Jaarverslag 2021

RET N.V.

Voorwoord

Wat is er veel gebeurd in het afgelopen jaar. En heel eerlijk, het was een zwaar jaar. Natuurlijk zijn veel activiteiten direct of indirect gelinkt aan corona. Door deze pandemie hebben we immers onze focus moeten verschuiven van groei, uitbreiding en innovatie naar behoud, afschalen, terugwinnen van reizigers en besparen. Die 180 graden draai van een bedrijf dat bijna vanzelfsprekend kan rekenen op jaarlijkse groei naar een organisatie in een permanente crisismodus, heeft het uiterste gevraagd. Van onze reizigers, van al die hardwerkende RET'ers en van de directie.

Ons belangrijkste doel van afgelopen jaar was een meerjarenplan tot stand brengen waarin we het hoofd bieden aan de grote financiële opgave waar we voor staan als gevolg van de coronapandemie. Voor de reizigers zijn de vervoerskundige maatregelen en de vermindering van de inzet op sociale veiligheid het ingrijpendst. Bus-, tram- en metroritten kwamen te vervallen. Steeds met een zorgvuldige afweging op basis van de vraag, de beschikbare alternatieven en waar mogelijk lokaal maatwerk, maar dat neemt niet weg dat de maatregelen op verschillende plekken pijn doen. De besparing van 25% op sociale veiligheid betekende dat per 1 oktober minder conducteurs aanwezig zijn op de tram en dat we afscheid moeten nemen van de servicemedewerkers bij Metro. Deze maatregelen bleven niet onopgemerkt.

Minder zichtbaar maar ook ingrijpend zijn de maatregelen in de bedrijfsvoering. Er zijn al veel besparingen doorgevoerd en er wordt nog een efficiencyslag gemaakt. De RET bespreekt daarnaast met de vakbonden en OR hoe besparingen op de arbeidsvoorwaarden kunnen plaatsvinden zonder dat dit medewerkers direct financieel raakt. De directie van de RET maakt zich er hard voor dat het bij deze bezuinigingen blijft. Want als stadsvervoerders behoren wij met 10.000 van de 50.000 OV-medewerkers in Nederland en meer dan een derde van alle instappers al tot de efficiëntste OV-bedrijven. Met nog meer bezuinigen wordt de RET te veel uitgekleed en doen we onze reizigers tekort.

In de eerste twee weken van september had de RET te maken met uitval van metroritten. Op dat moment waren we juist goed op weg met ons verbeterprogramma om de beschikbaarheid van metro's op te voeren. Maar leveringsproblemen, een krappe personele bezetting en onvoorziene tegenvallers met componenten gooiden roet in het eten. Daardoor hebben we ruim een maand met een versoberde dienstregeling Metro gereden. Een tegenslag die hard aan kwam, maar vervolgens wel met de hoogste prioriteit is opgepakt. In de afgelopen maanden hebben we gezien dat het aantal beschikbare metro's gestaag oploopt. We hebben er vertrouwen in dat we deze voortgang kunnen vasthouden. De beschikbaarheid van componenten blijft daarbij een aandachtspunt.

Ziekteverzuim en krapte op de arbeidsmarkt stelden veel bedrijven op de proef, bijvoorbeeld de horeca, de transportsector, de zorg en het onderwijs. Ook de RET werd geraakt door dit probleem. We merken dat het steeds lastiger wordt om vacatures ingevuld te krijgen. Daarom zijn we gestart met een nieuwe arbeidsmarktcampagne waarin we de RET-waarden trots, ontwikkeling, innovatie en maatschappelijk belang centraal stellen. Een moderne campagne, waarbij we ons ook richten op de jongere generaties die niet meer kiezen voor een leven lang werken bij één werkgever.

Juist nu wil ik alle RET-collega's die zich elke dag weer zich inzetten om de reizigers zo goed mogelijk te vervoeren een compliment geven. Als er geen beloning is in de vorm van goede cijfers, hoge klantwaardering of een mooie plus bij het salaris, is het soms lastig om elke dag weer je best te doen. Jullie hebben dat gedaan, voor de reizigers. We zijn er, doen ons best en zien nu dat het elke dag beter gaat! Heel veel dank hiervoor!

Ik kijk dan ook uit naar de maanden die voor ons liggen. Ik verwacht geen makkelijk jaar. Financieel zitten we nog steeds in zwaar weer. Maar er liggen ook mooie, goede, leuke mijlpalen in het verschiet, zoals de introductie van betalen met je bankpas, nieuwe mogelijkheden in onze reizigersapp en de opening van het metrostation aan het strand bij Hoek van Holland. Ook de toezegging van het kabinet om flink te investeren in openbaar vervoer is een opsteker. We blijven ons

inspannen voor een nieuwe metroverbinding tussen Rotterdam-Kralingen en Rotterdam-Zuid. Daarmee kunnen we de toekomstige grotere vraag naar openbaar vervoer beantwoorden.

Met vertrouwen en tegelijkertijd het besef dat we hard moeten werken aan herstel en groei, zijn we 2022 begonnen. De ondernemingsraad hebben we hierbij hard nodig en ik spreek dan ook de verwachting uit dat we ook in 2022 goed zullen samen werken om de RET, waar we allemaal trots op zijn, te laten floreren. Ik dank ook de Raad van Commissarissen, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het Rijk en de gemeente Rotterdam voor de goede samenwerking in het afgelopen jaar. Tot slot wil ik graag de reizigers bedanken voor wie wij werken.

Hierbij presenteer ik het jaarverslag 2021, een terugblik op een pittig jaar.

Maurice Unck

Algemeen directeur RET N.V.

Directieverslag

De verwachting was dat 2021 een beter jaar zou worden. We behielden onze positieve blik op de toekomst. Maar het werd geen makkelijk jaar. We begonnen met een kleine 40% bezetting ten opzichte van 2019. Om de enorme verliezen het hoofd te bieden waren we gedwongen bezuinigingsplannen te maken. En corona bleef onder ons.

Corona
Evenals in 2020 anticipeerden we ook in 2021 op de landelijke maatregelen van de Rijksoverheid. De maatregelen om zo veel mogelijk thuis te werken en alleen indien noodzakelijk gebruik te maken van het OV, hadden veel impact op de RET. In januari werd een avondklok ingesteld. Het OV bleef overdag en ‘s avonds beschikbaar voor reizigers die een noodzakelijke reis moesten maken. Wel werd tijdens de avondklok de dienstregeling afgeschaald. De latere op- en afschaling waren noodzakelijk, met gevolgen voor de dienstregeling.

Het credo veilig reizen voor zowel reizigers als personeel bleef onveranderd. Informatie over de maatregelen maakten we kenbaar met stickers op alle stations, haltes en in de voertuigen.

Transitieplan
De MRDH heeft in maart het transitieprogramma OV vastgesteld. Het programma biedt - aanvullend op een beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk - het hoofd aan de enorme financiële opgave waar het openbaar vervoer door de coronacrisis voor staat. Het transitieplan bevat voor de RET maatregelen op het gebied van de dienstregeling, sociale veiligheid en de bedrijfsvoering. Ze zijn nodig om financieel gezond te blijven, maar raken desondanks medewerkers en reizigers.

De vervoerskundige maatregelen zijn een aanpassing van de dienstregeling die begin 2021 inging. Er komen ritten bij bus en tram te vervallen. Daarnaast wordt een besparing van 25 procent op sociale veiligheid uitgevoerd. Dat gebeurt door het werk van servicemedewerkers voortaan vooral te richten op ondergrondse metrostations en door mobiele teams in te zetten bij tramritten zonder conducteur. In de praktijk betekent dit minder externe inhuur van tramconducteurs en het omscholen van een deel van de servicemedewerkers.

De RET treft daarnaast maatregelen in de bedrijfsvoering. Hierin weegt het behoud van werkgelegenheid zwaar mee. Er zijn al veel besparingen doorgevoerd en er wordt nog een efficiencyslag gemaakt.

Andere vastgestelde maatregelen zijn marketingacties om reizigers terug te winnen, spreidingsmaatregelen en duurzaamheidsmaatregelen die geld opleveren. Daarnaast dragen gemeenten voortaan bij aan de meerkosten bij wegomleidingen en buitendienststellingen.

De RET en de MRDH maken zich samen sterk dat het hierbij blijft. Binnen enkele jaren zijn we weer hard nodig om de groei van de regio in goede banen te leiden en overtreffen we de reizigersaantallen van voor corona. Daarom roepen we het kabinet op om in deze moeilijke periode het openbaar vervoer financieel langer te steunen, zodat we nu niet afbreken wat we straks weer nodig hebben.

Organisatie en activiteiten

Missie

Onze missie is perfect georganiseerd en uitgevoerd openbaar vervoer met de hoogste kwaliteit voor de reiziger van nu én van de toekomst. We zijn dan ook 'aardig onderweg'.

Ons doel is om binnen een uur van deur tot deur in de Randstad te reizen in samenwerking met onze partners. De RET realiseert dit als dé mobiliteitsregisseur in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en bestrijkt daarin haar hele concessiegebied. Zij verbindt daarbij als mobiliteitsregisseur alle mobiliteiten die onderdeel uitmaken van de deur-tot-deur reis. We gaan voor comfortabel en zorgeloos reizen, een goede prijs en service met een glimlach. De klant is ons vertrek- en eindpunt. Omdat zowel de bus- als railconcessie aan ons zijn inbesteed, kunnen wij de efficiencyvoordelen die hieruit voortvloeien benutten. Onze regio verandert de komende decennia ingrijpend. Er komen meer dan 200.000 nieuwe woningen bij. Daarnaast verandert de mobiliteitsmarkt. Onze ambitie is om met hoogfrequent openbaar vervoer, nieuwe lightrailverbindingen en een volautomatisch metronetwerk onze capaciteit te vergroten en met innovatieve, veilige en duurzame mobiliteitsoplossingen uit te breiden naar omliggende gemeenten en de nu nog beperkt ontsloten gebieden. Dit vraagt om innovatieve financieringsoplossingen, met oog voor de beperkte financiële middelen, en een open blik. We koppelen vraagafhankelijk vervoer, deelvervoersconcepten en andere mobiliteitsdiensten aan elkaar. Onze ambitie is schone en CO2-neutrale mobiliteit in 2030.

We investeren in kundige en servicegerichte medewerkers, uitstekende infrastructuur, modern materieel, en meer en betere voorzieningen. 'Aardig onderweg' geeft 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 blijven bieden dat ons voor ogen staat. Als onderneming zijn we naast logistiek verbinder ook een sociale verbinder. Al bijna 150 jaar zijn we sterk verbonden met de Rotterdamse regio. Dat uit zich in een actieve samenwerking met andere organisaties in de regio en een positieve bijdrage aan milieu en maatschappij. Op een inspirerende en interactieve manier willen we van meerwaarde voor de samenleving zijn.

De toegevoegde waarde van de RET

Kernproduct van de RET is het aanbieden van openbaar vervoer in de regio Rotterdam. Dit leidt op verschillende wijzen tot waarde voor stakeholders in de regio. Het waardecreatiemodel (zie onderstaande tabel) laat zien hoe we 'bezittingen' of 'kapitalen' inzetten en waarde toevoegen om onze doelstellingen te bereiken. Ook geeft het inzicht in de impact (zowel positief als negatief) die onze bedrijfsactiviteiten hebben voor onze organisatie en de samenleving.

De manier waarop wij waarde toevoegen om de gewenste resultaten en de beoogde impact te realiseren, staat beschreven in ons bedrijfsplan. Daarin staat dat wij streven naar perfect georganiseerd openbaar vervoer met de hoogste kwaliteit voor de reiziger van nu en in de toekomst. In dit jaarverslag vertellen we of we de goede kant op gaan. We leggen verantwoording af aan onze belangrijkste stakeholders. Om ook in de toekomst - op de langere termijn - waardecreatie te realiseren en verder te verbeteren, werkt de RET voortdurend aan verbetering van het vervoeraanbod (onder andere extra vervoercapaciteit op het metronetwerk, nieuwe oeververbinding en HOV-lijnen), verbetering van de dienstverlening (gemakkelijker reizen met 'ov-betalen' als opvolger van de ov-chipkaart), en vermindering van de impact op het milieu (aanschaf elektrische bussen, verlagen stroomgebruik, circulariteit, energietransitie, klimaatadaptatie).

De landen in de Verenigde Naties hebben 17 werelddoelen voor duurzame ontwikkeling afgesproken (UN Sustainable Development Goals). Aan vijf van deze doelen kan de RET een relatief grote bijdrage leveren, namelijk Duurzame en

betaalbare energie (SDG7); Fatsoenlijke banen en economische groei (SDG8); Innovatie en duurzame infrastructuur (SDG9); Veilige en duurzame steden (SDG11) en Klimaatverandering aanpakken (SDG13). In 2018 is besloten om MVO-doelen die hierop zijn gebaseerd definitief op te nemen in het bedrijfsplan.

Ook de RET levert een bijdrage aan duurzame ontwikkeling en aan reductie van broeikasgassen. Voor de periode tot en met 2021 heeft de RET de volgende MVO-doelstellingen opgenomen in haar bedrijfsplan.

- Duurzaam vervoeren: klimaatneutraal vervoer in 2030.
  RET gaat voor vervoer zonder schadelijke uitstoot in 2030.
- Duurzaam bouwen: energieneutraal en circulair bouwen in 2040.
  Dit houdt in energieopwekkende RET-gebouwen van volledig herbruikbare bestandsdelen in 2040.
- Duurzaam werken: circulair, fair en transparant werken in 2030.
  RET werkt zonder verspilling en op basis van eerlijke behandeling, meedoen in de samenleving en transparantie in 2030.
- Duurzaam verbinden: sociaal betrokken en inclusieve werkgever in 2025.
  Onze organisatie steunt sociaal verbindende initiatieven en stimuleert meedoen in de samenleving door werk.

Deze werelddoelen hebben wij met input van onder andere MVO-Nederland vertaald naar de volgende RET-doelstellingen voor de komende jaren:

- Klimaatneutraal Vervoer in 2030;
- Energieneutraal en circulair bouwen in 2040;
- Circulair, fair en transparant werken in 2030;
- Sociaal betroken en inclusief werkgever in 2025.

Input	Resultaat	Impact
Financieel kapitaal > OV-concessies > Opbrengsten uit kaartverkoop > Werken derden	**Financieel kapitaal** - Netto resultaat € 1,2 miljoen	> Met onze marktconforme organisatie zorgen we voor continuïteit in de bedrijfsvoering en leveren maximale OV-capaciteit tegen zo laag mogelijke kosten.
Geproduceerd kapitaal en intellectueel kapitaal = OV-netwerk > Aantal voertuigen: 284 bussen, 112 trams, 166 metro's, 1 ferry > Verkeersleiding > Vervoersplanning > Infra > Gebouwen en werkplaatsen > ICT & digitalisering > Energie > Kennis van de regio Rotterdam	**OV-netwerk** > Kostendekkingsgraad > Productiviteit > Uitval > Punctualiteit > Verstoringen (3.820) > Beschikbaarheid van vloot, infra en gebouwen > Dienstregelingsuren: 1.177 uur > Reizigerskilometers totaal: 533 miljoen > Zwartrijders: Bus: 0,3 % Tram: 1,2 % Metro: 1,0 %	> Met duurzame en veilige mobiliteit draagt de RET bij aan een leefbare en bereikbare regio Rotterdam: - Voor zowel de bestaande stad als nieuwe stedelijke ontwikkelingen maakt ons OV-netwerk een hoge concentratie van functies in het stedelijk gebied mogelijk. Hiermee dragen wij bij aan het ruimtelijk beleid van regionale en landelijke overheid. - Daarnaast zorgt ons duurzame en veilige OV voor vermindering van de congestie op het wegennet in de regio, waardoor het verkeer hier sneller doorstroomt. Dit heeft een positieve impact bij de overige verkeersdeelnemers.
Menselijk en intellectueel kapitaal (medewerkers) > 2.599 fte (74 nationaliteiten) > Bevlogen en betrokken vakmensen	**Medewerkers** Veilig en toegankelijk werk Veiligheidsladder (niveau 3) > MTO-uitkomsten (6,9) > Verzuim (11,1 %) > Opleidingen (nieuw opleidingscentrum, ook opleidingen voor HTM)	> Als werkgever van betekenis met een grote diversiteit aan beroepen en gevraagde kwalificaties biedt de RET werkgelegenheid op alle opleidingsniveaus. De RET stelt veiligheid centraal en zet zich in op duurzame inzetbaarheid, inclusie en vakmanschap. De goede arbeidsvoorwaarden en volop mogelijkheden voor opleiding en ontwikkeling hebben een positieve impact op de arbeidsmarkt.
Sociaal kapitaal en relaties > Reizigers > Servicegerichte medewerkers > Andere Stakeholders: OR, vakbonden, gemeente(n), de MRDH en Raad van Commissarissen, ministeries, de provincie Zuid-Holland, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, openbaar ministerie, omwonenden, scholen, media, brancheorganisaties, leveranciers, zakelijke partners, collega-bedrijven en belangenorganisaties zoals Metrocov en Rover	**Sociaal kapitaal en relaties** > Reizigerstevredenheid (7,9) > Cijfer sociale veiligheid (456 incidenten direct tegen personen) > Reisinfo bij verstoringen > Dialoog met stakeholders > Samenwerkings-resultaten deur tot deur met deelvervoerders Check, Donkey Republic, felyx en GO Sharing, Watertaxi, BAQME, Donkey Republic, Lime en MyWheels	We werken samen met onze opdrachtgever en andere stakeholders aan een (toekomstig) OV-systeem waarmee we de regio Rotterdam bereikbaar en leefbaar houden: > Reizigers profiteren van bereikbaarheid, duurzame en veilige mobiliteit en de mogelijkheden die dit biedt om gebruik te maken van voorzieningen, mensen te ontmoeten, te werken en te leren. Belangrijke reizigers-groepen van de RET zijn: forensen, bezoekers van winkels en horeca, scholieren en studenten, gebruikers van gezondheidszorg en voorzieningen, toeristen, ouderen. > Bedrijven zoals middenstand, horeca, beurzen en congressen in de regio hebben baat bij OV doordat het de arbeidsmarkt vergroot (rekrutering uit de hele regio en daarbuiten) en ook (potentiële) klanten brengt. > Voor de bezitters en gebruikers van grond in de omgeving van knooppunten en metrostations ontstaat vaak een letterlijke vorm van waardecreatie doordat huizen en grond hier meer gewild en daarmee meer waardevol worden.
Milieu > Gebruik van additionele groene stroom > Energieverbruik door Bus: 41,7 miljoen kWh Tram: 24,6 miljoen kWh Metro: 82,4 miljoen kWh > Overig energieverbruik > Overige grondstoffen	**Milieu** > Eigen energieopwekking, energiebesparing en inzet duurzame voertuigen. > CO_2-uitstoot totaal modaliteiten en per modaliteit Bus: 12,8 miljoen kg Tram: 1,8 miljoen kg Metro: 6,2 miljoen kg Totaal: 21,3 miljoen kg inclusief ferry	> We dragen bij aan een schonere leefbare regio en verminderen onze CO_2 uitstoot en andere emissies. > We oefenen druk uit op het milieu door gebruik van grondstoffen. > Tegelijkertijd ontstaat waarde voor natuur, milieu en klimaat doordat de aanwezigheid van goed openbaar vervoer zorgt voor minder autoverkeer en de hieruit voortkomende milieuproblemen (energiegebruik, uitstoot -CO_2 en fijnstof, ruimtegebruik, verkeersveiligheid). Deze waarde wordt nog vergroot doordat RET in de eigen bedrijfsvoering maatregelen neemt om de negatieve impact op klimaat te verkleinen.

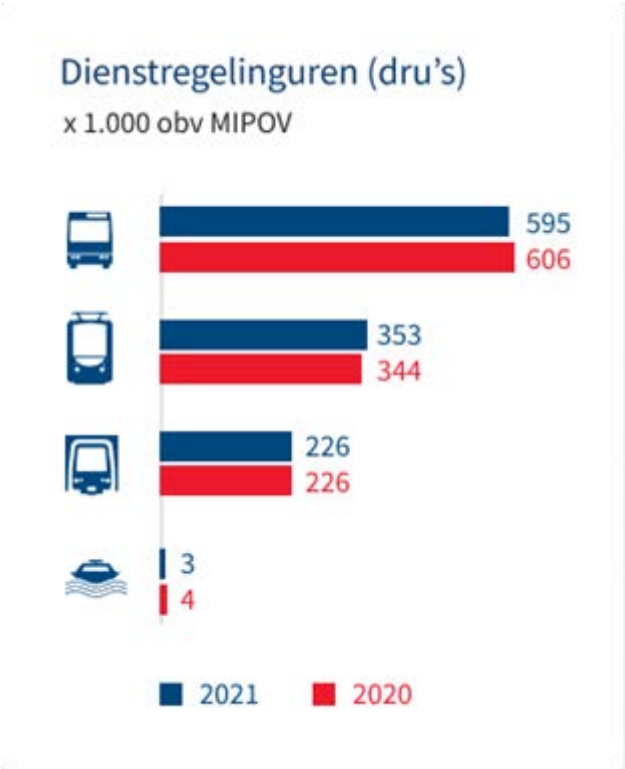
Bus- en railconcessie

Nadat in 2020 de concessie Rail aan de RET is verlengd tot 2030 en de nieuwe concessie Bus (concessieperiode tot 2034) voor het eerste jaar volledig is gaan rijden, stond 2021 in het teken van borgen en beheersen.

Zo zijn alle processen, taken en verantwoordelijkheden beschreven en vastgelegd en zijn – met terugwerkende kracht – de subsidies 2017, 2018, 2019 én 2020 ingediend en vastgesteld. Tot slot zijn de voorbereidingen op de herijking van de bus- en railconcessie gestart. Deze vindt plaats in 2022 en heeft als doel om het door de coronapandemie verstoorde economisch evenwicht in de concessies te herstellen.

