



# Jaarverslag 2024

# Voorwoord statutaire directie

## Hart voor Rotterdam, hart voor de RET

RET'ers hebben hart voor hun bedrijf. Velen werken er lang en hele families werken bij de RET. Ook het afgelopen jaar behaalden meerdere collega's de mijlpaal van 40 jaar RET.

We zetten ons elke dag in voor goed openbaar vervoer in deze regio. Met een echte 24-uursmentaliteit, want er is altijd wel iemand aan het werk. 365 dagen per jaar van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat op de bus, tram of metro. En midden in de nacht, om diezelfde voertuigen en infrastructuur te onderhouden.

Die mentaliteit hebben we hard nodig, want de Rotterdamse regio blijft groeien. Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in die groei. Met onze bussen, trams en metro's brengen we elke dag honderdduizenden mensen naar hun bestemming. Naar school, naar het werk, naar vrienden, naar de dokter.

Om dat in de toekomst te blijven doen, moeten we als RET flink aan de bak. In de eerste plaats om de dienstregeling te rijden zoals afgesproken. Dat lukte in 2024 nog niet, omdat we onvoldoende personeel en soms ook voertuigen hadden om dat voor elkaar te krijgen. In de loop van het jaar hebben we stappen vooruitgezet in de beschikbaarheid van personeel en de samenwerking in de keten. Het goed afstemmen van de beschikbaarheid van voertuigen, mensen en infrastructuur om de reiziger goed te bedienen, daar zetten we ons voor in.

Daarbij hoort ook dat we onze collega's een plezierige werkomgeving bieden. Veiligheid is daar een belangrijk onderdeel van. In de driehoek is sociale veiligheid een vast onderwerp van gesprek en kijken we voortdurend naar hoe we de openbare ruimte en het OV veiliger kunnen maken voor onze mensen en reizigers.

## Mensen en middelen slimmer inzetten, maar niet 10% bezuinigen op het OV

In tijden van krapte is het van belang om mensen en middelen zo slim mogelijk in te zetten. Daarom verbeteren we onze interne processen en de manier waarop we IT inzetten. We innoveren ook. In december openden we de energiebank. Dat is een grote batterij die het mogelijk maakt om in de daluren stroom op te slaan en deze tijdens piekuren weer terug te geven aan onze trams. Daarmee maakten we een kostbare en ingrijpende investering in een onderstation overbodig én helpen we overbelasting van het stroomnet tegen te gaan. Tegelijkertijd zit er een grens aan wat we zelf kunnen doen. Het kabinet-Schoof heeft aangekondigd per 2026 10% te bezuinigen op de Brede Doeluitkering. Dat is het geld dat onze opdrachtgever krijgt om de exploitatie, beheer, onderhoud en investeringen van de stadsvervoerders te betalen. Een ondoordacht plan met mogelijk desastreuze gevolgen, zoals een inkrimping van de dienstregeling of een extra prijsverhoging die inclusief de reguliere indexatie kan oplopen tot wel 15%. We hebben er in 2024 alles aan gedaan om dit van tafel te krijgen. Dat is nog niet gelukt, dus dat zullen we ook in 2025 blijven doen.

## Mooie mijlpalen en een positief financieel resultaat

2024 jaar was ook het jaar van een aantal mijlpalen. In april namen we buslijn 44 tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein in gebruik, waarmee reizigers sneller van Centraal naar het Erasmus MC reizen. Ook openden we de Roseknoop in Rotterdam-Zuid eerder dan gepland. Samen met de gemeente en andere partners maakten we dit stuk Rotterdam overzichtelijker, groener en mooier. Tot slot kregen we toestemming van de Autoriteit Consument en Markt om ons stroomnetwerk open te stellen, zodat er laadpleinen bij metrostations Rotterdam Alexander en Meijersplein kunnen komen.

Daarnaast kwamen we in 2024 met diverse nieuwe initiatieven, van het organiseren van culturele evenementen op metrostations tot de introductie van een nieuwe groepskaart en van innovaties in onze slimme tram tot een opknapbeurt van de havenspoorbrug bij Maassluis, waar dagelijks vele metro's passeren. Andere voorbeelden zijn de introductie van 'groene halte' Rodenrijs, het opleiden van buscollega's vanuit een werkloosheidsuitkering of de bijstand, de eerste voorbereidingen voor de bouw van een vernieuwde metrowerkplaats Waalhaven en voorlichting over het veilig oversteken bij overwegen. Meer van dit soort voorbeelden zijn terug te vinden in het verslag.

Het jaar 2024 sloten we af met een positief resultaat van € 3,7 miljoen. Dat is iets lager dan we begroot hadden. Het aantal reizigers groeide verder ten opzichte van 2023 en de energiekosten zijn terug naar een lager niveau ten opzichte van voorgaand jaar. Helaas hebben we ook verliezen moeten nemen in projecten en kregen we een boete voor niet-gereden kilometers. Het positieve resultaat is ten opzichte van de totale omzet minder dan 1%. De marges zijn smal. Des te meer reden om ons hard te maken om de BDU-bezuiniging van tafel te krijgen.

2025 staat in het teken van opschalen. We gaan weer de volledige dienstregeling rijden. Samen met onze partners in de regio, onze collega's en onze reizigers werken we aan goed openbaar vervoer in Rotterdam en omgeving. Nu en in de toekomst.

*Linda Boot, algemeen directeur*

*Mieke van den Berg, financieel directeur*

# Directieverslag

# Missie, visie en strategie

In 2024 waren de volgende missie, visie en strategie van kracht.

## Missie

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

## Visie

De RET streeft er samen met partners naar binnen een uur van deur tot deur in de Randstad te reizen. Als mobiliteitsregisseur in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag verbindt de RET alle mobiliteiten in haar concessiegebied, met de focus op comfortabel, zorgeloos reizen en tevreden klanten. Met hoogfrequent openbaar vervoer en innovatieve, duurzame mobiliteitsoplossingen wil de RET capaciteit vergroten en omliggende gebieden ontsluiten. De ambitie om schone, CO2-neutrale mobiliteit in 2035 te bereiken, ondersteunen we door investeringen in personeel, infrastructuur en moderne voorzieningen. De RET blijft zich vernieuwen en opereert als logistieke en maatschappelijke verbinder in de Rotterdamse regio.

## Strategie

De doelstelling uit het bedrijfsplan 2023-2025 is: ‘Betrouwbaar OV met trotse medewerkers in een robuust en financieel gezond bedrijf’. We hanteren drie strategieën om vanuit deze doelstelling onze reizigers de ‘Perfecte Reis’ te kunnen blijven bieden:

1. Financieel gezond. Een financieel gezonde balans en concessie om de noodzakelijke continuïteit voor ons bedrijf te waarborgen. Met onder andere:
  - Energiebesparingsmaatregelen doorvoeren;
  - Herijking van de concessies;
  - Realiseren van reizigersgroei.
2. Trotse medewerkers. RET'ers werken met plezier, krijgen waardering voor hun vakmanschap en worden in staat gesteld om hierin uit te blinken. Met onder andere:
  - Het op orde krijgen van de formatiebezetting (voldoende personeel nu en in de toekomst);
  - Optimaliseren aanpak verzuim;
  - Medewerkers die weten wat er van hen wordt verwacht en vakbekwaam zijn in wat ze doen. Verplichte kwalificaties zijn vastgelegd;
  - Medewerkers meer invloed geven op eigen werk en roosters;
  - Verhogen van de verbondenheid met de RET.
3. Robuuste bedrijfsvoering. Door onze processen, data, IT services en samenwerking te moderniseren stellen we onze collega's in staat hun werk effectief, efficiënt en met plezier te doen. We bouwen het nieuwe (building) terwijl de winkel openblijft (running). Met onder andere:
  - Aanpak werkstromen voertuigbeschikbaarheid metro, tram en bus;

- Verbeteren ketensamenwerking;
- Structureel verbeteren van de bedrijfsvoering door processen te optimaliseren en automatiseren, ondersteund door de juiste managementinformatie, waarin een nieuw in te voeren ERP-systeem een belangrijke rol speelt;
- Een werkend portfolioproces: juiste projecten starten en uitvoeren, waarbij de maakbaarheid in control is.

4. De reiziger centraal. In 2024 hebben we aan de drie speerpunten een vierde toegevoegd: de reiziger. Alles wat de RET doet, dient uiteindelijk het doel om de reiziger goed te bedienen. In 2024 zijn we begonnen om de organisatie beter te inrichten om dit elke dag waar te kunnen maken.

In 2024 werkten we aan een nieuwe missie, visie en strategie. Deze wordt in 2025 definitief. De missie vatten we in drie woorden: 'Wij verbinden mensen.'

De nadruk in de strategie ligt meer op de operatie en de ketensamenwerking die belangrijk is voor de bedrijfsvoering. Dit verbeelden we in een zogenoemde 'visgraat' waarin verschillende assen uitkomen op een ruggengraat die tot één doel leidt: onze reizigers zo goed mogelijk bedienen. Met de ketensamenwerking, heldere KPI's en telkens de reiziger voor ogen, streven we naar een klantoordeel van 8+.

Onderdelen van de nieuwe missie, visie en strategie zijn ook het verder verbeteren van onze interne processen en bedrijfsvoering, werken aan een wendbare organisatie met voldoende beschikbaar personeel en de inzet van nieuwe technieken en innovaties. Voorbeelden daarvan zijn het slim omgaan met de capaciteit van ons stroomnet, autonoom rijden en de integratie van openbaar vervoer en andere vervoersvormen.

Ook ligt er meer nadruk op de samenwerking met stakeholders. Want we bouwen samen met onze reizigers, onze opdrachtgever en de gemeenten waarin we rijden aan onze dienstverlening. Het is van belang dat we continu met elkaar in gesprek zijn over wat er (niet) mogelijk is, daarin duidelijk zijn over wensen en verwachtingen, en helder maken wat er nodig is om wensen mogelijk te maken. Om de signalen van buiten naar binnen optimaal door te vertalen passen we een deel van organisatie daarop aan. We werken in 2025 aan een voorstel voor de bundeling van taken en verantwoordelijkheden in een nieuwe directie 'Reiziger'.

2025 zal in het teken staan van het in- en extern laden van de nieuwe missie, visie en strategie, zodat zij een herkenbare, richtinggevende en gedragen route naar de toekomst gaan vormen.

## De toegevoegde waarde van de RET

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

In dit jaarverslag doen we verslag van de voortgang en leggen we verantwoording af. We verbeteren voortdurend ons aanbod, zoals extra metrocapaciteit, betere service en minder milieubelasting. De RET draagt bij aan vijf VN-duurzaamheidsdoelen: duurzame energie (SDG7), banen en groei (SDG8), innovatie en infrastructuur (SDG9), veilige steden (SDG11) en klimaatverandering (SDG13). Deze doelen zijn sinds 2018 in ons bedrijfsplan opgenomen.

Input	Resultaat	Impact
<p><b>Financieel kapitaal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OV-concessies</li> <li>- Opbrengsten uit kaartverkoop</li> <li>- Werken derden</li> </ul>	<p>Nettoresultaat € 3,7 miljoen positief</p>	<p>Met onze marktconforme organisatie zorgen we voor continuïteit in de bedrijfsvoering en leveren maximale OV-capaciteit tegen zo laag mogelijke kosten.</p>



<p><b>Geproduceerd kapitaal en intellectueel kapitaal = OV-netwerk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aantal voertuigen: 266 bussen, 112 trams, 166 metro's</li> <li>- Verkeersleiding</li> <li>- Vervoersplanning</li> <li>- Infra</li> <li>- Gebouwen en werkplaatsen</li> <li>- IT Services &amp; digitalisering</li> <li>- Energie</li> <li>- Kennis van de regio Rotterdam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kostendekkingsgraad</li> <li>- Productiviteit</li> <li>- Uitval</li> <li>- Punctualiteit</li> <li>- Verstoringen (5.758)</li> <li>- Beschikbaarheid van vloot, infra en gebouwen</li> <li>- Dienstregelingsuren: 1.041 uur</li> <li>- Reizigerskilometers totaal: 898 miljoen</li> <li>- Zwartrijders: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bus: 0,3%</li> <li>Tram: 2,4%</li> <li>Metro: 0,8%</li> </ul> </li> </ul>	<p>Met duurzame en veilige mobiliteit draagt de RET bij aan een leefbare en bereikbare regio Rotterdam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor zowel de bestaande stad als nieuwe stedelijke ontwikkelingen maakt ons OV-netwerk een hoge concentratie van functies in het stedelijk gebied mogelijk. Denk aan onder meer bedrijvigheid, wonen, groen en recreatie. Hiermee dragen wij bij aan het ruimtelijk beleid van regionale en landelijke overheid.</li> <li>- Daarnaast zorgt ons duurzame en veilige OV voor vermindering van de congestie op het wegennet in de regio, waardoor het verkeer hier sneller doorstroomt. Dit heeft een positieve impact bij de overige verkeersdeelnemers.</li> </ul>
--	--	---

<p><b>Sociaal kapitaal en relaties</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reizigers</li> <li>- Servicegerichte medewerkers</li> <li>- Andere Stakeholders: vakbonden, gemeente(n), de MRDH, ministeries, de provincie Zuid-Holland, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie, openbaar ministerie, omwonenden, scholen, media, brancheorganisaties OV-NL en de Mobiliteitsalliantie, leveranciers, zakelijke partners in de regio, collega-bedrijven, belangenorganisaties, zoals METROCOV en Rover en werkgeverskoepels, zoals VNO-NCW West en AWWN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reizigerstevredenheid (7,8 RET totaal)</li> <li>- Cijfer sociale veiligheid (417 incidenten direct tegen personen)</li> <li>- Reisinfo bij verstoringen</li> <li>- We werken samen met onze opdrachtgever en andere stakeholders aan een (toekomstbestendig) OV-systeem waarmee we de regio Rotterdam bereikbaar en leefbaar houden</li> <li>- Samenwerkingsresultaten deur tot deur met deelfervoerders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reizigers profiteren van bereikbaarheid, duurzame en veilige mobiliteit en de mogelijkheden die dit biedt om gebruik te maken van voorzieningen, anderen te ontmoeten, te werken en te leren. Belangrijke reizigersgroepen van de RET zijn: forensen, bezoekers van winkels en horeca, scholieren en studenten, gebruikers van gezondheidszorg en voorzieningen, toeristen, ouderen.</li> <li>- Bedrijven zoals middenstand, horeca, beurzen en congressen in de regio hebben baat bij OV doordat het de arbeidsmarkt vergroot (rekrutering uit de hele regio en daarbuiten) en ook (potentiële) klanten brengt.</li> <li>- Voor de bezitters en gebruikers van grond in de omgeving van knooppunten en metrostations ontstaat vaak een letterlijke vorm van waardecreatie, doordat huizen en grond hier meer gewild en daarmee meer waardevol worden.</li> </ul>
---	--	--

<p><b>Milieu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebruik van additionele groene stroom</li> <li>- Energieverbruik door Bus, Tram en Metro</li> <li>- Overig energieverbruik</li> <li>- Overige grondstoffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eigen energieopwekking, energiebesparing en inzet duurzame voertuigen</li> <li>- CO2-uitstoot reduceren: in 2024 een daling van 93% ten opzichte van basisjaar 2021</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- We dragen bij aan een schonere leefbare regio en verminderen onze CO2-uitstoot en andere emissies.</li> <li>- We oefenen druk uit op het milieu door gebruik van grondstoffen.</li> <li>- Tegelijkertijd ontstaat waarde voor natuur, milieu en klimaat doordat de aanwezigheid van goed openbaar vervoer zorgt voor minder autoverkeer en de hieruit voortkomende milieuproblemen (energiegebruik, uitstoot CO2 en fijnstof, ruimtegebruik, verkeersveiligheid). Deze waarde wordt nog vergroot doordat de RET in de eigen bedrijfsvoering maatregelen neemt om de negatieve impact op het klimaat te verkleinen.</li> </ul>
---	---	--

--	--	--

## CSRD

In 2024 begon de RET met verslaglegging volgens de nieuwe Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), die op termijn verplicht is. Deze EU-regel zorgt voor uniforme, transparante en betrouwbare informatie over milieu, sociaal beleid en bestuur van bedrijven. Afgelopen jaar voerden we de dubbele materialiteitsanalyse (DMA) uit waarbij we enerzijds hebben gekeken naar de impact die de RET heeft op haar omgeving en anderzijds naar de financiële impact die de omgeving mogelijk heeft op de RET. Daarnaast spraken we met diverse stakeholders om na te gaan wat zij vanuit dit perspectief belangrijke thema's vinden voor de RET.

Bovenstaande waardecreatietafel is een eerste opmaat naar rapportering over CSRD. Op termijn zullen wij conform de CSRD-verplichting rapporteren. In dit jaarverslag besteden wij wel al aandacht aan de verschillende CSRD-onderwerpen milieu, sociaal en goed bestuur.

## Basis

De RET brengt elke dag honderdduizenden mensen bij elkaar. We brengen hen naar school, naar het werk, naar de dokter, naar vrienden en meer. Om dat voor elkaar te krijgen, werken we intern goed samen in de keten. De beschikbare infrastructuur en voertuigen, de beschikbare aantallen collega's, de diensten en roosters: we stemmen het allemaal op elkaar af. Steeds met de reiziger, de collega's en onze bijdrage aan de regio Rotterdam voor ogen.

## Financiële resultaten

Het jaar 2024 is afgesloten met een positief resultaat van € 3,7 miljoen. In 2024 gingen de vernieuwde concessieafspraken met de MRDH in, wat heeft geleid tot een hogere exploitatiebijdrage. Daarnaast groeide het aantal reizigers verder ten opzichte van 2023 en zijn de energiekosten terug naar een lager niveau ten opzichte van voorgaand jaar. Het nieuwe reclamecontract ging later in dan gepland, waardoor we in 2024 lagere reclame-inkomsten hadden dan verwacht.



Bedrijfsopbrengsten		
in € x 1.000.000		
	2024	2023
Opbrengst kaartverkoop	246	240
Exploitatiebijdragen	197	169
Werken derden	55	68
Overig	15	39
<b>Totaal</b>	<b>513</b>	<b>516</b>

In 2024

ontvingen we geen aanvullende transitievergoeding OV meer vanuit het Rijk; deze regeling is eind 2023 beëindigd. Wel ontvingen we in 2024 structurele aanvullende exploitatiebijdrage van het Rijk ter compensatie van het niet verhogen van onze tarieven met 12%. Daarnaast ontvingen we in 2024 een compensatie ter dekking van de negatieve financiële gevolgen van de nieuwe contractprijs voor het studenten-OV.

In 2024 was het totaal aantal reizigerskilometers 898 miljoen (2023: 863 miljoen), terwijl dit er in 2019 nog 921 miljoen waren. In 2024 overtroffen we in enkele maanden wel de reizigersaantallen van 2019, een mooie mijlpaal. We zitten dus nog steeds onder het niveau van 2019, maar we rekenen erop dat de stijgende lijn zich ook in 2025 voortzet.

In juli zijn de werkzaamheden aan de Roseknoop in Rotterdam-Zuid afgerond. Hierdoor waren er in het tweede halfjaar van 2024 hogere reizigersopbrengsten bij de tram. Over de gemiste opbrengsten en extra kosten voor vervangend vervoer tijdens de werkzaamheden zijn we nog in gesprek met de gemeente Rotterdam.

In de huidige arbeidsmarkt is het moeilijk om voldoende en kwalitatief goed personeel aan te trekken, waardoor we in 2024 veel vacatures niet konden invullen. Dit leidde tot lagere kosten, maar ook tot een afgeschaalde dienstregeling en het terugbetalen van exploitatiebijdrage voor niet-gereden kilometers.

Daarnaast leidde het gemiddelde



ziekteverzuim van 12,1% in 2024 (2023: 12,2%) in de exploitatie tot extra kosten voor de inhuur van medewerkers om de afgeschaalde dienstregeling te kunnen blijven uitvoeren. Het ziekteverzuim was afgelopen jaar licht lager dan 2023, maar blijft een punt van zorg.

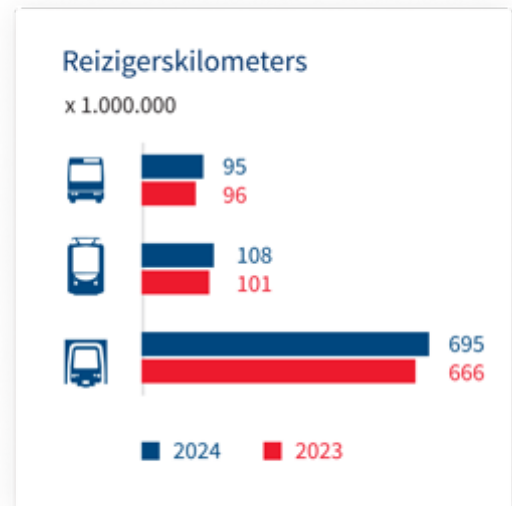
## Balansontwikkelingen

Het balanstotaal is gedaald in vergelijking met het voorgaande jaar. Aan de debetzijde wordt dit met name veroorzaakt door een daling van de overige vorderingen door een verlaging van de rekening-courantpositie met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V.

Aan de creditzijde van de balans zit de belangrijkste verandering in de afname van de kortlopende schulden als gevolg van het vervroegd aflossen van de gehele uitgestelde belastingsschuld wegens corona aan de Belastingdienst.

Per saldo is het werkkapitaal exclusief liquide middelen verbeterd ten opzichte van 2023. De kasstroom uit operationele activiteiten in 2024 is positief. Daar tegenover staat een negatieve kasstroom uit investeringsactiviteiten en financieringsactiviteiten. Per saldo is er sprake van een afname van de liquide middelen van € 7,4 miljoen.

Het eigen vermogen neemt toe met het resultaat 2024 van € 3,7 miljoen. De solvabiliteit verbetert doordat het balanstotaal daalt.



## Financiële vooruitblik 2025

Voor de periode 2024 tot en met 2026 gelden als gevolg van de bestuurlijke overeenkomst tussen gemeente Rotterdam, MRDH en RET andere afspraken dan in de periode daarvoor. De exploitatiebijdrage is structureel aangepast naar het lagere reizigersniveau met daarbij een hoge groeidoelstelling. Het risico op het niet realiseren van deze groei is afgedekt middels een afspraak tussen RET en MRDH waarbij afwijkingen van de doelstelling worden verdeeld tussen beide partijen. De gemeente Rotterdam zegde daarnaast een verhoging van het eigen vermogen van de RET toe in de vorm van een agiostorting. In januari 2025 hebben we deze agiostorting van € 15 miljoen ontvangen.

Onderdeel van het pakket is ook dat de RET plannen maakt voor herziening van het busnetwerk en de inzet van toezicht en handhaving op de tram. Daarnaast werkt de RET aan een aanzienlijke structurele kostenbesparing, verzuimreductie en nauwere samenwerking met de Haagse HTM.

Om de volledige dienstregeling te kunnen rijden, moeten we veel personeel werven. In 2025 hebben we naar verwachting 750 nieuwe medewerkers nodig, mede om de verwachte uitstroom als gevolg van pensionering te kunnen opvangen en de huidige vacatureruimte in te vullen. Door middel van een actieve arbeidsmarktcampagne, uitbreiding van recruitment en het vergroten van de opleidingscapaciteit zetten we erop in om deze target te halen. Het verhogen van de duurzame inzetbaarheid van personeel en het omlaag brengen van het ziekteverzuim blijven onverminderd belangrijke vraagstukken. Onze verwachting is dat het personeelsbestand in 2025 zal stijgen als gevolg van werving van nieuw personeel.

Ook in 2025 ontvangen we compensatie ter dekking van de negatieve financiële gevolgen van de nieuwe contractprijs voor het studenten-OV.

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

In 2024 hebben we 27 nieuwe ZE-bussen besteld. Deze worden eind 2025/ begin 2026 geleverd. De RET blijft actief betrokken bij onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Dit betreft onder andere investeringen in IT-systemen, zoals OVpay als opvolger van de OV-chipkaart.

Het kabinet heeft aangekondigd om vanaf 2026 jaarlijks € 110 miljoen te gaan bezuinigen op het openbaar vervoer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam. Over de invulling hiervan is op dit moment nog niets bekend, maar als dit doorgaat kan dit grote gevolgen hebben voor de tarieven en op het niveau van dienstverlening van de RET.

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

## Waar we vandaan komen

In 2023 werkten de gemeente Rotterdam, de MRDH en de RET intensief samen om de financiële problemen aan te pakken. In december 2023 bereikten de partijen een akkoord over deze maatregelen, die in 2024 formeel in een bestuurlijke overeenkomst werden vastgelegd. Voor de RET betekende dit samen met een nieuw afgesloten CAO een goede start om op voort te bouwen. 2024 werd een jaar van weer kunnen ademen, prioriteiten stellen, stroomlijnen, structuur aanbrengen en goed sturen. We legden de focus op de operatie, met nadruk op onze medewerkers, het onderhoud van materieel en infrastructuur. We voerden we oriënterende gesprekken over de herziening van het busnet en zijn we



voortdurend in gesprek met de gemeente om het OV aantrekkelijker te maken. Samen met HTM en MRDH onderzochten en onderzoeken we welke synergievoordelen we kunnen behalen.

## De reiziger op één

In ons denken en doen staat de reiziger op één. Onze dienstverlening stemmen we zo goed mogelijk af op de wensen van onze reizigers, door steeds in beeld te brengen waar zij behoefte aan hebben en waar wij verbeteringen kunnen doorvoeren. Bij het verbeteren van onze dienstverlening betrekken we onze stakeholders, door hen mogelijkheden en beperkingen voor te leggen en zo tot gedragen besluiten te komen. Daarnaast richten we onze interne organisatie zo in dat alle processen ten dienste staan van een goede dienstverlening voor onze reizigers.

### Reizigerstevredenheid

De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het stads- en streekvervoer, inclusief regionale trein, hoofdrailnet (NS-treinen), vervoer over water en de Waddenveren. Reizigers vullen in het voertuig een schriftelijke enquête in over hun rit. De reiziger heeft de RET, net als in 2023, beoordeeld met een 7,8 gemiddeld. De klanttevredenheid bij metro is met een 7,8 gelijk gebleven aan voorgaande jaren. Bij bus is de klanttevredenheid een tiende gedaald naar een 7,7. Bij Tram is het cijfer ook met een tiende gedaald naar een 7,8. In 2025 blijven we ons inzetten voor de reiziger en richten we ons op een 8,0 voor de klanttevredenheid.



