alsmede door actief management van het werkkapitaal. RET N.V. heeft een rekening-courantpositie met verbonden partijen met trekkingsrecht bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, waardoor er toegang is tot kapitaal. Op deze manier is de continuïteit van de vennootschap gewaarborgd.

Het liquiditeitsrisico op lange termijn wordt gevormd door de mate van zekerheid dat RET over een termijn langer dan 1 jaar aan haar betalingsverplichtingen kan voldoen. De reguliere operatie kan worden gefinancierd vanuit de exploitatiebijdragen, steun van het Rijk en besparingsmaatregelen. Het liquiditeitsrisico bestaat uit voorfinanciering van projecten en investeringen. Wij monitoren de impact van investeringsbegrotingen op de verwachte cashflow positie. Naast het herfinancieren van onze onderhanden projecten is financiering nodig bij het vervangen van de bussen voor de nieuwe concessie Bus.

Valutarisico

Er worden geen transacties gedaan in buitenlandse valuta. Derhalve wordt geen valutarisico gelopen.

Grondslagen

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden, tenzij anders aangegeven, gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen.

Bijzondere waardeverminderingen van materiële vaste activa

De vennootschap beoordeelt op iedere balansdatum of er aanwijzingen zijn dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort.

Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een bijzonder-waardeverminderingverlies wordt direct als last verwerkt in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening onder gelijktijdige verlaging van de boekwaarde van het betreffende actief.

Bedrijfsgebouwen en -terreinen

Bedrijfsgebouwen en -terreinen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Er wordt rekening gehouden met de bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. Voor de vaststelling of voor een materieel vast actief sprake is van een bijzondere waardevermindering wordt verwezen naar betreffende paragraaf.

Andere vaste bedrijfsmiddelen

Overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen.

Subsidies op investeringen worden in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben.

De kosten van onderhoud worden, indien dit levensduurverlengend van aard is, geactiveerd. Overige kosten van onderhoud worden rechtstreeks in de winst en verliesrekening opgenomen.

Financiële vaste activa

Deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend worden gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode (nettovermogenswaarde). Wanneer 20% of meer van de stemrechten uitgebracht kan worden, wordt ervan uitgegaan dat er invloed van betekenis is.

De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening; voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassing aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderingsgrondslagen van de desbetreffende deelneming.

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en voor zover RET N.V. in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de

deelneming, dan wel het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt hiervoor een voorziening getroffen.

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaardering worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering.

Als resultaat wordt verantwoord het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat.

Deelnemingen waarop geen invloed van betekenis kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs. Als resultaat wordt in aanmerking genomen het in het verslagjaar gedeclareerde dividend van de deelneming, waarbij niet in contanten uitgekeerde dividenden worden gewaardeerd tegen reële waarde.

Indien sprake is van een bijzondere waardevermindering vindt waardering plaats tegen de realiseerbare waarde; afwaardering vindt plaats ten laste van de geconsolideerde winst-en-verliesrekening.

De onder financiële vaste activa opgenomen vorderingen worden initieel gewaardeerd tegen de reële waarde onder aftrek van transactiekosten. Vervolgens worden deze vorderingen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, welke in het algemeen gelijk is aan de nominale waarde. Bij de waardering wordt rekening gehouden met eventuele waardeverminderingen.

De onder financiële vaste activa opgenomen overige vorderingen omvatten verstrekte leningen en overige vorderingen, alsmede gekochte leningen die tot het einde van de looptijd zullen worden aangehouden. Deze vorderingen worden initieel gewaardeerd tegen reële waarde. Vervolgens worden deze leningen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Indien er bij de verstrekking van leningen sprake is van disagio of agio, wordt dit gedurende de looptijd ten gunste respectievelijk ten laste van het resultaat gebracht als onderdeel van de effectieve rente. Ook transactiekosten worden verwerkt in de eerste waardering en als onderdeel van de effectieve rente ten laste van het resultaat gebracht. Bijzondere waardeverminderingen worden ten laste van de geconsolideerde winst-en-verliesrekening gebracht.

Bijzondere waardeverminderingen van financiële vaste activa

Bij financiële activa die gewaardeerd zijn tegen geamortiseerde kostprijs wordt de omvang van de bijzondere waardevermindering bepaald als het verschil tussen de boekwaarde van het actief en de best mogelijke schatting van de toekomstige kasstromen, contant gemaakt tegen de effectieve rentevoet van het financiële actief zoals die is bepaald bij de eerste verwerking van het instrument.

Het waardeverminderingsverlies dat daarvoor opgenomen was, dient te worden teruggenomen indien de afname van de waardevermindering verband houdt met een objectieve gebeurtenis na afboeking.

De terugname wordt beperkt tot maximaal het bedrag dat nodig is om het actief te waarderen op de geamortiseerde kostprijs op het moment van de terugname, als geen sprake geweest zou zijn van een bijzondere waardevermindering. Het teruggenomen verlies wordt in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

Voorraden

De voorraden grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen kostprijs op verkrijgingsprijzen onder toepassing van de gemiddelde inkoopprijs of lagere opbrengstwaarde.

De kostprijs bestaat uit de verkrijgings- of vervaardigingsprijs (alle kosten die samenhangen met de verkrijging of vervaardiging) en gemaakte kosten om de voorraden op hun huidige plaats en in hun huidige staat te brengen. In de

kosten van vervaardiging zijn begrepen directe loonkosten en toeslagen voor aan de productie gerelateerde indirecte vaste en variabele kosten, waaronder de kosten van het bedrijfsbureau, de onderhoudsafdeling en interne logistiek.

De gemiddelde inkoopprijs wordt aangepast bij iedere inkoop met een afwijkende prijs.

De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incourantheid van de voorraden.

Onderhanden projecten

De onderhanden projecten in opdracht van derden worden gewaardeerd tegen vervaardigingsprijs, vermeerderd met de aan het uitgevoerde werk toe te rekenen kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT) en rentekosten en verminderd met de op balansdatum reeds voorzienbare verliezen. De vervaardigingsprijs omvat het directe materiaalverbruik, de directe loon- en machinekosten en de overige kosten die rechtstreeks aan de vervaardiging kunnen worden toegerekend, een opslag voor indirecte fabricagekosten en bouwrente. De op de onderhanden projecten betrekking hebbende gedeclareerde termijnen worden in mindering gebracht op de onderhanden projecten en gesaldeerd met het onderhanden werk opgenomen op de balans.

Onderhanden projecten in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag betreffen met name aanleg en levensverlengend onderhoud van infrastructuur ten behoeve van RET Infrastructuur B.V. en de aanschaf en levensverlengend onderhoud van railgebonden voertuigen ten behoeve van RET Railgebonden Voertuigen B.V. Het saldo onderhanden projecten omvat de in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag in uitvoering zijnde werken en opdrachten tot constructie van een actief, waarvan op balansdatum nog geen oplevering heeft plaatsgevonden. Activering van projecten geschiedt tegen de werkelijke bouwkosten en een opslagpercentage voor voorbereiding, administratie en toezicht. Op het laatste deel wordt op portfolioniveau resultaat verantwoord.

Onderhanden projecten voor 'eigen rekening' worden verantwoord als materiële vaste activa in uitvoering. Indien het saldo van het project negatief is, wordt dit project gepresenteerd onder de kortlopende schulden (vooruit gefactureerde bedragen op onderhanden projecten).

Omzet en kosten worden in het resultaat tot uitdrukking gebracht op basis van 'percentage of completion'.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Vorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Indien geen sprake is van (dis)agio en transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de vorderingen. Als de ontvangst van de vordering is uitgesteld op grond van een verlengde overeengekomen betalingstermijn wordt de reële waarde bepaald aan de hand van de contante waarde van de verwachte ontvangsten en worden er op basis van de effectieve rente rente-inkomsten ten gunste van de geconsolideerde winst-en-verliesrekening gebracht. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas en banktegoeden met een looptijd korter dan twaalf maanden. Rekening-courantschulden bij banken zijn opgenomen onder schulden aan kredietinstellingen onder kortlopende schulden. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan,

waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten.

De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen af te wikkelen, tenzij anders vermeld.

Wanneer de verwachting is dat een derde de verplichtingen vergoedt, en wanneer het waarschijnlijk is dat deze vergoeding zal worden ontvangen bij de afwikkeling van de verplichting, dan wordt deze vergoeding als een actief in de balans opgenomen.

Overige voorzieningen

Voorts zijn er personeelsregelingen waarvoor additionele verplichtingen bestaan naast het voldoen van verschuldigde premiebijdragen. Hiervoor zijn voorzieningen getroffen op basis van RJ 271.201. Hierbij is rekening gehouden met sterftekansen en/of ingeschatte kansen dat betrokken personeel aan de geboden personele regelingen zal deelnemen. De verplichtingen zijn contant gemaakt op basis van een disconteringsvoet.

