



Jaarverslag 2014

HTM Personenvervoer N.V.

Inhoudsopgave

Jaarverslag 2014

Samenvattend overzicht	4
Profiel	7
Kengetallen	8
Bijzondere gebeurtenissen in 2014	9
Visie	11
Missie	11
Strategie	11
Verslag van de directie	12
Verslag van de Raad van Commissarissen	22
Verslag van activiteiten	25
Governance en risicomanagement	30

Jaarrekening 2014

Geconsolideerde balans per 31 december 2014	32
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2014	34
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2014	35
Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening	36
Toelichting op de geconsolideerde balans	53
Toelichting op de geconsolideerde winst- en-verliesrekening	64
Vennootschappelijke balans per 31 december 2014	68
Vennootschappelijke winst- en-verliesrekening over 2014	69
Toelichting op de vennootschappelijke jaarrekening	70
Toelichting op de vennootschappelijke balans	71
Toelichting op de vennootschappelijke winst- en-verliesrekening	80

Overige gegevens

Regelingen inzake winstbestemming	83
Voorstel winstbestemming	83
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	84



Jaarverslag 2014



Samenvattend overzicht

Samenvattend overzicht

Voorwoord van de directie

2014 was het jaar waarin HTM haar historische verbondenheid met de stad Den Haag en met de Haagse regio vierde. Op 25 juni 2014 was het precies 150 jaar geleden dat de eerste tramlijn in ons land in exploitatie werd genomen. Dat was op de route tussen de Kneuterdijk, midden in het centrum van de stad, en de badplaats Scheveningen. De paardentram van destijds is inmiddels opgevolgd door gemotoriseerde en elektrisch aangedreven voertuigen, het lijnennet is uitgebreid met verbindingen naar veel van onze randgemeenten, maar de tram is nog altijd de ruggengraat van het openbaar vervoer in onze regio. Tegelijk was het in 2014 negentig jaar geleden dat de eerste openbaar vervoer bus door de stad reed. Voor HTM alle reden om samen met de stad en zijn inwoners en met al onze medewerkers feest te vieren. Hoogtepunt hiervan was de optocht van historische trams op 5 juli, waarbij Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander onze eregast was. Bij de Grote Kerk onthulde de Koning de nieuwe stadstram die vanaf 2015 gaat rijden. Wij zijn bijzonder trots dat HTM nog altijd zo nauw is verweven met Den Haag en de Haagse regio.

HTM heeft een roerige periode achter de rug, die ook in 2014 voelbaar was. In maart bereikte HTM na intensieve discussies een Hoofdlijnenakkoord met het Stadsgewest Haaglanden, waarin de uitgangspunten voor de inbesteding van de railconcessie 2017-2026 zijn vastgelegd. Dit akkoord biedt na een lange periode van onzekerheid een belangrijk fundament onder de toekomst van de onderneming. 2014 was ook het eerste volledige jaar waarin NS onze medeaandeelhouder was. De samenwerking met NS bracht nieuwe inspiratie voor het verbeteren van onze dienstverlening aan de reiziger, met als focus het vervoer van deur-tot-deur. Veel van de ideeën om dit te bereiken zijn inmiddels in voorbereiding, enkele reeds gerealiseerd, en weer andere verkeren nog in de fase van onderzoek en ontwikkeling. Duidelijk is wel dat de samenwerking met NS het perspectief verbreedt van waaruit HTM haar dienstverlening aan de markt en de reizigers inhoud geeft.

De afgelopen jaren zijn de inkomsten van HTM onder druk komen te staan. Met name de overheidsbijdragen van het Stadsgewest Haaglanden (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) nemen af. HTM is er tegelijkertijd in geslaagd om de interne kosten te verlagen. De definitieve vaststelling van deze overheidsbijdragen uit eerdere jaren (2009 tot en met 2013) is verwerkt in het jaarresultaat over 2014. Deze eenmalige verlaging van overheidsbijdragen is, naast de afrekening 2014, de vorming van een schadevoorziening en de investering in Sociale Veiligheid, de belangrijkste oorzaak van het negatieve financiële jaarresultaat van € 5,9 mln.

In de loop van 2014 wijzigde de samenstelling van de directie tweemaal. Op 1 april trad Jaap Bierman toe als algemeen directeur. Daarmee kwam een einde aan de tijdelijke invulling van deze positie door Rob van Holten. Met ingang van 1 september werd de functie van operationeel directeur opnieuw ingevuld, en wel door Alex Rentier. Evenals de voorgaande jaren vervulde Thomas Martin de positie van financieel directeur.

Wij hebben het volste vertrouwen dat HTM de vele uitdagingen voor de komende jaren aankan. Wij kunnen ons vanuit een stabiele positie concentreren op de verdere verbetering van een solide en betrouwbare dienstverlening aan onze reizigers. Die vormt immers het bestaansrecht voor onze onderneming.

De verdere versteviging van de operationele positie van HTM was niet mogelijk geweest zonder de voortdurende inzet van al onze medewerkers. Zij zorgden ervoor, op alle niveaus en plekken in de organisatie, dat HTM de dienstverlening aan haar reizigers verder kon verbeteren. Wij spreken dan ook onze bijzondere waardering voor hen uit. Wij vertrouwen erop dat wij met elkaar de komende jaren, samen met onze partners – de gemeenten, de opdrachtgever, aandeelhouders en commissarissen – verder invulling kunnen geven aan een veilig, betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer in de Haagse regio.

Jaap Bierman Algemeen directeur
Gerard Boot Financieel directeur (sinds 1 maart 2015)

Den Haag, 7 oktober 2015

Profiel

Al bijna 150 jaar is HTM een sterk merk dat staat voor deskundigheid en zorg voor haar reizigers, medewerkers en omgeving. HTM richt zich op het collectief personenvervoer waarbij de kwaliteit van het vervoer individueel door de reiziger wordt ervaren. Vele miljoenen reizigers worden jaarlijks door HTM naar hun plaats van bestemming gebracht met een lightrailvoertuig, tram, aardgasbus, een taxi of taxibus. Bijna 2000 medewerkers zorgen er dagelijks voor dat aan onze reizigers efficiënt, veilig en snel kunnen reizen.

HTM verzorgt het openbaar vervoer in de regio Haaglanden op basis van vervoersconcessies voor rail en bus. Zij biedt deze diensten aan in de gemeenten Den Haag, Delft, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer. Deze gemeenten maakten in 2014 deel uit van het Stadsgewest Haaglanden, dat op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen als opdrachtgever zorg droeg voor het openbaar vervoer binnen de regio Haaglanden. Met ingang van 1 januari 2015 is deze situatie veranderd. Het Stadsgewest Haaglanden vormt met de Stadsregio Rotterdam de nieuwe Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), die als opdrachtgever functioneert voor alle openbaar vervoer in de beide gebieden.

In 2014 exploiteerde HTM twaalf tramlijnen, waarvan twee lightraillijnen die de stad Den Haag verbinden met Zoetermeer. Daarnaast onderhield HTM een netwerk van acht buslijnen en een nachtnet. HTM verzorgde tevens het vervangend vervoer bij calamiteiten in het openbaar vervoer, zag toe op de veiligheid in en rond trams en bussen en voerde het operationeel beheer en onderhoud van de railinfrastructuur (rails, bovenleidingen, energievoorziening, etc.) in de hierboven genoemde gemeenten.

Naast de OV-concessies verzorgde HTM in 2014 met taxi's, taxibusjes en touringcars maatwerk voor groepsvervoer, onder meer van gehandicapten, scholieren en werknemers. Zij was daarbij actief in de gemeenten Den Haag, Westland en in de regio Drechtsteden. HTM verzorgde ook het busvervoer op de Luchthaven Schiphol, zowel op de platforms als tussen de hoofdterminal en de parkeerplaats P3 (lang parkeren).

Vennootschapsstructuur

De aandelen van HTM Personenvervoer NV zijn voor 51% in handen van HTM Beheer BV, een vennootschap die volledig eigendom is van de gemeente Den Haag, en voor 49% in handen van Abellio Nederland BV, volledige dochtermaatschappij van de Nederlandse Spoorwegen. De directie wordt gevoerd door twee statutair directeuren; het toezicht op de directie wordt uitgeoefend door een Raad van Commissarissen.

De railinfrastructuur en de onroerende zaken van HTM zijn ondergebracht in HTM Railinfra BV, dat op 15 oktober 2013 door HTM Personenvervoer NV is overgedragen aan HTM Beheer BV. Om de systeemintegratie tussen exploitatie en infrastructuur te waarborgen vormen de directies van HTM Personenvervoer NV en van HTM Railinfra BV een personele unie. De railvoertuigen zijn ondergebracht in HTM Railvoertuigen BV, een volledige dochter van HTM Personenvervoer NV.

Meer over de governance van de organisatie is te vinden in het hoofdstuk Corporate governance.

Kengetallen

	2014	2013	2012
Totaal opbrengsten (mln. €)	301,9	273,0	270,2
Resultaat (mln. €)	-5,9	15,5	12,5
Score OV-klantenbarometer			
- Light rail	7,4	7,4	7,4
- Tram	7,3	7,1	7,2
- Bus	7,5	7,5	7,5
Gemiddeld aantal reizigers/dag (x 1.000)			
Railvervoer ¹	254	243	N.A.
Netwerklengte (km)	336	336	336
Aantal lijnen			
- Lightrail	2	2	2
- Tram	10	10	10
- Bus	8	8	9
Aantal voertuigen			
- Lightrail	72	72	72
- Tram	123	129	144
- Bus openbaar vervoer	115	115	115
- Besloten vervoer	139	139	139
- Overig railvervoer	12	12	7
Calamiteiten			
- Ontsporingen trams in het net	6	8	13
- Geweldsincidenten	40	74	96
Gemiddelde personeelsbezetting (fte's)	1.871	1.763	1.981
Medewerkers nieuw in dienst (aantal)	65	83	61
Medewerkers uit dienst (aantal)	137	115	176
Gemiddelde leeftijd (jr.)	49,0	47,4	48,5
Gemiddeld ziekteverzuim (%)	6,0	6,6	6,3

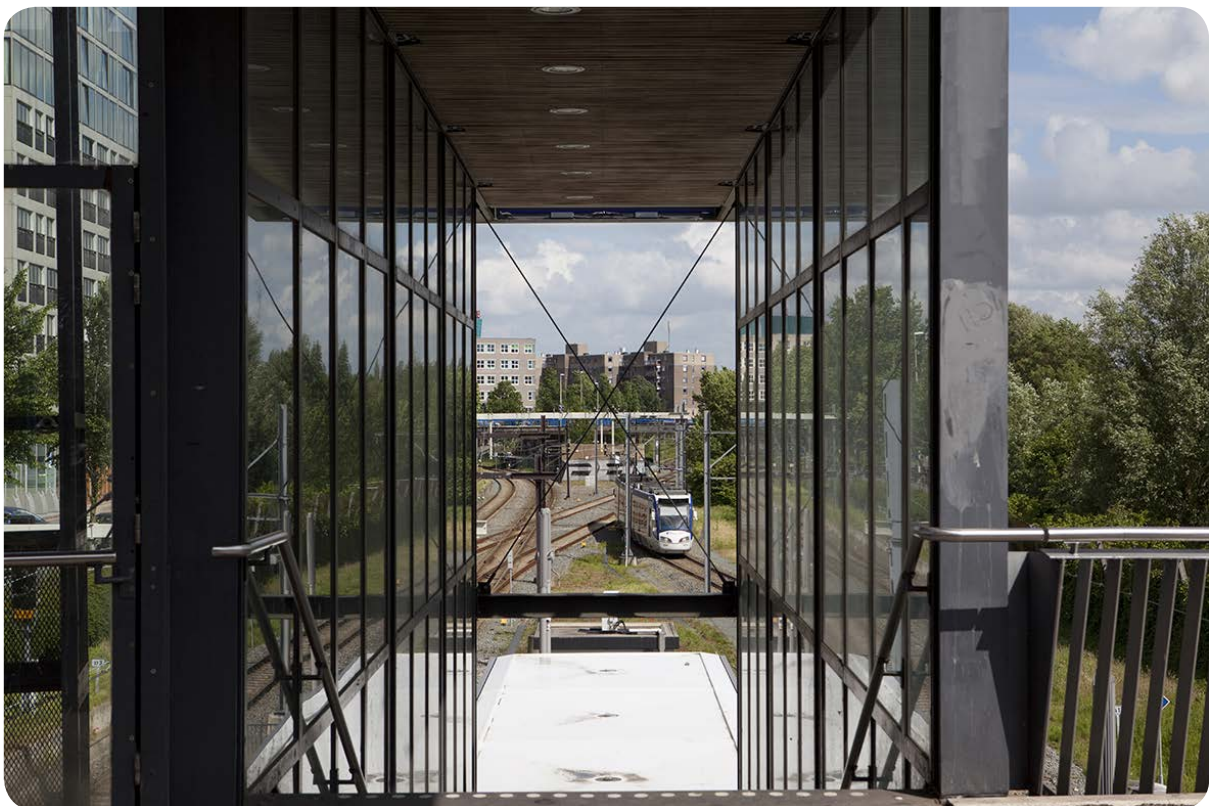
¹ De aantallen 2013 hebben betrekking op de periode juni – dec. Over dezelfde periode 2014 was het aantal instappers gem. 247.000 per dag.

Bijzondere gebeurtenissen in 2014

- Op 3 februari nam HTM haar nieuwe werkplekken in gebruik op de locaties CS en HS, de twee belangrijkste OV-knooppunten in de stad. Het HTM-hoofdkantoor werd verplaatst van de Fluwelen Burgwal, waar het ruim twaalf jaar was gehuisvest, naar kantoorgebouw 'Stichthage' boven station Den Haag CS. In de vestiging HS is de sector Controle en Veiligheid ondergebracht, waarmee ook de sociale veiligheid op Hollands Spoor werd vergroot.
- HTM werkte ook ditmaal actief mee aan het bereikbaar houden van de binnenstad tijdens de traditionele City-Pier-Cityloop op 9 maart. Een grote delegatie HTM-medewerkers nam aan dit grootschalige evenement deel.
- Op 24 en 25 maart vond in het World Forum de mondiale Nuclear Security Summit plaats, waaraan werd deelgenomen door 58 wereldleiders, 5.000 delegatieleden en 3.000 journalisten. HTM droeg haar steentje bij aan de bereikbaarheid van de stad en was nauw betrokken bij de veiligheid. Voor haar aandeel in het vlekkeloze verloop van de top ontving HTM na afloop een persoonlijke bedankbrief van minister-president Mark Rutte.
- Op 4 april organiseerde HTM in OV-museum De Remise een grote relatiebijeenkomst als start van het jubileumjaar '150 jaar Tram'. Tijdens deze bijeenkomst werden onder meer het jubileumboek en de gelijknamige film 'Lijnenspel' gepresenteerd. De bijeenkomst werd muzikaal omlijst door het Residentie Orkest, waarmee HTM nauw samenwerkt. Ook werd de winnaar bekendgemaakt van de competitie onder studenten aan het Koninklijk Conservatorium die een zelfgemaakt audiologo konden insturen. Het winnende audiologo was gedurende de zomer in meerdere HTM-voertuigen tijdens de halteafroep te horen.
- Tegen dezelfde achtergrond van '150 jaar Tram' werden op 10 en 11 april personeelsfeesten georganiseerd, alsmede een feestelijke bijeenkomst voor de gepensioneerden van HTM.
- Op 11 mei maakte de nieuwe 'Hoftramm' zijn eerste rit op het Haagse tramnet; een initiatief van de jonge Haagse ondernemer Bobby van Galen. De Hoftramm biedt haar gasten een rijdend diner onder supervisie van de Haagse chef-kok Pierre Wind, in een omgebouwde GTL-tram. HTM heeft bijgedragen door een tram ter beschikking te stellen en ondersteuning te bieden bij de verbouwing daarvan in een HTM-werkplaats. Ook wordt de Hoftramm door HTM-bestuurders gereden.
- In aanwezigheid van de belangrijkste stakeholders van HTM werd op 22 mei de nieuwe stadstram gepresenteerd op de testbaan van Siemens in Wildenrath.
- HTM verzorgde het vervoer van de spelersteams en supporters tijdens het WK Hockey, dat van 31 mei tot en met 15 juni in en rond het Kyocera-stadion werd gehouden.
- Het eerste concrete resultaat van de samenwerking tussen HTM en NS was de opening van de OV-Servicewinkel op station Den Haag CS op 26 juni. In de winkel wordt de reiziger geholpen bij vragen over zowel de HTM- als de NS-dienstverlening en zijn van beide partij en de reisproducten te koop.
- Op 28 juni vond de jaarlijkse Nationale Veteranendag plaats. Voor het eerst nam hieraan ook een delegatie van HTM-medewerkers deel.
- Een optocht van historisch trammaterieel van Scheveningen naar het centrum van Den Haag werd gehouden op zaterdag 5 juli, als hoogtepunt van de viering van '150 jaar Tram'. Speciale gast van HTM was Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander, die na aankomst bij de Grote Kerk ook de nieuwe stadstram aan het grote publiek onthulde.
- In aansluiting op de nieuwe huisvesting op CS en HS nam HTM op 11 juli het vernieuwde pand aan De Werf (bedrijventerrein Zichtenburg) in gebruik. Hier zijn enkele sectoren van de afdeling Middelen gehuisvest.
- Op 25 juli vond de eerste Ouderenactie plaats; een initiatief van HTM in het kader van '150 jaar Tram'. Met deze actie stelde HTM ouderen in de Haagse regio in staat hun bijzondere

en persoonlijke ervaringen met de tram uit het verleden opnieuw te beleven. De inzenders van de drie leukste verhalen zijn samen met hun naasten getraakteerd op een bijzondere dag waarbij de tram en de persoonlijke herinnering een hoofdrol speelden.