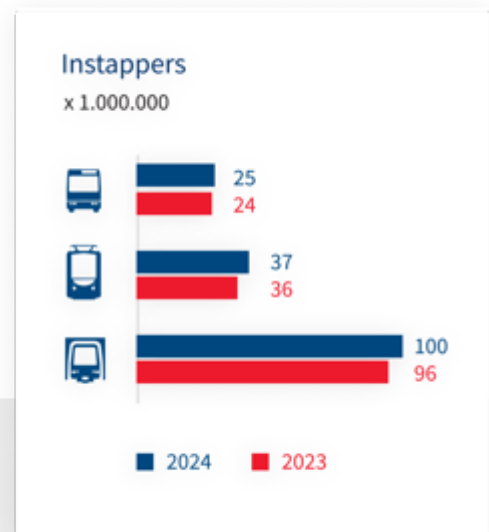
### Voordeliger en eenvoudiger reizen met nieuwe groepskaart



Onderzoek onder reizigers heeft aangetoond dat er behoefte bestaat aan eenvoudiger en voordeliger reizen met groepen. De RET introduceerde daarom in oktober de nieuwe groepskaart. Met deze kaart reizen groepen tot vijf personen met bus, tram of metro en besparen zij tot € 17,50 vergeleken met losse dagkaarten. De groepskaart, verkrijgbaar als barcode via de RET-app, maakt losse tickets overbodig en biedt de mogelijkheid om met één druk op de knop de hele groep in te checken. Deze oplossing maakt het reizen voor vriendengroepen, gezinnen en toeristen een stuk makkelijker én financieel aantrekkelijker.

## Reizen met OVpay

Reizen met het OV in Rotterdam is eenvoudiger dan ooit. Reizigers kunnen in- en uitchecken met de contactloze betaalpas, creditcard of mobiel. Dit systeem, OVpay, maakt het vooral voor incidentele reizigers en toeristen gemakkelijk om zonder OV-chipkaart te reizen. Daarnaast troffen we voorbereidingen om de huidige kaartlezers in trams en bussen te vervangen. Deze functioneren niet naar behoren. Daar hebben zowel reizigers als onze medewerkers last van. Vervanging zal in 2025 plaatsvinden.



### **Altijd op de hoogte met de RET app**

De RET app maakt reizen met het openbaar vervoer eenvoudig. Deze gratis app toont vertrektijden voor alle bus-, tram- en metrolijnen. Ook is het mogelijk om zonder in te loggen een barcode ticket te kopen. De app biedt handige functies zoals zoeken op lijn, halte of dichtstbijzijnde halte op basis van GPS-locatie. Onder deelfervoer wordt meteen getoond of er een deelfiets of deelscooter in de buurt is. Om de app voortdurend te verbeteren, vragen we onze reizigers regelmatig naar hun mening. Met de uitkomsten gaan we aan het werk. Daarom bevatten recente updates het instellen van favoriete vertrektijden, het bekijken van de reishistorie en het ontvangen van meldingen over favoriete lijnen.

## Contact met doven & slechthorenden

In Nederland zijn er ongeveer 1,5 miljoen doven en slechthorenden. Deze mensen kunnen niet zomaar onze klantenservice bellen. Daar is nu een oplossing voor, want via RET.nl kunnen zij contact leggen via een tolk gebarentaal of via tekst. De tolk vertaalt de gebaren van de reiziger en spreekt dus tegen onze collega's bij Klantenservice. Zo kunnen we elkaar toch verstaan.

### **Sociale verbinder**

Met RET Altijd iets extra's maakt de RET reizen nog leuker met kortingen voor sauna's, theater, restaurants en meer. Productmanager Rens Hallema vertelt: 'Natuurlijk zijn we in de eerste plaats een OV-aanbieder, maar we willen ook de sociale verbinder zijn tussen de stad en onze reizigers. We laten zien dat de stad juist met het openbaar vervoer goed te ontdekken is, vooral nu het centrum steeds moeilijker bereikbaar wordt met de auto. De campagne werpt zijn vruchten af: RET Altijd iets extra's groeit en kreeg in 2024 22.000 aanmeldingen.'

## RET Live brengt cultuur naar metrostation Rotterdam Centraal

Kunst en cultuur kregen in 2024 een podium tijdens RET Live op donderdag. Iedere laatste donderdag van de maand veranderden artiesten tussen 16.30 en 18.00 uur metrostation Rotterdam Centraal in een bruisende culturele hotspot. Rotterdamse festivals en culturele partners verzorgden acts zoals cabaret, dans, muziek en spoken word. Iedere editie bood een nieuwe ervaring en liet reizigers kennismaken met de veelzijdigheid van Rotterdams talent. Deze maandelijkse optredens creëerden een unieke verbinding tussen openbaar vervoer en de culturele rijkdom van de stad.

### **Genieten van cultuur en artiesten**

Rens Hallema, Productmanager bij de RET: 'We hebben een jaar lang RET Live op donderdag gedaan op één vaste locatie. RET Live blijft in 2025 bestaan, maar met een iets andere insteek. Niet meer iedere laatste donderdag van de maand en

*niet meer alleen maar op CS. We hebben na één jaar goed geëvalueerd en zijn tot de conclusie gekomen dat we mensen nog beter tijdens hun reis willen verrassen en juist de reis leuker willen maken. Daarom gaan we in 2025 vaker het OV in, zoals we dat ieder jaar al doen rondom North Sea Jazz waarbij 3 dagen lang een band akoestische optredens verzorgt in de metro en op de stations. We denken hiermee meer mensen te bereiken en de reis echt leuker te maken. Mensen verrassen. Omdat er in de stad de ene maand heel veel gebeurt en een andere maand minder, zal ook de programmering van RET Live niet meer iedere laatste donderdag van de maand zijn. Het wordt dus een stuk spontaner en we gaan mee – zoals je dat mooi zou kunnen zeggen - met het ritme van de stad. We blijven samenwerken met verschillende theaters en zullen nog nauwer gaan samenwerken met de Rotterdamse festivals.'*

### **Aardig Onderweg Challenge**

*De Aardig Onderweg Challenge is bedoeld om aandacht te geven aan de RET als duurzame verbinder: Goed voor elkaar, onze regio en het milieu. Met deze zeven maanden durende live- en online campagne haalden we in 2024 een totaal bereik van 17.389.500 views. Dit deden we met twee challenges: 'Een potje handig door de stad' en 'Kijk ons nou'. Met 'Een potje handig door de stad' lieten we letterlijk de verbinding tussen de RET en de regio zien. We maakten kennis met veel sociale initiatieven en we speelden met reizigers én RET-collega's in teams een vrolijk en energiek finalespel. Met challenge #6: 'Kijk ons nou' lieten we de verbinding zien tussen al die verschillende inwoners van de regio en het netwerk van de RET. We toonden de regio in al haar diversiteit. We stelden een unieke expositie samen van portretten en verhalen in onze prachtige Centrale werkplaats. Onderzoeksbureau Choice deed onderzoek naar de impact van de campagne. In totaal bereikte de campagne een op de drie Rotterdammers en hadden de uitingen een positief effect op het gewenste imago van duurzame verbinder.*

## **Sociale veiligheid in het OV**

De RET werkt continu aan de sociale veiligheid van reizigers en personeel in het openbaar vervoer. We ontwikkelen en onderhouden het sociaal-veiligheidsbeleid voortdurend.

Ons primaire doel is om het subjectieve veiligheidsgevoel van reizigers en personeel te verbeteren door toezicht te houden en regels te handhaven. Ook ontwikkelen we nieuwe, innovatieve maatregelen die een bijdrage leveren aan het vergroten van dit subjectieve veiligheidsgevoel.

In 2024 zijn meerdere initiatieven genomen ter verdere verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer van de RET:

- Er is een nieuw Handhaving- en Toezichtmodel uitgewerkt waarbij BOA's, in kleinere teams, beter verspreid door het vervoersgebied kunnen werken. Hierbij is ook veel aandacht voor de verdere opleiding, ontwikkeling en zelfweerbaarheid van medewerkers, in combinatie met de toepassing van nieuwe technische innovaties. Naar verwachting wordt dit in 2025 bekrachtigd.
- Het Regionaal Handhavingsarrangement is geheel herzien en wordt begin 2025 opnieuw bekrachtigd, voor de periode 2025-2028.
- Het Lokale Veiligheidsarrangement voor Rotterdam Centraal (LVA-CS) en de LVA's van de overige gecombineerde trein- en metrostations zijn verlengd, waardoor de samenwerking tussen de politie, NS, gemeente en de RET verder verstevigd is.
- In 2024 is een vernieuwd camerabeleid opgesteld vanwege de nieuwe technologieën waar de afdeling Veiligheid mee wil werken en experimenteert. Dit beleid zal eveneens in 2025 vastgesteld worden.
- In 2024 heeft er een pilotproject gelopen op een tramvoertuig om (geheel geanonimiseerd) reizigers te tellen en deze telgegevens te combineren met incheck-gegevens, om zodoende zwartrijderspercentages te bepalen. Deze pilot heeft bruikbare kennis opgeleverd om verder met deze technologie te experimenteren. Daarnaast zijn in 2024

al vergevorderde plannen gemaakt om in 2025 een pilot te draaien voor geweldsdetectie aan de hand van de camerabeelden.

- De RET maakt gebruik van RTIC: Real-time Intelligence Centre van de politie, om daarmee de identiteit van reizigers zonder geldig ID-bewijs makkelijk in samenwerking met de politie vast te kunnen stellen. Dit leidde in 2024 tot aandacht van zowel juristen als de politiek, en leidde daarmee ook tot een verscherping van de procedure. Wellicht wordt RTIC hierdoor op termijn ook in de rest van het land bruikbaar.
- In 2024 zijn de eerste stappen gezet om specifiek voor Veiligheidstoezicht en Beveiliging een nieuwe meldkamer te ontwikkelen, in samenspel met de verhuizing (van de 's-Gravenweg naar de Kleiweg) en opwaardering van de centrale verkeersleiding. Deze nieuwe Meldkamer Veiligheid zal de ruimte bieden om de medewerkers beter te ondersteunen door het uitbreiden van het aantal veiligheidstafels waarop technologische ondersteuning verder ontwikkeld kan worden (o.a. live meekijken in alle voertuigen, de toepassing van beeldanalyse voor afwijkend gedrag, en het bepalen van zwartrijders).

In 2024 heeft er op de afdeling Veiligheid een cultuuronderzoek plaatsgevonden onder alle medewerkers. Dit biedt een basis om verder te bouwen aan vertrouwen binnen de teams. Dit wordt in 2025 vervolgd. Veiligheid heeft daarnaast te maken met onderbezetting. Het is door de krapte op de arbeidsmarkt lastig gebleken om vacatures te vervullen. Dit geldt eveneens voor de bezetting van conducteurs op de trams door Securitas, die ook moeite heeft om vacatures te vervullen.

#### ***Unieke samenwerking politie en RET bespaart tijd en voorkomt escalatie***

*De RET heeft als enige OV-bedrijf in Nederland een samenwerking met de politie die beide partijen veel kostbare tijd bespaart. Sinds 2020 kunnen RET-BOA's namelijk op afstand de identiteit van staande gehouden personen digitaal verifiëren via de meldkamer van de politie. Daarnaast zijn zij bevoegd om arrestanten zelfstandig naar politiebureaus te vervoeren. Deze aanpak bespaart jaarlijks ongeveer 14.000 politie-uren en 8.500 BOA-uren, doordat de politie niet langer fysiek aanwezig hoeft te zijn voor identiteitscontroles of het overbrengen van arrestanten. Daarnaast is er veel minder risico op escalatie tijdens het wachten op de politie. Deze werkwijze is landelijk niet onopgemerkt gebleven en de RET heeft zich het afgelopen jaar ook ingezet voor kennisdeling met beleidsmakers en andere vervoerders, zodat meer OV-bedrijven kostbare tijd kunnen besparen door het voorbeeld uit Rotterdam te volgen.*

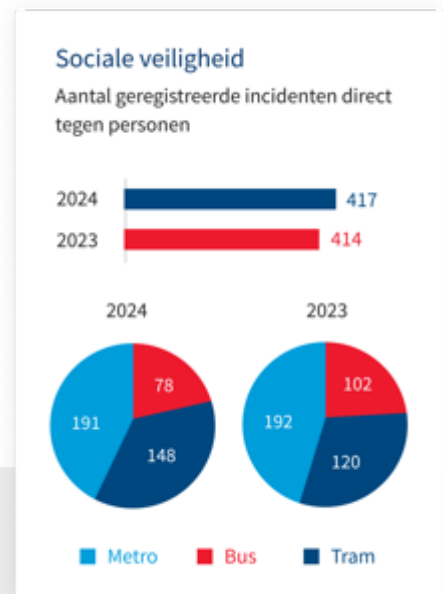
## Incidenten

De noodzaak van adequate inzet op veiligheid werd in 2024 extra duidelijk door de vele incidenten, en bovenal de heftigheid ervan. Sociale veiligheid staat daarom hoog op de agenda. Met slimme inzet van mensen en technologie verbeteren we de sociale veiligheid waar mogelijk. Maar niet alles is op te lossen door slimmer te organiseren: er moeten ook voldoende mensen zijn om het werk te doen. Daarom werven we intensief en willen we verdere bezuinigingen in dit domein tegengaan.

Een van de voorbeelden:

### **Samengevat uit een bericht op [rijmond.nl](https://rijmond.nl)**

*'De RET dringt aan op snelle maatregelen om nieuwe geweldsincidenten in metro en tram te voorkomen, na twee ernstige voorvallen afgelopen zondag. Op de metrolijn tussen Hoek van Holland en Rotterdam vond een schietpartij plaats waarbij twee mensen gewond raakten. In een tram op de 1e Middellandstraat werd een passagier neergestoken. De directie overlegt momenteel met de gemeente en politie. "Wat ons betreft is er reden voor extra maatregelen, zo snel mogelijk. Dit soort incidenten is vooral het domein van de politie," aldus een woordvoerder. De RET leeft mee met de gewonden en biedt betrokken collega's de nodige steun. "Geweld is onacceptabel," benadrukt de RET.'*



		RET Metro	RET Tram	RET BUS	Totaal
2023	A-Incidenten tegen personeel	58	64	37	159
	A-Incidenten tegen reizigers	72	13	7	92
	Overige A-Incidenten	32	1	1	34
	<b>TOTAAL</b>	<b>162</b>	<b>78</b>	<b>45</b>	<b>285</b>
2024	A-Incidenten tegen personeel	49	66	31	164
	A-Incidenten tegen reizigers	65	20	9	94
	Overige A-Incidenten	35	4	2	41
	<b>TOTAAL</b>	<b>149</b>	<b>90</b>	<b>42</b>	<b>281</b>

In 2024 daalde het totaal aantal A-incidenten tegen het personeel licht. Het aantal A-Incidenten tegen reizigers, daarentegen, liep op. A-incidenten zijn incidenten die strafrechtelijk vervolgd kunnen worden. Daarnaast zien we dat de heftigheid van incidenten toeneemt. We hebben te maken met kortere lontjes en zwaardere voorvallen, zoals spugen. Het wapenbezit onder jongeren baart ons ook zorgen, net als de toename van het aantal overlast gevende dak- en thuislozen en verwarde personen.

Grotere incidenten komen ook met regelmaat in de publiciteit, wat een negatieve impact heeft op het veiligheidsgevoel van reizigers. Veiligheid in het algemeen en tijdens de rit worden in 2024 lager beoordeeld in de OV-Klantenbarometer ten opzichte van 2023. Metro scoort een 7,2 op veiligheid in het algemeen, tram een 7,6 en bus 7,8. Veiligheid tijdens de rit is gedaald bij metro, tram en bus ten opzichte van vorig jaar. Metro scoort een 7,8, tram een 8,0 en bus 8,3. Ondanks deze

nette scores zien we een daling in de cijfers. We blijven ons volledig richten op de veiligheid van de reiziger en zetten ons in om onze groeiambitie te realiseren.

De veiligheidsbeleving in het openbaar vervoer in het algemeen werd in 2024 door de reizigers bij de RET beoordeeld met een 7,1, bleek uit onderzoek door I&O Research. Dat is het laagste cijfer sinds 2014. De veiligheidsbeleving op de rit waarop de vragenlijst werd afgenomen, is beoordeeld met een 7,5, de veiligheidsbeleving op het station met een 7,2. Ouderen geven vaker aan zich (zeer) veilig te voelen in het openbaar vervoer en tijdens de rit met de metro. Reizigers van 18 jaar of jonger geven vaker aan zich neutraal te voelen. Mannen geven vaker dan vrouwen aan zich (zeer) veilig te voelen.

Daarentegen blijkt uit landelijk onderzoek door onderzoeksjournalisten van tv-programma Pointer, dat 91% van de vrouwen stations en haltes en 82% van de vrouwen het openbaar vervoer als geheel als onveilig ervaart. Een deel van de vrouwen voelt zich zo onveilig dat ze het OV in Nederland helemaal of op bepaalde momenten mijden. Dit onderwerp heeft blijvend onze aandacht en nemen we mee in onze acties in 2025.

### **Handen af!**

*Op 20 april om precies 22.30 uur stonden de voertuigen van de RET drie minuten stil. Het signaal dat we hiermee afgaven - net als de NS en stadsvervoerders GVB en HTM - is dat geweld tegen collega's moet stoppen. Het is volstrekt ontoelaatbaar: handen af van onze mensen! Zinloos geweld is altijd onacceptabel, zowel tegen reizigers als tegen onze collega's. Naast het voeren van deze actie gingen we ook in gesprek met politie, justitie en gemeenten om samen een halt toe te roepen aan deze ongewenste incidenten. Incidenten die veel impact hebben op onze medewerkers die gewoon hun werk willen kunnen doen.*

### **Terugdringen zwartrijden**

Om gericht het zwartrijderspercentage in de tram terug te dringen, hebben we verschillende acties ondernomen. Zo kunnen dienstleiders van veiligheidstoezicht met behulp van technische hulpmiddelen in de tram 'live' meekijken tijdens de rit. De samenwerking tussen toezichthouder en handhavers op straat kreeg in 2024 nog verder vorm. Een andere actie om zwartrijden terug te dringen, is het digitaal tellen van reizigers door middel van camera's en dit real-time te vergelijken met het aantal ingecheckte passagiers. De fysieke conducteur of de BOA-OV kunnen we dan gericht inzetten voor toezicht of kaartcontrole.

## Percentage zwartrijders \*

In 2024 bleef het zwartrijderspercentage bij metro en bus gelijk of het verbeterde licht. Het zwartrijderspercentage bij de tram is in 2024 echter aanzienlijk gestegen naar 2,42%. Dit is onder andere het resultaat van risicogestuurde en gerichtere inzet van BOA's op tramlijnen met relatief hoge zwartrijdersaantallen, waardoor meer zwartrijders gepakt zijn. Het hogere zwartrijderspercentage bij tram zien we als een zorgelijke ontwikkeling en zullen we voortdurend monitoren.

*\*Zwartrijderspercentages worden berekend op basis van het aantal afwijkingen (processen verbaal, controlekaarten en pardonaties) ten opzichte van het totaal aantal door de BOA's gecontroleerde reizigers.*

Zwartrijders		
	2024	2023
	0,3%	0,4%
	2,4%	1,4%
	0,8%	0,8%

## Extra aandacht voor veiligheid van ouderen

In  
mei  
2024



begonnen we met de campagne 'Veilig het Spoor Over' om de veiligheid bij het oversteken van metro-overwegen te vergroten. Ouderen vormen een belangrijke doelgroep, omdat zij soms moeite hebben met het oversteken van het metrospoor. Uit straatinterviews bleek dat zij persoonlijk contact waarderen en het nieuws graag via de krant ontvangen. Daarom richten we ons op persoonlijke gesprekken en lokale media. Met gerichte acties hopen we de veiligheid van ouderen die zich in en om ons metronetwerk en onze spoorwegovergangen begeven, te waarborgen. We hebben voor 'Veilig het Spoor Over' ook aandacht gevraagd op een aantal scholen, om jongeren bewust te maken van de gedragsregels (en de gevaren van het negeren daarvan) bij het oversteken van het spoor.

## Railveiligheid

In 2024 is het aantal aanrijdingen tussen RET-voertuigen en andere weggebruikers zoals auto's en (brom)fietsers hoger. Er is vooral een toename te zien bij tram. Hierbij zien we dat de oorzaak van de aanrijdingen voor een belangrijk deel bij de andere weggebruikers ligt. Om deze aanrijdingen in de toekomst te voorkomen identificeert RET zogenaamde hot-spots. In overleg met de gemeente wordt onderzocht of verbetermaatregelen genomen kunnen worden. Daarnaast denkt RET mee bij de herinrichting van kruispunten zodat de kans op aanrijdingen zo klein mogelijk is. Het aantal ontsporingen van trams is vrijwel gelijk gebleven.

	2024	2023
Aanrijdingen	232	204
Ontsporingen	21	21

### Boom veroorzaakt schade aan metrovoertuigen in Rotterdam

Op 10 juni 2024 zorgde stormachtig weer in Rotterdam voor een incident op de Erasmuslijn. Rond 17.00 uur botste een railvoertuig tegen een omgevallen boom bij wisselcomplex Waalhaven 1. Kort daarna meldde een ander railvoertuig een soortgelijk incident. Beide voertuigen raakten beschadigd, maar er vielen gelukkig geen lichamelijke gewonden. We verwijderden de boom en begonnen direct met herstelwerkzaamheden aan de metrobaan. Hoewel het incident goed werd afgehandeld, constateerden we ook leerpunten. Processen rondom weersomstandigheden scherpen we aan en we inventariseren van wie de bomen langs de route zijn. Bomen die van ons zijn hebben we waar nodig gesnoeid en we zorgen dat deze goed gesnoeid blijven. Met de andere partijen zijn we in gesprek om afspraken te maken zodat zij hun bomen ook op tijd snoeien.

### Veiligheid en gezondheid van medewerkers

Het aantal arbeidsongevallen met letsel is in 2024 licht gedaald ten opzichte van het jaar 2023. We meten dit door middel van de Injury Frequency Rate (IF-rate), ook wel ongevalsfrequentie-index genoemd. Deze wordt berekend door het aantal ongevallen met verzuim tot gevolg te delen door het totaal aantal arbeidsuren. De IF-rate in 2024 is 6,1. Arbeidsongevallen met agressie komen hierbij het meeste voor. Het aantal arbeidsongevallen met agressie is weliswaar gedaald in vergelijking met 2023 (IF-rate 2023: 6,7), maar de heftigheid van de incidenten neemt juist toe.

	2024	2023
IF-Rate	6,1	6,7

Om veiligheidsknelpunten bij de bron aan te pakken is een goede en actuele Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) belangrijk. In 2024 heeft RET 6 van haar 9 RI&E's volledig geactualiseerd. In 2025 worden de resterende 3 RI&E's geactualiseerd.



## Veiligheid en gezondheid van medewerkers

Het aantal arbeidsongevallen met letsel is in 2024 licht gedaald ten opzichte van het jaar 2023. We meten dit door middel van de Injury Frequency Rate (IF-rate), ook wel ongevallenfrequentie-index genoemd. Deze wordt berekend door het aantal ongevallen met verzuim tot gevolg te delen door het totaal aantal uren. De IF-rate in 2024 is 6,1. Arbeidsongevallen met agressie komen hierbij het meeste voor. Het aantal arbeidsongevallen met agressie is weliswaar gedaald in vergelijking met 2023 (IF-rate 2023: 6,7), maar de heftigheid van de incidenten neemt juist toe.

Om veiligheidsknelpunten bij de bron aan te pakken is een goede en actuele Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) belangrijk. In 2024 heeft RET 6 van haar 9 RI&E's volledig geactualiseerd. In 2025 worden de resterende 3 RI&E's geactualiseerd.

## OV-netwerk van de toekomst

De fysieke omgeving verandert voortdurend. Doordat er steeds meer mensen gebruik van maken, maar ook doordat de eisen die we met elkaar stellen aan de ruimtelijke inrichting veranderen. Daardoor veranderen ook reispatronen. Als RET springen we daar steeds zo goed mogelijk op in. Dit betekent ook dat we veranderingen aanbrengen in ons netwerk, nu en in de toekomst. We streven naar snelle, duurzame en naadloze verbindingen. Met slimme technologieën en groene energiebronnen die moeten zorgen voor een efficiënte en milieuvriendelijke reiservaring.

### Beschikbaarheid railinfrastructuur

KPI beschikbaarheid railinfrastructuur	Q1-2024	Q2-2024	Q3-2024	Q4-2024	Norm
Metro	98,93	98,93	99,43	100,00	99,00
Tram	99,53	99,55	98,43	96,70	98,00
Displays	96,05	99,34	98,99	98,75	99,45
Liften	98,77	98,65	99,14	99,40	99,00

Bij tram voldeden onze prestaties voor de railinfrastructuur het eerste halfjaar aan de norm, waarbij dit bij metro juist het tweede halfjaar het geval was. De beschikbaarheidsprestaties van de liften zijn vanaf het derde kwartaal verbeterd, mede veroorzaakt door een overgang van contracten.

### Beschikbaarheid railvoertuigen

KPI beschikbaarheid railvoertuigen	Q1-2024	Q2-2024	Q3-2024	Q4-2024	Norm
Metro	93,00	89,00	92,00	97,00	100,00
Tram	88,00	94,00	94,00	99,00	100,00
Displays	99,45	97,00	97,00	97,00	99,45

De beschikbaarheid van railvoertuigen was onder de norm bij metro en tram. Oorzaak is hier zowel een tekort aan monteurs, als langdurige leveringsproblemen van een aantal materialen. Een enkele metro stond langdurig stil als gevolg van een aanrijding.

Voor tram speelden dezelfde factoren een rol. Daarnaast zorgden de werkzaamheden rond knooppunt de Roseknoop het eerste halfjaar voor veel uitdagingen, met als gevolg de splitsing van ons netwerk en daarmee ook het onderhoud in noord en zuid. Ook is het aantal schades bij tram hoog geweest ten opzichte van voorgaande jaren, met langdurige stilstand als gevolg.