De voorziening jubilea wordt opgenomen tegen de contante waarde van de verwachte uitkeringen gedurende het dienstverband. Bij de berekening van de voorziening wordt onder meer rekening gehouden met verwachte salarisstijgingen en de blijfkans. Bij het contant maken wordt een disconteringsvoet gehanteerd.

De voorzieningen vanwege loondoorbetaling bij ziekte wordt, tegen de contante waarde, gevormd voor op balansdatum bestaande verplichtingen tot het in de toekomst doorbetalen van beloningen aan personeelsleden die op balansdatum naar verwachting blijvend of geheel niet in staat zijn om werkzaamheden te verrichten door ziekte of arbeidsongeschiktheid.

De RET is eigen risicodragers voor werkloosheid. Voor op balansdatum bestaande verplichtingen tot het in de toekomst uitbetalen van werkloosheidsuitkeringen is een voorziening tegen contante waarde gevormd.

Langlopende schulden

Langlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de langlopende schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Langlopende schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten. Indien geen sprake is van (dis)agio of transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de schuld.

Het verschil tussen de bepaalde boekwaarde en de uiteindelijke aflossingswaarde wordt op basis van de effectieve rente gedurende de geschatte looptijd van de langlopende schulden in de geconsolideerde winst-en- verliesrekening als interestlast verwerkt.

Kortlopende schulden

Kortlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Kortlopende schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten. Dit is meestal de nominale waarde.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De opbrengsten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

Netto-omzet

Netto-omzet omvat de opbrengsten uit verlening van diensten en gerealiseerde projectopbrengsten uit hoofde van onderhanden projecten onder aftrek van kortingen en van over de omzet geheven belastingen en na eliminatie van transacties binnen de Groep. Verantwoording geschiedt naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

Opbrengsten kaartverkoop

De opbrengsten kaartverkoop betreffen de aan RET N.V. toekomende opbrengsten uit het gebruik van de OV- chipkaart evenals indirect aan RET N.V. toegerekende opbrengsten uit het aandeel van de landelijke en regionale verkoop van interoperable abonnementen.

Voorts is in het bedrag voor nog te ontvangen opbrengsten kaartverkoop opgenomen het aan RET N.V. toegerekende aandeel voor opbrengstenderving en extra capaciteit lijndienstvervoer als gevolg van het aanbieden van openbaar vervoer aan studenten tegen gereduceerd tarief door het gebruik van de ov- studentenkaart. Ten behoeve van het tegen gereduceerd tarief aanbieden van openbaar vervoer aan 65+ reizigers wordt van de gemeenten een lumpsum bedrag ontvangen.

De in de jaarrekening opgenomen opbrengst is een zo betrouwbaar mogelijke schatting gebaseerd op de laatst bekende informatie.

Exploitatiebijdragen

Exploitatiebijdragen worden als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt of opbrengsten zijn gederfd, of wanneer een gesubsidieerd exploitatietekort zich heeft voorgedaan. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. Subsidies met betrekking tot investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Werken derden

Voor onderhanden projecten, waarvan het resultaat op betrouwbare wijze kan worden bepaald, worden de projectopbrengsten en de projectkosten verwerkt als netto-omzet en kosten in de winst- en verliesrekening naar rato van de verrichte prestaties per balansdatum ('percentage of completion', ofwel de PoC-methode).

De voortgang van de verrichte prestaties wordt bepaald op basis van de tot de balansdatum gemaakte projectkosten in verhouding tot de geschatte totale projectkosten. Als het resultaat (nog) niet op betrouwbare wijze kan worden geschat, dan worden de opbrengsten als netto-omzet verwerkt in de winst- en verliesrekening tot het bedrag van de gemaakte projectkosten dat waarschijnlijk kan worden verhaald; de projectkosten worden dan verwerkt in de winst- en verliesrekening in de periode waarin ze zijn gemaakt. Zodra het resultaat wel op betrouwbare wijze kan worden bepaald, vindt opbrengstverantwoording plaats volgens de PoC-methode naar rato van de verrichte prestaties per balansdatum.

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de projectopbrengsten en projectkosten. Projectopbrengsten zijn de contractueel overeengekomen opbrengsten en opbrengsten uit hoofde van meer- en minderwerk, claims en vergoedingen indien en voor zover het waarschijnlijk is dat deze worden gerealiseerd en ze betrouwbaar kunnen worden bepaald. Projectkosten zijn de direct op het project betrekking hebbende kosten, die in het algemeen aan projectactiviteiten worden toegerekend en toegewezen kunnen worden aan het project, en andere kosten die contractueel aan de opdrachtgever kunnen worden toegerekend.

Indien het waarschijnlijk is dat de totale projectkosten de totale projectopbrengsten overschrijden, dan worden de verwachte verliezen onmiddellijk in de winst- en verliesrekening verwerkt. Dit verlies wordt verwerkt in de kostprijs van de omzet. De voorziening voor het verlies maakt onderdeel uit van de post onderhanden projecten.

Overige bedrijfsopbrengsten

Onder overige bedrijfsopbrengsten worden resultaten verantwoord die niet rechtstreeks samenhangen met de levering van goederen of diensten in het kader van de normale, niet-incidentele bedrijfsactiviteiten. Deze opbrengsten worden toegerekend aan de verslagperiode in overeenstemming met de inhoud van de overeenkomst.

Overige bedrijfsopbrengsten bestaan uit opbrengsten vanuit de verkoop van gepersonaliseerde en anonieme chipkaarten waarop reissaldo gezet kan worden, uit reclameopbrengsten, uit verrichte werkzaamheden voor derden, uit ontvangen vergoedingen vanuit geschreven processen verbaal, uit opbrengsten vanuit verschroting en verkoop van activa en uit de ontvangen vergoeding voor het voeren van de directie van RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V.

Daarnaast wordt onder de overige bedrijfsopbrengsten de beschikbaarheidsvergoeding opgenomen. Met de beschikbaarheidsvergoeding worden ov-bedrijven gecompenseerd voor de kosten die zij maken om tijdens de coronacrisis bussen, treinen en metro's te laten rijden.

Kosten van grond- en hulpstoffen

Kosten van grond- en hulpstoffen worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

Lonen

De aan het personeel verschuldigde beloningen worden op grond van de arbeidsvoorwaarden verwerkt in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van gereedheid voor ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen en vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast.

Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Bedrijfskosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen.

Te ontvangen dividenden van niet op nettovermogenswaarde gewaardeerde deelnemingen en effecten, worden verantwoord zodra R.E.T. N.V. het recht hierop heeft verkregen.

Belastingen over de winst of het verlies

De belasting over het resultaat wordt berekend over het fiscaal resultaat voor belastingen in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen) en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van niet-aftrekbare kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingsschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief.

In de jaarrekening van dochtervennootschappen wordt geen belastinglast berekend, de verschuldigde belastinglast is opgenomen in de jaarrekening van RET N.V.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

Het resultaat is het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat voor zover dit aan R.E.T. N.V. wordt toegerekend.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Kasstromen in vreemde valuta zijn omgerekend tegen een geschatte gemiddelde koers. Koersverschillen op geldmiddelen worden afzonderlijk in het kasstroomoverzicht getoond. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van interest, ontvangen dividenden en winstbelastingen zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. De verkrijgingsprijs van de verworven groepsmaatschappij is opgenomen onder de kasstroom uit investeringsactiviteiten, voor zover betaling in geld heeft plaatsgevonden. De geldmiddelen die in de verworven groepsmaatschappij aanwezig zijn, zijn op de aankoopprijs in mindering gebracht. Transacties waarbij geen instroom of uitstroom van kasmiddelen plaatsvindt, waaronder financiële leasing, zijn niet in het kasstroomoverzicht opgenomen. De betaling van de leasetermijnen uit hoofde van het financiële leasingcontract zijn voor het gedeelte dat betrekking heeft op de aflossing als een uitgave uit financieringsactiviteiten aangemerkt en voor het gedeelte dat betrekking heeft op de interest als een uitgave uit operationele activiteiten.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Vaste activa

Materiële vaste activa

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	69.806	69.350
Machines en installaties	12.873	14.321
Rollend materieel	75.891	44.127
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2.863	2.930
Activa in uitvoering en vooruitbetalingen	9.699	12.356
	171.132	143.084

Materiële vaste activa

x €1.000						
	Bedrijfs- gebouwen en terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel	Andere vaste bedrijfs- middelen	Activa in uitvoering en vooruit- betalingen	Totaal
Stand per 1 januari 2020						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	90.842	55.141	64.704	8.377	12.356	231.420
Cumulatieve afschrijvingen	-21.492	-40.820	-20.577	-5.447	-	-88.336
Boekwaarde per 1 januari 2020	69.350	14.321	44.127	2.930	12.356	143.084
Mutaties						
Investeringsen	3.190	1.556	39.240	378	-2.657	41.707
Afschrijvingen	-2.734	-2.896	-7.476	-445	-	-13.551
Desinvesteringen	-	-244	-12.085	-124	-	-12.453
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	136	12.085	124	-	12.345
Saldo mutaties	456	-1.448	31.764	-67	-2.657	28.048
Stand per 31 december 2020						

x €1.000						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.032	56.453	91.859	8.631	9.669	260.674
Cumulatieve afschrijvingen	-24.226	-43.580	-15.968	-5.768	-	-89.542
Boekwaarde per 31 december 2020	69.806	12.873	75.891	2.863	9.669	171.132
Afschrijvingspercentages	0,00-10,00%	1,33-20,00%	3,33-14,29%	3,33-14,29%	0,00%	

Bedrijfsgebouwen en terreinen

De investeringen in bedrijfsgebouwen en terreinen betreffen de investeringen in de in 2019 gebruik genomen locatie Kleiweg.

