



Jaarverslag 2025

Voorwoord statutaire directie

Elke dag verbinden we in Rotterdam en omgeving honderdduizenden mensen met hun bestemming. Goed openbaar vervoer is onmisbaar in een regio die blijft groeien. En dus zetten we de schouders eronder, zoals RET'ers dat al bijna 150 jaar doen. In 2025 hebben we onze dienstverlening verbeterd en een goed financieel resultaat geboekt.

De dienstregeling is substantieel opgeschaald en daar gaan we mee door. De herstart van de nachtbus overtreft de verwachtingen en in de klantbarometer scoren we een 7,8. We gaan voor een 8 of hoger. En in alles wat we doen, staat veiligheid voorop. De succesvol afgeronde audit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-audit) onderstreept dit.

Afgelopen jaar hebben we geïnvesteerd in vernieuwing en verbetering. Met de autonome bus naar Rotterdam the Hague Airport brachten we het eerste autonoom rijdende voertuig op de Nederlandse openbare weg. Dit deden we in samenwerking met DAM Shuttles, HTM, MRDH en de gemeente Rotterdam. En in Hoek van Holland realiseerden we een tweede bouwaansluiting op ons energienetwerk. We hebben daarnaast processen verbeterd en de invoering voorbereid van nieuwe systemen voor planning, techniek, onderhoud en financiën. Ook maakten we werk van de samenwerking tussen de RET, HTM en MRDH.

Ons RET-team groeit met onze ambities mee: van 2.793 collega's eind 2024 naar 2.965 collega's eind 2025. In de afgelopen twee jaar hebben we ondanks de krappe arbeidsmarkt maar liefst 1.200 nieuwe collega's geworven. Het laat zien dat mensen graag bij ons komen werken en bijdragen aan een levendige, schone en groeiende regio Rotterdam.

Het financieel resultaat over 2025 is € 2,4 miljoen positief. Dit is beter dan verwacht. Het resultaat wordt positief beïnvloed door eenmalige baten. De tegenvallende reizigersopbrengsten blijven een punt van zorg, al zien we voorzichtige signalen van herstel. De bestuursovereenkomst Toekomstbestendig OV met de MRDH en de gemeente Rotterdam heeft de RET na corona financieel perspectief geboden en is tot en met 2026 van kracht. Daarnaast hebben Rijk, regio en vervoerders een tijdelijke oplossing gevonden die de voorgenomen bezuiniging op het stadsvervoer uitstelt. Dat geeft ons iets meer lucht om te zoeken naar een structurele oplossing. Tot slot hebben we in 2025 gewerkt aan structurele resultaatverbetering.

Om de verbinding met onze omgeving te versterken, hebben we in 2025 de samenwerking met onze stakeholders verbeterd, onder meer door de contacten tussen de RET en gemeenten te stroomlijnen.

In 2026 bouwen we verder. Daarbij richten we ons nog meer op waar we voor zijn opgericht: makkelijk, betrouwbaar en comfortabel vervoer bieden. Voor iedereen, elke dag opnieuw. Verbonden met de Rotterdamse regio.

RET. Elke dag, voor jou.

Directieverslag

Missie, visie en prioriteiten

De kernactiviteit van de RET is het aanbieden van openbaar vervoer in de regio Rotterdam.

Missie en visie

‘Wij verbinden mensen’. Deze missie hebben we in 2025 met elkaar vastgesteld en geïntroduceerd. Elke dag brengen we honderdduizenden mensen naar hun bestemming. Makkelijk, betrouwbaar, comfortabel. We brengen ze naar school, werk, de dokter en vrienden.

Om onze missie en visie te realiseren, hebben we ons in 2025 gericht op zes prioriteiten. Concrete doelen zoals een volledige dienstregeling en een 8+ van de reiziger, veiligheid en het behalen van de begroting. Maar ook gestroomlijnde processen, nieuwe technieken en innovaties en een wendbare organisatie. Deze prioriteiten vormen het kompas voor ons handelen en tevens de leidraad van dit jaarverslag. Langs deze meetlat laten we het jaar passeren.

Voor de volledig uitgeschreven missie en visie, [zie de website van de RET](#).



Prioriteit - ‘We rijden de afgesproken dienstregeling en gaan voor een 8+ van de reiziger’

Net als voorgaande jaren werkten we ook in 2025 aan een soepele ketensamenwerking, zowel op operationeel, tactisch als strategisch niveau. Een aanpak die vruchten begint af te werpen. We kunnen preciezer vooruitplannen en een betrouwbaardere dienstregeling bieden.

In 2025 wisten we onze dienstregeling op te schalen naar nagenoeg het niveau van de concessieafspraken. Tram en Metro kwamen weer op niveau, al is de beoogde frequentieverhoging op de E-lijn nog niet volledig doorgevoerd. Ook de dienstregeling Bus reden we nog niet volledig. Er was op bepaalde momenten te veel onverwachte uitval, door personeelstekort en een planningsproces dat nog voor verbetering vatbaar is. Komend jaar zetten we in op meer ritten en een betere voorspelbaarheid van de busdienstregeling. Ondanks dat een deel van de vloot tegen einde levensduur aanloopt, slaagden we er beter in om iedere dag voldoende voertuigen in omloop te hebben voor Exploitatie.

Innovatieve Airport-shuttle

Op vrijdag 11 juli schreven we geschiedenis door de eerste rit te maken met een automatisch rijdende bus op de openbare weg, een primeur voor Nederland. Na de feestelijke aftrap met genodigden is de bus sinds 1 september in gebruik voor reizigers van en naar Rotterdam The Hague Airport (RTHA) vanaf metrostation Meijersplein. Een extra reisoptie, naast buslijn 33, waarmee we mogelijkheden verkennen voor uitbreiding van ons OV-aanbod. De praktijkproef om ervaring op te doen met zelfrijdende systemen kende een lang voortraject. In samenwerking met RET, HTM, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), gemeente Rotterdam en de luchthaven kon DAM Shuttles uiteindelijk de weg op met twee compacte autonoom rijdende zero emissie bussen. Naast de bussen leveren zij ook de 'safety drivers' die indien nodig kunnen ingrijpen. Dat is

vooruitstrevend en door die ingrepen te monitoren, kunnen we aantonen dat autonoom rijdende voertuigen onderdeel kunnen zijn van regulier OV op dit traject. Bovendien kunnen we met die ervaring in de toekomst onze bestuurders inzetten op plekken waar de bekwaamheid en vakkundigheid van een chauffeur noodzakelijk is. De proef loopt tot zomer 2027. De ervaringen tot nu toe zijn goed. Het aantal keren dat een ‘safety driver’ moet ingrijpen is minimaal. Reizigers hebben vaak niet door dat ze in een zelfrijdende bus zitten, maar reageren meestal heel geïnteresseerd als ze het opmerken.

Bus

We zijn bezig met het verder verduurzamen van de busvloot. Begin 2026 nemen we 27 nieuwe elektrische Mercedes Citaro bussen in gebruik. Monteurs en chauffeurs konden hier eind 2025 alvast mee proefdraaien. Behalve op de zelfrijdende Airport Shuttle zijn we ook trots op de nachtbus die op 5 september zijn herintrede deed.

Mijlpaal

5 september 2025:
Succesvolle herstart nachtbus



Nachtbus populair bij reizigers

Sinds de herstart op 5 september 2025 rijden de nachtbusen van de RET weer in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. Met 13 lijnen verbinden zij een groot deel van Rotterdam en de regio met het centrum en het uitgaansgebied, inclusief aansluiting op de nachttreinen van de NS.

Sinds de herstart met de nachtbus begin september vervoeren we gemiddeld circa 1.600 reizigers per weekeinde. Dat aantal is vergelijkbaar met de aantallen pre corona en boven de verwachting, waarbij we uitgingen van een ingroeiperiode.

Marry van Dijke, manager Bus, benadrukt de betrokkenheid van chauffeurs, verkeersleiding en Veiligheid: “De saamhorigheid en aanwezigheid in de nacht geven een goed gevoel.” Directeur Reiziger Marieke Beijer en wethouder Pascal Lansink-Bastemeijer, beide aanwezig bij de

openingsrit in september, onderstrepen dat de nachtbus bijdraagt aan veilig en comfortabel vervoer in de late uren.

Het voorbereiden van een nieuwe busstalling op de Beverwaard kwam een stap dichterbij. Dat is van groot belang tegen de achtergrond van de aanschaf van een nieuwe tranche elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadinfrastructuur. Daarnaast startten we de eerste voorbereidingen voor de herziening van ons busnetwerk in 2028.

Metro

Het programma Metronet stond in het teken van uitbreiding van de metrodienstregeling en de aanschaf van nieuwe voertuigen. De aanbesteding is in 2025 gestart, net als het voorbereiden van noodzakelijke aanpassingen aan metrowerkplaats Waalhaven. Vanwege de langere voertuigen van negentig meter krijgt de werkplaats passende opstelsporen en we maken een moderniseringsslag.

Van de Hoekse Lijn werd, net als van de E-lijn, goed gebruikgemaakt. De lijn heeft meer potentieel, vooral als omliggende gemeenten meer woningbouwplannen realiseren. Woningbouw en hoogwaardig OV beïnvloeden elkaar positief. De stevige groei van het aantal reizigers op de E-lijn in de afgelopen jaren illustreert dat.

Tram

In 2025 hebben we de eerste stappen gezet in het programma Toekomstvast tramnetwerk. Per 6 januari voerden we een grote verandering door in het tramnetwerk, met een logischer en overzichtelijke lijnnummering, aangepaste routes en gewijzigde vertrektijden. Op plaatsen waar alternatieven zijn, zoals in het Scheepvaartkwartier, kwam de tram te vervallen. Zeker in het begin riep dat weerstand op. In de toekomst vervangen we binnen dit programma de tramvloot en werken we samen met de gemeente aan een hoogwaardige tramverbinding over de nieuwe stadsbrug aan de oostflank van Rotterdam.

We passen de komende jaren het tramnetwerk aan om mee te gaan met de tijd. Op een aantal plekken zijn verbeteringen mogelijk. Op andere plekken zijn er alternatieven voorhanden, zoals de metro, of neemt de vraag af. Daarnaast veranderen de eisen die de gemeente en bewoners stellen aan de inrichting van de omgeving. Het uitgangspunt van de initiatiefnemers (de MRDH, de RET en de vier gemeenten waar trams rijden): we verbeteren verbindingen waar het kan en stoppen als verbeteren niet mogelijk is - mits er een goed alternatief voorhanden is.

Betere afstemming op de reiziger

We werkten in 2025 verder aan een positieve klantbeleving en het stroomlijnen van de contacten met reizigers en omgeving. Om de reiziger nog duidelijker op één te zetten, richtten we per 1 april een afdeling Reiziger op. Daarmee spelen we beter in op de behoefte van de reiziger, onze opdrachtgever, gemeenten en andere externe stakeholders, voor wie we het elke dag doen. De afdelingen Strategie & Ontwikkeling (S&O) en Marketing, Verkoop en Services (MVS) zijn samengevoegd tot één. Voor een publiek bedrijf als de RET is samenwerking met de omgeving cruciaal. Het is daarbij van belang om heel precies te weten wat er leeft onder reizigers en in de gemeenten waarin wij rijden.

Daarom hebben we deze samenwerking versterkt, onder meer met een nieuwe impuls aan gemeentelijk stakeholdermanagement. De veertien gemeenten waar we doorheen rijden, hebben voortaan één aanspreekpunt binnen de RET. Ook bouwden we vanuit de afdeling Reiziger verder aan contacten met vertegenwoordigers van reizigers en onze opdrachtgever. En natuurlijk trokken we ook samen op met andere OV-bedrijven, bijvoorbeeld door te leren van elkaars inzichten rond OV-gebruik. Tijdens meetings, onder meer in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) en OV-NL, verkennen we de marktontwikkelingen en delen we opties om reizigersopbrengsten weer op niveau te krijgen en een inhaalslag te maken. Voor meer informatie over onze samenwerking met de omgeving zie ook 'RET en omgeving'.

Partnerschappen

In 2025 hebben we samen met diverse partners in de stad de krachten gebundeld met als doel openbaar vervoer als het vanzelfsprekend vervoermiddel te positioneren. Dat deden we onder meer tijdens het International Film Festival Rotterdam (IFFR) waarbij veel bioscopen weer uitstekend met het OV bereikbaar waren. Ook tekenden we de verlenging van de samenwerking met Diergaarde Blijdorp, waarin de RET als strategisch vervoerspartner aansluit bij de vernieuwde, op duurzaamheid gerichte strategie van de dierentuin. Via pilots werken we aan het stimuleren van OV-gebruik door bezoekers. Ook werden we mobiliteitspartner van het

WK Handbal voor vrouwen in Ahoy Rotterdam. Hier werden de tienduizenden bezoekers actief aangemoedigd om met het OV te reizen. Daarnaast verlengden we de samenwerking met Rotterdams icoon Feyenoord met drie jaar. En we startten samen met het Plaswijckpark een pilot om de parkeerdruk in de omliggende wijk te verlagen. Gedurende het hele jaar werkten we weer samen met allerlei partijen, van groot tot klein, aan een verscheidenheid aan projecten. Van gezamenlijke social content tot het beschikbaar stellen van ons stroomnetwerk – om zowel de relevantie van het OV te laten zien als het OV te positioneren als de logische vervoerskeuze.

Klantwaardering 7,8

In 2025 waardeerden reizigers onze dienstverlening opnieuw met een 7,8 in de OV-Klantenbarometer. Dat ligt op hetzelfde niveau als het landelijk gemiddelde. De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek dat sinds 2001 jaarlijks wordt uitgevoerd. Reizigers vullen hierbij tijdens hun rit een schriftelijke enquête in over hun reiservaring.

| Jaar | 2024 | 2025 |
|------|------|------|
| Bus | 7,7 | 7,8 |
| Tram | 7,8 | 7,9 |

| | | |
|-------|-----|-----|
| Metro | 7,8 | 7,7 |
|-------|-----|-----|

Bus, Tram, Metro

Bus scoorde een 7,8 (2024: 7,7). In 2025 is de dienstregeling aangepast, zodat rituitval voor reizigers zoveel mogelijk is voorkomen.

Reizigers beoordeelden de Tram met een 7,9 (2024: 7,8). Deze stijging hangt samen met het vernieuwde tramnet, dat is heringericht op basis van veranderend reizigersgedrag, de groei van de stad en nieuwe eisen aan de inrichting van de publieke ruimte.

Bij metro zien we een kleine daling naar 7,7 (2024: 7,8), maar de verschillen zijn beperkt. In de onderliggende cijfers zien we zowel stijgers als dalers, waarbij de stijgende scores in de meerderheid zijn.

We gaan voor de 8+

We blijven streven naar een 8+ als rapportcijfer. Dat doen we door nog beter in te spelen op de wensen van onze reizigers en de organisatie daarop in te richten. Dat begint met een betrouwbare dienstregeling (zie ook eerder dit hoofdstuk). Maar ook goed bereikbare haltes en stations spelen een rol. Daarover zijn we constant in gesprek met onze omgeving en voeren we waar mogelijk verbeteringen door. Daarnaast is eenvoudig plannen en betalen van belang. In dat kader ondersteunden we de migratie van OV-chip naar OVpay, vervingen we onze kaartlezers in bus en tram en verbeterden we onze RET-app en website. Via beide platforms zijn nu bijvoorbeeld OVpay-producten beschikbaar en in de app hebben we onder meer onze P+R-propositie toegevoegd. Ook boden we regioabonnementen en gezins- en groepskaarten aan. De autonome bus en de herintroductie van de nachtbus zijn eveneens verbeteringen van ons productaanbod.

Imagocampagne RET Challenge

De imagocampagne RET Challenge, geeft extra lading aan de missie van de RET: Wij verbinden mensen. De RET Challenge bestaat drie jaar en is ontwikkeld om het duurzame imago van de RET te versterken. Omdat 'duurzaam' voor de meeste reizigers niet de voornaamste reden is om voor de RET te kiezen, spraken we mensen aan op

wat zij het belangrijkste vinden. Zo ontstond er een campagne in de vorm van verschillende wedstrijden op en rondom het netwerk van de RET, steeds met een ander onderwerp. De afgelopen jaren kreeg de campagne telkens een iets andere insteek. Van ‘duurzaam’ werd het ‘sociaal verbinder’ en het afgelopen jaar verdween ‘Aardig Onderweg’ uit de naam. We organiseerden in de afgelopen drie jaar zeven verschillende challenges. Ze brachten mensen samen en leverden heel veel positieve content op. De imagocampagne sloot goed aan bij de corebusiness van de RET, realiseerde verbinding tussen intern en extern en zorgde voor een positiever sentiment op de sociale media.

Bouwen in uitdagende omstandigheden

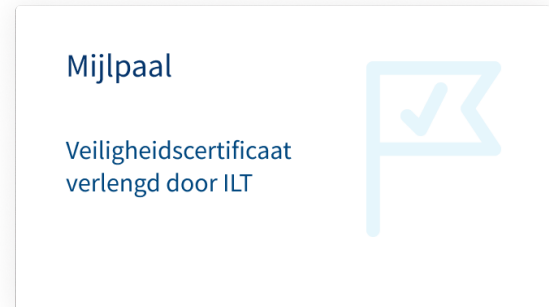
In 2025 stonden we voor verschillende uitdagingen in een groeiende en veranderende regio. Zo hadden we opnieuw te maken met een krappe arbeidsmarkt. We trokken daarom alles uit de kast om medewerkers te werven, op te leiden en te

behouden. Geldstromen vanuit de overheid stonden bovendien onder druk en de reizigersinkomsten bleven achter bij de verwachting, waardoor we nog meer moesten inzetten op efficiënt werken en het verbeteren van ons resultaat.

Tegelijkertijd hebben we in 2025 gebouwd aan de RET. Aan onze dienstverlening, onze interne organisatie en onze relatie met de omgeving. En de bezuiniging op de Brede Doeluitkering hebben we tijdelijk weten af te wenden.

Prioriteit - 'Veiligheid is voorwaarde één in alles wat wij doen'

Veiligheid is een randvoorwaarde in ons werk. Niet alleen voor onze reizigers, maar ook voor onze mensen. We wisten de audit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-audit) succesvol te doorlopen en het daarbij behorende certificaat werd verlengd. Een concrete mijlpaal, want alleen met dat certificaat mogen we rijden tot de volgende audit over vier jaar. Daarnaast zijn meerdere Risico Inventarisaties en Evaluaties (RI&E) afgerond of geactualiseerd, waaronder die van Metro, Tram, Bus, Veiligheid en Marketing, Verkoop & Services. In totaal heeft iedere organisatie-eenheid binnen RET nu een RI&E. In 2025 zijn de RI&E's van Infra Services en Vloot Services geactualiseerd; die van Centrale verkeersleiding (CVL) volgt in 2026.



Arbeidsongevallen en IF-rate

Het aantal arbeidsongevallen met letsel bleef in 2025 vrijwel gelijk aan 2024. De ongevallenfrequentie wordt gemeten met de Injury Frequency Rate (IF-rate), berekend door het aantal ongevallen met verzuim te delen door het totaal aantal arbeidsuren. De IF-rate in 2025 bedraagt 6,2 (in 2024 6,1); het gaat hierbij om 30 medewerkers die gewond zijn geraakt als gevolg van hun werk.

Naast deze ongevallen deden zich in 2025 twee ernstige arbeidsongevallen voor en was er een near-miss bij werkzaamheden aan de infrastructuur. Deze incidenten zijn geanalyseerd en hebben geleid tot concrete leer- en verbeterpunten. Dit past binnen onze lerende veiligheidscultuur, waarin incidentonderzoek en passende maatregelen centraal staan om herhaling te voorkomen.

Rail- en arbeidsveiligheid

Om de rail- en arbeidsveiligheid verder te verhogen, hebben we waar nodig werkinstructies aangescherpt en risico-inventarisaties bijgewerkt. De RET kiest er nadrukkelijk voor om werkzaamheden niet te starten wanneer er twijfel bestaat over de veiligheid, ook als dit impact heeft op de uitvoering. Verder verhogen we het veiligheidsbewustzijn met onder meer safety walks, betere terugkoppeling op meldingen en gerichte inspecties, zoals op tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB) en veiligheidscommunicatie.

Meldingen en veiligheidscultuur

We zien daarmee een toename in het aantal meldingen van onveilige situaties. Hoewel we er nog niet zijn, is duidelijk dat veiligheid structureel op de agenda staat en dat we blijven investeren in een cultuur waarin risico's tijdig worden gesignaleerd en voorkomen. Deze ontwikkeling gaat gepaard met discussie, omdat aangescherpte veiligheidsregels soms als belemmerend worden ervaren. Tegelijkertijd zijn juist deze gesprekken essentieel voor de noodzakelijke cultuurverandering.

Prioriteit - 'We realiseren de begroting of beter'

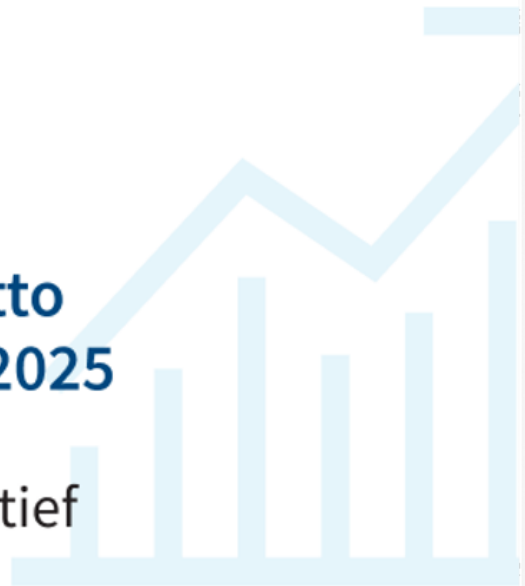
Vergelijkbaar met landelijke ontwikkelingen, kende ook de RET tegenvallende reizigersopbrengsten, al zagen we in het najaar een voorzichtige kentering. Voor 2025 haalden we een beter resultaat dan verwacht: € 2,4 miljoen. Daarmee hebben we onze doelstelling om binnen de begroting te blijven, behaald. Het onderliggende resultaat blijft een aandachtspunt. We blijven ons dan ook richten op het verbeteren van ons resultaat en het maken van goede nieuwe concessieafspraken vanaf 2028. We sturen daarbij op budgetdiscipline en kostenbewustzijn. Het verhogen van inkomsten en verantwoord verlagen van kosten blijven van belang.

Samen met andere OV-bedrijven, vervoersregio's, provincies, OV-NL en reizigersvereniging Rover voerden we gezamenlijk actie tegen de voorgenomen landelijke bezuinigingen op het OV. Met resultaat, want de bezuiniging op de Brede Doel Uitkering is voor 2026 van de baan. Voor 2027 is afgesproken dat het Rijk, de vervoersregio's en de vervoerders ieder een derde deel voor hun rekening nemen. Ook de bezuiniging op het studenten-OV is ongedaan gemaakt voor 2026 en 2027. Daarmee hebben we zekerheid voor de korte, maar nog niet voor de lange termijn. We blijven met onze partners dan ook inzetten op passende, structurele budgetten en het tegengaan van bezuinigingen.

Resultaat

2,4 miljoen netto
positief in 2025

in 2024: 3,7 miljoen positief



Prioriteit - 'We stroomlijnen onze processen'

Slimmer, efficiënter en gestroomlijnder werken was ook in 2025 een belangrijke opgave. Daartoe zetten we stappen om onze procesbeheerorganisatie beter in te richten, met slimme en simpele processen. Dat deden en doen we ter voorbereiding van de uitrol van ondersteunende systemen voor planning en roostering (HASTUS DailyCrew) in 2026 en

voertuiginzet (DailyVehicle) in 2027. De start van het eenduidiger en eenvoudiger inrichten van project- en portfoliomanagement bood ons al meer grip op programma's en projecten. Ook gingen we verder met de voorbereidingen voor de invoering van ons ERP-systeem (Enterprise Resource Planning). De HR-module SuccessFactors is inmiddels geïmplementeerd en heeft verschillende processen eenvoudiger gemaakt en geautomatiseerd.