## Betrouwbaarheid railinfrastructuur

Betrouwbaarheid railinfrastructuur (aantal A-storingen)	Q1-2024	Q2-2024	Q3-2024	Q4-2024	Norm
Metro	3	2	4	0	≤4
Tram	8	6	11	7	≤8
Liften	153	125	133	124	≤124

De betrouwbaarheid (aantal A-storingen) van de metro-railinfrastructuur bleef binnen de norm. Voor de tramrailinfrastructuur is dit gemiddeld ook rondom de norm geweest.

## Belang roltrappen en liften

Roltrappen en liften zijn belangrijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer van de RET. Van stilstand hebben reizigers direct last. Met enige regelmaat komen daarover klachten binnen, haalt het onderwerp de pers en komen er vragen vanuit gemeenteraden. Hinder die reizigers ondervinden van stilstand, willen we zo veel mogelijk beperken. Daarom heeft dit onderwerp onze volle aandacht in 2025 en werken we aan een verbeterplan.

De liften overschreden in drie kwartalen de norm van het aantal A-storingen. Deze zijn deels te wijten aan oplopende levertijden van onderdelen en een stijging van bedoeld en onbedoeld vandalisme, met name schade aan de deuren en deurgeleidingen veroorzaken. Wel zien we een dalende trend gedurende het jaar op de overige technische storingen door bijvoorbeeld het preventief vervangen van kritische onderdelen. Door de uitval van materiaal beter te bewaken en de communicatie met onze onderhoudspartners verder te verbeteren, vertrouwen we op een korte uitvalduur en onze beschikbaarheid te verbeteren.

Ook de roltrappen hebben onze aandacht. Van de storingen is meer dan 50% exogeen: door vandalisme of verkeerd gebruik. Andere factoren die meespelen in de beschikbaarheid zijn het feit dat roltrappen deels buiten liggen en beïnvloed worden door wind, vuil en regenwater. Ook de leeftijd van de roltrappen en relatief lange levertijden voor onderdelen drukken op de beschikbaarheid.

We werken aan verbetering en zien daarvan de noodzaak in. Roltrappen zijn van belang voor de toegankelijkheid en het reiscomfort. In 2024 hebben we daarom extra onderhoudscapaciteit ingezet, sturen we strakker op de contractafspraken met onze leverancier en hebben we de informatievoorziening richting reizigers verbeterd. Ook hebben we QR-codes geplaatst waarmee reizigers storingen eenvoudig kunnen melden. In 2025 verbeteren we verder.

## Vorbereidingen nieuw tramnetwerk

Het tramnetwerk moet meegroeien met de stad en regio. Verbeteringen zijn mogelijk op sommige plekken, terwijl op andere plekken betere alternatieven zoals de metro beschikbaar zijn. De MRDH, tramgemeenten en de RET maakten in 2024 samen een plan om waar mogelijk verbindingen te verbeteren en te stoppen waar dat kan, mits er een goed

alternatief is. Dit leidde ertoe dat routes, lijnummers en vertrektijden werden aangepast als onderdeel van een meerjarenplan om het tramnetwerk toekomstbestendig te maken. De nieuwe dienstregeling voor de trams ging in op 6 januari 2025.

### **Slimme snufjes**

*Sinds 2019 beschikken we over een Slimme Tram, een tramvoertuig waarin we (on)zichtbaar nieuwe technologie en ontwikkelingen kunnen uittesten, zoals op het gebied van het verbeteren van onderhoud en veiligheid. Nadat in 2022 de eerste zichtbare innovaties rondom reizigersbeleving waren ingebouwd, noemen we de tram De Slimme Tram 2149 en daarmee sleepten we gelijk de OV Innovatieprijs in de wacht. We kunnen in de Slimme Tram ook de klantbeleving goed monitoren. In september 2024 kreeg de Slimme Tram een nieuw jasje, met nieuwe bestickering. Ook gaven we de aanzet tot nieuwe stappen op het gebied van innovaties voor onze reizigers. Zo hebben we zowel aandacht voor verlichting en verandering in de bekleding van het interieur, als voor experimenten met sensoren. In 2025 gaan we met een 3D-handscanner 3D-modellen maken voor de reverse engineering van onderdelen en deze verder te verbeteren; ook hopen we de eerste Digital Twin te maken. Zo blijven we ons ontwikkelen, met de markt meebewegen en hopelijk ook een aantrekkelijke werkgever te blijven voor (technische) medewerkers die van innovatie houden.*

### **Toekomst metronet**

De MRDH wil inspelen op mobiliteitsgroei in de regio en startte daarom in 2019 een programma voor nieuwe metro's. Dit om in 2026 overvolle metro's te voorkomen. Het doel is om de frequentie op te voeren op de E-lijn (Den Haag – Slinge) en de C-lijn (Capelsebrug – Hoogvliet). Daar zijn extra voertuigen voor nodig. De uitvoering van het plan is doorgeschoven naar 2030, precies wanneer een deel van de vloot aan vervanging toe is. In april 2024 keurde de MDRH het voorstel goed om de vloot zowel uit te breiden als te vernieuwen. Het nieuwe materieel, 46 voertuigen van negentig meter lang (zie 'Werkplaats van de toekomst'), biedt meer stacacapaciteit, ruimte voor fietsen en kindervagens, en sneller in- en uitstappen. De huisstijl sluit aan bij R-net, met eigen keuzes in ontwerp en uitstraling, afgestemd op de wensen van reizigers.

### **Metro aan zee**

*Dat onze strandlijn naar Hoek van Holland Strand meerwaarde heeft te bieden, is inmiddels wel duidelijk. Veel reizigers maken gebruik van deze unieke metrolijn naar de kust. Of het nu om een kopje koffie of een biertje in een strandtent gaat, of juist om een koele duik in zee, het aantal reizigers dat de metro pakt overstijgt de verwachtingen. En dan kunnen Rotterdamse ouderen ook nog gratis met ons mee. Bovendien rijden we op warme zomerdagen in de avond frequenter zodat badgasten nog langer van het strand kunnen genieten. Ook steeds meer dagjesmensen die voorheen de auto pakten, omzeilen nu de files en parkeerproblemen en stappen in de metro. Logisch dat zowel strandgangers als strandtenthouders heel blij zijn met deze metroverbinding. Niet alleen in de zomer, maar ook tijdens het voor- en naseizoen wordt goed gebruik gemaakt van de lijn. De Metro aan Zee is dus zeker niet alleen op warme dagen in trek.*

### **Oude dame wordt weer fit**

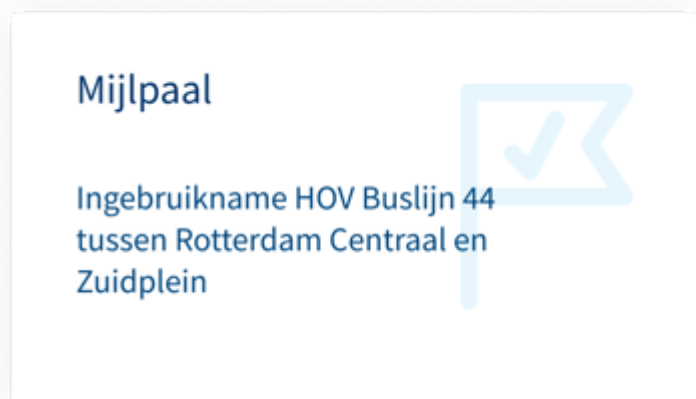
*De Havenspoorbrug Maassluis, een 130 jaar oude brug die metrolijn B naar Hoek van Holland draagt, krijgt een opknappbeurt. Inspecteurs ontdekten dat de brug zich anders gedroeg ten opzichte van de kade, wat ingrijpen noodzakelijk maakte voor het dagelijkse metroverkeer. Met steun van ProRail en archieven ontrafelden we de historische bouwtekeningen. Een duikteam inspecteerde de funderingen en ontdekte dat de beweging samenhangt met de oorspronkelijke bouw. Samen met ingenieursbureau Maters en De Koning, bouwpartner Strukton en de gemeente Rotterdam, starten we in het voorjaar van 2025 een duurzame renovatie. Deze operatie vindt plaats in een speciaal gebouwde droogkuip, waarbij de landhoofden voor de komende 50 jaar worden gefixeerd. Techniekcollega's Marc van der Vlies en Oth Blom zorgen voor veiligheid en continuïteit tijdens de bouw. Het metroverkeer rijdt voorlopig met aangepaste*

*snelheid, terwijl geavanceerde lasers de brug nauwlettend in de gaten houden. Dankzij deze gezamenlijke inspanning blijft de oude dame ook in de toekomst betrouwbaar in dienst.*

## Introductie buslijn 44

Sinds 8 april 2024, rijdt buslijn 44 zes keer per uur tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel. Deze nieuwe verbinding biedt een snelle en directe route, grotendeels over gereserveerde rijstroken, en verbindt belangrijke locaties zoals Charlois, Little C, Erasmus MC en de Hogeschool Rotterdam. De 100% elektrische bussen dragen bij aan een betere luchtkwaliteit en verminderen de drukte in de metro. De route is in 7 minuten van Rotterdam Centraal naar Erasmus MC en in 13 minuten van Zuidplein naar Erasmus MC. De infrastructuur is verbeterd om deze route mogelijk te maken, met nieuwe bushaltes en verkeersveiligheidsmaatregelen.

Lijn 44 presteert uitgedrukt in reizigersaantallen beter dan verwacht. Het OV-gebruik is onder meer tussen Rotterdam Centraal en Dijkzigt e.o., tussen Rotterdam Centraal en 's-Gravendijkwal e.o. en tussen Carnisse en Rotterdam Centraal toegenomen door snelle en directe verbindingen. Het aantal in- en uitchecks op metrostation Blijdorp liep enigszins terug. We onderzoeken nog of dit verband houdt met het feit dat lijn 44 daar niet meer stopt. We verwachten dat lijn 44 met verdere verbetering van de infrastructuur en beperkte aanpassing van omliggende lijnen tot verdere reizigersgroei kan leiden en komen en daartoe in 2025 met voorstellen.



### **Metronetwerk van de toekomst begint met een goede werkplaats**

*De regio Rotterdam groeit snel met bijvoorbeeld nieuwe woonwijken en woontorens. Dit leidt tot een toenemende vraag naar openbaar vervoer. Om aan deze groei te voldoen, passen we ons metronetwerk aan en verhogen we in de toekomst de frequentie van ritten. Voor deze uitbreiding hebben we niet alleen extra metrobestuurders nodig, maar ook langere en meer metrovoertuigen van 90 meter (zie 'Metro'). Met deze nieuwe voertuigen ontstaat de behoefte aan een grotere en moderne onderhoudsfaciliteit. De huidige werkplaats in de Waalhaven voldoet niet aan de eisen van deze uitbreiding en biedt onvoldoende mogelijkheden voor onze monteurs. Daarom bereiden we een flinke verbouwing voor, die in twee fasen zal verlopen: eerst een nieuw werkplaatsdeel, daarna een vernieuwing van locatie Waalhaven. De plannen omvatten acht werkstanden over vier sporen, geschikt voor zowel 90- als 43-meter voertuigen. Na goedkeuring van het ontwerp, start de bouw in 2028, met een verwachte oplevering van het nieuwe deel tegen het einde van dat jaar.*

## Ketensamenwerking: de sleutel tot een betere reiservaring

In 2024 werkten we verder aan een belangrijke stap richting verbeterde samenwerking. Dit deden we met het ketensamenwerkingsmodel dat onze processen op strategisch, tactisch en operationeel niveau verbindt. Met verschillende bedrijfsonderdelen werken we samen aan één eindproduct: goede dienstverlening voor onze reizigers. De focus ligt daarbij altijd op wat het beste is voor de reiziger. Of het nu gaat om onderhoud, planning of dagelijkse uitvoering, de ketensamenwerking zorgt ervoor dat elke stap in het proces bijdraagt aan ons gezamenlijke doel. In 2024

heeft de RET daarin stappen gezet. We hebben stilgestaan bij de rollen van verschillende bedrijfsonderdelen in de keten en de overleggen tussen deze ketenpartners meer structuur gegeven. Hier gaan we in 2025 volop mee door.

## Vernieuwing bedrijfsvoering

Het project Vernieuwing Bedrijfsvoering van de RET richt zich op het toekomstbestendig maken van de bedrijfsvoering. Dit omvangrijke programma, streeft naar een robuuste en efficiënte bedrijfsvoering die alle essentiële bedrijfsprocessen – van personeel en financiën tot inkoop, logistiek en onderhoud – optimaliseert en moderniseert.

Centraal in het programma staan verbeteringen in de betrouwbaarheid en effectiviteit van de bedrijfsvoering. Dit betekent onder meer het integreren van nieuwe technologieën, stroomlijnen van processen en het versterken van interne samenwerking. Een belangrijk doel van dit programma is het verhogen van transparantie en wendbaarheid binnen de organisatie. Op die manier kunnen we slagvaardig inspelen op veranderende omstandigheden en de toenemende vraag naar openbaar vervoer in de regio Rotterdam. Door steeds waarde te leveren en vooruitgang te volgen, draagt het project bij aan het werkplezier van alle medewerkers. Uiteindelijk creëert het programma een solide basis voor verdere groei en innovatie, waarmee we de kwaliteit en duurzaamheid van onze dienstverlening naar een hoger niveau tillen.

### Eerste ervaringen

*De afdeling Personeel & Organisatie (P&O) bij de RET gaf als eerste de aftrap voor het programma Vernieuwing Bedrijfsvoering. P&O business-partner **Carmen Krijthe** benadrukt de noodzaak van deze verandering: 'Met meer automatisering en duidelijkheid wordt het werk voor iedereen prettiger. Daarom implementeert P&O SuccessFactors, een SAP-module die processen binnen de afdeling stroomlijnt.' Product-owner **Marleen Tol** licht toe hoe SuccessFactors helpt: 'Met standaardprocessen en tijdige meldingen over belangrijke zaken, zoals aflopende contracten, maken we het werk efficiënter en overzichtelijker. Het systeem biedt een uniforme werkwijze, wat het werk minder foutgevoelig en makkelijker maakt. De RET-leidinggevenden en medewerkers worden nauw betrokken, volgen trainingen en krijgen ondersteuning, zodat de overgang naar SuccessFactors soepel verloopt, terwijl de dagelijkse werkzaamheden doorgaan.'*

***Tim van Dijk** heeft samen met afdelingen Bus en Personeel & Organisatie het selectieproces binnen de Busafdeling van de RET aangepakt. Het selectieproces is flink ingekort. 'Wat eerst zes weken duurde, lukt nu binnen vier weken en binnenkort zelfs binnen twee.' Als product-owner werkt Tim nu aan de implementatie van SAP, het nieuwe digitale platform dat als ruggengraat van de RET gaat dienen. Samen met sectiechef **Adriaan Soares** richt hij zich op het efficiënter maken van processen. Tim verzamelde inmiddels zo'n 40 verbeterpunten tijdens sessies met exploitatieafdelingen zoals Bus, Metro, Tram en Veiligheid. Hij voert deze wensen stapsgewijs door, zodat SAP optimaal aansluit op de dagelijkse praktijk. Adriaan toont zich enthousiast: 'We maken onze systemen steeds slimmer, zodat de administratie sneller verloopt en collega's direct weten waar ze terecht kunnen. Dit hadden we veel eerder moeten doen!'*

### Enterprise architect Coen Pegels: 'Kansen en uitdagingen te over'

*'Als Enterprise Architect bij de RET vergelijk ik mijn werk graag met dat van een hovenier. Ik zorg dat het ICT-landschap overzichtelijk blijft, onkruid verdwijnt en nieuwe technologieën de ruimte krijgen om te groeien. De RET zit midden in een digitale transformatie, waarbij we werken aan moderne platforms, datagedreven innovaties en grote projecten zoals OVPay. Ook vervangen we verouderde systemen en voeren we agile werken in. We lijken steeds meer op een techbedrijf en zetten grote stappen richting de toekomst. De Rotterdamse mentaliteit van aanpakken en samenwerken maakt het werk extra mooi. De collegialiteit is groot en de RET voelt als familie. Ik ben trots op de basis die we ondanks uitdagende omstandigheden hebben gelegd. De RET is aan het bouwen en niet alleen aan het onderhouden. Dus hier liggen de komende jaren kansen en uitdagingen te over.'*

## Stakeholderdialog levert waardevolle informatie op

We richten de blik vooruit, met de reiziger als middelpunt. Dat doen we samen met onze stakeholders, waarmee we goede contacten onderhouden en graag de dialoog aangaan. Dat zijn natuurlijk onze reizigers, burens en omwonenden. Voor de laatste groep hebben we in 2024 stappen gezet, door omgevingsmanagement en -communicatie beter in de organisatie te verankeren, net als de afhandeling van binnenkomende vragen en klachten. Maar ook bijvoorbeeld de pers, onze opdrachtgever MRDH, aandeelhouder gemeente Rotterdam en andere gemeenten waar we rijden, onze toeleveranciers (waaronder Rotterdamse Mobiliteit Centrale, Securitas en Alstom), onze collega-vervoerders HTM in Den Haag en GVB in Amsterdam zijn belangrijke partners.

Door onze stakeholders regelmatig te betrekken, krijgen we inzicht in hun standpunten en wensen en kunnen we inzichtelijk maken wat wij voor hen kunnen betekenen. Het verbeteren van de contacten met de verkeer- en vervoerwethouders uit ons vervoergebied is daar een voorbeeld van. In 2024 hebben we hier tijd en aandacht aan besteed. Stakeholdermanagement verdient ook komende jaren onze aandacht. In 2025 zetten we stappen om dit verder te verbeteren en goed in de organisatie te verankeren.

De stakeholderdialog voeren we ook via vertegenwoordigende instanties. We zijn lid van OV-NL, de vereniging waarbij alle openbaarvervoerbedrijven in Nederland zijn aangesloten. OV-NL vertegenwoordigt onze belangen bij politiek en bestuur, met focus op investeringen, fiscaliteit en regelgeving. We zijn ook onderdeel van de Mobiliteitsalliantie. Deze alliantie vertegenwoordigt een diverse groep toonaangevende organisaties uit de sector, benadrukt het belang van mobiliteit en wat de sector nodig heeft van Den Haag. Ook deelt de alliantie goede voorbeelden uit de sector. Tot slot zijn we aangesloten bij VNO-NCW West en AWWN.

### Brandbrief aan kabinet: zie af van bezuinigingen op het OV

Het kabinet-Schoof wil vanaf 2026 110 miljoen euro bezuinigen op het openbaar vervoer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam. Deze plannen stuiten op breed verzet: 400 lokale politici en bestuurders en meer dan 80 maatschappelijke organisaties en marktpartijen ondertekenden een brandbrief om de bezuinigingen tegen te houden. Vertegenwoordigers van de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, vervoersbedrijven HTM, GVB en RET, VNO-NCW en woningcorporaties overhandigden de brief aan staatssecretaris Chris Jansen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook een groep RET-medewerkers was aanwezig om de oproep kracht bij te zetten. De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn samen verantwoordelijk voor 68 procent van het regionale vervoer in Nederland. Ze waarschuwen dat de bezuinigingen zullen leiden tot hogere ritprijzen en een verslechtering van de bereikbaarheid.

## De Roseknoop: eerder open door efficiënte samenwerking

Ook in 2024 stonden we weer voor de uitdaging om ingrijpende onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden uit te voeren, vaak in het hart van de stad. Werkzaamheden waar omwonenden, winkeliers en bezoekers onvermijdelijk last van hebben. Daarom informeren we betrokkenen zo goed en tijdig mogelijk. Zoals rond de grondige onderhoudsbeurt van de Roseknoop. De gemeente Rotterdam, aannemers en de RET werkten intensief samen en brachten het project ruim twee maanden voor de oorspronkelijke deadline tot een succesvol einde. Deze inspanning verbeterde de bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid en het Stadionpark aanzienlijk. We hielden bewoners en ondernemers actief op de hoogte en legden nieuwe tramrails, haltes en bovenleidingen aan. Hierdoor rijdt het openbaar vervoer in het gebied nu betrouwbaarder en veiliger. Tegelijkertijd veranderde de stenige omgeving in een groener en aantrekkelijker stadsplein, wat bijdraagt aan een prettigere leefomgeving. Met deze versnelde oplevering versterkt de RET niet alleen de infrastructuur, maar ook de verbinding met de omgeving, passend bij de ambitie om Rotterdam duurzamer en toegankelijker te maken. Met de gemeente Rotterdam zijn we nog in gesprek over de dervingskosten.



## Actieve aanpak geluid metro's

In 2024 lieten we zien dat we klachten serieus nemen en investeerden we in contacten met bewoners en gemeenten op het gebied van geluid. Dat deden we onder meer in Capelle aan den IJssel. Tijdens een overleg met de gemeente en bewoners stelden we nieuwe acties op en kwamen we met vervolgstappen. Met een nieuw contract voor railslijpen start begin 2025 het onderhoud, wat naar verwachting tot geluidsreductie leidt. Ook verbeterde de RET de klachtenafhandeling. Bewoners ontvingen meer persoonlijke terugkoppeling en we werkten nauw samen met de gemeente en DCMR om klachten efficiënt af te handelen.

### **Nieuwe bedrijfsfilm**

*Begin 2024 introduceerden we onze nieuwe bedrijfsfilm. De film laat zien hoe het bedrijf en de stad zich blijven ontwikkelen. De oude film was verouderd: Fast ferry's zijn verdwenen, OVpay vervangt de OV-chipkaart en er liggen nieuwe maatschappelijke uitdagingen. Bewoners willen comfortabel kunnen reizen binnen een gezonder leefklimaat voor Rotterdam. Na een periode met minder ritten, personeels- en voertuigtekort, zet de RET nu in op een positieve koers, met de nieuwe bedrijfsfilm als startpunt. De film volgt de RET 24 uur lang in slechts drie minuten en toont de rol die wij dagelijks spelen. Niet alleen het rijdend personeel, maar ook afdelingen, zoals onderhoud, verkeersleiding, controle en toezicht komen in beeld. Talloze medewerkers, vrienden en familie werkten voor én achter de schermen mee. Hiermee presenteren we een RET die vooruitkijkt, een plek waar mensen graag willen werken.*





## Duurzaamheid

Openbaar vervoer is de basis voor de transitie naar duurzame mobiliteit, naast lopen en fietsen. Bussen, trams en metro's zijn per passagier veel energiezuiniger en nemen minder ruimte in dan (privé)auto's. Dit samen zorgt voor een lage ecologische voetafdruk en minder tot geen CO<sub>2</sub>-uitstoot in de dienstverlening naar de reiziger. Ondersteunend aan de dienstverlening op straat met ruim honderd zero-emissie bussen streeft de RET er ook naar haar bedrijfsondersteunende activiteiten zo duurzaam mogelijk uit te voeren. Dit doen we met bijvoorbeeld 100% groene stroom van Nederlandse bodem maar ook met het opwekken van elektriciteit met een omvang vergelijkbaar met het verbruik van 36.000 huishoudens met behulp van zonnepanelen en het recyclen van ruim 6.000 kilo oude bedrijfskleding.

### Mileu

De 'E' in ESG staat voor 'Environment' (Milieu) en richt zich op de ecologische voetafdruk. Bij de RET betreft dit voornamelijk het energie-, gas- en warmteverbruik en het gebruik van fossiele brandstoffen (diesel). Dit resulteert in CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het vervoeren van reizigers en het beheren van voertuigen, stations en gebouwen.

### CO<sub>2</sub>-uitstoot

Sinds 2021 wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de RET bijgehouden via meterstanden en tankinstallaties, en omgerekend naar kilo's CO<sub>2</sub>. 2021 geldt daarom als basisjaar voor het berekenen van CO<sub>2</sub>-reductie. De RET heeft onvoldoende zicht op de volledige waardeketen en dus ook niet op alle scope 3-emissies verder onderzoek en samenwerking met leveranciers is noodzakelijk. Momenteel worden alleen de gedeclareerde trein- en vliegreizen meegerekend.

In onderstaande tabel is het verbruik van gas, diesel, benzine, elektra en warmte over de verschillende modaliteiten en gebouwen van de RET omgerekend naar CO<sub>2</sub> uitstoot in Kilogrammen met het jaar 2021 als basisjaar.

Jaar	Type	Gas	Diesel	Benzine	Elektra gebouwen	Elektra voertuigen	Warmte	Zakenreizen**
2021*	liter/kWh/ m <sup>3</sup> /GJ	1.057.177	3.873.430	13.362	6.997.605	133.801.813	3.659	2.072.697
	CO <sub>2</sub> in KG x 1.000	1.991,7	12.635,1	37,2	3.890,7	74.373,8	131,6	164,6
2022	liter/kWh/ m <sup>3</sup> /GJ	846.753	3.264.115	13.398	7.550.817	127.631.361	3.247	2.667.302
	CO <sub>2</sub> in KG x 1.000	1.765,5	10.647,5	37,3	3.949,1	66.751,2	87,1	233,4
2023	liter/kWh/ m <sup>3</sup> /GJ	669.576	2.628.713	8.499	6.840.636	129.786.290	2.707	3.284.639
	CO <sub>2</sub> in KG x 1.000	1.392,0	8.559,1	45,8	3.054,8	59.128,7	68,0	298,3
2024	liter/kWh/ m <sup>3</sup> /GJ	593.652	1.382.042	18.001	6.581.214	131.498.936	2.485	3.670.661
	CO <sub>2</sub> in KG x 1.000	1.266,9	4.499,9	50,8	0,0	0,8	62,2	320,0

*\*) Let op: betreft een Covid jaar.*

*\*\*\*) Incl. woon-werkreizen met OV*

In 2024 stootte de RET 6.197,6 kg CO<sub>2</sub> uit. Dat is een daling van maar liefst van 93% ten opzichte van 2021 en 13% ten opzichte van 2023. Deze prestatie is te danken aan het 'donkergroene' energiecontract en de inzet van zero-emissie bussen en elektrische dienstvoertuigen.

De CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer daalde ook met 93% ten opzichte van 2021 en 13% ten opzichte van 2023, van 2,29 kg naar 0,16 kg CO<sub>2</sub> per kilometer in 2024.

Door de komst van nieuwe zero-emissie bussen kan het dieselverbruik verder afnemen en een verdere daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot behaald worden. Het verminderen van het gasverbruik op een aantal werk- en stallingslocaties is uitdagend. De RET onderzoekt de mogelijkheden voor een nieuw te bouwen busstalling. Maatregelen die direct bijdragen aan een verdere daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Dankzij deze reducties ligt de RET voor op schema om de doelstellingen van het Parijsakkoord 2030 te halen, met een beoogde CO<sub>2</sub>-reductie van 49% ten opzichte van 1990.

