

Jaarverslag

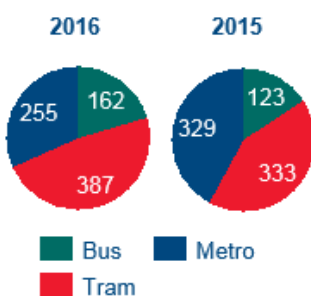
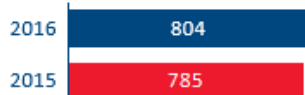
2016

R.E.T. N.V.

Kerncijfers

Sociale veiligheid

aantal geregistreerde incidenten direct tegen personen



Mijlpaal

Railconcessie 2016-2026

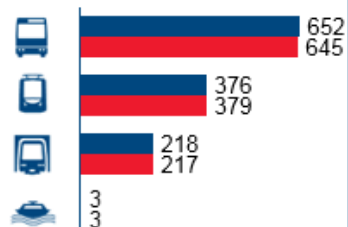
Klanttevredenheid

ov-kundenbarometer



Dienstregelingen (dru's)

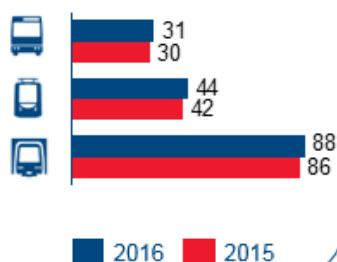
x 1.000, obv MIPOV



■ 2016 ■ 2015

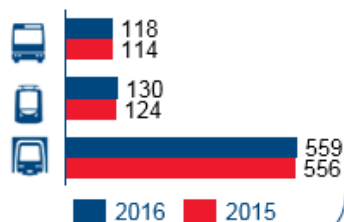
Instappers

x 1.000.000



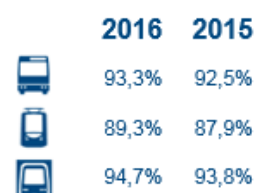
Reizigerskilometers

x 1.000.000



Stiptheid

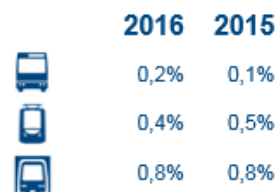
beginpunt, in procenten



Mijlpaal

Nachtmetro jaarwisseling succes

Zwartrijders



Mijlpaal

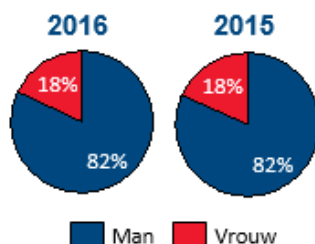
Remise 's-Gravenweg vernieuwd

Aantal medewerkers

2.681 FTE

in 2016

(2015: 2.682)



Gemiddelde leeftijd:
50,8 jaar
(2015: 50,9 jaar)

Mijlpaal

Alle spoorbeveiligings-
installaties vervangen

Energieconsumptie in kWh per reizigerskilometer

	2016	2015
	0,55	0,55
	0,18	0,20
	0,13	0,13

Bedrijfsopbrengsten

In € x 1.000.000

	2016	2015
Opbrengst kaartverkoop	182	182
Exploitatie-bijdragen	155	144
Werken derden	150	129
Overig	16	16
Totaal	503	471

Resultaat

In € x 1.000.000

5,1 miljoen
Netto resultaat in 2016

(2015: 6,6)

Mijlpaal

Wederom een betere
waardering in de OV-
klantenbarometer

Mijlpaal

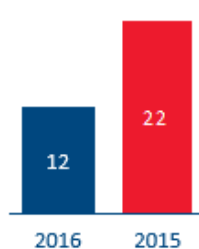
Herfinanciering
metrovoertuigen Europese
Investeringsbank

Materieel

	275
	112
	159
	1

Verstoringen

Cumulatieve % verbetering t.o.v. 2013



Verzuim

6,9%
ziekteverzuim in 2016

(2015: 6,8%)

Inhoudsopgave

Kerncijfers	2
Voorwoord.....	8
Organisatie en activiteiten	11
Stakeholders	11
Juridische structuur RET N.V.	13
Trends en ontwikkelingen.....	14
Bedrijfsresultaten van 2016.....	15
Gezonde organisatie	16
Optimale reizigersbeleving	18
Hoge kwaliteit.....	20
Mobiliteitsmakelaar.....	22
Maatschappelijk verantwoord ondernemen	23
Goed bestuur (corporate governance).....	27
Structuur van de onderneming	27
Corporate governance-structuur.....	27
Interne beheersingsstructuur.....	28
In Control Statement Project Governance	30
Bedrijfsvoering.....	33
Resultaat 2016	33
Balansontwikkelingen.....	33
Vooruitblik 2017.....	34
Personalia directie.....	36
Verslag van de Raad van Commissarissen	38
Jaarrekening.....	47
Geconsolideerde balans per 31 december 2016	48
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2016.....	49

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2016	50
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening	51
Toelichting op de geconsolideerde balans.....	65
Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	76
Vennootschappelijke balans per 31 december 2016	83
Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2016.....	84
Toelichting op de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening	85
Overige gegevens	93
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant.....	94
Gebeurtenissen na balansdatum.....	98
Meerjarenoverzicht.....	100
Bijlage Milieubarometer	101

**Jaarverslag Rotterdamse Elektrische Tram N.V., afgekort R.E.T. N.V.,
hierna te noemen RET N.V.**

Voorwoord

Met dit jaarverslag brengen we de RET 2016 in beeld. Naast informatie over onze onderneming en onze medewerkers, geven we hierin aan hoe we ‘aardig onderweg’ zijn. Zoals het prima financieel resultaat van ruim € 5 miljoen.

De belangrijkste mijlpaal van 2016 is ongetwijfeld het gegund krijgen van de railconcessie. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft de railconcessie, die duurt tot december 2026, officieel aan de RET gegund. Dat betekent niet alleen dat wij de tram en metro in onze regio mogen rijden, maar dat wij ook infra en sociale veiligheid blijven aanbieden. De metropoolregio heeft in 2016 ook het voornemen uitgesproken om de bus in te besteden.

In 2016 zijn belangrijke stappen gezet in de verbetering van de branchebrede samenwerking in het openbaar vervoer. Zo zijn afgelopen jaar de branchevereniging OVNL en de Coöperatie voor de OV-chipkaart opgericht. Samen met NS, stad- en streekvervoerders ontwikkelden we een gezamenlijke visie op mobiliteit in de Randstad: binnen het uur van deur tot deur. In de visie zijn de contouren geschetst van de mobiliteit van de toekomst, met oplossingen die aansluiten bij de ontwikkelingen en wensen van de reizigers van de toekomst.

De coöperatie keek ook naar de ontwikkeling van nieuwe betaalmethoden. Betalen met bankpas, creditkaart en smartphone en zelfs barcode komt steeds dichterbij. Bij de RET werd ook hard gewerkt aan deze nieuwe manieren van betalen.

Om gebieden binnen en tussen grote steden te verbinden is lightrail de oplossing van de toekomst. Snel, hoogfrequent, hoogwaardig en comfortabel vervoer werkt. Onze volgende lightrailverbinding is de Hoekse Lijn. In 2016 regelden we 40 bussen en 120 chauffeurs om het vervangend busvervoer in 2017 mogelijk te maken gedurende de ombouw van NS-spoor naar lightrailverbinding. Voor de aanschaf van de benodigde metro's leenden we geld van de Europese Investeringsbank tegen een lage rente via RET Railgebonden Voertuigen B.V. Dit leidt in de toekomst tot lagere gebruiksvergoedingen in RET N.V.

Ons bedrijfsplan is al jaren gericht op perfect georganiseerd en uitgevoerd openbaar vervoer met de hoogste klantwaardering door de reiziger. Om het reizen voor onze klanten nog aantrekkelijker te maken hebben we daarom evenals voorgaande jaren allerlei initiatieven ontplooid. Zo is de gratis real time app uitgebreid, kwamen er meer petflesautomaten en het aantal metrostations met OV-fietsen nam toe tot zeventien stations. De speciale geur, gratis wifi en muziek in de stations bleken ook in 2016 een succes.

Ook de wereld van de RET'ers verandert. De hogere pensioenleeftijd en onregelmatige diensten stellen hoge eisen aan onze medewerkers. Daarom hielden we in 2016 een onderzoek naar de belastbaarheid van onze RET-collega's. De resultaten geven inzicht in hoe inzetbaar en belastbaar we zijn. De gemiddelde leeftijd van de RET'er is ruim 50 jaar. Over een paar jaar komt een grote uitstroom op gang. Daarop inspeland hebben we ook in 2016 allerlei betaalde leerwerktrajecten aangeboden om jongeren bij de RET aan de slag te krijgen. Tientallen jongeren kwamen daardoor in dienst.

Afgelopen jaar kreeg de remise aan de 's-Gravenweg een totale make-over. Ook met deze remise zijn we nu klaar voor de toekomst. De verbouwing levert een grote efficiëntieslag voor de RET en daarmee een belangrijke bijdrage aan ons bedrijfsplan. Ook de Kleiweg ondergaat nu een metamorfose. De werkzaamheden zijn gestart en er komt een prachtige nieuwe onderhoudswerkplaats. Met de Kleiweg als afronding zijn alle locaties van RET "klaar voor de toekomst".

Het laatste deel van de spoorbeveiliging werd in 2016 vervangen. Sinds 2006 zijn we hiermee bezig geweest. Het hele metronetwerk is voorzien van het nieuwe systeem omdat het oude na dertig jaar intensief gebruik aan vervanging toe was.

Afgelopen jaar werd voor het eerst de metro ingezet om tijdens Oud en Nieuw feestvierders van en naar het Nationaal Vuurwerk te brengen. Ruim 130 collega's van verschillende afdelingen waren die nacht aan het werk. Met onze bijzondere nachtmetro lieten we zien dat we zo'n evenement in goede banen kunnen leiden.

Ook dit jaar is het weer gelukt om de winst te realiseren, die we moeten behalen om het bedrijf financieel gezond te houden, zo'n 5 miljoen euro. De groei in reizigerskilometers kwam uit op ruim 1,5 procent. De aanpak van het zwartrijden bleef ook in 2016 succesvol. Bij de metro 0,8%, bij tram 0,4% en bij bus 0,2%.

Goede resultaten zijn niet mogelijk zonder de inzet van alle collega's en de goede samenwerking met de ondernemingsraad en vakbonden. Daarvoor wil ik hen hartelijk danken.

Het jaarverslag geeft ook gedetailleerde informatie over de juridische structuur en financiële ontwikkelingen van ons bedrijf, inclusief de jaarrekening. Zo kunt u zich een beeld vormen van de RET in 2016.

Dit was mijn laatste jaarverslag, met veel plezier draag ik deze over aan mijn opvolger Maurice Unck.

Pedro Peters
statutair directeur

Directieverslag

Organisatie en activiteiten

De RET verzorgt het openbaar vervoer in de regio Rotterdam met bus, tram, metro en een ferry. Wij werken continu aan het verbeteren van de tevredenheid van onze klanten, minder zwartrijders en efficiënter werken. We willen dat onze reizigers en onze medewerkers zich veilig voelen in ons openbaar vervoer, de stations, op de perrons en op de ferry. De RET zorgt hiervoor met meer service, toezicht en handhaving.

De RET voert ook het beheer en onderhoud van het materieel en de infrastructuur uit. De afdelingen Vlootmanagement, Vlootservices, Inframangement en Infraservices zorgen daarvoor.

De concessie, verleend door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bevat prestatieafspraken om het openbaar vervoer en de sociale veiligheid te verzorgen. Openbaar vervoer is per definitie duurzaam. Alle elektriciteit die door de RET wordt gebruikt is groen. In de grote en drukke regio Rotterdam moet ook het openbaar vervoer bijdragen aan oplossen van problemen met luchtkwaliteit, geluidshinder en andere milieuaspecten. De RET geeft serieus invulling aan die verantwoordelijkheid, zoals is te lezen in het vervolg van dit verslag.

Stakeholders

De belangrijkste stakeholders voor de RET zijn haar klanten, de medewerkers, de opdrachtgever Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de aandeelhouders, de gemeente Rotterdam en - vanaf juli 2016 - de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De RET heeft op verschillende niveaus en over diverse onderwerpen contact met haar stakeholders. Door hen regelmatig te betrekken bij het bedrijf en het beleid, krijgen we inzicht in hun standpunten en wensen, waardoor we onze dienstverlening aan de reiziger voortdurend kunnen verbeteren. Daarnaast informeren we hen ook via andere communicatiemiddelen (onder andere social media en de website) al naar gelang het onderwerp en de doelgroep.

Bijzonder voor 2016 was de lancering van een gezamenlijke visie op het openbaar vervoer door NS, Qbuzz, GVB, HTM en de RET. Om een drukbevolkt land als Nederland ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en concurrerend te houden, zijn - behalve een nieuwe manier van kijken naar en denken over mobiliteit van vervoerbedrijven en overheden- jaarlijkse investeringen van minstens een miljard euro nodig. Daarmee kan het OV flexibel ingericht worden met deur tot deur oplossingen van trein en lightrailverbindingen tot diverse vormen van deelvervoer zoals OV-fiets, beltaxi's en deelauto's, zonder een vaste dienstregeling en met de reiziger volledig in control. In december 2016 werd deze visie versterkt door een

brede coalitie van zeven partijen uit de Nederlandse autowereld, de tweewielerbranche, het wegtransport en het openbaar vervoer. Zij gaven toen het startsein voor een nieuwe beweging die de belangen van de reizigers en het goederentransport behartigt. De NS, RAI-Vereniging, Transport en Logistiek Nederland (TLN), ANWB, stadsvervoerders GVB, RET en HTM, de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) gaven met een gezamenlijk opgesteld manifest richting aan de wensen van de vervoersorganisaties.

Ook bijzonder was de oprichting van de branchevereniging OV-NL waarin alle openbaar vervoerbedrijven van Nederland zijn vertegenwoordigd. De bedrijven werken samen op het gebied van reisproducten, klantenservice, betaaloplossingen en innovaties. Ook is OVNL belangenbehartiger namens de vervoerders bij politiek en bestuur over zaken als investeringen, fiscaliteit en regelgeving.

Daarnaast werd de TLS Coöperatie opgericht waarin alle openbaar vervoer bedrijven samenwerken op het terrein van de OV-chipkaart. Het is de ambitie van de coöperatie om diverse betaalmiddelen voor het openbaar vervoer mogelijk maken en om de totale kosten voor betalen in het openbaar vervoer te verlagen. Daarvoor voeren de OV-bedrijven pilots met nieuwe betaaltechnieken uit.

De RET was in 2016 ook met andere stakeholders in dialoog, op verschillende niveaus en over diverse onderwerpen. Door hen regelmatig te betrekken bij het bedrijf en het beleid, krijgen we inzicht in hun standpunten en wensen, waardoor we onze dienstverlening aan de reiziger voortdurend kunnen verbeteren. Daarnaast informeren we hen ook via andere communicatiemiddelen (onder andere social media en de website) al naar gelang het onderwerp en de doelgroep.

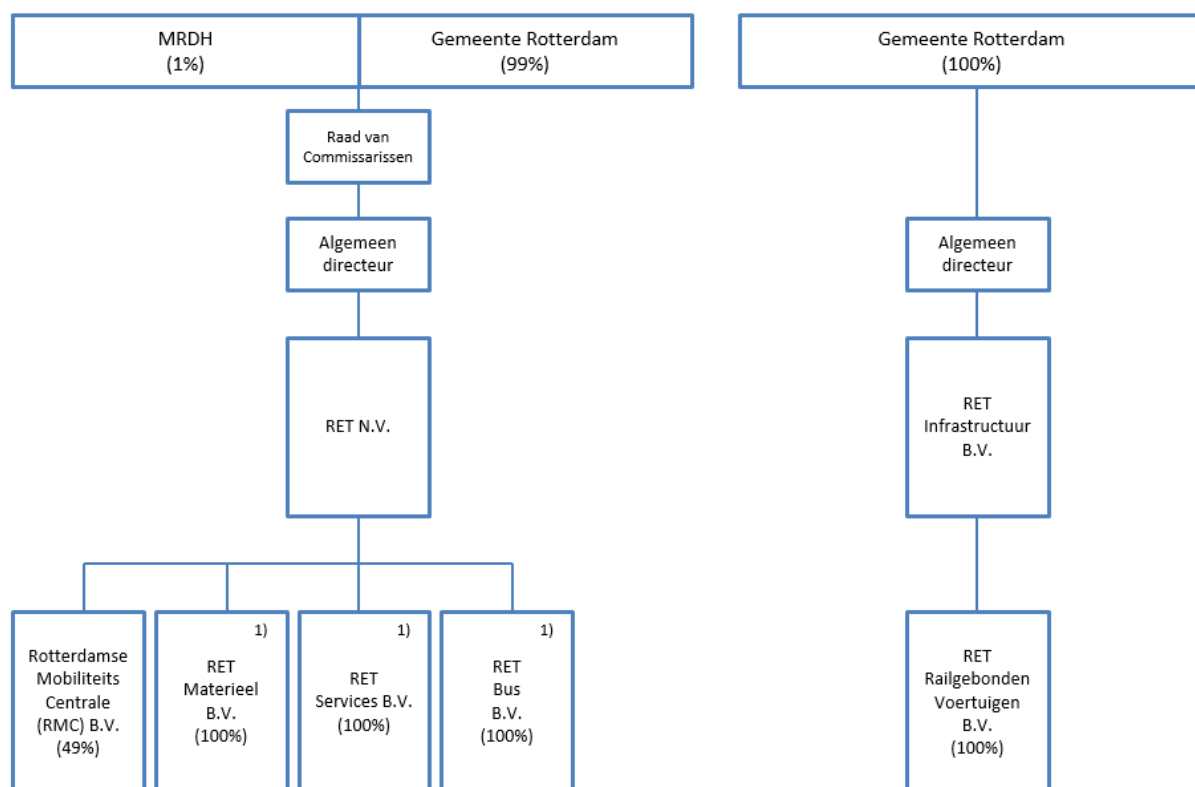
In 2016 vond de dialoog onder meer plaats met de volgende stakeholders: ondernemingsraad, raad van commissarissen, vakbonden, gemeenten uit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ministeries, belastingdienst, toezichthouders, veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, omwonenden, scholen, media, brancheorganisaties, leveranciers, zakelijke partners, collega bedrijven en belangenorganisaties.

Juridische structuur RET N.V.

RET N.V. is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. De vennootschap wordt bestuurd door de directie, waarvan er één statutair directeur is. De Raad van Commissarissen houdt toezicht, een onderdeel van de Raad van Commissarissen is de auditcommissie die de Raad van Commissarissen adviseert over diverse financiële onderwerpen. De directie en de Raad van Commissarissen zijn onafhankelijk van elkaar. Zie het verslag van de Raad van Commissarissen voor een samenvatting van de activiteiten van de Raad van Commissarissen in 2016.

De enige aandeelhouder van RET N.V. was de gemeente Rotterdam. In juli 2016 is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag mede-aandeelhouder geworden.

Namens de gemeente wordt de aandeelhoudersrol van RET N.V. vervuld door de wethouder Financiën, Organisatie, Haven, Binnenstad en Sport. Namens de metropoolregio wordt de aandeelhoudersrol vervuld door de wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Zoetermeer.



1) Toegepast is artikel 2:403 BW

Trends en ontwikkelingen

De verwachting is dat de grote steden de komende decennia blijven groeien. De Randstad verdicht zich. Tegelijkertijd verwachten we dat de consument andere behoeften en focus zal krijgen. De reiziger verwacht een persoonlijk mobiliteitsaanbod: diensten en producten zijn on-demand beschikbaar zodat de reiziger op elk gewenst moment van de dag van A naar B kan reizen op de meest optimale manier, welk vervoermiddel dit ook betreft (auto, fiets, tram, taxi, zelfrijdende voertuigen of anders). Zowel de wijze van betalen als de voertuigen en de infrastructuur worden 'slimmer' wat leidt tot een hoger betaal- en gebruiksgemak voor de reiziger.