We investeerden daarnaast in een verbeterde dataorganisatie door medewerkers op te leiden in datagedreven werken. Met als doel dat we beter kunnen sturen op resultaat met behulp van actuele en eenduidige data. Ook bereidden we de professionalisering van onze dataorganisatie voor. En tijdens Data Donderdag kregen collega's een kijkje achter de schermen. Daar werden inzichten gedeeld over het gebruik van data en Artificial Intelligence (AI), en hoe deze technologieën helpen om slimmer te werken in uiteenlopende processen, van onderhoud tot financiële analyses.

In 2026 gaan we verder met het verbeteren van onze processen en het inrichten van de nieuwe systemen, met de focus op Financiën en Techniek. Om dit te bewerkstelligen, gaan we verder met het implementeren van het ERP-systeem.

Cybersecurity

In 2025 hebben we mooie stappen gezet op het gebied van cyberbeveiliging. Zo zijn de maatregelen rondom inloggen en toegang krijgen gemoderniseerd, bijvoorbeeld door het gebruik van multifactor-authenticatie op alle medewerkersaccounts af te dwingen. Recente ontwikkelingen zoals het steeds wijder verspreid gebruik van AI-middelen hebben onze aandacht. Daarom hebben we het afgelopen jaar een AI-beleid vastgesteld. Daarnaast bereiden we ons vanzelfsprekend voor op invoering van de Cyberbeveiligingswet.

De NAVO-top op 24 en 25 juni 2025 in Den Haag (waar onze E-lijn naartoe gaat) was een spannende gebeurtenis. In aanloop naar de top hebben we ons met gepaste maatregelen voorbereid op verschillende cyberaanval-scenario's. Tijdens de top zagen we dat de OV-sector inderdaad een doelwit is geweest, vooral voor DDoS-aanvallen (Distributed Denial of Service). De RET is hierbij niet getroffen. Om onze weerbaarheid op het snijvlak van de digitale en fysieke infrastructuur te vergroten, hebben we samen met partners uit de sector verbeterthema's bepaald om aan te werken. Het incident-responsebeleid voor cyberincidenten is vernieuwd en het directieteam en het crisisteam hebben geoefend met een gesimuleerde cybercrisis. Zo bereiden we onszelf goed voor, want ondanks alle preventieve maatregelen kan een incident overal voorkomen.

Samenwerking MRDH-RET-HTM

Met HTM en MRDH werken we toe naar een toekomstbestendige railconcessie in 2028. In 2025 is het programmabureau Onion opgezet. Daarin werken de drie partijen samen op onder meer lange termijn netwerkontwikkelingen, publieke mobiliteit, energie in het OV en technologische ontwikkelingen zoals autonoom rijden.

Prioriteit - 'We maken gebruik van nieuwe technieken en innovaties'

In 2025 bouwden we verder aan innovaties die van strategisch belang zijn om onze dienstverlening verder te verbeteren. Zo schreven we geschiedenis door de eerste autonome bus in Nederland te laten rijden op de openbare weg, een primeur! Ook bij de toekomstige aanschaf van nieuwe metro's in 2026 onderzoeken we de mogelijkheden en bereiden we ons voor op autonoom rijden. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om ~~vraaggestuurd~~ vervoer in te zetten in ons vervoersgebied. In 2025 zijn we daarmee begonnen, in 2026 zetten we dat voort.

Stroom Hoek van Holland/ innovatieprijs
Dit jaar heeft de RET de OV-Innovatieprijs gewonnen voor de vernieuwende aanpak om slimmer om te gaan met energievoorziening in het openbaar vervoer. De RET is de eerste vervoerder in Nederland die het eigen bovenleidingnetwerk inzet om het overvolle stroomnet te ontlasten. De jury roemde de RET als voorloper in duurzame energie-innovatie binnen het OV. Door de bovenleiding te gebruiken als ‘het langste verlengsnoer van Rotterdam’ kan de RET niet alleen zelf efficiënter omgaan met energie, maar ook stroom terug leveren aan andere partijen. Zo leverde de RET eerder al elektriciteit aan de gemeente in Hoek van Holland en werd de OV-energiebank ontwikkeld, waarmee energie tijdelijk wordt opgeslagen en gedeeld. Deze innovaties dragen bij aan het verminderen van congestie en zijn opschaalbaar naar

andere OV-bedrijven. We zijn daarom heel blij dat met het winnen van deze prijs nog meer aandacht is voor de mogelijkheden voor de hele sector.

Prioriteit - ‘We maken onze organisatie wendbaarder. En zetten vol in op werving en behoud van personeel’

Meer medewerkers!

De afgelopen twee heeft de RET 1.200 nieuwe collega's mogen verwelkomen. We tellen bijna 3.000 werknemers. Hierdoor lukte het ons om onze dienstregeling op te schalen. Het was een enorme wervings- en opleidingsinspanning die we gezamenlijk wisten te realiseren. Door creatief te zijn, door arbeidsmarktuitingen aan te passen en door samenwerkingsrelaties aan te gaan.

De hoge instroom in deze periode hangt samen met een combinatie van factoren, waaronder een open wervingsaanpak, een krappe arbeidsmarkt en een relatief hoog aantal pensioneringen. Door te kiezen voor een zo toegankelijk mogelijk instroomproces werd in de opleidingsperiode duidelijk dat instromers niet altijd goed weten wat het vak daadwerkelijk inhoudt en waar zij aan beginnen. Hierdoor bleek het vak voor een deel van de instromers minder passend dan vooraf gedacht, wat leidde tot een hogere uitval tijdens de opleiding en uitstroom door een mismatch tussen het vak en de eisen die het aan medewerkers stelt.

Onze uitstroom is gedaald, ook al zien we dat bij sommige functies de omloopsnelheid te hoog is. Daar hebben we nog werk te doen. We sturen voortdurend bij, zowel in het moment als door de herontwikkeling van onze opleidingen. Voor de opleiding tot metrobestuurder gebeurde dat als eerste. Daarnaast zijn we aan de slag gegaan met de andere modaliteiten. Ook trekken we samen op met de HTM als het gaat om het opleiden van medewerkers. Een mooi voorbeeld van deze samenwerking betreft de vakschool Techniek die tot stand is gekomen. De introductie hiervan zal veelal in 2026 liggen. We namen ook afscheid van veel collega's die met pensioen gingen of gebruikmaakten van de zwareberoepenregeling. Vaak na een jarenlang dienstverband, een passie en liefde voor de reizigers én met een groot RET-hart. We gaan ze missen.

Minder verzuim

Afgelopen jaar is er veel energie gestoken in het oplossen van langdurige verzuimdossiers én hebben we ons gericht op het inzetten van een praktijkondersteuner bedrijfsarts (POB-er) om zo nieuwe langdurige verzuimdossiers te beperken. De POB-er komt van Salude, de arbodienst waar we begin 2025 mee zijn gaan samenwerken. Deze aanpak heeft geleid tot een stevige verzuimdaling naar gemiddeld 10,3% in 2025. De trend is dalend.

Het in samenspraak met de OR maken van een ‘wie-doet-nu-precies-wat’ en ‘wat-mag-ik-van-je-verwachten’ helpt onze leidinggevenden om de goede gesprekken te kunnen voeren, ook over interventies die nodig zijn.



Leiderschap zit in ons allemaal

“Elke dag vertrouwt Rotterdam op ons.

Duizenden mensen stappen in onze metro's, trams en bussen en rekenen erop dat wij hen veilig, betrouwbaar en prettig door de stad en regio vervoeren. Bij de RET geloven we namelijk dat echte vooruitgang begint bij mensen en dat iedereen verantwoordelijkheid neemt, zich verbindt met anderen en groeit. Zo werken we samen aan een organisatie die vooruitgaat – voor de reiziger van nu en van morgen. We voelen die verantwoordelijkheid en het is precies dát wat ons drijft bij de RET.

Daarin zijn wij allen een leider.” – nieuwe leiderschapsvisie

In 2025 hebben we naar ons leiderschapsprofiel gekeken. Met als resultaat een nieuwe leiderschapsvisie (zie kader) en een nieuw profiel. Zowel eentje voor leidinggevendenden als eentje voor iedereen. Omdat leiderschap in ons allemaal zit. Dat past bij wie we zijn, bij onze missie, visie en bij de uitkomsten en uitdagingen vanuit het cultuuronderzoek.

We hanteren drie principes:

1. **Verantwoordelijkheid**, betekent dat ik eigenaarschap neem over mijn gedrag en de impact hiervan op anderen en op het werk.
2. **Verbinding**, betekent dat ik erop gericht ben mijn werk zo te doen dat het positief is voor mijn collega's, voor mijzelf en voor de RET als geheel.
3. **Vooruitgang**, betekent dat ik mezelf blijf ontwikkelen door uit te spreken wat goed gaat en wat beter kan en dit ook stimuleer bij anderen door het geven en ontvangen van feedback.

In 2026 gaan we met dit profiel aan de slag. Eerst met onze leidinggevendenden. Goed voorbeeld doet tenslotte goed volgen.

Uitdeelactie dropjes

In het kader van de verbinding maakte het directieteam bij de start van het nieuwe jaar een ronde langs verschillende locaties en eindpunten om RET-collega's een gelukkig nieuwjaar te wensen. Dat deden ze met zakjes 'Rotterdamse doorpakkers', dropjes in de vorm van gezichtsbepalende Rotterdamse gebouwen. De zakjes waren vergezeld van een nieuwjaarswens voor de

collega's. Het directieteam koos bewust voor deze aanpak: geen receptie op het hoofdkantoor waar vooral kantoormensen op afkomen, maar samen naar buiten, naar al die collega's die er elke dag weer staan voor onze reizigers. Dit leidde tot leuke ontmoetingen, veel gezelligheid en goede gesprekjes tussen DT-leden en collega's uit de operatie. Ook op andere momenten waren ze te vinden in de operatie en onder de reizigers, bijvoorbeeld bij de buitenavonden van de afdeling tram en de safety walks.

Cultuuronderzoek

Wij verbinden mensen. Dat willen we elke dag doen met onze vakmensen. Hoe kunnen we dat het beste doen, wetende dat sommigen pas kort in dienst zijn en anderen al de 40 jaar aantikken? Hoe gedragen we ons, wat zijn onze gewoontes, wat vinden we belangrijk? Kortom, wat is onze cultuur en hoe kijken we daar tegenaan? Wat willen we versterken en waar willen we afscheid van nemen? Een extern onderzoeksbureau heeft dit onderzocht.

Zo kregen we inzicht in wat er goed gaat, maar ook wat er beter kan. Ruim 2.800 collega's vulden de vragenlijst in, waarna 177 medewerkers werden benaderd voor vervolgvragen en diepte-interviews. Uit het onderzoek bleek dat RET'ers de inhoud van hun werk en de bijdrage aan Rotterdam sterk waarderen. Ook de sfeer onder directe collega's scoorde positief. Verbeterpunten waren onder meer de eilandjescultuur, de kloof tussen generaties en binnen en buiten, stroperigheid en een sterke behoefte aan een eenduidige visie. In het najaar bogen collega's zich in focusgroepen nader over deze

Mijlpaal

Aandacht voor leiderschap en cultuur binnen RET



onderwerpen om met elkaar verbeterideeën te bedenken. Met de uitkomsten in de hand gaan we samen werken aan meer werkplezier, een betere sfeer en een effectievere organisatie. Positief is dat het onderzoek zelf al een beweging naar de gewenste cultuur op gang heeft gebracht. In 2026 volgen concrete interventies om positieve cultuurelementen te versterken en niet-helpende onderdelen aan te pakken.

RETstafette

De RET zet de reiziger op 1. In de vierdelige videoreeks 'RETstafette' geven 12 collega's elkaar letterlijk en figuurlijk het stokje door. Ze geven ons een inkijkje op hun afdeling en laten zien hoe wij met z'n allen het verschil maken voor de reiziger. Van metro tot werkvloer, van kantoor tot evenement: de kwaliteit van ons werk heeft invloed op de ander. En uiteindelijk op de ervaring van de reiziger. Deze videoreeks draagt op een positieve manier bij aan het 'wij-gevoel' van de RET en geeft een kijkje in de keuken van de afdelingen. Afdeling P&O gebruikt de video's in onboarding van nieuwe medewerkers.

Financiële resultaten

Het jaar 2025 is afgesloten met een positief resultaat van € 2,4 miljoen. Dit is beter dan verwacht. Het resultaat is positief beïnvloed door eenmalige baten. De reizigersopbrengsten waren dit jaar lager dan verwacht. In de begroting was op basis van het financiële afsprakenpakket tussen de MRDH, de gemeente Rotterdam en de RET (bestuursovereenkomst Toekomstbestendig OV) een groeidoelstelling van 3,3% per jaar opgenomen. Dat we deze niet hebben gehaald, komt mede doordat er de afgelopen jaren structurele verschuivingen in het reisgedrag hebben plaatsgevonden, waaronder een groei van het aantal elektrische fietsen, het autogebruik en thuiswerken. Het aantal recreatieve reizigers is juist toegenomen.

In 2025 was het totaal aantal reizigerskilometers 883 miljoen (2024: 898 miljoen). De tegenvallende reizigersgroei is een landelijke trend. We hopen dit weer te kunnen ombuigen naar groei. In 2025 is sprake geweest van een aantal eenmalige baten en lasten die het resultaat hebben beïnvloed. Dit betreft een teruggave van de dieselaccijnzen onder aftrek van de energiebelasting over de afgelopen jaren (bate van € 4,3 miljoen). Daarnaast hebben we compensatie van de gemeente Rotterdam ontvangen als verlate kostenvergoeding voor de werkzaamheden bij de Roseknoop in 2023 en 2024 (bate van € 4,0 miljoen). Verder hebben we als gevolg van de nieuwe cao een last genomen van € 7,6 miljoen om een voorziening voor de zwareberoepenregeling te vormen. In 2025 ontvingen we, evenals in 2024, een compensatie ter dekking van de negatieve financiële gevolgen van de nieuwe contractprijs voor het studenten-OV.

In 2025 hebben we de dienstregeling weer grotendeels kunnen opschalen naar de concessieafspraken. Deze opschaling heeft alleen later in het jaar plaatsgevonden dan vooraf gepland en voor bus vindt deze gedeeltelijk in 2026 plaats. Dit leidde tot lagere kosten, maar ook tot een afgeschaalde dienstregeling en het terugbetalen van subsidie voor niet-gereden kilometers.

Positief is dat het gemiddelde ziekteverzuim in 2025 is gedaald naar 10,3% (2024: 12,1%). Dit is een duidelijke afname ten opzichte van voorgaande jaren, maar nog steeds aan de hoge kant. Wij zetten in op verdere daling in de toekomst.

Balansontwikkelingen

Het balanstotaal is gestegen in vergelijking met 2024. Aan de debetzijde wordt dit met name veroorzaakt door een stijging van de onderhanden projecten.

Aan de creditzijde van de balans zit de belangrijkste verandering in de toename van het eigen vermogen. Deze toename is met name veroorzaakt door de ontvangen agiostorting van de gemeente Rotterdam in 2025 van € 15,0 miljoen.

Per saldo is het werkkapitaal exclusief liquide middelen iets verslechterd ten opzichte van 2024. De kasstroom uit operationele activiteiten in 2025 is positief. Daar tegenover staan een negatieve kasstroom uit investeringsactiviteiten en een positieve kasstroom uit financieringsactiviteiten. Per saldo is er sprake van een toename van de liquide middelen van € 6,0 miljoen.

Het eigen vermogen neemt toe met de agiostorting door de gemeente Rotterdam van € 15,0 miljoen die voortvloeit uit het afsprakenpakket na corona om de RET financieel te ondersteunen. Ook het resultaat 2025 van € 2,4 miljoen onder aftrek van de dividenduitkering van € 0,4 miljoen aan de gemeente Rotterdam is toegevoegd aan het eigen vermogen. De solvabiliteit verbetert hierdoor. Daarnaast heeft er een correctie plaatsgevonden in het beginvermogen van € 8,2 miljoen als gevolg van de vorming van een voorziening voor de vitaliteitsregeling. Door een wijziging in de verslaggevingsregelgeving is dit verwerkt als een stelselwijziging.

Vooruitblik 2026 en verder

Voor de periode 2024 tot en met 2026 is de bestuursovereenkomst Toekomstbestendig OV van kracht. De MRDH geeft ook in 2026 aanvullende exploitatiebijdrage om gemiste groeiopbrengsten vanwege corona te compenseren. Onderdeel van het pakket is ook dat de RET plannen maakt voor herziening van het busnetwerk en een daaraan gekoppelde besparing. Ook hebben we een structurele besparing doorgevoerd op de inzet van toezicht en handhaving op de tram. Daarnaast werkt de RET aan structurele kostenbesparingen, verzuimreductie en nauwere samenwerking met de Haagse HTM.

Ook in 2026 ontvangen we compensatie ter dekking van de negatieve financiële gevolgen van de nieuwe contractprijs voor het studenten-OV.

Om de volledige dienstregeling te kunnen rijden, moeten we ook komend jaar weer veel personeel werven. In 2026 hebben we naar verwachting ruim 450 nieuwe medewerkers nodig, mede om de verwachte uitstroom als gevolg van pensionering te kunnen opvangen en de huidige vacatureruimte in te vullen. Door middel van een actieve arbeidsmarktcampagne en een vergrote opleidingscapaciteit zetten we erop in om dit doel te halen. Onze verwachting is dat het personeelsbestand in 2026 zal stijgen als gevolg van werving van nieuw personeel.

Binnen de RET werken we aan de implementatie van een nieuw ERP-pakket (Enterprise Resource Planning). We verwachten dat dit systeem in 2027 volledig operationeel zal zijn.

In 2024 hebben we 27 nieuwe ZE-bussen besteld. Deze worden begin 2026 geleverd. De RET blijft actief betrokken bij onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Dit betreft onder andere investeringen in IT-systemen, zoals OVpay als opvolger van de OV-chipkaart. Verder blijft de ontwikkeling van het mobiliteitslandschap in zowel de regio Rotterdam als in breder verband van toepassing.

Daarnaast loopt een programma voor de ontwikkeling van een nieuw metronet. Het is de bedoeling dat de huidige dertig jaar oude metrovoertuigen worden vervangen en ook wordt er een nieuwe metroremise gebouwd bij de Waalhaven.

De busremise op de Sluisjesdijk is sterk verouderd en in 2030 willen wij volledig elektrisch rijden, daarom gaan wij investeren in een nieuwe busremise bij de Beverwaard.

Er zijn verder geen omstandigheden of bijzondere gebeurtenissen waarmee in de jaarrekening of de toekomstverwachtingen rekening hoeft te worden gehouden.

Sociale Veiligheid

Boa's

In 2025 zijn we gestart met de invoering van het vernieuwde Handhavings- en Toezichtsmodel, waardoor de buitengewoon opsporingsambtenaar (boa) in kleinere teams, beter verspreid over het vervoersgebied kan worden ingezet. Met meer aandacht voor hun verdere opleiding, ontwikkeling en weerbaarheid, in combinatie met het toepassen van technische innovaties. We werken hard aan het verder verbeteren van de zichtbaarheid van de afdeling Veiligheid in het RET-netwerk in 2026, onder meer met de start van fietsteams. In het drukkere en deels autoluwe centrum kunnen zij sneller ter plaatse zijn dan combiteams die zich per auto verplaatsen. Ook nieuwe fietsteams maken deel uit van het Regionaal Handhavingsarrangement dat geheel is herzien en bekrachtigd door de RET, gemeente en Politie voor de periode 2025-2028.

Naast de fietsteams en het surveilleren in kleinere teams richten we ons in 2026 op het verscherpen van risico-gestuurde en data-gedreven inzet op bus en tram. Dit helpt ons om helder te krijgen waar toezicht en handhaving het meest nodig zijn en welke interventies we daar kunnen plegen. Ook bereiden we ons voor op de introductie van de Toezichthouders Openbaar Vervoer (TOV).

*Werkbezoek staatssecretaris Aartsen
Staatssecretaris Thierry Aartsen van
Openbaar Vervoer en Milieu bracht deze
zomer een werkbezoek aan de RET. Hij ging
in gesprek met boa's, de manager
veiligheid en directeur Linda Boot over de
voordelen van RTIC en de mogelijkheden
hiervoor voor andere vervoerders. RTIC
staat voor 'Real-time Intelligence Centre'.
Dit is de samenwerking tussen de RET en de
politie Rotterdam, die onze boa's in staat
stelt om de identiteit van reizigers zonder*

geldig ID-bewijs makkelijker en sneller vast te kunnen stellen. In bijna 9 van de 10 gevallen konden RET-collega's zo de identiteit van een overtreder vaststellen zonder dat de politie ter plaatse hoefde te komen. Dat scheelt per jaar ongeveer 14.000 politie-uren en 8.500 boa-uren. De samenwerking is uniek in Nederland en is niet alleen tijdbesparend, maar vermindert ook het risico op escalatie. Het RET-model werd zelfs genoemd als voorbeeld in het nieuwe coalitieakkoord. De ambitie van het nieuwe kabinet is om dit landelijk uit te rollen. Behalve Thierry Aartsen hadden we dit jaar ook minister Tieman op bezoek. Hij was aanwezig bij de feestelijke opening van de Airport Shuttle.

Halt-verwijzen en schoolcoaches

Onze RET-boa's kunnen jongeren van 12 tot 18 jaar naar bureau Halt verwijzen, waarmee zij een lichte straf krijgen en er geen proces-verbaal naar het OM wordt gestuurd. Regelmatig bezochten boa's ook lagere en middelbare scholen in de regio Rijnmond. Ze wijzen leerlingen op risico's, zoals het onder spoorbomen doorglippen en de gevolgen van niet inchecken als je wordt betrap. Een aanpak die aanslaat bij de doelgroep.

Camerabeleid

In 2025 werd het camerabeleid aangepast, waardoor de afdeling Veiligheid meer kan werken en experimenteren met nieuwe technologieën, zoals AI-toepassingen, om geweld te detecteren en om reizigers (geanonimiseerd) te tellen voor drukmetingen en zwartrijdersmetingen.

Zorg

Metrostation Eendrachtsplein vormt in ons vervoersgebied een centraal punt waar dak- en thuislozen en drugsgebruikers relatief anoniem ondergronds verblijven. In 2025 nam deze problematiek in ons netwerk toe. In 2026 gaan we meer en intensiever samenwerken met onze veiligheidspartners en de politie om dit op te lossen.

Nachtbus

Sinds de succesvolle herstart van de nachtbus heeft de afdeling Veiligheid twee mobiele teams paraat die tijdens de nachten kunnen worden ingezet voor een snelle respons bij calamiteiten. Aangezien alle nachtbuslijnen Centraal Station als centrale bestemming hebben, zijn hier de meeste instappers. We werken aan live cameratoezicht in de bussen om het gevoel van sociale veiligheid bij reizigers en medewerkers te vergroten. Reizigers kunnen in de nachtbus uitsluitend in- en uitchecken met een OV-chipkaart, betaalpas of creditcard, waardoor er geen contant geld aanwezig is.

Incidenten

| | | RET Metro | RET Tram | RET BUS | Totaal |
|-------------|------------------------------|------------|------------|-----------|------------|
| 2024 | A-Incidenten tegen personeel | 49 | 66 | 31 | 164 |
| | A-Incidenten tegen reizigers | 65 | 20 | 9 | 94 |
| | Overige A-Incidenten | 35 | 4 | 2 | 41 |
| | TOTAAL | 149 | 90 | 42 | 281 |
| 2025 | A-Incidenten tegen personeel | 76 | 77 | 55 | 208 |
| | A-Incidenten tegen reizigers | 66 | 30 | 6 | 102 |
| | Overige A-Incidenten | 40 | 7 | 3 | 50 |
| | TOTAAL | 182 | 114 | 64 | 360 |

Binnen het vernieuwde handhavingsmodel is de inzet van de controleurs openbaar vervoer opnieuw verdeeld over de verschillende modaliteiten, gebaseerd op het aantal reizigersinstappers. Hierdoor kan iedere modaliteit de aandacht krijgen die past bij de lokale behoefte en de actuele veiligheidsrisico's.