De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de RET kunnen we onderverdelen in 3 onderdelen, de scope 1, 2 en 3 emissies.

- Scope 1 – Directe uitstoot (94%)  
De CO<sub>2</sub>-uitstoot in scope 1 is met 39% afgenomen ten opzichte van het basisjaar, dankzij de inzet van zero-emissie- en hybride bussen en elektrische dienstvoertuigen. Dit heeft geleid tot een vermindering van de inzet van fossiel aangedreven voertuigen. De totale scope 1-emissie is 5817,6 kg CO<sub>2</sub>.
- Scope 2 – Indirecte uitstoot (1%)  
In 2024 vond de grootste CO<sub>2</sub>-reductie plaats binnen scope 2 (energieverbruik). Door het gebruik van 100% groene stroom op alle stations, gebouwen en voor het laden van elektrische voertuigen, is de uitstoot met 80% verminderd ten opzichte van het basisjaar. De totale scope 2-emissie is 63,1 kg CO<sub>2</sub>.
- Scope 3 – Indirecte uitstoot door andere bedrijven (5%)  
De scope 3-emissies zijn nog niet volledig in kaart gebracht; verder onderzoek en samenwerking in de keten zijn nodig. Zakelijk vervoer en vliegvervoer door RET-personeel veroorzaken een uitstoot van 320 kg CO<sub>2</sub>.

## Slim gebruik eigen infrastructuur om netcongestie voor te zijn

Netcongestie is een steeds groter probleem in onze regio. Zo is begin december 2024 ook in Zuid-Holland de maximale capaciteit voor grootverbruikers van elektriciteit bereikt. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteitsvraag van de toekomst, maar ook voor de gewenste frequentieverhogingen van tram en metro en het realiseren van nieuwe oplaadpunten voor elektrische bussen.

De RET heeft in 2024 stappen gezet om met behulp van innovatieve oplossingen netcongestie voor te zijn en ook derden hierbij te ondersteunen. Dit doet de RET door haar eigen infrastructuur slimmer te benutten en open te stellen voor derden. Door dit te doen, kan de RET tot 25% van de netcongestie voor zware aansluitingen reduceren én zelf meer energiebesparende maatregelen doorvoeren. Dit doet de RET onder de (landelijke) noemer Energie in het OV.

## Energie in het OV

Vanuit Energie in het OV behaalden we in 2024 een aantal belangrijke resultaten:

## GDS status ACM

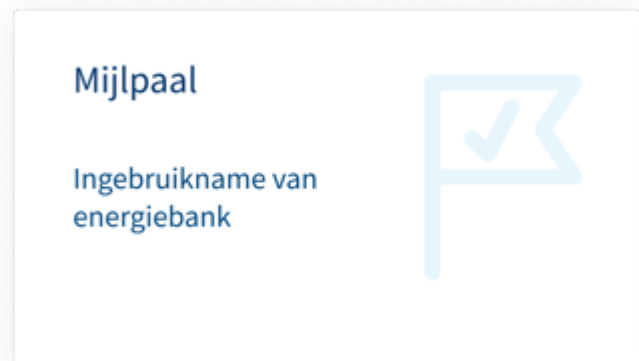
In juli 2024 kreeg de RET de GDS-status (Gesloten Distributie Systeem). Met deze status kan de RET restcapaciteit van het eigen energienetwerk doorleveren aan derden. Het eerste tastbare resultaat hiervan is de in 2024 gerealiseerde bouwaansluiting bij Hoek van Holland. Dat gebeurde in samenwerking met de gemeente Rotterdam en de Stichting Zuid-Hollands Landschap. De RET is in staat om op basis van restcapaciteit, via een oplaadpunt, bouwmaterieel te voorzien van energie. Dankzij deze aansluiting is het mogelijk voor derden om zero-emissie bouw- en onderhoudsmaterieel in te zetten in het Natura2000-gebied rond Hoek van Holland.

### **Langste verlengsnoer van Rotterdam**

*Leo Vliegthart, integraal systeembeheerder Energievoorzieningen: 'Het klinkt zo simpel: stroom die we zelf niet gebruiken, doorgeven aan andere. Sinds 31 juli 2024 is het werkelijkheid: ons netwerk heeft nu de status van een gesloten distributiesysteem (GDS). Met ons netwerk kunnen we nu laadpleinen voeden en bouwaansluitingen leveren. We hebben nu daadwerkelijk het langste verlengsnoer van Rotterdam, dat geeft energie!'*

## OV-Energiebank Wilhelminaplein

In 2024 nam de RET de eerste OV-energiebank van Nederland in gebruik. Dit is een grote accu die oplaadt via de bovenleiding van het tramnetwerk. Dit maakt het mogelijk voor de RET om de frequentie op de nabijgelegen trambaan te verhogen zonder nieuwe, of verzwaarde elektriciteitsaansluiting. Dit concept wil de RET komende jaren verder uitbreiden.



## Hergebruik (circulariteit)

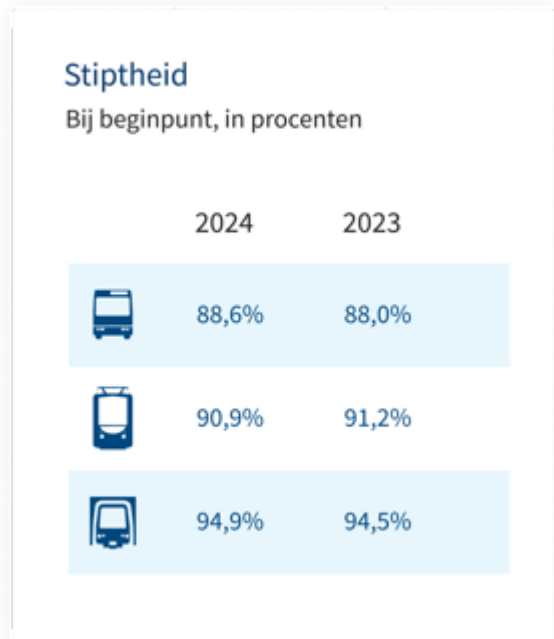
Eind 2023 vernieuwden we de bedrijfskleding (exploitatie uniform) van de RET. In de aanbesteding, implementatie en uitvoering is veel aandacht besteed aan duurzaamheid. Alle oude kleding kan, via speciale containers, worden ingezameld. In 2024 is er ruim 6.000 kilo aan oude bedrijfskleding ingezameld. Onze leverancier hergebruikt deze kleding voor het produceren van verhuisdekens en isolatiemateriaal. De kleding wordt dus niet gedumpt, verscheept of verbrand, maar zo duurzaam mogelijk verwerkt als nieuwe grondstof. We onderzoeken de mogelijkheden om oude kleding opnieuw te gebruiken als grondstof voor nieuwe kledingstukken.

## Innovatie en samenwerking

In 2024 is de InnOVatieroute, een samenwerking tussen de MRDH, HTM, EBS en RET, met drie jaar verlengd. De InnOVatieroute heeft als doel samen te werken aan innovatieve oplossingen voor het verbeteren van de kwaliteit, betaalbaarheid en toekomstbestendigheid van het openbaar vervoer.

Het afgelopen jaar is er ingezet op het vinden van sectorbrede oplossingen waar ook NS, ProRail en Transdev aan hebben meegewerkt. In 2024 is er één pilot afgerond. Een pilot gericht op het ontwikkelen van een rijtijdvoorspelmodel. Een model met cruciale informatie om te komen tot een betrouwbare dienstverlening én tevreden reizigers. Andere pilots lopen de komende jaren nog door.

Daarnaast gingen we samenwerkingen aan met onderwijsinstellingen zoals het Libanon Lyceum en de TU Delft. Met als doel deze instellingen uit te dagen de RET te helpen met bedrijfsbrede uitdagingen. Ook met het initiatief Rotterdammer Centraal hebben we samen met scholen en onderwijsinstellingen gekeken hoe we onze dienstverlening kunnen verbeteren in Rotterdam en omstreken. Door middel van deze samenwerkingen bieden we jonge talenten uit de regio de kans om op basis van actuele en echte casussen hun kennis en vaardigheden verder te ontwikkelen.



#### ***Metrostation Rodenrijs eerste Groene Halte regio Rotterdam***

*In mei opende de metrohalte Rodenrijs als eerste Groene Halte van de regio Rotterdam. Bezoekers stappen nu eenvoudig uit de metro om het Rotterdamse platteland te verkennen, met ruim 400 hectare natuur en recreatie tussen Rotterdam en Lansingerland. Slechts vier haltes vanaf Rotterdam Centraal is de start van de pilot Groene Haltes. Gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, de RET en natuurorganisaties werken samen om meer Groene Haltes te ontwikkelen, zoals bij Rhoon en Romeynshof. Wandelroutes, informatiepanelen en voorzieningen, zoals OV-fietsverhuur maken het openbaar vervoer aantrekkelijker voor uitstapjes naar de natuur. De pilot, die loopt tot eind 2025, heeft als doel een duurzamere en gezondere leefomgeving te bieden.*

## Sociaal

Bij de RET zetten we ons in voor een inclusieve en stimulerende werkomgeving. We steken veel energie in behoud van onze mensen, werven en opleiden. Ons doel is om medewerkers te ondersteunen in hun groei en hen te helpen excelleren in hun werk.

### Werken bij de RET

Werken bij de RET betekent samen bouwen aan de ideale reiservaring. Van strakke planningen tot innovatief onderhoud en het besturen van metro's; elke collega draagt bij aan veilig, betrouwbaar en comfortabel openbaar vervoer. Trots en betrokkenheid staan centraal in ons werk. Samen verbinden we mensen, stad en regio.

#### ***Vanaf dag 1 voelde ik mij direct thuis***

*Wilma Delannoy, manager Tram, inmiddels 40 jaar werkzaam bij de RET en doorliep een mooie carrière: '22 jaar was ik toen ik solliciteerde bij de RET, mijn man werkte er al een jaar en zag de vacature voor trambestuurder voorbijkomen. Vanaf dag één voelde ik mij direct thuis. De mensen en de mentaliteit passen bij mij, ik ben een echte aanpakker. Gedurende mijn carrière heb ik diverse functies gehad binnen verschillende afdelingen. De rode draad was altijd dat ik voor functies werd gevraagd waarbij zaken heringericht moesten worden. Ik heb mooie kansen gekregen en die heb ik met beide handen aangepakt. Toen ik de kans kreeg om een managementopleiding te volgen en later nog een HBO-opleiding, hoefde ik daar niet lang over na te denken. Het was zeker niet altijd makkelijk als leidinggevende vrouw. Maar door een werksfeer te creëren waarbij plezier, hard werken en samenwerken als team centraal staan, krijg je veel gedaan. Nu wil ik de kansen die ik heb gekregen ook aanbieden. Als ik zie dat iemand zich verder wil ontwikkelen, maak ik dat graag mogelijk. Zo houden we collega's gemotiveerd en enthousiast.'*

### Verzuim

Verzuimbeheersing blijft belangrijk en heeft onze continue aandacht. We zien dat steeds meer dossiers worden gesloten, door heel gericht maatwerkoplossingen te creëren. Minder collectieve acties zoals een verzuimbonus die we in 2023 hadden, maar heel gericht naar de problematiek per afdeling of zelfs per dossier kijken. En daar oplossingen bij organiseren. Dat werkt. Ook het verhelderen aan medewerkers en leidinggevendenden wat nu precies van hen verwacht wordt in elke fase van het verzuim, blijft onze aandacht hebben.

Aanvullende initiatieven die zijn uitgevoerd op het gebied van verzuim en inzetbaarheid zijn het ontwikkelen en uitvoeren van trainingen, bijvoorbeeld hoe voer je een goed verzuimgesprek. Ook het ondersteunen van leidinggevendenden vindt extra plaats. Denk hierbij aan extra casemanagement ten behoeve van verzuimbegeleiding en het organiseren van een training omgaan met schokkende gebeurtenissen. Zodat onze leidinggevendenden medewerkers die met agressie in het werk te maken krijgen, goed kunnen opvangen. Daarnaast is verzuim sinds dit jaar een vast onderdeel van de onboarding van nieuwe leidinggevendenden, met bijbehorende trainingen en intervisie.

RET heeft ook in het jaar 2024 de samenwerking behouden met HTM en GVB op het gebied van verzuim. Er vindt intervisie plaats en benchmarking op resultaten. In het laatste deel van 2024 heeft de RET sterker ingezet op re-integratie in werk (tijdelijk of vast). Hierover zal in 2025 gerapporteerd worden.

Na een zorgvuldig en intensief aanbestedingstraject voor een nieuwe Arbodienst, is de aanbesteding gegund aan Salude Medisch Advies.

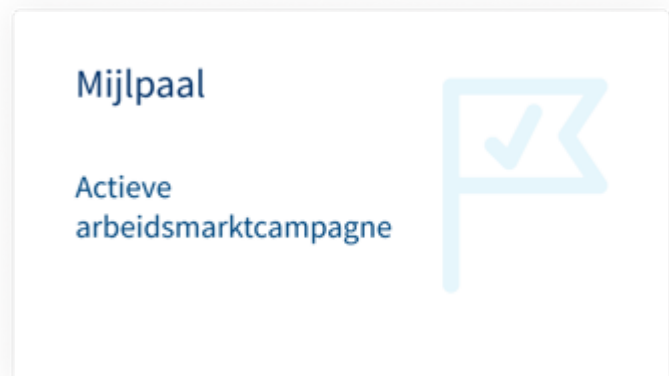
RET en Salude Medisch Advies zijn een samenwerking aangegaan voor een periode van tenminste drie jaar. Ze zijn gestart per januari 2025 en zullen in de loop van komend jaar adviezen uitbrengen over mogelijke verbeteringen die de RET kan aanbrengen om verzuim te verkorten of te reduceren.

## Werven en opleiden

Om nieuw personeel te werven, haalden we alles uit de kast. In 2024 ontvingen we ruim 5.000 sollicitaties. In 2023 waren dit er 4.642. Met een tekenbonus, een aanbrengpremie, met extra recruiters en vooral met zichtbare arbeidsmarktcampagnes. Door in te spelen op de laatste trends in recruitment en de ontwikkeling van de arbeidsmarkt, maken we onze organisatie klaar voor de toekomst. De tekenbonus voor bestuurders en monteurs, samen met de uitgebreide retentiebonus, zorgde in 2024 voor een sterke impuls in het aantrekken en behouden van talent. De nieuwe CAO droeg ook positief bij aan deze dynamiek. Daarnaast versterkte onze arbeidsmarktcampagne de instroom van nieuwe collega's. Dat deden we met maatwerk voor diverse doelgroepen. De referral bonus stimuleert medewerkers om via hun netwerk nieuwe talenten binnen te brengen, wat de betrokkenheid vergroot. We bundelen onze krachten door een gezamenlijk verhaal te vertellen en onze Employee Value Proposition (EVP) continu te verbeteren. Ook ons vernieuwde onboardingstraject wordt goed ontvangen en biedt een goede landing voor nieuwe collega's.

## Verdubbeling instroom

In 2024 versterkten we ons personeelsbestand met 613 nieuwe collega's, een verdubbeling ten opzichte van het aantal nieuwe medewerkers in 2023. Initiatieven zoals teken- en referralbonussen zorgden voor 30% meer sollicitanten. Een gerichte arbeidsmarktcampagne versnelde de volumewerving met 40%. Positieve CAO-afspraken en samenwerking met de gemeente Rotterdam verhoogden de instroom, vooral voor buschauffeurs. Waar we voorgaande jaren in fte's krompen, stijgt het aantal van 2.471 (eind 2023) naar 2.652 fte ultimo 2024. De stijging zit met name in het aannemen van buschauffeurs die we voorheen inhuurden. We zetten onze inspanningen voort, want voor 2025 zijn we op zoek naar 750 nieuwe collega's.



De komende jaren zal de arbeidsmarkt krap blijven en de vraag naar nieuwe collega's groot blijven. Daarom zet de RET naast werving en behoud ook in op slimmer organiseren om de balans tussen vraag en aanbod van personeel in evenwicht te brengen. Voorbeelden daarvan zijn slimmer plannen en roosteren en de inzet van technologie. Denk daarbij bijvoorbeeld aan autonoom rijden.

## Uitstroom

In 2024 hebben 411 medewerkers de organisatie verlaten, waarvan 136 op eigen initiatief. Dit is een stijging ten opzichte van 2023, toen 364 medewerkers vertrokken. Het aantal medewerkers dat op eigen initiatief vertrok is echter vrijwel gelijk gebleven. Uit exitgesprekken blijkt dat de meest genoemde reden voor vertrek de behoefte aan een nieuwe uitdaging is. Vertrekkende medewerkers waarderen hun loopbaan bij RET met een 7,3 in 2024, een significante stijging ten opzichte van de 5,9 in 2023.

## Investeren in ontwikkelen van onze medewerkers

De RET waarborgde de kwaliteit van de dienstverlening door te investeren in opleidingscapaciteit en procesoptimalisatie. Dit leidde tot kortere doorlooptijden en meer opleidingsmogelijkheden. De RET versterkte de rol van instructeurs en breidde de capaciteit van de Vakschool Exploitatie uit, waardoor er in 2024 meer opleidingsplekken beschikbaar waren. De RET vernieuwde de opleidingen bij Techniek en Exploitatie om efficiënter en toekomstbestendiger te zijn.

### **Veel aandacht voor opleiden**

*De RET zag in 2024 een groeiende vraag naar nieuwe medewerkers binnen alle doelgroepen, vooral bij tram en bus. Om deze groei duurzaam en efficiënt op te vangen, werkten we nauw samen met modaliteitsmanagers en het team van Leren en Ontwikkelen. We namen extra instructeurs aan en organiseerden grotere klassen, waardoor we meer medewerkers konden opleiden en een snellere doorstroom realiseerden. Nieuwe collega's waren hierdoor eerder inzetbaar en droegen snel bij aan de mobiliteit van de stad. Daarnaast investeerde de RET in het vernieuwen van lesmaterialen en lesmethoden. Voor Infraservices en Vlootservices werden praktijkgerichte leertrajecten opgezet, waarin monteurs tijdens het werk leren van onderhoudsspecialisten en collega-monteurs. Door een combinatie van leermiddelen, zoals e-learnings, takenboeken en draaiboeken voor praktijkinstructies, werd het leren overzichtelijk en gestructureerd. In 2025 zetten we deze inspanningen voort en richten we ons op de verdere ontwikkeling en implementatie van opleidingen voor metro, bus, veiligheid en de centrale verkeersleiding. We blijven investeren in innovatieve leeroplossingen, duurzame wervingsmethoden en een inclusieve leeromgeving, zodat we niet alleen aan de huidige, maar ook aan toekomstige mobiliteitsbehoeften kunnen voldoen.*

### **'Ik had dit 10 jaar eerder moeten doen'**

*Buschauffeur Brigit Hut: 'Na jaren in de horeca zocht ik iets anders. Mijn zoon Jordy, monteur bij de RET, wees me op een vacature als zij-instromer buschauffeur. Ik waagde de gok, deed een rijtest en was meteen enthousiast. In april startte ik met de opleiding, een uitdaging waar ik vol voor ging. Theorie, techniek en verkeer haalde ik in één keer en afgelopen zomer slaagde ik voor mijn examen. Inmiddels rijd ik zelf en geniet ik van het afwisselende werk. De RET voelt als een warm bad, met een gezellige sfeer en behulpzame collega's. Leeftijd speelt geen rol; iedereen krijgt een kans. Ik had dit tien jaar eerder moeten doen! Mijn zoon heeft er ook plezier van: hij kreeg een bonus voor het aandragen van mijn sollicitatie. Nu hebben we samen gevierd dat ik deze stap heb gezet. Ik zit op de beste plek in de bus en raad het iedereen aan.'*

We hebben een nieuw beleid op functioneringsgesprekken. Vanaf januari 2024 zijn we begonnen met het voeren van jaargesprekken met onze medewerkers. Waar dit voorheen bij Exploitatie (tram, metro en bus) slechts één keer in de drie jaar gebeurde, voeren we nu jaarlijks gesprekken. Dit heeft direct geleid tot een aanzienlijke verbetering in het aantal gevoerde gesprekken. In 2023 voerden we nog maar 24% van de gesprekken, terwijl we nu boven de 55% uitkomen. Bij de afdelingen tram en metro hebben we ruim 80% van de gesprekken gevoerd. Dit markeert een flinke verbetering ten opzichte van het aantal in 2023, echter hebben we nog een extra slag te maken in 2025.

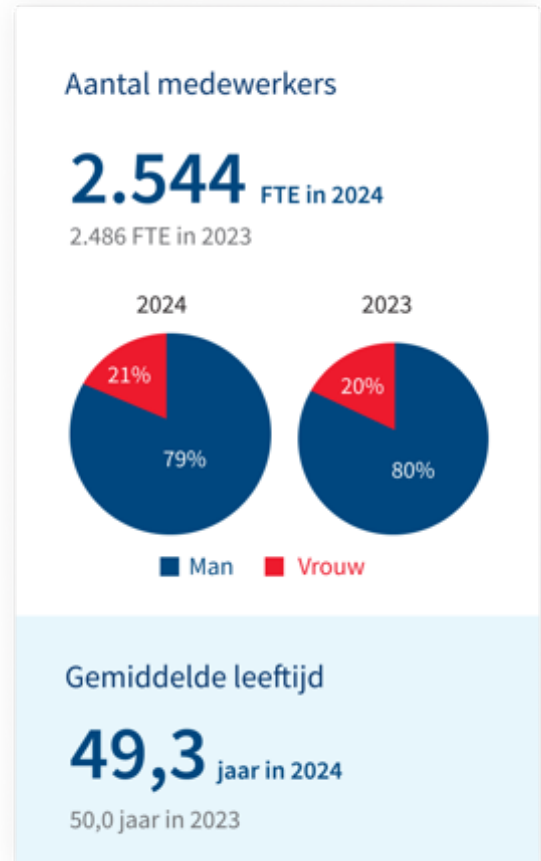
## Diversiteit, inclusie en gelijkwaardigheid: samen bouwen aan verbinding

De RET zet zich in voor een inclusieve arbeidsmarkt waar iedereen een eerlijke kans krijgt om mee te doen. Dit sluit aan bij SDG 8 van de Verenigde Naties: fatsoenlijke banen en economische groei. Het werven van voldoende nieuwe collega's en het behoud van het huidige personeel staat bij ons hoog op de agenda. Ook kijken we naar mogelijkheden om jongeren en werkzoekenden met een afstand tot de arbeidsmarkt te ondersteunen bij het vinden van een plek binnen onze organisatie.



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

Onze aanpak gebaseerd op DIG. Met vijf pijlers – beleid & strategie, structuur & proces, leiderschap, awareness & cultuur, en data & monitoring – zorgen we dat DIG meer is dan een ambitie: het wordt de kern van ons werkgeverschap. In 2024 hebben we DIG-vraagstukken geëvalueerd. De aanpak blijft overkoepelend, met verdieping op afdelingsniveau. Taal & Digitale Vaardigheden zijn structureel geïntegreerd, met extra aandacht bij de implementatie van ons nieuwe systeem. We zorgen voor inclusieve vacatureteksten en unbiased assessments. Ons hoofdkantoor is beter toegankelijk, en we werken samen met het Werkgeversservicepunt Rotterdam voor buschauffeurswerving. We hebben data geleverd aan de SER, rapporteren loonverschillen en bereiden ons voor op DIG-data in de CSRD-rapportage. DIG is onderdeel van onze vakschool en ‘Vertrouwd Leidinggeven’. Leidinggevendenden krijgen tools en e-learning over DIG in de praktijk. We blijven aandacht besteden aan sociale en psychologische veiligheid, inclusieve vacatureteksten, genderdiversiteit en talentmanagement. Daarnaast werken we samen met het Rijnmonds Arbeidsmarkt Perspectief (RAP) om kwetsbare groepen te ondersteunen via subsidies voor bijvoorbeeld coaching en leerwerktrajecten. Samen blijven we werken aan bewustwording, samenwerking en concrete oplossingen om bij te dragen aan een toekomstbestendige en inclusieve arbeidsmarkt. Onze maatschappelijke betrokkenheid vanuit het idee ‘iedereen doet mee’ komt ook tot uiting in initiatieven als JINC Rotterdam-Rijnmond en projecten gericht op laaggeletterdheid.



Verhouding man/vrouw	Man	Vrouw
Medewerkers	78,7%	21,3%
Directie	37,5%	62,5%
Raad van Commissarissen	50%	50%

### Nieuwe kansen

De RET werkt er hard aan om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een opleiding en vervolgens een baan aan te bieden. Een win-winsituatie, die enerzijds nieuwe kansen biedt aan deze groep werkzoekenden, maar anderzijds zorgt voor aanwas binnen ons bedrijf en de personeelskrapte helpt op te lossen. Bijvoorbeeld met weer goedgevulde klassen bij het opleidingstraject bij Bus. Zo kwam **Roland Wijnholts** via het Werkgevers Servicepunt Rijnmond terecht bij de RET. Hij wist de rijopleiding met succes af te ronden, zodat hij nu zelfstandig op de bus rijdt. Een kans die hij graag benutte, vanuit zijn situatie met afstand tot de arbeidsmarkt. Door hem wat meer tijd te bieden om de kneepjes van het vak in de praktijk te leren, kon hij zichzelf verder ontwikkelen van chauffeur op een buurtbus tot buschauffeur. Net als Roland greep ook **David van der Sijde** de kans om als bijstandsgerechtigde de RET-opleiding tot buschauffeur te gaan volgen. Hij zat



*aanvankelijk thuis met een burn-out en is blij dat hij het opleidingstraject kon gaan volgen en zo weer aan de slag kon. Roland en David hebben het enorm naar hun zin op de bus en vinden het vooral fijn om met hun baan weer volop mee te kunnen doen in de maatschappij en de RET heeft er twee enthousiaste buschauffeurs bij.*

### **Onze werving richting we inclusiever in**

*Angelique Heijnen, directeur Personeel & Organisatie: 'Bij de RET werkten we in 2024 aan diversiteit, inclusie en gelijkwaardigheid. We brengen onze visie tot leven met maatwerkoplossingen per afdeling en koppelen inspirerende initiatieven aan relevante momenten in het jaar. Onze werving en selectie richten we inclusiever in, en we versterken taal- en digitale vaardigheden, zodat iedereen kan meedoen. Met data en rapportages maken we onze voortgang inzichtelijk, en we geven leidinggevenden de handvatten en inspiratie om inclusie in hun teams te versterken. Zo creëren we samen een omgeving waarin iedereen zich welkom voelt en de ruimte krijgt om te groeien.'*

## **Onderzoek werkgeversimago: meer erkenning, waardering en trots**

In 2024 vroegen we alle medewerkers naar hun kijk op ons als werkgever en hun drijfveren voor werkplezier. Deze enquête geeft ons waardevolle inzichten om het 'werkgeversmerk' verder te versterken. Onze aanpak, 'data driven emotive branding', brengt niet alleen de drijfveren en emoties van medewerkers kwantitatief in kaart, maar matcht deze in een volgende stap met data uit een doelgroeponderzoek. Hierdoor ontdekken we wat werken bij de RET aantrekkelijk maakt en waar verbeterpunten liggen. Het is duidelijk dat medewerkers trots zijn op de RET, wat in de belangrijkste thema's terugkomt. Dit is een goede basis, maar we zien ook kansen om elementen toe te voegen aan ons merk. Het benadrukken van hun vakmanschap en hen waarderen en erkenning als trotse RET-collega's. Dit zijn persoonlijke behoeften die we meer kunnen benadrukken om de RET nog aantrekkelijker te maken als werkgever. We ontwikkelen een concreet plan om dit te realiseren. Een hoog percentage van 71,7% van onze medewerkers beveelt de RET al aan als werkgever. Dit geeft vertrouwen dat we op de goede weg zijn, terwijl we blijven werken aan een werkomgeving waar trots en plezier hand in hand gaan.