Gebied

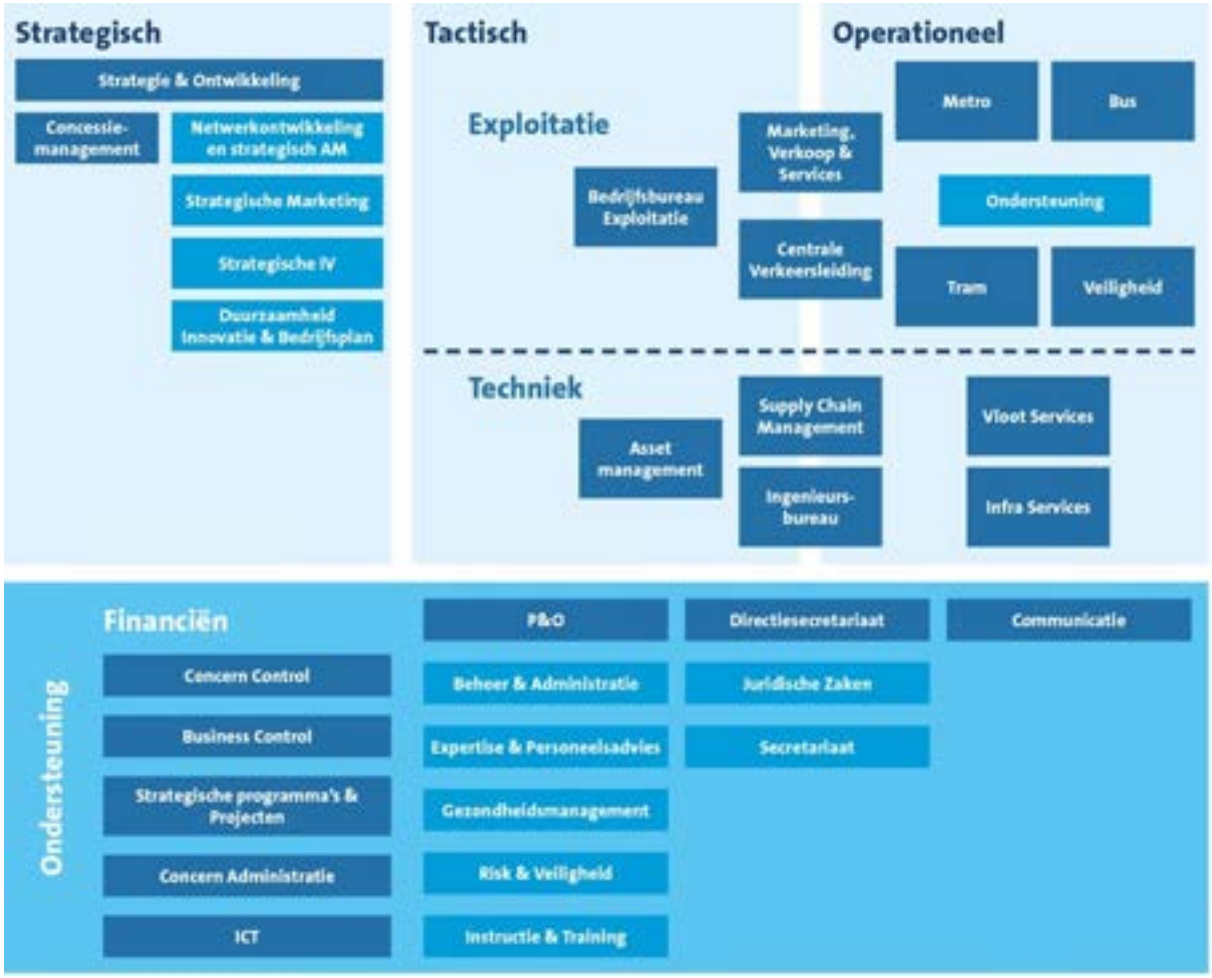
Met onze bussen rijden we in Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Lansingerland, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Ridderkerk en Barendrecht.
Onze trams, de Citadis, rijden in Rotterdam, Barendrecht, Schiedam en Vlaardingen.
Onze metrolijnen verbinden Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland, Lansingerland, Pijnacker, Nootdorp, Leidschenveen, Leidschendam, Voorburg, Den Haag, Rhoon, Poortugaal, Spijkenisse en Capelle aan den IJssel.
De Fast Ferry, de snelle veerboot, voer tot eind 2021 tussen Hoek van Holland, de Maasvlakte en Pistoolhaven. De Fast Ferry is met ingang van 1 januari 2022 gestopt.



De RET heeft negen 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, Kralingen, Beverwaard, Waalhaven en de Nautastraat.

Bedrijfsstructuur

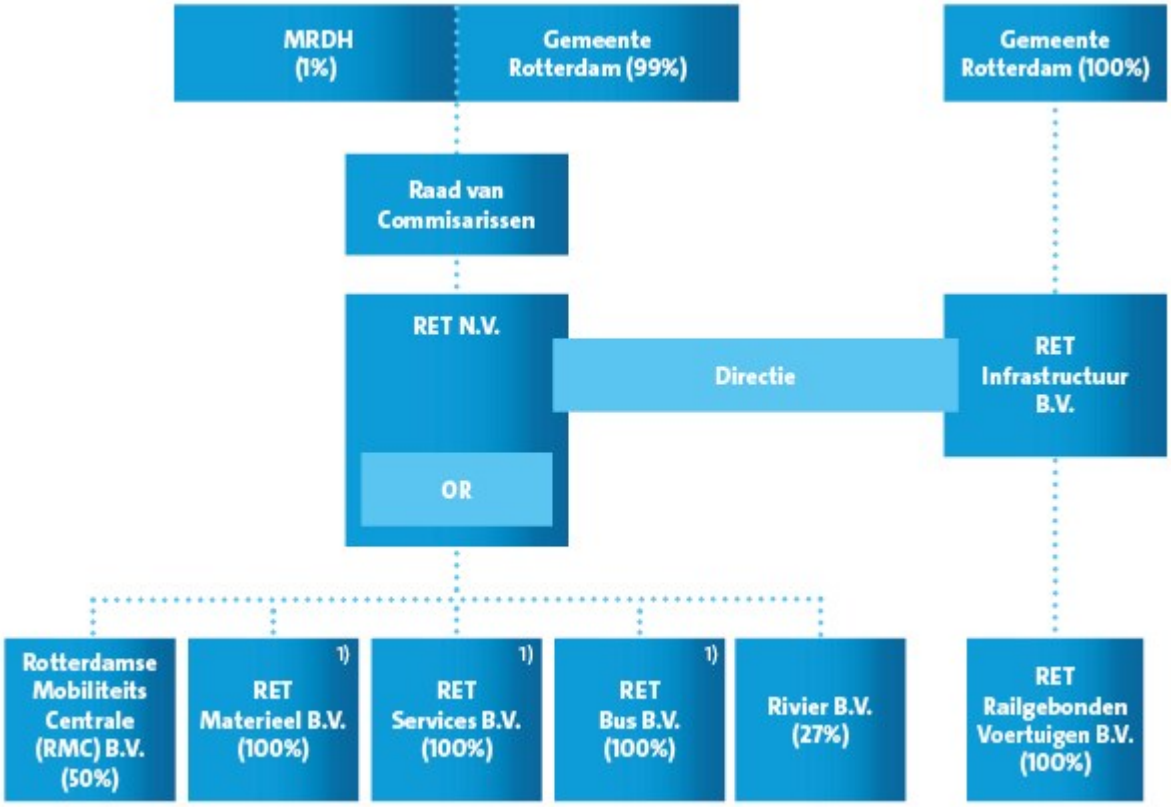
Onderstaand een overzicht van de bedrijfsstructuur van de RET.



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)

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 Trans Link Systems B.V.
- Lid Raad van Toezicht Albeda MBO
- Lid Raad van Commissarissen Reisinformatiegroep 9292
- Lid Raad van Commissarissen Rotterdamse Mobiliteits Centrale B.V.
- Voorzitter van de strategische adviesraad Traffic and Transport van TNO.

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.

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 van 1 oktober 2014 tot mei 2021

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)

Hugo Mans (1967)

Financieel directeur vanaf 21 juni 2021

Hugo Mans is sinds 21 juni 2021 financieel directeur van de RET. Voordat hij bij de RET aantrad, vervulde hij uiteenlopende rollen als CFO en directeur van programma's, projecten en verandertrajecten. Dat deed hij onder meer bij NS, NedTrain en PwC.

Afdelingen:
Hugo Mans is verantwoordelijk voor de afdelingen Concern Control, Concern Administratie, Business & Project Control, Strategische Programma's & Projecten en ICT.

Nevenfunctie:

- Lid van Raad van Toezicht HAN (Hogeschool van Arnhem en Nijmegen)

Youp Hamburger (1981)

Manager Strategie & Ontwikkeling tot 1 juli 2021

Arthur Swaab (1975)

Manager Strategie & Ontwikkeling

Arthur Swaab is in mei 2019 in dienst getreden bij de RET als Concessiemanager en sinds juli 2021 is hij lid van het directieteam, verantwoordelijk voor de Strategie en Ontwikkeling van de RET. Voordat hij bij de RET aantrad, was hij 11 jaar zelfstandig consultant en werkte hij aan opdrachten bij diverse bedrijven. Dat deed hij onder meer bij ING, Nationale Nederlanden, UWV en ook de RET. Binnen de afdeling strategie en ontwikkeling vallen de clusters Concessiemanagement, Netwerk en Assets, Strategische informatievoorziening, Strategische Markt- en Productontwikkeling en Innovatie.

Toos Dankers (1962)

Manager Personeel & Organisatie tot 1 maart 2021

Angelique Heijnen (1968)

Manager Personeel & Organisatie vanaf 15 juni 2021

Angelique Heijnen is sinds juni 2021 Chief Human Resources Officer (CHRO) van de RET. Voordat zij bij de RET aantrad, vervulde zij uitlopende P&O management en directierollen binnen zowel de OV-sector, de consultancy als de maritieme sector. Ze is ze onder andere werkzaam geweest bij NS, Human Capital Group en Van Oord. Haar laatste functie was als zelfstandig veranderkundig adviseur.

Angelique Heijnen is verantwoordelijk voor de afdelingen P&O en Risk & Veiligheid.

Nevenfuncties:

- Eigenaar Everyone-inc (veranderkundig adviesbureau)
- Aangesloten bij Involve (change en communicatieprofessionals)
- Aangesloten bij Meditaties-voor-kinderen als schrijver

Omgeving

Groei

Hoewel de coronacrisis de groei van de RET op korte en middellange termijn verstoort, is de prognose dat de reizigersaantallen van de RET op langere termijn blijven groeien.

De belangrijkste drijver van deze groei is bevolkingstoename. Al voor 2040 telt Nederland 19 miljoen inwoners, 1,5 miljoen meer dan nu. Vertaald naar de MRDH-regio komen er 240.000 woningen en 400.000 inwoners bij. Deze aanhoudende verstedelijking en verdichting zorgt voor toenemende druk op de ruimte en vergroot de noodzaak om te investeren in OV. Het OV is een schone, efficiënte manier om mensen van A naar B te brengen. Rijk en regio zetten samen met de RET in op groei van het stedelijke OV door te investeren in betere overstapmogelijkheden, nieuwe verbindingen en andere maatregelen die reizen met het OV aantrekkelijker maken.

2021 was een belangrijk jaar in het realiseren van de groeiambities van de RET en haar partners. Ten eerste verscheen in december het regeerakkoord. Daarin is vastgelegd dat het landelijke Mobiliteitsfonds met € 7,5 miljard aan extra middelen wordt aangevuld voor de komende 10 jaar. Het bedrag is gereserveerd om de ontsluitende infrastructuur in 14 stedelijke gebieden in Nederland te versterken. Ook gaat het beschikbare budget voor beheer en onderhoud structureel met € 1,25 miljard per jaar omhoog. De RET blijft zich met haar partners inzetten om een deel van deze middelen aan te wenden om de groeiopgave van onze regio in goede banen te leiden.

Ten tweede heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind 2021 haar proposities ingediend bij de beoordelingscommissie van het Nationaal Groeifonds. Eén daarvan is de zogenaamde Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad. Het voorstel zet in op verbetering van de OV-infrastructuur in onze regio. Onderdeel van de voorgestelde maatregelen zijn onder andere een frequentieverhoging op de E-lijn, inframaatregelen op de C-lijn en verbeteringen op de spoorverbinding tussen Dordrecht en Leiden. In de eerste helft van 2022 wordt bekend of het gereserveerde bedrag van één miljard euro wordt toegekend.

Ten derde verscheen de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO), die de meest kansrijke varianten van de nieuwe Oeververbinding tussen Kralingen en Rotterdam-Zuid in kaart brengt. De NKO is een tussenstap in het proces richting de definitieve vaststelling van de voorkeursvariant. In 2022 kiezen de gemeente Rotterdam, het ministerie van I&W, de provincie Zuid-Holland en de MRDH de best passende variant. De inzet van de RET is een metrotunnel, omdat de stad en de regio daarmee decennia aan verdere groei en verstedelijking aankunnen. Daarnaast draagt een tunnel goed bij aan de verdere sociaaleconomische integratie van De Noord- en Zuidoever.

Alle drie de genoemde punten zijn belangrijke stappen in de richting van een toekomstbestendig OV-netwerk. Ze zijn mede mogelijk gemaakt door de goede samenwerking met de MRDH, gemeenten, provincie, Ministerie, VNO-NCW, collega-vervoerders en de Mobiliteitsalliantie. Gezamenlijk blijven we ons ook in 2022 en de jaren daarna hardmaken voor investeringen op dit vlak.

Stakeholders

Door onze stakeholders regelmatig te betrekken bij zowel het bedrijf als het beleid, krijgen we inzicht in hun standpunten en wensen. Zo laten we hen meedenken over onze dienstverlening en bedrijfsvoering. We informeren stakeholders via communicatiemiddelen als social media en de websites, al naar gelang het onderwerp en de doelgroep.

In 2021 vond onder meer dialoog plaats met reizigers, medewerkers, OR, vakbonden, gemeente(n), de MRDH en Raad van Commissarissen. Ook consulteerden en informeerden we ministeries, de provincie Zuid-Holland, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, openbaar ministerie, omwonenden en scholen. Tot slot zijn ook media, brancheorganisaties, leveranciers, zakelijke partners, collega-bedrijven en belangenorganisaties als Metrocov en Rover belangrijke stakeholders.
Met vrijwel al deze stakeholders hebben we voortdurend contact over verschillende onderwerpen en op verschillende niveaus in de organisatie. In 2021 betrokken we een deel van deze stakeholders ook bij een klankbordsessie over het bedrijfsplan voor de komende jaren.

De reiziger is onze belangrijkste stakeholder.

De OV-Klantenbarometer van 2021 is uitgevoerd midden in de coronapandemie. Daardoor is deze anders dan in voorgaande jaren. De groep reizigers was in 2021 anders van samenstelling: minder forenzen door thuiswerken en minder studenten door online onderwijs. Bovendien zijn in 2021 ongeveer de helft minder vragenlijsten ingevuld in vergelijking met voorgaande jaren. Dit komt doordat er minder reizigers waren en doordat het veldwerk vanwege aangescherpte maatregelen eerder gestopt is.

In 2020 is in het eerste kwartaal alleen een verkort klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Daarom is een goed vergelijk met 2020 niet mogelijk en zetten wij de 2021 cijfers hieronder af ten opzichte van 2019. De metingen van 2021 zijn uitgevoerd in het najaar, in plaats van gespreid over het hele kalenderjaar. Hierdoor geldt voor alle cijfers dat ze minder goed geschikt zijn om een gewijzigde prestatie aan af te lezen.

De reiziger geeft de RET in 2021 overall een 7,9. Dit is hetzelfde cijfer als in 2019.

De metro scoort een 7,9 en is daarmee gelijk aan 2019. Bij metro scoort vooral de prijs van de rit, het gemak van het kopen van een vervoerbewijs / laden saldo, en het gebruiksgemak van het betaalmiddel hoger. De inrichting van het voertuig en informatie bij vertragingen scoren lager. Daarnaast wordt er ook significant lager gescoord op sociale veiligheid, vooral op veiligheid tijdens de rit.

Klanttevredenheid

	2021	2020
	8,0	8,0
	7,9	8,1
	7,9	7,9

De tram scoort een 7,9 en is daarmee een tiende lager dan in 2019. De prijs van de rit en de overstaptijd worden positiever beoordeeld dan in 2019. De tram scoort voornamelijk lager op de punten in het voertuig: klantvriendelijkheid van het personeel, netheid, geluid, klimaat en inrichting van het voertuig en ook de reisinformatie in het voertuig. Verder scoort, net als bij metro, de veiligheid tijdens de rit en op de instaphalte lager.

Ook de bus scoort een 8,0. In 2019 was dit een 7,8. De nieuwe bussen zorgen voor een hogere score op het voertuig: netheid, geluid, klimaat, inrichting en reisinformatie in het voertuig scoren aanzienlijk beter dan in 2019. Verder wordt ook, net als bij metro en tram, de prijs van de rit positiever beoordeeld.

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 ander coronagerelateerd beleid. De OR was ook vertegenwoordigd in het crisisteam corona en werd geconsulteerd bij de totstandkoming van het nieuwe bedrijfsplan. Belangrijk was ook de adviserende rol van de OR bij de besluitvorming over de bezuinigingen die de RET als gevolg van de coronapandemie moest doorvoeren.

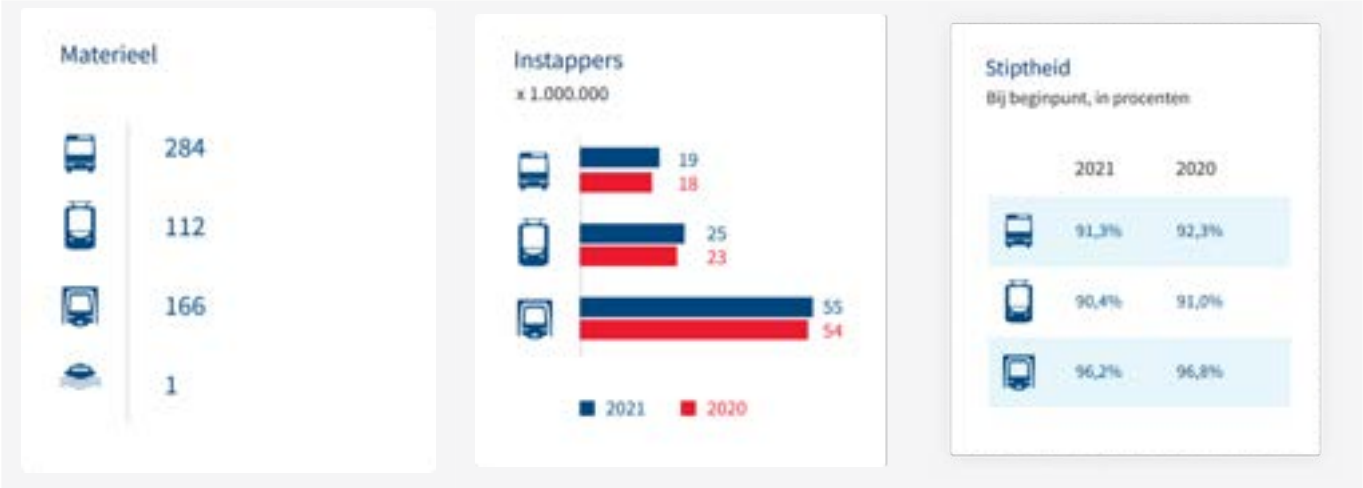
JongRET is ook een belangrijke interne stakeholder, die jonge RET'ers uitnodigt om naast hun werk verbintenis te zoeken met leeftijdsgenoten binnen de organisatie. Alle collega’s tot en met 35 jaar zijn automatisch lid van JongRET. De diversiteit binnen JongRET biedt meerwaarde en legt het fundament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

De branchevereniging OV-NL vertegenwoordigt alle openbaarvervoerbedrijven van Nederland op het gebied van reisproducten, klantenservice, betaaloplossingen en innovaties. Ook is OV-NL namens de vervoerders belangenbehartiger bij politiek en bestuur inzake investeringen, fiscaliteit en regelgeving. In 2021 had OV-NL een belangrijke coördinerende rol in het beleid, de beschikbaarheidsvergoeding en de communicatie over corona, zowel tussen de OV-bedrijven als met het Rijk.

Translink Systems 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. In 2021 zijn er belangrijke stappen gezet in het invoeren van nieuwe betaalvormen. In 2022 zal ook de RET overstappen op het nieuwe OV-betalen. Reizigers kunnen dan ook met (onder meer) hun bankpas en smartwatch betalen.

Operationele terugblik

Exploitatie



De beperkende landelijke coronamaatregelen hadden 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. Als gevolg van de coronapandemie zijn maatregelen genomen. Bus-, tram- en metroritten vervielen en de inzetvermindering op sociale veiligheid waren voor onze reizigers het ingrijpendst.

Metro
Corona heeft het afgelopen jaar grote gevolgen gehad voor de beschikbaarheid van personeel. Ziekte, maatschappelijk verlof, vrij maken om te vaccineren waren een terugkerende zorg. De medewerkers kregen beschermingsmiddelen. Een aantal werd bespuugd door reizigers en deed daarvan aangifte en het spuugprotocol werd aangepast. De opleiding voor metrobestuurder werd aangepast en het kantoorpersoneel werkte vaak thuis, vergaderde in teams en er kwamen andere werkplekken.

Het afgelopen jaar gingen alle opleidingen voor nieuwe medewerkers door, zij het met vertraging en online lessen. Door de krappe arbeidsmarkt bleek het lastig de klassen vol te krijgen. En het uitstroompercentage was hoger dan verwacht.

De problemen met de beschikbaarheid van voertuigen hadden een groot effect op de exploitatie en de medewerkers.

Het afgelopen jaar is hard gewerkt aan de doortrekking van de Hoekse Lijn naar Hoek van Holland Strand, de frequentieverhoging van metrolijn E en het project Systeemsprong. Daarbij

worden de 21 overwegen tussen Capelsebrug en Binnenhof en Nesselanden vernieuwd. Deze nieuwe installaties vergroten de veiligheid van verkeersdeelnemers en onze reizigers, ze beperken storingen én verkorten de reistijd.

Vanwege de coronamaatregelen heeft de weekendmetro het afgelopen jaar niet gereden.

Tram

Bij Tram zijn in 2021 29 formatieplaatsen afgebouwd in verband met de afschaling van het voorzieningenniveau Tram. Dit gebeurde door natuurlijk verloop. De aangepaste dienstregelingen zijn stapsgewijs over het jaar 2021 ingevoerd. Nadat aanvankelijk de in 2020 genomen maatregelen om de reizigers en medewerkers zoveel mogelijk te beschermen waren teruggedraaid, zijn deze na de laatste lockdown weer ingevoerd. Vanuit het transitieplan OV is de afbouw van de inzet conducteurs per 1 oktober ingevoerd.

Bus
Ook in 2021 lag de focus van de RET Bus op de uitvoering van de dienstregeling met de nieuwe busvloot en de belofte aan de reizigers om veilig, duurzaam en op tijd de bestemming te bereiken.

De RET vervangt, gefaseerd in vier tranches, vóór 2030 alle dieselbussen door zero-emissiebussen. 2021 stond in het teken van de voorbereiding van de aanschaf van de tweede tranche. Het gaat om een levering van 42 ZE-bussen met een grotere batterijgrootte (350kWh in plaats van 216 kWh), met de bijbehorende laadinfrastructuur. De afgesproken verbeterpunten uit de eerste serie ZE-bussen zijn nog niet geheel meegenomen in de nieuwe tweede levering. Daardoor loopt de nieuwe aanschaf vertraging op en rijdt de tweede tranche bussen nog niet, zoals gepland, per 10 januari 2022. In 2021 is ook gewerkt aan de voorbereidingen voor onder andere de nieuwe laadinfra op de vestiging Sluisjesdijk en Krimpen, zodat we in 2022 ook in deze gebieden met elektrische bussen rijden.

Ondanks de kinderziektes verliep het rijden met de eerste tranche elektrische bussen grotendeels naar wens. Er waren weinig incidenten met de benodigde batterijcapaciteit voor het uitvoeren van de ritten. Wel ondervonden we in 2021 technische problemen met de nieuwe hybride bussen. De RET heeft de leverancier verzocht om met constructieve oplossingen te komen.

Vanwege besparingen, om de lagere reizigersinkomsten als gevolg van corona op te vangen, was de frequentieverlaging op sommige buslijnen merkbaar voor reizigers. De BOB-bussen zijn sinds de eerste lockdown (2020) gestopt, toen ook het uitgaansleven tot stilstand kwam. In 2021 reden de BOB-bussen niet.

In 2021 zijn voorbereidingen getroffen voor een nieuwe busvestiging. Er zijn plannen om een nieuwe busstalling Beverwaard (inclusief nieuwe werkplaats) te realiseren.

De overgang van twee bestaande locaties (Sluisjesdijk en Ridderkerk) naar een nieuwe locatie heeft voordelen. Herontwikkeling van Sluisjesdijk zou een forse kostenpost zijn en complexer dan een nieuwe locatie bouwen. De mogelijke nieuwe vestiging wordt een moderne, maar sobere plek, gebouwd naar eigen wensen en met alle benodigde faciliteiten. Een vestiging waar de RET decennia mee vooruit kan en die gelegen is tussen de bedieningsgebieden van de huidige locaties.

Fast Ferry

Ook in 2021 waren de corona-effecten merkbaar in de dienstregeling van de Fast Ferry.
Voor de zomer is een bieding gedaan voor de aanbesteding van de Fast Ferry voor drie jaar. Na de zomer besloot de opdrachtgever het vervoer over water te stoppen en over te stappen op vervoer over land via EBS. De Fast Ferry is per 31 december 2021 gestopt.

