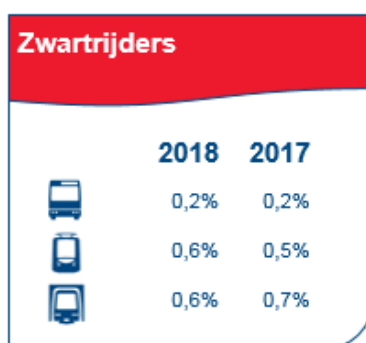
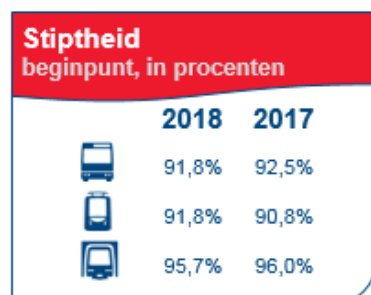
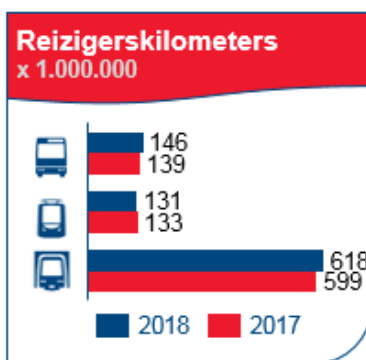
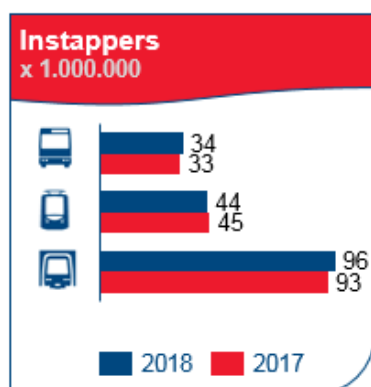
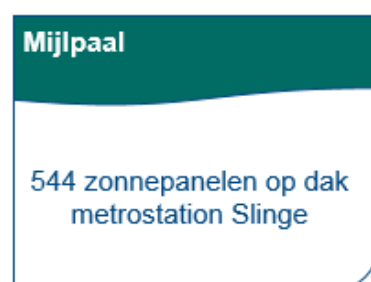
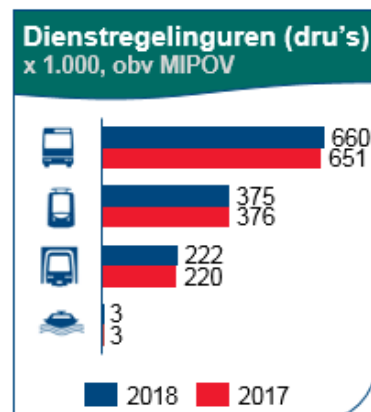
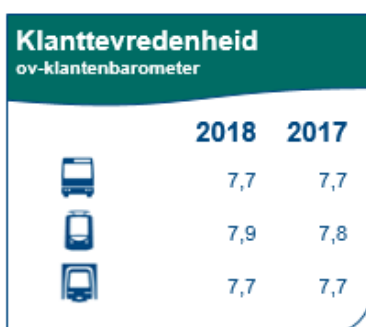
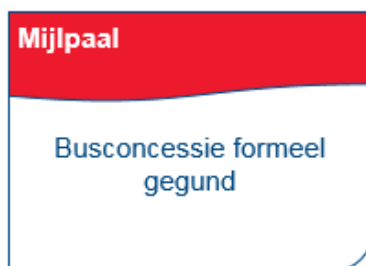
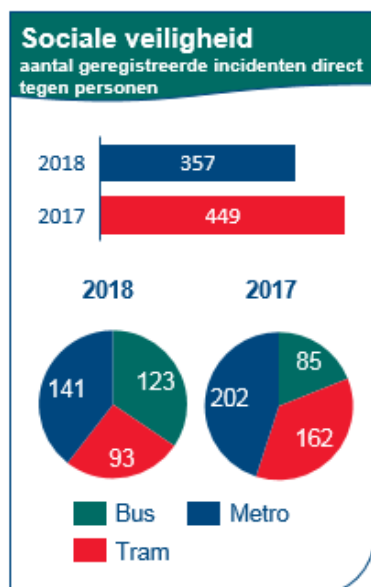


RET N.V.

gevestigd te Rotterdam

Jaarverslag 2018

Kerncijfers

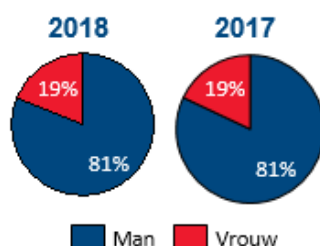


Aantal medewerkers

2.639 FTE

in 2018

(2017: 2.655)



Gemiddelde leeftijd:
50,9 jaar
(2017: 51,0 jaar)

Mijlpaal

Gemakkelijk mobiel reizen
en betalen in één app

Energieconsumptie in kWh per reizigerskilometer

	2018	2017
	0,45	0,47
	0,20	0,17
	0,12	0,13

Bedrijfsopbrengsten

In € x 1.000.000

	2018	2017
Opbrengst kaartverkoop	196	188
Exploitatie-bijdragen	146	150
Werken derden	101	141
Overig	24	19
Totaal	467	498

Resultaat

In € x 1.000.000

5,6 miljoen

Netto resultaat in 2018

(2017: 4,7)

Mijlpaal

Nieuwe opzet Aardig
Onderweg Awards

Mijlpaal

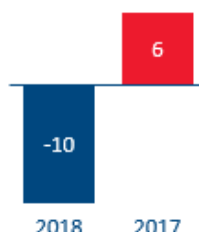
AED op elk station

Materieel

	270
	112
	167
	1

Verstoringen

Cumulatieve % verbetering t.o.v. 2013



Verzuim

7,9%
ziekteverzuim in 2018

(2016: 7,3%)

Inhoudsopgave

KERNCIJFERS	2
INHOUDSOPGAVE	4
VOORWOORD	6
DIRECTIEVERSLAG	8
PROFIEL	8
OMGEVING	10
STAKEHOLDERS	11
TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	12
MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN (MVO)	13
RESULTATEN GROEI.....	16
MEDEWERKERS	24
GOED BESTUUR (CORPORATE GOVERNANCE)	28
STRUCTUUR VAN DE ONDERNEMING	28
RISICOMANAGEMENT	29
BEHEERSING	33
PROJECT GOVERNANCE.....	34
BEDRIJFSRESULTATEN VAN 2018.....	36
FINANCIËLE ONTWIKKELINGEN	36
VOORUITBLIK 2019	37
PERSONALIA DIRECTIE	38
VERSLAG VAN DE RAAD VAN COMMISSARISSEN.....	40
JAARREKENING	47
GECONSOLIDEERDE BALANS PER 31 DECEMBER 2018.....	49
GECONSOLIDEERDE WINST-EN-VERLIESREKENING OVER 2018	51
GECONSOLIDEERD KASTROOMOVERZICHT OVER 2018	52
TOELICHTING OP DE GECONSOLIDEERDE BALANS EN WINST-EN-VERLIESREKENING	53
TOELICHTING OP DE GECONSOLIDEERDE BALANS	62
TOELICHTING OP DE GECONSOLIDEERDE WINST-EN-VERLIESREKENING	72
ENKELVOUDIGE BALANS PER 31 DECEMBER 2018	78
ENKELVOUDIGE VERKORTE WINST-EN-VERLIESREKENING OVER 2018	80
OVERIGE GEGEVENS	91
CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT.....	92
BIJLAGE	98
BIJLAGE 1 - MEERJARENOVERZICHT	99

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

Voorwoord

De wereld om ons heen verandert sneller dan ooit. Technologie ontwikkelt zich razendsnel, consumentengedrag verandert in hoog tempo en de kennis en vaardigheden die medewerkers nodig hebben, zijn anders dan vroeger. Dat vraagt om aanpassingen van allemaal. Ook in het openbaar vervoer. Sterker nog: we moeten voorop blijven lopen om relevant te blijven.

Vijftig jaar geleden liepen we ook al voor toen we als eerste in Nederland de metro introduceerden. Op 9 februari 2018 traptten we daarom het feestjaar 50-jaar Metro af. Daarop volgde een jaar van terugkijken, stilstaan bij wat we hebben en waarin we naar de toekomst keken. Van de beslissing een metro aan te leggen plukken we tot op de dag van vandaag de vruchten. Met de jubileumtentoonstelling van de eerste metro op Blaak blikten we terug. Tijdens de open dagen op de 's Gravenweg en met de onthulling van een lichtkunstwerk op Maashaven stonden we stil bij het heden. We keken ook vooruit, naar de toekomst. Vijftig deelnemers aan het Metrolab bogen zich over de vraag hoe wij de komende jaren de metrorit aangenaam kunnen houden terwijl we de capaciteit nog niet kunnen uitbreiden en wel steeds meer reizigers zullen vervoeren. Er werden praktische en minder praktische oplossingen aangedragen en ik heb genoten van de energie en het plezier van de deelnemers.

Het Metrolab is een goed voorbeeld van hoe wij, samen met anderen, ons willen voorbereiden op de nabije en verre toekomst. Innoveren is één van de drie speerpunten die ik in mijn eerste jaar als Algemeen Directeur heb benoemd. Dat doen we met andere mobiliteitsaanbieders, met stakeholders en natuurlijk met de eigen collega's. We hebben een innovatiefonds opgericht waarin middelen zijn gestort om innovaties mogelijk te maken. Collega's kunnen hun ideeën hier presenteren en krijgen hulp bij het verder ontwikkelen van het idee. Ideeën om het wachten op stations aangenamer te maken of om te besparen op elektriciteit. We leren en experimenteren en ik ben er trots op dat we zo serieus en betrokken met innovatie aan het werk zijn.

Dat geldt ook voor ons leiderschapsprogramma dat we 2017 zijn gestart. In het voorjaar van 2019 hebben alle leidinggevendenden de leergang Secure base leadership doorlopen waarin vertrouwen, oprechte interesse en uitdaging centraal staan. Met dit type leiderschap willen we verschil maken. Dat is nodig, gezien de snelle veranderingen in de wereld om ons heen en de voorlopersrol die wij daarin willen spelen. Wij willen meegaan met deze ontwikkelingen en gunnen onze reizigers van nu en in de toekomst de beste vorm van mobiliteit met en door de RET. Om als RET relevant te blijven in de toekomst hebben we de dan ook beste medewerkers nodig en leidinggevendenden die hen stimuleren om het beste uit zichzelf te halen en zichzelf steeds opnieuw uit te vinden.

Of het nu om innovatie, leiderschap of andere activiteiten gaat, de sleutel naar succes is een goede samenwerking. Het verbeteren van samenwerken tussen collega's, met onze opdrachtgever, aandeelhouder en met stakeholders loopt als een rode draad door alle activiteiten die we doen. Het gaat niet vanzelf. Het vraagt van ons dat we actief de ander opzoeken en buiten ons eigen directe belang kijken en acteren. Dat samenwerken loont en tot mooie prestaties leidt, is in dit jaarverslag weergegeven. Voorbeelden daarvan zijn de nieuwbouw op de Kleiweg, klantenwaardering die met een 7,8 voor het jaar 2018 weer 0,1 hoger is dan voorgaand jaar, het aantal reizigerskilometers dat met 2,7 procent is toegenomen en het resultaat van € 5,6 miljoen. Natuurlijk zijn er ook altijd tegenvallers. De meest in het oog springende zijn natuurlijk de vertraging van de Hoekse Lijn en de asbestvondst op metrostation Stadhuis.

Ik wil alle collega's bedanken, die zich het afgelopen jaar hebben ingezet en dat ook in 2019 weer zullen doen. Ik reken het komend jaar ook weer op de inzet van en de goede samenwerking met de Raad van Commissarissen, de ondernemingsraad, opdrachtgevers en vakbonden. Ik zie ernaar uit.

Maurice Unck

Algemeen/statutair directeur

Directieverslag

Profiel

Elke dag zetten ruim 3.500 eigen en ingehuurde medewerkers zich in voor een veiliger, punctueler, betrouwbaarder en duurzamer openbaar vervoer in de regio Rotterdam. Dat doen we met veel oog voor onze invloed op mens, milieu en de samenleving. De RET gaat voor perfect georganiseerd en uitgevoerd openbaar vervoer met de hoogste kwaliteit voor de reiziger voor nu én in de toekomst.

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

Missie

De RET streeft naar perfect georganiseerd en uitgevoerd openbaar vervoer met de hoogste kwaliteit voor de reiziger van nu én in de toekomst. We zijn dan ook 'Aardig onderweg'.

We gaan voor comfortabel en zorgeloos reizen, een goede prijs en service met een glimlach. De klant is ons vertrek- en eindpunt. We investeren in uitstekende infrastructuur, modern materieel, meer en betere voorzieningen en kundig en servicegericht personeel. We blijven werken aan het verbeteren van de tevredenheid van onze klanten, minder zwartrijders en efficiënter werken. We willen dat onze reizigers en onze medewerkers zich veilig voelen in ons openbaar vervoer, de 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.

'Aardig onderweg' geeft ook aan dat we ons voortdurend blijven vernieuwen. Met een duidelijk doel voor ogen, waarbij we de lat steeds hoger leggen. Zo kunnen we het hoge niveau van service, kwaliteit, professionaliteit, sociale veiligheid en klanttevredenheid bieden dat ons voor ogen staat. We staan open voor innovaties en volgen de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen op de voet. Of we zijn ze juist een stapje voor.

Als maatschappelijke onderneming zijn we naast logistieke verbinder ook sociale verbinder. Al bijna 150 jaar zijn we sterk verbonden met Rotterdam en omgeving. Dat uit zich in actieve samenwerking met andere organisaties in de regio. En een positieve bijdrage aan milieu en maatschappij. Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) is voor de RET onlosmakelijk verbonden met de toekomst van mobiliteit en de toekomst van openbaar vervoer. Wij houden oog voor de maatschappelijke effecten van onze activiteiten, waarbij we negatieve effecten tegengaan en bijdragen aan positieve ontwikkeling van onze samenleving.

Ambitie

In 2018 heeft RET haar bedrijfsplan 2019-2021 'De Perfecte Reis' ontwikkeld en vastgesteld. In het bedrijfsplan staan alle doelen die we gaan realiseren bovenop de taken die we vanuit de Bus- en Railconcessie al doen. Met behulp van dertien initiatieven gaan we de vijf doelen realiseren: Stijging klanttevredenheid naar een 8 in 2021, stijging medewerkerstevredenheid naar een 8 in 2021, proactieve veiligheidscultuur, vermindering van de CO2 uitstoot en een rendement van in elk geval 5 miljoen euro per jaar. We zijn trots op het feit dat het bedrijfsplan geheel zelfstandig tot stand is gekomen, waarin alle afdelingen en onze eigen medewerkers een belangrijke bijdrage hebben geleverd.

Deze doelen geven ons richting en helpen om met elkaar de juiste keuzes te maken.

In aanvulling op de bestaande strategische doelen en aandachtspunten zijn drie pijlers benoemd: samenwerken, leiderschap en innovatie.

Kernwaarden

We hebben vier kernwaarden geformuleerd die ons helpen onze ambities te verwezenlijken:

- Respect
- Samenwerken
- Verbinden
- Presteren

Organisatie en activiteiten

De concessies, verleend door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bevatten prestatieafspraken om het openbaar vervoer en de sociale veiligheid te verzorgen.

Met onze bussen rijden we tot Hoek van Holland (vervangend vervoer Hoekse Lijn), Maassluis, Lansingerland, Krimpen aan den IJssel, Ridderkerk en Barendrecht.

Onze trams, de Citadis, zijn voorzien van een lage vloer en klimaatbeheersing en rijden in Rotterdam, Barendrecht, Schiedam en Vlaardingen.

Onze metrolijnen verbinden Rotterdam, Schiedam, Langsingerland, Pijnacker, Nootdorp, Leidschenveen, Leidschendam, Voorburg, Den Haag, Poortugaal, Rhoon, Spijkenisse en Capelle aan den IJssel.

De snelle veerboot, de Fast Ferry, vaart tussen Hoek van Holland, de Maasvlakte en Pistooldijk.

De RET heeft tien vestigingen, kantoren, werkplaatsen, remises en garages en een centrale verkeersleiding: RET N.V. hoofdkantoor Laan op Zuid, hoofdvestiging RET Bus B.V. Sluisjesdijk, Kleiweg, Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel, Maassluis (tijdelijk), Kralingen, Beverwaard, Waalhaven en 's-Gravenweg.

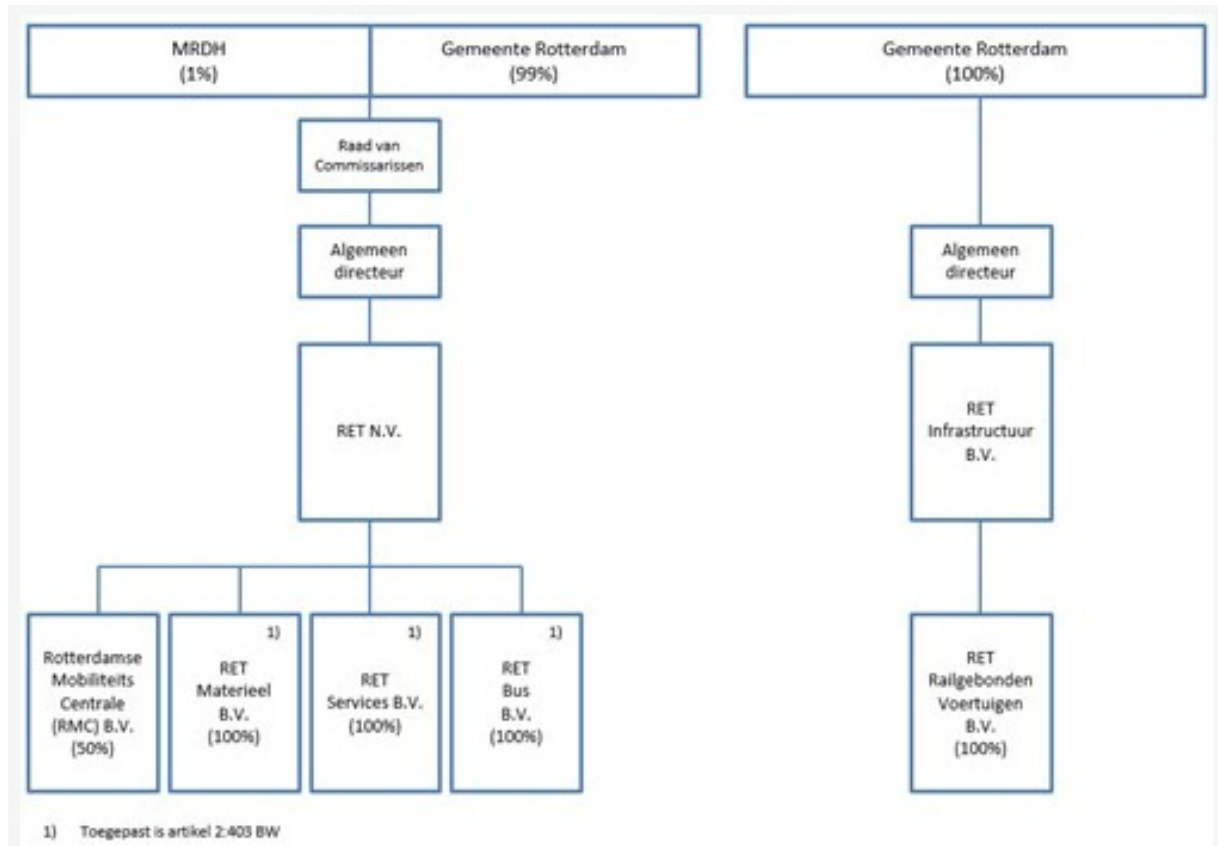
Bedrijfsonderdelen

- Exploitatie zorgt voor het vervoer met tram, metro en fast ferry, de uitgifte van toegangsbewijzen, de verkeersleiding, sociale veiligheid, diensten, roosters en marketing. De afdelingen zijn: Rail Tram, Rail Metro, Bedrijfsbureau Exploitatie, OVCP, Veiligheid, Centrale Verkeersleiding en Marketing, Verkoop & Services.
- Bus B.V. is verantwoordelijk voor het busvervoer en bestaat uit de afdelingen Staf Bus, Exploitatie Bus en Materieel Bus.
- Financiën is de spil tussen financiën en business met de afdelingen Business Control, Concern Control, Inkoop & Contract Management en Concernadministratie.
- Techniek bestaat uit de afdelingen Ingenieursbureau, Vlootservices, Vlootmanagement, Logistiek, Inframangement en Infraservices en zorgt dat onze infrastructuur en voertuigen in perfecte staat verkeren. De afdelingen voeren reparaties en (preventief) onderhoud uit en hebben een belangrijke rol bij nieuwbouw en vervanging.
- De stafafdelingen Regie & Ontwikkeling, Personeel & Organisatie, Informatievoorziening en Communicatie zorgen achter de schermen dat alles op rolletjes loopt.

Juridische structuur

De RET N.V. is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht waarop het structuurregime van toepassing is. De vennootschap wordt bestuurd door de directie, waarvan 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.

De gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn aandeelhouders van de RET N.V. Namens de gemeente is de aandeelhoudersrol van de RET N.V. in het verslagjaar vervuld door dhr. A. Visser, wethouder van Financiën, Organisatie, Haven en grote projecten gemeente Rotterdam. Namens de metropoolregio is de aandeelhoudersrol vervuld door dhr. De Graad, wethouder van gemeente Nissewaard en dhr. Varekamp, wethouder van gemeente Westland.



Omgeving

De metropoolregio Rotterdam Den Haag, het centrale werkgebied van de RET, is volop in ontwikkeling. Het aantal inwoners groeit en we bedienen nu al meer dan de helft van de in totaal 2,3 miljoen inwoners in de regio. Het gaat economisch goed in ons vervoergebied en door groei van de werkgelegenheid trekken steeds meer mensen naar de steden en omliggende plaatsen. Deze groei zorgt ook voor uitdagingen die de 23 gemeenten, verenigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, samen willen oplossen. De Metropoolregiogemeenten werken zo aan een duurzame en internationaal concurrerende regio waarin ook de RET een rol van betekenis heeft.

Vier kenmerkende thema's staan in de regio centraal: vernieuwen verbindingen; vernieuwen economie; vernieuwen energie; en vernieuwen stad en omgeving. Met 'vernieuwen van verbindingen' richten de metropoolgemeenten zich op investeringen die nodig zijn zodat bevolking, bezoekers en zakelijk verkeer zich makkelijk kunnen blijven verplaatsen. Dit is essentieel voor een gezonde economie. Uitbreiding van het lightrailnetwerk, zoals de ombouw van de Hoekse Lijn, is hiervan een direct resultaat. 'Vernieuwen economie' richt zich op economische en technische vernieuwing waardoor de aantrekkingskracht van de regio gewaarborgd blijft. Het thema 'vernieuwen energie' draait om stimuleren van nieuwe en schone energiebronnen. Met 'vernieuwen van stad en omgeving' willen de gemeenten een prettige omgeving creëren om te wonen en te werken.