Uit de cijfers blijkt dat het aantal incidenten tegen personeel in 2025 is toegenomen ten opzichte van 2024. Dit benadrukt het belang van de maatregelen die momenteel worden ingezet, zoals de trainingen Weerbaarheid en Search, Detect & React. Deze trainingen zijn gericht op het versterken van de de-escalerende vaardigheden van boa's en toezichthouders, zodat zij beter zijn toegerust om in lastige situaties professioneel en veilig op te treden.

Tegelijkertijd is ook het aantal incidenten tegen reizigers en overige incidenten licht gestegen. Deze ontwikkeling lijkt samen te hangen met bredere maatschappelijke trends, zoals een verdere verharding van de maatschappij, een lagere onderlinge tolerantie tussen reizigers en een toename van overlast door verwarde personen. Dit uit zich in heftigere A-incidenten, zowel richting collega's als reizigers.

Veiligheid blijft daarbij onverminderd een belangrijk aandachtspunt. Om grip te houden op deze ontwikkelingen wordt ingezet op een samenhangende combinatie van maatregelen. Zo wordt slim en live cameratoezicht toegepast op stations en in voertuigen en worden veiligheidsanalyses uitgevoerd op basis van diverse databronnen. Daarnaast blijven we nieuwe boa's werven, zodat de RET kan blijven voldoen aan de afspraken binnen de samenwerkingsverbanden. In 2026 volgt bovendien de nieuwe meldkamer, die volledig onder regie van de afdeling Veiligheid komt te staan.

Evenementen en bereikbaarheid

Tijdens evenementen speelt de RET een belangrijke rol in het bereikbaar houden van Rotterdam. In 2025 waren wij betrokken bij circa 80 evenementen. Samen met organisatoren, gemeente en andere partners beoordelen we per evenement welke maatregelen nodig zijn, zoals omleidingen of extra vervoer. Dit geldt voor bus, tram en metro, waarbij de metro de belangrijkste backbone van het netwerk vormt.

Tot de meest grootschalige evenementen behoorden het Nationaal Vuurwerk bij de Erasmusbrug, de NN Marathon Rotterdam,

Rotterdam Unlimited en het concert van DIRECT in De Kuip. Daarnaast speelt de RET met lijn 12 een vaste rol in het faciliteren van voetbalwedstrijden bij Stadion Feyenoord. In 2025 zorgde de combinatie van veel evenementen en grote buitendienststellingen, zoals bij Hofplein en diverse metrowerkzaamheden, voor extra operationele uitdagingen.

Beschikbaarheid Infrastructuur en Vloot

Metro

De veilige berijdbaarheid van het spoor is een grote verantwoordelijkheid binnen de Techniekketen. In het dagelijkse proces wordt door alle teams continu aandacht besteed aan het meten, inspecteren, onderhouden en repareren van de metrobaan. Op enkele incidenten na is de betrouwbaarheid van de metrorailinfrastructuur (aantal A-storingen) binnen de norm gebleven en tot een minimum beperkt. Dat is in lijn met de jaren hiervoor en de verwachting is dat we deze lijn in het komende jaar zullen doortrekken. Uitdagingen liggen voornamelijk op het domein energievoorziening waarbij ook de RET te kampen heeft met lange levertijden en capaciteitsuitdagingen in- en extern.

Tram

Het afgelopen jaar hebben we meer A-storingen bij Tram moeten incasseren. Het grootste deel van de storingen werd veroorzaakt door derden. Schade aan bovenleidingen en aanrijdingen zijn de voornaamste oorzaken. De trend manifesteert zich al enige jaren en de verwachting is niet dat deze trend het komende jaar doorbroken zal worden. De uitdaging voor Techniek is om het storingsherstel snel en adequaat uit te voeren. Daarmee zorgen we ervoor dat de hinder voor de reizigers niet onnodig lang duurt.

Beschikbaarheid railinfrastructuur

| | Q1-2025 | Q2-2025 | Q3-2025 | Q4-2025 | Norm |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|-------|
| Metro | 99,9 | 99,5 | 98,9 | 99,3 | 99,0 |
| Tram | 99,1 | 99,4 | 97,7 | 98,7 | 98,0 |
| Displays (bij haltes) | 98,8 | 98,6 | 98,9 | 98,8 | 99,55 |
| Liften | 98,8 | 99,1 | 99,1 | 98,9 | 99,0 |

Voor de beschikbaarheid van Metro voldeden we grotendeels aan de norm. Door vervangingsachterstand zien we wel een uitdaging op het gebied van de energievoorziening. Hier is in het jaarplan voor 2026 expliciet aandacht aan gegeven.

De beschikbaarheid van Tram voldeed eveneens grotendeels aan de norm. De beschikbaarheid staat met name onder druk door oorzaken van buitenaf, zoals aanrijdingen, stormschades en incidenten in het verkeer waardoor de infrastructuur versperd raakt.

De displays voldeden niet aan de norm. De displays maken gebruik van 2G-verbinding. Als gevolg van de naderende uitfasering van 2G door KPN is de dekking in delen van ons vervoersgebied minder en kunnen de displays steeds vaker kortere of langere tijd geen connectie maken. Daarom maken we een begin met het vervangen van de modems van deze displays.

De beschikbaarheid van liften staat onder druk. We ervaren veel storingen aan de liften, al zijn ze van relatief korte duur. Daarmee blijft de beschikbaarheid hoog. Om tot een beter inzicht te komen over de onderhouds- en vervangingsbehoefte, stelt de RET een 0-meting samen van de liften.

Langdurige stilstand [>2 dagen] is bij de liften in 2025 beperkt gebleven. Daarnaast is de afdeling Techniek in 2024 gestart met vervangingsinvesteringen aan de liften. Deze vervangingen staan ook voor 2026 en de komende jaren gepland. Desondanks blijft de uitdaging om het storingsherstel door onze leveranciers snel en adequaat uit te laten voeren.

Beschikbaarheid railvoertuigen

| | Q1-2025 | Q2-2025 | Q3-2025 | Q4-2025 | Norm |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|-------|
| Metro | 93,0 | 98,0 | 99,0 | 100,0 | 100,0 |
| Tram | 98,0 | 98,0 | 99,0 | 99,0 | 100,0 |
| Displays (in voertuigen) | 97,00 | 97,00 | 97,00 | 99,50 | 99,45 |

Bij zowel Metro als Tram zagen we het afgelopen jaar een stijging in de beschikbaarheid van voertuigen, maar desondanks hebben we te maken met uitdagingen. Bij Tram zijn er relatief veel aanrijdingen en hebben we te maken met storingen aan de zandstrooiers. Zandstrooiers zijn bij nat weer nodig om te voorkomen dat de tram doorglijdt. Daarnaast is er dit jaar sprake geweest van storingen aan de tandwielkasten.

Bij Metro waren er problemen wegens onvoldoende voorraad van kritische componenten bij leveranciers. Daarnaast zijn tijdens de werkzaamheden van ProRail tussen Den Haag en Rotterdam extra metro's ingezet op de E-Lijn. Door de extra kilometers die we hier gereden hebben, waren er ook meer kilometerbeurten nodig, waardoor de beschikbaarheid incidenteel verder onder druk kwam te staan.

De displays in de voertuigen hadden componenten, die niet meer geleverd konden worden, waardoor ze vaker uitvielen. In de loop van 2025 zijn deze schermen allemaal vervangen.

Roltrappen

In 2025 was sprake van een relatief hoog aantal langdurige storingen aan roltrappen in het netwerk van de RET. Naast de gebruikelijke oorzaken, zoals vandalisme, intensief gebruik en weersinvloeden, is dit hogere aantal te verklaren door drie aanvullende factoren.

Ten eerste is een deel van de roltrappen aan het einde van de technische levensduur, waardoor de kans op storingen toeneemt. Ten tweede duurt het gemiddeld langer dan voorheen om een stilstaande roltrap te repareren. Dit komt door wereldwijd toegenomen tekorten aan personeel en materialen. Tot slot wordt een belangrijk deel van de storingen veroorzaakt door een wereldwijd probleem in de aandrijving van een aantal roltrappen dat twee kanten op kan bewegen. Dit betreft een specifiek onderdeel en staat los van de leeftijd van de roltrap, het herstel hiervan ligt bij de leverancier. De capaciteit om deze tandwielkasten te reviseren is echter beperkt, zowel door het beperkte aantal gespecialiseerde monteurs als door de benodigde doorlooptijd. Dit heeft direct invloed op de hersteltermijnen en daarmee op de beschikbaarheid van roltrappen.

Roltrappen zijn een belangrijk onderdeel van de reis van onze reizigers. In samenwerking met onze onderhoudspartner is hier daarom extra aandacht voor geweest. Zo is aanvullende capaciteit ingezet op (preventief) onderhoud. In 2025 was een voorzichtige verbetering zichtbaar in de beschikbaarheid. Daarnaast is gestart met de herijking van de langetermijnstrategie voor onderhoud en vervanging van alle roltrappen. Hiervoor is een uitgebreide nulmeting uitgevoerd binnen het hele netwerk. Op basis van deze analyse, in combinatie met demografische ontwikkelingen en de

locatie van de roltrap (bijvoorbeeld bij een zorginstelling), wordt bepaald welke roltrappen prioriteit krijgen bij vervanging. Dit is een meerjarenproject, dus we verwachten een langzame maar gestage daling van het aantal storingen.

Medewerkers

Het afgelopen jaar is met man en macht gewerkt aan het werven van nieuwe collega's. Het team recruiters werkte daartoe samen met een externe partij gericht op volumewerving. Zo konden we sneller en effectiever nieuwe collega's binnenhalen en ook opleiden. Dat gebeurde in nauwe samenwerking met de afdeling Leren en Ontwikkelen.

Diversiteit, Inclusie en Gelijkwaardigheid (DIG)

Visie DIG

De RET staat voor verbinding. Verbinding binnen een regio die zich kenmerkt door verschillen. Wij houden van de verschillen, die het werken in en voor de regio zo uniek maken. Het zorgt voor respect, het werkt beter samen, het leidt tot prestaties en frisse ideeën.

Elke dag opnieuw zorgen we ervoor dat Rotterdam en de regio op alle mogelijke manieren met elkaar verbonden blijven.

Niet alleen letterlijk, maar ook de figuurlijke verbinding maken wij mogelijk. We staan midden in de samenleving en kijken naar elkaar om. Zodat iedereen zich veilig en vertrouwd voelt: RET'ers en reizigers.

We streven naar een omgeving waarin elk individu mee kan op de rit en gelijke rechten en kansen heeft. We gaan en staan voor een omgeving waar iedereen zich welkom voelt, zich gewaardeerd voelt en gehoord wordt. We weten dat het beter kan en blijven ons sterk inzetten voor verbinding.

Onze wereld, ook binnen de RET, wordt steeds digitaler. Naast stroomlijnen van processen zetten we ook volop in op digitalisering. Met als doel om het werk makkelijker te maken. Het is een ontwikkeling waar de ene medewerker erg naar snakt, maar het levert sommige collega's juist heel veel stress op. En dat willen we voorkomen. Zo hebben we taal- en digivaardigheid als hoofdthema voor 2025 gekozen en hebben we leidinggevendenden getraind in het herkennen van een gebrek hieraan. We hebben onder andere een pilot gedaan bij onze nieuwe buschauffeurs. Die pilot laat zien dat de ondersteuning die we bieden wenselijk en soms zelfs noodzakelijk is. Die ondersteuning gaan we de komende jaren verder verankeren.

Aanvullend hebben we aandacht besteed aan de verschillende feestdagen, hebben we budgetcoaching toegankelijk gemaakt voor iedereen en is er aandacht geweest voor de overgang. Ook hebben we diversiteit en inclusie een plek gegeven in het leiderschapsprofiel.

| Verhouding man/vrouw | Man | Vrouw |
|-------------------------|-------|-------|
| Medewerkers | 79% | 21% |
| Directieteam | 37,5% | 62,5% |
| Managementteam | 60% | 40% |
| Raad van Commissarissen | 60% | 40% |

Het aantal medewerkers werkzaam bij RET op peildatum 31-12-2025 op basis van head count (niet FTE):

| Aantal medewerkers (niet zijnde FTE) | Intern | Extern |
|---|--------|--------|
| RET N.V. | 2.201 | 315 |

| | | |
|---------------|--------------|------------|
| Bus B.V. | 746 | 204 |
| Totaal | 2.947 | 519 |

Van deze medewerkers is ca. 19% parttime werkzaam en 81% fulltime (36 uur of meer).

Integriteit

In 2025 is er in nauwe samenwerking met de Ondernemingsraad gewerkt aan een 'Spreek-je-uit'-beleid en -protocol. Dit beleid en bijbehorende protocol is zowel gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving als op de ervaringen die we afgelopen jaren hebben opgedaan bij het behandelen van casuïstiek. De basis is: bespreek zaken met je leidinggevende waar dat kan en zorg ervoor dat je als collega bijstander wordt (en geen omstander). Daarnaast hebben we stappen gezet in de verdere professionalisering van onze vertrouwenspersonen en richtten we een afdeling integriteit in.

Samen bouwen we verder aan een sterke, inclusieve en toekomstbestendige RET met ruimte voor diversiteit.

Slimste RET'er

Eind november 2025 organiseerden we de tweede editie van de slimste RET'er-quiz, waarbij jongere en oudere collega's gezamenlijk om de eer streden. Honderd deelnemers gingen de strijd aan, een verdubbeling ten opzichte van vorig jaar. Volgens quizmaster Les van der Maden (voorzitter JongRET) was het een mooie mix tussen jong en oud, met teams ingedeeld op basis van minder en meer dienstjaren. De synergie was uitstekend en de spanning was te snijden. De opzet, om jongere en oudere collega's zo op een leuke

manier aan elkaar te binden, is duidelijk geslaagd. En het smaakt naar meer, want de deelnemers zouden graag meedoen aan zowel een zomer- als wintereditie. Het winnende team ging er met de beker en een medaille voor de vijf collega's vandoor. Trots op het gezamenlijk behaalde resultaat en op JongRET, de organisator van dit verbindende evenement.

Opleidingen en ontwikkeling

Naast werving investeerden we in ontwikkeling, welzijn en samenwerking van onze collega's. We introduceerden bij het hoger management onze nieuwe leiderschapsvisie, die steunt op drie pijlers: verantwoordelijkheid, verbinding en vooruitgang. In 2026 introduceren we de visie binnen de gehele RET en gaan we ermee werken.

Vakmanschap

Binnen onze afdelingen Infraservices en Vlootservices boekten we successen met het opzetten van toekomstige opleidingen. Ze ontwikkelden passende leermiddelen om kennis en expertise van leermeesters en technisch specialisten over te dragen, want 'Techniek leer je in de praktijk!'. Ook binnen onze modaliteit Bus kunnen we sinds dit jaar een nieuwe, in Nederland toonaangevende, bus opleiding aanbieden. Ook bij Metro en Tram werden de opleidingen herzien. Er is veel tijd en aandacht besteed aan het herinrichten en waar mogelijk verkorten van opleidingen om collega's sneller te kunnen laten instromen.

Nieuwe cao RET OV en RET NV

Op 14 oktober 2025 bereikten we een nieuw RET NV cao-akkoord met de vakbonden (FNV, CNV en VOR), geldend van 1 juli 2025 tot en met 31 december 2026. De salarisverhoging per 1 juli 2025 is met terugwerkende kracht uitbetaald bij het salaris van november 2025. De structurele loonafspraken: 2% loonsverhoging met terugwerkende kracht per 1 juli 2025, 2% loonsverhoging per 1 februari 2026 en 1% loonsverhoging per 1 juli 2026. Daarnaast is een structurele afspraak gemaakt over een zwareberoepenregeling met ingang van 1 januari 2026, die medewerkers in een zwaar beroep de mogelijkheid biedt om tot drie jaar eerder gezond met pensioen te gaan.

Ook werd een nieuwe cao OV (bus) bereikt, met 1,5% loonstijging met terugwerkende kracht per april 2025, 3% per oktober 2025 en 2% per april 2026.

Samenwerking NPRZ

De RET en het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) verlengden in 2025 hun convenant met zeven jaar. Daarmee blijft de AanDeBak-garantie voor technische mbo-studenten van Zuid stevig verankerd bij een van de grootste werkgevers van de stad. De AanDeBak-garantie is een initiatief van het NPRZ waarbij Rotterdamse werkgevers jongeren al aan het begin van hun mbo-opleiding zekerheid bieden op werk, zodra zij hun diploma behalen.

Met deze garantie krijgen studenten op mbo-niveau 2, 3 of 4 een kansrijke start op de arbeidsmarkt, terwijl de RET gericht kan investeren in verjonging en versterking van haar technische teams. De samenwerking wordt verder verdiept met een dedicated projectleider, extra aandacht voor stages en gastlessen en een zichtbare

aanwezigheid op scholen en banenmarkten. Zo blijven NPRZ en RET samen werken aan duurzame banen en toekomstperspectief voor jongeren op Zuid.

Bericht van de OR

In 2025 heeft de Ondernemingsraad (OR) advies gegeven over 18 onderwerpen. De belangrijkste waren: het nieuwe handhavings- en toezichtmodel veiligheid, de inrichting van een programmabureau in het kader van samenwerking tussen de RET, HTM en de MRDH, het inrichten van de vakschool Techniek, de verhuizing van de busvestiging Krimpen, de investering in een nieuwe busvestiging bij Beverwaard en de investering in vernieuwing bedrijfsvoering.

Daarnaast heeft de OR ook 21 instemmingsverzoeken behandeld en instemming verleend aan een aantal onderwerpen. De belangrijkste waren: de invoering van de standaardroosters bij Bus, een wijziging van de werktijden bij de servicemedewerkers Metro, een actualisatie van het camerabeleid, de invoering van AI-beleid en een update van de werk- en rusttijdenregeling (WRR) voor het exploitatiepersoneel (dit zijn de collega's bij Metro, Tram, Bus, Veiligheid en CVL).

In 2025 heeft er nog een aantal mutaties in de OR plaatsgevonden. Hieronder staan alle collega's die korte of langere tijd deel hebben uitgemaakt van de OR:

René Sandifort (voorzitter), Hans Erkens (secretaris), Ger Giessen, Henk Lansink, Dirk van Leeuwen, Bjørn Beetstra, Peter Vervloet, Arie Stam, Cees Kruijt, Ramona Linnenbank, Ron Dijks, Peter Lafeber, Ton Dienaar, Martin Boersma, Willem Proper, Saskia de Bel, Henk van der Meiden, Sandy Provence, Angélique Keijmel, Ertan Aktan, René Lucas, Marlene van Staveren, Marco Verzijl, John Limburg.

Duurzaamheid

Het openbaar vervoer speelt een cruciale rol in de transitie naar meer duurzame mobiliteit. Bussen, trams en metro's zijn per reiziger energiezuinig en ruimte-efficiënt, wat leidt tot reizen met een lage ecologische voetafdruk en minimale CO₂-uitstoot.

CO₂ voetafdruk

Sinds 2021 wordt de CO₂-uitstoot van de RET bijgehouden via meterstanden en tankinstallaties en omgerekend naar kilogram ton CO₂*. 2021 geldt daarom als basisjaar. Ten opzichte van het basisjaar is er in 2025 een reductie van 89% in kilogram ton CO₂ gerealiseerd, ten opzichte van 2024 is dit een verbetering van 2,4%.

**op basis van erkende berekeningen verstrekt door [CO₂-emissiefactoren](#)*

In onderstaande tabel is het verbruik van gas, diesel, benzine, elektra, warmte en zakelijke kilometers over de verschillende modaliteiten en gebouwen van de RET omgerekend naar CO₂-uitstoot in kilogram ton, met het jaar 2021 als basisjaar.

| Jaar | Type | Gas | Diesel | Benzine | Elektra gebouwen | Elektra voertuigen | Warmte | Zakenreizen** |
|-------|---------------------------|-----------|-----------|---------|------------------|--------------------|--------|---------------|
| 2021* | liter/kWh/ m3/GJ | 1.057.177 | 3.873.430 | 13.362 | 6.997.605 | 133.801.813 | 3.659 | 2.072.697 |
| | CO ₂ in KG ton | 1.991,70 | 12.635,10 | 37,2 | 3.890,70 | 74.373,80 | 131,6 | 164,6 |
| 2022 | liter/kWh/ m3/GJ | 846.753 | 3.264.115 | 13.398 | 7.550.817 | 127.631.361 | 3.247 | 2.667.302 |
| | CO ₂ in KG ton | 1.765,50 | 10.647,50 | 37,3 | 3.949,10 | 66.751,20 | 87,1 | 233,4 |
| 2023 | liter/kWh/ m3/GJ | 669.576 | 2.628.713 | 8.499 | 6.840.636 | 129.786.290 | 2.707 | 3.284.639 |
| | CO ₂ in KG ton | 1.392,00 | 8.559,10 | 45,8 | 3.054,80 | 59.128,70 | 68 | 298,3 |
| 2024 | liter/kWh/ m3/GJ | 593.652 | 2.662.379 | 18.001 | 6.581.214 | 131.498.936 | 2.485 | 3.670.661 |
| | CO ₂ in KG ton | 1.266,90 | 8.668,70 | 50,8 | 0 | 0,8 | 62,2 | 320 |
| 2025 | liter/kWh/ m3/GJ | 598.005 | 2.536.074 | 16.033 | 5.937.914 | 134.224.075 | 2.433 | 3.933.256 |
| | CO ₂ in KG ton | 1.276,10 | 8.779,90 | 49 | 0 | 0 | 9,4 | 121,3 |

*) Let op: betreft een Covid jaar.

**) Incl. woon-werkreizen met OV

De CO₂-uitstoot van de RET kunnen we onderverdelen in 3 onderdelen, de scope 1, 2 en 3 emissies.

Scope 1 – Directe uitstoot (98%)

De CO₂-uitstoot in scope 1 is 0,4% toegenomen ten opzichte van 2024 door een minimale toename in het aantal gereden kilometers op fossiele brandstof. Ondanks de toename is er ten opzichte van het basisjaar een reductie van 32% behaald dankzij de inzet van zero-emissie en hybride bussen en elektrische dienstvoertuigen. De totale scope 1-emissie is 9.989,9 kg ton CO₂.

Scope 2 – Indirecte uitstoot (0,1%)

Ook in 2025 heeft de RET gebruik gemaakt van 100% groene stroom. Door verdere verduurzaming in de warmtelevering is de CO₂-emissie per GJ verlaagd. De totale scope 2-emissies voor 2025 zijn 12 kg ton CO₂. Ten opzichte van het basisjaar een reductie van meer dan 99%. Ten opzichte van 2024 een reductie van 81%.

Scope 3 – Indirecte uitstoot door andere bedrijven (1,9%%)

Zakelijk vervoer en vliegreizen door RET-personeel veroorzaakten in 2025 een uitstoot van 121,3 kg ton CO₂. Dit is een reductie ten opzichte van 2024 van ruim 50%, ondanks een vergelijkbaar aantal gereide kilometers. De reductie wordt veroorzaakt door de verdere verduurzaming van de OV-sector (lagere CO₂/km). Overige scope 3-emissies zijn niet volledig in beeld. Verder onderzoek, nieuw beleid en samenwerking in de keten zijn hiervoor nodig.

Zonnestroomopwekking

Ondanks dat er in 2025 geen nieuwe locaties zijn voorzien van zonnepanelen is de opwek van eigen energie met 13% toegenomen tot +/- 750.000 kWh. Dit staat gelijk aan het jaarlijks verbruik van zo'n 3.600 huishoudens (3.000 kWh p/j). Dit is vooral toe te rekenen aan meer zonuren in 2025 ten opzichte van 2024.

