

Jaarverslag

2014

R.E.T. N.V.

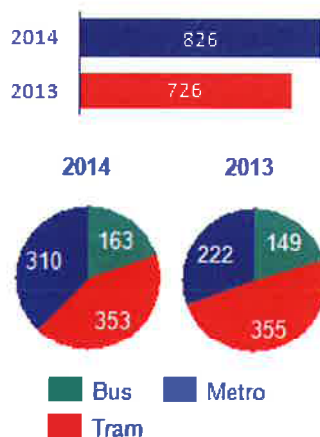


PricewaterhouseCoopers
Accountants N.V.
Uitsluitend voor
identificatiedoeleinden

Kerncijfers

Sociale veiligheid

in aantal geregistreerde incidenten

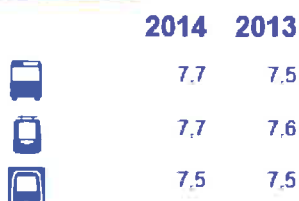


Mijlpaal

Vervanging metrospoor en wissels tussen Oosterflank en Schenkel

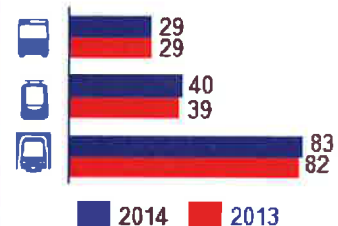
Klanttevredenheid

ov-klantenbarometer



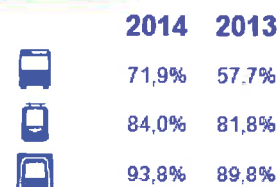
Instappers

x 1.000.000



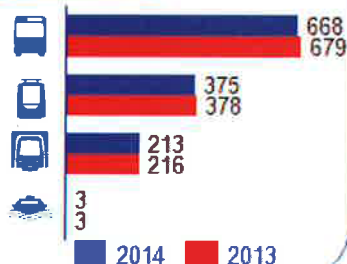
Stiptheid

in procenten



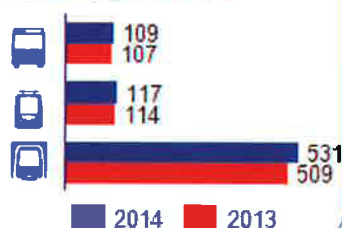
Dienstregelinguren (dru's)

x 1.000



Reizigerskilometers

x 1.000.000



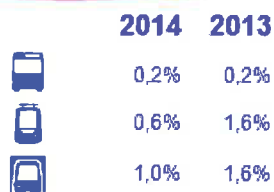
Klachten

3.640
(2013: 3.549)

Mijlpaal

Vervanging tramspoor
Erasmusbrug

Zwartrijders



Mijlpaal

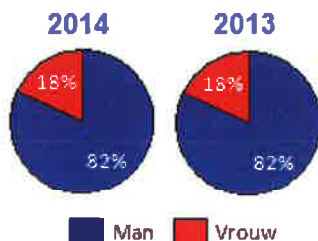
4^e editie Aardig Onderweg
Awards

Aantal medewerkers

2.674 FTE

in 2014

(2013: 2.685)



Gemiddelde leeftijd:
50,5 jaar
(2013: 50,2 jaar)

Mijlpaal

Aanschaf 16 voertuigen
Hoekse Lijn

Energieconsumptie in kWh per reizigerskilometer

	2014	2013
	0,59	0,59
	0,20	0,24
	0,14	0,15

Bedrijfsopbrengsten

In € x 1.000.000

	2014	2013
Opbrengst kaartverkoop	174	164
Exploitatiebijdragen	172	178
Werken derden	123	68
Overig	12	11
Totaal	481	421

Resultaat

In € x 1.000.000

9,8 miljoen

Netto resultaat in 2014

(2013: 10,9)

Mijlpaal

Unieke pilot Achteraf
Betalen Consument

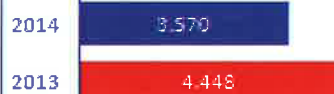
Mijlpaal

Meer dan 30.000
gebruikers OVmiles

Materieel

	276
	113
	160
	1

Verstoringen



Verzuim

7,1%
ziekteverzuim in 2014

(2013: 7,6%)

Inhoudsopgave

Kerncijfers.....	3
Voorwoord	8
Jaaroverzicht 2014.....	9
Januari.....	9
Februari	10
Maart	10
April	11
Mei.....	12
Juni.....	13
Juli	14
Augustus.....	15
September	16
Oktober.....	17
November	18
December	20
Bedrijfsplan: de resultaten van 2014.....	21
<i>Optimale reizigersbeleving.....</i>	<i>22</i>
<i>Hoge kwaliteit</i>	<i>23</i>
<i>RET als mobiliteitsmakelaar.....</i>	<i>25</i>
<i>Gezonde organisatie.....</i>	<i>25</i>
Goed bestuur (corporate governance).....	28
Structuur van de onderneming.....	28
Corporate governance-structuur	28
Interne beheersingsstructuur	29
In Control Statement Project Governance.....	29
Balansontwikkelingen	31

Resultaat 2014.....	31
Vooruitblik 2015.....	31
Risico's	32
Taakverdeling directie	34
Personalia directie.....	35
Juridische structuur RET	37
Verslag van de Raad van Commissarissen.....	38
Jaarrekening	46
Geconsolideerde balans per 31 december 2014.....	47
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2014	48
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2014.....	49
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.....	50
Toelichting op de geconsolideerde balans	62
Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	74
Vennootschappelijke balans per 31 december 2014.....	80
Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2014	81
Toelichting op de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening	82
Overige gegevens.....	90
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	91
Statutaire regeling omtrent winstneming	93
Voorstel resultaatbestemming.....	93
Gebeurtenissen na balansdatum	93
Meerjarenoverzicht	95

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

Voorwoord

Perfect georganiseerd en uitgevoerd openbaar vervoer met de hoogste kwaliteitsbeleving voor de reiziger. Dat is de missie van de RET. We zijn de verbinder van de regio Rotterdam. Nu en in de toekomst.

In 2013 sloten de stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de RET een akkoord op hoofdlijnen over de inbesteding van het openbaar vervoer en de investeringen in meer en beter openbaar vervoer in de regio tot 2026. Dit betekent een integraal systeem waarbij de exploitatie van railvervoer en het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur in één hand liggen. Vanaf 2017 ontvangt de RET, zoals afgesproken in het Hoofdlijnenakkoord bijna 27 miljoen euro minder subsidie per jaar terwijl de kwaliteit van het openbaar verbetert. Dit wordt bereikt door reizigersgroei en doordat de RET continu bezig is om de efficiëntie te verhogen om zo de kosten te verlagen.

In het bedrijfsplan 2013 – 2017 zijn alle initiatieven benoemd, die dit mogelijk moeten maken. We zien dat het businessplan ons helpt om richting aan ambities te geven. We lopen met een aantal doelstellingen zelfs voor op ons schema, andere initiatieven zijn nog in de beginfase. Niet alle doelstellingen zijn gehaald. Verzuim blijft een aanhoudende zorg. Het verzuim is weliswaar gedaald, maar is met 7,1% nog steeds te hoog.

Dit jaarverslag brengt het jaar 2014 in beeld. Naast informatie over de RET en onze medewerkers, geven we hierin aan hoe we 'aardig onderweg' zijn. Zoals het prima financieel resultaat van € 9,8 miljoen, de stijging van het aantal reizigerskilometers, een daling van het zwartrijden tot minder dan 1%, 20% minder verstoringen maar vooral het klanttevredenheidscijfer van gemiddeld een 7,6! Deze goede resultaten zouden niet mogelijk zijn zonder de inzet van alle medewerkers en de goede samenwerking met de Ondernemingsraad. Daarvoor wil ik hen hartelijk danken.

Het jaarverslag geeft ook gedetailleerde informatie over de juridische structuur en financiële ontwikkelingen van ons bedrijf, inclusief de jaarrekening.

Zo kunt u zich een beeld vormen van de RET 2014.

Pedro Peters
statutair directeur



Jaaroverzicht 2014

Januari

Nieuwe bedrijfsfilm in première

Met trots presenteerden we onze nieuwe bedrijfsfilm. De film laat zien hoe we elke dag opnieuw aardig onderweg zijn. Maar ook hoe we zijn ontstaan en hoe we vooruitkijken naar de toekomst. Een film waarin je goed ziet dat we een integraal bedrijf zijn, met niet alleen vervoer, maar ook het beheer en onderhoud van infrastructuur en materieel en vooral met de mensen die het verschil maken. De film kunt u [hier](#) bekijken.

Iedereen kan nu OVMiles sparen!

Half januari begon de campagne voor OVMiles, een samenwerking tussen de RET en 35 partners. OVMiles is een loyaliteitsprogramma voor onze klanten. Terwijl ze reizen, sparen reizigers voor OVMiles waarmee ze iets leuks kunnen doen in de regio Rotterdam. De RET wil ook de sociale verbinder zijn tussen de stad en haar inwoners. OVMiles stimuleert reizigers om vaker te reizen met het openbaar vervoer. Met OVMiles zorgen we voor klantenbinding met onze reizigers. En het maakt het reizen met het OV veel leuker!

We sloten het jaar af met ruim 30.000 OVMiles-leden. Samen reden zij met bus, tram en metro ruim 36 miljoen kilometers. Zij spaarden meer dan 24 miljoen OVMiles en verzilverden bijna 43 duizend coupons.

Prettiger en veiliger Marconiplein

Na een grote opknapbeurt van ruim een half jaar werd op 22 januari het vernieuwde Marconiplein officieel in gebruik genomen. De RET, stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam grepen de noodzakelijke vervanging van de tramsporen aan om gezamenlijk het gehele plein prettiger, veiliger en overzichtelijker te maken. De buitenruimte kreeg meer groen, meer verlichting en nieuw straatmeubilair.

Februari

Ondertekening nieuwe metro's

Op 3 februari werd het contract getekend voor de aanschaf van 16 nieuwe metro's. De voertuigen zijn van hetzelfde type als de lightrailvoertuigen die op dit moment al onder andere op lijn E (RandstadRail) rijden; de zogenaamde SG3-serie. De voertuigen worden vanaf begin 2016 gefaseerd geleverd en zijn bestemd voor de inzet op de Hoekse Lijn, de nieuwe metrolijn die eind 2017 in gebruik wordt genomen en Rotterdam met het strand van Hoek van Holland verbindt.

Aardig Onderweg Awards weer van start!

Op 19 februari was de kick off van de vierde Aardig Onderweg Award. Onze Rotterdamse prijs van €10.000 voor mensen die iets bijzonders doen, ontwikkelen of betekenen in de stadsregio Rotterdam. Er reed een speciale tram rond met een live studio van RTV Rijnmond. Hierin maakte RTV Rijnmond de hele dag haar programma's in én over het openbaar vervoer. Kanshebbers voor een Aardig Onderweg Award vertelden in de tram over hun ideeën voor de Rotterdamse regio. De tramrit was de hele dag live te volgen via radio en televisie.

Tablets voor iedereen

Na het succes bij metro kregen 28 collega's van Tram en Bus tablets. Zij testten de tablet op gebruiksgemak voor het dagelijkse werk. Later dit jaar kregen alle buschauffeurs, trambestuurders, conducteurs, controleurs, OV-surveillanten en metrobeheerders een tablet of smartphone. Daarmee kregen ze toegang tot actuele (reis)informatie. Zo kunnen ze reizigers nog beter van dienst zijn met reisadvies en informatie. De tablets en smartphones bevatten intranet en de RET-app met alle omleidingen en verstoringen, Google Maps en dienstregelingen. Ook kunnen de medewerkers agressie en vandalisme melden.

Maart

Aanrijding Breeplein

Op maandagmiddag 10 maart raakten reizigers en collega's gewond bij een aanrijding tussen drie trams op het Breeplein. Een ongeluk met grote impact. Als vervoerbedrijf met honderden trams, bussen en metro's door het drukke Rotterdamse verkeer weet je dat ongelukken kunnen gebeuren. Maar als het dan echt gebeurt en er maar liefst 3 voertuigen en veel inzittenden bij betrokken zijn, dan is dat heel ingrijpend. De RET heeft veel aandacht besteed aan de nazorg naar reizigers en collega's. Daarnaast leidde het natuurlijk ook tot een flinke verstoring voor reizigers.

Makkelijk voor de reiziger: achteraf betalen

Honderd reizigers deden vanaf 3 maart mee aan de proef Achteraf Betalen Consumenten: voor in het eerst in de geschiedenis van het openbaar vervoer kunnen reizigers maandelijks achteraf betalen voor gemaakte reiskosten. Reizigers hebben daardoor geen zorgen meer over saldotekort op de kaart. Op de gespecificeerde factuur zijn ook de gemiste check-uits zichtbaar, die makkelijk zelf online hersteld kunnen worden. Ook kunnen in de toekomst de reizen van het hele gezin worden vermeld op één factuur. Bovendien maakt de techniek het mogelijk aanvullende OV-diensten, zoals fietskluizen en OV-fiets, achteraf te betalen.

U geeft ons ...

Onze reizigers geven gemiddeld een 7,6 voor het vervoer met bus, tram en metro. Dit is weer hoger dan vorig jaar. De bus en de tram scoren een 7,7 en de metro een 7,5. Onze inspanningen voor kwaliteits- en serviceverbetering voor onze klanten worden dus gewaardeerd door onze reizigers met een steeds hoger cijfer. Dat is een prachtig resultaat maar het wordt wel steeds lastiger om onze prestaties te verbeteren. We doen ons best!

April

Opening Tram Museum Rotterdam

Zaterdag 5 april opende het Tram Museum Rotterdam haar deuren in de remise Hillegersberg aan de Kootsekade 19 in Rotterdam. In het museum zijn bijna alle Rotterdamse trams en een metro van vroeger te bekijken. De paardentram uit 1881, de crèmekleurige elektrische trams van begin vorige eeuw, de oer-Rotterdamse vierasser en de Düwag-trams. Van bijna alle trams die ooit in Rotterdam hebben gereden is er wel één bewaard gebleven. De collectie wordt geconserveerd door vrijwilligers van RoMeO.

Veilig openbaar vervoer

Het succes van ons veiligheidsbeleid zit in samenwerking met ketenpartners. Het handavingsarrangement -een in Nederland uniek pakket aan samenwerkingsmaatregelen met veiligheidspartners; het OM, de politie en de gemeente Rotterdam, is hier een goed voorbeeld van. Zo is de afspraak gemaakt dat een RET-medewerker in nood met dezelfde voorrang wordt behandeld als een politieagent in nood. Politie en de RET surveilleren samen in de metro.

Sinds de invoering van de OV-chipkaart en de toegangspoortjes in 2009 daalde het aantal zwartrijders in de Rotterdamse metro van 11% (voor de invoering van de tourniquets) naar minder dan 1% in 2014. Het zwartrijderspercentage daalde tot 0,2% bij de bus en 0,6% bij de tram. Ook al daalde het aantal geweldsincidenten met 7%, toch blijft de hardheid van de incidenten een grote bron van zorg. We steken daarom ook veel tijd in het trainen van onze

controleurs en conducteurs. Het aantal gemelde verbale incidenten is daardoor toegenomen, waardoor er een stijging van het totaal aantal incidenten voor 2014 zichtbaar is.

Samen voor een betere dienstverlening

De beste dienstverlening maak je samen: reizigers en RET. Daarom begonnen we samen met klanten een online community: vijftigvijftig. Een geselecteerde groep reizigers ging vijftig dagen met elkaar én met medewerkers online in discussie. Het doel van de online discussie was inzicht krijgen in wat voor reizigers belangrijk is en hoe onze service kan verbeteren. We focusten daarbij op de dienstverlening van metromedewerkers. We informeerden ook naar reisinformatie; hoe vindt de klant zijn weg?

Mei

Mooie initiatieven voor betere regio

Tijdens een feestelijke avond in het Nieuwe Luxor Theater in Rotterdam werden vrijdagavond 16 mei de winnaars van de vierde editie van de RET Aardig Onderweg Award bekendgemaakt. De prijs is voor mensen uit de regio die met hun initiatief zelf 'aardig onderweg' zijn of anderen 'aardig onderweg' helpen.