Een kwalitatief goed en duurzaam mobiliteitssysteem draagt voor een belangrijk deel bij aan verwezenlijking van al deze regionale ambities. Bovenstaande thema's zijn daarom van groot belang voor de RET als belangrijke schakel in het regionale mobiliteitssysteem. De RET is ook actief in netwerken waarin overheden, kennisinstellingen, onderwijs en bedrijfsleven samenwerken aan technologische vernieuwing (zoals automatisch vervoer) die de regio internationaal op de kaart kunnen zetten.

Het nieuwe Rotterdamse college dat in 2018 aantrad, wil nog meer werk maken van een duurzame en schone stad. Op nationaal niveau worden ook de contouren van een klimaatakkoord steeds duidelijker. De toon van het collegeakkoord sluit daarbij aan.

Maatregelen om de mobiliteit en bereikbaarheid te verbeteren worden ook expliciet benoemd, zoals een nieuwe stadsbrug, stimuleren van fietsparkeren bij OV-knooppunten en plannen voor een nieuwe metro-ringlijn.

Hergebruik van grondstoffen en het komen tot een circulaire economie is met name in Rotterdam ook een steeds belangrijker thema waar ook de RET als Rotterdams bedrijf niet meer omheen kan. Ook de aanpak van jeugdwerkloosheid, armoede, intolerantie en criminaliteit staat centraal. Grote werkgevers zoals de RET worden opgeroepen om samen te werken met de gemeente.

Stakeholders

De gezamenlijke visie uit 2016 op het gebied van mobiliteit van NS, Qbuzz, GVB, HTM en de RET werd in 2018 verder uitgewerkt. Om een drukbevolkt land als Nederland ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en concurrerend te houden zijn 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.

Sinds december 2016 komt een brede coalitie van zeven partijen uit de Nederlandse autowereld, de tweewielerbranche, het wegtransport en het openbaar vervoer bijeen in de Mobiliteitsalliantie. Zij behartigen de belangen van de reizigers en het goederenvervoer. In 2018 hebben de inspanningen van alle betrokkenen mede geleid door de toezegging om te investeren in betere mobiliteit en het daarbij behorende openbaar vervoer. Voor Rotterdam betekent dit dat er een nieuwe oeververbinding komt die het noorden en het zuiden van Rotterdam verbindt.

De RET heeft op verschillende niveaus en over diverse onderwerpen contact met haar stakeholders. In 2018 is het bedrijfsplan vernieuwd. Diverse stakeholders zijn uitgenodigd om hun input te geven op dit plan en dit is in het bedrijfsplan verwerkt.

Door onze stakeholders 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 2018 vond de dialoog onder meer plaats met de volgende stakeholders: De reizigers, de medewerkers, ondernemingsraad, Raad van Commissarissen, vakbonden, gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeenten uit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ministeries, provincie Zuid-Holland, veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, openbaar ministerie, omwonenden, scholen, media, brancheorganisaties, leveranciers, zakelijke partners, collega bedrijven en belangenorganisaties zoals Rover en Metrocov.

De belangrijkste stakeholder van de RET is de reiziger. De reiziger beoordeelde de RET in 2018 met een 7,8 in de OV-klantenbarometer.

De branchevereniging OVNL vertegenwoordigt alle openbaarvervoerbedrijven van Nederland op het gebied van reisproducten, klantenservice, betaaloplossingen en innovaties. Ook is OVNL belangenbehartiger namens de

vervoerders bij politiek en bestuur met betrekking tot zaken als investeringen, fiscaliteit en regelgeving. TLS is de drijvende kracht achter de OV-chipkaart en daarmee een belangrijke stakeholder voor de RET. In de TLS Coöperatie werken alle openbaar vervoer bedrijven samen op het terrein van de OV-chipkaart. Het is de ambitie van de coöperatie om diverse betaalmiddelen voor het openbaar vervoer mogelijk te maken en om de totale kosten voor betalen in het openbaar vervoer te verlagen. Daarvoor voeren de OV-bedrijven samen met reisinformatieverstrekker 9292 pilots met nieuwe betaaltechnieken uit.

Een belangrijke toezichthouder is de Autoriteit Persoonsgegevens. 2018 was het eerste volle jaar dat de functionaris gegevensbescherming heeft gefunctioneerd. Deze functionaris gegevensbescherming is eind 2017 aangesteld en aangemeld bij de Autoriteit Persoonsgegevens.

Trends en ontwikkelingen

De omgeving, de reizigers, werknemers en het werk zullen de komende jaren behoorlijk veranderen. Daarom houden we rekening met deze trends en ontwikkelingen.

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

De verwachting is dat de grote steden de komende decennia blijven groeien. In Rotterdam gingen we eerder uit van 2% reizigersgroei per jaar. Eerder investeren is echter nodig. De stad zit in een opwaartse spiraal: De bevolking groeit, er wordt veel gebouwd in de stad en de regio en de economie draait goed. Als we niet oppassen, blijft de capaciteit van het openbaar vervoer daarbij achter. Tot 2024 komen er zo'n 50.000 huizen bij in Rotterdam en ruim 200.000 in de zuidelijke Randstad. Daarnaast verdicht de Randstad zich en binnenkort spreken we niet meer over verschillende steden in de Randstad maar is de Randstad één metropool met verschillende stadskernen geworden.

Daarmee groeit de vraag naar mobiliteit. Om binnen de Randstad binnen een uur op elke andere plek in de Randstad te komen is het nodig nu te investeren. Er moet worden geïnvesteerd in infrastructuur maar ook in het makkelijker maken van reizen en betalen. Alleen dan is wonen en werken in verschillende steden mogelijk.

Voor de RET betekent het concreet dat we het openbaar vervoer willen uitbreiden met een Light Railverbinding op de Oude Lijn (Dordrecht-Den Haag), een betere en snellere verbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal (via Maastunnel / Dijkzigt) en tussen Zuidplein en Feyenoord City naar Kralingse Zoom willen realiseren en dat we de frequentie en daarmee de capaciteit van ons metronetwerk willen uitbreiden.

De reiziger stelt ook nieuwe eisen: Diensten en producten worden 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.

De RET wil zorgen dat zij klaar is voor alle mogelijke varianten in een veranderend vervoerslandschap. Daarom zet de RET de komende jaren extra in 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 innovaties voor de reiziger. Samen met de steden in de Randstad moeten we met nieuwe concrete slimme voorstellen komen, die zo aantrekkelijk zijn dat zowel de overheid als andere partijen mee willen doen. Om daadwerkelijk toekomstbestendig te zijn, moeten we verder denken dan onze eigen branche, organisatiegrenzen, vervoersregio's en stadsgrenzen. We moeten samen met publieke en private partijen werken aan een gezamenlijke welvarende Randstadmetropool, waarbinnen mobiliteit een onmisbare schakel is.

Een voorwaarde voor een succesvolle toekomst is de kwaliteit en de beschikbaarheid van personeel. Op dit moment merken we dat het voor sommige functies, bijvoorbeeld in de Techniek, lastiger wordt om vacatures te vervullen. Het is daarom noodzakelijk om te investeren in het aantrekken en behouden van collega's. Ook bereiden we ons voor op een tijd waarin als gevolg van technologische ontwikkelingen, werkzaamheden gaan veranderen of soms zelfs zullen verdwijnen. Ook om bij in deze ontwikkelingen succesvol te zijn hebben we de samenwerking met elkaar en onze stakeholders hard nodig.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)

MVO betekent voor de RET dat wij goed inzicht hebben in de positieve en negatieve impact van ons bedrijf op de maatschappij en daarbij blijven werken aan verbeteringen. Wij moeten daarvoor goed letten op wat er om ons heen gebeurt en de rol die RET daarin speelt.

Zowel internationaal als nationaal stond bijvoorbeeld het klimaatprobleem in 2018 heel hoog op de agenda. Om opwarming van de aarde tegen te gaan, moet de uitstoot van broeikasgassen wereldwijd in 2030 met bijna de helft dalen. Dit is in 2015 internationaal afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs. Hoe moeilijk deze opgave is, blijkt uit het feit dat in Nederland de CO₂-uitstoot het afgelopen jaar vrijwel gelijk is gebleven. In december 2018 is het Nederlandse ontwerp Klimaatakkoord gepresenteerd waarin een pakket aan maatregelen staat waarmee overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen afspraken maken over vermindering van broeikasgassen waaronder CO₂. Ook de Rotterdamse regio zal met deze afspraken te maken krijgen.

Voor de RET is het vanzelfsprekend dat wij een bijdrage leveren aan het tegengaan van klimaatverandering en aan een duurzame ontwikkeling van de wereld om ons heen. De landen in de Verenigde Naties hebben 17 werelddoelen voor duurzame ontwikkeling afgesproken (UN Sustainable Development Goals). Van deze doelen kan RET aan 5 doelen een relatief grote bijdrage leveren, namelijk: Duurzame en betaalbare energie (SDG 7), Fatsoenlijke banen en economische groei (SDG8), Innovatie en duurzame infrastructuur (SDG9), Veilige en duurzame steden (SDG11) en Klimaatverandering aanpakken (SDG13).

In 2018 is besloten om MVO doelen die hierop zijn gebaseerd definitief op te nemen in ons nieuwe bedrijfsplan. De scherpere MVO-doelstellingen die RET heeft opgenomen in haar bedrijfsplan voor de periode tot en met 2021 hebben als doel onze positie als duurzame partner van de metropoolregio gemeenten te versterken. Dit willen wij bereiken door significante toename van uitstootvrije en energiezuinige voertuigen en infrasytemen; hergebruik van grondstoffen en materialen; en een sociaal betrokken bedrijfsvoering gericht op meedoen in de samenleving.

RET heeft in 2018 een stakeholderdialoog georganiseerd waarin uiteenlopende stakeholders gevraagd is naar onderwerpen die voor hen belangrijk zijn als het gaat om de toekomst van de RET. Zo hebben wij ook de vier MVO-doelen van de RET voorgelegd. Hoewel deze doelen gebaseerd zijn op wensen en ontwikkelingen in onze samenleving, zijn we blij dat na de stakeholdersdialoog bleek dat belanghebbenden van de RET zich goed konden vinden in de formulering van onze MVO-doelen voor de komende jaren. Het versterken van de sociale betrokkenheid werd daarbij gezien als een uitdaging. Er is ook een grote behoefte om met de RET samen te werken om deze doelen te halen.

MVO-doelen RET:

1. Duurzaam vervoeren: klimaatneutraal vervoer in 2030

RET gaat voor vervoer zonder schadelijke uitstoot in 2030

2. Duurzaam bouwen: energieneutraal en circulair bouwen in 2040

Dit houdt in energieopwekkende RET-gebouwen van volledig herbruikbare bestandsdelen in 2040

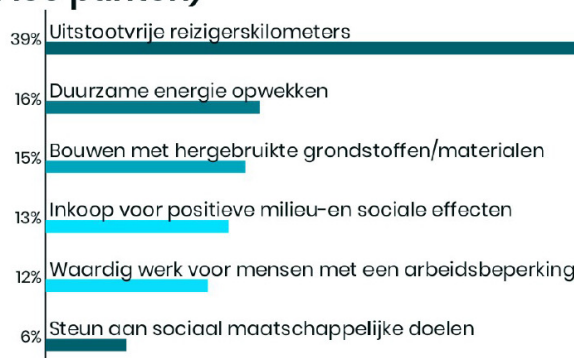
3. Duurzaam werken: circulair, fair en transparant werken in 2030

RET werkt zonder verspilling en op basis van eerlijke behandeling, meedoen in de samenleving en transparantie in 2030

4. Duurzaam verbinden: sociaal betrokken en inclusieve werkgever in 2025

Onze organisatie steunt sociaal verbindende initiatieven en meedoen in de samenleving door werk.

Welk MVO doel heeft voor u prioriteit? (verdeel 100 punten)



Bron: RET stakeholderbijeenkomst juni 2018

De bovenstaande MVO-doelen moeten worden behaald door te werken aan 18 initiatieven met onderliggende projecten. Hoewel de doelen zijn opgenomen in het bedrijfsplan dat start in 2019, hebben wij in 2018 al het nodige bereikt om ons op weg te helpen deze doelen te behalen.

De belangrijkste positieve impact die de RET kan hebben op het klimaat is dat wij de reizigers op een zo schoon mogelijke manier vervoeren. Dat betekent dat de energie die wij voor ons vervoer gebruiken schoon moet zijn. De aanschaf van de eerste 55 elektrische bussen en laadinfrastructuur is daarin een grote mijlpaal geweest voor ons bedrijf. De software om deze groeiende hoeveelheid elektrische bussen te plannen is zo goed als afgerond. Volledig zero-emissie openbaarvervoer in onze regio is daarmee weer een stukje dichterbij. Uit de stakeholderdialoog blijkt dat belanghebbenden het ook logisch vinden dat RET zo groen mogelijk stroom inkoopt. Dit is immers de belangrijkste energiebron voor onze voertuigen. De RET directie heeft al in oktober 2017 de voorkeur uitgesproken voor regionaal en duurzaam opgewekte stroom. In 2018 zijn wij gestart om te onderzoeken hoe wij dit kunnen realiseren vanaf 2020.

Om de railinfrastructuur in onze metropoolregio te verduurzamen hebben MRDH, HTM en RET eind 2017 een convenant gesloten. Hierin is een aantal maatregelen omschreven die een besparing en/of verduurzaming van het energiegebruik opleveren. Eén van de maatregelen is het opwekken van energie met behulp van zonnepanelen op stations en op werkplaatsen. De stations Slinge, Rijnhaven, Maashaven en Zuidplein zijn in 2018 voorzien van zonnepanelen. Verder hebben wij een plan van aanpak uitgewerkt om ook op onze werkplaatsen zoveel mogelijk zonnepanelen neer te leggen.

Nu de transitie naar zero-emissiebusvervoer in Rotterdam en omstreken in volle gang is, kunnen ook de bedrijfswagens niet achterblijven. RET heeft nog ongeveer 90 auto's die gebruik maken van fossiele brandstoffen. In 2018 heeft de startbijeenkomst plaatsgevonden van de aanbesteding voor een nieuw schoner leasewagenpark. Hiervoor zijn de verschillende lease coördinatoren binnen de RET samengekomen en in gesprek gegaan met de afdeling Inkoop. Met name voor zware voertuigen geldt nog wel dat er vooralsnog geen

volledig uitstootvrije alternatieven beschikbaar zijn. Voor die voertuigen zal zoveel mogelijk naar hybride oplossingen worden gekeken. Uitgangspunt blijft wel elektrisch rijden, tenzij dat niet mogelijk is. In 2019 gaan wij op zoek naar een partner die ons hierbij kan helpen.

Efficiënter omgaan met energie is een blijvend aandachtspunt voor ons bedrijf. RET zoekt continue naar mogelijkheden om haar stroomnetwerk zo goed mogelijk te gebruiken. Ons netwerk staat daarin niet op zichzelf. We maken onderdeel uit van de stedelijke omgeving waarin allerlei partijen op zoek zijn naar oplossingen om de energievoorziening in onze regio klaar te maken voor de toekomst. Om die reden zijn wij met Stedin en de gemeente Rotterdam een samenwerking gestart om op zoek te gaan naar concrete mogelijkheden om het stroomnetwerk te verduurzamen. Sinds april 2018 is er een gezamenlijke werkgroep 'smart grid' geformeerd.

De Nederlandse regering wil volledig circulair worden in 2050. De gemeente Rotterdam heeft de ambitie om in 2030 circulair de maatstaf te laten zijn en dat grondstoffengebruik met 50% wordt gereduceerd ten opzichte van 2018. RET heeft met de stations, werkplaatsen en kantoren de kans om een zichtbare bijdrage te leveren aan deze circulaire ambities. Toepassing van gerecycled materiaal in onze remise Kleiweg en de start van een studie naar RET-gebouwen die geen aardgas meer nodig hebben, zijn een voorzichtig begin van hoe de RET haar kantoren en werkplaatsen zal gaan verduurzamen. In 2018 is de energieconsumptie per reizigerskilometer voor bus en metro ten opzichte van voorgaande jaar verbeterd. Bij tram is de energieconsumptie per reizigerskilometer door een daling van het aantal reizigerskilometers tram iets toegenomen. Onze CO₂ uitstoot per reizigerskilometer laat bij tram en metro een slechter beeld zien dan voorgaand jaar. Het verbruik in kWh is iets gestegen ten opzichte van het vorig jaar. Dit komt deels door extra inzet van voertuigen a.g.v. reizigersgroei bij metro en deels bij tram door comfortmaatregelen (airco's ingebouwd) en tegelijkertijd daling in reizigerskilometers. Belangrijker is dat door ontwikkelingen op de Nederlandse stroommarkt over 2018 de rekenfactor voor CO₂ uitstoot verhoogd is. Ons oude contract (lopend tot eind 2019) was afgesloten als een contract voor groene stroom, maar wordt door deze ontwikkelingen niet meer als groen gekwalificeerd. Hierdoor neemt de CO₂ uitstoot per reizigerskilometer nog meer toe. Gecorrigeerd voor deze aanpassing is ten opzichte van vorig jaar bij metro wel een daling van de CO₂ uitstoot per reizigerskilometer te zien.

Bewuste aandacht voor mens, milieu en onze sociaal maatschappelijke rol speelt een steeds grotere rol in de manier waarop wij intern werken. De initiatieven binnen ons MVO-thema 'duurzaam werken' zijn erop gericht om die werkwijze goed te verankeren. Dit kan praktische vormen aannemen zoals de aanschaf van afvalscheidingsbakken waarmee we in 2019 nog meer afval gaan scheiden op kantoor. Doordat we eind 2018 ook op werkplaatsen extra grondstofstromen zoals glas en plastic zijn gaan scheiden, zal het percentage ongesorteerd afval op de werkplaatsen in de jaren hierna moeten dalen. In 2018 is het scheidingspercentage met bijna 44% vrijwel gelijk aan het jaar daarvoor. Om hier nog beter op te kunnen sturen, is aansluiting gezocht met het Lean team van de RET waarmee methodes worden uitgewerkt om verspilling en schade aan het milieu op werkplaatsen tegen te gaan.

Een verdergaand initiatief is de algehele invoering van maatschappelijk verantwoord inkopen door de RET. Eind 2018 zijn de voorbereidingen afgerond om onze MVO-ambities actief uit te dragen naar leveranciers middels een gedragscode. Invoering van deze gedragscode zal stapsgewijs worden uitgebreid. Onze inkoopafdeling heeft een training maatschappelijk verantwoord inkopen gevolgd volgens de internationale ISO 20400 richtlijnen. Hiermee hopen wij nog beter in staat te zijn leveranciers te motiveren om hun dienstverlening aan de RET verder te verduurzamen, MVO consequent te bespreken tijdens marktconsultaties en MVO-bepalingen op te nemen in programma's van eisen en gunningcriteria.

De Aardig Onderweg Award is in 2018 na zeven jaar vernieuwd. Voor de Aardig Onderweg Award gaan wij op zoek naar mensen die met innovatieve, technische en duurzame oplossingen komen die de regio Rotterdam mooier, slimmer en duurzamer maken. Deze initiatieven zijn al aardig onderweg, maar kunnen nog wel een steuntje in de rug gebruiken.

De focus lag dit jaar op een jongere doelgroep in de regio Rotterdam in de leeftijdscategorie van 18 tot 35 jaar. De drie finalisten konden rekenen op veel online (media) aandacht. Om hun ideeën nog scherper te maken,

werden ze gedurende de competitie door RET-specialisten uitgedaagd op de inhoud van hun plannen. De winnaar van de Aardig Onderweg Award 2018 was iKapitein, de elektrische boot met innovatieve vuilvanger. Met dit initiatief kunnen huurders van de iKapiteinboot niet alleen een plezierige rondvaart maken, maar ook de Rotterdamse wateren rondom Delfshaven een stukje schoner maken tijdens hun boottocht. Naast het prijzengeld krijgt de winnaar Wesley dos Santos de mogelijkheid om te presenteren tijdens TEDx Rotterdam in maart 2019.

De Aardig Onderweg Award bood ons in deze nieuwe opzet de mogelijkheid om de RET als potentiële werkgever bij de doelgroep onder de aandacht te brengen. Dit sluit aan bij onze wens om maatschappelijk belang en bedrijfsbelang waar mogelijk samen te brengen zoals bij de meeste van onze initiatieven voor inclusiviteit, diversiteit en participatie.

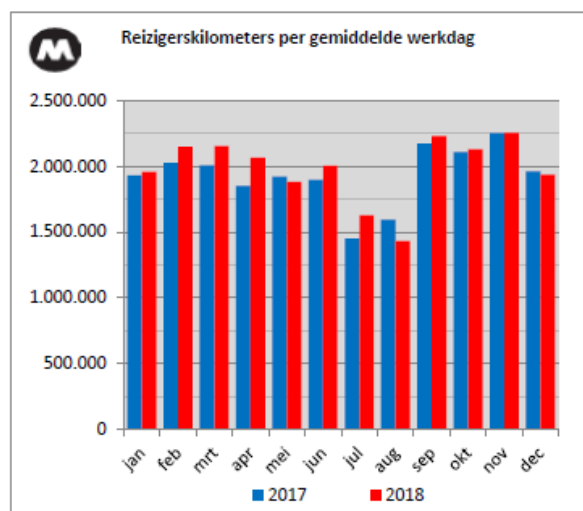
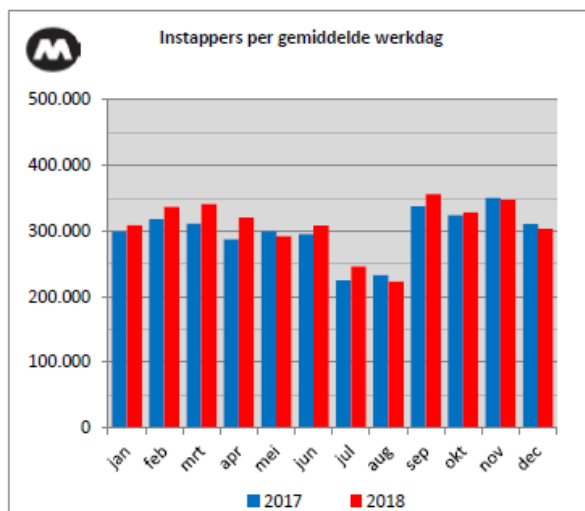
Als ondertekenaar van het Charter diversiteit heeft RET zich geschaard onder een groep van nu al bijna 150 belangrijke werkgevers in Nederland die geloven dat investeren in diversiteit en inclusie in het personeelsbeleid kansen biedt op het gebied van creativiteit, besluitvormingsprocessen en klantrelaties.

Ook lokaal bevordert de RET participatie in de samenleving, bijvoorbeeld door onze deelname in 010 Inclusief (platform tegen arbeidsdiscriminatie), Kracht on tour voor grotere financiële zelfstandigheid van vrouwen en nauwe samenwerking met het Donna Daria, het kenniscentrum voor emancipatie in Rotterdam. Daarnaast hebben wij regelmatig contact over het tegengaan van discriminatie bijvoorbeeld met de politie Rotterdam.

