

R.E.T. N.V.

gevestigd te Rotterdam

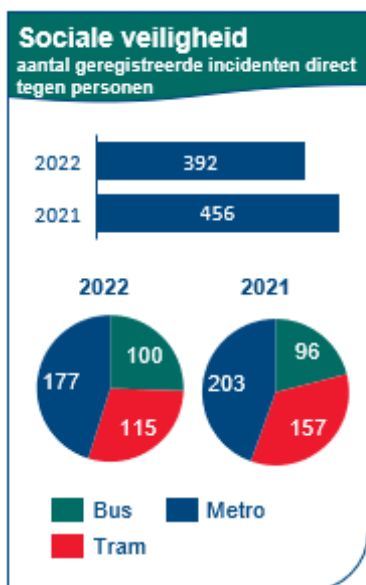
Rapport inzake de
Jaarrekening 2022

Inhoudsopgave

	Pagina
Directieverslag	2
Geconsolideerde jaarrekening	
Geconsolideerde balans per 31 december 2022	41
Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2022	43
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2022	44
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde jaarrekening	46
Toelichting op de geconsolideerde balans	57
Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening	68
Overige toelichtingen	73
Enkelvoudige jaarrekening	
Enkelvoudige balans per 31 december 2022	75
Enkelvoudige verkorte winst-en-verliesrekening over 2022	77
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de enkelvoudige jaarrekening	78
Toelichting op de enkelvoudige balans	79
Toelichting op de enkelvoudige winst-en-verliesrekening	90
Overige toelichtingen	91
Overige gegevens	
Verwijzing naar de accountantsverklaring	93
Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst	93
Informatieverschaffing over bijzonder statutaire rechten inzake zeggenschap	93
Bijlagen	
Bijlage 1 - Meerjarenoverzicht	94

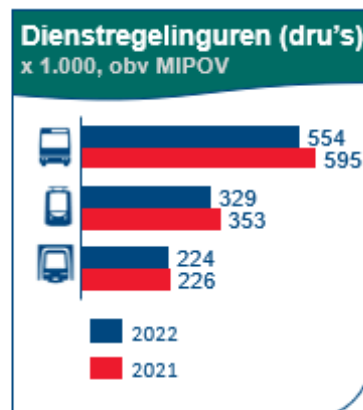
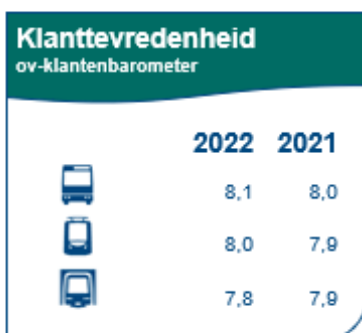
Directieverslag

Kerncijfers



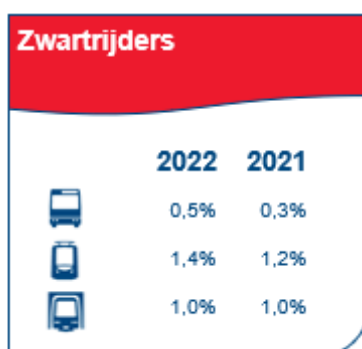
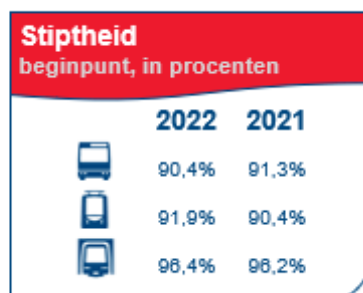
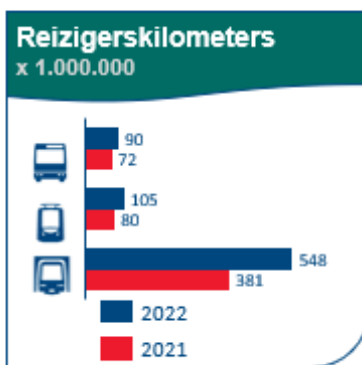
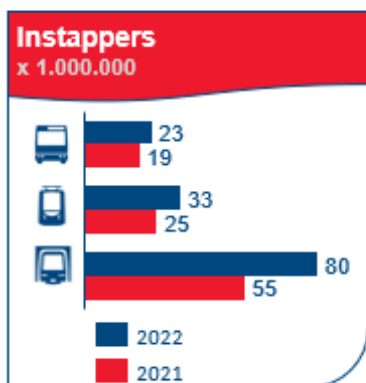
Mijlpaal

Besluit hoogwaardig OV over nieuwe oeververbinding



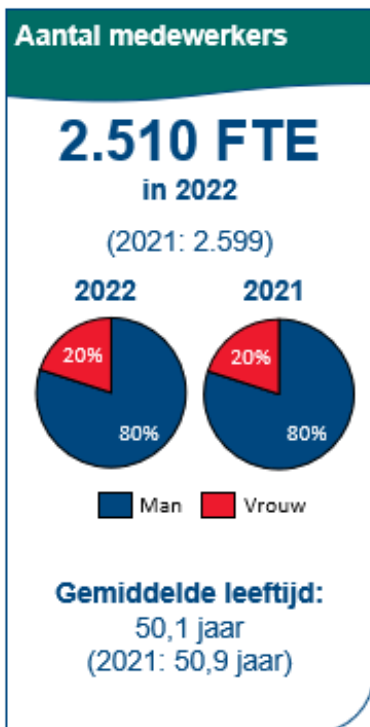
Mijlpaal

Open dag RET 95 jaar



Mijlpaal

42 nieuwe ZE-bussen






Mijlpaal

OV = OK
campagne

Energieconsumptie

X 1.000.000 in kWh

	2022	2021
	37,2	41,7
	23,4	24,6
	82,7	82,4

Bedrijfsopbrengsten

In € x 1.000.000

	2022	2021
Opbrengst kaartverkoop	198	150
Exploitatie-bijdragen	142	144
Werken derden	96	93
Overig	55	90
Totaal	490	477

Resultaat

1,1 miljoen
Netto winst in 2022
(2021: 1,2 miljoen)




Mijlpaal

OV innovatieprijs voor
de 'slimme tram'

Mijlpaal

Nieuw busstation Zuidplein

Materieel

	270
	112
	166

Verstoringen

	2022	2021
	1.744	1.612
	1.288	1.238
	742	980

Verzuim

13,5%
ziekteverzuim in 2022
(2021: 12,1%)

Voorwoord

Ook begin 2022 werd het nieuws nog gedomineerd door Corona. In maart vervielen de meeste beperkingen en kwamen de reizigers meer en meer terug. We startten het jaar met een bezetting van circa 60% ten opzichte van 2019 en eindigde het jaar met circa 85%. Fijn om meer en meer reizigers te begroeten in onze voertuigen. 2022 was ook het laatste jaar van de financiële ondersteuning vanuit het Rijk, de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV). In 2023 kan het openbaar vervoer nog gebruik maken van een soberdere ondersteuning. Dit heeft, samen met de gevolgen van de oorlog in Oekraïne, zoals de enorme prijsstijging van energie, consequenties voor de financiën van RET in de toekomst.

2022 begon met een krachtige oproep vanuit de stadsvervoerders voor betere financiering van het openbaar vervoer op de korte en de lange termijn. In juni riep een brede coalitie van opdrachtgevers, vervoerders, bonden, Milieudefensie en Rover het kabinet op om een financieel vangnet voor 2023 te bieden als de reizigersaantallen de komende jaren nog achterblijven. Zonder een Rijksvangnet ontbreekt zekerheid en komen de dienstregelingen in het geding. Daarmee staat de bereikbaarheid van stad en regio op het spel. Aan deze oproepen is deels gehoor gegeven door voor 2023 een beperkt financieel vangnet in te stellen.

Daarnaast is in november bekend geworden dat Rijk en regio forse investeringen doen in de toekomst van het landelijke en regionale openbaar vervoer. Onderdeel daarvan is het voornemen om in Rotterdam een stadsbrug met een hoogwaardige railverbinding aan te leggen en om het RET-metronetwerk een impuls te geven.

Dit is een prachtige toezegging om onze langetermijnplannen vorm te geven. Tegelijkertijd lost het de actuele financiële problemen niet op. De eerder verwachte reizigersgroei gaat niet meer op en alle prijzen, met name de energieprijzen, zullen per 2023 voor de RET fors stijgen.

Helaas was 2022 ook een jaar van op- en afschalen. Ziekteverzuim en krapte op de arbeidsmarkt stellen veel bedrijven op de proef, ook de RET. Hierdoor is er zowel bij metro als bij tram en bij de bus periodes minder gereden.

Juist in moeilijke tijden is het belangrijk om ook aandacht te geven aan het goede. Aan al die collega's die zich elke dag weer inzetten voor de RET zodat we onze reizigers het beste kunnen bieden. Heel veel dank! Aan de reizigers die met ons blijven reizen en ons dit jaar beloonden met een 7,9 in de OV klantenbarometer. De RET bestond het afgelopen jaar 95 jaar. Een mijlpaal die we met velen hebben gevierd. Tijdens een drukbezochte Open dag op de Kleiweg hebben we reizigers, omwonenden, collega's en andere belangstellenden een kijkje in de RET-keuken gegeven.

2023 zal geen makkelijk jaar worden. Financieel en op het gebied van beschikbaarheid van personeel en voertuigen zitten we nog steeds in zwaar weer. Het is wel het jaar waarin we kunnen laten zien dat we weerbaar zijn en samen alles op alles zetten om beter uit deze tijd te komen. We zetten vol in op betrouwbaar openbaar vervoer met trotse medewerkers in een financieel gezond bedrijf! We gaan komend jaar ook de vruchten plukken van waar we in 2022 zo hard aan hebben gewerkt: de ingebruikname van het keerspoor bij Pijnacker, de introductie van in- en uitchecken met je bankpas of telefoon, een nieuwe reizigersapp en de opening van het metrostation Hoek van Holland Strand.

In 2023 verwachten we de goede samenwerking met de Ondernemingsraad voort te zetten. Ik dank de Raad van Commissarissen, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het Rijk en de gemeente Rotterdam voor de samenwerking in het afgelopen jaar. Tot slot wil ik graag de reizigers bedanken: samen zijn we de RET!

Hierbij presenteer ik het jaarverslag 2022: 95 jaar RET.

Maurice Unck
Algemeen directeur RET N.V.

Directie verslag

Organisatie en activiteiten

Missie

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

Visie

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

We investeren in kundige en servicegerichte medewerkers, uitstekende infrastructuur, modern materieel, en meer en betere voorzieningen. 'Aardig onderweg' geeft aan dat we ons voortdurend blijven vernieuwen. Met een duidelijk doel voor ogen, waarbij we de lat steeds hoger leggen. Zo kunnen we het hoge niveau van service, kwaliteit, professionaliteit, (sociale) veiligheid en klanttevredenheid blijven bieden dat ons voor ogen staat. Als onderneming zijn we naast logistiek verbinder ook een sociale verbinder. Al sinds onze oprichting zijn we sterk verbonden met de Rotterdamse regio. Dat uit zich in een actieve samenwerking met andere organisaties in de regio en een positieve bijdrage aan milieu en maatschappij. Op een inspirerende en interactieve manier willen we van meerwaarde voor de samenleving zijn.

Bedrijfsplan

De strategie van de RET staat beschreven in ons bedrijfsplan. In 2022 zijn we gestart met een nieuw driejarig bedrijfsplan. Waar de afgelopen jaren in het bedrijfsplan accenten werden gelegd (zoals focus op innovatie en vernieuwing, zoals Mobility as a Service (MAAS) en First en Last Mile (FiLa), keert het nieuwe bedrijfsplan terug naar de kern van de RET. Dit zorgt dat het plan vertaald kan worden naar de werkvloer, door middel van afdelingsplannen en het voor iedereen inzichtelijk wordt welke bijdrage zij samen met hun directe collega's leveren aan de bedrijfsdoelstellingen.

Voor het opstellen van het bedrijfsplan is de OGSM-methodiek¹ gekozen. Deze gewijzigde aanpak biedt meer flexibiliteit, jaarlijks wordt de strategie herijkt om in te kunnen spelen op ontwikkelingen.

In het plan van 2022-2024 is gewerkt met een allesomvattende zin welke is opgesteld als hoofddoel voor 2024 en acht strategieën om onze doelstelling te behalen. Het plan in het kort:

Hoofddoel: Meer reizigers ervaren 'De Perfecte Reis' doordat wij samen en vooruitstrevend werken aan een flexibele, betrouwbare en duurzame dienstverlening.

In deze zin komt onze ambitie naar voren om te groeien en een hoge klantwaardering te behouden.

¹ OGSM staat voor Objective, Goals, Strategies & Measures. Deze onderdelen vormen de basis van een goed en effectief businessplan op 1 A4.

De acht strategieën

Drie hoofdstrategieën in de kern van onze organisatie:

1. Reizigers

We werken aan reizigersgroei en de klantwaardering door de focus op punctualiteit en het minimaliseren van uitval. Daarnaast werken we aan betaalbaarheid (OV-betalen) en deur-tot-deur mobiliteit.

2. Medewerkers

De medewerkers strategie is gericht op voldoende (werving en behouden), vitaal (verlagen verzuim) en vakbekwaam (opleiding, borgen van kennis) personeel. Daarnaast werken we aan de verdere ontwikkeling van leiderschapskwaliteiten bij onze leidinggevenden.

3. Materieel

De derde pijler van onze organisatie is gericht op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van onze voertuigen en infra.

We hebben daarnaast vijf ondersteunende strategieën die cruciaal zijn om de hoofdstrategieën te verwezenlijken:

4. Financieel gezond; omgaan met de gevolgen van de coronapandemie
5. Effectief inrichten processen; onder andere ketenprocessen verbeteren en werken aan operationeel management
6. Digitalisering; onder andere herinrichten van IT-basisprocessen en de voorbereiding op toekomstige ERP vervanging
7. Verdere verduurzaming; focus op circulariteit, energietransitie en klimaatadaptatie
8. Verbeteren fysieke veiligheid; primair het verder doorleven van de Zien, Handelen, Leren-filosofie en toewerken naar een proactieve veiligheidscultuur

Veranderde situatie

Gedurende het jaar zijn er verschillende ontwikkelingen die onze aandacht vereisen. We hebben grote uitdagingen: financieel, maar ook op het gebied van beschikbaarheid van personeel en voertuigen. Dit heeft ertoe geleid dat in het plan voor 2023 het aantal onderwerpen sterk is teruggebracht, en daar al hard aan is gewerkt in de laatste maanden van 2022. Het aantal strategieën brengen we terug van acht naar drie:

1. Financieel gezond: Een financieel gezonde balans en concessie om de noodzakelijke continuïteit voor ons bedrijf te waarborgen. Met onder andere:
 - Energiebesparingsmaatregelen doorvoeren;
 - Herijking van de concessies;
 - Realiseren van reizigersgroei.
2. Trotse medewerkers: RET'ers werken met plezier, krijgen waardering voor hun vakmanschap en worden in staat gesteld om hierin uit te blinken. Met onder andere:
 - Het op orde krijgen van de formatiebezetting (voldoende personeel nu en in de toekomst);
 - Optimaliseren aanpak verzuim;
 - Medewerkers meer invloed geven op eigen werk en roosters;
 - Verhogen van de verbondenheid met de RET.
3. Robuuste bedrijfsvoering: Door onze processen, data, ICT en samenwerking te moderniseren stellen we onze collega's in staat hun werk effectief, efficiënt en met plezier te doen. We bouwen het nieuwe (building) terwijl de winkel open blijft (running). Met onder andere:
 - Aanpak werkstromen voertuigbeschikbaarheid metro, tram en bus;
 - Verbeteren ketensamenwerking;
 - Structureel verbeteren van de bedrijfsvoering door processen te optimaliseren en automatiseren, ondersteund door de implementatie van een nieuw ERP-systeem.

Ook de hoofddoelstelling voor 2023 is aangepast naar: 'Betrouwbaar OV met trotse medewerkers in een robuust en financieel gezond bedrijf'. Zo kunnen we onze reizigers de 'Perfecte Reis' blijven bieden.

De toegevoegde waarde van de RET

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

De manier waarop wij waarde toevoegen om de gewenste resultaten en de beoogde impact te realiseren, staat beschreven in ons bedrijfsplan. In dit jaarverslag vertellen we of we de goede kant op gaan. We leggen verantwoording af aan onze belangrijkste stakeholders. Om ook in de toekomst - op de langere termijn - waardecreatie te realiseren en verder te verbeteren, werkt de RET voortdurend aan verbetering van het vervoeraanbod (onder andere extra vervoercapaciteit op het metronetwerk, nieuwe oeververbinding en Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijnen, verbetering van de dienstverlening (gemakkelijker reizen met ‘OV-betalen’ als opvolger van de ov-chipkaart), en vermindering van de impact op het milieu (aanschaf elektrische bussen, verlagen stroomgebruik, circulariteit, energietransitie, klimaatadaptatie).

De landen in de Verenigde Naties hebben 17 werelddoelen voor duurzame ontwikkeling afgesproken (UN Sustainable Development Goals). Aan vijf van deze doelen kan de RET een bijdrage leveren, namelijk Duurzame en betaalbare energie (SDG7); Fatsoenlijke banen en economische groei (SDG8); Innovatie en duurzame infrastructuur (SDG9); Veilige en duurzame steden (SDG11) en Klimaatverandering aanpakken (SDG13). In 2018 is besloten om MVO-doelen die hierop zijn gebaseerd definitief op te nemen in het bedrijfsplan.

Ook de RET levert een bijdrage aan duurzame ontwikkeling en aan reductie van broeikasgassen en heeft de volgende MVO-doelstellingen:

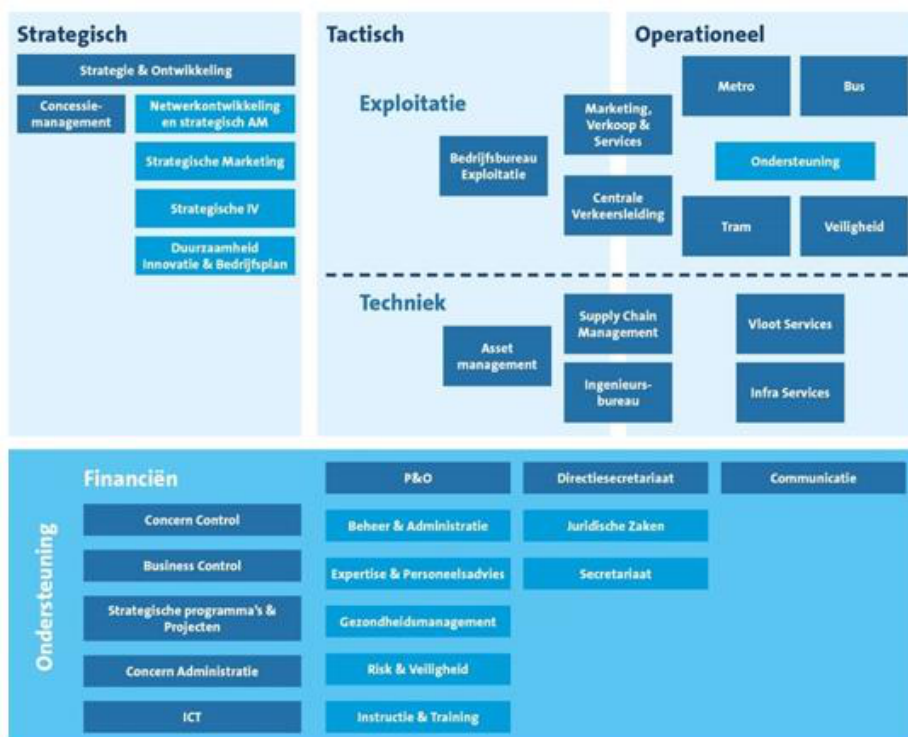
- Duurzaam vervoeren: klimaatneutraal vervoer in 2030. RET gaat voor vervoer zonder schadelijke uitstoot in 2030;
- Duurzaam bouwen: energieneutraal en circulair bouwen in 2040. Dit houdt in energieopwekkende RET-gebouwen van volledig herbruikbare bestandsdelen in 2040;
- Duurzaam werken: circulair,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

Input	Resultaat	Impact
Sociaal kapitaal en relaties - Reizigers - Servicegerichte medewerkers - Andere Stakeholders: OR, vakbonden, gemeente(n), de MRDH en Raad van Commissarissen, ministeries, de provincie Zuid-Holland, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, openbaar ministerie, omwonenden, scholen, media, brancheorganisaties, leveranciers, zakelijke partners, collega-bedrijven en belangenorganisaties zoals Metrocov en Rover	Sociaal kapitaal en relaties - Reizigerstevredenheid (7,9) - Cijfer sociale veiligheid (392 incidenten direct tegen personen) - Reisinfo bij verstoringen - We werken samen met onze opdrachtgever en andere stakeholders aan een (toekomstbestendig) OV-systeem waarmee we de regio Rotterdam bereikbaar en leefbaar houden - Samenwerkingsresultaten deur tot deur met deelvervoerders Check, Donkey Republic, felyx en GO Sharing, Watertaxi, BAQME, Donkey Republic, Lime en MyWheels	- Reizigers profiteren van bereikbaarheid, duurzame en veilige mobiliteit en de mogelijkheden die dit biedt om gebruik te maken van voorzieningen, anderen te ontmoeten, te werken en te leren. Belangrijke reizigersgroepen van de RET zijn: forensen, bezoekers van winkels en horeca, scholieren en studenten, gebruikers van gezondheidszorg en voorzieningen, toeristen, ouderen. - Bedrijven zoals middenstand, horeca, beurzen en congressen in de regio hebben baat bij OV doordat het de arbeidsmarkt vergroot (rekrutering uit de hele regio en daarbuiten) en ook (potentiële) klanten brengt. - Voor de bezitters en gebruikers van grond in de omgeving van knooppunten en metrostations ontstaat vaak een letterlijke vorm van waardecreatie, doordat huizen en grond hier meer gewild en daarmee meer waardevol worden.