- Op 15 augustus vond de eerste testrit met een nieuwe stadstram op HTM-terrein plaats. De nieuwe stadstrams van het type Avenio worden geleidelijk door fabrikant Siemens aan HTM geleverd en vervangen geleidelijk de oude GTL-trams.
- In de zomer van 2014 vond weer een Medewerkers Tevredenheidsonderzoek (MTO) plaats onder het HTM-personeel. De resultaten hiervan spelen een belangrijke rol in het personeels- en arbeidsomstandighedenbeleid van de onderneming.
- Op 15 september nam HTM haar vernieuwde huisvesting aan de Meppelweg in gebruik.
- Vanaf 10 oktober organiseerde HTM regelmatig personeelsbijeenkomsten onder de noemer 'HTM Studio': een dialoog in tv-studio opzet, waar HTM-medewerkers over verschillende onderwerpen rechtstreeks met de directie en het management in gesprek gaan.
- HTM Specials slaagde er op 4 december in, de aanbesteding van het buscontract Schiphol opnieuw te winnen. Dit contract betreft het busvervoer op het platform tussen de terminals en de vliegtuigen die niet kunnen beschikken over een eigen 'slurf'.
- Op 15 december werd de HTM/NS-tram in gebruik genomen, die is uitgevoerd in de kleuren van zowel HTM-trams als NS-treinen. Dit ter illustratie van een nieuw samenwerkingsresultaat, waarbij de aansluiting van reizigers op CS van trein op tram 9 naar Scheveningen in de spits werd verbeterd.



Visie

HTM bezit de kennis en kunde om aan de behoefte van de groeiende mobiliteitsvraag te voldoen op een verantwoorde, veilige, duurzame en betaalbare wijze. Voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio is een snel en betrouwbaar openbaar vervoernetwerk noodzakelijk. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, met ruim 2,2 miljoen inwoners, is het van belang dat de diverse vervoermiddelen goed op elkaar aansluiten. Er is een groeiende vraag naar duurzame mobiliteit met aandacht voor begrippen als bereikbaarheid, betaalbaarheid, economische waarde, gezondheid, veiligheid en efficiënt gebruik van ruimte en middelen.

Openbaar vervoer kent ten opzichte van andere vervoersvormen een aantal pluspunten: capaciteit, toegankelijkheid, veiligheid en duurzaamheid. Omdat HTM al zolang in de Haagse regio actief is, hebben wij alle kennis en ervaring in huis op het gebied van grootstedelijke, duurzame mobiliteit. Met deze kennis en ervaring zijn wij een geloofwaardige partner bij de oplossing en invulling van deze groeiende vraag.

Missie

HTM streeft naar openbaar vervoer van grote klasse, waarvan steeds meer mensen gebruik maken.

Wij willen het beste openbaar vervoerbedrijf van Nederland zijn met de hoogste waarderingcijfers van de reizigers. Wij bieden een reis aan die veilig, betrouwbaar, snel en comfortabel is. Om dat te bereiken investeren wij voortdurend in voertuigen, infrastructuur, voorzieningen en vakkundig, klantvriendelijk personeel. Wij zijn goed te bereiken voor onze reizigers en informeren hen optimaal. Een goede reis voor onze reizigers!

Wij verbinden mensen met mensen en brengen onze reizigers naar hun bestemming. Wij zijn de 'bloedvaten' van de Haagse regio en wij dragen bij aan sociale samenhang, aan economische groei en duurzame mobiliteit. Dat doen wij al 150 jaar en dat blijven wij doen. Dat doen wij ook door sterk verbonden te zijn met de Haagse regio en samen te werken met andere bedrijven en organisaties.

Strategie

De komende jaren wil HTM doorgroeien tot een klantgerichte organisatie en een bedrijf waar haar medewerkers en de bewoners van Den Haag met recht trots op zijn. HTM streeft naar openbaar vervoer van grote klasse, waar steeds meer mensen gebruik van maken. Wij bieden een reis aan die veilig, betrouwbaar, snel en comfortabel is. Zonder onze tevreden en betrokken medewerkers kunnen wij de belofte aan de reiziger niet waarmaken; daarom hebben wij onze kernwaarden hoog in het vaandel staan: Eenheid, Eerlijkheid en Eigen Verantwoordelijkheid. De strategie voor 2015-2020 is gericht op het aantrekken van meer reizigers en het bereiken van een hogere klanttevredenheid. HTM wil eerst de basis van haar dienstverlening op orde brengen en daarna haar positie als dé vervoerder van de regio versterken; HTM is terughoudend in het uitvoeren van activiteiten die daar niet aan bijdragen. Behoud van een gezond rendement is daarbij een randvoorwaarde om de continuïteit van de onderneming ook in de toekomst te kunnen blijven garanderen; HTM is zich ervan bewust dat het opereert in het spanningsveld van reiziger, concessieverlener en aandeelhouders. Onze intentie is om deze hoofddoelstellingen op eigen kracht na te streven, maar wel de samenwerking met interne en externe belanghebbenden – onder meer de concessieverlener, NS en RET – beter te benutten. HTM wil zich richting haar partners opstellen als goed concessienemer, strategische partner en een maatschappelijk betrokken onderneming. HTM gaat de komende jaren een professionaliseringsslag maken in de contacten met belanghebbenden; inhoudelijke dialoog en transparantie staan daarbij voorop.



Verslag van de directie

Verlag van de directie

Ontwikkelingen

Nieuwe stadstram

In 2014 heeft HTM de verdere voorbereidingen getroffen voor de veilige en soepele instroom van de 40 nieuwe stadstrams, gebouwd in de Siemens-productielijnen in Wenen. Bij de ingebruikname van het nieuwe materieel geeft HTM prioriteit aan de veiligheid en kwaliteit boven snelheid. HTM is kritisch ten aanzien van de eis dat de trams bij afname voldoen aan de specificaties en kwaliteitseisen. In 2014 werd ook een start gemaakt met de voorbereiding van de opleiding van de bestuurders en monteurs. De opleiding zelf – evenals het test- en proefbedrijf – kan van start gaan zodra de trams door HTM formeel zijn afgenomen van de leverancier. Voorts is in maart 2014 besloten tot de aanschaf van 20 additionele voertuigen, die aansluitend aan de eerste 40 zullen worden geleverd.

Parallel aan de voorbereiding van de instroom van de trams werd in samenwerking met de gemeente de infrastructuur in de stad onderhanden genomen. De nieuwe tram is immers breder en zwaarder dan de huidige GTL-trams, en dat betekent dat lijnen, bochten, haltes, kunstwerken en inrichtingen op verschillende plaatsen in de stad moeten worden aangepast.

Meerjarenplan

In de tweede helft van 2014 is de basis gelegd voor het nieuwe Meerjarenplan, waarin de directie de contouren schetst van haar ambities voor de periode 2015-2020. Het MJP is in nauwe samenspraak met het management, de aandeelhouders en commissarissen opgesteld en vervolgens gecommuniceerd aan de leidinggevenden in de organisatie. In het MJP ligt de eerste prioriteit bij het op orde brengen van de bestaande operatie, om daarmee een solide, veilige en betrouwbare dienstverlening aan de reizigers te waarborgen. HTM wil dé vervoerder van de Haagse regio blijven. Daarnaast wil HTM samen met haar opdrachtgever en eigenaren handen en voeten geven aan de investering van de railconcessie die in 2017 ingaat. Om de kwaliteit van de diensten aan de reizigers nog verder te verbeteren verdient het naar de mening van HTM aanbeveling, de rail- en de busconcessies nauw op elkaar af te stemmen of zelfs te integreren. Het rendement van de onderneming moet verder worden verbeterd. Daarnaast gaat er aandacht uit naar de cultuur binnen de organisatie – dit op basis van de kernwoorden ‘Eenheid, Eerlijkheid en Eigen verantwoordelijkheid’ – en de mate en kwaliteit van de dialoog met de stakeholders. De hoofdlijnen van het MJP zijn begin 2015 voorgelegd aan de aandeelhouders en inmiddels door hen vastgesteld.

Wet Lokaal Spoor

In 2014 heeft HTM voorbereidingen getroffen op de verschillende bepalingen in de Wet Lokaal Spoor, die op 1 december 2015 in werking treedt. Deze wet heeft voor HTM een aantal aanpassingen tot gevolg op het gebied van de taakverdeling met de opdrachtgever. Het gaat daarbij onder meer om de herziening van het keuringsregime voor personeel met een veiligheidsfunctie, de behandeling van vergunningaanvragen voor aanleg en beheer van grote infrastructuurprojecten en de aanschaf van materieel en de sluiting van toegangsovereenkomsten met de vervoerders op het netwerk. HTM is in overleg met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de onderwerpen waarvoor de instemming van de Inspectie is vereist. Om een en ander soepel te laten verlopen zijn een stuurgroep en een projectgroep in het leven geroepen waarin HTM samenwerkt met MRDH en RET om op de ingangsdatum van de wet gereed en gelijkgestemd te zijn.

Hoofdlijnenakkoord

In maart 2014 bereikten HTM en het Stadsgewest Haaglanden overeenstemming over het Hoofdlijnenakkoord met betrekking tot de voorgenomen inbesteding van de railconcessie 2017-2026. Het akkoord bevat onder meer de principe-uitspraak van het Stadsgewest, de railconcessie onderhands aan HTM te zullen gunnen. In het Hoofdlijnenakkoord zijn afspraken gemaakt over de exploitatie van tram en RandstadRail, het beheer van de infrastructuur en het materieel, de sociale veiligheid en de kapitaallasten. Het akkoord bood HTM tevens de mogelijkheid een optie te nemen op twintig extra stadstrams van het type Avenio.

Daarmee zullen de komende jaren in totaal zestig nieuwe trams in het stadsbeeld verschijnen. In het akkoord zegde het Stadsgewest toe circa € 30 mln. te investeren in de infrastructurele aanpassing van tram 1, die daarmee de oudste en belangrijkste levensader tussen Den Haag en Delft kan blijven.

Operationele performance

Klanttevredenheid

Ieder jaar brengt een onderzoeksbureau in opdracht van de overheid de klantwaardering in het openbaar vervoer in kaart. De resultaten worden gepubliceerd in de OV-Klantenbarometer. Ook in 2014 is deze waardering onderzocht. Landelijk gezien was de gemiddelde waardering voor het openbaar vervoer met een score van 7,5 hoger dan in elk van de voorheen gehouden onderzoeken. Het verschil tussen de hoogste en de laagste score bedraagt slechts 1,7 punt. De waardering voor het gebruiksgemak van de OV-chipkaart daalt licht (van 7,6 naar 7,5); in 2010 was dit nog 6,8. Het klantoordeel over sociale veiligheid stijgt licht ten opzichte van 2013: een 8,0 op veiligheid tijdens de rit. Voor het eerst is dit jaar ook de reizigersbeleving gemeten. Daarbij komen waarden als 'gezellig', 'comfortabel' en 'sfeervol' aan de orde. Het wekt geen grote verbazing dat die beleving vooral hoog scoort voor het vervoer over water en het vervoer op de Waddeneilanden.

HTM als geheel scoort een gemiddelde van 7,3 (2013: 7,2). Dat is net onder het landelijk gemiddelde, waarbij aangetekend moet worden dat het relatief drukke stadsvervoer in het algemeen lager scoort dan het streekvervoer. Het algemene oordeel van de reiziger voor RandstadRail is met 7,4 gelijk aan 2013. De tram kan rekenen op een waardering van 7,3 (2013: 7,1) en HTMbuzz op een 7,5 (gelijk aan 2013). Van de stadsbusdiensten in ons land staat HTMbuzz op een prachtige vierde plaats. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde scoorde HTMbuzz met name op de punten netheid, punctualiteit en vriendelijkheid. De Klantenbarometer wijst ook op de verbeterpunten waaraan HTM aandacht zal moeten besteden. Die liggen voornamelijk bij de informatie bij vertragingen en de kans op een zitplaats. De waardering voor reisinformatie bij vertragingen is ten opzichte van 2013 overigens wellicht verbeterd, maar er is voor HTM nog werk aan de winkel. Hetzelfde geldt voor de veiligheid, reissnelheid, het tarief (al ligt de zeggenschap hierover bij onze opdrachtgever) en het gemak van het kopen van een vervoerbewijs.

Alles overziend mag HTM tevreden zijn met de hogere totaalscore ten opzichte van het voorgaande jaar, in aanmerking genomen dat HTM in 2014 te kampen had met rituitval en met een groot aantal werkzaamheden aan de infrastructuur. Onze overtuiging is, dat HTM met de 7,3 de opwaartse lijn weer te pakken heeft.

Informatievoorziening aan de reizigers

Reizigers hebben verschillende behoeften en zoeken via verschillende kanalen hun informatie. HTM wil iedereen zoveel mogelijk tegemoet komen en informeert reizigers daarom op meer dan 20 verschillende manieren, variërend van folders in de voertuigen tot Facebook,

over dienstregelingen, aanpassingen daarop en over vervoerbewijzen. De verwachtingen van reizigers groeien met de mogelijkheden die de techniek biedt en de toenemende snelheid van (vooral) de digitale media. HTM wil dat 90% van de reizigers steeds kloppende, volledige en actuele informatie krijgt op het moment en via het kanaal dat zij zelf kiezen. De reiziger wil graag worden geïnformeerd over de oorzaak, het gevolg, de prognose en het reisalternatief. Vooral ten tijde van meerdere afwijkingen in de dienstregeling tegelijkertijd is het een forse uitdaging om alle informatie kloppend te krijgen.

Het aantal borden met actuele informatie is de afgelopen jaren in Haaglanden fors uitgebreid. De goede aansturing daarvan vraagt veel coördinatie tussen verschillende partijen. HTM blijft investeren in deze voor de reizigers belangrijke kanalen. In 2014 is ook een start gemaakt met het juist en volledig aanleveren van reisinformatie aan de reizigers. Door middel van het project 'Info Actueel' is HTM in staat om bij verstoringen en geplande omleidingen met één druk op de knop alle voor HTM beschikbare distributiekanaalen (DRIS-borden, de website, informatie aan bestuurders en chauffeurs via EBS en portofoon) van de juiste reisinformatie te voorzien.

Daarnaast introduceert HTM ieder jaar een aantal nieuwe reisinformatieproducten of worden bestaande producten verder ontwikkeld. In 2014 hebben wij aan het begin van het toeristenseizoen een eenvoudige 'Metro-stijl' lijnennetkaart geïntroduceerd. Ook is de HTM-website in 2014 weer verder verbeterd. Vanwege een grote vraag uit de markt hebben we het voor reizigers mogelijk gemaakt om haltevertrektijden per halte zelf thuis te printen. Verder is op de homepage nu ook in een oogopslag te zien of alle lijnen zonder problemen rijden of dat er ergens iets aan de hand is.

Kaartsoorten en tarieven

Het beleid van HTM is gericht op een zo eenvoudig mogelijk aanbod van reisproducten die op de OV-chipkaart geladen kunnen worden. Het meest eenvoudige product, dat overal in Nederland werkt, is 'saldo' vanaf de OV-chipkaart. Extra gemakkelijk is het als reizigers daarbij kiezen voor 'automatisch opladen' van de OV-chipkaart. HTM stimuleert dit door promotiecampagnes over automatisch opladen. Naast reizen op saldo is er voor de vaste reizigers nog een beperkt aantal abonnementen beschikbaar. Uit onderzoek blijkt dat de waardering van de OV-chipkaart de afgelopen jaren is gegroeid en nu ruim boven het rapportcijfer 7 zit.

HTM kent nog twee andere belangrijke vormen van vervoerbewijzen. De eerste is de uurnetkaart, waarmee binnen het HTM-net een uur lang onbeperkt gereisd kan worden. In de RandstadRail-voertuigen verkocht HTM deze via het personeel als servicealternatief naast de automaten.