Resultaten

Groei

In 2018 werd meer gereisd met de RET. De groei wordt vooral gedragen door de groei van 3,2% in reizigerskilometers bij de metro. Gemiddeld stapten 10.100 reizigers extra per werkdag in de metro. De groei zat vooral op lijn E (Randstadrail) maar ook waren er extra reizigers op lijn C (m.n. Vijfsluizen) als gevolg van vervangend vervoer Hoekse lijn.



Door werkzaamheden aan de metrobaan bij Rijnhaven en ruimtelijke ontwikkelingen op de Kop van Zuid en Katendrecht steeg het aantal reizigers op Wilhelminaplein weer fors. De stremming van het traject Rotterdam Centraal – Beurs door de asbestvondst op station Stadhuis leidde in oktober en november tot een forse uitval en zelfs negatieve groei bij de metro. Ook in december werden daardoor lagere reizigersaantallen genoteerd.

Ten opzichte van 2017 is het aantal reizigerskilometers met 2,7 procent toegenomen. Doordat de ombouw van de Hoekse Lijn langer duurt dan verwacht, betekent dit dat we de verwachte additionele groei in

reizigerskilometers bij de metro nog niet hebben kunnen realiseren. Wel is het aantal reizigerskilometers bij de bus als gevolg van het vervangend vervoer sterk toegenomen.

Na Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Schiedam, Ridderkerk en Barendrecht heeft ook de gemeente Vlaardingen een contract met de RET gesloten voor het aanbieden van OV voor een deel van de inwoners. Met ingang van 1 december 2018 reizen inwoners van de gemeente Vlaardingen van 65 jaar en ouder met een laag inkomen, gratis met de RET in de Rotterdamse regio.

Kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad 2018 voor tram, bus, metro en ferry komt uit op 83,8%. Dat is een stijging ten opzichte van 2017, toen de kostendekkingsgraad 81,1% was. Met de kostendekkingsgraad wordt het relatieve aandeel van de kaartopbrengsten in het totaal van de exploitatieopbrengsten bedoeld. Een toename van de kostendekkingsgraad geeft aan dat we in verhouding minder subsidie gebruiken om onze exploitatie uit te kunnen voeren.

Klantenwaardering

In april werd de RET uitgeroepen tot de klantvriendelijkste vervoeder van Nederland. Het Klantvriendelijkste Bedrijf van Nederland is de grootste onafhankelijke publieksprijs van Nederland. Dit jaar was voor het eerst ook een prijs te winnen in de categorie 'openbaar vervoer'.

In april 2019 worden de cijfers van de OV-Klantenbarometer voor het jaar 2018 bekend gemaakt. Onze klantwaardering wordt gemeten aan de hand van het jaarlijkse onafhankelijke onderzoek voor de OV-klantenbarometer. Over 2018 beloonden onze reizigers ons wederom met een mooi cijfer voor onze inspanningen om de kwaliteit en de service te verbeteren.

Uit de OV-klantenbarometer 2018 blijkt dat onze reizigers ons een 7,8 geven; dat is 0,1 punt hoger dan vorig jaar. Een goede prestatie, zeker gezien het feit dat de bussen aan het eind van hun levensduur zijn, er vervangend busvervoer is in plaats van een Hoekse Lijn en volle metro's op lijn E. Bus en metro bleven met een 7,7 gelijk aan het jaar daarvoor. De tram steeg met 0,1 naar een 7,9. De score voor sociale veiligheid algemeen is een 7,7. Het oordeel over de veiligheid tijdens de rit is dit jaar flink gestegen naar een 8,4. Het oordeel van de klant over reisinformatie bij verstoringen is met 0,4 gedaald naar een 6,0. Landelijk wordt het openbaar vervoer met een 7,7 gewaardeerd.

Bus

Op 11 april 2018 is de busconcessie formeel aan de RET gegund. Dit betekent dat de RET het busvervoer blijft verzorgen in Rotterdam en omstreken tot en met 2034. Daarmee blijft de RET een integraal vervoerbedrijf. Gedurende de concessieperiode van 15 jaar schaft de RET 100% zero-emissiebussen aan. Alle bussen krijgen nieuwe OV-chipkaartapparatuur, geschikt voor mobiel betalen. Dat alles voor een marktconforme prijs bij een gelijkblijvend vervoeraanbod.

In augustus 2018 is het contract met VDL Bus & Coach Nederland BV getekend voor de productie en levering van 55 elektrische bussen en bijbehorende laadinfrastructuur. De planning is dat de bussen in Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen gaan rijden vanaf eind 2019, het jaar waarin de nieuwe busconcessie start. Met de aanschaf van de bussen zetten we de volgende stap in de verdere verduurzaming van onze busvloot.

In oktober 2018 is het contract getekend met VDL voor de levering van 143 energiezuinige bussen. Het gaat om 103 volhybride bussen die elektrisch rijden gecombineerd met een dieselmotor. Daarnaast heeft de RET de laatste 40 dieselmotoren aangeschaft. De planning is dat het grootste deel van de nieuwe bussen gaat rijden vanaf eind 2019. De nieuwe dieselmotoren rijden naar verwachting 10-20% zuiniger dan de huidige diesels, de hybride bussen tot 40% zuiniger.

Vanaf 9 december 2018 kunnen reizigers in Lansingerland elke dag van 20.00 tot 23.30 op afroep meerijden met een bus van de RET. STOPenGO, de naam van het flexibele vervoer, vervangt buslijn 174 in Lansingerland vanaf 20.00. Met STOPenGO gaat de frequentie omhoog naar elk halfuur en stopt de bus alleen op plekken

waarvoor aanvragen zijn. Na ingebruikname van de Hoekse Lijn zal de dienst ook beschikbaar worden in Vlaardingen en Maassluis. We kijken naar slimme en innovatieve manieren om op de vraag van onze reizigers in te springen. STOPenGO is daar een voorbeeld van.

Moderne technologie maakt het steeds makkelijker om op een slimme manier van A naar B te komen. Niet de modaliteit, maar mobiliteit staat centraal. We bedienen bestaande reizigers meer op maat met STOPenGO en verwachten ook een nieuwe groep reizigers aan te spreken, met name mensen die met de metro richting Rotterdam of Den Haag gaan of er vandaan komen en verder willen reizen.

Metro

Net als vorig jaar was onze nachtmetro, die bezoekers gratis naar en van het Nationale Vuurwerk vervoerde, een groot succes. We hadden deze nacht zo'n 18.000 instappers (5% meer dan vorig jaar). Ook dit jaar waren we weer de enige vervoerder die tijdens de jaarwisseling reed.

Eind september besloten de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Lansingerland, Albrandswaard, Schiedam en Nissewaard de proef met de weekendmetro met een jaar te verlengen. Door het verlengen van de proef rijdt de metro in 2019, net als in 2018, een uur langer op vrijdag- en zaterdagavond. Samen met de gemeenten en de MRDH onderzoeken we de mogelijkheden voor een efficiëntere afstemming met de BOB-bus en mogelijkheden om de kosten van de weekendmetro voor de gemeenten te verlagen. Afhankelijk van deze totaalevaluatie, kunnen de zes betrokken gemeenten voorstellen om de weekendmetro structureel op te nemen in de dienstregeling van 2020.

Tram

In augustus 2018 voerden politie, gemeente en de RET actie voor veilig verkeer op de West-Kruiskade en Nieuwe Binnenweg. Begin augustus bleef het nog bij waarschuwingen, eind augustus werden boetes uitgedeeld. In deze twee drukke Rotterdamse straten, schieten auto's en andere verkeersdeelnemers zo vaak voor de tram langs, dat dit regelmatig leidt tot opstoppen, noodremmen en ongelukken. De drie samenwerkende partijen spraken verkeersdeelnemers aan op hun gedrag en de politie en de handhavers van de gemeente deelden boetes uit. Het doel: Betere verkeersveiligheid voor iedereen en minder vertraging voor tramreizigers.

Fast Ferry

Het uitzonderlijk warme weer zorgde voor veel bezoekers op de Fast Ferry. Door de drukte konden soms niet alle reizigers mee op de veerboot. De Fast Ferry trekt veel toeristen die de bijzondere omgeving van de tweede Maasvlakte willen ontdekken. Bij de halte 'Landtong' ligt een ruig, duinachtig gebied met bijzondere vogels, bloemen en planten. Tijdens de overtocht maak je een goede kans om zeehondjes te spotten.

50 jaar metro

Op 9 februari 2018 bestond de metro 50 jaar. Uiteraard lieten we deze bijzondere gebeurtenis niet zomaar voorbijgaan. Met verschillende activiteiten stonden we dit jaar stil bij onze jarige metro. De eerste metro werd omgebouwd tot museummetro. Vrijwilligers, RET'ers en leden van de stichting RoMeO, knapten daarvoor die eerste metro op. De dag voor de opening op 9 februari, werd de metro in remise Hillegersberg op een dieplader gezet en naar remise 's-Gravenweg vervoerd. Waar de metro via het spoor naar Blaak ging. Het transport op de dieplader kreeg veel bekijks. In de metro was een historische tentoonstelling. Ook kwam er een online tentoonstelling op www.50jaarmetro.nl.

We organiseerden een open dag in de metroremise 's-Gravenweg op zaterdag 14 april. Ruim 500 bezoekers namen een kijkje achter de schermen. TVRijnmond zond de documentairereeks 'Met Een Teringgang Rotterdam Onderdoor' (ofwel METRO) uit. Daarin kwamen bijzondere verhalen, herinneringen en belevenissen van RET'ers, reizigers, omwonenden en metroliefhebbers aan bod.

Wie iets te vieren had, kon dit opgeven via www.ret.nl/hoera en maakte kans om de inzending terug te zien op de boarding tijdens een wedstrijd van Feyenoord.

Tijdens de tweede editie van het driedaagse Buskerfestival speelden tientallen straatmuzikanten uit alle windstreken op diverse locaties in de Rotterdamse binnenstad, ook op de metrostations Beurs, CS en Wilhelminaplein.

Ook in het kader van 50 jaar metro reed de speciale metro Metrolab heen en weer. Deelnemers van de RET, gemeente, MRDH, Movares, Motion10, KPN, Zadkine en Railforum keken met frisse blik naar het vraagstuk: Hoe houden we het rijden op het RET-metronetwerk de komende 10 jaar aangenaam?

Het winnende team kwam met drie oplossingen om de spreiding over en in de voertuigen op te lossen:

- een stoplichtsysteem om te laten zien welke metro vol is en welke nog veel ruimte heeft;
- een stoplichtsysteem om op het perron te laten zien welk deel van het voertuig nog veel ruimte heeft;
- een manier om te zorgen dat reizigers niet bij de deur, maar in het middenpad gaan staan.

Als onderdeel van ons jubileumjaar werd in metrostation Maashaven een kunstwerk onthuld. Het kunstwerk 'Yellow-free zone' van de Brusselse kunstenaar Adrien Lucca, is een lichtinstallatie die de bestaande verlichting van de hal van het station door een speciaal wit licht vervangt: het witte licht verwijdert de kleur geel uit je zicht. De nieuwe, gele wanden van het station, verduidelijken het effect van de lichtinstallatie.

Op 19 december gaf het gelegenheidskoor van de RET een optreden op metrostation Beurs voor de reizigers. Na weken oefenen brachten RET-collega's van alle afdelingen een kerstrepertoire ten gehore. Ook werden koekjes uitgedeeld. Daarmee werd het feestjaar 50 jaar Metro afgesloten.

Optimale reizigersbeleving

Dit jaar opende backWERK op metrostation Wilhelminaplein én Rotterdam Centraal Station hun winkel. Daarmee bieden we reizigers die uit de metro stappen en onderweg zijn naar de stad, hun werk, een afspraak of de collegebanken een mooie service. Deze extra faciliteiten passen goed bij de groeiende reizigers aantallen in deze stations.

Op verzoek van reizigers is het aantal in- en uitcheckpalen op metrostation Leidschenveen aangepast. Dit gaf direct verbetering. Reizigers hadden via onze klantenservice aangegeven dat ze vier in- en uitcheckpalen onvoldoende vonden. Na monitoring van transacties staan er nu 8 palen staan op dit station.

Om de drukte aan te kunnen rondom Wilhelmaplein, die ontstaat bij aankomst van cruiseschepen vol toeristen die uitstappen bij de Cruise Terminal, werken we samen met Intercruises. Zij verkopen voortaan de RET-reisproducten aan hun passagiers. Door de verkoop aan reizigers vanuit de cruiseschepen door samenwerking met Intercruises is de doorstroom van reizigers op Wilhelminaplein verbeterd.

In april ging via de nieuwste interactieve zuil 'Live Connector' de bekende producer ESKO rechtstreeks in contact met onze metroreizigers. Ouassima, dj bij FunX, nodigde reizigers uit om met ESKO in gesprek te gaan. De Live Connector maakt het mogelijk om via livestream, geluid en touchscreen in contact te komen met reizigers. Ook is het mogelijk om coupons en tickets uit te printen. De nieuwste interactieve zuil is een samenwerking tussen het bedrijf CS Digital Media en de RET.

Vanaf eind juni was de RET Barcode App beschikbaar om in tram, bus, BOB-bus of ferry te reizen met een smartphone. En vanaf half december was dit ook in de metro mogelijk. Een mooie eerste stap op weg naar volledig mobiel reizen. Reizigers kopen vooraf online een ticket dat na activatie diezelfde dag geldig is. Meer reizigersgemak voor de reiziger die niet dagelijks reist. De RET Barcode App is beschikbaar in de Google Play store (voor Android) en Apple App Store. Hiermee wordt ook het contant geld in het OV verminderd.

Reductie verstoringen

In 2018 is het programma Reductie verstoringen overgedragen aan de lijn. Dat betekent dat afdelingen nu zelf verantwoordelijkheid zijn voor de reductie. Het aantal verstoringen bij tram is in 2018 gestegen. Bij de metro nam het aantal verstoringen iets af. Bij bus nam het aantal verstoringen echter fors toe, met name door de verouderde busvloot (laatste concessiejaar).

	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Metro*	916	1.082	1.277	1.073	1.026	1.135
Tram*	1.247	1.093	1.109	1.078	1.111	1.443
Bus*	2.691	1.981	1.457	1.472	1.467	1.823
Totaal	4.854	4.156	3.843	3.623	3.604	4.401
Fast Ferry	8	7	9	11	5	46
Eindtotaal	4.862	4.163	3.852	3.634	3.609	4.447

Uitgangs-cijfers	2018	2017	2016	2015	2014	2013
	4.854	4.156	3.843	3.634	3.570	4.448

* Verstoringen metro zijn vanaf 2015 gecorrigeerd in verband met de inzet van extra voertuigen en derhalve extra gereden kilometers ten opzichte van het referentiejaar. Met ingang van 2018 is eenzelfde correctie op voertuigen en kilometers toegevoegd aan de verstoringen tram en bus. De impact hiervan op voorgaande jaren is dusdanig klein dat de correctie niet met terugwerkende kracht is doorgevoerd.

Sociale veiligheid

Bij metro is het zwartrijderspercentage in 2018 gedaald naar 0,6 procent. Bij bus is het zwartrijderspercentage ongeveer gelijk gebleven op 0,2 procent. Bij tram is het percentage iets hoger dan vorig jaar: 0,6 procent ten opzichte van 0,5 procent in 2017.

Vanaf april kunnen schennisplegers een OV-reisverbod opgelegd krijgen. Daarmee voorkomen en bestrijden we onzedelijk gedrag. Door de inzet van OV-surveillanten steeg het veiligheidsgevoel van reizigers. Dit bleek uit een onafhankelijk onderzoek naar de inzet van onze OV-surveillanten (niet de OV-klantenbarometer) in de metro geven reizigers een rapportcijfer van 7,5 voor sociale veiligheid. De OV-surveillanten maken een belangrijk onderdeel uit van ons bouwwerk op het gebied van sociale veiligheid en de cijfers onderschrijven dat. Behalve OV-surveillanten dragen natuurlijk ook de servicemedewerkers, controleurs (boa's) en conducteurs (in de tram) daaraan bij. Samen met de camera's op alle stations, perrons en voertuigen zorgen we zo met elkaar voor de veiligheid van reizigers.

Ongevallen en incidenten

In 2018 is er binnen de RET veel aandacht geweest voor het verhogen van de veiligheid, er is goede invulling gegeven aan de projecten en acties die zijn opgenomen in het onderliggende Jaarplan Veiligheid 2018. De aantallen aanrijdingen en ongevallen zijn in 2018 afgenomen. Het aantal letselgevallen nam wel toe, met name als gevolg van twee kopstaartbotsingen bij tram.

De RET analyseert de onderliggende oorzaken voor deze toename en zal pro- en preventieve maatregelen ontwikkelen. De RET legt middels het Jaarverslag Veiligheid en de daaraan gekoppelde directiebeoordeling tevens verantwoording af over het veiligheidsbeleid aan de Metropoolregio als vervoersautoriteit. Het interne toezicht op de ontwikkeling en realisatie van het veiligheidsbeleid wordt uitgeoefend door de Safetyboard. De veiligheidsmanager RET rapporteert in voorkomende gevallen aan de Algemeen directeur. Met de MRDH als concessieverlener en toezichthouder veiligheid vond elk kwartaal overleg en verantwoording over veiligheidsissues plaats. Hieraan namen deel de veiligheidsmanagers van HTM, RET en MRDH. Een actieve bijdrage is geleverd aan de door MRDH opgestelde meerjaren Veiligheidsvisie lokaal spoor.

Sinds 2018 zijn alle metrostations van de RET voorzien van een Automatische Externe Defibrillator (AED). Alle RET-medewerkers op de stations (servicemedewerkers, OV-surveillanten, controleurs/boa's) zijn opgeleid om in het geval van noodhulp te verlenen. De AED's zijn voor iedereen toegankelijk en ook aangemeld bij het landelijke oproepsysteem. Als burgerhulpverleners worden opgeroepen, krijgen ze ook een melding waar de dichtstbijzijnde AED hangt.

In 2018 hebben er geen dodelijke verkeersongevallen in het RET-vervoersysteem plaatsgevonden. De RET is in 2018 geconfronteerd met 214 zwaardere calamiteiten en/of incidenten, waarbij conform de veiligheidsprocedures opgeschaald moest worden en de crisismanager van dienst in geïnformeerd/geconsulteerd, waarna hij eventueel de centrale coördinatie en aansturing heeft overgenomen. Deze incidenten betroffen ernstige verstoringen, uitval (materieel, tractiespanning of infrastructuur), brand of rookontwikkeling, (ernstige) verkeersongevallen of aanrijdingen en (ernstige) agressie jegens personeel of reizigers. Er zijn 39 interne meldingen van een bijzonder voorval gedaan, 20 daarvan zijn doorgeleid naar de toezichthouder ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport).

Opvallende incidenten waren de storm op 18 januari, een tweetal zwaardere kopstaart-botsingen bij tram in augustus en september en de ontdekking van asbest bij werkzaamheden in station Stadhuis op 23 oktober waarbij het metroverkeer door het station direct gestaakt werd. Op dinsdag 23 oktober werd station Stadhuis afgesloten nadat er asbest was aangetroffen. Vanaf maandag 5 november reden er weer metro's tussen Beurs en Centraal zonder op station Stadhuis te stoppen. Op maandag 19 november ging metrostation Stadhuis weer open. Door de inzet van een gespecialiseerd asbestteam dat 24 uur per dag heeft gewerkt, is het station gereinigd. Op twee plaatsen in het station zit nog asbest. Dat asbest zit vast en vormt geen gezondheidsrisico. Wel wordt ook dit asbest nog uit voorzorg verwijderd. Dat gebeurt in de nacht. De afdeling Bouw- en Woningtoezicht van de gemeente Rotterdam gaf toestemming voor deze aanpak.

Bij 25 incidenten of calamiteiten in het vervoersysteem zijn veiligheidsonderzoeken uitgevoerd. De onderwerpen betroffen; diverse ontsporingen, 3 kopstaartbotsingen bij tram, rook-verschijnselen in het metrosysteem, diverse arbeidsongevallen, optreden van de organisatie tijdens de storm en de asbestvondst. De betreffende rapportages zijn alle besproken in de Incidentencommissie, waar vervolgens aan de hand van de adviezen verbetermaatregelen zijn vastgesteld en geïmplementeerd.

Binnen de preparatie op de ingebruikstelling van de Hoekse Lijn is bijzondere aandacht geweest voor de veiligheidsaspecten die de combinatie met het goederenvervoer, de aanwezigheid van bedienbare spoorbruggen en uitbreiding van het aantal overwegen met zich mee brengen. Ook zijn voor deze areaaluitbreiding afspraken gemaakt met de hulpdiensten.

Hoge kwaliteit

De RET heeft de laatste jaren met succes ingezet op een hoge operationele kwaliteit, onder andere door te werken aan minder verstoringen, door LEAN te introduceren binnen Vloot- en Infraservices, verbeterd gebruik van materialen en lagere kosten (inkoop en overhead). We blijven investeren in een verdere verhoging van de operationele kwaliteit.

Sinds 2013 werken alle afdelingen binnen Techniek volgens de leanmethode. We noemen dat ConVerteR (CONTinu VERbeteren bij de RET). Dit programma helpt collega's tijdens hun werk zo min mogelijk tijd, materiaal en arbeid te verspillen. We gebruiken ideeën en inzichten van de werkvloer: collega's kijken zelf kritisch naar de werkprocessen en krijgen de ruimte om verbetervoorstellen uit te werken en te implementeren.

Ieder kwartaal wordt de zilveren steeksleutel uitgereikt. Dit is een wisseltrofee die door directeur Techniek wordt uitgereikt aan een medewerker met het beste ConVerteR verbetervoorstel van dat kwartaal. In 2018 is deze trofee onder meer uitgereikt aan een medewerker die een verbetervoorstel deed voor het magazijn en aan een medewerker die voorstellen heeft gedaan voor het verbeteren van terugkoppeling van bijzonderheden in de nacht zodat er overdag sneller en beter herpland kan worden.

De afdelingen Vlootservices en Infraservices hebben in 2018 zonder verdere externe ondersteuning zelfstandig de leanmethode voortgezet. Binnen de Asset Management-afdelingen zijn diverse personen Lean-6-Sigma opgeleid en gecertificeerd waarmee ze niet alleen efficiënt maar ook effectief kunnen aansturen.

Huisvesting, onderhoud en renovatie

In 2018 zijn geen grote revisieprojecten geweest aan onze vloot. Dit start vanaf 2019, na de oplevering van de nieuwe werkplaats aan de Kleiweg, weer op. We willen de reiziger ook in de toekomst hoge kwaliteit kunnen garanderen. Dat kan, mede door de bouw van een nieuwe werkplaats. Na 58 jaar trouwe dienst als werkplaats, bus stalling en voormalig hoofdkantoor begon in juni de sloop van het RET-complex aan de Kleiweg en daarmee de start van de nieuwe werkplaats en bus stalling. 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, is de nieuwe werkplaats nodig. In december 2018 was de nieuwbouw klaar. De nieuwe werkplaats aan de Kleiweg is kleiner, maar wel veel praktischer. Ruim een eeuw lang was het fabriekscomplex in baksteen en staal van Allan & Co beeldbepalend voor Hillegersberg. In de werkplaats krijgen elk jaar tientallen tram- en metrostellen een grondige facelift. Bovendien kreeg RandstadRail een nieuwe aftakking richting de remise vanaf halte Melanchtonweg, waardoor de metro's voortaan per spoor naar de remise kunnen rijden en niet langer op een dieplader. Het ontwerp en de bouwplannen werden tijdens informatieavonden met de omwonenden gedeeld. Vragen over de route van het bouwverkeer, de verkeersdrukke en de nieuwe ingang van het complex werden beantwoord.

