

# Resultaatontwikkeling



## Algemeen

In financiële zin stond 2010 in het teken van resultaatverbeterende maatregelen op het gebied van efficiency en kostenbesparingen. Naast deze besparingsactiviteiten bracht HTM in 2010 een offerte uit met betrekking tot de financiële afspraken over de resterende Railconcessieperiode, lopend tot en met 2016. Tramlijn 19 is in exploitatie genomen. Verder is HTM in 2010 gestart met het reviseren van de huidige tramvloot en is de tweede tranche aardgasbussen ingezet.

Het nationale tariefsysteem was in 2010 nog niet afgeschaft. In tegenstelling tot eerdere verwachtingen wordt het nu nog door de minister vastgesteld. Naar verwachting wordt in mei 2011 de strippenkaart afgeschaft in het Stadsgewest Haaglanden.

In 2010 is een Europese aanbesteding gestart voor de instroom van veertig nieuwe tramvoertuigen. Begin 2011 vindt besluitvorming plaats over de leverancier. Naar verwachting stromen de nieuwe voertuigen vanaf 2014 in. Het type tram betreft breed materieel waardoor op een aantal tracédelen de railinfrastructuur moet worden aangepast. Hiermee is in 2010 een aanvang gemaakt en dit loopt door tot het moment van instroom van de nieuwe voertuigen.

In het resultaat van 2010 is de definitieve afrekening van de WROOV-opbrengsten 2009 verwerkt. Met betrekking tot de WROOV-opbrengsten over 2010 zal de toedeling in de loop van 2011 definitief worden vastgesteld.

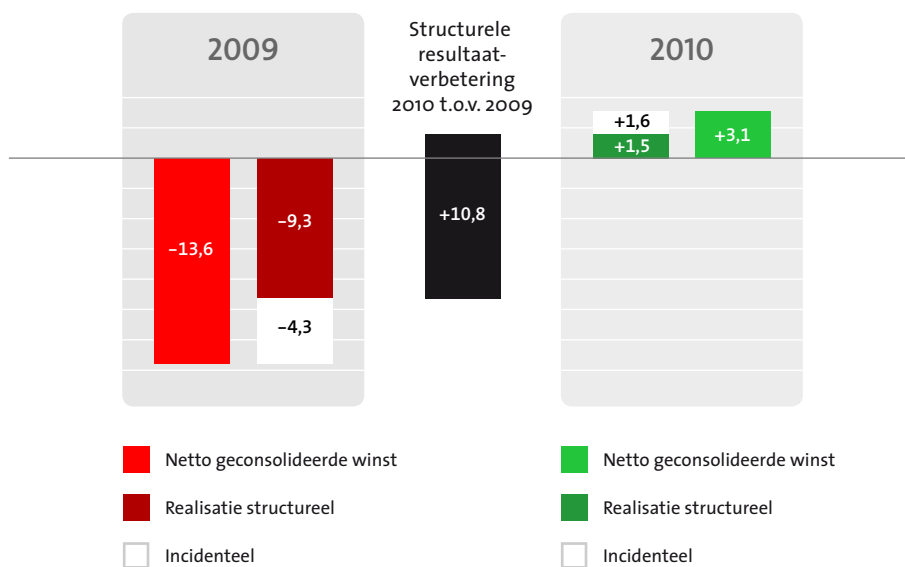
## Netto resultaat

*Van een netto verlies van € –13,6 miljoen in 2009 naar een netto winst van € 3,1 miljoen in 2010*

De netto geconsolideerde winst 2010 van HTM kwam uit op € 3,1 miljoen tegenover een netto verlies van € –13,6 miljoen in 2009. Naast de incidentele resultaten die er zowel in 2009 als in 2010 waren, betekende dit een structurele resultaatverbetering met bijna € 11 miljoen ten opzichte van 2009.

### Ontwikkeling netto resultaat van 2009 naar 2010

in miljoenen euro's



- **Incidentele effecten 2009:**

De incidentele effecten in 2009 betroffen reserveringen voor een buitenlands project, de eindafrekening RandstadRail, de beëindiging van een samenwerkingsovereenkomst en de afkoop van een contract met een leverancier.

- **Structurele effecten 2010:**

Resultaatverbeteringen door gestegen reizigersopbrengsten, maatregelen op het gebied van efficiency, versoering van activiteiten en het invoeren van een centrale inkoop.

- **Incidentele effecten 2010:**

Resultaatverbeteringen als gevolg van de verkoop van activa (rollend materieel), WROOV/ SOV afrekening 2009. Resultaatverslechtering door reserveringen.

## Opbrengsten

De totale opbrengsten stegen in 2010 met 0,3% tot € 260,9 miljoen. De overheidsbijdrage nam toe met 1,9% naar €128,7 miljoen. De opbrengsten personenvervoer namen met 4,2% toe tot een bedrag van € 89,0 miljoen. De opbrengsten in het besloten vervoer daalden met -1,4% ten opzichte van 2009.

## Bedrijfslasten

De bedrijfslasten daalden met -6,5% naar € 241,3 miljoen. De personele kosten zijn gedaald met -3,7%. Het gemiddeld aantal personeelsleden steeg met 21 fte. De kosten voor ingehuurd personeel zijn gedaald met -31,1%. De afschrijvingen zijn afgenomen met -7,6%. De overige kosten namen met -10,9% af.

## Financiële baten en lasten

De rentelasten zijn gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar. De financiering van de investeringen in de railinfrastructuur en in de RandstadRailvoertuigen is gegarandeerd door de gemeente Den Haag. De overige financiering wordt door HTM zelfstandig op de markt aangetrokken. De variabele rente op de leningen is met rentederivaten omgezet in een vaste rente.

## Balans

Het geconsolideerde balanstotaal van HTM nam af van € 567,0 miljoen in 2009 naar € 565,9 miljoen in 2010. De balanspost materiële vaste activa is nagenoeg gelijk gebleven. Naast investeringen in grote railinfrastructurele projecten, de tweede aanbesteding op nieuwe trams, de instroom van de tweede tranche van de aardgasbussen, investeringen in het OV-chipkaartsysteem, was er ook sprake van verkoop van bussen en trams. Door ontvangst op een nieuwe lening in december 2010 vertonen de liquide middelen een hoog niveau; dit is echter een momentopname.

Vennootschappelijk bedraagt de solvabiliteit 37,3% (2009: 33,2%). De financiering die geen betrekking heeft op de railinfrastructuur of de RandstadRailvoertuigen, wordt door HTM zelfstandig op de markt aangetrokken.

De gemeente heeft indirect invloed op de railinfrastructuur in de vorm van een geclaussuleerd eigendom. De leningportefeuille bedraagt ultimo 2010 € 346,3 miljoen, een afname van € -8,0 miljoen.