<p>Geproduceerd kapitaal en intellectueel kapitaal = OV-netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aantal voertuigen: 270 bussen, 112 trams, 166 metro's - Verkeersleiding - Vervoersplanning - Infra - Gebouwen en werkplaatsen - ICT & digitalisering - Energie - Kennis van de regio Rotterdam 	<p>OV-netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kostendeckingsgraad - Productiviteit - Uitval - Punctualiteit - Verstoringen (3.804) - Beschikbaarheid van vloot, infra en gebouwen - Dienstregelingsuren: 1.107 uur - Reizigerskilometers totaal: 742 miljoen - Zwartrijders: Bus: 0,5 % Tram: 1,4 % Metro: 1,0 % 	<ul style="list-style-type: none"> - Met duurzame en veilige mobiliteit draagt de RET bij aan een leefbare en bereikbare regio Rotterdam: - > Voor zowel de bestaande stad als nieuwe stedelijke ontwikkelingen maakt ons OV-netwerk een hoge concentratie van functies in het stedelijk gebied mogelijk. Hiermee dragen wij bij aan het ruimtelijk beleid van regionale en landelijke overheid. - > Daarnaast zorgt ons duurzame en veilige OV voor vermindering van de congestie op het wegennet in de regio, waardoor het verkeer hier sneller doorstroomt. Dit heeft een positieve impact bij de overige verkeersdeelnemers.
<p>Menselijk en intellectueel kapitaal (medewerkers)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.510 fte - Bevlogen en betrokken vakmensen 	<p>Medewerkers</p> <p>Veilig en toegankelijk werk</p> <p>Veiligheidsladder (streven naar niveau 3 RET breed, en binnen Techniek naar niveau 4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - MTO-uitkomsten - Verzuim (13,5 %) - Leertrajecten en opleidingen (nieuwe Leer & Ontwikkelingsafdeling, ook opleidingen voor HTM) 	<ul style="list-style-type: none"> - Als werkgever van betekenis met een grote diversiteit aan beroepen en gevraagde kwalificaties biedt de RET werkgelegenheid op alle opleidingsniveaus. De RET stelt veiligheid centraal en zet zich in op duurzame inzetbaarheid, inclusie en vakmanschap. De goede arbeidsvoorwaarden en volop mogelijkheden voor opleiding en ontwikkeling hebben een positieve impact op de arbeidsmarkt.
<p>Financieel kapitaal</p> <ul style="list-style-type: none"> - OV-concessies - Opbrengsten uit kaartverkoop -Werken derden 	<p>Financieel kapitaal</p> <ul style="list-style-type: none"> - Netto resultaat € 1,1 miljoen 	<ul style="list-style-type: none"> - Met onze marktconforme organisatie zorgen we voor continuïteit in de bedrijfsvoering en leveren maximale OV-capaciteit tegen zo laag mogelijke kosten.
<p>Milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebruik van additionele groene stroom - Energieverbruik door Bus: 37,2 miljoen kWh Tram: 23,4 miljoen kWh Metro: 82,7 miljoen kWh - Overig energieverbruik - Overige grondstoffen 	<p>Milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eigen energieopwekking, energiebesparing en inzet duurzame voertuigen. - CO2- uitstoot totaal modaliteiten en per modaliteit Bus: 11,3 miljoen kg Tram: 1,0 miljoen kg Metro: 3,6 miljoen kg 	<ul style="list-style-type: none"> - We dragen bij aan een schonere leefbare regio en verminderen onze CO2-uitstoot en andere emissies. - We oefenen druk uit op het milieu door gebruik van grondstoffen. - Tegelijkertijd ontstaat waarde voor natuur, milieu en klimaat doordat de aanwezigheid van goed openbaar vervoer zorgt voor minder autoverkeer en de hieruit voortkomende milieuproblemen (energiegebruik, uitstoot CO2 en fijnstof, ruimtegebruik, verkeersveiligheid). Deze waarde wordt nog vergroot doordat de RET in de eigen bedrijfsvoering maatregelen neemt om de negatieve impact op het klimaat te verkleinen.

Bedrijfsstructuur

Onderstaand een overzicht van de bedrijfsstructuur van de RET.

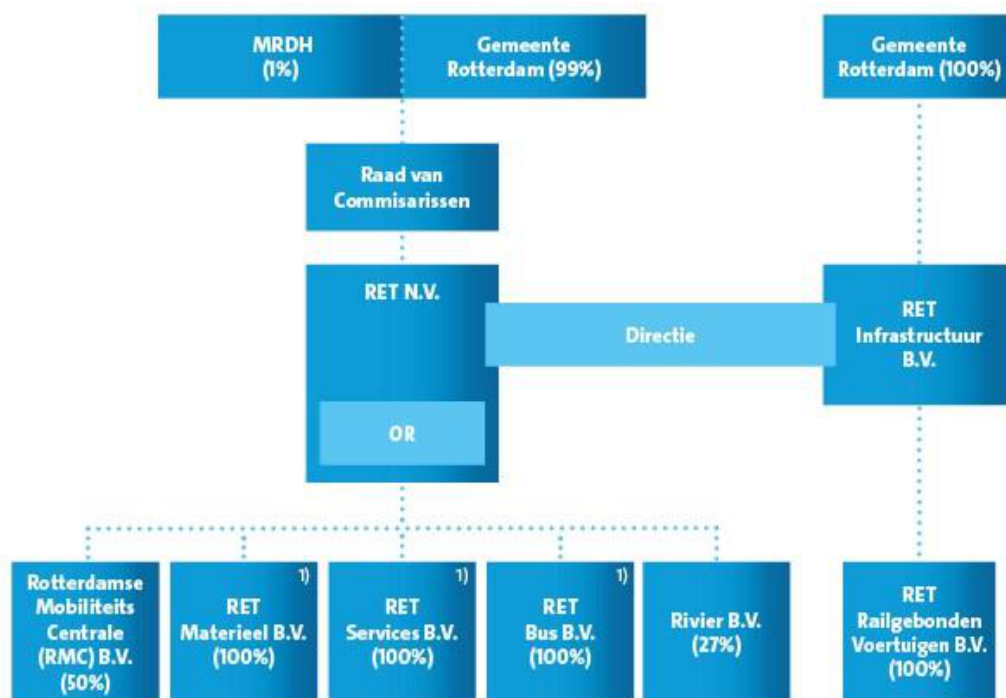


Juridische structuur

De RET N.V. is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht waarop het structuurregime van toepassing is. De vennootschap wordt bestuurd door de directie bestaande uit de statutair directeur en het executive committee (vakdirecteuren). De keuze voor vakdirecteuren is gebaseerd op beheersbaarheid en deskundigheid van het betreffende bedrijfsonderdeel. Het executive committee bestaat uit directeur Financiën, directeur Exploitatie, directeur Techniek en directeur Personeel & Organisatie. Het directieteam wordt gevormd door de directie en drie leden van het management (Manager Strategie en Ontwikkeling, manager Communicatie en de Bestuurssecretaris).

De directie overlegt vijf keer per jaar met de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen (RvC) houdt toezicht. Een onderdeel van de RvC is de auditcommissie die de RvC bijstaat in zijn controlerende en toezichthoudende rol. Daarnaast is er een selectie- en remuneratiecommissie ingesteld die de RvC onder andere ondersteunt bij het selecteren en het belonen van de directeur. De directie en de RvC zijn onafhankelijk van elkaar.

De gemeente Rotterdam en de MRDH zijn aandeelhouders van de RET N.V. Namens de gemeente is de aandeelhoudersrol van de RET N.V. vervuld door de wethouder Financiën van de gemeente Rotterdam. Namens de Metropoolregio is de aandeelhoudersrol vervuld door de wethouder van gemeente Westland.



1) Toegepast is artikel 2:403 BW

De RET in 2022

Sociaal kapitaal en relaties

Gebied

Met onze bussen rijden we in Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Lansingerland, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Ridderkerk en Barendrecht.

Onze trams, de Citadis, rijden in Rotterdam, Barendrecht, Schiedam en Vlaardingen.

Onze metrolijnen verbinden Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland, Lansingerland, Pijnacker, Nootdorp, Leidschenveen, Leidschendam, Voorburg, Den Haag, Rhooon, Poortugaal, Spijkenisse en Capelle aan den IJssel.

De RET heeft acht vestigingen met kantoren, werkplaatsen, remises, garages en de Centrale Verkeersleiding. Het hoofdkantoor van de RET N.V. bevindt zich aan de Laan op Zuid en de hoofdvestiging RET Bus B.V. aan de Sluisjesdijk. De overige vestigingen zijn te vinden aan de Kleiweg, Krimpen aan den IJssel, Kralingen, Beverwaard, Waalhaven en de Nautastraat. In 2022 is de vestiging Ridderkerk samengevoegd met de vestiging Sluisjesdijk. Dit is de opmaat naar een nieuwe vestiging van Bus op de locatie Beverwaard.

Stakeholders

We bieden reizigers een bereikbare, goed ontsloten regio met duurzaam en veilig OV voor alle doelgroepen. Maar bieden tevens voordelen voor instellingen en bedrijven in de regio voor vervoer van (potentiële) klanten en medewerkers. We vervullen een belangrijke rol in de regio: inwoners hebben via OV-voorzieningen een optimale bereikbaarheid en omwonenden ervaren minder druk door verkeer en parkeerproblemen. Onze blik is gericht op het milieu, waarbij we een bijdrage leveren aan diverse duurzaamheidsdoelstellingen. Ook zijn we werkgever, met onder meer goede arbeidsvoorwaarden en veel opleidingsmogelijkheden voor onze collega's.

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

In 2022 stonden we in contact met reizigers, medewerkers, vakbonden, gemeente(n) en de MRDH. Ook consulteerden en informeerden we ministeries, de provincie Zuid-Holland, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, openbaar ministerie, omwonenden en scholen. Tot slot zijn ook media, brancheorganisaties, leveranciers, zakelijke partners, collega-bedrijven en belangenorganisaties als Metrocov, Rover en VGR belangrijke stakeholders.

Met vrijwel al deze stakeholders hebben we voortdurend contact over verschillende onderwerpen en op verschillende niveaus in de organisatie.

Om de belangen van de brede mobiliteit in Nederland te behartigen, is de RET tevens onderdeel van de Mobiliteitsalliantie, waarin meer dan 25 partijen uit de sector samen optrekken. Sinds 1 december 2022 is een woordvoerder van de RET daarvan de directeur, naast de functie bij de RET.

Reizigers

De reiziger is onze belangrijkste stakeholder. De reizigers geven ons in 2022 een mooi cijfer in de OV Klantenbarometer. Het algemeen oordeel over 2022 is een 7,9. In 2021 kregen we ook een 7,9 van de reiziger. Het cijfer voor Bus laat een mooie stijging zijn naar een 8,1. In 2021 scoorden we een 8,0.

De Bus scoort ten opzichte van 2021 hoger op gemak van het vinden van een zitplaats, gemak van instappen, oordeel over de halte, klantvriendelijkheid van het personeel, reissnelheid van de rit en informatie op de instaphalte. De door de reiziger meest genoemde verbeterpunten zijn het aantal ritten per dag en informatie bij vertragingen.

De score voor Tram is gestegen van een 7,9 naar een 8,0 in 2022. De Tram scoort ten opzichte van 2021 hoger op het oordeel over de halte, reisinformatie in het voertuig, de inrichting van het voertuig en klantvriendelijkheid van het personeel. De door de reiziger meest genoemde verbeterpunten zijn het aantal ritten per dag en informatie bij vertragingen. Het cijfer voor Metro is helaas gedaald naar een 7,8. In 2021 scoorden we een 7,9.

Metro scoort ten opzichte van 2021 op geen enkel cijfer significant hoger. Metro scoort lager op prijs van de rit, netheid van het voertuig en het klimaat in het voertuig. De door de reiziger meest genoemde verbeterpunten zijn netheid van het voertuig, de kans op een zitplaats en het aantal ritten per dag.

Medewerkers

Naast reizigers, zijn onze medewerkers de belangrijkste stakeholders. Zij maken het elke dag weer mogelijk om er voor onze reizigers te zijn. 2022 vroeg veel van onze medewerkers. Ze kregen opnieuw te maken met de gevolgen van corona. Ook werden we als RET geconfronteerd met personele krapte en afschalingen als gevolg daarvan. Daarnaast is er veel onzekerheid over de financiële toekomst van de RET. We hebben veel aandacht besteed aan het informeren van medewerkers over deze ontwikkelingen.

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

Brancheverenigingen en coöperaties

De branchevereniging OV-NL vertegenwoordigt alle openbaarvervoerbedrijven van Nederland op het gebied van reisproducten, klantenservice, betaaloplossingen en innovaties. Ook is OV-NL namens de vervoerders belangenbehartiger bij politiek en bestuur inzake investeringen, fiscaliteit en regelgeving. In 2022 had OV-NL net als in de voorgaande jaren een belangrijke coördinerende rol in het beleid, de beschikbaarheidsvergoeding en de communicatie over corona, zowel tussen de OV-bedrijven als met het Rijk. Ook speelde OV-NL een rol in de communicatie en afstemming over de gevolgen van de Oekraïne-oorlog, zoals het gratis reizen voor vluchtelingen en de gestegen energieprijzen. Als onderdeel van de VWOW (vereniging werkgevers openbaar vervoer) zijn we eind 2022 begonnen met de gesprekken voor een nieuwe CAO-OV.

Translink Systems is de drijvende kracht achter de OV-chipkaart en daarmee een belangrijke stakeholder voor de RET. In de TLS+ coöperatie werken OV-bedrijven samen op het terrein van de OV-chipkaart. Het is de ambitie van de coöperatie om diverse betaalmiddelen voor het OV mogelijk te maken en om de totale kosten voor betalen in het OV te verlagen. In 2022 zijn er belangrijke stappen gezet in het invoeren van nieuwe betaalvormen. Het streven is dat ook de RET in 2023 overstapt op het nieuwe OV-betalen. Daarmee kiezen reizigers zelf hoe zij in- en uitchecken. Ze hebben, naast de OV-chipkaart, keuze uit hun contactloze betaalpas, creditcard of mobiel. Of een afgeleide hiervan, zoals hun smartwatch.

Ondernemingsraad

Gedurende 2022 was de OR betrokken bij verschillende advies- en instemmingstrajecten. Een van de belangrijkste was de reorganisatie van Metroservice, die als gevolg van bezuinigingen moest plaatsvinden. Het directieteam en de OR hebben in 2022 ook gewerkt aan het verbeteren van de onderlinge relatie, die als gevolg van uiteenlopende belangen weleens onder druk kwam te staan. In november 2022 vonden OR-verkiezingen plaats en is een nieuwe OR geïnstalleerd.

Sociale veiligheid (incidenten en zwartrijden)

Wat betreft sociale veiligheid was 2022 een lastig jaar om met voorgaande jaren te vergelijken. In het eerste kwartaal waren er nog beperkingen als gevolg van corona. Dit leidde tot significant minder reizigers. Daarnaast was er door bezuinigingen minder inzet van conducteurs op de tram, waardoor het percentage zwartrijders hier licht toenam. Tijdens de coronaperiode van 2020 en 2021 nam het aantal incidenten met spugen en beledigen richting medewerkers toe, maar deze incidenten daalden weer in 2022. Wel steeg het aantal incidenten en de agressie tussen reizigers onderling. Het wapenbezit onder jongeren en de toenemende intolerantie en de verharding van de samenleving baart ons zorgen.

Incidenten tegen medewerkers en tegen reizigers

	2019	2020	2021	2022
Agressie	206	267	211	172
Bedreiging	86	113	81	61
Geweld / mishandeling	131	127	154	120
	423	507	446	353

Zwarrijderspercentages RET (jaarlijks gemiddelde)

	2019	2020	2021	2022
Bus	0.33%	1.11%	0.33%	0.51%
Metro	0.61%	0.85%	1.02%	1.04%
Tram	0.54%	1.36%	1.19%	1.42%

Marketing

Voor Marketing was 2022 een voorbereidend jaar op grote transities, zoals het nieuwe betaalmiddel OV-betalen en de migratie van OV naar mobiliteit. Maar 2022 was ook een jaar vol onzekerheden en spanning rond de vraag hoe snel we onze reizigers weer zouden terugwinnen met een omzet op acceptabel niveau. Een voorzichtige terugkeer volgde: uiteindelijk gingen de reizigerspercentages aan het eind van het jaar richting de 85% procent in vergelijking met de situatie voor corona. Hoewel de frequent reizende forens door het hybride werken structureel meer thuis is gaan werken, keerde het aantal toeristen en dagjesmensen vrijwel terug naar het niveau van voor corona. Ook ging de weekendmetro weer rijden met meer uitgaanspubliek in het weekend. Het ziekteverzuim bleef helaas hoog, waardoor medio 2022 de dienstregeling van metro en later ook van tram is afgeschaald. Voor Marketing volop uitdagingen om met imagocampagnes reizigers weer terug te winnen onder het motto 'De RET brengt je samen'. Er waren campagnes rond Rotterdamse evenementen als de NN Marathon en North Sea Jazz. Ook werd een campagne gelanceerd gericht op het openbaar vervoer en deelvervoer.

OV-betalen

Eén van de grote transities bij de RET wordt de invoering in 2023 van OV-betalen, de nieuwe landelijke manier van betalen in het OV. Na het gesloten systeem van de OV-chipkaart, biedt OV-betalen een meer open en toegankelijk systeem, met een lage drempel voor reizigers door met een bankpas, creditcard of mobiel in- en uit te checken. Een grote verandering gericht op gemak, met een harde deadline. Op 1 januari 2025 wordt de OV-chipkaart landelijk uitgefaseerd, met druk om alle systemen en producten tijdig te migreren. Bij de RET is in 2022 veel voorbereidend werk verzet, waarbij de RET het voortouw nam in het landelijke communicatie- en reizigersmigratieteam van het OV-betalen-programma. De campagnes zijn voorbereid en worden voor iedereen zichtbaar zodra alle betrokken bedrijven gereed zijn voor deze migratie.

Mobility as a Service

De MaaS-markt lijkt in 2022 te zijn gestabiliseerd. Er komen (anders dan voorgaande jaren) niet meer maandelijks nieuwe deelvervoerders bij. Integendeel, sommigen bundelen hun krachten om de op handen zijnde consolidatieslag te doorstaan, anderen trekken zich terug van de Nederlandse markt of specialiseren zich in één modaliteit. Ook MaaS-aanbieders bezinnen zich op hun toekomst. Een aantal is gestopt en een aantal gaat op volle kracht door, waaronder Rivier. Hiervan maakt de RET deel uit. De door het ministerie I&W gesubsidieerde regionale MaaS-pilots zijn geëindigd en krijgen geen concreet vervolg.