Dit tezamen betekent dat het mobiliteitslandschap in de komende jaren wezenlijk zal veranderen. Het openbaar vervoer zal niet meer als losstaande entiteit worden gezien maar is onderdeel van de mobiliteitsketen. Hoewel nu nog niet te voorspellen is hoe snel de veranderingen precies zullen optreden en welke veranderingen dat specifiek zullen zijn, is wel duidelijk dat er kansen zijn voor groei van hoogwaardig openbaar vervoer.

De RET wil zorgen dat zij klaar is voor alle mogelijke varianten van een veranderend vervoerslandschap. Daarom wil de RET de komende jaren extra inzetten op het volgen van trends en deelname aan het maatschappelijke debat over het veranderende vervoerslandschap om in samenwerking met publieke en private partijen te blijven werken aan het toepassing van innovaties voor de reiziger.

Bedrijfsresultaten van 2016

Dagelijks vervoert de RET ongeveer 600.000 reizigers met de metro, bus, tram en de fast ferry (Exploitatie). Daarnaast verzorgt de RET het onderhoud aan de vloot en de infrastructuur (Techniek). Exploitatie en Techniek zijn de corebusiness van de RET.

De RET gaat voor perfect georganiseerd en uitgevoerd openbaar vervoer met de hoogste kwaliteitsbeleving voor de reiziger. Het jaar 2013 was het eerste jaar van het bedrijfsplan waarin verschillende, concrete initiatieven waren benoemd om deze ambitie waar te maken. Het jaar 2016 was het laatste jaar van dit bedrijfsplan, dat inmiddels een vervolg kent. Het bedrijfsplan 2013-2017 is een succes geweest. Bijna alle doelstellingen zijn behaald en daar zijn we erg trots op. De klantwaarderingsscore is met 7,7 een tiende hoger dan we ons tot doel hadden gesteld. Het aantal reizigerskilometers is vanaf 2013 tot en met 2016 gemiddeld minstens 4,1 procent per jaar gegroeid, zoals we hadden beoogd. De medewerkerstevredenheid is gestegen naar een 7,5 waar een 7,2 het doel was. Het ziekteverzuim is echter niet genoeg gedaald. De doelstelling van 6% ligt nog ver weg met een gemiddeld verzuim van 6,9 procent in 2016. De kostendekkingsgraad is met 80 procent gelijk aan de doelstelling.

Railconcessie

Op woensdagmiddag 6 juli 2016 om 12 uur heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de railconcessie officieel aan de RET gegund. Dat betekent dat we tot 13 december 2026 niet alleen de tram en metro in onze regio mogen rijden, maar dat wij ook infra en sociale veiligheid blijven aanbieden. De concessie loopt van 11 december 2016 tot 13 december 2026 en bedraagt maar liefst 3 miljard euro. Gedurende deze tien jaar verzorgen we het tram en metrovervoer in de regio Rotterdam en omstreken, inclusief alle infrastructurele werken, het onderhoud hiervan en het aanbod van activiteiten voor een goede sociale veiligheid. Dat is een mooi uitgangspunt om de komende tien jaar met de metropoolregio te kunnen werken aan het nog verder verbeteren van het tram- en metrovervoer.

Groei

Ook in 2016 werd er meer gereisd met de RET. Anders dan voorgaande jaren, lag de groei van de metro dit jaar wat lager. Sowieso vlakt de groei van RandstadRail wat af, maar bovendien was het traject van Den Haag Laan van NOI tot Den Haag CS, vanwege de bouw van het nieuwe station Den Haag HSE, een halfjaar buiten gebruik. De metro kende daardoor een beperkte stijging van 0,5% . Het aantal reizigerskilometers nam toe naar 559 miljoen. Het aantal reizigerskilometers bij bus steeg met 3,5% naar 118 miljoen kilometers. De tram steeg het hardst met 4,8% naar 130 miljoen reizigerskilometers.

Kostendeckingsgraad

Met de kostendeckingsgraad wordt het relatieve aandeel van de kaartopbrengsten in het totaal van de exploitatieopbrengsten bedoeld. Een toename van de kostendeckingsgraad geeft aan dat we in verhouding minder subsidie gebruiken om onze exploitatie uit te kunnen voeren. De kostendeckingsgraad 2016 voor tram, bus, metro en ferry samen komt uit op 80,2%. Dat is een stijging ten opzichte van 2015, toen de kostendeckingsgraad 78,5% was.

Klantwaardering

Onze reizigers beloonden ons wederom met een mooi cijfer voor onze inspanningen om de kwaliteit en de service te verbeteren. Over 2016 scoorden we gemiddeld een 7,7 voor het vervoer met bus, tram en metro. De bus kreeg een 7,7, de tram een 7,9 en de metro scoorde een 7,7. Het is de hoogste score van de grote steden in Nederland.

Ook sociale veiligheid scoort goed. Vooroordelen over veiligheid in het ov bestaan er genoeg, maar de werkelijkheid is dat klanten een ritje met de bus een 7,9, een ritje met de metro een 7,7 en een reis met de tram zelfs een 8 geven voor sociale veiligheid.

Ook de bus kreeg weer een hogere waardering dan vorig jaar, terwijl onze bussen na ruim tien jaar dienst niet meer de nieuwste zijn.

De reisinformatie in bus, tram en metro scoorden dit jaar beduidend hoger dan voorgaande jaren. En ook de informatie bij verstoringen scoorde in 2016 beter dan voorheen.

Het is heel goed om te zien dat onze inspanningen echt tot goede resultaten leiden en het wordt steeds lastiger om deze stijgende lijn vast te houden.

Gezonde organisatie

Verzuim

De blijvende aandacht en inzet voor het verlagen van het verzuimpercentage heeft in 2016 nog niet tot resultaat geleid. Met een verzuimpercentage van 6,9 steeg dit 0,1% ten opzichte van 2015. We hebben er echter vertrouwen in dat de initiatieven die we hebben genomen op termijn zullen leiden tot een beter resultaat. Elke twee weken worden de verzuimcijfers, het beleid en maatwerkoplossingen besproken in de stuurgroep Verzuim. In 2016 hebben we tweemaal een audit gedaan op de tien belangrijkste stappen in het verzuimproces.

Daarnaast hebben we 22 verzuimtrainingen verzorgd, gericht op het verbeteren van gesprekvaardigheden van leidinggevendenden. Ten slotte heeft het project Duurzame inzetbaarheid, dat in 2015 is gestart, concrete activiteiten gestart om preventieve interventies te verbeteren en verzuim te voorkomen. Het doel van dit project is ervoor te zorgen dat

medewerkers gezond, vakkundig en met plezier aan het werk blijven tot hun pensioen, met als doel het verzuim te verlagen.

Duurzame inzetbaarheid

In 2016 hebben we in het kader van dit project Duurzame inzetbaarheid een onderzoek laten doen onder onze medewerkers. De resultaten van het onderzoek geven inzicht in hoe het gesteld is met het werkvermogen binnen de RET en in hoeverre de resultaten verschillen ten opzichte van andere werkenden in Nederland. Daarnaast is inzicht verkregen in factoren die een positieve of negatieve invloed hebben op de inzetbaarheid van medewerkers bij de RET. In 2017 worden plannen uitgewerkt om de positieve factoren te versterken en de negatieve factoren te verminderen, zodat we ons werkvermogen beter in balans krijgen.

Ook in 2016 hebben we met succes nieuw talent aangetrokken en zijn Beroepsbegeleidende Leerweg (BBL)-trajecten uitgevoerd bij Vloot, Infra en Bus. Bij deze opleidingstrajecten treden onze eigen medewerkers als leermeester en mentor op. In 2016 zijn 27 OV-leerbanen gecreëerd en BBL-bus leerlingen in dienst gekomen bij RET. Er zijn nog 31 leerlingen van eerdere lichtingen in opleiding.

Jong RET

Jonge RET-ers tot 35 jaar hebben onder de naam 'JongRET' in 2016 verschillende activiteiten georganiseerd. JongRET is een klankbord voor de organisatie en wil een eigen bijdrage leveren aan het behalen van de organisatiedoelstellingen. Dat doen zij door te participeren in projecten. Maar ook door het organiseren van netwerkevenementen, zowel intern als met collega's van andere vervoerbedrijven en bedrijven uit de Rotterdamse regio. Ook organiseert JongRET sportieve evenementen en inhoudelijke sessies.

Leiderschap

Net als de afgelopen jaren hebben we in 2016 flink geïnvesteerd in de kwaliteit van al onze leidinggevenden. Zij zijn ontwikkeld op het gebied van eigenaarschap, aanspreken en samenwerken in relatie tot de ambities op het vlak van reizigersbeleving, duurzame inzetbaarheid en operationele kwaliteit. Daarbij worden zij ondersteund door een door ons ontwikkelde competentiegids, 360-graden feedback en een leiderschapsassessment.

Integriteit en vertrouwenspersonen

De nieuwe commissie Integriteit is een overlegorgaan waarin periodiek dilemma's besproken worden. Ook kan de commissie nieuw beleid op gebied van integriteit formuleren. Deze commissie levert jaarlijks een geanonimiseerde rapportage van de gemelde incidenten aan de directie, de RvC en de OR. Deze commissie bestaat uit de voorzitter van de

gedragscodecommissie, de coördinator integriteit, een OR lid, de coördinator vertrouwenspersonen, de externe vertrouwenspersoon en de bedrijfsmaatschappelijk werker.

Vanaf 1 december 2016 zijn zeven nieuwe vertrouwenspersonen beschikbaar voor collega's die te maken hebben met ongewenste omgangsvormen, die willen praten over integriteitincidenten of die dilemma's op het gebied van integriteit of ongewenste omgangsvormen willen bespreken. Dat de nieuwe vertrouwenspersonen ook aanspreekpunt zijn op het gebied van (vermeende) integriteitschendingen, zoals misbruik van bevoegdheden of positie en strafbare feiten binnen werktijd, is voor ons nieuw. Voor de directie en de afdelingsmanagers is een externe vertrouwenspersoon ingesteld.

Optimale reizigersbeleving

Servicegerichtheid

De RET werkt elke dag aan het verbeteren van de reis voor de reiziger en het verhogen van de servicegerichtheid van onze medewerkers. Een van de activiteiten die we in dit kader ondernemen is het geven van collegiale feedback. Collega's reizen met elkaar mee en koppelen terug wat ze goed vinden en wat beter kan. Ruim 1500 collega's hebben zo feedback ontvangen. Ook onze reizigers is gevraagd om feedback te geven en dat hebben ze gedaan. In tweeënhalve maand tijd hebben we tienduizend klantreacties ontvangen. In 2017 gaan we hiermee door.

Stationsbeleving

Op 15 stations zijn in de stations schermen aangebracht met dynamische vertrekinformatie over trams, bussen en treinen die bovengronds vertrekken. Hierdoor kunnen de reizigers tijdig zien of zij hun pas moet versnellen. Daarnaast zijn op een aantal van die OV-knooppunten de tram- en bushaltes voorzien van grote perronletterborden en overzichtsplattegronden met de locaties van de diverse tram- en buslijnen.

We proberen het verblijf op en rond onze stations zo aangenaam mogelijk te maken. Dat doen we op verschillende manieren. In maart zijn zeven atletiekbanen aangelegd in stations ter gelegenheid van de marathon. Eind juni is de pianotrap op Rotterdam Centraal geopend en vijf nieuwe stations zijn voorzien van geurdispensers en muziek. Er zijn nu elf stations voorzien van geuren en muziek. Het station Blijdorp is wel heel bijzonder. Op het station zijn dierengeluiden en muziek uit typische dierenfilms te horen en het station is aangekleed met afbeeldingen van dieren en beelden van de Amazone.

Metroservice

Het project Metroservice is eind 2016 afgerond. Acht mobiele teams reizen met de metro en stappen uit bij stations om service te verlenen aan onze reizigers. Daarnaast heeft een aantal stations een vaste bezetting van servicemedewerkers. De nieuwe manier van service verlenen leidt niet alleen tot een hogere tevredenheid bij de reizigers en medewerkers maar ook tot een besparing.

Sociale veiligheid

Het zwartrijderspercentage is bij bus licht gestegen van 0,1% naar 0,2%. Bij metro is het percentage gelijk gebleven ten opzichte van vorig jaar: 0,8%. Het aantal geweldsincidenten tegen personen is beperkt toegenomen in 2016. Het gaat hier om incidenten en niet om slachtoffers. Bij een enkel incident kunnen meerdere slachtoffers betrokken zijn. De toename van incidenten is te zien bij de verbale incidenten. Incidenten die hebben te maken met geweld, mishandeling of bedreiging zijn ten opzichte van 2015 verder gedaald.

In 2016 werden Nederlandse openbaar vervoerbedrijven en ook de RET geconfronteerd met een aantal overvallen op bussen. Hoewel de buit vaak klein was, want er is niet veel contant geld op de bus, was de impact voor de buschauffeurs en de reizigers groot. De vervoerders besloten daarom gezamenlijk om een plan uit te werken om te komen tot veilig betalen in het openbaar vervoer. Daarin wordt onder andere het stimuleren van het gebruik van de OV-chipkaart genoemd en het introduceren van een anonieme kaart die automatisch kan worden opgeladen. Ook wordt gewerkt aan nieuwe betaalmiddelen die contant geld op de voertuigen overbodig maken.

De RET besloot daarnaast om de verkoop van dagkaarten op de bus te beëindigen en om duidelijker te maken dat er camera's op alle voertuigen zijn, die zijn gericht op de binnenkomende reizigers. De goede samenwerking tussen de RET, de politie en het openbaar ministerie heeft ertoe geleid dat de overvallers van de RET-bussen konden worden gearresteerd.

ICT voor klantgemak

Om betalen met je smartphone en barcode mogelijk te maken zijn in 2016 de technische en organisatorische stappen gezet. Naar verwachting is de technische implementatie in de zomer van 2017 gereed waarna we kunnen overgaan tot het realiseren van deze nieuwe manieren van betalen.

De website van de RET heeft een nieuw uiterlijk gekregen en is nu nog gebruiksvriendelijker geworden. De nieuwe website is zowel op een computer als op een mobieltje goed te

raadplegen, de webshop is uitgebreid met nieuwe producten en het is mogelijk voor reizigers om een eigen MijnRET-omgeving in te stellen. Daarnaast is de website nog toegankelijker geworden voor mensen met een visuele beperking. En natuurlijk zijn alle reisgegevens realtime in de reisplanner en de dienstregeling te raadplegen.

Onze inspanningen voor nieuwe ICT toepassingen voor de reiziger betaalde zich dit jaar uit. We wonnen de TIMMIES: The Most Innovative Company Award. De jury roemde ons voor het grote aantal innovaties gericht op onze klanten.

Hoge kwaliteit

ISO 55001 certificaat gehaald

Net als de afdeling Vlootmanagement is nu ook de afdeling Inframangement, verantwoordelijk voor de railinfrastructuur en het vastgoed binnen de RET, gecertificeerd conform de internationale assetmanagementnorm ISO 55001. Met dit certificaat werd de RET het eerste openbaar vervoerbedrijf dat dit niveau van assetmanagement haalde over al haar te beheren objecten, zoals vloot, rails, haltes en stations. We kunnen ons nu meten met internationale bedrijven als Unilever, het Havenbedrijf Rotterdam en Shell op het gebied van assetmanagement. Hoge kwaliteit en veiligheid van onze infrastructuur is noodzakelijk om de 600.000 reizigers uit de regio Rotterdam iedere dag weer openbaar vervoer te bieden. We hebben grip op hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid tegen lage kosten. Onze reizigers hebben minder last van storingen aan onze infrastructuur én we besparen geld.

Projectmanagement

De hoge standaard van ons projectmanagement hebben we ook dit jaar weten vast te houden. Het project Hoekse Lijn is zelfs gecertificeerd op maturitylevel 3. In Nederland presteert alleen het Havenbedrijf Rotterdam op een hoger level. Uit het jaarlijkse auditrapport bleek dat de RET aan alle gestelde doelen had voldaan. De audit helpt om scherp te blijven op de te behalen resultaten en ons continu te blijven ontwikkelen.

Onderhoud en renovatie

Van 2014 tot 2016 is de midlife-revisie van 81 metro's type 5300 en 5400 uitgevoerd. De voertuigen zijn allemaal volledig gestript en voorzien van RET kleurstelling, grijs en rood. De binnenkant is gemoderniseerd door nieuwe stoffen stoelen te plaatsen en het gehele interieur is schoongemaakt en opnieuw voorzien van anti graffiti folie. Daarna hebben deze voertuigen een nieuw dynamisch passagiersinformatiesysteem gekregen.

Tegelijkertijd zijn in 2016 de nieuwe voertuigen voor Hoekse Lijn binnen gekomen en in gebruik genomen. De eerste zes metro's zijn gefaseerd ingezet voor de spitsverdichting op RandstadRail.

De gehele Citadis 1 tramvloot heeft de D-beurt ondergaan. Dat is een technische revisie waarbij de draaistellen gereviseerd zijn en de tram aan de binnenkant volledig is gemoderniseerd. De Citadis 1 is voorzien van kunstlederen stoelen en er is topkoeling aangebracht, zodat het voertuigklimaat net zo aangenaam is als in de Citadis 2. Daarnaast is in de tramvloot een passagiersinformatiesysteem aangebracht.

Huisvesting

De werkplaats aan de 's Gravenweg is in 2016 weer in gebruik genomen na een grondige renovatie. De afdeling Infraservices is als hele afdeling gehuisvest aan de 's-Gravenweg. De kantoorruimtes zijn omgebouwd tot grote, lichte ruimtes vergelijkbaar met het hoofdkantoor op de Laan op Zuid. In de hypermoderne werkplaats worden de nieuwe, langere metro voertuigen worden onderhouden en gewassen. De verbouwing levert een grote efficiëntieslag voor de RET en daarmee een belangrijke bijdrage aan ons bedrijfsplan.

In 2017 is het de beurt aan de Kleiweg. In 2016 is hard gewerkt aan het voorbereiden van de sloop en de nieuwbouw van de werkplaats en busstalling. Om het groot onderhoud aan onze voertuigen en de losse componenten die daar inzitten ook in de toekomst goed, en in eigen beheer, te kunnen uitvoeren, moet de werkplaats nodig aangepast worden. Zo voldoen we nu en in de toekomst aan alle milieu-, arbo- en duurzaamheidseisen.

Lean

De afdelingen Vlootservices en Infraservices zijn in 2016 verder gegaan met het werken volgens de leanmethode. In 2016 zijn de afdelingen er op voorbereid om vanaf 2017 zonder verdere externe ondersteuning zelfstandig de leanmethode voort te zetten. De leanmethodiek is daarnaast in het afgelopen jaar toegepast om het vervoerplan te optimaliseren, en binnen de RET beginnen steeds meer afdelingen de systematische manier van continue verbeteren te omarmen.

Verstoringen

Voor 2016 hadden we ons ten doel gesteld om 30% minder verstoringen te hebben ten opzichte van 2013. Dit doel is niet gehaald, hoewel we een forse daling van het aantal personele verstoringen en storingen aan deuren registreerden. Het aantal verstoringen bij de bus en fastferry is iets verbeterd ten opzichte van vorig jaar. Metro en tram daarentegen hebben met meer verstoringen te kampen gehad.