Een ander belangrijk vervoerbewijs is de dagkaart. Deze is in 2014 in prijs verlaagd van € 7,00 naar € 6,50 om het voor bezoekers en toeristen extra gemakkelijk en voordelig te maken één dag in de regio rond te kunnen reizen. Deze dagkaarten konden sinds april ook op de belangrijke toeristische lijnen 1, 9 en 11 in de tram gekocht worden. HTM heeft deze kaart in 2014 actief gepromoot en gedistribueerd via hotels en pensions en daar bleken ze in een belangrijke behoefte te voorzien.

Sinds 1 april doet HTM een proef met een aantal 'Buiten-AVM's'. Dit zijn apparaten waarmee een reiziger 'waarde' kan kopen en dit op de halte direct op een OV-chipkaart kan plaatsen. Waarde kan zijn: saldo of een reisproduct. Dat is prettig voor de reiziger, omdat het dicht bij het OV zelf is, en de reiziger daarmee minder afhankelijk is van openingstijden van winkels.

In de laatste twee weken van december 2014 kon bij de vestigingen van Blokker voor slechts € 15,50 een eenmalig chipkaart van NS worden gekocht. Met de kaart kon ook gereisd worden bij NS, regionale treinvervoerders en RET.

Sinds medio 2014 bellen klanten goedkoper met HTM. Een telefoontje naar 0900-4864636

kostte voorheen € 0,10 per minuut. Sindsdien rekent HTM hiervoor het lokale tarief. Dit betekent dat klanten slechts de kosten betalen die hun telefoonmaatschappij rekent voor bellen naar een vast nummer. Bij sommige abonnementen is dit gratis.

Wisselstellers

Naar aanleiding van onvoorzienbare problemen met de wisselstellers in het RandstadRailnetwerk, is in de winter van 2013 op 2014 een groot aantal van deze installaties in het buitengebied vervangen door stellers van een andere leverancier. Nadat was gebleken dat de veiligheid kon worden gegarandeerd, is de exploitatie op het desbetreffende deel van het netwerk vrijgegeven.

Operationele veiligheid

Ook in 2014 deed HTM er alles aan de veiligheid van haar dienstverlening in het belang van haar reizigers en haar medewerkers te waarborgen. Op meerdere manieren worden inspecties en audits gehouden, gericht op de veiligheid van de exploitatie, de infrastructuur, de manier waarop werkzaamheden worden verricht en de opslag van gevaarlijke materialen. Deze inspecties worden al dan niet aangekondigd uitgevoerd door de veiligheidscoördinatoren, die kunnen optreden als interne auditor. Ook vanuit de bedrijfsonderdelen die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de assets worden regelmatig kwaliteitscontroles en inspecties uitgevoerd. Er deden zich in het boekjaar 23 aanrijdingen met letsel voor waarbij een tram betrokken was. Er waren zes ontsparingen van trams in het netwerk; een daling ten opzichte van het voorgaande jaar. Wederom deed zich in 2014 een aantal aanrijdingen voor tussen eigen voertuigen. Eén daarvan was een kop-staartbotsing tussen twee trams nabij station Hollands Spoor waarbij helaas gewonden vielen en beide voertuigen ernstig beschadigd raakten; en een aanrijding in Rijswijk tussen een tram en een RandstadRailvoertuig waarbij een reiziger ernstig gewond raakte. HTM stelt in alle gevallen diepgaand intern onderzoek in teneinde het veiligheidsniveau te verbeteren. Zo werd in 2014 onderzoek gedaan naar de manier waarop het aantal kop-staartbotsingen kan worden teruggebracht. Dit leidt in 2015 tot een pilot met sensoren in de voertuigen, die de bestuurder tijdig alerteren bij de nadering van een ander voertuig.

Sociale veiligheid

Als vervoerder in een grote stad is het vrijwel onvermijdelijk dat HTM en haar medewerkers te maken krijgen met agressie tijdens de dienstuitvoering. In 2014 nam het aantal incidenten af, maar was de ernst ervan zwaarder dan in de voorgaande jaren. Dit sluit aan bij de landelijke tendens. HTM hield een tweemaandelijks campagne om niet-betalende reizigers tegen te gaan. Deze campagne was erop gericht betalende reizigers voor hun gedrag te belonen. De niet-betalende reizigers werden gewezen op de consequenties van hun gedrag voor henzelf (hoge boete en duurder kaartje) en de andere reizigers. Mede door deze activiteit bleek uit een meting in 2014 een daling van het aantal niet-betalende reizigers met ruim 3% ten opzichte van het voorgaande jaar. In september is gestart met de inzet van conducteurs op RandstadRail 4. Op deze lijn zijn gedurende de gehele dienstuitvoering tien beveiligers ingezet die zich als gastheer door de voertuigen bewegen, om service te verlenen aan de reizigers en hen op aanvraag te voorzien van een geldig vervoerbewijs. In de preventieve sfeer ondernam HTM samen met Nederland Schoon een pilot op de halte Leidschenveen, bedoeld om de veiligheidsbeleving voor de reiziger te verhogen. Ook werkte HTM samen met meerdere scholen in de regio aan het project Veilig In en Rond School, bedoeld om overlast door jongeren in het OV terug te brengen. In juni 2014 vond een integrale handhavingssactie van HTM en RET plaats waarbij ook de politie betrokken was, om de overlast in het openbaar vervoer terug te dringen en het aantal betalende

reizigers te vergroten. Dit soort gezamenlijke acties worden in de toekomst vaker georganiseerd.

Resultaatontwikkeling

Algemeen

In de geconsolideerde resultaten over 2013 is de afsplitsing van HTM Railinfra BV per 15 oktober 2013 en de overname van het 50% aandeel in de joint venture HTM Buzz BV per 31 december 2013 verwerkt. Bij de vergelijking van individuele jaarrekeningposten 2014 met het voorgaand jaar (2013) zal, ten behoeve van het inzicht, rekening moeten worden gehouden met deze mutaties. Dit geldt zowel voor verschillende financiële posten als voor het verloop in FTE.

Netto resultaat

Mede door een dalende bijdrage van het Stadsgebied Haaglanden en een aantal incidentele posten, waaronder de vorming van een voorziening schadeherstel en kwaliteitsimpulsen in de operatie en op het gebied van Sociale Veiligheid, is het netto resultaat van HTM in 2014 met € 21 mln. gedaald ten opzichte van 2013.

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn met € 28,9 mln. gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar naar totaal € 301,9 mln. (2013: € 273,0 mln.). De overheidsbijdragen namen af door een verlaging van de overheidsbijdragen over de jaren 2009-2013. Verder wordt de concessie Openbaar Vervoer Bus in 2014 voor 100% meegeconsolideerd (in 2013 was dit 50%). Ondanks grote infrastructurele aanpassingen in de stad was HTM in staat om de reizigersopbrengsten enigszins te laten stijgen (€ 0,6 mln.) ten opzichte van 2013. De grote infrastructurele projecten hebben in 2014 geleid tot een stijging van € 10,4 mln. overige opbrengsten.

Bedrijfslasten

Over 2014 zijn de totale bedrijfslasten gestegen met € 53,6 mln. Deze stijging is het gevolg van de 100% consolidatie van HTM Buzz BV in 2014 (t.o.v. 50% in 2013), de afsplitsing van HTM Railinfra BV, stijging van de projectkosten infrastructuur en extra onderhoudskosten en kosten inzet extra beveiliging op RandstadRail.

Financiële baten en lasten

De financiële lasten en baten dalen per saldo met € 5,6 mln. Deze daling is het gevolg van de afsplitsing van HTM Railinfra BV in oktober 2013. De financiering van de investeringen in de railvoertuigen is gegarandeerd door de gemeente Den Haag. De variabele rente op één lening is met een rentederivaat omgezet in een vaste rente. HTM loopt daardoor geen renterisico op dit derivaat.

Balans

Het geconsolideerd balanstotaal van HTM bedraagt € 505,5 mln. (2013: € 454,5 mln.). Het verschil wordt met name veroorzaakt door een hogere post materiële vaste activa, hogere liquide middelen en een toename van het netto werkkapitaal. Aan de passiefzijde staat een stijging van de post langlopende schulden.

Mensen

Onze medewerkers: sleutel tot loyale klanten en gezond financieel resultaat
Wij zijn ervan overtuigd dat wij onze bedrijfsvoering en dienstverlening kunnen verbeteren door onze medewerkers goed te ondersteunen in hun werk. Met tevreden, vitale en gemotiveerde medewerkers vormen wij een wendbare organisatie die in staat is de ambities van ons Meerjarenplan waar te maken. Voorwaar een uitdaging gezien het spanningsveld tussen enerzijds de beoogde resultaatsverbetering en anderzijds ontwikkeling en innovatie in onze operatie en dienstverlening.

In dit licht is ook de huidige samenstelling en de leeftijdsopbouw van ons personeelsbestand een aandachtspunt. Bij ongewijzigd beleid is 50% van onze medewerkers over vijf jaar 55 jaar en ouder. Door toename van de ontzietmaatregelen voor ouderen wordt de druk op de inzet van jongere medewerkers in de rijdienst groter. Daarnaast krijgen wij te maken met een toename van uitstroom van kennis en vakmanschap. Wij hebben daarom in 2014 de eerste stappen gezet in de vorming van een eigentijds levensfasebewust personeelsbeleid. Dit is een vervolg op de paritaire visie 'Samen anders'(2013). De basis daarvan is een jaarlijkse gesprekscyclus waarin wij in eerste instantie met de leidinggevenden stil staan bij wederzijdse verwachtingen, ontwikkeling, inzetbaarheid en resultaten. In 2015 wordt deze cyclus operationeel, in 2016 ook voor medewerkers. Wij verwachten hiermee goed zicht te krijgen op de mate van inzetbaarheid van onze medewerkers. Dit is het vertrekpunt voor beleid voor ontwikkeling, vitaliteit en personeelsplanning. Deze speerpunten worden in 2015 verder uitgewerkt in het kader van het Meerjarenplan.

Duurzame inzetbaarheid van medewerkers is binnen de gehele OV sector een gemeenschappelijke uitdaging. Samen met andere OV-bedrijven werkt HTM sinds 2014 samen aan oplossingen voor inzetbaarheid van medewerkers en instroom van jongeren. Dit heeft geleid tot het 'Sectorplan Openbaar Vervoer' waarvoor minister Asscher een subsidie van € 7 miljoen ter beschikking heeft gesteld.

Wat vinden onze medewerkers zelf?

De directie en de OR waren gezamenlijk opdrachtgever voor het Medewerker Tevredenheidsonderzoek (MTO) in 2014. Op verzoek van de OR is in het onderzoek ook aandacht besteed aan de vermeende werkdruk, met name bij het uitvoerend personeel. Het vormgeven, uitvoeren en rapporteren van het onderzoek was een coproductie van medewerkers en het onderzoeksbureau. Hiermee werd het draagvlak voor het onderzoek versterkt.

Met een respons van 49% heeft dit onderzoek waardevolle inzichten opgeleverd. Onze medewerkers zijn tevreden over hun werk, de arbeidsvoorwaarden en de sfeer in het eigen team. Wij hebben ook goed zicht gekregen op onze verbeterpunten, zoals versterking van de communicatie over missie en visie van de onderneming; verbetering van de samenwerking tussen afdelingen, en het vinden van oplossingen voor de werkdruk bij het rijdend personeel, dit mede in het licht van de dienstregeling. Tenslotte vragen het gedrag en de omgangsvormen in de werkrelaties aandacht. De komende periode zal intensief aandacht worden besteed aan deze verbeterpunten, waarmee de betrokkenheid en tevredenheid van de medewerkers zal worden vergroot. Het MTO 2014 is daarmee een belangrijke informatiebron voor de ontwikkeling van ons personeelsbeleid.

Verbeteren arbeidsverhoudingen

De directie, medezeggenschap en vakbonden hebben de handen ineen geslagen om de arbeidsverhoudingen binnen HTM te verbeteren. De kwaliteit van de overlegrelatie tussen partijen en de werkrelatie tussen medewerkers en leidinggevenden is voor verbetering

vatbaar. Dat het partijen ernst is, mag blijken uit het vastleggen van deze afspraak in het cao-akkoord van 2014. Een goede arbeidsrelatie is immers een noodzakelijke voorwaarde voor de verandering en ontwikkeling van onze organisatie, de medewerkers en hun werkplezier.

Het verbeteren van de arbeidsverhoudingen verlangt een lange termijn inspanning. Desondanks zijn wij in 2014 direct aan de slag gegaan met concrete en herkenbare activiteiten. Een belangrijke bijdrage was de positieve ontwikkeling in het overleg over de dienstregeling. Na een lange periode van conflicten en wederzijds onbegrip zijn partijen er in 2014 in geslaagd een constructieve belangenafweging te maken met oog voor de medewerkers én de financiële aspecten. Ook zijn wij in 2014 gestart met periodieke managementbijeenkomsten waarin onze leidinggevenden enerzijds worden geïnformeerd over de stand van zaken in visie, plannen en uitvoering en anderzijds worden gefaciliteerd in hun rol als leidinggevenden bij het versterken van de werkrelatie met hun medewerkers.

Ziekteverzuim

Ziekteverzuim is een belangrijke graadmeter voor de vitaliteit en tevredenheid van het personeel. In 2014 bedroeg het ziekteverzuim HTM-breed 5,98%, een flinke daling met 0,6% ten opzichte van 2013. Voor HTMbuzz is het verzuim ook gedaald, maar blijft dit met 7,88% aan de hoge kant. Het verzuim bij HTM bestaat met 80% vooral uit lang verzuim. De focus in de aanpak van het verzuim is en blijft daarom vooral gericht op dit lange verzuim. Met deze aanpak verwachten wij de komende jaren het verzuim bij HTM onder controle te krijgen en te houden.

Bedrijfsmiddelen

In 2014 is een integrale aansturing van de introductie van de nieuwe stadstram tot stand gekomen. Alle elementen die nodig zijn voor een veilige en succesvolle invoering worden vanuit zestien programma's aangestuurd, die samenkomen bij één eindverantwoordelijke. De introductie van de nieuwe voertuigen is een complexe en tijdrovende zaak, en HTM stelt veiligheid, kwaliteit en zorgvuldigheid daarbij boven snelheid.

Voor 2014 ontbrak als belangrijke schakel het programma om de infrastructuur aan te passen aan het nieuwe voertuig. In de zomer is de samenwerking met het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag opnieuw ingericht. Daarmee zijn de complexe en tijdrovende infrastructuurprojecten beter onder controle gekomen en is de kwaliteit van het werk verbeterd. Het verrichten van veel en grootschalige werkzaamheden aan het netwerk in een grote stad blijft een grote uitdaging, zeker nu de dagelijkse gang van zaken gewoon moet doorgaan.

De nieuwe voertuigen van het type Avenio hebben een bijzonder positieve uitstraling en worden door zowel belanghebbenden als het grote publiek met veel enthousiasme ontvangen. In 2014 is een aanvang gemaakt met het test- en afnameprogramma, zodat de trams in de loop van 2015 door HTM in gebruik kunnen worden genomen. Het test- en proefbedrijf en de opleiding van bestuurders en monteurs kunnen pas beginnen nadat HTM de voertuigen formeel heeft afgenomen en eigenaar is geworden.

In maart 2014 heeft HTM besloten tot de aanschaf van nog eens twintig additionele voertuigen van hetzelfde type. Deze worden na instroom van de eerste serie van veertig geleverd.

ICT

In 2014 zijn grote stappen gezet in het kantoorautomatiseringsaanbod, waarmee het flexibel samenwerken tussen medewerkers en bedrijfsonderdelen sterk is verbeterd. Zo is het mogelijk om op alle kantoorlocaties te werken, is een groot aantal laptops en i-Pads

beschikbaar, zijn alle kantoorpanden voorzien van WiFi, en kan thuis worden gewerkt met behoud van alle functionaliteiten die men op de HTM-werkplek gewend is. Door de invoering van ICT-diensten als het zelf 'resetten' van wachtwoorden, een selfservice portaal en het werken op afstand is kantoorautomatisering toegankelijker en eenvoudiger bedienbaar geworden.

Ook aan het OV-chipkaartsysteem zijn in 2014 diverse verbeteringen doorgevoerd, waaronder de invoering van 'degraded mode'. Hierdoor is het aantal storingen aan de apparatuur verder gedaald. Het cameratoezicht systeem is vernieuwd waardoor de medewerkers van Controle & Veiligheid beter kunnen observeren en interveniëren. Dit versterkt de aansturing van de exploitatie en draagt verder bij aan de vergroting van de sociale veiligheid in het HTM-netwerk. Ter ondersteuning van het werken op locatie is het voor de (groeps)managers mogelijk gemaakt om via mobiele middelen zoals laptop en tablet hun werk te kunnen uitvoeren. Hierdoor kunnen zij efficiënter hun tijd indelen en hebben zij hun informatie altijd en overal bij zich.