We staan aan de vooravond van de migratie van OV naar mobiliteit, waarbij deelmobiliteit wordt geïntegreerd en reizigers worden ontzorgd vanuit Mobility as a Service (MaaS). Al jaren wordt gewerkt aan het landelijke platform Rivier, waarbij alle vervoersmodaliteiten aan elkaar worden verbonden en reizigers profiteren van directe ontsluiting: via één app regelen zij hun reis van deur tot deur, ongeacht of zij gebruik maken van het OV of (als voorbeeld) een deelscooter of –fiets. Rivier is in 2022 live gegaan met haar platform via de NS als eerste MaaS-aanbieder. Op business-to-business-niveau heeft Rivier inmiddels 10+ deelvervoerders geïntegreerd. Begin 2023 is de vernieuwde RET-app gelanceerd, met nieuwe MaaS-functionaliteiten en gebruiksgemak, waarin onder andere barcodeticketing is geïntegreerd. Het ontzorgt de reizigers, die niet langer afhankelijk zijn van allerlei verschillende platformen, maar via één app gebruikmaken van verschillende vervoersaanbieders.

Geproduceerd kapitaal en intellectueel kapitaal

Netwerkontwikkelingen

Positieve ontwikkelingen waren er aan de projectenkant van het netwerk te melden. Op 14 november werd bekend dat het Rijk financieel gaat bijdragen aan een nieuwe oeververbinding tussen Feijenoord en De Esch en aan het vergroten van de metrocapaciteit. De oeververbinding wordt een brug met daaroverheen een tram, die het Zuidplein met Kralingse Zoom gaat verbinden, cruciaal voor de woningbouwlocatie Feijenoord en verdere ontwikkeling van Rotterdam Zuid. De capaciteitsvergroting metro, die moet voorzien in toekomstige reizigersgroei, houdt in dat de metro vaker gaat rijden tussen Slinge en Den Haag Centraal (lijn E) en tussen Capelle en Hoogvliet (lijn C). Hiervoor zijn nieuwe voertuigen nodig, diverse aanpassingen in de infrastructuur als uitbreiding van het centrale metrostation Beurs. Dit was al in 2021 vastgelegd in een door MRDH vastgestelde Planstudie. Nu er duidelijkheid is over de financiering kunnen deze projecten verder worden uitgewerkt.

In samenwerking met MRDH en gemeente Rotterdam wordt de studie 'Plan Toekomstvast Tramnetwerk 2030' uitgevoerd. Voorjaar 2022 is het contourenplan verschenen, waarin belangrijke uitgangspunten (o.a. de wens tot versnelling) zijn geformuleerd. Besluitvorming hierover is gepland in 2023, waarna tussen 2024-2030 de verschillende onderdelen gefaseerd kunnen worden uitgevoerd.

Begin 2022 werd ook het projectbesluit genomen tot Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Maastunnel, waarbij in 2024 een snelle bus gaat rijden van Rotterdam Centraal (via Dijkzigt en Maastunnel) tot Zuidplein over een grotendeels vrije busbaan met nieuwe haltes. Door het in 2022 gevormde Rotterdamse college van B&W is in het coalitieakkoord vastgehouden aan het realiseren hiervan en het verbeteren van de luchtkwaliteit rond de 's Gravendijkwal. In december 2022 is voorts het realisatiebesluit genomen voor verbetering van het OV-knooppunt Spijkenisse, een belangrijk overstappunt waar diverse buslijnen vanuit Voorne Putten aantakken op de metro van de RET.

Een andere belangrijke mijlpaal in 2022 was de opening van het vernieuwde busstation Zuidplein, deel uitmakend van het gerevitaliseerde Hart van Zuid. De uitvoering van de verlenging van de Hoekse Lijn (het project Metro aan Zee) liep helaas vertraging op en is uitgesteld naar 2023. Dit geldt tevens voor de geplande frequentieverhoging van de RandstadRail, die door vertraging van de bouw van het keerspoor bij Pijnacker-Zuid later wordt gerealiseerd.

Op de langere termijn maakt het OV verstedelijking en verduurzaming mogelijk. Er komen tienduizenden nieuwe woningen in Rotterdam en omgeving en dit is alleen mogelijk als het openbaar vervoer zorgt voor de bereikbaarheid. Samen met gemeenten en MRDH wordt gewerkt aan een 'mobiliteitstransitie', met een grotere rol voor lopen, fietsen en OV in het stedelijk gebied om zo bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit en leefbaarheid van de regio. RET biedt de OV-oplossingen hiervoor en zet zich tegelijkertijd in voor meer aandacht voor mobiliteit en (openbaar) vervoer bij de landelijke politiek.

Afschaling

In 2022 kregen reizigers in het RET-netwerk opnieuw te maken met beperkingen. Dit was aanvankelijk als gevolg van corona, maar gaandeweg door afschaling van de dienstregeling vanwege personeelsgebrek en materieelproblemen. De afschaling vond – in fasen – plaats bij de bussen, metro's en trams. Per modaliteit werd bepaald welke maatregelen nodig waren. In de meeste gevallen was het voldoende om de vakantiedienstregeling in te zetten, waardoor nog steeds op alle lijnen werd gereden al was dit minder frequent.

Metro

Voor Metro was 2022 wederom een zwaar jaar. Deels door de nasleep van corona (met medewerkers die uitvielen door ziekte, quarantaine of uitgestelde zorg), deels door personeelstekort. De uitstroom van metrobestuurders (o.a. door hoge leeftijd) is groter dan de instroom. Mede daardoor moest in september de dienstregeling helaas worden afgeschaald. Ook de in 2022 doorgevoerde reorganisatie bij de servicemedewerkers op stations, had grote impact op het verzuim. In samenwerking met Recruitment en de Vakschool is hard gewerkt aan zowel het vergroten van de instroom als het opleiden van metrobestuurders. De klassen zitten inmiddels weer vol, dit is een positieve ontwikkeling voor de toekomst.

In 2022 ging de weekendmetro weer rijden. In 2022 was er ook volop evenementenvervoer, zoals tijdens de Marathon en North Sea Jazz. Voorts kreeg Metro de beschikking over meer voertuigen. Daarnaast zijn pauzeruimtes opgeknapt en nieuwe mentoren en leermeesters aangesteld. Met man en macht wordt gewerkt aan het weer opschalen van extra spitsritten om te voorzien in de toenemende behoefte van forenzen.

Medio 2023 worden naar verwachting nog meer metro-mijlpalen bereikt, zoals het doorrijden van de Hoekse Lijn tot Metro aan Zee en het realiseren van de frequentieverhoging RandstadRail. Metro draagt zo bij aan een beter bereikbare en vooral duurzame leefomgeving.

Bus

Bij Bus is in 2022 een mooie stap gezet op weg naar het duurzaamheidsdoel, waarbij nu 40 % van de buskilometers duurzaam worden gereden. De in 2021 geplande levering van de tweede tranche ZE-bussen werd uitgesteld vanwege problemen met de levering van materialen en met installatiecapaciteit in coronatijd, voor zowel de energievoorziening als van laadinfra. Er is door alle betrokken partijen veel energie gestoken in het gefaseerd live gaan van de ZE-bussen rond de zomer van 2022.

Een mijlpaal was de ingebruikname van ZE-bussen op de vestiging Krimpen. Met enthousiasme van zowel de gemeente Krimpen, als reizigers en chauffeurs werden de stille bussen op dit traject ontvangen. Tevens is vanuit de wens van de gemeente Rotterdam op 'Zuid' de drukke buslijn 70 omgezet in een ZE-lijn. Hiervoor is een beperkte laadvoorziening op de Sluisjesdijk geplaatst die herplaatsbaar is naar een toekomstige busvestiging.

Vooruitkijkend naar de derde tranche bussen, is in 2022 de voorbereiding gestart om de noodzakelijke strategische keuze te maken die ook nodig is voor de uitvoering van een nieuwe aanbesteding voor bus- en energievoorziening. Hieraan gekoppeld lopen de voorbereidingen voor de nieuwe busstalling Beverwaard, als meest toekomstvaste duurzame oplossing.

Met de sluiting op 1 juli 2022 van locatie Ridderkerk, is extra ruimte vrijgemaakt op locatie Sluisjesdijk om deze bussen te stallen. Het betreft hier een tijdelijke maatregel (net als de beperkte laadcapaciteit), vooruitlopend op de verhuizing naar een nieuwe busvestiging.

Tram

Ook bij tram is samen met P&O hard gewerkt aan de instroom en opleiding van nieuwe medewerkers. Om voldoende nieuwe trambestuurders te kunnen opleiden én de herinstructie voor de huidige bestuurders te kunnen verzorgen zijn er bovendien zeven nieuwe mentoren en drie nieuwe leermeesters opgeleid.

Volgens de Wet Lokaal Spoor (WLS) moet iedere trambestuurder een herinstructie krijgen om vakbekwaam te blijven. De inhoud van de bijscholing is ieder jaar anders. Tot nu toe bestond de bijscholing alleen uit vakbekwaamheidsdagen over bijvoorbeeld vitaliteit of verkeersmentaliteit. Sinds 2022 is dit uitgebreid met twee nieuwe onderdelen: een praktijkbezoek en de digitale herinstructie.

In januari is het ketenteam Tram van start gegaan. De werkgroep met collega's van Infraservices, Vlootservices, de Centrale Verkeersleiding, Marketing, Verkoop & Services, Tram, Bedrijfsbureau Exploitatie (BBE), ICT, P&O en Veiligheid werkt stap voor stap aan verbetering, waardoor uiteindelijk het werk voor iedereen beter én leuker wordt. En daarmee kunnen we de processen verbeteren en de samenwerking.

Techniek

Voor Techniek was 2022 een redelijk moeizaam jaar. Enerzijds als gevolg van leveringsproblemen van onderdelen, anderzijds door ziekteverzuim en tekort aan technisch geschoold personeel.

Veel tijd en energie is gestoken in het Verbeterprogramma Metrobeschikbaarheid. Aan de hand van verschillende mijlpalen werden doelen gesteld door het jaar heen. Op 1 juli 2022 werd de mijlpaal gehaald van 125 voertuigen in de dienstregeling en 128 beschikbare voertuigen. Vervolgens is hard gewerkt aan het realiseren van 145 beschikbare voertuigen per 1 januari 2023. Daarnaast is er verhoogde aandacht voor capaciteit, kennis en kunde met leertrajecten, om zo ook voor de toekomst het gewenste basisniveau zeker te stellen. Voor 2023 wordt gewerkt aan de balans tussen basis-, gevorderde en expert opleidingen. Het samen ontwikkelen, het inzetten van vakspecialisten en onderwijskundigen, blijkt een goede formule die we voortzetten binnen de andere modaliteiten.

Bij Tram speelden vergelijkbare problemen, hoewel dit in 2022 niet leidde tot minder inzet van voertuigen in de exploitatie.

Bij de Railinfrastructuur lag de focus op functieherstel van wissels. Bij Energievoorziening was er vooral aandacht voor capaciteit, kennis en kunde. Er zijn voorbereidingen getroffen om in 2023 het keerspoor bij Pijnacker in gebruik te nemen, zodat de RandstadRail de beoogde hogere frequentie kan gaan rijden. Ook aan het laatste traject van de Hoekse Lijn, Metro aan Zee, is in 2022 hard gewerkt in opmaat naar de ingebruikname. Naar aanleiding van het metro-incident in 2021 bij De Akkers, is in 2022 een leertraject gestart naar veiligheid en compliancy in het kader van de Wet Lokaal Spoor.

Voor de langere termijn staat bij Techniek voorspelbaar onderhoud en data gedreven assetmanagement hoog op de agenda. Door nu te investeren in betere metingen en het ontsluiten en analyseren van data, kan uiteindelijk effectiever, efficiënter en dus goedkoper worden gewerkt. Een mooi voorbeeld hiervan is de verbetering van het slijpplan (scherpen van de rails) als gevolg van uit metingen aan het spoor verkregen data. Hierdoor wordt specifiek herstel uitgevoerd op de juiste plaats. Dit voorkomt verspilling van materiaal en tijd en leidt tot minder verstoringen en buitendienststellingen met impact op exploitatie en reizigers. Een ander voorbeeld is de inzet van Geografisch Informatie Systeem (GIS) om problemen in infra te lokaliseren, registreren en visualiseren, zodat monteurs gericht op pad kunnen op basis van actuele informatie van assets. Zowel bij Vloot als Infra draagt ook de app (checklist bij inspecties) bij aan het verlagen van werkdruk en papierwinkel. In 2022 zijn bij de afdeling Techniek dus in de volle breedte initiatieven genomen die waardevoller zijn voor de toekomst zijn.

Verstoringen

In 2022 is een belangrijke stap gezet op weg naar actief en integraal sturen op verstoringen. Een onderwerp waarbij veel afdelingen betrokken zijn: zowel de Centrale Verkeersleiding, als de afdelingen Infraservices, Vlootservices en de exploitatieafdelingen. Dit proces wordt ondersteund door data, die na analyse de basis vormen voor acties op afdelingsniveau, met een dagelijkse weergave op het dashboard. De wensen zijn om in de toekomst meer te sturen op de duur van verstoringen en de impact voor reizigers, in plaats van op aantallen. Voor betrokkenen ligt hier een operationele uitdaging en is de komende jaren nog een slag te maken.

Aantal verstoringen	2018	2019	2020	2021	2022
Bus	2.691	3.589	2.024	1.612	1.774
Tram	1.247	1.605	1.663	1.238	1.288
Metro	916	1.002	834	960	742
Totaal	4.854	6.196	4.521	3.810	3.804

Ten opzichte van 2021 was het aantal verstoringen in 2022 in het algemeen iets lager. Met name het aantal technische gerelateerde oorzaken is gedaald, maar het aantal exploitatie gerelateerde oorzaken is juist gestegen. Een hoog ziekteverzuim en mede daardoor een personeelstekort zijn hiervan de oorzaak. De impact van verstoringen op de reizigers bij Bus was in ongeveer de helft van de verstoringen korter dan 15 minuten, waarbij defecte voertuigen minder vaak de oorzaak vormden dan in 2021. Bij tram ging het in ruim zestig procent om verstoringen met een impact van maximaal 15 minuten. Uitzondering vormde het tramongeluk op 27 oktober bij Hofplein met een zes uur durende verstoring. Naast defecte voertuigen en personeelsuitval was in 230 gevallen een stremming de oorzaak van verstoring van de dienstregeling. Bij Metro was de impact van verstoringen voor de reizigers net als voorgaande jaren structureel laag, in bijna 90 procent van de verstoringen hadden reizigers maximaal 15 minuten vertraging. Aandachtspunt is dat vanwege personeelsproblemen de dienstregeling vanaf het derde kwartaal werd afgeschaald. Voor zowel Bus, als Tram en Metro was ongeveer de helft van het aantal verstoringen te wijten aan beïnvloedbare oorzaken. De verstoringduur als gevolg van personeelstekort is weliswaar groter dan door een defect voertuig, maar dit leidt niet altijd tot meer vertraging en impact voor de reiziger. Beide oorzaken blijven echter een punt van aandacht voor de RET. De dashboards bieden aan de proceskant meer inzicht in de inzet van materieel en de beschikbaarheid van medewerkers. In samenwerking met de CVL kan de impact van verstoringen zo verder worden verminderd. Belangrijke toegevoegde waarde is om bij een verstoring duidelijk te communiceren over de verwachte hervatting van de reis alsmede het zo snel mogelijk aanbieden van een alternatief voor de reiziger.

Menselijk en intellectueel kapitaal

Medewerkers

2022 was een redelijk bewogen jaar voor de medewerkers van de RET. Enerzijds speelde de coronapandemie nog parten, met een hoog verzuim en daardoor druk op de roosters en de mogelijkheid om medewerkers verlof op te laten nemen. Anderzijds speelde ook de energiecrisis een belangrijke rol. Bovendien had de RET, net als veel andere bedrijven in de regio, last van krapte op de arbeidsmarkt.

Op 7 maart 2022 is een nieuwe CAO afgesloten voor RET N.V., met een looptijd van twee jaar. Met onder andere een structurele verhoging van tachtig euro bruto per maand in 2022 alsmede een verhoging van minimaal 2% met ingang van 1 februari 2023 (wordt vastgesteld op basis van indexcijfer in maart 2023). Tevens is in november een eenmalige uitkering van duizend euro verstrekt als tegemoetkoming in de hoge energiekosten. Ook zijn veranderingen doorgevoerd met betrekking tot het sneller doorlopen van salarisschalen bij Exploitatie en is er een retentiebonus ingevoerd bij Techniek.

Op 19, 20 en 21 oktober 2022 werd door een deel van de medewerkers die vallen onder de landelijke CAO OV het werk neergelegd. Aanleiding vormde de onderhandelingen over een nieuwe CAO.

Een belangrijke mijlpaal was de viering van het 95-jarig bestaan van de RET op 15 oktober 2022. Met een nostalgisch themanummer van het personeelsblad Onderweg en een medewerkersdag. De behendigheidswedstrijd Bus, de Aardig Onderweg-challenge en de RoMeO-parade zorgden voor verbinding, met zichtbaar werkplezier en bedrijfstrots.

Verder is in 2022 strategische personeelsplanning gestart, met een jaarlijks terugkerend planningsproces waarin per afdeling de verwachte uitstroom (ook van bedrijfskritische expertise) wordt bepaald. Een belangrijk uitgangspunt voor zowel werving, opleidingscapaciteit als het zoeken naar mogelijkheden elders binnen de RET. Professionalisering van het planningsproces leidt tot betere borging van de continuïteit van de organisatie.

Voorts is in 2022 een traject gestart gericht op leiderschapsontwikkelingen voor operationeel leidinggevenden. Daarnaast biedt de 360 graden feedback de leidinggevenden inzicht in hoe de medewerkers hun leidinggevenden ervaren en hoe leidinggevenden hierop gericht actie kunnen nemen. Ook is meer aandacht voor laaggeletterdheid binnen de organisatie.

Ten aanzien van het thuiswerkbeleid zijn uitgangspunten geformuleerd met betrekking tot de werkplek en bereikbaarheid en zijn er voorzieningen geïntroduceerd om hybride werken op een ergonomisch verantwoorde manier te faciliteren.

Met betrekking tot waardecreatie op de langere termijn hebben we als RET uitgangspunten geformuleerd die essentieel zijn, namelijk voldoende, vakbekwaam en vitaal personeel, met ondersteuning van gebruiksvriendelijke processen en procedures om dit te realiseren. Hieraan wordt onder meer vormgegeven, door contacten met scholen en door de RET bij herhaling te positioneren als potentiële werkgever. De medewerkersscore toont namelijk een dalende bereidheid om de RET aan te bevelen. Ter verhoging van de inzetbaarheid, wordt nauw samengewerkt tussen bedrijfsartsen, casemanagers en lijnmanagement met diverse initiatieven gericht op vitaliteit van alle medewerkers. Daarnaast zijn leertrajecten opgezet (kennisoverdracht) en is het opleidingsloket Techniek ingericht voor een samenhangende en toekomstbestendige koers voor de komende jaren. Mede door alle inspanning van Recruitment is het de RET gelukt weer nieuwe medewerkers aan te trekken. De klassen zitten weer vol, kortom: de arbeidsmarktcampagne loont.

Veilig werken

2022 was het jaar waarin de RET een belangrijke stap zette in de veiligheidscultuur met een toegankelijk instrument voor stuurinformatie. In plaats van excel-overzichten, worden sinds februari in het safetydashboard meldingen gemaakt van onveilige werksituaties alsmede van (bijna)bedrijfsongevallen. Door alle data te verzamelen rondom gevaarlijke situaties en ongevallen, kan het bedrijfsproces worden verbeterd om zo herhaling te voorkomen. De RET kan hiermee in 2023 het middelste niveau (Berekenend) van de Veiligheidscultuurladder bereiken. De ambitie is het niveau Proactief te behalen in 2024. In 2022 zijn veel acties georganiseerd, gericht op het doorgroeien in veiligheidscultuur, zoals het trainingsprogramma 'Zien, Handelen, Leren' bij Vlootservices en de 'Veilige start' voor nieuwkomers bij Techniek en Supply chainmanagement. Ook was er aandacht voor coaching en training en het elkaar aanspreken op gedrag, herkenning en bewustwording van onveilige situaties alsmede het zelf nemen van verantwoordelijkheid hiervoor. Hierbij worden naast medewerkers ook opdrachtnemers betrokken. In een coachgroep zijn tevens gezamenlijk acties uitgezet gericht op de groei naar het niveau Berekenend. Uiteindelijk doel is het ontwikkelen van een veiligere RET-organisatie, waarin we leren van fouten in een open cultuur, met hierbij passende normen en waarden. Zodat we ook op de langere termijn onze reizigers veilige mobiliteit kunnen bieden in ons OV en onze medewerkers een blijvend veilige werkomgeving.