Mobiliteitsmakelaar

First en last mile transport

In 2016 hebben we hard gewerkt om samen met alle betrokken partijen het de fietsende gebruiker van het openbaar vervoer makkelijker te maken. In onze app is nu makkelijk te zien bij welke vijf opstappunten een OV-fiets kan worden opgehaald en bij het station Wilhelminaplein is een nieuwe fietsenstalling gerealiseerd.

Ook het succes van de buurtbus Albrandswaard is het vermelden waard. In 2016 hebben we de 10.000e reiziger mogen verwelkomen.

Hoekse Lijn

In 2017 gaat de metro van Hoek van Holland naar Rotterdam echt rijden. Om dit mogelijk te maken is in 2016 heel veel werk verzet. Veertien van de zestien nieuwe metro's, die nodig zijn voor het rijden van de Hoekse Lijn, zijn inmiddels in gebruik genomen. Nieuwe metrobestuurders zijn aangenomen en worden opgeleid om het traject te gaan rijden. In de periode tussen april 2017 en september 2017 kan de trein noch de metro rijden over het spoor van de Hoekse Lijn omdat er dan wordt omgebouwd. Daarom is in 2016 hard gewerkt om vervangend vervoer voor deze periode mogelijk te maken.

Frequentieverhoging RandstadRail

Vanwege de grote drukte en dus het succes van RandstadRail (metrolijn E) is het zeer wenselijk dat de capaciteit op dit traject wordt uitgebreid. Hiervoor is het nodig een keerspoor aan te leggen. Tot die tijd rijdt de metro in de drukke spits met twee tot drie versterkingsritten.

Klaar voor de Toekomst

De RET wil klaar zijn voor de toekomst, hoe deze er ook uit ziet. We weten dat de samenleving de komende jaren flink zal veranderen, onder meer door de snelle technologische ontwikkelingen. Daarom is het van belang om van buiten naar binnen te kijken, actief deel te nemen aan het debat over het veranderende vervoerslandschap, de samenwerking te zoeken met andere partijen en ons actief voor te bereiden op de toekomst. In 2016 hebben we verschillende trends en ontwikkelingen geïdentificeerd en deze uitgewerkt in scenario's. Ook hebben we kennismaking en samenwerking gezocht met experts en partijen die zich ook bezig houden met toekomstige veranderingen. Daarnaast hebben we in onze organisatie het bewustzijn van deze veranderingen aangewakkerd. In 2017 worden deze inspanningen vertaald naar concrete initiatieven.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

De RET heeft in aanloop naar de nieuwe railconcessie verder invulling gegeven aan de doelstelling “Milieuvriendelijker openbaar vervoer door een maatschappelijk betrokken RET”. Hiervoor hadden wij ons beleid voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) al gespiegeld aan de internationale ISO 26000 richtlijnen voor MVO. In 2016 hebben wij het “Uitvoeringsplan Oog voor maatschappelijke belangen” opgesteld waarin we de doelen en activiteiten voor de eerste twee jaar van de railconcessie hebben beschreven. De activiteiten in het uitvoeringsplan zijn het afgelopen jaar voor een belangrijk deel in gang gezet.

Voorbeelden hiervan zijn acties ten aanzien van beter milieumanagement, maatschappelijk verantwoord inkopen en MVO-verslaggeving. Daarnaast zijn we doorgegaan met lopende initiatieven zoals verbetering van duurzame inzetbaarheid van personeel, samenwerking met scholen, energie-efficiency maatregelen, voorbereiding op de komst van twee waterstofbussen in 2017 en steun aan sociale initiatieven in de Aardig onderweg Award.

In ons MVO beleid zijn de volgende doelen opgenomen:

Milieu	- Beperken energiegebruik (elektriciteit, gas, diesel) - Verminderen uitstoot schadelijke stoffen (fijnstof, stikstofoxide, CO2) - Intensivering beheersing op overige impact op het milieu (monitoren, rapporteren, verbeteren)
Maatschappij	- Maatschappelijk verdienstelijke initiatieven blijven stimuleren - Oog voor maatschappelijke belangen en stakeholders - Maatschappelijk verantwoord inkopen
Mens	- Meer mensen met afstand tot de arbeidsmarkt in dienst nemen - Arbeidskansen voor jongeren - Duurzame inzetbaarheid medewerkers vergroten

In de adviesraad MVO (voorheen stuurgroep MVO) zijn doelen, taken en verantwoordelijkheden om MVO-prestaties te verbeteren definitief vastgesteld. Op basis daarvan zijn financiële middelen beschikbaar gesteld om nieuwe activiteiten op te zetten die de MVO-prestaties van de RET moeten verbeteren. Hierdoor konden wij starten met de opzet van een ISO 14001 milieumanagementsysteem, verbetering van de maatschappelijke jaarverslaggeving, inzicht vergroten in tramenergieverbruik en lid worden van MVO Nederland.

Milieu

RET brengt jaarlijks haar milieubelasting in kaart. Deze is licht gedaald ten opzichte van het jaar daarvoor. Met een toenemend aantal reizigers hebben we onze milieubelasting relatief stabiel weten te houden. Onze invloed op het milieu blijft in tijden van groei een belangrijk aandachtspunt. Om energieverbruik, afval en hinder zoveel mogelijk te beperken, zijn wij in 2016 gestart met opzetten van een milieumanagementsysteem volgens de internationaal geaccepteerde ISO 14001 standaard.

Wij volgen de maatschappelijke discussie over groene stroom nauwlettend en hebben de opties voor groene stroom uit lokale additionele energiebronnen verkend. Die verkenning zal in 2017 worden vervolgd. Tegelijkertijd hebben we succesvol de voorbereidingen afgerond voor opwekking van zonne-energie op vier metrostations. Metrostation Slinge zal in 2017 het eerste station zijn waarop met zonnepanelen energie zal worden opgewekt.

Vanaf 2016 volgen wij de landelijke richtlijn voor het berekenen van CO₂-uitstoot. De uitstoot is berekend conform de uniforme lijst basiscijfers die is opgesteld door de Rijksoverheid in samenwerking met milieuorganisaties. In de bijlage Milieubarometer is onder meer de verhouding van de milieu-impact (milieubelasting) van onze bedrijfsvoering opgenomen. Tevens is nadere informatie opgenomen over de onderlinge verhoudingen van de aspecten die onze milieu-impact bepalen.

RET kan de grootste milieuwinst behalen door verduurzaming van het personenvervoer. Vandaar dat we zijn blijven werken aan energie-efficiency en innovatie. Een goed voorbeeld daarvan zijn de twee trams die met sensoren zijn uitgerust om daarmee energieverbruik, geluid en trillingen te meten in relatie tot de specifieke locatie in het netwerk. Met de online kaart die gegenereerd wordt, kan de RET analyses maken ter verbetering van het voertuig, het netwerk of de rijstijl.

Een ander voorbeeld van hoe wij bezig zijn geweest met duurzame innovatie is ons partnerschap in het Europese ELIPTIC-project. In dit project staat verduurzaming van een bus vloot centraal. RET kijkt met name naar de inzet van tractie-energie voor het opladen van stadsbussen. Samen met TNO en de gemeente Rotterdam hebben wij hierover kennis uitgewisseld met vervoersbedrijven in Londen en Barcelona over de praktijktesten die zij uitvoeren. Tot en met 2017 zullen wij binnen ELIPTIC-verband specifieke technische en organisatorische kennis over dit onderwerp met deze vervoersbedrijven uitwisselen.

Maatschappij

De RET is onlosmakelijk verbonden met de regio en is onderdeel van het dagelijks leven van de inwoners en forensen. Daarom zijn wij meer zijn dan alleen een logistiek verbinder die bijdraagt aan de bloei van de regio. In het afgelopen jaar hebben wij ook invulling gegeven aan onze rol als sociaal verbinder.

Rewriters, een kunstenaarsduo dat zorgt voor streetart in het centrum van Rotterdam, won de publieksprijs van de Aardig Onderweg Awards 2016. Rewriters en de andere vakjuryprijswinnaars BimBimBikes en Transgenderkoor010 namen hun prijs van € 12.500 in ontvangst in het Nieuwe Luxortheater. De Aardig Onderweg Awards zijn een Rotterdamse prijs voor mensen die iets bijzonders doen, ontwikkelen of betekenen in de regio Rotterdam. Met de award en het geldbedrag worden de winnaars, die zelf aardig onderweg zijn of andere aardig onderweg helpen, gestimuleerd om hun doel te bereiken. In de Aardig Onderweg Awards bundelt de RET al haar sponsoractiviteiten.

Ook buiten onze regio zien wij kans om van positieve invloed te zijn. Wij zijn toegetreden tot het grote Bedrijven Netwerk van MVO Nederland wat ons de mogelijkheid biedt om met grote Nederlandse bedrijven te overleggen over maatschappelijk verantwoord ondernemen.

RET is lid van 010 Inclusief, het anti discriminatie platform van Rotterdamse bedrijven die vinden dat iedereen een gelijke kans verdient op de arbeidsmarkt.

Tevens doet de RET mee als dealmaker met Kracht on tour, een initiatief van minister Bussemaker om vrouwen met een afstand tot de arbeidsmarkt economisch zelfstandig te maken en heeft RET het charter diversiteit ondertekend. Tevens is RET nauw betrokken bij het Nationaal Programma Rotterdam Zuid om jongeren van Zuid aan een baan te helpen. RET wordt vaak gevraagd in denktanks wat betreft emancipatie en discriminatie. Zij vindt het belangrijk om als grote Rotterdamse werkgever bij dit soort initiatieven betrokken te zijn.

Een belangrijke manier om als bedrijf positieve impact te hebben binnen en buiten onze regio is door kritisch te zijn op partijen waarmee we zakendoen en de producten en diensten die wij inkopen. Wij hebben maatschappelijk verantwoord inkoopbeleid geformuleerd en een nieuwe gedragscode voor leveranciers die we vanaf 2017 op een gefaseerde wijze zullen implementeren. Met dit beleid gaat het om meer dan alleen rekening houden met milieuaspecten. Het betreft ook het tegengaan van onwenselijk sociaal maatschappelijk gedrag, zoals onverantwoorde arbeidsomstandigheden.

Dat een bijdrage aan de maatschappij niet alleen vanuit het bedrijf hoeft te komen, bewezen RET-ers ook in 2016. Sportieve prestaties en goede doelen vonden elkaar in activiteiten zoals de Roparun, waarbij collega's elkaar en het goede doel ondersteunden.

Mens

De RET wil een vitaal en gezond bedrijf zijn met vitale, gemotiveerde en vakbekwame medewerkers. Het is voor ons belangrijk om jongeren te enthousiasmeren voor het OV en ook een kans te bieden zich te ontwikkelen bij de RET, bijvoorbeeld in BBL trajecten. Wij streven hierin naar een win-win situatie voor ons bedrijf en de maatschappij. Met die gedachte hebben wij het afgelopen jaar een aantal mooie activiteiten ondernomen, zoals bij het evenement Nederland Innoveert. Leerlingen en studenten van het basisonderwijs tot hbo hebben voor dit evenement binnen de RET een foto opdracht uitgevoerd in het kader van techniek oriëntatie. Deze foto's zijn gebruikt als extra lesmateriaal voor de vmbo-leerlingen van het Rotterdam vakcollege De Hef in Rotterdam Zuid.

In het kader van onze samenwerking met het Nationaal Programma op Zuid hebben wij verschillende op techniek gerichte activiteiten georganiseerd voor vmbo-leerlingen van het Zuiderpark college. Ze zijn bijvoorbeeld naar de Beverwaard geweest en hebben gesproken met jonge monteurs. Ook hebben ze filmopnames gemaakt om zich een beter beeld vormen van technische beroepen.

Ook hebben wij het afgelopen jaar onze samenwerking met JINC voortgezet. Deze maatschappelijk organisatie heeft zich ten doel gesteld als schakel te fungeren tussen het bedrijfsleven/ maatschappelijk organisaties en middelbare scholen. Met JINC heeft de RET bliksem stages en sollicitatietrainingen georganiseerd voor vmbo-leerlingen.

Goed bestuur (corporate governance)

Openheid en transparantie zijn belangrijke waarden voor de RET. De RET is geen beursgenoteerde onderneming en is vanuit die hoedanigheid niet verplicht om de Nederlandse beginselen van deugdelijk ondernemingsbestuur en de bijbehorende 'best practice' bepalingen toe te passen. Wel wensen wij zoveel mogelijk te voldoen aan de Nederlandse corporate governance code (de Code). In de reglementen van de Raad van Commissarissen en de auditcommissie is de Code grotendeels verwerkt en voor zover niet toegepast, leggen we uit waarom. De RET heeft de naleving van de Code in het verleden besproken met de auditcommissie en rapporteert separaat aan de aandeelhouder. Begin 2017 inventariseren we de consequenties van de herziene Code 2016 en bespreken we de naleving van de nieuwe Code met de auditcommissie en Raad van Commissarissen.

Structuur van de onderneming

RET N.V. is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. De vennootschap wordt bestuurd door de directie, waarvan er één statutair directeur is. De Raad van Commissarissen houdt toezicht, een onderdeel van de Raad van Commissarissen is de auditcommissie die de Raad van Commissarissen adviseert over diverse financiële onderwerpen. De directie en de Raad van Commissarissen zijn onafhankelijk van elkaar. Zie het verslag van de Raad van Commissarissen voor een samenvatting van de activiteiten van de Raad van Commissarissen in 2016.

De enige aandeelhouder van RET N.V. was de gemeente Rotterdam. In 2016 is de metropoolregio Rotterdam Den Haag mede-aandeelhouder geworden, via het verkrijgen van een bijzonder aandeel. Dit bijzondere aandeel geeft de metropoolregio Rotterdam Den Haag de positie van aandeelhouder waaraan bepaalde bijzondere (stem)rechten zijn gekoppeld.

Namens de gemeente wordt de aandeelhoudersrol vervuld door de wethouder Financiën, Organisatie, Haven, Binnenstad en Sport. Namens de metropoolregio wordt de aandeelhoudersrol vervuld door de wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Zoetermeer.

Corporate governance-structuur

De directie is verantwoordelijk voor het besturen van de onderneming op een transparante wijze. De Raad van Commissarissen houdt toezicht op het beleid van de directie en opereert onafhankelijk van de bestuurder en de aandeelhouder. De directie en de Raad van Commissarissen hebben de continuïteit van de onderneming als gemeenschappelijk belang. De directie stelt de visie en de daaruit voortkomende missie, strategie en doelstellingen vast.

De belangen van de vennootschap staan voor de directie altijd voorop. De directie verschaft tijdig de informatie aan de Raad van Commissarissen die nodig is om haar taak goed uit te oefenen. De Raad van Commissarissen en zijn individuele leden zijn in staat om alle informatie te verkrijgen die nodig is om als toezichthoudend orgaan te functioneren. De directie rapporteert over ontwikkelingen op alle gebieden aan de Raad van Commissarissen en haar commissie.

De algemene vergadering van aandeelhouders benoemt de onafhankelijke externe accountant (hierna 'externe accountant'). Deze brengt minimaal eenmaal per jaar een accountantsverslag en de 'management letter' uit aan de directie, de auditcommissie en de Raad van Commissarissen. De externe accountant woont alle vergaderingen van de auditcommissie bij en de externe accountant woont de vergadering van de Raad van Commissarissen bij waarin zijn verslag over de controle van de jaarrekening wordt besproken en waarin de vaststelling van de jaarrekening wordt behandeld.

Interne beheersingsstructuur

Wij zijn terughoudend in het nemen van risico's. In de management controlcyclus binnen de RET zijn de risico's met mogelijk strategische impact geïnterpreteerd, geëvalueerd en zijn beheersmaatregelen bepaald. Een risico wordt van strategische impact ingeschat als deze de strategische doelstellingen van de RET zoals opgenomen in het bedrijfsplan, in gevaar kunnen brengen.

Als onderdeel van onze controlcyclus monitoren we de werking van de beheersmaatregelen voor elk van de risico's en evalueren we de impact van deze uitkomsten op onze strategische doelstellingen. De risico's en de bijbehorende beheersingsmaatregelen worden jaarlijks in het directieoverleg en de Raad van Commissarissen behandeld. De volgende strategische risico's zijn onderkend, met daarbij aangegeven de belangrijkste beheersmaatregelen:

Strategisch risico	Beheersmaatregelen
<i>Afhankelijkheid van overheid/politiek</i> RET kent een belangrijke mate van afhankelijkheid van overheid en politiek, zowel vanuit eigenaarschap, opdrachtgeverschap als maatschappelijke invloeden. Dit heeft invloed op zowel opbrengsten als bedrijfsmatige keuzes.	• Uitvoeren stakeholdermanagement • Bespreken lange termijn visie met opdrachtgever • Met ingang van nieuwe concessie Rail is opdrachtgever tevens mede-aandeelhouder

<i>Duurzame inzetbaarheid van personeel</i> Vergrijzend personeelsbestand, oplopende AOW gerechtigde leeftijd en onregelmatige diensten, risico op verhoudingsgewijs lagere vitaliteit en lagere arbeidsproductiviteit	• Door middel van inzet werkgroep duurzame inzetbaarheid worden maatregelen genomen voor het langer gezond en vitaal aan het werk zijn
<i>Continuïteit concessie Bus</i> Opdrachtgever beschouwt huidige concessie als marktconform en stelt hogere eisen aan nieuwe concessie. Risico dat voorgestelde investering niet lukt en aanbesteding bij een andere partij zal plaatsvinden, waardoor RET haar integraliteit verliest.	• Meenemen ervaringen ("lessons learned") eerdere biedingen in investeringsproces Bus • Uitvoeren van stakeholdermanagement specifiek gericht op de investering bus
<i>Vervoerscapaciteit metronet</i> Een verdere groei in reizigersaantallen en reizigerskilometers kan er voor zorgen dat op specifieke trajecten de capaciteitsgrens voor vervoer wordt bereikt.	• Uitvoeren van onderzoek naar maximum vervoerscapaciteit en uitwerken scenario's (frequenter rijden) • Plannen vervolgbesluiten op basis van uitkomsten onderzoek op het gebied van voertuigen en techniek

Hiernaast worden in de management controlcyclus ook overige risico's meegewogen. Deze onderwerpen worden als risico onderkend indien zij een bedreiging vormen voor de realisatie van de in het bedrijfsplan opgenomen doelstellingen. De belangrijkste risico's zijn als volgt:

- Instroom personeel
Door toenemende krapte arbeidsmarkt risico op onvoldoende instroom van technisch personeel en specifieke overige functies
- Kaartopbrengsten
De ontwikkeling van de reizigersomvang en de daaraan gerelateerde kaartopbrengsten laats zich moeilijk voorspellen, hierdoor komt de grondoorzaak van afwijkingen ten opzichte van planning op reizigersomvang en kaartopbrengsten uit analyses nog onvoldoende naar voren, waardoor bijsturing mogelijk niet effectief is

- Eisen deelconcessies Infra en Vloot
Uitvoering van de deelconcessies zijn moeilijk op huidig peil te houden door, onder andere, druk op beschikbare middelen voor met name de infrastructuur, waardoor het risico bestaat op het niet kunnen voldoen aan eisen vanuit de deelconcessies
- Uitval systemen Centrale Verkeersleiding
Risico op uitval van cruciale verkeersleiding-systemen met directe gevolgen voor de exploitatie metro

Voor de financiële vertaling van de belangrijkste risico's wordt gebruik gemaakt van een meerjarig financieel scenariomodel, waarin rekening wordt gehouden met meerdere scenario's. De overige (financiële) risico's en onzekerheden in relatie tot de financiële verslaglegging worden in de geconsolideerde jaarrekening toegelicht.

De RET heeft een klokkenluidersregeling en overlegt periodiek dilemma's in de commissie Integriteit. De klokkenluidersregeling is verankerd in de cao. Met behulp van deze regelingen en de interne handhaving heeft de directie een transparant kader geschetst voor gewenste integriteit en openheid binnen de organisatie.