Jarenlang sponsorde de RET allerlei goede doelen, initiatieven waarvoor mensen een bijdrage vroegen. Dat gaf een versnippering van sponsorgeld aan allerlei kleine zaken. We stellen nu vijf grote bedragen beschikbaar. Een serieuze prijs, met een serieus bedrag. Op 16 mei stroomde het theater vol met genodigden: onze klanten die op diverse manieren een gratis kaart hadden bemachtigd. Tijdens een feestelijke avond werden de vijf prijzen uitgereikt. De winnaars waren: Jacqueline voor Kindergebarenkoor (categorie Voor het Verschil), Big Jay – HELDERHEID, (categorie Voor Elkaar), Mireille – Talentfabriek 010 (categorie Voor de Toekomst) en Gert-Jan – Rainbow City Rotterdam (categorie Voor de Stad). Winnaar van de publieksprijs was Flori met haar initiatief 'Speel-o-theek leuk leren 010'.

Informatie over werkzaamheden plaatsen we nu online

Vanaf eind mei plaatst de RET geplande werkzaamheden online op www.ret.nl/werkzaamheden. Deze pagina's informeren bewoners en bedrijven over de consequenties van werkzaamheden aan het spoor of de stations in de buurt. Per project is aangegeven wanneer wat waar gebeurt en waarom, of er overlast te verwachten is en hoe lang de werkzaamheden duren.

CO2 reductie in OV

Minder koolstof, lager energieverbruik en kostenverlaging in het openbaar vervoer. Dat was de opdracht van Ticket to Kyoto (T2K), het Europese project dat openbaarvervoerbedrijven hielp hun CO2-uitstoot te verminderen door milieuvriendelijkere maatregelen te nemen en verbeteringen aan te brengen in de transportgerelateerde infrastructuur. In mei werd het project afgesloten, maar de directies van RET, MIVB (Brussel), moBiel (Bielefeld), RATP (Parijs) en TfGM (Manchester) tekenden een verklaring waarin zij aangaven door te gaan met CO2-reductie en energiebesparing in het openbaar vervoer. Hiermee steunden zij een initiatief van de internationale openbaar vervoerorganisatie UITP om wereldwijd de schadelijke uitstoot van het openbaar vervoer terug te dringen.

Juni

Welke tram vertrekt eerst?

Vanaf 6 juni was de onduidelijkheid over welke tram het eerste vertrekt bij een beginpunt verleden tijd. Op alle trams die bij een eindpunt hun tijd afwachten vóór vertrek wordt vanaf deze datum op de bestemmingsdisplays aan de binnen- en buitenkant de tijd tot vertrek getoond, afgewisseld met het lijnnummer en de eindbestemming. Een lang gekoesterde wens van de reizigers en de afdeling Rail ging hiermee in vervulling.

Gecombineerd koffie- en OV-Servicepunt geopend

Een goede kop koffie drinken terwijl je je OV-zaken regelt? Sinds 10 juni kan dat in metrostation Beurs! De CoffeeCompany en de RET openden het eerste gecombineerde koffie- en OV-servicepunt. Het RET Servicepunt heeft open balies voor persoonlijk contact tussen reizigers en RET-medewerkers. Een voorbeeld om samen het openbaar vervoer steeds makkelijker en leuker te maken.

RET helpt groep 8 naar de 1^e

De RET werkte ook dit jaar hard aan het aantrekken van meer en meer tevreden reizigers. Scholieren zijn een belangrijke doelgroep, die we door middel van deze actie graag kennis laten maken met het gemak van het openbaar vervoer. Daarom schreven we 330 basisscholen in de regio Rotterdam aan met een leuke actie voor de leerlingen van groep 8. Volgend jaar gaan zij naar de middelbare school. Sommigen met de fiets, anderen met het OV. Om de scholieren vast te laten wennen aan het gebruik van het OV, kregen de groep 8-leerlingen zeven retourtjes cadeau van de RET. Op deze manier konden leerlingen alvast een keer de route naar de school uitproberen, of met het OV naar de stad of de bioscoop.

Juli

OV beter vindbaar met herkenningssymbolen M(etro) T(ram) en B(us)

Bij metrostation Kralingse Zoom onthulde wethouder Pex Langenberg op 1 juli de eerste ronddraaiende, lichtgevende M, op een hoge paal bovenop het dak van het metrostation. De komende jaren worden alle grote openbaarvervoerknooppunten voorzien van dit herkenbare symbool. Ook een aantal drukke bus- en tramhaltes in de regio worden voorzien van de speciaal vormgegeven letters B en T. Doel van deze herkenbare OV-symbolen is de vindbaarheid en daarmee de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verder te verbeteren. Zo kunnen reizigers vanuit alle kanten in een oogopslag zien waar ze de tram, bus of metro kunnen nemen. De letters M, B en T worden daarmee herkenbare OV-iconen in de regio.

Reis naar North Sea Jazz

Ook dit jaar was North Sea Jazz uitstekend bereikbaar met ons openbaar vervoer. Op vrijdag- én zaterdagnacht reden na de normale dienstregeling speciale nachtmetro's om onze reizigers thuis te brengen.

Hoekse Lijn weer een stapje dichterbij!

De stadsregio Rotterdam heeft definitief ja gezegd tegen het besluit de Hoekse Lijn om te bouwen tot metrolijn. Dit besluit volgt op het projectbesluit dat vorig jaar juli genomen is. Nu het definitieve ontwerp voor het project gereed is en de bijbehorende raming heeft aangetoond binnen de begroting te passen, heeft de stadsregio Rotterdam dit uitvoeringsbesluit kunnen nemen. Voor het project stelt de stadsregio Rotterdam 312 miljoen euro beschikbaar aan de gemeente Rotterdam. Voor de RET, als onderaannemer een belangrijke speler in dit ombouwproject, betekent dit veel werk in de aanbestedings- en uitvoeringsfase voor de komende jaren. Als alles volgens planning verloopt, rijden de eerste metro's einde 2017 over het spoor. De verlenging tot Hoek van Holland Strand volgt een half jaar later, medio 2018.

Eerste gediplomeerde onderhoudsmonteurs railvoertuig aan het werk

Op 10 juli ontvingen de eerste 15 leerlingen van de nieuwe MBO-opleiding RVO (railvoertuig onderhoudsmonteur) hun diploma. Vier van hen gaan bij RET aan de slag, twee bij de tram en twee bij de metro. Het is belangrijk nu al aan de slag te gaan met het opleiden en werven van gespecialiseerde onderhoudsmonteurs voor onze nieuwe trams en metro's. De komende jaren gaat zo'n 80 procent van de onderhoudsmonteurs in de railbranche met pensioen. De RET begon samen met collega-vervoerbedrijven een opleidingsplan, dat uitgroeide tot een volwaardige tweejarige opleiding tot onderhoudsmonteur railvoertuigtechniek. Onze monteurs moeten zowel met een steeksleutel als met een laptop overweg kunnen. Om deze

specialisten op te leiden hebben de RET en HTM samen met het CIVOM de opleiding opgezet. Dit initiatief krijgt een grote impuls door het sectorplan openbaar vervoer van minister Asscher. Hij stelt landelijk 20 miljoen euro beschikbaar voor onder andere extra leerwerkplekken voor jongeren en het vitaal houden van medewerkers.

Fast Ferry trekt recordaantal reizigers

Het eerste half jaar reisden 25.000 mensen met ons schip 'De nieuwe Prins'. Vorig jaar waren dat er in dezelfde periode 17.000. De Fast Ferry trekt veel toeristen die de bijzondere omgeving van de Tweede Maasvlakte willen ontdekken. Dankzij het mooie weer dit voorjaar maakten veel fietsers en wandelaars gebruik van de Fast Ferry om dit unieke gebied te bereiken. De Fast Ferry vertrekt vanuit Hoek van Holland en vaart naar de Maasvlakte. Het schip legt ook aan in de Pistooldhaven (Europoort) en de Scheurhaven op de Landtong van Rozenburg. Tijdens de overtocht vaart het schip tussen de grootste zeeschepen op weg naar Rotterdam of verre bestemmingen. Bij de halte 'Landtong' ligt een ruig, duinachtig gebied met vogels, bloemen, planten en vaak zijn er ook zeehonden te zien. Reizigers genieten van vergezichten en het nieuwe strand van de Tweede Maasvlakte.

Metro's met gestoffeerde stoelen

Onze metro's (de 5300- en 5400-serie) kregen tijdens de zogenoemde midlife revisie gestoffeerde stoelen. Zo'n revisie is een grootschalige opknapbeurt die zorgt dat de voertuigen nog jaren bedrijfszeker en representatief kunnen blijven rijden. Met de gestoffeerde stoelen bieden we met onze modernste vloot nog meer comfort aan onze reizigers. Het plaatsen van de gestoffeerde stoelen gebeurt zoveel mogelijk tijdens de zomervakantie, dan rijden er minder metro's. De metro's werden opnieuw gespoten, vanaf mei kregen bovendien alle metro's de logo's en gedeeltelijke kleurstelling van R-net.

Ruim 450 oude tram- en metrostoelen zijn onder andere gebruikt om voor de tribune van een voetbalvereniging in Slikkerveer. De oude stoeltjes op die tribune waren 30 jaar oud en helemaal op. De RET had 9000 plastic stoeltjes beschikbaar die gratis konden worden opgehaald. In een mum van tijd hadden de stoeltjes een nieuwe bestemming: bij voetbalverenigingen, hockeyverenigingen, een evenementenbureau, een koor en Diergaarde Blijdorp. Mooi dat onze stoeltjes hier een tweede leven kunnen krijgen.

Augustus

Werken aan infrastructuur

Het was nog nooit zo'n drukke zomer. Met werkzaamheden aan de trambaan op de Erasmusbrug, de kruising bij het Vasteland, de Noordsingel, de Kleiweg, 'het Muizengaatje' en de Spanjaardstraat. Van het tramspoor aan de Schieweg werden de bochten, sporen en

de asfaltconstructie vervangen. Daarnaast werden extra waterbakken in het spoor geplaatst (nodig om het geluid in de bochten te dempen en een vloeiender bocht te maken). De tramsporen van de halte Leuvehaven, van de kruising Vasteland en de Erasmusbrug werden vervangen. Naast de vernieuwing van het spoor werden wissels, waar nodig vervangen. Ook werd gewerkt aan de metrobaan. Het spoor en de wissels tussen Oosterflank en Schenkel werden vervangen. Bovendien werd het spoor tussen remise Waalhaven en station Tussenwater flink onder handen genomen. We vervingen 21.000 ton ballast (grind), 11.000 dwarsliggers en 17,5 km spoorstaaf. Een megaklus, maar het was na 30 jaar ook hard nodig. Onze metro's rijden nu weer soepel en comfortabel over de baan. Het was lastig voor onze reizigers, maar om het reizen met ons openbaar vervoer zo comfortabel en veilig mogelijk te houden, is onderhoud noodzakelijk.

Metrostations opgeknapt

We werken niet alleen aan de baan maar ook aan de stations. In Capelle aan den IJssel worden vier metrostations gerenoveerd. Op die manier maken we het reizen prettiger en veiliger. De fietstunnel onder metrostation Capelsebrug is nu een belevenis in beeld en geluid geworden. Een 70 meter lang panorama van Rotterdam wordt begeleid met geluidsfragmenten uit de stad en de natuur. Door de glazen achterwand in het station is dit panorama direct te zien voor reizigers vanuit de stationshal.

Een groot aantal stations van de RET stamt uit de jaren 80. Er werd toen veel beton gebruikt. In de loop der jaren is er veel veranderd in het openbaar vervoer. Denk bijvoorbeeld aan tourniquetpoortjes, reclame en retail. De bouwstijl in combinatie met de nieuwe functionaliteiten maakt dat de stations uit deze periode er soms rommelig en donker uitzien. Voor reizigers is het niet altijd snel duidelijk waar ze moeten zijn. En dat kan onprettig voelen. Afgelopen jaren zijn daarom stations Zalmplaat, Maashaven, Kralingse Zoom opgeknapt. Uiteindelijk krijgen alle metrostations die ouder zijn dan 20 jaar een opknapbeurt.

September

Rotterdam Centraal opgefleurd

Metrostation Rotterdam Centraal werd aangekleed met beelden van de tentoonstelling 'The Future of Fashion is now' van het museum Boijmans van Beuningen. Met deze unieke samenwerking tussen de RET en museum Boijmans van Beuningen verbeteren we de sfeer en de ambiance op het metrostation. De samenwerking maakt deel uit van een bredere samenwerking met partijen in de kunst- en cultuursector, waarmee we onze verbintenis met de stad tonen. RET reizigers kregen op vertoon van hun vervoerbewijs korting op de toegangsprijs tot de tentoonstelling 'The Future of Fashion is Now'.

Trambehendigheidswedstrijd groot succes!

Collega's hielden zondag 14 september een trambehendigheidswedstrijd bij de remise Beverwaard. Het was een groot succes! Rijvaardigheid en besef van veiligheid zijn belangrijke eigenschappen voor onze trambestuurders. Tijdens de trambehendigheidswedstrijd stonden deze eigenschappen samen met vaktrots, veiligheid en professionaliteit centraal. Het idee om de wedstrijd te organiseren ontstond door deelname aan de Europese trambehendigheidswedstrijden, waar de RET al twee keer eerder aan meedeed. De deelnemers lieten zien dat het besturen van een tram écht een vak is. Zo blekende bestuurders voor ringsteken en trambowlen over veel deskundigheid te moeten beschikken. Tijdens de Europese kampioenschappen in Barcelona in november werden onze trambestuurders tweede.

Oktober

Mijlpaal voor spoorbeveiliging van de metro

We gaan de spoorbeveiliging van het hele metronet vervangen. Een megaklus want het gaat om 42 installaties! In oktober werd in één nacht de spoorbeveiliging vervangen tussen Tussenwater en Marconiplein. Een forse logistieke operatie met zeven nieuwe installaties op een traject van elf kilometer. Het metrotraject waar het oude beveiligingssysteem nog werkt, is net zo veilig als het nieuwe systeem, echter de voordelen van het nieuwe beveiligingssysteem zijn vooral de hogere beschikbaarheid, verbeterde functionaliteit en het is makkelijker te onderhouden. De nieuwe installaties dragen op die manier bij aan het terugdringen van het aantal verstoringen op de metrobaan. De werkzaamheden gebeuren vooral 's nachts, zodat reizigers er geen last van hebben.

RET-reizigers krijgen geld voor inleveren blikjes en flesjes

De RET heeft de primeur op 'statiegeldautomaten' in metrostations Schiedam Centrum en Alexander. De automaat neemt petflessen en blikjes in en geeft een kortingsbon ter waarde van 15 cent terug. De kortingsbon kan worden besteed bij Bram Ladage, De Brood Express of Ezpresso. Reizigers kunnen ook kiezen om het bedrag te doneren aan het natuurbehoudsproject ZOOWild van Diergaarde Blijdorp.

De RET liet deze unieke automaten ontwikkelen om zo het rondzwervend afval in de stations tegen te gaan. Daarbij worden reizigers beloond voor hun 'goede gedrag' en leveren zij een bijdrage aan een schoner milieu.

Lijn 100 jaar Daniël den Hoed

Voor het 100-jarig bestaan van Daniël den Hoed lieten de RET en RTV Rijnmond op woensdag 22 oktober eenmalig 'lijn 100 jaar Daniël den Hoed' door de stad rijden. Een tram van waaruit live tv en radio werd gemaakt. De RET leverde hiermee een bijdrage aan de

grote inzamelingsactie 'Maak kanker kansloos'. In de tram praatten patiënten, artsen en vrijwilligers over wat kanker met je doet, wat je kunt doen om het draaglijker te maken en hoe het staat met het onderzoek van het Erasmus MC Kanker Instituut. De actie leverde meer dan 2 miljoen euro op.

RIVER-systeem populair

Het door de RET zelf ontwikkelde RIVER-systeem, waarmee we snel en eenvoudig verstoringen kunnen melden aan reizigers, is 'ontdekt' door andere vervoerders. HTM wil ons systeem gaan gebruiken en GVB en Syntus hebben ook interesse getoond.

In dit systeem wordt alle relevante reizigersinformatie over onder andere verstoringen en omleidingen ingevoerd. Het systeem zoekt daarbij zelf de juiste teksten met reisinformatie en met één druk op de knop wordt deze informatie getoond op onder andere de reisinformatieborden in stations en bij haltes, onze reisinformatieapp, de RETAlertapp, Twitter, onze website en OV9292. Een gebruiksvriendelijk systeem, dat onze reizigers (maar ook onszelf) razendsnel informeert over actuele verstoringen.