Na inventarisatie is in 2018 besloten tot de digitalisering van informatie bij de afdeling Vlootservices. De hoeveelheden data die Vlootservices verwerkt, worden steeds groter. Die informatie digitaliseren is minder tijdrovend en geeft een beter inzicht in de status en conditie van systemen. Daardoor worden onderhoudsconcepten geoptimaliseerd en de kwaliteit van de voertuigen hoog. Ook kunnen wij deze data gebruiken om mee te gaan in marktontwikkelingen als Condition Based Maintenance en Voorspellend Onderhoud.

Na jaren van intensief gebruik zijn veel tramsporen aan vervanging toe. Door sporen en wissels te vervangen zorgen we dat de tram ook in de toekomst een veilige, snelle en comfortabele verbinding blijven, met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Vorig jaar van 23 maart tot 3 juni is dan ook gewerkt aan de tramsporen tussen de West-Kruiskade en de Mathenesserdijk. De tramsporen aan het Mathenesserplein, Mathenesserbrug en Mathenesserdijk werden ook vervangen.

In april begonnen de werkzaamheden aan de Coolsingel, waardoor de tramlijnen 12, 21, 23 en 24 maanden lang via een omleiding via Van Oldebarneveltstraat en Kruisplein reden. Tijdens de werkzaamheden aan de tramsporen en wissels op en rond het Kruisplein, reden veel trams een omleiding. We boden in de eerste fase van de werkzaamheden als proef voor het eerst alternatief vervoer aan onze reizigers. Zij konden een week lang gratis gebruik maken van deelfietsen van Mobike. Zo hadden reizigers zo min mogelijk overlast en vertraging.

De Oostzijde van metrostation Capelle Centrum werd met de nieuwe fietsenstalling helemaal compleet. Op 22 februari werd het vernieuwde metrostation geopend. De fietsenstalling met 350 bewaakte plekken voor fietsen is een mooie aanvulling op de OV-bereikbaarheid van Capelle.

De verbouwing station Rotterdam Alexander ging op 8 mei officieel van start. Tijdens de verbouwing van het station blijven trein- en metroperrons altijd bereikbaar voor reizigers. De verbouwing duurt tot de zomer van 2019. Het station krijgt goede faciliteiten en betere, snellere en veiligere overstapmogelijkheden tussen trein en metro.

Verhoging metrocapaciteit

De metro wordt steeds voller. De afgelopen jaren groeide het aantal reizigers en de komende jaren wordt dat niet minder. Er wordt veel gebouwd waardoor er meer inwoners in de regio komen, mensen reizen meer met het ov en vooral onder jongeren is het ov een steeds grotere concurrent van de auto. Daarom is het noodzakelijk de metrocapaciteit bestendig te maken voor de toename van het aantal reizigers. Er is

onvoldoende metrocapaciteit om op lange termijn de groei aan te kunnen. De frequentie moet omhoog, er moeten nieuwe lightrailverbindingen bij en we moeten ons voorbereiden op een volautomatisch metronetwerk om zo onze capaciteit te vergroten. Met de huidige infrastructuur zijn er nog een aantal kleine optimalisaties mogelijk en op RandstadRail wordt ingezet op extra spitsritten en een nieuw keerspoor bij Pijnacker. Daarnaast is het mogelijk nog iets doen om ervoor te zorgen dat reizigers zich beter verspreiden over de treinstellen. Dat zijn de mogelijkheden met de huidige infrastructuur en voertuigen, verder moeten we andere maatregelen nemen om de metro vaker te kunnen laten rijden.

In de energievoorziening en spoorbeveiliging zijn ingrijpende aanpassingen nodig om voertuigen dichter op elkaar, en dus met een hogere frequentie, te kunnen laten rijden. Dan zijn waarschijnlijk ook extra voertuigen nodig. Op de lange termijn moet de infrastructuur worden aangepast en gaan we richting volautomatisch rijden. Alleen dan is het mogelijk zo dicht op elkaar te rijden dat er elke minuut een metro rijdt.

De komende anderhalf tot twee jaar onderzoeken we wat hoogfrequent rijden voor gevolgen heeft voor het totale vervoerssysteem.

Vooralsnog willen we de frequentie van de metro's in de stad verhogen naar één metro per tweeënhalve minuut. Dit past nog in het huidige beveiligingssysteem. Daarvoor zijn extra metrovoertuigen nodig.

Hoekse Lijn

Helaas is de Hoekse Lijn weer vertraagd door softwareproblemen en het bijbehorende vergunningetraject. Het is een tegenvaller voor de vele reizigers die dus nog langer aangewezen op het vervangende vervoer, dat de RET verzorgt. De RET verzorgt op het traject van de Hoekse Lijn met buslijnen 711 tot en met 714 en 156. Buslijn 712 rijdt vanaf januari vaker in de spits.

In plaats van acht keer per uur maximaal twaalf keer per uur. Desondanks is de vertraging voor de reizigers heel vervelend. Daarom bood de RET de reizigers van het vervangend vervoer Hoekse Lijn een aantal 'verzachters' aan, waaronder

- Saldotegoed sparen met de reis met het vervangend vervoer Hoekse Lijn
- Gratis reizen met vervangend vervoer Hoekse Lijn
- Win-actie Valentijnsdag
- Sinterklaas-, kerst- en oliebollenactie

Met het uitstel van de oplevering zijn kosten gemoeid, zonder dat daar reizigersopbrengsten tegenover staan. Voor de RET omvatten deze ongedekte kosten met name de kosten voor vervangend vervoer, kapitaallasten van de metrovoertuigen en de lopende kosten van bijvoorbeeld bestuurders, die al in dienst zijn getreden in aanloop naar de oplevering. De RET is met de gemeente Rotterdam en de MRDH in gesprek gegaan over de bekostiging van die meerkosten van circa 90 miljoen. De MRDH en gemeente Rotterdam maakten woensdag 14 februari 2018 een oplossing bekend voor de meerkosten van de Hoekse Lijn.

Bij het zoeken naar een oplossing voor de meerkosten is de RET gevraagd om mee te denken. Na het bekijken van allerlei scenario's, heeft de directie van de RET ermee ingestemd dat de RET 27,5 miljoen euro dividend uitkeert ten laste van het eigen vermogen. Hier staat tegenover dat de Railconcessie onder dezelfde condities met 4 jaar wordt verlengd, waardoor de RET in de verlengde concessieperiode circa 20 miljoen euro kan aanzuiveren op het eigen vermogen. De gemeente Rotterdam zal een aandelenstorting van 7,5 miljoen euro doen om het eigen vermogen van de RET weer op het gewenste niveau te krijgen. De RET vindt het voor reizigers en medewerkers van belang dat de Hoekse Lijn er komt.

In augustus besloot de Raad van State dat het spoor van de Hoekse Lijn mag worden doorgetrokken tot op korte afstand van het strand in Hoek van Holland. Ook kan bij dat strand een nieuw eindstation worden gebouwd. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State nam dit besluit, nadat er bezwaren waren gemaakt tegen het bestemmingsplan van de gemeente. De metroverbinding heeft als voordeel dat strandgangers rechtstreeks naar Hoek van Holland kunnen reizen en niet hoeven over te stappen. De bouw van

het laatste spoor en metrostation starten niet direct. De focus van het project Hoekse Lijn ligt eerst op het afronden van het traject van Schiedam Centrum tot Hoek van Holland Haven. Totdat het eindstation Hoek van Holland Strand een feit is, rijdt de RET met bussen tussen Hoek van Holland Haven en het strand.

Medewerkers

Medewerkerstevredenheid

In oktober 2017 hebben we naar aanleiding van de uitkomsten van het medewerkertevredenheidsonderzoek (MTO) totaal 11 RET brede aandachtspunten benoemd. Deze aandachtspunten zijn in 2018 verder opgepakt. Een aantal werkgroepen zijn met de eerste vijf onderwerpen aan de slag gegaan: ongewenste omgangsvormen, hygiëne, werkplek- en pauzevoorzieningen, samenwerking, opvang na schokkende gebeurtenissen en communicatie met CVL. Er zijn een aantal concrete verbeteringen doorgevoerd naar aanleiding van het MTO.

Zo is op intranet een pagina ingericht met informatie over ongewenste omgangsvormen en handreikingen voor medewerkers en leidinggevendenden. Maandelijks wordt een van de onderwerpen uit de Bedrijfscode uitgelicht op intranet. Door het nieuwe opvangbeleid na schokkende gebeurtenissen is het Bedrijfsopvangteam (BOT) opgestart en alle leidinggevendenden hebben de training gekregen over het nieuwe opvangbeleid. Daarnaast zijn door de afdelingen de acties uit de plannen van aanpak opgepakt.

Samenwerken

Samenwerken, leiderschap en innovatie zijn drie kernthema's voor de RET. Innovatie en leiderschap zijn als projecten gepositioneerd, waar samenwerken een rode draad vormt in al onze activiteiten. Samenwerken gaat niet vanzelf en heeft voortdurende aandacht van directie, leidinggevendenden en andere medewerkers nodig. In 2018 is de bevordering van samenwerken een uitgangspunt geweest bij het opstellen van het nieuwe bedrijfsplan.

Innovatie

In 2018 zijn structureel middelen en capaciteit vrijgemaakt om innovatie te bevorderen. Collega's kunnen bij de stuurgroep Innovatie ideeën pitchen, die de RET voorbereiden op de toekomst. Daarmee is een broedplaats gecreëerd voor initiatieven waarmee wordt geëxperimenteerd en waarvan wordt geleerd om goede keuzes te kunnen maken voor mogelijke verdere uitrol. Om dit te kunnen doen is er budget beschikbaar gesteld in het zogenaamde innovatiefonds. Ideeën die er zijn kunnen worden gerealiseerd met behulp van dit fonds.

Leiderschap

In het voorjaar van 2019 hebben alle leidinggevendenden kennis gemaakt met Secure Base Leadership. Deze leiderschapsfilosofie gaat ervan uit dat oprechte nieuwsgierigheid en de wil om je te verbinden met anderen essentieel zijn voor goed leiderschap. Vertrouwen geven, veiligheid bieden, maar ook uitdagen en stimuleren zijn de belangrijkste pijlers van deze filosofie. Naast drie introductiedagen voor de leidinggevendenden voorziet het programma in terugkomdagen waarin met de deelnemers wordt geëvalueerd en waarin verdieping plaats vindt.

In 2018 zijn 70% van onze leidinggevendenden getraind in een leiderschapsstijl die medewerkers vertrouwen geeft en uitdaagt om zich te ontwikkelen. Dat zorgt voor innovatie en gemotiveerde medewerkers. De gemiddelde waardering van leidinggevendenden voor de trainingen is een 4,2 op een schaal van 1 (=laag) tot 5 (= hoog). Leidinggevendenden verwachten meer openheid, samenwerking en persoonlijke groei als gevolg van de trainingen. Ze geven aan dat het belangrijk is om de focus hierop te houden, zodat het volledig potentieel kan worden bereikt. Het directieteam is gestart zich te laten scoren op een 6-tal leiderschapskenmerken door de medewerkers aan wie ze rechtstreeks leidinggeven. Met deze feedback kunnen zij groeien in hun leiderschap.

Jong RET

Jong RET is een groep van jonge RET-ers (tot en met 35 jaar) die naast hun werk werkzaamheden voor Jong RET uitvoeren. Dit kunnen projecten zijn, deelname aan stuurgroepen etc. Zij organiseert bijeenkomsten op

organisatieniveau en organiseert ook sportieve evenementen. Iedereen is welkom om toe te treden bij Jong RET. Juist de diversiteit van de groep heeft een meerwaarde voor de organisatie.

Verzuim

De blijvende aandacht en inzet voor het verlagen van verzuim heeft in 2018 niet tot het beoogde resultaat geleid. Het verzuimpercentage was 7,9% in 2018 en in 2017 was dit nog 7,3%. We zien een forse toename van lang verzuim en medewerkers die wegens beperkingen niet meer in hun eigen werk kunnen terugkeren en daarnaast een stijging van frequent verzuim. De langdurige griepgolf in het voorjaar heeft ook bijgedragen aan de stijging. De inzetbaarheid staat onder druk, door afnemende vitaliteit bij steeds langer moeten doorwerken, door de beperkte mobiliteit, roosters en diensten en door de slechte leefstijl van een grote groep medewerkers. De stijgende tendens is zichtbaar in de hele OV sector.

Duurzame Inzetbaarheid

Het programma Duurzame Inzetbaarheid dat inmiddels drie jaar loopt, heeft tot doel te zorgen dat onze collega's gezond, vakkundig en met plezier aan het werk blijven tot hun pensioen. De regiegroep Duurzame Inzetbaarheid bestaat uit directie, ondernemingsraad, vakbonden en P&O. De RET neemt verder deel aan het Rotterdamse netwerk Gezond010 en is mede trekker van het mobiliteits- en kennisnetwerk Facta non Verba.

Vitaliteit

In 2018 is gestart met de gratis Gezondheidscheck voor medewerkers. Iedere drie jaar kan iedereen een gratis gezondheidscheck krijgen in Gezondheidsbussen op diverse locaties. 560 collega's hebben dit eerste jaar deelgenomen. Belangrijk is natuurlijk wat je daarna met het advies gaat doen. Een groot aantal collega's hebben deelgenomen aan het vitaliteitsprogramma daarna. De Rotterdam Marathon met 12 bedrijven teams en totaal 72 deelnemers, de Start to Run met 48 collega's die de finish hebben gehaald van de Ronde van Kralingen, 25 deelnemers aan vitaliteit coaching die gemiddeld 5 kg zijn afgevallen, 250 medewerkers die een vitaliteitstraining hebben gevolgd. En niet te vergeten de Wolfcamps met John de Wolf waar 88 medewerkers aan hebben deelgenomen.

Voorwaarts rouleren

De behoefte aan aanpassingen in roosters en diensten is groot. In 2018 is gestart met voorwaarts roulerende roosters bij de Tram, waarbij TNO de effecten heeft onderzocht. Alle deelnemers waren enthousiast en blijven dit rooster draaien. De effecten volgens TNO zijn beter en langer slapen, een verbeterde werk-privé balans en meer vitaliteit. Dit rooster zal in 2019 beschikbaar komen binnen Bus en Metro.

Nieuwe dingen leren

In 2018 is de RET gestart met een online trainingsbibliotheek met 110 trainingen, tot nu toe hebben 688 collega's zich daarvoor aangemeld. De populairste training is "doen waar je blij van wordt".

Pensioengesprekken

RET heeft in 2018 105 pensioengesprekken gevoerd met medewerkers. In 2018 gingen 58 collega's uit dienst vanwege het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd en 22 collega's gingen eerder met keuzepensioen. Eind 2018 waren 14 collega's met deeltijdpensioen.

Integriteit

In 2017 heeft de RET met het vaststellen van de verplichte Bedrijfscode en het opnieuw benoemen van vertrouwenspersonen de basis gelegd voor het verder ontwikkelen van een integere organisatie.

In de commissie Integriteit wordt kennis en ervaring gedeeld met onder andere als doel te komen tot een volledige rapportage van gemelde incidenten. Samenwerking tussen de verschillende met integriteit belaste medewerkers en externe adviseurs leidt tot meer inzicht in de stand van zaken op het gebied van ongewenste omgangsvormen en integriteit. In 2018 hebben ook leidinggevenden de mogelijkheid gekregen om digitaal en

anoniem meldingen te doen met betrekking tot integriteitsschendingen, ongewenste omgangsvormen of plichtsverzuim. Op deze wijze hoopt de RET een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van alle vormen van ongewenst gedrag. Immers hoe meer informatie beschikbaar is, hoe meer duidelijk wordt in welke richting gezocht kan worden naar verbetering.

In 2018 zijn in totaal 43 meldingen van integriteitsschendingen geregistreerd. Dit is een lichte daling ten opzichte van 2017. De vertrouwenspersonen hebben in totaal 22 meldingen ontvangen. Over het algemeen betreft dit problemen op het gebied van ongewenste omgangsvormen zoals pesten, intimidatie en roddelen. Elke melding wordt serieus genomen en in vrijwel alle gevallen volgt een persoonlijk gesprek. De Gedragscodecommissie is driemaal geraadpleegd en de maatschappelijk werker is éénmaal geraadpleegd. De externe vertrouwenspersoon voor de directie en afdelingsmanagers heeft in 2018 geen meldingen ontvangen.

Er zijn in totaal 10 zwaardere integriteitsmeldingen geregistreerd. Een deel van deze meldingen werd rechtstreeks aan de coördinator Integriteit gemeld. De coördinator Integriteit heeft hiernaar in opdracht van de Algemeen directeur onderzoeken ingesteld. Het ging hierbij onder andere om diefstal, fraude en eenmaal seksueel misbruik in de privésfeer.

Naar aanleiding van de meldingen over diefstal van gevonden voorwerpen door RETpersoneel, wordt, in opdracht van de directeur Exploitatie, de procedure Gevonden voorwerpen aangescherpt.

Cyber security & data privacy

Het afgelopen jaar zijn er wederom veel verbeterlagen behaald op het gebied van Cyber Security en Data Privacy. Alle medewerkers worden via een doorlopende informatiecampaagne bewuster gemaakt over de nut en noodzaak van Cyber Security en Data Privacy. Security-by-design en privacy-by-design worden steeds meer gemeengoed, zo worden nieuwe en grote initiatieven onderworpen aan een DPIA ofwel risicoanalyse. De Functionaris Gegevensbescherming is erg betrokken en actief, wat zich uit in de vele toetsings- en adviestrajecten. Denk onder andere aan het vernieuwde camerabeleid. Met handzame en doordachte plannings worden de vereiste organisatorische en technische maatregelen onder de aandacht gehouden. De RET zal de komende jaren ook nog bezig zijn met het implementeren van alle vereisten die gepaard gaan met nieuwe wet- en regelgeving. Een belangrijk onderwerp voor komend jaar zal het vernieuwde Wet Politiegegevens zijn.

Werkgever van de toekomst

Om jonge medewerkers te werven is in 2018 met succes nieuw talent aangetrokken door het uitvoeren van Beroepsbegeleidende Leerweg (BBL-) trajecten voor de Infraservices en Bus. Daarnaast is de samenwerking met de Zuiderparkschool voortgezet door het geven van voorlichting en gastcolleges.

Ondernemingsraad

In november 2018 heeft de OR verkiezingen gehad en is er een nieuwe Ondernemingsraad (OR) geïnstalleerd. Nieuw in de OR is ONS RET. Dit zijn 3 OR leden zonder lidmaatschap van een vakbond. De samenwerking tussen directie en OR verloopt voorspoedig. De volgende advies/instemmingsverzoeken zijn o.a. ingediend;

- Weekendmetro,
- Rijden oudejaarsnacht
- Verbetering proces RIE
- Vervolg bedrijfsartsen
- Financiering bussen
- Diensten en roosters
- Interim camerabeleid
- Groepsgewijze inhuur bij vlootservice metro
- Servicepunten en klantenservice
- Bedrijfsplan

Goed bestuur (corporate governance)

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

De Raad van Commissarissen en de auditcommissie hebben hun functioneren vastgelegd in het RvC-reglement en het auditcommissiereglement. Verder is de profielschets van de omvang en samenstelling voor de Raad van Commissarissen beschikbaar. Deze stukken zijn op onze website op te vragen.

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

De RET onderschrijft de principes en de best-practice bepalingen van de Corporate Governance Code, met dien verstande dat een aantal principes en best practice bepalingen door de structuur van de RET niet van toepassing zijn.

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. Anders dan bij beursgenoteerde ondernemingen is bij de RET sprake van een tweetal aandeelhouders, waarbij de Metropoolregio ook onze opdrachtgever is. Via reguliere overleg- en rapportagestructuren verstrekt RET alle gevraagde informatie aan deze aandeelhouders. Doordat wij onze stakeholders breder hebben geïdentificeerd, wensen wij wel zoveel mogelijk te voldoen aan de Nederlandse corporate governance code (de Code). In 2017 zijn de consequenties van de herziene Corporate Governance Code 2016 beoordeeld en is een beperkt aantal wijzigingen doorgevoerd.

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. Met ingang van 2018 is een Selectie en Renumeratiecommissie ingesteld.

Structuur van de onderneming

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'), waarbij de controleopdracht aan de accountant door de Raad van Commissarissen wordt geformuleerd. 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. De Raad van Commissarissen informeert de accountant over zijn functioneren.

Risicomanagement

Risicomanagement maakt integraal onderdeel uit van onze reguliere bedrijfsvoering. De directie is eindverantwoordelijk voor de effectieve beheersing van risico's. Hierbij wordt evenwicht gezocht tussen duurzaamheid, sociale aspecten en de bedrijfsresultaten. Gezien onze maatschappelijke functie en de wijze van financiering van het openbaar vervoer in het algemeen zijn wij terughoudend in het nemen van risico's. In 2019 zal de risicobereidheid door de directie nader worden omschreven.

De directie is de eigenaar van de management control cyclus binnen de RET. In de management control cyclus worden de risico's met mogelijk strategische impact ieder jaar geïnventariseerd, geëvalueerd en worden beheersmaatregelen bepaald. In 2018 is de aanpak om te komen tot de strategische risico analyse verder verbeterd. Onder andere is de definitie van een strategisch risico aangescherpt, de aanpak is verbeterd en dit jaar zijn alle managers van de RET betrokken bij de analyse. Tevens is in het proces verwerkt dat aansluiting wordt gezocht met de doelstellingen en risico's vanuit het nieuwe RET bedrijfsplan, en wordt de monitoring op risico's verbeterd.

Op een lager, operationeel, niveau zijn de managers eigenaar van de jaarlijkse planning- en control cyclus. Hierin worden jaarlijks operationele en financiële doelstellingen afgestemd, zowel op bedrijfs- als afdelingsniveau. Periodiek wordt door de verantwoordelijke managers en directeuren over de realisatie van deze doelstellingen gerapporteerd, op basis waarvan eventueel bijsturing kan plaatsvinden. Tevens worden periodiek de risico's beoordeeld en wordt door de verantwoordelijke managers en directeuren per kwartaal over de voortgang van de maatregelen gerapporteerd, als integraal onderdeel van de plannings- en control cyclus. Bij het beoordelen van de risico's schatten wij de waarschijnlijkheid van de gebeurtenis en de bijbehorende impact van een risico in. Tevens wordt bezien of de genomen beheersingsmaatregelen voldoende zijn voor de gewenste beheersing van de risico's.