Gedurende 2016 zijn er geen significante tekortkomingen geconstateerd in de interne beheersingsstructuur en is geen aanleiding om te concluderen dat de interne beheersingssystemen niet naar behoren hebben gefunctioneerd.

De accountant heeft de 'management letter' naar aanleiding van zijn onderzoek naar de processen die van belang zijn voor het jaarrekeningtraject gepresenteerd aan de directie, de auditcommissie en Raad van Commissarissen. Uit dit rapport blijkt dat er weliswaar verbeterpunten zijn, maar dat de interne beheersomgeving van de RET voldoende basis vormt voor risicomanagement, informatiesysteem & communicatie, activiteiten en monitoring.

In Control Statement Project Governance

De directie is verantwoordelijk voor het inrichten, handhaven en monitoren van een adequate project governance. Om ten aanzien van de totale onderhanden projectenportefeuille in control te blijven is de RET doorgegaan op de ingeslagen weg. De volgende maatregelen zijn daartoe genomen:

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

2. Ieder project bevat duidelijke meetpunten en is voorzien van een planning. De totale verzameling projecten (portfolio) wordt bestuurd overeenkomstig de Prince2 methodiek, via decentrale platforms en een centraal platform;
3. Naast de maandelijkse reviews wordt er inzake de deelportfolio's tweemaandelijks de stand van zaken in de Project Management Board besproken op de aspecten risico's, benefits, issues, planning en financiën, en waar nodig bijgestuurd. Deze methodiek heeft inmiddels positieve effecten opgeleverd;
4. 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;
5. 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 geborgd.

Uit hoofde van projectbeheersing is Prince2 als projectmethodiek aangenomen en wordt sinds 2011 toegepast op alle projecten die sindsdien 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 vast te stellen dat dit volledig en RET-breed wordt nageleefd, wordt jaarlijks een audit uitgevoerd door een geaccrediteerd Prince2 auditor. Hieruit is in 2016 wederom bevestigd dat de RET de Prince2 projectmethodiek daadwerkelijk geïmplementeerd en geborgd heeft op Prince2 maturity level 3. Ook in 2017 wordt dit geauditeerd.

Voor de projectbesturing is een 'governance' model in werking. Dit model zorgt dat op directieniveau volledige informatie beschikbaar is ten aanzien van de totale projectportefeuille over risico's, voortgang en de bijdrage die projecten leveren aan de organisatiedoelstellingen.

Onder verwijzing naar best-practicebepaling II.1.5 van de Nederlandse Corporate Governance Code ten aanzien van financiële verslaggevingsrisico's, is de directie er naar beste weten van overtuigd dat de interne risicobeheersings- en controlesystemen ten aanzien van projecten een redelijke mate van zekerheid geven dat de financiële verslaggeving ten aanzien van projecten geen onjuistheden van materieel belang bevat en dat de risicobeheersings- en controlesystemen ten aanzien van projecten in het verslagjaar naar behoren hebben gewerkt.

Risk en veiligheid

De veiligheid van ons vervoerssysteem en de arbeidsveiligheid zijn natuurlijk van groot belang. Daarom controleren we of we aan de veiligheidsvoorschriften voldoen, geven we ARBO-adviezen en voeren we interne veiligheidsonderzoeken uit.

De RET is in 2016 geconfronteerd met 81 zwaardere calamiteiten en/of incidenten, waarbij conform de veiligheidsprocedures opgeschaald moest worden en de crisismanager van dienst de centrale coördinatie en aansturing overnam. Deze incidenten betroffen ernstige verstoringen, uitval (materieel, tractiespanning of infrastructuur), brand of rookontwikkeling, (ernstige) verkeersongevallen of aanrijdingen en (ernstige) agressie jegens personeel of reizigers.

In 2016 overleden 3 personen door een verkeersongeval in het RET-vervoersysteem. Op 11 april 2016 viel in de buswerkplaats Sluisjesdijk een autobus van de hefbrug. De bus viel op zijn kant. Niemand raakte gewond.

Bij 21 incidenten of calamiteiten in het vervoerssysteem is een intern veiligheidsonderzoek ingesteld. De betreffende rapportages zijn besproken in de Incidentencommissie. Daarnaast zijn 42 veiligheids- of ARBO-adviezen verstrekt aan de lijnmanagers. Er zijn 41 interne meldingen van een bijzonder voorval gedaan. 14 daarvan zijn doorgeleid naar de toezichthouder ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport).

Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor van kracht geworden. Deze wet geldt voor tram en metro van de RET en regelt hoofdzakelijk de veiligheid van de beide systemen. 2016 stond in het teken van de implementatie en verdere borging van de verplichtingen uit de nieuwe wet en de daardoor gewijzigde relaties met de opdrachtgever (MRDH) en de toezichthouder (ILT).

Op 1 april is het IncidentRegistratie- en -Managementsysteem (IRMS) operationeel geworden. Elk incident in het vervoerssysteem van de RET wordt door de verkeersleiding in het IRMS ingevoerd. Het IRMS ondersteunt vervolgens bij het afhandelen van het incident door het bepalen van incidentaard en -klasse, het alarmeren en informeren van de organisatie, het adviseren van de afhandelingsstrategie en het registreren van genomen maatregelen. Door de invoering van het IRMS verloopt de afhandeling van incidenten efficiënter en meer gestructureerd en komt er meer data beschikbaar voor analyse van incident en proces achteraf.

Bedrijfsvoering

Resultaat 2016

We hebben het jaar 2016 afgesloten met een positief resultaat na belastingen van € 5,1 miljoen. Dit is boven het begrote resultaat van € 5 miljoen. Mede dankzij een beperkte toename van het aantal dienstregelingen is er sprake van een groei in aantal instappers en reizigerskilometers. Ondanks de groei blijft de kaartopbrengst stabiel doordat de toerekening van landelijke en regionale abonnementen naar de vervoerders is gewijzigd. Het zwartrijderspercentage blijft historisch laag. Dit was het laatste jaar van het hoofdlijnenakkoord, waarin conform het bedrijfsplan onze bedrijfskosten zijn verlaagd. Hierdoor zijn ook de reguliere exploitatiebijdragen verder omlaag gebracht.

In 2014 werd voor de resterende concessieperiode voor Bus een verlies verwacht. Voor dit verwachte verlies is in 2014 een eenmalige last in het resultaat opgenomen. Deze last kwam tot uitdrukking in enerzijds een bijzondere waardevermindering op het rollend materieel tot aan de taxatiewaarde, hiernaast is gedoteerd aan een voorziening voor de omvang van het verlieslatend contract. Het verlies is in 2014 ten laste van het resultaat en, via de resultaatbestemming, van het eigen vermogen van RET Bus B.V. zelf gebracht. Het hogere ziekteverzuim, hogere kostenstijging ten opzichte van de indexatie en eenmalige kosten beïnvloeden het resultaat van deze vennootschap negatief.

Deze worden voor een groot deel opgevangen door de vrijval van de voorziening cq onttrekking voor het verlieslatend contract.

De punctualiteit en de daaraan verbonden boetes vallen binnen de gestelde normen.

De rentebaten en -lasten waren lager dan voorgaande jaar, voornamelijk doordat de saldi van de rekeningen-courant waarop rente werd berekend gemiddeld een lager saldo kenden en de daling van de rentevoeten.

Balansontwikkelingen

Het balanstotaal neemt ten opzichte van 2015 toe. Belangrijkste oorzaak is te vinden in de investeringen in materiële vaste activa in aanbouw, met name de verbouwing van de remise 's-Gravenweg.

Het saldo projecten stijgt beperkt ten opzichte van voorgaand jaar. De investeringen in projecten is verder toegenomen in 2016, onder andere door investeringen ter voorbereiding van de exploitatie van de Hoekse Lijn. Door het tussentijds afrekenen van het uitgevoerde onderhoud op de infrastructuur en toename van gefactureerde termijnen is de post onderhanden projecten per saldo licht toegenomen.

Zowel de vlottende activa als de kortlopende schulden zijn ten opzichte van vorig jaar toegenomen. Per saldo is het werkkapitaal exclusief liquide middelen toegenomen. Dit heeft zich vertaald in een positieve kasstroom uit operationele activiteiten en een toename van de liquide middelen. Door de toename van de kortlopende schulden neemt de solvabiliteit ten opzichte van het voorgaande jaar beperkt af.

Overig

Met ingang van 2016 is de vennootschap belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting. We zijn in overleg met de belastingdienst, waarbij met name wordt gesproken over de waardering in de fiscale openingsbalans van activa en leningen en mogelijke vrijstellingen. Dit heeft tot op heden nog niet geleid tot overeenstemming met de Belastingdienst. De uitkomst van dit overleg is onzeker. Om die reden is de vennootschapsbelasting voorzichtigheidshalve vooralsnog berekend over de boekhoudkundige winst met inachtneming van de deelnemingsvrijstelling en zijn geen fiscale latenties berekend. Zodra een reële schatting van het fiscale beginvermogen beschikbaar is, kan over het verschil tussen het fiscale en commerciële vermogen, voor zover dit een tijdelijk karakter heeft, een belastinglatentie worden gevormd. De vorming van deze latentie kan tot een eenmalige correctie leiden. Deze kan materieel en zowel positief als negatief zijn.

Vooruitblik 2017

Het jaar zal in het teken staan van de uitvoering van het eerste jaar van onze nieuwe railconcessie 2016-2026. We gaan nog efficiënter werken en gaan uit van een reizigersgroei vertaald in hogere kaartopbrengsten, waardoor de exploitatiebijdragen verder kunnen dalen. Hierdoor zal de kostendekkingsgraad verder toenemen.

Het jaar 2017 staat voor de Hoekse Lijn in het teken van de ombouw, vervangend vervoer en de start van de exploitatie in de tweede helft van het jaar.

Het verhogen van de duurzame inzetbaarheid is en blijft de grootste uitdaging voor 2017. Er worden geen grote veranderingen in het personeelsbestand verwacht, doordat in 2016 is geanticipeerd op de start van de Hoekse Lijn.

Investerings in 2017 hebben met name betrekking op de nieuwbouw van de locatie Kleiweg, het onderhoud van infrastructuur en voertuigen. De voertuigen en infrastructuur worden geïnvesteerd en gefinancierd in de zustervenootschappen respectievelijk RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. Binnen deze laatste zustervenootschap is in 2017 een lening bij de Europese Investeringsbank aangetrokken,

waarmee een positief effect op de rentelasten voor de gebruiksvergoeding van de 22 metrovoertuigen voor de Hoekse Lijn en frequentieverhoging wordt verwacht.

De RET is alleen of samen met andere partijen, zoals de MRDH, actief betrokken bij of initiatiefnemer van een aantal onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Dat betreft o.a. capaciteitsvergroting van de bestaande metro, experimenten met hybride bussen en waterstofbussen en nieuwe betaalsystemen als opvolger van de OV- chipkaart. In het kader van de nieuwe busconcessie wordt onderzoek gedaan naar het gebruik van elektrische bussen en de bijbehorende infrastructuur zodat Rotterdam in 2030 volledig zero-emissie openbaar vervoer heeft.

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

Personalia directie

P.G. Peters (1951)

Algemeen/statutair directeur

Pedro Peters is sinds 2005 algemeen/statutair directeur van de RET.

Pedro Peters werkte bij verschillende organisaties als directeur, waaronder de Dienst Milieu en Beheer van de gemeente Leiden, de gemeenschappelijke vuilverwerking Leiden Gevulei en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht. Hij vervult bij diverse organisaties een bestuursfunctie.

Aandachtsgebieden:

directiewoordvoering, communicatie, regie & ontwikkeling, programmabureau De Perfecte Reis, personeel & organisatie, risk- en veiligheidsmanagement.

Nevenfuncties:

Voorzitter Raad van Commissarissen Meerlanden N.V.

Lid Raad van Commissarissen Reisinformatiegroep 9292OV

Lid Raad van Commissarissen Rotterdamse Mobiliteits Centrale B.V.

Lid Raad van Commissarissen Trans Link Systems B.V.

Bestuurslid Conny Jansen Danst

J.P.M. Bakker (1961)

Directeur Exploitatie

Joop Bakker werd in 2007 benoemd tot directeur Middelen. In september 2009 werd hij directeur Exploitatie. Sinds 2012 is hij ook directeur van RET Bus B.V.

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

Aandachtsgebieden:

tram, bus, metro, fast ferry, veiligheid, bedrijfsbureau exploitatie, OV-chipkaart en poortjes, centrale verkeersleiding, marketing, verkoop en services.

Nevenfuncties:

Lid Raad van Commissarissen Rotterdamse Mobiliteits Centrale B.V.

Lid Raad van Toezicht SKO Westfriesland

F.H. Hoevenaars (1966)*Financieel directeur*

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

Aandachtgebieden:

concern control, ICT, concern administratie, business & project control, Inkoop & contractmanagement

Nevenfunctie:

Bestuurslid Vereniging van Stedelijke Vervoersbedrijven (VSV)

P.J.A. Lorist (1965)*Directeur Techniek*

Paul Lorist is sinds 2011 directeur Techniek en belast met het beheer van de metro- en traminfrastructuur en de RET-vloot. Voordat hij toetrad tot de directie van de RET, deed hij 20 jaar ervaring op met beheer, coördinatie en onderhoud van materieel bij de Koninklijke Landmacht en het Ministerie van Defensie.

Aandachtsgebieden:

onderhoud materieel, onderhoud infrastructuur, beheer & ontwikkeling en logistiek.

Nevenfuncties:

Commissielid Overleg Orgaan Employer Support Reservisten

Bestuurslid Stichting RailAlert

De statutaire directie van de vennootschap bestaat uit één mannelijk persoon en het directieteam bestaat voor 100 procent uit mannen. Bij de RET staan kwaliteit en diversiteit van de directie voorop. In het directieteam is er diversiteit in leeftijdsopbouw en achtergrond. Bij de invulling van de laatste positie van de directeuren is zorgvuldig gekeken naar het gewenste profiel van de nieuwe directeuren. Hierbij is de gewenste evenwichtige verdeling meegewogen. Ondanks dat op dit moment het directieteam nog voor 100 procent uit mannen bestaat, blijft het streven om aan de doelstellingen van de Wet bestuur & toezicht te voldoen.

Verslag van de Raad van Commissarissen

Aanbieding

Hierbij bieden wij het verslag van de Raad van Commissarissen (RvC) over het jaar 2016 aan. Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2016 besproken en goedgekeurd. Tevens is de jaarrekening door onze externe accountant Pricewaterhouse Coopers Accountants N.V. (PwC) gecontroleerd en deze heeft hierbij een goedkeurende controleverklaring afgegeven.

Wij adviseren de aandeelhouder de jaarrekening 2016, zoals door de directie is opgesteld, vast te stellen en de directie van de RET décharge te verlenen voor het gevoerde bestuur. En wij vragen de aandeelhouder om décharge voor het toezicht door de RvC.

Zoals vastgelegd in de aandeelhoudersovereenkomst en nadien aangevuld in het zogeheten Hoofdlijnenakkoord, zal de solvabiliteit van RET N.V. in de komende jaren op basis van de resultaten gefaseerd worden verhoogd. Teneinde hieraan te kunnen voldoen adviseert de RvC, in overeenstemming met afspraken met de aandeelhouder, de winst over 2016 toe te voegen aan het eigen vermogen.

Belangrijke ontwikkelingen in 2016

De Raad heeft in het verslagjaar zes keer vergaderd. Vier keer per jaar wordt de kwartaalrapportage besproken. De directie doet daarin uitgebreid en transparant verslag van de performance van het bedrijf, de inkomsten en uitgaven, maar ook over de belangrijkste KPI's (zoals vervoeromvang, productiviteit, ziekteverzuim ed) wordt gerapporteerd. Daarnaast heeft de Raad de begroting voor 2017 vastgesteld, alsmede de jaarrekening over 2015. Net als in 2016 is de begroting gebaseerd op de resultaten van het derde kwartaal van het voorafgaande jaar, teneinde zo actueel mogelijk te zijn. Nieuw voor de begroting 2017 was het (strakkere) financiële kader van de nieuwe railconcessie.

In het verslagjaar stond de nieuwe tienjarige Railconcessie (2016-2026) vijf keer op de agenda van de Raad. Over de onderhandelingen met MRDH over de vraagprijs, is de Raad bovendien een aantal keer apart geconsulteerd door de directie. Het grote aantal bespreekmomenten geeft wel aan dat de gesprekken, ondanks het eerder afgesloten Hoofdlijnenakkoord, complex waren. Het mandaat dat de directie daarbij had gekregen van de RvC (en AvA) noopte - lopende het proces- tot een tussentijdse bijstelling. De Raad spreekt hierbij haar waardering uit voor de grote inzet vanuit de Directie van de RET om dit voor het bedrijf cruciale contract binnen te halen. Ook de steun vanuit de Aandeelhouder was steeds zeer constructief. Met de nieuwe railconcessie is voor langere tijd de continuïteit van het bedrijf gewaarborgd. Belangrijk is tevens dat er 'slechts' voor drie jaar een financiële

meerjarenafpraak is gemaakt. Enerzijds geeft dat over en weer voldoende duidelijkheid, maar anderzijds behoeven op deze wijze maar voor beperkte periode financiële risico's te worden ingecalculeerd. Separaat heeft de Raad zich laten informeren over de al eerder gemaakte afspraken m.b.t. gewijzigde governance van RET N.V., die na de inbesteding van de Railconcessie medio 2016 is ingetreden. Vanaf dat moment is MRDH medeaandeelhouder van RET N.V. geworden en kunnen – nader omschreven- belangrijke besluiten voortaan alleen door de gemeente Rotterdam en MRDH gezamenlijk genomen worden. Dat betreft bijvoorbeeld het opstellen van de begroting, het doen van grote investeringen, benoeming van leden van de RvC of van de Directie.

Mede dankzij inspanningen vanuit de gemeente Rotterdam heeft de Bestuurscommissie van MRDH in september 2016 besloten om - onder strikte voorwaarden- ook de bus concessie van RET vanaf 2020 te gaan inbesteden. De concessieperiode is maar liefst 15 jaar, wat mede samenhangt met de gewenste transitie naar volledig zero emissie busvervoer. Op zich is dit wederom een mooie kans die RET geboden wordt. De gestelde financiële randvoorwaarden, in combinatie met een strikt Programma van Eisen, maken het uitbrengen van een verantwoorde bieding nog een ingewikkelde opgave. Naar verwachting zal dit dossier in 2017 nog wel een aantal keren terugkomen in de Raad.

Een derde belangrijk dossier dat in 2016 regelmatig in de vergaderingen van de Raad is besproken, betreft het vertrek per 1 juni 2017 van de huidige directeur van de RET N.V. Een zorgvuldige procedure stond daarbij voorop. De Raad heeft daarom al in een vroeg stadium een concept functieprofiel opgesteld en daarover zijn de andere directieleden, de Ondernemingsraad en beide aandeelhouders in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken. Tevens is een wervings- en selectiebureau gekozen, dat de Raad hierbij assisteert.

Andere dossiers die de Raad dit jaar besproken heeft, betreffen onder andere:

- De voortgang van de realisatie van het lopende businessplan. Hierover heeft de Raad zich door de directie laten informeren. De effecten, in de vorm van lagere kosten, maar ook hogere reizigersinkomsten en een hogere klantwaardering zijn duidelijk merkbaar.
- Het, nog steeds, hoge ziekteverzuim bij RET. Over dit weerbarstige dossier heeft de Raad zich uitgebreid laten informeren door het hoofd P&O. Daarbij zijn tevens de (goede) resultaten van het laatste Medewerkers Tevredenheids Onderzoek (MTO) gepresenteerd.