November

De RET koopt emissievrije bussen

Dankzij een subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de stadsregio en de gemeente is de RET in staat twee waterstofbussen aan te schaffen. Zo zijn we niet alleen aardig, maar ook duurzaam onderweg. Daarmee dragen we bij aan de innovatie van waterstof als schone brandstof en de verbetering van de luchtkwaliteit in Rotterdam. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu verleent subsidie voor de aanschaf van de waterstofbussen.

De komst van deze bussen is een belangrijke stap naar emissievrij rijden. Vanaf 2016 zijn de eerste waterstofbussen in het Rotterdamse straatbeeld te zien. De RET werkt met de komst van deze bussen mee aan de vergroening van de stad en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Waterstofbussen stoten geen schadelijke stoffen uit zoals roet en fijnstof. Daarnaast rijden ze CO₂ neutraal. De waterstofbussen hoeven maar één keer per dag waterstof te tanken en hebben net zo veel zitplekken als de reguliere bussen. De Nederlandse vervoerbedrijven willen dat in 2025 de OV-bussen geen luchtvervuilende of klimaatbelastende emissies meer uitstoten. Wij hopen met de aanschaf van de twee waterbussen alvast ervaring op te doen in de praktijk. Daarnaast leren onze monteurs al in vroeg stadium hoe de waterstofbussen technisch onderhouden moeten worden.

OR verkiezingen

De Ondernemingsraad behartigt de belangen van het personeel van de RET en praat mee over bedrijfseconomische beslissingen van de directie. In november hebben we een nieuwe Ondernemingsraad gekozen. De opkomst was goed, 60% van de kiesgerechtigden bracht digitaal zijn stem uit. Dat zijn 1659 medewerkers.

RET start proef met gratis wifi op metrostation Beurs

Reizigers in metrostation Beurs hebben toegang tot gratis internet. In november startten we met een proef waarbij wifi gratis toegankelijk werd voor alle reizigers op het station. Na een éénmalige aanmelding, is de reiziger meteen online. Het aanbieden van wifi draagt bij aan een comfortabele reis en biedt meer gemak voor de reiziger. Tijdens de proef testen we of het systeem ook bij intensief gebruik door een groot aantal mensen toegankelijk blijft. Als de proef succesvol verloopt, voorzien we in de loop van 2015 de 10 grootste metrostations van gratis wifi. Daarnaast werkt de RET aan gratis internet in de trams en metro's. Onze bussen zijn al voorzien van gratis wifi.

RET wint 'Blij Reizigers Prijs 2014'

Voor de introductie van Achteraf Betalen voor Consumenten hebben we de 'Blij Reizigers Prijs 2014' gewonnen. Met deze prijs worden initiatieven beloond die met slimme innovaties het reizen met OV prettiger maken. De prijs wordt jaarlijks uitgereikt door Railforum, een onafhankelijke vereniging van organisaties uit de railsector. De jury noemde reizen op rekening een doorbraak: "Het grote voordeel is dat reizigers in Rotterdam nu zelf kunnen kiezen of ze vooraf of achteraf willen betalen: prepaid met reizen op saldo of postpaid met reizen op rekening. Dat is winst: eindelijk valt er iets te kiezen met de OV-chipkaart."

Buurtbus in Ridderkerk Barendrecht een succes

Sinds maart dit jaar rijdt buurtbus 601 zes dagen per week tussen de Beverwaard, Bolnes, Slikkerveer, Ridderkerk, Rijsoord en Barendrecht. Inmiddels hebben 10.000 reizigers kennisgemaakt met deze buslijn. De bus biedt plaats aan acht passagiers en wordt bestuurd door vrijwilligers. De inzet van kleinere voertuigen met vrijwillige chauffeurs biedt reizigers een busverbinding waar een reguliere lijndienst niet rendabel is. De RET ondersteunt in de vorm van bushaltes. Met betaling via OV-chipkaart, een vaste dienstregeling en aansluiting op andere vormen van openbaar vervoer is de buurtbus een kwalitatief alternatief. De buurtbus ontstond dankzij een subsidie van de stadsregio en een intensieve samenwerking tussen de RET en de gemeente Ridderkerk.

December

Bus scoort op punctualiteit

Onze reizigers hechten terecht veel waarde aan 'op tijd rijden'. Punctualiteit was een belangrijk speerpunt voor de bus in 2014. Het kon en het moest beter en het is gelukt. De inspanningen van alle medewerkers Bus hebben ertoe geleid dat aan het eind van 2014 minder dan 1% van de bussen te vroeg vertrok bij de vertrekhalte en minder dan 5% bij de tijdhalthes. Dit betekent een betere dienstverlening aan de reiziger en minder boete van de stadsregio.

OV-knooppunt Keizerswaard

Op zaterdag 13 december werd het nieuwe OV-knooppunt Keizerswaard geopend. Het nieuwe knooppunt maakt het voor reizigers uit de stad en bewoners van IJsselmonde mogelijk om rechtstreeks naar het winkelcentrum Keizerswaard en naar theater Islemunda te reizen. Daarnaast is er het extra gemak van het rechtstreeks overstappen van tram op de bus. Tramlijn 2 en 23 stoppen nu voor de deur bij het winkelcentrum en het theater. Met de komst van dit OV-knooppunt wordt de periode van bouwen aan het tramnet op Zuid afgesloten.

Bedrijfsplan: de resultaten van 2014

Groei

Er werd in 2014 meer en verder gereisd met de RET. Daarom is een groei in reizigerskilometers te zien van in totaal 4%. Deze groei komt voor het grootste deel door de populariteit van de metro, waar een groei van ruim 4% is te zien. Steeds meer reizigers ontdekken de metro als hoogwaardig vervoersmiddel dankzij de hoge snelheid, de hoge frequenties en het comfort. Inmiddels maken dagelijks 37.000 reizigers gebruik van de Randstadrail. Frequentieverhoging op deze lijn is noodzakelijk. Het is nu al erg druk in de ochtendspits en de groei zet de komende jaren naar verwachting nog door. De bus is gestegen met 1,5% en de tram met ongeveer 3% ondanks de vele werkzaamheden aan het spoor.

Klantwaardering

Onze reizigers belonen ons voor onze inspanningen om de kwaliteit en de service te verbeteren. Over 2014 scoorden we gemiddeld een 7,6 voor het vervoer met bus, tram en metro. Dat is weer hoger dan vorig jaar. De bus en de tram scoren een 7,7 en de metro een 7,5. Het is heel goed om te zien dat onze inspanningen echt tot betere resultaten leiden en het zal lastig worden om deze stijgende lijn vast te houden.

We zien wel dat het aantal klachten licht is gestegen. Dit kunnen wij deels verklaren doordat wij het telefoonnummer van ons Klant Contact Center gratis hebben gemaakt, waardoor de drempel om klachten of complimenten te melden lager is geworden. Het is voor ons niet onverwacht dat er meer klachten zijn gekomen over omleidingen en werkzaamheden. Het aantal klachten over verstoringen is echter afgenomen. Door ons Klant Contact Center wordt continu gekeken hoe wij aan de hand van klachten onze dienstverlening kunnen verbeteren.

Bus

Punctualiteit was een belangrijk speerpunt voor de bus in 2014. Het kon en het moest beter en het is gelukt. De inspanningen van alle medewerkers Bus hebben ertoe geleid dat aan het eind van 2014 minder dan 1% van de bussen te vroeg vertrok bij de vertrekhalte en minder dan 5% bij de tijdhalthes. Dit betekent een betere dienstverlening aan de reiziger en minder boete van de stadsregio.

Optimale reizigersbeleving

Meer service

Evenals vorig jaar duurde de zomerdienstregeling een week korter dan voorheen. Daarmee kwam de RET tijdens de vakantieweken tegemoet aan duizenden reizigers in de regio Rotterdam.

In 2014 startten we samen met TLS met een proef Achteraf Betalen Consument. Voor het eerst in de geschiedenis van het openbaar vervoer konden consumenten op rekening reizen.

Aan het eind van de maand worden de kosten voor het reizen met OV geïncasseerd. Bijkomend voordeel is dat reizigers zo gemiste uitchecks makkelijker kunnen herstellen. TLS en RET hebben het systeem zo ontwikkeld dat alle vervoersbedrijven in Nederland het kunnen invoeren. Syntus en GVB doen inmiddels een pilot. De proef was zo'n succes dat vanaf 2015 alle RET-reizigers gebruik kunnen maken van deze service.

Het verhogen van de servicegerichtheid van onze medewerkers is een belangrijker pijler in het bedrijfsplan. Metrobestuurders, metrobeheerders, trambestuurders en buschauffeurs hebben een tablet of smartphone gekregen om reizigers nog beter te woord te staan over de dienstregeling, verstoringen of omleidingen. Tevens kregen leidinggevenden maandelijks een opleiding en werden leermeesters en mentoren opgeleid tot klantbelevingscoaches. Vijftig frontliners gingen in gesprek met reizigers via een online community om meer inzicht te krijgen in wat reizigers belangrijk vinden.

Grote verbeteringen op het gebied van technische veiligheid maken de herinrichting van de metrobeheerfunctie mogelijk. De herinrichting behelst onder meer de inzet van mobiele serviceteams op alle metrostations van de RET. Enkele grote stations blijven permanent bezet. Doel van deze inrichting is het bieden van meer service aan de reiziger en het aanbieden van een aantrekkelijker werkpakket voor onze metrobeheerders.

Sociale veiligheid

Het zwartrijderspercentage daalde in 2014 tot 0,2% bij de bus, 1% bij de metro en 0,6% bij de tram. Ook al daalde het aantal geweldsincidenten met 7%, toch blijft de hardheid van de incidenten een grote bron van zorg. De inzet van extra OV-surveillanten in de metro, de actieve samenwerking tussen de BOA's (Buitengewoon Opsporings Ambtenaren) achter de camera's, BOA's in de metrostations en de toegenomen meldingsbereidheid van medewerkers voor 'kleinere' incidenten door het gebruik van tablets werpt zijn vruchten af. Deze maatregelen zorgen voor extra ogen en meer meldingen. Daardoor kan er steeds gerichter worden ingegrepen daar waar het nodig is. Het aantal gemelde verbale incidenten

is daardoor toegenomen, waardoor er een stijging van het totaal aantal incidenten voor 2014 zichtbaar is.

Stationsbeleving

In metrostation Beurs werd het gecombineerde koffie en OV-servicepunt geopend.

Persoonlijk reisadvies of reisproduct kan worden gecombineerd met een kopje koffie.

In samenwerking met museum Boijmans van Beuningen werd metrostation Rotterdam Centraal 'aangekleed'. De muren, pilaren en vloer ademen de sfeer van het museum. De beelden van de tentoonstelling vormen een 'wachtverzachter' voor de 38.000 reizigers die dagelijks gebruik maken van het metrostation. De samenwerking maakt deel uit van een bredere samenwerking met partijen in de kunst- en cultuursector.

OVmiles

Het loyaliteitsprogramma OVMiles is een succes. OVMiles is een samenwerkingsverband met 35 partners in de regio. Wie reist, spaart en dat spreekt veel reizigers aan. 2014 sloten we af met 30.390 OVMiles-leden. Die halen nog meer uit het openbaar vervoer. Reizigers leveren hun gespaarde punten in voor korting of gratis producten bij een van de partners.

ICT voor klantgemak

Naast wifi in de bus, is er sinds november 2014 ook gratis wifi in station Beurs. Na een eenmalige aanmelding is de reiziger direct online. In 2015 worden voor de zomer 10 metrostations voorzien van wifi. Ook alle metro's en trams krijgen gratis wifi.

Hoge kwaliteit

Onderhoud en renovatie

Een groot deel van ons metronet, de stations en ons tramnet stamt uit de jaren '70 en '80. De stadsregio heeft daarom besloten om de komende jaren 60 miljoen euro per jaar te investeren in onderhoud en renovaties. Dat zorgde dit jaar bijvoorbeeld voor nieuwe tramrails op de Erasmusbrug. In de zomer is binnen zes weken bijna 10 kilometer spoor tussen Tussenwater en Slinge vervangen.

Dit jaar werd veel onderhoud gepleegd aan de infrastructuur van tram- en metrobaan. Tramsporen, bochten, asfaltconstructies, wissels en metrosporen werden vernieuwd om de komende jaren veilig en comfortabel openbaar vervoer te blijven bieden. Evenals voorgaande jaren is intensief gewerkt aan de vervanging van de spoorbeveiliging metro. Zo werd in oktober in één nacht de spoorbeveiliging vervangen tussen Tussenwater en Marconiplein. Die nacht werden zeven installaties vervangen op een traject van elf kilometer.

In Capelle aan de IJssel is begonnen met de renovatie van de metrostations. De bouwstijl van de jaren '80 in combinatie met de nieuwe functionaliteiten zorgt voor rommelige en donkere stations. Nieuwe frisse entrees, meer licht en een logisch indeling van de stations maken het reizen prettiger en veiliger.

De metro's uit de 5300- en 5400-serie hebben tijdens de midlife-beurt gestoffeerde stoelen gekregen. Met uitzondering van de vakanties kwam er op de werkplaats iedere acht werkdagen een metro binnen voor de midlife-beurt. De metro's werden opnieuw gespoten en vanaf mei kregen bovendien alle metro's de logo's en gedeeltelijke kleurstelling van R-net.

De Citadis1-trams hebben kunstlederen stoelen gekregen tijdens hun D-beurt. Alle zestig trams van het type Citadis 1 krijgen een technische onderhoudsbeurt waarin bijvoorbeeld het onderstel volledig uit elkaar is gehaald en is gereviseerd. Hierdoor kan de reiziger weer comfortabel reizen zonder schokken. Per tram hebben wij 20 werkdagen nodig en er wordt aan twee trams tegelijk gewerkt. Dat betekent dat de revisie na 2,5 jaar is afgerond.

LEAN

Na Vlootservices startten in 2014 ook de medewerkers bij Infraservices met het LEAN-traject. Door de implementatie van het LEAN-denken willen we op een efficiënte manier kwaliteit leveren. Dat doen we door de kennis en kunde van de medewerkers beter te benutten en optimaal om te gaan met tijd, materiaal en arbeid.

In november begon de pilot 'mobiel werken' van de medewerkers van Infraservices, die daarvoor tablets kregen. De verwachting is dat met de tablets nog efficiënter wordt gewerkt.

Verstoringen

Evenals in 2013 is in 2014 veel aandacht besteed aan het reduceren van verstoringen. Dit leidde tot een vermindering van het aantal verstoringen ten opzichte van vorig jaar en daarmee ook vermindering van de impact van de verstoringen. Goede reisinformatie bij verstoringen - groot en klein - is erg belangrijk en neemt een hoop ergernis weg bij de klant. Minstens zo belangrijk is het om te kijken hoe we storingen kunnen voorkomen. Dit jaar was de doelstelling om 20% minder verstoringen te hebben in ons vervoer. Deze doelstelling hebben we behaald dankzij een dagelijkse monitoring en goede samenwerking tussen de afdelingen exploitatie en techniek. Volgend jaar is de ambitie om 30% minder storingen te hebben. Bij metrolijn E kunnen we een flinke verbetering maken mits we nog intensiever samenwerken met HTM.

RET als mobiliteitsmakelaar

Hoekse Lijn

De stadsregio Rotterdam heeft definitief ja gezegd tegen het besluit de Hoekse Lijn om te bouwen tot metrolijn. Dit besluit volgt op het projectbesluit dat vorig jaar juli werd genomen. Voor het project stelt de stadsregio Rotterdam 312 miljoen euro beschikbaar voor de aanleg van de infrastructuur. In 2014 zijn door de RET 16 metrovoertuigen voor de Hoekse Lijn besteld ter waarde van 80 miljoen euro. De bestekfase voor de ombouw van de Hoekse Lijn is in volle gang. Ook zijn we verder gegaan met de voorbereiding van de exploitatie verder zodat deze metrolijn september 2017 ook echt kan gaan rijden. We werken in dit project nauw samen met de gemeenten en de stadsregio.

Buurtbus

De buurtbus in Ridderkerk is een succes. Steeds meer inwoners van Ridderkerk en Barendrecht maken gebruik van de nieuwe buslijn 601. De buurtbus 601 ontstond dankzij een subsidie van de stadsregio en een intensieve samenwerking tussen de RET en de gemeente Ridderkerk.

P+R en fietsenstallingen

Bij metrostation Heemraadlaan zijn 180 parkeerplekken gerealiseerd. Bij metrostation De Terp wordt medio 2015 een bewaakte fietsenstalling gerealiseerd in samenwerking met de gemeente.