Sociale veiligheid

In 2021 is het camerabeleid uitgebreid met de invoering van de dashcam in de voertuigen. Ook is het nu mogelijk dat de toezichthouders cameratoezicht (boa-OV) bij een calamiteit live mee kunnen kijken in de trams. En is een begin gemaakt dit ook voor de bussen te regelen. Dit wordt in 2022 gerealiseerd.

Met de functionaris gegevensbescherming en de politie zijn afspraken gemaakt waardoor de politie kan mee- of terugkijken met de camera's die in de metrostations en op de metroperrons hangen. Ook zijn afspraken gemaakt om gevorderd beeldmateriaal digitaal over te dragen. Dat draagt bij aanhet sneller afronden van een politieonderzoek.

In 2021 is gestart met het vervoer van arrestanten en een ID-check door onze eigen boa's. Ook is het afgelopen jaar het Regionaal Handhavingsarrangement opnieuw bekrachtigd in de Driehoek en werd het beleid 'Publieke Taak' aangescherpt. In het Lokaal Veiligheid Arrangement (LVA) Schiedam spraken de NS, de RET en de gemeente Schiedam af om samen te werken in en om de vier metrostations in Schiedam.

Zwartrijders

	2021	2020
	0,3%	1,1%
	1,2%	1,4%
	1,0%	0,9%

In 2021 begon ook een pilot met Bureau Halt. In deze pilot zijn 17 boa's–OV aangesteld. Zij kregen een extra bevoegdheid om een verkort proces verbaal te maken voor een Halt-verwijzing van jongeren tussen de 12 en 18 jaar.

De pilot 'boa-pas zonder naam' kwam in samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid tot stand. Deze pilot is afgerond. Mogelijk wordt de 'boa-pas zonder naam' landelijk voor alle boa's geïmplementeerd.

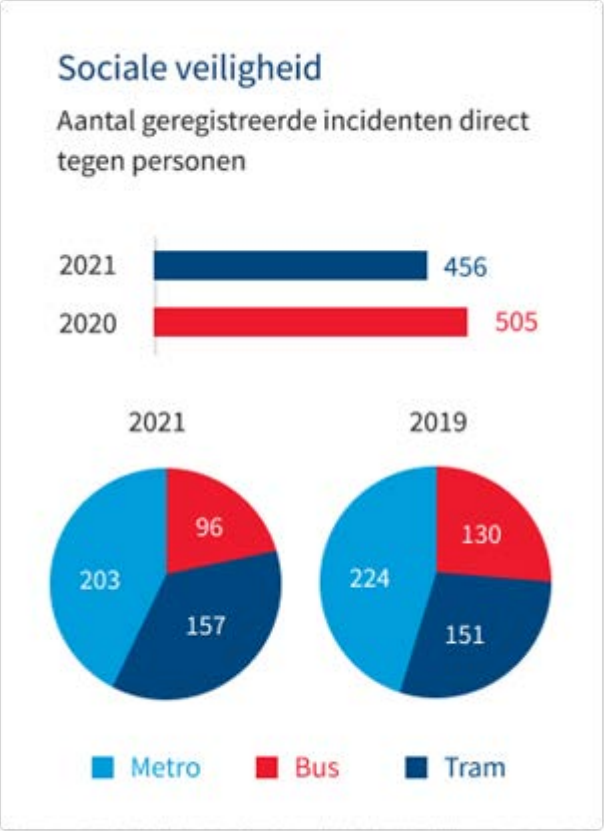
In het verlengde hiervan is de pilot 'digitale boa-pas' afgerond. Deze pas wordt op een telefoon geïnstalleerd. Deze pilot wordt verder door het ministerie van Justitie en Veiligheid voortgezet.

Incidenten en zwartrijders
Ook 2021 werd sterk beïnvloed door corona en de maatregelen in het openbaar vervoer. Er werden vele duizenden overtredingen van de mondkapjesplicht geregistreerd en ook duizenden meldingen van betalingsproblemen in met name de tram. Het aantal ernstige incidenten daalde in 2021 ten opzichte van 2020. Met name bedreigingen en niet-fysieke

agressie tegen medewerkers namen af. Wel werden in 2021 aanzienlijk meer incidenten geregistreerd met betrekking tot fysiek geweld tegen medewerkers. Het aantal ernstige incidenten tegen reizigers nam in 2021 af ten opzichte van 2020, vooral omdat er bij Bus minder incidenten plaatsvonden. Bovendien werden aanzienlijk meer OV-verboden uitgereikt door de uitbreiding van OV-verboden voor alle modaliteiten en door de uitbreiding van het OV-verbod naar wapenbezit.

	A-incidenten 2021	A-incidenten 2020	A-incidenten 2019	B-incidenten 2021	B-incidenten 2020	B-incidenten 2019	C-incidenten 2021	C-incidenten 2020	incid
Bus	35	71	72	219	401	213	340	786	
Tram	93	99	68	252	226	241	115.955	90.718	
Metro	187	191	159	2.491	3.488	5.043	80.882	49.741	
Totaal	315	361	299	2.962	4.115	5.497	197.177	141.245	

A-incidenten zijn strafrechtelijk vervolgbare incidenten.
B-incidenten zijn incidenten die vallen onder de overtredingen van de Wet personenvervoer artikel 70 tot en met artikel 73.
C-incidenten zijn overtredingen van de RET-huisregels.



Marketing

De RET heeft een maatschappelijke rol in de regio Rotterdam: het voor iedereen aanbieden van openbaar vervoer. Wij richten ons in onze marktbewerking op kansrijke doelgroepen zoals de keuzereiziger (incidentele reiziger) die een positieve houding ten aanzien van het openbaar vervoer heeft en zijn vrije tijd op een leuke manier wil invullen en de

frequente reiziger (forens of scholier). 2021 stond vooral in het teken van het terugwinnen van het vertrouwen om (weer) zorgeloos en comfortabel met het openbaar vervoer te reizen.

Het coronatijdperk ligt voorlopig nog niet achter ons en het is onduidelijk wanneer dit wel zo is. Bovendien zorgt het verplicht dragen van een mondkapje vanaf 13 jaar in het openbaar vervoer bij veel mensen voor een drempel om met het OV te reizen. We zien dat er meer van andere vormen van vervoer gebruik gemaakt wordt, zoals de (elektrische) fiets en de auto. Maar er is ook een andere manier van werken ontstaan. Bedrijven handhaven het thuiswerken, hetzij voor de korte termijn hetzij voor de langere termijn, om beter in te spelen op de 'work-life balance' van medewerkers.

Het toenemende autogebruik zorgt sinds de versoepeling van de coronamaatregelen echter voor meer drukte in de stad en in de regio. Dat biedt een kans om in de komende jaren inwoners en bezoekers weer te verleiden (meer) te reizen met het openbaar vervoer, mits dat veilig en verantwoord is. We zien dat hygiëne en drukte in de voertuigen daarbij een belangrijke rol spelen. Inzicht in het kunnen plannen van je reis op het moment dat het rustiger is in de voertuigen, wordt daarmee steeds belangrijker. Het is van belang om inwoners en bezoekers van de stad en regio te inspireren er weer op uit te gaan en daarvoor met het OV te reizen. De voordelen van het reizen met het OV worden benadrukt. Hiertoe zijn diverse acties en campagnes ingezet.

Zo hebben we van 1 juli tot en met 4 augustus en van 24 augustus tot en met 13 september een RET-imagocampagne uitgerold. De campagne richtte zich op het terugwinnen van het vertrouwen van reizigers, door op positieve wijze te benadrukken dat de RET en haar medewerkers weer voor hen klaarstaan. De campagne benadrukte dat veilig reizen een gezamenlijke verantwoordelijkheid is. De RET heeft als vervoerder maatregelen genomen, maar van reizigers verwachten we ook dat ze een mondkapje dragen, dat ze zoveel mogelijk afstand houden en drukke tijden in het OV mijden. Om de drukke tijden in het OV te ontlasten, zijn we ook een samenwerking gestart met deelmobiliteitaanbieders en communiceren we op relevante plekken dat de reiziger ook een deelfiets of deelscooter kan nemen of met de watertaxi de reis verder kan vervolgen.

Daarnaast hebben we samen met alle openbaarvervoerbedrijven van Nederland de in 2020 ontwikkelde OV-campagne in 2021 voortgezet en regionaal versterkt met de vervoerders in het Marketingplatform, met als doel te groeien in aantallen reizigers tot het niveau van voor de coronacrisis.

Netwerkontwikkelingen

In 2021 werd het OV-gebruik nog sterk bepaald door de coronacrisis en lag het aantal reizigers (opnieuw) onder het niveau van 2019. De dienstregeling is aangepast op dit lagere aantal reizigers. Tegelijkertijd is de in 2020 ingezette samenwerking met deelmobiliteitsaanbieders voortgezet en uitgebreid. Naast de oorspronkelijke partners Check, Donkey Republic, felyx en GOsharing doen nu ook Lime, BAQME, Greenwheels, MyWheels, Sixt Share en Watertaxi mee. Hiermee bieden we naast deelfietsen en deelscooters ook deelauto's en vervoer over water aan, als aansluiting op ons netwerk, en het aantal haltes en metrostations waar deelmobiliteit wordt aangeboden is uitgebreid.

Ook zijn in 2021 belangrijke stappen gezet voor verbetering van het netwerk en de dienstverlening van de toekomst:

- Integratie met de RET realtime app; locatie en beschikbaarheid deelvoertuigen zichtbaar;
- Pilot Hoek van Holland Haven met strand deelfietsconcept;
- Gezamenlijke marketingcampagne om bewustwording van reizigers van de aansluiting deelmobiliteit en OV te vergroten.

In 2021 zijn belangrijke stappen gezet voor verbetering van het netwerk en de dienstverlening van de toekomst. Na een Europese aanbesteding is de opdracht voor het bouwen van een MaaS-platform gegund aan Siemens Mobility. Het platform is een initiatief van de stadsvervoerders RET en HTM en de NS. Het platform maakt het voor reizigers mogelijk om een reis met meerdere vervoermiddelen te plannen, te boeken en te betalen. De bouw van het platform vond grotendeels in 2021 plaats, de uitrol wordt in 2022 verwacht.

Er worden voorbereidingen getroffen voor invoering van drie nieuwe vormen van OV-betalen: via de contactloze betaalkaart, een slimmere en veiliger opvolger van de OV-chipkaart en een verbeterde interoperabele barcode. De RET werkt hiervoor samen in het landelijke programma OV-pay met andere vervoerders, overheden en Translink. In 2021 is overeenstemming bereikt met de MRDH over een substantieel deel van de financiering. Hierdoor konden de noodzakelijke technische en infrastructurele voorbereidingen worden gestart, zoals het verbeteren van de netwerkinfrastructuur op de stations en de vervanging van de backoffice systemen. Het streven is om in 2022 reizen op saldo op de betaalkaart te introduceren als eerste van de nieuwe betaalvormen.

De Bestuurscommissie Vervoerautoriteit (BCVA) van de MRDH heeft het projectbesluit genomen voor de frequentieverhoging van de metro op de middellange termijn (tot ongeveer 2035) op de lijnen E en C. De BCVA heeft gevraagd om hiervoor een realisatiebesluit uit te werken. Dit bestaat uit een maatregelenpakket voor de aanschaf van 35 extra metrovoertuigen en het versterken van infrastructuur ten behoeve van de frequentieverhoging. Een definitief besluit vindt begin 2023 plaats in de BCVA.

Er is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de gemeente Ridderkerk en de MRDH over de introductie van 'Hoogwaardig OV' tussen Rotterdam Zuidplein en Drievliet. De gemeente zorgt dat de busroute sneller wordt en legt nieuwe haltes aan. Na realisatie daarvan gaat de RET de huidige lijn 146 uitvoeren als R-net- lijn.

De RET studeert samen met de gemeente Rotterdam en de MRDH op de uitvoering van de eerste fase van het project 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer Maastunnel' (HOV Maastunnel). Versnellingsmaatregelen en aanleg van haltes moeten vanaf 2024 een snelle busverbinding tussen Zuidplein, Dijkzigt en Rotterdam Centraal mogelijk maken.

In het kader van het project 'OV+' heeft de MRDH subsidie toegekend voor het uitvoeren van versnellingsmaatregelen op de routes van tramlijn 25 en buslijn 70.

In samenwerking met de gemeente Nissewaard en de MRDH wordt het knooppunt Spijkenisse Centrum, met busstation en metrostation, opgeknapt zodat de kwaliteit voor de reiziger beter wordt. De RET renoveert met subsidie van de MRDH de stationshal. De MRDH heeft hier in 2021 een projectbesluit over genomen en in de eerste helft van 2022 de subsidie hiervoor aan de RET verstrekt.

Op 17 december is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) een voorstel aangeboden aan de Nationale GroeiFonds commissie. Beoogd wordt € 1 miljard te verkrijgen voor investeringen voor het openbaar vervoer in de Zuidvleugel. De deelnemende partners (I&W, de MRDH en de provincie Zuid-Holland) zorgen met cofinanciering voor eveneens € 1 miljard. De belangrijkste verbeteringen voor het vervoergebied van de RET zijn: meer capaciteit voor hogere frequenties op de E-lijn en de C-lijn, verbeteringen op enkele OV-knopen en nieuwe stations Stadionpark, Van Nelle en Kethel.

Techniek

Per 13 september is de dienstregeling van de metro aangepast als gevolg van onderhouds- en reparatieachterstanden. Met minder voertuigen hebben we, in het belang van de reiziger, een zo betrouwbaar mogelijk aanbod van ritten aangeboden. De onderhouds- en reparatieachterstand is ontstaan door een combinatie van factoren. We zaten al krap. Vervolgens was de coronacrisis de druppel: daardoor kregen we te maken met vertraging in leveringen van onderdelen en een hoger ziekteverzuim van onze technici. Ook konden we geen gebruik meer maken van extra inzet uit het buitenland. Hierdoor leverden we niet de metro-inzet die we hadden beloofd. De aanpassing van de dienstregeling hield in dat de A-lijn niet reed. De keuze om de dienstregeling aan te passen was lastig. We konden vasthouden aan de dienstregeling waarbij we al zeker wisten dat er ritten uit zouden vallen, of we konden een aangepaste, stabiele dienstregeling maken waarbij we minder voertuigen inzetten. We hebben voor dit laatste gekozen. De MRDH heeft deze aanpassing van onze dienstregeling niet goedgekeurd. Daarom kregen we een malus en boete van € 0,8 miljoen, waarvan € 0,2 miljoen voorwaardelijk. De voorwaardelijke boete daalt wanneer wij op vier momenten tussen 23 oktober 2021 en 1 september 2022 rijden met het

afgesproken aantal metrovoertuigen. De MRDH steekt de inkomsten uit onze boete in hun budget voor OV-Exploitatie. Zo komt het ten goede aan het openbaar vervoer en de reiziger.

Vanzelfsprekend wordt heel hard gewerkt om de achterstand in te halen, zodat we weer voldoende metro's kunnen inzetten. Daarvoor hebben we een verbeterprogramma opgesteld. Het verbeterprogramma heeft al veel resultaten behaald, onder meer op het gebied van veiligheid, correctief onderhoud en opleidingen. In samenwerking met de MRDH is een extern onderzoek uitgevoerd naar het verbeterprogramma en zijn op basis van de aanbevelingen additionele werkstromen en maatregelen geïdentificeerd. Veel van de aandacht en energie zal ook in 2022 uitgaan naar de afdeling Vlootservices Metro en de ketenpartners. We weten dat we een lange adem nodig hebben en we hebben er vertrouwen in dat onze aanpak ertoe leidt dat we zo snel mogelijk voldoende metro's tot onze beschikking hebben.

Behoudens de metro-beschikbaarheid presteerde de operationele railassets KPI's goed in 2021, dit terwijl het risicoprofiel is toegenomen als gevolg van personeelstekorten en verlengde levertijden van materialen. Ook deze ontwikkelingen krijgen veel aandacht in 2022.

De afgelopen jaren waren in verband met de vernieuwingswerkzaamheden aan metro- en traminfrastructuur veel buitendienststellingen geweest. Voor 2022 zijn minder buitendienststellingen gepland en dit neemt in 2023 verder af. De impact van de buitendienststellingen wordt wel groter, zoals de ontwikkelingen op Zuid.

In 2021 is veel voorbereidend werk verricht voor Metro aan Zee. In 2022 rijdt de metro door naar Hoek van Holland strand. Ook de instroom van de tweede tranche ZE-bussen die in het eerste kwartaal van 2022 wordt verwacht, kostte veel voorbereidingstijd. Deze programma's vragen in 2022 veel aandacht van alle betrokkenen.

Twee belangrijke toekomstontwikkelingen voor de RET zijn de initiatieven 'Assets voor de Toekomst' en 'Voorspelbaarheid Onderhoud'. Bij assets voor de toekomst bereiden we ons voor op de toekomstige vraag naar meer assets, in het bijzonder de verwachte knelpunten in de metrocapaciteit. Vanuit dit initiatief onderhouden we contacten met de MRDH en de gemeente Rotterdam om de benodigde mobiliteitsgroei mogelijk te maken. Na verkennende studies en de eerste stappen in besluitvorming, wordt in 2022 gewerkt aan programma's van eisen en investeringsvoorstellen.

Voorspelbaarheid Onderhoud gaat over het creëren van een organisatie die datagedreven beheer & onderhoud uitvoert en verbetert. Nadat in 2020 het fundament onder het programma is verstevigd, werden in 2021 meerdere experimenten uitgevoerd. Veel enthousiaste collega's nemen deel aan deze experimenten. In 2022 breiden we dit initiatief uit.

Verstoringen

In 2021 is het aantal verstoringen sterk gedaald ten opzichte van 2020. Door corona is er in 2021 structureel minder gereden, wat een positief effect heeft gehad op de prestaties van onze vloot. Met name tram en bus hebben hier in 2021 van geprofiteerd. Bus heeft sinds 2020 een vernieuwde vloot. In 2020 had deze vloot nog last van een aantal kinderziektes wat leidde tot extra, technische, verstoringen. In 2021 was dit beter onder controle en zagen we een verdere daling van het aantal verstoringen. Metro heeft daarentegen een moeilijk jaar achter de rug, waarbij problemen in het onderhoud juist zorgden voor extra verstoringen.

Aantal verstoringen	2021	2020	2019	2018	2017				
Metro	960	834	1.002	916	1.082	1.277	1.073	1.026	1.135
Tram	1.238	1.663	1.605	1.247	1.093	1.109	1.078	1.111	1.443
Bus	1.612	2.024	3.589	2.691	1.981	1.457	1.472	1.467	1.823
Totaal	**3.810**	**4.521**	**6.196**	**4.854**	**4.156**	**3.843**	**3.623**	**3.604**	**4.401**
Fast Ferry	10	10	8	8	7	9	11	5	46
Eindtotaal	**3.820**	**4.531**	**6.204**	**4.862**	**4.163**	**3.852**	**3.634**	**3.609**	**4.447**

Veilig werken

In 2021 werd invulling gegeven aan de conclusies uit het onderzoeksrapport over het incident Akkers van 2 november 2020. Dit onderzoek, in opdracht van de MRDH, werd verricht in samenwerking met onderzoekers van ProRail en begeleid door een begeleidingscommissie bestaande uit medewerkers van de MRDH, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de RET. De ILT had hierbij een toetsende rol in opdracht van de MRDH. Het onderzoeksrapport werd op 9 juli 2021 gepresenteerd en gepubliceerd.

Naar aanleiding van dit rapport werden een stuurgroep en werkgroep ingericht om de leer- en verbeterpunten vanuit het onderzoeksrapport op een adequate wijze invulling te geven. Hoofdpunten hieruit zijn vooral de borging van processen, leren en een verbeterde samenwerking tussen de afdelingen Techniek en Leren en Ontwikkelen (L&O). Ook de risicoanalyse en de mitigerende maatregelen zijn in dit plan meegenomen.

De ambitie om ook in 2021 het programma voor veiligheidscultuur verder aandacht te geven is ondanks de beperking van corona toch geslaagd. Een audit wees uit dat we erin zijn geslaagd om het veiligheidsbesef en bewustzijn binnen de RET verder te verhogen. Uit deze audit bleek ook dat we op veel punten het niveau drie op de Veiligheidscultuurladder nagenoeg hebben bereikt. Een goede prestatie op een relatief korte termijn.

Daarnaast werd een belangrijke stap gezet om het zogenaamde ‘Veiligheidsdashboard’ te introduceren. Dit geeft meer overzicht in werkplekinspecties, risico-inventarisatie en evaluaties, gevaarmeldingen en incidenten. In 2022 kunnen we echt gaan werken met dit Veiligheidsdashboard.

Cijfers
Er werden in 2021 naast de uitwerking van rapport De Akkers nog 20 incidentonderzoeken verricht, waarvan 11 bij Metro, 5 bij Tram en 1 bij Bus.

Aanrijdingen met weggebruikers, auto, fiets, voetgangers, waarvan 35 ongevallen met letsel, 22 bij bus, 12 bij tram en 1 bij metro

	2021	2020
Bus	329	408
Tram	123	124
Metro	1	0
Sneltram	0	1

	2021	2020
Totaal	453	533

Ongevallen reizigers

	2021	met letsel
Bus	51	27
Tram	57	40
Metro	7	5
Haltes, stations	5	1
Totaal	120	73

Ontsporingen

	2021	2020
Tram exploitatie	12	4
Tram remise	3	4
Metro exploitatie	0	0
Metro emplacement	0	0

Arbeidsongevallen met letsel medewerkers RET

	2021	2020
Vallen, glijden, struikelen	15	15
Snijden, steken, stoten, klemmen	4	4
Agressie, spugen, bedreigen	78	55
Overig	20	17

	2021	2020
Totaal	117 (34 met verzuim)	91

BNO/BHV

	2021	2020
Incidenten crisismanager geïnformeerd	160	169
Oefeningen bedrijfsnoodorganisatie	5	3
Meldingen incident BHV	3	5
Oefeningen BHV	5	8
Locatie inspectie BHV	24	24

Bovenstaande gegevens worden overigens elk kwartaal aangeleverd en waar nodig besproken, zoals in de incidentencommissie en safetyboard.

Integriteit
22 personen hebben onze vertrouwenspersonen benaderd. We hebben vier Integriteitsonderzoeken lopen. Integriteit heeft via communicatie meer aandacht gekregen. Zo werden dilemma's op intranet geplaatst, waarop men kon reageren.

Cyber security en data privacy
Binnen en buiten de afdeling ICT zijn stappen gezet op het gebied van Cyber Security. Cyber Security is een organisatiebreed relevant onderwerp. Via bewustwordingscampagnes werd stilgestaan bij digitale incidenten uit de media en binnen de RET. Op de verschillende afdelingen wordt steeds meer structureel security-by-design toegepast, zowel bij grote projecten als bij kleinere wijzigingen. Om deze ontwikkelingen te continueren is gewerkt aan een meerjarenplan om het volwassenheidsniveau van Cyber Security bij de RET te verhogen.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)

De 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 CO2-prestatieladder;
- Een duurzame organisatie lonend moet zijn, door kosten te verlagen, (reizigers)opbrengsten te verhogen en/of bij te dragen aan het imago.

Uitstoot
De absolute CO2-uitstoot bedroeg in 2021 circa 21,3 miljoen kg (2020: 22,2 miljoen kg). In 2021 is een nieuw contract voor de lease van bedrijfswagens ingegaan. Door inzet op grotere schaal van hybride en elektrische voertuigen is sprake van aanzienlijke verduurzaming in de leasecontracten.