Het bovenstaande toont aan dat ICT-toepassingen van steeds grotere invloed zijn op de bedrijfsvoering van HTM. ICT is niet langer beperkt tot de standaard kantoorautomatisering en telefonie, maar heeft een groot belang op de business-kritische toepassingen zoals de OV-chipkaart. Naast de grotere efficiëntie en effectiviteit voor de bedrijfsvoering neemt echter ook de kwetsbaarheid van deze systemen voor bijvoorbeeld cybercrime toe. HTM is zich bijzonder bewust van de daarmee samenhangende risico's en neemt passende maatregelen om deze kwetsbaarheid van de systemen te ondervangen.

Vooruitblik op 2015

Met de instroom van de eerste reeks nieuwe stadstrams zet HTM in 2015 de volgende stappen naar de toekomst van een modern en comfortabel vervoersnetwerk in de regio. De gelijkvloerse en ruimere voertuigen vervangen geleidelijk de vertrouwde rood/beige GTL-trams, die bijna dertig jaar het stadsbeeld bepaalden. De nieuwe trams betekenen voor de reizigers een kwaliteitsimpuls: naast een grotere toegankelijkheid, in het bijzonder ook voor ouderen en mindervaliden, bieden ze ook meer snelheid en comfort.

Ook in andere opzichten koerst HTM aan op een nieuwe toekomst. Zo krijgt zij te maken met een nieuwe en toch bekende opdrachtgever. Het Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam zijn in 2015 samengesmolten tot een nieuwe autoriteit, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), die de verantwoordelijkheid draagt voor alle openbaar vervoer in de twee stedelijke regio's van de zuidvleugel van de Randstad. Met deze nieuwe bestuurlijke organisatie ligt het ook voor de hand dat HTM en collega-vervoerder RET hun samenwerking verder intensiveren.

Dit zal ook van invloed zijn op de nadere uitwerking van het Hoofdlijnenakkoord, dat HTM met het Stadsgewest Haaglanden sloot, en dat moet leiden tot de feitelijke inbesteding van de railconcessie voor de periode 2017-2026. In 2015 zullen MRDH en HTM intensief spreken over de juridische en organisatorische details van de inbesteding, waarvoor zij in 2014 de basis legden.

In 2015 zal HTM haar samenwerking met andere Haagse partijen verder versterken. Daaronder zijn culturele instellingen, zoals het Residentie Orkest, de Koninklijke Schouwburg en het Nationale Toneel, maar ook sportieve organisaties als ADO Den Haag en educatieve projecten zoals de 'Raad van Kinderen'. In dit laatste geval gaat HTM in

samenwerking met de Missing Chapter Foundation en UNICEF een partnership aan met twee groepen leerlingen van een Haagse basisschool. De leerlingen geven de directie advies over de manier waarop volgens hen HTM haar dienstverlening in de toekomst verder kan verbeteren. Ook in dit opzicht kijkt HTM al vooruit naar de jaren die komen gaan en de reizigers die ze in haar voertuigen hoopt te verwelkomen.





Verslag van de Raad van Commissarissen

Verlag van de Raad van Commissarissen

2014 was het eerste volledige jaar waarin de nieuwe governancestructuur, die van kracht werd met de toetreding van Abellio Nederland BV als aandeelhouder van HTM Personenvervoer NV, van toepassing was. In de loop van 2014 is de directie op volle sterkte gebracht en is voorts definitief invulling gegeven aan het bestuur van HTM Beheer BV, de vennootschap die namens de gemeente Den Haag invulling geeft aan het 51%-aandeelhouderschap in HTM Personenvervoer.

Bij aanvang van het jaar 2014 vervulde de heer Van Holten de functie van algemeen directeur ad interim. De heer Van Holten was hiertoe met ingang van 15 november 2013 tijdelijk teruggetreden als lid van de Raad van Commissarissen. Op 1 april trad de heer ir. J.N.K. Bierman MBA in dienst als algemeen directeur en hernam de heer Van Holten zijn functie als voorzitter van de Raad. Het waarnemend voorzitterschap van de Raad door de heer De Krom kwam daarmee tot een einde. De Raad is de heren Van Holten en De Krom zeer erkentelijk voor hun inzet gedurende deze periode.

Op 1 september 2014 werd de directie versterkt met de komst van de heer ing. A.E. Rentier als operationeel directeur; een functie die sinds januari 2013, mede in samenhang met een gewijzigde organisatiestructuur, niet was ingevuld.

De Raad kwam in 2014 vijfmaal bijeen. Tweemaal sprak de Raad met de OR en de aandeelhouders over de algemene gang van zaken. In het voorjaar vond een gezamenlijke bijeenkomst plaats van de Raad, de aandeelhouders en de directie, om te spreken over de governance van HTM. Deze bijeenkomst werd begeleid door prof. dr. J.A. van Manen RA, hoogleraar corporate governance aan de Rijksuniversiteit Groningen. In zijn reguliere vergaderingen besprak de Raad onder meer het Meerjarenplan 2015-2020 en de ondernemingsstrategie, en in het bijzonder de voorbereidingen en nadere uitwerking van het Hoofdlijnenakkoord; de samenwerking met de gemeente Den Haag en NS/Abellio, en de discussie met het Stadsgewest Haaglanden over de financiële aanspraken vanuit het verleden. Voorts besprak de Raad tijdens zijn aprilvergadering, in het bijzijn van de accountant, de jaarresultaten over 2013. Aan de orde kwam verder de relatie met de opdrachtgever, de instroom van de nieuwe stadstrams en de daartoe in gang gezette infrastructuurwerkzaamheden in de stad, en de jaarlijkse handelingen van de Raad.

De Auditcommissie van de Raad bestond in 2014 uit mevrouw Van der Heem, de heer Kroon en de heer Renzema (voorzitter). De Auditcommissie kwam dit jaar viermaal bijeen teneinde de financiële ontwikkelingen te bespreken. In het bijzonder sprak de Auditcommissie over:

- de Jaarrekening 2013,
- de Accountantsrapportage 2013 en de Management Letter 2013,
- het Budget 2014,
- de financiering,
- het asset management,
- fiscale zaken, alsmede
- de discussie met de opdrachtgever over de aanspraken vanuit het verleden.

De Remuneratie-, Selectie- en Benoemingencommissie van de Raad bestond uit mevrouw Van der Heem, de heer De Krom (voorzitter) en de heer Kroon. Deze commissie kwam in 2014 niet in vergadering bijeen.

Tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 6 mei 2014 kwam het financiële resultaat van HTM over 2013 aan de orde. Ook werd gesproken over het Jaarverslag 2013, waarover de Raad conform de Statuten aan de aandeelhouders preadvies uitbracht, en dat vervolgens door de aandeelhouders werd vastgesteld.

Samenstelling van de Raad ultimo 2014

R. van Holten (voorzitter)

31 oktober 1955, benoemd op 15 oktober 2013

Oprichter Qbuzz BV

Drs. P. de Krom (vicevoorzitter)

10 februari 1963, benoemd op 15 oktober 2013

Algemeen directeur Dienst Landelijk Gebied, Ministerie van Economische Zaken (tot 1 februari 2015)

Voormalig staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, voormalig lid van de Tweede Kamer

Mevrouw Mr. D.A.T. van der Heem-Wagemakers

10 september 1947, benoemd op 26 mei 2011

Voormalig officier van justitie, voormalig bestuurder van Vervoersbond FNV, een van de rechtsvoorgangers van FNV Bondgenoten

Ir. J.M. Kroon MBA

21 juni 1957, benoemd op 29 juni 2009

Voorzitter Raad van Bestuur TenneT Holding BV

Mr. S.D. Renzema

18 september 1948, benoemd op 15 oktober 2013

Zelfstandig adviseur, voormalig directielid van de rechtsvoorganger van Connexxion, voormalig hoofd Openbaar Vervoer van het Stadsgewest Haaglanden



Verslag van activiteiten

Verlag van activiteiten

Bijdrage aan leefbaarheid en vestigingsklimaat

Als de derde stad van ons land en als onderdeel van de metropoolregio in de Zuidelijke Randstad is Den Haag een gewilde woon- en vestigingslocatie. Haar ligging direct aan zee maakt haar tevens aantrekkelijk voor recreatie en vrije tijdsbesteding. Den Haag is ook de trotse 'internationale stad van vrede en recht', waar meer en meer multinationale organisaties en ondernemingen zich thuis voelen en zorgen voor werkgelegenheid en economische bedrijvigheid. Tegelijkertijd zet deze positie druk op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. HTM is zich zeer bewust van haar rol om hieraan tegemoet te komen. Zij biedt een fijnmazig netwerk van openbaar vervoerverbindingen in de regio Haaglanden die zorgen voor snel en comfortabel vervoer met railvoertuigen en bussen. Een goed mobiliteitssysteem is een van de randvoorwaarden om de aantrekkelijkheid van een metropool te behouden en verbeteren, en daarom is HTM er alles aan gelegen haar verantwoordelijkheid op dit gebied – in nauwe samenwerking met de gemeenten en haar opdrachtgever – invulling te geven. Door de systematische verbetering van de kwaliteit van haar vervoersaanbod kan het aandeel OV in de totale mobiliteit steeds verder groeien, wat resulteert in een lager niveau van schadelijke emissies, minder energieverbruik en een hogere verkeersveiligheid.

De bijdrage van HTM aan de leefbaarheid en het vestigingsklimaat in de regio Haaglanden richt zich op twee hoofdthema's:

- verhoging van de bereikbaarheidscoëfficiënt (BC): het bereikbaar maken van de belangrijkste bestemmingen in Haaglanden in 30 tot 45 minuten reistijd met het openbaar vervoer, vanuit een zo groot mogelijk gebied. Na het gereedkomen van de vele infrastructuurwerkzaamheden die momenteel worden ondernomen zal de BC zich ontwikkelen van 75 naar 95 in het jaar 2022;
- verhoging van de Dynamische Bezettingsgraad (DB): het verbeteren van de netwerk prestaties en de efficiëntie van het openbaar vervoeraanbod. Na voltooiing van de werkzaamheden en de ingebruikname van nieuwe verbindingen zal de DB met 2-3% toenemen en daarmee een substantiële bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van Den Haag en de Metropoolregio.

Door het aangaan van een structureel samenwerkingsverband met NS heeft HTM daarnaast in 2014 de basis uitgebouwd voor een verdere versterking van het deur-tot-deurvervoer. Deze samenwerking maakt het mogelijk steeds concreter invulling te geven aan de ketenverplaatsingen van trein en het geheel van voor- en natransport in de regio (fiets, taxi, auto, bus, tram en RandstadRail).

HTM is zich bewust van haar positie als element van de Haagse samenleving. Zij wil die maatschappelijke betrokkenheid ook daadwerkelijk invulling geven ten behoeve van de inwoners en bezoekers van de stad. In 2014 is HTM de samenwerking aangegaan met verschillende culturele en educatieve organisaties in de stad, waarbij zij eraan wil bijdragen dat verschillende groepen vanuit de bevolking makkelijker kunnen deelnemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten in de stad. Zo werkt HTM nauw samen met het Residentie Orkest, de Koninklijke Schouwburg en het Nationale Toneel, en participeert ze actief in het project 'Raad van Kinderen'; een initiatief van de Missing Chapter Foundation en UNICEF, waarbij twee groepen leerlingen van de Koos Meindertsschool in Loosduinen aan de directie advies zal uitbrengen over de verbetering van het vervoersaanbod in de toekomst. In het kader van '150 jaar Tram' heeft HTM samen met het Residentie Orkest en het Koninklijk Conservatorium een prijsvraag uitgeschreven onder de conservatoriumstudenten voor een

zogenaamd audiologo. Het winnende audiologo is uitgevoerd door het Residentie Orkest en gedurende de zomermaanden weergegeven bij de halteafroep in de trams.

Rail 2014

HTM exploiteerde ook in 2014 twaalf tramlijnen, die vooral de verbindingen binnen het stedelijk gebied onderhouden. Twee daarvan verbinden de stad Den Haag met Zoetermeer; deze lijnen maken deel uit van het RandstadRail-netwerk en worden gereden met speciale lightrailvoertuigen. De tweede route van RandstadRail betreft de verbinding tussen Den Haag CS en het Rotterdamse metronet, die wordt geëxploiteerd door RET.

Het railbedrijf realiseerde in 2014 in totaal 619.000 dienstregelingsuren (DRU's), inclusief de Strandexpress. De gemiddelde punctualiteit van de stadstrams lag op 93,4%, en die van RandstadRail op 96,2%. In de exploitatie van het railbedrijf is de samenwerking met NS merkbaar geweest. HTM reed met ingang van de nieuwe jaardienst met twee extra ritten in de ochtendspits op tramlijn 1 van Hollands Spoor naar Scheveningen Noorderstrand. De trams worden ingezet om het grote aantal reizigers dat gelijktijdig met de Intercity-train aankomt, een goede overstap op de tram te bieden. NS en HTM houden onderling contact waardoor de extra trams op de Intercity's kunnen wachten, waarmee de overstap verbetert. Daarnaast is de samenwerking met NS voor het grote publiek zichtbaar in de speciale bestickering van twee trams in de gezamenlijke NS- en HTM-kleuren.

In 2014 heeft HTM bijzondere aandacht gegeven aan het terugdringen van het aantal uitgevallen ritten. De oorzaak van deze rituitval lag in een verscheidenheid aan factoren van onder meer technische, operationele en personele aard. Door een nauwkeurige analyse en gerichte maatregelen, waaronder het instellen van een vlootmanager die verantwoordelijk is voor de beschikbaarheid van de railvoertuigen, is HTM erin geslaagd deze rituitval en de daarmee gepaard gaande overlast voor de reizigers gedurende en na de zomer substantieel te verminderen.

Ook is aandacht besteed aan het terugdringen van het aantal te vroeg van een halte vertrekkende voertuigen. Gebleken is immers dat dit voor de reiziger als nog hinderlijker wordt ervaren dan een te laat vertrek. HTM heeft vooral werk gemaakt van de bewustwording van trambestuurders door hen zowel collectief als individueel aan te spreken op de vertekdiscipline. In de loop van 2014 is hierdoor het aantal te vroeg vertrekkende voertuigen sterk verminderd.

In 2014 heeft HTM bijzondere aandacht gegeven aan het terugdringen van het aantal uitgevallen ritten. De oorzaak van deze rituitval lag in een verscheidenheid aan factoren van onder meer technische, operationele en personele aard. Door een nauwkeurige analyse en gerichte maatregelen is HTM erin geslaagd, deze rituitval en de daarmee gepaard gaande overlast voor de reizigers gedurende en na de zomer substantieel te verminderen.

Bus 2014

Sinds december 2012 verzorgt HTMbuzz BV het stadsbusvervoer in de regio Haaglanden. Was HTMbuzz BV aanvankelijk een joint venture van HTM en Qbuzz; eind 2013 heeft HTM het aandelenpakket van Qbuzz overgenomen. Daarmee was 2014 het eerste jaar waarin HTMbuzz BV volledig eigendom was van HTM Personenvervoer NV. De samenwerking met het moederbedrijf is intensief, maar HTMbuzz opereert als een zelfstandige onderneming op enige afstand van HTM. Daarmee is zij in staat om de specifieke cultuur van HTMbuzz – op basis van korte lijnen en dicht op de operatie – te waarborgen. HTMbuzz vervoerde in 2014 dagelijks 65.000 reizigers en realiseerde een gemiddelde punctualiteit van 91,4%. Met ingang van 1 januari 2014 is het juridisch eigendom van de 103 aardgasbussen door HTMbuzz overgenomen van HTM Personenvervoer, waarmee de financial lease is omgezet in een langlopende lening.