Machines en installaties

In machines en installaties is in 2020 € 1,6 miljoen geïnvesteerd.

Rollend materieel

In 2019 en 2020 zijn 40 dieselbussen, 103 hybride bussen en 55 elektrische bussen geleverd en geactiveerd. Daarnaast zijn 173 oude bussen verkocht met boekwaarde nihil.

Andere vaste bedrijfsmiddelen

In andere vaste bedrijfsmiddelen is in 2020 € 0,4 miljoen geïnvesteerd.

Vaste activa in uitvoering

De vaste activa in uitvoering betreft de onderhanden projecten voor eigen rekening en risico.

Onder de investeringen zijn begrepen de investeringen en overboekingen naar andere categorieën binnen de materiële vaste activa.

Financiële vaste activa

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Deelneming RMC	3.398	980
Vorderingen RMC	2.500	2.500
Overige vorderingen	1.250	1.226
	7.148	4.705

Financiële vaste activa

x €1.000	Deelneming RMC	Vordering RMC	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2020	980	2.500	1.225	4.705
Verstrekkingsen / oprenting	-	439	25	464
Resultaat	2.418	-	-	2.418
Aflossingen	-	-439	-	-439
Boekwaarde per 31 december 2020	3.398	2.500	1.250	7.148

Deelneming RMC

Deelneming RMC betreft Rotterdamse Mobiliteits Centrale (RMC) B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 50 procent). Het resultaat deelnemingen in 2020 betreft het nagekomen resultaat 2019 en het voorlopig resultaat 2020 van RMC B.V. De niet uitgekeerde winsten van deze deelneming zijn toegevoegd aan een wettelijke reserve deelnemingen.

Vordering RMC

Dit betreft een aan RMC verstrekte lening van € 2,5 miljoen tegen een rentepercentage van 15 procent. De lening dient in 2021 met € 1,5 miljoen te worden afgelost en in 2022 het restant van € 1,0 miljoen.

Als zekerheid is gegeven het pandrecht (tweede in rang) op de door RMC gehouden aandelen (en bijbehorende dividendrechten) in Transvision B.V. alsmede pandrecht (tweede in rang) op de vorderingen van RMC in het kader van Valys contracten.

Overige vorderingen

Het bedrag aan overige vorderingen betreft een achtergestelde lening aan de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven U.A. RET NV heeft deze achtergestelde lening verstrekt aan de Coöperatie voor een bedrag van € 1,25 miljoen. De lening heeft een looptijd van 5 jaar. Aflossing vindt plaats op 1 januari 2021. Over de vordering wordt geen rente berekend. De vordering is contant gemaakt tegen een marktrente van 2,0 procent.

Vlottende activa

Voorraden

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Grond- en hulpstoffen	18.285	15.502
OV-chipkaarten en merchandise	293	437
	18.578	15.939

Onderhanden projecten

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Geactiveerde kosten	349.129	332.985
Af: ontvangen termijnbedragen	-311.083	-309.327
Af: voorziening projecten	-3.747	-2.624
	34.299	21.034
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	20.280	21.130
	54.579	42.164

RET N.V. voert in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag werken en opdrachten tot constructie van activa en aanschaf en renovatie van railvoertuigen uit. De financiering hiervan vindt grotendeels plaats met van Metropoolregio Rotterdam Den Haag ontvangen middelen. Bij gereedkomen van het project wordt dit overgedragen aan RET Infrastructuur B.V. of RET Railgebonden Voertuigen B.V.

Vorderingen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Vorderingen op handelsdebiteuren	8.966	19.620
Belasting en premies sociale verzekeringen	2.066	101
Overige vorderingen en overlopende activa	133.663	103.921
	144.695	123.642
Vorderingen op handelsdebiteuren		
Vorderingen op handelsdebiteuren	9.112	19.808
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-146	-188
	8.966	19.620
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Omzetbelasting	2.066	-
Vennootschapsbelasting	-	101
	2.066	101
Overige vorderingen en overlopende activa		
Overige vorderingen	131.993	101.748
Overlopende activa	1.670	2.173
	133.633	103.921

Overige vorderingen

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met en overige vorderingen op RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2020 van € 76,3 miljoen (2019: € 38,4 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,5 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,7 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2019: respectievelijk 1,6 procent en 1,8 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is alsmede opgenomen de vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen van € 25,0 miljoen (2019: € 35,6 miljoen). Deze vordering was in de jaarrekening 2019 in mindering gebracht op de overlopende passiva. Vergelijkende cijfers zijn aangepast.

Tevens is € 14,0 miljoen opgenomen als vordering inzake het nog niet ontvangen deel van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020.

Daarnaast is opgenomen een vordering van € 2,2 miljoen (2019: € 12,5 miljoen) voor de door RET gemaakte operationele kosten samenhangend met de vertraging van het project Hoekse Lijn.

In de overige vorderingen is opgenomen een vordering inzake UWV van € 3,7 miljoen (2019: € 3,8 miljoen).

De reële waarde van de vorderingen benadert de boekwaarde, gegeven het kortlopende karakter van de vorderingen en het feit dat waar nodig voorzieningen voor oninbaarheid zijn gevormd.

Liquide middelen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Kas	103	172
Bank	32.454	43.581
Overige	270	353
	32.827	44.106

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

Groepsvermogen

Het eigen vermogen wordt in de toelichting bij de enkelvoudige balans nader toegelicht.

Voorzieningen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Voorzieningen		
	13.160	15.800

x €1.000					
	Boekwaarde per 1 januari 2020	Onttrekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2020
FLO	793	-247	10	-29	527
Jubilea	4.137	-423	259	-	3.973
Langdurig zieken	3.723	-1.073	464	-168	2.946
WW regulier en bovenwettelijk	1.912	-485	739	-1.085	1.081
Overige personeelsvoorzieningen	431	-115	-	-8	308
Reorganisatievoorziening	819	-834	37	-22	-
Incidentele claims	3.985	-	463	-123	4.325
Totaal	15.800	-3.177	1.972	-1.435	13.160

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen. Het totaalbedrag van mutaties vanuit oprenting en wijziging in rekenrente opgenomen in bovenstaand verloopoverzicht bedraagt nihil.

Algemeen

Bij de actuariële berekening van de voorzieningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

	2020	2019
Gehanteerde rekenrente	0,0 procent	0,0 procent
Verwachte salarisstijging	0,0 - 2,0 procent	1,5 - 2,00 procent

Gehanteerde rekenrente: op basis van de gemiddeld gewogen looptijd van de voorziening.

Verwachte salarisstijgingen: op basis van een leeftijdsafhankelijke staffel gemiddeld 0,0 - 3,0 procent.

Overlevingskansen: op basis van een actuele sterftetabel.

Ontslagkansen: 5 procent.

De dotaties aan en vrijval van de personeels- en reorganisatievoorzieningen hebben ten laste respectievelijk ten gunste van de personeelskosten plaatsgevonden. De dotaties en vrijval van de overige voorzieningen hebben ten laste respectievelijk ten gunste van de overige bedrijfskosten plaatsgevonden.

FLO (Functioneel Leeftijd Ontslag)

De FLO-regeling was een regeling waarmee trambestuurders en buschauffeurs met voldoende functie jaren met vroegpensioen konden als zij 60 werden, tegen 80 procent van hun salaris. Deze regeling is in 2010 vervallen en er is een overgangsregeling gecreëerd. Deze toekomstige FLO-uitkeringen zijn in de voorziening opgenomen.

Jubilea

Medewerkers die vijftientwintig, veertig of vijftig jaar in dienst van RET N.V. zijn, hebben bij het bereiken van elk van deze

jubilea aanspraak op een gratificatie. Deze voorziening betreft de contante waarde van de hiervoor ingeschatte toekomstige verplichtingen.