Cyber security/data privacy

Op het gebied van cyber security en dataprivacy zijn in 2022 grote stappen gezet op weg naar verdere volwassenheid. Zowel aan mens-, als proces- en technologiekant. Zo zijn er vruchten geplukt van implementatie van het meerjarenplan digitalisering, waarbij in 2023 verder wordt geoogst. Aangezien het om een organisatie-breed relevant onderwerp gaat, is veel aandacht besteed aan bewustwordingsprogramma's, onder meer rond de risico's op 'phishing'. Zonder goede cyber security is geen dataprivacy mogelijk, vandaar dat er ook aandacht was voor identity en accesmanagement; professioneel wachtwoordbeleid en gebruik van multi-factor authenticatie. Met behulp van geavanceerde technologie en goede borging van toegangsrechten en autorisatie in de organisatie, kunnen datalekken worden voorkomen. In 2022 zijn er een drietal datalekken gemeld bij de Autoriteit Persoonsgegevens, waarvan er één is ingetrokken. Er zijn maatregelen getroffen om dezelfde inbreuk van persoonsgegevens in de toekomst te voorkomen.

Financieel kapitaal

Resultaat 2022

Het jaar 2022 is afgesloten met een positief resultaat van € 1,1 miljoen. Vanaf begin 2022 zijn de coronamaatregelen afgebouwd en zijn onze reizigers weer teruggekomen. We zien echter dat onder andere als gevolg van meer thuiswerken, het reisgedrag structureel veranderd is. In 2022 was het totaal aantal reizigerskilometers 742 miljoen (2021: 533 miljoen), terwijl dit er in 2019 nog 921 miljoen waren. Dit heeft geleid tot lagere kaartopbrengsten. In 2022 waren deze met € 198 miljoen wel significant hoger dan in 2021 (€ 150 miljoen), maar nog lager dan in 2019 toen deze € 207 miljoen bedroegen.

Om de openbaarvervoerbedrijven tegemoet te komen, was er in 2022 evenals in 2021 en 2020 sprake van een zogenaamde beschikbaarheidsvergoeding vanuit de overheid. Deze regeling zorgt ervoor dat we de dienstregeling grotendeels in stand kunnen houden, ondanks het wegblijven van reizigers. De beschikbaarheidsvergoeding staat niet toe dat er winst gemaakt wordt op de betreffende concessies.

De beschikbaarheidsvergoeding voor de RET over 2022 is berekend op € 36 miljoen. Zonder deze vergoeding was er over 2022 een groot verlies gemaakt.

In 2021 is een transitieplan opgesteld, dat is afgestemd met onze opdrachtgever. Door onder andere interne besparingen, reductie van het productaanbod en besparingen op sociale veiligheid, hebben we het verlies ook in 2022 gereduceerd. Daarnaast hebben we in 2022 een aantal eenmalige baten gehad, wat uiteindelijk geleid heeft tot een positief resultaat van € 1,1 miljoen.

De exploitatiebijdragen 2022 zijn lager dan in 2021, als gevolg van de afspraken die wij hebben met onze opdrachtgever rondom veronderstelde reizigersgroei, zoals deze zijn gemaakt pre corona. De bonussen voor klanttevredenheid, punctualiteit en beschikbaarheid zijn sinds de start van de coronacrisis voorlopig stopgezet.

Het hoge gemiddelde ziekteverzuim van 13,5% in 2022 (2021: 12,1%) heeft tot gevolg dat we in de exploitatie extra kosten hebben gemaakt voor de inhuur van medewerkers om de dienstregeling te kunnen blijven uitvoeren.

Onder het resultaat deelnemingen is het verwachte positieve resultaat 2022 van RMC B.V. en Rivier B.V. opgenomen.

Balansontwikkelingen

Het balanstotaal is licht gestegen in vergelijking met het voorgaande jaar. Aan de debetzijde wordt dit met name veroorzaakt doordat de materiële vaste activa zijn gestegen als gevolg van de activering van 42 nieuwe ZE bussen. Daarnaast zijn de overige vorderingen gestegen door een hogere rekening-courantpositie met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. De liquide middelen zijn afgenomen.

Aan de creditzijde van de balans zit de belangrijkste verandering in de toename van de langlopende schulden als gevolg van een hogere lening van de MRDH ter financiering van de nieuwe bussen.

Per saldo is het werkkapitaal exclusief liquide middelen gedaald ten opzichte van 2021 met name door de stijging van de overige vorderingen. De kasstroom uit operationele activiteiten is negatief. Daarnaast staat ook een negatieve kasstroom uit investeringsactiviteiten, gecompenseerd door een positieve kasstroom uit financieringsactiviteiten. Per saldo is er sprake van een afname van de liquide middelen van € 13,8 miljoen.

Het eigen vermogen neemt toe met het resultaat 2022 van € 1,1 miljoen. De solvabiliteit neemt af doordat het balanstotaal stijgt.

Vooruitblik 2023

2023 wordt, net als voorgaande jaren, een zwaar jaar voor de RET. Het reizigersniveau is structureel lager dan oorspronkelijk was voorzien. Samen met onze opdrachtgever en het Rijk is hier de transitievergoeding OV voor ingesteld. Deze regeling geldt alleen voor 2023 en is niet voldoende om het verwachte tekort volledig te compenseren.

De gestegen energieprijzen raken de RET hard. Wij verwachten in 2023 een stijging van de energiekosten van € 20 miljoen naar € 60 miljoen, welke maar zeer beperkt wordt gecompenseerd door indexatie van de exploitatiebijdragen. Dit leidt in 2023 tot een verwacht verlies. Ook voor de jaren daarna hebben we nog geen oplossing voor de gestegen energiekosten en het achterblijvende reizigersniveau. We zijn met onze opdrachtgever en aandeelhouders in overleg om te komen tot een structurele oplossing.

Gezien het feit dat de RET een vitale en cruciale mobiliteitsrol in de regio Rotterdam vervult, hebben wij tot op heden gebruik kunnen van verschillende steunmaatregelen van de overheid, gemeente en opdrachtgever. Voor eenmalige en structurele oplossingen zijn we op dit moment met de aandeelhouder, onze opdrachtgever (MRDH) en het Rijk in overleg.

De grootste uitdaging voor 2023 is om het negatieve resultaat zoveel mogelijk te beperken. En voor 2024 en verder om geen negatieve kasstromen te hebben. Daarnaast blijven het verhogen van de duurzame inzetbaarheid van personeel, het omlaag brengen van het ziekteverzuim en de gestegen energieprijzen onverminderd grote uitdagingen. Vooralsnog worden er geen grote veranderingen in de omvang van het personeelsbestand verwacht.

De RET blijft actief betrokken bij onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Dit betreft onder andere experimenten met waterstofbussen en er wordt geïnvesteerd in IT-systemen, zoals in het nieuwe betaalsysteem als opvolger van de OV-chipkaart. Verder blijft de ontwikkeling van het mobiliteitslandschap in zowel Rotterdams als in breder verband van toepassing.

Buiten de genoemde punten zijn er verder geen omstandigheden of bijzondere gebeurtenissen waarmee in de jaarrekening of de toekomstverwachtingen rekening hoeft te worden gehouden.

Milieu

Op duurzaamheidsgebied lag in 2022 het accent op verdere professionalisering en bewustwording rond energieverbruik. Eerder werd voorzien in zonnepanelen en een donkergroen stroomcontract. In 2022 werden met hulp van de CO₂-prestatieladder belangrijke stappen gezet naar het integraal in kaart brengen van verbruik en uitstoot. Deze ladder is ook een instrument voor benchmarks met andere bedrijven. In de aanloop naar certificering in 2023 steeg het bewustzijn en werd op diverse terreinen het energieverbruik verder teruggedrongen. Met een certificaat van de CO₂-prestatieladder kan in 2023 gestructureerd aandacht worden gegeven aan het verder terugdringen van energiegebruik en daarmee van CO₂ uitstoot.

Verder is in 2022 gestart met opstellen van een aanvraag voor een Gesloten Distributiesysteem (GDS) voor het leveren van stroom aan de omgeving. Overcapaciteit van het elektriciteitsnetwerk van de RET kan dan onder voorwaarden worden gebruikt voor levering van stroom aan derden. Een mooi voorbeeld van toegevoegde waarde leveren en het op een andere manier verbinden met de stad.

Wat betreft klimaatadaptatie wordt samen met de gemeente Rotterdam gekeken naar de impact van extreme weersomstandigheden en naar maatregelen hoe we ons hierop kunnen voorbereiden.

Ten aanzien van circulariteit, wordt gelet op hergebruik van materialen, onder meer bij de bouw van de toekomstige busgarage Beverwaard, maar ook bij bedrijfskleding van monteurs en frontliners. Tevens ligt de focus op Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (en inkopen), onder meer bij aanschaf van nieuw materieel.

Op innovatiegebied wordt samengewerkt met de organisaties MRDH, HTM en EBS. Naast pilots met een mobieleabri (beschutting voor reizigers bij omleidingen) en de in de prijzen gevallen Slimme Tram (o.a. sensoren voor voorspelbaar onderhoud) is het Xibe-platform gelanceerd om gezamenlijk goede ideeën uit te werken en te financieren vanuit het Innovatiefonds. Xibe-platform is een open en transparant platform met aanspreekpunten in betrokken organisaties. Vanuit die wisselwerking ontstond ook de pilot met op afstand bedienbare pictogramseinen bij tram. De duurzaamheids- en innovatiemotor draait dus op volle toeren en zo dragen we op korte en langere termijn bij aan een schonere en leefbare regio met minder CO₂-uitstoot (en andere emissies) met zo min mogelijk impact op het milieu.

Uitstoot

De CO₂-uitstoot bedroeg in 2022 ca. 16 miljoen kg. Het energiegebruik is bij metro en tram in grote lijnen gelijk gebleven, maar de emissiefactor voor de (groene) stroom waarmee de uitstoot berekend wordt is lager dan voorgaande jaren.

CO ₂ -uitstoot in kg per modaliteit	2022	2021	2020
Bus	11.303.614	12.820.346	13.861.309
Tram	1.028.762	1.846.665	1.799.017
Metro	3.637.872	6.181.997	6.130.779
Totaal (incl. Ferry)	15.970.249	21.353.268	22.215.440

Energieconsumptie

Energieconsumptie bij bus is afgenomen. In 2022 is de tweede batch elektrische bussen in gebruik genomen. Hierdoor steeg het aantal zero emissie bussen van 55 naar 97 stuks en is er sprake van afname van uitstoot.

Energieconsumptie in kWh	2022	2021	2020
Bus	37.164.988	41.686.209	44.747.173
Tram	23.380.965	24.622.201	23.986.891
Metro	82.678.906	82.426.626	81.743.718
Totaal (incl. Ferry)	143.224.859	150.273.144	151.772.896

Goed bestuur

De vennootschap wordt op een transparante wijze bestuurd door het directieteam waarvan één directielid statutair directeur is. De RvC is verantwoordelijk voor het toezicht op het beleid van de directie en op de algemene gang van zaken in de vennootschap. Daarnaast staat de RvC met raad terzijde van de directie. Om deze taak mede te kunnen vervullen, heeft de RvC een Auditcommissie en een Selectie- en Remuneratiecommissie ingesteld.

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

De continuïteit van de onderneming is het gemeenschappelijk belang van het directieteam en de RvC. Het directieteam stelt de visie en de daaruit voortkomende missie, strategie en doelstellingen vast. In dit proces worden de belangen van onze stakeholders meegewogen.

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

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

De RET onderschrijft de principes en de best practice bepalingen van de Corporate Governance Code, waarbij een aantal principes en best practice bepalingen door de structuur van de RET niet van toepassing zijn². 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 de RET sprake van slechts twee aandeelhouders, waarbij de MRDH tevens opdrachtgever is. Via reguliere overleg- en 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 2022 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 controlesystemen³ ligt er voor de operationele en compliance risico's nog een verbeterpotentieel voor de RET. Om op termijn volledig te voldoen aan deze best practice bepalingen is een plan van aanpak voor het afgeven van een In Control Statement opgesteld. In 2023 en verder worden de vervolgstappen voor het afgeven van een In Control Statement uitgevoerd.

Het directieteam onderkent het verbeterpotentieel bij de opzet en werking van de risicobeheersings- en controlesystemen voor de operationele en compliance risico's. Gedurende 2022 zijn geen significante tekortkomingen geconstateerd in de financiële verslaglegging. Er is geen aanleiding om te concluderen dat de interne beheersingsmaatregelen niet naar behoren hebben gefunctioneerd.

Het directieteam is ervan overtuigd 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 Goed Bestuur en de materiële risico's en onzekerheden ten aanzien van onze financiën staan vermeld in het hoofdstuk Financieel Kapitaal.

² Dit betreffen de best practice bepalingen: 1.3.6, 1.7.3, 2.7.5, 2.8.1, 2.8.2, 2.8.3, 3.3.2, 3.3.3, 3.4.1, 3.4.2, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.7, 4.2.2, 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, 4.4.1, 4.4.2, 4.4.3, 4.4.4, 4.4.5, 4.4.6, 4.4.7, 4.4.8, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, 5.1.5

³ Dit betreffen de best practice bepalingen 1.2.1, 1.2.2. en 1.2.3. in de Corporate Governance Code.

Diversiteit

De RET voldoet aan het streefcijfer van gemiddeld 30% man-vrouw verhouding (58% man en 42% vrouw op managementniveau, 50% man en 50% vrouw op directieteamniveau en 60% man en 40% vrouw op RvC niveau), de spreiding van leeftijd en diversiteit in opleiding en ervaring.

Hiermee past de RET de best practice uit de Corporate Governance Code toe (best practice 2.1.5 en 2.1.6) en artikel 2:166 lid 2 van het Burgerlijk Wetboek waarin het wettelijke streefcijfer tussen de verhouding mannen en vrouwen in het bestuur, raad van commissarissen en de bij nader door de vennootschap te bepalen categorieën werknemers in leidinggevende functies is vastgelegd.

Extra aandacht is er voor de culturele diversiteit in alle managementlagen van de organisatie en inclusie voor de gehele RET. Hiertoe wordt tweede helft van 2023 een samenhangend diversiteit & inclusie beleid opgesteld met verdere implementatie in 2024.

Risicomanagement

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

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

Op een lager, operationeel niveau worden jaarlijks operationele en financiële doelstellingen afgestemd, zowel op bedrijfs- als afdelingsniveau. Periodiek wordt door de verantwoordelijke managers en directeuren over de realisatie van deze doelstellingen gerapporteerd, op basis waarvan eventueel bijsturing kan plaatsvinden. Tevens worden periodiek de risico's met een financiële impact beoordeeld. Managers leggen verantwoording af bij de prestatiegesprekken en 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 van een risico in.

In 2022 zijn stappen gezet in het verder ontwikkelen en inbedden van risicomanagement binnen de RET. Het proces voor operationeel risicomanagement is uitgewerkt, diverse awareness sessies hebben plaatsgevonden. Daarnaast zijn de reguliere werkzaamheden, zoals de jaarlijkse risico-inventarisatie en de trimester evaluaties uitgevoerd. Tevens is de opzet en werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen beoordeeld. De benodigde vervolgstappen maken onderdeel uit van het plan van aanpak voor het afgeven van een In Control Statement.

Strategische risico's

Met betrokkenheid van managers en het directieteam zijn de strategische risico's vastgesteld. In totaal zijn 24 strategische risico's onderkend, waarvan in tabel 1 de zeven focusrisico's zijn opgenomen. Ten opzichte van 2021 vallen de risico's van een uitbraak van een epidemie / pandemie en de verlieslatende concessie van de bus buiten de focusrisico's.

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

Operationele risico's

Bij de inventarisatie van de strategische risico's zijn tevens 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.

Strategische risico's	Omschrijving	Beheersmaatregel(en)
Ziekteverzuim personeel	RET'ers zijn gemiddeld relatief oud. Leeftijd heeft een grote invloed op verminderd werkvermogen. Medewerkers met een slecht werkvermogen verzuimen vaker. De huidige roosters en diensten vallen bij sommige medewerkers zwaar. Andere factoren zijn werkomstandigheden, ongewenst gedrag, schokkende gebeurtenissen, opleiding en ontwikkeling en werkomgeving.	In het bedrijfsplan 2022 is volop ingezet op de 'medewerker'. Ten aanzien van verzuim zijn er afdelingsspecifieke plannen gemaakt om het verzuim te verlagen. Overige voorbeelden: <ul style="list-style-type: none"> - Plannen verhogen inzetbaarheid; - Gezondheidscheck; - Voorwaarts rouleren; - Start onderzoek werken naar wens; - Masterclass verhogen inzetbaarheid; - Uitbreiding capaciteit bedrijfsartsen.
ICT	Er is een toenemende behoefte van onze reizigers, onze opdrachtgever MRDH en onze interne organisatie aan een professionele ondersteuning op (datagedreven) digitaliseringsvraagstukken. De afhankelijkheid van Information Technology (IT) en Operational Technology (OT) wordt sterker.	Business en ICT werken samen in de automatiseringsketen aan de professionalisering van de ICT-dienstverlening. Belangrijk onderdeel is de uitvoering van het ICT backbone programma.
Operational Excellence Techniek	Het doorvoeren van operational excellence in infrastructuur en vloot, is een grote kans (langer in de vaart houden van de vloot, verlengen levensduur, verlagen operationele kosten) maar ook een bedreiging als de RET zich niet realiseert dat de klant mogelijk niet gebaat is bij het (te) lang operationeel houden van vervoersmiddelen. Verouderde vervoersmiddelen kunnen technologische en vervoersinnovatie tegenhouden.	Onderstaande trajecten dragen bij aan het doorvoeren van Operational Excellence Techniek: <ul style="list-style-type: none"> - Verbeterprogramma Vlootprestaties; - Performancemanagement Infraservices / Vlootservices; - Her-implementatie Value Driven Maintenance.
Verandervermogen en flexibiliteit	RET is niet te allen tijde flexibel genoeg om zich aan te passen aan de wijzigende behoefte van de reiziger.	Op een aantal belangrijke posities zijn mensen van buitenaf aangetrokken om de veranderkracht te verbeteren. De vernieuwde Secure Based Leadership training en de follow up daarvan draagt positief bij. Daarnaast werkt RET toe naar een realisatiebesluit voor de Assets van de Toekomst. Tevens is het aantal prioriteiten in het bedrijfsplan teruggebracht.
Cyberdreigingen	Bedreigingen op het gebied van Cyber Security.	Het programma Cyber Security verkleint het risico op het gebied van data privacy, cyber security en vergroot de digitale veiligheid door het in gang zetten en bestendigen van een manier van werken en denken en het nemen van maatregelen.
In- en uitstroom personeel	De komende grote uitstroom/verloop van (ouder) personeel. De schaarste van nieuw personeel en onvoldoende opleidingscapaciteit voor nieuw personeel en de aantrekkelijkheid (bijv. arbeidsvoorwaarden) van RET als werkgever.	Vanuit P&O zijn er meerdere initiatieven die bijdragen aan het beheersen van dit risico. Voorbeelden: <ul style="list-style-type: none"> - Het herpositioneren van het werkgeversmerk van de RET; - Een aangescherpte recruitment strategie; - Het referral plan en beleid; - Een uitbreiding van de recruitmentorganisatie; - Uitbreiden opleidingscapaciteit.
Financieel Continuïteitsrisico	Lagere reizigersinkomsten dan begroot als gevolg van corona en het blijvend thuiswerken na corona. Stijgende energieprijzen en een beperkt (financieel) vangnet vanuit de overheid.	Realiseren van besparingen en het inzetten op het herijken van de concessies met de opdrachtgever (MRDH). Overleg voeren met stakeholders over het (financieel) vangnet. Inzetten van acties om de gevolgen van de stijging van energieprijzen te beteugelen. Uiteindelijke resultaat is een plan met voldoende financiële dekking voor de toekomst.

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 Safety Board ingericht. Daarnaast heeft de RET diverse procedures die de gevolgen van een terroristische aanslag trachten te beperken.
Energietekorten, hoge energieprijzen en marktomstandigheden energievoorziening	<p>Het huidige kostenniveau van brandstof en het gebrek aan voldoende interne kennis op het gebied van energievoorziening zijn een bedreiging.</p> <p>De beschikbaarheid van elektriciteit is een aandachtspunt.</p>	<p>Er zijn meerdere initiatieven die bijdragen aan het beheersen van dit risico. Voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De langetermijn energiebehoefte afstemmen met de energieleverancier; - Plan van aanpak om de kennis op het gebied van energievoorziening te vergroten; - Acties om de gevolgen van de stijging van energieprijzen te beteugelen. O.a. klikstrategie en het treffen van energiebesparende maatregelen en de inzet van duurzame energiebronnen wind, zon, aardwarmte en water.
Uitbraak van een epidemie/ pandemie	n.v.t.	Maatregelen die zijn genomen betreffen o.a. de inwerkingtreding van het crisisteam, bijwonen overleggen van de brancheorganisatie OV-NL, de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) en coronaproof werkomgeving.