Techniek 2014

In 2014 heeft de start van de draaistel- en remrevisie van de eerste reeks RegioCitadis-voertuigen plaatsgevonden. De vloot van deze RandstadRailvoertuigen omvatte 71 stuks; één voertuig is na een aanrijding voor herstel afgevoerd naar de leverancier, Alstom. HTM bezit daarnaast 123 GTL-trams. Het merendeel van deze voertuigen ondergaat levensverlengend onderhoud (LVO) of een midlife upgrade, waarmee zij nog enige tijd kunnen worden ingezet. Onderdeel daarvan is de vervanging van de draaistellen die medeoorzaak bleken te zijn van de buitenproportionele slijtage van de railinfrastructuur in 2013. Met het extra onderhoud kan de brug worden geslagen naar de indienstneming van de nieuwe stadstrams, gepland vanaf 2015. De testritten met deze Avenio vinden als eerste plaatsvinden op de lijnen in en rond de HTM-locatie Meppelweg, die hiertoe zijn vrijgegeven. In 2014 hebben veel werkzaamheden plaatsgevonden in de stad om het HTM-netwerk voor te bereiden op de nieuwe stadstram. Deze werkzaamheden zullen ook in 2015 en daarop volgende jaren nog doorgaan. De nieuwe voertuigen zijn zwaarder en breder dan de bestaande GTL-trams, en dat betekent dat de infrastructuur daarop moet worden aangepast. De lengte van het HTM-netwerk bleef in 2014 ongewijzigd. De verlengde Oosterheemlijn in Zoetermeer is opgeleverd maar nog niet geschikt voor exploitatie. Hetzelfde geldt voor het in december 2014 opgeleverde spoor 6. De storings van de wisselstellers op de RandstadRaillijnen, die tijdens de sneeuw- en ijsoverlast in de winter van 2013-2014 voor veel problemen zorgden, zijn door de vervanging van de sturingsunits grotendeels verholpen. Door de milde winter 2014-2015 hebben we deze echter nog niet optimaal kunnen testen. Het RandstadRailstelsel werd geplaagd door relatief veel storings en HTM spande zich in om de overlast voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Sociale veiligheid

HTM is nauw betrokken bij de handhaving en verbetering van de sociale veiligheid in de Haagse regio. Daarbij werkte HTM ook in 2014 weer goed samen met andere betrokken partijen, zoals de politie, de gemeente en winkeliers. In 2014 vond een unieke pilot plaats in het kader van 'Nederland Schoon', waarbij HTM de eerste vervoerder is die de samenwerking is aangegaan met de gelijknamige organisatie. De pilot werd uitgevoerd op de halte Leidschenveen. Er werd gekeken naar de verbetering van alle aspecten van deze halte die de veiligheidsbeleving van de reiziger kunnen verhogen. De kosten werden gedragen door Nederland Schoon. De positieve resultaten van de pilot zijn reden voor verdere samenwerking tussen HTM en Nederland Schoon. In dit vervolgtraject wordt ook RET betrokken. De eerste stappen daartoe zijn gezet.

Ook in 2014 kwamen vier samenwerkingsverbanden tot stand met scholen in de stadsdelen Centrum, Laak, Ypenburg en Scheveningen. De plannen van aanpak die de basis vormen van deze samenwerking dragen bij aan een veilige reis- en verblijfsomgeving voor leerlingen, buurtbewoners en medereizigers, maar ook aan het terugdringen van de overlast die soms wordt veroorzaakt door leerlingen van de aangesloten scholen. Sleutelwoorden bij deze samenwerkingsverbanden zijn: elkaar kennen en aanspreken op verantwoordelijkheden, korte communicatielijnen, gezamenlijke acties en voorlichtingsactiviteiten. Het project 'Veilig In en Rond school' wordt begeleid door bureau HALT in opdracht van de gemeente Den Haag. Op 27 juni vond een eerste, succesvolle, integrale handhavingsactie plaats in aanwezigheid van BOA's van HTM en RET, de politie en de gemeente. In de toekomst gaan HTM en RET vaker met ondersteuning van de politie dergelijke gezamenlijke acties houden. Het doel is het aantal betalende reizigers te vergroten. De actie is er mede op gericht, de overlast in het openbaar vervoer terug te dringen en de veiligheid te vergroten. Dit initiatief vloeit voort uit het Samenwerkingsconvenant dat is afgesloten tussen RET en HTM.



Crisisbeheersing

HTM is nauw betrokken bij de veiligheidsontwikkelingen die zich in de maatschappij afspelen, en voerde hierover ook in 2014 frequent overleg met de autoriteiten. De ervaringen leren dat een stedelijk openbaar vervoernetwerk moet worden beschouwd als potentieel kwetsbaar doelwit voor terroristische aanslagen. Er is HTM dan ook alles aan gelegen de veiligheid in en rond haar netwerk zo groot mogelijk te maken en werkt hiertoe nauw samen met de Nationaal Coördinator Terrorisme en Veiligheid

Het eerste kwartaal van 2014 stond in het teken van de Nuclear Security Summit (NSS), die op 24 en 25 maart in Den Haag werd gehouden. Daarbij waren 58 wereldleider, 5.000 delegatieleden en rond 3.000 journalisten aanwezig. HTM werkte intensief samen met de vele betrokken veiligheidsdiensten, autoriteiten en andere vervoerbedrijven om naast de bereikbaarheid van alle stadsdelen ook de veiligheid in en rond haar vervoerssysteem te waarborgen. Als bijkomende opdrachten verzorgde HTM het journalistenvervoer tussen Kijkduin en het World Forum, waar de NSS werd gehouden, alsmede het vervoer van enkele honderden Amerikaanse gedelegeerden tussen de congreslocatie en Noordwijk/Noordwijkerhout. De NSS alsook het HTM-aandeel daarin zijn vlekkeloos verlopen en HTM is trots op de persoonlijke bedankbrief na afloop van minister-president Mark Rutte.

Duurzaamheid

HTM draagt graag bij aan een duurzame, leefbare en bereikbare samenleving. Openbaar vervoer is naar zijn aard al een veilige en verantwoorde manier van reizen met een relatief lage milieubelasting en een gering ruimtebeslag per reiziger. Maar HTM doet meer. Zo rijden alle bussen van HTMbuzz op aardgas en beheert HTM daarvoor een eigen aardgasvulstation. Uit een onafhankelijk, nationaal onderzoek door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV, onderdeel van het CROW) in 2013 bleek dat het openbaar vervoer van HTM het duurzaamst is van ons land. In dit onderzoek is niet alleen gekeken naar de feitelijke emissies, maar ook naar de reissnelheid, de bezettingsgraad, het aandeel OV in de totale mobiliteit en de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in de stad (halteafstanden, bereikbaarheid stations, etc.).



Governance en risico- management

Governance en risicomanagement

Corporate governance

Sinds 15 oktober 2013 is het aandelenkapitaal van HTM Personenvervoer NV verdeeld over twee aandeelhouders. 51% van de aandelen is in handen van HTM Beheer BV; een vennootschap die op haar beurt weer geheel eigendom is van de gemeente Den Haag. De overige 49% van de aandelen is in bezit van Abellio Nederland BV; volledig dochterbedrijf van de NS Groep NV, die geheel eigendom is van de NV Nederlandse Spoorwegen.

De railinfrastructuur en alle onroerende zaken van HTM zijn ondergebracht in een aparte vennootschap, HTM Railinfra BV, die geheel eigendom is van HTM Beheer BV. HTM Personenvervoer voert het bestuur van HTM Railinfra BV, waarmee is beoogd de verticale integratie tussen het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van de vervoerdiensten te waarborgen.

Met de toetreding van Abellio Nederland als aandeelhouder is het structuurregime verschoven van HTM Personenvervoer NV naar HTM Beheer BV. Op HTM Personenvervoer NV is sindsdien het vrije regime van toepassing. Dit impliceert onder meer, dat de leden van de Raad van Commissarissen worden benoemd op voordracht van de beide aandeelhouders. Ook is de relatieve positie van de aandeelhouders in de organisatie in juridische zin verzwaaard.

Evenals voorheen bestond de statutaire directie van HTM Personenvervoer uit twee leden; een algemeen directeur en een financieel directeur. Naast een personele unie op directieniveau tussen HTM Personenvervoer en HTM Railinfra is er ook een personele unie op het niveau van de Raad van Commissarissen, in die zin dat de drie leden van de RvC van HTM Beheer BV qualitate qua tevens lid zijn van de RvC van HTM Personenvervoer. Naast deze drie commissarissen die zijn voorgedragen door HTM Beheer zijn twee commissarissen voorgedragen door Abellio Nederland.

HTM heeft de Nederlandse Corporate Governance Code (de herziene Code-Tabaksblat), die feitelijk is bestemd voor beursgenoteerde ondernemingen, grotendeels geïncorporeerd in haar Statuten en interne regelingen. HTM onderschrijft hiermee de daarin vastgelegde bepalingen en uitgangspunten met betrekking tot goed ondernemingsbestuur.

Met ingang van 1 januari 2013 is de Wet Bestuur en Toezicht van kracht geworden, waarin onder meer is bepaald dat een grote onderneming er naar streeft, in de samenstelling van het bestuur te komen tot een evenwichtige verhouding tussen vrouwen en mannen. Daarmee is beoogd dat bij de zetelverdeling minimaal 30% wordt bezet door vrouwen en minimaal 30% door mannen. In de samenstelling van de Raad van Commissarissen en de directie is aan dit uitgangspunt niet voldaan. Met betrekking tot de RvC geldt, dat zich in 2014 geen vacatures hebben voorgedaan. Bij de vervulling van de vacature van algemeen directeur hebben de aandeelhouders zorgvuldig gekeken naar het gewenste profiel van de nieuwe algemeen directeur. Hierbij is de gewenste evenwichtige verdeling meegewogen. Hoewel op dit moment het directieteam nog voor 100 procent uit mannen bestaat, blijft het streven om aan de doelstellingen van de Wet Bestuur en Toezicht te voldoen.

Risicomanagement

HTM heeft haar risicomanagement op een pragmatische en werkbare wijze ingericht. Met betrekking tot de operationele uitvoering van de vervoerdiensten zijn op meerdere manieren zekerheden ingebouwd om een betrouwbare en punctuele dienstverlening te realiseren. Binnen de financiële beheersing is nadrukkelijk aandacht voor kostenbeheersing en afstemming tussen inkomende en uitgaande geldstromen. Projecten worden op basis van PRINCE-II-methodieken gerealiseerd. Binnen deze methodiek is specifiek aandacht voor projectrisico's.



Jaarrekening 2014

Geconsolideerde balans per 31 december 2014

in duizenden euro's,
na voorgestelde resultaatverdeling

		31 dec. 2014	31 dec. 2013
ACTIVA			
Vaste activa			
Materiële vaste activa	(1)	378.831	366.725
Financiële vaste activa	(2)	5.472	6.425
		384.303	373.150
Vlottende activa			
Vorraden	(3)	11.602	11.684
Onderhanden projecten	(4)	-	1.419
Vorderingen	(5)	40.419	26.297
Liquide middelen	(6)	69.155	41.974
		121.176	81.374
		505.479	454.524
PASSIVA			
Groepsvermogen	(7)	87.140	93.007
Voorzieningen	(8)	7.729	6.418
Langlopende schulden	(9)	320.934	267.363
Kortlopende schulden	(10)	89.676	87.736
		505.479	454.524

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2014

in duizenden euro's		2014	2013
Overheidsbijdragen lijndienstvervoer	(11)	149.330	131.504
Opbrengsten personenvervoer	(12)	115.183	114.562
Overige opbrengsten	(13)	37.395	26.958
Som der bedrijfsopbrengsten		301.908	273.024
Personeelskosten	(14)	144.769	126.676
Afschrijvingen	(15)	23.201	31.134
Bijzondere waardeverminderingen	(16)	40	1.351
Overige kosten	(17)	131.884	87.123
Som der bedrijfslasten		299.894	246.284
Bedrijfsresultaat		2.014	26.740
Financiële lasten en baten	(18)	7.638	13.268
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen		-5.624	13.472
Vennootschapsbelasting	(19)	243	197
Resultaat deelneming	(20)	-	2.274
		243	2.077
Netto resultaat		-5.867	15.549

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2014

in duizenden euro's

		2014	2013
KASSTROOM UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN			
Bedrijfsresultaat		2.014	26.740
Afschrijvingen excl. verkoopresultaat	(15)	23.408	31.136
Bijzondere waardeverminderingen	(17)	40	1.351
Dotatie voorzieningen	(8)	4.270	1.475
Onttrekking voorzieningen	(8)	-2.959	-5.571
Veranderingen in voorzieningen		1.311	-4.096
Voorraden	(3)	82	364
Onderhanden projecten	(4)	1.419	-1.419
Vorderingen	(5)	-14.123	10.677
Kortlopende schulden	(10)	3.426	-15.832
Veranderingen in werkkapitaal		-9.196	-6.210
Rentelasten	(18)	-7.849	-14.443
Rentebaten	(18)	211	1.175
		-7.638	-13.268
Vennootschapsbelasting	(19)	-182	229
Ontvangen dividend		649	
Kasstroom uit overige activiteiten		-7.171	-13.039
Kasstroom uit operationele activiteiten		10.406	35.882
KASSTROOM UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN			
Investerings in materiële vaste activa	(1)	-36.300	-57.677
Verwerving 50 % HTM Buzz BV		-	1.694
Desinvesteringen materiële vaste activa	(1)	745	2.302
Deconsolidatie HTM Railinfra BV	(1)	-	-34.959
Investerings in financiële vaste activa	(2)	305	56
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-35.250	-88.583
KASSTROOM UIT FINANCIERINGSACTIVITEITEN			
Ontvangsten uit langlopende schulden	(9)	74.000	16.613
Betaalde dividend uitkering	(7)	-15.549	-6.256
Aflossingen langlopende Lening	(9)	-6.387	-
Aflossing Leasecontract	(9)	-40	-45
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		52.024	10.312
Netto kasstroom		27.180	-42.390
Beginstand liquide middelen	(6)	41.975	84.365
Mutatie		27.180	-42.390
Eindstand liquide middelen	(6)	69.155	41.975

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Algemene toelichting

Algemeen

De activiteiten van HTM Personenvervoer NV omvatten het openbaar vervoer met Rail, RandstadRail en Bus in de regio Den Haag. Commerciële activiteiten betreffen het verzorgen van besloten vervoer per bus, taxivervoer en consultancy. De hoofdvestiging van HTM Personenvervoer NV is gevestigd aan Koningin Julianaplein 10 te Den Haag, hetgeen eveneens het statutaire vestigingsadres is.

Groepsverhoudingen

HTM Beheer BV te Den Haag staat aan het hoofd van de groep HTM Personenvervoer NV te Den Haag.

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden aangemerkt alle rechtspersonen waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij (gemeente Den Haag, HTM Beheer BV en Abellio Nederland BV als aandeelhouders van HTM Personenvervoer NV). De bestuurders en commissarissen zijn eveneens 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.

Schattingen

Bij toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van HTM Personenvervoer NV zich verschillende oordelen en worden schattingen gemaakt die essentieel kunnen zijn voor de in de 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 betreffende jaarrekeningposten.

Vergelijking met voorgaand jaar

De grondslagen voor waardering en resultaatbepaling zijn ten opzichte van het voorgaand boekjaar ongewijzigd. Wel hebben enkele rubriceringen binnen de balans plaatsgevonden, waaronder de saldering van de vorderingen en schulden aan participanten en maatschappijen waarin wordt deelgenomen. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid zijn de vergelijkende cijfers hierop aangepast.

Acquisitie en desinvesteringen van groepsmaatschappijen

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

De verkrijgingsprijs bestaat uit het geldbedrag of het equivalent hiervan dat is overeengekomen voor de verkrijging van de overgenomen onderneming vermeerderd met

eventuele direct toerekenbare kosten. Indien de verkrijgingsprijs hoger is dan het nettobedrag van de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva wordt het meerdere als goodwill geactiveerd onder de immateriële vaste activa. Indien de verkrijgingsprijs lager is dan het nettobedrag van de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva, dan wordt het verschil (negatieve goodwill) als overlopende passiefpost opgenomen.

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

Kasstroomoverzicht

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

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor consolidatie

Consolidatie

In de consolidatie worden de financiële gegevens opgenomen van HTM Personenvervoer NV samen met haar groepsmaatschappijen en andere rechtspersonen waarop zij overheersende zeggenschap kan uitoefenen of waarover zij de centrale leiding heeft. Groepsmaatschappijen zijn rechtspersonen waarin HTM Personenvervoer NV 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 en andere rechtspersonen waarop zij een overheersende zeggenschap kan uitoefenen of waarover zij de centrale leiding heeft, worden voor 100% in de consolidatie betrokken. Het aandeel van derden in het groepsvermogen en in het groepsresultaat wordt afzonderlijk vermeld.

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 van HTM Personenvervoer NV begrepen vennootschappen zijn:

HTM Railvoertuigen BV	100%	Den Haag
HTM Buzz BV	100%	Den Haag
HTM Commercial Actions BV	100%	Den Haag
· HTM Specials BV	100%	Den Haag
· Vreugdetours BV	100%	Maasdijk
· Personenvervoer Drechtsteden BV	100%	Dordrecht
· Lotax Taxibedrijf BV	100%	Dordrecht
· HTM Services BV	100%	Den Haag
· HTM Vastgoed BV	100%	Den Haag
· HTM Consultancy BV	100%	Den Haag
· HTM International BV	100%	Den Haag
Niet geconsolideerde deelnemingen *)		
· Trans Link Systems BV	6,25%	Amersfoort
· Mena Rail	2%	Cairo/Egypte

*) Betreft deelnemingen van HTM Commercial Actions BV

HTM Buzz en HTM Railinfra BV

In de geconsolideerde resultaten over 2013 is de afsplitsing van HTM Railinfra BV per 15 oktober 2013 en de overname van het 50% aandeel in de joint venture HTM Buzz BV per 31 december 2013 verwerkt. Bij de vergelijking van individuele jaarrekeningposten 2014 met het voorgaand jaar (2013) zal, ten behoeve van het inzicht, rekening moeten worden gehouden met deze mutaties. Dit geldt zowel voor verschillende financiële posten als voor het verloop in FTE.