Langdurig zieken

De voorziening langdurig zieken is gevormd voor de verplichte loondoorbetaling gedurende de periode van ziekte of arbeidsongeschiktheid voor betreffende medewerkers inclusief eventuele transitievergoeding.

WW regulier en boventallig

Dit betreft voornamelijk een voorziening voor WW-kosten voor personeelsleden. De dotaties en vrijvallen hangen samen met de in- en uitstroom in de WW van onze personeelsleden.

Overige personeelsvoorzieningen

Dit betreft voornamelijk voorzieningen voor compensatie voor arbeidsongeschiktheid, het OV-sectorplan en wachtgeld.

Reorganisatievoorziening

De voorziening reorganisatie heeft betrekking op reorganisatie van functies binnen RET. De hoogte van de voorzieningen is bepaald aan de hand van een inschatting per persoon/ functie. De hoogte van de voorziening is gebaseerd op de momenteel beste managementinschatting van de werkelijk uit te keren bedragen. De verantwoorde vrijval heeft betrekking op wijzigingen in de situatie van de betreffende personen/functies.

Incidentele claims

De voorziening incidentele claims is gevormd voor juridische claims die bij RET N.V. zijn ingediend.

De looptijd van de verschillende voorzieningen is als volgt weer te geven:

x €1.000				
	< 1 jaar	> 1 jaar < 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Personeelsvoorzieningen	4.618	2.027	2.191	8.836
Overige voorzieningen	4.324	-	-	4.324
Totaal	8.942	2.027	2.191	13.160

Langlopende schulden

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Lening Europese Investeringsbank (EIB)	1.980	2.640
Lening MRDH /	40.023	-
Overige schulden	1.122	1.341
	43.125	3.981

Lening Europese Investeringsbank (EIB)

De lening van de EIB betreft een lening met een hoofdsom van € 3,3 miljoen met een looptijd van 5 jaar en een rentepercentage van 0,0 procent. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden.

Lening MRDH

Voor de financiering van de bussen zijn in 2020 leningen bij de MRDH aangetrokken van € 47,7 miljoen. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden. De vaste rente varieert tussen de 0,4 procent en 0,7 procent. De looptijd varieert tussen de 5 en 15 jaar.

Overige schulden

Overige schulden hebben betrekking op een langlopende verplichting van € 1,1 miljoen inzake het onderhoud van geluids- en antiverblindingschermen nabij Pernis. Dit bedrag was eerder ontvangen van Rijkswaterstaat. In 2011 heeft voor de eerste keer onderhoud plaatsgevonden. Een bedrag van € 1,1 miljoen heeft een resterende looptijd van langer dan 5 jaar.

x €1.000	2020
Stand per 1 januari	3.981
Nieuwe lening	47.379
Aflossingen	-3.268
	48.092
Kortlopend deel (onder kortlopende schulden)	-4.967
Stand per 31 december	43.125

Langlopende schulden

x €1.000			
	Stand per 31 december 2020	Aflossingsverplichting	Resterende looptijd >1 jaar
Lening Europese Investeringsbank (EIB)	2.640	660	1.980
Lening MRDH	44.989	4.966	40.023
Overige schulden	1.122	-	1.122
Totaal	48.751	5.626	43.125

Kortlopende schulden

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Aflossingsverplichting langlopende schulden	5.626	660
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	30.954	17.865
Schulden ter zake van belastingen en premie sociale verzekeringen	48.874	15.692
Overige schulden en overlopende passiva	138.938	159.997

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
	224.392	194.214

Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Omzetbelasting	-	2.336
Loonheffing	47.436	12.303
Vennootschapsbelasting	2	-
Overige belastingen	1.436	1.053
	48.874	15.692

De loonheffing zal conform de regeling bijzonder uitstel van betaling vanwege coronacrisis bij de Belastingdienst in 36 maanden worden terugbetaald vanaf 1 juli 2021 en heeft daarmee grotendeels een langlopend karakter.

Overige schulden en overlopende passiva

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Onderhanden projecten	20.280	21.130
Overige schulden	26.667	18.259
Overlopende passiva	91.991	120.608
	138.938	159.997

Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 19,1 miljoen (2019: € 15,8 miljoen) en terug te betalen NOW ad € 5,7 miljoen (2019: nihil).

Overlopende passiva

RET N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de bijdragen van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige uitgaven en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 2,9 miljoen (2018: € 2,9 miljoen).

In 2015 en 2016 is met de opdrachtgever afgesproken dat de RET N.V. meerdere uitgaven zal bekostigen. Dit is het geval voor aanloopkosten van de railconcessie, de project- en startkosten Hoekse Lijn, de meerkosten van de medewerkers Toezicht voor MRDH en de aanleg van een infrastructureel project. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdragen 2015 - 2020 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2020 opgenomen voor een bedrag van € 24,1 miljoen (2019: € 21,4 miljoen).

Van deze posten heeft een bedrag van circa € 11,4 miljoen een verwachte looptijd langer dan een jaar.

Onder de overlopende passiva is verder € 4,4 miljoen (2019: € 6,6 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten opgenomen uit de verkopen van jaarabonnementen in 2020. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2021.

Daarnaast is in 2020 € 35,4 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2021 ontvangen (2019: € 39,4 miljoen).

Tevens is opgenomen een bedrag van € 23,8 miljoen (2019: € 44,1 miljoen) inzake nog te betalen bussen.

In de jaarrekening van 2019 was onder de overlopende passiva de vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen van € 25,0 miljoen (2019: € 35,6 miljoen) in mindering gebracht. In de jaarrekening van 2020 is deze vordering geclassificeerd onder de overige vorderingen. Vergelijkende cijfers zijn aangepast.-

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Concessie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

RET N.V. heeft overeenkomsten afgesloten met Metropoolregio Rotterdam Den Haag ter uitvoering, inclusief de veiligheid, van het openbaar vervoer bus, tram, metro en ferry in het gebied van de regio Rotterdam en regio Haaglanden (RandstadRail).

Overeenkomst concessie rail

De concessie heeft een ingangsdatum van 11 december 2016 en een looptijd van 14 jaar. RET N.V. ontvangt als concessiehouder een jaarlijkse exploitatiebijdrage (concessievergoeding) voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking, afgegeven door Metropoolregio Rotterdam Den Haag (concessieverlener). Voor de jaren vanaf 2017 zijn financiële afspraken gemaakt over de exploitatiebijdragen en jaarlijkse indexering. De voor de concessie gemaakte kosten worden vergoed door middel van reizigersopbrengsten en exploitatiebijdragen. In 2019 heeft de herijking plaatsgevonden waarbij binnen de huidige concessie nieuwe afspraken worden gemaakt die vanaf 2020 in werking treden.

Alle trams en metro's zijn ondergebracht in RET Railgebonden Voertuigen B.V. (een 100 procent dochter van RET Infrastructuur B.V.). Het gebruiksrecht hierop eindigt op het moment dat de concessie niet meer aan RET N.V. wordt gegund.

Overeenkomst concessie bus

Op 8 december 2019 is de nieuwe busconcessie ingegaan met een looptijd van 15 jaar. RET N.V. ontvangt als concessiehouder een jaarlijkse exploitatiebijdrage (concessie-vergoeding) voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking afgegeven door Metropoolregio Rotterdam Den Haag (concessieverlener). Voor de nieuwe busconcessie worden nieuwe bussen aangeschaft om de doelen ten aanzien van duurzaamheid te kunnen behalen. Dit betreffen onder andere hybride en zero-emissie bussen. Deze worden geactiveerd en afgeschreven over de economische levensduur in RET Materieel B.V. De oude bussen van de oude concessieperiode zullen worden verkocht.

Investeringsverplichtingen

RET N.V. heeft een veelheid aan meerjarige investeringsverplichtingen betreffende activa in aanbouw, aanleg van en groot onderhoud aan infrastructurele werken ten behoeve van RET Infrastructuur B.V. en de aanschaf van bussen voor de nieuwe busconcessie.

Met name betreft dit:

- Aanschaf bussen voor de nieuwe busconcessie met openstaande verplichtingen van € 22,1 miljoen;
- Vervanging van gelijkrichterstations op de oost-west lijn met openstaande verplichtingen van € 9,9 miljoen;
- Aanleg van de Hoekse Lijn van €4,3 miljoen en de verlenging naar het strand €1,9 miljoen;
- Programma frequentieverhoging Randstad Rail met openstaande verplichtingen van € 11,5 miljoen;
- Verbetering van de spoorbeveiliging (project ‘Systeemsprong’) met openstaande verplichting van €5,7 miljoen;
- Revisie van tandwielkasten voor de tram voor €5,3 miljoen.

