

Risicobeheersing

In 2009 beheersten wij onze risico's door:

- de wijziging van onze besturingsfilosofie en de aanscherping van onze planning & controlcyclus;
- het opnieuw inrichten van het gehele inkoopproces;
- een intensieve controle op onze vervoerbewijzen en ons sociale veiligheidsbeleid;
- een continue analyse van ontsparingen, incidenten en ongevallen;
- een periodieke inventarisatie van alle statische en dynamische risico's van HTM en een periodieke inventarisatie van de risico's op de werkplek.

De afgelopen jaren had HTM te maken met hoge financiële en operationele risico's als gevolg van de afwikkeling van de schade van de vertraging van RandstadRail en de bovennormale slijtage aan ons railsysteem als gevolg van de zgn. rail-wielproblematiek. Inmiddels zijn de claims met betrekking tot RandstadRail bijna afgerond. Ook is de slijtage van ons railsysteem beheersbaar geworden, zij het tegen hogere kosten.

Inmiddels zijn de claims met betrekking tot RandstadRail bijna afgerond

De hoge leeftijd van onze GTL8-trams blijft voor HTM een risico. De onderhoudskosten nemen sterk toe en er is sprake van een vermindering van de beschikbaarheid, hetgeen een betrouwbare uitvoering van onze dienstregeling in gevaar brengt. Onlangs heeft het Stadsgebied Haaglanden besloten tot een omvangrijk renovatieprogramma van onze oudste trams en tot aanschaf van 40 nieuwe trams. De komende jaren zullen tevens 18 extra RandstadRailvoertuigen instromen. De renovatie van de GTL8 en de instroom van nieuwe voertuigen moeten leiden tot een afname van dit risico in de komende jaren.

Onlangs heeft Haaglanden besloten een omvangrijk renovatieprogramma van onze oudste trams en tot aanschaf van 40 nieuwe trams

Naast het materieel vormen ook de toenemende kosten van beheer en onderhoud van onze infrastructuur een risico. De infrastructuur van ons binnengebied is verouderd en behoeft modernisering. Tegelijkertijd met het door Haaglanden gestarte programma Netwerk RandstadRail zal een deel van de knelpunten in de infrastructuur worden opgelost. Een verhoogd onderhouds- en investeringsprogramma voor de rest van de infrastructuur blijft noodzakelijk. De financiering van dit programma en de verdeling van de risico's is veelvuldig onderwerp van overleg met het Stadsgebied Haaglanden.

De OV-chipkaart is vanaf begin 2010 operationeel op alle HTM-voertuigen. De komende maanden zal hard gewerkt moeten worden om de beschikbaarheid van dit systeem op het gewenste niveau te krijgen en te houden. De verwachtingen zijn, mede op basis van ervaringen in Amsterdam en Rotterdam, positief. Zolang de strippenkaart ook als vervoerbewijs geldig is, zal het gebruik van de OV-chipkaart relatief beperkt blijven. De verdeling van de opbrengsten van de strippenkaart en oude abonnementsproducten via de zgn. WROOV-systematiek wordt door de introductie van de OV-chipkaart complexer en minder voorspelbaar. Dit vormt een financieel risico voor HTM. Om deze risico's in aantal en omvang te beperken, bepleiten wij derhalve een snelle overgang van de strippenkaart naar de chipkaart en beperking van de zgn. duale fase. Naar verwachting zal vanaf oktober 2010 alleen de OV-chipkaart in de regio Haaglanden nog als vervoerbewijs geldig zijn. De kosten van het OV-chipkaartsysteem zijn in heel Nederland hoger uitgevallen dan voorzien. Dit geldt ook voor HTM. Deze hogere kosten zullen tot uitdrukking komen in het kostenniveau van 2010.