Gezonde organisatie

Duurzaam ondernemen

Duurzaam ondernemen vinden wij heel vanzelfsprekend. Het is een onderdeel van onze bedrijfsvoering. We benutten dan ook continu mogelijkheden om het milieu te sparen en een positieve bijdrage te leveren aan de regio. 80% van onze reizigers vervoeren we met tram en metro, elektrische voertuigen die volledig op groene stroom rijden.

Dankzij een subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de stadsregio en de gemeente is de RET in staat twee waterstofbussen aan te schaffen. Daarmee dragen we bij aan de innovatie van waterstof als schone brandstof en de verbetering van de luchtkwaliteit in Rotterdam. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu verleent subsidie voor de aanschaf van de waterstofbussen. De komst van deze bussen is belangrijke stap naar emissievrij rijden.

In 2014 sloten we het project Ticket to Kyoto af. Als deelnemer van het Europese project 'Ticket to Kyoto' hebben wij ons ingezet voor verdere energiebesparing, efficiënter

energiegebruik en vermindering van uitstoot van schadelijke gassen. Om dit te bereiken, zijn alle ondergrondse metrostations voorzien van bewegingsensoren. Als de stations zijn gesloten, kan het licht uit en blijft de veiligheid gewaarborgd. Sensoren in de ondergrondse dienst ruimtes schakelen de verlichting uit en zetten de verwarming of ventilatie lager als er niemand in de ruimte is. Met nieuwe terugvoedstations kunnen we remenergie nu ook voor de metrostations hergebruiken. Daarnaast nemen we ook eenvoudige maatregelen zoals groene daken voor isolatie van stationsgebouwen en energiebesparende led verlichting.

Voor de vierde keer zijn de Aardig Onderweg Awards uitgereikt aan bijzondere initiatieven van mensen uit de regio die aardig onderweg zijn of anderen aardig onderweg helpen. De RET wil niet alleen logistiek maar ook sociaal verbinder zijn. In de awards bundelt de RET haar sponsoractiviteiten.

Ruimte voor talent

De komende jaren gaat zo'n 80 procent van de onderhoudsmonteurs in de railbranche met pensioen. De vergrijzing en de veranderende functieinhoud door de komst van nieuwe tram en metro's zijn aanleiding voor de nieuwe MBO-opleiding RVO (railvoertuig onderhoudsmonteur). Onze monteurs moeten zowel met een steeksleutel als met een laptop overweg kunnen. De gezamenlijke opleiding van HTM, Shunter en de RET krijgt een impuls door het sectorplan openbaar vervoer van minister Asscher. Hij stelt landelijk 20 miljoen euro beschikbaar voor onder andere extra leerwerkplekken voor jongeren en het vitaal houden van werknemers.

Leiderschap

Het leiderschapstraject is een belangrijk speerpunt in het bedrijfsplan. Voor alle leidinggevendenden is een persoonlijk reisplan opgesteld met ontwikkelpunten. In 2014 werden de plannen uitgevoerd. De eerstelijns leidinggevendenden van de afdeling Exploitatie werkten tijdens maandelijkse sessies gezamenlijk aan thema's rond leiderschap, servicegerichtheid en verzuim. Circa vijftig klantbelevingscoaches zijn opgeleid om frontliners te coachen in servicegerichtheid.

De leidinggevendenden binnen techniek werken binnen het LEAN-traject aan deze thema's en worden daar actief op gecoacht door eigen LEAN-coaches.

Verzuim

De integrale aanpak van verzuim heeft hoge prioriteit en het terugdringen van het verzuim is een moeilijke taak. In 2014 is veel geïnvesteerd in het terugdringen van het verzuim. Verbetermaatregelen zijn geformuleerd en geïmplementeerd en het thema heeft voortdurende aandacht gekregen. Afgelopen jaar daalde het verzuim naar 7,1 %. Dat is nog

niet voldoende. De doelstelling voor 2014 is niet behaald maar de eerste verbeteringen zijn wel zichtbaar en in 2015 gaan we met blijvende inzet door met het terugdringen van verzuim.

Risk en veiligheid

De veiligheid van ons vervoerssysteem en de arbeidsveiligheid zijn natuurlijk van zeer groot belang. Daarom controleren we of we aan de veiligheidsvoorschriften voldoen, geven we ARBO-adviezen en voeren we interne veiligheidsonderzoeken uit. Er zijn 5 meldingen betreffende schendingen van integriteit onderzocht.

Aandachtspunten in 2014 waren onder meer de inbouw van een nieuw spoorbeveiligingssysteem en het trainen en oefenen van de crisismanagers en bedrijfshulpverleners. Ook evalueerden we incidenten. Een voorbeeld daarvan is het onderzoek naar de kop-staart aanrijding in maart waarbij drie tramrijtuigen betrokken waren en 38 reizigers en personeelsleden betrokken waren.

Goed bestuur (corporate governance)

Openheid en transparantie zijn belangrijke waarden voor de RET. De RET is geen beursgenoteerde onderneming en is vanuit die hoedanigheid niet verplicht om de Nederlandse beginselen van deugdelijk ondernemingsbestuur en de bijbehorende 'best practice' bepalingen toe te passen. Wel wensen wij zoveel mogelijk te voldoen aan de Nederlandse corporate governance code (de Code). In de reglementen van de Raad van Commissarissen en haar commissie is de Code grotendeels verwerkt en voor zover niet toegepast, leggen we uit waarom. Een aantal principes en best practice-bepalingen zijn door de structuur van de RET niet van toepassing. De RET heeft de naleving van de Code besproken met de auditcommissie en rapporteert separaat aan de aandeelhouder.

Structuur van de onderneming

RET N.V. is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. De vennootschap wordt bestuurd door de directie, waarvan er één statutair directeur is. De Raad van Commissarissen houdt toezicht en wordt in zijn werk terzijde gestaan door de auditcommissie. De directie en de Raad van Commissarissen inclusief zijn commissie zijn onafhankelijk van elkaar. Zie het verslag van de Raad van Commissarissen voor een samenvatting van de activiteiten van de Raad van Commissarissen en zijn commissie in 2014.

De enige aandeelhouder van de RET is de gemeente Rotterdam. De aandeelhoudersrol wordt vervuld door de wethouder Financiën, Binnenstad, Cultuur en Sport van de gemeente Rotterdam.

Corporate governance-structuur

De directie is verantwoordelijk voor het besturen van de onderneming op een transparante wijze. 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 zijn 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 zijn commissie.

De aandeelhouder benoemt de externe accountant. Deze brengt minimaal eenmaal per jaar een accountantsverslag en de 'management letter' uit aan de directie, de auditcommissie en de Raad van Commissarissen. De externe accountant woont alle vergaderingen van de

auditcommissie bij en de externe accountant woont de vergadering van de Raad van Commissarissen bij waarin zijn verslag over de controle van de jaarrekening wordt besproken en waarin de vaststelling van de jaarrekening wordt behandeld.

Interne beheersingsstructuur

De accountant heeft de 'management letter' naar aanleiding van zijn onderzoek naar de processen die van belang zijn voor het jaarrekeningtraject gepresenteerd aan de directie, de auditcommissie en Raad van Commissarissen. Uit dit rapport blijkt dat de interne beheersomgeving van de RET voldoende basis vormt voor risicomanagement, informatiesysteem & communicatie, activiteiten en monitoring. Er is een groot aantal initiatieven gestart ter verbetering van de interne beheersing. Het betreffen omvangrijke projecten om efficiënter in control te komen. Tevens wordt de IT-omgeving verbeterd binnen deze initiatieven.

De RET heeft een klokkenluidersregeling en een gedragscode. De klokkenluidersregeling is verankerd in de cao en de gedragscode is beschikbaar voor het RET-personeel. Met behulp van deze regelingen en de interne handhaving heeft de directie een transparant kader geschetst voor gewenste integriteit en openheid binnen de organisatie.

Gedurende 2014 zijn er geen significante tekortkomingen geconstateerd in de interne beheersingsstructuur en de interne beheersingsystemen hebben naar behoren gewerkt. De interne beheersingssystemen geven een redelijke mate van zekerheid dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat.

In Control Statement Project Governance

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

1. 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 maandelijks gesproken over eventuele verbeteringen in de manier waarop een projectresultaat bereikt wordt. Deze methodiek heeft inmiddels positieve effecten opgeleverd;
4. De geleerde lessen worden centraal bewaakt in registers. Aan de hand van die registers trekken wij lering en passen we geleerde lessen toe in nieuwe projecten;
5. Met behulp van een ketenrapportage die wordt opgesteld voor de meerderheid van de projecten, is vroegtijdig inzicht en besturing verkregen over toekomstige oplevering en de financiële afsluiting van projecten. Hiermee is de nadrukkelijke samenwerking tussen financiën en projectrealisatie geborgd.

Uit hoofde van projectbeheersing is Prince2 als projectmethodiek aangenomen en wordt sinds 2011 toegepast op alle projecten die sindsdien worden opgestart. Alle betrokkenen (projectmanagers, medewerkers) hebben een opleiding gekregen in deze methodiek. Een nieuw project mag alleen worden geleid door een projectmanager die minimaal Prince2 Foundation is gecertificeerd. Daarnaast zijn templates en procedures ontwikkeld die (verplicht) in alle projecten moeten worden toegepast. Om vast te stellen dat dit volledig en RET-breed geïmplementeerd is en nageleefd wordt, is in de zomer van 2014 wederom een audit uitgevoerd door een geaccrediteerd Prince2 auditor. Hieruit is bevestigd dat de RET de projectmethodiek daadwerkelijk geïmplementeerd en geborgd heeft. Ook in 2015 wordt dit geauditeerd.

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

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

Balansontwikkelingen

Het aantal projecten en de omvang hiervan is verder toegenomen in 2014, voornamelijk door het besluit van onze opdrachtgever om extra onderhoud en renovatie op zowel infrastructuur als voertuigen uit te voeren. Hiernaast zijn investeringen gedaan ter voorbereiding van de exploitatie van de Hoekse Lijn.

De toename van de projecten heeft gezorgd voor een afname van het werkkapitaal. Ondanks deze afname van het werkkapitaal is er sprake van een positieve kasstroom uit operationele activiteiten resulterend in een positief effect op de liquiditeit van RET N.V. De solvabiliteit laat een verdere stijging zien, wat past binnen de gemaakte financieringsafspraken met de gemeente Rotterdam.

Resultaat 2014

We hebben het jaar 2014 afgesloten met een positief resultaat van € 9,8 miljoen. Dit is boven het begrote resultaat van € 5 miljoen. Ondanks een afname van het aantal dienstregelingen is er sprake van een groei in aantal instappers en reizigerskilometers. Samen met een afname van het zwartrijderspercentage heeft dit geleid tot een structurele verhoging van de kaartopbrengsten.

De effecten van eerder ingezette verbeteracties uit het bedrijfsplan hebben de operationele kosten verlaagd.

Ondanks dat aan het einde van 2014 aan de punctualiteitstargets van de Bus is voldaan, wordt voor de resterende concessieperiode nog een verlies verwacht. Voor dit verwachte verlies is in 2014 een eenmalige last in het resultaat opgenomen. Enerzijds heeft een bijzondere waardevermindering op het rollend materieel plaatsgevonden tot aan de taxatiewaarde, hiernaast is een voorziening voor de omvang van het verlieslatend contract gevormd. Het verlies komt ten laste van het eigen vermogen van RET Bus B.V. zelf.

De rentebaten en – lasten waren hoger dan gepland. Per saldo heeft dit geleid tot een resultaat dat beter was dan verwacht.

Vooruitblik 2015

Het jaar zal in het teken staan van de uitvoering van ons bedrijfsplan door efficiënter te werken en te werken aan het verhogen van de bedrijfsopbrengsten. Daarnaast voeren wij de afspraken uit het Hoofdlijnenakkoord uit. Het voorbereiden van de railbieding vraagt in 2015 veel capaciteit van de RET.

Het verhogen van de duurzame inzetbaarheid is een van de grootste uitdagingen voor 2015. Er worden geen grote veranderingen in het personeelsbestand verwacht.

Investerings in 2015 hebben met name betrekking op het onderhoud van infrastructuur en voertuigen. In 2015 wordt verkennend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van financiering, afhankelijk van de ontwikkeling van de liquiditeitsbehoefte.

De RET is alleen of samen met andere partijen, zoals de metropoolregio MRDH (voorheen stadregio), actief betrokken bij of initiatiefnemer van een aantal onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Dat betreft o.a. de capaciteitsvergroting van RandstadRail en algemene capaciteitsvergroting van de bestaande metro, experimenten met hybride bussen en waterstofbussen en nieuwe betaalsystemen als opvolger van de OV- chipkaart. Binnen de vennootschap zijn verder geen activiteiten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling te verwachten in 2015.

Risico's

In de management controlcyclus binnen de RET zijn de strategische risico's geïnterpreteerd, geëvalueerd en waar nodig door beheersmaatregelen beperkt. In de operationele uitvoering en in de uitvoering van projecten (zie ook pagina 30) zijn zekerheden ingebouwd om de uitvoering van het openbaar vervoer te waarborgen. Door middel van zowel interne als externe audits is de mate van interne beheersing getoetst.

Met betrekking tot de busconcessie zien wij als belangrijkste risico's het niet behalen van de productiviteitsnormen en de stiptheidseisen vanuit de opdrachtgever. Het niet voldoen aan de stiptheidseisen kan leiden tot het opleggen van boetes, die de winstgevendheid in gevaar kunnen brengen.

Duurzame inzetbaarheid is van groot belang voor de RET. Met de vergrijzing binnen de RET en de verschuiving van de pensioengerechtigde leeftijd moeten we hier voortdurend aandacht voor hebben. Ons uitgangspunt is om medewerkers zo lang mogelijk vitaal en dus inzetbaar te houden. We zien dat veel medewerkers de komende jaren zullen uitstromen dus is het belangrijk dat we voldoende nieuw personeel binnen halen. De verwachting is dat met name het werven van technisch personeel een uitdaging zal zijn. Een andere uitdaging is het borgen van de kennis van de huidige medewerkers die zullen uitstromen.

Een belangrijk risico waar de RET mee te maken krijgt zijn verdere bezuinigingen die vanuit de opdrachtgever worden opgelegd. De mate van kwaliteit van de infrastructuur is rechtsevenredig afhankelijk van de hoogte van de exploitatiebijdragen. Het risico bestaat dat door bezuinigingen de kwaliteit van de infrastructuur afneemt en verstoringen toenemen.

De opbrengsten zijn afhankelijk van overheidsbijdragen en kaartopbrengsten. Beiden kunnen worden beïnvloed door politieke keuzes. Deze politieke keuzes kunnen impact hebben op de opbrengsten van RET.

De overige (financiële) risico's worden in de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening toegelicht.

Taakverdeling directie

Algemeen directeur

Directiewoordvoering

Communicatie

Regie & Ontwikkeling

Personeel & Organisatie

Directeur Exploitatie

Rail

Bus

Fast Ferry

Veiligheid

Bedrijfsbureau Exploitatie

Marketing Verkoop & Services

Centrale Verkeersleiding

Directeur Financiën

Concern Control

ICT

Concern Administratie

Business & Project Control

Inkoop & Contractmanagement

Directeur Techniek

Vlootservices

Vlootmanagement

Infraservices

Inframangement

Ingenieursbureau

Logistiek

Personalia directie

P.G. Peters (1951)

Algemeen/statutair directeur

Pedro Peters is sinds 2005 algemeen/statutair directeur van de RET. Naast de algehele leiding heeft hij de verantwoordelijkheid voor de stafafdelingen Regie & Ontwikkeling, Personeel & Organisatie, Communicatie en Directiewoordvoering.

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

Aandachtsgebieden:

directiewoordvoering, communicatie, regie & ontwikkeling, personeel & organisatie, risk- en veiligheidsmanagement.

Nevenfuncties:

Voorzitter Raad van Commissarissen Meerlanden N.V.

Lid Raad van Commissarissen Reisinformatiegroep 9292OV

Lid Raad van Commissarissen Rotterdamse Mobiliteits Centrale B.V.

Lid Raad van Commissarissen Trans Link Systems B.V.

J.P.M. Bakker (1961)

Directeur Exploitatie

Joop Bakker werd in 2007 benoemd tot directeur Middelen. In september 2009 werd hij directeur Exploitatie. Onder zijn aandachtsgebieden vallen de afdelingen Rail (Tram en Metro), Fast Ferry, Veiligheid, Bedrijfsbureau Exploitatie, Centrale Verkeersleiding en Marketing, Verkoop en Services. Sinds 2012 is hij ook directeur van RET Bus B.V.