Het belangrijkste deel van deze investeringsverplichtingen kent een looptijd van 1 tot 5 jaar. Het totaal aan investeringsverplichtingen bedraagt € 80,8 miljoen.

Leaseverplichtingen

Alle lopende leaseovereenkomsten voor het wagenpark van RET N.V. kwalificeren als operationele leaseovereenkomsten. Verschuldigde betalingen in verband met lease worden als lasten in de winst- en verliesrekening opgenomen. RET N.V. heeft het beheer van zijn wagenpark, exclusief het rijdend materieel voor openbaar vervoer, bij een leasemaatschappij ondergebracht. In 2020 is hier een bedrag van ongeveer € 1,0 miljoen voor voldaan (2019: € 1,0 miljoen). De leasecontracten hebben een looptijd van gemiddeld 5 jaar.

De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn € 0,8 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn € 2,2 miljoen;
- langer dan 5 jaar zijn € 0,1 miljoen.

Huurverplichtingen

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor de huur van het kantoorpand Vancouver. Het huurcontract loopt tot en met 2026. Dit is het grootste huurcontract dat in onderstaande huurverplichtingen is opgenomen.

De bestaande huurverplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn circa € 2,8 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 11,4 miljoen;
- langer dan 5 jaar zijn € 3,2 miljoen.

RET Bus B.V. is huurverplichtingen aangegaan voor de diverse locaties in de regio in verband met de uitbreiding van de busconcessie. Deze verplichtingen hebben een looptijd van maximaal een jaar en bedragen circa € 0,2 miljoen.

Gedurende het verslagjaar is een bedrag van € 2,7 miljoen aan huurlasten voor onroerende goederen in de winst- en verliesrekening verwerkt.

Gebruiksvergoeding

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor het gebruik van de infrastructuur met RET Infrastructuur B.V. en het gebruik van materieel met RET Railgebonden Voertuigen B.V. Verplichtingen voortvloeiend uit het eigendom, het gebruik en de instandhouding van de railvoertuigen zijn voor rekening en risico van RET N.V. Hiervoor betaalt RET N.V. een gebruiksvergoeding. Deze gebruiksvergoeding betreft hoofdzakelijk een vergoeding voor afschrijvings- en rentekosten en bedraagt voor 2020 circa € 68,5 miljoen (2019: € 68,8 miljoen). RET N.V. heeft aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. een pandrecht verleend op de door RET N.V. ontvangen railconcessievergoeding.

Bankgaranties

Er zijn drie lopende bankgaranties, een bankgarantie ter waarde van € 42.350 voor de huur van bedrijfsruimte te

Ridderkerk, een bankgarantie van € 40.000 voor de huur bedrijfsruimte te Rotterdam en een bankgarantie ter hoogte van € 35.000 voor de huur van een serviceruimte op station CS.

Fiscale eenheid

De rechtspersoon maakt deel uit van de fiscale eenheid met RET Materieel B.V., RET Services B.V. en RET Bus B.V. voor de vennootschapsbelasting en omzetbelasting en is uit dien hoofde hoofdelijk aansprakelijk voor de belastingschuld van de fiscale eenheid als geheel.

Gebeurtenissen na Balansdatum

Er hebben zich geen gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan die aanpassing van de jaarrekening of vermelding in het jaarverslag vereisen. Voor de onzekerheid met betrekking tot het Coronavirus wordt verwezen naar de grondslagen van waardering en resultaatbepaling.

Resultaatverwerking

De leiding van de vennootschap stelt voor het resultaat de volgende bestemming te geven:

Het resultaat over 2020 ad € 11.362.000 (negatief) wordt geheel in mindering gebracht op de overige reserves.

Dit voorstel dient nog te worden vastgesteld door de Algemene Vergadering en is derhalve nog niet verwerkt in de jaarrekening 2020 van de vennootschap.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

Netto-omzet

x €1.000	2020	2019
Opbrengsten kaartverkoop	145.152	207.343
Exploitatiebijdragen	142.755	154.875
Werken derden	92.808	103.322
	380.715	465.540

Opbrengsten kaartverkoop

De opbrengsten kaartverkoop zijn de opbrengsten van de chipkaart en de aan RET N.V. toegerekende opbrengsten van het nationaal vervoerbewijzensysteem, de opbrengsten van de regionale vervoerbewijzen, 65+ vrij reizen in Rotterdam, Barendrecht en Capelle aan den IJssel, vrij reizen voor minima uit Schiedam en de opbrengst studentenkaart.

Exploitatiebijdragen

De exploitatiebijdragen hebben betrekking op de beschikkingen van Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor de exploitatie rail, bus, fast ferry, railinfrastructuur en sociale veiligheid.

Alle opbrengsten zijn in Nederland gerealiseerd.

x €1.000	2020	2019
Reguliere exploitatiebijdragen	143.355	155.115
Herallocatie exploitatiebijdragen	-600	-240
Totaal	142.755	154.875

De herallocatie betreft de reservering van het niet benutte budget van Innovatiefonds.

Werken derden

Werken derden betreft de aan het verslagjaar op basis van 'percentage of completion' toerekenbare omzet inzake groot onderhoud van infrastructurele projecten en aanschaf en renovatie van railgebonden voertuigen.

De opbrengsten en kosten op het project Hoekse Lijn zijn gesaldeerd gezien het risicoprofiel van dit project. RET loopt hierin geen risico en wordt voor dit project gezien als de agent.

Voor de andere projecten loopt RET wel resultaatsrisico waardoor RET in deze projecten de principaal is en de resultaten bruto worden weergegeven in de jaarrekening.

Overige bedrijfsopbrengsten

x €1.000	2020	2019
Bijdrage chipkaarten	540	1.101
Werken voor derden en overige dienstverlening	5.827	9.367
Vergoeding procesverbaal	431	536
Verschrotting en verkoop activa	2.850	1.254
Ontvangen managementfee	1.320	1.320
Beschikbaarheidsvergoeding	71.200	-
Overige bedrijfsopbrengsten	7.465	9.418
	89.633	22.996

Door de daling van het aantal reizigers zijn de inkomsten van ov-bedrijven sterk afgenomen. Tegelijkertijd heeft het kabinet vervoerders gevraagd om de dienstregelingen op peil te houden zodat het ov haar rol als vitale sector kan blijven vervullen. Met de beschikbaarheidsvergoeding worden ov-bedrijven gecompenseerd voor de kosten die zij maken om tijdens de coronacrisis bussen, treinen en metro's te laten rijden. In 2020 is derhalve € 71,2 miljoen aan beschikbaarheidsvergoeding opgenomen (2019: nihil).

Kosten van grond- en hulpstoffen

x €1.000	2020	2019
Kosten van grond- en hulpstoffen	18.225	10.835
	18.225	10.835

In deze post is begrepen het materiaalgebruik voor de infrastructurele projecten, direct materiaalverbruik (zoals voorraad onderdelen die worden gebruikt bij het onderhoud), aanschaf van kleine machines, bandenverbruik en resultaten op reparatieorders, als ook magazijn- en emballageverschillen en prijs- en herwaarderingsverschillen.

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

x €1.000	2020	2019
Kosten uitbesteed werk	151.283	160.516
	151.283	160.516

Kosten uitbesteed werk

x €1.000	2020	2019
Ingehuurd personeel	38.230	34.022
Ingehuurd personeel werken derden	3.182	3.553

x €1.000	2020	2019
Werken derden	67.417	82.109
Onderhoud en reparatie door derden	38.729	36.785
Vervoer door derden	1.180	1.373
Overige externe kosten	2.545	2.674
	151.283	160.516

De kosten voor inhuur worden veroorzaakt door niet ingevulde formatieplaatsen, tijdelijke versterking van de afdeling en opvang ziekteverzuim.

Onder werken derden worden de bouwkosten opgenomen te behoeve van investeringen (onderhanden projecten) waarop RET risico loopt. Deze kosten hangen samen met de opbrengst onderhanden werken.

Personeelskosten

x €1.000	2020	2019
Lonen en salarissen	194.347	191.798
	194.347	191.798

Lonen en salarissen

x €1.000	2020	2019
Bruto lonen en -salarissen	123.646	121.330
Geactiveerde loonkosten	-1.500	-1.511
Vaste beloningen	16.294	16.107
Variabele beloningen	9.141	6.954
Pensioenpremie	21.833	21.418
Premies sociale verzekeringen	21.253	21.046
Overige sociale lasten	-554	-700
Overige personeelskosten	4.160	5.411
Mutaties personeelsvoorzieningen	74	1.743
	194.347	191.798

De salarissen stijgen door een combinatie van mutaties in aantal FTE's en indexatie (cao).

De variabele beloningen zien vooral toe op overuren, overwerk en mutatie verlofuren. Over 2020 zijn geen bonussen voor management opgenomen.