- De tweede tranche van de investering in de nieuwbouw van de hoofdwerkplaats aan de Kleiweg heeft de Raad goedgekeurd. De onderlinge samenhang van de verschillende onderdelen (de bekostiging van de infrastructuur door MRDH, de remise zelf uit eigen middelen betalen, het regelen van de benodigde financiering, de grondtransactie en de bouw- en sloopvergunningen) vormde qua governance een uitdaging. Gelukkig kon kort voor de jaarwisseling groen licht worden gegeven. Hiermede is een bijna 20 jaar durende discussie succesvol afgerond.
- Over de aantrekken van een lening bij de Europese Investeringsbank van € 120 miljoen voor de aanschaf van de metro's voor de Hoekse lijn en het vernieuwen van de spoorbeveiliging, heeft de Raad zich periodiek laten informeren. Omdat deze financiering verstrekt wordt aan RET Railgebonden Voertuigen B.V., gaat de RvC hier overigens formeel niet over. De lage rente van deze lening komt het hele OV in deze regio ten goede. Over de hele looptijd kunnen tientallen miljoenen worden uitgespaard.
- De Raad heeft het Audit Charter vastgesteld, waarbij ook de prioriteiten voor 2016 zijn vastgesteld.
- In aanwezigheid van de manager ICT is het ICT beleid van RET behandeld. Het toenemende belang en complexiteit daarvan is besproken, evenals de toekomstige positionering daarvan. De Raad hecht veel belang aan een centrale borging van het Informatiemanagement, en mede om die reden heeft de directie besloten dat er een aparte afdeling voor komt. Tevens wordt de manager van deze afdeling lid van het directieteam.
- Tenslotte heeft de Raad aandacht besteed aan de risico's van terrorisme bij de RET, dit naar aanleiding van de gebeurtenissen in Parijs en Brussel.

Met betrekking tot de accountant van RET heeft de Raad, op advies van de directie, ermee ingestemd om het contract met PwC eenmalig te verlengen voor de periode van twee jaar. Met dit voorstel heeft de aandeelhouder inmiddels ingestemd.

De RvC wil graag zijn waardering uitspreken over de inzet van het RET-personeel, dat zich het afgelopen jaar enorm heeft ingespannen om de dienstverlening aan de reizigers verder te verbeteren. Zoals blijkt uit de OV-klantenbarometer en de Aardig Onderweg Index, krijgen alle bedrijfsonderdelen daarvoor jaarlijks steeds hogere rapportcijfers.

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

Corporate Governance Structuur

De directie en de RvC voelen zich gezamenlijk verantwoordelijk voor de naleving van de Corporate Governance Code (Code). De RvC past de Code zoveel mogelijk toe en rapporteert samen met de directie over de naleving van de Code aan de aandeelhouder. Ten aanzien van de nieuwe Code Goed Bestuur die op 8 december 2016 is gepubliceerd, heeft de Raad de directie gevraagd om te onderzoeken of op basis hiervan aanpassingen in de Governance noodzakelijk zijn en mochten deze noodzakelijk of wenselijk zijn medio 2017 te komen met nadere voorstellen daartoe. .

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

Samenstelling Raad van Commissarissen

De samenstelling van de RvC is in 2016 niet veranderd. Wel heeft de heer Voormeulen, die op voordracht van de OR is benoemd, aangegeven niet voor een tweede termijn in mei 2017 in aanmerking te willen komen.

De RvC van RET NV bestaat eind 2016 voor 2/5 deel uit vrouwen. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit. Voor mogelijke toekomstige vacatures blijft het streven om een evenwichtige samenstelling van de Raad te handhaven, qua leeftijd, kennis/kwaliteiten en geslacht.

De leden van de RvC worden benoemd voor een termijn van vier jaar en kunnen daarna worden herbenoemd. Kandidaten die worden voorgedragen voor benoeming of herbenoeming dienen te voldoen aan de criteria zoals opgenomen in de profielschets. De profielschets is beschikbaar op de website www.ret.nl.

Mevr. Prof. Dr. J.P. Bahlmann, voorzitter (1950)

Commissaris sinds: 20 oktober 2015

Huidige zittingstermijn: 2015-2019

Nevenfuncties (professioneel):

- Voorzitter Raad van Commissarissen Maasstadziekenhuis
- Lid Raad van Commissarissen Stedin N.V.
- Lid Raad van Advies en Auditcommissie Sociale Verzekerings Bank
- Lid Raad van Bestuur Stichting Preferente aandelen Nedap BV

Maatschappelijk:

- Voorzitter Raad van Toezicht Max Havelaar
- Voorzitter Raad van Toezicht Centrum Beeldende Kunst Rotterdam
- Lid Raad van Toezicht Toneelgroep Amsterdam
- Lid Raad van Toezicht NAGA Foundation Amsterdam

Mevr. drs. M.J. Nouwen, vice voorzitter (1958)

Commissaris sinds 1 oktober 2015

Huidige zittingstermijn 2015-2019

Nevenfuncties (professioneel) :

- Vice voorzitter Raad van Toezicht AvroTros en voorzitter audit committee
- Voorzitter Raad van Toezicht Munt Hypotheken
- Voorzitter Raad van Commissarissen Moonen Packaging Group B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Deerns Groep B.V.
- Vice voorzitter en voorzitter Auditcommissie Raad van Commissarissen van AEB
- Lid Bestuur Stichting Derdengelden YourGift Cards

Maatschappelijk:

- Lid Bestuur J.C. Ruigrok Stichting
- Lid Raad van Toezicht Fonds Urgente Noden Haarlem.

K. Voormeulen (1949)

Commissaris van 1 mei 2013 tot 1 mei 2017

Huidige zittingstermijn: 2013-2017

Hoofdfunctie: Directeur/eigenaar CMM BV

Nevenfuncties:

- Lid raad van commissarissen GDF/Suez Electrabel
- Voorzitter voetbalvereniging KRSV Vredenburg (Rijswijk)

Ir. L.H. Keijts (1952)

Commissaris sinds: 1 februari 2011

Huidige zittingstermijn: 2015-2019

Hoofdfunctie:

Lid van de Raad van Bestuur van Portaal

Nevenfuncties:

- Bestuurslid Aedes
- Lid Bestuur Stichting Aandelen Kantoor - Ballast Nedam
- Bestuurslid Stichting Bewuste Bouwers
- Lid Watertorenberaad
- Clusterlid Groen van Stichting Economic Board Utrecht
- Lid Strategische Adviesraad Leefomgeving (TNO)
- Bestuurslid Vereniging Brede Stroomversnelling
- Lid Raad van Advies Stichting Forum Stedelijke Vernieuwing

Mr. V. van der Chijs (1960)

Commissaris sinds: 1 februari 2011

Huidige zittingstermijn: 2015-2019

Hoofdfunctie:

Voorzitter College van Bestuur van de Universiteit Twente

Nevenfuncties (professioneel)

- Lid Raad van Commissarissen Deerns Groep BV
- Vice voorzitter European Consortium of Innovative Universities
- Lid VSNU en Stuurgroep internationalisering
- Voorzitter Dagelijks Bestuur 4TU.Federatie
- Lid Raad van Advies Van Berlo Industries

Nevenfuncties (maatschappelijk):

- Lid Raad van Toezicht van de Stichting Nederlands Fonds voor de Film
- Voorzitter Raad van Toezicht Kennisland
- Lid Dagelijks Bestuur Twente Board

Vergaderingen en overige bijeenkomsten

De Raad is in 2016 zes keer voor een reguliere vergadering bijeengekomen.

Afzonderlijk heeft de voorzitter dit jaar tweemaal gesproken met wethouder Financiën, Organisatie, Haven, Binnenstad en Sport van de gemeente Rotterdam, de heer A. Visser.

Onder andere het functieprofiel voor de nieuwe Algemeen Directeur, de wervingsprocedure en de salariëring is daarbij aan de orde geweest.

Auditcommissie

De auditcommissie heeft als taak de RvC bij te staan in zijn controlerende taak en toezichthoudende rol. De auditcommissie adviseert de RvC over de selectie van de interne en externe accountants. Daarnaast heeft de commissie een adviserende rol richting de RvC inzake de integriteit van de interne en externe financiële rapportages van de vennootschap, de financiering, het beheersen van bedrijfsrisico's, het planning- en controlesysteem en de toepassing van informatie- en communicatietechnologie.

De commissie adviseert de RvC over deze onderwerpen en bespreekt de naleving van de Code. Het reglement van de commissie voldoet aan de vereisten die de Code daaraan stelt en is beschikbaar op de website www.ret.nl.

De auditcommissie heeft, mede ter voorbereiding van de kwartaalrapportages, begroting en jaarrekening in de RvC, vijf keer vergaderd. De commissie bestaat uit mevr. Nouwen (voorzitter) en de heer Van der Chijs.

In het verslagjaar heeft op aanbeveling van de accountant tijdens de interim controle een hard closure op een aantal specifieke dossiers en posten plaatsgevonden.

Risicobeheersings- en controlesystemen

De auditcommissie vergadert met de financieel directeur en de concern controller over de kwartaalrapportages en de werking van het interne risicobeheersings- en controlesysteem. Bij de vergaderingen is ook de externe accountant en de internal auditor aanwezig. De management letter en het accountantsverslag van de externe accountant zijn besproken. En met de internal auditor zijn het auditjaarplan en worden de auditbevindingen besproken. Op basis van de fraude en strategische risicoanalyse en de bevindingen van de externe accountant en internal auditor heeft de RvC geen signalen verkregen dat het interne risicobeheersings- en controlesysteem van de RET niet adequaat functioneert.

Beloningsbeleid

De statutair directeur wordt beloond met een vaste en een variabele beloning. De variabele beloning bedraagt maximaal 15 procent van het vaste salaris en is gebaseerd op een aantal prestatiecriteria. De prestatiecriteria en de uiteindelijke hoogte van de variabele beloning worden voor het boekjaar besproken en goedgekeurd door de RvC en vervolgens vastgesteld door de aandeelhouder. De prestatiecriteria die voor 2016 zijn vastgesteld

hebben onder andere een relatie met de strategische lange termijn doelstellingen van RET. Voor wat betreft de toekenning van de variabele beloning heeft de RvC besloten om die voor 2016 voor 45% toe te kennen.

De directie heeft een regulier arbeidscontract en valt daarmee onder de reguliere cao wat betreft de ontslagvergoeding en andere regelingen.

Zelfevaluatie Raad van Commissarissen

De jaarlijkse evaluatie van het eigen functioneren heeft medio 2016 plaatsgevonden.

De RvC is van oordeel dat directie en Raad ieder op zich goed functioneren, er sprake is van een open klimaat, waardoor de Raad goed in staat te zijn geweest op kritische wijze haar toezichthoudende verantwoordelijkheid waar te maken. De RvC is van mening dat de informatievoorziening vanuit de directie adequaat is, en dat hij – dankzij een goed functionerende auditcommissie en de uitgebreide kwartaalrapportages – goed in staat is geweest het gevoerde beleid te kunnen volgen. Wel heeft de Raad besloten meer aandacht te gaan besteden aan de relatie met MRDH en aan het beter leren kennen van de organisatie zelf.

Overleg met de externe accountant

De RvC heeft met de directie en de accountant de jaarrekening, het jaarverslag en het accountantsrapport besproken.

De auditcommissie en de RvC hebben in 2016 niet buiten aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken. Er is hiervoor geen aanleiding geweest, maar dit behoort indien gewenst wel tot de mogelijkheden.

De onafhankelijkheid van de accountant is in 2016 door de RvC beoordeeld. Daarbij is geconcludeerd dat er geen sprake is van bedreigingen van de onafhankelijkheid. De RvC is van mening dat de externe accountant de RvC de relevante informatie heeft verstrekt om zijn toezichthoudende taak te kunnen uitoefenen. De accountant heeft geen onregelmatigheden in de verslaggeving gerapporteerd.

Personeel en contacten met Ondernemingsraad

De directie voert maandelijks overleg met de Ondernemingsraad. De RvC stelt het ook op prijs dat één of meer leden van de Raad de zogeheten ‘Halfjaarlijkse overlegvergadering’ van de directie met de ondernemingsraad kunnen bijwonen. Twee keer dit jaar vond zo’n overleg plaats, waarbij telkens een of meer leden van de Raad aanwezig waren.

Bijzondere aangelegenheden

Specifieke goedkeuringsbesluiten

In het verslagjaar is de aankoop van een stuk grond van ProRail voor de spooraansluiting van de remise Kleiweg door RET goed gekeurd door de Raad. Er hebben zich geen andere aangelegenheden voorgedaan, waarvoor krachtens de wet, statuten of de Code de goedkeuring van de RvC is voorgeschreven.

Tegenstrijdige belangen

Er hebben zich in 2016 geen transacties voorgedaan waarbij tegenstrijdige belangen van statutair directeur, commissarissen, aandeelhouder en/of externe accountant speelden of spelen die van materiële betekenis zijn voor de vennootschap en/of de statutair directeur, commissarissen, aandeelhouder en/of externe accountant.

Rotterdam, 4 mei 2017

Raad van Commissarissen

Prof. Dr. J.P. Bahlmann, voorzitter

Drs. M.J. Nouwen, vice-voorzitter

Ir. L.H. Keijts

Mr. V. van der Chijs

Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2016

(voor resultaatbestemming)

x €1.000	[Toelichting]	<u>31 dec 2016</u>	<u>31 dec 2015</u>
Vaste activa			
Materiële vaste activa	[1]	69.990	57.013
Financiële vaste activa	[2]	4.700	2.613
		74.690	59.626
Vlottende activa			
Voorraden	[3]	13.480	13.644
Onderhanden projecten	[4]	137.100	134.451
Vorderingen	[5]	125.080	130.524
Liquide middelen	[6]	50.283	38.935
		325.943	317.554
		<u>400.633</u>	<u>377.180</u>
Groepsvermogen	[7]	163.436	158.338
Voorzieningen	[8]	25.375	32.236
Langlopende schulden	[9]	13.117	16.339
Kortlopende schulden	[10]	198.705	170.267
		<u>400.633</u>	<u>377.180</u>

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2016

x €1.000	[Toelichting]	2016	2015
Netto-omzet	[11]	486.864	454.783
Overige bedrijfsopbrengsten	[12]	15.934	16.693
Som der bedrijfsopbrengsten		502.798	471.476
Kosten van grond- en hulpstoffen	[13]	9.918	11.847
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	[14]	210.059	185.340
Personeelskosten	[15]	180.235	170.926
Afschrijvingen op materiële vaste activa	[16]	6.996	7.807
Overige bedrijfskosten	[17]	94.177	93.299
Som der bedrijfslasten		501.385	469.219
Bedrijfsresultaat		1.413	2.257
Rentebaten en -lasten	[18]	2.621	4.283
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen		4.034	6.540
Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening	[19]	-1.000	0
Aandeel in winst/verlies van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	[20]	2.064	91
Resultaat na belastingen		5.098	6.631

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2016

x €1.000	[Toelichting]	2016	2015
Bedrijfsresultaat		1.413	2.257
Aanpassingen voor:			
- afschrijvingen	[16]	6.996	6.385
- bijzondere waardevermindering activa	[16]	0	1.422
- (toename) / afname voorzieningen	[8]	-6.861	-13.877
Veranderingen in werkkapitaal:			
- (toename) / afname voorraden	[3]	164	391
- (toename) / afname onderh. projecten	[4]	-2.649	5.808
- (toename) / afname vorderingen	[5]	5.444	6.794
- toename / (afname) kortlopende schulden	[10]	27.437	-23.832
Verandering werkkapitaal (excl. liquide middelen)		30.396	-10.839
Ontvangen rente	[18]	3.574	271
Betaalde rente	[18]	-976	-584
Kasstroom uit operationele activiteiten		34.542	-14.965
Investerings materiële vaste activa	[1]	-19.972	-4.265
Desinvesteringen materiële vaste activa	[1]	0	5
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-19.972	-4.260
Dividenduitkering/terugbetaling kapitaal deelnemingen	[2]	0	3.250
aflossingen langlopende leningen	[9]	-3.222	-3.201
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-3.222	49
Toename/ (afname) liquide middelen		11.348	-19.176
Het verloop van de liquide middelen is als volgt:			
Stand per 1 januari		38.935	58.111
Mutatie boekjaar		11.348	-19.176
Stand per 31 december		50.283	38.935

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening

Algemene toelichting

Activiteiten

De activiteiten van RET N.V., statutair gevestigd te Rotterdam, Laan op Zuid 2 en haar groepsmaatschappijen bestaan voornamelijk uit het verzorgen van het openbaar vervoer per tram, bus, metro en ferry in de regio Rotterdam. Tevens voert zij, in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, projecten uit voor de aanleg van en het onderhoud aan de infrastructuur voor het openbaar vervoer per bus, tram, metro en ferry en het waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Deze activiteiten zijn sinds 1 januari 2007 ingebracht vanuit de voormalige RET tak van dienst van de gemeente Rotterdam.

Vestigingsadres

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

Groepsverhoudingen

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

Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de directie van RET N.V. zich over verschillende zaken een oordeel vormt, en dat de directie schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de 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 betreffende jaarrekeningposten.

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:

<i>Naam</i>	<i>Statutaire zetel</i>	<i>Aandeel in het kapitaal</i>
RET Materieel B.V.	Rotterdam	100 procent
RET Services B.V.	Rotterdam	100 procent
RET Bus B.V.	Rotterdam	100 procent

Toepassing van artikel 2:402 BW

Aangezien de winst- en verliesrekening over 2016 van RET N.V. in de geconsolideerde jaarrekening is verwerkt, is in de enkelvoudige jaarrekening volstaan met weergave van een beknopte winst- en verliesrekening in overeenstemming met artikel 2:402 BW.

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van RET N.V. 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. De verbonden partijen zijn opgenomen in de groepsstructuur zoals opgenomen in het directieverslag.

Acquisities en desinvesteringen van groepsmaatschappijen

Vanaf de overnamedatum worden de resultaten en de identificeerbare activa en passiva van de overgenomen vennootschap opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening. De overnamedatum is het moment dat overheersende zeggenschap kan worden uitgeoefend op de desbetreffende vennootschap.

De verkrijgingsprijs bestaat uit het geldbedrag of het equivalent hiervan dat is overeengekomen voor de verkrijging van de overgenomen onderneming vermeerderd met eventuele direct toerekenbare kosten. Indien de verkrijgingsprijs hoger is dan het nettobedrag van de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva wordt het meerdere als goodwill geactiveerd onder de immateriële vaste activa. Indien de verkrijgingsprijs lager is dan het nettobedrag van de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva, dan wordt het verschil (negatieve goodwill) als overlopende passiefpost opgenomen.

De maatschappijen die in de consolidatie betrokken zijn, blijven in de consolidatie opgenomen tot het moment dat zij worden verkocht; deconsolidatie vindt plaats op het moment dat de beslissende zeggenschap wordt overgedragen.

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht wordt opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van rente en ontvangen dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Onder de (des)investeringen in materiële vaste activa zijn alleen opgenomen de investeringen waarvoor geldmiddelen zijn ontvangen of opgeofferd. Betaalde dividenden of terugbetaling van kapitaal door deelnemingen zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Transacties waarbij geen instroom of uitstroom van kasmiddelen plaatsvindt, zijn niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Algemene grondslagen

Algemeen

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. In de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

Vergelijking met voorgaand jaar

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

Functionele valuta

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld in euro's. Dit is zowel de functionele als de presentatievaluta van RET N.V.

Vreemde valuta

Transacties in vreemde valuta gedurende de verslagperiode zijn in de jaarrekening verwerkt tegen de koers op transactiedatum. Monetaire activa en passiva in vreemde valuta worden omgerekend in de functionele valuta tegen de koers per balansdatum. De uit de afwikkeling en omrekening voortvloeiende koersverschillen komen ten gunste of ten laste van de winst- en-verliesrekening. Er wordt geen hedge-accounting toegepast.