Frauderisico's

De RET wil zowel een integere organisatie zijn, als een betrouwbare partner voor mobiliteit in onze regio. Uitgangspunt is de goede trouw van haar medewerkers, relaties en reizigers. Helaas is dit vertrouwen niet altijd gerechtvaardigd. Fraude is voor de RET een vorm van integriteitsschending. Als RET verwachten we van onze medewerkers dat zij integriteitsschendingen altijd voorkomen en 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. De RET heeft een bedrijfscode met een klokkenluidersregeling, integriteit- en gedragscommissie, vertrouwenspersonen, screeningsprocedures en andere periodieke scans om fraude zoveel mogelijk te voorkomen of tijdig te signaleren. Het beleid geeft aan wat wij onder fraude verstaan, hoe wij hiermee 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 wordt jaarlijks een frauderisico-analyse uitgevoerd waarbij een inschatting wordt gemaakt van de potentiële frauderisico's, rekening houdend met bestaande beheersmaatregelen en het fraudebeleid. De frauderisico-analyse 2022 heeft geleid tot 'big' frauderisico's⁴ in de categorieën: opbrengsten, financiële verantwoording, cybercrime, verduistering van voorraad en de integriteit van leveranciers. We hebben goede stappen gemaakt op het gebied van awareness, soft controls, communicatie en leiderschap binnen de organisatie. Om de resterende risico's naar een conform het fraudebeleid acceptabel niveau terug te brengen, zijn gedurende 2022 wederom diverse actiehouders aangewezen. Het directieteam monitort de voortgang middels de trimesterrapportage.

Risico's financiële instrumenten

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

Renterisico

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

Kredietrisico

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

Liquiditeitsrisico

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

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

Valutarisico

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

⁴ Op basis van de RET Risk heat map.

Beheersing

Voor de beheersing van belangrijke (financiële) bedrijfsprocessen en risico's maakt de RET gebruik van een internal control framework en tax control framework. Hiermee is de beheersing geformaliseerd en de betrouwbaarheid van de financiële informatievoorziening en verantwoording verhoogd. Om inzicht te verschaffen in de effectiviteit van de control frameworks wordt middels periodieke interne monitoring beoordeeld of deze in opzet, bestaan en werking functioneren zoals beschreven. De voortgang van geconstateerde bevindingen wordt middels de kwartaalrapportage periodiek gemonitord.

Naast de interne monitoring werkzaamheden worden scans door externe partijen uitgevoerd. Gedurende het eerste kwartaal van 2022 is gestart met de interne monitoring van de onderdelen P&O, loonheffingen, OVCP en fraudebeheersing. De bevindingen zijn in het eerste kwartaal van 2023 gedeeld met het directieteam en de Auditcommissie. Aanvullend voert RET in het kader van de doorontwikkeling Horizontaal Toezicht een gegevensgerichte steekproef uit op de belastinginstrumenten omzetbelasting en loonheffingen.

Daarnaast worden meerdere interne controles uitgevoerd. Onder meer binnen Techniek worden periodiek audits uitgevoerd voor de ISO-certificering. In 2022 zijn de risico-inventarisatie en evaluaties (RI&E's) uitgevoerd voor de afdelingen Vlootservices en Infraservices. Verbeterpunt is dat in het safety dashboard de plannen van aanpak worden opgenomen zodat de opvolging van de acties transparant is en kan worden bewaakt. In het dashboard zijn ook de bedrijfsongevallen en gevaarlijke situaties opgenomen. De risico-inventarisatie en evaluaties (RI&E's) voor de afdelingen Bus en Veiligheid zijn opnieuw uitgesteld. Wel zijn diverse BHV-locaties geïnspecteerd en zijn verschillende interne veiligheidsonderzoeken en werkplekinspecties uitgevoerd. Tevens is de periodieke audit uitgevoerd naar het beleid, de systeembeveiliging en autorisatiebeheer van de SAP-autorisaties.

Externe audits

Naast de interne beheersingsmechanismen hebben in het verslagjaar ook externe audits plaatsgevonden, zowel periodieke audits als audits op ad-hoc basis. Zoals compliance audits door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR). De ILT heeft in 2022 invulling gegeven aan de uitvoering van het (door MRDH aan haar opgedragen) toezicht arrangement in het kader van de Wet lokaal spoor. Er zijn in 2022 systeeminspecties uitgevoerd op de onderwerpen toezicht op infrastructuur, toezicht op materieel en toezicht op exploitatie. Hierbij zijn geen signalen of tekortkomingen geconstateerd. In 2021 zijn door DCMR op locatie Kralingen overtredingen geconstateerd. Eind 2022 heeft DCMR een hercontrole uitgevoerd en voor twee overtredingen is een uitstel van 6 maanden verleend. De acties zijn onderhanden.

In 2022 heeft vlootservices de VCA onderhoudsaudit succesvol doorlopen. De VCA onderhoudsaudit bij Infraservices leverde een tekortkoming op door het ontbreken van een actuele risico-inventarisatie en evaluaties (RI&E's). De risico-inventarisatie en evaluaties (RI&E's) is uitgevoerd zodat ook hier de naleving van de veiligheidsnormen is bevestigd. Begin 2023 wordt deze RI&E getoetst.

In 2022 hebben daarnaast tussentijdse controles plaatsgevonden voor de certificeringen van de ISO-9001 en ISO-55001 normen. Hierbij zijn geen significante tekortkomingen geconstateerd. Tevens is de verplichte externe audit voor naleving van de Wet Politiegegevens uitgevoerd. Bevindingen zijn gerapporteerd aan de Autoriteit Persoonsgegevens.

De Gemeente Rotterdam heeft in 2022 een archiefinspectie uitgevoerd. Hierbij is vastgesteld dat de RET in geringe mate voldoet aan de daaraan te stellen eisen.

Internal Audit

De internal Audit Functie richt zich op interne beheersingsgebieden waar de organisatie belangrijke risico's loopt.

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

In 2022 zijn opdrachten uitgevoerd die waren gericht op Onderhoud Bus, de programma's OV Betalen, Cyber Security en ICT Backbone, Fysieke Beveiliging en de veiligheid indicatoren waarover wordt gerapporteerd aan de MRDH. Daarnaast is de opvolging getoetst van eerdere bevindingen uit opdrachten gericht op de privacyaspecten rondom de OV-Chipkaart gegevens, Inzetbaarheid en de naleving van de Corporate Governance Code en de Wet politiegegevens.

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

Integriteitsbeleid en de klokkenluidersregeling

Integriteit is een belangrijk onderwerp dat in toenemende mate de aandacht opeist. Integriteit en (ongewenst) gedrag zijn onderwerpen die op allerlei manieren in de maatschappelijke belangstelling staan. Ook vanuit de overheid wordt steeds meer aandacht aan psychosociale arbeidsbelasting besteed. De arbeidsinspectie inventariseert de risicofactoren voor ongewenst gedrag en onderzoekt de mogelijkheid om organisaties in de toekomst te kunnen sanctioneren. Ook wij realiseren ons dat integriteit een onderwerp is dat voortdurend aandacht nodig heeft. Binnen de RET zijn de vertrouwenspersonen belangrijke spelers van het integriteitsbeleid. Behalve dat zij een meldpunt zijn voor medewerkers die worden geconfronteerd met ongewenst gedrag of integriteitsschendingen, hebben zij ook een signalerende taak.

EU-regelgeving en de nationale wetgeving die hieruit voortvloeit is voor ons een reden om het meldproces ten aanzien van misstanden aan te scherpen en een melder van een misstand betere bescherming te bieden. Het komende jaar zal de RET daarom haar beleid aan de wet bescherming klokkenluiders aanpassen, zodat voldaan wordt aan de eisen die in EU verband gesteld worden aan grote organisaties.

Functionaris gegevensbescherming (FG)

Om 'compliant' te zijn aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Wet politiegegevens (Wpg), heeft de RET in 2022 verdere progressie geboekt, hoewel er nog verbeterpunten resteren. Zo is in 2022 een opzet gerealiseerd voor een betere beheersing van datastromen alsmede een meer gestructureerde verwerking van persoonsgegevens. Ook is een e-learning programma in ontwikkeling om bewustwording bij medewerkers te vergroten. De in gang gezette activiteiten lopen door in 2023.

De FG beoordeelde dat de privacy-inrichting van de RET in 2022 over het algemeen voldoende is, maar dat op een aantal aspecten nog onvoldoende wordt gescoord, met een matige totaalbeoordeling als gevolg. Mede op basis van formele FG-adviezen zal de komende jaren intensief worden gewerkt aan een continu verbeterproces.

In het kader van de Wet politiegegevens worden jaarlijks audits gehouden ter controle van de verwerking van politiegegevens door de Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) van de RET. Als gevolg van een matige beoordeling hiervan eind 2021, is in 2022 een plan van aanpak opgesteld. Uit de laatste her-controle blijkt dat de naleving van de Wpg sterk is verbeterd. Op aanwijzing van de Autoriteit Persoonsgegevens is eind 2022 een afschrift van de resultaten van de Wpg-audit aan de toezichthouder gestuurd.

Ook voor het verwerken van persoonsgegevens heeft de RET contractuele informatiebeveiligingsverplichtingen. Organisatie-breed is de RET op de goede weg. Voor de langere termijn zal een continue focus op verbetering en inzichtelijkheid bijdragen aan verdere transparantie.

Programma- en projectbeheersing

Het directieteam is verantwoordelijk voor het inrichten, handhaven en monitoren van een adequate programma & projectbeheersing. Uit hoofde van programma & projectbeheersing is PRINCE2 als projectmethodiek aangenomen en wordt zij toegepast op alle projecten die worden opgestart. Alle betrokkenen (projectmanagers, medewerkers) hebben een opleiding gekregen in deze methodiek. Een nieuw project mag alleen worden geleid door een projectmanager die minimaal PRINCE2 Foundation is gecertificeerd. Daarnaast moeten in alle projecten de RET-templates en -procedures worden toegepast.

Om ten aanzien van de totale onderhanden projectenportefeuille in control te blijven, treft de RET de volgende maatregelen zijn getroffen:

- Maandelijks reviews vinden plaats op ieder afzonderlijk project. Tijdens die reviews wordt specifiek gelet op eventuele risico's in termen van geld, doorlooptijd en scope. Projecten die mogelijk tot een risico kunnen leiden, zijn hiermee vroegtijdig in beeld;
- Ieder project bevat duidelijke meetpunten en is voorzien van een planning. De totale verzameling projecten (portfolio) wordt bestuurd overeenkomstig de PRINCE2 methodiek, via PMB en stuurgroepen;
- Naast de maandelijks reviews wordt inzake de deelfortfolio's tweemaandelijks de stand van zaken in de Project Management Board besproken op de aspecten risico's, benefits, issues, planning en financiën en waar nodig bijgestuurd. Deze methodiek heeft inmiddels positieve effecten opgeleverd;
- De geleerde lessen worden centraal bewaakt in registers. Aan de hand van die registers trekken wij lering en passen we geleerde lessen toe in nieuwe projecten;
- Met behulp van een ketenrapportage die wordt opgesteld voor de meerderheid van de projecten, is vroegtijdig inzicht en besturing verkregen over toekomstige oplevering en de financiële afsluiting van projecten. Hiermee is de nadrukkelijke samenwerking tussen financiën en projectrealisatie het uitgangspunt.

In 2022 is gewerkt aan het verbeteren van portfolio management. De verbeteringen zullen in 2023 zijn beslag krijgen. Ook is er een pilot uitgevoerd om de kansen in de omgeving Rotterdam beter te benutten en de risico's bij deze projecten te verminderen.

Directie personalia

Directieteam

Het directieteam van de RET bestaat uit de Algemeen Directeur, de Financieel Directeur, de Directeur Operatie a.i., de Directeur Personeel & Organisatie, de Manager Strategie & Ontwikkeling, de Manager Communicatie en de Bestuurssecretaris.

Maurice Unck

Algemeen/statutair Directeur



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

Naast de algehele leiding heeft Maurice Unck de verantwoordelijkheid voor de stafafdelingen Strategie & Ontwikkeling, P&O, Communicatie, Marketing, Verkoop en Services en Bestuurssecretariaat.

Nevenfuncties:

- Lid Raad van Toezicht Franciscus Gasthuis & Vlietland
- Lid Raad van Toezicht Albeda College Rotterdam
- Lid Raad van Commissarissen Reisinformatiegroep 9292
- Lid Raad van Commissarissen RMC B.V.
- Lid van de Strategische Adviesraad Traffic and transport van TNO
- Bestuurslid Utrechts Universiteitsfonds

Joop Bakker

Directeur Operatie a.i.



Joop Bakker werd in 2007 benoemd tot Directeur Middelen. In september 2009 werd hij Directeur Exploitatie. Sinds 1 april 2022 vallen ook de afdelingen techniek onder hem en is hij tijdelijk directeur Operatie. Onder zijn aandachtsgebieden vallen de afdelingen Bus (inclusief Bus B.V.), Tram, Metro, Veiligheid, het Bedrijfsbureau Exploitatie, de Centrale Verkeersleiding en sinds 1 april 2022 ook Assetmanagement, Vlootservices, Infraservices en het Ingenieursbureau.

Voorafgaand aan de RET heeft hij leidinggevende functies gehad bij vervoerbedrijven Connexion en NZH.

Nevenfunctie:

Lid Raad van Commissarissen Transvision B.V.

Hugo Mans

Financieel Directeur



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

Hugo Mans is verantwoordelijk voor de afdelingen Concern Control, Concern Administratie, Business Control, Supply Chain Management, ICT en Strategische Programma's en Projecten.

Nevenfunctie:

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

Angelique Heijnen

Directeur Personeel & Organisatie



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

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

Nevenfuncties:

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

Arthur Swaab

Manager Strategie & Ontwikkeling



Arthur Swaab is in mei 2019 in dienst getreden bij de RET als Concessiemanager en sinds juli 2021 is hij lid van het directieteam, verantwoordelijk voor de Strategie en Ontwikkeling van de RET. Voordat hij bij de RET aantrad, was hij 11 jaar zelfstandig consultant en werkte hij aan opdrachten bij diverse bedrijven. Dat deed hij onder meer bij ING, Nationale Nederlanden, UWV en ook de RET.

Binnen de afdeling strategie en ontwikkeling vallen de clusters Concessiemanagement, Netwerk en Assets, Strategische informatievoorziening, Strategische Markt- en Productontwikkeling en Innovatie.

Rose Dammen

Manager Communicatie



Rose Dammen is sinds 2020 manager Communicatie bij de RET. Daarvoor combineerde zij deze rol met de functie van directiesecretaris. Als manager Communicatie is zij verantwoordelijk voor positionering en reputatiemanagement, woordvoering, public affairs, crisiscommunicatie, stakeholdermanagement, omgevingscommunicatie, arbeidsmarkcommunicatie en interne communicatie.

Hiervoor werkte zij als beleidsmedewerker en onderzoeker op het gebied van openbare orde en veiligheid en crisisbeheersing bij de VNG en het COT Instituut voor veiligheids- en crisismanagement.

Nevenfuncties:

- Penningmeester D66 Leidschendam-Voorburg

Kirsten Warbout

Bestuurssecretaris



Kirsten Warbout is sinds 1 januari 2022 Bestuurssecretaris van de RET 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.

Verslag Raad van Commissarissen 2022

Aanbieding

Voor u ligt het verslag van de Raad van Commissarissen (RvC) over het jaar 2022.

Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2022 besproken en goedgekeurd.

De jaarrekening is door onze accountant, PricewaterhouseCoopers (PwC), gecontroleerd en op 30 maart 2023 van een goedkeurende controleverklaring voorzien.

Wij adviseren de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de jaarrekening 2022, zoals door de directie is opgesteld, vast te stellen en decharge te verlenen aan de directie van de RET voor het gevoerde bestuur en aan de RvC voor het gehouden toezicht.

Ontwikkelingen in 2022

2022 was een onrustig jaar voor de RET en de RvC. De nasleep van corona is nog steeds merkbaar en ook de sterk gestegen energieprijzen raken de RET. Het was in 2022 nog lang onduidelijk of en in welke vorm de Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) door zou gaan. De RET heeft daarnaast te maken gehad met afschaling van openbaar vervoer door tekort aan personeel als gevolg van ziekteverzuim, niet vervulde vacatures en minder reizigersopbrengsten. Vanwege voornoemde omstandigheden verkeert RET in financieel zwaar weer. De RvC is met regelmaat geïnformeerd en betrokken bij de gesprekken over de financiële positie. Hierbij was er in het bijzonder ook aandacht voor de interne bedrijfsvoering en de noodzakelijke verbeteringen daarvan.

Bijeenkomsten van de RvC

In 2022 is het nieuwe bedrijfsplan (2022-2024) in uitvoering gegaan. De RvC heeft toezicht gehouden op de uitvoering van de strategie door intensief de voortgang te monitoren en de noodzakelijke verandering te stimuleren. De financierbaarheid van het OV in de toekomst en de interne bedrijfsvoering vormden dit jaar de rode draad van de besprekingen tussen RvC, het directieteam, de aandeelhouder en de MRDH.

In 2022 is met de directie ook gesproken over een aantal andere onderwerpen, zoals voertuigbeschikbaarheid, medewerkers, organisatiestructuur, interne audits, verlenging Hoekse lijn, nieuwe busremise Beverwaard, de vernieuwing van het betaalsysteem OV-betalen, de noodzaak van verbeteren en het vernieuwen van de sterk verouderde IT omgeving ter ondersteuning van de bedrijfsvoering (onder andere ERP-systeem en cybersecurity). Tijdens een aantal werkbezoeken op verschillende RET-locaties is de RvC door niet directieleden geïnformeerd over cultuur en concessie management, verbeterplan metrobeschikbaarheid, toekomst ander Tramnet, bedrijfsvoering/ ICT, Wet Lokaalspoor en ontwikkeling reizigersgedrag na corona.

In mei 2022 is de jaarlijks terugkerende tweedaagse heisessie van de RvC gehouden, deels zonder en deels met de directie. Daarbij werd, in aanwezigheid van de directie en andere medewerkers van de RET, onder andere stilgestaan bij de volgende punten:

- zelfevaluatie RvC;
- cultuur en diversiteit; en
- veranderprogramma RET.

Bijzondere aangelegenheden

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

- aanstellen vice voorzitter RvC;
- aangepaste rooster van aftreden van de RvC;
- aantrekken nieuwe trainee commissaris;
- verstrekken van een optionele lening door de aandeelhouders van Rivier B.V. aan de gelijknamige B.V. onder de besproken voorwaarden;
- aankoop glasvezel t.b.v. de RET infrastructuur, voor het aangaan van een koopovereenkomst tot eigendomsoverdracht van ondergrondse buizen met Glazen-Maas BV;
- het opstellen van criteria voor de evaluatie van de waarneming van de functie directeur Techniek door een directeur Operatie (verantwoordelijk voor Exploitatie en Techniek); en
- voordracht aan aandeelhouder van benoeming PwC als externe accountant van de RET voor de looptijd van vier jaar (met twee keer de optie te verlengen met twee jaar).

Begroting 2023

De RvC heeft in haar vergadering begin december 2022 het jaarplan en de begroting slechts goedgekeurd voor de periode 1 januari tot en met 30 april 2023. Deze zijn goedgekeurd door de aandeelhouder in de AvA van 21 december 2022. De verwachting is dat gedurende deze periode helderheid komt over de financierbaarheid van het openbaar vervoer en de financiële situatie van de RET.

De Nederlandse Corporate Governance Code

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

Jaarlijks worden het jaarverslag én de separate verantwoording over de naleving van de NCGC in het voorjaar aan de aandeelhouder ter vaststelling aangeboden en gepubliceerd op de website. Daar waar de RET N.V. afwijkt van de NCGC, legt zij jaarlijks op hoofdlijnen verantwoording af in het jaarverslag.

Samenstelling Raad van Commissarissen

In 2022 bestond de RvC uit de volgende personen: mevr. Insinger (voorzitter), dhr. Verkoren (vice-voorzitter), mevr. Bax, dhr. Lak en dhr. Dubbeld. Aan de RvC is tijdelijk een trainee commissaris toegevoegd; dhr. Ahmed van september 2021 tot en met september 2022 en mevr. Chafia vanaf september 2022 tot en met september 2023.