Convenant Circulair OV

Met het ondertekenen van het Convenant Circulair Openbaar Vervoer 2025–2035 gaat de RET samenwerken met de sector in de transitie naar circulair OV. Het convenant legt afspraken vast tussen Rijk, decentrale overheden, ProRail en OV-bedrijven, waaronder de RET, om het gebruik van primaire grondstoffen te verminderen, hergebruik te stimuleren en materialen zo te ontwerpen dat ze langer meegaan.

Voor de RET betekent dit dat circulariteit stap voor stap wordt geïntegreerd in ontwerp, inkoop, beheer en onderhoud van materieel, infrastructuur en bedrijfsvoering. Door samen te werken met andere vervoerders en overheden kan de RET sneller innoveren en schaalvoordelen benutten. Het convenant ondersteunt de RET in haar doel om te voldoen aan toekomstige wet- en regelgeving op het gebied van circulariteit.

Op het gebied van het verwerken van oude kleding heeft de RET al goede stappen gezet. Zo is er in 2025 ongeveer 3.000 kilogram aan oude exploitatiekleding ingezameld en duurzaam verwerkt tot isolatiemateriaal en verhuisdekens.

Tweede OV-energiebank en tweede bouwaansluiting

In 2024 nam de RET de eerste OV-energiebank van Nederland in gebruik. Eind 2025 is de tweede OV-energiebank gerealiseerd, deze is geplaatst op de Noorderhelling. De OV-energiebank verbetert de betrouwbaarheid en kwaliteit van de

tractie-energievoorziening, zodat de RET meer trams kan inzetten zonder dat een extra aansluiting nodig is op het elektriciteitsnet. Een energiebank helpt in de strijd tegen netcongestie.

Ook is er in 2025 een tweede bouwaansluiting gerealiseerd in Hoek van Holland. Dankzij deze aansluiting is het voor derden mogelijk om zero-emissie bouw- en onderhoudsmaterieel in te zetten bij de werkzaamheden aan de boulevard.

Tl-verlichting vervangen door LED

Het is een hele klus, alle metro's en trams voorzien van ledverlichting. Oude tl-buizen werden vervangen door duurzame ledlampen. De werkzaamheden die daarbij kwamen kijken, werden uitgevoerd door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dit is een samenwerking tussen Rotterdam Inclusief, een werkontwikkelbedrijf van de gemeente Rotterdam dat zich richt op het ondersteunen van Rotterdammers die hulp nodig hebben om werk te vinden of te behouden, Lumeco (het verlichtingsbedrijf) en de RET. Alle 166 metro's en 122 trams zijn voorzien van nieuwe verlichting. Wouter Plomp, directeur van Lumeco: "De medewerkers van Rotterdam Inclusief

werken onder begeleiding van een ervaren monteur, zo leren zij van elkaar. Het geeft veel voldoening om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt weer aan het werk te krijgen.”

RET en omgeving

Omgevingscommunicatie en grote werkzaamheden in 2025

Na maandenlange voorbereiding gingen we op 6 januari van start met een vernieuwd tramnetwerk: aangepaste routes, lijnen en nummers. Het netwerk was toe aan een herindeling, omdat reizigersgedrag verandert, de stad verandert en de eisen aan de fysieke omgeving veranderen. Lees hier meer over bij de prioriteit - [‘We rijden de afgesproken dienstregeling en gaan voor een 8+ van de reiziger’](#).

De voorbereiding was omvangrijk: we pasten tramhaltes aan, vernieuwden al het lesmateriaal voor trambestuurders, stelden nieuwe diensten op, werkten scenario's bij en herprogrammeerden wissels. Dankzij een gerichte campagne waren reizigers goed geïnformeerd over de veranderingen. Ook de media speelden hierin een actieve rol, wat resulteerde in diverse artikelen in vakbladen en bij regionale media zoals het AD, RTV Rijnmond en OPEN Rotterdam.

Op de eerste dag stonden reizigersinformanten klaar om vragen te beantwoorden en folders uit te delen. Er waren vooral veel vragen bij de haltes Beurs en Leuvehaven. Daar zijn extra reizigersinformanten ingezet en duidelijke teksten op de reizigersinformatieborden toegevoegd. Dat heeft reizigers goed geholpen.

In 2025 voerden we daarnaast een aantal complexe en technisch uitdagende projecten uit waarvoor grote buitendienststellingen noodzakelijk waren. In april startten de werkzaamheden aan het Hofplein in het kader van de herinrichting van dit verkeersknooppunt. Daarbij worden de tramsporen vereenvoudigd, verkeerslichten verwijderd, meer groen aangelegd en wordt een deel van het plein ingericht als verblijfgebied. Door deze werkzaamheden konden meerdere tramlijnen hun normale route niet rijden, wat in de Zaagmolenstraat tot een aanzienlijke hoger aantal ritten leidde. Samen met de gemeente Rotterdam en de wijkraad gingen we hierover in gesprek met bewoners om de overlast zoveel mogelijk te beperken.

Tijdens de Raildagen op 19 en 20 september kregen geïnteresseerden de kans om te zien wat er allemaal komt kijken bij de realisatie van een groen stadspark midden in de stad, met een prominente plek voor de tram. Deze dagen werden samen met de gemeente en Railforum georganiseerd.

Ook de Erasmusbrug vroeg in 2025 om ingrijpende werkzaamheden. De rails op de brug gebruiken we intensief en moesten worden vervangen. De voorbereiding van dit project duurde anderhalf jaar. Vanwege de Wereldhavendagen en het einde van de schoolvakanties moest het Wilhelminaplein op 1 september weer beschikbaar zijn voor het verkeer en tramlijn 3. We werkten nauw samen met de gemeente, hulpdiensten, aannemers, het Havenbedrijf Rotterdam en Feyenoord, mede vanwege de afstemming met de voetbalkalender. Door alle werkzaamheden kan de stad weer vooruit.

Tijdens deze werkzaamheden vormde de Erasmusbrug tijdelijk geen directe verbinding tussen noord en zuid. Dat was een logistieke uitdaging omdat het overgrote deel van de RET-trams gestald staat bij remise Beverwaard in Rotterdam-Zuid. De enige verbinding met noord is de Erasmusbrug. Om dit te ondervangen hebben we met behulp van een speciale oplegger van firma De Gier trams over de weg tussen noord en zuid vervoerd, zodat aan beide zijden van de Erasmusbrug voldoende materieel beschikbaar bleef.

Naast deze grote projecten voerden we ook bij metrostation Coolhaven werkzaamheden uit, die we binnen de geplande tijd en het beschikbare budget hebben afgerond. Daarnaast vonden er werkzaamheden plaats aan het Kruisplein. Samen laten deze projecten zien hoe intensief er in 2025 is gewerkt aan een toekomstbestendig, betrouwbaar en veilig openbaar vervoersnetwerk, steeds met als uitgangspunt de hinder tot een minimum te beperken.

Valentijnsdag bij de RET

Op Valentijnsdag verraste de RET duizenden reizigers met twee speciale Valentijnsbussen in noord en zuid en twee liefdescorridors op metrostation Beurs. De bussen, feestelijk versierd en bemand door RET'ers in hartenpakken, zorgden voor vrolijke ritten vol bijzondere ontmoetingen. Reizigers reageerden enthousiast op de outfits, de feestelijke sfeer en de uitgedeelde lolly's. Op station Beurs konden reizigers hun eigen liefdevolle boodschap achterlaten op speciale hartjesstickers. Maar liefst 1.500 reizigers én enkele collega's maakten gebruik van deze mogelijkheid. De bestickerde corridors met liefdevolle boodschappen en subtiele OV-knip oogjes trokken veel bekijks.

Deze grootschalige Valentijnsactie vroeg om nauwe samenwerking tussen meerdere afdelingen. De inzet en betrokkenheid van Bus, Stations en Gebouwen, Vloot Bus, Sturing, Metro, Veiligheid, CVL, MVS en vele collega's maakten de dag bijzonder. Ook bij een incident handelden collega's voorbeeldig en beschermend. Samen zorgden we voor een onvergetelijke Valentijnsdag.

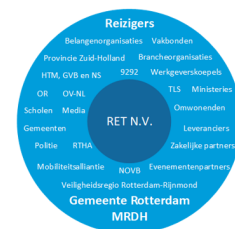
Stakeholders

De RET staat midden in de samenleving. We opereren dan ook in een wijdvertakt netwerk van stakeholders.

Onze belangrijkste stakeholders zijn natuurlijk de honderdduizenden reizigers die we elke dag vervoeren en hun vertegenwoordigers. In ons dagelijks werk, via de klantenservice, maar ook via formele vertegenwoordigingen zoals Metrocov, de Vereniging Gehandicapten Rotterdam (VGR) en Rover, zijn we voortdurend met reizigers in contact. We horen wat werkt, wat beter kan en wat ze van ons verwachten. Die input nemen we waar mogelijk direct mee in onze dagelijkse operatie, in onze jaarlijkse vervoerplannen en in de plannen voor de middellange en lange termijn.

Daarnaast werken we met de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) mee aan de regionale toekomstvisie op mobiliteit, de samenwerking met HTM en de belangenbehartiging richting Den Haag. Voor meer informatie over het opdrachtgeverschap vanuit de MRDH, zie ook het hoofdstuk Governance.

Met de gemeente Rotterdam, een van de 21 MRDH-gemeenten, hebben we een bijzondere relatie, omdat deze tevens voor 99% aandeelhouder is van de RET. In die hoedanigheid hebben we regelmatig contact met de wethouder en ambtenaren die verantwoordelijk zijn voor financiën en deelnemingen. Ook met de wethouder en ambtenaren Mobiliteit hebben we



veelvuldig contact, bijvoorbeeld over dagelijkse zaken rond verkeer en vervoer, de planning van werkzaamheden en ruimtelijke inrichtingsplannen voor de lange termijn.

Daarnaast staan we in contact met de directie Veiligheid en de burgemeester. Ook met de andere MRDH-gemeenten, in het bijzonder de gemeenten waarin de RET rijdt, hebben we nauw contact. Voor raadsleden en wethouders organiseren we bovendien met enige regelmaat werkbezoeken.

Verder werken we samen en delen we kennis met bedrijven uit de vervoersbranche zoals GVB, HTM, de NS en ook Rotterdam-The Hague Airport. Alle Nederlandse OV-bedrijven werken samen binnen OV-NL, dat tevens een belangrijk gremium is voor de belangenbehartiging van het OV richting Den Haag. Namens de RET zit Linda Boot in het bestuur van OV-NL. In een nog bredere schil van vervoers- en transportpartners trekken we binnen de Mobiliteitsalliantie op richting Den Haag. Behalve via deze koepels onderhouden we ook zelf contacten met landelijke politici. In 2025 ontvingen we bijvoorbeeld diverse Tweede Kamerleden, staatssecretaris Thierry Aartsen en minister Robert Tieman, beide van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W).

De OV-bedrijven en gerelateerde organisaties treffen elkaar ook in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB), dat wordt voorgezeten door de staatssecretaris van I&W. De OV-bedrijven werken daarnaast samen binnen Translink Systems, de organisatie achter het OV-betalen.

Ook werken we samen met werkgevers- en werknemersvertegenwoordigingen, te beginnen met de Ondernemingsraad (OR) van de RET. Over die samenwerking is in het bericht van de OR elders in dit verslag meer te lezen. In de OR zijn drie bonden vertegenwoordigd: de VOR, FNV en CNV. Werkgeversorganisaties waarmee we contact hebben, zijn VNO-NCW en AWWN.

Tot slot onze leveranciers, die een belangrijke bijdrage leveren aan ons dagelijks werk. We werken met meer dan 2.500 leveranciers, van beursgenoteerde multinationals tot de lokale eenmanszaak in Rotterdam. Grotere contracten hebben we onder meer voor het beheer en onderhoud van onze vloot en infrastructuur, de inhuur van toezichthouders, handhavers en schoonmaak en ICT-dienstverlening.

In 2025 werd de inkoop en supply chain van de RET beïnvloed door schaarste aan onderdelen en arbeidskrachten en stijgende en schommelende prijzen. Dit leidde soms tot langere levertijden en uitlopende projecten. De RET reageert hierop met een versterkte supply chain- en inkoopstrategie, gericht op professionalisering, risicobeheersing, samenwerking en investeringen in technologie. Zo waarborgen we leveringszekerheid en continuïteit.

Governance

De corporate governance structuur van de RET bestaat uit de directie, de raad van commissarissen (RvC) en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Goed bestuur

Onze vennootschap wordt bestuurd door het directieteam waarvan twee directieleden statutair directeur zijn. De raad van commissarissen (RvC) is verantwoordelijk voor het toezicht op het beleid van het directieteam en op de algemene gang van zaken in de vennootschap. Daarnaast staat de RvC het directieteam met raad terzijde en richt deze zich tevens op de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen en de integriteit en kwaliteit van de financiële verslaggeving. Om deze taak mede te kunnen vervullen, heeft de RvC een auditcommissie en een Mens & Organisatiecommissie.

De RvC, de auditcommissie en de Mens & Organisatiecommissie 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 het directieteam en de RvC. Het directieteam stelt de visie en de daaruit voortkomende missie, strategie, prioriteiten en doelstellingen vast. In dit proces worden de belangen van onze stakeholders meegewogen en legt het directieteam verantwoording af aan de RvC over de strategie.

Om vast te stellen in welke mate onze bedrijfsvoering op orde is en onze doelstellingen worden gehaald, voeren wij activiteiten uit, zoals:

- Proces- en risicomanagement;
- Internal Control Frameworks;
- Interne audits;
- Prestatiegesprekken;
- Balansreviews;
- Overige interne controles en monitoringwerkzaamheden.

Wij onderschrijven de principes en de best practice bepalingen van de Corporate Governance Code 2025, waarbij een aantal principes en best practice bepalingen door de structuur van de RET niet van toepassing zijn⁽¹⁾. De RET is op grond van het beleidskader deelnemingen en aandeelhoudersovereenkomst van de gemeente Rotterdam 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 ons sprake van slechts twee aandeelhouders, waarbij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) tevens opdrachtgever is. Via reguliere overleg- en/of rapportagestructuren verstrekken we 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. In 2025 voldeed de RET aan het merendeel van de best practice bepalingen in de Code. Bij de best practice bepalingen die gaan over de opzet en werking van de risicobeheersings- en controlesystemen⁽²⁾ ligt er

voor de operationele en compliance risico's nog een verbeterpotentieel voor de RET. In 2026 en verder gaan wij vervolgstappen zetten.

We gaan in 2026 verder aan de slag om duurzaam handelen integraal onderdeel uit te laten maken van onze dagelijkse bedrijfsvoering. Daarmee maken we stappen richting het voldoen aan de vereisten van de Corporate Sustainability Reporting Directive.

[1] Dit betreffen de best practice bepalingen: 1.3.6, 1.7.3, 2.8.1, 2.8.2, 2.8.3, 3.4.1, 3.4.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.6, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6, 4.3.7, 4.3.8, 4.4, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3, 4.5.4, 4.5.5, 4.5.6, 4.5.7, 4.5.8, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, 5.1.5

[2] Dit betreffen de best practice bepalingen 1.2.1, 1.2.2 1.2.3 in de Corporate Governance Code

Verklaring van het bestuur

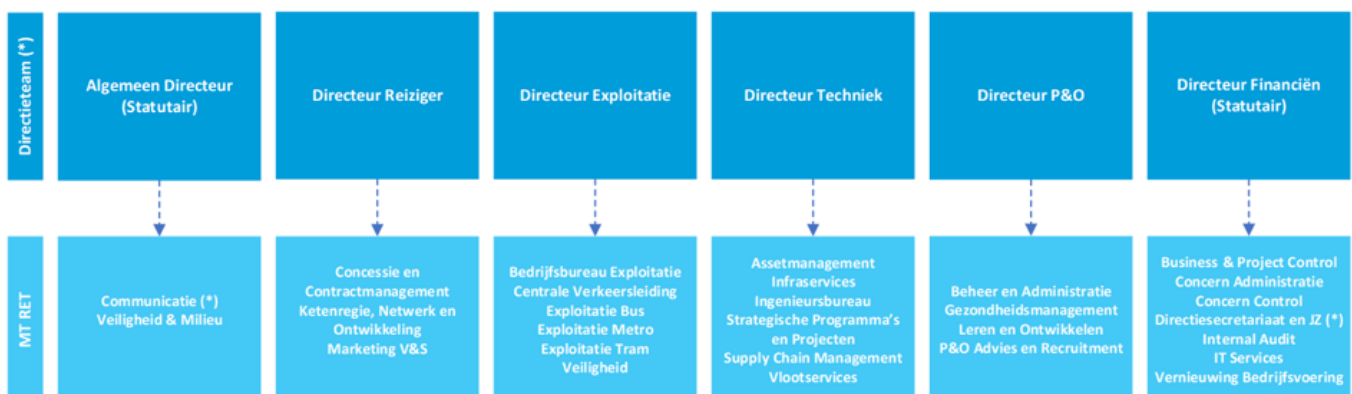
Het directieteam verklaart dat gedurende 2025 de getroffen interne risicobeheersings- en controlemechanismen voldoende comfort bieden om de relevante operationele en compliance risico's te beheersen in lijn met de risicobereidheid. Het directieteam onderkent daarbij het verbeterpotentieel bij de opzet en werking van de risicobeheersings- en controlesystemen voor de operationele en compliance risico's. Over 2025 is ons niet gebleken dat er relevante operationele en compliance risico's niet worden beheerst.

Ten aanzien van duurzaamheidsverslaggeving is de rapportageplicht van de Corporate Sustainability Reporting Directive uitgesteld tot boekjaar 2027. Inzake de in dit jaarverslag gerapporteerde informatie over duurzaamheid, is het directieteam niet gebleken dat deze onjuistheden van materieel belang bevat.

Daarnaast zijn er in 2025 geen significante tekortkomingen geconstateerd in de financiële verslaglegging. Het directieteam is van mening dat de huidige stand van zaken rechtvaardigt dat de financiële verslaggeving is opgesteld op going concern basis. De materiële risico's en onzekerheden staan vermeld in het hoofdstuk Governance en de materiële risico's en onzekerheden ten aanzien van onze financiën staan vermeld in het hoofdstuk Financiële resultaten voor zover deze relevant zijn voor de continuïteit van de RET voor een periode van twaalf maanden na opstelling van dit verslag.

Bedrijfsstructuur

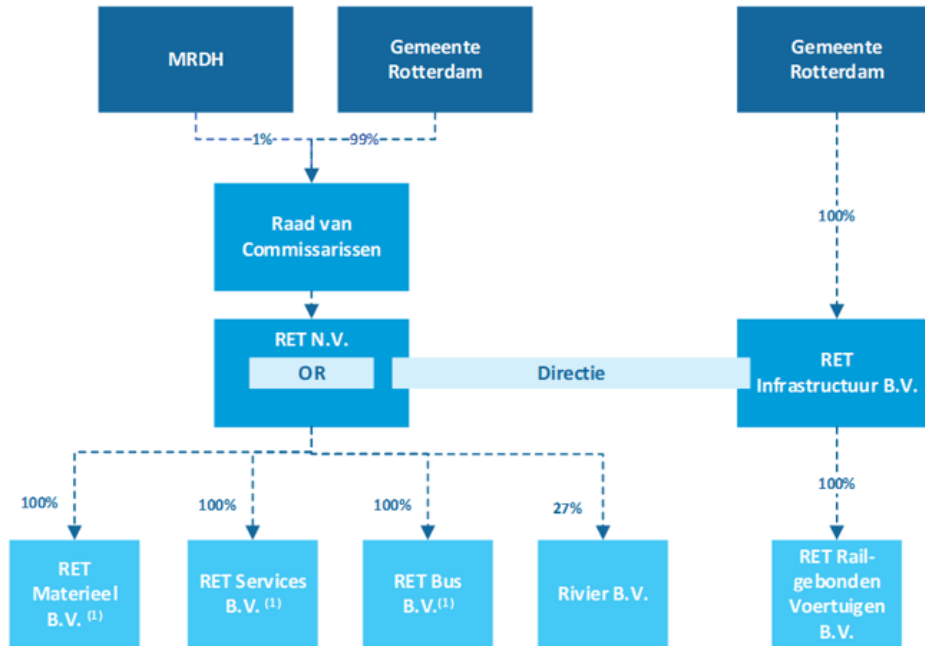
Onze vennootschap werd in 2025 bestuurd door het directieteam bestaande uit twee statutair directeuren en vier directeuren, voor de bedrijfsonderdelen Reiziger, Exploitatie, Techniek en Personeel & Organisatie. De statutaire directeuren hebben periodiek overleg met de RvC in geplande RvC-vergaderingen. De directeuren van de bedrijfsonderdelen sluiten waar nodig aan bij de RvC vergaderingen. 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.

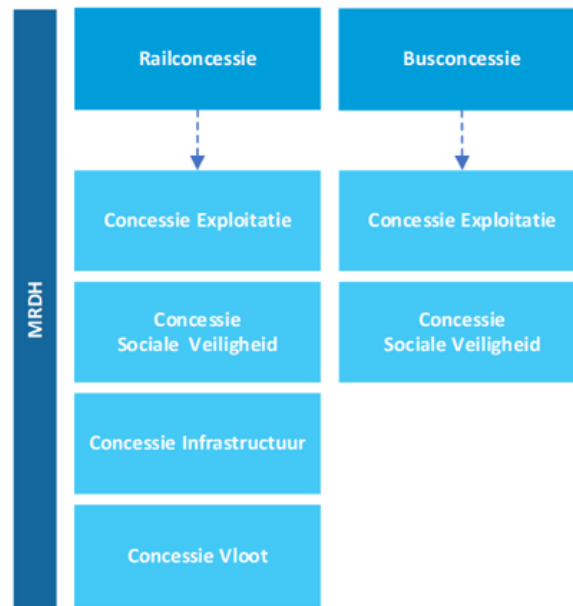
De gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn aandeelhouders van de RET N.V. Namens de gemeente vervult de wethouder Financiën van de gemeente Rotterdam de aandeelhoudersrol van de RET N.V. Namens de MRDH vervult de wethouder van de gemeente Westland de aandeelhoudersrol.



1) toegepast is artikel 2:403 BW

Concessiestructuur

De MRDH is naast onze aandeelhouder (1%) ook onze opdrachtgever en concessieverlener die 21 gemeenten vertegenwoordigt. De RET heeft een rail-, en busconcessie nodig om openbaar vervoer te mogen aanbieden in ons vervoergebied. De railconcessie is door de MRDH aan de RET verleend voor de concessieperiode tot december 2030. De busconcessie is door de MRDH aan de RET verleend voor de concessieperiode tot december 2034.



Risicomanagement

Risicomanagement maakt integraal onderdeel uit van onze reguliere bedrijfsvoering. Ons directieteam en de managers zijn verantwoordelijk voor de risico-identificatie, -beoordeling, -beheersing en -rapportage. De business controllers en de proces & risk officer bieden de nodige ondersteuning. De auditcommissie en de RvC houden toezicht op de werking van risicomanagement. De externe accountant koppelt daarnaast in de jaarlijkse Management Letter bevindingen terug over de werking van de interne beheeromgeving voor zover relevant voor de totstandkoming van de jaarrekening.

Bij het beheersen van risico's zoeken wij een evenwicht tussen duurzaamheid, sociale aspecten, de bedrijfsresultaten de risicobereidheid 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- en controlcyclus inventariseren we ieder jaar de risico's met mogelijke strategische impact. En per tertiaal evalueren we deze risico's. Het directieteam en de auditcommissie worden periodiek over de mate van risicobeheersing geïnformeerd.