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

Aandachtsgebieden:

tram, bus, metro, veiligheid, bedrijfsbureau exploitatie, centrale verkeersleiding, marketing, verkoop en services.

Nevenfuncties:

Lid Raad van Commissarissen Rotterdamse Mobiliteits Centrale B.V.

Lid Raad van Toezicht SKO Westfriesland

F.H. Hoevenaars (1966)

Financieel directeur

Frank Hoevenaars is met ingang van 1 oktober 2014 financieel directeur van de RET. Daarvoor was hij als director projectcontrol de afgelopen vier jaar 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 PWC.

Aandachtgebieden:

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

P.J.A. Lorist (1965)

Directeur Techniek

Paul Lorist is sinds 2011 directeur Techniek en belast met het beheer van de metro- en traminfrastructuur en de RET-vloot. Hij is verantwoordelijk voor de realisatie van de prestatieafspraken tussen de stadsregio Rotterdam en de RET exploitatie. Hij geeft leiding aan de afdelingen Vlootservices, Vlootmanagement, Infraservices, Inframangement en het Ingenieursbureau.

Voordat hij toetrad tot de directie van de RET, deed hij 20 jaar ervaring op met beheer, coördinatie en onderhoud van materieel bij de Koninklijke Landmacht en het Ministerie van Defensie.

Aandachtsgebieden:

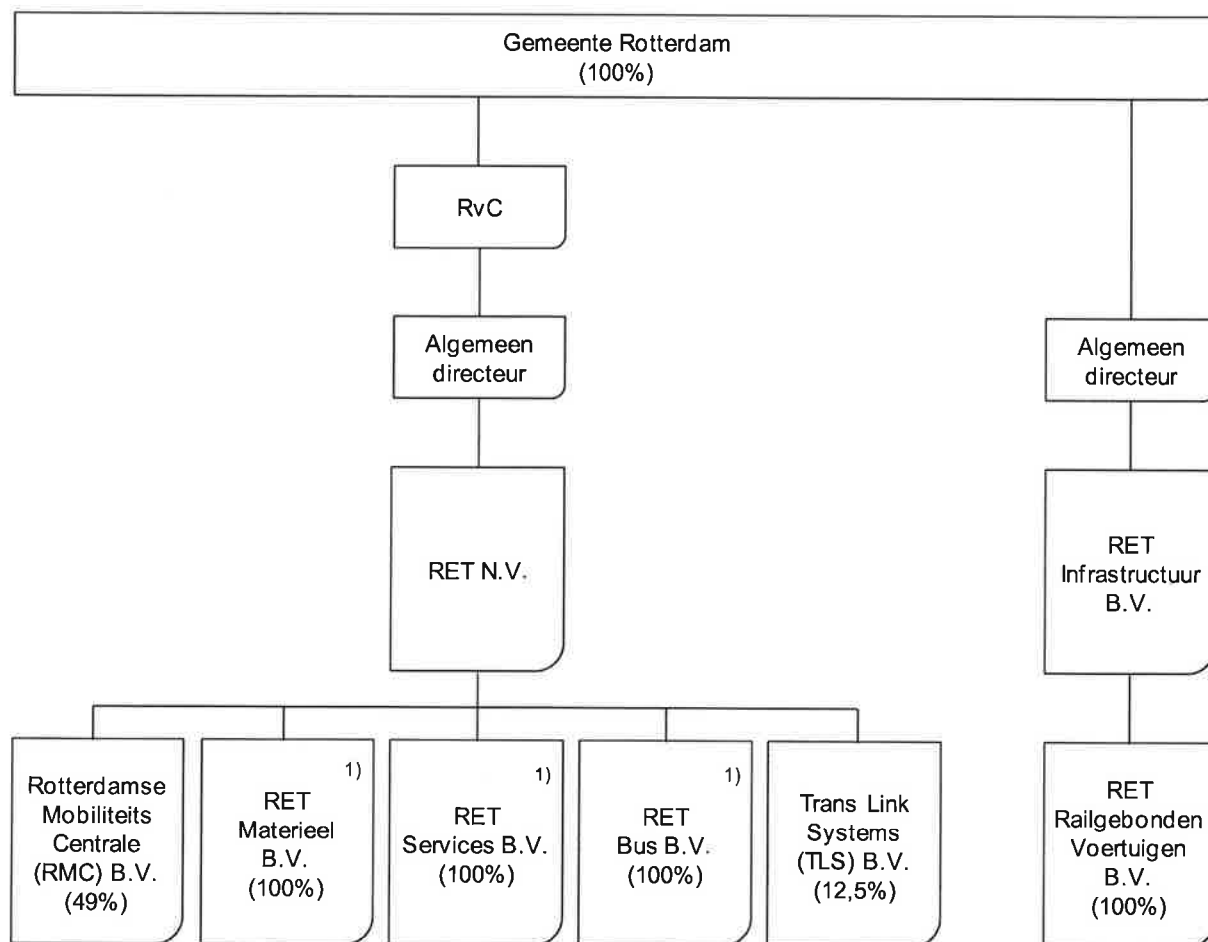
onderhoud materieel, onderhoud infrastructuur, beheer & ontwikkeling.

Nevenfunctie:

Commissielid Overleg Orgaan Employer Support Reservisten

De statutaire directie van de vennootschap bestaat uit één mannelijk persoon en het directieteam bestaat voor 100 procent uit mannen. Bij de RET staan kwaliteit en diversiteit van de directie voorop. In het directieteam is er diversiteit in leeftijdsopbouw en achtergrond. Bij de invulling van de positie van de financieel directeur in 2014 is zorgvuldig gekeken naar het gewenste profiel van de nieuwe financieel directeur. Hierbij is de gewenste evenwichtige verdeling meegewogen. Ondanks dat op dit moment het directieteam nog voor 100 procent uit mannen bestaat, blijft het streven om aan de doelstellingen van de Wet bestuur & toezicht te voldoen.

Juridische structuur RET



¹⁾ Toegepast is artikel 2:403 BW.

Verslag van de Raad van Commissarissen

Aanbieding

Hierbij bieden wij het verslag van de Raad van Commissarissen (RvC) over het jaar 2014 aan. Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2014 besproken en goedgekeurd. Tevens is de jaarrekening door onze externe accountant PWC gecontroleerd en deze heeft hierbij een goedkeurende controleverklaring afgegeven.

Wij adviseren de aandeelhouder de jaarrekening 2014, zoals door de directie is opgesteld, vast te stellen en de directie van de RET décharge te verlenen voor het gevoerde bestuur. En wij vragen de aandeelhouder om décharge voor het toezicht door de RvC.

Zoals vastgelegd in de aandeelhoudersovereenkomst en nadien aangevuld in het zogeheten Hoofdpijnenakkoord, zal de solvabiliteit van RET N.V. in de komende jaren op basis van de resultaten gefaseerd worden verhoogd. Teneinde hieraan te kunnen voldoen adviseert de RvC, in overeenstemming met afspraken met de aandeelhouder, de winst over 2014 toe te voegen aan het eigen vermogen.

Belangrijke ontwikkelingen in 2014

Naast uiteraard de begroting en de jaarrekening, alsmede de kwartaalrapportages, waren de belangrijkste dossiers die de Raad dit jaar besproken heeft; de investering van de Railconcessie voor de periode 2016-2026, de situatie bij de Bus BV (in het bijzonder de punctualiteit), het aanhoudend hoge ziekteverzuim bij RET en de wijziging van de governance bij TLS.

De investering van de nieuwe Railconcessie is drie keer uitgebreid in de Raad besproken. Daarbij zijn zowel de formeel juridische aspecten aan de orde geweest, zoals de statuten wijziging in verband met vereiste zeggenschap door de opdrachtgever. Maar ook zijn de inhoudelijke wensen van de stadsregio, zoals die tot uiting komen in het concept Programma van Eisen, besproken. Het toekomstige financiële model en het risicoprofiel van de uit te brengen meerjarige bieding zijn eveneens besproken. De voorzitter van de RvC heeft de (voorlopige) bevindingen van de Raad in dit opzicht ook gedeeld met de aandeelhouder.

Een tweede dossier dat regelmatig in de Raad besproken wordt, betreft de uitvoering van de nieuwe busconcessie. Naast de periodieke kwartaalrapportages, heeft de Raad zich in persoon twee keer laten informeren door de directeur van de Bus B.V. Daarbij kwamen naast, de performance op zich, het ziekteverzuim en de kwestie van de referentiesheets aan de orde. De hoge boetes als gevolg van de stringente uitvals- en stiptheideisen van de busconcessie vormden een apart aandachtspunt voor de Raad. Het maatregelenpakket van de taskforce Bus om in de komende jaren de resultaten te verbeteren, is uitgebreid met de

directeur van de Bus BV doorgenomen. Op verzoek van de Raad is tevens een evaluatie opgesteld van de bieding voor de busconcessie.

Bedrijfsbreed bij RET is sprake van een hoog ziekteverzuim. Hoe dat ontstaan is en welke maatregelen de directie genomen heeft om met name het langdurig verzuim terug te dringen, is regelmatig in de Raad besproken.

De voorgenomen wijzigingen in de governance van TLS komen periodiek in de Raad aan de orde. De Raad steunt daarbij de lijn van de directie, om de huidige aandeelhouders (waaronder de RET) uit te laten kopen en een nieuwe coöperatie op te richten, waarin alle vervoerbedrijven deelnemen.

Andere onderwerpen die in de RvC aan de orde zijn geweest, betreffen onder andere voortgang bij de realisatie van het Businessplan, de aanvullende afspraken van de CFO met de stadsregio over de invulling van de bezuinigingstaakstelling (de zogeheten Roadmap). Tevens heeft de Raad zich laten informeren door de betrokken managers over de wijzigingen in de P&O-organisatie van het bedrijf en de activiteiten van de afdeling Marketing, Verkoop en Services. De toekomstige ontwikkelingen met betrekking de OV-chipkaart en andere betaalmogelijkheden in het OV zijn daarbij toegelicht.

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

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

Corporate Governance Structuur

De directie en de RvC voelen zich gezamenlijk verantwoordelijk voor de naleving van de Corporate Governance Code (Code). De RvC past de Code zoveel mogelijk toe en rapporteert samen met de directie over de naleving van de Code aan de aandeelhouder. 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.

De RvC heeft zoals elk jaar haar eigen functioneren over het jaar 2014 geëvalueerd. De RvC meent dat zij goed in staat is geweest op kritische wijze haar toezichthoudende verantwoordelijkheid waar te maken, en heeft de nodige acties uitgezet om tijdig tot adequate invulling van de in 2015 verschijnende vacatures in de RvC te komen.

Samenstelling Raad van Commissarissen

De samenstelling van de RvC is in 2014 niet veranderd. Wel is in 2014, met het oog op twee vacatures die in 2015 gaan ontstaan, die van de voorzitter van de Raad en die van de financieel expert, op basis van de bestaande functieprofielen een wervingsprocedure gestart. Daarbij laat de Raad zich assisteren door een extern bureau. Gezien de huidige samenstelling van de Raad is daarbij uitgangspunt dat er tenminste één vrouw in de nieuwe Raad komt.

Op voordracht van de Raad heeft de Algemene Vergadering van de RET drie commissarissen in november herbenoemd. De heer P. Smits (voorzitter) voor een derde periode tot oktober 2015, zodat hij de bieding van de nieuwe Railconcessie kan afronden, de heer B. Keijts voor een tweede periode tot januari 2019 en de heer Van der Chijs voor tweede periode tot 1 februari 2016.

De RvC bestaat uit enkel heren, allen met de Nederlandse nationaliteit. Het streven blijft erop gericht om tot een evenwichtige samenstelling van de Raad te komen, qua leeftijd, kennis, kwaliteiten en geslacht. Voor de toekomstige vacature van de heer Keuzenkamp heeft de Raad dan ook een vrouw voorgedragen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

De leden van de RvC worden benoemd voor een termijn van vier jaar en kunnen daarna worden herbenoemd. Zij kunnen maximaal 12 jaar aanblijven vanaf de datum van hun eerste benoeming. 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.

Ir. P. Smits, voorzitter (1946)

Commissaris sinds: 21 februari 2007

Huidige zittingstermijn: 2011-2015

Nevenfuncties:

- | | |
|-----------------|--|
| Professioneel | - Voorzitter van de AVRO
- Voorzitter Raad van Commissarissen Deerns N.V.
- Lid Raad van Commissarissen De Oude Stad B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Byelex B.V. |
| Maatschappelijk | - Voorzitter Bestuur Stichting het Kunkels Orgel |

Prof. dr. H.A. Keuzenkamp, vice-voorzitter (1961)

Commissaris sinds: 1 oktober 2003
Huidige zittingstermijn: 2011-2015
Hoofdfunctie: Lid Raad van Bestuur Westfriesgasthuis
Nevenfuncties:
- Hoogleraar Universiteit van Amsterdam
- Lid Raad van Advies DBC Onderhoud
- Lid Raad van Advies SEO
- Lid Adviescommissie Zorginstituut Nederland

K. Voormeulen (1949)

Commissaris sinds: 1 mei 2013
Huidige zittingstermijn: 2013 – 2017
Hoofdfunctie: Directeur/eigenaar CMM BV
Nevenfuncties:
- Lid raad van commissarissen GDF/Suez Electrabel
- Voorzitter voetbalvereniging KRSV Vredenburg (Rijswijk)

Ir. L.H. Keijts (1952)

Commissaris sinds: 1 februari 2011
Huidige zittingstermijn: 2011-2015
Hoofdfunctie: Voorzitter Raad van Bestuur van Portaal
Nevenfuncties:
- Bestuurslid Aedes
- Lid Bestuur Stichting Aandelen Kantoor - Ballast Nedam
- Lid Stuurgroep van het opdrachtgeversforum in de bouw
- Lid Audit Committee Ministerie van OCW

Mr. V. van der Chijs (1960)

Commissaris sinds:	1 februari 2011
Huidige zittingstermijn:	2011-2015
Hoofdfunctie:	Voorzitter College van Bestuur van de TU Twente
Nevenfuncties:	- Lid Raad van Commissarissen Deerns NV - Lid European Consortium of Innovative Universities - Lid VSNU SPO - Lid Dagelijks Bestuur 3TU.Federatie - Lid Dagelijks Bestuur Twente Board - Lid Raad van Toezicht Kennisland - Lid Dutch Creative Counsel - Lid Raad van Advies Van Berlo Industries - Lid Raad van Toezicht van de Stichting Nederlands Fonds voor de Film

Vergaderingen en overige bijeenkomsten

De Raad van Commissarissen is in 2014 vijf keer voor een reguliere vergadering bijeen gekomen.

Auditcommissie

De auditcommissie heeft als taak de RvC bij te staan in zijn controlerende taak en toezichthoudende rol. De auditcommissie selecteert en begeleidt de interne en externe accountants. 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 de naleving van de Code. Het reglement van de commissie voldoet aan de vereisten die de Code daaraan stelt en is beschikbaar op de website www.ret.nl.

De auditcommissie heeft, mede ter voorbereiding van de kwartaalrapportages, begroting en jaarrekening in de RvC, vier keer vergaderd. De commissie bestaat uit de heer Keuzenkamp, voorzitter, en de heer Van der Chijs. In het verslagjaar heeft op aanbeveling van de accountant voor het eerst een interim controle en een hard closure op grond van de half jaar cijfers plaatsgevonden.

Risicobeheersings- en controlesystemen

De auditcommissie vergadert met de financieel directeur en de concern controller over de kwartaalrapportages en de werking van het interne risicobeheersings- en controlesysteem. Bij de vergaderingen is ook de externe accountant aanwezig. Eenmaal per jaar voegt de internal auditor zich bij de vergadering. Ook zijn de management letter en het accountantsverslag van de externe accountant besproken. Naar aanleiding van de verbeteringen in de project-beheersing, het verder implementeren van de Prince2 methodiek op de projecten en de bevindingen van de externe accountant, kan de RvC concluderen dat het interne risicobeheersings- en controlesysteem van de RET op een goed niveau functioneert.

Beloningsbeleid

De statutair directeur wordt beloond met een vaste en een variabele beloning. De variabele beloning bedraagt maximaal 15 procent van het vaste salaris en is gebaseerd op een aantal prestatiecriteria. De prestatiecriteria en de uiteindelijke hoogte van de variabele beloning worden voor het boekjaar besproken en goedgekeurd door de RvC en vervolgens vastgesteld door de aandeelhouder. De prestatiecriteria die voor 2014 zijn vastgesteld hebben onder andere een relatie met de strategische lange termijn doelstellingen van de RET. De directie heeft een regulier arbeidscontract en valt daarmee onder de reguliere cao wat betreft de ontslagvergoeding en andere regelingen.