Bij de invulling van de commissarisposities is gekeken naar expertise en ervaringsgebieden, geslacht en achtergrond. De RvC streeft hierbij een evenwichtige samenstelling na. Vanuit maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid en met voorkeur voor meer diversiteit, heeft de RvC in 2021 besloten tot het leveren van een bijdrage aan het opleiden van een nieuwe generatie commissarissen. De leden van de RvC worden benoemd voor een termijn van vier jaar en kunnen daarna worden herbenoemd voor eenzelfde termijn.

Op 31 december 2022 verliep de 1e benoemingstermijn van commissaris Lak. Op 31 januari 2023 verliep de 1e benoemingstermijn van commissaris Verkoren. Ter beoordeling van de wijze waarop zij hun taak als commissaris in eerste termijn hebben vervuld is, overeenkomstig de interne procedure herbenoeming, een evaluatie en draagvlakpeiling met de stakeholders in gang gezet. Op basis van de draagvlakpeiling, toetsing van het functioneren van beide commissarissen, het functioneren van de RvC als geheel en de bereidheid van beide commissarissen om nog een termijn te vervullen, heeft de RvC beide voorgedragen aan de aandeelhouders voor herbenoeming. Per 1 januari 2023 is commissaris Lak herbenoemd voor een periode van 4 jaar tot 1 januari 2027. En per 1 februari 2023 is commissaris Verkoren herbenoemd voor een periode van 4 jaar tot 1 februari 2027.

In verband met de continuïteit heeft de RvC in 2022 voorkeur uitgesproken voor het dakpansgewijs aftreden/ (her)benoemen van de RvC-leden. Hier zijn onderlinge afspraken over gemaakt. De profielschets, de termijnen van de zittende commissarissen en gewenste omvang van de RvC zijn beschikbaar op de website corporate.ret.nl.

De eisen van onafhankelijkheid zijn door de RvC in 2022 besproken en naar het oordeel van de commissarissen is hieraan voldaan.

Personalia leden van de RvC
Per 31 december 2022.

Charlotte Insinger (1965),

Voorzitter Raad van Commissarissen en lid Selectie- en Remuneratiecommissie.

Sinds: 1 mei 2020. Huidige zittingstermijn: 2020-2024

Overige functies:

- Non-executive chair Board Blackrock Nederland BV
- Voorzitter Raad van Toezicht Staatsbosbeheer
- Lid Raad van Commissarissen van Oord NV
- Lid Raad van Advies CBS

Karin Bax (1969),

Commissaris en voorzitter Selectie- en Remuneratiecommissie.

Sinds: 1 juli 2017. Huidige zittingstermijn: 2021-2025

Overige functies:

- Directeur NLWorks
- Lid van de Raad van Commissarissen van TwynstraGudde

Steven Lak (1954),

Commissaris en lid Auditcommissie.

Sinds: 1 januari 2019. Huidige zittingstermijn: 2023-2027

Overige functies:

- Voorzitter Evofenedex
- Lid Raad van Commissarissen dochterondernemingen ThyssenKrupp: Veerhaven BV en EECV BV
- Non-executive Board Member SMT Holding NV
- Vice Voorzitter Stichting Vermogensbeheer Belangenbehartiging Pensioenen voor de Haven
- Lid Raad van Commissarissen HES International BV
- Lid Raad van Commissarissen van NIBA BV
- Voorzitter Raad van Commissarissen Switch2 BV
- Lid Dagelijks Bestuur VNO-NCW en Hoofdbestuur MKB Nederland
- Lid Raad van Toezicht Stichting Nederland in Business
- Lid OV- en Spoortafel
- Lid Topsector Logistiek
- Voorzitter Logistieke Alliantie

Engbert Verkoren (1968),

Vice Voorzitter Raad van Commissarissen en lid Auditcommissie.

Sinds: 1 februari 2019. Huidige zittingstermijn: 2023-2027

Overige functies:

- CEO Conclusion
- Lid RvC Holding Nationale Goede Doelen Loterijen NV

Guido Dubbeld (1971),

Commissaris en voorzitter Auditcommissie.

Sinds 1 mei 2020. Huidige zittingstermijn 2020-2024

Overige functies:

- Lid RvC Invest International, voorzitter Auditcommissie
- Lid curatorium Nijenrode
- Lid Bestuur stichting Tijdelijk Noodfonds Energie
- Lid Raad van advies Cellcius
- Lid Raad van advies Salacia

De nevenfuncties van de RvC-leden zijn in 2022 eenmaal in de RvC besproken en potentiële belangverstrengelingen zijn geadresseerd. Met de betreffende commissarissen zijn afspraken gemaakt.

Vergaderingen en overige bijeenkomsten

De RvC is met een vertegenwoordiging van het directieteam in 2022 vijf keer voor een reguliere vergadering bijeengekomen. In de zomer is de RvC bijeengekomen voor de twee dagen durende heisessie, waarvan één dag met het directieteam.

Begin november is een extra vergadering ingelast om de situatie van de RET te bespreken. De observaties van de RvC zijn door de voorzitter RvC en voorzitter Auditcommissie met de algemeen directeur en financieel directeur van de RET gedeeld. De RvC is daarna twee keer in overleg getreden met het directieteam om de strategie rond de financiële situatie richting aandeelhouder en opdrachtgever te bespreken.

Tussen de vergaderingen en bijeenkomsten door is er frequent contact geweest tussen met name de voorzitter van de RvC en de algemeen directeur en de voorzitter van de Auditcommissie met de financieel directeur.

Op initiatief van de MRDH en Gemeente Rotterdam heeft een bijeenkomst plaatsgevonden met de algemeen directeur, financieel directeur en voorzitter RvC. Vooruitlopend op de geplande AvA d.d. 21 december 2022 hebben M. Lamers en C. Mourik de RvC meegenomen in de toekomstperspectieven volgens gemeente Rotterdam en MRDH.

Het aanwezigheidspercentage van elke commissaris was in 2022 100% bij de vergaderingen van de RvC en van de commissies, met uitzondering van mevr. Insinger. Zij is één keer afwezig geweest bij een RvC vergadering.

Auditcommissie

De Auditcommissie (AC) bestond in 2022 uit dhr. Dubbeld (voorzitter), dhr. Lak en dhr. Verkoren.

De AC vergadert met de financieel directeur, de manager concern control, de manager ICT en de proces- en riskofficer. Bij de vergaderingen zijn ook de interne auditor en externe accountant aanwezig, en op uitnodiging de Functionaris Gegevensbescherming. De AC is in 2022 vijf keer bijeengekomen.

In de AC zijn in 2022 de management letter, het controleplan en het accountantsverslag van de externe accountant besproken, evenals de jaarrekening 2021 en begroting 2023. Daarnaast zijn de financiële periodieke rapportages, scenarioplan B, inrichting jaarverslag, de Strategisch Risico Analyse, In Control Statement, integriteit en frauderapportages, aanbesteding externe accountant, interne audit rapporten, privacy en security, de vormgeving van een nieuwe ICT-organisatie, de noodzaak van de vernieuwing van de bedrijfsprocessen en ondersteunende IT systemen en de AVG-status expliciet aan de orde geweest.

Overleg met de externe accountant

De RvC is verantwoordelijk voor de voordracht aan de AVA van de externe accountant en het houden van toezicht op de externe accountant. De RvC heeft met de bestuurder en de accountant de jaarrekening, het jaarverslag en het accountantsrapport besproken. De AC en de RvC hebben in 2022 ook buiten aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken.

De onafhankelijkheid van de accountant is in 2022 door de RvC beoordeeld. Daarbij is geconcludeerd dat de accountant onafhankelijk kan opereren. De accountant heeft geen onregelmatigheden in de verslaggeving gerapporteerd.

Selectie- en Remuneratiecommissie

De Selectie- en Remuneratiecommissie (S&R) bestond in 2022 uit mevr. Bax (voorzitter) en mevr. Insinger. De S&R vergadert met de algemeen directeur en directeur P&O. De S&R-commissie heeft in 2022 vier reguliere vergaderingen gehouden.

De belangrijkste onderwerpen die het afgelopen jaar zijn voorbereid in de commissie zijn aanpak ziekteverzuim en werving & behoud, targets statutair directeur 2e benoemingstermijn, resultaten MTO, leiderschap, evaluatie topstructuur en directeur operatie a.i naar aanleiding van vertrek directeur Techniek, aangepast rooster van aftreden, herbenoeming van commissaris Lak en Verkoren, het aantrekken van een nieuwe trainee RvC, strategische personeelsplanning, vlootshouw en de zelfevaluatie van de RvC.

Beloningsbeleid

De RvC stelt de jaarlijkse prestatiecriteria voor de onderneming vast en bespreekt de realisatie daarvan. Voor de beloning van de statutair directeur spelen de prestatiecriteria verder geen rol, maar wel voor zijn jaarlijkse beoordeling. De prestatiecriteria die voor 2022 zijn vastgesteld hebben een relatie met de begroting of met de strategische lange termijn doelstellingen van de RET, zoals vastgelegd in het bedrijfsplan.

Vanwege de coronacrisis en de daarmee samenhangende steun vanuit het Rijk heeft de directie besloten af te zien van hun bonus over het boekjaar 2022.

Voor de beloning van de algemeen directeur en de RvC heeft automatische indexatie op basis van de WNT-norm 2022 plaatsgevonden.

Zelfevaluatie RvC

Tijdens de heidagen van de RvC is de zelfevaluatie onderling besproken. Een keer in de drie jaar laat de RvC zich hierbij begeleiden door een extern deskundige. Uit de reacties op een vragenlijst, ingevuld door de leden RvC, de bestuurssecretaris en bestuurder, is een synthese opgesteld. In aanwezigheid van alle leden en de bestuurssecretaris is de synthese besproken en bediscussieerd. Tijdens de zelfevaluatie is onder andere gesproken over het functioneren van de RvC als geheel, individueel per rol in de RvC en in de commissies en de RvC in samenwerking met het directieteam.

Het algemene beeld na de zelfevaluatie van de RvC in 2022 is dat de huidige samenstelling van de RvC goed is, alsmede dat de benodigde kennis en competenties aanwezig zijn. Er is een diverse vertegenwoordiging qua opleidingen en beroepservaring (waaronder techniek, IT en openbaar vervoer). De focus van de RvC op zowel korte als op lange termijn is goed in balans en de betrokkenheid bij de strategie van de organisatie is groot. Daarnaast is de kwaliteit van de eigen inbreng tijdens de diverse vergaderingen ook als voldoende beoordeeld. De voorgenomen acties geven aan waar een forse verbetering binnen de RET nodig is. De onderwerpen zoals financiële gezondheid, strategie van de organisatie, personeel, beschikbaarheid voertuigen, voortgang bedrijfsplan, ICT en bedrijfsprocessen, en relatie met derden krijgen daarbij de benodigde aandacht van de RvC. De resultaten van de zelfevaluatie zijn gedeeld met de directie.

Overleg met de Ondernemingsraad

De leden van de RvC sluiten normaliter jaarlijks bij twee overlegvergaderingen van de Ondernemingsraad (OR) aan. In 2022 is door mevr. Bax en dhr. Lak namens de RvC in overeenstemming met de OR één overlegvergadering bijgewoond in het kader van het zogenoemde artikel 24 overleg. De tweede overlegvergadering met de OR is op verzoek van de OR niet doorgegaan. Naar aanleiding van een Brandbrief van de OR aan het directieteam, een afspraak geweest tussen de voorzitter RvC, voorzitter S&R en het dagelijks bestuur van de OR. Daarnaast hebben leden van de RvC verschillende malen contact gehad met het dagelijks bestuur van de OR of haar voorzitter.

Tot slot

Een speciaal woord van dank van de RvC gaat uit naar alle medewerkers, de ondernemingsraad, het management en het directieteam van de RET. Na 2020 en 2021 was ook 2022 weer een uitdagend jaar dat veel heeft gevraagd van iedereen. Toch heeft de reiziger vertrouwen gehouden in de RET. 2023 zal opnieuw veel inzet en gedrevenheid vragen. Jullie kunnen op onze hulp en ondersteuning rekenen.

Rotterdam, 30 maart 2023

RvC:

Charlotte Insinger, voorzitter
Engbert Verkoren, vice-voorzitter
Guido Dubbeld
Karin Bax
Steven Lak

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2022

(na voorstel resultaatverdeling)

Activa

		31-12-2022		31-12-2021	
	<i>x 1.000</i>	€	€	€	€
Vaste activa					
<i>Materiële vaste activa</i>	1		169.751		156.484
<i>Financiële vaste activa</i>	2		4.508		4.996
Vlottende activa					
<i>Vorraden</i>	3		20.638		19.664
<i>Onderhanden projecten</i>	4		49.029		42.220
<i>Vorderingen</i>	5		219.358		163.637
<i>Liquide middelen</i>	6		85.265		99.069
			<u>548.549</u>		<u>486.070</u>

Passiva

		<u>31-12-2022</u>		<u>31-12-2021</u>	
	<i>x 1.000</i>	€	€	€	€
Groepsvermogen	7		150.556		149.498
Vorzieningen	8		12.865		16.964
Langlopende schulden	9		66.283		40.590
Kortlopende schulden	10		318.845		279.018
			<u>548.549</u>		<u>486.070</u>

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2022

		2022		2021	
		€	€	€	€
x 1.000					
Netto-omzet	11	434.689		387.196	
Overige bedrijfsopbrengsten	12	55.004		90.154	
Totaal van som der bedrijfsopbrengsten			489.693		477.350
Kosten van grond- en hulpstoffen	13	19.564		22.530	
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14	148.175		139.804	
Personeelskosten	15	194.826		196.276	
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	16	14.416		13.949	
Overige bedrijfskosten	17	111.166		106.772	
Totaal van som der kosten			488.147		479.331
Totaal van bedrijfsresultaat			1.546		-1.981
Financiële baten en lasten	18		594		968
Totaal van resultaat uit bedrijfsuitoefening voor belastingen			2.140		-1.013
Belastingen over de winst of het verlies	19		-1.506		793
			634		-220
Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	20		424		1.437
Totaal van resultaat na belastingen			1.058		1.217

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2022

		2022		2021	
	x 1.000	€	€	€	€
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten					
Bedrijfsresultaat			1.546		-1.981
<i>Aanpassingen voor</i>					
Afschrijvingen	16		14.416		13.949
Toename (afname) van de voorzieningen	8		2.776		8.780
Onttrekkingen voorzieningen			-6.875		-4.974
<i>Verandering in werkkapitaal</i>					
Afname (toename) van voorraden	3	-974		-1.086	
Afname (toename) van onderhanden projecten	4		-6.809	12.359	
Mutatie vorderingen	5	-55.721		-18.942	
Toename (afname) van overige schulden	10	39.827		54.627	
			-23.677		46.958
Totaal van kasstroom uit bedrijfsoperaties					
			-11.814		62.732
Ontvangen interest		1.551		1.337	
Betaalde interest		-957		-369	
Betaalde winstbelasting	19	-1.506		793	
			-912		1.761
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten					
			-12.726		64.493
Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten					
Investerings in materiële vaste activa		-28.570		360	
Investerings in financiële vaste activa	2	-28		-160	
Desinvesterings in materiële vaste activa		887		337	
Ontvangsten uit hoofde van aflossingen van financiële vaste activa	2			3.750	
Ontvangen dividenden	2	940		-	
			-26.771		4.287
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten					
Ontvangsten uit hoofde van leningen		34.000		5.000	
Uitgaven ter aflossing van leningen		-8.307		-7.538	
			25.693		-2.538
Totaal van toename (afname) van geldmiddelen					
			-13.804		66.242

Verloop van toename (afname) van geldmiddelen

Geldmiddelen aan het begin van de periode	99.069	32.827
Toename (afname) van geldmiddelen	-13.804	66.242
Geldmiddelen aan het einde van de periode	<u>85.265</u>	<u>99.069</u>

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde 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 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, metro en ferry (t/m 2021) in de regio Rotterdam. Tevens voert zij, in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, projecten uit voor de aanleg van en het onderhoud aan de infrastructuur voor het openbaar vervoer per bus, tram, metro en ferry en het waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Deze activiteiten zijn sinds 1 januari 2007 ingebracht vanuit de voormalige RET tak van dienst van de gemeente Rotterdam.

Continuïteit

Informatieverschaffing over continuïteit

RET heeft de jaarrekening voor het boekjaar 2022 opgesteld op basis van het continuïteitsbeginsel, dat uitgaat van de continuïteit van de lopende bedrijfsactiviteiten en de realisatie van activa en de afwikkeling van de verplichtingen in het kader van de normale bedrijfsuitoefening.

RET heeft financiële prognoses opgesteld voor de twaalf maanden vanaf de datum van goedkeuring van deze jaarrekening, waarbij ook een schatting van de aanhoudende bedrijfsimpact van corona en de stijgende energieprijzen is opgenomen.

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

- De beschikbare liquiditeiten per ultimo 2022 van ruim € 85 miljoen;
- Tegenvallers in reizigersopbrengsten door lagere reizigersaantallen;
- Significant hogere energiekosten;
- Vergoeding van tegenvallende reizigersopbrengsten tot en met tenminste 31 december 2023 door de Transitievergoeding OV ('TVOV');
- De mogelijkheid om de timing van ontvangsten voor de afrekening van de beschikbaarheidsvergoeding over 2021 en 2022 en voorschotten over 2023 naar voren te halen in de in de periode van de financiële prognose;
- Voortzetting van het studenten OV contract in zijn reguliere vorm en het vooruit ontvangen van deze opbrengsten in de periode van de financiële prognose;
- De timing van investeringen in nieuw materieel;
- De mogelijkheid ten aanzien van uitstel van betaling van omzetbelasting en loonheffing voor een bedrag van circa € 113 miljoen. De terugbetaling is gestart per 1 oktober 2022 en mag plaatsvinden in maximaal 60 maanden;
- De mogelijkheid tot het opeisen van de rekening courant faciliteit bij RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebondenvoertuigen B.V, in acht nemende dat betreffende partijen de boekwaarde van hun activa en daarmee het bedrag van de rekening courant faciliteit kunnen (her-) financieren bij de MRDH;
- De ruimte in de kredietfaciliteit en nog uit te werken mogelijkheden tot alternatieve financiering als de situatie dat vereist;
- De vitale functie die RET heeft in de uitvoering van de bus en rail concessie voor het openbaar vervoer in de regio Rotterdam en de relatie aandeelhouders MRDH en Gemeente Rotterdam.

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

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 en metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Schattingen

Informatieverschaffing over schattingen

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

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

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

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

De in de consolidatie begrepen vennootschappen zijn:

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

De toepassing van artikel 402

Aangezien de geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2022 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

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

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

RET N.V. en RET Bus B.V. zijn voor hun pensioenregeling aangesloten bij respectievelijk het bedrijfstakpensioenfonds ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds) en PROV (Pensioenfonds Rail & Openbaar Vervoer). Deze pensioenregelingen hebben het karakter van een middelloonregeling, waarbij sprake is van voorwaardelijke indexatie. RET N.V. en RET Bus B.V. hebben geen verplichting tot het voldoen van tekorten die bij het ABP en het PROV zouden ontstaan anders dan middels verschuldigde premiebijdragen. De bijdragen worden als kostenpost opgenomen wanneer deze verschuldigd zijn. De premies worden verantwoord als personeelskosten zodra deze verschuldigd zijn. Vooruitbetaalde premies worden opgenomen als overlopende activa indien dit tot een terugstorting leidt of tot een vermindering van toekomstige betalingen. Nog niet betaalde premies worden als verplichting op de balans opgenomen.

De dekkingsgraad van het ABP per 31 december 2022 bedraagt 110,9 procent en de dekkingsgraad van het PROV per 31 december 2022 is 126,9 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 zijn gefinancierd met langlopende financieringen met een vaste rente, derhalve is het renterisico beperkt.

Kredietrisico

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

Liquiditeitsrisico

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

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

Valutarisico

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

Grondslagen

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 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 vervolwaardering worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering.

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

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

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

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

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

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

R.E.T. N.V. beoordeelt op iedere balansdatum of er aanwijzingen zijn dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een bijzondere-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 (vooruit gefactureerde bedragen op onderhanden projecten).

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

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Vorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Indien geen sprake is

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

Liquide middelen

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

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan, waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten.

De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. Pensioenvoorzieningen worden gewaardeerd op basis van actuariële grondslagen. De overige voorzieningen met een verwachte looptijd van maximaal een jaar worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen af te wikkelen, tenzij anders vermeld. De overige voorzieningen waarop het effect van tijdswaarde materieel is, worden gewaardeerd tegen contante waarde. De mutatie in de voorziening als gevolg van rentetoevoeging wordt gepresenteerd als rentelast.