Op een lager, operationeel niveau stemmen we jaarlijks de operationele en financiële doelstellingen af, zowel op bedrijfs- als afdelingsniveau. Periodiek wordt door onze verantwoordelijke managers en directeuren over de realisatie van deze doelstellingen gerapporteerd, op basis waarvan eventueel bijsturing kan plaatsvinden. Ook beoordelen we periodiek de risico's met een financiële impact. Onze managers leggen verantwoording af bij de prestatiegesprekken. Control maakt een rapportage voor het directieteam en de RvC 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 impact in.

In 2025 hebben we stappen gezet in het verder ontwikkelen en inbedden van risicomanagement binnen de RET. Het vormgeven van operationeel risicomanagement hebben we opgepakt in het project Gezamenlijke Realisatie Integrale Processen (GRIP). Dit project voeren we uit als onderdeel van het programma Vernieuwing Bedrijfsvoering. Ook zijn de reguliere werkzaamheden, zoals de jaarlijkse risico-inventarisatie en de periodieke evaluaties, uitgevoerd.

Strategische risico's

Met betrokkenheid van managers en het directieteam zijn de strategische risico's vastgesteld. Het gaat hier om ontwikkelingen of gebeurtenissen die een impact kunnen hebben op het realiseren van onze doelstellingen. In totaal zijn 24 strategische risico's onderkend, waarvan in tabel 1 de zeven focusrisico's zijn opgenomen. De focusrisico's zijn ongewijzigd ten opzichte van 2024.

De geïnventariseerde strategische risico's en de bijbehorende beheersingsmaatregelen worden jaarlijks in de RvC behandeld.

Operationele risico's

Bij de inventarisatie van de strategische risico's zijn ook negen operationele risico's vastgesteld die de operationele processen van de RET raken. In de tweede tabel zijn de drie belangrijkste strategische risico's opgenomen die onze operationele processen raken.

Tabel 1 Strategische Risico's

| Strategische risico's | Omschrijving | Beheersmaatregel(en) |
|-------------------------|--|---|
| Ziekteverzuim personeel | <p>Het verzuim is, hoewel dalende, nog steeds op een hoog niveau. De verzuimfrequentie is stabiel en vergelijkbaar met die van BV Nederland. In sommige afdelingen is er een hogere verzuimfrequentie. Daarnaast is er sprake van veel dossiers met (zeer) lang verzuim. De gemiddelde verzuimduur is overigens dalende, doordat we langdurige dossiers afgerond hebben.</p> <p>Verminderd werkvermogen, lage verzuimdrempel, schokkende gebeurtenissen in de uitoefening van het werk, combinatie thuissituatie, en gedeelde verantwoordelijkheid voor inzet op 'wat wel nog kan': het zijn factoren die van invloed zijn op het verzuim binnen de RET.</p> | <p>Er zijn meerdere beheersmaatregelen die bijdragen aan het beheersen van het ziekteverzuim, onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inzet nieuwe arbodienst in het voorkomen van langdurige verzuimcasuïstiek - Actieve sturing op het oplossen van bestaande langdurige verzuimdossiers - De leerlijn verzuim (voeren van zorggesprekken) is in ontwikkeling en bijna afgerond; - De werkgroep gezondheidsmanagement is samengesteld waarin alle stakeholders betrokkenheid hebben; - Inzet van een nieuwe mobiliteitsadviseur en een pilot met externe re-integratie; - Met CAO RET NV partijen, naast afsluiten ZBR, een resultaatafspraken gemaakt over gezondheid/gezond naar pensioen. |
| IT Services | Er is toenemende behoefte van onze opdrachtgever MRDH en onze interne | Business en IT Services werken samen in de IT-keten aan de professionalisering van de IT- |

| | | |
|---|---|--|
| | <p>organisatie aan professionele ondersteuning op (datagedreven) digitaliseringsvraagstukken. De afhankelijkheid van Informatie Technologie (IT) en Operationele Technologie (OT) in het primaire proces wordt sterker.</p> | <p>dienstverlening. Belangrijke beheersmaatregelen die bijdragen aan een professionele IT betreffen het programma Datagedreven werken, het verkrijgen van grip op capaciteit en werkprocessen, verkorten van de doorlooptijden, creëren van een positieve en productieve werkomgeving en grip op de financiën.</p> |
| <p>Disbalans van investeringen versus operationele kosten (techniek)</p> | <p>Het vermogen van RET om 'operational excellence' door te voeren in infrastructuur en vloot, wordt genoemd als een grote kans (langer in de vaart houden van de vloot, verlengen levensduur, verlagen operationele kosten), maar ook als een bedreiging als RET zich niet realiseert dat de klant mogelijk niet gebaat is bij het (te) lang operationeel houden van vervoersmiddelen. Het vinden van een balans tussen innovatie/ investeringen en operationele kosten lijkt de grootste uitdaging, het is moeilijker dan gedacht om stappen voorwaarts te zetten. Het is moeilijk om de geplande investeringen te realiseren.</p> <p>Het uitbesteden van werkzaamheden is ook lastig gezien de krapte op de arbeidsmarkt en de hoge marktvaart.</p> <p>Verouderde vervoersmiddelen en infrastructuur kunnen technologische en vervoersinnovatie tegenhouden.</p> | <p>Onderstaande trajecten dragen bij om de disbalans van investeringen versus operationele kosten het hoofd te bieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lean management - Value Driven Maintenance - Verhogen uitvoeringskwaliteit van onderhoud en projecten - Contractmanagement - Optimalisatie portfoliomanagement |
| <p>Verandervermogen en flexibiliteit</p> | <p>RET is niet altijd flexibel genoeg om zich aan te passen aan de wijzigende behoefte van de reiziger.</p> | <p>De RET werkt op diverse manieren aan het verandervermogen. Dit doen wij door investeringen in vernieuwing van het IT-landschap, o.a. het implementeren van applicaties op het gebied van personeelsplanning en onderhoudsplanning. Het uitgevoerde cultuuronderzoek en de vervolgstappen die worden opgepakt dragen daaraan ook bij, evenals het implementeren van het zgn. Verbeterloket, dat via een olievlekwerking het continu verbeteren in de hele organisatie moet borgen. Ook de implementatie van de KPI-boom en de inrichting van de strategische-, tactische-, en operationele ketenoverleggen draagt bij. Op het gebied van mandatering/het neerleggen van bevoegdheden op de juiste en zo laag mogelijke plek, zetten we ook stappen die de wendbaarheid verhogen.</p> |

| | | |
|---------------------------------------|---|--|
| Cyberdreigingen | Het onvoldoende in staat zijn om adequaat een aanval te voorkomen of te vertragen, een aanval te detecteren en indien een aanval zich voordoet, daarop adequaat te reageren en van de eventuele impact te herstellen. | Het programma Cyber Security heeft de risico's op het gebied van dataprivacy en cybersecurity verkleind. Daarnaast is de digitale veiligheid door het implementeren en borgen van processen en het nemen van adequate beheersmaatregelen vergroot. Periodiek worden risicobeoordelingen uitgevoerd, beheersingsmaatregelen geformuleerd en gerapporteerd om de impact van cyberrisico's te minimaliseren. |
| In- en uitstroom personeel | De blijvende uitstroom/verloop van (ouder) personeel en de schaarste van nieuw personeel. Op sommige modaliteiten is het verloop zeer hoog omdat medewerkers niet slagen voor het rijexamen. Ook zien we dat de aantrekkelijkheid van RET als werkgever niet door iedereen zo ervaren wordt. Soms door arbeidstijden, soms door cultuur, soms door te weinig groeimogelijkheden zien en soms omdat een andere werkgever een net iets hoger salaris biedt. | <ul style="list-style-type: none"> - Er zijn meerdere initiatieven die bijdragen aan het beheersen van dit risico, onder andere: - Ketenoptimalisatie en gerichte opleidingssupport aan nieuwkomers, goede onboarding en begeleiding; - Continue update en aansluiten op de markt van onze arbeidsmarktcommunicatie; - Nieuwe doelgroepen aanboren voor recruitment in samenspraak met keten; - Inhuurproces optimaliseren |
| Financieel Continuïteitsrisico | Het financieel resultaat van de RET kent twee grote opbrengststromen, de opbrengsten uit transacties van reizigers en een bijdrage van de MRDH voor het verzorgen van openbaar vervoer. Oorzaken: <ul style="list-style-type: none"> - Tegenvallende groei betalende reizigers; - Prijsontwikkeling versus niet-geïndexeerde kosten/investeringen in; - Concessie/afspraken MRDH; - Niet kunnen rijden dienstregeling als gevolg van beschikbaarheid personeel/voertuigen; - Bezuinigingen overheid op OV. | <ul style="list-style-type: none"> - De beheersmaatregelen die de RET heeft getroffen, zijn: - Het herijken van de financiële afspraken in samenwerking met de MRDH en de gemeente Rotterdam is gedaan. Momenteel worden voorbereidende werkzaamheden getroffen om tot een nieuwe evenwichtige concessie te komen; - Het uitvoeren van een vernieuwd energie inkoopbeleid, gericht op het aangaan van lange termijn inkoopcontracten, korte termijn en dagelijkse restinkoop in samenwerking met energie-inkoopspecialisten. - Resultaatverbetering: - Maatregelen die de reizigersgroei stimuleren. Zoals bijvoorbeeld punctualiteit en veiligheid. Daarnaast hebben we aandacht voor een efficiënte bedrijfsvoering en zorgen we dat er voldoende kwalitatief personeel aanwezig is. En dat er voldoende voertuigen beschikbaar zijn voor de exploitatie. |

Tabel 2 Operationele Risico's

| Operationele risico's | Omschrijving | Beheersmaatregel(en) |
|---|--|--|
| 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 crisisorganisatie ingericht. Daarnaast heeft de RET diverse procedures die de gevolgen van een terroristische aanslag trachten te beperken. De beheersmaatregelen voor cyberdreigingen op het vlak van IT en OT-systemen dragen eveneens positief bij aan het beheersen van dit risico. |
| Energietekorten, hoge energieprijzen en marktomstandigheden energievoorziening | Het huidige kostenniveau van brandstof en het gebrek aan voldoende interne kennis en beschikbaarheid personeel op het gebied van energievoorziening zijn een bedreiging. De beschikbaarheid van elektriciteit is een aandachtspunt. | Het uitvoeren van een vernieuwd energie inkoopbeleid, gericht op het aangaan van lange termijn inkoopcontracten, korte termijn en dagelijkse restinkoop in samenwerking met energie-inkoopspecialisten. Daarnaast stemmen we de lange-termijn energiebehoefte af met de energieleverancier. Daarnaast is de vervanging van GRS-stations onderhanden en zijn reservematerialen aangeschaft. |
| Uitbraak van een epidemie/ pandemie | n.v.t. | Maatregelen die zijn genomen betreffen onder andere de werking van het crisisteam, het bijwonen van overleggen van de brancheorganisatie OV-NL en de mogelijkheid voor kantoorpersoneel om hybride te werken. |

Frauderisico's

Wij willen zowel een integere organisatie zijn als een betrouwbare partner voor mobiliteit in onze regio. Uitgangspunt is de goede trouw van onze medewerkers, relaties en reizigers. Helaas is dit vertrouwen niet altijd gerechtvaardigd. Fraude is voor ons een vorm van integriteitsschending. Als RET verwachten we van onze medewerkers dat zij integriteitsschendingen altijd voorkomen. We tolereren geen enkele vorm van fraude.

Onze uitgangspunten zijn geformaliseerd in het RET-fraudebeleid. Het doel van dit beleid is het geven van een kader voor het juiste gedrag op het gebied van fraudebeheersing. We hebben een bedrijfscode met een meldprocedure, een gedragscodecommissie, vertrouwenspersonen, screeningsprocedures en andere periodieke scans om fraude zoveel mogelijk te voorkomen of tijdig te signaleren. Ons fraudebeleid geeft aan hoe wij met fraude omgaan 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, voeren we periodiek een frauderisico-analyse uit, waarbij een inschatting wordt gemaakt van de potentiële frauderisico's. Hierbij houden we rekening met bestaande beheersmaatregelen en het fraudebeleid. We hebben goede stappen gezet op het gebied van bewustwording, soft controls, communicatie en

leiderschap binnen de organisatie. Ons directieteam monitort de voortgang middels de tertiaalrapportage. De laatste frauderisico-rapportage is in het eerste kwartaal van 2024 door de directie ontvangen. Gedurende het eerste kwartaal 2026 wordt een update uitgevoerd voor de belangrijkste en grootste frauderisico's.

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, daarom 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 en 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 de RET over een termijn langer dan één jaar aan haar betalingsverplichtingen kan voldoen. De reguliere operatie wordt mede gefinancierd vanuit de exploitatiebijdragen, bijdrage 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 grote investeringen in bussen, trams en metro's en de daarbij behorende infrastructuur.

Valutarisico

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

Beheersing

In het kader van de doorontwikkeling Horizontaal Toezicht hebben we afgelopen jaren meerdere steekproeven uitgevoerd op de belastinginstrumenten omzetbelasting en loonheffingen. Wij hebben een convenant Horizontaal Toezicht met de

Belastingdienst gesloten. Deze is geldig voor een periode van drie jaar. Wij streven ernaar dit convenant in 2026 te verlengen.

Voor de beheersing van belangrijke (financiële) bedrijfsprocessen en risico's maken we 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 beoordelen we periodiek, middels procesgerichte of gegevensgerichte monitoring, of de interne beheersing naar behoren functioneert. Naast de interne monitoringwerkzaamheden voeren externe partijen periodiek scans uit. Ons directieteam monitort periodiek de voortgang van de openstaande bevindingen middels de tertiaalrapportage.

In 2023 heeft procesgerichte interne monitoring plaatsgevonden op de onderdelen P&O, loonheffingen, OV-chip en fraudebeheersing. Daarnaast is in 2024 een frauderisicoanalyse uitgevoerd. Aanvullend zijn gespreid over de looptijd van het convenant Horizontaal Toezicht, diverse steekproeven uitgevoerd op de belastingmiddelen omzetbelasting en loonheffingen. De bevindingen uit deze monitoringactiviteiten zijn gedeeld met het directieteam en de auditcommissie. Ons directieteam monitort de voortgang middels de tertiaalrapportage.

Daarnaast hebben we meerdere interne controles uitgevoerd. Onder meer binnen Techniek worden periodiek audits uitgevoerd voor de ISO-certificering. In 2025 zijn de risico-inventarisatie en evaluaties (RI&E's) opgesteld voor Vlootservices en Infraservices. Ten aanzien van veiligheid hebben er diverse BHV trainingssessies plaatsgevonden, zijn er veiligheidsonderzoeken, interne audits en werplekinspecties uitgevoerd.

Externe audits

Naast de interne beheersingsmechanismen hebben ook externe audits plaatsgevonden, zowel periodieke audits als audits op ad-hoc basis. In april 2025 is een archiefinspectie door de gemeente Rotterdam uitgevoerd op het analoge en digitale archief en informatiebeheer. Er is een verbeterplan opgesteld voor de realisatie van de aanbevelingen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft in 2025 een positief advies uitgebracht aan de MRDH om het veiligheidscertificaat van de RET te verlengen na de uitvoering van een audit op het veiligheidsbeheersysteem. Een prachtige mijlpaal waar we als organisatie trots op zijn. Voor alle niet-kritieke verbeterpunten hebben we actieplannen opgesteld die we de komende tijd uitvoeren.

In november 2025 heeft de Milieudienst Rijnmond (DCMR) twee inspecties uitgevoerd. De geconstateerde tekortkomingen uit deze inspecties pakken we op. In maart en december 2025 zijn er tussentijdse controles uitgevoerd voor onze ISO-9001 en ISO-55001 certificeringen. Ook hebben de afdelingen Vlootservices en Infraservices de hercertificeringen voor VCA succesvol doorlopen.

Niet alle beheersmaatregelen voor de verwerking van politiegegevens (Wpg) voldeden aan de wettelijke eisen van de externe Wpg-audit die in 2025 is uitgevoerd. In 2025 was een aantal maatregelen niet volledig toereikend in opzet, bestaan en/of werking. Dit heeft geleid tot een oordeel met een beperking. In 2026 zullen alle beheersmaatregelen binnen de wettelijke norm vallen.

Voor 2026 hebben wij de vereiste certificering om OV-betalen aan te mogen bieden behaald.

Internal audit

Onze internal auditfunctie richt zich op interne beheersingsgebieden waar de organisatie belangrijke risico's loopt. Afhankelijk van de behoefte van het directieteam, verschaft internal audit 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 organisatie-brede, onafhankelijke en objectieve internal audits (onderzoeken) uit te voeren. De uitgevoerde audits hebben inzichten en verbeterpunten opgeleverd; om de beheersing van risico's verder te versterken, vraagt met name de opvolging en borging van de afgesproken acties blijvende aandacht.

In 2025 zijn onderzoeken uitgevoerd die onder meer waren gericht op de naleving van de Wet Politiegegevens, de programma's Vernieuwing Bedrijfsvoering, OVpay, aanbestedingen en subsidieverantwoordingen. Ons management formuleert acties naar aanleiding van de bij audits geconstateerde risico's. Deze acties dragen bij aan betere beheersing van onze bedrijfsprocessen.

Integriteitsbeleid en klokkenluidersregeling

Het afgelopen jaar zijn de RET-meldprocedure (Spreek je uit), het onderzoeksprotocol en een statuut definitief vastgesteld door directie en ondernemingsraad. Medewerkers kunnen zich voortaan eenvoudig, vertrouwelijk en laagdrempelig via meldsoftware uitspreken. Het gaat hierbij om zaken die volgens hen niet voldoen aan wet- en regelgeving, interne regels en (werk)afspraken, grensoverschrijdend gedrag of (vermoedens van) misstanden volgens de Wet bescherming klokkenluiders (Wbk). Daarnaast worden alle melder, ongeacht de aard van hun melding beschermd tegen benadeling als gevolg van hun melding.

De nieuwe procedure brengen we begin 2026 op verschillende manieren onder de aandacht van medewerkers. Aanvullend zullen leidinggevend en management worden geïnformeerd over welke rol zij hebben en hoe zij behoren te handelen in voorkomende gevallen.

In lijn met de meldregeling hebben we stappen ondernomen om alle processen goed te beschrijven en deze te verbinden met de vastgestelde rollen en taken.

Het afgelopen jaar hebben de vertrouwenspersonen een meerdaagse opleiding gevolgd bij een door de landelijke vereniging voor vertrouwenspersonen geaccrediteerd opleidingsinstituut. De bestaande en nieuw geselecteerde vertrouwenspersonen zijn allen gecertificeerd vertrouwenspersoon. Dit stelt hen in staat medewerkers niet alleen goed op te vangen en te begeleiden, maar ook namens hen een melding te doen van een integriteitsschending en/of een (vermoeden van) een misstand.

RET integriteit heeft het afgelopen jaar 23 integriteitsmeldingen ontvangen die intern zijn opgevolgd. De RvC werd door de algemeen directeur hierover geïnformeerd.

Er zijn in totaal 4 integriteitsonderzoeken uitgevoerd. De RET heeft de conclusies uit de onderzoeksrapportages ter harte genomen en waar nodig maatregelen genomen of verbeteringen doorgevoerd.

Eenmaal heeft RET integriteit, vanuit een melding doorverwezen naar de Gedragscodecommissie en tweemaal is de melder naar een leidinggevende verwezen. De vijf vertrouwenspersonen hebben 35 gesprekken gevoerd met medewerkers over dilemma's en (vermoedens van) integriteitstekeningen. Ook de externe vertrouwenspersoon voor het management werd het afgelopen jaar tweemaal benaderd. De Gedragscodecommissie heeft het afgelopen jaar 2 klachten ontvangen.

In 2026 is Integriteit niet langer gepositioneerd onder de afdeling P&O, maar valt onder directe verantwoordelijkheid van de algemeen directeur. De coördinatoren integriteit (RET integriteit) hebben een onafhankelijke, adviserende rol, de algemeen directeur is beslissingsbevoegd. Dit is neergelegd in het statuut.

Privacy

In 2025 hebben we verdere vooruitgang geboekt in het versterken van privacy binnen onze bedrijfsvoering. Dit jaar lag de focus op het vergroten van bewustzijn, het toepassen van privacy by design — waarbij privacy vanaf de start wordt meegenomen in projecten en systemen — en het verbeteren van onze privacy compliance in onze processen. Om dit te ondersteunen hebben we diverse sessies georganiseerd over privacy en security voor de afdelingen, projectteams en managementteams. Deze sessies dragen bij aan meer kennis en eigenaarschap binnen de organisatie.

Daarnaast hebben we ons gericht op de nieuwe Europese AI-verordening. Met de ontwikkeling van ons AI-beleid hebben we een belangrijke stap gezet om goed voorbereid te zijn op de verdere invoering van de verplichtingen uit deze regelgeving.

Tot slot hebben we veel aandacht besteed aan de privacyaspecten rondom OVpay, zodat nieuwe datastromen en ontwikkelingen binnen het betaalsysteem verantwoord en zorgvuldig worden geïmplementeerd. Met deze inspanningen blijven we werken aan een toekomstbestendige en betrouwbare privacy-aanpak.

Programma- en projectbeheersing

Het directieteam is verantwoordelijk voor het inrichten, handhaven en monitoren van een adequate programma & projectbeheersing. Uit hoofde van programma- en projectbeheersing is PRINCE2 als projectmethodiek aangenomen en wordt zij toegepast op investeringsprojecten die worden opgestart. 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, treft de RET de volgende maatregelen:

- Afhankelijk van de gemaakte afspraken tussen opdrachtgever (business executive) en opdrachtnemer (projectleider) vinden er maandelijks of tweemaandelijks reviews 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) is opgedeeld in deelportfolio's en wordt bestuurd overeenkomstig de PRINCE2 methodiek, via Portfolio Management Board en stuurgroepen;
- 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.

Directieteam

In het directieteam van de RET hebben de directeuren en managers zitting die samen verantwoordelijk zijn voor de aansturing van alle afdelingen binnen de RET. Hieronder een overzicht van de DT-leden en hun verantwoordelijkheden.

Linda Boot

Algemeen directeur (statutair)



Linda Boot is sinds 1 februari 2024 algemeen directeur. Ze leidt het directieteam. Daarvoor stond ze aan het hoofd van diverse organisaties in het publieke domein. Dat deed ze als directeur-bestuurder bij afvalinzamelaar Cyclus, als bestuursvoorzitter van zorginstelling Pameijer en als directeur van het Railbedrijf van HTM. Eerder was ze o.a. gemeentesecretaris bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug en directeur bij het Ministerie van OCW.

Naast haar rol als voorzitter van het directieteam, stuurt zij de directeuren aan (Reiziger, Exploitatie, Techniek en P&O) en is zij verantwoordelijk voor de afdelingen Communicatie en Veiligheid & Milieu.

Nevenfuncties:

- Goudse Advies Raad Sociaal Domein (onbezoldigd)
- Voorzitter raad van Commissarissen Regioplus
- Bestuurder OV-NL (onbezoldigd)

Mieke van den Berg

Directeur Financiën (statutair)



Mieke van den Berg is per 1 januari 2025 directeur Financiën (statutair) bij de RET. Daarvoor was ze lid van het college van bestuur van Hogeschool Inholland. En daarvoor was zij 11 jaar werkzaam als bestuurder bij woningstichting Eigen Haard.

De volgende afdelingen vallen onder de verantwoordelijkheid van de directeur Financiën: Business & Project Control, Concern Control en Administratie, Directiesecretariaat en Juridische Zaken, Internal Audit, Vernieuwing Bedrijfsvoering en IT Services.

Nevenfuncties:

- Lid Raad van Toezicht/ Voorzitter Auditcommissie MOC Kabouterhuis (tot 1 oktober 2025)
- Lid Raad van Toezicht/ Voorzitter Auditcommissie Pieter van Foreest (vanaf 1 oktober 2025)
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen/ Voorzitter Audit-, en investeringscommissie Stadgenoot

Marieke Beije

Directeur Reiziger



Marieke Beije is sinds april 2025 directeur Reiziger. Binnen haar afdeling vallen de clusters Concessie en contractmanagement, Ketenregie, Netwerk en Ontwikkeling en Marketing V&S. Daarvoor werkte ze bij de RET als projectleider, bestuurssecretaris, concessiemanager en manager Strategie en Ontwikkeling.