Leasing

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

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

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.

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

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

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

Financiële vaste activa

Deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend worden gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode (nettovermogenswaarde). Wanneer 20 procent of meer van de stemrechten uitgebracht kan worden, wordt ervan uitgegaan dat er invloed van betekenis is. De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening. Voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassing aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderingsgrondslagen van de desbetreffende deelneming.

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en voor zover RET N.V. in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt hiervoor een voorziening getroffen.

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaaardering 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 (zie verder de paragraaf “Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa”); afwaardering vindt plaats ten laste van de winst-en-verliesrekening.

De onder financiële vaste activa opgenomen overige vorderingen omvatten verstrekte leningen en overige vorderingen 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 van vaste activa

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

De opbrengstwaarde wordt bepaald met behulp van de actieve markt. Voor de bepaling van de bedrijfswaarde wordt bij het contant maken van de kasstromen een disconteringsvoet gehanteerd. Een bijzonder waardeverminderingsverlies wordt direct als een last verwerkt in de winst- en verliesrekening.

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.

Bij financiële activa die gewaardeerd zijn tegen geamortiseerde kostprijs wordt de omvang van de bijzondere waardevermindering bepaald als het verschil tussen de boekwaarde van het actief en de best mogelijke schatting van de toekomstige kasstromen, contant gemaakt tegen de effectieve rentevoet van het financiële actief zoals die is bepaald bij de eerste verwerking van het instrument. Het waardeverminderingsverlies dat daarvoor opgenomen was, dient te worden teruggenomen indien de afname van de waardevermindering verband

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

Voorraden

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

De kostprijs bestaat uit de verkrijgings- of vervaardigingsprijs (alle kosten die samenhangen met de verkrijging of vervaardiging) en gemaakte kosten om de voorraden op hun huidige plaats en in hun huidige staat te brengen. In de kosten van vervaardiging zijn begrepen directe loonkosten en toeslagen voor aan de productie gerelateerde indirecte vaste en variabele kosten, waaronder de kosten van het bedrijfsbureau, de onderhoudsafdeling en interne logistiek.

De gemiddelde inkoopprijs wordt aangepast bij iedere inkoop met een afwijkende prijs. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incurantheid van de voorraden. Op de voorraden is een voorziening voor incurante voorraden in mindering gebracht. De voorziening incurante voorraden is gevormd op basis van de omloopsnelheid van voorraden.

Onderhanden projecten

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

Onderhanden projecten in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag betreffen met name aanleg en levensverlengend onderhoud van infrastructuur ten behoeve van RET

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

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

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

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. 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 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 en worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Voorzieningen algemeen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan, waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

De omvang van de personeelsvoorzieningen is voor de langdurige voorzieningen actuariëel berekend op basis van RJ 271. De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de contante waarde van de verplichtingen.

De overige voorzieningen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen af te wikkelen, tenzij anders vermeld. Wanneer de verwachting is dat een derde de verplichtingen vergoedt, en wanneer het waarschijnlijk is dat deze vergoeding zal worden ontvangen bij de afwikkeling van de verplichting, dan wordt deze vergoeding als een actief in de balans opgenomen.

Voorzieningen voor personeelsbeloningen

RET N.V. en RET Bus B.V. zijn voor hun pensioenregeling aangesloten bij respectievelijk het bedrijfstakpensioenfonds ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds) en SPOV (Stichting Pensioenfonds 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 SPOV 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 2016 bedraagt 96,6 procent en de dekkingsgraad van SPOV per 31 december 2016 is 105,5 procent.

Voorts zijn er personeelsregelingen waarvoor additionele verplichtingen bestaan naast het voldoen van verschuldigde premiebijdragen. Hiervoor zijn voorzieningen getroffen op basis van RJ 271. 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 disconteringsfactor.

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

Schulden

Schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde.

Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten.

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

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

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

Netto-omzet

Netto-omzet omvat de opbrengsten uit verlening van diensten en gerealiseerde projectopbrengsten uit hoofde van onderhanden projecten onder aftrek van kortingen en van over de omzet geheven belastingen en na eliminatie van transacties binnen de groep.

Opbrengsten kaartverkoop

De opbrengsten kaartverkoop betreffen de opbrengsten van de chipkaart en het aandeel in de landelijke opbrengst van verkochte plaatsbewijzen. Dit aandeel is bepaald op basis van de onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu vastgestelde verdeelsleutels. De definitieve opbrengsten over enig boekjaar zijn pas in de loop van het hierop volgende boekjaar bekend. De in de jaarrekening opgenomen opbrengst is een zo betrouwbaar mogelijke schatting gebaseerd op de laatst bekende informatie.

Voorts is in het bedrag voor nog te ontvangen opbrengsten kaartverkoop opgenomen het aan RET N.V. toegerekende aandeel voor opbrengstenderving en extra capaciteit lijndienstvervoer als gevolg van het aanbieden van openbaar vervoer aan studenten tegen gereduceerd tarief door het gebruik van de ov-studentenkaart. Ten behoeve van het tegen gereduceerd tarief aanbieden van openbaar vervoer aan 65+ reizigers wordt van de gemeenten Rotterdam, gemeente Barendrecht en Capelle aan den IJssel een lumpsum bedrag ontvangen. Van de gemeente Schiedam wordt een lumpsum bedrag ontvangen voor vrij reizen van personen die een minimum inkomen hebben.

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.

Projectopbrengsten en projectkosten

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

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

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de projectopbrengsten en projectkosten. Projectopbrengsten zijn de contractueel overeengekomen opbrengsten en opbrengsten uit hoofde van meer- en minderwerk, claims en vergoedingen indien en voor zover het waarschijnlijk is dat deze worden gerealiseerd en ze betrouwbaar kunnen worden bepaald. Projectkosten zijn de direct op het project betrekking hebbende kosten, die in het algemeen aan projectactiviteiten worden toegerekend en toegewezen kunnen worden aan het project, en andere kosten die contractueel aan de opdrachtgever kunnen worden toegerekend. Indien het waarschijnlijk is dat de totale projectkosten de totale projectopbrengsten overschrijden, dan worden de verwachte verliezen onmiddellijk in de winst- en verliesrekening verwerkt. Dit verlies wordt verwerkt in de kostprijs van de omzet. De voorziening voor het verlies maakt onderdeel uit van de post onderhanden projecten.

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige bedrijfsopbrengsten bestaan uit opbrengsten vanuit de verkoop van gepersonaliseerde en anonieme chipkaarten waarop reissaldo gezet kan worden, uit reclameopbrengsten, uit verrichte werkzaamheden voor derden, uit ontvangen vergoedingen

vanuit geschreven processen verbaal, uit opbrengsten vanuit verschroting en verkoop van activa en uit de ontvangen vergoeding voor het voeren van de directie van RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V.

Kosten

Kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben. Per jaareinde worden hiertoe schattingen gemaakt voor zover prestaties reeds zijn geleverd maar nog geen facturen zijn ontvangen.

Personeelskosten

Periodiek betaalbare beloningen

Lonen, salarissen en daarop betrekking hebbende sociale lasten worden op grond van de arbeidsvoorwaarden verwerkt in de winst- en verliesrekening voor zover ze verschuldigd zijn aan werknemers.

Pensioenen

RET N.V. heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. Mutaties in de pensioenvoorziening worden ook in de winst- en verliesrekening verwerkt. Het bedrag dat als pensioenvoorziening is opgenomen, is de beste schatting van de nog niet afgefinancierde bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen 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.

Rentebaten en -lasten

Rentebaten en -lasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende 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 RET N.V. het recht hierop heeft verkregen.

Activeren van rente

Rentelasten worden geactiveerd gedurende de periode van vervaardiging van een actief, indien het een aanmerkelijke hoeveelheid tijd vergt om het actief gebruiks- of verkoopklaar te

maken. De te activeren rente wordt berekend op basis van de verschuldigde rente over specifiek voor de vervaardiging opgenomen leningen en op basis van de gewogen rentevoet van leningen die niet specifiek aan de vervaardiging van het actief zijn toe te rekenen, in verhouding tot de uitgaven en periode van vervaardiging.

Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

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

Resultaat deelnemingen (gewaardeerd op netto-vermogenswaarde)

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 RET N.V. wordt toegerekend.

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 aandeelhouder gemeente Rotterdam, waardoor toegang tot de kapitaalmarkt bereikt is. De financieringsrol van de gemeente Rotterdam wordt door de MRDH overgenomen, die in 2017 verder uitgewerkt wordt. 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. Het liquiditeitsrisico bestaat uit voorfinanciering van projecten en investeringen. Wij monitoren de impact van investeringsbegrotingen op de verwachte cashflow positie. Na het herfinancieren van onze onderhanden projecten is financiering op middellange termijn nodig bij het vervangen van de bussen, uitgaande van gunning van de nieuwe concessie Bus.

Valutarisico

Het valutarisico is gemitigeerd door de buitenlandse valuta aan te trekken bij het aangaan van de verplichting, dit betrof Zwitserse franken voor de aanschaf van de gestoffeerde stoelen in voertuigen.

Toelichting op de geconsolideerde balans

[1] Materiële vaste activa

x €1.000	Bedrijfs- gebouwen en terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel	Andere vaste bedrijfs- middelen	Vaste bedrijfs- middelen in uitvoering en vooruit- betaald	Totaal
Stand per 1 januari 2016						
Aanschafwaarde	43.890	40.218	20.611	6.528	3.347	114.594
Cumulatieve afschrijvingen	-12.144	-29.730	-11.468	-4.239	0	-57.581
Boekwaarde per 1 januari 2016	31.746	10.488	9.143	2.289	3.347	57.013
Mutaties in de boekwaarde						
Investerings	381	959	0	500	18.133	19.973
In gebruikname activa in aanbouw	0	1.733	0	125	-1.858	0
Afschrijvingen	-1.354	-3.052	-2.332	-1.701	0	-8.439
Vrijval investeringsbijdragen	0	0	0	1.443	0	1.443
Saldo mutaties 2016	-973	-360	-2.332	367	16.275	12.977
Stand per 31 december 2016						
Aanschafwaarde	44.271	42.910	20.611	7.153	19.622	134.567
Cumulatieve afschrijvingen	-13.498	-32.782	-13.800	-4.497	0	-64.577
Boekwaarde per 31 december 2016	30.773	10.128	6.811	2.656	19.622	69.990

De investeringen in bedrijfsgebouwen en terreinen betreffen een verbouwing op de onderste verdieping van het Vancouver gebouw voor € 0,2 miljoen en de dienstruimte op Rotterdam Centraal Station voor € 0,2 miljoen.

In machines en installaties werd in 2016 in computers en informatiesystemen € 2,2 miljoen (2015: € 2,1 miljoen) geïnvesteerd. Daarnaast is voor € 0,5 miljoen aan overige zaken geactiveerd.

In de andere vaste bedrijfsmiddelen is de bovenleidingmontagewagen geactiveerd voor € 0,6 miljoen.

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

De gehanteerde jaarlijkse afschrijvingspercentages zijn per categorie als volgt:

Bedrijfsgebouwen en -terreinen	0,00 procent - 10,00 procent
Machines en installaties	1,33 procent - 20,00 procent
Rollend materieel	3,33 procent - 14,29 procent
Andere vaste bedrijfsmiddelen	3,33 procent - 14,29 procent

Op vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaalde bedragen op materiële vaste activa wordt niet afgeschreven.

[2] Financiële vaste activa

x €1.000	Deelneming RMC	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2016	1.481	1.132	2.613
Mutaties in de boekwaarde			
Terugnemingen waardeverminderingen	815	0	815
Resultaat deelnemingen	1.249	0	1.249
Overige mutaties	0	23	23
Saldo mutaties 2016	2.064	23	2.087
Boekwaarde per 31 december 2016	3.545	1.155	4.700

Deelneming RMC betreft Rotterdamse Mobiliteits Centrale (RMC) B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 50 procent). Door inkoop van eigen aandelen door de deelneming is het aandeel in het kapitaal in 2016 toegenomen van 49 procent naar 50 procent. Het resultaat deelnemingen in 2016 betreft het nagekomen resultaat 2015, het voorlopig resultaat 2016 en het terugnemen van de afwaardering in 2012 van RMC B.V. De niet uitgekeerde winsten van deze deelneming zijn toegevoegd aan een wettelijke reserve deelnemingen.

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

[3] Voorraden

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Grond- en hulpstoffen	19.500	20.134
Af: voorziening incurante goederen	-6.657	-7.074
	12.843	13.060
OV-chipkaarten en merchandise	637	584
	13.480	13.644

[4] Onderhanden projecten

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Onderhanden projecten	244.566	205.803
Af: ontvangen termijnbedragen	-156.512	-128.016
Af: voorziening projecten	-1.364	-1.166
	<u>86.690</u>	<u>76.621</u>
projecten met een creditsaldo		
-gepresenteerd onder kortlopende schulden	50.410	57.830
	<u>137.100</u>	<u>134.451</u>

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

[5] Vorderingen

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Vorderingen op handelsdebiteuren	6.012	5.224
Af: voorziening dubieuze debiteuren	-117	-119
	<u>5.895</u>	<u>5.105</u>
Belastingen en premies sociale verzekeringen	3.171	4.654
Overige vorderingen	114.769	118.446
Overlopende activa	1.245	2.319
	<u>125.080</u>	<u>130.524</u>

Belastingen en premies sociale verzekeringen betreft te vorderen B.T.W.

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 2016 van € 98,3 miljoen (2015: € 82,1 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 2,4 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 2,6 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2015: respectievelijk 3,0 procent en 3,1 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Onder de vorderingen zijn begrepen vorderingen op de aandeelhouder gemeente Rotterdam van € 1.561.000. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt geen rente berekend.

Tevens is een vordering opgenomen voor te ontvangen maandtermijnen voor (jaar)abonnementen van € 4,3 miljoen (2015: € 5,1 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.

[6] Liquide middelen

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Kas	41	41
Bank	49.544	38.366
Overig	698	528
	<u>50.283</u>	<u>38.935</u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

[7] Groepsvermogen

Het eigen vermogen wordt in de toelichting op de balans in de vennootschappelijke jaarrekening nader toegelicht.

[8] Voorzieningen

x €1.000	Boekwaarde per 1 januari 2016	Ont- trekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2016
Personeelsvoorzieningen					
FLO	2.060	-493	83	-8	1.642
Jubilea	3.655	-324	311	0	3.642
Langdurig zieken	1.853	-1.032	467	-54	1.234
WW regulier en bovenwettelijk	2.319	-907	1.051	-681	1.782
Overig	1.578	-134	58	-938	564
Reorganisatievoorziening					
Reorganisatievoorziening	415	-223	7	-160	39
Overige voorzieningen					
Incidentele claims	4.181	-125	1.087	-1.280	3.863
Verlieslatend contract	11.371	-2.684	92	0	8.779
Referentiesheets	4.804	-960	0	-14	3.830
	<u>32.236</u>	<u>-6.882</u>	<u>3.156</u>	<u>-3.135</u>	<u>25.375</u>

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen. Het totaalbedrag van mutaties vanuit oprenting en wijziging in rekenrente opgenomen in bovenstaand verloopoverzicht bedraagt circa € 0,1 miljoen.

Algemeen

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

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Gehanteerde rekenrente	1,0 - 2,0 procent	1,0 - 2,0 procent
Verwachte salarisstijging	1,0 procent	1,5 procent

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

Verwachte salarisstijgingen: op basis van een leeftijdsafhankelijke staffel gemiddeld 1,0 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 is een regeling waarmee trambestuurders en buschauffeurs met voldoende functie jaren met vroegpensioen kunnen als zij 60 worden, tegen 80 procent van hun salaris.

Dit is feitelijk een verruimde FPU-regeling. Ook deze regeling is eindig: de groep met geboortjaar 1949 is de laatste groep die nog met de FLO kan. Daarnaast is er een overgangsregeling gecreëerd. De toekomstige FLO-uitkeringen zijn in de voorziening opgenomen.

Jubilea

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

Langdurig zieken

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

WW regulier en boventallig

Dit betreft voornamelijk een voorziening voor WW-kosten voor personeelsleden en ingehuurd personeel. 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, waartoe in 2008, in 2011 en in 2012 is besloten. Voor de bepaling van deze voorziening is uitgegaan van alle reorganisatiemaatregelen waartoe door de directie is besloten en die aan de Ondernemingsraad zijn voorgelegd. De hoogte van de voorzieningen die in 2008, 2011 en 2012 zijn besloten is bepaald aan de hand van een inschatting per persoon / functie. De hoogte van de voorziening ultimo 2016 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.

Overige voorzieningen

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

In 2014 is naar aanleiding van een verwacht onvermijdbaar verlies tot het einde van de concessieperiode een voorziening verlieslatend contract getroffen. In 2016 is getoetst of de gevormde voorziening nog afdoende is om het onvermijdbaar verlies tot het einde van de concessieperiode te dekken. Als gevolg van deze inschatting was geen dotatie of vrijval nodig in 2016.

De voorziening referentiesheets, als onderdeel van de totale voorziening verlieslatend contract, is gevormd naar aanleiding van de mindere inzetbaarheid van de voormalig Qbuzz personeel. Na de gunning is gebleken dat RET niet juist is geïnformeerd over de inzet van het personeel van de latende concessiehouder. Het gevolg hiervan is dat RET Bus B.V. de exploitatie van deze concessie niet sluitend kan krijgen en de komende jaren er een verwacht verlies zal zijn. Het bedrag is vastgesteld door de aanvullende informatie over inzetbaarheid toe te passen op het dienstenpakket. De voorziening is ultimo 2016 opgenomen voor de resterende looptijd van de concessie.

Voor het uitvoeren van de toezichthoudende functie door middel van openbaar vervoer surveillanten in de metro is een contract afgesloten met gemeente Rotterdam, welke loopt tot en met 2018. Tot het einde van de contractperiode wordt een onvermijdbaar verlies verwacht, waarvoor in 2015 een verlieslatend contract is getroffen.

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

x €1.000	< 1 jaar	> 1 jaar < 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Personeelsvoorzieningen	3.202	2.795	2.867	8.864
Reorganisatievoorziening	39	0	0	39
Overige voorzieningen	8.072	8.400	0	16.472
	11.313	11.195	2.867	25.375

[9] Langlopende schulden

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Overige schulden	13.117	16.339
	13.117	16.339

Overige schulden hebben voor € 11,7 miljoen betrekking op de vooruit ontvangen bijdrage voor de kapitaallasten uit hoofde van de investering CS-Zuidplein. Een bedrag van € 3,2 miljoen heeft betrekking op 2017 en is gerubriceerd als overlopende passiva. De resterende looptijd is korter dan 5 jaar. Het gehanteerde rentepercentage bedraagt 4,56%.

Hiernaast is een langlopende verplichting opgenomen van € 1,4 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, in 2016 zijn geen mutaties geweest. Een bedrag van €1,2 miljoen heeft een resterende looptijd van langer dan 5 jaar.

[10] Kortlopende schulden

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	25.234	28.617
Schulden aan participanten en aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen	10	158
Belastingen en premies sociale verzekeringen	11.481	13.007
Onderhanden projecten	50.410	57.830
Overige schulden	6.747	6.900
Overlopende passiva	104.823	63.755
	<u>198.705</u>	<u>170.267</u>

De kortlopende schulden hebben voor het overgrote deel een resterende looptijd van korter dan een jaar. De reële waarde van de kortlopende schulden benadert de boekwaarde vanwege het kortlopende karakter ervan.