Strategische risico's

Zowel de strategische als de operationele risico's en de bijbehorende beheersingsmaatregelen worden jaarlijks in de Raad van Commissarissen behandeld. De volgende strategische risico's zijn onderkend, met daarbij aangegeven de belangrijkste beheersmaatregelen:

Uitvoering project Hoekse Lijn

Het project Hoekse Lijn heeft programmarisico's zoals de exploitatie van vervangend vervoer en het niet realiseren conform planning, waaronder de ombouw en de verlenging naar Hoek van Holland strand. Hierdoor kunnen de aannames over de exploitatie van Hoekse Lijn zoals opgenomen in de bieding voor de Railconcessie mogelijk niet worden gerealiseerd.

Beheersmaatregelen:

- Financiële risico's uit het programma liggen grotendeels bij programmabureau Hoekse Lijn van de gemeente Rotterdam, MRDH of kunnen worden verlegd op onderaannemers
- Binnen het programmamanagement worden standaard risicomethodieken toegepast
- Op het programmamanagement vindt een externe toetsing plaats (o.a. Prince 2 audit)
- Periodieke herijking van de business case Hoekse Lijn

Het project Hoekse Lijn heeft om diverse redenen vertraging opgelopen. De oplevering van software voor de spoorbeveiliging met de daarbij horende veiligheidsverklaring van de ISA is de laatste stap voor het aanvragen

van een indienststellingvergunning. De verwachting is dat in de zomer 2019 de exploitatie van de Hoekse Lijn kan starten. De verlenging van de lijn tussen Hoek van Holland Haven en Strand gaat de fase van aanbesteding in en komt hiermee in het domein van de operationele risico's.

Eisen deelconcessie Infrastructuur

Dit betreft het risico op het niet kunnen voldoen aan eisen vanuit de deelconcessie Infrastructuur. De druk op de beschikbare middelen is toegenomen door het (nog) niet beschikken van areaaluitbreidingen en voorbereiding Hoekse Lijn. Ook worden de risico's op overschrijding op projecten, gefinancierd uit andere gelden (E-lijn, Spoorbeveiliging en Station Alexander) ten laste van de beschikbare middelen voor infrastructuur gebracht.

Er is uitsluitel over de definitie van majeure ontwikkelingen. Er is nog geen uitspraak over de wijze van financiering van de financiële effecten van majeure ontwikkelingen. Het risico is aanwezig, dat ook deze uit dezelfde middelen voor infrastructuur moeten komen.

De uitvoering van de concessie is moeilijk op het huidige peil te houden door druk op de beschikbare middelen vanuit de opdrachtgever, op de interne capaciteit en door toename van het aantal buitendienststellingen van de exploitatie.

Beheersmaatregelen:

- Aanpassen van onze werkmethodes (efficiënter werken, invoering Condition Based Maintenance en Predictive Maintenance)
- Via met opdrachtgever afgestemde beheerplannen Railinfrastructuur beheerst de RET als asset manager de gehele levenscyclus
- Voor investeringen is een meerjarenaanpak opgenomen, inclusief afweging van impact op de exploitatie
- Periodieke voortgangsrapportages aan directie en opdrachtgever

Vervoerscapaciteit metronet

De knelpunten t.a.v. groei zijn regionaal (o.a. bij MRDH, gemeente Rotterdam en Provincie Zuid-Holland) beter onder het voetlicht gekomen. Landelijk zijn de verwachte knelpunten in het metronet benoemd als zogeheten NMCA (nationale markt en capaciteitsanalyse) aangemerkt. Als zodanig is het automatiseren van het metronet, als belangrijkste methodiek om de capaciteitsknelpunten te beheersen, opgenomen als maatregel binnen het landelijke initiatief "toekomstbeeld OV". Bovendien is binnen MRDH dit knelpunt expliciet opgenomen in de groei agenda en wordt in nauwe samenwerking met RET naar middelen gezocht. Ten opzichte van een jaar geleden, waar dit onderwerp minder prominent op de agenda's stond, is dit een aanzienlijke verbetering.

Vanuit het bedrijfsplan wordt een verdere groei in reizigersaantallen en reizigerskilometers verwacht, waarbij het risico bestaat dat er de komende jaren op specifieke trajecten de capaciteitsgrens voor vervoer wordt bereikt, en als gevolg daarvan kan leiden tot een lager dan beoogde reizigersgroei en klanttevredenheid. Er bestaat een risico op de vertraging van de uitvoering van het keerspoor voor de RandstadRail door het uitblijven bestuurlijke besluitvorming.

Beheersmaatregelen:

- Onderzoek is uitgevoerd naar het punt waarop het net zijn maximum aan vervoerscapaciteit heeft bereikt. Scenario's zijn uitgewerkt, maar definitieve keuzes moeten nog worden gemaakt
- Tijdig vervolgbesluiten nemen naar aanleiding van uitkomsten onderzoek op het gebied van voertuigen en techniek

Introductie elektrische bus

De introductie van de elektrische bus is onderdeel van de nieuwe busconcessie van 2019 tot en met 2034. Onbekendheid met de elektrische bus geeft onzekerheid in de uitvoering van aanpassingen aan de infrastructuur qua laadplekken en stallingslocaties. Tevens bestaat er onzekerheid met betrekking tot de haalbaarheid van de efficiency in de bieding met betrekking tot de dienstregeling.

Beheersmaatregelen:

- Er is een Program Board ingesteld waarbij het programma zes-wekelijks wordt gemonitord
- Er is een overlegstructuur met MRDH en HTM ingesteld
- Er zijn werkgroepen ingesteld
- Er is een risicoregister opgesteld
- De (laad)infra is als speerpunt benoemd binnen het programma

De transitie naar de inzet van Zero Emissie bussen wordt door het programma “Bus 2019 onderweg naar emissievrij OV” uitgevoerd. De aanbestedingstrajecten voor zowel de bussen, de laadinfrastructuur als de energievoorziening zijn afgerond en realisatie is gestart. Voor eerste tranche van de transitie worden 55 elektrische bussen ingezet op 5 buslijnen waarbij laden op de remise Kleiweg en 6 eindhalte locaties plaatsvindt. De nieuwe busvloot wordt aangevuld met 103 hybride en 40 diesel Euro VI bussen. Voor de impact van het aanbestedingsresultaat op de business case zijn mitigerende maatregelen getroffen. Het per 8 december 2019 operationeel zijn van de eerste tranche wordt door het programma binnen de programma governance opgeleverd.

Duurzame inzetbaarheid van personeel

Focus op verzuimaanpak, met name het verzuimproces, frequent verzuim en gespreksvaardigheden en daarnaast preventieve aanpak met programma duurzame inzetbaarheid waaronder voorwaarts roulerende roosters, combifuncties en het vitaliteitsprogramma. Pilot voorwaarts rouleren is succesvol bij Tram en wordt uitgebreid naar metro en bus. Combifunctie COV-veiligheidstoezicht en COV-KCC zijn doorgegaan maar complexere combifuncties rijden-rijden en rijden-servicemedewerker stagneerden, deze worden weer opgepakt. Vitaliteitsprogramma is ingesteld in 2018.

Beheersmaatregelen:

- Regiegroep duurzame inzetbaarheid voor het langer gezond en vitaal aan het werk zijn, inclusief monitoring geschetste doelstellingen:
- Onderzoek werkvermogen inclusief nulmeting
- Vanaf 2017 introductie van combifuncties, voorwaarts roteren van roosters en periodiek medisch onderzoek.
- Audits
- Opstellen en monitoren van verzuimplannen per afdeling

Operationele risico's

Naast de strategische risico's worden in de management control cyclus ook overige operationele 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

Aandacht voor arbeidsmarktcommunicatie in het bedrijfsplan, strategische personeelsplanning alle afdelingen afronden in 2019, nieuwe instroom BBL bus/ techniek en samenwerking met scholen/universiteiten versterken.

- Afhankelijkheid overheid/politiek

De afhankelijkheid van de politiek zit enerzijds met name op afhankelijkheid op het concessiecontract dat RET heeft met haar opdrachtgever MRDH. Dit concessiecontract is het bestaansrecht van RET en de basis van onze (financiële) bedrijfsvoering. RET zit derhalve 'op de bal' en heeft hierover frequent en op verschillende niveaus contact met haar opdrachtgever. Zo worden discussies over verlenging en herijking heel proactief gevoerd. Concessiemanagement en de bijbehorende processen worden vanaf het eerste kwartaal 2019 eveneens verder bestendigd. Belangrijkste wijziging is het creëren van 1 fulltime formatieplaats ('concessiemanager') op Top 25 niveau om de relatie en onderliggende processen nauwgezet te regisseren. Anderzijds betreft dit de afhankelijkheid van landelijke en regionale politiek om te willen investeren in OV. RET is ook hier proactief lid van tal van mobiliteitstafels, spreekt veelvuldig met MRDH en bestuurders in de regio over de groei agenda en denkt ook met andere vervoerders proactief na over de problematiek in met name het Randstedelijk gebied.

- Verandervermogen van de organisatie

De RET verandert niet gemakkelijk van werkwijze. Dat belemmert innovaties op lange termijn en verbeteringen in prestaties op korte termijn. Daarom werken we via ontwikkelactiviteiten, aangevuld met randvoorwaardelijke maatregelen, aan een ander type leiderschap. Dit leiderschap gaat uit van vertrouwen, daagt medewerkers uit om grenzen te verleggen en stimuleert de ontvankelijkheid en veerkracht in het omgaan met veranderingen.

- Terrorisme

In Nederland is de Nationaal Coördinator Terrorisme en Veiligheid verantwoordelijk voor de preventie op- en aanpak van, terrorisme. Mondiaal gezien lijkt het openbaar vervoer een interessant doelwit te vormen. Ook in Europa zijn de afgelopen jaren zware aanslagen op het OV gepleegd. Hoewel het landelijke dreigingsniveau het afgelopen jaar op substantieel (4 van 5) is gehouden, heeft de NCTV geen reden gezien om het lage dreiging niveau voor de specifieke sector Stads- en Streekvervoer te verhogen. De RET heeft in samenspraak met de NCTV en de overige vervoerbedrijven de op terrorisme gerichte veiligheidsprocedures geactualiseerd. Hierbij is aandacht geweest voor de "awareness" op verdachte situaties, personen en voorwerpen en het alerteringsproces. De crisisrespons op een aanslag is in twee desktopoefeningen getraind en geoefend met HTM, NS en de relevante overheden. De veiligheidsmanager RET heeft zitting in het Beveiligingsoverleg Rijnmond, waarbinnen o.a. vanuit politie (RIE) en justitie ontwikkelingen en informatie over mogelijke dreigingen wordt gedeeld. De RET heeft locaties en materieel ter beschikking gesteld aan de Dienst Speciale Interventies om hun specifieke kennis over- en inzetmogelijkheden binnen, het openbaar vervoer praktisch te kunnen optimaliseren. Ten aanzien van de fysieke beveiliging van terreinen en gebouwen is een coördinator beveiliging toegevoegd aan de formatie, waardoor de bedrijfsbeveiliging verder geprofessionaliseerd zal kunnen worden.

- Uitval CVL systemen

Cruciale CVL systemen zijn nog niet redundant uitgevoerd. Uitval van deze systemen heeft directe gevolgen voor de exploitatie van de metro (waar in tunnels, in tegenstelling tot bus en tram niet op zicht kan worden gereden). Dit geldt uiteraard ook bij een calamiteit met het pand (brand, bewuste beschadiging, bommelding, enz.) wat als minder waarschijnlijk wordt ingeschat, maar waarvan de duur van uitval aanzienlijk langer kan zijn en de impact aanzienlijk hoger zal zijn. Het risico voor het pand wordt nu gemitigeerd door de oplevering van een uitwijklocatie. Deze zal na Q2 2019 operationeel zijn. Alle achterliggende technische systemen zijn daarmee nog niet uitgevoerd, dit zal zeker de rest van 2019 nog in beslag nemen.

- Cyber security

De kans dat RET wordt gehacked wordt ieder jaar groter, de afhankelijkheid van RET van ICT en het internet wordt ook steeds groter. Het risico bestaat dat RET niet voldoende mee gaat met externe cyber bedreigingen waardoor de operatie langdurig in gevaar wordt gebracht. Alle medewerkers worden via een doorlopende informatiecampagne bewuster gemaakt over de nut en noodzaak van Cyber Security en Data Privacy. Security-by-design en privacy-by-design worden steeds meer gemeengoed, zo worden nieuwe en grote initiatieven onderworpen aan een DPIA ofwel risicoanalyse.

De overige (financiële) risico's en onzekerheden in relatie tot de financiële verslaglegging worden in de grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde jaarrekening toegelicht.

Fraude risico's

Als verbijzondering van de strategische risico's en als onderdeel van het onderwerp integriteit uit de bedrijfscode wordt een frauderisico inventarisatie uitgevoerd. Dit heeft als doel om frauderisico's periodiek gestructureerd in kaart te brengen. Belangrijke elementen zijn: onrechtmatig, persoonlijk voordeel, misleiding, benadeling en opzet.

De volgende top-5 fraude risico's zijn onderkend:

- Ransomware, systemen gegijzeld voor geld of productie lamleggen
- Te veel toegekende of uitbetaalde salarissen, verlofuren, declaraties en overwerk door leidinggevende onvoldoende kritisch of niet gezien
- Onterechte goedkeuring van prestaties door leveranciers en relaties met externen
- Prestatieverantwoording door RET aan MRDH gunstiger weergeven
- Wijzigen bankrekeningnummer of valse facturatie

In het verslagjaar heeft een interne audit naar fraudebeheersing plaatsgevonden. Deze audit heeft een aantal concrete verbeterpunten opgeleverd die middels het opstellen van een fraudebeleid en implementatie van passende beheersmaatregelen zal moeten leiden tot een verdere verbetering van de fraudebeheersing. Begin 2019 zal dit beleid geformaliseerd worden.

Beheersing

Voor de beheersing van belangrijke bedrijfsprocessen zijn financial control frameworks en tax control frameworks opgezet. Hierin wordt de beheersing geformaliseerd en daarmee de betrouwbaarheid van de informatievoorziening en verantwoording verhoogd. Om inzicht te verschaffen in de effectiviteit van de control frameworks wordt beoordeeld of deze in opzet, bestaan en werking functioneren zoals beschreven. Als onderdeel van de control cyclus worden monitoring activiteiten periodiek uitgevoerd op de verschillende

control frameworks. Uit de laatste monitoring eind 2017 kwam naar voren dat het overgrote deel van de procedures voor btw en loonheffingen effectief heeft gewerkt of dat er mogelijkheden aanwezig zijn om het proces verder te verbeteren. Uit de monitoring van OV-chipkaartprocessen zijn meerdere niet-effectieve controls gesignaleerd. Deze houden hoofdzakelijk verband met de risicogebieden privacy, security en fraudemanagement. In het verslagjaar is de opvolging van aanbevelingen die hieruit naar voren kwamen gemonitord, waarbij de constatering is dat de mate van beheersing overall is verbeterd.

Hiernaast worden meerdere interne controles uitgevoerd. Onder meer binnen Techniek worden periodiek audits uitgevoerd voor de ISO-certificering. Op het gebied van personeel hebben interne controles plaatsgevonden op de verzuimprocedures voor RET als geheel en de periodieke risico inventarisatie en evaluatie (RI&E) binnen enkele exploitatie-afdelingen. Naast de interne beheersingsmechanismen hebben gedurende het verslagjaar ook externe audits plaatsgevonden, dit kunnen zowel periodieke audits zijn als audits op ad-hoc basis. Hierbij valt onder meer te denken aan compliance audits door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Inspecties milieudienst Rijnmond (DCMR). Tevens heeft een extern onderzoek plaatsgevonden op de handelingen van RET als opdrachtgever richting de leverancier Hoekse Lijn.

Gedurende 2018 is niet geconstateerd dat er significante tekortkomingen aanwezig waren in de interne beheersingsstructuur en is geen aanleiding om te concluderen dat de interne beheersingssystemen niet naar behoren hebben gefunctioneerd.

Internal audit

Via de Internal Audit Functie wordt aan de directie van de RET aanvullende zekerheid verschaft ten aanzien van de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen en haar governance processen. Dit gebeurt door op een systematische wijze organisatiebrede, onafhankelijke en objectieve interne audits (onderzoeken) uit te voeren. Voor risico's, welke in de in 2018 uitgevoerde audits zijn geconstateerd, zijn of worden acties geformuleerd. Naast uitgevoerde audits op onder meer fraudebeheersing, operationele ICT en Enterprise Risk Management is onder meer vastgesteld dat in het verslagjaar opvolging is gegeven aan eerder uitgevoerde audits, waardoor de beheersing ten opzichte van voorgaand jaar verder is verbeterd. Deze acties worden periodiek gemonitord als onderdeel van de reguliere plannings- en control cyclus. De uitkomsten van de audits helpen om processen en werkwijzen te evalueren, zodat we waar nodig actie kunnen nemen om te verbeteren.

Externe accountant

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.

Klokkenluidersregeling

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.

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. Maandelijks reviews vinden plaats op ieder afzonderlijk project. Tijdens die reviews wordt specifiek gelet op eventuele risico's in termen van geld, doorlooptijd en scope. Projecten die mogelijk tot een risico 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 het uitgangspunt.

Uit hoofde van projectbeheersing is Prince2 als projectmethodiek aangenomen en wordt 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. Nagenoeg alle projecten worden uitgevoerd door het ingenieursbureau. In de audit 2018 is bevestigd dat de RET hierbij de Prince 2 programma organisatie daadwerkelijk geïmplementeerd en geborgd heeft op maturity level 3. De projecten van Exploitatie, Staven, Vlootmanagement en Portfolio management zitten op een maturity level 2. Door de onafhankelijk auditor is geconstateerd dat de RET overall maturity level 2 realiseert en daarmee als geheel optimaal in ontwikkeling en in control is over de uitgevoerde projecten en programma's in het RET portfolio-management. Ook in 2019 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.

Bedrijfsresultaten van 2018

Financiële ontwikkelingen

Resultaat 2018

We hebben het jaar 2018 afgesloten met een positief resultaat na belastingen van € 5,6 miljoen. Dit is hoger dan het begrote resultaat van € 5 miljoen. Het jaar 2018 was ons tweede volle jaar van de nieuwe Railconcessie, waarin een lagere exploitatiebijdrage voor onze diensten is overeengekomen, gedragen door een verwachte groei van de kaartopbrengsten en kostenreducties. Het hoger dan begrote resultaat wordt voor het overgrote deel gedragen door een eenmalige bate voor in het verleden uitbetaalde transitievergoedingen aan langdurig zieken. Als gevolg van een wetwijziging kunnen uitbetaalde transitievergoedingen in geval van langdurig zieken worden geclaimd bij het UWV. Dit heeft geresulteerd in een eenmalige bate in ons resultaat van € 1,1 miljoen.

De groei van het aantal instappers en de reizigerskilometers heeft voor een positief effect op onze bedrijfsopbrengsten gezorgd. De groei was dusdanig van aard, dat we een extra bedrag aan onze opdrachtgever afdragen omdat de reizigersgroei voor RET in financiële zin gemaximeerd is. Als gevolg hiervan draagt RET in 2018 een additioneel bedrag van € 2,2 miljoen af. Mede hierdoor zijn de exploitatiebijdragen lager dan vorig jaar. Deze groei in reizigerskilometers is gerealiseerd met grotendeels hetzelfde aantal dienstregelingsuren. Door goede prestaties op het gebied van klanttevredenheid, punctualiteit en de beschikbaarheid van onze infrastructuur zijn bonussen ontvangen. Helaas is de oplevering van de Hoekse Lijn verder vertraagd. Voor de onvermijdbare kosten die RET heeft gemaakt door de vertraging van de Hoekse Lijn is een claim opgenomen onder de overige opbrengsten. De opbrengsten voor werken derden zijn als gevolg van een lager activiteitsniveau van de onderhanden projecten lager dan vorig jaar, dit is ook terug te zien in ons kostenniveau.

Het hogere ziekteverzuim van 2018 heeft wel tot gevolg dat we in de exploitatie extra kosten hebben gemaakt voor de inhuur van medewerkers om de dienstregeling te kunnen uitvoeren. Ook zijn de kosten van pensioenpremies hoger dan de indexaties, waardoor het resultaat negatief beïnvloed is.

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. Eind 2018 is vanwege de toegenomen onderhoudskosten voor de dieselbussen een additioneel bedrag van € 0,4 miljoen gedoteerd aan deze voorziening. De punctualiteit en de daaraan verbonden boetes vallen binnen de gestelde normen.

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

Een combinatie van operationele issues en eenmalige lasten bij onze deelneming RMC B.V. zorgt ervoor dat het aandeel in het resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen voor € 0,6 miljoen negatief bijdraagt aan ons netto resultaat. In 2017 werd een positief resultaat van € 0,9 miljoen verantwoord.

Balansontwikkelingen

Het balanstotaal is in lijn gebleven in vergelijking met het voorgaand jaar. Binnen de vaste activa is een toename zichtbaar bij met name de vaste activa in uitvoering, samenhangend met de nieuwbouw van onze locatie aan de Kleiweg. Hier tegenover staat een afname van de vorderingen, met name veroorzaakt door lagere rekening-courant vorderingen op onze zustermaatschappijen RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen

B.V. Aan de creditzijde van de balans zit de belangrijkste verandering in de afname van de voorzieningen als gevolg van onttrekkingen in het verslagjaar.

Per saldo is het werkkapitaal exclusief liquide middelen toegenomen en is de kasstroom uit operationele activiteiten positief. Hier tegenover staan negatieve kasstromen uit investerings- en financieringsactiviteiten. Per saldo is er sprake van een toename van de liquide middelen.

Door de toevoeging aan het eigen vermogen vanuit de resultaatverdeling neemt de solvabiliteit ten opzichte van het voorgaande jaar toe.

Overig

Met ingang van 2016 is de vennootschap belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting. De verwachting is dat in 2019 met de Belastingdienst afspraken worden gemaakt over de wijze waarop de fiscale winst van deze vennootschappen wordt bepaald. De hieruit te berekenen acute belastinglast en de herrekening van de VPB-last over 2016 en 2017 zijn verwerkt in 2018. Binnen het kader van de gemaakte afspraken bestaan geen verschillen tussen de fiscale en boekhoudkundige waardering van activa en passiva. Hierdoor is geen sprake van fiscale latenties. De verschillen tussen de boekhoudkundige en de fiscale winst kunnen worden verklaard door de fiscale duiding als gevolg van de gelieerde verhouding van de aandeelhouder met de concessieverlener.

Vooruitblik 2019

Nadat 2017 het eerste jaar van de uitvoering van onze nieuwe railconcessie 2016-2026 was, zullen we, samen met onze opdrachtgever, ons moeten richten op de verdere uitvoering van de nieuwe concessie. In 2019 zullen tevens de gesprekken over (financiële) herijking van de periode 2020-2022 voor de railconcessie worden gevoerd.

In de in het verslagjaar aan RET gegunde busconcessie 2019-2034 is de transitie naar 100% zero-emissiebussen opgenomen. In voorbereiding op de start van de busconcessie in december 2019, zal een belangrijk deel van 2019 in het kader staan van de eerste significante investeringen in en financiering van zero-emissiebussen en de bijbehorende laadinfrastructuur en de operationele inrichting van de concessie. Hiermee is een bedrag van meer dan € 100 miljoen gemoeid. In de besluitvorming omtrent investering en financiering is een belangrijke rol weggelegd voor onze opdrachtgever.