CO2-uitstoot in kg per modaliteit	2021	2020	2019
Bus	12.820.346	13.861.309	20.304.768
Tram	1.846.665	1.799.017	15.610.519
Metro	6.181.997	6.130.779	49.654.007
Totaal (incl. Ferry)	21.353.268	22.215.440	86.145.448

Energieconsumptie in kWh	2021	2020	2019
Bus	41.686.209	44.747.173	61.972.288
Tram	24.622.201	23.986.891	24.053.188
Metro	82.426.626	81.743.718	76.508.486
Totaal (incl. Ferry)	150.273.144	151.772.896	164.292.446

Een verklaring van het verschil in energieconsumptie bij Metro in 2021 ten opzichte van 2020 is de stijging van de voertuigkilometers. In 2021 is vaker met twee- of driewagentreinen gereden, terwijl inzet van ‘enkeltjes’ een coronamaatregel was in 2020.

De toename van het energiegebruik bij Tram valt te verklaren door werkzaamheden aan het tramnetwerk in 2020, waardoor dat jaar minder kilometers gereden werden.

Het dieselgebruik bij Bus nam af, het gebruik aan elektra nam toe. Dit komt doordat de oudere generatie dieselbussen minder werden ingezet. In plaats daarvan zijn hybride en elektrische voertuigen vaker ingezet.

Circulariteit
Om circulariteit te vergroten is onderzocht op welke manier onderdelen van de tram herbruikbaar te maken zijn. Ook bij het vernieuwen van contracten voor het bedrijfsuniform en de werkkleding is circulariteit en het gebruik van duurzame stoffen een aandachtspunt.

Energiebesparing

CO2 uitstoot
x 1.000.000 in KG

	2021	2020
	12,8	13,9
	1,8	1,8
	6,2	6,1

Energieconsumptie
x 1.000.000 in kWh

	2021	2020
	41,7	44,7
	24,6	24,0
	82,4	81,7

Om te kunnen voldoen aan Europese richtlijnen op het gebied van energiegebruik (de EED) heeft de RET op alle vestigingen een onderzoek laten doen naar energiegebruik en besparingsmogelijkheden. Op basis hiervan werd een overzicht samengesteld met energiebesparende maatregelen, die binnen afzienbare tijd lonend zijn. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt. Een onderzoek in het kader van de EED wordt elke vijf jaar herhaald en levert nieuwe besparingsmaatregelen op.

Om railgebonden assets te verduurzamen, hebben de 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. Op de RET-vestigingen en een aantal metrostations zijn panelen geplaatst. Helaas bleek bij de uitwerking een flink deel van de overige daken ongeschikt en is besloten de daken verder niet te voorzien van zonnepanelen. In plaats daarvan werkt de RET met de gemeente Rotterdam

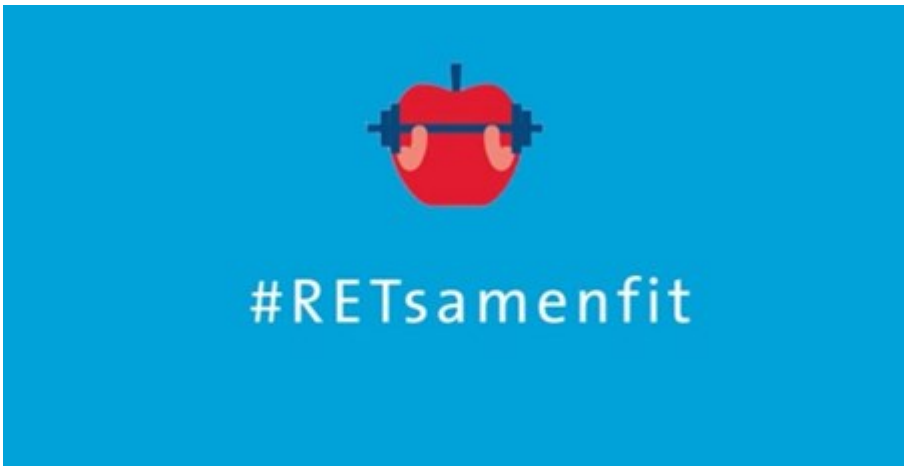
aan een onderzoek om alternatieve locaties voor zonnepanelen te vinden. Voor het onderdeel terugwinnen remenergie uit het convenant is aanvullend en internationaal vergelijkend onderzoek gedaan naar het potentieel aan energiebesparing, de benodigde investering en het rendement van de maatregel. De samenwerking in een gezamenlijke werkgroep ‘smart grid’ leidde tot een concretisering van een voorstel om met (rem)energie van de metro laadpalen voor circa 1.000 elektrische auto’s te voorzien van stroom.

Bewustzijn
Aan het opleidingsprogramma voor nieuwe leidinggevenden is de module ‘Duurzaamheid in Innovatie’ toegevoegd. Daarmee worden deze medewerkers bijgepraat op het gebied van onder andere energiebesparing, reductie van CO2-uitstoot en circulaire inkoop van producten.

Medewerkers

Duurzame inzetbaarheid personeel
Het belangrijkste kapitaal van de RET zijn haar medewerkers. Zonder de medewerkers rijdt er niets en het afgelopen coronajaar is weer gebleken hoe belangrijk dit is.

Uit het MTO blijkt dat 2021 een zware wissel heeft getrokken op medewerkers. Investeren in leiderschap, een veilige werkomgeving en gezonde roosters met meer regelvrijheid zijn belangrijke factoren.



Het afgelopen jaar is ingezet op preventie van verzuim en bewustwording van een gezonde levensstijl. Bijvoorbeeld door de borging van het RET-rookvrij beleid, het laagdrempelig samen kunnen blijven sporten met de Start-to-Run, en de aandacht voor de gezonde werkhouding (ook) thuis. De inzet van vitaliteitscoaching is uitgebreid en werpt vruchten af. Bijna veertig medewerkers hebben een tienweeks traject gedaan, gericht op het bereiken van persoonlijke leefstijldoelen met goede resultaten. Bij Tram is de instructie met betrekking tot een goede werkhouding en de borging ervan in de opleiding hernieuwd en dit wordt volgend jaar verder geïmplementeerd in de andere modaliteiten.

Verzuim, corona en verhogen inzetbaarheid

Het tweede coronajaar voelde zwaarder dan 2020 en dat was zichtbaar in een hoger verzuim en een verslechterde inzetbaarheid van onze medewerkers. Corona leidde niet alleen rechtstreeks tot uitval van collega's, maar ook tot thuisquarantaine en wederom veel uitgestelde medische behandelingen bij onze ouder wordende medewerkers. Dit leidde regelmatig tot uitval en langer verzuim. We sloten het jaar af met een cumulatief verzuim van 11,1% (inclusief herstel in ander werk 10,1%)

Met succes werd weer een groot aantal medewerkers gekeurd voor de Wet lokaal spoor.

Met TNO is een onderzoek gedaan naar de ervaringen met voorwaarts roulerende roosters en op grond daarvan is de vrije keuzemogelijkheid van de medewerkers hierin vergroot. Helaas is nog geen pilot gestart met roosters op maat.

In de verzuimaanpak spelen de afdelingsplannen ‘verhogen inzetbaarheid’ van de grotere afdelingen een belangrijke rol. Input is onder andere het halfjaarlijks onderzoek naar indicatoren, waaronder het in kaart gebrachte beïnvloedbaar verzuim. Belangrijk is ook de grote inzet van de casemanagers en de arbo-professionals van het Gezondheidsplein. Een extra bedrijfsarts is aangetrokken om de continuïteit te vergroten. Een begin is gemaakt met de bewustwording van hoe ook cultuur een rol speelt in het gesprek met elkaar over verzuim en inzetbaarheid en van het belang van werkgeluk in de organisatie.Naar verwachting zal na een lastig begin in 2022 het verzuim weer dalen. Cruciaal voor een echte verlaging zijn het vergroten van saamhorigheid, aandacht en steun voor de medewerkers, het consistent uitvoeren van het verzuimbeleid en het vergroten van regelmogelijkheden in roosters voor onze collega’s.

Nieuwe medewerkers

De RET heeft een grote uitdaging in het vervullen van openstaande en openvallende vacatures, mede omdat de komende jaren veel collega’s met pensioen gaan. In 2021 werden 261 vacatures opgevuld. We richten ons daarbij ook op de toekomstige werkende generatie door stageplaatsen aan te bieden. We zetten in op het werven en behouden van collega’s. Daarvoor is een nieuwe arbeidsmarktcampagne opgezet. In de nieuwe campagne vertellen collega’s wat werken bij de RET zo mooi maakt. De arbeidsmarktcampagne ging in december ‘live’.

Leren en ontwikkelen

Vanaf 1 februari 2021 heeft de afdeling P&O een onderafdeling Leren & Ontwikkelen (L&O). Deze afdeling zorgt als breed kennis- en ontwikkelcentrum voor de scholing van medewerkers van Exploitatie en Techniek. Ook zet het team zich in voor leiderschapsontwikkeling en voor meer mogelijkheden voor loopbaanontwikkeling en persoonlijke groei van alle medewerkers. Daarnaast wordt gewerkt aan de vernieuwing en digitalisering van opleidingsprogramma’s. Dit alles draagt bij aan het stimuleren van een leercultuur binnen de RET.

Ook in 2021 maakten we zelf weer een aantal nieuwe e-learnings voor de Bedrijfscode, OV-chip, Wet personenvervoer (WPV) en een module 'Houding en bewegingsapparaat' voor de tram.

Bij Vlootservices Metro zijn in 2021 stappen gezet met het uitrollen van de functieleertrajecten voor monteurs en verdiepende modules. De functieleertrajecten en verdiepende modules van Vlootservices leiden tot het borgen van kennis en vakbekwaam maken van monteurs.

Via het volledig gesubsidieerde landelijke programma 'NL leert door' van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid werden aan 75 RET-collega's mentor- en leiderschapstrainingen gegeven. Het mengen van klassen met collega's van verschillende afdelingen van HTM werd positief gewaardeerd en is voor herhaling vatbaar.

Specifiek voor leidinggevenden hebben we een interne opleiding 'verhogen inzetbaarheid' gemaakt en gegeven aan twintig leidinggevenden, inclusief intervisiemomenten.

RET'ers kunnen vier tot zes gesprekken voeren met een externe loopbaancoach. In 2021 hebben 32 collega's zich hiervoor aangemeld. Dit jaar sloten we de interne sollicitatieprocedures af door medewerkers die niet zijn geselecteerd de ruimte te geven om naar een loopbaancoach te gaan. Acht collega's deden dit tot nu toe.

Goede medewerkers op sleutelposities zijn de hoeksteen in het behalen van organisatorische doelstellingen en het hiermee naleven van de missie en visie van de RET. De RET deed nog weinig aan het klaarstomen van talenten voor zwaardere posities, terwijl we wel veel uitstroom verwachten van operationeel leidinggevenden vanwege pensionering. Het is tijd voor een eigen opleidingsklas om talentvolle collega's klaar te stomen voor deze functie en te behouden voor de RET.

In het najaar van 2021 is akkoord gegeven op de opzet van de nieuwe tweejarige opleiding tot operationeel leidinggevende. Deze bestaat uit scholing, hbo-modules bedrijfskunde en trainingen op het gebied van soft skill-ontwikkeling, zoals secure base leadership en trainingen om bepaalde hard skills eigen te maken. Eind 2021 begon de werving. Bijna vijftig collega's hebben hun interesse kenbaar gemaakt. De sollicitatieprocedure voor de acht beschikbare opleidingsplaatsen is in volle gang voor de klas die start op 5 april 2022.

Personeelsplanning

In 2021 stonden voor strategische personeelsplanning twee punten op de agenda. Ten eerste het met elke afdeling actualiseren van de in- en externe uitdagingen die van invloed zijn op de personeelsplanning en ten tweede het herijken van de plannen van aanpak die hieruit naar voren kwamen. Strategische personeelsplanning is onderdeel van de gesprekscyclus tussen manager/ management en personeelsadviseur, waarmee het onderwerp actueel blijft en snel geschakeld kan worden bij veranderende omstandigheden. Net als in 2020 was het organiseren van fysieke workshops hiervoor zelden mogelijk, het thema leende zich wel om erover digitaal in gesprek te gaan met elkaar.

Leiderschap
In 2021 is het leiderschapsprogramma van de RET aangepast. Bestaande elementen zijn opgefrist, nieuwe elementen toegevoegd en er zijn stappen gezet voor een goede borging van het programma in een 'Vakschool Leiderschap'. Belangrijk resultaat is dat acht RET-leiderschapskwaliteiten zijn vastgesteld en geïntroduceerd. De opleiding secure base leadership voor nieuwe leidinggevenden werd geëvalueerd en aangepast. Leidinggevenden worden nu meer zelf betrokken en we zetten eigen coachtalent in door de opzet van de 'denktank leiderschap' en een interne coachpool.

Diversiteit en inclusie
De diversiteit bij de RET is een groot goed. Naast de grote mate van diversiteit binnen de diverse exploitatiefuncties (74 verschillende nationaliteiten) hebben we 40 procent vrouwen bij de managers en eveneens vrouwelijke vertegenwoordiging binnen de directie en de Raad van Commissarissen (RvC). De RET is vertegenwoordigd in 010Inclusief, het platform tegen arbeidsdiscriminatie.

Netwerken
De krapte op de arbeidsmarkt is één van de belangrijkste redenen om aan te sluiten en actief te participeren binnen sterke netwerken in de regio Rotterdam Rijnmond op het gebied van arbeidsmobiliteit. Om de arbeidsmobiliteit voor onder andere eigen medewerkers te vergoten, is de RET nog steeds actief in Facta non Verba. Dit intersectoraal netwerk zorgt voor aansluiting bij en kennis over diverse organisaties en hun mogelijkheden. Facta non Verba organiseert ieder jaar carrièredagen (digitaal of 'live') waaraan de RET als werkgever deelneemt en diverse collega's naartoe gaan.
Via het netwerk Facta non Verba zijn dit jaar webinars aangeboden aan onze medewerkers. Doel van deze webinars is het vergroten van kennis over onderwerpen die gerelateerd zijn aan loopbaan en persoonlijke ontwikkeling.

De RET levert een actieve bijdrage aan het Leer Werk Akkoord Transport & Logistiek. De samenwerking met het Werkgevers Service Punt (WSPR) is in 2021 geïntensiveerd met als doel maatwerktrajecten op zetten om de afstand tot werk binnen de RET te verkleinen. Daarnaast onderhouden we goede contacten met kleinere initiatieven, zoals CurrentWerkt en Hallo Werk die als doel hebben de kansen op werk voor iedere Rotterdammer te vergoten. Zo zijn we in

de regio niet alleen een belangrijke sociale verbinder, maar ook een schakel en samenwerkingspartner rond arbeid. Iedereen reist met ons, dus iedereen die daarvoor geschikt is moet gelegenheid krijgen bij de RET te werken.

Professionalisering
In 2021 is de administratie verder geprofessionaliseerd. Met name de salarisadministratie is complex en vergt veel kennis en ervaring, onder andere op het gebied van wet- en regelgeving en van het informatie- en datasysteem SAP.

Naast de reguliere werkzaamheden, is ook een aantal projecten uitgevoerd. Enerzijds vanwege wettelijke maatregelen, anderzijds vanwege wensen uit de organisatie of OR. Zo is de nieuwe reiskostenvergoeding op declaratiebasis geïmplementeerd. Daarnaast is de eindejaarsuitkering via de werkkostenregeling (WKR) gelopen, waardoor alle medewerkers konden profiteren van een hogere netto-uitkering.In 2021 is begonnen met het in kaart brengen van de archiveringsbehoefte van de RET en de daarmee gepaard gaande wettelijke verplichtingen. In 2022 wordt een project gestart om de digitale archivering te realiseren.

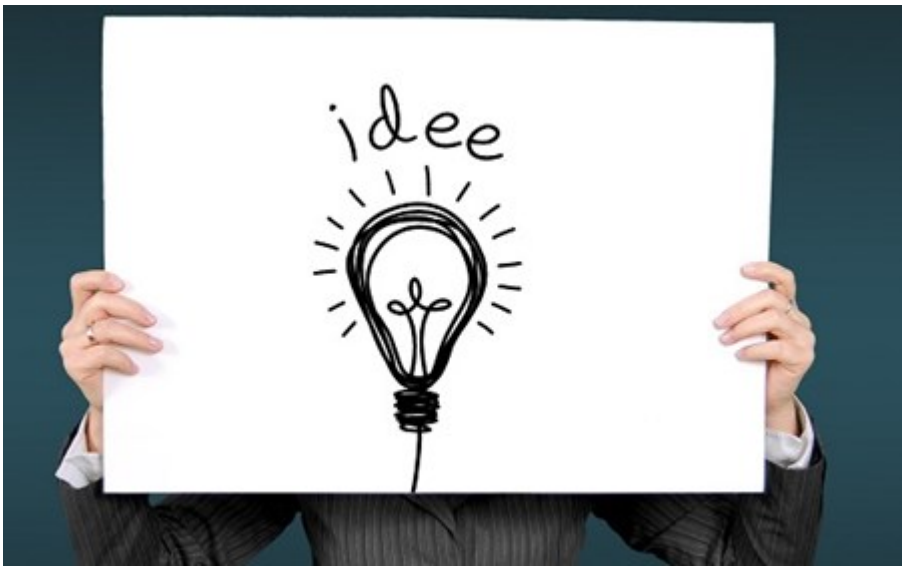
In 2022 gaan we verder met het vernieuwen en verbeteren van processen en daar waar mogelijk digitaliseren.

Evaluatie topstructuur
Sinds 1 januari 2020 is de Topstructuur van de RET gewijzigd. De gewijzigde Topstructuur is in de tweede helft van 2021 geëvalueerd. Tijdens deze evaluatie is bekeken op welke punten de wijziging tot het beoogde resultaat heeft geleid en waar nog een verbeterslag is gewenst. Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat het merendeel van de wijzigingen in de Topstructuur in de praktijk het gewenste effect heeft. Voor een aantal zaken zijn vervolgacties bepaald en inmiddels belegd. Op het gebied van ketensamenwerking zijn stappen gezet door onder andere de samenvoeging van verschillende afdelingen. Op een aantal plekken dienen de taken en verantwoordelijkheden, de processen en de samenwerking verder te worden geoptimaliseerd. Daar wordt de komende periode verder aan gewerkt.

Innovatie

De RET wil haar innovatief vermogen vergroten. Dat gebeurt door continu aandacht te geven aan vier belangrijke onderdelen: ecosysteem, cultuur, methodologie en middelen.

- Ecosysteem: een netwerk van partijen waarmee innovaties en de aanpak van innovatie kunnen worden vormgegeven. Tevens is met HTM en de MRDH een goede relatie ontwikkeld om in gezamenlijkheid te innoveren: de innOVatieroute.
- Cultuur: stap voor stap buigen we de cultuur om, zodat het normaal wordt om over vernieuwing na te denken. Voortgang en successen kunnen worden gedeeld via platform XiBE. Dat zorgt ook voor een breder draagvlak in de organisatie en maakt meedoen, een idee aanvullen of indienen makkelijker.
- Methodologie: collega's worden opgeleid, we houden design sprints en we luisteren naar klantfeedback.
- Middelen: de RET heeft een innovatiefonds opgezet en is een innovatiesamenwerking gestart met de MRDH, HTM en EBS met een daarbij behorend gezamenlijk budget.



Overige mijlpalen
De innovatiefunnel bevat inmiddels 45 pilots en enkele realisaties. De funnel is de trechter die een continue stroom van ideeën screent op levensvatbaarheid. In het platform XiBe zijn zo'n tachtig ideeën actief. In samenwerking met HTM is een drukte-indicator ontwikkeld. Met enkele eenvoudige symbolen in onze Real Time App krijgen reizigers daarmee inzicht in de verwachte drukte in het voertuig. Metrolab is van idee uitgegroeid tot een serieuze optie om de metrocapaciteit op de korte en middellange termijn aan te pakken. Er zijn nieuwe metro-inrichtingen ontworpen voor de SG-3 metro's. De ontwerpen worden getest bij reizigers en medewerkers. Zo ontdekken we welk ontwerp én de drukte aankan én een comfortabele reis biedt. Het prototypefestival leverde twintig RET-innovaties op, om ideeën te testen in de praktijk. De vervoerdersdag is uitgegroeid tot een interactieve dag die veel belangstelling heeft van collega's. Innovatie raakt langzaam ingebed in de organisatie.

Geleerde lessen
Om een innovatiecultuur te realiseren is continue aandacht, voldoende capaciteit en daadkracht nodig om ideeën te realiseren, te testen en te implementeren. Innovatie verankeren we steeds verder binnen de RET. In de afgelopen jaren zijn grote én kleine innovaties uitgewerkt, met mooie resultaten. Om de organisatie bij innovatie te betrekken en het ventileren van ideeën laagdrempeliger te maken, is de Ideeënbus ingezet. Die deed drie vestigingen aan.

Innovatiecultuur

Innoveren doen we niet alleen. Binnen de innOVatieroute werkt de RET samen met de MRDH en HTM. We verankeren innovatie verder in de organisatie. Inmiddels zijn er twee voorwaarden geformuleerd rondom innovatie: ze wordt alleen ingezet als het leidt tot een besparing, of tot het terugwinnen van reizigers.

Om de innovatiecultuur verder op gang te brengen, worden collega's uitgenodigd ideeën en verbeteringen bekend te maken via XiBE.

Financiële resultaten

Resultaat 2021

Het jaar 2021 is afgesloten met een positief resultaat van € 1,2 miljoen. Dit is in lijn met het resultaat van nihil dat was begroot. Als gevolg van de coronamaatregelen hebben we in 2021 evenals in 2020 veel minder reizigers gehad in vergelijking met de jaren voor de pandemie. In 2021 was het totaal aantal reizigerskilometers 533 miljoen, terwijl dit er in 2019 nog 921 miljoen waren. Dit heeft geleid tot lagere kaartopbrengsten. In 2021 waren deze met € 150 miljoen in lijn met 2020 (€ 145 miljoen), terwijl de kaartopbrengsten in 2019 nog € 207 miljoen bedroegen.

Om de openbaarvervoerbedrijven tegemoet te komen, was er in 2021 evenals in 2020 sprake van een zogenaamde beschikbaarheidsvergoeding vanuit de overheid. Deze vergoeding beoogt een kostendekkingsgraad van 93%, maximaal te verhogen met twee procentpunt, indien een winstmarge van minder dan 2% is behaald over 2019. De bijdrage van de RET aan het verlies is derhalve maximaal 7% van de kosten voor de Bus- en Railconcessie. Voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 is het kostenniveau van 2019 als uitgangspunt genomen. Dit geeft de mogelijkheid om door middel van besparingsmaatregelen onder het kostenniveau van 2019 uit te komen en zo het verlies te reduceren naar nihil.

Met dit doel is begin 2021 een transitieplan opgesteld, dat is afgestemd met onze opdrachtgever. Door onder andere interne besparingen, een CAO 0-lijn, reductie van het productaanbod en besparingen op sociale veiligheid, hebben we het verlies gereduceerd. Daarnaast hebben we in 2021 een aantal eenmalige baten en lasten gehad, wat uiteindelijk geleid heeft tot een positief resultaat van € 1,2 miljoen.

De beschikbaarheidsvergoeding voor de RET over 2021 is berekend op € 70,1 miljoen. Zonder deze vergoeding was er over 2021 een groot verlies gemaakt. In deze vergoeding zijn tevens additionele coronakosten, zoals extra schoonmaakkosten en plexiglasschermen in de bussen, opgenomen.

Bedrijfsopbrengsten
in € x 1.000.000

	2021	2020
Opbrengst kaartverkoop	150	145
Exploitatie-bijdragen	144	143
Werken derden	93	93
Overig	90	89
Totaal	**477**	**470**

De exploitatiebijdragen 2021 zijn in lijn met 2020. De bonussen voor klanttevredenheid, punctualiteit en beschikbaarheid zijn sinds de start van de coronacrisis voorlopig stopgezet. Daarnaast hebben we in 2021 een malus van € 0,8 miljoen gekregen van de MRDH vanwege beperkte metrobeschikbaarheid.