Arthur Swaab

Directeur Exploitatie



Arthur Swaab is directeur Exploitatie. In die rol is hij verantwoordelijk voor de afdelingen Tram, Metro, Bus, Veiligheid, Bedrijfsbureau Exploitatie (BBE) en de Centrale Verkeersleiding (CVL).

Arthur is in mei 2019 in dienst getreden bij de RET als concessiemanager. Sinds 2021 is hij lid van het directieteam, waar hij eerder verantwoordelijk was voor de afdeling Strategie en Ontwikkeling en afdeling Metro. 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.

Henk-Jan Bax

Directeur Techniek



Henk-Jan Bax is directeur Techniek. Hij is verantwoordelijk voor de afdelingen Asset Management, Infraservices, Strategische Programma's en Projecten, Supply Chain Management, Ingenieursbureau en Vlootservices.

Voordat hij bij de RET in dienst kwam, vervulde Henk-Jan diverse managementrollen bij verschillende bedrijven. Zo was hij eindverantwoordelijk voor de techniek bij twee geautomatiseerde containerterminals van Hutchison Ports ECT Rotterdam en daarvoor service operations manager voor Scandinavië en de Benelux bij de Amerikaanse Multinational Cummins Inc.

Nevenfunctie:

- Visiting lecturer Technische Bedrijfskunde Hogeschool Rotterdam

Angelique Heijnen

Directeur Personeel & Organisatie



Angelique Heijnen is directeur Personeel & Organisatie. 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 Beheer en Administratie, Gezondheidsmanagement, Leren en Ontwikkelen, P&O Advies en Recruitment.

Nevenfuncties:

- Eigenaar Everyone-inc (veranderkundig adviesbureau)
- Mentor bij Duo for a Job
- Lid raad van toezicht Brabantse Milieu Federatie

Kirsten Warbout

Bestuurssecretaris



Kirsten Warbout is sinds 1 januari 2022 bestuurssecretaris van het directieteam en de RvC. Hiervoor vervulde zij sinds 2008 diverse HR-rollen zoals beleidsadviseur, programmamanager en teammanager en heeft zij tijdelijk de manager P&O vervangen. Kirsten Warbout is verantwoordelijk voor het bestuurssecretariaat, juridische zaken, privacy en de functionaris gegevensbescherming

Rolf Harbers

Manager Communicatie



Rolf Harbers is sinds 1 september 2024 manager Communicatie. Deze afdeling is verantwoordelijk voor de corporate communicatie van de RET. Het team verzorgt de communicatie met en tussen stakeholders zoals collega's, potentiële medewerkers, media, omwonenden, politiek en bestuur. Hij maakte de stap naar het management nadat hij zes jaar bij de RET werkte als woordvoerder/adviseur public affairs. Daarvoor werkte hij onder meer bij een internationaal communicatieadviesbureau en bij een politieke partij in het Europees Parlement.

Nevenfuncties:

- Directeur Mobiliteitsalliantie (tot september 2025)

RvC verslag

Bericht van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen (RvC) van de RET vervult een kerntaak in het toezicht op het beleid en de algemene gang van zaken binnen de vennootschap. De verantwoordelijkheid van de RvC omvat niet alleen het toezicht houden op en het kritisch evalueren van het gevoerde beleid, maar ook het verstrekken van doelgericht, strategisch en toekomstgericht advies aan de directie. In ons toezicht leggen we de nadruk op het zorgvuldig afwegen van belangen van alle stakeholders en het waarborgen van continuïteit van de organisatie, de financiële situatie, de risicobeheersing en de naleving van wet- en regelgeving van de organisatie.

Belangrijke onderwerpen

Advies

Wij adviseerden de directie, en dachten mee over strategische onderwerpen, zoals de aangekondigde bezuinigingen in het openbaar vervoer, de nieuwe missie, visie en strategie van de RET, de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten, de beschikbaarheid van personeel en voertuigen en het rijden van de dienstregeling, de samenwerking tussen HTM, RET en MRDH, de Mobiliteitsvisie van de MRDH, de ontwikkelingen in het Metronet, de vernieuwing van de bedrijfsvoering (o.a. implementatie SAP S4Hana, Hastus Daily Crew en Daily Vehicle), netcongestie in het OV, ontwikkelingen op het gebied van ICT, cybersecurity, interne audit en organisatieontwikkeling en cultuur.

Met de komst van Mieke van den Berg in 2025, bestaat de directie uit twee statutair directeuren waarbij Linda Boot algemeen directeur is en Mieke van den Berg financieel directeur. Onder hun leiding is er gewerkt aan een nieuwe missie, visie en strategie voor de RET, met aandacht voor de reiziger en het primaire proces, en het vernieuwen van de interne bedrijfsvoering. Deze inspanningen beginnen vruchten af te werpen. Voor wat betreft de benodigde beschikbaarheid van medewerkers en voertuigen om de dienstregeling te kunnen rijden, zien wij dat dit meer en gerichte aandacht krijgt van het management. We laten ons periodiek informeren over de meest actuele cijfers.

Genomen besluiten

We hebben goedkeuring gegeven voor: financiering busstalling Beverwaard, vrijgave budget vernieuwing bedrijfsvoering voor 2025 en aanvullend benodigd budget, verwerven aandelen DAM Shuttles BV (besluitvorming is in 2025 aangehouden door de gemeente Rotterdam), verkoop aandelen Rivier BV, financieel jaarplan 2026, het interne audit jaarplan en charter en targets en zelfstandige bevoegdheid statutaire directie.

Veiligheid

De RET zet zich volledig in om de hoogste veiligheidsnormen te handhaven en moet beschikken over een Veiligheid Beheerssysteem (VBS). Dit systeem is in 2025 door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in opdracht van de MRDH geauditeerd. Wij complimenteren de directie met het behalen van het ILT-certificaat.

Integriteit

De RvC is daarnaast door de directie geïnformeerd over casuïstiek op het gebied van integriteit.

Zelfevaluatie

De jaarlijkse zelfevaluatie van de RvC is gedaan op basis van een vragenlijst - door de commissarissen individueel ingevuld - en een intensieve dialoog.

Tijdens het evaluatieproces is aandacht besteed aan de vraag waar verbeterpotentieel van de RvC ligt en welke praktische stappen genomen kunnen worden om het functioneren van de RvC te versterken. Een belangrijk onderdeel was de beoordeling van elkaar, waarbij expliciet is benoemd waarmee de commissarissen door moeten gaan en op welke punten er meer moet worden ingezet. Het evaluatieproces wordt volgend jaar extern begeleid.

De zelfevaluatie van de RvC leverde goede inzichten en verbeterpunten op. De onderlinge samenwerking verloopt goed en de commissarissen houden elkaar scherp. Dit helpt om meer focus aan te brengen in de belangrijke onderwerpen, en stelt de RvC nog beter in staat om te overleggen en samen te werken met de directie en stakeholders.

Werkwijze RvC

We hebben dit jaar onze RvC toekomstvisie aangescherpt met de belangrijkste thema's om langs die lijnen toezicht te houden.

Als RvC werken we met twee commissies om specifieke taken efficiënter te beheren. Deze commissies, bestaande uit RvC-leden, richten zich op audit, risicobeheersing & ICT (Auditcommissie) en mens en organisatie (M&O commissie). Zij rapporteren hun bevindingen en adviezen aan de volledige RvC, die in die hoedanigheid tot besluitvorming over gaat.

Benoemingen

Karin Bax is, op verzoek van de gemeente Rotterdam, per 1 juli 2025 herbenoemd als commissaris voor een periode van maximaal 2x 1 jaar, om na de diverse recente wisselingen in de RvC, OR, statutaire directie en directieteam de continuïteit van de RET mede te waarborgen.

Vanwege het aftreden van commissaris Guido Dubbeld als commissaris en voorzitter van de auditcommissie per 1 oktober 2025, is met ingang van 1 januari 2026 Hans van Leeuwen benoemd tot commissaris en voorzitter van de auditcommissie bij de RET. We bedanken Guido Dubbeld voor zijn scherpe (financiële) inzichten en de daaruit voortvloeiende adviezen.

Beloningsbeleid

De RvC stelt de jaarlijkse doelstellingen voor de vennootschap vast en bespreekt de realisatie daarvan met de directie. De vastgestelde doelstellingen voor 2025 hebben een relatie met de begroting en met de strategische lange termijn doelstellingen van de RET. De doelstellingen spelen voor de beloning van de statutaire directie geen rol, maar voor de jaarlijkse beoordeling van de directie zijn deze wel van belang. Voor de beloning van de statutaire directie en de RvC heeft een indexatie op basis van de WNT-norm 2025 plaatsgevonden.

Goedkeuring jaarrekening

Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2025 besproken en goedgekeurd. De jaarrekening is door onze accountant, PricewaterhouseCoopers (PwC), gecontroleerd en op 2 april 2026 van een goedkeurende controleverklaring voorzien. Wij hebben de Algemene Vergadering van Aandeelhouders geadviseerd de jaarrekening 2025, 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.

Overleg met externe accountant

Op voordracht van de directie en op advies van de RvC wordt de externe accountant door de AvA benoemd. De RvC houdt toezicht op het functioneren van de externe account, onder meer door het bespreken van de jaarrekening, het jaarverslag en het accountantsrapport met de directie en de externe accountant. In 2025 sprak de auditcommissie ook zonder de directie met de externe accountant. De directie en de auditcommissie rapporteren jaarlijks aan de RvC over de ontwikkelingen in de relatie met de externe accountant, waaronder in het bijzonder haar onafhankelijkheid. De RvC heeft de onafhankelijkheid van PwC beoordeeld en concludeerde dat de accountant onafhankelijk heeft kunnen opereren. De externe accountant rapporteerde geen materiële onregelmatigheden in de verslaggeving.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) is verankerd in de Nederlandse Corporate Governance Code door de nadruk op lange termijn waarde creatie en maatschappelijke aspecten. In 2025 zette de RET verdere stappen naar een inclusieve werkomgeving. De RvC draagt hieraan bij door de benoeming van een trainee met een ander profiel dan de rest van de RvC. Het traineeship biedt jong talent ervaring en verrijkt onze discussies met nieuwe perspectieven. Inmiddels is een vijfde trainee actief.

De Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) rapportageverplichting voor grote ondernemingen die vanaf boekjaar 2025 zouden moeten gaan gelden, is uitgesteld naar boekjaar 2027. De RET werkt hier wel alvast aan.

Overleg met de Ondernemingsraad

Volgens afspraak overlegden we in 2025 twee keer formeel met de Ondernemingsraad. Met een ferme afvaardiging van de RvC spraken we uitgebreid met de OR-leden over financiële en organisatorische vraagstukken. Daarnaast is er een driehoeksoverleg geweest met het dagelijks bestuur van de OR, RvC en de directie waarin de samenwerking HTM, RET en MRDH besproken is en hebben leden van de RvC verschillende malen contact gehad met het dagelijks bestuur van de OR of haar voorzitter. We bedanken de leden van de OR voor hun coöperatieve opstelling en niet aflatende inzet.

Samen bouwen we aan een duurzame toekomst

Tot slot bedanken we het directieteam, het management, de medewerkers, de aandeelhouders en overige stakeholders voor hun steun, en de RET-reizigers voor het reizen met de RET in het afgelopen jaar. Dankzij ieders bijdrage bouwen we samen aan een duurzame toekomst voor de RET. We kijken uit naar verdere samenwerking en prestaties in de komende jaren die aan onze concessieverplichtingen voldoen.

Rotterdam, 2 april 2026,

Raad van Commissarissen

Steven Lak (voorzitter)

Hans van Leeuwen

Karin Bax

Henk Bothof

Patricia Vitalis

Shimen Chang (trainee)

Samenstelling en onafhankelijkheid Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen bestaat uit vijf onafhankelijke commissarissen en één trainee-commissaris. De samenstelling van de RvC in 2025 was als volgt: Steven Lak (voorzitter), Guido Dubbeld (lid tot 1 oktober 2025), Patricia Vitalis, Karin Bax, en Henk Bothof. Hans van Leeuwen is benoemd als commissaris per 1 januari 2026. Fadime Kece vervulde de taak van trainee-commissaris tot en met september 2025. Shimen Chang is haar opvolger. De RvC heeft in zijn onafhankelijkheid geborgd conform best practice-bepalingen 2.1.7 tot en met 2.1.9 van de Corporate Governance Code 2025.

De RvC kwam in 2025 vijfmaal bijeen en heeft tweemaal extra vergaderd in verband met voortgang vernieuwing bedrijfsvoering en aanvullend benodigd budget voor vernieuwing bedrijfsvoering. Daarnaast heeft een heisessie plaatsgevonden met de directie en de RvC, waarin de Mobiliteitsvisie en de organisatieontwikkeling zijn besproken.

Samenstelling en verslag Mens & Organisatie commissie

De Mens & Organisatie (M&O) commissie bestond in 2025 uit 2 commissarissen, Karin Bax (voorzitter) en Steven Lak. De M&O commissie kwam in 2025 viermaal bijeen, waarbij onderwerpen als beschikbaarheid personeel, verzuim, en diversiteit, inclusie en gelijkwaardigheid werden behandeld. Ook werden thema's als werving, opleidingen, leiderschapsontwikkeling, de organisatiecultuur, integriteit en de vlootshouwing van directieteam en management besproken in de M&O commissie, naast periodieke rapportages.

Samenstelling en verslag Auditcommissie

De auditcommissie bestond in 2025 uit Guido Dubbeld (voorzitter tot 1 oktober 2025), Henk Bothof (tijdelijk voorzitter per 1 oktober 2025) en Patricia Vitalis. Steven Lak heeft deelgenomen aan de auditcommissie van november 2025. De auditcommissie kwam in 2025 vijfmaal bijeen, waarbij onderwerpen als het accountantsverslag en de jaarrekening 2024, de strategische risicoanalyse, interne audit, vernieuwing bedrijfsvoering, aanbestedingen, privacy, bedrijfskritische systemen, inzicht in strategische programma en (financiële) risico's en investeringen en de begroting 2026 aan bod kwamen.

Aanwezigheidsoverzicht

| | Steven Lak | Guido Dubbeld (Tot 1-10- 2025) | Karin Bax | Henk Bothof | Patricia Vitalis |
|-----------------------------------|------------|-----------------------------------|-------------|-------------|------------------|
| Aanwezigheid | Voorzitter | Commissaris | Commissaris | Commissaris | Commissaris |
| Raad van commissarissen (5x) | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Auditcommissie (5x) | - | 100% | - | 100% | 100% |
| Mens & Organisatie commissie (4x) | 100% | - | 100% | - | - |

Personalia leden van de Raad van Commissarissen

Jaarrekening

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2025

(na voorstel resultaatbestemming)

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| Vaste activa | | |
| Materiële vaste activa | 156.103 | 153.819 |
| Financiële vaste activa | 28 | 28 |
| Vlottende activa | | |
| Vorraden | 25.162 | 23.217 |
| Onderhanden projecten | 15.935 | 720 |
| Vorderingen | 141.680 | 139.340 |
| Liquide middelen | 74.292 | 68.279 |
| | 413.200 | 385.403 |
| Passiva | | |
| Groepsvermogen | 156.784 | 139.727 |
| Voorzieningen | 30.307 | 20.912 |
| Langlopende schulden | 43.213 | 49.953 |
| Kortlopende schulden | 182.896 | 174.811 |

413.200

385.403

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2025

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|--|----------------|----------------|
| Netto-omzet | 536.293 | 498.076 |
| Overige bedrijfsopbrengsten | 21.776 | 15.241 |
| Totaal van som der bedrijfsopbrengsten | 558.069 | 513.317 |
| Kosten van grond- en hulpstoffen | 15.649 | 14.221 |
| Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten | 144.648 | 126.232 |
| Personeelskosten | 251.543 | 215.009 |
| Afschrijvingen op immateriële of materiële vaste activa | 18.212 | 17.536 |
| Overige bedrijfskosten | 127.471 | 134.946 |
| Totaal van som der kosten | 557.523 | 507.944 |
| Totaal van bedrijfsresultaat | 546 | 5.373 |
| Financiële baten en lasten | 1.341 | -641 |
| Totaal van resultaat uit bedrijfsuitoefening voor belastingen | 1.887 | 4.732 |
| Belastingen over de winst of het verlies | 545 | -900 |

| | | |
|---|--------------|--------------|
| | 2.432 | 3.832 |
| Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen | - | -104 |
| Totaal van resultaat na belastingen | 2.432 | 3.728 |

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2025

| x €1.000 | | 2025 | | 2024 |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten | | | | |
| Bedrijfsresultaat | | 546 | | 5.373 |
| <i>Aanpassingen voor</i> | | | | |
| Afschrijvingen | 18.212 | | 17.536 | |
| Toename (afname) van de voorzieningen | 19.123 | | 17.178 | |
| Onttrekkingen voorzieningen | -9.728 | | -6.964 | |
| Correctie voorziening a.g.v. stelselwijziging | - | | -8.171 | |
| | | 27.607 | | 19.579 |
| <i>Verandering in werkkapitaal</i> | | | | |
| Afname (toename) van de voorraden | -1.945 | | -1.544 | |

| | | | | |
|---|---------|---------|----------|---------|
| Afname (toename) van onderhanden projecten | -15.215 | | 4.843 | |
| Mutatie vorderingen | -2.340 | | 102.148 | |
| Toename (afname) van overige schulden | 8.085 | | -118.998 | |
| | | -11.415 | | -13.551 |
| Totaal van kasstroom uit bedrijfsoperaties | | 16.738 | | 11.401 |
| Ontvangen interest | 2.977 | | 2.416 | |
| Betaalde interest | -1.636 | | -3.057 | |
| Betaalde winstbelasting | 545 | | -900 | |
| | | 1.886 | | -1.541 |
| Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten | | 18.624 | | 9.860 |
| Investeringen in materiële vaste activa | -20.920 | | -12.740 | |
| Desinvesteringen in materiële vaste activa | 424 | | 15 | |
| Vervreemding van financiële vaste activa | - | | 3.500 | |
| Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten | | -20.496 | | -9.225 |
| Agio in boekjaar | 15.000 | | - | |

| | | | | |
|---|--------|---------------|--------|---------------|
| Betaald dividend | -375 | | - | |
| Uitgaven ter aflossing van leningen | -6.740 | | -8.023 | |
| Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten | | 7.885 | | -8.023 |
| Totaal van toename (afname) van geldmiddelen | | 6.013 | | -7.388 |
| <i>Verloop van toename(afname) van geldmiddelen</i> | | | | |
| Geldmiddelen aan het begin van de periode | | 68.279 | | 75.667 |
| Toename (afname) van geldmiddelen | | 6.013 | | -7.388 |
| Geldmiddelen aan het einde van de periode | | 74.292 | | 68.279 |

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde jaarrekening

Informatie over de rechtspersoon

Vestigingsadres, rechtsvorm en inschrijfnummer handelsregister

R.E.T. 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

Algemene toelichting

De belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon De activiteiten van R.E.T. N.V. en haar groepsmaatschappijen bestaan voornamelijk uit het verzorgen van het openbaar vervoer per tram, bus en metro 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 en metro en het waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Continuïteit

Informatieverschaffing over continuïteit

Wij verwachten dat de kasstroom over de komende boekjaren zich positief zal ontwikkelen. De in de onderhavige geconsolideerde jaarrekening gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn dan ook gebaseerd op de veronderstelling van continuïteit van de vennootschap.

Groepsverhoudingen

Informatieverschaffing over groepsverhoudingen

R.E.T. N.V. te Rotterdam staat aan het hoofd van een groep rechtspersonen. De aandeelhouders van R.E.T. N.V. zijn de gemeente Rotterdam (99%) en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (1%).

Schattingen

Informatieverschaffing over schattingen, oordelen, veronderstellingen en onzekerheden

Bij toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening vormt de directie van R.E.T. 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.

Consolidatie

Informatieverschaffing over consolidatie

In de consolidatie worden de financiële gegevens opgenomen van R.E.T. N.V. samen met haar groepsmaatschappijen. Groepsmaatschappijen zijn rechtspersonen waarin R.E.T. 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 geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2025 van R.E.T. 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.

Algemene grondslagen voor verslaggeving

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

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

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

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

In het boekjaar 2025 heeft de vennootschap een stelselwijziging doorgevoerd met betrekking tot de verwerking en waardering van personeelsvoorzieningen, in overeenstemming met Richtlijn voor de Jaarverslaggeving 271 Personeelsbeloningen.

De stelselwijziging is doorgevoerd omdat de directie van mening is dat toepassing van RJ 271 leidt tot een meer getrouw inzicht in de omvang van de verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen en daarmee in het vermogen en resultaat van de vennootschap. Tevens sluit de gehanteerde grondslag hierdoor beter aan bij de geldende verslaggevingsrichtlijnen.

De vergelijkende cijfers zijn aangepast. Het cumulatieve effect van de stelselwijziging op het eigen vermogen per 1 januari 2025 bedraagt € 8,2 miljoen (afname).

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de toelichting op de post personeelsvoorzieningen onder de voorzieningen.

Stelselwijzigingen

Leases

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

Pensioenregelingen

R.E.T. N.V. en RET Bus B.V. zijn voor hun pensioenregeling aangesloten bij respectievelijk het bedrijfstakpensioenfonds ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds) en PROV (Pensioenfonds Rail & Openbaar Vervoer). Deze pensioenregelingen hebben het karakter van een middelloonregeling, waarbij sprake is van voorwaardelijke indexatie. R.E.T. 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 2025 bedraagt 117,3 procent (2024: 111,9 procent) en de dekkingsgraad van het PROV per 31 december 2025 is 141,5 procent (2024: 128,6 procent).

Financiële instrumenten

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, binnen deze entiteiten, 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. R.E.T. 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. De R.E.T. N.V. heeft begin 2024 de financieringsafspraken met de MRDH en gemeente Rotterdam geactualiseerd en is voornemens de rekening-courantpositie met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V af te bouwen.

Valutarisico

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

Grondslagen

De waardering van activa en passiva

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 een 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 met invloed van betekenis 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 vervolgwaaarding 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 zonder invloed van betekenis

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-waardeverminderingverlies 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.

Vorraden

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 vertoont, worden deze gepresenteerd onder de kortlopende schulden (voornamelijk 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. De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de contante waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen en verliezen af te wikkelen, tenzij de tijdswaarde van geld niet materieel is. Bij deze contante waarde berekening wordt rekening gehouden met inflatie in de kasstromen en de disconteringsvoet.

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, waaronder de zware beroepenregeling en de 54+regeling, 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 gevormd voor op balansdatum bestaande verplichtingen tot het in de toekomst doorbetalen van beloningen aan personeelsleden die op balansdatum naar verwachting blijvend of geheel niet in staat zijn om werkzaamheden te verrichten door ziekte of arbeidsongeschiktheid.

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

Langlopende schulden

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

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

Kortlopende schulden

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

De bepaling van het resultaat

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 R.E.T. N.V. voor een periode van 14 jaar. Deze concessie bestaat uit:

- Exploitatie Rail: R.E.T. N.V. betaalt een concessieprijs aan MRDH om de rail exploitatie te mogen uitvoeren.
- Sociale veiligheid: R.E.T. N.V. ontvangt hiervoor jaarlijks een gemaximeerde subsidie van MRDH.
- Assets (railinfrastructuur, railvoertuigen en overige strategische assets) R.E.T. 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 2024 zijn de exploitatiebijdragen voor de railconcessie definitief beschikt. Voor het jaar 2025 zal het verzoek tot subsidievaststelling inclusief de bijbehorende verantwoordingen op korte termijn worden ingediend.