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

Overige voorzieningen

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

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

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

De RET is eigen 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 RET N.V. voor een periode van 14 jaar. Deze concessie bestaat uit:

- Exploitatie Rail: RET N.V. betaalt een concessieprijs aan MRDH om de rail exploitatie te mogen uitvoeren.
- Sociale veiligheid: RET N.V. ontvangt hiervoor jaarlijks een gemaximeerde subsidie van MRDH.
- Assets (railinfrastructuur, railvoertuigen en overige strategische assets) RET N.V. ontvangt jaarlijks een subsidie van MRDH op basis van de werkelijk gemaakte kosten voor het beheren en onderhouden van de railinfrastructuur, railvoertuigen en overige strategische assets, alsmede voor de kapitaallasten van de railvoertuigen, de railinfrastructuur en de overige strategische assets.

RET ontvangt als concessiehouder jaarlijks exploitatiebijdragen op basis van bevoorschotting voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking afgegeven door MRDH.

De vaststelling van de definitieve omvang van de exploitatiebijdragen vindt plaats in latere boekjaren en kan afwijken van de bevoorschotting zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking.

De exploitatiebijdragen worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De jaarlijkse overeengekomen exploitatiebijdragen kunnen nog worden aangepast op basis van:

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

Tot en met 2020 zijn de exploitatiebijdragen voor de railconcessie definitief beschikt. De exploitatiebijdragen over het jaar 2021 zijn nog niet definitief beschikt. Voor het jaar 2022 zal het verzoek tot subsidievaststelling inclusief de bijbehorende verantwoordingen op korte termijn worden ingediend.

Concessie bus

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

RET N.V. ontvangt de jaarlijkse exploitatiebijdrage op basis van bevoorschotting. De exploitatiebijdrage wordt ten gunste van de winst- en verliesrekening van het jaar gebracht waarin de exploitatie heeft plaatsgevonden.

De vaststelling van de definitieve omvang van de exploitatiebijdrage vindt plaats in de latere boekjaren en kan afwijken van de bevoorschotting zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking. De opbrengsten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De jaarlijkse overeengekomen exploitatiebijdragen kan nog worden aangepast op basis van:

- Indexeringen
- Meer- minderwerk
- Overeengekomen aanvullende afspraken
- Rituitval
- Werkelijke reizigersopbrengsten

- Bonus/malus

Tot en met 2020 is de subsidie voor de busconcessie definitief beschikt. De subsidie over het jaar 2021 is nog niet definitief beschikt. Voor het jaar 2022 zal het verzoek tot subsidievaststelling inclusief de bijbehorende verantwoordingen op korte termijn worden ingediend.

Netto-omzet

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

Opbrengsten kaartverkoop

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

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

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

Exploitatiebijdragen

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

Werken derden

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

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

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

Indien het waarschijnlijk is dat de totale projectkosten de totale projectopbrengsten overschrijden, dan worden de verwachte verliezen onmiddellijk in de winst- en verliesrekening verwerkt. Dit verlies wordt verwerkt in de

kostprijs van de omzet. De voorziening voor het verlies maakt onderdeel uit van de post onderhanden projecten.

Overige bedrijfsopbrengsten

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

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

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

Kosten van grond- en hulpstoffen

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

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

Lonen

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

Afschrijvingen op materiële vaste activa

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

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

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

Bedrijfskosten

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

Financiële baten en lasten

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

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

Belastingen over de winst of het verlies

De belasting over het resultaat wordt berekend over het fiscaal resultaat voor belastingen in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen) en vrijgestelde winstbestanddelen en

na bijtelling van niet-afrekbare kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief.

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

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

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

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

	31-12-2022	31-12-2021
	x 1.000 €	€
1 Materiële vaste activa		
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	64.932	67.595
Machines en installaties	12.575	14.572
Rollend materieel	81.596	67.106
Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.339	2.121
Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	8.640	5.090
Activa bestemd voor verkoop	669	-
	<u>169.751</u>	<u>156.484</u>

Materiële vaste activa

	Bedrijfsgebou- wen en -ter- reinen	Machines en installaties	Rollend materieel
x 1.000	€	€	€
Stand per 1 januari 2022			
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.565	60.972	91.119
Cumulatieve afschrijvingen	-26.970	-46.400	-24.013
Boekwaarde per 1 januari 2022	67.595	14.572	67.106
Mutaties			
Investerings	-	587	23.479
Afschrijvingen	-2.663	-2.439	-8.989
Desinvesteringen	-	-145	-4.563
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	-	4.563
Saldo mutaties	-2.663	-1.997	14.490
Stand per 31 december 2022			
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.565	61.414	110.035
Cumulatieve afschrijvingen	-29.633	-48.839	-28.439
Boekwaarde per 31 december 2022	64.932	12.575	81.596

	Andere vaste bedrijfs- middelen	Materiële vas- te bedrijfsacti- va in uitvoer- ing en vooruit- betalingen op materiële vas- te activa	Activa bestemd voor verkoop	Totaal
x 1.000	€	€	€	€
Stand per 1 januari 2022				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	8.434	5.090	-	260.180
Cumulatieve afschrijvingen	-6.313	-	-	-103.696
Boekwaarde per 1 januari 2022	2.121	5.090	-	156.484
Mutaties				
Investerings	285	3.550	669	28.570
Afschrijvingen	-325	-	-	-14.416
Desinvesteringen	-2.288	-	-	-6.996
Afschrijvingen op desinvesteringen	1.546	-	-	6.109
Saldo mutaties	-782	3.550	669	13.267
Stand per 31 december 2022				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	6.431	8.640	669	281.754
Cumulatieve afschrijvingen	-5.092	-	-	-112.003
Boekwaarde per 31 december 2022	1.339	8.640	669	169.751

Bedrijfsgebouwen en terreinen
In 2022 is er niet geïnvesteerd.

Machines en installaties
In machines en installaties is in 2022 € 0,6 miljoen geïnvesteerd.

Rollend materieel
In 2022 zijn de bussen tranche 2 ad € 23,5 miljoen geïnvesteerd.

Andere vaste bedrijfsmiddelen
In andere vaste bedrijfsmiddelen is in 2022 € 0,3 miljoen geïnvesteerd.
De desinvestering heeft met name betrekking op de Fast Ferry.

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

Activa bestemd voor verkoop
Hieronder is de Fast Ferry begrepen. De boot is bestemd voor verkoop en wordt derhalve niet meer afgeschreven.

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

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.

	31-12-2022	31-12-2021
x 1.000	€	€
2 Financiële vaste activa		
Overige deelnemingen	4.480	4.996
Vordering Rivier	28	-
	<u>4.508</u>	<u>4.996</u>

Financiële vaste activa

	Overige deelnemingen	Vordering Rivier	Totaal
x 1.000	€	€	€
Boekwaarde per 1 januari 2022	4.996	-	4.996
Verstrekkings/ oprenting	-	28	28
Resultaat	424	-	424
Ontvangen dividend deelnemingen	-940	-	-940
Boekwaarde per 31 december 2022	<u>4.480</u>	<u>28</u>	<u>4.508</u>

Overige deelnemingen

Dit betreft twee deelnemingen.

1. Deelneming RMC betreft Rotterdamse Mobiliteits Centrale (RMC) B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 50 procent).

2. Deelneming Rivier B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 27 procent).

Het resultaat deelnemingen in 2022 betreft het nagekomen resultaat 2021 en het voorlopig resultaat 2022. De niet uitgekeerde winsten van deze deelneming zijn toegevoegd aan een wettelijke reserve deelnemingen.

Vordering Rivier

Dit betreft een aan Rivier B.V. verstrekte lening van € 28.000 tegen een rentepercentage van 2,0 procent met een looptijd tot mei 2025.

Vlottende activa

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
3 Voorraden		
Grond- en hulpstoffen	28.881	27.380
OV-chipkaarten en merchandise	452	496
	<u>29.333</u>	<u>27.876</u>
Grond- en hulpstoffen voorziening incourant	-8.695	-8.212
	<u>20.638</u>	<u>19.664</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
4 Onderhanden projecten		
Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten	49.029	42.220
	<u>49.029</u>	<u>42.220</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
Geactiveerde kosten	371.607	354.634
Af: ontvangen termijnbedragen	-336.278	-325.558
Af: voorziening projecten	-3.941	-3.604
	<u>31.388</u>	<u>25.472</u>
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	17.641	16.748
Totaal	<u>49.029</u>	<u>42.220</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
5 Vorderingen		
Vorderingen op handelsdebiteuren	29.361	22.330
Belastingen en premies sociale verzekeringen	50	-
Overige vorderingen en overlopende activa	189.947	141.307
	<u>219.358</u>	<u>163.637</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
Vorderingen op handelsdebiteuren		
Vorderingen op handelsdebiteuren	29.515	22.466
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-154	-136
	<u>29.361</u>	<u>22.330</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Vennootschapsbelasting	50	-
	<u>50</u>	<u>-</u>
	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Overige vorderingen en overlopende activa		
Overige vorderingen	187.968	139.454
Overlopende activa	1.979	1.853
	<u>189.947</u>	<u>141.307</u>

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 2022 van € 173,5 miljoen (2021: € 117,8 miljoen).

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

In de overige vorderingen is in 2022 € 3,3 miljoen opgenomen vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen (2021: nihil).

In 2021 is € 11,7 miljoen opgenomen als vordering inzake het nog niet ontvangen deel van de beschikbaarheidsvergoeding over 2020 en 2021. In 2022 betreft dit een schuld van € 12,8 miljoen. Dit is opgenomen onder de overlopende passiva.

Daarnaast is opgenomen een vordering inzake UWV van € 2,3 miljoen (2021: € 1,4 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.

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
6 Liquide middelen		
Kas	100	103
Bank	84.771	98.688
Overige	394	278
	<u>85.265</u>	<u>99.069</u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

7 Groepsvermogen

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

		31-12-2022		31-12-2021		
	x 1.000	€	€	€	€	
8 Voorzieningen						
Voorzieningen		12.865		16.964		
					Boekwaarde	
					per 31	
					december	
					2022	
	x 1.000	€	€	€	€	
FLO		276	-96	-	-50	130
Jubilea		3.612	-424	-	-513	2.675
Langdurig zieken		2.900	-2.964	5.117	-891	4.162
WW regulier en bovenwettelijk		2.089	-411	813	-1.533	958
Overige personeelsvoorzieningen		347	-84	57	-38	282
Reorganisatievoorziening		5.170	-1.538	-	-1.169	2.463
Incidentele claims		2.570	-1.332	1.988	-1.031	2.195
Totaal		16.964	-6.849	7.975	-5.225	12.865

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

Algemeen

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

	2022	2021
Gehanteerde rekenrente	2,5 procent	0,0 procent
Verwachte salarisstijging	0,0 - 2,0 procent	0,0 - 2,0 procent

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

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

Overlevingskansen: op basis van een actuele sterftetabel.

Ontslagkansen: 5 procent.

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

FLO (Functioneel Leeftijd Ontslag)

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

Jubilea

Medewerkers die vijftientig, veertig of vijftig jaar in dienst van RET N.V. zijn, hebben bij het bereiken van elk van deze jubilea aanspraak op een gratificatie. Deze voorziening betreft de contante waarde van de hiervoor ingeschatte toekomstige verplichtingen.

Langdurig zieken

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

WW regulier en boventallig

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

Overige personeelsvoorzieningen

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

Reorganisatievoorziening

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

Incidentele claims

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

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

	> 1 jaar			Totaal
	< 1 jaar	< 5 jaar	> 5 jaar	31-12-2022
x 1.000	€	€	€	€
Personeelsvoorzieningen	4.350	2.506	1.351	8.207
Reorganisatievoorziening	1.821	642	-	2.463
Overige voorzieningen	2.195	-	-	2.195
Totaal	8.366	3.148	1.351	12.865

	31-12-2022	31-12-2021
x 1.000	€	€

9 Langlopende schulden

Lening aandeelhouder (MRDH)	65.168	39.475
Langlopende overlopende passiva	1.115	1.115
	66.283	40.590

Lening aandeelhouder (MRDH)

Voor de financiering van de bussen is in 2021 en 2022 een lening bij de aandeelhouder (MRDH) aangetrokken van € 5,0 miljoen. Het kortlopende deel is opgenomen onder de kortlopende schulden. De vaste rente op de leningen varieert tussen de 0,4 procent en 3,8 procent. De looptijd varieert tussen de 5 en 15 jaar.

Overige schulden

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

	2022	2021
x 1.000	€	€
Stand lening per 1 januari	47.869	48.751
Nieuwe leningen	34.000	5.000
Aflossingen in jaar	-7.279	-5.882
Stand lening per 31 december	74.590	47.869
Kortlopend deel (onder kortlopende schulden)	-8.307	-7.279
Totaal	66.283	40.590

Langlopende schulden

	Stand per 31 december 2022	Aflossings- verplichting	Resterende looptijd > 1 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar	Rente- percentage
x 1.000	€	€	€	€	%
Lening aandeelhouder (MRDH)	73.475	8.307	65.168	35.991	-
Langlopende overlopende passiva	1.115	-	1.115	1.115	-
Totaal	74.590	8.307	66.283	37.106	

	31-12-2022	31-12-2021
x 1.000	€	€
10 Kortlopende schulden		
Aflossingsverplichting langlopende schulden	8.307	7.279
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	30.850	23.767
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	124.198	115.774
Overige schulden en overlopende passiva	155.490	132.198
	318.845	279.018

	31-12-2022	31-12-2021
x 1.000	€	€
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen		
Omzetbelasting	23.046	19.451
Loonheffing	100.089	95.744
Vennootschapsbelasting	-	5
Overige belastingen	1.063	574
	124.198	115.774

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

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Overige schulden en overlopende passiva		
Onderhanden projecten	17.641	16.747
Overige schulden	22.772	19.264
Overlopende passiva	115.077	96.187
	<u>155.490</u>	<u>132.198</u>

Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 22,8 miljoen, waarvan € 2,0 miljoen een langlopend karakter heeft (2021: € 19,2 miljoen).

Overlopende passiva

In de overlopende passiva zijn opgenomen:

Een bedrag van € 52,7 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2023 (2021: € 48,0 miljoen).

Een bedrag van € 11,0 miljoen (2021: € 17,5 miljoen) inzake nog te betalen bussen.

Een bedrag van € 4,2 miljoen (2021: € 3,7 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabonnementen in 2022. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2023.

RET N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de bijdragen van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige uitgaven en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 2,9 miljoen (2021: € 2,9 miljoen).

In 2015 en 2016 is met de opdrachtgever afgesproken dat de RET N.V. meerdere uitgaven zal bekostigen. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdragen 2015 - 2020 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2022 opgenomen voor een bedrag van € 5,5 miljoen (2021: € 6,3 miljoen).

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Concessie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

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

Overeenkomst concessie rail

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

In 2019 heeft de herijking plaatsgevonden waarbij binnen de huidige concessie nieuwe afspraken worden gemaakt die vanaf 2020 in werking treden.

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

Overeenkomst concessie bus

Op 8 december 2019 is de nieuwe busconcessie ingegaan met een looptijd van 15 jaar. RET N.V. ontvangt als concessiehouder een jaarlijkse exploitatiebijdrage (concessie-vergoeding) voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking afgegeven door Metropoolregio Rotterdam Den Haag (concessieverlener).

Voor de nieuwe busconcessie zijn nieuwe bussen aangeschaft om de doelen ten aanzien van duurzaamheid te kunnen behalen. Dit betreffen onder andere hybride en zero-emissie bussen. Deze worden geactiveerd en afgeschreven over de economische levensduur in RET Materieel B.V.

Investeringsverplichtingen

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

Met name betreft dit:

- Aanschaf bussen voor de nieuwe busconcessie met openstaande verplichtingen van € 10,5 miljoen;
- Groot onderhoud OVCP poortjes voor € 4,7 miljoen;
- Vervanging gelijkrichterstations (energievoorziening) Oost-Westlijn voor € 8,5 miljoen;
- Aanleg van de Hoekse Lijn van € 5,0 miljoen en de verlenging naar het strand € 1,4 miljoen;
- Verbetering van de spoorbeveiliging (project 'Systeemsprong') met openstaande verplichting van € 4,8 miljoen;
- Revisie tandwielkasten tram voor € 3,1 miljoen;
- Vervanging gelijkrichterstation (energievoorziening) Tram voor € 2,4 miljoen

Het belangrijkste deel van deze investeringsverplichtingen kent een looptijd van 1 tot 5 jaar.

Het totaal aan investeringsverplichtingen bedraagt € 70,8 miljoen.

Leaseverplichtingen

Alle lopende leaseovereenkomsten voor het wagenpark van RET N.V. kwalificeren als operationele leaseovereenkomsten. Verschuldigde betalingen in verband met lease worden als lasten in de winst- en verliesrekening opgenomen. RET N.V. heeft het beheer van zijn wagenpark, exclusief het rijdend materieel voor openbaar vervoer, bij een leasemaatschappij ondergebracht. In 2022 is hier een bedrag van ongeveer € 1,0 miljoen voor voldaan (2021: € 1,0 miljoen). De leasecontracten hebben een looptijd van gemiddeld 5 jaar.

De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:

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

Huurverplichtingen

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

De bestaande huurverplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn circa € 3,3 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 8,7 miljoen;
- en langer dan 5 jaar zijn € 1,0 miljoen.

RET Bus B.V. is huurverplichtingen aangegaan voor de diverse locaties in de regio in verband met de uitbreiding van de busconcessie. Deze verplichtingen hebben een looptijd van maximaal een jaar en bedragen circa € 0,8 miljoen.

Gedurende het verslagjaar is een bedrag van € 3,0 miljoen aan huurlasten voor onroerende goederen in de winst- en verliesrekening verwerkt.

Gebruiksvergoeding

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor het gebruik van de infrastructuur met RET Infrastructuur B.V. en het gebruik van materieel met RET Railgebonden Voertuigen B.V. over de looptijd van de concessie. Verplichtingen voortvloeiend uit het gebruik en de instandhouding van de railvoertuigen zijn voor rekening en risico van RET N.V. Hiervoor betaalt RET N.V. een gebruiksvergoeding. Deze gebruiksvergoeding betreft hoofdzakelijk een vergoeding voor afschrijvings- en rentekosten en bedraagt voor 2022 circa € 68,2 miljoen (2021: € 67,8 miljoen). RET N.V. heeft aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. een pandrecht verleend op de door RET N.V. ontvangen railconcessievergoeding.

Bankgaranties

Er zijn drie lopende bankgaranties, een bankgarantie ter waarde van € 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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	
11 Netto-omzet		
Opbrengsten kaartverkoop	197.641	149.640
Exploatiebijdragen	141.222	144.204
Werken derden	95.826	93.352
	<u>434.689</u>	<u>387.196</u>

Opbrengsten kaartverkoop

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

Exploatiebijdragen

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

Alle opbrengsten zijn in Nederland gerealiseerd.

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Reguliere exploitatiebijdragen	142.210	144.349
Herallocatie exploitatiebijdragen	-560	-145
Totaal	<u>141.650</u>	<u>144.204</u>

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

Werken derden

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	x 1.000 €	€
12 Overige bedrijfsopbrengsten		
Bijdrage chipkaarten	1.292	727
Overige dienstverlening	10.770	10.935
Vergoeding procesverbaal	585	447
Verschrotting en verkoop activa	374	1.639
Ontvangen managementfee	1.320	1.320
Beschikbaarheidsvergoeding	36.020	70.056
Overige bedrijfsopbrengsten	4.643	5.030
	<u>55.004</u>	<u>90.154</u>

Door de daling van het aantal reizigers zijn de inkomsten van ov-bedrijven sterk afgenomen. Tegelijkertijd heeft het kabinet vervoerders gevraagd om de dienstregelingen op peil te houden zodat het ov haar rol als vitale sector kan blijven vervullen. Met de beschikbaarheidsvergoeding worden ov-bedrijven gecompenseerd voor de kosten die zij maken om tijdens de coronacrisis bussen, treinen en metro's te laten rijden. In 2022 is derhalve € 36,0 miljoen aan beschikbaarheidsvergoeding opgenomen (2021: € 70,1 miljoen).

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	x 1.000 €	€
13 Kosten van grond- en hulpstoffen		
Kosten van grond- en hulpstoffen	19.564	22.530
	<u>19.564</u>	<u>22.530</u>

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.

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	x 1.000 €	€
14 Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten		
Kosten uitbesteed werk	148.175	139.804
	<u>148.175</u>	<u>139.804</u>

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	
Kosten uitbesteed werk		
Ingehuurd personeel	31.419	34.192
Ingehuurd personeel werken derden	1.720	3.043
Werken derden	72.462	64.955
Onderhoud en reparatie door derden	38.833	34.676
Vervoer door derden	1.158	1.063
Overige externe kosten	2.583	1.875
	<u>148.175</u>	<u>139.804</u>

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.