Zelfevaluatie Raad van Commissarissen

De RvC heeft in februari zijn jaarlijkse zelfevaluatie uitgevoerd. Ondermeer is besproken over het functioneren van de Raad en de komende vacatures in de Raad. Meer in het bijzonder ging het daarbij om de vraag in hoeverre de samenstelling van de RvC in voldoende mate de belangrijkste kennis- en ervaringsgebieden afdekt.

De RvC heeft tevens geconstateerd dat de informatievoorziening vanuit de directie adequaat is, en dat hij – dankzij een goed functionerende auditcommissie en de uitgebreide kwartaal-rapportages- in staat is geweest voldoende mate kritisch het gevoerde beleid te volgen.

Afzonderlijk heeft dit jaar een kennismakingsgesprek plaatsgevonden tussen de voorzitter van de RvC en de nieuwe wethouder Financiën, Binnenstad, Cultuur en Sport van de gemeente Rotterdam, de heer A. Visser. Naast de gang van zaken bij het bedrijf en mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zijn ook de prioriteiten van de aandeelhouder met betrekking tot het bedrijf besproken.

Overleg met de externe accountant

De RvC heeft met de directie en de accountant de jaarrekening, het jaarverslag en de management letter besproken. De auditcommissie en de RvC hebben in 2014 niet buiten aanwezigheid van de directie met de accountant gesproken. Er is hiervoor geen aanleiding geweest, maar dit behoort indien gewenst wel tot de mogelijkheden.

De onafhankelijkheid van de accountant is in 2014 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.

De RvC heeft in november van 2014 besloten gebruik te maken van de mogelijkheid om het contract met PWC voor één jaar te verlengen. Met dit voorstel heeft de aandeelhouder ingestemd. Tevens is besloten een Europese aanbestedingsprocedure te starten voor de selectie van een nieuwe accountant voor de controle jaren 2015-2018.

Personeel en contacten met ondernemingsraad

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

Bijzondere aangelegenheden

Specifieke goedkeuringsbesluiten

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

Tegenstrijdige belangen

Er hebben zich in 2014 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, 19 maart 2015

Raad van Commissarissen

Ir. P. Smits, voorzitter

Prof. Dr. H.A. Keuzenkamp, vice-voorzitter

Ir. L.H. Keijts

Mr. V. van der Chijs

K. Voormeulen

Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2014

(voor resultaatbestemming)

x €1.000	[Toelichting]	31 dec 2014	31 dec 2013
Vaste activa			
Materiële vaste activa	[1]	60.442	66.906
Financiële vaste activa	[2]	12.332	13.001
		72.774	79.907
Vlottende activa			
Vorraden	[3]	14.035	15.336
Onderhanden projecten	[4]	140.259	77.138
Vorderingen	[5]	126.161	158.349
Liquide middelen	[6]	58.111	54.263
		338.566	305.086
		411.340	384.993
Groepsvermogen	[7]	151.707	141.919
Vorzieningen	[8]	46.113	41.033
Langlopende schulden	[9]	19.421	19.871
Kortlopende schulden	[10]	194.099	182.170
		411.340	384.993

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2014

x €1.000	[Toelichting]	2014	2013
Netto-omzet	[11]	469.620	409.914
Overige bedrijfsopbrengsten	[12]	11.259	10.669
Som der bedrijfsopbrengsten		480.879	420.583
Kosten van grond- en hulpstoffen	[13]	8.578	9.077
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	[14]	174.365	117.383
Personeelskosten	[15]	162.002	165.584
Afschrijvingen op materiële vaste activa	[16]	9.661	7.118
Overige bedrijfskosten	[17]	120.577	115.275
Som der bedrijfslasten		475.183	414.437
Bedrijfsresultaat		5.696	6.146
Rentebaten en -lasten	[18]	3.464	4.424
Aandeel in winst/verlies van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	[19]	628	375
Resultaat na belastingen		9.788	10.945

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2014

x €1.000	[Toelichting]	2014	2013
Bedrijfsresultaat		5.696	6.146
Aanpassingen voor:			
- afschrijvingen	[16]	7.104	7.118
- bijzondere waardevermindering activa	[16]	2.557	0
- toename / afname voorzieningen	[8]	5.080	435
- aflossingen langlopende leningen	[9]	-450	-2.696
Veranderingen in werkkapitaal:			
- toename / afname voorraden	[3]	1.301	707
- toename / afname onderh. projecten	[4]	-63.121	-12.883
- toename / afname vorderingen	[5]	32.188	28.918
- toename / afname kortlopende schulden	[10]	11.929	-16.257
Verandering werkkapitaal (excl. liquide middelen)		-17.703	485
Ontvangen rente	[18]	4.422	6.492
Betaalde rente	[18]	-958	-2.068
Kasstroom uit operationele activiteiten		5.748	15.912
Investeringsmateriële vaste activa	[1]	-4.320	-2.521
Desinvesteringsmateriële vaste activa	[1]	1.120	7.598
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-3.200	5.077
Dividenduitkering		1.300	0
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		1.300	0
Toename/ (afname) liquide middelen		3.848	20.989
Het verloop van de liquide middelen is als volgt:			
Stand per 1 januari		54.263	33.274
Mutatie boekjaar		3.848	20.989
Stand per 31 december		58.111	54.263

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening

Algemene toelichting

Activiteiten

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

Vestigingsadres

RET N.V. is feitelijk gevestigd aan Laan op Zuid 2, 3071 AA te Rotterdam.

Groepsverhoudingen

RET N.V. te Rotterdam staat aan het hoofd van een groep rechtspersonen. De aandeelhouder van RET N.V. is de gemeente Rotterdam (100 procent).

Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de directie van RET N.V. zich over verschillende zaken een oordeel vormt, en dat de directie schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in art. 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de betreffende jaarrekeningposten.

Consolidatie

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

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

Intercompany-transacties, intercompany-winsten en onderlinge vorderingen en schulden tussen groepsmaatschappijen en andere in de consolidatie opgenomen rechtspersonen worden geëlimineerd, voor zover de resultaten niet door transacties met derden buiten de groep zijn gerealiseerd. Ongerealiseerde verliezen op intercompany-transacties worden ook geëlimineerd tenzij er sprake is van een bijzondere waardevermindering.

Waarderingsgrondslagen van groepsmaatschappijen en andere in de consolidatie opgenomen rechtspersonen zijn waar nodig gewijzigd om aansluiting te krijgen bij de geldende waarderingsgrondslagen voor de groep.

De in de consolidatie begrepen vennootschappen zijn:

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

Toepassing van artikel 2:402 BW

Aangezien de winst- en verliesrekening over 2014 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 art. 2:402 BW.

Verbonden partijen

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

Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht. De verbonden partijen zijn opgenomen op pagina 37 van dit verslag.

Acquisities en desinvesteringen van groepsmaatschappijen

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

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

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

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht wordt opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van rente en ontvangen dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Transacties waarbij geen instroom of uitstroom van kasmiddelen plaatsvindt, zijn niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Algemene grondslagen

Algemeen

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

Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs of de actuele waarde. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. In de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

Vergelijking met voorgaand jaar

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

Functionele valuta

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

Leasing

Bij de vennootschap bestaan 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. Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de winst- en verliesrekening over de looptijd van het contract.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

Materiële 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. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Voor de vaststelling of voor een materieel vast actief sprake is van een bijzondere waardevermindering wordt verwezen naar betreffende paragraaf.

De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten. Indien voor te vervaardigen materiële vaste activa noodzakelijkerwijs een aanmerkelijke hoeveelheid tijd nodig is om deze gebruiksklaar te maken, worden de rentekosten opgenomen in de vervaardigingsprijs.

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.

Financiële vaste activa

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

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en voor zover RET N.V. in deze situatie geheel of

gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt hiervoor een voorziening getroffen.

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaardering worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering. Als resultaat wordt verantwoord het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat.

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

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

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

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

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

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. Op de voorraden is een voorziening voor incurante voorraden in mindering gebracht. De voorziening incurante voorraden is gevormd op basis van de omloopsnelheid van voorraden.

Onderhanden projecten

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

Onderhanden projecten in opdracht van stadsregio Rotterdam 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. Het saldo onderhanden projecten zijn de in opdracht van stadsregio Rotterdam in uitvoering zijnde werken en opdrachten tot constructie van een actief, waarvan op balansdatum nog geen oplevering heeft plaatsgevonden.

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

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

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Als de ontvangst van de vordering is uitgesteld op grond van een verlengde overeengekomen betalingstermijn, wordt de reële waarde bepaald aan de hand van de contante waarde van de verwachte ontvangsten en worden op basis van de effectieve rente rente-inkomsten ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden en worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Voorzieningen algemeen

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

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

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

Voorzieningen voor personeelsbeloningen

RET N.V. en RET Bus B.V. zijn voor hun pensioenregeling aangesloten bij respectievelijk het bedrijfstakpensioenfonds ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds) en SPOV (Stichting Pensioenfonds Openbaar Vervoer). 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 dekkingsgraad van het ABP per 31 december 2014 bedraagt 101,1 procent en de dekkingsgraad van SPOV per 31 december 2014 is 108,9 procent.

Voorts zijn er personeelsregelingen waarvoor additionele verplichtingen bestaan naast het voldoen van verschuldigde premiebijdragen. Hiervoor zijn voorzieningen getroffen op basis van RJ 271. Hierbij is rekening gehouden met sterftekansen en/of ingeschatte kansen dat betrokken personeel aan de geboden personele regelingen zal deelnemen.

De 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.

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

Schulden

Schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde.

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

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

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

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

Netto-omzet

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

Opbrengsten kaartverkoop

De opbrengsten kaartverkoop betreffen de opbrengsten van de OV-chipkaart (saldo reizen, RET abonnementen en wegwerpkarten) en het aandeel in de landelijke- en regio abonnementen. De regio abonnementen verdeling komen van de werkgroep regio abonnementen (WGR). 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 opbrengsten kaartverkoop opgenomen het aan RET N.V. toegerekende aandeel voor het aanbieden van openbaar vervoer aan studenten via de studenten OV kaart. Ten behoeve van het tegen gereduceerd tarief aanbieden van openbaar vervoer aan 65+ reizigers wordt van de gemeenten Rotterdam en Capelle aan den IJssel een lumpsum bedrag ontvangen.

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

Lasten

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

Personeelsbeloningen

Periodiek betaalbare beloningen

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

Pensioenen

RET N.V. heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. Mutaties in de pensioenvoorziening worden ook in de winst- en verliesrekening verwerkt. Het bedrag dat als pensioenvoorziening is opgenomen, is de beste schatting van de nog niet afgefinancierde

bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen wordt niet afgeschreven. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast. Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Rentebaten en -lasten

Rentebaten en -lasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen. Te ontvangen dividenden van niet op nettovermogenswaarde gewaardeerde deelnemingen en effecten, worden verantwoord zodra RET N.V. het recht hierop heeft verkregen.

Activeren van rente

Rentelasten worden geactiveerd gedurende de periode van vervaardiging van een actief, indien het een aanmerkelijke hoeveelheid tijd vergt om het actief gebruiks- of verkoopklaar te maken. De te activeren rente wordt berekend op basis van de verschuldigde rente over specifiek voor de vervaardiging opgenomen leningen en op basis van de gewogen rentevoet van leningen die niet specifiek aan de vervaardiging van het actief zijn toe te rekenen, in verhouding tot de uitgaven en periode van vervaardiging.

Resultaat deelnemingen (gewaardeerd op netto-vermogenswaarde)

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

Financiële instrumenten en risicobeheersing

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

Renterisico

De gebruiksvergoedingen die verschuldigd zijn aan RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. voor het gebruik van infrastructuur en materieel omvatten de

kapitaallasten, waaronder rentelasten. Infrastructuur en materieel zijn gefinancierd met langlopende financieringen met een vaste rente, derhalve is het renterisico beperkt.

Kredietrisico

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

Liquiditeitsrisico

Beheersing van het liquiditeitsrisico vindt plaats door te streven naar voldoende liquiditeitsbuffer, en door zorg te dragen voor voldoende cashflow. Beheersing van de cashflow vindt plaats door strikt cashflow management, door het plannen van nieuwe investeringen, alsmede door actief management van het werkkapitaal.

RET NV heeft voor de hoogte van de rekening-courant positie met verbonden partijen een trekkingsrecht bij haar aandeelhouder, waardoor toegang tot de kapitaalmarkt bereikbaar is.

Het liquiditeitsrisico op lange termijn wordt gevormd door de mate van zekerheid dat de 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. Wij monitoren de impact van investeringsbegrotingen op de verwachte cashflow positie.

Toelichting op de geconsolideerde balans

[1] Materiële vaste activa

x €1.000	Bedrijfs- gebouwen en terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel	Andere vaste bedrijfs- middelen	Vaste bedrijfs- middelen in uitvoering en vooruit- betaald	Totaal
Stand per 1 januari 2014						
Aanschafwaarde	41.585	35.301	20.568	6.624	3.220	107.298
Cumulatieve afschrijvingen	-7.980	-24.919	-3.782	-3.711	0	-40.392
Boekwaarde per 1 januari 2014	33.605	10.382	16.786	2.913	3.220	66.906
Mutaties in de boekwaarde						
Investerings	2.170	2.150	0	0	0	4.320
Desinvesteringen	-1.057	-27	-16	0	287	-813
Ontvangen investeringsbijdragen	0	0	0	0	-585	-585
Afschrijvingen	-1.546	-2.449	-2.836	-1.718	0	-8.549
Afschrijving desinvesteringen	246	27	3	0	0	276
Bijzondere waardeverminderingen	0	0	-2.557	0	0	-2.557
Vrijval investeringsbijdragen	1	0	0	1.443	0	1.444
Saldo mutaties 2014	-186	-299	-5.406	-275	-298	-6.464
Stand per 31 december 2014						
Aanschafwaarde	42.698	37.424	20.552	6.624	2.922	110.220
Cumulatieve afschrijvingen	-9.279	-27.341	-9.172	-3.986	0	-49.778
Boekwaarde per 31 december 2014	33.419	10.083	11.380	2.638	2.922	60.442

Remise Beverwaard is voor het resterende deel in 2014 geactiveerd voor € 2,1 miljoen (2013: €0,1 miljoen) aan huisvesting. De tijdelijke huisvesting en onderzoek van de Centrale Verkeersleiding zijn in 2014 tegen boekwaarde aan RET Infrastructuur B.V. overgedragen.

In de loop van 2014 is gebleken dat de verwachtingen voor de busconcessie op de ontwikkeling van zowel kaartopbrengsten, boetebedragen en onvermijdbare kosten te positief waren gesteld. Op de busconcessie wordt een contante negatieve kasstroom verwacht, waardoor een bijzondere waardevermindering van € 2,6 miljoen is verantwoord op het rollend materieel tot aan de directe opbrengstwaarde (de taxatiewaarde). Voor het na de bijzondere waardevermindering resterende saldo van onvermijdbare exploitatiekosten en verwachte opbrengsten is een voorziening voor verlieslatend contract verantwoord.

In machines en installaties werd in 2014 in computers en informatiesystemen € 2,1 miljoen (2013: € 1,7 miljoen) geïnvesteerd.

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

De gehanteerde afschrijvingspercentages zijn per categorie als volgt:

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

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

Rente

In 2014 is voor een totaalbedrag van circa € 0,02 miljoen (2013: € 0,3 miljoen) aan rente geactiveerd (op basis van een rentepercentage van 3,5 procent (2013: 3,8 procent)).

[2] Financiële vaste activa

x €1.000	Deelneming TLS	Deelneming RMC	Totaal deel- nemingen
Stand per 1 januari 2014	12.423	578	13.001
Boekwaarde per 1 januari 2014	12.423	578	13.001
Mutaties in de boekwaarde			
Waardeverminderingen	-1.481	0	-1.481
Resultaat deelnemingen	0	812	812
Saldo mutaties 2014	-1.481	812	-669
Stand per 31 december 2014	10.942	1.390	12.332
Boekwaarde per 31 december 2014	10.942	1.390	12.332

Deelneming TLS heeft betrekking op Trans Link Systems (TLS) B.V. (statutair gevestigd te Amersfoort, aandeel in het kapitaal: 12,5 procent) en deelneming RMC op Rotterdamse Mobiliteits Centrale (RMC) B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 49 procent).