De gemiddelde bezetting:

	2020	2019
Exploitatie	1.350	1.365
Techniek	437	436
Financiën	92	49
Algemeen	113	132
Herplaatsing	1	1
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	1.993	1.983
Totaal gemiddeld FTE's Bus B.V.	654	690
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. & RET Bus B.V.	2.647	2.673

Als gevolg van de wijziging topstructuur zijn fte's verschoven tussen Algemeen en Financiën.

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

x €1.000	2020	2019
Afschrijvingen materiële vaste activa	13.551	8.060
	13.551	8.060

Overige bedrijfskosten

	2020	2019
Overige bedrijfskosten	108.224	109.138
	108.224	109.138

x €1.000	2020	2019
Belastingen, rechten en verzekeringen	4.743	5.498
Gebruiksvergoeding	67.949	68.765
Energieverbruik voortbeweging	13.889	14.119
Overig energieverbruik	2.769	2.825
Diverse overige kosten	18.839	22.279
Mutaties voorzieningen	35	-4.348
	108.224	109.138

Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die RET N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2020: € 25,7 miljoen, 2019: € 27,4 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2020: € 42,8 miljoen, 2019: € 41,4 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen. De in rekening gebrachte gebruiksvergoedingen betreffen hoofdzakelijk afschrijvings- en rentekosten.

Financiële baten en lasten

x €1.000	2020	2019
Rentebaten	2.460	1.323
Rentelasten	-165	-187
	2.295	1.136

In de rentebaten is onder meer opgenomen de rente op de rekeningen-courant met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. voor € 1,0 miljoen (2019: € 1,2 miljoen).

Belastingen over de winst of verlies

x €1.000	2020	2019
Belastingen uit huidig boekjaar	-793	-760
	-793	-760

	2020	2019
	%	%
Effectief belastingtarief	-6,00	8,00
Toepasselijk belastingtarief	25,00	25,00

Het effectieve belastingtarief wijkt af van het toepasselijke belastingtarief als gevolg van afwijkende berekening van fiscaal belastbaar resultaat.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

x €1.000	2020	2019
Aandeel in resultaat deelnemingen	2.418	-2.737
	2.418	-2.737

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2020 uit het nagekomen resultaat 2019 en het voorlopig resultaat 2020 van RMC B.V.

Enkelvoudige balans per 31 december 2020

(vóór resultaatverdeling)

Activa

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Vaste activa		
Materiele vaste activa	93.852	93.307
Financiële vaste activa	8.692	6.148
Vlottende activa		
Vorraden	17.936	15.307
Onderhanden projecten	54.849	48.333
Vorderingen	171.529	117.376
Liquide middelen	31.985	39.906
	378.843	320.377

Passiva

x €1.000		31-12-2020	31-12-2019
Eigen vermogen			
Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal	122		122
Agioreserve	7.500		7.500
Wettelijke en statutaire reserves	2.455		37
Overige reserves	149.567		146.157
Resultaat boekjaar	-11.362		5.828
		148.282	159.644
Voorzieningen		22.561	24.480
Langlopende schulden		1.980	2.640
Kortlopende schulden		206.020	133.613
		378.843	320.377

Toelichting op de enkelvoudige balans

Enkelvoudige verkorte winst- en verliesrekening over 2020

x €1.000	2020	2019
Resultaat deelnemingen	2.519	-3.078
Vennootschappelijk resultaat na belastingen	-13.881	8.906
Netto resultaat na belastingen	-11.362	5.828

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de enkelvoudige jaarrekening

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

De enkelvoudige jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de vennootschappelijke jaarrekening en de geconsolideerde jaarrekening zijn gelijk. Deelnemingen in groepsmaatschappijen worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaarde in overeenstemming met (de desbetreffende paragraaf van) de geconsolideerde jaarrekening.

Voor de grondslagen van de waardering van activa en passiva en voor de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst en-verliesrekening.

Toelichting op de enkelvoudige balans

Vaste activa

Materiële vaste activa

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	69.806	69.350
Machines en installaties	11.754	13.889
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2.863	2.930
Activa in uitvoering en vooruitbetalingen	9.429	7.138
	93.852	93.307

Materiële vaste activa

x €1.000						
	Bedrijfs- gebouwen en terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel	Andere vaste bedrijfs- middelen	Activa in uitvoering en vooruitbetalingen	Totaal
Stand per 1 januari 2020						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	90.842	50.450	506	8.446	7.138	157.382
Cumulatieve afschrijvingen	-21.492	-36.561	-506	-5.516	-	-64.075
Boekwaarde per 1 januari 2020	69.350	13.889	-	2.930	7.138	93.307
Mutaties						
Investeringsen	3.190	558	-	378	2.291	6.417
Afschrijvingen	-2.734	-2.585	-	-445	-	-5.764
Desinvesteringen	-	-245	-	-124	-	-369
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	137	-	124	-	261
Saldo mutaties	456	-2.135	-	-67	2.291	545
Stand per 31 december 2020						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.032	50.763	506	8.700	9.429	163.430
Cumulatieve afschrijvingen	-24.226	-39.009	-506	-5.837	-	-69.578
Boekwaarde per 31 december 2020	69.806	11.754	-	2.863	9.429	93.852

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting van de materiële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening.

Financiële vaste activa

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Deelnemingen in groepsmaatschappijen	1.544	1.443

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Deelneming RMC	3.398	980
Vorderingen RMC	2.500	2.500
Overige vorderingen	1.250	1.225
	8.692	6.148

x €1.000	Deelnemingen in groepsmaat- schappijen	Deelneming RMC	Vordering RMC	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2020	1.443	980	2.500	1.225	6.148
Verstrekkings / oprenting	-	-	439	25	464
Resultaat	101	2.418	-	-	2.519
Aflossingen	-	-	-439	-	-439
Boekwaarde per 31 december 2020	1.544	3.398	2.500	1.250	8.692

De deelnemingen in groepsmaatschappijen hebben betrekking op:

Deelneming	Statutair gevestigd te	Aandeel in kapitaal
RET Materieel B.V.	Rotterdam	100 procent
RET Services B.V.	Rotterdam	100 procent
RET Bus B.V.	Rotterdam	100 procent

Voor deze deelnemingen wordt artikel 2:403 BW lid 1 toegepast.

RET Materieel B.V.

RET Materieel B.V. beheert de nieuwe bussen. RET N.V. voert de directie over RET Materieel B.V. en brengt daarvoor een management fee in rekening. RET N.V. gebruikt het materieel voor de exploitatie en betaalt hiervoor een gebruiksvergoeding aan RET Materieel B.V. In 2020 werd door RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2019: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is € 14.000.

RET Services B.V.

RET Services B.V. voert voor RET N.V. beperkte niet direct met het openbaar vervoer verband houdende activiteiten uit. De directie van RET N.V. voert de directie over RET Services B.V. en brengt deze kosten op marktconforme wijze in rekening bij RET Services B.V. De waarde van de deelneming is € 1,5 miljoen (2019: € 1,4 miljoen). In 2020 werd door RET Services B.V. een positief resultaat van € 0,1 miljoen (2019: € 0,2 miljoen) behaald.

RET Bus B.V.

RET Bus B.V. heeft de busconcessie tot 8 december 2019 verzorgd. In 2020 valt de busconcessie onder RET N.V. Het resultaat van Bus B.V. is nihil (2019 € 0,6 miljoen negatief). De waarde van de deelneming is negatief € 11,5 miljoen (2019: € 11,5 miljoen negatief), deze is opgenomen onder de voorzieningen.

Voor de andere deelnemingen en de vorderingen wordt naar de toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening verwezen.

Vlottende activa

Voorraden

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Grond- en hulpstoffen	17.643	14.870
OV-chipkaarten en merchandise	293	437
	17.936	15.307

Onderhanden projecten

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Geactiveerde kosten	350.727	339.039
Af: ontvangen termijnbedragen	-313.105	-310.165
Af: voorziening projecten	-3.747	-2.624
	33.875	26.250
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	20.974	22.081
Totaal	54.849	48.331

Vorderingen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Vorderingen op handelsdebiteuren	5.442	17.056
Vorderingen op groepsmaatschappijen	31.865	3.847
Belastingen en premies sociale verzekeringen	2.805	101
Overige vorderingen en overlopende activa	131.417	96.372
	171.529	117.376

Vorderingen op handelsdebiteuren

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Vorderingen op handelsdebiteuren	5.492	17.106
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-50	-50

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
	5.442	17.056

Vorderingen op groepsmaatschappijen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Vorderingen op RET Materieel B.V.	31.516	256
Vorderingen op RET Bus B.V.	349	3.591
	31.865	3.847

De post vorderingen op groepsmaatschappijen betreft een rekening-courantverhouding met deelnemingen. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 1,7 procent (2019: 1,8 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Omzetbelasting	2.805	-
Vennootschapsbelasting	-	101
	2.805	101

Overige vorderingen en overlopende activa

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Overige vorderingen	129.916	95.077
Overlopende activa	1.501	1.295
	131.417	96.372

Overige vorderingen

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met en overige vorderingen op RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2020 van € 76,3 miljoen (2019: € 38,4 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,5 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,7 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2019: respectievelijk 1,6 procent en 1,8 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is alsmede opgenomen de vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen van € 25,2 miljoen (2019: € 31,4 miljoen).