Door de vertraging in de ombouw van de Hoekse Lijn staat een deel van 2019 nog in het teken van de ombouw en het vervangende busvervoer, met als uiteindelijk doel om in 2019 te kunnen starten met de exploitatie van de Hoekse Lijn.

Het verhogen van de duurzame inzetbaarheid en het omlaag brengen van het ziekteverzuim is en blijft onverminderd de grootste uitdaging voor 2019. Er worden geen grote veranderingen in het personeelsbestand verwacht, doordat al eerder is geanticipeerd op de start van de Hoekse Lijn.

De RET blijft alleen of samen met andere partijen, zoals MRDH, actief betrokken bij of initiatiefnemer van een aantal onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Dat betreft onder andere 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. Verder blijft de ontwikkeling van het mobiliteitslandschap in zowel Rotterdams als breder verband van toepassing.

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

Personalia directie

Maurice Unck (1974)

Algemeen/statutair directeur

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

Afdelingen

Naast de algehele leiding heeft Maurice Unck de verantwoordelijkheid voor de stafafdelingen Regie & Ontwikkeling, Personeel & Organisatie, Informatievoorziening en Communicatie.

Nevenfuncties:

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

Joop Bakker (1961)

Directeur Exploitatie

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

Afdelingen

Joop Bakker is verantwoordelijk voor de afdelingen: Rail Tram, Bus, Rail Metro, Fast Ferry, Veiligheid, Bedrijfsbureau Exploitatie, OVCP, Centrale Verkeersleiding, Marketing, Verkoop en Services.

Nevenfunctie:

- Lid Raad van Commissarissen Rotterdamse Mobiliteits Centrale B.V.

Frank Hoevenaars (1966)

Financieel directeur

Frank Hoevenaars is met ingang van 1 oktober 2014 financieel directeur van de RET. Daarvoor was hij werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam en verantwoordelijk voor de financiën, planning en risicomanagement van de aanleg van de Tweede Maasvlakte. 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.

Afdelingen

Frank Hoevenaars is verantwoordelijk voor de afdelingen Concern Control, Concern Administratie, Business & Project Control, Inkoop & Contractmanagement

Nevenfuncties:

- Bestuurslid Vereniging van Stedelijke Vervoersbedrijven (VSV)
- Lid van dagelijks bestuur Coöperatie Openbaar Vervoer Bedrijven

Paul Loris (1965)

Directeur Techniek

Paul Loris 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, planning, coördinatie en onderhoud van materieel bij de Koninklijke Landmacht en het Ministerie van Defensie.

Afdelingen

Paul Loris is verantwoordelijk voor de afdelingen Ingenieursbureau, Vlootservices, Vlootmanagement, Logistiek, Inframanagement en Infraservices.

Nevenfuncties:

- Commissielid Overleg Orgaan Employer Support Reservisten
- Bestuurslid Stichting RailAlert

De statutaire directie van de vennootschap bestaat uit één mannelijk persoon. Het directieteam bestaat uit 6 mannen en 2 vrouwen. Bij de RET staan kwaliteit en diversiteit van de directie voorop. In de directie 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 de directie 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 2018 aan. Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2018 besproken en goedgekeurd. Tevens is de jaarrekening door onze externe accountant PricewaterhouseCoopers Accountants gecontroleerd en deze heeft hierbij een goedkeurende controleverklaring afgegeven.

Wij adviseren de aandeelhouder de jaarrekening 2018, 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 “2016 overeenkomst”, 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 aandeelhouders, de winst over 2018 toe te voegen aan het eigen vermogen.

Belangrijke ontwikkelingen in 2018

Het jaar 2018 kende belangrijke positieve ontwikkelingen, maar er was ook een aantal- soms onverwachte- tegenvallers.

Positief was de aanhoudende vervoergroei bij de RET. Sinds 2010 is het aantal reizigers-kilometers met ruim 27% gegroeid (van 700 naar 895 mio, gemiddeld ca. 3,5% per jaar).

Op zich heel verheugend dat steeds meer mensen voor het OV kiezen, maar aangezien het aanbod maar beperkt is uitgebreid, is de bezettingsgraad van de vervoermiddelen steeds verder verhoogd. Met name in de spits gaat dit steeds meer knellen. Dit onderstreept de noodzaak om meer te gaan investeren in capaciteitsuitbreiding van het OV.

Een belangrijke mijlpaal was het besluit voor de vernieuwing van de busvloot van RET. Voor de nieuwe busconcessie zijn in 2018 bijna 200 bussen besteld, waarvan 55 volledig elektrisch en 103 hybride bussen. Vanaf eind 2019 zal circa 80% van de RET bussen volledig nieuw zijn. Hiermee is een investering inclusief de noodzakelijke laadinfrastructuur van meer dan € 100 mio gemoeid. Hiermede is een grote stap gezet naar een geheel emissie loze bus vloot in 2030.

De bouw van een nieuwe hoofdwerkplaats van de RET aan de Kleiweg (een investering van bijna € 60 miljoen) is volgens planning en binnen budget gerealiseerd. Net na de jaarwisseling is deze geopend. Hiermede beschikt de RET weer over de mogelijkheid om in eigen huis de grote onderhouds- en revisiebeurten voor de trams en metro's uit te voeren.

Tenslotte moet in dit verband de totstandkoming van het nieuwe Bedrijfsplan 2019-2021 worden genoemd. Na uitvoerige analyses en het raadplegen van externe deskundigen, alsmede na een brede interne consultatie is een toekomstbestendig nieuw Plan gemaakt. Voor de komende drie jaar zijn de strategische doelstellingen aangescherpt en zijn – deels nieuwe - prioriteiten gesteld. Tevens zijn de missie en visie duidelijker omschreven. Een belangrijke accentwijziging betreft ook de toegenomen aandacht voor de duurzaamheid met duidelijke targets voor de CO2 reductie van het bedrijf, alsmede voor veiligheid.

Voor de reizigers was het in 2018 bijzonder vervelend dat de oplevering van de Hoekse lijn een aantal keer moest worden uitgesteld. Als gevolg van problemen bij de infrastructuur, maar met name bij de software voor de spoorbeveiliging, kon de metro-exploitatie van deze lijn in 2018 niet van start gaan. De reizigers bleven op het vervangende busvervoer aangewezen. Voor de meerkosten als gevolg van deze vertraging hebben de

gemeente Rotterdam (als opdrachtgever voor de ombouw) en MRDH gelukkig een oplossing bereikt. De RET zal hieraan ook een bijdrage leveren in de vorm van een dividenduitkering aan de gemeente Rotterdam, die in 2019 ten laste van het eigen vermogen zal worden gebracht. Teneinde op het eind van de concessie over de noodzakelijke solvabiliteit te kunnen beschikken, zal de Railconcessie van RET door MRDH met vier jaar worden verlengd (van 2026 naar 2030).

Een onverwachte tegenvaller in 2018 was de vondst van asbest in het metrostation Stadhuis. Als gevolg hiervan moest de exploitatie van deze lijn enkele dagen volledig worden stilgelegd en kon daarna -tijdens de noodzakelijke schoonmaak werkzaamheden- enkele weken niet op dit station gestopt worden.

Bijeenkomsten van de Raad

De Raad heeft in het verslagjaar vijf keer vergaderd. Tussentijds is twee keer telefonisch vergaderd. De eerste keer in verband met de gevraagde bijdrage van RET in de meerkosten van de Hoekse lijn, en de tweede keer in verband met de aanbesteding van de nieuwe bussen en de goedkeuring van het investeringsbudget.

Vier keer per jaar wordt in de Raad de kwartaalrapportage besproken. De directie doet daarin uitgebreid en transparant verslag over de inkomsten en uitgaven van de verschillende bedrijfsonderdelen, maar ook over de performance van het bedrijf en de belangrijkste KPI's (zoals vervoeromvang, productiviteit, ziekteverzuim e.d.) wordt gerapporteerd. Daarnaast heeft de Raad de jaarrekening over 2017 en de begroting voor 2019 vastgesteld. Zoals gebruikelijk, is de begroting gebaseerd op de resultaten tot en met het derde kwartaal van het voorafgaande jaar, teneinde zo actueel mogelijk te zijn.

Zoals hiervoor voor een deel al is genoemd, waren de belangrijkste inhoudelijke dossiers in het verslagjaar de volgende:

- de formele afronding van de busconcessie, in de vorm van het accepteren door RET van het concessiebesluit, inclusief de financiële paragraaf en de concessievoorwaarden
- de goedkeuring van het investeringsvoorstel voor de aanschaf van de nieuwe bussen
- de vertraging bij de oplevering van de ombouw van de Hoekse lijn en de bijdrage die RET levert in de meerkosten
- de vaststelling van het nieuwe Bedrijfsplan voor de periode 2019-2021
- het verrichten van een haalbaarheidsstudie naar de toekomst van RMC (een gemeenschappelijke dochter van RET en de Rotterdamse Taxi Centrale)
- de regelmatig met de directie gevoerde discussie over het hoge ziekteverzuim bij RET en de maatregelen die in dat kader worden genomen
- de lobby activiteiten die de vier publieke OV-bedrijven (NS, HTM, GVB en RET) gemeenschappelijk verrichten voor de uitbreiding van light rail, c.q. light train en het vergroten van de investeringsmogelijkheden voor het railvervoer

De RvC wil graag zijn waardering uitspreken over de inzet van het RET-personeel, dat zich het afgelopen jaar wederom heeft ingespannen om de dienstverlening aan de reizigers verder te verbeteren. Zoals uit de OV-klantenbarometer blijkt, gaan de rapportcijfers voor RET bijna elk jaar weer iets verder omhoog.

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 – voor zover relevant voor een niet beursgenoteerd bedrijf- volledig toe en rapporteert samen met de directie over de naleving van de Code aan de aandeelhouder.

De RvC houdt conform de Code toezicht op het beleid van de directie en opereert onafhankelijk van de bestuurder en de aandeelhouder. In het verslagjaar hebben geen relevante wijzigingen plaatsgevonden in de corporate governance-structuur. Het Reglement van de RvC is eind 2017 al zoveel mogelijk in lijn gebracht met de best Practice bepalingen van de Corporate Governance Code.

Samenstelling Raad van Commissarissen

De samenstelling van de RvC is in 2018 niet gewijzigd. Wel is begin 2018 een search opdracht verstrekt voor de vacature, die in de Raad is ontstaan na het overlijden in september 2017 van de heer B. Keijts. Lopende die procedure is tevens vooruitgekeken naar de begin 2019 optredende vacature van de heer V. van der Chijs, die na twee termijnen van 4 jaar niet voor herbenoeming in aanmerking komt. Deze parallel lopende selectieprocedures hebben geresulteerd in de voordracht door de Raad van twee nieuwe commissarissen. Deze zijn door de Algemene Vergadering van Aandeelhouder op 19 december 2018 benoemd. Per 1 januari 2019 is de heer S.W.A. Lak benoemd en per 1 februari 2019 de heer E.H. Verkoren. Hiermede is de Raad weer volledig op sterkte.

De RvC van RET NV bestaat eind 2018 uit drie vrouwen en één man. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit. Voor de openstaande vacatures zijn twee mannen benoemd, zodat na 1 februari 2019 de verhouding in de RvC is 60% vrouwen en 40% mannen.

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

Tineke Bahlmann (1950), voorzitter

Commissaris sinds: 20 oktober 2015

Huidige zittingstermijn: 2015-2019

Nevenfuncties (professioneel):

- Voorzitter RvC Maasstadziekenhuis Rotterdam
- Lid Auditcommissie Sociale Verzekerings Bank
- Lid Bestuur Stichting Preferente aandelen Nedap BV
- Voorzitter RvC B.V. Houdstermaatschappij Zuid Holland

Nevenfuncties (maatschappelijk):

- Voorzitter RvT Centrum Beeldende Kunst Rotterdam
- Lid RvT JustdiggIt Amsterdam
- Lid signaleringsraad NBA

Mirjam Nouwen (1958), vice voorzitter

Commissaris sinds: 1 oktober 2015

Huidige zittingstermijn: 2015-2019

Hoofdfunctie:

Adviespraktijk (corporate) finance

Nevenfuncties (professioneel) :

- Vice voorzitter Raad van Toezicht AvroTros en voorzitter audit committee
- Voorzitter RvT NHF (Munt Hypotheken)
- Lid RvT Nationaal Restauratiefonds

Nevenfuncties (maatschappelijk):

- Lid Bestuur J.C. Ruigrok Stichting
- Lid RvT Fonds Urgente Noden Haarlem

Victor van der Chijs (1960) – commissaris tot 1 februari 2019

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

Karin Bax (1969)

Commissaris sinds: 1 juli 2017

Huidige zittingstermijn: 2017-2021

Hoofdfunctie :

- Change manager Finance Heineken International

Steven Lak (1954)

Commissaris sinds: 1 januari 2019

Huidige zittingstermijn: 2019-2023

Hoofdfunctie:

Voorzitter Deltalinqs

Voorzitter evofenedex

Nevenfuncties (professioneel):

- lid RvC dochterondernemingen Thyssen Krupp: Veerhaven BV & EECV BV
- lid RvC SMT Holding NV
- lid RvC Portbase BV
- voorzitter Stichting Vermogensbeheer Belangenbehartiging Pensioenen voor de Haven en vice voorzitter BPVH

Nevenfuncties gerelateerd aan Deltalinqs / evofenedex:

- lid DB VNO-NCW
- voorzitter RvT/RvA Nederland Distributieland
- lid RvT Stichting Nederland in Business
- Voorzitter Spoorgoederentafel en lid OV&Spoortafel

Engbert Verkoren (1968)

Commissaris sinds: 1 februari 2019

Huidige zittingstermijn: 2019-2023

Hoofdfunctie:

CEO Conclusion

Nevenfuncties (professioneel):

- lid Economic Board Utrecht

Vergaderingen en overige bijeenkomsten

De Raad is in 2018 vijf keer voor een reguliere vergadering bijeengekomen en tussentijds twee keer telefonisch.

Teneinde zich ter plekke te laten informeren over de aanleg van de Noord Zuid lijn in Amsterdam heeft de Raad kort voor de officiële opening daarvan een werkbezoek aan deze nieuwe metrolijn gebracht. Tevens heeft de Raad een bezoek aan de Kleiweg gebracht. Een delegatie van de Raad heeft tevens deelgenomen aan een bijeenkomst van de Top 25 van de RET, waarbij kennis is genomen van het Secure Based Leadership-programma waaraan diverse geledingen van het bedrijf deelnemen.

Auditcommissie

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

De commissie adviseert de RvC over deze onderwerpen en bespreekt governance vraagstukken. 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, in 2018 vijf keer vergaderd. De commissie bestond in 2018 uit mevr. Nouwen (voorzitter) en de heer Van der Chijs.

Selectie en Remuneratiecommissie

In 2018 heeft de Raad besloten wederom een vaste Selectie en Renumeratiecommissie in te stellen. Voorzitter van deze commissie is de heer V. van der Chijs en mevr. Bahlmann is als lid aangewezen. De manager P&O van RET verzorgt het secretariaat.

In het verslagjaar is het reglement voor de commissie opgesteld, dat onder andere de taken, bevoegdheden en de vergaderfrequentie regelt. Het reglement is beschikbaar op de website van RET. In verband met de selectieprocedure voor de twee nieuwe leden van de Raad is de commissie een aantal keren dit jaar bijeen geweest.

Beloningsbeleid

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

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

Voor het boekjaar worden door de RvC prestatiecriteria besproken, die daarna worden vastgesteld door de AvA. Voor de beloning van de statutair directeur spelen deze verder geen rol, maar wel voor zijn jaarlijkse beoordeling. De prestatiecriteria, die voor 2018 zijn vastgesteld hebben onder andere een relatie met de strategische lange termijn doelstellingen van RET, zoals vastgelegd in het Bedrijfsplan.

Zelfevaluatie Raad van Commissarissen

De jaarlijkse evaluatie van het eigen functioneren heeft medio 2018 plaatsgevonden. Overeenkomstig de aanbevelingen uit de Code, heeft de zelfevaluatie onder leiding van een externe deskundige plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan is een actiepuntenlijst opgesteld, waarin onder meer is vastgelegd dat de Raad meer tijd zal inruimen voor strategische discussies en voor innovatie. De Raad is voornemens aan meer activiteiten van de Directie en Top 25 deel te nemen, teneinde het bedrijf beter te leren kennen. Aan de relatie met de AvA, alsmede die met MRDH zal meer aandacht worden besteed. Tevens zijn de aspecten benoemd die van belang zijn bij de werving van nieuwe commissarissen.

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

Een belangrijk aandachtspunt zijn de technologische ontwikkelingen, o.a. met betrekking tot cybersecurity en andere (ICT)-innovaties. De Raad wordt daarvan regelmatig op de hoogte gehouden.

De RvC is van mening dat de informatievoorziening vanuit de directie adequaat is, en dat hij mede dankzij een goed functionerende auditcommissie en de uitgebreide kwartaalrapportages goed in staat is geweest het gevoerde beleid te kunnen volgen.

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

Overleg met de externe accountant

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

De RvC heeft in 2018 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 Auditcommissie heeft in 2018 wel buiten aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken.

De onafhankelijkheid van de accountant is in 2018 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

Enkele leden van de Raad voeren regelmatig overleg met de Ondernemingsraad. De zogeheten 'Halfjaarlijkse overlegvergaderingen' van de directie met de ondernemingsraad zijn door twee leden van de RvC bijgewoond. Daarnaast hebben leden van de Raad verschillende malen contact gehad met het dagelijks bestuur van de OR of haar voorzitter, onder andere tijdens de selectieprocedure voor de nieuwe commissarissen.

Bijzondere aangelegenheden

Specifieke goedkeuringsbesluiten

In het verslagjaar hebben zich de volgende bijzondere aangelegenheden voorgedaan, waarvoor krachtens de wet, statuten of de Code de goedkeuring van de RvC is voorgeschreven:

- de goedkeuring van de bus concessie
- de investering van meer dan € 100 miljoen in de nieuwe bussen en laadinfrastructuur
- het aanvragen van leningen hiervoor
- de procuratieregeling voor Directie en Managers
- het omzetten van de tijdelijke arbeidsovereenkomst van de statutair directeur in een voor onbepaalde tijd
- het vaststellen van het nieuwe Bedrijfsplan 2019-2021
- de bijdrage van de RET in de meerkosten van de Hoekse lijn als gevolg van de vertraging bij de ombouw

Tegenstrijdige belangen

Er hebben zich in 2018 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, 26 maart 2019

Raad van Commissarissen

Tineke Bahlmann, voorzitter
Mirjam Nouwen, vice voorzitter
Karin Bax
Steven Lak
Engbert Verkoren

Jaarrekening

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2018

(vóór resultaatverdeling)

Activa

	<i>x 1.000</i>	31-12-2018		31-12-2017	
		€	€	€	€
Vaste activa					
<i>Materiële vaste activa</i>	1		91.589		74.996
<i>Financiële vaste activa</i>	2		4.918		5.585
Vlottende activa					
<i>Voorraden en onderhanden werk</i>	3		14.222		13.935
<i>Onderhanden projecten</i>	4		112.975		106.287
<i>Vorderingen</i>	5		108.652		133.180
<i>Liquide middelen</i>	6		49.191		40.162
			<u>381.547</u>		<u>374.145</u>

Passiva

		<u>31-12-2018</u>		<u>31-12-2017</u>	
	<i>x 1.000</i>	€	€	€	€
Groepsvermogen	7		173.816		168.171
Voorzieningen	8		20.220		25.398
Langlopende schulden	9		6.154		9.676
Kortlopende schulden	10		181.357		170.900
			<u>381.547</u>		<u>374.145</u>

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2018

		<u>2018</u>	<u>2017</u>
		€	€
x 1.000			
Netto-omzet	11	442.859	478.958
Overige bedrijfsopbrengsten	12	<u>24.230</u>	<u>18.865</u>
Brutomarge		467.089	497.823
Kosten van grond- en hulpstoffen	13	9.803	10.300
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14	155.450	186.143
Personeelskosten	15	184.255	187.199
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	16	7.748	8.315
Overige bedrijfskosten	17	<u>105.761</u>	<u>103.047</u>
Som der bedrijfslasten		<u>463.017</u>	<u>495.004</u>
Bedrijfsresultaat		4.072	2.819
Financiële baten en lasten	18	<u>2.198</u>	<u>2.344</u>
Groepsresultaat uit bedrijfsuitoefening vóór belastingen		6.270	5.163
Vennootschapsbelasting	19	<u>66</u>	<u>-1.291</u>
		6.336	3.872
Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	20	<u>-691</u>	<u>863</u>
Netto groepsresultaat na belastingen		<u><u>5.645</u></u>	<u><u>4.735</u></u>

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2018

		<u>2018</u>		<u>2017</u>	
		€	€	€	€
x 1.000					
Kasstroom uit operationele activiteiten					
Bedrijfsresultaat			4.072		2.819
<i>Aanpassingen voor</i>					
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	16		7.748		8.315
Mutatie voorzieningen	8		1.921		6.120
Onttrekkingen voorzieningen	8		-7.099		-6.684
<i>Verandering in werkkapitaal</i>					
Mutatie voorraden	3	-287		-455	
Mutatie onderhanden projecten	4	-6.688		30.813	
Mutatie vorderingen	5	25.081		-7.605	
Kortlopende schulden (exclusief banken)	10	11.750		-28.298	
			<u>29.856</u>		<u>-5.545</u>
Kasstroom uit bedrijfsoperaties			36.498		5.025
Ontvangen interest	18	2.411		2.420	
Betaalde interest	18	-213		-76	
Vennootschapsbelasting	19	-1.780		-999	
			<u>418</u>		<u>1.345</u>
Kasstroom uit operationele activiteiten			36.916		6.370
Kasstroom uit investeringsactiviteiten					
Investerings materiële vaste activa	1	-24.341		-13.062	
Rente financiële vaste activa	2	-24		-23	
Desinvesteringen materiële vaste activa	1	-		33	
Kasstroom uit investeringsactiviteiten			-24.365		-13.052
Kasstroom uit financieringsactiviteiten					
Aflossingen langlopende schulden	9		-3.522		-3.440
Mutatie geldmiddelen			<u>9.029</u>		<u>-10.122</u>
Verloop mutatie geldmiddelen					
Stand per begin boekjaar			40.162		50.284
Mutaties in boekjaar			<u>9.029</u>		<u>-10.122</u>
Stand per eind boekjaar			<u>49.191</u>		<u>40.162</u>

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde jaarrekening

Informatie over de rechtspersoon

Vestigingsadres en inschrijfnummer handelsregister

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

Algemene toelichting

Belangrijkste activiteiten van rechtspersoon

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

Informatieverschaffing over 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.

Informatieverschaffing over schattingen

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

Informatieverschaffing over consolidatie

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

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

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

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

waarderingsgrondslagen voor de Groep.

De in de consolidatie begrepen vennootschappen zijn:

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

De toepassing van artikel 402

Aangezien de winst-en-verliesrekening over 2018 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.