Voor TLS B.V. zijn in een intentieverklaring afspraken gemaakt over de voorgenomen verkoop van de aandelen in de deelneming aan een op te richten coöperatie van alle vervoerders. Als gevolg van deze afspraken is een waardevermindering op de waarde van onze deelneming in TLS B.V. doorgevoerd.

Het resultaat deelnemingen in 2014 betreft het resultaat van RMC B.V.

[3] Voorraden

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Grond- en hulpstoffen	23.479	25.915
Af: voorziening incurante goederen	-9.648	-11.045
	13.831	14.870
OV-chipkaarten en merchandise	204	466
	14.035	15.336

[4] Onderhanden projecten

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Onderhanden projecten	185.332	154.299
Af: ontvangen termijnbedragen	-94.334	-120.547
Af: voorziening projecten	-2.240	-409
	88.758	33.343
Waarvan verricht werk < gefactureerde termijnen / ontvangen financiering -gepresenteerd onder kortlopende schulden	51.501	43.795
	140.259	77.138

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

[5] Vorderingen

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Vorderingen op handelsdebiteuren	5.454	13.432
Af: voorziening dubieuze debiteuren	-168	-177
	5.286	13.255
Vorderingen op participanten en maatschappijen waarin wordt deelgenomen	1.016	230
Belastingen en premies sociale verzekeringen	6.335	7.185
Overige vorderingen	111.966	135.907
Overlopende activa	1.558	1.772
	126.161	158.349

Vorderingen op participanten en maatschappijen waarin wordt deelgenomen bestaat nagenoeg geheel uit een vordering op TLS B.V.

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

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2014 van € 87,4 miljoen

(2013: € 107,6 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. Het rentepercentage bedraagt 3,5 procent (2013: 3,8 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

Tevens is, net als voorgaand jaar, opgenomen een vordering op CBS Outdoor van € 6,5 miljoen.

Onder de vorderingen zijn begrepen vorderingen op de aandeelhouder van € 3,9 miljoen.

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

[6] Liquide middelen

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Kas	45	68
Bank	57.567	53.669
Overig	499	526
	58.111	54.263

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

[7] Groepsvermogen

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

[8] Voorzieningen

x €1.000	Boekwaarde per 1 januari	Ont- trekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december
Personeelsvoorzieningen					
Sociaal Plan	1.855	-1.440	37	0	452
FPU	189	-147	0	-42	0
FLO	5.997	-877	74	-2.752	2.442
Jubilea	3.180	-233	644	0	3.591
Langdurig zieken	4.604	-157	322	-1.352	3.417
WW regulier en bovenwettelijk	3.325	-1.140	2.162	-1.059	3.288
Overig	409	-72	1.411	0	1.748
Reorganisatievoorziening					
Reorganisatievoorziening	6.692	-1.037	256	-4.246	1.665
Overige voorzieningen					
Incidentele claims	7.833	-421	3.583	-1.347	9.648
Verlieslatend contract	0	0	14.119	0	14.119
Referentiesheets	6.175	-837	427	-69	5.696
Overig	774	-727	0	0	47
	41.033	-7.088	23.035	-10.867	46.113

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.

Algemeen

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

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Gehanteerde rekenrente	1,0 - 2,0 procent	1,0 - 2,5 procent
Verwachte salarisstijging	1,5 procent	1,5 procent

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

Verwachte salarisstijgingen: op basis van een leeftijdsafhankelijke staffel tussen 1,5 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.

Sociaal plan

De voorziening Sociaal Plan is in 2005 gevormd met een looptijd van 10 jaar. In het kader van de vereiste marktconformiteit is RET N.V. toen gekrompen. Overtollig personeel is op basis van een sociaal plan een regeling aangeboden. De voorziening wordt actuarieel berekend.

FPU

De flexibele pensioenuitkering is een regeling die in 2014 is beëindigd. RET N.V. betaalt via ABP toeslagen aan de medewerkers die gebruik maken van deze regeling.

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. In 2013 is gedoteerd aan deze voorziening ervanuitgaande dat uitkering op 67 jaar zou plaatsvinden. In 2014 is duidelijk geworden dat uitkering op 65 jaar plaatsvindt. Dit heeft geresulteerd in een vrijval in het verslagjaar.

Jubilea

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

Langdurig zieken

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

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. In 2014 is eenmalig een additioneel bedrag gedoteerd aan de voorziening compensatie arbeidsongeschiktheid.

Reorganisatievoorziening

De voorziening reorganisatie heeft betrekking op reorganisatie van functies binnen de RET, waartoe in 2008, in 2011 en in 2012 is besloten. Voor de bepaling van deze voorziening is uitgegaan van alle reorganisatiemaatregelen waartoe door de directie is besloten en die aan de Ondernemingsraad zijn voorgelegd. De hoogte van de voorzieningen die in 2008, 2011 en 2012 zijn besloten, is bepaald aan de hand van een inschatting per persoon / functie. De hoogte van de voorziening ultimo 2014 is gebaseerd op de momenteel beste managementinschatting van de werkelijk uit te keren bedragen. De verantwoorde vrijval heeft betrekking op wijzigingen in de situatie van de betreffende personen/functies.

Overige voorzieningen

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

De voorziening referentiesheets is gevormd naar aanleiding van de mindere inzetbaarheid van de voormalig Qbuzz personeel. Na de gunning is gebleken dat de RET niet juist is geïnformeerd over de inzet van het personeel van de latende concessiehouder. Het gevolg hiervan is dat RET Bus B.V. de exploitatie van deze concessie niet sluitend kan krijgen en de komende jaren er een verwacht verlies zal zijn.

Het bedrag is vastgesteld door de aanvullende informatie over inzetbaarheid toe te passen op het dienstenpakket. De voorziening is ultimo 2014 opgenomen voor de resterende looptijd van de concessie.

In de loop van 2014 is voor de busconcessie gebleken dat aan de verwachtingen met betrekking tot de ontwikkeling van zowel kaartopbrengsten, boetebedragen als onvermijdbare kosten niet is voldaan. Naar aanleiding hiervan is een taskforce ingesteld die het aanwezige verbeterpotentieel heeft onderzocht en vertaald in maatregelen. Per saldo wordt ook inclusief de effecten van de door te voeren maatregelen nog een onvermijdbaar verlies op de resterende duur van de concessie ingeschat waarvoor eind 2014 een voorziening verlieslatend contract is gevormd.

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

x €1.000	< 1 jaar	> 1 jaar < 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Personeelsvoorzieningen	6.975	4.747	3.216	14.938
Reorganisatievoorziening	738	927	0	1.665
Overige voorzieningen	13.665	15.845	0	29.510
	21.378	21.519	3.216	46.113

[9] Langlopende schulden

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Overige schulden	19.421	19.871
	19.421	19.871

Overige schulden hebben voor € 18,0 miljoen betrekking op de vooruit ontvangen bijdrage voor de kapitaallasten uit hoofde van de investering CS-Zuidplein. Hiervan heeft € 2,4 miljoen betrekking op 2015 en is gerubriceerd als overlopende passiva. Een bedrag van € 1,1 miljoen heeft een resterende looptijd van langer dan 5 jaar. Het gehanteerde rentepercentage bedraagt 4,56%.

Hiernaast is een langlopende verplichting opgenomen van € 1,4 miljoen inzake het onderhoud van geluids- en antiverblindingschermen nabij Pernis. Dit bedrag was eerder ontvangen van Rijkswaterstaat. In 2011 heeft voor de eerste keer onderhoud plaatsgevonden, in 2014 zijn geen mutaties geweest. Een bedrag van €1,2 miljoen heeft een resterende looptijd van langer dan 5 jaar.

[10] Kortlopende schulden

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	34.608	44.219
Schulden aan participanten en aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen	629	1.082
Belastingen en premies sociale verzekeringen	10.075	9.820
Onderhanden projecten	51.501	43.795
Overige schulden	8.395	11.284
Overlopende passiva	88.891	71.970
	194.099	182.170

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

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

De belastingen en premies sociale verzekeringen betreffen de schulden aan loonheffingen en sociale verzekeringen.

Onder de schulden zijn begrepen schulden op de aandeelhouder van € 0,1 miljoen.

RET N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de financiering van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige bouwtermijnen en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 10,4 miljoen (2013: € 11,3 miljoen). Onder de overlopende passiva is € 7,2 miljoen (2013: € 9,3 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten opgenomen uit de verkopen van jaarabonnementen in 2014. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2015. Daarnaast is een ontvangen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2015 opgenomen voor € 30,9 miljoen (2013: € 28,5 miljoen).

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

Concessie stadsregio Rotterdam

RET N.V. heeft overeenkomsten afgesloten met stadsregio Rotterdam ter uitvoering, inclusief de veiligheid, van het openbaar vervoer bus, tram, metro en ferry in het gebied van de stadsregio Rotterdam.

Overeenkomst concessie rail

De concessie heeft een ingangsdatum van 10 december 2006 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 stadsregio Rotterdam (concessieverlener). Voor de jaren 2014, 2015 en 2016 zijn afspraken gemaakt over de exploitatiebijdragen en jaarlijkse indexering. De voor de concessie gemaakte opbrengsten 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 bij het einde van de lopende concessie. Het is de intentie om de concessie te verlengen.

Overeenkomst concessie bus

Op 9 december 2012 is de nieuwe busconcessie ingegaan met een looptijd van 7 jaar en zijn de busactiviteiten afgesplitst van RET N.V. en ingebracht in RET Bus B.V. (een 100 procent dochter van RET N.V.). RET Bus B.V. ontvangt als concessiehouder een jaarlijkse exploitatiebijdrage (concessie-vergoeding) voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking afgegeven door stadsregio Rotterdam (concessieverlener).

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

Investeringsverplichtingen

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

- Aanschaf rijtuigen voor de Hoekse Lijn met openstaande verplichtingen van € 47,7 miljoen;
- Spoorbeveiliging met openstaande verplichtingen van € 21,6 miljoen;
- TCK (tourniquetten en OV-chipkaart) met openstaande verplichtingen van € 3,5 miljoen;
- Marconiplein met openstaande verplichtingen van € 3,1 miljoen;
- Brandveiligheid tunnels fase 2 met openstaande verplichtingen van € 6,9 miljoen;
- Midlife onderhoudsbeurt voor de metro's met openstaande verplichtingen van € 5,8 miljoen.
- Wifi in trams en metro's met openstaande verplichtingen van € 2,4 miljoen.

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

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 2014 is hier een bedrag van ongeveer € 1,3 miljoen voor voldaan (2013: € 1,2 miljoen). Het merendeel van de leasecontracten heeft een looptijd van circa 6 jaar, de omvang van de jaarlijkse verplichting is gelijk aan de leasekosten van het huidig boekjaar.

De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn hierdoor circa € 0,9 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 2,3 miljoen;
- en langer dan 5 jaar zijn € 0,9 miljoen.

Huurverplichtingen

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

De huurverplichtingen met een looptijd:

- korter dan een jaar zijn circa € 2,6 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 10,3 miljoen;
- en langer dan 5 jaar zijn € 17,3 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 € 0,2 miljoen en tussen 1 en 5 jaar ongeveer € 0,7 miljoen.

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

Gebruiksvergoeding

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor het gebruik van de infrastructuur met RET Infrastructuur B.V. en het gebruik van materieel met RET Railgebonden Voertuigen B.V. Verplichtingen voortvloeiend uit het eigendom, het gebruik en de instandhouding van de railvoertuigen zijn voor rekening en risico van RET N.V. Hiervoor betaalt RET N.V. een gebruiksvergoeding. Deze gebruiksvergoeding betreft hoofdzakelijk een vergoeding voor afschrijvings- en rentekosten en bedraagt voor 2014 circa € 59,4 miljoen (2013: € 59,8 miljoen).

Bankgaranties

Er zijn drie lopende bankgaranties, een bankgarantie ter waarde van € 21.175 aan Indumat B.V. te Ridderkerk, een bankgarantie van € 40.000 voor de huur van de Conradstraat en een bankgarantie aan NS Stations ter hoogte van € 35.000.

Fiscale eenheid

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

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

[11] Netto-omzet

x €1.000	2014	2013
Opbrengsten kaartverkoop	174.228	164.124
Exploitatiebijdragen	172.084	178.088
Werken derden	123.308	67.702
	<u>469.620</u>	<u>409.914</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 en Capelle aan den IJssel en de opbrengst studentenkaart. De toename in 2014 is, naast indexering, voornamelijk te danken aan de groei van het aantal reizigers en langere ritten.

De exploitatiebijdragen hebben betrekking op de beschikkingen van stadsregio Rotterdam voor de exploitatie rail, bus, verkoop & marketing, regie & ontwikkeling, fast ferry, railinfrastructuur en sociale veiligheid. De exploitatiebijdragen in 2014 zijn lager als gevolg van gemaakte afspraken met onze opdrachtgever.

Werken derden betreft de aan het verslagjaar op basis van 'percentage of completion' toerekenbare omzet inzake infrastructurele projecten en de bouw van railgebonden voertuigen in opdracht van stadsregio Rotterdam.

[12] Overige bedrijfsopbrengsten

x €1.000	2014	2013
Overige bedrijfsopbrengsten	1.561	2.561
Bijdrage chipkaarten	992	946
Werken voor derden en overige dienstverlening	5.749	5.312
Vergoeding procesverbaal	696	783
Verschroting en verkoop activa	941	-253
Management fee	1.320	1.320
	<u>11.259</u>	<u>10.669</u>

De managementfee betreft een vergoeding voor het voeren van de directie van RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V.

[13] Kosten van grond- en hulpstoffen

x €1.000	2014	2013
Kosten van grond- en hulpstoffen	8.578	9.077
	<u>8.578</u>	<u>9.077</u>

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

[14] Uitbesteed werk en andere externe kosten

x €1.000	2014	2013
Ingehuurd personeel	25.184	24.527
Ingehuurd personeel werken derden	8.302	4.825
Werken derden	104.663	53.914
Onderhoud en reparatie door derden	31.738	29.617
Vervoer door derden	1.554	1.504
Overige externe kosten	2.924	2.996
	<u>174.365</u>	<u>117.383</u>

De kosten voor ingehuurd personeel zijn hoger dan vorig jaar. Dit zit met name bij de volgende afdelingen: Bus, Ingenieursbureau, Financiën en Tram en Metro door inhuur voor niet ingevulde formatieplaatsen, tijdelijke versterking van de afdelingen en projecten voor derden. RET Bus B.V. heeft een hoog ziekteverzuim en lagere inzetbaarheid van personeel, wat met een flexibele schil opgevangen is.

Werken derden is met € 58,7 miljoen omhoog gegaan door hogere bouwkosten ten behoeve van investeringen (onderhanden projecten).

De kosten voor onderhoud en reparatie door derden zijn met € 2,5 miljoen gestegen. Deze post heeft betrekking op de kosten voor de bedrijfsvoering zoals storingen, onderhoudscontracten, schadeherstel en beheer werkzaamheden.

De overige externe kosten zijn zitten ongeveer op hetzelfde niveau als voorgaand jaar.

[15] Personeelskosten

x €1.000	2014	2013
Salarissen	109.410	107.677
Geactiveerde loonkosten	-3.440	-3.070
Vaste beloningen	13.819	12.895
Variabele beloningen	7.137	6.642
Pensioenpremie	18.425	18.102
Premies sociale verzekeringen	17.819	16.210
Overige sociale lasten	-817	-366
Overige personeelskosten	4.455	4.361
Mutaties personeelsvoorzieningen	-4.806	3.133
	<u>162.002</u>	<u>165.584</u>

De gemiddelde bezetting:

x €1.000	2014	2013
Exploitatie	1.322	1.331
Techniek	465	452
Financiën	89	87
Algemeen	84	82
Herplaatsing	2	3
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	<u>1.962</u>	<u>1.955</u>
Totaal gemiddeld FTE's RET Bus B.V.	<u>712</u>	<u>730</u>
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. & RET Bus B.V.	<u>2.674</u>	<u>2.685</u>

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

De salarissen stijgen met name door de indexatie (cao). De overige vaste beloningen zijn met €1 miljoen toegenomen met name door de functieherwaardering bij de afdeling Veiligheid. In de variabele beloningen is in 2014 een dotatie aan de verplichting voor verlofuren opgenomen, in 2013 was hier sprake van een vrijval.

Een hoger bedrag voor VUT / FPU zorgt voor een hogere post pensioenpremie, de ABP kosten zijn omlaag gegaan. Daarnaast zijn premies sociale verzekeringen gestegen door bijvoorbeeld de WAO / WIA / WGA.