Tevens is € 14,0 miljoen opgenomen als vordering inzake het nog niet ontvangen deel van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020.

Daarnaast is opgenomen een vordering van € 2,2 miljoen (2019: € 12,5 miljoen) voor de door RET gemaakte operationele kosten samenhangend met de vertraging van het project Hoekse Lijn.

In de overige vorderingen is opgenomen een vordering inzake UWV van € 3,3 miljoen (2019: € 3,2 miljoen).

De reële waarde van de vorderingen benadert de boekwaarde, gegeven het kortlopende karakter van de vorderingen en het feit dat waar nodig voorzieningen voor oninbaarheid zijn gevormd.

Liquide middelen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Kas	103	172
Bank	31.612	39.381
Overig	270	353
	31.985	39.906

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

Eigen vermogen

In onderstaand overzicht is het verloop van het eigen vermogen weergegeven:

x €1.000	Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2020	122	7.500	37	146.157	5.828	159.644
Mutaties uit resultaatverwerking	-	-	-	-	-5.828	-5.828
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	-11.362	-11.362
Uit resultaatverdeling	-	-	-	5.828	-	5.828
Vrijval ten gunste van algemene reserve	-	-	2.418	-2.418	-	-
Stand per 31 december 2020	122	7.500	2.455	149.567	-11.362	148.282

Het maatschappelijk aandelenkapitaal van RET N.V. bedraagt € 600.000. Per 6 juli 2016 is het aandelenkapitaal verdeeld in 599 gewone aandelen en 1 bijzonder aandeel, elk met een nominale waarde van € 1.000.

Het geplaatste aandelenkapitaal bestaat uit 121 gewone aandelen en 1 bijzonder aandeel met een nominale waarde van € 1.000 elk.

De wettelijke reserve wordt aangehouden voor positieve resultaten en rechtstreekse waardevermeerderingen van de deelneming RMC waarvan uitkering niet kan worden bewerkstelligd.

Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal

x €1.000	2020	2019
Stand per 1 januari	122	122
Mutaties		-
Stand per 31 december	122	122

Agioreserve

x €1.000	2020	2019
Stand per 1 januari	7.500	-
Agio in boekjaar	-	7.500
Stand per 31 december	7.500	7.500

Wettelijke en statutaire reserve

x €1.000	2020	2019
Wettelijke reserve deelnemingen	2.455	37

Wettelijke reserve

x €1.000	2020	2019
Stand per 1 januari	37	3.406
Vrijval ten gunste van algemene reserve	2.418	-3.369
Stand per 31 december	2.455	37

Overige reserve

x €1.000	2020	2019
Stand per 1 januari	146.157	164.643
Uit resultaatverdeling	5.828	5.645
Dividenduitkering ten laste van overige reserve	-	-27.500
Vrijval van wettelijke reserves	-2.418	3.369
Stand per 31 december	149.567	146.157

Resultaat boekjaar

x €1.000	2020	2019
Stand per 1 januari	5.828	5.645
Mutatie uit resultaatverdeling	-5.828	-5.645
Resultaat boekjaar	-11.362	5.828
Stand per 31 december	-11.362	5.828

Voorzieningen

x €1.000	2020	2019
Voorzieningen	22.561	24.480

x €1.000	Boekwaarde per 1 januari 2020	Onttrekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2020
FLO	393	-56	-	-17	320
Jubilea	3.428	-339	238	-	3.327
Langdurig zieken	2.867	-830	464	-	2.501
WW regulier en bovenwettelijk	1.727	-445	716	-1.045	953
Overige personeelsvoorzieningen	368	-97	-	-7	264
Reorganisatievoorziening	820	-834	37	-23	-
identele claims	3.371	-	442	-123	3.690
Negatieve waarde deelneming	11.506	-	-	-	11.506
Totaal	24.480	-2.601	1.897	-1.215	22.561

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.

De looptijd van de verschillende voorzieningen is als volgt weer te geven:

x €1.000				
	< 1 jaar	> 1 jaar < 5 jaar	> 5 jaar	Totaal 31-12-2020
Personeelsvoorzieningen	3.811	1.704	1.850	7.365
Reorganisatievoorziening	-	-	-	-
Overige voorzieningen	3.690	11.506	-	15.196
Totaal	7.501	13.210	1.850	22.561

Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting van de voorzieningen in de geconsolideerde jaarrekening. De voorziening negatieve deelneming is gevormd aangezien RET N.V. zich middels art 2:403 lid 1 sub b aansprakelijk heeft gesteld voor de verplichtingen RET Bus B.V.

Langlopende schulden

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Lening Europese Investeringsbank	1.980	2.640
	1.980	2.640

Lening Europese Investeringsbank (EIB)

De lening van de EIB betreft een lening van € 3,3 miljoen met een looptijd van 5 jaar en een rentepercentage van 0,0 procent. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden.

x €1.000	
Stand per 1 januari	3.300
Nieuwe lening	-
Aflossingen	-660
	2.640
Kortlopend deel (onder kortlopende schulden)	-660
Stand per 31 december	1.980

Langlopende schulden

x €1.000	Stand per 31 december 2020	Aflossings- verplichting	Resterende looptijd > 1 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar	Rente- percentage
Lening Europese Investeringsbank (EIB)	2.640	660	1.980	-	-

Kortlopende schulden

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Aflossingsverplichting langlopende schulden	660	660
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	30.362	17.286
Schulden aan groepsmaatschappijen	11.618	3.233
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	39.930	12.483
Overige schulden en overlopende passiva	123.450	99.951
	206.020	133.613

Schulden aan groepsmaatschappijen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Schuld aan RET Services B.V.	11.618	3.233
	11.618	3.233

De post schulden aan groepsmaatschappijen betreft de rekening-courantverhouding met RET Bus B.V. en RET Services B.V. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt 1,7% rente berekend.

Schuld ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Omzetbelasting	-	1.336
Loonheffing	38.492	10.094
Vennootschapsbelasting	2	-
Overige belastingen	1.436	1.053
	39.930	12.483

De loonheffing zal conform de regeling bijzonder uitstel van betaling vanwege coronacrisis bij de Belastingdienst in 36 maanden worden terugbetaald vanaf 1 juli 2021 en heeft daarmee grotendeels een langlopend karakter.

Overige schulden en overlopende passiva

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
Onderhanden projecten	20.974	22.081
Overige schulden	21.960	12.998
Overlopende passiva	80.516	64.872

x €1.000	31-12-2020	31-12-2019
	123.450	99.951

Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 16,1 miljoen (2019: € 13,0 miljoen) en terug te betalen NOW ad € 5,7 miljoen (2019: nihil).

Overlopende passiva

RET N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de bijdragen van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige uitgaven en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 2,9 miljoen (2018: € 2,9 miljoen).

In 2015 en 2016 is met de opdrachtgever afgesproken dat de RET N.V. meerdere uitgaven zal bekostigen. Dit is het geval voor aanloopkosten van de railconcessie, de project- en startkosten Hoekse Lijn, de meerkosten van de medewerkers Toezicht voor MRDH en de aanleg van een infrastructureel project. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdragen 2015 - 2020 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2020 opgenomen voor een bedrag van € 24,1 miljoen (2019: € 21,4 miljoen).

Van deze posten heeft een bedrag van circa € 11,4 miljoen een verwachte looptijd langer dan een jaar.

Onder de overlopende passiva is verder € 3,7 miljoen (2019: € 6,2 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten opgenomen uit de verkopen van jaarabonnementen in 2020. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2021.

Daarnaast is in 2020 € 26,2 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2021 ontvangen (2019: € 29,1 miljoen).

Tevens is opgenomen een bedrag van € 23,8 miljoen (2019: nihil) inzake nog te betalen bussen.

De reële waarde van de schulden benadert de boekwaarde.

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Aansprakelijkheidsstelling

De vennootschap heeft ten behoeve van haar dochteronderneming een aansprakelijkheidsstelling afgegeven zoals bedoeld in artikel 2:403 BW. De aansprakelijkheidsstelling heeft betrekking op RET Services B.V., RET Bus B.V. en RET Materieel B.V.