### **RET-familie**

*We zijn er trots op dat we vaak worden getypeerd als een familiebedrijf, zowel letterlijk als figuurlijk. Want naast het bijzondere en hechte 'wij-gevoel' binnen de RET, werken er inderdaad heel wat familieleden die tevens collega's zijn. En dat is al generaties het geval. Zoals Wendy de Wit en haar moeder Carla Groen die beiden op de tram rijden en soms zelfs tegelijk even koffiepauze houden. Wendy ging als kind al vaak mee met haar moeder en vond het toen al geweldig op de tram. En zo koos ook zij voor deze afwisselende en volgens haar goed betaalde baan. Of neem nou Romaïco Nieuwland die als kleine jongen vaak meereed met zijn vader Adrie op de bus vanaf de Sluisjesdijk. En ook hij trad in de voetsporen van zijn vader en rijdt nu zelf met plezier op de bus, met voorkeur op Zuid vanwege de gezellige praatjes met oudere passagiers en scholieren. Vader is inmiddels kwaliteitscoördinator en maakt dus ook nog steeds deel uit van onze omvangrijke RET-familie. En de familie Verschuuren werkt zelfs al drie generaties bij Infra Railtechniek, van 'vader-op-zoon-op-kleinzoon'. Mede met het oog op krapte op de arbeidsmarkt is het mooi om zo uit eigen gelederen nieuwe collega's te kunnen verwelkomen.*

## **Bericht van de ondernemingsraad**

In 2024 heeft de Ondernemingsraad advies gegeven over een aantal onderwerpen. De belangrijkste waren: de verkoop van het RET-belang in RMC, investering aanschaf 27 extra bussen, contract inhuur buschauffeurs, benoeming financieel (statutair) directeur, inrichting afdeling Reiziger.

Daarnaast heeft de OR ook instemming verleend aan een aantal onderwerpen, waarvan de belangrijkste zijn: het privacybeleid van de RET, programma van eisen t.b.v. Arbodienstverlening in 2015 en verder, keuze Arbodienstverlener, verlenging tekenbonus tot en met 30 juni 2025 en pilot vakantieregeling Bus voor medewerkers die onder de CAO openbaar vervoer vallen.

Aan het eind van 2024 heeft de OR afscheid genomen van Henk van der Maden. Henk is vanaf 2006 voorzitter van de OR geweest en heeft naast wat rustiger periodes ook roerige tijden meegemaakt. Namens de directie, RvC en Ondernemingsraad willen wij Henk bedanken voor zijn inzet als OR-voorzitter.

In 2024 bestond de OR uit de volgende leden:

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

## Een veilige werkomgeving

Veiligheid heeft ook te maken met je veilig voelen op alle plekken, dus ook onder collega's, op de werkvloer en op tal van andere plekken. Naar aanleiding van de noodzaak om fysieke beveiliging te verbeteren, vonden in 2024 diverse acties plaats. In februari inspecteerde een team de RET-vestigingen en bracht per locatie specifieke verbeterpunten in kaart. We plaatsten mobiele camera's op diverse vestigingen om koperdiefstal en graffiti te voorkomen. Tot nu toe voorkwamen we incidenten, en eventueel beeldmateriaal zal bijdragen aan een snelle reactie bij nieuwe voorvallen. Op andere vestigingen rustten we twee objecten uit met mobiele alarmsystemen om krakers te weren en optimaliseerden we de alarmopvolging.

Bewustwording is ook heel belangrijk als het gaat om veilig werken. Daarom geven we iedere twee maanden een cursus 'Zien/Handelen/Leren' aan nieuwe collega's.

### ***'Teamwork is heel belangrijk'***

Coördinator Veiligheid Remco Prooij: 'Tijdens de laatste avond van Vrienden van Amstel Live in Ahoy stond ook de wedstrijd Feyenoord-PSV op het programma. Voor onze collega's van Veiligheid betekende dat heen flinke operatie. Bij Wilhelminaplein en Beurs begeleidden we de supporters richting de Kuip. Na de wedstrijd, die Feyenoord met 1-0 won, stroomden duizenden vrolijke supporters naar buiten. Met ruim 30 stampvolle trams, elk met zo'n 200 passagiers, hielden we het verkeer soepel en veilig. Direct contact met de trambestuurders hielp ons snel te kunnen schakelen. Op het perron zorgden we voor een goede verdeling van de reizigers en een vlotte doorstroming. Na de wedstrijd verhuisden we naar Zuidplein, waar het feestgedruis van Vrienden van Amstel ons opwachtte. Met 15.000 bezoekers per avond hielden we de veiligheid op de stations scherp in de gaten. Samenwerking met collega's en cameratoezicht maakte alles mogelijk. Teamwork stond centraal, want safety first!

## Governance

De corporate governance structuur van de RET bestaat uit de (Algemene) directie en de raad van commissarissen (RvC). Dit jaarverslag benadrukt onze solide governancestructuur. We richten ons op transparantie, ethiek en effectief leiderschap. Ons streven naar strikte naleving van governancestandaarden versterkt het vertrouwen in onze organisatie. Dit verslag geeft inzicht in hoe robuuste governance bijdraagt aan onze duurzame groei.

### Goed bestuur

Onze vennootschap wordt bestuurd door het directieteam waarvan twee directieleden statutair directeur zijn. De raad van commissarissen (RvC) is verantwoordelijk voor het toezicht op het beleid van het directieteam en op de algemene gang van zaken in de vennootschap. Daarnaast staat de RvC het directieteam met raad terzijde. Om deze taak mede te kunnen vervullen, heeft de RvC een auditcommissie en een Mens & Organisatiecommissie ingesteld.

De RvC, de auditcommissie en de mens & organisatiecommissie hebben hun functioneren vastgelegd in het RvC-reglement en de commissiereglementen. Deze reglementen zijn net als de profielschets van de omvang en samenstelling van de RvC beschikbaar via <https://corporate.ret.nl/over-ret/raad-van-commissarissen>.

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

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

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

Wij onderschrijven de principes en de best practice bepalingen van de Corporate Governance Code 2022, waarbij een aantal principes en best practice bepalingen door de structuur van de RET niet van toepassing zijn<sup>[1]</sup>. De RET is op grond van het beleidskader deelnemingen en aandeelhoudersovereenkomst van de gemeente Rotterdam verplicht om de Nederlandse beginselen van deugdelijk ondernemingsbestuur en de bijbehorende best practice bepalingen waar mogelijk toe te passen. Anders dan bij beursgenoteerde ondernemingen is bij ons sprake van slechts twee aandeelhouders, waarbij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) tevens opdrachtgever is. Via reguliere overleg- en rapportagestructuren verstrekken we alle gevraagde informatie aan deze aandeelhouders.

In de reglementen van de RvC en de auditcommissie is de Code grotendeels verwerkt. Voor zover niet toegepast, leggen we uit waarom. Over de wijzigingen en naleving van de Corporate Governance Code wordt aan de RvC en aan de aandeelhouder gerapporteerd.

In 2024 voldeed de RET aan het merendeel van de best practice bepalingen in de Code. Bij de best practice bepalingen die gaan over de opzet en werking van de risicobeheersings- en controlesystemen<sup>[2]</sup> ligt er voor de operationele en compliance risico's nog een verbeterpotentieel voor de RET. Om op termijn volledig te voldoen aan deze best practice

bepalingen is een plan van aanpak voor het afgeven van een In Control Statement opgesteld. In 2025 en verder gaan wij de vervolgstappen voor het afgeven van een In Control Statement uitvoeren.

We gaan in 2025 verder aan de slag om duurzaam handelen integraal onderdeel uit te laten maken van onze dagelijkse bedrijfsvoering.

---

[1] Dit betreffen de best practice bepalingen: 1.3.6, 1.7.3, 2.8.1, 2.8.2, 2.8.3, 3.4.1, 3.4.2, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.7, 4.1.8, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.6, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6, 4.3.7, 4.3.8, 4.4, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3, 4.5.4, 4.5.5, 4.5.6, 4.5.7, 4.5.8, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, 5.1.5

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

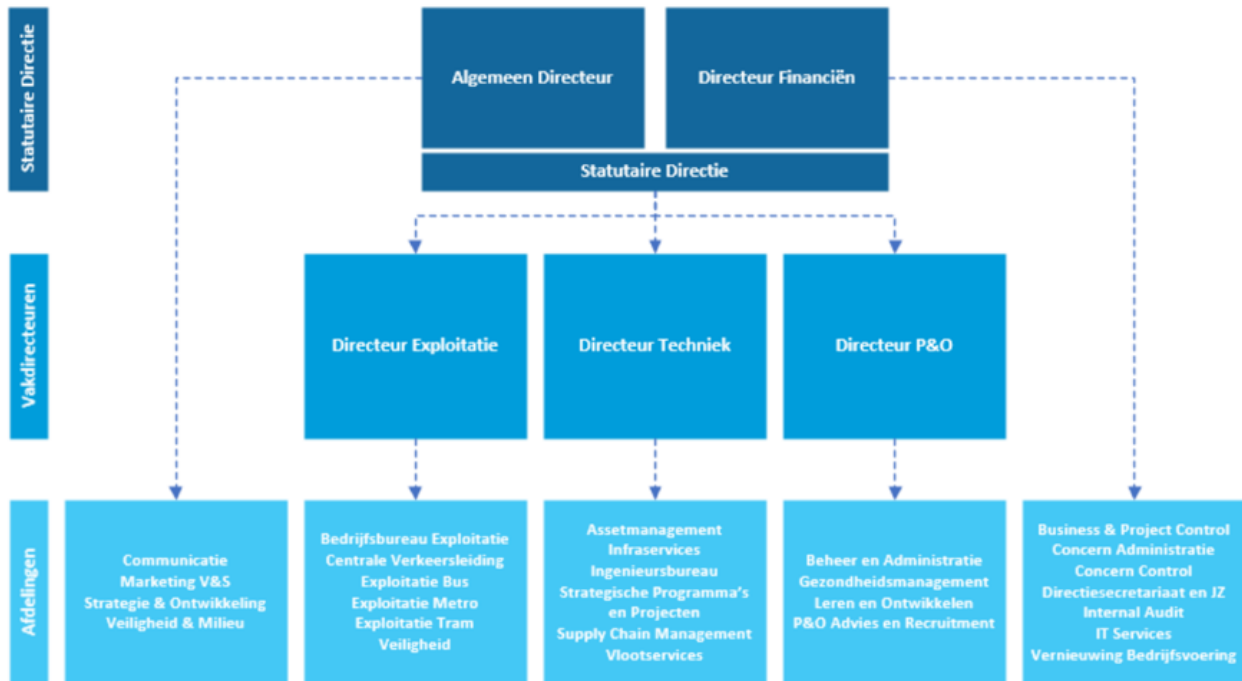
## Verklaring goed bestuur

Het directieteam onderkent het verbeterpotentieel bij de opzet en werking van de risicobeheersings- en controlesystemen voor de operationele en compliance risico's. Gedurende 2024 zijn geen significante tekortkomingen geconstateerd in de financiële verslaggeving. Er is geen aanleiding om te concluderen dat de interne beheersingsmaatregelen niet naar behoren hebben gefunctioneerd.

Het directieteam is ervan overtuigd dat de huidige stand van zaken rechtvaardigt dat de financiële verslaggeving is opgesteld op *going concern* basis. De materiële risico's en onzekerheden staan vermeld in het hoofdstuk Governance en de materiële risico's en onzekerheden ten aanzien van onze financiën staan vermeld in het hoofdstuk Financiële resultaten.

## Bedrijfsstructuur

Onze vennootschap wordt per 1 januari 2025 bestuurd door de directie bestaande uit twee statutair directeuren en drie directeuren, voor de bedrijfsonderdelen Exploitatie, Techniek en Personeel & Organisatie. De keuze voor deze directeuren is gebaseerd op beheersbaarheid en deskundigheid van het betreffende bedrijfsonderdeel. Ons directieteam wordt gevormd door: de algemeen directeur (statutair), directeur Financiën (statutair), directeur Exploitatie, directeur Techniek, directeur P&O, manager S&O, manager Communicatie en de bestuurssecretaris. Onderstaand een overzicht van de bedrijfsstructuur van de RET.

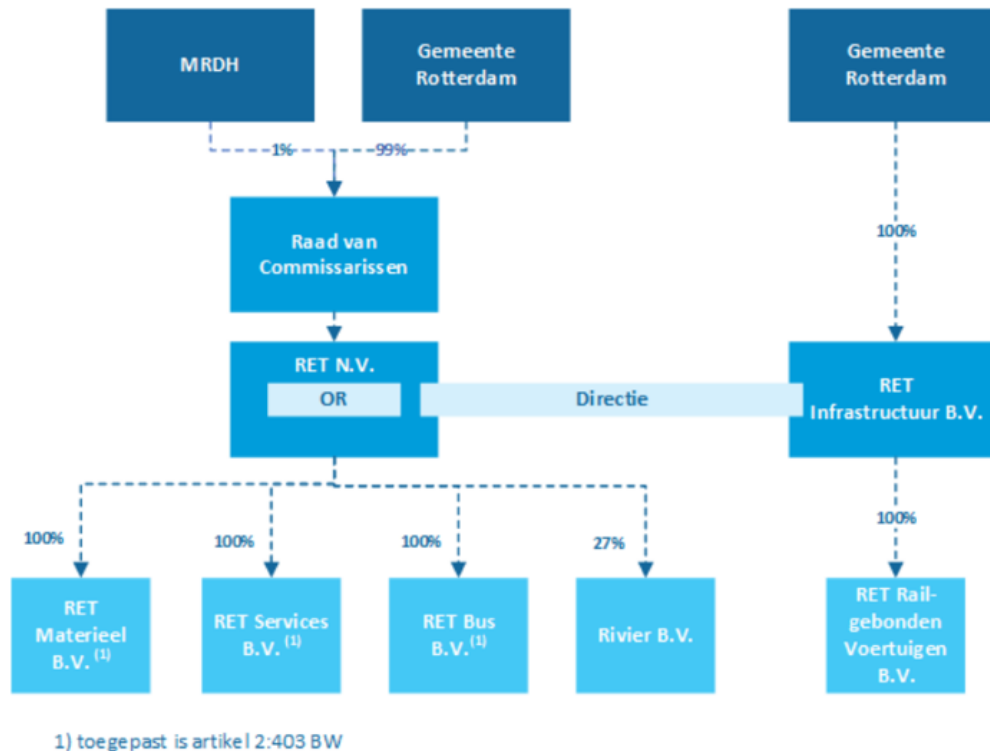


## Juridische structuur

De RET N.V. is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht waarop het structuurregime van toepassing is.

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

In 2024 heeft er een wijziging plaatsgevonden in de juridische structuur. De aandelen van de RET in de Rotterdamse Mobiliteit Centrale (RMC) zijn verkocht en overgedragen aan de Rotterdamse Taxi Centrale (RTC).



## Risicomanagement

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

Bij het beheersen van risico's zoeken wij een evenwicht tussen duurzaamheid, sociale aspecten, de bedrijfsresultaten en de risicocapaciteit. Gezien onze maatschappelijke functie en de wijze van financiering van het openbaar vervoer in het algemeen, zijn wij terughoudend in het nemen van risico's.

In de management- en controlcyclus inventariseren we ieder jaar de risico's met mogelijke strategische impact. En per tertiaal evalueren we deze risico's. Het directieteam en de auditcommissie worden periodiek over de mate van risicobeheersing geïnformeerd.

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

In 2024 hebben we stappen gezet in het verder ontwikkelen en inbedden van risicomanagement binnen de RET. Diverse bewustwordingssessies hebben plaatsgevonden. Daarnaast hebben we het vormgeven van operationeel risicomanagement opgepakt in het project Gezamenlijke Realisatie Integrale Processen (GRIP). Dit project voeren we uit als onderdeel van het programma Vernieuwing Bedrijfsvoering. Ook zijn de reguliere werkzaamheden, zoals de jaarlijkse risico-inventarisatie en de periodieke evaluaties uitgevoerd.

## Strategische risico's

Met betrokkenheid van managers en het directieteam zijn de strategische risico's vastgesteld. Het gaat hier om ontwikkelingen of gebeurtenissen die een impact kunnen hebben op het realiseren van onze doelstellingen. In totaal zijn 25 strategische risico's onderkend, waarvan in tabel 1 de zeven focusrisico's zijn opgenomen. De focusrisico's zijn ongewijzigd ten opzichte van 2023.

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

## Operationele risico's

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

Tabel 1: strategische risico's

Strategische risico's	Omschrijving	Beheersmaatregel(en)
Ziekteverzuim personeel	<p>Het verzuim binnen RET blijft onverminderd hoog. Er is sprake van zowel een verhoogde verzuimfrequentie als van veel (zeer) lang verzuim.</p> <p>Binnen een aantal afdelingen is er een combinatie van beiden, dus zowel van veel kortdurend als langdurig verzuim. Verminderd werkvermogen, lage verzuimdrempel, schokkende gebeurtenissen in de uitoefening van het werk, combinatie thuissituatie met werken in onregelmatige diensten, begeleiding door de leidinggevende; het zijn factoren die van invloed zijn op het verzuim binnen de RET.</p>	<p>In het bedrijfsplan 2024 is volop ingezet op 'trotse medewerkers' waarin we ons ten doel hebben gesteld om beïnvloedbaar verzuim af te laten nemen. Uitgangspunten en rolduidelijkheid voor zowel medewerker als leidinggevende zijn in een document vastgelegd en het gesprek met OR hierover is gaande. De leerlijn verzuim is geüpdatet en in samenspraak met de OR is een aanbesteding arbodienst gedaan. We hebben een verdieping gedaan op alle dossiers wat heeft geleid tot meer (visie op) maatwerkoplossingen. Dit heeft tevens geleid tot het aanscherpen van onze re-integratieprocessen.</p>

<b>IT Services</b>	<p>Er is toenemende behoefte van onze opdrachtgever MRDH en onze interne organisatie aan professionele ondersteuning op (datagedreven) digitaliseringsvraagstukken. De afhankelijkheid van Informatie Technologie (IT) en Operationele Technologie (OT) in het primaire proces wordt sterker.</p>	<p>Business en IT Services werken samen in de IT-keten aan de professionalisering van de IT-dienstverlening. Belangrijk onderdeel is de uitvoering van het IT Services-backbone programma, het OT-programma en het programma Datagedreven werken.</p>
<b>Operational Excellence Techniek</b>	<p>Het doorvoeren van operational excellence in infrastructuur en vloot, is een grote kans (langer in de vaart houden van de vloot, verlengen levensduur, verlagen operationele kosten). Maar is ook een bedreiging als de RET zich niet realiseert dat de klant mogelijk niet gebaat is bij het (te) lang operationeel houden van vervoersmiddelen. Verouderde vervoersmiddelen kunnen technologische en vervoersinnovatie tegenhouden.</p>	<p>Onderstaande trajecten dragen bij aan het doorvoeren van Operational Excellence Techniek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeterprogramma Vlootprestaties 2.0;</li> <li>- Performancemanagement Infraservices/ Vlootservices;</li> <li>- Herimplementatie Value Driven Maintenance.</li> </ul>
<b>Verandervermogen en flexibiliteit</b>	<p>RET is niet altijd flexibel genoeg om zich aan te passen aan de wijzigende behoefte van de reiziger.</p>	<p>De leerlijnen verzuim en de opleiding tot operationeel leidinggevende dragen positief bij aan het verandervermogen en de flexibiliteit van de organisatie. In 2024 is een leerlijn veranderleiderschap ontwikkeld. Daarnaast werkt RET toe naar een realisatiebesluit voor de Assets van de Toekomst.</p>
<b>Cyberdreigingen</b>	<p>Het onvoldoende in staat zijn om adequaat een aanval te voorkomen of te vertragen, een aanval te detecteren en indien een aanval zich voordoet, daarop adequaat te reageren en van de eventuele impact te herstellen.</p>	<p>Het programma Cyber Security verkleint de risico's op het gebied van dataprivacy en cybersecurity en vergroot de digitale veiligheid door het implementeren en borgen van processen en het nemen van adequate beheersmaatregelen.</p>



<b>In- en uitstroom personeel</b>	De (komende) grote uitstroom/verloop van (ouder) personeel. De schaarste van nieuw personeel en onvoldoende opleidingscapaciteit voor nieuw personeel en de aantrekkelijkheid (bijvoorbeeld arbeidsvoorwaarden) van RET als werkgever.	Vanuit P&O zijn er meerdere initiatieven die bijdragen aan het beheersen van dit risico. Voorbeelden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeidsmarktcommunicatie;</li> <li>- Een aangescherpte recruitment strategie;</li> <li>- Aanbrengebonus verhoogd en tekenbonus geïntroduceerd;</li> <li>- Een uitbreiding van de recruitmentorganisatie en opleidingscapaciteit;</li> <li>- Bulk-recruitment;</li> <li>- Ketensamenwerking.</li> </ul>
<b>Financieel Continuïteitsrisico</b>	Het financieel resultaat van de RET kent twee grote opbrengststromen, de opbrengsten uit transacties van reizigers en een bijdrage van de MRDH voor het verzorgen van openbaar vervoer. Het risico bestaat dat er minder reizigers komen. De afgelopen jaren was dat het geval door een externe niet beïnvloedbare factor, te weten een pandemie gevolgd door reisbeperkende maatregelen uitgevaardigd door de regering van ons land. Daarnaast heeft de RET het risico dat grote prijsstijgingen ontstaan. Dat kan door inflatie en door marktverstoringen. Ook dat laatste is de RET overkomen. Door de militaire operatie van Rusland in Oekraïne zijn kosten van energie verdubbeld.	De beheersmaatregelen die de RET heeft getroffen, zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het herijken van de financiële afspraken in samenwerking met de MRDH en de gemeente Rotterdam;</li> <li>- Het uitvoeren van een vernieuwd energie inkoopbeleid, gericht op het aangaan van lange termijn inkoopcontracten, korte termijn en dagelijkse restinkoop in samenwerking met energie-inkoopspecialisten.</li> </ul>

Tabel 2: operationele risico's

Operatieve risico's	Omschrijving	Beheersmaatregel(en)
<b>Terrorisme</b>	Dit betreft het risico op een terroristische aanslag op één of meerdere metrostations met langdurige uitval en veel slachtoffers tot gevolg.	De RET staat in nauw contact met de politie, het OM en de Nationaal Coördinator Terrorismedbestrijding en Veiligheid (NCTV) en heeft intern een crisisorganisatie ingericht. Daarnaast

		heeft de RET diverse procedures die de gevolgen van een terroristische aanslag trachten te beperken. De beheersmaatregelen voor cyberdreigingen op het vlak van IT en OT-systemen dragen eveneens positief bij aan het beheersen van dit risico.
<b>Energietekorten, hoge energieprijzen en marktomstandigheden energievoorziening</b>	<p>Het huidige kostenniveau van brandstof en het gebrek aan voldoende interne kennis en beschikbaarheid personeel op het gebied van energievoorziening zijn een bedreiging.</p> <p>De beschikbaarheid van elektriciteit is een aandachtspunt.</p>	Het uitvoeren van een vernieuwd energie inkoopbeleid, gericht op het aangaan van lange termijn inkoopcontracten, korte termijn en dagelijkse restinkoop in samenwerking met energie-inkoopspecialisten. Daarnaast stemmen we de lange-termijn energiebehoefte af met de energieleverancier en komt er een plan van aanpak om de kennis op het gebied van energievoorziening te vergroten.
<b>Uitbraak van een epidemie/pandemie</b>	n.v.t.	Maatregelen die zijn genomen betreffen onder andere de werking van het crisisteam, het bijwonen van overleggen van de brancheorganisatie OV-NL en de mogelijkheid voor kantoorpersoneel om hybride te werken.

## Frauderisico's

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

Onze uitgangspunten zijn geformaliseerd in het RET-fraudebeleid. Het doel van dit beleid is het geven van een kader voor het juiste gedrag op het gebied van fraudebeheersing. We hebben een bedrijfscode met een klokkenluidersregeling, gedragscommissie, vertrouwenspersonen, screeningsprocedures en andere periodieke scans om fraude zoveel mogelijk te voorkomen of tijdig te signaleren. Ons fraudebeleid geeft aan hoe wij met fraude omgaan en hoe de verantwoordelijkheden in dit proces zijn geregeld. Daarnaast biedt het een concrete systematiek, waarmee het risico op fraude op een gedegen wijze wordt beoordeeld en een passende risicoreactie wordt gekozen.

Om frauderisico's tijdig te signaleren, voeren we periodiek een frauderisico-analyse uit, waarbij een inschatting wordt gemaakt van de potentiële frauderisico's. Hierbij houden we rekening met bestaande beheersmaatregelen en het fraudebeleid. We hebben goede stappen gezet op het gebied van bewustwording, soft controls, communicatie en

leiderschap binnen de organisatie. Ons directieteam monitort de voortgang middels de tertiaalrapportage. De frauderisico-analyse 2023 is uitgevoerd in het eerste kwartaal van 2024.