Over de schuld aan participanten en aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen wordt geen rente berekend, omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

De belastingen en premies sociale verzekeringen betreffen de schulden aan loonheffingen en sociale verzekeringen. Onder de schulden zijn begrepen schulden aan de grootaandeelhouder van € 1,2 miljoen. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt geen rente berekend.

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 € 6,9 miljoen (2015: € 9,9 miljoen).

In 2015 is voor de Railconcessie 2016-2019 afgesproken dat de RET N.V. uitgaven voor aanloopkosten Railconcessie voor de periode tot en met 2019, het keerspoor Metrolijn E, aanloopverliezen Hoekse Lijn en de meerkosten van de medewerkers Toezicht voor MRDH zal bekostigen. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdrage 2015 plaatsgevonden. In 2016 is afgesproken dat de RET N.V. de kosten voor de aanleg van een infrastructuur project zal bekostigen. Hiervoor heeft een verdere herallocatie op de exploitatiebijdrage 2016 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2016 opgenomen voor een bedrag van € 26,5 miljoen (2015: € 21,5 miljoen).

Van deze posten heeft een bedrag van circa € 4,4 miljoen een verwachte looptijd korter dan een jaar, € 17,9 miljoen een verwachte looptijd tussen de 2 en 5 jaar en een bedrag van 4,2 miljoen een verwachte looptijd van langer dan 5 jaar.

Onder de overlopende passiva is verder € 5,5 miljoen (2015: € 6,4 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten opgenomen uit de verkopen van jaarabbonnementen in 2016. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2017. Daarnaast is een voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2017 in 2016 voor een bedrag van € 34,6 miljoen ontvangen (2015: nihil).

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

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 10 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 2017, 2018 en 2019 zijn financiële afspraken gemaakt over de exploitatiebijdragen en jaarlijkse indexering. De voor de concessie gemaakte kosten worden vergoed door middel van reizigersopbrengsten en exploitatiebijdragen.

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 9 december 2012 is de nieuwe busconcessie ingegaan met een looptijd van 7 jaar en zijn de busactiviteiten afgesplitst van RET N.V. en ingebracht in RET Bus B.V. (een 100 procent dochter van RET N.V.). RET Bus B.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).

In verband met deze concessie zijn activa en passiva vanuit RET Materieel B.V. en RET N.V. overgedragen aan RET Bus B.V. tegen marktwaarde. De activa zijn aan het einde van de concessieperiode ook aan het einde van de economische levensduur.

Investeringsverplichtingen

RET N.V. heeft een veelheid aan meerjarige investeringsverplichtingen betreffende aanleg van en groot onderhoud aan infrastructurele werken ten behoeve van RET Infrastructuur B.V. en aanschaf en onderhoud aan voertuigen ten behoeve van RET Railgebonden Voertuigen B.V.

Met name betreft dit:

- Aanleg van de Hoekse Lijn met openstaande verplichtingen van € 42,3 miljoen;
- Aanschaf van de rijkstroken voor de Hoekse Lijn en frequentieverhoging RandstadRail met openstaande verplichtingen van € 23,7 miljoen;
- Vernieuwing mobilifoonsysteem met openstaande verplichtingen van € 4,6 miljoen;
- Mid-life upgrade poortjes op metrostations met openstaande verplichtingen van € 3,3 miljoen;
- Wisselemplacements vervangen met openstaande verplichtingen van € 3,2 miljoen;
- Brandveiligheid tunnels fase 2 met openstaande verplichtingen van € 3,1 miljoen;
- Bouwen en vervangen van gelijkrichterstations op locaties A20 en Zamenhofstraat met openstaande verplichtingen van € 2,9 miljoen;
- Vervangend vervoer Hoekse Lijn met openstaande verplichtingen van € 2,8 miljoen;
- Vervangen van automatische trein beïnvloeding met openstaande verplichtingen van € 2,6 miljoen;
- Spoorbeveiliging met openstaande verplichtingen van € 2,0 miljoen.

Het belangrijkste deel van deze investeringsverplichtingen kent een looptijd tussen de 1 jaar en 5 jaar.

Het totaal aan investeringsverplichtingen bedraagt € 118,0 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 2016 is hier een bedrag van ongeveer € 1,0 miljoen voor voldaan (2015: € 1,1 miljoen). De leasecontracten hebben een looptijd van gemiddeld twee tot 3 jaar, de omvang van de jaarlijkse verplichting is gelijk aan de leasekosten van het huidige boekjaar.

De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn hierdoor circa € 0,9 miljoen;

- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 1,8 miljoen;
- en langer dan 5 jaar zijn € 0,6 miljoen.

Huurverplichtingen

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor de huur van het kantoorpand Vancouver. De looptijd van de verplichting loopt tot en met 2026.

De huurverplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn circa € 2,6 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 10,5 miljoen;
- en langer dan 5 jaar zijn € 12,5 miljoen.

RET Bus B.V. is huurverplichtingen aangegaan voor de diverse locaties in de regio in verband met de uitbreiding van de busconcessie. De looptijden van de verplichtingen zijn tot het eind van de busconcessie (in 2019) meegenomen. De verplichting korter dan een jaar is circa € 0,1 miljoen en tussen 1 en 5 jaar ongeveer € 0,3 miljoen. Er zijn geen huurverplichtingen langer dan 5 jaar.

Gedurende het verslagjaar is een bedrag van € 2,6 miljoen aan huurlasten in de winst- en verliesrekening verwerkt.

Gebruiksvergoeding

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor het gebruik van de infrastructuur met RET Infrastructuur B.V. en het gebruik van materieel met RET Railgebonden Voertuigen B.V. Verplichtingen voortvloeiend uit het eigendom, het gebruik en de instandhouding van de railvoertuigen zijn voor rekening en risico van RET N.V. Hiervoor betaalt RET N.V. een gebruiksvergoeding. Deze gebruiksvergoeding betreft hoofdzakelijk een vergoeding voor afschrijvings- en rentekosten en bedraagt voor 2016 circa € 59,8 miljoen (2015: € 58,8 miljoen). RET NV heeft aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. heeft 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 een 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

[11] Netto-omzet

x €1.000	2016	2015
Opbrengsten kaartverkoop	182.123	182.355
Exploitatiebijdragen	155.085	143.551
Werken derden	149.656	128.877
	<u>486.864</u>	<u>454.783</u>

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

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

x €1.000	2016	2015
Reguliere exploitatiebijdragen	160.085	165.051
Herallocatie exploitatiebijdragen	-5.000	-21.500
	<u>155.085</u>	<u>143.551</u>

Voor de herallocatie wordt verwezen naar de toelichting op de kortlopende schulden.

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.

[12] Overige bedrijfsopbrengsten

x €1.000	2016	2015
Overige bedrijfsopbrengsten	5.500	6.174
Bijdrage chipkaarten	941	953
Werken voor derden en overige dienstverlening	6.005	5.883
Vergoeding procesverbaal	595	639
Verschrotting en verkoop activa	1.573	1.724
Management fee	1.320	1.320
	<u>15.934</u>	<u>16.693</u>

De managementfee betreft een vergoeding voor het voeren van de directie van RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. De afname van de regel overige bedrijfsopbrengsten wordt veroorzaakt doordat in 2015 incidentele opbrengsten zijn gerealiseerd op additioneel fast ferry vervoer naar de Maasvlakte II.

[13] Kosten van grond- en hulpstoffen

x €1.000	2016	2015
Kosten van grond- en hulpstoffen	9.918	11.847
	<u>9.918</u>	<u>11.847</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.

[14] Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

x €1.000	2016	2015
Ingehuurd personeel	36.941	35.685
Ingehuurd personeel werken derden	9.364	7.685
Werken derden	120.355	94.961
Onderhoud en reparatie door derden	40.462	43.395
Vervoer door derden	1.359	1.309
Overige externe kosten	1.578	2.305
	<u>210.059</u>	<u>185.340</u>

De kosten voor ingehuurd personeel zijn hoger dan vorig jaar. Dit zit met name bij de volgende afdelingen: Bus voor inhuur chauffeurs, Veiligheid voor inhuur conducteurs en OV-surveillanten en Metro en Tram bestuurders. De redenen zijn niet ingevulde formatie plaatsen, tijdelijke versterking van de afdeling en opvang ziekteverzuim.

Werken derden is met € 25,4 miljoen omhoog gegaan door hogere bouwkosten ten behoeve van investeringen (onderhanden projecten). Hierin zitten onder andere de kosten voor de aanschaf van rijkstuggen en ombouw van de Hoekse Lijn en verbouwing van de 's-Gravenweg.

De overige externe kosten zijn lager dan 2015 door minder specifieke adviesdiensten in 2016.

[15] Personeelskosten

x €1.000	2016	2015
Salarissen	119.569	113.283
Geactiveerde loonkosten	-1.330	-1.558
Vaste beloningen	15.612	15.267
Variabele beloningen	6.593	5.596
Pensioenpremie	16.075	16.652
Premies sociale verzekeringen	19.263	18.140
Overige sociale lasten	-348	-322
Overige personeelskosten	4.929	4.534
Mutaties personeelsvoorzieningen	-128	-666
	<u>180.235</u>	<u>170.926</u>

De salarissen stijgen met name door de indexatie (cao). De vaste beloningen zijn met € 0,3 miljoen toegenomen met name door cao afspraken. In de variabele beloningen is een toename zichtbaar van € 1,0 miljoen door cao afspraken, een hoger bedrag aan overwerk en een hogere dotatie aan de verplichting voor verlofuren bij RET Bus B.V.

Met name een lager bedrag voor VUT / FPU zorgt voor een lagere post pensioenpremie ten opzichte van 2015. De premie sociale verzekeringen stijgt door WAO / WIA / WGA premies en een hogere ZVW premie.

De gemiddelde bezetting:

	2016	2015
Exploitatie	1.334	1.325
Techniek	486	481
Financiën	93	91
Algemeen	94	92
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	<u>2.007</u>	<u>1.989</u>
Totaal gemiddeld FTE's RET Bus B.V.	<u>674</u>	<u>693</u>
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. & RET Bus B.V.	<u>2.681</u>	<u>2.682</u>

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

[16] Afschrijvingen op materiële vaste activa

x €1.000	2016	2015
Afschrijvingen	6.996	6.385
Bijzondere waardeverminderingen	0	1.422
	<u>6.996</u>	<u>7.807</u>

De afname van de afschrijvingen betreft met name de lagere afschrijving op bedrijfsgebouwen en terreinen als gevolg van de in 2015 opgenomen impairment.

[17] Overige bedrijfskosten

x €1.000	2016	2015
Belastingen, rechten en verzekeringen	1.112	5.387
Gebruiksvergoeding	59.613	58.610
Energieverbruik voortbeweging	14.355	14.860
Overig energieverbruik	3.013	2.775
Diverse overige kosten	19.381	20.972
Mutaties voorzieningen	-3.297	-9.305
	<u>94.177</u>	<u>93.299</u>

Belastingen, rechten en verzekeringen zijn lager dan voorgaand jaar. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een verwachte teruggave van OZB over de periode 2009-2016.

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die RET N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2016: € 22,8 miljoen, 2015: € 21,3 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2016: € 36,9 miljoen, 2015: € 37,3 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen. De in rekening gebrachte gebruiksvergoedingen betreffen hoofdzakelijk afschrijvings- en rentekosten.

De kosten voor energieverbruik bevatten energieverbruik voor de voortbeweging en overig energieverbruik. De afname in het energieverbruik voor de voortbeweging wordt voornamelijk veroorzaakt door een lagere prijs voor de RET Bus B.V. De kosten voor overig energieverbruik zijn gestegen doordat in 2015 een correctie voor voorgaande jaren zat, waarbij energieverbruik voor abri's bij een externe partij in rekening zijn gebracht.

De mutatie voorzieningen bevat voornamelijk vrijvallen en onttrekkingen voor de voorzieningen referentiesheets en het verlieslatend contract bij RET Bus B.V.

[18] Rentebaten en -lasten

x €1.000	2016	2015
Rentebaten	3.597	4.867
Rentelasten	-976	-584
	<u>2.621</u>	<u>4.283</u>

De rentebaten en -lasten zijn als volgt opgebouwd:

x €1.000	2016	2015
Rentebaten		
Rente uit tegoeden bij banken	19	110
Geactiveerde rente	43	0
Rente rekening-courant RET Infrastructuur B.V.	1.380	1.855
Rente rekening-courant RET Railgebonden Voertuigen B.V.	1.855	2.679
Overig	300	223
	<u>3.597</u>	<u>4.867</u>
Rentelasten		
Betaalde rente opgenomen leningen	-654	-295
Dotatie renteverplichting RandstadRail	-270	-295
Overig	-52	6
	<u>-976</u>	<u>-584</u>

[19] Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

x €1.000	2016	2015
Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening	1.000	0
	<u>1.000</u>	<u>0</u>

Per 1 januari 2016 zijn RET NV en haar groepsvennootschappen integraal belastingplichtig geworden voor de vennootschapsbelasting.

De aanvang van de belastingplicht maakt het noodzakelijk de fiscale winst van de groepsvennootschappen te bepalen. Deze fiscale winst is onder andere afhankelijk van fiscale waarderingen per 1 januari 2016 en het kunnen toepassen van vrijstellingen. RET is hierover constructief overleg gestart met de Belastingdienst. Dit overleg is bij het vaststellen van deze jaarrekening nog niet afgerond.

De uitkomst van dit overleg is onzeker. Om die reden is de vennootschapsbelasting voorzichtigheidshalve vooralsnog berekend over de boekhoudkundige winst met inachtneming van de deelnemingsvrijstelling en zijn geen fiscale latenties berekend. Zodra een reële schatting van het fiscale beginvermogen beschikbaar is, kan over het verschil tussen het fiscale en commerciële vermogen, voor zover dit een tijdelijk karakter heeft, een

belastinglatentie worden gevormd. De vorming van deze latentie kan tot een eenmalige correctie leiden. Deze kan materieel en zowel positief als negatief zijn.

Zowel het toepasselijke als het effectieve belastingtarief bedragen 25 procent.

[20] Aandeel in winst / verlies van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

x €1.000	2016	2015
Aandeel in resultaat deelnemingen	2.064	91
	<u>2.064</u>	<u>91</u>

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2016 uit het nagekomen resultaat 2015, het voorlopig resultaat 2016 en het terugnemen van de afwaardering in 2012 van RMC B.V.

Vennootschappelijke jaarrekening RET N.V.

Vennootschappelijke balans per 31 december 2016

(voor winstbestemming)

x €1.000	[Toelichting]	<u>31 dec 2016</u>	<u>31 dec 2015</u>
Vaste activa			
Materiële vaste activa	[1]	59.965	48.064
Financiële vaste activa	[2]	5.561	3.363
		65.526	51.427
Vlottende activa			
Vorraden	[3]	12.969	13.114
Onderhanden projecten	[4]	136.337	134.451
Vorderingen	[5]	121.924	127.375
Liquide middelen	[6]	48.533	37.259
		319.763	312.199
		<u>385.289</u>	<u>363.626</u>
Eigen vermogen			
Gestort en opgevraagd kapitaal	[7]	122	122
Wettelijke reserves	[7]	2.598	537
Overige reserves	[7]	155.618	151.048
Onverdeelde winst	[7]	5.098	6.631
		163.436	158.338
Voorzieningen	[8]	20.231	21.699
Langlopende schulden	[9]	11.705	14.927
Kortlopende schulden	[10]	189.917	168.662
		<u>385.289</u>	<u>363.626</u>

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2016

x €1.000	[Toelichting]	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Vennootschappelijk resultaat		4.078	5.786
Aandeel in resultaat deelnemingen		1.020	845
Netto Resultaat		<u>5.098</u>	<u>6.631</u>

Toelichting op de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening

Algemeen

De vennootschappelijke 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, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

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

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

[1] Materiële vaste activa

x €1.000	Bedrijfs- gebouwen en terreinen	Machines en installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Vaste bedrijfs- middelen in uitvoering en vooruit- betaald	Totaal
Stand per 1 januari 2016					
Aanschafwaarde	43.892	36.257	4.127	5.249	89.525
Cumulatieve afschrijvingen	-12.146	-26.033	-3.282	0	-41.461
Boekwaarde per 1 januari 2016	31.746	10.224	845	5.249	48.064
Mutaties in de boekwaarde					
Investerings	381	941	500	14.563	16.385
In gebruikname activa in aanbouw	0	1.733	125	-1.858	0
Afschrijvingen	-1.354	-3.000	-152	0	-4.506
Vrijval investeringsbijdragen	0	0	22	0	22
Saldo mutaties 2016	-973	-326	495	12.705	11.901
Stand per 31 december 2016					
Aanschafwaarde	44.273	38.931	4.752	17.954	105.910
Cumulatieve afschrijvingen	-13.500	-29.033	-3.412	0	-45.945
Boekwaarde per 31 december 2016	30.773	9.898	1.340	17.954	59.965

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

[2] Financiële vaste activa

x €1.000	Deel- nemingen in groepsmaat- schappijen	Andere deel- nemingen	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2016	751	1.481	1.132	3.364
Mutaties in de boekwaarde				
Terugnemingen waardeverminderingen	0	815	0	815
Resultaat deelnemingen	-1.044	1.249	0	205
Negatieve waarde naar voorzieningen	1.154	0	0	1.154
Overige mutaties	0	0	23	23
Saldo mutaties 2016	110	2.064	23	2.197
Boekwaarde per 31 december 2016	861	3.545	1.155	5.561

Deelnemingen in groepsmaatschappijen

De deelnemingen in groepsmaatschappijen hebben betrekking op RET Materieel B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 100 procent), RET Services B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 100 procent) en RET Bus B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 100 procent). Voor deze deelnemingen wordt artikel 2:403 BW toegepast.

RET Materieel B.V. beheert de fast ferry. 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 2016 werd door RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2015: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is € 14.000.

RET N.V. heeft een deelneming van 100 procent in RET Services B.V. Deze vennootschap 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 € 846.000 (2015: € 736.000). In 2016 werd door RET Services B.V. een positief resultaat van € 110.000 (2015: € 116.000) behaald.

RET Bus B.V. is voor 100 procent in handen van RET N.V. Deze vennootschap verzorgt de busconcessie per 9 december 2012. In 2016 werd door de B.V. een negatief resultaat van € 1.154.000 behaald. De waarde van de deelneming is negatief € 10.152.000, deze is opgenomen onder de voorzieningen.

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

[3] Voorraden

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Grond- en hulpstoffen	18.809	19.431
Af: voorziening incourante goederen	-6.477	-6.901
	<u>12.332</u>	<u>12.530</u>
OV-chipkaarten en merchandise	637	584
	<u>12.969</u>	<u>13.114</u>

[4] Onderhanden projecten

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Te factureren termijnen op onderhanden werk	136.337	134.451
Onderhanden projecten	245.418	206.063
Af: ontvangen termijnbedragen	-159.032	-130.179
Af: voorziening projecten	-2.127	-1.166
	<u>84.259</u>	<u>74.718</u>
projecten met een creditsaldo -gepresenteerd onder kortlopende schulden	52.078	59.733
	<u>136.337</u>	<u>134.451</u>

[5] Vorderingen

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Vorderingen op handelsdebiteuren	5.317	4.738
Af: voorziening dubieuze debiteuren	-116	-119
	<u>5.201</u>	<u>4.619</u>
Vorderingen op groepsmaatschappijen	1.373	1.553
Belastingen en premies sociale verzekeringen	2.836	4.638
Overige vorderingen	111.636	115.625
Overlopende activa	878	940
	<u>121.924</u>	<u>127.375</u>

De post op groepsmaatschappijen bestaat ultimo 2016 uit een rekening-courantverhouding met RET Materieel B.V. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 2,6 procent (2015: 3,0 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Belastingen en premies sociale verzekeringen betreft te vorderen B.T.W.