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	

15 Personeelskosten

Lonen en salarissen	<u>194.826</u>	<u>196.276</u>
---------------------	----------------	----------------

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	

Lonen en salarissen

Brutolonen en -salarissen	123.133	122.516
Geactiveerde loonkosten	-3.977	-1.855
Vaste beloningen	15.471	15.870
Variabele beloningen	12.018	3.620
Pensioenpremie	21.612	22.541
Premies sociale verzekeringen	21.608	21.476
Overige personeelskosten	4.907	3.797
Mutaties personeelsvoorzieningen	54	8.311
	<u>194.826</u>	<u>196.276</u>

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

De variabele beloningen zien vooral toe op overuren, overwerk en mutatie verlofuren. Over 2022 en 2021 zijn geen bonussen voor management opgenomen.

De gemiddelde bezetting:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Exploitatie	1.263	1.310
Techniek	461	495
Financiën	106	110
Algemeen	118	117
Herplaatsing	-	-
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	<u>1.948</u>	<u>2.032</u>
Totaal gemiddeld FTE's Bus B.V.	<u>562</u>	<u>567</u>
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. & Bus B.V.	<u><u>2.510</u></u>	<u><u>2.599</u></u>

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	
16 Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa		
Afschrijvingen materiële vaste activa	<u>14.416</u>	<u>13.949</u>

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	
17 Overige bedrijfskosten		
Overige bedrijfskosten	<u>111.166</u>	<u>106.772</u>

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	
Overige bedrijfskosten		
Belastingen, rechten en verzekeringen	5.680	5.774
Gebruiksvergoeding	68.181	67.837
Energieverbruik voortbeweging	16.836	13.304
Overig energieverbruik	4.191	3.141
Diverse overige kosten	17.292	16.461
Mutaties voorzieningen	-1.014	255
	<u>111.166</u>	<u>106.772</u>

Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die RET N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2022: € 22,7 miljoen, 2021: € 24,4 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2022: € 45,5 miljoen, 2021: € 43,5 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen.

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	
18 Financiële baten en lasten		
Rentebaten	1.551	1.337
Rentelasten	-957	-369
	<u>594</u>	<u>968</u>

In de rentebaten is onder meer opgenomen de rente op de rekeningen-courant met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. voor € 1,5 miljoen (2021: € 1,3 miljoen).

19 Belastingen over de winst of het verlies

Uitsplitsing

Belastingen uit voorgaande boekjaren	-740	793
Belastingen uit huidig boekjaar	-766	-
Totaal van belastingen over de winst of het verlies	<u>-1.506</u>	<u>793</u>
Effectieve belastingtarief	49,50	40,00
Toepasselijke belastingtarief	25,80	25,00

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	€	€
	x 1.000	
20 Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen		
Aandeel in resultaat deelneming RMC	422	1.544
Aandeel in resultaat deelneming Rivier	2	-107
	<u>424</u>	<u>1.437</u>

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2022 uit het nagekomen resultaat 2021 en het voorlopig resultaat 2022 van RMC B.V. alsmede Rivier B.V.

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

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

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

Overige toelichtingen

Accountants honoraria

Uitsplitsing

Accountants honoraria

Accountants honoraria

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
x 1.000	€	€
Accountants honoraria voor het onderzoek van de jaarrekening	187	176
Accountants honoraria voor andere controleopdrachten	94	149
Accountants honoraria voor andere niet-controlediensten	13	58
	<u> </u>	<u> </u>
Totaal van accountants honoraria	<u>294</u>	<u>383</u>

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 2022*(na voorstel resultaatverdeling)***Activa**

		31-12-2022		31-12-2021	
	<i>x 1.000</i>	€	€	€	€
Vaste activa					
<i>Materiële vaste activa</i>	21		86.605		87.431
<i>Financiële vaste activa</i>	22		6.648		6.845
Vlottende activa					
<i>Voorraden</i>	23		20.026		18.939
<i>Onderhanden projecten</i>	24		49.874		43.340
<i>Vorderingen</i>	25		219.317		179.741
<i>Liquide middelen</i>	26		84.067		96.839
			<u>466.537</u>		<u>433.135</u>

Passiva

		31-12-2022		31-12-2021	
	<i>x 1.000</i>	€	€	€	€
Eigen vermogen	27				
Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal	28	122		122	
Agioreserve	29	7.500		7.500	
Wettelijke en statutaire reserves	30	3.854		3.998	
Overige reserve	31	138.022		136.661	
Resultaat boekjaar		1.058		1.217	
			150.556		149.498
Voorzieningen	32		22.459		26.817
Kortlopende schulden	33		293.522		256.820
			466.537		433.135

Enkelvoudige verkorte winst-en-verliesrekening over 2022

	<u>2022</u>		<u>2021</u>	
	€	€	€	€
x 1.000				
Resultaat deelnemingen	715		1.742	
Vennootschappelijk resultaat na belastingen	343		-525	
Netto resultaat na belastingen		<u>1.058</u>		<u>1.217</u>

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

	31-12-2022	31-12-2021
	x 1.000 €	€
21 Materiële vaste activa		
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	64.932	67.595
Machines en installaties	11.870	13.745
Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.339	2.121
Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	7.795	3.970
Activa bestemd voor verkoop	669	-
	<u>86.605</u>	<u>87.431</u>

Materiële vaste activa

	Bedrijfsgebou- wen en -ter- reinen	Machines en installaties	Rollend materieel
x 1.000	€	€	€
Stand per 1 januari 2022			
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.565	55.283	506
Cumulatieve afschrijvingen	-26.970	-41.538	-506
Boekwaarde per 1 januari 2022	67.595	13.745	-
Mutaties			
Investerings	-	587	-
Afschrijvingen	-2.663	-2.317	-
Desinvesteringen	-	-145	-
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	-	-
Saldo mutaties	-2.663	-1.875	-
Stand per 31 december 2022			
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	94.565	55.725	506
Cumulatieve afschrijvingen	-29.633	-43.855	-506
Boekwaarde per 31 december 2022	64.932	11.870	-

	Andere vaste bedrijfs- middelen	Materiële vas- te bedrijfsacti- va in uitvoer- ing en vooruit- betalingen op materiële vas- te activa	Activa bestemd voor verkoop	Totaal
x 1.000	€	€	€	€
Stand per 1 januari 2022				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	8.322	3.970	-	162.646
Cumulatieve afschrijvingen	-6.201	-	-	-75.215
Boekwaarde per 1 januari 2022	2.121	3.970	-	87.431
Mutaties				
Investerings	285	3.825	669	5.366
Afschrijvingen	-325	-	-	-5.305
Desinvesteringen	-2.288	-	-	-2.433
Afschrijvingen op desinvesteringen	1.546	-	-	1.546
Saldo mutaties	-782	3.825	669	-826
Stand per 31 december 2022				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	6.319	7.795	669	165.579
Cumulatieve afschrijvingen	-4.980	-	-	-78.974
Boekwaarde per 31 december 2022	1.339	7.795	669	86.605

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

	x 1.000	31-12-2022 €	31-12-2021 €
22 Financiële vaste activa			
Deelneming in groepsmaatschappijen		2.140	1.849
Overige deelnemingen		4.480	4.996
Vordering Rivier		28	-
		6.648	6.845

Financiële vaste activa

	Deelneming in groepsmaat- schappijen	Overige deelnemingen	Vordering Rivier	Totaal
x 1.000	€	€	€	€
Boekwaarde per 1 januari 2022	1.849	4.996	-	6.845
Verstrekkings/ oprenting	-	-	28	28
Resultaat	291	424	-	715
Ontvangen dividend deelnemingen	-	-940	-	-940
Boekwaarde per 31 december 2022	2.140	4.480	28	6.648

De deelnemingen in groepsmaatschappijen hebben betrekking op:

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

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

RET Materieel B.V.

RET Materieel B.V. beheert de nieuwe bussen. RET N.V. voert de directie over RET Materieel B.V. en brengt daarvoor een management fee in rekening. RET N.V. gebruikt het materieel voor de exploitatie en betaalt hiervoor een gebruiksvergoeding aan RET Materieel B.V. In 2022 werd door RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2021: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is € 14.000.

RET Services B.V.

RET Services B.V. voert voor RET N.V. beperkte niet direct met het openbaar vervoer verband houdende activiteiten uit. De directie van RET N.V. voert de directie over RET Services B.V. en brengt deze kosten op marktconforme wijze in rekening bij RET Services B.V. De waarde van de deelneming is € 2,1 miljoen (2021: € 1,8 miljoen). In 2022 werd door RET Services B.V. een positief resultaat van € 0,3 miljoen (2021: € 0,3 miljoen) behaald.

RET Bus B.V.

RET Bus B.V. heeft de busconcessie tot 8 december 2019 verzorgd. De busconcessie valt onder RET N.V. Het resultaat van Bus B.V. is nihil (2021: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is negatief € 11,5 miljoen (2021: € 11,5 miljoen negatief), deze is opgenomen onder de voorzieningen.

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

Vlottende activa

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
23 Voorraden		
Grond- en hulpstoffen	28.081	26.537
OV-chipkaarten en merchandise	452	496
	<u>28.533</u>	<u>27.033</u>
Grond- en hulpstoffen voorziening incourant	-8.507	-8.094
	<u>20.026</u>	<u>18.939</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
24 Onderhanden projecten		
Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten	49.874	43.340

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Geactiveerde kosten	362.517	339.280
Af: ontvangen termijnbedragen	-345.483	-327.297
Af: voorziening projecten	-3.941	-3.604
	<u>13.093</u>	<u>8.379</u>
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	36.781	34.961
Totaal	<u>49.874</u>	<u>43.340</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
25 Vorderingen		
Vorderingen op handelsdebiteuren	23.193	15.226
Vorderingen op groepsmaatschappijen	8.671	24.810
Belastingen en premies sociale verzekeringen	50	-
Overige vorderingen en overlopende activa	187.403	139.705
	<u>219.317</u>	<u>179.741</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Vorderingen op handelsdebiteuren		
Vorderingen op handelsdebiteuren	23.206	15.226
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-13	-
	<u>23.193</u>	<u>15.226</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Vorderingen op groepsmaatschappijen		
Vordering op Materieel B.V.	8.671	22.315
Vordering op RET Bus B.V.	-	2.495
	<u>8.671</u>	<u>24.810</u>

De post vorderingen op groepsmaatschappijen betreft een rekening-courantverhouding met deelnemingen. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 1,4 procent (2021: 1,6 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Vennootschapsbelasting	50	-
	<u>50</u>	<u>-</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
Overige vorderingen en overlopende activa		
Overige vorderingen	185.753	138.008
Overlopende activa	1.650	1.697
	<u>187.403</u>	<u>139.705</u>

Overige vorderingen

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met en overige vorderingen op RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2021 van € 173,5 miljoen (2021: € 117,8 miljoen).

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

In de overige vorderingen is € 3,3 miljoen vordering opgenomen op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen (2021: nihil).

In 2022 is geen vordering inzake het nog niet ontvangen deel van de beschikbaarheidsvergoeding opgenomen (2021: € 11,7 miljoen).

In de overige vorderingen is opgenomen een vordering inzake UWV van € 2,0 miljoen (2021: € 1,2 miljoen).

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

	31-12-2022	31-12-2021
x 1.000	€	€
26 Liquide middelen		
Kas	100	103
Bank	83.573	96.458
Overige	394	278
	<u>84.067</u>	<u>96.839</u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

27 Eigen vermogen

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

	Gestort en op- gevraagd aan- delenkapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves
x 1.000	€	€	€
Stand per 1 januari 2022	122	7.500	3.998
Mutatie uit resultaatverdeling	-	-	-
Resultaat boekjaar	-	-	-
Uit resultaatverdeling	-	-	-
Vrijval ten gunste van algemene reserve	-	-	-144
Stand per 31 december 2022	<u>122</u>	<u>7.500</u>	<u>3.854</u>

	Overige reser- ve	Resultaat boekjaar	Totaal
x 1.000	€	€	€
Stand per 1 januari 2022	136.661	1.217	149.498
Mutatie uit resultaatverdeling	-	-1.217	-1.217
Resultaat boekjaar	-	1.058	1.058
Uit resultaatverdeling	1.217	-	1.217
Vrijval ten gunste van algemene reserve	144	-	-
Stand per 31 december 2022	<u>138.022</u>	<u>1.058</u>	<u>150.556</u>

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

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

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

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 2022 ad € 1.058.000 wordt geheel toegevoegd aan de overige reserves.

28 Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	x 1.000 €	€
Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal		
Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal		
Stand per 1 januari	122	122
Stand per 31 december	<u>122</u>	<u>122</u>

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	x 1.000 €	€
29 Agioreserve		
Stand per 1 januari	7.500	7.500
Mutaties	-	-
Stand per 31 december	<u>7.500</u>	<u>7.500</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
	x 1.000 €	€
30 Wettelijke en statutaire reserves		
Wettelijke reserve deelnemingen	<u>3.854</u>	<u>3.998</u>

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	x 1.000 €	€
Wettelijke reserve		
Stand per 1 januari	3.998	2.455
Mutatie overige reserve	-144	1.543
Stand per 31 december	<u>3.854</u>	<u>3.998</u>

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	x 1.000 €	€
31 Overige reserve		
Stand per 1 januari	136.661	149.567
Uit resultaatverdeling	1.217	-11.362
Mutatie wettelijke reserve	144	-1.544
Stand per 31 december	<u>138.022</u>	<u>136.661</u>

	x 1.000	2022 €	2021 €
Resultaat boekjaar			
Stand per 1 januari		1.217	-11.362
Mutatie uit resultaatverdeling		-1.217	11.362
Resultaat boekjaar		1.058	1.217
Stand per 31 december		1.058	1.217

	x 1.000	31-12-2022 €	31-12-2021 €
--	---------	-----------------	-----------------

32 Voorzieningen

Voorzieningen		22.459	26.817
---------------	--	--------	--------

	x 1.000	Boekwaarde per 1 januari 2022 €	Onttrekkingen €	Dotatie €	Vrijval €	Boekwaarde per 31 december 2022 €
FLO		203	-52	-	-37	114
Jubilea		3.047	-340	-	-425	2.282
Langdurig zieken		2.415	-2.476	4.407	-725	3.621
WW regulier en bovenwettelijk		1.961	-362	715	-1.454	860
Overige personeelsvoorzieningen		322	-84	57	-25	270
Reorganisatievoorziening		5.170	-1.538	-	-1.169	2.463
Incidentele claims		2.193	-648	699	-901	1.343
Negatieve waarde deelneming		11.506	-	-	-	11.506
Totaal		26.817	-5.500	5.878	-4.736	22.459

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.

De looptijd van de verschillende voorzieningen is als volgt weergegeven:

	x 1.000	< jaar €	> 1 jaar < 5 jaar €	> 5 jaar €	Totaal 31-12-2022 €
Personeelsvoorzieningen		3.755	2.278	1.114	7.147
Reorganisatievoorziening		1.821	642	-	2.463
Overige voorzieningen		1.343	-	11.506	12.849
Totaal		6.919	2.920	12.620	22.459

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 art. 2:403 BW lid 1 sub b aansprakelijk heeft gesteld voor de verplichtingen RET Bus B.V.

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
33 Kortlopende schulden		
Aflossingsverplichting langlopende schulden	-	1.980
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	28.650	22.414
Schulden aan groepsmaatschappijen	27.936	24.868
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	103.721	95.219
Overige schulden en overlopende passiva	133.215	112.339
	<u>293.522</u>	<u>256.820</u>

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
Schulden aan groepsmaatschappijen		
Schuld aan RET Bus B.V.	985	-
Schuld aan RET Services B.V.	26.951	24.868
	<u>27.936</u>	<u>24.868</u>

De post schulden aan groepsmaatschappijen betreft de rekening-courantverhouding met RET Bus B.V. en RET Services B.V. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt 1,4% rente berekend.

	<u>31-12-2022</u>	<u>31-12-2021</u>
x 1.000	€	€
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen		
Omzetbelasting	21.618	17.327
Loonheffing	81.040	77.313
Vennootschapsbelasting	-	5
Overige belastingen	1.063	574
	<u>103.721</u>	<u>95.219</u>

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

	31-12-2022	31-12-2021
	x 1.000	
	€	€
Overige schulden en overlopende passiva		
Onderhanden projecten	36.781	34.960
Overige schulden	18.474	15.652
Overlopende passiva	77.960	61.727
	<u>133.215</u>	<u>112.339</u>

Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 18,5 miljoen, waarvan € 1,3 miljoen een langlopend karakter heeft (2021: € 15,6 miljoen).

Overlopende passiva

In de overlopende passiva zijn opgenomen:

Een bedrag van € 38,9 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2022 (2021: € 35,5 miljoen).

Een bedrag van € 11,0 miljoen (2021: € 17,5 miljoen) inzake nog te betalen bussen.

Een bedrag van € 3,5 miljoen (2021: € 3,1 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabonnementen in 2022. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2023.

RET N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de bijdragen van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige uitgaven en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 2,9 miljoen (2021: € 2,9 miljoen).

Tevens is opgenomen onder de overlopende passiva de te betalen BVOV ad € 12,8 miljoen (2021: nihil).

In 2015 en 2016 is met de opdrachtgever afgesproken dat de RET N.V. meerdere uitgaven zal bekostigen. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdragen 2015 - 2020 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2022 opgenomen voor een bedrag van € 5,5 miljoen (2021: € 6,3 miljoen).

De reële waarde van de schulden benadert de boekwaarde.

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen**Aansprakelijkheidsstelling**

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

Fiscale eenheid

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

Overige

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

Toelichting op de enkelvoudige winst-en-verliesrekening

Personeelskosten

Gedurende het jaar 2022 waren 1.947 werknemers in dienst op basis van een volledig dienstverband (2021: 2.032). Hiervan waren 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2021: 0). Zie tevens note 15 van de geconsolideerde jaarrekening.

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

	Vaste en variable beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
x 1.000	€	€	€
2022 - Bestuurder	191	24	215
2021 - Bestuurder	179	24	203

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

	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
x 1.000	€	€	€
2022 - RvC	119	-	119
2021 - RvC	111	-	111

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 2022 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeurs en commissarissen.

Overige toelichtingen

Accountantshonoraria

Uitsplitsing

Accountantshonoraria

Accountantshonoraria

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
x 1.000	€	€
Accountantshonoraria voor het onderzoek van de jaarrekening	187	176
Accountantshonoraria voor andere controleopdrachten	94	144
Accountantshonoraria voor andere niet-controlediensten	13	58
	<u> </u>	<u> </u>
Totaal van accountantshonoraria	<u>294</u>	<u>378</u>

Rotterdam, 30 maart 2023,

Maurice Unck

R.E.T. N.V.

Rotterdam, 30 maart 2023,

Ondertekening commissarissen:

Charlotte Insinger
Voorzitter

Karin Bax
Commissaris

Steven Lak
Commissaris

Engbert Verkoren
Commissaris

Guido Dubbeld
Commissaris

Overige gegevens

Verwijzing naar de accountantsverklaring

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant.

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

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

Informatieverschaffing over bijzonder statutaire rechten inzake zeggenschap

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

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

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

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

Bijlage 1 - Meerjarenoverzicht

	<u>2022</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Aantal vervoerde personen (x € 1.000.000)	136	99	95	176	174
Aantal reizigerskilometers (x € 1.000.000)	742	533	503	921	895
Plaatskilometers (x € 1.000.000)	5.312	4.532	5.474	5.477	5.254
Aantal voertuigen	548	563	592	639	550
Concernresultaat (x € 1.000.000)	1,7	1,2	-11,4	5,8	5,6
Ebitda (x € 1.000.000)	15,8	5,6	-0,2	15,4	14,1
Solvabiliteit	27,4%	30,8%	34,8%	42,7%	45,6%
Rentabiliteit totaal vermogen	0,7%	0,8%	-7,4%	3,5%	3,3%
Current ratio	1,2	1,2	1,1	1,2	1,5
Gemiddeld aantal FTE's	2.510	2.599	2.647	2.673	2.638
Gemiddeld ziekteverzuim	13,5%	12,1%	9,2%	8,3%	7,9%

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

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

Rentabiliteit totaal vermogen betreft de verhouding tussen de nettowinst en het eigen vermogen.

Current ratio betreft de liquiditeit en wordt berekend als de som van liquide middelen plus vlottende activa ten opzichte van de kortlopende schulden.