## Financiële instrumenten en risicobeheersing

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

### Renterisico

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

### Kredietrisico

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

### Liquiditeitsrisico

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

Het liquiditeitsrisico op lange termijn wordt gevormd door de mate van zekerheid dat de RET over een termijn langer dan één jaar aan haar betalingsverplichtingen kan voldoen. De reguliere operatie kan worden gefinancierd vanuit de exploitatiebijdragen, bijdrage van het Rijk en besparingsmaatregelen. Het liquiditeitsrisico bestaat uit voorfinanciering van projecten en investeringen. Wij monitoren de impact van investeringsbegrotingen op de verwachte cashflow positie. Naast het herfinancieren van onze onderhanden projecten is financiering nodig bij grote investeringen in bussen, trams en metro's en de daarbij behorende infrastructuur.

### Valutarisico

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

## Beheersing

In het kader van de doorontwikkeling Horizontaal Toezicht hebben we gedurende 2023 een steekproef uitgevoerd op de belastinginstrumenten omzetbelasting en loonheffingen. Wij zijn trots op het feit dat wij naar aanleiding hiervan eind 2023 een vernieuwd convenant Horizontaal Toezicht hebben gesloten met de Belastingdienst. Deze is geldig voor een periode van drie jaar.

Voor de beheersing van belangrijke (financiële) bedrijfsprocessen en risico's maken we gebruik van een internal control framework en tax control framework. Hiermee is de beheersing geformaliseerd en de betrouwbaarheid van de financiële informatievoorziening en verantwoording verhoogd. Om inzicht te verschaffen in de effectiviteit van de control frameworks beoordelen we periodiek, middels interne monitoring, of deze frameworks in opzet, bestaan en werking functioneren. Naast de interne monitoringwerkzaamheden voeren externe partijen periodiek scans uit. Ons directieteam monitort periodiek de voortgang van geconstateerde bevindingen middels de tertiaalrapportage.

De monitoring 2023 is uitgevoerd in het eerste tertiaal van 2024. Gedurende het eerste tertiaal van 2023 heeft interne monitoring van de onderdelen P&O, loonheffingen, OVCP en fraudebeheersing plaatsgevonden. De bevindingen zijn gedeeld met het directieteam en de auditcommissie. Het laatste tertiaal 2024 is een start gemaakt met de steekproef op de belastinginstrumenten over 2024.

Daarnaast hebben we meerdere interne controles uitgevoerd. Onder meer binnen Techniek worden periodiek audits uitgevoerd voor de ISO-certificering. In 2024 zijn de risico-inventarisatie en evaluaties (RI&E's) van Exploitatie herzien.

### Externe audits

Naast de interne beheersingsmechanismen hebben ook externe audits plaatsgevonden, zowel periodieke audits als audits op ad-hoc basis. In juni 2024 heeft een (her)certificeringsaudit plaatsgevonden voor de certificeringen van de ISO 9001 en ISO 55001 normen. Beide certificaten zijn toegekend en de verbeterkansen worden opgepakt. Zowel de Milieudienst Rijnmond als de Inspectie Leefomgeving en Transport hebben in 2024 inspecties uitgevoerd. De geconstateerde tekortkomingen uit deze inspecties worden opgepakt.

Voor OV-betalen heeft de RET in 2024 de Payment Card Industry audit op de Data Security Standard goed doorstaan. Voor 2025 hebben wij de vereiste certificering om OV-betalen aan te mogen bieden ontvangen.

### Internal audit

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

In 2024 zijn onderzoeken uitgevoerd die onder meer waren gericht op de naleving van de Wet Politiegegevens, de programma's Vernieuwing Bedrijfsvoering, OV Pay, Cybersecurity en IT Backbone. Ons management formuleert acties naar aanleiding van de bij audits geconstateerde risico's. Deze acties dragen bij aan betere beheersing van onze bedrijfsprocessen.

### Integriteitsbeleid en klokkenluidersregeling

Het afgelopen jaar zijn zowel de meldprocedure als het onderzoeksprotocol in samenwerking met de ondernemingsraad verder uitgewerkt. Dit is een zorgvuldig proces geweest waarbij bewust gekozen is voor een duidelijke en toegankelijke vorm. Naast verplichtingen die de wet bescherming klokkenluiders voorschrijft, heeft ook de casuïstiek van het afgelopen jaar invloed gehad op de ontwikkeling en inhoud van deze documenten. De verwachting is dat deze documenten in 2025 op korte termijn definitief vastgesteld worden. Medewerkers zullen worden geïnformeerd over en meegenomen in de

nieuwe werkwijze. De wet bescherming klokkenluiders heeft mede richting gegeven aan het verder vormgeven van beleid dat onderdeel uitmaakt van een integere werkomgeving.

Voor een goede 'speak-up cultuur' is een laagdrempelige meldprocedure voor iedereen die een werkrelatie met de RET heeft van groot belang. Deze mensen zijn immers de oren en ogen van het bedrijf. Goed luisteren, meldingen serieus nemen en bescherming van klokkenluider, melder en tegelijkertijd ook degene die beschuldigd wordt, is daarin belangrijk. Van leidinggevenden en medewerkers wordt een bijdrage gevraagd aan het creëren van een cultuur met daarin sociale en psychologische veiligheid. Het goede voorbeeld geven en optreden tegen grensoverschrijdend gedrag door directie, management en overige leidinggevenden is hierbij onontbeerlijk. Een cultuur waarin men zich veilig voelt en uitspreekt zal een positieve bijdrage leveren aan minder verzuim en betere prestaties.

De integriteitsfunctionarissen hebben het afgelopen jaar 22 integriteitsmeldingen ontvangen. Er zijn 19 meldingen ontvangen die betrekking hadden op 3 casussen die als (een vermoeden van) een misstand gekwalificeerd konden worden. Er zijn 3 fraudemeldingen geregistreerd. Na een periode van vooronderzoek zijn de bevindingen en aanbevelingen gedeeld en besproken met de algemeen directeur. De RvC is door de algemeen directeur over de misstanden geïnformeerd.

De vertrouwenspersonen hebben 43 gesprekken gevoerd met medewerkers over dilemma's en (vermoedens van) allerlei integriteitskwesaties. Deze gesprekken bestonden zoals gebruikelijk voornamelijk uit ongewenste omgangsvormen zoals pesten, roddelen, discriminatie, seksuele intimidatie, intimidatie en overige vormen van ongewenst gedrag. Daarnaast werd er met de vertrouwenspersonen gesproken over integriteitschendingen zoals o.a. misbruik bevoegdheden, belangenverstremming en overige integriteitschendingen. Hieruit zijn een aantal meldingen voortgekomen. De Gedragscodecommissie heeft het afgelopen jaar 7 klachten ontvangen.

## Privacy

In 2024 hebben wij verdere stappen gezet om te voldoen aan de geldende privacywet- en regelgeving en om de privacy van onze medewerkers en stakeholders te waarborgen. Dit jaar heeft de organisatie zich gericht op het versterken van bewustzijn, eigenaarschap en effectief privacy risicomanagement. Daarnaast hebben wij de basis gelegd voor de implementatie van privacy by design, een traject dat wij in 2025 verder zullen uitwerken en operationaliseren. De tekortkomingen die in 2023 naar voren kwamen tijdens de verplichte interne Wpg-audit zijn voortvarend opgepakt en in 2024 hebben wij goede voorbereidingen getroffen voor de verplichte externe audit die gepland staat voor Q1 2025. Dankzij deze aanpak hebben wij onze technische en organisatorische maatregelen verder kunnen versterken.

Een belangrijk aandachtspunt in 2024 was de aanstaande Artificial Intelligence Act. Wij hebben concrete stappen gezet om onze organisatie voor te bereiden op deze nieuwe regelgeving. Dit omvatte onder andere het aanpassen van onze voorwaarden, het organiseren van bewustzijnssessies en het ontwikkelen van een AI-beleid. Deze inspanningen vormen een solide basis voor verdere integratie van AI-compliance in ons beleid. Voor 2025 richten wij ons op een verdere verdieping van bewustwording, proactieve naleving van wet- en regelgeving en de volledige implementatie van privacy by design. Wij blijven vastberaden om onze privacy praktijken continu te verbeteren, in lijn met zowel nationale als Europese eisen.

## Programma- en projectbeheersing

Het directieteam is verantwoordelijk voor het inrichten, handhaven en monitoren van een adequate programma & projectbeheersing. Uit hoofde van programma- en projectbeheersing is PRINCE2 als projectmethodiek aangenomen en wordt zij toegepast op investeringsprojecten die worden opgestart. Betrokkenen (projectmanagers, medewerkers)

hebben een opleiding gekregen in deze methodiek. Een nieuw project mag alleen worden geleid door een projectmanager die minimaal PRINCE2 Foundation is gecertificeerd. Daarnaast moeten in alle projecten de RET-templates en -procedures worden toegepast.

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

- Afhankelijk van de gemaakte afspraken tussen opdrachtgever (business executive) en opdrachtnemer (projectleider) vinden er maandelijks of tweemaandelijks reviews plaats op ieder afzonderlijk project. Tijdens die reviews wordt specifiek gelet op eventuele risico's in termen van geld, doorlooptijd en scope;
- Projecten die mogelijk tot een risico kunnen leiden, zijn hiermee vroegtijdig in beeld;
- Ieder project bevat duidelijke meetpunten en is voorzien van een planning. De totale verzameling projecten (portfolio) is opgedeeld in deelportfolio's en wordt bestuurd overeenkomstig de PRINCE2 methodiek, via PMB en stuurgroepen;
- Naast de maandelijks reviews wordt inzake de deelportfolio's tweemaandelijks de stand van zaken in de Project Management Board besproken op de aspecten risico's, benefits, issues, planning en financiën en waar nodig bijgestuurd. Deze methodiek heeft inmiddels positieve effecten opgeleverd;
- De geleerde lessen worden centraal bewaakt in registers. Aan de hand van die registers trekken wij lering en passen we geleerde lessen toe in nieuwe projecten.

## Directieteam

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

### Linda Boot

*Algemeen directeur (statutair)*



Linda Boot is sinds 1 februari 2024 algemeen directeur. Ze leidt het directieteam en is verantwoordelijk voor de algehele leiding van de RET. Daarvoor stond ze aan het hoofd van diverse organisaties in het publieke domein.

Dat deed ze als directeur-bestuurder bij afvalinzamelaar Cyclus, als bestuursvoorzitter van zorginstelling Pameijer en als directeur van het Railbedrijf van HTM. Eerder was ze o.a. gemeentesecretaris bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug en directeur bij het Ministerie van OCW.

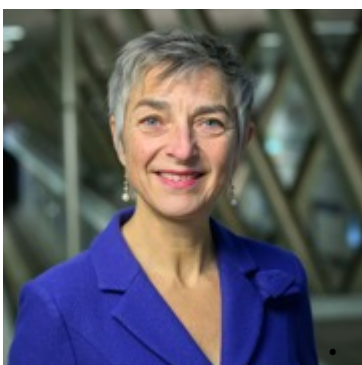
Naast haar rol als voorzitter van het directieteam, stuurde zij in 2024 de directeuren aan (Financiën, Exploitatie, Techniek en P&O) en was zij verantwoordelijk voor de afdelingen Strategie & Ontwikkeling, Communicatie, Marketing, Verkoop en Services, Internal audit, Veiligheid & Milieu, Vernieuwing Bedrijfsvoering, en Directiesecretariaat.

Nevenfuncties:

- Voorzitter raad van Commissarissen Regioplus
- Bestuurder OV-NL

### Mieke van den Berg

*Financieel directeur (statutair)*



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

In 2024 vielen de volgende afdelingen onder de directeur Financiën: Concern Control, Concern Administratie, Business & Project Control en IT Services.

Nevenfuncties:

- Lid RvT/vz Auditcie MOC 't Kabouterhuis
- Lid RvC/vz Auditcie woningcorporatie Stadgenoot

### Henk-Jan Bax

*Directeur Techniek*





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

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

Nevenfunctie:

- Visiting lecturer Technische Bedrijfskunde Hogeschool Rotterdam

## Angelique Heijnen

*Directeur Personeel & Organisatie*



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

Angelique Heijnen is verantwoordelijk voor Beheer en Administratie, Gezondheidsmanagement, Leren en Ontwikkelen, P&O Advies en Recruitment.

Nevenfuncties:

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

## Arthur Swaab

*Directeur Exploitatie*



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

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

## Marieke Beijer

*Manager Strategie & Ontwikkeling*





Marieke Beije is sinds 15 november 2023 manager Strategie en Ontwikkeling. Binnen haar afdeling vallen de clusters Concessiemanagement, Netwerk en Assets, Strategische informatievoorziening, Strategische Markt- en Productontwikkeling en Innovatie. Daarvoor werkte ze bij de RET als projectleider, bestuurssecretaris en concessiemanager.

### **Kirsten Warbout**

*Bestuurssecretaris*



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

### **Rolf Harbers**

*Manager Communicatie*



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

Nevenfuncties:

- Directeur Mobiliteitsalliantie
- Gastcolleges communicatie en public affairs bij diverse onderwijsinstellingen

## RvC verslag

## Bericht van de Raad van Commissarissen

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

### Belangrijke onderwerpen

#### Advies

De RvC heeft de directie geadviseerd over strategische onderwerpen, zoals de bezuinigingen in het openbaar vervoer, de voortgang van de bestuursovereenkomst en het bedrijfsplan, de toekomstige arbeidsmarkt, de beschikbaarheid van personeel en voertuigen, de samenwerking tussen HTM, RET en MRDH, de verkoop van aandelen RMC, de voortgang van Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), de vernieuwing van de bedrijfsvoering, ontwikkelingen op het gebied van ICT, organisatieontwikkeling en cultuur, cybersecurity, en de duurzaamheidsinvestering in 27 elektrische bussen.

We zien vanuit de algemeen directeur en het vernieuwde directieteam meer aandacht voor het primaire proces en dat wat cruciaal is voor de performance van de dagelijkse operatie. Zo toont management meer eigenaarschap op het gebied van werving, leren en ontwikkelen, aanpak in verzuimdossiers en preventieve gezondheidsinitiatieven. We laten ons periodiek informeren over de meest actuele (personeels)cijfers, beschikbaarheid van materieel en infrastructuur en de uiteindelijke performance op de concessie.

De RET zet zich in om de veiligheidsnormen te handhaven en maakt daarbij inzichtelijk wat de bedrijfskritische ICT-systemen zijn. We hebben onze zorg geuit over de OT-kant (Operationele Technologie) van de ICT-systemen. Deze systemen zijn cruciaal voor de dagelijkse operaties en veiligheid van de organisatie en vragen, mede gezien hun leeftijd en daarmee ook kwetsbaarheid, extra aandacht.

#### Genomen besluiten

We hebben goedkeuring gegeven voor: het ondertekenen van de bestuurlijke overeenkomst (BOK) met MRDH en gemeente Rotterdam, de investering in 27 elektrische bussen, het verlengen van de huurovereenkomst van het hoofdkantoor en de verkoop van RMC aandelen aan RTC.

#### Integriteit

De RvC is door de directie geïnformeerd over casuïstiek op het gebied van integriteit op de afdeling Veiligheid en Centrale verkeersleiding.

#### Zelfevaluatie

De zelfevaluatie van de RvC leverde weer goede inzichten en verbeterpunten op. De onderlinge samenwerking verloopt goed en op sommige onderwerpen kunnen we nog beter onze individuele kennis en kunde delen. Dit helpt ons ook om meer focus aan te brengen in de belangrijke onderwerpen. Dit stelt ons in staat nog beter te overleggen en samen te werken met directie en stakeholders.

## Werkwijze RvC

Als RvC werken we met commissies om specifieke taken efficiënter te beheren. Deze commissies, bestaande uit RvC-leden, richten zich op audit, risicobeheersing & ICT (auditcommissie) en mens en organisatie (M&O commissie). Zij rapporteren hun bevindingen en adviseren aan de volledige RvC, die verantwoordelijk blijft voor de besluitvorming.

In december organiseerden we samen met directies en RvC's van GVB en HTM een mini-symposium met als strategische onderwerpen het OV-beleid op rijks- en regionaal niveau en ontwikkelingen op de arbeidsmarkt. Het symposium benadrukte het belang van continue kennisuitwisseling en samenwerking om de uitdagingen van de toekomst effectief aan te pakken.

## Benoemingen

Per 1 februari 2024 is Linda Boot benoemd als algemeen directeur. Per 1 mei 2024 is, na het vertrek van Charlotte Insinger als voorzitter, Steven Lak (sinds 2019 RvC-lid) benoemd als voorzitter. We bedanken Charlotte voor haar tomeloze inzet als voorzitter van de RvC. Patricia Vitalis is per 1 mei 2024 benoemd als nieuw RvC-lid. Daarnaast zijn we blij met de komst van Mieke van den Berg als directeur Financiën die tevens als statutair directeur is benoemd. Mieke heeft brede (financiële) ervaring die gewend is om in maatschappelijk relevante organisaties te werken. Zij vervangt Hugo Mans, die wij danken voor zijn werk voor de RET.

## Beloningsbeleid

De RvC stelt de jaarlijkse doelstellingen voor de onderneming vast en bespreekt de realisatie daarvan. Voor de beloning van de statutaire directie spelen het behalen van de doelstellingen verder geen rol, maar wel voor hun jaarlijkse beoordeling. De vastgestelde doelstellingen voor 2024 hebben een relatie met de begroting en met de strategische lange termijndoelstellingen van de RET, zoals vastgelegd in het bedrijfsplan. Voor de beloning van de statutaire directie en de RvC heeft indexatie op basis van de ontwikkeling in de WNT-norm 2024 plaatsgevonden.

## Goedkeuring jaarrekening

Wij hebben de jaarrekening van RET N.V. over het boekjaar 2024 besproken en goedgekeurd. De jaarrekening is door onze accountant, PricewaterhouseCoopers (PwC), gecontroleerd en op 3 april 2025 van een goedkeurende controleverklaring voorzien. Wij adviseren de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de jaarrekening 2024, zoals door de directie is opgesteld, vast te stellen en decharge te verlenen aan de directie van de RET voor het gevoerde bestuur en aan de RvC voor het gehouden toezicht.

## Overleg met externe accountant

Wij dragen de externe accountant voor aan de AvA en houden het toezicht. We bespraken de jaarrekening, het jaarverslag en het accountantsrapport met de directie en de accountant. In 2024 sprak de auditcommissie en de RvC ook zonder de directie met de accountant. We beoordeelden de onafhankelijkheid van PwC en concludeerden dat de accountant onafhankelijk kan opereren. De accountant rapporteerde geen materiële onregelmatigheden in de verslaggeving.

## Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) is verankerd in de Nederlandse Corporate Governance Code door de nadruk op langetermijnwaardcreatie en maatschappelijke aspecten. In 2024 zette de RET opnieuw stappen naar een inclusieve werkomgeving. De RvC draagt bij door de benoeming van een trainee met een ander profiel dan de rest van de

RvC. Het traineeship biedt jong talent ervaring en verrijkt onze discussies met nieuwe perspectieven. Inmiddels is de vierde trainee actief.

### **2024 was een spannend jaar**

*Ook in 2024 droeg onze jaarlijkse trainee-commissaris een steentje bij aan het verder openbreken van onze organisatie. Miriam Twilt-Mendonça (directeur Detentiecentrum Rotterdam) en uitgeroepen tot ‘overheidsmanager van het jaar 2024’ zorgde ervoor dat we nieuwe kennis en ervaring binnenhaalden. ‘2024 was een leerzaam maar ook best een spannend jaar, zowel voor de RET als voor mijn organisatie. Beide bedrijven verkeren in de transitie hoe het was en hoe we verder willen gaan. Daarbij hoort afscheid nemen en erkennen van het oude zeer en tegelijk met een open blik naar nieuwe uitdagingen kijken. En daarbij in het ‘ondertussen’ vooral open staan voor initiatieven vanuit de werkvloer, zonder verborgen agenda’s. Ik zie de rol van trainee-commissaris als een hele goede manier voor een bedrijf om met een andere bril naar problemen te kijken. Ik reageerde via LinkedIn op de vacature hiervoor en vond het fijn om die rol een jaar te mogen vervullen. Het was veel lezen en meedenken om de materie eigen te maken. Ik heb de OV-wereld in Rotterdam goed leren kennen en ben onder de indruk geraakt van de dynamiek en de verbindende rol van de RET met de stad en de burgers. Ik denk dat de nieuwe directie heel goed bezig is om de organisatie naar een hoger plan te tillen. Net als de RET zie ik mijn belangrijke maatschappelijke opdracht op het gebied van veiligheid als heel belangrijk voor Rotterdam.’*

Op termijn moet RET voldoen aan de CSRD, een EU-regelgeving die bedrijven verplicht om in hun jaarverslag te rapporteren over duurzaamheidsprestaties op het gebied van milieu, maatschappij en bestuur (ESG). Dit gebeurt op basis van financiële en materiële impact. In 2024 beoordeelden we de resultaten van die impact op én de impact van de organisatie als onderdeel van de CSRD.

### **Overleg met de ondernemingsraad**

Volgens afspraak overlegden we in 2024 twee keer formeel met de ondernemingsraad. Twee afgevaardigden van de RvC spraken uitgebreid met de OR-leden over de rol van de RvC, en financiële en organisatorische vraagstukken. Daarnaast hebben leden van de RvC verschillende malen contact gehad met het dagelijks bestuur van de OR of haar voorzitter. We bedanken de leden voor hun samenwerking en niet aflatende inzet.

### **Samen bouwen we aan een duurzame toekomst**

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

Rotterdam, 1 april 2025,

Raad van commissarissen

Steven Lak (voorzitter)

Guido Dubbeld

Karin Bax

Henk Bothof

Patricia Vitalis

Fadime Kece

## Samenstelling en onafhankelijkheid Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen bestaat uit vijf onafhankelijke commissarissen en één trainee-commissaris. Per 1 mei 2024, na het vertrek van Charlotte Insinger als voorzitter, bestaat de RvC uit: Guido Dubbeld (herbenoemd), Patricia Vitalis (benoemd), Karin Bax, Henk Bothof en Steven Lak (sinds 2019 RvC lid en per 1 mei voorzitter). Miriam Mendonça vervulde de taak van trainee-commissaris tot en met september. Fadime Kece is haar opvolger. Naar het oordeel van de RvC is voldaan aan de eisen voor onafhankelijkheid gesteld in best practice-bepalingen 2.1.7 tot en met 2.1.9 van de Corporate Governance Code 2022.

## Samenstelling en verslag Mens & Organisatie commissie

De mens & organisatie (M&O) commissie bestond in 2024 uit 2 commissarissen, Karin Bax (voorzitter) en Charlotte Insinger (tot 1 mei) en per 1 mei Steven Lak. De M&O commissie kwam in 2024 viermaal bijeen, waarbij onderwerpen als het verzuim onder het RET-personeel en diversiteit & inclusiviteit werden behandeld. Ook werden thema's als werving, opleidingen, leiderschapsontwikkeling, de organisatiecultuur en het benoemings- en beloningsbeleid voor het directieteam besproken in de M&O commissie, naast periodieke rapportages.

## Samenstelling en verslag Auditcommissie

De auditcommissie bestond in 2024 uit Guido Dubbeld (voorzitter), Henk Bothof en Steven Lak. De commissie vergaderde in 2024 viermaal. Per 1 mei heeft Patricia Vitalis plaatsgenomen in de auditcommissie in plaats van Steven Lak. Belangrijke onderwerpen die de auditcommissie in 2024 besprak waren onder meer het accountantsverslag en de jaarrekening 2023, de strategische risicoanalyse, interne audit, programma vernieuwing bedrijfsvoering (incl. ERP vernieuwing), verbeteringen en ontwikkeling ICT-organisatie, Security IT&OT, verkoop aandelen RMC, fraudebeheersing, CSRD en de resultaten van bedrijfsvoering (operationeel en financieel).

### Aanwezigheidsoverzicht

	<b>Steven Lak</b>	<b>Guido Dubbeld</b>	<b>Karin Bax</b>	<b>Henk Bothof</b>	<b>Patricia Vitalis</b>
<b>Aanwezigheid</b>	Voorzitter	Commissaris	Commissaris	Commissaris	Commissaris
Raad van Commissarissen (5x)	100% (5/5)	100% (5/5)	100% (5/5)	80% (4/5)	100% (2/2)
Auditcommissie (4x)	100% (2/2)	100% (4/4)	-	100% (4/4)	100% (1/1)
Mens & Organisatie commissie (4x)	100% (4/4)	-	100% (4/4)	-	-



## Personalia leden van de Raad van Commissarissen

Per 31 december 2023.



### Steven Lak

*Voorzitter en lid mens & organisatie commissie*

*Sinds: 1 januari 2019*

*Huidige zittingstermijn: 2023-2027*

Overige functies:

- Voorzitter Haventafel Zeeland-Brabant
- Lid raad van commissarissen dochterondernemingen ThyssenKrupp: Veerhaven BV en EECV
- Non-executive board member SMT Holding NV
- Co-voorzitter Stichting Vermogensbeheer Belangenbehartiging Pensioenen voor de Haven
- Lid raad van commissarissen van NIBA BV & HUCO BV
- Voorzitter raad van commissarissen Switch2 BV
- Lid raad van toezicht Stichting Nederland in Business (tot 1 mei 2024)



### Guido Dubbeld

*Commissaris en voorzitter auditcommissie*

*Sinds: 1 mei 2020*

*Huidige zittingstermijn 2024-2028*

Overige functies:

- Lid raad van commissarissen Gasunie
- Lid raad van commissarissen Invest International, voorzitter auditcommissie
- Lid raad van commissarissen Elestor
- Raad (-plaatsvervanger) Ondernemingskamer
- Lid bestuur stichting Tijdelijk Noodfonds Energie
- Lid raad van advies Salacia
- DGA OxyNobel BV
- Advisor bij Virida Capital Mgt.