Het hoge gemiddelde ziekteverzuim van 11,1% in 2021 (2020: 9,2%) heeft tot gevolg dat we in de exploitatie extra kosten hebben gemaakt voor de inhuur van medewerkers om de dienstregeling te kunnen blijven uitvoeren.

Onder resultaat deelnemingen is het verwachte positieve resultaat 2021 van RMC B.V. alsmede het verwachte negatieve resultaat 2021 van Rivier B.V. opgenomen.

Balansontwikkelingen

Het balanstotaal is gestegen in vergelijking met het voorgaande jaar. Dit wordt met name veroorzaakt door een stijging van de liquide middelen met € 66,2 miljoen. Deze stijging wordt grotendeels veroorzaakt door een toename van de kortlopende schulden als gevolg van uitgestelde belastingbetalingen, coronagerelateerd.

Daarnaast zijn de vorderingen gestegen ten opzichte van 2020 met name door een stijging van de debiteurenpositie en door een hogere rekening-courantpositie met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. Dit wordt gecompenseerd door lagere materiële vaste activa als gevolg van afschrijvingen en een lagere onderhanden projecten positie ten opzichte van voorgaand jaar.

Aan de creditzijde van de balans zitten de belangrijkste veranderingen in de toename van de voorzieningen als gevolg van een gevormde reorganisatievoorziening. Daarnaast zijn de kortlopende schulden gestegen zoals eerder beschreven.

Per saldo is het werkkapitaal exclusief liquide middelen gedaald ten opzichte van 2020 met name door de stijging van de kortlopende schulden als gevolg van uitgestelde belastingbetalingen. De kasstroom uit operationele activiteiten is positief. Daarnaast staat een positieve kasstroom uit investeringsactiviteiten, gecompenseerd door een negatieve kasstroom uit financieringsactiviteiten. Per saldo is er sprake van een toename van de liquide middelen van € 66,2 miljoen.

Het eigen vermogen neemt toe met het resultaat 2021 van € 1,2 miljoen. De solvabiliteit neemt af doordat het balanstotaal stijgt, met name door de toename van de kortlopende schulden.

Vooruitblik 2022

2022 wordt eveneens een zwaar jaar voor de RET. Ook voor de jaren na 2022 is de verwachting dat we qua reizigersniveau nog achter zullen blijven ten opzichte van de groei die oorspronkelijk was voorzien. Als gevolg van de aanhoudende coronamaatregelen is het aantal reizigers nog steeds significant lager ten opzichte van de periode voor corona. Voor 2022 heeft de overheid de beschikbaarheidsvergoeding verlengd tot en met 31 augustus. De rijksbijdrage vanaf 1 september 2022 is nog onzeker. De verwachting is echter dat de beschikbaarheidsvergoeding of een soortgelijke regeling verlengd zal worden tot en met 2023.

Indien de bijdrage vanuit de overheid sterk vermindert, zullen we de kosten verder moeten reduceren door enerzijds interne besparingsmaatregelen en anderzijds besparingen op de dienstverlening. Daarnaast zijn we in overleg met de MRDH over een herijking van de Railconcessie. De verwachting voor 2022 is dat we uiteindelijk op een resultaat van nihil uitkomen. Daarnaast verwachten wij dat we hierdoor over voldoende liquiditeit zullen beschikken om aan onze verplichtingen te kunnen voldoen.

De aanschaf van de nieuwe bussen was de eerste stap in de transitie naar zero-emissie. In 2022 zullen nog circa 42 nieuwe bussen geleverd worden. 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.

De grootste uitdaging 2022 is om te voorkomen dat we op een negatief resultaat uitkomen. En voor de jaren erna om weer tot een gezond rendement te komen om toekomstige groei van het openbaar vervoer in onze regio te financieren. 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 er wordt geïnvesteerd in IT-systemen, zoals in het nieuwe betaalsysteem 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 waarmee in de jaarrekening of de toekomstverwachtingen rekening hoeft te worden gehouden.

Goed bestuur

De vennootschap wordt op een transparante wijze bestuurd door de directie, waarvan één directielid statutair directeur is. De RvC is verantwoordelijk voor het toezicht op het beleid van de directie, de algemene gang van zaken in de vennootschap en het met raad 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. Deze reglementen zijn net als 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 directie stelt de visie en de daaruit voortkomende missie, strategie en doelstellingen vast. In dit proces worden de belangen van de stakeholders meegewogen.

Om vast te stellen in welke mate de bedrijfsvoering op orde is en met een redelijke mate van zekerheid kan worden gesteld dat de doelstellingen worden gerealiseerd, voert RET diverse activiteiten uit zoals:

- Risicomanagement;
- Internal Control Frameworks;
- Interne audits;
- Balansreviews;
- Overige interne controles en monitoringwerkzaamheden.

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 de reglementen van de RvC en de auditcommissie is de Code grotendeels verwerkt. 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 (2020) is vastgesteld dat op een beperkt aantal punten (nog) niet geheel is voldaan aan de best practices van de code. In 2021 zijn daarvoor diverse acties uitgevoerd die geleid hebben tot het voldoen aan het merendeel van de best practices. Het verbeterpotentieel ligt nu met name nog op het gebied van de risicobeheersings- en controlesystemen. In 2022 beoogt RET aangescherpte focus en inzicht te geven over de beheersing van de operationele en compliance risico's en wordt een plan van aanpak voor het afgeven van een 'in control statement' uitgewerkt.

Risicomanagement

Risicomanagement maakt integraal onderdeel uit van onze reguliere bedrijfsvoering. Hierbij wordt een evenwicht gezocht tussen duurzaamheid, sociale aspecten, 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.

In de management controlcyclus worden de risico's met mogelijk strategische impact ieder jaar geïnventariseerd en per kwartaal geëvalueerd. Het directieteam en de auditcommissie worden periodiek over de mate van risicobeheersing geïnformeerd.

Op een lager, operationeel niveau 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 2021 zijn stappen gezet in het verder ontwikkelen en inbedden van risicomanagement binnen de RET. De processen voor het strategisch en tactisch risicomanagement zijn uitgewerkt, diverse awareness sessies hebben plaatsgevonden, de strategische risico's en het nieuwe bedrijfsplan 2022 – 2024 zijn op elkaar afgestemd en er zijn vervolgstappen voor operationeel risicomanagement gezet. Daarnaast zijn de reguliere werkzaamheden, zoals de jaarlijkse risico-inventarisatie en de kwartaalevaluaties uitgevoerd. Verder is de opzet en werking van de interne risicobeheersing- en controle-systemen beoordeeld en zijn bevindingen vertaald naar een plan van aanpak voor 2022 en verder. Het plan van aanpak is besproken met het directieteam en de auditcommissie. In 2022 beoogt de RET aangescherpte focus en inzicht te geven over de risicobeheersing van de operationele en compliance risico's.

Gedurende 2021 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 betrokkenheid van managers en het directieteam zijn de strategische risico's vastgesteld. In totaal zijn er 25 strategische risico's onderkend, waarvan in tabel 1 de top vier is opgenomen. Ten opzichte van 2020 valt het strategisch risico 'maatschappelijke en politieke eisen' qua prioriteit niet meer in de top vier van strategische risico's. Het risico 'in- en uitstroom en ziekteverzuim personeel' is in 2021 gesplitst.

De geïnventariseerde strategische risico's en de bijbehorende beheersingsmaatregelen worden jaarlijks door de RvC behandeld. In onderstaande tabel zijn de vier strategische risico's met de hoogste prioriteit opgenomen.

Tabel 1: Strategische risico's

Strategische risico's	Omschrijving	Beheersmaatregel(en)
Ziekteverzuim personeel	RET-medewerkers zijn gemiddeld relatief oud. Leeftijd heeft een grote invloed op verminderd werkvermogen. De samenhang	Het initiatief 'verhogen inzetbaarheid' in het bedrijfsplan 2019 – 2021 heeft bijgedragen aan de beheersing van het

	tussen werkvermogen en ziekteverzuim is sterk, medewerkers met een slecht werkvermogen verzuimen vaker. De huidige roosters en diensten vallen bij een aantal medewerkers zwaar. Het verzuimcijfer staat tevens onder druk als gevolg van corona.	risico. Voorbeelden: Plannen verhogen inzetbaarheid; Gezondheidscheck; Voorwaarts rouleren; Masterclass verhogen inzetbaarheid; Uitbreiding capaciteit bedrijfsartsen.
ICT	Er is een toenemende behoefte van onze reizigers, onze opdrachtgever MRDH en onze interne organisatie aan een professionele ondersteuning op (datagedreven) digitaliseringsvraagstukken. De afhankelijkheid van Information Technology (IT) en Operational Technology (OT) wordt sterker.	Business en IT werken samen in de automatiseringsketen aan de professionalisering van de ICT-dienstverlening.
Uitbraak van een epidemie/ pandemie	Bij het uitbreken van een epidemie/ pandemie is het risico dat medewerkers door ziekte 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 OVNL. Tevens zijn er diverse maatregelen getroffen om de werkplek veilig te maken en zijn maatregelen getroffen om het thuiswerken van kantoorpersoneel te faciliteren.
Verlieslatende concessie bus	De kans bestaat dat de RET langdurig de business case niet kan realiseren. Dit leidt tot langdurig verlies met impact op het voorzieningenniveau van de concessie en dalende klanttevredenheid.	De Taskforce Bus is opgericht met een taakstelling om het afdelingsresultaat van bus te verbeteren. Met de opdrachtgever (MRDH) is overeengekomen dat het rendabel maken en houden van de concessie bus in het herijkingsjaar 2022 wordt meegenomen.

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 het gedrang komen.	Een volledig ingerichte en functioneel werkende uitwijklocatie voor de Centrale Verkeersleiding.
Duurzaamheid	Het te laat verduurzamen/ investeren, met kans op het niet behalen van afspraken met de opdrachtgever over transitiepad met een boete tot gevolg. 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.

Elektriciteits-tekorten	De beschikbaarheid van elektriciteit (netcapaciteit) en het niet inzetten op waterstof zijn een bedreiging.	De langetermijn-energiebehoefte afstemmen met de energieleverancier; Continueren inzet van duurzame energiebronnen wind, zon, aardwarmte en water.
Sociale veiligheid-(sbeleving)	Er staat druk op het budget voor sociale veiligheid. Mede door corona is er bezuinigd op het budget voor sociale veiligheid. Door besparingen op veiligheid gaat mogelijk (langzaam) het veiligheidsgevoel van de reiziger omlaag.	Inzet van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen (bijv. toezicht van de Centrale Verkeersleiding door middel van camera's) als mede aangepast inzetmodel van conducteurs en Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) om het veiligheidsgevoel van reizigers te verhogen.
Operational Excellence Techniek	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 technologische en vervoersinnovatie tegenhouden. Het vinden van een balans tussen innovatie/ investeringen en operational excellence lijkt de grootste uitdaging.	Verbeterprogramma vlootprestaties (m.n. prestatie-, en capaciteitsmanagement); Introductie van lean management bij de afdelingen infra- en vlootservices.
Vrijgaveproces van assets	Het onvoldoende volgen van de vrijgaveprocessen van assets kan leiden tot veiligheidsrisico's op de voertuigen met ongevallen en persoonlijk letsel tot gevolg. Gevolg kan ook zijn dat de RET aansprakelijk wordt gesteld voor nalatig onderhoud.	Bestaande procedures en werkwijzen doorlichten; Op orde brengen personele bezetting; Casuïstiek meenemen bij Zien, Handelen en Leren. Opleidingsmatrices en plannen actualiseren; Noodscenario / triageproces.

Frauderisico's

De RET wil zowel een integere organisatie zijn, als een betrouwbare partner voor mobiliteit 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 een 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 wordt jaarlijks een frauderisico-analyse uitgevoerd waarbij een inschatting wordt gemaakt van de potentiële frauderisico's, rekening houdend met bestaande beheersmaatregelen en het fraudebeleid. De frauderisico-analyse 2021 heeft geleid tot vijf 'big' frauderisico's in de categorieën: opbrengstenverantwoording, hacking & cyberfraude en verduistering van voorraad. Dit betekent concreet dat de RET ten opzichte van 2020 drie 'top' risico's en zeven openstaande 'big' risico's gedurende 2021 naar een aanvaardbaar niveau heeft teruggebracht. Tevens zijn goede stappen gemaakt op het gebied van awareness en soft controls binnen de organisatie. Om de resterende risico's naar een conform het fraudebeleid acceptabel niveau terug te brengen, zijn gedurende 2021 diverse actiehouders aangewezen. Zij zijn middels een plan van aanpak en concrete vervolgacties verantwoordelijk voor reductie van deze risico's. De voortgang wordt periodiek gemonitord middels de kwartaalrapportage.

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 ortlopende 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.

Beheersing

Voor de beheersing van belangrijke (financiële) bedrijfsprocessen en risico's maakt RET gebruik van een internal control framework en tax control framework. Hiermee is 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. De voortgang van geconstateerde bevindingen wordt middels de kwartaalrapportage periodiek gemonitord.

Afwisselend op de interne monitoring werkzaamheden worden ter controle scans door externe partijen uitgevoerd. Gedurende 2021 hebben externe scans plaatsgevonden op de aangiften omzetbelasting en loonheffingen 2020. De partieel roulerende monitoringwerkzaamheden over 2021 inzake OV-chipkaart, P&O en het TCF-loonheffingen gaan van start gedurende het eerste kwartaal van 2022.

Daarnaast 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 naleving van de verzuimprocedures. Op het gebied van veiligheid is een self assessment op de veiligheidscultuur uitgevoerd, zijn diverse BHV-locaties geïnspecteerd en zijn verschillende interne veiligheidsonderzoeken en werkplekinspecties uitgevoerd. Bij de Centrale Verkeersleiding is een risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E) uitgevoerd. De overige geplande periodieke RI&E's binnen enkele exploitatie-afdelingen zijn in verband met de coronabeperkingen uitgesteld naar 2022. Tevens is de periodieke audit uitgevoerd naar het beleid, de systeembeveiliging en autorisatiebeheer van de SAP-autorisaties. En in opdracht van de RET heeft een externe partij audits uitgevoerd op het kwaliteitsmanagement van de SLF-E 350 kWh bussen bij VDL en op de productie van de elektrische bussen.

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) en Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR). De ILT heeft in 2021 invulling gegeven aan de uitvoering van het (door MRDH aan haar opgedragen) toezicht arrangement in het kader van de Wet lokaal spoor. Er is een inspectie verricht bij metro op de processen rond de kuilwielenbank van de metrovoertuigen. DCMR heeft een inspectie uitgevoerd op mogelijke energiebesparende maatregelen bij de locaties Waalhaven, Kralingen, Krimpen en de 's Gravenweg.

Noemenswaardig is dat in 2021 de verplichte audit is afgerond op basis van de Europese Energie-Efficiency Richtlijn om inzicht te geven in het besparing /verduurzamingspotentieel. De opvolging van het verbeterpotentieel voor energiebesparing volgt begin 2022.

Eind 2021 is een pre audit uitgevoerd voor certificering op de Veiligheidsladder. De uitkomst bevestigde de groei in het bewust veilig handelen. Eind 2022 is een audit gepland voor certificering. Vlootservices heeft in 2021 de VCA-certificering (opnieuw) toegekend gekregen. De naleving van de veiligheidsnormen is middels de VCA-onderhoudsaudit bevestigd, evenals bij Infraservices waar de VCA-certificering is verlengd.

Ook de drie jaarlijkse audits voor de hercertificeringen van de ISO-9001 en ISO-55001 normen hebben plaatsgevonden. Het ISO-9001 certificaat van Techniek is verlengd. De ISO-55001 certificeringen van de afdelingen Assetmanagement, Vlootservices en Infraservices zijn ook verlengd.

Gedurende 2021 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 waar 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 van deze risico's of richt zij zich op het verstrekken van meer inzicht in het aanwezige verbeterpotentieel. Dit gebeurt door op een systematische wijze organisatiebrede, onafhankelijke en objectieve internal audits (onderzoeken) uit te voeren. De uitkomsten van de audits helpen om processen en werkwijzen te evalueren, zodat het management waar nodig verbeteringen kan treffen.

In 2021 is een audit uitgevoerd op het onderwerp Onderhoud Tram en Revisie & Modificatie Tram. Ook is een nulmeting uitgevoerd, gericht op de compliance aan de Wet politiegegevens en is een opdracht gestart gericht op de privacyaspecten rondom de OV-Chipkaart gegevens. Daarnaast is een opdracht gestart gericht op de betrouwbaarheid van de KPI's waarover wordt gerapporteerd aan de MRDH en een opdracht gericht op het verbeterpotentieel ten aanzien van Business Continuity Management / IT Continuity Management.

Naar aanleiding van de bij audits geconstateerde risico's formuleert het management acties. Deze acties worden periodiek gemonitord, als onderdeel van de reguliere plannings- en controlcyclus en dragen bij aan betere beheersing van de bedrijfsprocessen.

Integriteitsbeleid en de klokkenluidersregeling

De RET streeft ernaar een integere organisatie te zijn. Het bevorderen van 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. Om het belang van integriteit te onderstrepen, is in 2021 een e-learning bedrijfscode ontwikkeld die verplicht gesteld wordt voor alle medewerkers.

Functionaris gegevensbescherming (FG)

De RET dient compliant te zijn aan twee belangrijke privacywetten, te weten de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Wet politiegegevens (Wpg).

In 2021 heeft de RET vooruitgang geboekt ten aanzien van de compliance aan de AVG. De vereiste beleidsstukken en procedures (zowel in- als extern gericht) zijn vastgesteld, geïmplementeerd en gepubliceerd. De FG heeft de interne Audit AVG over het jaar 2021 gehouden, gebaseerd op het NOREA privacy framework. In vergelijking tot de uitkomsten uit de interne Audit AVG over 2019 kan geconcludeerd worden dat de RET de afgelopen twee jaren weliswaar behoorlijke stappen heeft gemaakt, maar dat met name aandacht besteed zal moeten worden aan het optimaliseren van het beheer van datastromen en enkele onvoldoende gestructureerde verwerkingen van persoonsgegevens. Hiertoe wordt door de Privacy Officer een plan van aanpak opgesteld. De toegekende auditconclusie over 2021 is over het algemeen voldoende. Op een beperkt aantal aspecten scoort de RET nog onvoldoende. Dit betekent een totaalbeoordeling als matig. Het

systeem van interne beheersing functioneert (nog) niet volledig naar behoren. Een beperkt aantal belangrijke tekortkomingen is geconstateerd en/of belangrijke risico's zijn aanwezig. Verbetering is vereist op de middellange termijn.

Vanuit de Wet politiegegevens dient de RET ten aanzien van de verwerking van politiegegevens door de Buitengewoon Opsporingsambtenaren jaarlijks een interne audit te houden en éénmaal per 4 jaar een externe audit door een onafhankelijke bevoegde instantie. In 2021 is gestart met de interne audit als gap-analyse om vast te stellen op welke aspecten van de Wpg de RET risico zou kunnen lopen. In 2022 wordt de formele externe Audit Wpg gehouden en hierover wordt verantwoording afgelegd aan de toezichthouder.

De RET beschikt over een helder Governance Document Privacy en ICT-Security, dat als basis dient voor het periodieke overleg van de verantwoordelijke managers en de FG met de Algemeen directeur als verwerkingsverantwoordelijke vanuit de wet. De in 2020 gesignaleerde verbetering in de privacy cultuur binnen de organisatie heeft zich dit jaar verder doorgezet.

Programma- en projectbeheersing

De directie is verantwoordelijk voor het inrichten, handhaven en monitoren van een adequate programma & projectbeheersing. Uit hoofde van programma & projectbeheersing is PRINCE2 als projectmethodiek aangenomen en wordt zij 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 doorgegaan op de ingeslagen weg. De volgende maatregelen zijn getroffen:

- Maandelijkse 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 platforms en een centraal platform;
- Naast de maandelijkse 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/P3M3 auditor. In 2021 is een volledige audit uitgevoerd. Voor 2021 heeft de auditor vastgesteld dat RET het niveau van 2019 en 2020 verder heeft verbeterd en verder geoptimaliseerd. Voor de exploitatie projecten is het niveau gestegen naar maturity level 3. Voor de projecten van Techniek en de projecten en programma's bij SP&P is maturity level 3 gelijk gebleven ten opzichte van 2020 met een significante verbetering op onderdelen. Voor Portfoliomanagement is in deze audit vastgesteld dat de PRINCE2 methodiek daadwerkelijk geïmplementeerd en geborgd is op maturity level 2.

Terugblik

Januari: Avondklok

23 januari gaat de avondklok in. Tot 28 april is het verboden om tussen 21.00 en 4.30 zonder geldige reden naar buiten te gaan. Het OV blijft beschikbaar voor mensen met een geldige reden om buiten te zijn, bijvoorbeeld omdat ze een vitaal beroep hebben en daar met het OV naartoe gaan. De verantwoordelijkheid om te bepalen of een reis noodzakelijk is, ligt bij de reiziger zelf. De dienstregeling is aangepast aan minder reizigers.

Januari: LWB-opleiding

De RET biedt de nieuwe basisopleiding ‘Leider werkplekbeveiliging’ aan. Daarnaast is de opleiding 'Lokaalspoor’ vernieuwd. Zowel RET’ers als externen kunnen de opleidingen volgen. De basisopleiding is een opleiding voor werken in en rond het spoor en biedt een volledige voorbereiding op de nieuwe landelijke certificeringseisen. Door middel van e-learning modules, theorielessen en praktijkdagen worden op een interactieve manier alle taken en verantwoordelijkheden van leider werkplekbeveiliging, leider lokale veiligheid en veiligheidspersoon metro toegelicht en beoefend in de praktijk.

Februari: Winters weer

Het is een tijd geleden dat het zo winters in Nederland was. Hoewel we van tevoren alles zo goed mogelijk hebben voorbereid, zorgt de combinatie van strenge vorst en sneeuw ervoor dat de wissels en sporen van met name de trams steeds weer vollopen en vastvriezen. Ook bij de metro is er veel uitval en schade door het weer. Een vervelende bijkomstigheid is dat de reizigerswebsite offline is. Juist op het moment dat we alle zeilen moeten bijzetten om de exploitatie draaiende te houden, functioneert de communicatie met de reizigers niet goed.

Februari: Landelijk MaaS-platform Rivier

NS, RET en HTM laten een landelijk MaaS-platform bouwen. Het platform maakt het mogelijk om een reis met verschillende vervoermiddelen in één keer online te plannen, te boeken en te betalen. De verwachting is dat na de pandemie het reisgedrag verandert. Reizen, werken en leren wordt flexibeler: in tijd, plaats en keuze van het vervoermiddel. Daarom een app voor de beste reismogelijkheden voor de consument.

Maart: Maatregelenpakket OV

De 23 wethouders Mobiliteit van de MRDH hebben het transitieprogramma OV vastgesteld. Het programma biedt - aanvullend op een beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk - het hoofd aan de financiële opgave waar het OV door de coronacrisis voor staat. Het transitieplan bevat maatregelen op het gebied van de dienstregeling, sociale veiligheid en de bedrijfsvoering. De MRDH, de RET en de bonden maken zich sterk om nog verdergaande ingrepen af te wenden. Financiële steun vanuit het Rijk is daarvoor onmisbaar.

April: OV-verbod bij wapenbezit

Vanaf donderdag 1 april kunnen reizigers die in de voertuigen of stations van de RET worden aangetroffen met een wapen, een OV-reisverbod opgelegd krijgen. Op overtreding van het verbod volgt hechtenis of een geldboete. Het verbod is in lijn met de gemeentelijke aanpak van wapengeweld. Samen met de gemeente Rotterdam en het Openbaar Ministerie dragen we graag bij aan de sociale veiligheid in de stad. Dit OV-verbod is een extra middel om wapenbezit aan te pakken.