Concessie bus

Vanaf 8 december 2019 voert R.E.T. N.V. de busconcessie uit voor een periode van 15 jaar, bestaande uit de exploitatie van het openbaar vervoer per bus, inclusief sociale veiligheid. R.E.T. N.V. ontvangt als concessiehouder een jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking, afgegeven door MRDH.

R.E.T. 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:

- Indexering
- Meer- minderwerk
- Overeengekomen aanvullende afspraken
- Rituitval
- Werkelijke reizigersopbrengsten
- Bonus/malus

Tot en met 2024 is de subsidie voor de busconcessie definitief beschikt. Voor het jaar 2025 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 R.E.T. N.V. toekomende opbrengsten uit het gebruik van de OVchipkaart/OV-Pay evenals indirect aan R.E.T. N.V. toegerekende opbrengsten uit het aandeel van de landelijke en regionale verkoop van abonnementen.

Voorts is in het bedrag voor nog te ontvangen opbrengsten kaartverkoop opgenomen het aan R.E.T. 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 R.E.T. 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.

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 fiscale resultaat voor belastingen dat bepaald is op grond van met de fiscus overeengekomen afspraken.

In de jaarrekening van dochtervennootschappen wordt geen belastinglast berekend, de verschuldigde belastinglast is opgenomen in de jaarrekening van R.E.T. 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.

Grondslagen: Kasstroomoverzicht

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 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|------------|------------|
| Bedrijfsgebouwen en -terreinen | 55.628 | 60.302 |
| Machines en installaties | 23.113 | 18.416 |
| Rollend materieel | 53.834 | 61.188 |
| Andere vaste bedrijfsmiddelen | 550 | 702 |
| Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa | 22.978 | 13.211 |
| | 156.103 | 153.819 |

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 vooruit- betalingen op materiële vaste activa | Totaal |
| Stand per 1 januari 2025 | | | | | | |
| Verkrijgings- of vervaardigingsprijs | 95.149 | 72.140 | 109.379 | 6.138 | 13.211 | 296.017 |
| Cumulatieve afschrijvingen | -34.847 | -53.724 | -48.191 | -5.436 | - | -142.198 |
| Boekwaarde per 1 januari 2025 | 60.302 | 18.416 | 61.118 | 702 | 13.211 | 153.819 |
| Mutaties | | | | | | |
| Investerings | - | 9.650 | 1.503 | - | 9.767 | 20.920 |
| Afschrijvingen | -4.674 | -4.953 | -8.433 | -152 | - | -18.212 |
| Desinvesteringen | -1.239 | -22.798 | -2.468 | -1.800 | - | -28.305 |
| Afschrijvingen op desinvesteringen | -1.239 | 22.798 | 2.044 | 1.800 | - | 27.881 |
| Saldo mutaties | -4.674 | 4.697 | -7.354 | -152 | 9.767 | 2.284 |

| | | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|------------|---------------|----------------|
| Stand per 31 december 2025 | | | | | | |
| Verkrijgings- of vervaardigingsprijs | 93.910 | 58.992 | 108.414 | 4.338 | 22.978 | 288.632 |
| Cumulatieve afschrijvingen | -38.282 | -35.879 | -54.580 | -3.788 | - | -132.529 |
| Boekwaarde per 31 december 2025 | 55.628 | 23.113 | 53.834 | 550 | 22.978 | 156.103 |

Informatieverschaffing over materiële vaste activa

Bedrijfsgebouwen en terreinen

In 2025 zijn geen investeringen geweest in bedrijfsgebouwen en terreinen. Er is een desinvestering geweest van € 1,2 miljoen zonder resultaatimpact. Dit betreft opschoning balans.

Machines en installaties

In machines en installaties is in 2025 € 9,7 miljoen geïnvesteerd. Daarnaast is er een desinvestering geweest van € 22,8 miljoen zonder resultaatimpact. Dit betreft opschoning balans.

Rollend materieel

In 2025 is € 1,5 miljoen geïnvesteerd. Deze investering betreft validators. De desinvestering van € 2,5 miljoen betreft bussen en validators.

Andere vaste bedrijfsmiddelen

In 2025 is er niet geïnvesteerd. Er is een desinvestering geweest van € 3,9 miljoen zonder resultaatimpact. Dit betreft opschoning balans.

Vaste activa in uitvoering

De vaste activa in uitvoering betreft de onderhanden projecten voor eigen rekening en risico. Onder de investeringen zijn begrepen de investeringen (€ 21,0 miljoen) en overboekingen naar andere categorieën binnen de materiële vaste activa (€ 11,2 miljoen).

De gehanteerde jaarlijkse afschrijvingspercentages zijn per categorie als volgt:

0,00 procent - 10,00 procent Bedrijfsgebouwen en -terreinen

1,33 procent - 20,00 procent Machines en installaties

3,33 procent - 14,29 procent Rollend materieel

3,33 procent - 14,29 procent Andere vaste bedrijfsmiddelen

Op vaste activa in uitvoering en activa bestemd voor verkoop wordt niet afgeschreven.

Financiële vaste activa

| €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|------------------|------------|------------|
| Vordering Rivier | 28 | 28 |
| | 28 | 28 |

Informatieverschaffing over financiële vaste activa

Vordering Rivier B.V.

Dit betreft een aan Rivier B.V. verstrekte lening van € 28.000 tegen een rentepercentage van 3,2 procent met een looptijd tot mei 2028.

Rivier B.V. betreft een deelneming (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 27 procent) welke tegen nihil is gewaardeerd.

Vlottende activa

Voorraden

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|---------------|---------------|
| Grond- en hulpstoffen | 34.561 | 32.311 |
| OV-chipkaarten en merchandise | 101 | 187 |
| | 34.662 | 32.498 |
| Grond- en hulpstoffen voorziening incourant | -9.500 | -9.281 |
| | 25.162 | 23.217 |

Onderhanden projecten

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|--|------------|------------|
| Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten | 15.935 | 720 |

| | | |
|--|---------------|----------------|
| Geactiveerde kosten | 295.458 | 289.701 |
| Af: ontvangen termijnbedragen | -298.321 | -304.570 |
| Af: voorziening projecten | -10.731 | -5.911 |
| | 15.935 | -20.780 |
| Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden) | -13.594 | 21.500 |
| | 15.935 | 720 |

Vorderingen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|--|----------------|----------------|
| Vorderingen op handelsdebiteuren | 16.607 | 4.422 |
| Belastingen en premies sociale verzekeringen | 1.191 | - |
| Overige vorderingen en overlopende activa | 123.882 | 134.918 |
| | 141.680 | 139.340 |

Informatieverschaffing over vorderingen

Debiteuren

In de handelsdebiteuren is opgenomen een vordering op de gemeente Rotterdam van € 7,8 miljoen (2024: € 0,5 miljoen) alsmede een vordering op de MRDH van € 0,0 miljoen (2024: € 0,8 miljoen).

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 2025 van € 73,3 miljoen (2024: € 108,6 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 2,2 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 2,0 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2024: respectievelijk 1,4 procent en 1,3 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is sprake van vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen van € 15,3 miljoen. In 2024 was sprake van een schuld, die opgenomen is onder de overige schulden.

De vordering uit hoofde van kaartopbrengsten ultimo 2025 bedraagt € 10,8 miljoen (2024: € 10,6 miljoen).

De vordering inzake MDIEU bedraagt ultimo 2025 € 1,8 miljoen (2024: € 2,4 miljoen).

Voor de Roseknoop is een vordering opgenomen op gemeente Rotterdam van € 5,4 miljoen (2024: nihil).

Daarnaast is opgenomen een vordering inzake UWV van € 0,9 miljoen (2024: € 2,2 miljoen) alsmede een vordering uit hoofde van de Transitievergoeding OV 2024 van € 2,9 miljoen (2024: € 2,9 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.

Vorderingen op handelsdebiteuren

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|---------------|--------------|
| Vorderingen op handelsdebiteuren | 16.845 | 4.562 |
| Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren | -238 | -140 |
| | 16.607 | 4.422 |

Belastingen en premies sociale verzekeringen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|----------------|------------|------------|
| Omzetbelasting | 1.191 | - |

Overige vorderingen en overlopende activa

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---------------------|----------------|----------------|
| Overige vorderingen | 120.266 | 132.653 |
| Overlopende activa | 3.616 | 2.265 |
| | 123.882 | 134.918 |

Liquide middelen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|----------------|---------------|---------------|
| Bank | 74.038 | 67.986 |
| Kas en overige | 254 | 293 |
| | 74.292 | 68.279 |

Informatieverschaffing over liquide middelen

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 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---------------|---------------|---------------|
| Voorzieningen | 30.307 | 20.912 |
| | 30.307 | 20.912 |

| x €1.000 | Boekwaarde per 1 januari 2025 | Onttrekkingen | Dotatie | Vrijval | Boekwaarde per 31 december 2025 |
|-------------------------------|-------------------------------|---------------|---------|---------|---------------------------------|
| Jubilea | 3.161 | -435 | 15 | -190 | 2.551 |
| Langdurig zieken | 3.808 | -4.746 | 5.582 | - | 4.644 |
| WW regulier en bovenwettelijk | 1.027 | -661 | 1.323 | -403 | 1.286 |
| Seniorenregeling (54+) | 10.004 | -2.188 | 1.212 | - | 9.028 |

| | | | | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Zware beroepenregeling | - | - | 9.087 | - | 9.087 |
| Overige personeelsvoorzieningen | 286 | -423 | 654 | - | 517 |
| Reorganisatievoorziening | 302 | -204 | 1.150 | -98 | 1.150 |
| Incidentele claims | 2.324 | -1.071 | 1.374 | -583 | 2.044 |
| Totaal | 20.912 | -9.728 | 20.397 | -1.274 | 30.307 |

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen. In de vergelijkende cijfers 2024 zit een aanpassing van € 10 miljoen inzake de stelselwijziging van de voorziening seniorenregeling (54+).

Algemeen

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

| | 2025 | 2024 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|
| Gehanteerde rekenrente | 3,0 procent | 2,3 procent |
| Verwachte salarisstijging | 0,0 - 3,0 procent | 0,0 - 3,0 procent |

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

Er is rekening gehouden met de reeds afgesproken CAO verhoging voor 2026.

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.

Jubilea

Medewerkers die vijftientig, veertig of vijftig jaar in dienst van R.E.T. 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.

Seniorenregeling 54+

Dit betreft een voorziening voor medewerkers van 54 jaar en ouder (op basis van functie en dienstjaren) die vrijwillig minder kunnen werken met loon- en pensioenbehoud tot aan hun pensioen.

Zware beroepenregeling

Dit betreft een voorziening voor medewerker die het mogelijk maakt dat medewerkers in een aangewezen zwaar beroep eerder stoppen met werken, met een financiële overbrugging tot de AOW-leeftijd.

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 R.E.T. N.V. zijn ingediend.

Voorzieningen: uitsplitsing looptijd

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|---------------|---------------|
| Voorzieningen die naar verwachting binnen één jaar zullen worden afgewikkeld | 7.801 | 4.022 |
| Voorzieningen die naar verwachting na meer dan één jaar en minder dan vijf jaar zullen worden afgewikkeld | 14.319 | 4.023 |
| Voorzieningen die naar verwachting na meer dan vijf jaar zullen worden afgewikkeld | 8.187 | 12.867 |
| Voorzieningen | 30.307 | 20.912 |

Langlopende schulden

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| Lening aandeelhouder (MRDH) | 42.643 | 49.353 |
| Langlopende overlopende passiva | 570 | 600 |
| | 43.213 | 49.953 |

| x €1.000 | Stand lening per 31 december 2025 | Aflossingsverplichting | Resterende looptijd > 1 jaar | Resterende looptijd > 5 jaar |
|------------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Lening aandeelhouder (MRDH) | 49.352 | 6.709 | 42.643 | |
| Langlopende overige schulden | 570 | - | 570 | |
| Totaal | 49.922 | 6.709 | 43.213 | |

Lening aandeelhouder (MRDH)

Dit betreft financiering van de bussen. Hiervoor zijn leningen bij de aandeelhouder (MRDH) aangetrokken. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden. De vaste rente op de leningen varieert tussen de 0,4 procent en 3,8 procent. De looptijd varieert tussen de 5 en 15 jaar.

Langlopende overige schulden

Overige schulden hebben betrekking op een langlopende verplichting van € 0,6 miljoen (2024: € 0,6 miljoen) inzake het onderhoud van geluids- en antiverblindingschermen nabij Pernis. Dit bedrag was eerder ontvangen van Rijkswaterstaat. In 2011 heeft voor de eerste keer onderhoud plaatsgevonden. Een bedrag van € 0,6 miljoen heeft een resterende looptijd van langer dan 1 jaar.

Lening aandeelhouder (MRDH)

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|----------------------------|------------|------------|
| Stand per 1 januari | | |
| Hoofdsom | 89.388 | 89.388 |

| | | |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Cumulatieve oplossing | -32.527 | -24.220 |
| Saldo per 1 januari | 56.861 | 65.168 |
| Mutaties | | |
| Aflossing | -7.509 | -8.307 |
| Stand per 31 december | | |
| Hoofdsom | 89.388 | 89.388 |
| Cumulatieve aflossing | -40.036 | -32.527 |
| Kortlopend deel | -6.709 | -7.508 |
| Saldo per 31 december | 42.643 | 49.353 |

Langlopende overige schulden

| | 2025 | 2024 |
|-----------------------|------------|------------|
| Stand per 31 januari | 600 | 1.115 |
| Afname | -30 | -515 |
| Stand per 31 december | 570 | 600 |

Kortlopende schulden

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|------------|------------|
| Aflossingsverplichting langlopende schulden | 6.709 | 7.508 |

| | | |
|---|----------------|----------------|
| Schulden aan leveranciers en handelskredieten | 15.032 | 8.277 |
| Schulden ter zake van belastingen en premie sociale verzekeringen | 17.615 | 14.302 |
| Overige schulden en overlopende passiva | 143.540 | 144.724 |
| | 182.896 | 174.811 |

Schulden aan leveranciers en handelskredieten

In de schulden aan leveranciers en handelskredieten is opgenomen een schuld aan de gemeente Rotterdam van € 0,0 miljoen (2024: € 0,2 miljoen) en een schuld aan de MRDH van € 3,6 miljoen (2024: € 0,0 miljoen).

Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 26,5 miljoen (2024: € 27,7 miljoen), waarvan € 1,6 miljoen een langlopend karakter heeft (2024: € 3,2 miljoen).

Overlopende passiva

In de overlopende passiva zijn opgenomen:

Een bedrag van € 45,5 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2026 (2024: € 41,6 miljoen).

Een bedrag van € 4,2 miljoen (2024: € 4,3 miljoen) inzake nog te betalen bussen.

Een bedrag van € 3,8 miljoen (2024: € 4,7 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabonnementen in 2025. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2026.

Een bedrag van € 0,0 miljoen uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen met MRDH (2024: € 4,1 miljoen).

R.E.T. 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 (2024: € 2,9 miljoen).

Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|------------------------|------------|------------|
| Omzetbelasting | - | 559 |
| Loonheffing | 13.925 | 12.655 |
| Vennootschapsbelasting | 220 | 44 |

| | | |
|---------------------|---------------|---------------|
| Overige belastingen | 3.470 | 1.044 |
| | 17.615 | 14.302 |

Overige schulden en overlopende passiva

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|-----------------------|----------------|----------------|
| Onderhanden projecten | 29.529 | 21.500 |
| Overige schulden | 27.305 | 28.662 |
| Overlopende passiva | 86.706 | 94.562 |
| | 143.540 | 144.724 |

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Concessie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

R.E.T. N.V. heeft overeenkomsten afgesloten met Metropoolregio Rotterdam Den Haag ter uitvoering, inclusief de veiligheid, van het openbaar vervoer bus, tram en metro 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 2023 zijn nieuwe afspraken gemaakt binnen de huidige railconcessie welke zijn vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst die vanaf 2024 in werking is getreden.

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 (concessievergoeding) 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

R.E.T. 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 busconcessie.

Dit betreft met name:

- Aanschaf bussen voor de busconcessie met openstaande verplichtingen van € 28,7 miljoen;
- Diverse groot onderhoud projecten voor de trams voor € 19,2 miljoen;
- Vervanging emplacement Waalhaven voor € 13,6 miljoen;
- Implementatie nieuw ERP pakket S4 / HANA voor € 7,1 miljoen;
- Herinrichting Hofplein voor € 6,5 miljoen;
- Vervanging gelijkrichterstation (energievoorziening) Tram voor € 4,3 miljoen;
- Aanleg laadinfra voor elektrische bussen op de locatie Kleiweg voor € 2,2 miljoen;
- Renovatie metrostation Spijkenisse Centrum voor € 2,0 miljoen.

Het belangrijkste deel van deze investeringsverplichtingen kent een looptijd van 1 tot 5 jaar. Het totaal aan investeringsverplichtingen bedraagt € 105,4 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 2024 is hier een bedrag van ongeveer € 1,1 miljoen voor voldaan (2024: € 1,1 miljoen). De leasecontracten hebben een looptijd van gemiddeld 5 jaar. De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn € 1,0 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn € 1,4 miljoen;
- langer dan 5 jaar zijn nihil.

Huurverplichtingen

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor de huur van het kantoorpand Vancouver. Het huurcontract loopt tot en met 2039. Dit is het grootste huurcontract dat in onderstaande huurverplichtingen is opgenomen. De bestaande huurverplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn circa € 3,1 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 9,3 miljoen;

- en langer dan 5 jaar zijn € 27,3 miljoen.

RET Bus B.V. is huurverplichtingen aangegaan voor de diverse locaties in de regio in verband met de busconcessie. Deze verplichtingen hebben een looptijd van maximaal een jaar en bedragen circa € 0,9 miljoen. Gedurende het verslagjaar is een bedrag van € 3,1 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 eigendom, het gebruik en de instandhouding van de railvoertuigen zijn voor rekening en risico van RET N.V. Hiervoor betaalt RET N.V. een gebruiksvergoeding. Deze gebruiksvergoeding betreft hoofdzakelijk een vergoeding voor afschrijvings- en rentekosten en bedraagt voor 2025 circa € 75,4 miljoen (2024: € 74,1 miljoen). RET NV heeft aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. een pandrecht verleend op de door RET N.V. ontvangen railconcessievergoeding.

Bankgaranties

Er is een bankgarantie ter waarde van € 3.900.000 verstrekt aan Eneco voor ons energiecontract. Daarnaast zijn er drie lopende bankgaranties, een bankgarantie ter waarde van € 21.175 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.

Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

Netto-omzet

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|--------------------------|----------------|----------------|
| Opbrengsten kaartverkoop | 248.514 | 246.058 |
| Exploitatiebijdragen | 209.947 | 197.266 |
| Werken derden | 77.832 | 54.752 |
| | 536.293 | 498.076 |
| x €1.000 | 2025 | 2024 |

| | | |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Reguliere exploitatiebijdragen | 210.327 | 197.416 |
| Herallocatie exploitatiebijdragen | -280 | -150 |
| Totaal | 210.047 | 197.266 |

Opbrengsten kaartverkoop

De opbrengsten kaartverkoop zijn de opbrengsten van de OV-chipkaart/ OV-Pay en de aan R.E.T. 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, railinfrastructuur en sociale veiligheid. In de exploitatiebijdragen heeft een herallocatie plaatsgevonden van € 0,3 miljoen negatief (2024: € 0,2 miljoen negatief). Alle opbrengsten zijn in Nederland gerealiseerd.

Overige bedrijfsopbrengsten

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| Bijdrage chipkaarten | 126 | 146 |
| Overige dienstverlening | 11.066 | 7.616 |
| Vergoeding procesverbaal | 481 | 497 |
| Verschrotting en verkoop activa | -1.542 | 57 |
| Ontvangen managementfee | 1.320 | 1.320 |
| Overige bedrijfsopbrengsten | 10.325 | 5.605 |
| | 21.776 | 15.241 |

Kosten van grond- en hulpstoffen

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| Kosten van grond- en hulpstoffen | 15.649 | 14.221 |
| | 15.649 | 14.221 |

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

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|------------------------|----------------|----------------|
| Kosten uitbesteed werk | 144.648 | 126.232 |
| | 144.648 | 136.232 |

De kosten voor inhuur worden veroorzaakt door niet ingevulde formatie plaatsen, 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.

Kosten uitbesteed werk

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|------------------------------------|--------|--------|
| Ingehuurd personeel | 27.933 | 34.828 |
| Ingehuurd personeel werken derden | 6.438 | 3.302 |
| Werken derden | 52.669 | 38.750 |
| Onderhoud en reparatie door derden | 52.108 | 44.411 |
| Vervoer door derden | 1.438 | 1.283 |

| | | |
|------------------------|----------------|----------------|
| Overige externe kosten | 4.062 | 3.658 |
| | 144.688 | 126.232 |

Personeelskosten

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---------------------|----------------|----------------|
| Lonen en salarissen | 251.543 | 215.009 |
| | 251.543 | 215.009 |

De variabele beloningen zien vooral toe op overuren, overwerk en mutatie verlofuren. Over 2025 en 2024 zijn geen bonussen voor management opgenomen.

Lonen en salarissen

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| Bruto lonen en -salarissen | 154.159 | 137.068 |
| Geactiveerde loonkosten | -2.776 | -3.629 |
| Vaste beloningen | 18.640 | 16.689 |
| Variabele beloningen | 6.316 | 7.079 |
| Pensioenpremie | 22.623 | 19.473 |
| Premies sociale verzekeringen | 29.081 | 25.439 |
| Overige personeelskosten | 10.332 | 9.078 |
| Mutaties personeelsvoorzieningen | 13.168 | 3.812 |
| | 251.543 | 215.009 |

De gemiddelde bezetting

| | 2025 | 2024 |
|---|--------------|--------------|
| Exploitatie | 1.256 | 1.182 |
| Techniek | 508 | 471 |
| Financiën | 133 | 148 |
| Algemeen | 133 | 190 |
| Reiziger | 68 | - |
| Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. | 2.098 | 1.991 |
| Totaal gemiddeld FTE's Bus B.V. | 665 | 553 |
| Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. & RET Bus B.V. | 2.763 | 2.544 |

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| Afschrijvingen materiële vaste activa | 18.212 | 17.536 |
| | 18.212 | 17.536 |

Overige bedrijfskosten

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|------------------------|---------|---------|
| Overige bedrijfskosten | 127.471 | 134.946 |

| | | |
|--|----------------|----------------|
| | 127.471 | 134.946 |
|--|----------------|----------------|

De gebruiksvergoeding betreft de vergoeding die R.E.T. N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2025: € 23,8 miljoen, 2024: € 23,3 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2025: € 51,6 miljoen, 2024: € 50,7 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen.

Overige bedrijfskosten

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Belastingen, rechten en verzekeringen | 6.431 | 7.952 |
| Gebruiksvergoeding | 75.374 | 74.086 |
| Energieverbruik voortbeweging | 17.287 | 23.560 |
| Overig energieverbruik | 5.868 | 5.909 |
| Diverse overige kosten | 23.255 | 23.289 |
| Mutaties voorzieningen | -744 | 150 |
| | 127.471 | 134.946 |

Financiële baten en lasten

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|-------------|--------------|-------------|
| Rentebaten | 2.977 | 2.416 |
| Rentelasten | -1.636 | -3.057 |
| | 1.341 | -641 |

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 € 2,4 miljoen (2024: € 1,9 miljoen).

Belastingen over de winst of verlies

Uitsplitsing

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|--|-------------|-------------|
| Belastingen uit voorgaande boekjaar | 1.568 | - |
| Belastingen uit huidig boekjaar | -1.023 | -900 |
| Totaal van belastingen over de winst of het verlies | 545 | -900 |
| | 2025 | 2024 |
| Effectieve belastingtarief | 32,47 | 19,02 |
| Toepasselijke belastingtarief | 25,80 | 25,80 |

Het effectieve belastingtarief wijkt af van het toepasselijke belastingtarief als gevolg van een afwijkende berekening van het fiscaal belastbaar resultaat als gevolg van met de fiscus overeengekomen afspraken.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|--|------|-------------|
| Aandeel in resultaat deelneming Rivier | - | 104 |
| | - | -104 |

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2025 uit het nagekomen resultaat 2024 en het voorlopig resultaat 2025 van 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.