Informatieverschaffing over transacties met 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. of de moedermaatschappij van RET N.V. en nauwe verwanten zijn verbonden partijen.

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

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

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

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

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

De vergelijkende cijfers over 2017 zijn, waar nodig, aangepast ter verbetering van de vergelijkbaarheid met de cijfers over 2018.

Operationele leases

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

Pensioenregelingen

RET N.V. en RET Bus B.V. zijn voor hun pensioenregeling aangesloten bij respectievelijk het bedrijfstakpensioenfonds ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds) en 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 2018 bedraagt 103,8 procent en de dekkingsgraad van SPOV per 31 december 2018 is 110,7 procent.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten en risicobeheersing

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

Renterisico

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

Kredietrisico

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

Liquiditeitsrisico

Beheersing van het liquiditeitsrisico vindt plaats door te streven naar voldoende liquiditeitsbuffer, en door zorg te dragen voor voldoende cashflow. Beheersing van de cashflow vindt plaats door strikt cashflowmanagement, door het plannen van nieuwe investeringen, alsmede door actief management van het werkkapitaal. RET N.V. heeft een rekening-courantpositie met verbonden partijen met trekkingsrecht bij de aandeelhouder gemeente Rotterdam, waardoor toegang tot de kapitaalmarkt bereikt is. De financieringsrol van de gemeente Rotterdam is door de MRDH overgenomen. 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. Naast het herfinancieren van onze onderhanden projecten is financiering nodig bij het vervangen van de bussen voor 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.

Grondslagen

Materiële vaste activa

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

Bedrijfsgebouwen en -terreinen

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

Andere vaste bedrijfsmiddelen

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

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

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

Deelnemingen in groepsmaatschappijen

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

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

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

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de 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.

Overige deelnemingen

Deelnemingen waarop geen invloed van betekenis kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs. Als resultaat wordt in aanmerking genomen het in het verslagjaar gedeclareerde dividend van de deelneming, waarbij niet in contanten uitgekeerde dividenden worden gewaardeerd tegen reële waarde. Indien sprake is van een bijzondere waardevermindering vindt waardering plaats tegen de realiseerbare waarde; afwaardering vindt plaats ten laste van de geconsolideerde winst-en-verliesrekening.

Langlopende overige vorderingen

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

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

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

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

De opbrengstwaarde wordt in eerste instantie ontleend aan een bindende verkoopovereenkomst; als die er niet is wordt de opbrengstwaarde bepaald met behulp van de actieve markt waarbij normaliter de gangbare biedprijs geldt als marktprijs. Voor de bepaling van de bedrijfswaarde wordt een inschatting gemaakt van de toekomstige netto kasstromen bij voortgezet gebruik van het actief / de kasstroomgenererende eenheid; vervolgens worden deze kasstromen contant gemaakt.

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

Vorraden

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

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

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

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

Onderhanden projecten

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

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

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

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

Vorderingen

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

Liquide middelen

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

Voorzieningen

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

De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De 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.

Overige voorzieningen

Voorts zijn er personeelsregelingen waarvoor additionele verplichtingen bestaan naast het voldoen van verschuldigde premiebijdragen. Hiervoor zijn voorzieningen getroffen op basis van RJ 271. 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 voorzieningen vanwege loondoorbetaling bij ziekte wordt gevormd voor op balansdatum bestaande verplichtingen tot het in de toekomst doorbetalen van beloningen aan personeelsleden die op balansdatum naar verwachting blijvend of geheel niet in staat zijn om werkzaamheden te verrichten door ziekte of arbeidsongeschiktheid.

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

Langlopende schulden

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

gelijk aan de nominale waarde van de schuld.

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

Kortlopende schulden

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

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

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

Netto-omzet

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

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, Ridderkerk, 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 verschromping en verkoop van activa en uit de ontvangen vergoeding voor het voeren van de directie van RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V.

Lonen en salarissen

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

Afschrijvingen op materiële vaste activa

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

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

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

Bedrijfskosten

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

Financiële baten en lasten

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

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

Belastingen over de winst of het verlies

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

In de jaarrekening van dochtervennootschappen wordt een belastinglast berekend op basis van het behaalde commerciële resultaat. De door dochtervennootschappen verschuldigde belasting wordt verrekend in rekening-courant met RET N.V.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

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

Kasstroomoverzicht

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

Toelichting op de geconsolideerde balans

Vaste activa

	31-12-2018	31-12-2017
x 1.000	€	€
1 Materiële vaste activa		
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	42.031	43.819
Machines en installaties	11.175	11.531
Rollend materieel	2.136	4.456
Andere vaste bedrijfsmiddelen	3.185	2.390
Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa	<u>33.062</u>	<u>12.800</u>
	<u>91.589</u>	<u>74.996</u>

Materiële vaste activa

	Bedrijfsgebou- wen en -terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel
x 1.000	€	€	€
Stand per 1 januari 2018			
Aanschaffingswaarde	59.960	47.165	20.582
Cumulatieve afschrijvingen	<u>-16.141</u>	<u>-35.634</u>	<u>-16.126</u>
Boekwaarde per 1 januari 2018	<u>43.819</u>	<u>11.531</u>	<u>4.456</u>
Mutaties			
Investeringsen	909	2.010	-
Afschrijvingen	<u>-2.697</u>	<u>-2.366</u>	<u>-2.320</u>
Saldo mutaties	<u>-1.788</u>	<u>-356</u>	<u>-2.320</u>
Stand per 31 december 2018			
Aanschaffingswaarde	60.869	49.176	20.582
Cumulatieve afschrijvingen	<u>-18.838</u>	<u>-38.001</u>	<u>-18.446</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	<u>42.031</u>	<u>11.175</u>	<u>2.136</u>
Afschrijvingspercentages	<u>0,00-10,00%</u>	<u>1,33-20,00%</u>	<u>3,33-14,29%</u>

	Andere vaste bedrijfs- middelen	Vaste bedrijfs- middelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa	Totaal
x 1.000	€	€	€
Stand per 1 januari 2018			
Aanschaffingswaarde	6.992	12.800	147.499
Cumulatieve afschrijvingen	<u>-4.602</u>	<u>-</u>	<u>-72.503</u>
Boekwaarde per 1 januari 2018	<u>2.390</u>	<u>12.800</u>	<u>74.996</u>
Mutaties			
Investeringsen	1.160	20.262	24.341
Afschrijvingen	<u>-365</u>	<u>-</u>	<u>-7.748</u>
Saldo mutaties	<u>795</u>	<u>20.262</u>	<u>16.593</u>
Stand per 31 december 2018			
Aanschaffingswaarde	8.152	33.062	171.841
Cumulatieve afschrijvingen	<u>-4.967</u>	<u>-</u>	<u>-80.252</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	<u>3.185</u>	<u>33.062</u>	<u>91.589</u>
Afschrijvingspercentages	<u>3,33-14,29%</u>	<u>0,00%</u>	

Bedrijfsgebouwen en terreinen

De investeringen in bedrijfsgebouwen en terreinen betreffen met name de remise Beverwaard (€ 0,7 miljoen) en verbouwing 's-Gravenweg (€ 0,2 miljoen).

Machines en installaties

In machines en installaties is in 2018 € 2,0 miljoen geïnvesteerd. Dit betreft met name investeringen in computers en informatiesystemen.

Rollend materieel

In 2018 zijn er geen investeringen geweest in rollend materieel (2017: nihil).

Andere vaste bedrijfsmiddelen

De investeringen in de andere vaste bedrijfsmiddelen betreffen voor € 5,8 miljoen investeringen en € 4,6 miljoen ontvangen investeringsbijdragen. De investeringen betreffen met name:

- Zero-emission waterstof-bussen (€ 2,1 miljoen) waarvoor investeringsbijdrage is ontvangen (€ 2,1 miljoen) en;
- OV-Chipkaart restpuntenproject (€ 3,0 miljoen) waarvoor investeringsbijdrage is ontvangen (€ 2,5 miljoen) en;
- Vervanging Bovenleidingsmontagewagens (€ 0,7 miljoen).

Vaste activa in uitvoering

De vaste activa in uitvoering betreft de onderhanden projecten voor eigen rekening en risico en betreft met name de investering in het nieuwe pand aan de Kleiweg.

	31-12-2018	31-12-2017
x 1.000	€	€
2 Financiële vaste activa		
Deelneming RMC	3.716	4.407
Overige vorderingen	<u>1.202</u>	<u>1.178</u>
	<u>4.918</u>	<u>5.585</u>

Financiële vaste activa

	Deelneming RMC	Overige vorderingen	Totaal
x 1.000	€	€	€
Boekwaarde per 1 januari 2018	4.407	1.178	5.585
Rente	-	24	24
Resultaat	-691	-	-691
Boekwaarde per 31 december 2018	<u>3.716</u>	<u>1.202</u>	<u>4.918</u>

Deelneming RMC

Deelneming RMC betreft Rotterdamse Mobiliteits Centrale (RMC) B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 50 procent). Het resultaat deelnemingen in 2018 betreft het nagekomen resultaat 2017 en het voorlopig resultaat 2018 van RMC B.V. De niet uitgekeerde winsten van deze deelneming zijn toegevoegd aan een wettelijke reserve deelnemingen.

Overige vorderingen

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

VLOTTENDE ACTIVA

	31-12-2018	31-12-2017
x 1.000	€	€
3 Voorraden en onderhanden werk		
Grond- en hulpstoffen	13.767	13.344
OV-chipkaarten en merchandise	<u>455</u>	<u>591</u>
	<u>14.222</u>	<u>13.935</u>

	31-12-2018	31-12-2017
x 1.000	€	€
4 Onderhanden projecten		
Onderhanden projecten	<u>112.975</u>	<u>106.287</u>

	31-12-2018	31-12-2017
x 1.000	€	€
Onderhanden projecten	312.385	273.706
Af: ontvangen termijnbedragen	-271.041	-249.222
Af: voorziening projecten	<u>-2.303</u>	<u>-1.166</u>
	39.041	23.318
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	<u>73.934</u>	<u>82.969</u>
Totaal	<u>112.975</u>	<u>106.287</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.

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
5 Vorderingen		
Handelsdebiteuren	5.487	14.929
Belastingen en premies sociale verzekeringen	1.081	3.563
Overige vorderingen en overlopende activa	<u>102.084</u>	<u>114.688</u>
	<u>108.652</u>	<u>133.180</u>
	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Handelsdebiteuren		
Handelsdebiteuren	5.763	15.046
Voorziening dubieuze debiteuren	<u>-276</u>	<u>-117</u>
	<u>5.487</u>	<u>14.929</u>
	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Omzetbelasting	528	3.563
Vennootschapsbelasting	<u>553</u>	<u>-</u>
	<u>1.081</u>	<u>3.563</u>
	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Overige vorderingen en overlopende activa		
Overige vorderingen	100.161	113.549
Overlopende activa	<u>1.923</u>	<u>1.139</u>
	<u>102.084</u>	<u>114.688</u>

Overige vorderingen

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met en overige vorderingen op RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2018 van € 80,4 miljoen (2017: € 95,3 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,72 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,9 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2017: respectievelijk 1,5 procent en 2,1 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Onder de vorderingen zijn tevens begrepen vorderingen op de aandeelhouder gemeente Rotterdam van € 3,8 miljoen. Dit betreft met name vorderingen uit hoofde van projecten. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt geen rente berekend.

Onder de vorderingen is mede opgenomen een vordering van € 8,2 miljoen op gemeente Rotterdam voor de door RET gemaakte operationele kosten samenhangend met de vertraging van het project Hoekse Lijn.

In de overige vorderingen is opgenomen een vordering inzake UWV. In 2018 is door het kabinet besloten dat de betaalde transitievergoedingen in het kader van ontslag na langdurig ziekteverzuim voor ondernemingen te compenseren. De vordering die is opgenomen, betreft de periode medio 2015 tot en met 2018. Na beoordeling van de dossiers, medio 2020, zal UWV overgaan tot uitkering hiervan. Ultimo 2018 is € 1,0 miljoen opgenomen onder de overige vorderingen.

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.

	x 1.000	<u>31-12-2018</u> €	<u>31-12-2017</u> €
6 Liquide middelen			
Kas		86	62
Bank		48.572	39.213
Overige		<u>533</u>	<u>887</u>
		<u>49.191</u>	<u>40.162</u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

7 Groepsvermogen

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

	x 1.000	<u>31-12-2018</u> €	<u>31-12-2017</u> €
8 Voorzieningen			
Voorzieningen		<u>20.220</u>	<u>25.398</u>

	x 1.000	<u>Boekwaarde per 1 januari 2018</u> €	<u>Onttrekkingen</u> €	<u>Dotatie</u> €	<u>Vrijval</u> €	<u>Boekwaarde per 31 december 2018</u> €
FLO		1.308	-288	76	-28	1.068
Jubilea		3.764	-260	596	-	4.100
Langdurig zieken		2.792	-1.085	2.211	-741	3.177
WW regulier en bovenwettelijk		1.512	-431	1.128	-177	2.032
Overige personeelsvoorzieningen		339	-27	28	-44	296
Reorganisatievoorziening		2.500	-587	499	-711	1.701
Incidentele claims		4.016	-	364	-1.670	2.710
Verlieslatend contract		6.470	-3.134	400	-	3.736
Referentiesheets		<u>2.697</u>	<u>-1.287</u>	<u>-</u>	<u>-10</u>	<u>1.400</u>
Totaal		<u>25.398</u>	<u>-7.099</u>	<u>5.302</u>	<u>-3.381</u>	<u>20.220</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 nihil.

Algemeen

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

	2018	2017
Gehanteerde rekenrente	1,0 - 1,5 procent	1,0 - 1,5 procent
Verwachte salarisstijging	2,25 procent	2,0 procent

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

Verwachte salarisstijgingen: op basis van een leeftijdsafhankelijke staffel gemiddeld 2,0 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 vijftientig, veertig of vijftig jaar in dienst van RET N.V. zijn, hebben bij het bereiken van elk van deze jubilea aanspraak op een gratificatie. Deze voorziening betreft de contante waarde van de hiervoor ingeschatte toekomstige verplichtingen.

Langdurig zieken

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

WW regulier en boventallig

Dit betreft voornamelijk een voorziening voor WW-kosten voor personeelsleden 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. De hoogte van de voorzieningen is bepaald aan de hand van een inschatting per persoon / functie. De hoogte van de voorziening is gebaseerd op de momenteel beste managementinschatting van de werkelijk uit te keren bedragen. De verantwoorde vrijval heeft betrekking op wijzigingen in de situatie van de betreffende personen/functies.

Incidentele claims

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

Verlieslatend contract

In 2014 is naar aanleiding van een verwacht onvermijdbaar verlies tot het einde van de concessieperiode een voorziening verlieslatend contract Bus getroffen. In 2018 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 een additionele dotatie noodzakelijk in 2018.

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 voorziening is in 2018 afgewikkeld. Voor 2019 is overeengekomen dat de gemeente Rotterdam deze functie in 2019 blijft financieren. Het aan 2019 toe te rekenen deel van € 0,3 miljoen is opgenomen onder de overlopende passiva.

Referentiesheets

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 tot en met 2019 niet sluitend kan krijgen en voor de komende twee 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 derhalve opgenomen voor de resterende looptijd van de concessie.

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

		<u>> 1 jaar</u>		<u>Totaal</u>
	<u>< 1 jaar</u>	<u>< 5 jaar</u>	<u>> 5 jaar</u>	<u>31-12-2018</u>
x 1.000	€	€	€	€
Personeelsvoorzieningen	4.227	3.747	2.700	10.674
Reorganisatievoorziening	1.063	637	-	1.700
Overige voorzieningen	7.846	-	-	7.846
Totaal	<u>13.136</u>	<u>4.384</u>	<u>2.700</u>	<u>20.220</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€

9 Langlopende schulden

Overige schulden	<u>6.154</u>	<u>9.676</u>
------------------	--------------	--------------

Overige schulden hebben voor € 4,8 miljoen betrekking op de vooruitontvangen bijdrage voor de kapitaallasten uit hoofde van de investering CS-Zuidplein. Een bedrag van € 3,5 miljoen is kortlopend en is gerubriceerd onder de overlopende passiva. De resterende looptijd is korter dan 5 jaar. Het gehanteerde rentepercentage bedraagt 4,56 procent.

Hiernaast is een langlopende verplichting opgenomen van € 1,3 miljoen inzake het onderhoud van geluids- en antiverblindingschermen nabij Pernis. Dit bedrag was eerder ontvangen van Rijkswaterstaat. In 2011 heeft voor de eerste keer onderhoud plaatsgevonden. Een bedrag van €1,1 miljoen heeft een resterende looptijd van langer dan 5 jaar.

	<u>2018</u>
x 1.000	€
Stand per 1 januari	9.676
Aflossingen	<u>-3.522</u>
Stand per 31 december	<u>6.154</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
10 Kortlopende schulden		
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	20.158	26.916
Schulden aan participanten en aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen	-	5
Belastingen en premies sociale verzekeringen	12.072	13.066
Overige schulden en overlopende passiva	<u>149.127</u>	<u>130.913</u>
	<u>181.357</u>	<u>170.900</u>

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

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Loonheffing	11.929	11.702
Vennootschapsbelasting	-	1.293
Overige belastingen	<u>143</u>	<u>71</u>
	<u>12.072</u>	<u>13.066</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Overige schulden en overlopende passiva		
Onderhanden projecten	73.934	82.969
Overige schulden	8.625	7.228
Overlopende passiva	<u>66.568</u>	<u>40.716</u>
	<u>149.127</u>	<u>130.913</u>

Overige schulden

Onder de schulden zijn begrepen schulden aan de grootaandeelhouder gemeente Rotterdam van € 0,4 miljoen (2017: € 1,0 miljoen). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt geen rente berekend.

Overlopende passiva

RET N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de bijdragen van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige uitgaven en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 2,9 miljoen (2017: € 2,7 miljoen).

In 2015 en 2016 is met de opdrachtgever afgesproken dat de RET N.V. meerdere uitgaven zal bekostigen. Dit is het geval voor aanloopkosten van de Railconcessie voor de periode tot en met 2019, de aanloopverliezen Hoekse Lijn, de meerkosten van de medewerkers Toezicht voor MRDH en de aanleg van een infrastructureel project. Hiervoor heeft een herallocatie op de exploitatiebijdragen 2015 - 2018 plaatsgevonden. Deze totale verplichting is ultimo 2018 opgenomen voor een bedrag van € 22,8 miljoen (2017: € 24,1 miljoen).

Van deze posten heeft een bedrag van circa € 4,8 miljoen een verwachte looptijd korter dan een jaar, € 15,8 miljoen een verwachte looptijd tussen de 2 en 5 jaar en een bedrag van 2,2 miljoen een verwachte looptijd van langer dan 5 jaar.

Onder de overlopende passiva is verder € 6,5 miljoen (2017: € 5,5 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten opgenomen uit de verkopen van jaarabbonnementen in 2018. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2019. Daarnaast is in 2018 € 34,6 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2019 ontvangen (2017: nihil).

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Concessie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

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

Overeenkomst concessie rail

De concessie heeft een ingangsdatum van 11 december 2016 en een looptijd van 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 huidige 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.

Vanaf 9 december 2019 gaat de nieuwe busconcessie in met een looptijd van 15 jaar.

Investeringsverplichtingen

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

Met name betreft dit:

- Aanschaf bussen voor de nieuwe busconcessie met openstaande verplichtingen van € 79,5 miljoen;
- Vervanging van gelijkrichterstations op de oost-west lijn met openstaande verplichtingen van € 17,0 miljoen;
- Aanleg van de Hoekse Lijn inclusief voorbereiding en vervangend vervoer met openstaande verplichtingen van € 16,4 miljoen;
- Vernieuwing van de vestiging Kleiweg met daarin bouw, outillage en rail met openstaande verplichtingen van € 6,7 miljoen;
- Tunnelveiligheid met openstaande verplichtingen van € 4,9 miljoen;
- Project vervangen besturingshard- en software voor de metro met openstaande verplichtingen van € 4,5 miljoen.

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

Het totaal aan investeringsverplichtingen bedraagt € 162,4 miljoen.

Leaseverplichtingen

Alle lopende leaseovereenkomsten voor het wagenpark van RET N.V. kwalificeren als operationele leaseovereenkomsten. Verschuldigde betalingen in verband met lease worden als lasten in de winst- en verliesrekening opgenomen. RET N.V. heeft het beheer van zijn wagenpark, exclusief het rijdend materieel voor openbaar vervoer, bij een leasemaatschappij ondergebracht. In 2018 is hier een bedrag van ongeveer € 1,1 miljoen voor voldaan (2017: € 1,1 miljoen). De leasecontracten hebben een looptijd van gemiddeld 4 tot 5 jaar.

De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn € 0,6 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn € 1,6 miljoen;
- langer dan 5 jaar zijn € 0,2 miljoen.

Huurverplichtingen

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

De bestaande huurverplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn circa € 2,7 miljoen;

- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 11,1 miljoen;
- en langer dan 5 jaar zijn € 8,7 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 € 0,6 miljoen.

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

Gebruiksvergoeding

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor het gebruik van de infrastructuur met RET Infrastructuur B.V. en het gebruik van materieel met RET Railgebonden Voertuigen B.V. Verplichtingen voortvloeiend uit het eigendom, het gebruik en de instandhouding van de railvoertuigen zijn voor rekening en risico van RET N.V. Hiervoor betaalt RET N.V. een gebruiksvergoeding. Deze gebruiksvergoeding betreft hoofdzakelijk een vergoeding voor afschrijvings- en rentekosten en bedraagt voor 2018 circa € 67,2 miljoen (2017: € 65,9 miljoen). RET NV heeft aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. een pandrecht verleend op de door RET N.V. ontvangen railconcessievergoeding.

Bankgaranties

Er zijn drie lopende bankgaranties, een bankgarantie ter waarde van € 21.175 voor de huur van bedrijfsruimte te Ridderkerk, een bankgarantie van € 40.000 voor de huur bedrijfsruimte te Rotterdam en een bankgarantie ter hoogte van € 35.000 voor de huur van een serviceruimte op station CS.

Fiscale eenheid

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

Gebeurtenissen na Balansdatum

Door de vertraging van de ombouw van de Hoekse Lijn is een projectoverschrijding ontstaan bij de gemeente Rotterdam. In 2018 is door de belanghebbenden overeenstemming over de dekking van de overschrijding. Onderdeel van deze afspraken is dat RET een bedrag van € 27,5 miljoen als dividend ten laste van het eigen vermogen uit zal keren in 2019. Het formele besluit zal in 2019 worden genomen.

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

Voorstel resultaatverwerking

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

Het resultaat over 2018 ad € 5.645.000 wordt geheel toegevoegd aan de overige reserves.

Dit voorstel dient nog te worden vastgesteld door de Algemene Vergadering en is derhalve nog niet verwerkt in de jaarrekening 2018 van de vennootschap.

Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
11 Netto-omzet		
Opbrengsten kaartverkoop	196.377	188.057
Exploitatiebijdragen	145.859	150.350
Werken derden	<u>100.623</u>	<u>140.551</u>
	<u>442.859</u>	<u>478.958</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.

Alle opbrengsten zijn in Nederland gerealiseerd.