April: Aanleg zonnepanelen

De RET start met de installatie van zonnepanelen op locatie Beverwaard. Daarna volgen ook de locaties Kleiweg en 's-Gravenweg. Daardoor wekt de RET hier straks jaarlijks 1.600 MWh zelf op, ruim 30% van het stroomverbruik op deze locaties. De zonnepanelen zorgen voor een CO2-reductie van zo'n 1.084.000 kg op jaarbasis.

April: Tunnelreclame

Reizigers zien tussen metrostation Blaak en Beurs de eerste metrotunnelreclame in Nederland. Op de wanden van de metrotunnel tussen de stations Blaak en Beurs zijn verticale ledstrips aangebracht die full motion beelden tonen die reizigers zien zodra de metro in volle vaart voorbijkomt. Door de snelheid van de metro lijkt het alsof je midden in een film zit zodra je uit het raampje kijkt. De mooie innovatieve beelden voegen iets toe aan de beleving van de metroreis.

Mei: Reizigers weer welkom

Het advies om het openbaar vervoer alleen te gebruiken voor noodzakelijke reizen vervalt. Het OV helpt met de heropening van Nederland. Nu mensen vaker weer op pad gaan, is het een logische stap dat dit ook weer met het OV kan. Ook voor een terrasje, een bezoek aan vrienden of een ander uitje. De OV-bedrijven en het Rijk roepen reizigers op om op rustige tijden te reizen en drukte te mijden. De drukte-indicator in de RET Real Time App en andere reisapps kunnen hen daarbij ondersteunen.

Mei: Eurovisiesongfestival

Tijdens het Eurovisie Songfestival staat de spotlight op de RET-tram tijdens het (deels vooraf) opgenomen optreden van onder andere dj Afrojack. Zaterdag 22 mei is de finale van het Eurovisie Songfestival in Rotterdam. Zoals vooraf beloofd, wordt er veel aandacht besteed aan de stad Rotterdam. In de uitzending zie je het optreden tussen het laatste liedje en het begin van de puntentelling. Onze tram is niet te missen.

Juni: Investeren in OV noodzakelijk

Om de opgave van 500.000 extra woningen in de Randstad in 2030 te realiseren, zijn ambitieuze investeringen van het nieuwe kabinet in het lightrailnetwerk van de toekomst onmisbaar. Deze oproep doen directeuren van GVB, HTM en de RET aan het nieuwe kabinet. Van de miljoen bij te bouwen woningen in Nederland komt de helft in de Randstad terecht. Na jarenlange bevriezing van de budgetten, terwijl de reizigersaantallen met tientallen procenten groeiden, is een investeringsimpuls van minimaal € 10 miljard nodig.

Juni: Licht op groen

Met de campagne 'Het OV is OK' nodigt de OV-sector de reiziger uit om weer te reizen met het openbaar vervoer. Vanaf 23 juni is deze multimediale, nationale campagne ook in het bedieningsgebied van de RET te zien. Iedereen is weer welkom. De RET zit op ruim 60% van de reizigersaantallen voordat de coronacrisis toesloeg. De campagne laat zien dat we er klaar voor zijn. Het groene sein staat centraal in de campagne: een visueel herkenbaar element dat geen uitleg nodig heeft. Is het groen, dan is het OK.

Juni: 50 fietsen Donkey Republic Hoek van Holland

Reizigers die met de metro naar Hoek van Holland Haven komen, kunnen vanaf juni het laatste stuk naar het strand afleggen met een deelfiets van Donkey Republic of gewoon een mooie fietstocht maken in de omgeving. De RET en de deelfietsaanbieder hebben de handen ineengeslagen door een pilot te starten met in totaal 50 fietsen op drie verschillende hubs: één bij metrostation Hoek van Holland Haven en twee aan het strand.

Juni: Pilot voor digitale identificatie boa's

De RET start 29 juni met een pilot voor het digitaal identificeren van boa's. Ruim 20 deelnemende boa's testen een nieuwe oplossing waarmee zij zich met een digitaal ID kunnen legitimeren in plaats van met een fysieke pas. De boa's testen zowel hun eigen ervaringen als die van reizigers bij het gebruik van het digitale ID. Een digitaal ID zorgt ervoor dat zij zich veiliger, flexibeler en efficiënter kunnen legitimeren.

Juli: Samenwerking mobiliteitsdeelaanbieders

De RET en acht mobiliteitsaanbieders presenteerden hun samenwerking en de daaraan gekoppelde campagne. Dat zo veel aanbieders de handen ineenslaan met een OV-bedrijf is uniek in Nederland. De sleutel is het bij elkaar brengen van vervoermiddelen: fysiek en digitaal. Vorig jaar introduceerde de RET al de samenwerking met Check, felyx, GO Sharing (e-scooters) en Donkey Republic (fietsen e-bikes). Nu zijn ook Watertaxi, Lime (fietsen), BAQME (elektrische bakfietsen) en MyWheels (auto's) aangesloten. In de RET Real Time App te zien waar er (bak)fietsen, scooters, watertaxi's en auto's van de verschillende aanbieders beschikbaar zijn.

Juli: Rapport 'walvisstaart'

Een belangrijke conclusie uit het onderzoek naar het ongeval van de metro bij eindpunt de Akkers op 2 november 2020 is dat de toegestane snelheid niet passend is voor het gebruik en de inrichting van het spoor, namelijk het opstellen van materieel. Hierdoor was sprake van een risicovolle situatie. Dit risico werd vergroot doordat de weersomstandigheden vermoedelijk hebben gezorgd voor een glad opstelspoor. Het is de vraag of de bestuurder voldoende in staat was gesteld op hierop te anticiperen in de opleiding of daarvoor genoeg baanervaring had.

Juli: Betere samenwerking politie Rotterdam en RET-boa's

De verbeterde samenwerking die de RET en de politie vanaf 2020 geleidelijk uitrollen, maakt het voor beide partijen mogelijk om hun mensen slimmer in te zetten. Een welkome efficiencyslag in tijden waarin politie en boa’s er steeds meer taken bij krijgen. Tijdens het project kunnen RET-boa’s op afstand de identiteit van staande gehouden personen digitaal checken bij de politie. Ook kunnen zij arrestanten zelfstandig overbrengen naar politiebureaus in het RET-vervoersgebied.

Augustus: Uitleggers 's nachts vervangen

Over een traject van drie kilometer zijn de uitleggers van de bovenleiding in Limbrichtshoek (Beverwaard) vervangen door collega’s van Infraservices. Dat gebeurt steeds 's nachts, zodat de trams overdag blijven rijden. Uitleggers zijn de staven waar de bovenleiding aan hangt. Met twee bovenleidingwagens tegelijk, om de krachten van beide mastarmen op te vangen, wordt de klus geklaard. Dat betekent dat elke nacht minstens zes collega's paraat staan. De grondige voorbereiding heeft het gewenste resultaat. Én er is niet één klacht ontvangen van omwonenden.

September: Afschalen metro

De dienstregeling van de Metro wordt versoberd, zodat we met minder voertuigen een betrouwbaar aanbod van ritten kunnen bieden. De RET beschikt niet over voldoende metrovoertuigen om de dienstregeling te rijden. Daardoor hebben we te vaak te maken met plotselinge uitval, waardoor de reiziger zijn reis niet goed kan plannen. Dit komt door een achterstand in onderhoud. De aangepaste dienstregeling wordt vanaf 13 september gereden en duurt tot 30 oktober.

September: Einde anderhalve meter

Vanaf 25 september vervalt de regel om 1,5 meter afstand te houden. Voor het OV verandert er niet veel. Het mondkapje blijft verplicht en de nachthoreca blijft dicht, waardoor ons nachtnet nog niet zal rijden. Het thuiswerkadvies is iets veranderd: ‘naar kantoor als het moet, thuis als het kan’. De aanpassingen van werkplekken en dienstruimtes wordt teruggedraaid. Het maximumaantal personen in een ruimte wordt verruimd.

Oktober: Nieuw inzetmodel conducteurs

De coronacrisis heeft grote financiële gevolgen voor de RET. De omvang van het financiële probleem is zo groot dat er meerdere maatregelen nodig zijn om dit op te lossen. Een van die maatregelen is dat de RET structureel minder conducteurs en servicemedewerkers zal inzetten. Dit heeft belangrijke gevolgen voor een groot aantal collega’s. Het is een maatregel die pijn doet en die we natuurlijk liever niet zouden nemen. In oktober is het nieuwe inzetmodel van de conducteurs ingegaan. In 2022 volgt het nieuwe inzetmodel servicemedewerkers

Oktober: Afschalen maatregelen

De 1,5 meter maatregel is losgelaten. In OVNL is besloten de extra maatregelen in de voertuigen af te schalen. Alle stoelen zijn weer beschikbaar. Het kuchscherm in de bussen blijft, waardoor chauffeurs geen mondkapje hoeven te dragen wanneer zij rijden. De deuren van trams en metro’s gaan niet meer automatisch open. Het mondkapje blijft nog even verplicht in de voertuigen, in de stations en op haltes en perrons is dit niet meer verplicht. Ook gaan we weer vaker op kantoor werken.

Oktober: 40e editie marathon Rotterdam

In oktober vindt de uitgestelde marathon van Rotterdam plaats. Zoals elk jaar vraagt dit veel van onze organisatie. We doen ons best om alle supporters en deelnemers zo goed mogelijk te vervoeren. Ook collega's doen mee met de marathon, de kwart marathon en business estafette. Met fantastisch weer, geen wind, een heerlijk zonnetje, een ideale temperatuur en voldoende toeschouwers langs de kant om de deelnemers naar de finish te schreeuwen.

Oktober: RET ondersteunt oproep binnenstedelijk bouwen

Een coalitie van zestien grote steden en andere maatschappelijke partijen doen een dringende oproep aan de formerende partijen. Zij willen dat het volgende kabinet werk maakt van de wooncrisis in de steden en helpt bij de bouwen van de stad van de toekomst. RET, GVB, HTM en de Fietsersbond ondersteunen de oproep, omdat deze aansluit bij hun ambitie om een forse groei in het aantal woningen hand in hand te laten gaan met een schaalsprong in de OV- en fietsinfrastructuur.

November: Nieuwe zero emissiebussen de weg op

De RET zet een nieuwe stap in de overgang naar een volledige zero-emissiebusvloot in 2030. Met de twee nieuwe zero-emissiebussen die in dienst zijn genomen doet de RET ervaring op. Ze zijn namelijk de voorlopers van de in totaal 42 gloednieuwe zero-emissiebussen van VDL die gefaseerd in bedrijf genomen worden. De bussen hebben een grotere actieradius dan de 55 bussen die eind 2019 instroomden. De batterijcapaciteit is met 350kWh aanzienlijk groter dan de 216 kWh uit de vorige serie.

December: Werven met eigen collega's

De arbeidsmarkt is krap en we hebben veel nieuwe collega's nodig. Iedereen kent de naam RET, maar mensen kennen ons vooral als vervoerder en niet direct als interessante technische werkgever. In een wervingscampagne vertellen collega's wat werken bij de RET zo mooi maakt. Foto's en video's waarin zij de hoofdrol spelen worden via social media, (digitale) abri-uitingen, in advertenties en narrowcasting gedeeld.

December: Coronamaatregelen verlengd

De besmettelijke omikronvariant zorgt dat er nieuwe coronamaatregelen worden genomen, zoals een nieuwe lockdown. De avondlockdown wordt verlengd tot vrijdag 14 januari. Dit betekent dat de meeste winkels en horeca hun deuren om 17.00 uur moeten blijven sluiten. Dat geldt ook voor binnen- en buitensportlocaties. Het dragen van een mondkapje is verplicht op alle voertuigen, wanneer je je verplaatst binnen onze vestigingen en op alle andere plekken waar meerdere collega's samen zijn/ werken wanneer er geen anderhalve meter afstand kan worden gehouden. Kantoormensen werken thuis.

Raad van Commissarissen

Aanbieding door Raad van Commissarissen

Voor u ligt het verslag van de Raad van Commissarissen (RvC) over het jaar 2021. Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2021 besproken en goedgekeurd. De jaarrekening is door onze accountant, PricewaterhouseCoopers (PwC), gecontroleerd en op 31 maart 2022 van een goedkeurende controleverklaring voorzien.

Wij adviseren de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de jaarrekening 2021, zoals door de directie is opgesteld, vast te stellen en decharge te verlenen aan de directie van de RET voor het gevoerde bestuur en aan de RvC voor het gehouden toezicht.

Ontwikkelingen in 2021

Het was wederom een bewogen jaar. Voor het tweede jaar op rij heeft de COVID19 pandemie op iedereen effect gehad en is er verschrikkelijk hard gewerkt in alle geledingen van de onderneming, zodat de RET kon blijven rijden. Gedurende het afgelopen jaar is tussen de directie en de RvC intensief overlegd.

Met regelmaat is 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 in 2020 is de RvC door de directie voortdurend geïnformeerd over de effecten van deze crisis op de exploitatie, financiële positie en continuïteit van het bedrijf. Hierbij was er in het bijzonder ook aandacht voor de veiligheid en gezondheid van de medewerkers, die door hebben gewerkt om de dienstregeling te kunnen blijven uitvoeren, evenals voor de medewerkers die thuis hebben gewerkt.
De RvC is van mening dat de directie de RET en haar medewerkers op een goede manier door het tweede jaar van deze crisis heeft geleid.

Als RvC vinden wij het van belang om te vermelden dat de RET ondanks de COVID19 crisis er toch in is geslaagd een aantal resultaten te bereiken in het afgelopen jaar. De directie en de RvC hebben focus gehouden op een aantal belangrijke thema's, zoals onder andere: de beschikbaarheid van metrovoertuigen, organisatie en leiderschap, het verzuim, het inrichten en verhogen van cybersecurity standaarden, het voldoen aan de AVG-wetgeving en het opstellen van het nieuw strategisch en financieel meerjarig bedrijfsplan. Ook is de RvC betrokken geweest bij de werving van twee nieuwe directieleden.

Voortgang transitieplan
In 2021 is de ‘tijdelijke uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona’ vastgesteld. In deze regeling zijn een aantal maatregelen en een financiële tegemoetkoming opgenomen om de gederfde omzet als gevolg van minder passagiers en andere coronaeffecten het hoofd te bieden. Als RvC hebben wij de afgesproken maatregelen nauw gevolgd. Het is nog onzeker of deze maatregelen in de toekomst worden gecontinueerd.

Beschikbaarheid metrovoertuigen
Het knelpunt van de beschikbaarheid van metrovoertuigen heeft de RvC zorgen gebaard. De RvC heeft toegezien op de totstandkoming van het verbeterplan. In 2021 zijn stappen gezet ter verbetering van de organisatie, zodat op lange termijn de prestaties goed en betrouwbaar zijn (verbetertraject). In afstemming met de MRDH zijn er afspraken gemaakt over de beschikbaarheid gedurende de winterdienstregeling.

Organisatie en leiderschap
In 2021 is de aangepaste organisatiestructuur geëvalueerd. Door de bundeling van strategische onderwerpen is er meer focus gekomen op strategie. In dit jaar is verder gewerkt aan een leiderschapsstijl die past bij de waarden en normen van de RET. De RET heeft twee nieuwe leden verwelkomd in het directieteam, te weten een directeur Financiën, Hugo Mans, en een directeur P&O, Angelique Heijnen.

Verzuim
Het hoge ziekteverzuim bleef in 2021 een belangrijk thema. Er waren zorgen over de oplopende coronabesmettingen, evenals het aanhoudende langdurige verzuim. De manager Gezondheidsmanagement heeft regelmatig in de S&R commissie toelichting gegeven op de aanpak ter vermindering van het verzuim en de voortgang op het herstel. Ook in het aankomende jaar houdt de RvC haar focus op dit thema.

Het inrichten en verhogen van cybersecurity standaarden
De RET staat voor een bijzondere uitdaging, waarbij de organisatie voor een effectieve cybersecurity aanpak moet zorgen voor zowel informatietechnologie (IT) als voor operationele technologie (OT), zoals operationele spoorwegsystemen en voertuigsystemen. De stappen naar het gewenste volwassenheidsniveau op het gebied van cybersecurity heeft de RET in het verleden uitgewerkt in een cybersecurity 'roadmap'. Met twee gespecialiseerde bedrijven (PWC en Fox-IT) is de inrichting van de roadmap tegen het licht gehouden. Daarnaast is een nieuw ambitieniveau en een nieuwe standaard bepaald en is de bestaande roadmap aangevuld. Naast de reguliere rapportages is de RvC door de directie op de hoogte gehouden over de voortgang implementatie en ontwikkelingen.

AVG
In 2021 is het jaarverslag over 2020 van de Functionaris Gegevensbescherming (FG) behandeld. Naar aanleiding hiervan is in 2021 de voortgang van de openstaande restpunten besproken om te kunnen voldoen aan de AVG-wetgeving. Gedurende het jaar 2021 is door de RET aan de formele en wettelijk vereiste privacy beleidsstukken en het vastleggen van de vereiste procedures voldaan. In 2022 zal de implementatie in de organisatie verder moeten worden uitgerold.

Strategisch meerjarig bedrijfsplan
In 2021 heeft de RET het nieuwe bedrijfsplan 2022 t/m 2024 opgesteld. De RvC heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit plan. In plaats van slechts accenten te leggen is gekozen voor een nieuwe aanpak met daarin focus op de kern van het bedrijf: de reizigers, medewerkers en ons materieel. Om dit te kunnen bewerkstellen wordt daarnaast gewerkt aan procesverbetering, digitalisering en de financiële gezondheid.

Bijeenkomsten van de Raad

In dit bewogen jaar is met de directie ook gesproken over een aantal andere onderwerpen, zoals de vernieuwing van het betaalsysteem van OVbetalen, het overleg met de MRDH over de herijking van de concessies en de relatie met de aandeelhouder. Gedurende deze gesprekken stonden de sterk dalende reizigersinkomsten en de onzekerheden over de te verwachte Rijksvergoeding centraal. De financierbaarheid van het OV in de toekomst vormde dit jaar de rode draad van de besprekingen tussen RvC, het directieteam en de aandeelhouder.

In de zomer van 2021 is de jaarlijks terugkerende tweedaagse heisessie van de RvC gehouden waarbij, in aanwezigheid van de directie en andere medewerkers van de RET, onder andere werd stilgestaan bij de volgende punten:

- kennismaking met nieuwe directieteamleden;
- zelfevaluatie RvC;
- leiderschap;
- voorspelbaarheid onderhoud;
- concept strategisch bedrijfsplan 2022-2024.

Bijzondere aangelegenheden

In het verslagjaar hebben zich de volgende bijzondere aangelegenheden voorgedaan, waarvoor krachtens de wet, statuten of de Corporate Governance Code de goedkeuring van de RvC is voorgeschreven en waarover door de RvC een positief besluit is genomen:

- de bieding voor het nog 3 jaar verzorgen van Personenvervoer over water naar de Maasvlakte;
- de verantwoording van het naleven van de Nederlandse Corporate Governance Code en conform de code het daarmee toepassen van het principe 'pas toe of leg uit';
- het gedeeltelijk onderverhuren van het hoofdkantoor Vancouver building;
- deelname aan de joint venture MaaS (Rivier);
- investering in een nieuwe busstalling Beverwaard;
- strategisch bedrijfsplan 2022-2024.

Corporate Governance

De directie en de RvC zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de naleving van de Corporate Governance Code (de Code). De RvC past de Code toe voor zover passend voor een niet-beursgenoteerd bedrijf als de RET en rapporteert samen met de directie over de naleving van de Code aan de aandeelhouder.

Wanneer de Code verandert, rapporteren RvC 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 Code.

De RvC heeft in 2021 nieuwe procesafspraken gemaakt met de aandeelhouder over de jaarlijkse verantwoording over de Code. Vanaf 2022 zal het jaarverslag én de separate verantwoording over de naleving van de Code in het voorjaar aan de aandeelhouder ter vaststelling aangeboden en gepubliceerd worden op de website. Daar waar de RET N.V. afwijkt van de Code, zal zij op hoofdlijnen verantwoording afleggen in het jaarverslag.

In 2021 is er toezicht gehouden op de meldingsprocedure door middel van een jaargesprek tussen de voorzitter van de AC, de voorzitter van de commissie Integriteit en Functionaris Gegevensbescherming. De RvC houdt conform de Code toezicht op het beleid van de directie en opereert onafhankelijk van de bestuurder en de aandeelhouders. Met dit jaarverslag wordt voldaan aan de verklaring over onafhankelijkheid.

Samenstelling Raad van Commissarissen

In 2021 bestond de RvC uit de volgende personen: mevr. Insinger (voorzitter), mevr. Bax, dhr. Verkoren, dhr. Lak en dhr. Dubbeld. Aan de RvC is tijdelijk een trainee commissaris toegevoegd, dhr. Ahmed. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit en hebben veel kennis van en affiniteit met Rotterdam en de Metropoolregio.

Bij de invulling van de commissarisposities is gekeken naar expertise en ervaringsgebieden, geslacht en achtergrond. De RvC streeft hierbij een evenwichtige samenstelling na. De leden van de RvC worden benoemd voor een termijn van vier jaar en kunnen daarna worden herbenoemd voor eenzelfde termijn. 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 RvC zijn beschikbaar op de website corporate.ret.nl.

Op 1 juli 2021 heeft mevr. Bax de eerste termijn van 4 jaar als commissaris van de RET afgerond. Mevr. Bax is destijds als commissaris voorgedragen door de Ondernemingsraad (OR). In het proces van herbenoeming zijn door de voorzitters van de RvC en OR gesprekken gevoerd met betrokken stakeholders. Uit de draagvlakpeiling en toetsing van het functioneren heeft de RvC commissaris Bax met positief advies van de OR voorgedragen aan de aandeelhouders voor herbenoeming. Per 1 juli 2021 is commissaris Bax herbenoemd voor een tweede termijn van 4 jaar.

Vanuit maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid en met voorkeur voor meer diversiteit, heeft de RvC in 2021 besloten tot het leveren van een bijdrage aan het opleiden van een nieuwe generatie commissarissen. Dhr. Ahmed is benoemd als trainee van de RvC en gestart in september van dit jaar. Het betreft hier een tijdelijke positie voor een periode van maximaal een jaar voor één volledige strategische beleidscyclus. Dhr. Ahmed woont als toehoorder de vergaderingen van de RvC, AC, S&R en de AvA bij. Terstart van de introductie in de onderneming heeft hij kennis gemaakt met de leden van het directieteam. In 2022 zal dhr. Ahmed ook geïntroduceerd worden bij de operationele onderdelen van de organisatie. Dhr. Ahmed is fiscaal jurist en een waardevolle aanvulling op het commissarissenteam.

Personalia huidige leden van de Raad

Per 31 december 2021

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 Toezicht en voorzitter Auditcommissie Hogeschool Rotterdam
- Voorzitter Raad van Toezicht Staatsbosbeheer
- Lid Raad van Commissarissen van Oord NV
- Lid Raad van Advies CBS

Karin Bax (1969)

commissaris en voorzitter Selectie- en Remuneratiecommissie
Sinds: 1 juli 2017
Huidige zittingstermijn: 2017-2025

Hoofdfunctie: Directeur NL Works

Overige functies: Geen.

Steven Lak (1954)

lid en lid 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 International 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
- 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 RvC Holding Nationale Goede Doelen Loterijen NV

Guido Dubbeld (1968)

commissaris en voorzitter Auditcommissie
Sinds 1 mei 2020
Huidige zittingstermijn 2020-2024

Hoofdfunctie: DGA OxyNobel BV

Overige functies:

- Lid RvC Invest International, voorzitter Audit Comite
- Lid curatorium Nijenrode

De nevenfuncties van de RvC zijn eenmaal in de RvC dit jaar besproken en geen van de nevenfuncties zijn conflicterend.