Overige toelichtingen

Gemiddeld aantal werknemers

| | 2025 | 2024 |
|---|-----------------|-----------------|
| Gemiddeld aantal werknemers over de periode werkzaam binnen Nederland | 2.763,00 | 2.544,00 |
| Totaal van gemiddeld aantal werknemers over de periode | 2.763,00 | 2.544,00 |

Informatieverschaffing over gemiddeld aantal werknemers over de periode

Het gemiddeld aantal FTE's over 2025 werkzaam bij R.E.T. N.V. betreft 2.098 (2024: 1.991). Het gemiddeld aantal FTE's over 2025 werkzaam bij Bus B.V. betreft 665 (2024: 553). De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

Bezoldiging van bestuurders en commissarissen

Uitsplitsing

| x1000 | 2025 | 2024 |
|---|------------|------------|
| Bezoldiging van een bestuurder | 492 | 214 |
| Totaal van bezoldiging van bestuurders en gewezen bestuurders | 492 | 214 |
| Bezoldiging van een commissaris | 129 | 122 |
| Totaal van bezoldiging van commissarissen en gewezen commissarissen | 129 | 122 |
| Totaal van bezoldiging van bestuurders en commissarissen | 621 | 336 |

In de post salarissen is begrepen de bezoldiging van de statutair directeur en commissarissen. Het beloningsbeleid voor de statutair directeur van R.E.T. N.V. is vastgesteld door de Algemene vergadering van Aandeelhouders en in overeenstemming met het beleidskader Verbonden Partijen.

Bestuurders

De bezoldiging van de bestuurders 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 directeuren worden beloond middels een vaste beloning. De statutair directeuren hebben een regulier arbeidscontract en vallen onder de reguliere cao wat betreft de pensioenregeling. In 2024 betrof dit één statutair bestuurder, in 2025 twee.

Commissarissen

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 2025 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeuren en commissarissen.

Accountantshonoraria

Uitsplitsing

Honoraria van externe accountant en de accountantsorganisatie

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---|------------|------------|
| Accountantshonoraria voor het onderzoek van de jaarrekening | 237 | 211 |
| Accountantshonoraria voor andere controleopdrachten | 97 | 191 |
| Totaal van accountantshonoraria | 334 | 402 |

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.

Enkel de honoraria voor het onderzoek van de jaarrekening hebben betrekking op het betreffende boekjaar, ongeacht of de werkzaamheden reeds gedurende het boekjaar zijn verricht. Er hebben geen adviesdiensten op fiscaal terrein plaatsgevonden.

Gebeurtenissen na balansdatum

Informatieverschaffing over gebeurtenissen na balansdatum. Er hebben zich geen gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan die aanpassing van de jaarrekening of vermelding in het jaarverslag vereisen.

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige balans per 31 december 2025

(na voorstel resultaatverdeling)

Activa

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| Vaste activa | | |
| Materiële vaste activa | 101.253 | 91.420 |
| Financiële vaste activa | 2.893 | 2.618 |
| Vlottende activa | | |
| Vorraden | 24.656 | 22.675 |
| Onderhanden projecten | 16.556 | 137.324 |
| Vorderingen | 141.232 | 135.491 |
| Liquide middelen | 74.259 | 66.645 |
| | 360.849 | 321.929 |

Passiva

| x €1.000 | | 31-12-2025 | | 31-12-2024 |
|--|---------|------------|---------|------------|
| Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal | 122 | | 122 | |
| Agioreserve | 22.500 | | 7.500 | |
| Overige reserves | 131.730 | | 128.377 | |

| | | | | |
|----------------------|-------|----------------|-------|----------------|
| Resultaat boekjaar | 2.432 | | 3.728 | |
| | | 156.784 | | 139.727 |
| Voorzieningen | | 34.127 | | 27.253 |
| Kortlopende schulden | | 169.938 | | 154.949 |
| | | 360.849 | | 321.929 |

Enkelvoudige verkorte winst-en-verliesrekening over 2025

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---|--------------|--------------|
| Resultaat deelnemingen | 275 | 67 |
| Vennootschappelijk resultaat na belastingen | 2.157 | 3.661 |
| Netto resultaat na belastingen | 2.432 | 3.728 |

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de enkelvoudige jaarrekening

Informatie over de rechtspersoon

Vestigingsadres en inschrijfnummer handelsregister

R.E.T. 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 grondslagen voor verslaggeving

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.

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.

Toelichting op de enkelvoudige balans

Vaste activa

Materiële vaste activa

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|----------------|---------------|
| Bedrijfsgebouwen en -terreinen | 55.628 | 60.302 |
| Machines en installaties | 22.718 | 17.732 |
| Andere vaste bedrijfsmiddelen | 550 | 702 |
| Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa | 22.357 | 12.684 |
| | 101.253 | 91.420 |

Materiële vaste activa

| x €1.000 | | | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------------|---|---------|
| | Bedrijfsgebouwen en terreinen | Machines en installaties | Rollend materieel | Andere vaste bedrijfsmiddelen | Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa | Totaal |
| Stand per 1 januari 2025 | | | | | | |
| Verkrijgings- of vervaardigingsprijs | 95.149 | 67.942 | 506 | 6.138 | 12.648 | 182.419 |

| | | | | | | |
|--|---------------|---------------|----------|-------------|---------------|----------------|
| Cumulatieve afschrijvingen | -34.847 | -50.210 | -506 | -5.436 | - | -90.999 |
| Boekwaarde per 1 januari 2025 | 60.302 | 17.732 | - | 702 | 12.648 | 91.420 |
| Mutaties | - | - | - | - | - | - |
| Investerings | - | 9.650 | - | - | 9.673 | 19.323 |
| Afschrijvingen | -4.674 | -4.664 | - | -152 | - | -9.490 |
| Desinvesteringen | -1.239 | -22.798 | -506 | -1.800 | - | -26.343 |
| Afschrijvingen op desinvesteringen | 1.239 | -22.798 | 506 | 1.800 | - | 26.343 |
| Saldo mutaties | -4.674 | 4.986 | - | -152 | 9.673 | 9.833 |
| Stand per 31 december 2025 | | | | | | |
| Verkrijgings- of vervaardigingsprijs | 93.910 | 54.794 | - | 4.338 | 22.357 | 175.399 |
| Cumulatieve afschrijvingen | -38.282 | -32.076 | - | -3.788 | - | -74.146 |
| Boekwaarde per 31 december 2025 | 55.628 | 22.718 | - | 550 | 22.357 | 101.253 |

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

Financiële vaste activa

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|----------|------------|------------|
|----------|------------|------------|

| | | |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Deelnemingen in groepsmaatschappijen | 2.865 | 2.590 |
| Vordering Rivier | 28 | 28 |
| | 2.893 | 2.618 |

| x €1.000 | Deelnemingen in groepsmaatschappijen | Vordering Rivier | Totaal |
|--|--------------------------------------|------------------|--------------|
| Boekwaarde per 1 januari 2025 | 2.590 | 28 | 2.618 |
| Resultaat | 275 | - | 275 |
| Boekwaarde per 31 december 2025 | 2.865 | 28 | 2.893 |

De deelnemingen in groepsmaatschappijen hebben betrekking op:

RET Materieel B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in kapitaal: 100 procent)

RET Materieel B.V. beheert de nieuwe bussen. R.E.T. N.V. voert de directie over RET Materieel B.V. en brengt daarvoor een management fee in rekening. R.E.T. N.V. gebruikt het materieel voor de exploitatie en betaalt hiervoor een gebruiksvergoeding aan RET Materieel B.V. In 2025 werd door RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2024: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is € 14.000.

RET Services B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in kapitaal: 100 procent)

RET Services B.V. voert voor R.E.T. N.V. beperkte niet direct met het openbaar vervoer verband houdende activiteiten uit. De directie van R.E.T. 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 € 2,9 miljoen (2024: € 2,6 miljoen). In 2025 werd door RET Services B.V. een positief resultaat van € 0,3 miljoen (2024: € 0,2 miljoen) behaald.

RET Bus B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in kapitaal: 100 procent)

RET Bus B.V. heeft de busconcessie tot 8 december 2019 verzorgd. De busconcessie valt nu onder R.E.T. N.V. Het resultaat van Bus B.V. is nihil (2023: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is negatief € 11,5 miljoen (2024: € 11,5 miljoen negatief), deze is opgenomen onder de voorzieningen.

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

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

Vlottende activa

Vorraden

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|---------------|---------------|
| Grond- en hulpstoffen | 33.789 | 31.545 |
| OV-chipkaarten en merchandise | 101 | 187 |
| | 33.899 | 31.732 |
| Grond- en hulpstoffen voorziening incourant | -9.243 | -9.057 |
| | 24.656 | 22.675 |

Onderhanden projecten

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|--|---------------|--------------|
| Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten | 16.556 | 1.247 |
| Totaal | 16.556 | 1.247 |

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Geactiveerde kosten | 284.325 | 278.445 |
| Af: ontvangen termijnbedragen | -298.321 | -306.374 |
| Af: voorziening projecten | -10.731 | -5.911 |
| | -24.727 | -33.840 |

| | | |
|---|---------------|--------------|
| Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden) | 41.283 | 35.087 |
| Totaal | 16.556 | 1.247 |

Vorderingen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|--|----------------|----------------|
| Vorderingen op handelsdebiteuren | 12.895 | 2.605 |
| Vorderingen op groepsmaatschappijen | 4.289 | 4.122 |
| Belastingen en premies sociale verzekeringen | 2.073 | 291 |
| Overige vorderingen en overlopende activa | 121.975 | 130.306 |
| | 141.232 | 137.324 |

Vorderingen op handelsdebiteuren

In de vorderingen op handelsdebiteuren is opgenomen een vordering op gemeente Rotterdam van € 7,8 miljoen (2024: € 0,5 miljoen) alsmede een vordering op de MRDH van € 0,0 miljoen (2024: 0,8 miljoen).

Vorderingen op groepsmaatschappijen

De post vorderingen op groepsmaatschappijen betreft een rekening-courantverhouding met deelnemingen. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 2,2 procent (2024: 1,4 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

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 2025 van € 73,3 miljoen (2024: € 108,6 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 2,0 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 2,2 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2024: respectievelijk 1,3 procent en 1,4 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is sprake van vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen van € 15,3 miljoen. In 2024 was sprake van een schuld, die opgenomen is onder de overige schulden.

De vordering uit hoofde van kaartopbrengsten ultimo 2025 bedraagt € 10,6 miljoen (2024: € 10,5 miljoen).

De vordering inzake MDIEU bedraagt ultimo 2025 € 1,6 miljoen (2024: € 1,7 miljoen).

Voor de Roseknoop is een vordering opgenomen op gemeente Rotterdam van € 5,4 miljoen (2024: nihil).

Daarnaast is opgenomen een vordering inzake UWV van € 0,7 miljoen (2024: € 1,7 miljoen) alsmede een vordering uit hoofde van de Transitievergoeding OV 2024 van € 2,9 miljoen (2024: € 2,9 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.

Vorderingen op handelsdebiteuren

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|----------------------------------|---------------|--------------|
| Vorderingen op handelsdebiteuren | 12.895 | 2.605 |
| | 12.895 | 2.605 |

Vorderingen op groepsmaatschappijen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|
| Vorderingen op RET Materieel B.V. | 4.289 | 4.122 |
| | 4.289 | 4.122 |

Belastingen en premies sociale verzekeringen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|----------------|--------------|------------|
| Omzetbelasting | 2.073 | 291 |
| | 2.073 | 291 |

Overige vorderingen en overlopende activa

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---------------------|------------|------------|
| Overige vorderingen | 118.698 | 128.377 |

| | | |
|--------------------|----------------|----------------|
| Overlopende activa | 3.277 | 1.929 |
| | 121.975 | 130.306 |

Liquide middelen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|----------------|---------------|---------------|
| Bank | 74.005 | 66.352 |
| Kas en overige | 254 | 293 |
| | 74.259 | 66.645 |

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

Eigen vermogen

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

| x €1.000 | Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal | Agioreserve | Overige reserve | Resultaat boekjaar | Totaal |
|---------------------------------|--|-------------|-----------------|--------------------|---------|
| Stand per 1 januari 2025 | 122 | 7.500 | 128.377 | 3.728 | 139.727 |
| Mutaties uit resultaatverdeling | - | - | - | -3.728 | -3.728 |
| Resultaat boekjaar | - | - | - | 2.432 | 2.432 |
| Uit resultaatverdeling | - | - | 3.728 | - | 3.728 |
| Storting agio | - | 15.000 | - | - | 15.000 |
| Dividenduitkering | - | - | -375 | - | -375 |

| | | | | | |
|----------------------------|-----|--------|---------|-------|---------|
| Stand per 31 december 2025 | 122 | 22.500 | 131.730 | 2.432 | 156.784 |
|----------------------------|-----|--------|---------|-------|---------|

Het maatschappelijk aandelenkapitaal van R.E.T. 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.

Door verduidelijking in de Richtlijnen van de Jaarverslaggeving op het vormen van voorzieningen bij een opbouw van rechten, classificeert de 54+regeling van RET zich als een voorziening waarvoor een stelselwijziging is toegepast. In de overige reserves heeft derhalve een rechtstreekse mutatie in het eigen vermogen van 2024 plaatsgevonden van € 8,2 miljoen. Vergelijkende cijfers zijn daar waar nodig aangepast.

Resultaatbestemming

Opgave van het voorstel voor de bestemming van de winst of de verwerking van het verlies.

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

Het resultaat over 2025 ad € 2.432.000 wordt geheel toegevoegd aan de overige reserves.

Informatieverschaffing over het boekjaar gedeclareerde of voorgestelde dividend per aandeel

De leiding van de vennootschap stelt voor € 375.000 als dividend uit te keren.

Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|-----------------------|------|------|
| Stand per 1 januari | 122 | 122 |
| Stand per 31 december | 122 | 122 |

Agioreserve

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|-----------------------|--------|-------|
| Stand per 1 januari | 7.500 | 7.500 |
| Agio in boekjaar | 15.000 | - |
| Stand per 31 december | 22.500 | 7.500 |

Wettelijke reserve

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|------------------------------|----------|----------|
| Stand per 1 januari | - | 2.557 |
| Mutatie overige reserve | - | -2.557 |
| Stand per 31 december | - | - |

Overige reserves

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---|----------------|----------------|
| Stand per 1 januari | 128.377 | 140.377 |
| Uit resultaatverdeling | 3.728 | -6.386 |
| Dividentuikeringen | -375 | - |
| Rechtstreekse mutatie als gevolg van stelselwijzigingen | - | -8.171 |
| Mutatie wettelijke reserve | - | 2.557 |
| Stand per 31 december | 131.730 | 128.377 |

De correctie van € 8,2 miljoen in 2024 betreft de aanpassing van de vergelijkende cijfers inzake de stelselwijziging van de voorziening seniorenregeling (54+).

Resultaat boekjaar

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---------------------|-------|--------|
| Stand per 1 januari | 3.728 | -6.386 |

| | | |
|--------------------------------|--------------|--------------|
| Mutatie uit resultaatverdeling | -3.278 | 6.386 |
| Resultaat boekjaar | 2.432 | 3.728 |
| Stand per 31 december | 2.432 | 3.728 |

Voorzieningen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Voorzieningen | 34.127 | 27.253 |
| Stand per 31 december | 34.127 | 27.253 |

| x €1.000 | Boekwaarde per 1 januari 2025 | Onttrekkingen | Dotatie | Vrijval | Boekwaarde per 31 december 2025 |
|---------------------------------|-------------------------------|---------------|---------|---------|---------------------------------|
| Jubilea | 2.721 | -373 | - | -190 | 2.158 |
| Langdurig zieken | 2.780 | -3.743 | 4.367 | - | 3.404 |
| WW regulier en bovenwettelijk | 986 | -643 | 1.171 | -361 | 1.153 |
| Seniorenregeling (54+) | 7.210 | -1.497 | 780 | - | 6.493 |
| Zware beroepenregeling | - | - | 6.702 | - | 6.702 |
| Overige personeelsvoorzieningen | 186 | -257 | 472 | - | 401 |
| Reorganisatievoorziening | 302 | -204 | 1.150 | -98 | 1.150 |

| | | | | | |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Incidentele claims | 1.562 | -650 | 826 | -578 | 1.160 |
| Negatieve waarde deelneming | 11.506 | - | - | - | 11.506 |
| Totaal | 27.253 | -7.367 | 15.468 | -1.227 | 34.127 |

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.

In de vergelijkende cijfers 2024 zit een aanpassing van € 7,2 miljoen inzake de stelselwijziging van de voorziening seniorenregeling (54+).

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

Voorzieningen uitsplitsing looptijd

| x €1.000 | | |
|---|---------------|---------------|
| | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
| Voorzieningen die naar verwachting binnen één jaar zullen worden afgewikkeld | 5.939 | 3.459 |
| Voorzieningen die naar verwachting na meer dan één jaar en minder dan vijf jaar zullen worden afgewikkeld | 10.364 | 2.980 |
| Voorzieningen die naar verwachting na meer dan vijf jaar zullen worden afgewikkeld | 17.824 | 20.814 |
| Voorzieningen | 34.127 | 27.253 |

Kortlopende schulden

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|---|------------|------------|
| Schulden aan leveranciers en handelskredieten | 14.187 | 7.748 |

| | | |
|--|----------------|----------------|
| Schulden aan groepsmaatschappijen | 9.933 | 11.533 |
| Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen | 15.500 | 11.897 |
| Overige schulden en overlopende passiva | 130.318 | 123.771 |
| | 169.938 | 154.949 |

Schulden aan leveranciers en handelskredieten

In de schulden aan leveranciers en handelskredieten is opgenomen een schuld aan de gemeente Rotterdam van € 0,0 miljoen (2024: € 0,2 miljoen) en een schuld aan de MRDH van € 3,6 miljoen (2024: € 0,0 miljoen).

Schulden aan groepsmaatschappijen

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 2,2% rente berekend (2024: 1,4%).

Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 21,3 miljoen (2024: € 22,2 miljoen), waarvan € 1,2 miljoen een langlopend karakter heeft (2023: € 1,9 miljoen).

Overlopende passiva

In de overlopende passiva zijn opgenomen:

Een bedrag van € 37,4 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2026 (2024: € 34,2 miljoen).

Een bedrag van € 3,1 miljoen (2024: € 3,8 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabonnementen in 2025. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2026.

Een bedrag van € 0,0 miljoen (2024: € 4,1 miljoen) uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen met MRDH.

R.E.T. 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 (2024: € 2,9 miljoen).

De reële waarde van de schulden benadert de boekwaarde.

Schulden aan groepsmaatschappijen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|------------------------------|------------|------------|
| Schuld aan RET Services B.V. | 951 | 1.568 |

| | | |
|-------------------------|--------------|---------------|
| Schuld aan RET Bus B.V. | 8.982 | 9.965 |
| | 9.933 | 11.533 |

Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|------------------------|---------------|---------------|
| Loonheffing | 11.810 | 10.809 |
| Vennootschapsbelasting | 220 | 44 |
| Overige belastingen | 3.470 | 1.044 |
| | 15.500 | 11.897 |

Overige schulden en overlopende passiva

| x €1.000 | 31-12-2025 | 31-12-2024 |
|-----------------------|----------------|----------------|
| Onderhanden projecten | 41.283 | 35.087 |
| Overige schulden | 21.538 | 22.457 |
| Overlopende passiva | 67.479 | 66.227 |
| | 130.318 | 123.771 |

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen regelingen

Voor de niet uit de balans blijvende verplichtingen wordt verwezen naar de toelichting in de geconsolideerde jaarrekening.

Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake aansprakelijkheidsstellingen

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.

De niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake de fiscale eenheid

R.E.T. 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. R.E.T. 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 toelichtingen

Gemiddeld aantal werknemers

Informatieverschaffing over gemiddeld aantal werknemers over de periode

Gedurende het jaar 2025 waren 2.099 werknemers in dienst op basis van een volledig dienstverband (2024: 1.991. Hiervan waren 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2024: 0).

Bezoldiging van bestuurders en commissarissen: Uitsplitsing

| x1.000 | 2025 | 2024 |
|---|------|------|
| Bezoldiging van een bestuurder | 492 | 214 |
| Totaal van bezoldiging van bestuurders en gewezen bestuurders | 492 | 214 |
| Bezoldiging van een commissaris | 129 | 122 |
| Totaal van bezoldiging van commissarissen en gewezen commissarissen | 129 | 122 |
| Totaal van bezoldiging van bestuurders en commissarissen | 621 | 336 |

Bezoldiging van bestuurders en commissarissen

Informatieverschaffing over bezoldiging van bestuurders en commissarissen

In de post salarissen is begrepen de bezoldiging van de statutair directeur en commissarissen. Het beloningsbeleid voor de statutair directeur van R.E.T. N.V. is vastgesteld door de Algemene vergadering van Aandeelhouders en in overeenstemming met het beleidskader Verbonden Partijen.

Bestuurders

De bezoldiging van de bestuurders 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 directeuren worden beloond middels een vaste beloning. De statutair directeuren hebben een

regulier arbeidscontract en vallen onder de reguliere cao wat betreft de pensioenregeling. In 2024 betrof dit één statutair bestuurder, in 2025 twee.

Commissarissen

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 2025 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeuren en commissarissen.

Accountantshonoraria

| x €1.000 | 2025 | 2024 |
|---|------------|------------|
| Accountantshonoraria voor het onderzoek van de jaarrekening | 237 | 211 |
| Accountantshonoraria voor andere controleopdrachten | 97 | 191 |
| Totaal van accountantshonoraria | 334 | 402 |

Tekstuele toelichting

Informatieverschaffing over accountantshonoraria

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.

Enkel de honoraria voor het onderzoek van de jaarrekening hebben betrekking op het betreffende boekjaar, ongeacht of de werkzaamheden reeds gedurende het boekjaar zijn verricht.

Er hebben geen adviesdiensten op fiscaal terrein plaatsgevonden.

Rotterdam, 2 april 2026,
R.E.T. N.V

Linda Boot - Statutair directeur
Mieke van den Berg - Statutair directeur

*Rotterdam, 2 april 2026,
Ondertekening commissarissen:*

Steven Lak - Voorzitter
Patricia Vitalis - Commissaris
Karin Bax - Commissaris

Henk Bothof - Commissaris

Hans van Leeuwen - Commissaris

Overig

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Statutaire regeling omtrent de bestemming van winst

De statuten (artikel 26) bepalen het resultaat 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 R.E.T. 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

| | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 |
|--|------|------|------|------|------|
| Aantal vervoerde personen (x 1.000.000) | 160 | 162 | 156 | 136 | 99 |
| Aantal reizigerskilometers (x 1.000.000) | 883 | 898 | 863 | 743 | 533 |
| Aantal voertuigen | 543 | 544 | 544 | 548 | 563 |
| Concernresultaat (x € 1.000.000) | 2,4 | 3,7 | -6,4 | 1,1 | 1,2 |

| | | | | | |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ebitda (x € 1.000.000) * | 6,9 | 17,9 | 6,4 | 15,8 | 5,6 |
| Solvabiliteit ** | 37,9% | 36,3% | 28,5% | 27,4% | 30,8% |
| Rentabiliteit eigen vermogen *** | 1,6% | 2,6% | -4,3% | 0,7% | 0,8% |
| Current ratio**** | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| Gemiddeld aantal FTE's | 2.763 | 2.544 | 2.486 | 2.510 | 2.599 |
| Gemiddeld ziekteverzuim | 10,3% | 12,1% | 12,2% | 13,5% | 12,1% |

* 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 eigen 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.