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Algemeen

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. De cijfers zijn weergegeven in duizenden euro's.

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

Materiële vaste activa

Bedrijfsgebouwen en -terreinen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte toekomstige gebruiksduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Er wordt rekening gehouden met de bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht.

Overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten zoals aankoopkosten en betaalde rente aan financiële instellingen over termijnbetalingen voor in aanbouw zijnde voertuigen, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen. De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten.

De egalisatierekening investeringssubsidies wordt in mindering gebracht op de materiële vaste activa. Het betreft met name overheidsbijdragen voor railinfrastructuur. De afschrijvingen op de activa gefinancierd met deze overheidsbijdragen komen ten laste van de exploitatierekening. Toerekening van de investeringssubsidies aan het resultaat vindt plaats op basis van de gebruiksduur van de betreffende activa.

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap krachtens een financiële leaseovereenkomst de economische eigendom heeft, worden geactiveerd. De uit de financiële leaseovereenkomst voortvloeiende verplichting wordt als schuld verantwoord. De in de toekomstige leasetermijnen begrepen interest wordt gedurende de looptijd van de financiële leaseovereenkomst ten laste van het resultaat gebracht.

Voor de toekomstige kosten van groot onderhoud aan de materiële vaste activa is geen voorziening voor groot onderhoud gevormd. De kosten worden rechtstreeks in het resultaat verantwoord.

Werken in uitvoering betreffen hoofdzakelijk de aanschaf van de nieuwe tramvoertuigen. De werken worden gewaardeerd tegen de bestede materiaal- en arbeidskosten, vermeerderd met de bouwrente.

Financiële vaste activa

Deelnemingen

Deelnemingen in groepsmaatschappijen en overige deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaardemethode. Wanneer 20% of meer van de stemrechten uitgebracht kan worden, wordt ervan uitgegaan dat er invloed van betekenis is. De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening; voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassing aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderingsgrondslagen van de desbetreffende deelneming.

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en voor zover HTM Personenvervoer NV 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.

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Financiële vaste activa

Minderheidsdeelnemingen

Deelnemingen waarop geen invloed van betekenis kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs. Indien sprake is van een bijzondere waardevermindering vindt waardering plaats tegen de realiseerbare waarde; afwaardering vindt plaats ten laste van de winst-en-verliesrekening. Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden verantwoord is, niet meer bestaat of is afgenomen, dan wordt de toegenomen boekwaarde van de desbetreffende activa niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn indien geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

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

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

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.

Voorraden

Voorraden grond- en hulpstoffen, materialen en onderdelen worden gewaardeerd tegen de gemiddelde inkoopprijs of lagere opbrengstwaarde. In geval van HTM is echter geen sprake van waardering tegen lagere opbrengstwaarde. Dit omdat de aard van de aangehouden voorraden dit niet vereist en er geen verdere aanleiding is geconstateerd om tegen lagere opbrengstwaarde te waarderen.

Onderhanden projecten

De post onderhanden projecten in opdracht van derden bestaat uit het saldo van gerealiseerde projectkosten, 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. Onderhanden projecten worden gesaldeerd en gespecificeerd opgenomen in de toelichting. 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 verminderd met de op balansdatum reeds voorzienbare verliezen. De vervaardigingsprijs omvat het directe materiaalverbruik, de directe loon- en machinekosten en de overige kosten die rechtstreeks aan de vervaardiging kunnen worden toegerekend en een opslag voor indirecte fabricagekosten. 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 Stadsgewest Haaglanden betreffen met name verbreding, aanleg, vervangingsinvesteringen en levensduurverlengend onderhoud van infrastructuur. Het saldo onderhanden projecten zijn de in uitvoering zijnde werken en opdrachten van derden tot constructie van een actief, waarvan op balansdatum nog geen oplevering heeft plaatsgevonden.

De projecten omvatten hoofdzakelijk realisatie, beheer en onderhoud van (rail)infrastructuur en tramvoertuigen in opdracht van HTM Railinfra BV, HTM Railvoertuigen BV, Stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas, banktegoeden en deposito's met een looptijd korter dan twaalf maanden. Rekening-courantschulden bij banken zijn opgenomen onder schulden aan kredietinstellingen onder kortlopende schulden, tenzij deze in aanmerking komen voor verrekening. In die gevallen vindt saldering plaats. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Eigen vermogen

Indien de vennootschap eigen aandelen inkoopt, wordt de verkrijgingsprijs van de ingekochte aandelen in mindering gebracht op de overige reserves, of op andere reserves mits de statuten dit toestaan, totdat deze aandelen worden ingetrokken of worden verkocht. Indien ingekochte aandelen worden verkocht, komt de opbrengst uit verkoop ten gunste van de overige reserves of andere reserves in het eigen vermogen. De opbrengst komt ten gunste van de reserve waarop eerder de inkoop van deze aandelen in mindering is gebracht.

Kosten die direct samenhangen met de inkoop, verkoop en/of uitgifte van nieuwe aandelen worden rechtstreeks ten laste gebracht van het eigen vermogen, onder verrekening van eventuele winstbelastingeffecten. Overige rechtstreekse mutaties in het eigen vermogen worden eveneens verwerkt onder verrekening van eventuele winstbelastingeffecten.

Voorzieningen

Algemeen

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

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

Bedrijfstakpensioenfondsen

De pensioenregelingen van HTM Personenvervoer NV en HTM Specials BV zijn ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds. In de jaarrekening zijn deze regelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De middelloonregeling is van toepassing.

HTM Personenvervoer NV is voor haar pensioenregeling aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds). De dekkingsgraad van het ABP per eind december 2014 was 101,1% (2013: 105,9%). HTM Personenvervoer NV heeft in het geval van een tekort bij het ABP geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen, anders dan hogere toekomstige premies.

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.

HTM Specials BV is voor haar pensioenregeling aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Beroepsvervoer. De dekkingsgraad van dit pensioenfonds per eind december 2014 was 111,5% (2013: 109,9%). Dit is in overeenstemming met het vereiste wettelijke minimum van 105%.

Jubilea voorziening

De voorziening voor 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.

Latente belastingverplichtingen

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de boekwaarden die in deze jaarrekening gevolgd worden anderzijds. De berekening van de latente belastingvorderingen en -verplichtingen geschiedt tegen de belastingtarieven die op het einde van het verslagjaar gelden, of tegen de tarieven die in de komende jaren gelden, voor zover deze al bij wet zijn vastgesteld.

Latente belastingvorderingen uit hoofde van verrekenbare verschillen en beschikbare voorwaartse verliescompensatie worden opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd en verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut. Latente belastingverplichtingen worden gewaardeerd op nominale waarde, tenzij anders vermeld.

Overige voorzieningen

De overige voorzieningen worden opgenomen tegen nominale waarde van de voor de afwikkeling van de voorziening naar verwachting noodzakelijke uitgaven.

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

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. 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 winst-en-verliesrekening als interestlast verwerkt.

Kortlopende schulden en overlopende passiva

Schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen.

Afgeleide financiële instrumenten

HTM Railvoertuigen BV past kostprijshedge-accounting toe voor de renteswaps die ervoor zorgt dat bepaalde variabel rentende schulden worden omgezet in vastrentende leningen. Indien van toepassing wordt het ineffectieve deel van de waardeveranderingen van de renteswaps verantwoord in de winst-en-verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

Bij het toepassen van kostprijshedge-accounting is de eerste waardering en de grondslag van verwerking in de balans en de resultaatbepaling van het hedge-instrument afhankelijk van de afgedekte post. Dit betekent het volgende:

- indien de afgedekte post tegen kostprijs in de balans wordt verwerkt, wordt ook het derivaat tegen kostprijs gewaardeerd;
- zolang de afgedekte post in de kostprijshedgerelatie nog niet in de balans verwerkt wordt, wordt het hedge-instrument niet geherwaardeerd. Dit geldt bijvoorbeeld in geval van de hedge van het valutarisico van een toekomstige transactie;
- indien de afgedekte post een monetaire post in vreemde valuta betreft die in de balans is opgenomen, wordt het derivaat, voor zover het valuta-elementen in zich heeft, ook gewaardeerd tegen de periode-eindekoers.

Indien het derivaat valuta-elementen in zich heeft, wordt het verschil tussen de contante koers die geldt op het moment van afsluiten van het derivaat en de termijnkoers waartegen het derivaat zal worden afgewikkeld geamortiseerd over de looptijd van het derivaat. Het ineffectieve deel van de hedgerelatie wordt direct in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

Financiële instrumenten en risicobeheersing

Valutarisico

HTM Personenvervoer NV heeft geen financiële instrumenten om het valutarisico af te dekken. HTM Personenvervoer NV is voornamelijk werkzaam in Nederland, de transacties vinden plaats in EUR. Eventuele transacties in andere valuta worden getoetst op valutarisico.

Prijrisico

HTM Personenvervoer NV heeft geen effecten, zoals obligaties en aandelen, die prijsrisico's met zich meebrengen.

Rente- en kasstroomrisico

HTM Personenvervoer NV heeft vorderingen verstrekt aan participanten en maatschappijen waarin wordt deelgenomen. Bij deze partijen is geen historie van wanbetaling bekend. Voor schulden met variabele renteaftspraken loopt HTM Personenvervoer NV risico ten aanzien van toekomstige kasstromen; met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt HTM Personenvervoer NV risico's over de reële waarde als gevolg van wijzigingen in de marktrente.

Met betrekking tot de vorderingen worden geen financiële derivaten met betrekking tot renterisico gecontracteerd.

Met betrekking tot bepaalde variabel rentende schulden (schulden aan kredietinstellingen) heeft HTM Personenvervoer NV renteswaps gecontracteerd, zodat zij variabele rente ontvangt en vaste rente betaalt.

Kredietrisico

HTM Personenvervoer NV heeft geen significante concentraties van kredietrisico. Verkoop vindt direct plaats aan de reiziger waardoor geen sprake van kredietrisico is.

De liquide middelen staan uit bij banken die minimaal een A-rating hebben. Banken waarmee derivaten worden afgesloten hebben tenminste een A-rating.

Alle leningen zijn afgesloten onder gemeentegarantie.

Liquiditeitsrisico

HTM Personenvervoer NV maakt gebruik van meerdere banken om over meerdere kredietfaciliteiten te kunnen beschikken. Voor zover noodzakelijk, worden nadere zekerheden verstrekt aan de bank voor beschikbare kredietfaciliteiten.

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

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

Bedrijfsopbrengsten

Concessie rail

HTM Personenvervoer NV heeft de railconcessie voor de periode 2006 – 2016. Onderdeel van deze concessie is het vervangen van duurzame bedrijfsmiddelen zoals de vervanging van de GTL8-1 serie stadstrams, de vervanging van afgeschreven railinfrastructuur. Begin 2011 is, met Stadsgewest Haaglanden, een afsprakenkader overeengekomen waarin de financiële kaders voor de periode 2011 – 2016 zijn opgenomen. In 2013 is een Hoofdlijnenakkoord afgesloten met de opdrachtgever Haaglanden. In dit hoofdlijnenakkoord zijn de uitgangspunten vermeld voor de concessieperiode 2017 – 2026.

Concessie bus

De concessie voor de exploitatie van Bus eindigt op 8 december 2019. HTM Buzz BV ontvangt als concessiehouder een jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de uitvoering van de concessie, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking afgegeven door het Stadsgewest Haaglanden.

Overheidsbijdragen lijndienstvervoer

De overheidsbijdragen voor het openbaar vervoer zijn gebaseerd op de exploitatieovereenkomst tussen HTM en de opdrachtgever Stadsgewest Haaglanden. Deze bijdragen zijn voor rail gebaseerd op de door HTM Personenvervoer NV uitgebrachte offerte 2011-2016, het afsprakenkader over de exploitatieovereenkomst Rail 2012-2016 en de beschikking 2014 alsmede eventuele nagekomen afspraken.

Overheidssubsidies bestaan uit exploitatiesubsidies en investeringsbijdragen. Exploitatiesubsidies worden verantwoord als opbrengst in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt of opbrengsten zijn gederfd of wanneer een gesubsidieerd exploitatietekort zich heeft voor gedaan. De opbrengsten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De definitieve vaststelling van de jaarlijkse subsidie kan leiden tot aanpassing in de overheidsbijdrage. Eventuele verschillen worden in het jaar dat de vaststelling bekend is verantwoord. Bijdragen 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.

Opbrengsten personenvervoer

- **Plaatsbewijzen/OV-chipkaart**

Met uitzondering van de wagenverkoop en enige bijzondere kaartsoorten zijn alle reisproducten bij HTM nu 'verchipt'. De opbrengsten van het reisproduct 'saldoreizen'

is vrijwel direct beschikbaar. Bij de abonnementsvormen is nog steeds sprake van een verdelingsvraagstuk. Een verdeling die voor de landelijk geldende abonnementsvormen door TLS of CVS (commissie verdeling sterabonnementsvormen) wordt uitgevoerd en voor de regionaal geldende abonnementen door de WVR (werkgroep verdeling regio-abonnementen). De werkzaamheden voor deze verdeling vergen een doorlooptijd van enige maanden zodat voor het laatste kwartaal van 2014 een inschatting van de opbrengsten uit abonnementen gemaakt wordt. Een inschatting die gemaakt wordt aan de hand van een aantal kenmerkende indicatoren waaronder de eigen abonnementverkoop en verdeelsleutels van voorgaande verdelingen. De opbrengsten uit jaarabonnementen worden overeenkomstig het 'matching principe' toegedeeld aan het jaar waarin de feitelijke vervoerprestatie wordt geleverd.

- **Studentenkaart**

De opbrengsten in enig boekjaar van de OV-Studentenkaart zijn gebaseerd op de voorlopige vergoeding zoals deze aan het begin van het boekjaar door VSV wordt uitgekeerd én de afrekening op basis van de definitieve vergoeding van het voorafgaande jaar.

- **Besloten vervoer**

De opbrengsten uit besloten vervoer zijn nagenoeg volledig contractueel vastgelegd.

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Overige opbrengsten

Opbrengsten uit het verlenen van diensten geschieden naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

De voortgang van de verrichte prestaties wordt bepaald op basis van de tot de balansdatum gemaakte projectkosten in verhouding tot de geschatte totale projectkosten. Zodra het resultaat op betrouwbare wijze kan worden bepaald, vindt opbrengstverantwoording plaats in de winst- en verliesrekening.

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.

De overige opbrengsten bevatten onder meer de ontvangen bijdragen van het Stadsgewest Haaglanden, de gemeente Den Haag en HTM Railinfra BV voor de in opdracht van die partijen uitgevoerde infrastructurele werken. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Mutatie geactiveerde eigen productie

Onder geactiveerde eigen productie worden verantwoord de verandering van de te activeren kosten voor de fabricage, wijziging of completering van kapitaalgoederen en magazijnartikelen.

Subsidies

HTM Personenvervoer NV verwerkt op het moment van de daadwerkelijke ontvangst de subsidies in het resultaat, met uitzondering van de investeringssubsidies.

Kosten

De kosten worden bepaald op historische basis, met inachtneming van de hiervoor vermelde grondslagen voor waardering en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. (Voorzienbare) verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden en wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opnemen van voorzieningen.

Personeelskosten

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

Pensioenen

HTM Personenvervoer en haar dochtermaatschappijen hebben alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord.

Afschrijvingen materiële vaste activa

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

Financiële lasten en baten

Financiële lasten en baten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva. Te ontvangen dividenden van niet op nettovermogenswaarde gewaardeerde deelnemingen, worden verantwoord zodra HTM het recht hierop heeft verkregen en deze daadwerkelijk verwacht te ontvangen.

Voorzienbare verplichtingen en mogelijke verliezen als gevolg van verplichte aflossing van langlopende leningen worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Activeren van rentelasten

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

Belastingen

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

De commerciële deelnemingen van HTM Personenvervoer NV vallen onder het regime van de vennootschapsbelasting. De activiteiten van HTM Personenvervoer NV, HTM Buzz BV en HTM Railvoertuigen BV kwalificeren niet voor de vennootschapsbelasting.