In de post mutaties personeelsvoorzieningen 2014 zitten vrijvallen voor reorganisatievoorziening en langdurig zieken.

[16] Afschrijvingen op materiële vaste activa

x €1.000	2014	2013
Afschrijvingen	7.104	7.118
Bijzondere waardeverminderingen	2.557	0
	<u>9.661</u>	<u>7.118</u>

De afname van de afschrijvingen betreft de bedrijfsgebouwen en –terreinen. De afschrijvingen op machines en installaties en fast ferry zijn in lijn met voorgaand jaar.

Voor de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar de toelichting op de materiële vaste activa.

[17] Overige bedrijfskosten

x €1.000	2014	2013
Belastingen, rechten en verzekeringen	7.808	6.350
Gebruiksvergoeding	58.590	59.546
Energieverbruik voortbeweging	15.352	16.618
Overig energieverbruik	3.287	3.204
Diverse overige kosten	21.605	21.813
Mutaties voorzieningen	13.935	7.744
	<u>120.577</u>	<u>115.275</u>

Belastingen, rechten en verzekeringen zijn hoger dan voorgaand jaar. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door hogere lasten voor overige belastingen en verzekeringen. De kosten voor onroerende zaakbelasting zijn ongeveer gelijk aan voorgaand jaar. Hiernaast zijn in het verslagjaar de kosten het eigen risico van schades hoger dan voorgaand jaar.

De kosten voor energieverbruik bevatten energieverbruik voor de voortbeweging en overig energieverbruik. De afname in het energieverbruik wordt voornamelijk veroorzaakt door een prijsverlaging van de transportkosten (leveringskosten) en een lager verbruik door het milde weer in 2014. Daarnaast zijn het de kosten van dieselverbruik en tractiestroomverbruik afgenomen door een lagere prijs.

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die RET N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2014: € 19,3 miljoen, 2013: € 18,6 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2014: € 39,3 miljoen, 2013: € 41,0 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen. De kosten betreffen hoofdzakelijk afschrijvings- en rentekosten.

De mutatie voorzieningen bevat voornamelijk de dotatie aan de voorziening verlieslatend contract RET Bus B.V.

[18] Rentebaten en -lasten

x €1.000	2014	2013
Rentebaten	4.422	6.492
Rentelasten	-958	-2.068
	<u>3.464</u>	<u>4.424</u>

De rentebaten en -lasten zijn als volgt opgebouwd:

x €1.000	2014	2013
Rentebaten		
Rente uit tegoeden bij banken	181	429
Geactiveerde rente	22	293
Rente rekening-courant RET Infrastructuur B.V.	306	816
Rente rekening-courant RET Railgebonden Voertuigen B.V.	3.674	4.645
Overig	239	309
	<u>4.422</u>	<u>6.492</u>
Rentelasten		
Betaalde rente opgenomen leningen	-537	-952
Rente onderhanden werk financiering infrastructurele projecten	0	-602
Dotatie renteverplichting RandstadRail	-305	-316
Overig	-116	-198
	<u>-958</u>	<u>-2.068</u>

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

x €1.000	2014	2013
Aandeel in resultaat deelnemingen	628	375
	<u>628</u>	<u>375</u>

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2014 uit correcties op het verwachte resultaat 2013 van € 0,2 miljoen en het verwachte resultaat van RMC over 2014 van € 0,6 miljoen (2013: € 0,4 miljoen). Voor TLS B.V. is in verband met afspraken over de voorgenomen verkoop van de aandelen in de deelneming een waardevermindering van € 1,5 miljoen opgenomen. Hiertegenover staat een ontvangen dividend van €1,3 miljoen.

Vennootschappelijke jaarrekening RET N.V.

Vennootschappelijke balans per 31 december 2014

(voor winstbestemming)

x €1.000

	[Toelichting]	<u>31 dec 2014</u>	<u>31 dec 2013</u>
Vaste activa			
Materiële vaste activa	[1]	46.944	48.054
Financiële vaste activa	[2]	12.966	22.817
		59.910	70.871
Vlottende activa			
Voorraden	[3]	13.524	14.875
Onderhanden projecten	[4]	140.598	77.190
Vorderingen	[5]	124.401	157.947
Liquide middelen	[6]	56.148	50.135
		334.671	300.147
		<u>394.581</u>	<u>371.018</u>
Eigen vermogen			
Gestort en opgevraagd kapitaal	[7]	122	122
Overige reserves	[7]	141.797	130.852
Onverdeelde winst	[7]	9.788	10.945
		151.707	141.919
Voorzieningen	[8]	30.897	27.910
Langlopende schulden	[9]	18.009	19.871
Kortlopende schulden	[10]	193.968	181.318
		<u>394.581</u>	<u>371.018</u>

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2014

x €1.000	[Toelichting]	2014	2013
Vennootschappelijk resultaat		27.926	19.878
Aandeel in resultaat deelnemingen		-18.138	-8.933
Netto Resultaat		9.788	10.945

Toelichting op de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening

Algemeen

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

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

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

[1] Materiële vaste activa

x €1.000	Bedrijfs- gebouwen en terreinen	Machines en installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Vaste bedrijfs- middelen in uitvoering en vooruit- betaald	Totaal
Stand per 1 januari 2014					
Aanschafwaarde	41.585	31.474	4.230	3.168	80.457
Cumulatieve afschrijvingen	-7.980	-21.367	-3.056	0	-32.403
Boekwaarde per 1 januari 2014	33.605	10.107	1.174	3.168	48.054
Mutaties in de boekwaarde					
Investeringsen	2.170	2.150	0	0	4.320
Desinvesteringen	-1.057	-27	0	0	-1.084
Ontvangen investeringsbijdragen	0	0	0	-585	-585
Afschrijvingen	-1.547	-2.364	-146	0	-4.057
Afschrijving desinvesteringen	246	27	0	0	273
Vrijval investeringsbijdragen	1	0	22	0	23
Saldo mutaties 2014	-187	-214	-124	-585	-1.110
Stand per 31 december 2014					
Aanschafwaarde	42.698	33.597	4.230	2.583	83.108
Cumulatieve afschrijvingen	-9.280	-23.704	-3.180	0	-36.164
Boekwaarde per 31 december 2014	33.418	9.893	1.050	2.583	46.944

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

[2] Financiële vaste activa

x €1.000	Deel- nemingen in groepsmaat- schappijen	Andere deel- nemingen	Totaal
Stand per 1 januari 2014	9.816	13.001	22.817
Boekwaarde per 1 januari 2014	<u>9.816</u>	<u>13.001</u>	<u>22.817</u>
Mutaties in de boekwaarde			
Waardeverminderingen	0	-1.481	-1.481
Resultaat deelnemingen	-18.766	812	-17.954
Negatieve waarde naar voorzieningen	9.584	0	9.584
Saldo mutaties 2014	<u>-9.182</u>	<u>-669</u>	<u>-9.851</u>
Stand per 31 december 2014	634	12.332	12.966
Boekwaarde per 31 december 2014	<u>634</u>	<u>12.332</u>	<u>12.966</u>

Deelnemingen in groepsmaatschappijen

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

RET Materieel B.V. beheert het vaartuig. 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 2014 werd door de RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2013: 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 € 620.000 (2013: € 530.000). In 2014 werd door de RET Services B.V. een positief resultaat van € 90.000 (2013: € 94.000) 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 2014 werd door de B.V. een negatief resultaat van € 18.855.000 behaald. De waarde van de deelneming is negatief € 9.584.000, deze is

opgenomen onder de voorzieningen, omdat RET N.V. middels artikel 2:403 lid 1 sub b BW aansprakelijk heeft gesteld voor de verplichtingen van RET Bus B.V.

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

[3] Voorraden

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Grond- en hulpstoffen	22.765	25.298
Af. voorziening incurante goederen	-9.445	-10.889
	13.320	14.409
OV-chipkaarten en merchandise	204	466
	13.524	14.875

[4] Onderhanden projecten

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Te factureren termijnen op onderhanden werk	140.598	77.190
Onderhanden projecten	185.672	154.351
Af. ontvangen termijnbedragen	-94.335	-120.547
Af. voorziening projecten	-2.240	-409
	89.097	33.395
Waarvan verricht werk < gefactureerde termijnen / ontvangen financiering -gepresenteerd onder kortlopende schulden	51.501	43.795
	140.598	77.190
	89.097	33.395

[5] Vorderingen

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Vorderingen op handelsdebiteuren	4.782	12.647
Af. voorziening dubieuze debiteuren	-116	-116
	4.666	12.531
Vorderingen op groepsmaatschappijen	2.202	2.797
Vorderingen op participanten en maatschappijen waarin wordt deelgenomen	1.016	231
Belastingen en premies sociale verzekeringen	5.869	6.859
Overige vorderingen	109.958	134.647
Overlopende activa	690	882
	124.401	157.947

In de post vorderingen op groepsmaatschappijen is opgenomen een bedrag van circa € 1,6 miljoen aan rekening-courantverhouding met RET Materieel B.V. en circa € 0,6 miljoen

aan rekening-courantverhouding met RET Services B.V. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

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

[6] Liquide middelen

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Kas	45	68
Bank	55.604	49.541
Overig	499	526
	<u>56.148</u>	<u>50.135</u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

[7] Eigen vermogen

x €1.000	Gestort en opgevraagd kapitaal	Overige reserves	Onverdeelde winst	Totaal
Stand per 1 januari 2014	122	130.852	10.945	141.919
Stand per 1 januari 2014	<u>122</u>	<u>130.852</u>	<u>10.945</u>	<u>141.919</u>
Mutaties in het boekjaar				
Winstverdeling vorig boekjaar	0	10.945	-10.945	0
Onverdeelde winst lopend boekjaar	0	0	9.788	9.788
Saldo mutaties 2014	<u>0</u>	<u>10.945</u>	<u>-1.157</u>	<u>9.788</u>
Stand per 31 december 2014	122	141.797	9.788	151.707
Stand per 31 december 2014	<u>122</u>	<u>141.797</u>	<u>9.788</u>	<u>151.707</u>

Het maatschappelijk aandelenkapitaal van RET N.V. bedraagt € 600.000 verdeeld in 600 gewone aandelen, elk met een nominale waarde van € 1.000.

Het geplaatste aandelenkapitaal bestaat uit 122 aandelen met een nominale waarde van € 1.000 elk. Alle geplaatste aandelen zijn volgestort.

De gemeente Rotterdam is enig aandeelhouder.

In de post onverdeelde winst is begrepen het resultaat over 2014.

[8] Voorzieningen

x €1.000	Boekwaarde per 1 januari	Ont- trekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december
Personeelsvoorzieningen					
Sociaal Plan	1.855	-1.440	37	0	452
FPU	189	-147	0	-42	0
FLO	1.738	-381	21	-709	669
Jubilea	2.416	-154	484	0	2.746
Langdurig zieken	3.339	-157	157	-1.132	2.207
WW regulier en bovenwettelijk	3.190	-1.080	1.974	-1.049	3.035
Overig	409	-72	1.411	0	1.748
Reorganisatievoorziening					
Reorganisatievoorziening	6.196	-794	251	-4.246	1.407
Overige voorzieningen					
Incidentele claims	7.804	-421	2.726	-1.107	9.002
Negatieve waarde deelneming	0	0	9.584	0	9.584
Overig	774	-727	0	0	47
	27.910	-5.373	16.645	-8.285	30.897

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.

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

x €1.000	< 1 jaar	> 1 jaar < 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Personeelsvoorzieningen	5.030	3.059	2.768	10.857
Reorganisatievoorziening	606	801	0	1.407
Overige voorzieningen	9.049	9.584	0	18.633
	14.685	13.444	2.768	30.897

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

[9] Langlopende schulden

Voor een specificatie wordt verwezen naar de toelichting van de langlopende schulden in de geconsolideerde jaarrekening.

[10] Kortlopende schulden

x €1.000	31 dec 2014	31 dec 2013
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	33.297	42.236
Schulden aan groepsmaatschappijen	11.429	10.488
Schulden aan participanten en aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen	629	1.082
Belastingen en premies sociale verzekeringen	8.084	7.633
Onderhanden projecten	51.501	43.795
Overige schulden	7.294	9.022
Overlopende passiva	81.734	67.062
	<u>193.968</u>	<u>181.318</u>

De reële waarde van de kortlopende schulden benadert de boekwaarde vanwege het kortlopende karakter ervan.

In de post schulden aan groepsmaatschappijen is opgenomen een bedrag van circa € 11,4 miljoen aan rekening-courantverhouding met RET Bus B.V. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

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

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

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

Salarissen eigen personeel

In 2014 is een totaalbedrag van € 12.279 (2013: € 12.584) ten laste van de RET N.V. gebracht in het kader van de crisisheffing.

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

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2014	250	44	294
2013	245	46	291

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

vennootschap. Het beloningsbeleid voor de vaste en variabele beloning is opgenomen op pagina 43 van deze jaarrekening.

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

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2014	95	0	95
2013	89	0	89

Er zijn in 2014 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeuren en commissarissen.

De gemiddelde bezetting:

x €1.000	2014	2013
Exploitatie	1.322	1.331
Techniek	465	452
Financiën	89	87
Algemeen	84	82
Herplaatsing	2	3
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	<u>1.962</u>	<u>1.955</u>

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

Accountantskosten

In het boekjaar in rekening gebrachte honoraria huidige en afloop voorgaande accountant:

x €1.000	2014	2013
Onderzoek van de jaarrekening	259	278
Andere controle opdrachten	24	40
Overig	195	208
	<u>478</u>	<u>526</u>

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Statutaire regeling omtrent winstneming

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

Voorstel resultaatbestemming

Voorgesteld wordt om de winst 2014 van € 9,8 miljoen toe te voegen aan de overige reserves.

Gebeurtenissen na balansdatum

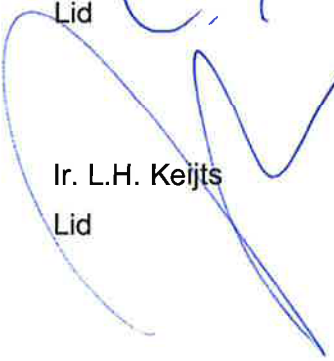
Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum die aanpassing van de jaarrekening of vermelding in het jaarverslag vereisen.

Rotterdam, 19 maart 2015

Raad van Commissarissen


Ir. P. Smits
Voorzitter


Prof. dr. H.A. Keuzenkamp
Lid


Ir. L.H. Keijts
Lid

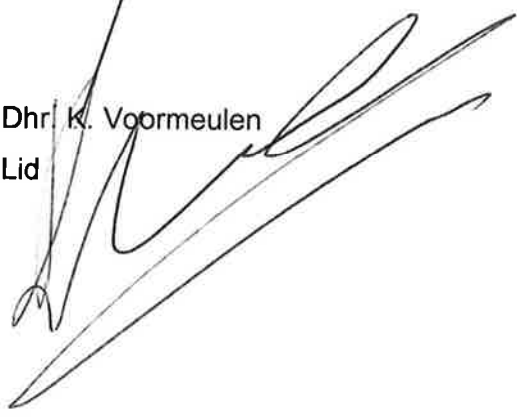
Bestuurder


P.G. Peters
Statutair directeur



Mr. V. van der Gijjs

Lid



Dhr. K. Voormeulen

Lid

Meerjarenoverzicht

	2014	2013	2012	2011	2010
Aantal vervoerde personen (x 1.000.000)	153	150	145	142	142
Aantal reizigerskilometers (x 1.000.000)	758	730	678	657	620
Plaatskilometers (x 1.000.000)	5.405	4.604	4.822	4.782	4.831
Aantal voertuigen	550	567	587	523	573
Concernresultaat (x € 1.000.000)	9,8	10,9	10,3	10,4	10,4
Ebitda (x € 1.000.000)	25,1	24,5	39,6	47,0	28,4
Solvabiliteit	37,0%	36,9%	36,1%	30,6%	31,1%
Rentabiliteit totaal vermogen	3,3%	3,8%	1,1%	6,0%	10,9%
Current-ratio	1,7	1,7	1,6	1,5	1,4
Aantal FTE's	2.674	2.685	2.704	2.619	2.667
Gemiddeld ziekteverzuim	7,1%	7,6%	7,5%	6,1%	6,0%

- Het aantal voertuigen neemt af als gevolg van het afstoten van oude voertuigen.
- Het aantal FTE's in 2012 toegenomen door instroom van Qbuzz personeel