**Karin Bax**

*Commissaris en voorzitter mens & organisatie commissie*

*Sinds: 1 juli 2017*

*Huidige zittingstermijn: 2021-2025*

Overige functies:

- Lid raad van commissarissen TwynstraGudde
- Zelfstandig adviseur
- Programmamanager organisatieveranderingen bij Universiteit Twente



**Henk Bothof**

*Commissaris, vicevoorzitter en lid auditcommissie*

*Sinds: 19 september 2023*

*Huidige zittingstermijn: 2023-2027*

Overige functies:

- CIO/Bestuurder Stichting BKR



**Patricia Vitalis**

*Commissaris en lid auditcommissie*

*Sinds: 1 mei 2024*

*Huidige zittingstermijn 2024-2028*

Overige functies:

- Executive director Schiphol Operations (directielid Royal Schiphol Group)
- Toezichthouder Stichting Valk
- Bestuurslid Nederland Distributieland



### Fadime Kece

*Commissaris (trainee)*

*Sinds: 1 september 2024*

*Huidige zittingstermijn 2024-2025*

Overige functies:

- Senior beleidsadviseur Cybersecurity, Onderzoek & Innovatie bij het Ministerie van Economische Zaken

## Jaarrekening

## Geconsolideerde jaarrekening

### Geconsolideerde balans per 31 december 2024

(na voorstel resultaatbestemming)

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
<b>Vaste activa</b>		
Materiële vaste activa	153.819	158.630
Financiële vaste activa	28	3.632
<b>Vlottende activa</b>		
Voorraden	23.217	21.673
Onderhanden projecten	720	5.563
Vorderingen	137.507	241.487
Liquide middelen	68.279	75.667
	<b>383.570</b>	<b>506.652</b>
<b>Passiva</b>		
Groepsvermogen	147.898	144.170
Voorzieningen	10.908	10.698
Langlopende schulden	49.953	57.976
Kortlopende schulden	174.811	293.808
	<b>383.570</b>	<b>506.652</b>

## Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2024

x €1.000	2024	2023
Netto-omzet	498.076	477.722
Overige bedrijfsopbrengsten	15.241	38.747
<b>Totaal van som der bedrijfsopbrengsten</b>	<b>513.317</b>	<b>516.469</b>
Kosten van grond- en hulpstoffen	14.221	14.512
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	126.232	134.529
Personeelskosten	215.009	197.673
Afschrijvingen op immateriële of materiële vaste activa	17.536	15.472
Overige bedrijfskosten	134.946	159.152
<b>Totaal van som der kosten</b>	<b>507.944</b>	<b>521.474</b>
<b>Totaal van bedrijfsresultaat</b>	<b>5.373</b>	<b>-5.005</b>
Financiële baten en lasten	-641	-705
<b>Totaal van resultaat uit bedrijfsuitoefening voor belastingen</b>	<b>4.732</b>	<b>-5.710</b>
Belastingen over de winst of het verlies	-900	-800
	<b>3.832</b>	<b>-6.510</b>
Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	-104	124
<b>Totaal van resultaat na belastingen</b>	<b>3.728</b>	<b>-6.386</b>

## Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2024

x €1.000		2024		2023
<b>Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten</b>				
Bedrijfsresultaat		5.373		-5.005
<i>Aanpassingen voor</i>				
Afschrijvingen		17.536		15.472
Toename (afname) van de voorzieningen		7.174		4.677
Onttrekkingen voorzieningen		-6.964		-6.560
<i>Verandering in werkkapitaal</i>				
Afname (toename) van de voorraden	-1.544		-1.035	
Afname (toename) van onderhanden projecten	4.843		43.466	
Mutatie vorderingen	103.981		-22.129	
Toename (afname) van overige schulden	-118.998		-25.321	
		-11.718		-5.019
<b>Totaal van kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>		<b>11.401</b>		<b>3.565</b>
Ontvangen interest	2.416		3.483	
Betaalde interest	-3.057		-4.188	
Betaalde winstbelasting	-900		-800	
		-1.541		-1.505
<b>Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten</b>		<b>9.860</b>		<b>2.060</b>
Investerings in materiële vaste activa	-12.740		-5.007	
Desinvesteringen in materiële vaste activa	15		656	
Vervreemding van financiële vaste activa	3.500		-	
Ontvangen dividenden	-		1.000	
<b>Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		<b>-9.225</b>		<b>-3.351</b>
Ontvangsten uit hoofde van leningen	-		-	



x €1.000		2024		2023
Uitgaven ter aflossing van leningen		-8.023		-8.307
<b>Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>				
<b>Totaal van toename (afname) van geldmiddelen</b>		-7.388		-9.598
<i>Verloop van toename(afname) van geldmiddelen</i>				
Geldmiddelen aan het begin van de periode		75.667		85.265
Toename (afname) van geldmiddelen		-7.388		-9.598
<b>Geldmiddelen aan het einde van de periode</b>		<b>68.279</b>		<b>75.667</b>

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de geconsolideerde jaarrekening

### Informatie over de rechtspersoon

#### Vestigingsadres en inschrijfnummer handelsregister

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

### Algemene toelichting

#### *Algemene toelichting*

#### De belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon

De activiteiten van R.E.T. N.V. en haar groepsmaatschappijen bestaan voornamelijk uit het verzorgen van het openbaar vervoer per tram, bus en metro in de regio Rotterdam. Tevens voert zij, in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, projecten uit voor de aanleg van en het onderhoud aan de infrastructuur voor het openbaar vervoer per bus, tram en metro en het waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

#### *Continuïteit*

#### Informatieverschaffing over continuïteit

De jaarrekening is opgesteld op basis van continuïteitsveronderstelling.

Na een moeizame periode, veroorzaakt door Covid-19 en verhoogde energiekosten, heeft er in 2023 intensief overleg plaatsgevonden tussen de R.E.T. N.V., de gemeente Rotterdam en de metropoolregio Rotterdam Den Haag om structureel tot een robuuste financiële situatie te komen. Dit heeft geleid tot een maatregelenpakket om de financiële continuïteit van de RET te borgen.

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

#### *Groepsverhoudingen*

#### Informatieverschaffing over groepsverhoudingen

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

#### *Schattingen*

#### Informatieverschaffing over schattingen, oordelen, veronderstellingen en onzekerheden

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

#### *Consolidatie*

### **Informatieverschaffing over consolidatie**

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

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

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

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

De in de consolidatie begrepen vennootschappen zijn:

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

### **De toepassing van artikel 402**

Aangezien de geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2024 van R.E.T. N.V. in de geconsolideerde jaarrekening is verwerkt, is (in de enkelvoudige jaarrekening) volstaan met weergave van een beknopte winst-en-verliesrekening in overeenstemming met artikel 2:402 BW.

## **Algemene grondslagen voor verslaggeving**

### *Algemene grondslagen voor verslaggeving*

#### **De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld**

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

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

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

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

### *Leases*

## Operationele leases

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

## *Pensioenregelingen*

### Pensioenregelingen

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

De dekingsgraad van het ABP per 31 december 2024 bedraagt 111,9 procent (2023: 110,5 procent) en de dekingsgraad van het PROV per 31 december 2024 is 128,6 procent (2023: 127,6 procent).

## *Financiële instrumenten*

### Financiële instrumenten

#### *Financiële instrumenten en risicobeheersing*

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

#### *Renterisico*

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

#### *Kredietrisico*

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

#### *Liquiditeitsrisico*

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

Het liquiditeitsrisico op lange termijn wordt gevormd door de mate van zekerheid dat RET over een termijn langer dan 1 jaar aan haar betalingsverplichtingen kan voldoen. De reguliere operatie kan worden gefinancierd vanuit de exploitatiebijdragen, steun van het Rijk en besparingsmaatregelen. Het liquiditeitsrisico bestaat uit voorfinanciering van projecten en investeringen. Wij monitoren de impact van investeringsbegrotingen op de verwachte cashflow positie. De R.E.T. N.V. heeft begin 2024 de financieringsafspraken met de MRDH en gemeente Rotterdam geactualiseerd en is voornemens de rekening-courantpositie met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V af te bouwen.

#### *Valutarisico*

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

## Grondslagen

### *De waardering van activa en passiva*

#### **Materiële vaste activa**

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

Indien belangrijke bestanddelen van een materieel vast actief van elkaar te onderscheiden zijn en verschillen in gebruiksduur of verwachte gebruikspatroon, worden deze bestanddelen afzonderlijk afgeschreven.

#### **Bedrijfsgebouwen en -terreinen**

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

Voor verplichtingen tot herstel na afloop van het gebruik van het actief wordt een voorziening getroffen voor het verwachte bedrag op het moment van activering. Dit bedrag wordt verwerkt als onderdeel van de boekwaarde van het actief waartegenover voor het gehele bedrag een voorziening wordt gevormd.

Indien grond gekocht is met opstallen, met de intentie de opstallen te slopen of teniet te laten gaan en vervolgens op de grond nieuwbouw te realiseren, dan maken de eventuele boekwaarde van de opstallen en de gemaakte sloopkosten deel uit van de verkrijgingsprijs van de grond.

#### **Andere vaste bedrijfsmiddelen**

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

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

#### **Financiële vaste activa**

Deelnemingen met invloed van betekenis

Deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend worden gewaardeerd volgens de

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

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

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

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaaarding worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering.

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

**Deelnemingen zonder invloed van betekenis**

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

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

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

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

### **Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa**

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

direct als een last verwerkt in de winst-en-verliesrekening onder gelijktijdige verlaging van de boekwaarde van het betreffende actief.

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

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

### **Vorraden**

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

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

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

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

### **Onderhanden projecten**

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

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

Onderhanden projecten voor eigen gebruik worden verantwoord als materiële vaste activa in uitvoering. De post onderhanden projecten in opdracht van derden bestaat uit het saldo van gerealiseerde projectkosten, toegerekende

winst, en indien van toepassing, verwerkte verliezen en reeds gedeclareerde termijnen. Onderhanden projecten worden afzonderlijk in de balans onder vlottende activa gepresenteerd. Indien het een creditstand vertoont, worden deze gepresenteerd onder de kortlopende schulden (vooruit gefactureerde bedragen op onderhanden projecten).

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

### **Vorderingen**

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

### **Liquide middelen**

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

### **Voorzieningen**

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

De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de contante waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen en verliezen af te wikkelen, tenzij de tijdswaarde van geld niet materieel is. Bij deze contante waarde berekening wordt rekening gehouden met inflatie in de kasstromen en de disconteringsvoet.

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

### **Overige voorzieningen**

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

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

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



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

### Langlopende schulden

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

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

### Kortlopende schulden

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

### *De bepaling van het resultaat*

#### De bepaling van het resultaat

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

### Omzetverantwoording

#### *Concessie rail*

In 2016 is de railconcessie gegund aan R.E.T. N.V. voor een periode van 14 jaar. Deze concessie bestaat uit:

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

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

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

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

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

Tot en met 2023 zijn de exploitatiebijdragen voor de railconcessie definitief beschikt. Voor het jaar 2024 zal het verzoek tot subsidievaststelling inclusief de bijbehorende verantwoordingen op korte termijn worden ingediend.

#### *Concessie bus*

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

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

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

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

Tot en met 2023 is de subsidie voor de busconcessie definitief beschikt. Voor het jaar 2024 zal het verzoek tot subsidievaststelling inclusief de bijbehorende verantwoordingen op korte termijn worden ingediend.

#### **Netto-omzet**

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

#### *Opbrengsten kaartverkoop*

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

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

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

#### *Exploitatiebijdragen*

Exploitatiebijdragen worden als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde

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

#### *Werken derden*

Voor onderhanden projecten, waarbij R.E.T. N.V. als principaal acteert en waarvan het resultaat op betrouwbare wijze kan worden bepaald, worden de projectopbrengsten en de projectkosten verwerkt als netto-omzet en kosten in de winst- en verliesrekening naar rato van de verrichte prestaties per balansdatum ('percentage of completion', ofwel de PoC-methode).

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

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

Indien het waarschijnlijk is dat de totale projectkosten de totale projectopbrengsten overschrijden, dan worden de verwachte verliezen onmiddellijk in de winst- en verliesrekening verwerkt. Dit verlies wordt verwerkt in de kostprijs van de omzet. De voorziening voor het verlies maakt onderdeel uit van de post onderhanden projecten.

#### **Overige bedrijfsopbrengsten**

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

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

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

#### **Kosten van grond- en hulpstoffen**

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

#### **Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten**

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

**Lonen**

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

**Afschrijvingen op materiële vaste activa**

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

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

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

**Bedrijfskosten**

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

**Financiële baten en lasten**

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

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

**Belastingen over de winst of het verlies**

De belasting over het resultaat wordt berekend over het fiscale resultaat voor belastingen dat bepaald is op grond van met de fiscus overeengekomen afspraken.

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

**Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen**

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

*Grondslagen: Kasstroomoverzicht***Kasstroomoverzicht**

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

## Toelichting op de geconsolideerde balans

### Vaste activa

#### Materiële vaste activa

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	60.302	62.854
Machines en installaties	18.416	12.729
Rollend materieel	61.188	71.623
Andere vaste bedrijfsmiddelen	702	1.021
Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	13.211	10.390
Activa bestemd voor verkoop	-	13
	<b>153.819</b>	<b>158.630</b>

**Materiële vaste activa**

x €1.000							
	Bedrijfsgebouwen en terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel	Andere vaste bedrijfsmiddelen	Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	Activa bestemd voor verkoop	Totaal
<b>Stand per 1 januari 2024</b>							
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	95.149	64.087	109.728	6.138	10.390	13	285.505
Cumulatieve afschrijvingen	-32.295	-51.358	-38.105	-5.117	-	-	-126.875
<b>Boekwaarde per 1 januari 2024</b>	<b>62.854</b>	<b>12.729</b>	<b>71.623</b>	<b>1.021</b>	<b>10.390</b>	<b>13</b>	<b>158.630</b>
<b>Mutaties</b>							
Investerings	-	9.919	-	-	2.821	-	12.740
Afschrijvingen	-2.552	-4.230	-10.435	-319	-	-	-17.536
Desinvesteringen	-	-1.866	-349	-	-	-13	-2.228
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	1.864	349	-	-	-	2.213
<b>Saldo mutaties</b>	<b>-2.552</b>	<b>5.687</b>	<b>-10.435</b>	<b>-319</b>	<b>2.821</b>	<b>-13</b>	<b>-4.811</b>
<b>Stand per 31 december 2024</b>							
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	95.149	72.140	109.982	6.138	13.211	-	296.620
Cumulatieve afschrijvingen	-34.847	-53.724	-48.794	-5.436	-	-	-142.801
<b>Boekwaarde per 31 december 2024</b>	<b>60.302</b>	<b>18.416</b>	<b>61.188</b>	<b>702</b>	<b>13.211</b>	<b>-</b>	<b>153.819</b>

**Bedrijfsgebouwen en terreinen**

In 2024 is er € 2,2 miljoen grond aangekocht. Hiertegenover staat een subsidie van € 2,2 miljoen.

**Machines en installaties**

In machines en installaties is in 2024 € 9,9 miljoen geïnvesteerd. Daarnaast is er een desinvestering geweest van € 1,9 miljoen.

#### Rollend materieel

In 2024 is er niet geïnvesteerd. De desinvestering betreft verkoop van bussen.

#### Andere vaste bedrijfsmiddelen

In 2024 is er niet geïnvesteerd.

#### Vaste activa in uitvoering

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

Onder de investeringen zijn begrepen de investeringen (€ 12,7 miljoen) en overboekingen naar andere categorieën binnen de materiële vaste activa (€ 9,9 miljoen).

#### Activa bestemd voor verkoop

Hieronder was de Fast Ferry begrepen. De boot is in 2023 verkocht. In 2024 is het resterende bedrag inzake pontons gedesinvesteerd.

De gehanteerde jaarlijkse afschrijvingspercentages zijn per categorie als volgt:

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

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

3,33 procent - 14,29 procent Rollend materieel

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

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

### Financiële vaste activa

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Overige deelnemingen	-	3.604
Vordering Rivier	28	28
	<b>28</b>	<b>3.632</b>

### Financiële vaste activa

x €1.000	Overige deelnemingen	Vordering Rivier	Totaal
<b>Boekwaarde per 1 januari 2024</b>	3.604	28	3.632
Resultaat	-104	-	-104
Ontvangen dividend deelnemingen	-3.500	-	-3.500
<b>Boekwaarde per 31 december 2024</b>	<b>-</b>	<b>28</b>	<b>28</b>

#### Overige deelnemingen

Dit betreft twee deelnemingen.

1. Deelneming RMC betreft Rotterdamse Mobiliteits Centrale (RMC) B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 50 procent).
2. Deelneming Rivier B.V. (statutair gevestigd te Rotterdam, aandeel in het kapitaal: 27 procent).

Het resultaat deelnemingen in 2024 betreft het nagekomen resultaat 2023 en het voorlopig resultaat 2024. In 2024 is RMC B.V. verkocht tegen boekwaarde voor € 3,5 miljoen.

#### Vordering Rivier

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

## Vlottende activa

### Voorraden

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Grond- en hulpstoffen	32.311	30.623
OV-chipkaarten en merchandise	187	263
	<b>32.498</b>	<b>30.886</b>
Grond- en hulpstoffen voorziening incurant	-9.281	-9.213
	<b>23.217</b>	<b>21.673</b>

### Onderhanden projecten

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten	720	5.563
Geactiveerde kosten	289.701	327.272
Af: ontvangen termijnbedragen	-304.570	-341.533
Af: voorziening projecten	-5.911	-3.728
	<b>-20.780</b>	<b>-17.989</b>
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	21.500	23.552
	<b>720</b>	<b>5.563</b>

### Vorderingen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen op handelsdebiteuren	4.422	9.437
Belastingen en premies sociale verzekeringen	-	47
Overige vorderingen en overlopende activa	133.085	232.003
	<b>137.507</b>	<b>241.487</b>



## Vorderingen op handelsdebiteuren

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen op handelsdebiteuren	4.562	9.658
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-140	-221
	<b>4.422</b>	<b>9.437</b>

In de handelsdebiteuren is opgenomen een vordering op de gemeente Rotterdam van €0,5 miljoen (2023: €3,1 miljoen) alsmede een vordering op de MRDH van € 0,8 miljoen (2023: nihil). In de vordering op de gemeente Rotterdam is een vordering inzake Roseknoop opgenomen.

## Belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Vennootschapsbelasting	-	47
	<b>-</b>	<b>47</b>

## Overige vorderingen en overlopende activa

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Overige vorderingen	130.820	230.318
Overlopende activa	2.265	1.685
	<b>133.085</b>	<b>232.003</b>

### Overige vorderingen

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met en overige vorderingen op RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2024 van € 108,6 miljoen (2023: € 184,2 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,4 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,3 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2023: respectievelijk 1,4 procent en 1,3 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is geen sprake van vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen (2023: € 25,3 miljoen). Er is sprake van een schuld, die opgenomen is onder de overige schulden.

De vordering uit hoofde van kaartopbrengsten ultimo 2024 bedraagt € 10,6 miljoen (2023: € 11,2 miljoen).

Daarnaast is opgenomen een vordering inzake UWV van € 2,2 miljoen (2023: € 1,9 miljoen) alsmede een vordering uit hoofde van de Transitievergoeding OV 2024 van € 2,9 miljoen (2023: € 1,5 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.

## Liquide middelen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Bank	67.986	75.487
Kas en overige	293	180
	<b>68.279</b>	<b>75.667</b>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

## Groepsvermogen

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

## Voorzieningen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Voorzieningen	10.908	10.698
	<b>10.908</b>	<b>10.698</b>

x €1.000					
	Boekwaarde per 1 januari 2024	Onttrekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2024
Jubilea	3.061	-544	644	-	3.161
Langdurig zieken	3.158	-3.649	4.299	-	3.808
WW regulier en bovenwettelijk	927	-610	1.151	-441	1.027
Overige personeelsvoorzieningen	304	-315	297	-	286
Reorganisatievoorziening	1.136	-734	-	-100	302
Incidentele claims	2.112	-1.112	1.693	-369	2.324
<b>Totaal</b>	<b>10.698</b>	<b>-6.964</b>	<b>8.084</b>	<b>-910</b>	<b>10.908</b>

Er zijn geen voorzieningen die betrekking hebben op belastingen.

## Algemeen

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

	2024	2023
Gehanteerde rekenrente	2,3 procent	3,0 procent
Verwachte salarisstijging	0,0 - 3,0 procent	0,0 - 3,0 procent

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

Er is rekening gehouden met de reeds afgesproken CAO verhoging voor 2025.

Ontslagkansen: 5 procent.

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

### Jubilea

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

### Langdurig zieken

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

### WW regulier en boventallig

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

### Overige personeelsvoorzieningen

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

### Reorganisatievoorziening

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

### Incidentele claims

De voorziening incidentele claims is gevormd voor juridische claims die bij R.E.T. N.V. zijn ingediend.

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

x €1.000				
	< 1 jaar	> 1 jaar < 5 jaar	> 5 jaar	Totaal 31-12-2024
Personeelsvoorzieningen	5.103	1.699	1.480	8.282
Reorganisatievoorziening	302	-	-	302
Overige voorzieningen	-	2.324	-	2.324
<b>Totaal</b>	<b>5.405</b>	<b>4.023</b>	<b>1.480</b>	<b>10.908</b>

## Langlopende schulden

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Lening aandeelhouder (MRDH)	49.353	56.861
Langlopende overlopende passiva	600	1.115
<b>Totaal</b>	<b>49.953</b>	<b>57.976</b>

### Lening aandeelhouder (MRDH)

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

### Langlopende overige schulden

Overige schulden hebben betrekking op een langlopende verplichting van € 0,6 miljoen (2023: € 1,1 miljoen) inzake het onderhoud van geluids- en antiverblindingschermen nabij Pernis. Dit bedrag was eerder ontvangen van Rijkswaterstaat. In 2011 heeft voor de eerste keer onderhoud plaatsgevonden. Een bedrag van € 0,6 miljoen heeft een resterende looptijd van langer dan 1 jaar.

x €1.000	2024	2023
Stand lening per 1 januari	66.283	74.590
Vrijval en onttrekkingen	-515	-
Aflossingen in jaar	-8.307	-8.307
<b>Stand lening per 31 december</b>	<b>57.461</b>	<b>66.283</b>
Kortlopend deel (onder kortlopende schulden)	-7.508	-8.307
<b>Totaal</b>	<b>49.953</b>	<b>57.976</b>

## Langlopende schulden

x €1.000	€	€	€	€	%
	Stand per 31 december 2024	Aflossingsverplichting	Resterende looptijd >1 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar	Rentepercentage
Lening aandeelhouder (MRDH)	56.861	7.508	49.353	22.517	-
Langlopende overige schulden	600	-	600	600	-
<b>Totaal</b>	<b>57.461</b>	<b>7.508</b>	<b>49.953</b>	<b>23.117</b>	

## Kortlopende schulden

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Aflossingsverplichting langlopende schulden	7.508	8.307
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	8.277	18.722
Schulden ter zake van belastingen en premie sociale verzekeringen	14.302	99.359
Overige schulden en overlopende passiva	144.724	167.420
	<b>174.811</b>	<b>293.808</b>

In de schulden aan leveranciers en handelskredieten is opgenomen een schuld aan de gemeente Rotterdam van € 0,2 miljoen (2023: € 0,2 miljoen) en een schuld aan de MRDH van € 0,0 miljoen (2023: € 1,2 miljoen).

## Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Omzetbelasting	559	16.921
Loonheffing	12.655	81.945
Vennootschapsbelasting	44	-
Overige belastingen	1.044	493
	<b>14.302</b>	<b>99.359</b>

In 2024 is de loonheffing en omzetbelasting conform de regeling bijzonder uitstel van betaling vanwege coronacrisis bij de Belastingdienst in één keer volledig afgelost.

## Overige schulden en overlopende passiva

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Onderhanden projecten	21.500	23.552
Overige schulden	29.116	25.571
Overlopende passiva	94.108	118.297
	<b>144.724</b>	<b>167.420</b>

### Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 27,7 miljoen (2023: € 23,9 miljoen), waarvan € 3,2 miljoen een langlopend karakter heeft (2023: € 2,6 miljoen).

85 R.E.T. N.V. Rotterdam

### *Overlopende passiva*

In de overlopende passiva zijn opgenomen:

Een bedrag van € 41,6 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2025 (2023: € 46,7 miljoen).

Een bedrag van € 4,3 miljoen (2023: € 4,4 miljoen) inzake nog te betalen bussen.

Een bedrag van € 4,7 miljoen (2023: € 4,1 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabonnementen in 2024. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2025.

Een bedrag van € 4,1 miljoen uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen met MRDH. Vorig jaar was er sprake van een vordering.

R.E.T. N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de bijdragen van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige uitgaven en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 2,9 miljoen (2023: € 2,9 miljoen).

Een bedrag van € 0,0 miljoen (2023: € 13,3 miljoen) heeft betrekking op terug te betalen Beschikbaarheidsvergoeding OV over 2021 en 2022.

## Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

### **Concessie Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

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

### **Overeenkomst concessie rail**

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

In 2023 zijn nieuwe afspraken gemaakt binnen de huidige railconcessie welke zijn vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst die vanaf 2024 in werking is getreden.

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

### **Overeenkomst concessie bus**

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

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

### Investeringsverplichtingen

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

Dit betreft met name:

- Aanschaf bussen voor de busconcessie met openstaande verplichtingen van € 22,1 miljoen;
- Herinrichting Hofplein voor € 10,3 miljoen;
- Vervanging gelijkrichterstations (energievoorziening) Oost-Westlijn voor € 7,1 miljoen;
- Project OV betalen voor € 4,5 miljoen;
- Implementatie nieuw ERP pakket S4 / HANA voor € 3,6 miljoen;
- Aanleg van de Hoekse Lijn voor € 2,9 miljoen;
- Vervanging gelijkrichterstation (energievoorziening) Tram voor € 2,4 miljoen;
- Vervanging metro sporen Rotterdam Centraal voor € 2,2 miljoen;
- Groot onderhoud OVCP poortjes voor € 2,0 miljoen.

Het belangrijkste deel van deze investeringsverplichtingen kent een looptijd van 1 tot 5 jaar. Het totaal aan investeringsverplichtingen bedraagt € 80,7 miljoen.

### Leaseverplichtingen

Alle lopende leaseovereenkomsten voor het wagenpark van RET N.V. kwalificeren als operationele leaseovereenkomsten. Verschuldigde betalingen in verband met lease worden als lasten in de winst- en verliesrekening opgenomen. RET N.V. heeft het beheer van zijn wagenpark, exclusief het rijdend materieel voor openbaar vervoer, bij een leasemaatschappij ondergebracht. In 2024 is hier een bedrag van ongeveer € 1,1 miljoen voor voldaan (2023: € 1,0 miljoen). De leasecontracten hebben een looptijd van gemiddeld 5 jaar. De bestaande lease verplichtingen met een looptijd:

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

### Huurverplichtingen

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

- korter dan een jaar zijn circa € 3,1 miljoen;
- tussen 1 jaar en 5 jaar zijn ongeveer € 9,8 miljoen;
- en langer dan 5 jaar zijn € 28,8 miljoen.