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2016 van € 98,3 miljoen (2015: € 82,1 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 2,4 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 2,6

procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2015: respectievelijk 3,0 procent en 3,1 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Onder de vorderingen zijn begrepen vorderingen op de grootaandeelhouder van € 1.561.000. Tevens is een vordering opgenomen voor te ontvangen maandtermijnen voor (jaar)abonnementen van € 4,3 miljoen (2015: € 5,1 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.

[6] Liquide middelen

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Kas	41	41
Bank	47.794	36.690
Overig	698	528
	<u>48.533</u>	<u>37.259</u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

[7] Eigen vermogen

x €1.000	Gestort en opgevraagd kapitaal	Wettelijke reserves	Overige reserves	Onverdeelde winst	Totaal
Stand per 1 januari 2016	122	537	151.048	6.631	158.338
Stand per 1 januari 2016	<u>122</u>	<u>537</u>	<u>151.048</u>	<u>6.631</u>	<u>158.338</u>
Mutaties in het boekjaar					
Winstverdeling vorig boekjaar	0	0	6.631	-6.631	0
Onverdeelde winst lopend boekjaar	0	0	0	5.098	5.098
Overige mutaties	0	2.061	-2.061	0	0
Saldo mutaties 2016	<u>0</u>	<u>2.061</u>	<u>4.570</u>	<u>-1.533</u>	<u>5.098</u>
Stand per 31 december 2016	122	2.598	155.618	5.098	163.436
Stand per 31 december 2016	<u>122</u>	<u>2.598</u>	<u>155.618</u>	<u>5.098</u>	<u>163.436</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. Alle geplaatste aandelen zijn volgestort.

Naast gemeente Rotterdam als grootaandeelhouder is metropoolregio Rotterdam Den Haag aandeelhouder van de vennootschap.

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

Statutaire regeling omtrent winstneming

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.

Voorstel resultaatbestemming

Voorgesteld wordt om de winst 2016 van € 5,1 miljoen toe te voegen aan de overige reserves. Het resultaat over 2016 is begrepen in de post onverdeelde winst.

[8] Voorzieningen

x €1.000	Boekwaarde per 1 januari 2016	Ont- trekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2016
Personeelsvoorzieningen					
FLO	599	-84	29	0	544
Jubilea	2.883	-238	250	0	2.895
Langdurig zieken	1.175	-655	410	-34	896
WW regulier en bovenwettelijk	2.194	-850	1.045	-613	1.776
Overig	1.578	-134	58	-938	564
Reorganisatievoorziening					
Reorganisatievoorziening	271	-145	7	-94	39
Overige voorzieningen					
Incidentele claims	3.156	-125	929	-1.280	2.680
Negatieve waarde deelneming	8.948	0	1.154	0	10.102
Verlieslatend contract	895	-252	92	0	735
	21.699	-2.483	3.974	-2.959	20.231

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.

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

x €1.000	< 1 jaar	> 1 jaar < 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Personeelsvoorzieningen	2.494	1.857	2.324	6.675
Reorganisatievoorziening	39	0	0	39
Overige voorzieningen	3.112	10.405	0	13.517
	5.645	12.262	2.324	20.231

Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting van de voorzieningen in de geconsolideerde jaarrekening. De voorziening negatieve waarde deelneming is gevormd

aangezien RET N.V. zich middels art 2:403 lid 1 sub b aansprakelijk heeft gesteld voor de verplichtingen RET Bus B.V.

[9] Langlopende schulden

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Overige schulden	11.705	14.927
	<u>11.705</u>	<u>14.927</u>

Overige schulden hebben betrekking op de vooruit ontvangen bijdrage voor de kapitaallasten uit hoofde van de investering CS-Zuidplein. Hiervan heeft € 3,2 miljoen betrekking op 2017 en is gerubriceerd als overlopende passiva. De resterende looptijd is korter dan 5 jaar. Het gehanteerde rentepercentage bedraagt 4,56%.

[10] Kortlopende schulden

x €1.000	31 dec 2016	31 dec 2015
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	24.185	27.935
Schulden aan groepsmaatschappijen	8.929	4.319
Schulden aan participanten en aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen	10	158
Belastingen en premies sociale verzekeringen	9.037	10.937
Onderhanden projecten	52.078	59.733
Overige schulden	4.797	5.286
Overlopende passiva	90.881	60.294
	<u>189.917</u>	<u>168.662</u>

De reële waarde van de kortlopende schulden benadert de boekwaarde vanwege het kortlopende karakter ervan. In de post schulden aan groepsmaatschappijen is opgenomen een bedrag van circa € 8,9 miljoen aan rekening-courantverhouding met RET Bus B.V. en een bedrag van circa € 0,03 miljoen aan rekening-courantverhouding met RET Services B.V. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting van de kortlopende schulden in de geconsolideerde jaarrekening.

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

Voor een specificatie wordt verwezen naar de toelichting op de niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen in de geconsolideerde jaarrekening.

Salarissen eigen personeel

In de post salarissen eigen personeel is begrepen de bezoldiging van (voormalige) statutair directeuren en commissarissen. De beloning van de statutair directeur, de heer Peters, is weergegeven in de volgende tabel.

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2016	283	18	301
2015	275	20	295

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 wordt bepaald op basis van een Peergroup, waarbij deze onder de mediaan moet liggen en de variabele beloning maximaal 15% van de vaste beloning bedraagt.

De bezoldiging van bestuurder omvat periodiek betaalde beloningen, zoals salarissen, vakantiegeld en sociale lasten, beloningen betaalbaar op termijn, zoals pensioenlasten en winstdelingen en bonusbetalingen, voor zover deze posten ten laste zijn gekomen van de vennootschap.

De statutair directeur wordt beloond middels een vaste en een variabele beloning. De variabele beloning wordt gebaseerd op een aantal prestatiecriteria. De prestatiecriteria en de uiteindelijke hoogte van de variabele beloning worden voor het boekjaar besproken en goedgekeurd door de Raad van Commissarissen en vervolgens vastgesteld door de aandeelhouder. De vastgestelde prestatiecriteria voor 2016 zijn gebaseerd op het bedrijfsresultaat, de klanttevredenheid, de medewerkerstevredenheid, de productiviteit van Exploitatie, de punctualiteit, de verbetering van de interne organisatie en de realisatie van het businessplan 2013-2017. De statutair directeur heeft een regulier arbeidscontract en valt daarmee onder de reguliere cao wat betreft de pensioenregeling.

De beloning van de gezamenlijke commissarissen is weergegeven in de volgende tabel.

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2016	95	0	95
2015	106	0	106

In verband met wijzigingen in de Raad van Commissarissen in 2015 heeft er een kleine overlap plaatsgevonden. 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 2016 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeuren en commissarissen.

De gemiddelde bezetting:

	2016	2015
Exploitatie	1.334	1.325
Techniek	486	481
Financiën	93	91
Algemeen	94	92
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	2.007	1.989

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

Accountantskosten

In het boekjaar in rekening gebrachte honoraria onafhankelijke externe accountant:

x €1.000	2016	2015
Onderzoek van de jaarrekening	150	195
Andere controle opdrachten	109	98
Adviesdiensten op fiscaal terrein	52	19
Overig	137	77
	448	389

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

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering en de raad van commissarissen van Rotterdamse Elektrische Tram N.V.

Verklaring over de jaarrekening 2016

Ons oordeel

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. op 31 december 2016 en van het resultaat over 2016 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2016 van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. te Rotterdam ('de vennootschap') gecontroleerd. De jaarrekening omvat de geconsolideerde jaarrekening van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. en dochtermaatschappijen (samen: 'de groep') en de enkelvoudige jaarrekening. De jaarrekening bestaat uit:

- de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2016;
- de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2016; en
- de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen.

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De basis voor ons oordeel

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

Onafhankelijkheid

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

Ref.: e0401257

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Fascinatio Boulevard 350, 3065 WB Rotterdam, Postbus 8800,
3009 AV Rotterdam
T: 088 792 00 10, F: 088 792 95 33, www.pwc.nl

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

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- het directieverslag;
- de overige gegevens;

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

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

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

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

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

Verklaring betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde vereisten

Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen

De directie is verantwoordelijk voor:

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

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van het genoemde verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

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

Onze verantwoordelijkheid voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel. Ons controleoordeel beoogt een redelijke mate van zekerheid te geven dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen ontdekken. Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

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

Rotterdam, 4 mei 2017
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. M.R.G. Adriaansens RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2016 van Rotterdamse Elektrische Tram N.V.

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

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze doelstelling is om een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen dat de jaarrekening vrij van materiële afwijkingen als gevolg van fouten of fraude is. Onze controle bestond onder andere uit:

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

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

Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum die aanpassing van de jaarrekening of vermelding in het jaarverslag vereisen.

Rotterdam, 4 mei 2017

Raad van Commissarissen

Bestuurder

Prof. Dr. J.P. Bahlmann
Voorzitter

P.G. Peters
Statutair directeur

drs. M.J. Nouwen
Lid

Ir. L.H. Keijts
Lid

Mr. V. van der Chijs
Lid

Meerjarenoverzicht

	2016	2015	2014	2013	2012
Aantal vervoerde personen (x 1.000.000)	163	158	153	150	145
Aantal reizigerskilometers (x 1.000.000)	807	794	758	730	678
Plaatskilometers (x 1.000.000)	5.235	5.274	5.405	4.604	4.822
Aantal voertuigen	547	532	550	567	587
Concernresultaat (x € 1.000.000)	5,1	6,6	9,8	10,9	10,3
Ebitda (x € 1.000.000)	6,0	0,2	25,1	24,5	39,6
Solvabiliteit	40,8%	42,0%	37,0%	36,9%	36,1%
Rentabiliteit totaal vermogen	2,9%	3,8%	3,3%	3,8%	1,1%
Current-ratio	1,6	1,8	1,7	1,7	1,6
Aantal FTE's	2.681	2.682	2.674	2.685	2.704
Gemiddeld ziekteverzuim	6,9%	6,8%	7,1%	7,6%	7,5%

- EBITDA wordt berekend exclusief de mutatie van voorzieningen

Bijlage Milieubarometer

De Milieumetergrafiek laat de verhouding van de milieu-impact (milieubelasting) van onze bedrijfsvoering zien ten opzichte van 2014.

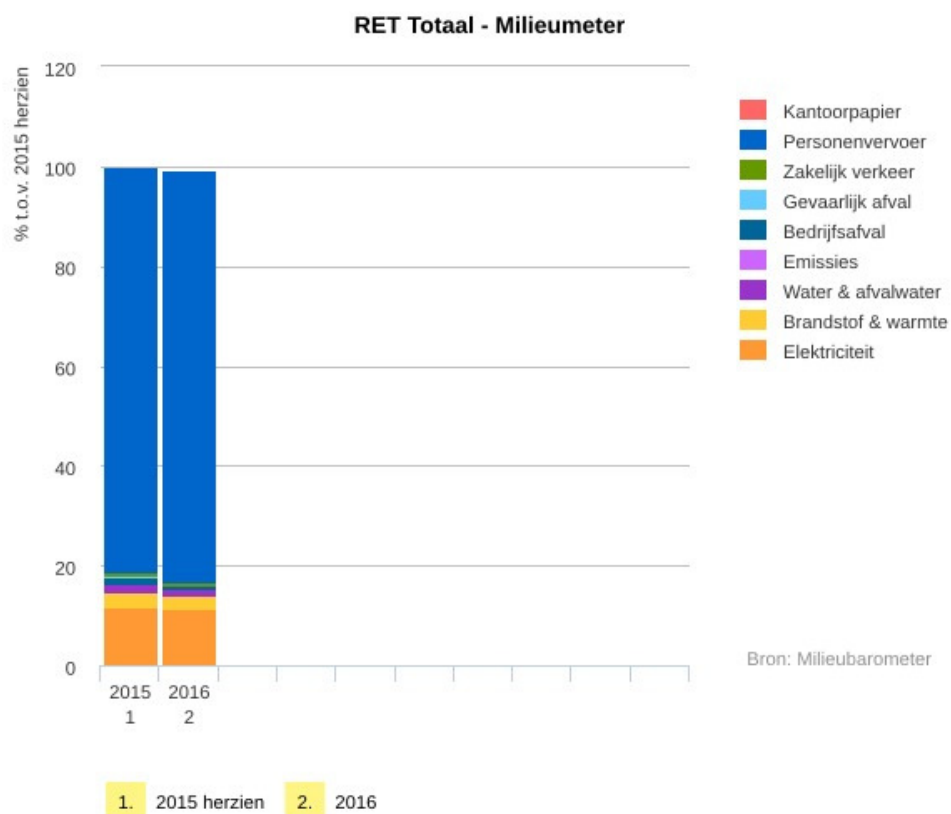
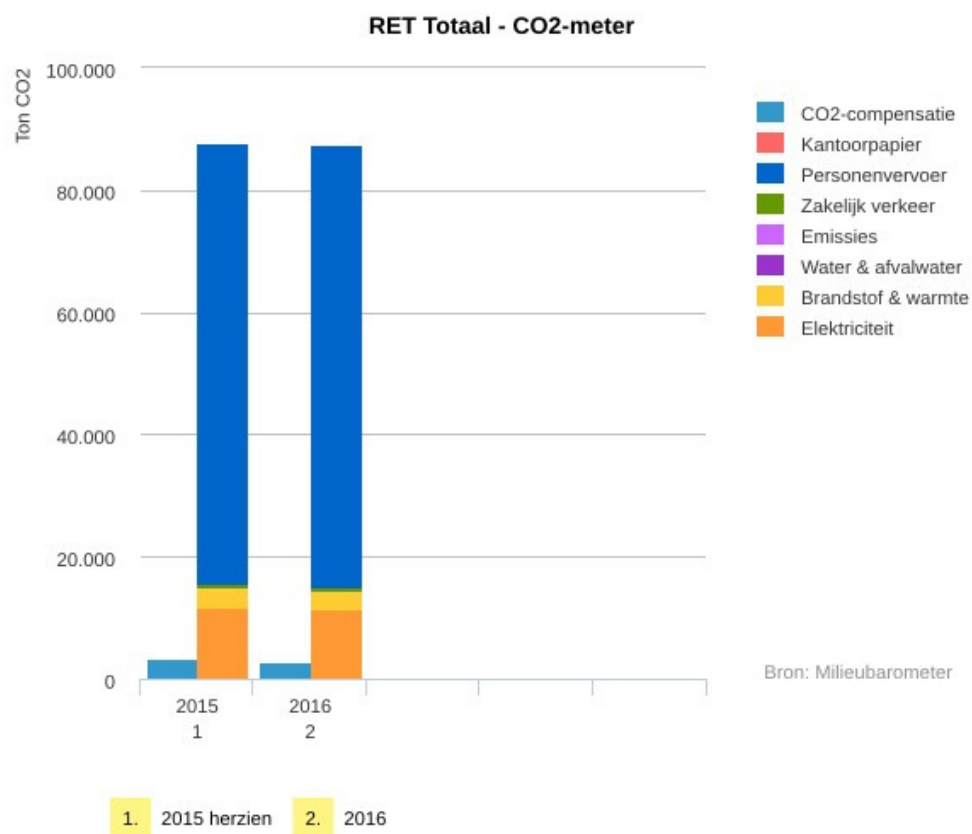
		2014: kWh/reizigerskm	2015: kWh/reizigerskm	2016: kWh/reizigerskm
Groene Stroom*		100%	100%	100%
Bus		0,59	0,55	0,55
Tram		0,20	0,20	0,18
Metro		0,14	0,13	0,13

*op basis van buitenlandse waterkracht

Data CO2-uitstoot voertuigen						
	2015*			2016		
	Uitstoot in 1000 kg CO2 eq *	Reizigers km x 1mln	gram CO2 eq /r.km.	Uitstoot in 1000 kg CO2 eq *	Reizigers km x 1mln	gram CO2 eq /r.km.
Metro	36.955,7	555,8	66,5	38.670,4	559,2	69,2
Tram	13.293,6	123,5	107,6	12.559,1	129,5	97,0
Bus	20.966,5	114,3	183,4	21.394,4	118,3	180,8
Fast Ferry	775,2	0,6	1.292,0	639,8	0,6	1.066,3
Total	71.991,0	794,2	90,6	73.263,7	807,6	90,7

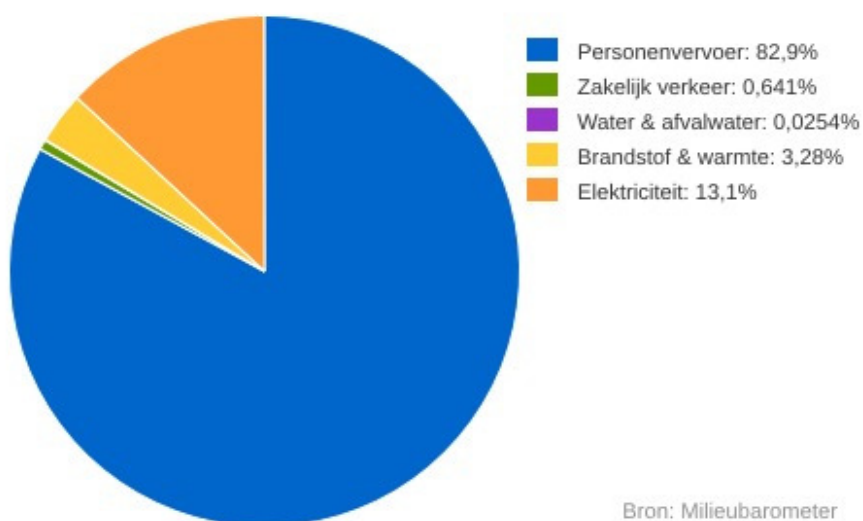
*Vanaf 2016 volgen wij de landelijke richtlijn (www.co2emissiefactoren.nl) voor het berekenen van CO2-uitstoot.

Om de milieuprestatie 2016 te kunnen vergelijken, hebben we de CO2-uitstoot in 2015 herrekend volgens deze nieuwe methode.

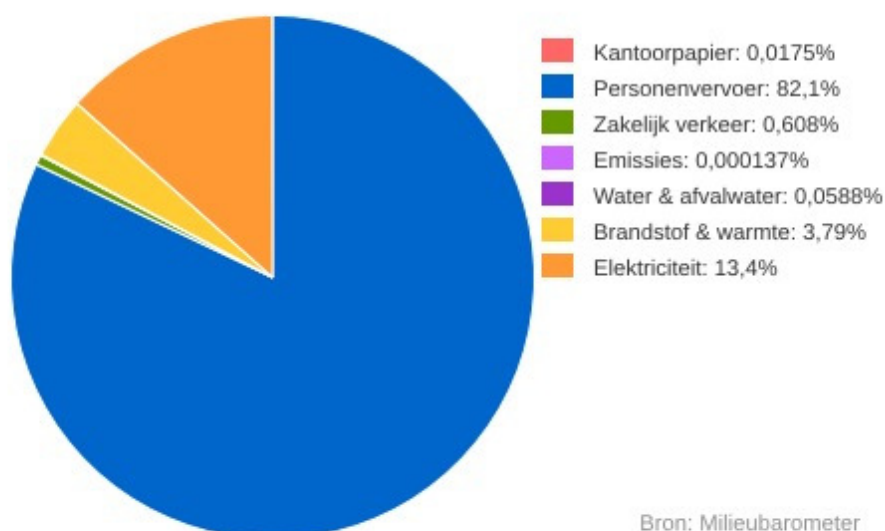


De taartdiagram milieumeter geeft nadere informatie over de onderlinge verhouding van de aspecten die onze milieu-impact bepalen.

RET Totaal 2016 - CO2-meter



RET Totaal 2015 herzien - CO2-meter



RET Totaal 2016 - Milieumeter



RET Totaal 2015 herzien - Milieumeter