Vergaderingen en overige bijeenkomsten

De RvC is in 2021 vijf keer voor een reguliere vergadering bijeengekomen. Deze vergaderingen vonden door de coronamaatregelen digitaal plaats. In het voor en najaar is de RvC fysiek extra bijeengekomen voor een strategiesessie ten behoeve van het nieuwe bedrijfsplan 2022-2024.

In de zomer is de RvC fysiek bij elkaar gekomen voor de twee dagen durende heisessie. Het aanwezigheidspercentage van elke commissaris was in 2021 100% bij de vergaderingen van de RvC en van de commissies, met uitzondering van dhr. Verkoren (84%, in verband met afwezigheid bij de AC).

Auditcommissie

De Auditcommissie (AC) bestond in 2021 uit dhr. Dubbeld (voorzitter), dhr. Lak en dhr. Verkoren. De AC vergadert met de financieel directeur, de manager concern control, de manager ICT en de proces en riskofficer. Bij de vergaderingen zijn ook de externe accountant en de internal auditor aanwezig.

De AC is een vaste commissie van de RvC en heeft als taak de RvC bij te staan in haar controlerende taak en toezichthoudende rol. De AC brengt verslag uit aan de RvC over de beraadslaging en bevindingen. In dit verslag wordt in ieder geval vermeld:

- de wijze van de effectiviteit van de opzet en de werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen;
- de effectiviteit van IT-inrichting;
- cyberincidenten en de inrichting van cybersecurity;
- de wijze waarop de effectiviteit van het interne en externe audit proces is beoordeeld, evenals het functioneren van de interne auditor en de accountant;
- het toezicht op naleving van aanbevelingen en opvolging van auditbevindingen;
- de materiële overwegingen inzake de financiële verslaggeving;
- de wijze waarop de materiële risico's en onzekerheden zijn geanalyseerd en besproken en wat de belangrijkste bevindingen van de auditcommissie zijn.

De AC adviseert bij de selectie van de externe accountant en bereidt de jaarlijkse beoordeling van het functioneren van de accountant voor. Hierbij houdt de AC toezicht op het beleid van de vennootschap met betrekking tot de tax planning en eventuele niet controle werkzaamheden voor de vennootschap.

In de AC zijn in 2021 de management letter, het controleplan en het accountantsverslag van de externe account besproken, evenals de jaarrekening en begroting. Daarnaast zijn onder meer de financiële kwartaalrapportages, de Strategisch Risico Analyse, het inrichten en verhogen van cybersecurity standaarden, de vormgeving van een nieuwe ICT-organisatie en de AVG-status expliciet aan de orde geweest.

De AC heeft in 2021 vijf reguliere vergaderingen gehouden.

Overleg met de externe accountant

De RvC is verantwoordelijk voor de benoeming en het houden van toezicht op de externe accountant. De RvC heeft met de bestuurder en de accountant de jaarrekening, het jaarverslag en het accountantsrapport besproken. De voorzitter van de AC heeft in 2021 buiten de aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken. De AC en de RvC hebben in2021 ook buiten aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken.

De onafhankelijkheid van de accountant is in 2021 door de RvC beoordeeld. Daarbij is geconcludeerd dat er geen sprake is van tekortkomingen in de onafhankelijkheid. De accountant heeft geen onregelmatigheden in de verslaggeving gerapporteerd.

Selectie- en Remuneratiecommissie

De Selectie en Remuneratiecommissie (S&R) bestond in 2021 uit mevr. Bax (voorzitter) en mevr. Insinger. De S&R vergadert met de Algemeen Directeur en directeur P&O.

De S&R is een vaste commissie van de RvC en bereidt de RvC voor op haar taak als werkgever van de directie, rekeninghoudend met het opstellen van profielen, werving en selectie, beoordeling en beloning, het formuleren van prestatiecriteria en andere voorkomende zaken op het gebied van personeel en organisatie. Ook het bewaken van het rooster van aftreden van de RvC en de jaarlijkse zelfevaluatie hoort hierbij.

De belangrijkste onderwerpen die het afgelopen jaar zijn voorbereid in de commissie zijn de herbenoeming van commissaris Bax, het aantrekken van een trainee RvC, de werving directeur Financiën en directeur P&O, HR-informatievoorziening, het ziekteverzuim, talentmanagement, leiderschap, de voorbereiding van de cao-onderhandelingen en de zelfevaluatie van de RvC. De S&R-commissie heeft in 2021 vijf reguliere vergaderingen gehouden.

Beloningsbeleid

De RvC stelt de jaarlijkse prestatiecriteria voor de onderneming vast en bespreekt de realisatie daarvan. Voor de beloning van de statutair directeur spelen de prestatiecriteria verder geen rol, maar wel voor zijn jaarlijkse beoordeling. De prestatiecriteria die voor 2021 zijn vastgesteld hebben een relatie met de begroting of met de strategische langetermijndoelstellingen van de RET, zoals vastgelegd in het bedrijfsplan. Vanwege de coronacrisis en de daarmee samenhangende steun vanuit het Rijk hebben de directie en het management besloten af te zien van hun bonus over het boekjaar 2021. Voor de beloning van de algemeen directeur en de RvC is voor het boekjaar 2021 besloten de nullijn aan te houden en af te zien van de automatische indexatie op basis van de WNT-norm 2021.

Zelfevaluatie Raad van Commissarissen

Tijdens de heidagen van de RvC is de zelfevaluatie besproken. Een keer in de drie jaar laat de RvC zich hierbij begeleiden door een extern deskundige. Dit jaar heeft de RvC de evaluatie zelf uitgevoerd. Mevr. Bax, de voorzitter van de S&R commissie, heeft een vragenlijst opgesteld en deze uitgezet onder de leden van de RvC, de bestuurder en de bestuurssecretaris. Uit de reacties is een synthese opgesteld en deze is voorafgaand aan de bespreking verstuurd aan de leden van de RvC en de bestuurssecretaris. In aanwezigheid van alle leden en de bestuurssecretaris is de synthese besproken en bediscussieerd op 29 juni 2021. Er is onder andere gesproken over het functioneren van de RvC als geheel, individueel per rol in de RvC en de RvC in samenwerking met het directieteam. In het algemeen zijn de leden van de RvC tevreden over het functioneren van de RvC in het afgelopen jaar. De actiepuntenlijst naar aanleiding van deze zelfevaluatie zijn in het najaar 2021 opgepakt en hieraan wordt verder opvolging gegeven in 2022.

Overleg met de Ondernemingsraad

De leden van de RvC sluiten normaliter jaarlijks bij twee overlegvergaderingen van de OR aan. In 2021 is door dhr. Lak namens de RvC in overeenstemming met de OR één overlegvergadering bijgewoond. Daarnaast hebben leden van de RvC verschillende malen contact gehad met het dagelijks bestuur van de OR of haar voorzitter. In 2021 is er afstemming met de OR geweest over het functioneren van commissaris Bax ten behoeve van haar herbenoeming en over de werving en aanstelling van de nieuwe directeur Financiën en directeur P&O.

De RvC heeft in 2021 de wens uitgesproken om in 2022 haar relatie met de OR opnieuw in te richten.

Tot slot

De RvC wil graag haar grote waardering uitspreken voor het RET-personeel dat zich het afgelopen jaar, ten tijde van grote onzekerheid en angst als gevolg van het coronavirus, onverdroten is blijven inspannen om een betrouwbare dienstverlening aan de reizigers te bieden. Hiervoor is een groot beroep gedaan op de veerkracht en wendbaarheid van alle medewerkers. De RvC dankt alle medewerkers voor deze geleverde inzet. Ook onze dank aan al die reizigers die toch gebruik zijn blijven maken van ons vervoer en het hiermee in ons gestelde vertrouwen.

Tenslotte spreekt de RvC zijn waardering en dank uit aan het directieteam voor haar inspanningen voor de RET in dit veel bewogen jaar van grote onzekerheid.

Rotterdam, 31 maart 2022

Raad van Commissarissen
Charlotte Insinger, voorzitter
Karin Bax
Steven Lak
Engbert Verkoren
Guido Dubbeld
Ibrahim Ahmed, trainee lid

Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2021

(na voorstel resultaatbestemming)

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Vaste activa		
Materiële vaste activa	156.484	171.130
Financiële vaste activa	4.996	7.148
Vlottende activa		
Voorraden	19.664	18.578
Onderhanden projecten	42.220	54.579
Vorderingen	163.638	144.696
Liquide middelen	99.069	32.827
	486.071	428.958
Groepsvermogen	149.499	148.282
Voorzieningen	16.964	13.160
Langlopende schulden	40.590	43.125
Kortlopende schulden	279.018	224.391
	486.071	428.958

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2021

x €1.000	2021	2020
Netto-omzet	387.196	380.715
Overige bedrijfsopbrengsten	90.154	89.633
Totaal van som der bedrijfsopbrengsten	**477.350**	**470.348**
Kosten van grond- en hulpstoffen	22.530	18.225
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	139.804	151.283
Personeelskosten	196.276	194.347
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	13.949	13.551
Overige bedrijfskosten	106.773	108.224
Totaal van de som der kosten	**479.332**	**485.630**
Totaal van bedrijfsresultaat	**-1.982**	**-15.282**
Financiële baten en lasten	968	2.295
Totaal van resultaat uit bedrijfsuitoefening voor belastingen	**-1.014**	**-12.987**
Belastingen over de winst of het verlies	793	-793
	-221	-13.780
Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	1.438	2.418
Totaal van resultaat na belastingen	**1.217**	**-11.362**

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2021

x €1.000		2021		2020
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten				
Bedrijfsresultaat		-1.982		-15.282
Aanpassingen voor				
Afschrijvingen		13.949		13.551
Toename (afname) van de voorzieningen		8.778		535
Onttrekkingen voorzieningen		-4.974		-3.177
Veranderingen in werkkapitaal				
Afname (toename) van voorraden	-1.086		-2.639	
Afname (toename) van onderhanden projecten	12.359		-12.415	
Mutatie vorderingen	-18.942		-21.054	
Toename (afname) van overige schulden	54.627		30.181	
		46.958		-5.927
Kasstroom uit bedrijfsoperaties uit bedrijfsoperaties		**62.729**		**-10.300**
Ontvangen interest	1.337		2.460	
Betaalde interest	-369		-165	
Ontvangen winstbelasting	793		-793	
		1.761		**1.502**
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten		**64.490**		**-8.798**
Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten				
Investeringen in materiële vaste activa	360		-41.707	
Investeringen in financiële vaste activa	-160		-464	
Desinvesteringen in materiële vaste activa	337		108	
Ontvangsten uit hoofde van vervreemding van financiële vaste activa	3.750		439	
Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten		**4.287**		**-41.624**
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten				
Agio in boekjaar			-	
Betaald dividend			-	
Ontvangsten uit hoofde van leningen	5.000		47.378	

x €1.000		2021		2020
Uitgaven ter aflossing van leningen	-7.535		-8.235	
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten		**-2.535**		**39.143**
Totaal van toename (afname) van geldmiddelen		**66.242**		**-11.279**
Verloop van toename(afname) van geldmiddelen				
Geldmiddelen aan het begin van de periode		32.827		44.106
Toename (afname) van geldmiddelen		66.242		-11.279
Stand per einde boekjaar		**99.069**		**32.827**

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde jaarrekening

Informatie over de rechtspersoon

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 (t/m 2021) 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 2021 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.

Met betrekking tot de verwachte kasstromen heeft RET conservatieve schattingen gemaakt. De gemaakte liquiditeitsprognose kent meerdere scenario's, waarbij de belangrijkste uitgangspunten en onzekerheden betrekking hebben op:

- De beschikbare liquiditeiten per ultimo 2021 van ruim € 99 miljoen;
- Tegenvallers in reizigersopbrengsten door lagere reizigersaantallen;
- Vergoeding van tegenvallende reizigersopbrengsten tot en met tenminste 31 augustus 2022 door de beschikbaarheidsvergoeding OV, waarbij voor 93% danwel 95% van de in aanmerking komende kosten onderaftrek van de reizigersopbrengsten worden gedekt;
- De mogelijkheid om de timing van ontvangsten voor de afrekening van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020 en 2021 en voorschotten over 2022 naar voren te halen in de in de periode van de financiële prognose;
- Voortzetting van het studenten OV contract in zijn reguliere vorm en het vooruit ontvangen van deze opbrengsten in de periode van de financiële prognose;
- De timing van investeringen in nieuw materieel;
- De mogelijkheid ten aanzien van uitstel van betaling van omzetbelasting en loonheffing voor een bedrag van circa € 113 miljoen. De terugbetaling start per 1 oktober 2022 en mag plaatsvinden in maximaal 60 maanden;
- De mogelijkheid tot het opeisen van de rekening courant faciliteit bij RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebondenvoertuigen B.V, in acht nemende dat betreffende partijen de boekwaarde van hun activa en daarmee het bedrag van de rekening courant faciliteit kunnen (her-) financieren bij de MRDH;
- De ruimte in de kredietfaciliteit en mogelijkheden tot alternatieve financiering als de situatie dat vereist;

- De vitale functie die RET heeft in de uitvoering van de bus en rail concessie voor het openbaar vervoer in de regio Rotterdam en de relatie aandeelhouders MRDH en Gemeente Rotterdam.

RET heeft op basis van voornoemde geconcludeerd dat tot zeker twaalf maanden vanaf de datum van goedkeuring van deze jaarrekening er geen materiële onzekerheden zijn rondom de liquiditeit en dat het gepast is om de jaarrekening op te stellen op basis van het continuïteitsbeginsel.

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 2021 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.

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld
De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld in overeenstemming mt 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.

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 dekkingsgraad van het ABP per 31 december 2021 bedraagt 102,8 procent en de dekkingsgraad van het PROV per 31 december 2021 is 123,5 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 rekening houdend met eventuele restwaarde.Indien belangrijke bestanddelen van een materieel vast actief van elkaar te onderscheiden zijn en verschillen in gebruiksduur of verwachte gebruikspatroon, worden deze bestanddelen afzonderlijk afgeschreven.

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.

Voor verplichtingen tot herstel na afloop van het gebruik van het actief wordt een voorziening getroffen voor het verwachte bedrag op het moment van activering. Dit bedrag wordt verwerkt als onderdeel van de boekwaarde van het actief waartegenover voor het gehele bedrag een voorziening wordt gevormd.

Indien grond gekocht is met opstallen, met de intentie de opstallen te slopen of teniet te laten gaan en vervolgens op de grond nieuwbouw te realiseren, dan maken de eventuele boekwaarde van de opstallen en de gemaakte sloopkosten deel uit van de verkrijgingsprijs van de grond.

Andere vaste bedrijfsmiddelen
Overige vaste activa omvat machines en installaties, rollend materieel en andere vaste bedrijfsmiddelen en 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.

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.

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-waardeverminderingsverlies 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 R.E.T. 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 vaste activa
R.E.T. N.V. 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 bijzondere-waardeverminderingsverlies wordt direct als een last verwerkt in de winst-en-verliesrekening onder gelijktijdige verlaging van de boekwaarde van het betreffende actief.

De opbrengstwaarde wordt in eerste instantie ontleend aan een bindende verkoopovereenkomst; als die er niet is wordt de opbrengstwaarde bepaald met behulp van de actieve markt waarbij normaliter de gangbare biedprijs geldt als

marktprijs. Voor de bepaling van de bedrijfswaarde wordt een inschatting gemaakt van de toekomstige netto kasstromen bij voortgezet gebruik van het actief / de kasstroomgenererende eenheid; vervolgens worden deze kasstromen contant gemaakt.

Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden verantwoord is, niet meer bestaat of is afgenomen, dan wordt de toegenomen boekwaarde van de desbetreffende activa niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn indien geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord. Een bijzondere waardevermindering van goodwill wordt niet teruggenomen.

Voorraden

De voorraden 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 en ontvangen investeringssubsidies. 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 gebruik worden verantwoord als materiële vaste activa in uitvoering. De post onderhanden projecten in opdracht van derden bestaat uit het saldo van gerealiseerde projectkosten, toegerekende winst, en indien van toepassing, verwerkte verliezen en reeds gedeclareerde termijnen. Onderhanden projecten worden afzonderlijk in de balans onder vlottende activa gepresenteerd. Indien het een creditstand vertoond, worden deze 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. Rekeningcourantschulden 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. Pensioenvoorzieningen worden gewaardeerd op basis van actuariële grondslagen. De overige voorzieningen met een verwachte looptijd van maximaal een jaar worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen af te wikkelen, tenzij anders vermeld. De overige voorzieningen waarop het effect van tijdswaarde materieel is, worden gewaardeerd tegen contante waarde. De mutatie in de voorziening als gevolg van rentetoevoeging wordt gepresenteerd als rentelast.

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 risicodrager 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-enverliesrekening 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.

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.

Omzetverantwoording
Concessie rail
In 2016 is de railconcessie gegund aan RET N.V. voor een periode van 14 jaar. Deze concessie bestaat uit:
• Exploitae Rail: RET N.V. betaalt een concessieprijs aan MRDH om de rail exploitae te mogen uitvoeren.
• Sociale veiligheid: RET N.V. ontvangt hiervoor jaarlijks een gemaximeerde subsidie van MRDH.
• Assets (railinfrastructuur, railvoertuigen en overige strategische assets) RET N.V. ontvangt jaarlijks een subsidie van MRDH op basis van de werkelijk gemaakte kosten voor het beheren en onderhouden van de railinfrastructuur, railvoertuigen en overige strategische assets, alsmede voor de kapitaallasten van de railvoertuigen, de railinfrastructuur en de overige strategische assets.

RET ontvangt als concessiehouder jaarlijks exploitatiebijdragen op basis van bevoorschotting voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking afgegeven door MRDH. De vaststelling van de definitieve omvang van de exploitatiebijdragen vindt plaats in latere boekjaren en kan afwijken van de bevoorschotting zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking. De exploitatiebijdragen worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De jaarlijkse overeengekomen exploitatiebijdragen kunnen nog worden aangepast op basis van:
• Indexering
• Meer- minderwerk
• Overeengekomen aanvullende afspraken
• Rituitval
• Bonus/malus

Tot en met 2019 zijn de exploitatiebijdragen voor de railconcessie definitief beschikt. De exploitatiebijdragen over het jaar 2020 zijn nog niet definitief beschikt. Voor het jaar 2021 zal het verzoek tot subsidievaststelling inclusief de bijbehorende verantwoordingen op korte termijn worden ingediend.

Concessie bus
Vanaf 8 december 2019 voert RET N.V. de busconcessie uit voor een periode van 15 jaar, bestaande uit de exploitatie van het openbaar vervoer per bus, inclusief sociale veiligheid. RET N.V. ontvangt als concessiehouder een jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking, afgegeven door MRDH.
RET N.V. ontvangt de jaarlijkse exploitatiebijdrage op basis van bevoorschotting. De exploitatiebijdrage wordt ten gunste van de winst- en verliesrekening van het jaar gebracht waarin de exploitatie heeft plaatsgevonden.

De vaststelling van de definitieve omvang van de exploitatiebijdrage vindt plaats in de latere boekjaren en kan afwijken van de bevoorschotting zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking. De opbrengsten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De jaarlijkse overeengekomen exploitatiebijdragen kan nog worden aangepast op basis van:
• Indexeringen
• Meer- minderwerk
• Overeengekomen aanvullende afspraken
• Rituitval
• Werkelijke reizigersopbrengsten
• Bonus/malus

Tot en met 2019 is de subsidie voor de busconcessie definitief beschikt. De subsidie over het jaar 2020 is nog niet definitief beschikt. Voor het jaar 2021 zal het verzoek tot subsidievaststelling inclusief de bijbehorende verantwoordingen op korte termijn worden ingediend.

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 OVchipkaart 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, waarbij RET N.V. als principaal acteert en 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 verschrotting 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 belastingschulden 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, zijn niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Vaste activa

Materiële vaste activa

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	67.595	69.806
Machines en installaties	14.572	12.872
Rollend materieel	67.106	75.891
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2.121	2.862
Activa in uitvoering en vooruitbetalingen	5.090	9.699
	156.484	171.130

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 2021						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.032	56.452	91.859	8.631	9.699	260.673
Cumulatieve afschrijvingen	-24.226	-43.580	-15.968	-5.769	-	-89.543
Boekwaarde per 1 januari 2021	**69.806**	**12.872**	**75.891**	**2.862**	**9.699**	**171.130**
Mutaties						
Investeringen	533	4.520	-804	-	-4.609	-360
Afschrijvingen	-2.744	-2.820	-7.981	-404	-	-13.949
Desinvesteringen	-	-	-137	-378	-	-515
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	-	137	41	-	178
Saldo mutaties	**-2.211**	**1.700**	**-8.785**	**-741**	**-4.609**	**-14.646**

x €1.000						
Stand per 31 december 2021						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.565	60.972	90.918	8.253	5.090	259.798
Cumulatieve afschrijvingen	-26.970	-46.400	-23.812	-6.132	-	-103.314
Boekwaarde per 31 december 2021	**67.595**	**14.572**	**67.106**	**2.121**	**5.090**	**156.484**

Bedrijfsgebouwen en terreinen
In 2021 is voor € 0,5 miljoen geïnvesteerd.

Machines en installaties
In machines en installaties is in 2021 € 4,5 miljoen geïnvesteerd.

Rollend materieel
De negatieve investering in rollend materieel betreft een ontvangen creditnota inzake de in 2019 en 2020 geleverde bussen.

Andere vaste bedrijfsmiddelen
In andere vaste bedrijfsmiddelen zijn in 2021 geen investeringen geweest.

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

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

Financiële vaste activa

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Overige deelnemingen	4.996	3.398
Vorderingen RMC	-	2.500
Overige vorderingen	-	1.250
	4.996	7.148

Financiële vaste activa

x €1.000	Overige deelnemingen	Vordering RMC	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2021	**3.398**	**2.500**	**1.250**	**7.148**
Investeringen	160	-	-	160
Resultaat	1.438	-	-	1.438
Aflossingen	-	-2.500	-1.250	-3.750
Boekwaarde per 31 december 2021	4.996	-	-	4.996

Overige deelnemingen
Dit betreft twee deelnemingen.
1. Deelneming RMC betreft Rotterdamse Mobiliteits Centrale (RMC) B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 50 procent). Het resultaat deelnemingen in 2021 betreft het nagekomen resultaat 2020 en het voorlopig resultaat 2021 van RMC B.V. De niet uitgekeerde winsten van deze deelneming zijn toegevoegd aan een wettelijke reserve deelnemingen.
2. Deelneming Rivier B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 27 procent). Er is € 0,1 miljoen kapitaal en agio gestort. Het resultaat is € 0,1 miljoen negatief.

Vordering RMC
Dit betreft een aan RMC verstrekte lening van € 2,5 miljoen tegen een rentepercentage van 7 procent. De lening is in 2021 volledig afgelost.

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 is in 2021 volledig afgelost.

Vlottende activa

Voorraden

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Grond- en hulpstoffen	27.380	25.374
OV-chipkaarten en merchandise	496	293
	27.876	**25.667**
Grond- en hulpstoffen voorziening incourant	-8.212	-7.089
	19.664	18.578

Onderhanden projecten

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten	**42.220**	**54.579**
Geactiveerde kosten	345.634	349.129
Af: ontvangen termijnbedragen	-325.558	-311.083
Af: voorziening projecten	-3.604	-3.747
	25.472	**34.299**
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	16.748	20.280
	42.220	54.579

Vorderingen

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Vorderingen op handelsdebiteuren	22.330	8.966
Belasting en premies sociale verzekeringen	-	2.066
Overige vorderingen en overlopende activa	141.308	133.664
	163.638	144.696
Vorderingen op handelsdebiteuren		
Vorderingen op handelsdebiteuren	22.466	9.112
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-136	-146
	22.330	**8.966**
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Omzetbelasting	-	2.066
	-	**2.066**
Overige vorderingen en overlopende activa		
Overige vorderingen	139.454	131.994
Overlopende activa	1.854	1.670
	141.308	**133.664**

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 2021 van € 117,8 miljoen (2020: € 76,3 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,4 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,6 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2020: respectievelijk 1,5 procent en 1,7 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is in 2021 geen opgenomen vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen (2020: € 25,0 miljoen).