RET Bus B.V. is huurverplichtingen aangegaan voor de diverse locaties in de regio in verband met de busconcessie. Deze verplichtingen hebben een looptijd van maximaal een jaar en bedragen circa € 0,9 miljoen. Gedurende het verslagjaar is een bedrag van € 3,2 miljoen aan huurlasten voor onroerende goederen in de winst- en verliesrekening verwerkt.

### Gebruiksvergoeding

RET N.V. is een verplichting aangegaan voor het gebruik van de infrastructuur met RET Infrastructuur B.V. en het gebruik van materieel met RET Railgebonden Voertuigen B.V. over de looptijd van de concessie. Verplichtingen voortvloeiend uit

het eigendom, het gebruik en de instandhouding van de railvoertuigen zijn voor rekening en risico van RET N.V. Hiervoor betaalt RET N.V. een gebruiksvergoeding. Deze gebruiksvergoeding betreft hoofdzakelijk een vergoeding voor afschrijvings- en rentekosten en bedraagt voor 2024 circa € 74,1 miljoen (2023: € 71,1 miljoen). RET NV heeft aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. een pandrecht verleend op de door RET N.V. ontvangen railconcessievergoeding.

### Bankgaranties

Er is een bankgarantie ter waarde van € 6.300.000 verstrekt aan Eneco voor ons energiecontract. Daarnaast zijn er drie lopende bankgaranties, een bankgarantie ter waarde van € 21.175 voor de huur van bedrijfsruimte te Ridderkerk, een bankgarantie van € 40.000 voor de huur bedrijfsruimte te Rotterdam en een bankgarantie ter hoogte van € 35.000 voor de huur van een serviceruimte op station CS.

### Fiscale eenheid

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

## Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

### Netto-omzet

x €1.000	2024	2023
Opbrengsten kaartverkoop	246.058	239.612
Exploitatiebijdragen	197.266	169.453
Werken derden	54.752	68.657
	<b>498.076</b>	<b>477.722</b>

#### *Opbrengsten kaartverkoop*

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

#### *Exploitatiebijdragen*

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

Alle opbrengsten zijn in Nederland gerealiseerd.

x €1.000	2024	2023
Reguliere exploitatiebijdragen	197.416	169.944
Herallocatie exploitatiebijdragen	-150	-440
<b>Totaal</b>	<b>197.266</b>	<b>169.504</b>



## Overige bedrijfsopbrengsten

x €1.000	2024	2023
Bijdrage chipkaarten	146	1.077
Overige dienstverlening	7.616	10.532
Vergoeding procesverbaal	497	516
Verschrotting en verkoop activa	57	213
Ontvangen managementfee	1.320	1.318
TVOV/BVOV	-	19.593
Overige bedrijfsopbrengsten	5.605	5.498
	<b>15.241</b>	<b>38.747</b>

In 2023 is de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) vervangen door de regeling Transitievergoeding OV (TVOV). In 2023 € 19,2 miljoen opgenomen als TVOV en €0,4 miljoen als BVOV voorgaande jaren. In 2024 is deze regeling niet meer van toepassing.

## Kosten van grond- en hulpstoffen

x €1.000	2024	2023
Kosten van grond- en hulpstoffen	14.221	14.512
	<b>14.221</b>	<b>14.512</b>

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

## Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

x €1.000	2024	2023
Kosten uitbesteed werk	126.232	134.529
	<b>136.232</b>	<b>134.529</b>

## Kosten uitbesteed werk

x €1.000	2024	2023
Ingehuurd personeel	34.828	33.586
Ingehuurd personeel werken derden	3.302	2.691
Werken derden	38.750	48.171
Onderhoud en reparatie door derden	44.411	44.636
Vervoer door derden	1.283	1.270
Overige externe kosten	3.658	4.175
	<b>126.232</b>	<b>134.529</b>

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

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

## Personeelskosten

x €1.000	2024	2023
Lonen en salarissen	215.009	197.673
	<b>215.009</b>	<b>197.673</b>

## Lonen en salarissen

x €1.000	2024	2023
Bruto lonen en -salarissen	137.068	124.343
Geactiveerde loonkosten	-3.629	-3.795
Vaste beloningen	16.689	15.485
Variabele beloningen	7.079	9.750
Pensioenpremie	19.473	19.099
Premies sociale verzekeringen	25.439	23.195
Overige personeelskosten	9.078	6.192
Mutaties personeelsvoorzieningen	3.812	3.404
	<b>215.009</b>	<b>197.673</b>

De variabele beloningen zien vooral toe op overuren, overwerk en mutatie verlofuren. Over 2024 en 2023 zijn geen bonussen voor management opgenomen.

## De gemiddelde bezetting

	2024	2023
Exploitatie	1.182	1.191
Techniek	471	465
Financiën	148	155
Algemeen	190	174
Herplaatsing	-	-
Totaal gemiddeld FTE's RET N.V.	1.991	1.985
Totaal gemiddeld FTE's Bus B.V.	553	501
<b>Totaal gemiddeld FTE's RET N.V. &amp; RET Bus B.V.</b>	<b>2.544</b>	<b>2.486</b>

De medewerkers zijn overeenkomstig vorig jaar allen werkzaam in Nederland.

## Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

x €1.000	2024	2023
Afschrijvingen materiële vaste activa	17.536	15.472
	<b>17.536</b>	<b>15.472</b>

## Overige bedrijfskosten

x €1.000	2024	2023
Overige bedrijfskosten	134.946	159.288
	<b>134.946</b>	<b>159.288</b>

## Overige bedrijfskosten

x €1.000	2024	2023
Belastingen, rechten en verzekeringen	7.952	7.523
Gebruiksvergoeding	74.086	71.117
Energieverbruik voortbeweging	23.560	45.626
Overig energieverbruik	5.909	12.062
Diverse overige kosten	23.289	23.011
Mutaties voorzieningen	150	-51
	<b>134.946</b>	<b>159.288</b>

### Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die R.E.T. N.V. aan RET Infrastructuur B.V. (2024: € 23,3 miljoen, 2023: € 24,0 miljoen) heeft betaald voor het gebruikmaken van de infrastructuur en aan RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2024: € 50,7 miljoen, 2023: € 47,2 miljoen) voor het gebruik van de tram- en metrostellen.

### Financiële baten en lasten

x €1.000	2024	2023
Rentebaten	2.416	3.483
Rentelasten	-3.057	-4.188
	<b>-641</b>	<b>-705</b>

In de rentebaten is onder meer opgenomen de rente op de rekeningen-courant met RET Infrastructuur B.V. en RET Railgebonden Voertuigen B.V. voor € 1,9 miljoen (2023: € 2,4 miljoen).

### Belastingen over de winst of verlies

#### Uitsplitsing

x €1.000	2024	2023
Belastingen uit huidig boekjaar	-900	-800
<b>Totaal van belastingen over de winst of het verlies</b>	<b>-900</b>	<b>-800</b>

	2024	2023
Effectieve belastingtarief	23,70	-21,70
Toepasselijke belastingtarief	25,80	25,80

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

### Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

x €1.000	2024	2023
Aandeel in resultaat deelneming RMC	-	76
Aandeel in resultaat deelneming Rivier	104	48
	<b>-104</b>	<b>124</b>

Het aandeel in het resultaat deelnemingen bestaat voor 2024 uit het nagekomen resultaat 2023 en het voorlopig resultaat 2024 van Rivier B.V.

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

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

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

## Overige toelichtingen

### Accountantshonoraria

#### *Uitsplitsing*

Honoraria van externe accountant en de accountantsorganisatie

x €1.000	2024	2023
Accountantshonoraria voor het onderzoek van de jaarrekening	211	200
Accountantshonoraria voor andere controleopdrachten	191	138
Accountantshonoraria voor andere niet-controlediensten	-	21
<b>Totaal van accountantshonoraria</b>	<b>402</b>	<b>359</b>

### Tekstuele toelichting

#### **Informatieverschaffing over accountantshonoraria**

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

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

Er hebben geen adviesdiensten op fiscaal terrein plaatsgevonden.

#### **Gebeurtenissen na balansdatum**

Informatieverschaffing over gebeurtenissen na balansdatum

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

## Enkelvoudige jaarrekening

### Enkelvoudige balans per 31 december 2024

(na voorstel resultaatverdeling)

#### Activa

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
<b>Vaste activa</b>		
Materiële vaste activa	91.420	86.392
Financiële vaste activa	2.618	6.051
<b>Vlottende activa</b>		
Voorraden	22.675	21.127
Onderhanden projecten	1.247	5.576
Vorderingen	135.491	242.426
Liquide middelen	66.645	74.886
	<b>320.096</b>	<b>436.458</b>

#### Passiva

x €1.000		31-12-2024		31-12-2023
Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal	122		122	
Agioreserve	7.500		7.500	
Wettelijke en statutaire reserves	-		2.557	
Overige reserves	136.548		140.377	
Resultaat boekjaar	3.728		-6.386	
		147.898		144.170
Voorzieningen		20.043		20.529
Kortlopende schulden		152.155		271.759
		<b>320.096</b>		<b>436.458</b>

### Enkelvoudige verkorte winst-en-verliesrekening over 2024

x €1.000	2024	2023
Resultaat deelnemingen	67	403
Vennootschappelijk resultaat na belastingen	3.661	-6.789

x €1.000	2024	2023
<b>Netto resultaat na belastingen</b>	<b>3.728</b>	<b>-6.386</b>

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de enkelvoudige jaarrekening

### Informatie over de rechtspersoon

#### Vestigingsadres en inschrijfnummer handelsregister

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

### Algemene grondslagen voor verslaggeving

#### *Algemene grondslagen voor verslaggeving*

#### De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

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

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

## Toelichting op de enkelvoudige balans

### Vaste activa

#### Materiële vaste activa

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	60.302	62.854
Machines en installaties	17.732	12.127
Andere vaste bedrijfsmiddelen	702	1.021
Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	12.684	10.377
Activa bestemd voor verkoop	-	13
	<b>91.420</b>	<b>86.392</b>



## Materiële vaste activa

x €1.000							
	Bedrijfsgebouwen en terreinen	Machines en installaties	Rollend materieel	Andere vaste bedrijfsmiddelen	Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	Activa bestemd voor verkoop	Totaal
Stand per 1 januari 2024							
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	95.149	58.398	506	6.138	10.377	13	170.581
Cumulatieve afschrijvingen	-32.295	-46.271	-506	-5.117	-	-	-84.189
<b>Boekwaarde per 1 januari 2024</b>	<b>62.854</b>	<b>12.127</b>	<b>-</b>	<b>1.021</b>	<b>10.377</b>	<b>13</b>	<b>86.392</b>
Mutaties							
Investerings	-	9.544	-	-	2.307	-	11.851
Afschrijvingen	-2.552	-3.939	-	-319	-	-	-6.810
Desinvesterings	-	-	-	-	-	-13	-13
<b>Saldo mutaties</b>	<b>-2.552</b>	<b>5.605</b>	<b>-</b>	<b>-319</b>	<b>2.307</b>	<b>-13</b>	<b>5.028</b>
Stand per 31 december 2024							
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	95.149	67.942	506	6.138	12.684	-	182.419
Cumulatieve afschrijvingen	-34.847	-50.210	-506	-5.436	-	-	-90.999
<b>Boekwaarde per 31 december 2024</b>	<b>60.302</b>	<b>17.732</b>	<b>-</b>	<b>702</b>	<b>12.684</b>	<b>-</b>	<b>91.420</b>

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

## Financiële vaste activa

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Deelnemingen in groepsmaatschappijen	2.590	2.419
Overige deelnemingen	-	3.604

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Vordering Rivier	28	28
	<b>2.618</b>	<b>6.051</b>

x €1.000	Deelnemingen in groepsmaatschappijen	Overige deelnemingen	Vordering Rivier	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2024	2.419	3.604	28	6.051
Resultaat	171	-104	-	67
Vervreemding	-	-3.500	-	-3.500
<b>Boekwaarde per 31 december 2024</b>	<b>2.590</b>	<b>-</b>	<b>28</b>	<b>2.618</b>

De deelnemingen in groepsmaatschappijen hebben betrekking op:

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

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

#### *RET Materieel B.V.*

RET Materieel B.V. beheert de nieuwe bussen. R.E.T. N.V. voert de directie over RET Materieel B.V. en brengt daarvoor een management fee in rekening. R.E.T. N.V. gebruikt het materieel voor de exploitatie en betaalt hiervoor een gebruiksvergoeding aan RET Materieel B.V. In 2024 werd door RET Materieel B.V. geen resultaat behaald (2023: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is € 14.000.

#### *RET Services B.V.*

RET Services B.V. voert voor R.E.T. N.V. beperkte niet direct met het openbaar vervoer verband houdende activiteiten uit. De directie van R.E.T. N.V. voert de directie over RET Services B.V. en brengt deze kosten op marktconforme wijze in rekening bij RET Services B.V. De waarde van de deelneming is € 2,6 miljoen (2023: € 2,4 miljoen). In 2024 werd door RET Services B.V. een positief resultaat van € 0,2 miljoen (2023: € 0,3 miljoen) behaald.

#### *RET Bus B.V.*

RET Bus B.V. heeft de busconcessie tot 8 december 2019 verzorgd. De busconcessie valt nu onder R.E.T. N.V. Het resultaat

van Bus B.V. is nihil (2023: ook geen resultaat). De waarde van de deelneming is negatief € 11,5 miljoen (2023: € 11,5 miljoen negatief), deze is opgenomen onder de voorzieningen.

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

## Vlottende activa

### Voorraden

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Grond- en hulpstoffen	31.545	29.853
OV-chipkaarten en merchandise	187	263
	<b>31.732</b>	<b>30.116</b>
Grond- en hulpstoffen voorziening incurant	-9.057	-8.989
	<b>22.675</b>	<b>21.127</b>

### Onderhanden projecten

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Geactiveerde uitgaven voor nog niet verrichte prestaties van onderhanden projecten	1.247	5.576
<b>Totaal</b>	<b>1.247</b>	<b>5.576</b>

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Geactiveerde kosten	278.445	316.627
Af: ontvangen termijnbedragen	-306.374	-344.848
Af: voorziening projecten	-5.911	-3.728
	<b>-33.840</b>	<b>-31.949</b>
Projecten met een creditsaldo (gepresenteerd onder kortlopende schulden)	35.087	37.525
<b>Totaal</b>	<b>1.247</b>	<b>5.576</b>

### Vorderingen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen op handelsdebiteuren	2.605	8.038
Vorderingen op groepsmaatschappijen	4.122	6.264
Belastingen en premies sociale verzekeringen	291	47

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Overige vorderingen en overlopende activa	128.473	228.077
	<b>135.491</b>	<b>242.426</b>

In de vorderingen op handelsdebiteuren is opgenomen een vordering op gemeente Rotterdam van € 0,5 miljoen (2023: € 3,1 miljoen) alsmede een vordering op de MRDH van € 0,8 miljoen (2023: nihil). In de vordering op de gemeente Rotterdam is een vordering inzake Roseknoop opgenomen.

#### Vorderingen op handelsdebiteuren

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen op handelsdebiteuren	2.605	8.038
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-	-
	<b>2.605</b>	<b>8.038</b>

#### Vorderingen op groepsmaatschappijen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen op RET Materieel B.V.	4.122	6.264
	<b>4.122</b>	<b>6.264</b>

De post vorderingen op groepsmaatschappijen betreft een rekening-courantverhouding met deelnemingen. Het rentepercentage op deze verhoudingen bedraagt 1,4 procent (2023: 1,4 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

#### Belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Omzetbelasting	291	-
Vennootschapsbelasting	-	47
	<b>291</b>	<b>47</b>

#### Overige vorderingen en overlopende activa

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Overige vorderingen	126.544	226.744
Overlopende activa	1.929	1.333
	<b>128.473</b>	<b>228.077</b>

### Overige vorderingen

In de overige vorderingen zijn begrepen de rekening-courantverhoudingen met en overige vorderingen op RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V. ultimo 2024 van € 108,6 miljoen (2023: € 184,2 miljoen). Voor deze rekening-courantverhoudingen zijn geen limieten opgenomen. De rentepercentages bedragen 1,3 procent voor RET Infrastructuur B.V. en 1,4 procent voor RET Railgebonden Voertuigen B.V. (2023: respectievelijk 1,3 procent en 1,4 procent). Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen.

In de overige vorderingen is geen sprake van vordering op de MRDH uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen (2023: € 25,3 miljoen). Er is sprake van een schuld, die opgenomen is onder de overige schulden.

De vordering uit hoofde van kaartopbrengsten ultimo 2024 bedraagt € 10,5 miljoen (2023: € 10,8 miljoen). Daarnaast is opgenomen een vordering inzake UWV van € 1,7 miljoen (2023: € 1,5 miljoen) alsmede een vordering uit hoofde van de Transitievergoeding OV 2023 van € 2,9 miljoen (2023: € 1,5 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.

### Liquide middelen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Bank	66.352	74.706
Kas en overige	293	180
	<b>66.645</b>	<b>74.886</b>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de onderneming.

### Eigen vermogen

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

x €1.000	Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2024	122	7.500	2.557	140.377	-6.386	144.170
Mutaties uit resultaatverdeling	-	-	-	-	6.386	6.386
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	3.728	3.728
Uit resultaatverdeling	-	-	-	-6.386	-	-6.386
Mutatie wettelijke en overige reserve	-	-	-2557	2.557	-	-

x €1.000	Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 31 december 2024	122	7.500	-	136.548	-3.728	147.898

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

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

De wettelijke reserve wordt aangehouden voor positieve resultaten en rechtstreekse waardevermeerderingen van de deelneming RMC waarvan uitkering niet kan worden bewerkstelligd. Door de verkoop van RMC in 2024 is er per 31 december 2024 niet langer sprake van een wettelijke reserve.

#### Resultaatbestemming

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

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

Het resultaat 2024 ad € 3.728.000 wordt geheel toegevoegd aan de overige reserves.

#### Gestort en opgevraagd aandelenkapitaal

x €1.000	2024	2023
Stand per 1 januari	122	122
Stand per 31 december	122	122

#### Agioreserve

x €1.000	2024	2023
Stand per 1 januari	7.500	7.500
Mutaties	-	-
Stand per 31 december	7.500	7.500

## Wettelijke en statutaire reserve

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Wettelijke reserve deelnemingen	-	2.557

## Wettelijke reserve

x €1.000	2024	2023
Stand per 1 januari	2.557	3.854
Mutatie overige reserve	-5.557	-1.297
<b>Stand per 31 december</b>	<b>-</b>	<b>2.557</b>

## Overige reserve

x €1.000	2024	2023
Stand per 1 januari	140.377	138.022
Uit resultaatverdeling	-6.386	1.058
Mutatie wettelijke reserve	2.557	1.297
<b>Stand per 31 december</b>	<b>136.548</b>	<b>140.377</b>

## Resultaat boekjaar

x €1.000	2024	2023
Stand per 1 januari	-6.386	1.058
Mutatie uit resultaatverdeling	6.386	-1.058
Resultaat boekjaar	3.728	-6.386
<b>Stand per 31 december</b>	<b>3.728</b>	<b>-6.386</b>

## Voorzieningen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Voorzieningen	20.043	20.529
<b>Stand per 31 december</b>	<b>20.043</b>	<b>20.529</b>

x €1.000	Boekwaarde per 1 januari 2024	Onttrekkingen	Dotatie	Vrijval	Boekwaarde per 31 december 2024
Jubilea	2.616	-477	582	-	2.721
Langdurig zieken	2.449	-2.778	3.109	-	2.780
WW regulier en bovenwettelijk	885	-568	1.100	-431	986
Overige personeelsvoorzieningen	304	-250	132	-	186
Reorganisatievoorziening	1.136	-734	-	-100	302
Incidentele claims	1.633	-480	689	-280	1.562
Negatieve waarde deelneming	11.506	-	-	-	11.506
<b>Totaal</b>	<b>20.529</b>	<b>-5.287</b>	<b>5.612</b>	<b>-811</b>	<b>20.043</b>

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 31-12-2024
Personeelsvoorzieningen	4.017	1.418	1.238	6.673
Reorganisatievoorziening	302	-	-	302
Overige voorzieningen	-	1.562	11.506	13.068
<b>Totaal</b>	<b>4.319</b>	<b>2.980</b>	<b>12.744</b>	<b>20.043</b>

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

### Kortlopende schulden

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	7.748	17.652
Schulden aan groepsmaatschappijen	8.739	31.331
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	11.897	83.326
Overige schulden en overlopende passiva	123.771	139.450
	<b>152.155</b>	<b>271.759</b>



In de schulden aan leveranciers en handelskredieten is opgenomen een schuld aan de gemeente Rotterdam van € 0,2 miljoen (2023: € 0,2 miljoen) en een schuld aan de MRDH van € 0,0 miljoen (2023: € 1,2 miljoen).

### Schulden aan groepsmaatschappijen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Schuld aan RET Services B.V.	1.568	886
Schuld aan RET Bus B.V.	7.171	30.445
	<b>8.739</b>	<b>31.331</b>

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

### Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Omzetbelasting	-	16.259
Loonheffing	10.809	66.574
Vennootschapsbelasting	44	
Overige belastingen	1.044	493
	<b>11.897</b>	<b>83.326</b>

In 2024 is de loonheffing en omzetbelasting conform de regeling bijzonder uitstel van betaling vanwege coronacrisis bij de Belastingdienst in één keer volledig afgelost.

### Overige schulden en overlopende passiva

x €1.000	31-12-2024	31-12-2023
Onderhanden projecten	35.087	37.525
Overige schulden	22.872	19.834
Overlopende passiva	65.812	82.091
	<b>123.771</b>	<b>139.450</b>

#### Overige schulden

De overige schulden bestaan voornamelijk uit te betalen personeelsgerelateerde kosten ad € 22,2 miljoen (2023: € 18,7 miljoen), waarvan € 2,4 miljoen een langlopend karakter heeft (2023: € 1,9 miljoen).

#### Overlopende passiva In de overlopende passiva zijn opgenomen:

Een bedrag van € 34,2 miljoen voorlopige vergoeding voor ov-studentenkaart 2025 (2023: € 34,5 miljoen).

Een bedrag van € 3,8 miljoen (2023: € 3,4 miljoen) vooruit ontvangen inkomsten uit de verkopen van jaarabbonementen in 2024. Hiervan heeft het reisrecht betrekking op 2025.

Een bedrag van € 4,1 miljoen uit hoofde van af te rekenen exploitatiebijdragen en overige bijdragen met MRDH. Vorig jaar was er sprake van een vordering.

R.E.T. N.V. heeft van de gemeente Rotterdam voorschotten ontvangen voor de bijdragen van het project RandstadRail. Deze zijn nog niet als onderhanden werk te beschouwen. Deze voorschotten dienen ter dekking van de toekomstige uitgaven en zijn onder overlopende passiva verantwoord voor een bedrag van € 2,9 miljoen (2023: € 2,9 miljoen).

Een bedrag van € 0,0 miljoen (2023: € 13,3 miljoen) heeft betrekking op terug te betalen Beschikbaarheidsvergoeding OV over 2021 en 2022.

De reële waarde van de schulden benadert de boekwaarde.

## Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

### Aansprakelijkheidsstelling

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

### Fiscale eenheid

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

### Overige

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

## Toelichting op de enkelvoudige winst-en-verliesrekening

### Personeelskosten

Gedurende het jaar 2024 waren 1.991 werknemers in dienst op basis van een volledig dienstverband (2023: 1.985). Hiervan waren 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2023: 0). Zie tevens note 15 van de geconsolideerde jaarrekening.

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

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2024 - Bestuurder	192	22	214
2023 - Bestuurder	200	23	223

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

x €1.000	Vaste en variabele beloningen	Beloningen betaalbaar op termijn	Totaal
2024 - RvC	122	-	122
2023 - RvC	122	-	122

De beloning van de commissarissen bestaat uit een vaste vergoeding op jaarbasis voor zover deze posten ten laste zijn gekomen van de vennootschap. Er zijn in 2024 geen bijzondere vergoedingen verstrekt aan (voormalig) statutair directeuren en commissarissen.

## Overige toelichtingen

### Accountants honoraria

x €1.000	2024	2023
Accountants honoraria voor het onderzoek van de jaarrekening	211	200
Accountants honoraria voor andere controleopdrachten	191	138
Accountants honoraria voor andere niet-controlediensten	-	21
<b>Totaal van accountants honoraria</b>	<b>402</b>	<b>359</b>

### Tekstuele toelichting

#### Informatieverschaffing over accountants honoraria

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door accountantsorganisaties en externe accountants zoals bedoeld in artikel

1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort.

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

*Rotterdam, 1 april 2025,*

*Linda Boot*

*Mieke van den Berg*

*Rotterdam, 1 april 2025,*

*Ondertekening commissarissen:*

Steven Lak - Voorzitter

Patricia Vitalis - Commissaris

Karin Bax - Commissaris

Henk Bothof - Commissaris

Guido Dubbeld - Commissaris

## Overig

### Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

### Statutaire regeling omtrent de bestemming van winst

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

#### *Informatieverschaffing over bijzonder statutaire rechten inzake zeggenschap*

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

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

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

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

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

### Meerjarenoverzicht

	2024	2023	2022	2021	2020
Aantal vervoerde personen (x 1.000.000)	162	156	136	99	95
Aantal reizigerskilometers (x 1.000.000)	898	863	743	533	503
Aantal voertuigen	544	544	548	563	592
Concernresultaat (x € 1.000.000)	3,7	-6,4	1,1	1,2	-11,4
Ebitda (x € 1.000.000) *	17,9	6,4	15,8	5,6	-0,2
Solvabiliteit **	38,6%	28,5%	27,4%	30,8%	34,8%
Rentabiliteit eigen vermogen ***	2,6%	-4,3%	0,7%	0,8%	-7,4%
Current ratio****	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1
Gemiddeld aantal FTE's	2.544	2.486	2.510	2.599	2.647

	2024	2023	2022	2021	2020
Gemiddeld ziekteverzuim	12,1%	12,2%	13,5%	12,1%	9,2%

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

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

\*\*\* Rentabiliteit eigen vermogen betreft de verhouding tussen de nettowinst en het eigen vermogen.

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