Fiscale eenheid

RET N.V. vormt met haar dochterondernemingen (RET Services B.V., RET Bus B.V. en RET Materieel B.V.) een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting met en omzetbelasting. RET N.V. staat aan het hoofd van deze fiscale eenheid. Op grond van de Invorderingswet zijn de vennootschap en de met haar gevoegde dochterondernemingen ieder hoofdelijk aansprakelijk voor ter zake door de combinatie verschuldigde belasting.

Overige

Voor de overige niet uit de balans blijkende verplichtingen zie de toelichting in de geconsolideerde jaarrekening.

Resultaatverwerking

De leiding van de vennootschap stelt voor het resultaat de volgende bestemming te geven:

Het resultaat over 2020 ad € 11.362.000 (negatief) wordt geheel in mindering gebracht op de overige reserves.

Dit voorstel dient nog te worden vastgesteld door de Algemene Vergadering en is derhalve nog niet verwerkt in de jaarrekening 2020 van de vennootschap.

Toelichting op de enkelvoudige winst- en verliesrekening

Personeelskosten

Gedurende het jaar 2020 waren 1.993 werknemers in dienst op basis van een volledig dienstverband (2019: 1.983). Hiervan waren 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2020: 0).

In de post salarissen is begrepen de bezoldiging van de statutair directeur en commissarissen. Het beloningsbeleid voor de statutair directeur van RET N.V. is vastgesteld door de Algemene vergadering van Aandeelhouders en in overeenstemming met het beleidskader Verbonden Partijen. De beloning van de statutair directeur is weergegeven in de volgende tabel.

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2020	179	22	201
2019	173	21	194

De beloning voor de bestuurder is vrijwillig gebaseerd op WNT-2. De bezoldiging van de bestuurder omvat periodiek betaalde en toegezegde beloningen, zoals salarissen, vakantiegeld en beloningen betaalbaar op termijn, zoals pensioenlasten, voor zover deze posten ten laste zijn gekomen van de vennootschap. De statutair directeur wordt beloond middels een vaste beloning. De statutair directeur heeft een regulier arbeidscontract en valt onder de reguliere cao wat betreft de pensioenregeling.

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2020 - RvC	97	-	97
2019 - RvC	83	-	83

De beloning van de commissarissen bestaat uit een vaste vergoeding op jaarbasis voor zover deze posten ten laste zijn

gekomen van de vennootschap. Er zijn in 2020 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeuren en commissarissen.

Specificatie accountants honoraria

In de overige bedrijfskosten zijn de accountantskosten opgenomen. In onderstaand overzicht zijn de accountantskosten nader gespecificeerd:

x €1.000	2020	2019
Onderzoek van de jaarrekening	246	211
Andere controleopdrachten	232	133
Adviesdiensten op fiscaal terrein	20	-
Overig	14	13
Totaal	512	357

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door accountantsorganisaties en externe accountants zoals bedoeld in artikel 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort. De kosten zijn verantwoord in het jaar waarin werkzaamheden zijn uitgevoerd.

Rotterdam, 25 maart 2021,
Maurice Unck

Rotterdam, 25 maart 2021

Ondertekening commissarissen:

Charlotte Insinger Voorzitter	Karin Bax Commissaris	Steven Lak Commissaris
Engbert Verkoren Commissaris	Guido Dubbeld Commissaris	

Overig

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

[Bekijk hier de controleverklaring](#) van de onafhankelijke accountant.

Statutaire regeling omtrent de bestemming van winst

De statuten (artikel 26) bepalen dat de winst ter beschikking staat aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. De vennootschap kan slechts uitkeringen doen voor zover haar eigen vermogen groter is dan het gestorte en opgevraagde deel van het geplaatste kapitaal, vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden. Uitkering van winst geschiedt na goedkeuring van de jaarrekening waaruit blijkt dat dit geoorloofd is.

Informatieverschaffing over bijzonder statutaire rechten inzake zeggenschap

Het maatschappelijk aandelenkapitaal van RET N.V. bedraagt € 600.000. Per 6 juli 2016 is het aandelenkapitaal verdeeld in 599 gewone aandelen en 1 bijzonder aandeel, elk met een nominale waarde van € 1.000. Het geplaatste aandelenkapitaal bestaat uit 121 gewone aandelen en 1 bijzonder aandeel met een nominale waarde van € 1.000 elk.

Het bijzonder aandeel kent bepaalde bijzondere (stem)rechten op bijvoorbeeld het vaststellen van de begroting en jaarrekening, het doen van grote investeringen, benoeming van leden van de RvC of van de Statutair Directeur. Alle geplaatste aandelen zijn volgestort.

Naast gemeente Rotterdam als grootaandeelhouder is Metropoolregio Rotterdam Den Haag (bijzonder) aandeelhouder van de vennootschap.

Statutair is vastgelegd dat jaarlijks een dividend van 3 procent van het bijzonder aandeel wordt uitgekeerd aan de MRDH (€ 30 per jaar).

Meerjarenoverzicht

	2020	2019	2018	2017	2016
Aantal vervoerde personen (x 1.000.000)	95	176	174	171	163
Aantal reizigerskilometers (x 1.000.000)	503	921	895	871	807
Plaatskilometers (x 1.000.000)	5.474	5.477	5.254	5.335	5.235
Aantal voertuigen	592	639	550	552	547
Concernresultaat (x € 1.000.000)	-11,4	5,8	5,6	4,7	5,1
Ebitda (x € 1.000.000) *)	-0,2	15,4	14,1	8,3	6,0
Solvabiliteit	34,8%	47,2%	45,6%	45,0%	40,8%
Rentabiliteit totaal vermogen	-7,4%	3,5%	3,3%	2,9%	2,9%
Current ratio	1,1	1,2	1,5	1,7	1,6
Gemiddeld aantal FTE's	2.648	2.637	2.638	2.665	2.681
Gemiddeld ziekteverzuim	9,2%	8,3%	7,9%	7,3%	6,9%

Ebitda betreft inkomsten voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen op activa en afschrijvingen en is berekend exclusief mutatie voorzieningen en inclusief belastingen.

Solvabiliteit betreft het eigen vermogen ten opzichte van het totaal vermogen.

Rentabiliteit totaal vermogen betreft de verhouding tussen de nettowinst en het eigen vermogen. Current ratio betreft de liquiditeit en wordt berekend als de som van liquide middelen plus vlottende activa ten opzichte van de kortlopende schulden.



Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering en de raad van commissarissen van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. (R.E.T. N.V.)

Verklaring over de jaarrekening 2020

Ons oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. ('de vennootschap') een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van de vennootschap en de groep (de vennootschap samen met haar dochtermaatschappijen) op 31 december 2020 en van het resultaat over 2020 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek ('BW').

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in het rapport inzake de Jaarrekening 2020 opgenomen jaarrekening 2020 van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. te Rotterdam gecontroleerd. De jaarrekening omvat de geconsolideerde jaarrekening van de groep en de enkelvoudige jaarrekening.

De jaarrekening bestaat uit:

- de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2020;
- de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2020; en
- de toelichting met de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen.

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is Titel 9 Boek 2 BW.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

ZV4QZWFQ3FNK-2116519980-116

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Fascinatio Boulevard 350, 3065 WB Rotterdam, Postbus 8800, 3009 AV Rotterdam

T: 088 792 00 10, F: 088 792 95 33, www.pwc.nl

'PwC' is het merk waaronder PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (KvK 51414406), PricewaterhouseCoopers Pensions, Actuarial & Insurance Services B.V. (KvK 54226368), PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289) en andere vennootschappen handelen en diensten verlenen. Op deze diensten zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin onder meer aansprakelijkheidsvoorwaarden zijn opgenomen. Op leveringen aan deze vennootschappen zijn algemene inkoopvoorwaarden van toepassing. Op www.pwc.nl treft u meer informatie over deze vennootschappen, waaronder deze algemene (inkoop)voorwaarden die ook zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam.

Onafhankelijkheid

Wij zijn onafhankelijk van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Verklaring over de in het rapport inzake de Jaarrekening 2020 opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het rapport inzake de jaarrekening 2020 andere informatie, die bestaat uit:

- het directieverslag;
- de overige gegevens.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het directieverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor:

- het opmaken en het getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW; en voor
- een zodanige interne beheersing die de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van het genoemde verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.



De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Rotterdam, 25 maart 2021
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door M.G. Bergers RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2020 van Rotterdamse Elektrische Tram N.V.

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Ook op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen en het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen bepaald om te waarborgen dat we voldoende controlewerkzaamheden verrichten om in staat te zijn een oordeel te geven over de jaarrekening als geheel. Bepalend hierbij zijn de geografische structuur van de groep, de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen of de activiteiten, de bedrijfsprocessen en interne beheersingsmaatregelen en de bedrijfstak waarin de vennootschap opereert.



Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelen geselecteerd waarbij een controle of beoordeling van de financiële informatie of specifieke posten noodzakelijk was.

Wij communiceren met de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.