Tevens is € 11,7 miljoen opgenomen als vordering inzake het nog niet ontvangen deel van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020 en 2021 (2020: € 14,0 miljoen).

Daarnaast is opgenomen een vordering inzake UWV van € 1,4 miljoen (2020: € 3,7 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	31-12-2021	31-12-2020
Kas	103	103
Bank	98.688	32.454
Overige	278	270
	99.069	32.827

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	31-12-2021	31-12-2020
Voorzieningen		
	16.964	13.160

x €1.000					
	Boekwaarde per 1 januari 2021	Onttrekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2021
FLO	527	-164	-	-87	276
Jubilea	3.973	-374	36	-23	3.612
Langdurig zieken	2.949	-3.397	3.348	-	2.900
WW regulier en bovenwettelijk	1.080	-483	1.956	-464	2.089
Overige personeelsvoorzieningen	308	-52	91	-	347
Reorganisatievoorziening	-	-	5.170	-	5.170
Incidentele claims	4.323	-504	898	-2.147	2.570
Totaal	13.160	-4.974	11.499	-2.721	16.964

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:

	2021	2020
Gehanteerde rekenrente	0,0 procent	0,0 procent
Verwachte salarisstijging	0,0 - 2,0 procent	0,0 - 2,0 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 functiejaren 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 vijfentwintig, 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	4.503	2.727	1.994	9.224
Reorganisatievoorziening	5.170	-	-	5.170
Overige voorzieningen	2.570	-	-	2.570
Totaal	12.243	2.727	1.994	16.964

Langlopende schulden

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Lening Europese Investeringsbank (EIB)	-	1.980
Lening aandeelhouder (MRDH)	39.475	40.023
Overige schulden	1.115	1.122
	40.590	43.125

Lening Europsese 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. De lening zal in 2022 volledig worden afgelost. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden.

Lening aandeelhouder (MRDH)
Voor de financiering van de bussen is in 2021 een lening bij de aandeelhouder (MRDH) aangetrokken van € 5,0 miljoen. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden. De vaste rente op de leningen 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 antiverblindingsschermen 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	2021	2020
Stand per 1 januari	48.751	4.640
Nieuwe leningen	5.000	47.379
Aflossingen in jaar	-5.882	-3.268
Stand lening per 31 december	47.869	48.751
Kortlopend deel (onder kortlopende schulden)	-7.279	-5.626
Stand per 31 december 2021	40.590	43.125

Langlopende schulden

x €1.000					
	Stand per 31 december 2021	Aflossingsver-plichting	Resterende looptijd >1 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar	Rente-percentage
Lening Europese Investeringsbank (EIB)	1.980	1.980	-	-	-
Lening aandeelhouder (MRDH)	44.774	5.299	39.475	20.761	0,60
Overige schulden	1.115	-	1.115	1.115	-
Totaal	47.869	7.279	40.590	21.876	

Het rentepercentage over de leningen betreft het gewogen gemiddelde rentepercentage.

Kortlopende schulden

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Aflossingsverplichting langlopende schulden	7.279	5.626
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	23.767	30.954
Schulden ter zake van belastingen en premie sociale verzekeringen	115.774	48.874
Overige schulden en overlopende passiva	132.198	138.937
	279.018	224.391

Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Omzetbelasting	19.451	-
Loonheffing	95.744	47.436
Vennootschapsbelasting	5	2
Overige belastingen	574	1.436
	115.774	48.874

De loonheffing zal conform de regeling bijzonder uitstel van betaling vanwege coronacrisis bij de Belastingdienst in maximaal 60 maanden worden terugbetaald vanaf 1 oktober 2022 en heeft daarmee (groten)deels een langlopend karakter.

Overige schulden en overlopende passiva

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Onderhanden projecten	16.747	20.280
Overige schulden	19.264	26.667
Overlopende passiva	96.187	91.990
	132.198	138.937

Overige schulden
De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 19,2 miljoen, waarvan € 0,7 miljoen een langlopend karakter heeft (2020: € 19,1 miljoen). In 2020 was hierin tevens een bedrag van € 5,7 miljoen aan terug te betalen NOW opgenomen (2021: € nihil).

Overlopende passiva
In de overlopende passiva zijn opgenomen:
Een bedrag van € 48,0 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2022 (2020: € 35,4 miljoen).
Een bedrag van € 17,5 miljoen (2020: € 23,8 miljoen) inzake nog te betalen bussen.
Een bedrag van € 3,7 miljoen (2020: € 4,4 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabonnementen in 2021. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2022.
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 (2020: € 2,9 miljoen).

In 2015 en 2016 is met de opdrachtgever afgesproken dat de RET N.V. meerdere uitgaven zal bekostigen. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdragen 2015 - 2020 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2021 opgenomen voor een bedrag van € 6,3 miljoen (2020: € 6,7 miljoen).

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 zijn 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.

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 € 38,3 miljoen;
• Verbetering van de spoorbeveiliging (project 'Systeemsprong') met openstaande verplichting van € 13,0 miljoen;
• Laadinfra voor de nieuwe busconcessie van € 8,2 miljoen;
• Aanleg van de Hoekse Lijn van €4,2 miljoen en de verlenging naar het strand € 3,6 miljoen;
• Brandveiligheid tunnels voor € 5,3 miljoen.

Het belangrijkste deel van deze investeringsverplichtingen kent een looptijd van 1 tot 5 jaar. Het totaal aan investeringsverplichtingen bedraagt € 107,4 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 2021 is hier een bedrag van ongeveer € 1,0 miljoen voor voldaan (2020: € 1,0 miljoen).De leasecontracten hebben een looptijd van gemiddeld 5 jaar.
De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:
• korter dan een jaar zijn € 1,2 miljoen;
• tussen 1 jaar en 5 jaar zijn € 3,2 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 € 2,9 miljoen;
• tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 10,7 miljoen;
• en langer dan 5 jaar zijn € 1,1 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 € 0,8 miljoen.
Gedurende het verslagjaar is een bedrag van € 3,0 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. over de looptijd van de concessie. Verplichtingen voortvloeiend uit 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 2021 circa € 67,8 miljoen (2020: € 68,5 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.

Voorstel resultaatverwerking

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

Het resultaat over 2021 ad € 1.217.000 wordt geheel toegevoegd aan de overige reserves.

Dit voorstel dient nog te worden vastgesteld door de Algemene Vergadering en is derhalve nog niet verwerkt in de jaarrekening 2021 van de vennootschap.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

Netto-omzet

x €1.000	2021	2020
Opbrengsten kaartverkoop	149.640	145.152
Exploitatiebijdragen	144.204	142.755
Werken derden	93.352	92.808
	387.196	380.715

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	2021	2020
Reguliere exploitatiebijdragen	144.349	143.355
Herallocatie exploitatiebijdragen	-145	-600
Totaal	144.204	142.755

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.

Overige bedrijfsopbrengsten

x €1.000	2021	2020
Bijdrage chipkaarten	727	540
Overige dienstverlening	10.926	5.827
Vergoeding procesverbaal	447	431
Verschrotting en verkoop activa	1.639	2.850
Ontvangen managementfee	1.320	1.320
Beschikbaarheidsvergoeding	70.056	71.200

x €1.000	2021	2020
Overige bedrijfsopbrengsten	5.039	7.465
	90.154	89.633

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 20210 is derhalve € 70,1 miljoen aan beschikbaarheidsvergoeding opgenomen (2020: € 71,2 miljoen).

Kosten van grond- en hulpstoffen

x €1.000	2021	2020
Kosten van grond- en hulpstoffen	22.530	18.225
	22.530	18.225

In deze post is begrepen het materiaalgebruik voor de infrastructurele projecten, direct materiaalverbruik (zoals voorraadonderdelen 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	2021	2020
Kosten uitbesteed werk	139.804	151.283
	139.804	151.283

Kosten uitbesteed werk

x €1.000	2021	2020
Ingehuurd personeel	34.192	38.230
Ingehuurd personeel werken derden	3.043	3.182
Werken derden	64.955	67.417
Onderhoud en reparatie door derden	34.676	38.729
Vervoer door derden	1.063	1.180
Overige externe kosten	1.875	2.545
	139.804	151.283

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	2021	2020
Lonen en salarissen	196.276	194.347
	196.276	194.347

Lonen en salarissen

x €1.000	2021	2020
Bruto lonen en -salarissen	122.516	123.646
Geactiveerde loonkosten	-1.855	-1.500
Vaste beloningen	15.870	16.294
Variabele beloningen	3.620	9.141
Pensioenpremie	22.541	21.833
Premies sociale verzekeringen	21.476	20.699
Overige personeelskosten	3.797	4.160
Mutaties personeelsvoorzieningen	8.311	74
	196.276	194.347

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 en 2021 zijn geen bonussen voor management opgenomen.

De gemiddelde bezetting

	2021	2020
Exploitatie	1.310	1.350
Techniek	495	437
Financiën	110	92
Algemeen	117	113
Herplaatsing	-	1
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	2.032	1.993
Totaal gemiddeld FTE's Bus B.V.	567	654
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. & RET Bus B.V.	2.599	2.647

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

x €1.000	2021	2020
Afschrijvingen materiële vaste activa	13.949	13.551
	13.949	13.551

Overige bedrijfskosten

x €1.000	2021	2020
Overige bedrijfskosten	106.773	108.224
	106.773	108.224

x €1.000	2021	2020
Belastingen, rechten en verzekeringen	5.774	4.743
Gebruiksvergoeding	67.838	67.949
Energieverbruik voortbeweging	13.304	13.889
Overig energieverbruik	3.141	2.769
Diverse overige kosten	16.461	18.839
Mutaties voorzieningen	255	35
	106.773	108.224

Gebruiksvergoeding
De gebruiksvergoeding is de vergoeding die RET N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2021: € 24,4 miljoen, 2020: € 25,7 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2021: € 43,5 miljoen, 2020: € 42,8 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen.

Financiële baten en lasten

x €1.000	2021	2020
Rentebaten	1.337	2.460
Rentelasten	-369	-165
	968	2.295

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
€ 1,3 miljoen (2020: € 1,0 miljoen).

Belastingen over de winst of verlies

Belastingen: Uitsplitsing

x €1.000	2021	2020
Belastingen uit voorgaande boekjaren	793	
Belastingen uit huidig boekjaar	-	-793
Totaal van belastingen over de winst of het verlies	793	-793

	2021	2020
Effectief belastingtarief	40,00	-6,00
Toepasselijk belastingtarief	25,00	25,00

Het effectieve belastingtarief wijkt af van het toepasselijke belastingtarief als gevolg van een afwijkende berekening van het fiscaal belastbaar resultaat alsmede de teruggave van belastingen met betrekking tot voorgaand jaar.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

x €1.000	2021	2020
Aandeel in resultaat deelneming RMC	1.544	2.418
Aandeel in resultaat deelneming Rivier	-106	-
	1.438	2.418

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2021 uit het nagekomen resultaat 2020 en het voorlopig resultaat 2021 van RMC B.V. alsmede Rivier B.V.

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 R.E.T. N.V. of de moedermaatschappij van R.E.T. 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.

Enkelvoudige balans per 31 december 2021

(na voorstel resultaatverdeling)

Activa

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Vaste activa		
Materiele vaste activa	87.431	93.851
Financiële vaste activa	6.845	8.692
Vlottende activa		
Voorraden	18.939	17.936
Onderhanden projecten	43.340	54.849
Vorderingen	179.741	171.529
Liquide middelen	96.839	31.985
	433.135	378.842

Passiva

x €1.000		31-12-2021		31-12-2020
Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal	122		122	
Agioreserve	7.500		7.500	
Wettelijke en statutaire reserves	3.999		2.455	
Overige reserves	136.661		149.567	
Resultaat boekjaar	1.217		-11.362	
		149.499		148.282
Voorzieningen		26.817		22.561
Langlopende schulden		-		1.980
Kortlopende schulden		256.819		206.019
		433.135		378.842

Toelichting enkelvoudige balans

Enkelvoudige verkorte winst- en verliesrekening over 2021

x €1.000	2021	2020
Resultaat deelnemingen	1.743	2.519
Vennootschappelijk resultaat na belastingen	-526	-13.881
Netto resultaat na belastingen	1.217	-11.362

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	31-12-2021	31-12-2020
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	67.595	69.806
Machines en installaties	13.745	11.754
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2.121	2.862
Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	3.970	9.429
	87.431	93.851

Materiële vaste activa

x €1.000						
	Bedrijfs-gebouwen en terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel	Andere vaste bedrijfs-middelen	Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	Totaal
Stand per 1 januari 2021						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.032	50.763	506	8.700	9.429	163.430
Cumulatieve afschrijvingen	-24.226	-39.009	-506	-5.838	-	-69.579
Boekwaarde per 1 januari 2021	**69.806**	**11.754**	**-**	**2.862**	**9.429**	**93.851**
Mutaties						
Investeringen	533	4.520	-	-	-5.459	-406
Afschrijvingen	-2.744	-2.529	-	-404	-	-5.677
Desinvesteringen	-	-	-	-378	-	-378
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	-	-	41	-	41
Saldo mutaties	**-2.211**	**1.991**	**-**	**-741**	**-5.459**	**-6.420**
Stand per 31 december 2021						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.565	55.283	506	8.322	3.970	162.646
Cumulatieve afschrijvingen	-26.970	-41.538	-506	-6.201	-	-75.215
Boekwaarde per 31 december 2021	**67.595**	**13.745**	**-**	**2.121**	**3.970**	**87.431**

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

Financiële vaste activa

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Deelnemingen in groepsmaatschappijen	1.849	1.544

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Overige deelnemingen	4.996	3.398
Vorderingen RMC	-	2.500
Overige vorderingen	-	1.250
	6.845	8.692

x €1.000	Deelnemingen in groepsmaatschappijen	Overige deelnemingen	Vordering RMC	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2021	1.544	3.398	2.500	1.250	8.692
Investeringen	-	160	-	-	160
Resultaat	305	1.438	-	-	1.743
Aflossingen	-	-	-2.500	-1.250	-3.750
Boekwaarde per 31 december 2021	1.849	4.996	-	-	6.845

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 2021 werd door RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2020: 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 € 1,8 miljoen (2020: € 1,5 miljoen). In 2021 werd door RET Services B.V. een positief resultaat van € 0,3 miljoen (2020: € 0,1 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 (2020: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is negatief € 11,5 miljoen (2020: € 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	31-12-2021	31-12-2020
Grond- en hulpstoffen	26.537	24.571
OV-chipkaarten en merchandise	496	293
	27.033	24.864
Grond- en hulpstoffen voorziening courant	-8.094	-6.928
	18.939	17.936

Onderhanden projecten

Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Geactiveerde kosten	339.280	350.727
Af: ontvangen termijnbedragen	-327.297	-313.105
Af: voorziening projecten	-3.604	-3.747
	8.379	33.875
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	34.961	20.974
Totaal	43.340	54.849

Vorderingen

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Vorderingen op handelsdebiteuren	15.226	5.442
Vorderingen op groepsmaatschappijen	24.810	31.865
Belastingen en premies sociale verzekeringen	-	2.805
Overige vorderingen en overlopende activa	139.705	131.417
	179.741	171.529

Vorderingen op handelsdebiteuren

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Vorderingen op handelsdebiteuren	15.226	5.492
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-	-50
	15.226	5.442

Vorderingen op groepsmaatschappijen

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Vorderingen op RET Materieel B.V.	22.315	31.516
Vorderingen op RET Bus B.V.	2.495	349
	24.810	31.865

De post vorderingen op groepsmaatschappijen betreft een rekening-courantverhouding met deelnemingen. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 1,6 procent (2020: 1,7 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Omzetbelasting	-	2.805
	-	2.805

Overige vorderingen en overlopende activa

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Overige vorderingen	138.008	129.916
Overlopende activa	1.697	1.501
	139.705	131.417

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 2021 van € 119,7 miljoen (2020: € 76,3 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,4 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,6 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2020: respectievelijk 1,5 procent en 1,7 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is geen vordering opgenomen op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen (2020: € 25,2 miljoen).

Tevens is € 11,7 miljoen opgenomen als vordering inzake het nog niet ontvangen deel van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020 en 2021 (2020: € 14,0 miljoen).

In de overige vorderingen is opgenomen een vordering inzake UWV van € 1,4 miljoen (2020: € 3,3 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	31-12-2021	31-12-2020
Kas	103	103
Bank	96.458	31.612
Overig	278	270
	96.839	31.985

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 aandelen-kapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2021	122	7.500	2.455	149.567	-11.362	148.282
Mutaties uit resultaatverwerking	-	-	-	-	11.362	11.362
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	1.217	1.217
Uit resultaatverdeling	-	-	-	-11.362	-	-11.362
Vrijval ten gunste van algemene reserve	-	-	1.544	-1.544	-	-
Stand per 31 december 2021	122	7.500	3.999	136.661	1.217	149.499

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	2021	2020
Stand per 1 januari	122	122
Stand per 31 december	122	122

Agioreserve

x €1.000	2021	2020
Stand per 1 januari	7.500	7.500
mutaties	-	-
Stand per 31 december	7.500	7.500

Wettelijke en statutaire reserve

x €1.000	2021	2020
Wettelijke reserve deelnemingen	3.999	2.455

Wettelijke reserve

x €1.000	2021	2020
Stand per 1 januari	2.455	37
Vrijval ten gunste van algemene reserve	1.544	2.418
Stand per 31 december	3.999	2.455

Overige reserve

x €1.000	2021	2020
Stand per 1 januari	149.567	146.157
Uit resultaatverdeling	-11.362	5.828
Overboekingen	-1.544	-2.418
Stand per 31 december	136.661	149.567

Resultaat boekjaar

x €1.000	2021	2020
Stand per 1 januari	-11.362	5.828
Mutatie uit resultaatverdeling	11.362	-5.828
Resultaat boekjaar	1.217	-11.362
Stand per 31 december	1.217	-11.362

Voorzieningen

x €1.000	2021	2020
Voorzieningen	26.817	22.561

x €1.000	Boekwaarde per 1 januari 2021	Onttrekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2021
FLO	320	-43	-	-74	203
Jubilea	3.327	-316	36	-	3.047
Langdurig zieken	2.501	-2.673	2.587	-	2.415
WW regulier en bovenwettelijk	953	-438	1.892	-466	1.961
Overige personeelsvoorzieningen	264	-30	88	-	322
Reorganisatievoorziening	-	-	5.170	-	5.170
Incidentele claims	3.690	-436	703	-1.764	2.193
Negatieve waarde deelneming	11.506	-	-	-	11.506
Totaal	22.561	-3.936	10.476	-2.284	26.817

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 31-12-2021
Personeelsvoorzieningen	3.843	2.439	1.666	7.948
Reorganisatievoorziening	5.170	-	-	5.170
Overige voorzieningen	2.193	11.506	-	13.699
Totaal	11.206	13.945	1.666	26.817

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	31-12-2021	31-12-2020
Lening Europese Investeringsbank	-	1.980
	-	1.980

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. De lening zal in 2022 voortijdig volledig worden afgelost. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden.

x €1.000	2021	2020
Stand per 1 januari	2.640	3.300
Nieuwe lening	-	-
Aflossingen	-660	-660
	1.980	2.640
Kortlopend deel (onder kortlopende schulden)	-1.980	-660
Stand per 31 december	-	1.980

Langlopende schulden

x €1.000	Stand per 31 december 2021	Aflossings-verplichting	Resterende looptijd > 1 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar	Rente-percentage
Lening Europese Investeringsbank (EIB)	1.980	1.980	-	-	-

Kortlopende schulden

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Aflossingsverplichting langlopende schulden	1.980	660
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	22.414	30.362
Schulden aan groepsmaatschappijen	24.868	11.618
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	95.219	39.930

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Overige schulden en overlopende passiva	112.338	123.449
	256.819	206.019

Schulden aan groepsmaatschappijen

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Schuld aan RET Services B.V.	24.868	11.618
	24.868	11.618

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 1,6% rente berekend.

Schuld ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Omzetbelasting	17.327	-
Loonheffing	77.313	38.492
Vennootschapsbelasting	5	2
Overige belastingen	574	1.436
	95.219	39.930

De loonheffing en omzetbelasting zal conform de regeling bijzonder uitstel van betaling vanwege coronacrisis bij de Belastingdienst in maximaal 60 maanden worden terugbetaald vanaf 1 oktober 2022 en heeft daarmee grotendeels een langlopend karakter.

Overige schulden en overlopende passiva

x €1.000	31-12-2021	31-12-2020
Onderhanden projecten	34.960	20.974
Overige schulden	15.652	21.960
Overlopende passiva	61.726	80.515
	112.338	123.449

Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 15,6 miljoen, waarvan € 0,5

miljoen een langlopend karakter heeft (2020: € 16,1 miljoen). In 2020 was hierin tevens een bedrag van € 5,7 miljoen aan terug te betalen NOW opgenomen (2021: € nihil).

Overlopende passiva
In de overlopende passiva zijn opgenomen:
Een bedrag van € 35,5 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2022 (2020: € 26,2 miljoen).
Een bedrag van € 17,5 miljoen (2020: € 23,8 miljoen) inzake nog te betalen bussen.
Een bedrag van € 3,1 miljoen (2020: € 3,7 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabonnementen in 2021. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2022.

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 (2020: € 2,9 miljoen).

In 2015 en 2016 is met de opdrachtgever afgesproken dat de RET N.V. meerdere uitgaven zal bekostigen. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdragen 2015 - 2020 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2021 opgenomen voor een bedrag van € 6,3 miljoen (2020: € 6,7 miljoen).

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.

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

Het resultaat over 2021 ad € 1.217.000 wordt geheel toegevoegd aan de overige reserves.

Dit voorstel dient nog te worden vastgesteld door de Algemene Vergadering en is derhalve nog niet verwerkt in de jaarrekening 2021 van de vennootschap.

Toelichting op de enkelvoudige winst- en verliesrekening

Personeelskosten
Gedurende het jaar 2021 waren 2.032 werknemers in dienst op basis van een volledig dienstverband (2020: 1.993). Hiervan waren 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2020: 0). Zie tevens note 15 van de geconsolideerde jaarrekening.

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
2021 Bestuurder	179	24	203
2020 Bestuurder	179	21	201

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
2021 - RvC	111	-	111
2020 - RvC	97	-	97

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 2021 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeuren en commissarissen.

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

x €1.000	2021	2020
Onderzoek van de jaarrekening	176	246
Andere controle-opdrachten	144	232
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	20
Overig	58	14

x €1.000	2021	2020
Totaal	378	512

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, 31 maart 2022

Maurice Unck

Rotterdam, 31 maart 2022
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

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de 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

	2021	2020	2019	2018	2017
Aantal vervoerde personen (x 1.000.000)	99	95	176	174	171
Aantal reizigerskilometers (x 1.000.000)	533	503	921	895	871
Plaatskilometers (x 1.000.000)	4.532	5.474	5.477	5.254	5.335
Aantal voertuigen	563	592	639	550	552
Concernresultaat (x € 1.000.000)	1,2	-11,4	5,8	5,6	4,7
Ebitda (x € 1.000.000) *	5,6	-0,2	15,4	14,1	8,3
Solvabiliteit **	30,8%	34,8%	42,7%	45,6%	45,0%
Rentabiliteit totaal vermogen ***	0,8%	-7,4%	3,5%	3,3%	2,9%
Current ratio	1,2	1,1	1,2	1,5	1,7
Gemiddeld aantal FTE's	2.599	2.647	2.673	2.638	2.665
Gemiddeld ziekteverzuim	11,1%	9,2%	8,3%	7,9%	7,3%

* 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.