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
	€	€
x 1.000		
Reguliere exploitatiebijdragen	146.719	150.350
Herallocatie exploitatiebijdragen	<u>-860</u>	<u>-</u>
Totaal	<u>145.859</u>	<u>150.350</u>

Voor de herallocatie in het vergelijkend verslagjaar 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. De opbrengsten en kosten op het project Hoekse Lijn zijn gesaldeerd gezien het risicoprofiel van dit project. RET loopt hierin geen risico en wordt voor dit project gezien als de agent. Voor de andere projecten loopt RET wel resultaatsrisico waardoor RET in deze projecten de principaal is en de resultaten bruto worden weergegeven in de jaarrekening. Voor de vergelijkbaarheid zijn de vergelijkende cijfers hierop aangepast.

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
12 Overige bedrijfsopbrengsten		
Overige bedrijfsopbrengsten	12.055	6.329
Bijdrage chipkaarten	1.194	1.005
Werken voor derden en overige dienstverlening	9.004	7.899
Vergoeding procesverbaal	479	592
Verschotting en verkoop activa	178	1.720
Ontvangen management fee	<u>1.320</u>	<u>1.320</u>
	<u>24.230</u>	<u>18.865</u>

De management fee betreft een vergoeding voor het voeren van de directie van RET Infrastructuur B.V. en RET

Railgebonden Voertuigen B.V. De toename van de overige bedrijfsopbrengsten hangt voornamelijk samen met het in het verslagjaar nieuw afgesloten contract voor buitenreclame.

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		

13 Kosten van grond- en hulpstoffen

Kosten van grond- en hulpstoffen	<u>9.803</u>	<u>10.300</u>
----------------------------------	--------------	---------------

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		

14 Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

Kosten uitbesteed werk	<u>155.450</u>	<u>186.143</u>
------------------------	----------------	----------------

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		

Kosten uitbesteed werk

Ingehuurd personeel	32.514	33.155
Ingehuurd personeel werken derden	7.702	11.181
Werken derden	76.393	107.924
Onderhoud en reparatie door derden	35.428	30.480
Vervoer door derden	1.332	1.326
Overige externe kosten	<u>2.081</u>	<u>2.077</u>
	<u>155.450</u>	<u>186.143</u>

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

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		

15 Personeelskosten

Lonen en salarissen	<u>184.255</u>	<u>187.199</u>
---------------------	----------------	----------------

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
Lonen en salarissen		
Brutolonen en -salarissen	118.694	118.254
Geactiveerde loonkosten	-1.199	-732
Vaste beloningen	15.509	15.531
Variabele beloningen	7.306	6.227
Pensioenpremie	19.666	18.775
Premies sociale verzekeringen	20.035	19.479
Overige sociale lasten	-526	-465
Overige personeelskosten	4.295	4.495
Mutaties personeelsvoorzieningen	<u>475</u>	<u>5.635</u>
	<u>184.255</u>	<u>187.199</u>

De salarissen dalen door een lager aantal FTE's en in 2018 is een beperkte indexatie (CAO) verwerkt.

In de mutatie personeelsvoorzieningen 2017 is een dotatie gedaan aan de reorganisatievoorziening van € 2,5 miljoen. In 2018 is mede opgenomen een dotatie aan diverse personeelsvoorzieningen welke deels gecompenseerd worden door een vrijval van de voorziening langdurig zieken.

De gemiddelde bezetting:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Exploitatie	1.330	1.325
Techniek	457	479
Financiën	48	73
Algemeen	130	109
Herplaatsing	<u>1</u>	<u>1</u>
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	1.966	1.987
Totaal gemiddeld FTE's Bus B.V.	<u>672</u>	<u>668</u>
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. & Bus B.V.	<u>2.638</u>	<u>2.655</u>

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
16 Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa		
Afschrijvingen materiële vaste activa	<u>7.748</u>	<u>8.315</u>

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
17 Overige bedrijfskosten		
Overige bedrijfskosten	<u>105.761</u>	<u>103.047</u>

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
Overige bedrijfskosten		
Belastingen, rechten en verzekeringen	4.455	3.971
Gebruiksvergoeding	66.991	65.765
Energieverbruik voortbeweging	13.707	14.223
Overig energieverbruik	2.631	2.732
Diverse overige kosten	21.361	19.842
Mutaties voorzieningen	<u>-3.384</u>	<u>-3.486</u>
	<u>105.761</u>	<u>103.047</u>

Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die RET N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2018: € 25,2 miljoen, 2017: € 25,0 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2018: € 41,8 miljoen, 2017: € 40,8 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen. De in rekening gebrachte gebruiksvergoedingen betreffen hoofdzakelijk afschrijvings- en rentekosten.

Mutatie voorzieningen

De mutatie voorzieningen bevat vrijvallen van en onttrekkingen aan de voorzieningen.

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
18 Financiële baten en lasten		
Rentebaten	2.411	2.420
Rentelasten	<u>-213</u>	<u>-76</u>
	<u>2.198</u>	<u>2.344</u>

In de rentebaten is onder meer opgenomen de rente op de rekeningen-courant met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. voor € 2,2 miljoen (2017: € 2,0 miljoen).

Tevens is geactiveerde rente opgenomen voor € nihil (2017: € 0,04 miljoen).

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
19 Vennootschapsbelasting		
Belastingen uit huidig boekjaar	-775	-1.291
Belastingen uit voorgaande boekjaren	<u>841</u>	<u>-</u>
	<u>66</u>	<u>-1.291</u>
	%	%

Effectieve belastingtarief	12,00	25,00
Toepasselijke belastingtarief	25,00	25,00

RET N.V. is de moedermaatschappij van de fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting waarin haar 100% dochtervennootschappen RET Bus B.V., RET Services B.V. en RET Materieel B.V. zijn opgenomen.

De verwachting is dat in 2019 met de Belastingdienst afspraken worden gemaakt over de wijze waarop de fiscale winst van deze vennootschappen wordt bepaald. De hieruit te berekenen acute belastinglast en de herrekening van de VPB-last over 2016 en 2017 zijn verwerkt in 2018.

Er bestaan geen verschillen tussen de fiscale en boekhoudkundige waardering van activa en passiva. Hierdoor is geen sprake van fiscale latenties.

De verschillen tussen de boekhoudkundige en fiscale winst kunnen worden verklaard door de fiscale duiding als gevolg van de gelieerde verhouding van de aandeelhouder met de concessieverlener.

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	€	€
x 1.000		
20 Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen		
Aandeel in resultaat deelnemingen	<u>-691</u>	<u>863</u>

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2018 uit het nagekomen resultaat 2017 en het voorlopig resultaat 2018 van RMC B.V.

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige balans per 31 december 2018

(vóór resultaatverdeling)

Activa

		<u>31-12-2018</u>		<u>31-12-2017</u>	
	x 1.000	€	€	€	€
Vaste activa					
<i>Materiële vaste activa</i>	21		87.760		69.212
<i>Financiële vaste activa</i>	22		6.150		6.608
Vlottende activa					
<i>Voorraden en onderhanden werk</i>	23		13.563		13.336
<i>Onderhanden projecten</i>	24		113.185		106.440
<i>Vorderingen</i>	25		103.895		128.961
<i>Liquide middelen</i>	26		48.249		39.815
			<u>372.802</u>		<u>364.372</u>

Passiva

		<u>31-12-2018</u>		<u>31-12-2017</u>	
	x 1.000	€	€	€	€
Eigen vermogen	27				
Geplaatst kapitaal		122		122	
Wettelijke en statutaire reserves		3.406		3.373	
Overige reserve		164.643		159.941	
Resultaat boekjaar		<u>5.645</u>		<u>4.735</u>	
			173.816		168.171
Voorzieningen	28		22.305		24.556
Langlopende schulden	29		4.813		8.335
Kortlopende schulden	30		171.868		163.310
			<u>372.802</u>		<u>364.372</u>

Enkelvoudige verkorte winst-en-verliesrekening over 2018

	<u>2018</u>		<u>2017</u>	
	€	€	€	€
x 1.000				
Resultaat deelnemingen	182		-490	
Vennootschappelijk resultaat na belastingen	<u>5.463</u>		<u>5.225</u>	
Netto resultaat na belastingen		<u><u>5.645</u></u>		<u><u>4.735</u></u>

Toelichting op de enkelvoudige balans en winst-en-verliesrekening

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de enkelvoudige jaarrekening

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

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

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

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

Toelichting op de enkelvoudige balans

Vaste activa

	x 1.000	31-12-2018 €	31-12-2017 €
21 Materiële vaste activa			
Bedrijfsgebouwen en -terreinen		42.031	43.819
Machines en installaties		10.778	11.350
Andere vaste bedrijfsmiddelen		2.099	1.189
Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa		<u>32.852</u>	<u>12.854</u>
		<u>87.760</u>	<u>69.212</u>

Materiële vaste activa

	x 1.000	Bedrijfsgebouwen en -terreinen €	Machines en installaties €	Andere vaste bedrijfsmiddelen €	Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa €	Totaal €
Stand per 1 januari 2018						
Aanschaffingswaarde		59.960	43.186	4.592	12.854	120.592
Cumulatieve afschrijvingen		<u>-16.141</u>	<u>-31.836</u>	<u>-3.403</u>	<u>-</u>	<u>-51.380</u>
Boekwaarde per 1 januari 2018		<u>43.819</u>	<u>11.350</u>	<u>1.189</u>	<u>12.854</u>	<u>69.212</u>
Mutaties						
Investerings		909	1.733	1.160	19.998	23.800
Afschrijvingen		<u>-2.697</u>	<u>-2.305</u>	<u>-250</u>	<u>-</u>	<u>-5.252</u>
Saldo mutaties		<u>-1.788</u>	<u>-572</u>	<u>910</u>	<u>19.998</u>	<u>18.548</u>
Stand per 31 december 2018						
Aanschaffingswaarde		60.869	44.920	5.752	32.852	144.393
Cumulatieve afschrijvingen		<u>-18.838</u>	<u>-34.142</u>	<u>-3.653</u>	<u>-</u>	<u>-56.633</u>
Boekwaarde per 31 december 2018		<u>42.031</u>	<u>10.778</u>	<u>2.099</u>	<u>32.852</u>	<u>87.760</u>

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

	x 1.000	31-12-2018 €	31-12-2017 €
22 Financiële vaste activa			
Deelnemingen in groepsmaatschappijen		1.232	1.023
Deelneming RMC		3.716	4.407
Overige vorderingen		<u>1.202</u>	<u>1.178</u>
		<u>6.150</u>	<u>6.608</u>

Financiële vaste activa

	Deelnemingen in groeps- maat- schappijen	Deelneming RMC	Overige vorde- ringen	Totaal
x 1.000	€	€	€	€
Boekwaarde per 1 januari 2018	1.023	4.407	1.178	6.608
Rente	-	-	24	24
Resultaat	873	-691	-	182
Dotatie aan voorziening	-664	-	-	-664
Boekwaarde per 31 december 2018	<u>1.232</u>	<u>3.716</u>	<u>1.202</u>	<u>6.150</u>

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 2018 werd door RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2017: 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 € 1.218.000 (2017: € 1.009.000). In 2018 werd door RET Services B.V. een positief resultaat van € 209.000 (2017: € 163.000) 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 2018 werd door de B.V. een positief resultaat van € 664.000 (2017: € 1.516.000 negatief) behaald. De waarde van de deelneming is negatief € 10.954.000 (2017: € 11.618.000 negatief), deze is opgenomen onder de voorzieningen.

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

Vlottende activa

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
23 Voorraden en onderhanden werk		
Grond- en hulpstoffen	13.108	12.745
OV-chipkaarten en merchandise	<u>455</u>	<u>591</u>
	<u>13.563</u>	<u>13.336</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€

24 Onderhanden projecten

Onderhanden projecten	<u>113.185</u>	<u>106.440</u>
-----------------------	----------------	----------------

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€

Onderhanden projecten	313.249	276.352
Af: ontvangen termijnbedragen	-271.795	-251.923
Af: voorziening projecten	<u>-2.303</u>	<u>-1.166</u>
	39.151	23.263
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	<u>74.034</u>	<u>83.177</u>
Totaal	<u>113.185</u>	<u>106.440</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€

25 Vorderingen

Handelsdebiteuren	5.167	14.168
Vorderingen op groepsmaatschappijen	1.104	1.238
Belastingen en premies sociale verzekeringen	1.238	3.327
Overige vorderingen en overlopende activa	<u>96.386</u>	<u>110.228</u>
	<u>103.895</u>	<u>128.961</u>

Vorderingen op groepsmaatschappijen

De post vorderingen op groepsmaatschappijen betreft een rekening-courantverhouding met RET Materieel B.V. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 1,9 procent (2017: 2,1 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€

Handelsdebiteuren

Handelsdebiteuren	5.304	14.284
Voorziening dubieuze debiteuren	<u>-137</u>	<u>-116</u>
	<u>5.167</u>	<u>14.168</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€

Vorderingen op groepsmaatschappijen

Vordering op RET Materieel B.V.	<u>1.104</u>	<u>1.238</u>
---------------------------------	--------------	--------------

De post vorderingen op groepsmaatschappijen betreft een rekening-courantverhouding met RET Materieel B.V. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 1,9 procent (2017: 2,1 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Omzetbelasting	685	3.327
Vennootschapsbelasting	<u>553</u>	<u>-</u>
	<u>1.238</u>	<u>3.327</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Overige vorderingen en overlopende activa		
Overige vorderingen	94.918	109.356
Overlopende activa	<u>1.468</u>	<u>872</u>
	<u>96.386</u>	<u>110.228</u>

Overige vorderingen

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2018 van € 80,4 miljoen (2017: € 95,3 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,72 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,9 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2017: respectievelijk 1,5 procent en 2,1 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Onder de vorderingen zijn tevens begrepen vorderingen op de grootaandeelhouder Gemeente Rotterdam van € 3,7 miljoen. Dit betreft met name vorderingen uit hoofde van projecten. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt geen rente berekend.

Onder de vorderingen is mede opgenomen een vordering van € 8,2 miljoen op gemeente Rotterdam voor de door RET gemaakte operationele kosten samenhangend met de vertraging van het project Hoekse Lijn.

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

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
26 Liquide middelen		
Kas	86	62
Bank	47.630	38.866
Overige	<u>533</u>	<u>887</u>
	<u>48.249</u>	<u>39.815</u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

27 Eigen vermogen

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

	Geplaatst kapitaal	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reser- ve	Resultaat boekjaar	Totaal
x 1.000	€	€	€	€	€
Stand per 1 januari 2018	122	3.373	159.941	4.735	168.171
Resultaat boekjaar	-	-	-	5.645	5.645
Uit resultaatverdeling	-	-	4.735	-4.735	-
Vrijval ten gunste van algemene reserve	-	33	-33	-	-
Stand per 31 december 2018	<u>122</u>	<u>3.406</u>	<u>164.643</u>	<u>5.645</u>	<u>173.816</u>

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

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

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

28 Voorzieningen

	31-12-2018	31-12-2017
x 1.000	€	€
Voorzieningen	<u>22.305</u>	<u>24.556</u>

	<u>Boekwaarde per 1 januari 2018</u>	<u>Onttrekkingen</u>	<u>Dotatie</u>	<u>Vrijval</u>	<u>Boekwaarde per 31 december 2018</u>
x 1.000	€	€	€	€	€
FLO	502	-87	41	-	456
Jubilea	3.017	-168	443	-	3.292
Langdurig zieken	2.132	-937	1.636	-450	2.381
WW regulier en bovenwettelijk	1.423	-412	1.006	-103	1.914
Overige personeelsvoorzieningen	339	-27	28	-44	296
Reorganisatievoorziening	2.500	-587	499	-711	1.701
Incidentele claims	2.727	-	146	-1.562	1.311
Negatieve waarde deelneming	11.618	-	-	-664	10.954
Verlieslatend contract	298	-298	-	-	-
Totaal	<u>24.556</u>	<u>-2.516</u>	<u>3.799</u>	<u>-3.534</u>	<u>22.305</u>

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.
De looptijd van de verschillende voorzieningen is als volgt weergegeven:

		<u>> 1 jaar</u>	<u>Totaal</u>
	<u>< jaar</u>	<u>< 5 jaar</u>	<u>> 5 jaar</u>
x 1.000	€	€	€
Personeelsvoorzieningen	3.261	2.839	2.239
Reorganisatievoorziening	1.063	638	-
Overige voorzieningen	1.310	10.955	-
Totaal	<u>5.634</u>	<u>14.432</u>	<u>2.239</u>
			<u>22.305</u>

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

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
29 Langlopende schulden		
Overige schulden	<u>4.813</u>	<u>8.335</u>

Overige schulden hebben betrekking op de vooruit ontvangen bijdrage voor de kapitaallasten uit hoofde van de investering CS-Zuidplein. Hiervan heeft € 3,5 miljoen betrekking op 2018 en is gerubriceerd als overlopende passiva. De resterende looptijd is korter dan 5 jaar. Het gehanteerde rentepercentage bedraagt 4,56 procent.

	<u>2018</u>
x 1.000	€
Stand per 1 januari	8.335
Aflossingen	<u>-3.522</u>
Stand per 31 december	<u>4.813</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
30 Kortlopende schulden		
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	19.319	23.641
Schulden aan groepsmaatschappijen	4.310	2.256
Schulden aan participanten en aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen	-	5
Belastingen en premies sociale verzekeringen	9.854	10.838
Overige schulden en overlopende passiva	<u>138.385</u>	<u>126.570</u>
	<u>171.868</u>	<u>163.310</u>

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Schulden aan groepsmaatschappijen		
Schuld aan RET Bus B.V.	71	206
Schuld aan RET Services B.V.	<u>4.239</u>	<u>2.050</u>
	<u>4.310</u>	<u>2.256</u>

In de post schulden aan groepsmaatschappijen is opgenomen een bedrag van circa € 4,2 miljoen aan rekening-courantverhouding met RET Bus B.V. en een bedrag van circa € 0,07 miljoen aan rekening-courantverhouding met RET Services B.V. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Er wordt 1,9% rente berekend.

	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Belastingen en premies sociale verzekeringen		
Loonheffing	9.711	9.474
Vennootschapsbelasting	-	1.293
Overige belastingen	<u>143</u>	<u>71</u>
	<u>9.854</u>	<u>10.838</u>
	<u>31-12-2018</u>	<u>31-12-2017</u>
x 1.000	€	€
Overige schulden en overlopende passiva		
Onderhanden projecten	74.034	83.177
Overige schulden	6.674	5.348
Overlopende passiva	<u>57.677</u>	<u>38.045</u>
	<u>138.385</u>	<u>126.570</u>

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

Voorstel resultaatverwerking

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

Het resultaat over 2018 ad € 5.645.000 wordt geheel toegevoegd aan de overige reserves.

Deze voorstellen dient nog te worden vastgesteld door de Algemene Vergadering en zijn derhalve nog niet verwerkt in de jaarrekening 2018 van de vennootschap.

Toelichting op de enkelvoudige winst-en-verliesrekening

Personeelskosten

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

	<u>Vaste en variable beloningen</u>	<u>Beloningen betaalbaar op termijn</u>	<u>Totaal</u>
x 1.000	€	€	€
2018 - M.B. Unck	169	20	189
2017 - M.B. Unck (vanaf 1 juni 2017)	97	11	108
2017 - P. Peters (tot 1 juni 2017)	130	9	139

Vanaf 1 juni 2017 heeft RET N.V. een nieuwe statutair directeur. De beloning voor de nieuwe bestuurder is vrijwillig gebaseerd op WNT-2. De bezoldiging van de bestuurder omvat periodiek betaalde en toegezegde beloningen, zoals salarissen, vakantiegeld en beloningen betaalbaar op termijn, zoals pensioenlasten, voor zover deze posten ten laste zijn gekomen van de vennootschap. De statutair directeur wordt beloond middels een vaste beloning. De statutair directeur heeft een regulier arbeidscontract voor één jaar (dat conform cao in het eerste kwartaal van 2018 is omgezet naar onbepaalde tijd) en valt onder de reguliere cao wat betreft de pensioenregeling.

	<u>Vaste en variabele beloningen</u>	<u>Beloningen betaalbaar op termijn</u>	<u>Totaal</u>
x 1.000	€	€	€
2018	78	-	78
2017	88	-	88

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 2018 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeurs en commissarissen.

Overige bedrijfskosten

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
x 1.000	€	€
Onderzoek van de jaarrekening	223	167
Andere controle opdrachten	66	88
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	3
Overig	11	62
Totaal	<u>300</u>	<u>320</u>

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

Rotterdam, 26 maart 2019,

Maurice Unck

Rotterdam, 26 maart 2019,

Ondertekening commissarissen:

Tineke Bahlmann
Voorzitter

Mirjam Nouwen
Vicevoorzitter

Karin Bax
Commissaris

Steven Lak
Commissaris

Engbert Verkoren
Commissaris

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant



Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de jaarrekening 2018

Ons oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van de vennootschap en de groep op 31 december 2018 en van het resultaat over 2018 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 2018 van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. te Rotterdam ('de vennootschap') gecontroleerd. De jaarrekening omvat de geconsolideerde jaarrekening van Rotterdamse Elektrische Tram N.V. samen met haar dochtermaatschappijen ('de groep') en de enkelvoudige jaarrekening.

De jaarrekening bestaat uit:

- de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2018;
- de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2018; en
- de toelichting met de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen.

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

De basis voor ons oordeel

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

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

Onafhankelijkheid

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

TX2CFEKR3AKW-118815014-95

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 waarvoor PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (KvK 31414409), PricewaterhouseCoopers Pensions, Actuarial & Insurance Services B.V. (KvK 54226368), PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180286) 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.



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 bestuursverslag;
- 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 verslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

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

De directie is verantwoordelijk voor:

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

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

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



Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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, 26 maart 2019
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door M.G. Bergers RA



Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2018 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 vennootschap.
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Ook op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen en het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.



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

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

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

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

Informatieverschaffing over bijzonder statutaire rechten inzake zeggenschap

Informatieverschaffing over bijzonder statutaire rechten inzake zeggenschap

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

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

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

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

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

Bijlage

Bijlage 1 - Meerjarenoverzicht

	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Aantal vervoerde personen (x € 1.000.000)	174	171	163	158	153
Aantal reizigerskilometers (x € 1.000.000)	895	871	807	794	758
Plaatskilometers (x € 1.000.000)	5.254	5.335	5.235	5.274	5.405
Aantal voertuigen	550	552	547	532	550
Concernresultaat (x € 1.000.000)	5,6	4,7	5,1	6,6	9,8
Ebitda (x € 1.000.000) *)	14,1	8,3	6,0	0,2	25,1
Solvabiliteit	45,6%	45,0%	40,8%	42,0%	37,0%
Rentabiliteit totaal vermogen	3,3%	2,9%	2,9%	3,8%	3,3%
Current ratio	1,6	1,7	1,6	1,9	1,7
Gemiddeld aantal FTE's	2.638	2.655	2.681	2.682	2.674
Gemiddeld ziekteverzuim	7,9%	7,3%	6,9%	6,8%	7,1%

*) Ebitda is berekend exclusief mutatie voorzieningen en inclusief belastingen