Toelichting op de geconsolideerde balans

in duizenden euro's

31 dec. 2014

31 dec. 2013

VASTE ACTIVA

1. Materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen incl. installaties	9.856	4.566
Rijdend materieel	251.677	266.420
Bedrijfsauto's	1.744	1.961
Machines en inventaris	12.906	14.565
Werken in uitvoering	102.648	79.213
	378.831	366.725

Het verloop van deze posten is als volgt:

Overzicht 1/3

in duizenden euro's	Terreinen & gebouwen incl. installaties	Rijdend materieel	Bedrijfsauto's
Openingsbalans:			
Aanschafwaarde per 31 december 2013	13.734	489.730	6.234
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-9.168	-223.310	-4.273
Boekwaarde per 31 december 2013	4.566	266.420	1.961
Correctie openingsbalans 1 januari 2014:			
Omissie voorgaande boekjaren inzake			
Aanschafwaarde per 31 december 2013	-	-	-167
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-	-	167
	-	-	-
Gecorrigeerde openingsbalans:			
Aanschafwaarde per 31 december 2013	13.734	489.730	6.067
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-9.168	-223.310	-4.106
Boekwaarde per	4.566	266.420	1.961
<i>Mutaties 2014:</i>			
Investerings	6.339	1.683	405
Desinvesteringen aanschafwaarde	-	-4.246	-507
Desinvesteringen cum. afschrijvingen	-	3.513	495
Afschrijvingen	-1.049	-15.653	-610
Bijzondere waardeverminderingen	-	-40	-
	5.290	-14.743	-217
Aanschafwaarde per 31 december 2014	20.073	487.167	5.965
Afschrijvingen t/m 31 december 2014	-10.217	-235.490	-4.221
Boekwaarde per 31 december 2014	9.856	251.677	1.744

De afschrijvingstermijnen van bovengenoemde materiële vaste activa zijn:

· Gebouwen	50	jaar
· Gebouwen: installaties	5 - 20	jaar
· Rijdend materieel	8 - 30	jaar
· Bedrijfsauto's	4 - 7	jaar

Op terreinen wordt niet afgeschreven.

In het jaar van aanschaf wordt naar rato afgeschreven.

Waardevermindering materiële vaste activa

Dit betreft een total lossverklaring met betrekking tot 1 bus.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Overzicht 2/3

in duizenden euro's	Machines & inventaris	Egalisatie- rekening Investerings- subsidies	werken in uitvoering
VASTE ACTIVA			
1. Materiële vaste activa			
Openingsbalans:			
Aanschafwaarde per 31 december 2013	55.176	-279	79.213
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-40.611	279	-
Boekwaarde per 31 december 2013	14.565	-	79.213
Correctie openingsbalans 1 januari 2014:			
Omissie voorgaande boekjaren inzake			
Aanschafwaarde per 31 december 2013	74	-	-
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-74	-	-
	-	-	-
Gecorrigeerde openingsbalans:			
Aanschafwaarde per 31 december 2013	55.250	-279	79.213
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-40.685	279	-
Boekwaarde per	14.565	-	79.213
<i>Mutaties 2014:</i>			
Investeringen	4.438	-	23.435
Afschrijvingen	-6.097	-	-
	-1.659	-	23.435
Aanschafwaarde per 31 december 2014	59.688	-279	102.648
Afschrijvingen t/m 31 december 2014	-46.782	279	-
Boekwaarde per 31 december 2014	12.906	-	102.648

De afschrijvingstermijnen van bovengenoemde materiële vaste activa zijn:

- Machines en inventaris 3 - 15 jaar
- Egalisatierekening investeringssubsidies 10 - 20 jaar

In het jaar van aanschaf wordt naar rato afgeschreven.

In 2014 is €2,1 miljoen (2013: €1,3 miljoen) aan bouwrente geactiveerd. De gemiddelde rentevoet bedraagt 3,0%.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Overzicht 3/3

in duizenden euro's

Totaal

VASTE ACTIVA

1. Materiële vaste activa

Openingsbalans:

Aanschafwaarde per 31 december 2013	643.808
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-277.083
Boekwaarde per 31 december 2013	366.725

Correctie openingsbalans 1 januari 2014:

Omissie voorgaande

boekjaren inzake

Aanschafwaarde per 31 december 2013	-93
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	93
	-

Gecorrigeerde openingsbalans:

Aanschafwaarde per 31 december 2013	643.715
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-276.990
Boekwaarde per 31 december 2013	366.725

Mutaties 2014:

Investerings	36.300
Desinvesteringen aanschafwaarde	-4.753
Desinvesteringen cum. afschrijvingen	4.008
Afschrijvingen	-23.409
Bijzondere waardeverminderingen	-40
	12.106

Aanschafwaarde per 31 december 2014	675.262
Afschrijvingen t/m 31 december 2014	-296.431
Boekwaarde per 31 december 2014	378.831

Toelichting op de geconsolideerde balans

in duizenden euro's	31 dec. 2014	31 dec. 2013
VASTE ACTIVA		
2. Financiële vaste activa		
Deelnemingen	5.472	6.120
Leasevorderingen >1 jaar op participanten en op maatschappijen waarin wordt deelgenomen	-	305
	5.472	6.425
Het verloop van de financiële vaste activa is als volgt:		
Deelnemingen		
Stand 31 december 2013	6.120	3.838
Mutaties over 2014:		
Terugneming waardevermindering Trans Link Systems BV	-	2.282
Dividend Trans Link Systems BV	-648	-
Stand per 31 december 2014	5.472	6.120

De financiële vaste activa hebben een resterende looptijd langer dan een jaar.

in duizenden euro's	31 dec. 2014	31 dec. 2013
VLOTTENDE ACTIVA		
3. Voorraden		
De post voorraden bestaat uit materialen en reserveonderdelen ten behoeve van:		
Railmaterieel	7.574	7.903
Busmaterieel	602	467
Infra	3.200	2.842
Brandstof	-	27
Overige	769	858
	12.145	12.097
Voorziening	-543	-413
	11.602	11.684
4. Onderhanden projecten		
	Stand per 2013	Mutatie onderhanden
		Stand per 31 dec. 2014
Onderhanden projecten	1.419	-1.419
	1.419	-1.419

Voor een specificatie wordt verwezen naar de toelichting onder punt 10. Kortlopende schulden .

Toelichting op de geconsolideerde balans

in duizenden euro's

31 dec. 2014

31 dec. 2013

VLOTTENDE ACTIVA

5. Vorderingen

Debiteuren	9.571	12.011
Voorziening dubieuze debiteuren	-357	-286
	<u>9.214</u>	<u>11.725</u>
Vorderingen op groepmaatschappij, HTM	7.860	1.269
Vennootschapsbelasting	-	197
Consignatieverstrekking personeel	656	619
Overige vorderingen en overlopende activa	22.689	12.487
	<u>40.419</u>	<u>26.297</u>

Met uitzondering van de consignatieverstrekking personeel hebben de vorderingen een resterende looptijd < 1 jaar.

6. Liquide middelen

Callgeldleningen u/g	-	20.000
Banken	69.100	21.902
Kas	55	72
	<u>69.155</u>	<u>41.974</u>

De liquide middelen staan vrij ter beschikking van de vennootschap.

Toelichting op de geconsolideerde balans

PASSIVA

7. Groepsvermogen

Voor een specificatie van het eigen vermogen wordt verwezen naar de toelichting op de vennootschappelijke balans.

in duizenden euro's	31 dec. 2014		31 dec. 2013	
8. Voorzieningen				
Personele voorzieningen	3.995		5.441	
<i>Overige voorzieningen</i>				
Latente belastingverplichtingen	43	52		
Schade	3.632	815		
Overige	59	110		
	<u>3.734</u>	<u>977</u>		
	<u>7.729</u>	<u>6.418</u>		
Waarvan:				
Looptijd < 1 jaar	1.113		2.348	
Looptijd > 1 jaar	6.616		4.070	
Het verloop van de voorzieningen is als volgt:				
	Personele voorzieningen	Latente belasting	Overige voorzieningen	Totaal
Stand 31 december 2013	5.441	52	926	6.419
Bij: dotaties	910	-	3.359	4.269
Af: onttrekkingen	2.356	9	594	2.959
Stand 31 december 2014	3.995	43	3.691	7.729

Onder de personele voorzieningen zijn opgenomen:

Jubileumuitkeringen

De voorziening jubileumuitkeringen is gevormd in verband met jubileumaanspraken voor de komende 10 jaar, voortkomend uit CAO afspraken, er is gerekend met een disconteringsvoet van 3,0%. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde.

WAO/IP/WW

De voorziening WAO/IP/WW is gevormd in verband met personeel dat door een bedrijfsongeval arbeidsongeschikt verklaard is.

Reorganisatie en mobiliteitscentrum

De voorziening reorganisatie en mobiliteitscentrum is gevormd in verband met noodzakelijke herstructureringen en de hieruit voortvloeiende financiële verplichtingen.

Wachtgeldregeling

De voorziening wachtgeldregeling is gevormd voor personeelsleden die in de wachtgeldregeling vallen conform de CAO.

Onder de overige voorzieningen zijn opgenomen:

Belastingverplichtingen

De voorziening voor latente belastingverplichtingen is gevormd voor verschillen tussen de bedrijfseconomische en fiscale afschrijvingsmethodiek.

Schade

De voorziening schade is gevormd door een raming van de verwachte economische gevolgen van de schadeclaims, waaruit verplichtingen kunnen voortvloeien uit hoofde van het eigen risico-deel voor letselschaden en schades aan railvoertuigen.

Toelichting op de geconsolideerde balans

in duizenden euro's

31 dec. 2014

31 dec. 2013

PASSIVA

9. Langlopende schulden

Een specificatie van de langlopende schulden is als volgt:

Kredietinstellingen	320.877	267.264
Leasecontract	57	99
	320.934	267.363
<i>Kredietinstellingen</i>		
Specificatie naar rentepercentage:		
2 tot 3 %	125.453	127.740
3 tot 4 %	74.000	-
4 tot 5 %	121.424	139.524
	320.877	267.264
Looptijd van de leningen		
2-5 jaar	320.877	267.264
	320.877	267.264

De reële waarde van het rentederivaat bedraagt ultimo 2014 -€ 0,2 miljoen (2013: -€ 0,3 miljoen). De boekwaarde bedraagt € 0. Er is geen ineffectief deel van de waardeveranderingen van de renteswaps van toepassing.

10. Kortlopende schulden

Aflossingen leningen kredietinstellingen binnen 1 jaar	20.387	6.387
Aflossingen leasecontract binnen 1 jaar	42	40
Crediteuren	11.457	3.260
Schulden aan groepsmaatschappij, Abellio	-	524
Schulden aan groepsmaatschappij, HTM Beheer BV	-	15.025
Vennootschapsbelasting	136	-
Omzetbelasting	3.395	952
Loonheffing en premies sociale verzekeringen	3.802	3.732
Pensioenpremies	1.285	1.709
Onderhanden projecten	1.508	-
Overige schulden en overlopende passiva	47.664	56.107
	89.676	87.736

De resterende looptijd van de kortlopende schulden is < 1 jaar.

Toelichting op de geconsolideerde balans

De onderhanden projecten zijn onderstaand nader toegelicht.

De vergelijkende cijfers voorgaand boekjaar van de onderhanden projecten zijn op de geconsolideerde balans als actief verantwoord. De specificatie hiervan is onderstaand eveneens toegelicht.

<i>HTM Railinfra BV</i>		
Projectkosten	-11.067	-9.998
Gedeclareerde termijnen	11.067	9.998
	-	-
<i>Overige projecten</i>		
Projectkosten	-7.766	-10.078
Gedeclareerde termijnen	9.274	8.659
	1.508	-1.419
Totaal onderhanden projecten	1.508	-1.419
Totaal projecten met een debetsaldo	-4.932	-2.534
Totaal projecten met een creditsaldo	6.440	1.115
Totaal saldo onderhanden projecten	1.508	-1.419

HTM Personenvervoer NV realiseert projecten op het gebied van (rail)infrastructuur en tramvoertuigen. Zij voert deze projecten uit in opdracht van HTM Railinfra BV, Stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag. De bestede projectkosten voor opdrachten vanuit HTM Railinfra BV worden per verslagperiode doorberekend. Het saldo van die onderhanden projecten bedraagt bij de vennootschap per ultimo boekjaar derhalve € 0.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

Concessies

HTM beschikt over een concessie voor de exploitatie van Rail in de regio Haaglanden met een looptijd tot en met 2016. De looptijd van de concessie voor de exploitatie Bus is 7 jaar en eindigt derhalve op 8 december 2019.

Investeringsverplichtingen

De met leveranciers aangegane investeringsverplichtingen terzake tramvoertuigen bedragen per 31 december 2014 € 171 miljoen. Totaal aanbetaald is € 84 miljoen. Investeringsverplichtingen voor HTM personenvervoer NV bedragen € 5,5 miljoen. De ten behoeve van railinfrastructurele projecten aangegane verplichtingen bedragen per 31 december 2014 € 2,0 miljoen.

Dividend uitkering

In artikel 32 van de statuten is de volgende bepaling opgenomen. Aandeelhouders houden recht op de overeengekomen dividenduitkering over boekjaar 2014. De twee voorwaarden die aan deze toekomstige uitkering zijn gesteld, zijn (1) het resultaat over het boekjaar is positief en (2) de solvabiliteit daalt niet onder de 40%. Als aan deze twee voorwaarden wordt voldaan keert HTM het overeengekomen dividend over 2014 uit ter hoogte van totaal € 13,7 miljoen.

Lening-, kredietfaciliteiten, bankgaranties en borgstellingen

HTM Personenvervoer NV beschikt over een kredietfaciliteit van € 10,0 miljoen.

Van derden hebben wij bankgaranties ontvangen voor een bedrag van € 0,3 miljoen.

Aan derden zijn bankgaranties afgegeven voor een bedrag van € 1,1 miljoen.

Door derden aan banken verstrekte borgstellingen gerelateerd aan leningen bedragen € 92,8 miljoen.

Leaseverplichtingen

HTM Personenvervoer NV heeft operational leaseverplichtingen. De verplichting voor komend boekjaar bedraagt circa € 0,6 miljoen. De verplichting voor de jaren 2016-2019 bedraagt circa € 1,2 miljoen.

Huurovereenkomsten

Uit hoofde van vier door HTM Personenvervoer NV afgesloten huurcontracten bestaat een jaarlijkse verplichting van circa € 1,1 miljoen. De huurcontracten betreffen vooral kantoorpanden, de resterende looptijd van deze contracten ligt tussen de 5 en 10 jaar.

HTM Specials BV heeft per 1 oktober 2013 een huurcontract afgesloten voor de locatie aan de Zinkwerf 71-73 te Den Haag. De looptijd van het contract is 10 jaar met de mogelijkheid om deze na 5 jaar af te kopen. De jaarlijkse huurprijs bedraagt € 65.000,-.

De activiteiten van Personenvervoer Drechtsteden BV zijn in 2013 verplaatst. Het huurcontract ter zake de oude locatie is per mei 2013 opgezegd. De huurverplichtingen lopen door tot 31 december 2015. Voor de verwachte kosten is een voorziening getroffen per 31 december 2013.

Vreugdetours BV heeft een huurcontract ten behoeve van een bedrijfspand. De huur over 2014 bedraagt € 179.000,-. Het huurcontract is opgezegd en loopt tot 1 juli 2015.

Verstreckte garanties ten behoeve van groepsmaatschappijen

De gemeente Den Haag staat garant voor de aan HTM Railvoertuigen BV verstrekte leningen.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

Verplichtingen ten behoeve van groepsmaatschappijen

HTM vormt samen met haar dochtermaatschappijen een m.u.v. HTM Buzz BV, een fiscale eenheid voor de omzetbelasting. Binnen de HTM-Groep vormt HTM Commercial Actions BV samen met haar dochtermaatschappijen eveneens een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting. De vennootschappen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de belastingschulden van de fiscale eenheid.

Juridische procedure

De vennootschap is partij in een juridische procedure in het kader van de uitkomsten van een aanbesteding. Op balansdatum zijn partijen in gesprek om de rechtszaak te beëindigen. In 2015 is er overeenstemming bereikt over deze rechtszaak.

Dienstverleningsovereenkomst

Tussen HTM Railinfra BV en HTM Personenvervoer NV is een dienstverleningsovereenkomst afgesloten voor onbepaalde tijd. Volgens deze overeenkomst d.d. 15 oktober 2013 verricht HTM Personenvervoer NV juridische en administratieve diensten ten behoeve van HTM Railinfra BV. De vergoeding die HTM Railinfra BV aan HTM Personenvervoer NV verschuldigd is bedraagt € 60.000 per jaar voor de jaren 2013 - 2016.

Gebruiksovereenkomst

Conform de gebruiksovereenkomst d.d. 5 oktober 2013 tussen de vennootschap en HTM Railinfra BV verleent HTM Railinfra BV aan de vennootschap het recht gebruik te maken van de railinfrastructuur ten behoeve van de uitvoering van het personenvervoer volgens de railconcessie Den Haag. Als tegenprestatie voor het gebruiksrecht is HTM Personenvervoer NV een jaarlijkse vergoeding verschuldigd aan HTM Railinfra BV. Deze gebruiksvergoeding is gelijk aan de kosten die HTM Railinfra BV in dat jaar voor de railinfrastructuur maakt.

Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

in duizenden euro's	2014	2013
BEDRIJFSOPBRENGSTEN		
11. Overheidsbijdragen lijndienstvervoer		
Openbaar vervoer	149.330	131.504
12. Opbrengsten personenvervoer		
Plaatsbewijzen/OV-Chipkaart	74.911	77.937
Studentenkaart	15.473	11.736
Besloten vervoer	24.799	24.889
	115.183	114.562
13. Overige opbrengsten		
Werk voor derden	27.448	21.027
OV-chipkaart	1.733	1.548
Boetes (exclusief deel ritprijs)	922	1.242
A-kaarten	130	157
Mutatie geactiveerde eigen productie	7.159	2.902
Overigen	3	82
	37.395	26.958
	301.908	273.024

De bedrijfsopbrengsten zijn ten opzichte van vorig jaar met 10,6% gestegen.

Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

in duizenden euro's

	2014	2013
BEDRIJFSLASTEN		
14. Personeelskosten		
Salarissen	83.392	76.777
Pensioenlasten incl. FPU	13.762	13.043
Premie arbeidsongeschiktheidverzekering	5.156	3.506
Overige sociale lasten	6.870	5.977
Diverse personeelskosten	5.897	5.473
Mutatie verloftegoeden	1.029	1.306
	<u>116.106</u>	<u>106.082</u>
Kosten gehuurd personeel	28.663	20.594
	<u>144.769</u>	<u>126.676</u>
<p>De bezoldiging met inbegrip van de pensioenlasten en andere uitkeringen van de bestuurders en commissarissen die in het boekjaar ten laste van de vennootschap en haar dochter- en groepsmaatschappijen zijn gekomen, bedragen € 528.824 (2013: € 791.324) respectievelijk € 90.100 (2013: € 103.519).</p>		
Gemiddeld aantal werknemers:		
- Gemiddeld aantal FTE gedurende het verslagjaar	1.871	1.763
- Waarvan werkzaam in het openbaar vervoer Bus *	298	156
- Waarvan werkzaam in het openbaar vervoer Rail	1.384	1.406
- Waarvan werkzaam in het besloten vervoer	189	202
<p>*) HTM Buzz 2013 totaal 311 FTE, geconsolideerd (50%) is 156</p>		
<p>Er waren geen werknemers werkzaam in het buitenland.</p>		
15. Afschrijvingen		
<i>Materiële vaste activa</i>		
Terreinen en gebouwen incl installaties	1.049	1.771
Rijdend materieel	15.653	14.672
Bedrijfsauto's	609	600
Machines en inventaris	6.097	5.638
Spoorbaan en bovenleiding met toebehoren	-	11.757
Vrijval uit egalisatierekening investeringssubsidies	-	-3.302
	<u>23.408</u>	<u>31.136</u>
Verkoopresultaat op materiële vaste activa	-207	-2
	<u>23.201</u>	<u>31.134</u>
16. Bijzondere waardeverminderingen		
Impairment terreinen en gebouwen incl. installaties	-	226
Impairment Rijdend materieel - Railinfrastructuur	40	1.110
Impairment machine's en inventaris	-	15
	<u>40</u>	<u>1.351</u>

Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

in duizenden euro's

	2014	2013
BEDRIJFSLASTEN		
17. Overige kosten		
Materiaalverbruik	18.894	14.113
Energieverbruik	9.555	9.463
Onderhoud en reparatie door derden	46.927	31.501
Belastingen, rechten en verzekeringen	2.084	1.914
Huur roerende en onroerende goederen	29.502	7.483
Overige	24.922	22.649
	131.884	87.123
 <i>Accountantskosten</i>		
Ten laste van het boekjaar gebrachte kosten voor de onafhankelijke externe accountant en de accountantsorganisatie, genoemd in artikel 1, eerste lid, onder a en e, van de Wet toezicht accountantsorganisaties, zijnde PricewaterhouseCooper Accountants NV zijn als volgt:		
Controle van de jaarrekening	234	230
Andere controlewerkzaamheden	93	89
Fiscale advisering	258	307
Andere niet-controlediensten	39	399
	624	1.025
 18. Financiële lasten en baten		
Rentelasten	7.849	14.443
Af: Rentebaten	211	1.175
	7.638	13.268

Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

19. Vennootschapsbelasting

Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

HTM Personenvervoer NV, HTM Railvoertuigen BV en HTM Buzz BV zijn vrijgesteld voor de vennootschapsbelasting.

HTM Commercial Actions BV vormt samen met de volgende vennootschappen een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting:

- HTM Specials BV
- Vreugdetours BV
- Personenvervoer Drechtsteden BV
- Lotax Taxibedrijf BV
- HTM Services BV
- HTM Vastgoed BV
- HTM Consultancy BV
- HTM International BV

De vennootschapsbelasting is in elk van de vennootschappen opgenomen voor dat deel dat de desbetreffende vennootschap als zelfstandig belastingplichtige verschuldigd zou zijn, rekening houdend met voor de vennootschap geldende fiscale faciliteiten.

De belastinglast in de winst- en verliesrekening over 2014 bedraagt € 243.000 (2013: € 197.000) en bestaat uit de volgende componenten:

in duizenden euro's	2014	2013
BEDRIJFSLASTEN		
Vennootschapsbelasting huidig boekjaar	243	197
Totaal verschuldigde vennootschapsbelasting	243	197
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	-5.624	13.472
Totaal verschuldigde vennootschapsbelasting	243	197
Effectief belastingtarief	4,3%	1,5%
Toepasselijk belastingtarief	20-25,0%	20-25,0%
Het effectieve belastingtarief wijkt af van het toepasselijke belastingtarief als gevolg van het feit dat drie vennootschappen niet belastingplichtig zijn voor de vennootschapsbelasting, alsmede door fiscaal niet-afrekbare afschrijving ad € 43.000.		
20. Resultaat deelneming		
Terugnemen waardevermindering Trans Link Systems BV (minderheidsdeelneming)	-	2.282
HTM Buzz BV, resultaat aankoop 50% aandelen per per 31 december 2013	-	-8
	-	2.274

Vennootschappelijke balans per 31 december 2014

in duizenden euro's,

na voorgestelde resultaatverdeling

		31 dec. 2014	31 dec. 2013
ACTIVA			
Vaste activa			
Materiële vaste activa	(21)	45.263	46.722
Financiële vaste activa	(22)	29.248	32.482
		74.511	79.204
Vlottende activa			
Vorraden	(23)	11.538	11.581
Onderhanden projecten	(24)	-	1.419
Vorderingen	(25)	41.568	44.447
Liquide middelen	(26)	44.396	34.409
		97.502	91.856
		172.013	171.060
PASSIVA			
Eigen vermogen			
Aandelenkapitaal	(27)	42.136	42.136
Overige reserves		45.004	50.871
		87.140	93.007
Voorzieningen	(28)	7.288	6.062
Kortlopende schulden	(29)	77.585	71.991
		172.013	171.060

Vennootschappelijke winst-en-verliesrekening 2014

in duizenden euro's

		2014	2013
Overheidsbijdragen lijndienstvervoer	(30)	119.126	115.690
Opbrengsten personenvervoer	(31)	88.556	88.890
Overige opbrengsten	(32)	42.682	29.487
		250.364	234.067
Personeelskosten	(33)	114.019	104.781
Afschrijvingen	(34)	10.658	9.747
Bijzondere waardeverminderingen	(35)	40	1.336
Overige kosten	(36)	133.930	106.823
Som der bedrijfslasten		258.647	222.687
Bedrijfsresultaat		-8.283	11.380
Financiële lasten en baten	(37)	1.075	1.324
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		-7.208	12.704
Resultaat deelnemingen	(38)	1.341	2.845
Netto resultaat		-5.867	15.549

Toelichting op de vennootschappelijke jaarrekening

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Algemeen

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, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening en de geconsolideerde jaarrekening zijn gelijk. Voor de grondslagen van de waardering van activa en passiva en voor de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening.

Vergelijking met voorgaand jaar

De grondslagen voor waardering en resultaatbepaling zijn ten opzichte van het voorgaand boekjaar ongewijzigd. Wel hebben enkele rubriceringen binnen de balans plaatsgevonden, waaronder de saldering van de vorderingen en schulden aan participanten en maatschappijen waarin wordt deelgenomen. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid zijn de vergelijkende cijfers hierop aangepast.

Vennootschappelijke winst- en -verliesrekening

Bij het opstellen van de vennootschappelijke winst- en -verliesrekening is gebruik gemaakt van de vereenvoudigingen zoals bedoeld in art. 2:402 BW.

Toelichting op de vennootschappelijke balans

in duizenden euro's

31 dec. 2014

31 dec. 2013

VASTE ACTIVA

21. Materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen incl. installaties	9.711	4.406
Rijdend materieel	20.667	22.728
Bedrijfsauto's	1.592	1.643
Machines en inventaris	12.664	14.309
	<u>44.634</u>	<u>43.086</u>
Egalisatierekening investeringssubsidies	-	-
Werken in uitvoering	629	3.636
	<u>45.263</u>	<u>46.722</u>

Overzicht 1/3

Terreinen &
gebouwen
incl.
installaties

Rijdend
materieel

Bedrijfs-
auto's

in duizenden euro's

VASTE ACTIVA

21. Materiële vaste activa

Aanschafwaarde per 31 december 2013	13.512	189.605	4.771
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	<u>-9.106</u>	<u>-166.877</u>	<u>-3.128</u>
Boekwaarde per 31 december 2013	4.406	22.728	1.643
Mutaties 2014:			
Investeringen	6.330	21.277	385
Desinvesteringen aanschafwaarde	-	-20.094	-425
Desinvesteringen cum. afschrijvingen	-	-	418
Afschrijvingen	-1.025	-3.204	-429
Bijzondere waardeverminderingen	-	-40	-
	<u>5.305</u>	<u>-2.061</u>	<u>-51</u>
Aanschafwaarde per 31 december 2014	19.842	190.788	4.731
Afschrijvingen t/m 31 december 2014	<u>-10.131</u>	<u>-170.121</u>	<u>-3.139</u>
Boekwaarde per 31 december 2014	<u>9.711</u>	<u>20.667</u>	<u>1.592</u>

De afschrijvingstermijnen van bovengenoemde materiële vaste activa zijn:

- Gebouwen 50 jaar
- Gebouwen: installaties 5 - 20 jaar
- Rijdend materieel 8 - 30 jaar
- Bedrijfsauto's 4 - 7 jaar

Op terreinen wordt niet afgeschreven.

In het jaar van aanschaf wordt naar rato afgeschreven.

Toelichting op de vennootschappelijke balans

Overzicht 2/3 in duizenden euro's	Machines & inventaris	Egalisatie- rekening Investerings- subsidies	Werken in uitvoering Overige
VASTE ACTIVA			
21. Materiële vaste activa			
Aanschafwaarde per 31 december 2013	53.297	-279	3.636
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-38.988	279	-
Boekwaarde per 31 december 2013	14.309	-	3.636
Mutaties 2014:			
Investeringen	4.368	-	-3.007
Desinvesteringen aanschafwaarde	-	-	-
Desinvesteringen cum. afschrijvingen	-	-	-
Afschrijvingen	-6.013	-	-
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-
	-1.645	-	-3.007
Aanschafwaarde per 31 december 2014	57.665	-279	629
Afschrijvingen t/m 31 december 2014	-45.001	279	-
Boekwaarde per 31 december 2014	12.664	-	629

De afschrijvingstermijnen van bovengenoemde materiële vaste activa zijn:

- Machines en inventaris 3 - 15 jaar
- Egalisatierekening investeringssubsidies 10 - 20 jaar

In het jaar van aanschaf wordt naar rato afgeschreven.

Overzicht 3/3

in duizenden euro's	Totaal
VASTE ACTIVA	
21. Materiële vaste activa	
Aanschafwaarde per 31 december 2013	264.542
Afschrijvingen t/m 31 december 2013	-217.820
Boekwaarde per 31 december 2013	46.722
Mutaties 2014:	
Investeringen	29.353
Desinvesteringen aanschafwaarde	-20.519
Desinvesteringen cum. afschrijvingen	418
Afschrijvingen	-10.671
Bijzondere waardeverminderingen	-40
	-1.459
Aanschafwaarde per 31 december 2014	273.376
Afschrijvingen t/m 31 december 2014	-228.113
Boekwaarde per 31 december 2014	45.263

Toelichting op de vennootschappelijke balans

in duizenden euro's

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
VASTE ACTIVA		
22. Financiële vaste activa		
Deelnemingen	15.188	15.238
Leasevorderingen >1 jaar op groepsmaatschappijen	-	17.244
Leningen > 1 jaar op groepsmaatschappij HTM Buzz BV	14.060	-
	29.248	32.482

Het verloop van de financiële vaste activa is als volgt:

Deelnemingen

in duizenden euro's	Stand per 31 dec. 2013	Mutatie voorziening en	Dividend	Resultaat / Overige	Stand per 31 dec. 2014
HTM Commercial Actions BV	15.195	-	-1.240	695	14.650
HTM Railvoertuigen BV	43	-		-	43
HTM Buzz BV	-	-151		646	495
	15.238	-151	-1.240	1.341	15.188

Per 1 januari 2014 is de leaseovereenkomst tussen HTM Personenvervoer NV en HTM Buzz BV omgezet in een lineaire lening. De lening wordt tot en met december 2019 afgelost tot € 2,2 M. Het rentepercentage op deze lening bedraagt 5%. Aflossingstermijnen welke binnen 12 maanden na afloop van het boekjaar vervallen, zijn opgenomen onder vorderingen op korte termijn.

Toelichting op de leasevordering:

Leasevorderingen > 1 jaar op participanten en op maatschappijen

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Saldo leasevorderingen per 31 december 2013	20.159	22.932
Aflossingen	20.159	2.773
Saldo leasevorderingen per 31 december 2014	-	20.159

Per balansdatum is de opbouw naar looptijd:

Aflossingsverplichtingen <1 jaar	-	2.915
Aflossingsverplichtingen >1 jaar (incl. restwaarde)	-	17.244
	-	20.159

in duizenden euro's

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Per balansdatum is de resterende looptijd van het		
2-5 jaar	-	13.226
> 5 jaar	-	3.503
Restwaarde	-	515
Totaal	-	17.244

Toelichting op de vennootschappelijke balans

in duizenden euro's

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
VASTE ACTIVA		
22. Financiële vaste activa		
Toelichting op de langlopende lening:		
Leningen > 1 jaar op groepsmaatschappij HTM Buzz BV	14.060	-
	14.060	-
Het verloop van de langlopende lening is als volgt:		
Hoofdsom per 1 januari	-	-
<i>Mutaties</i>		
Nieuw verstrekte lening per 1 januari 2014	20.094	-
Aflossingen	3.017	-
	17.077	-
Hoofdsom per 31 december 2014	17.077	-
Aflossingsverplichting komend jaar	3.017	-
	14.060	-
Per balansdatum is de opbouw naar looptijd:		
Aflossingsverplichtingen <1 jaar	3.017	-
Aflossingsverplichtingen 2-5 jaar	12.069	-
Aflossingsverplichtingen >5 jaar	1.991	-
	17.077	-
VLOTTENDE ACTIVA		
23. Voorraden		
De post voorraden bestaat uit materialen en reserveonderdelen ten behoeve van:		
Railmaterieel	7.574	7.903
Busmaterieel	602	467
Infra	3.200	2.842
Brandstof	-	27
Overige	705	755
	12.081	11.994
Voorziening voor incurantheid	-543	-413
	11.538	11.581
24. Onderhanden projecten		
	Stand per 31 dec. 2013	Mutatie onderhanden projecten
		Stand per 31 dec. 2014
in duizenden euro's		
Onderhanden projecten	1.419	-1.419
	1.419	-1.419

Voor een specificatie wordt verwezen naar de toelichting onder punt 29, kortlopende schulden.

Toelichting op de vennootschappelijke balans

in duizenden euro's	31 dec. 2014	31 dec. 2013
25. Vorderingen		
Debiteuren	7.225	8.417
Voorziening dubieuze debiteuren	-355	-200
	<u>6.870</u>	<u>8.217</u>
Vorderingen op groepsmaatschappijen	2.085	21.927
Vorderingen op groepsmaatschappij, HTM Railinfra	7.860	1.269
Leasevorderingen <1 jaar op groepsmaatschappijen	-	2.915
Leningen < 1 jaar op groepsmaatschappij HTM Buzz BV	3.017	-
Consignatieverstrekking personeel	275	352
Overige vorderingen en overlopende activa	21.461	9.767
	<u>41.568</u>	<u>44.447</u>

Vorderingen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde onder aftrek van eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid. De vorderingen hebben een resterende looptijd < 1 jaar, met uitzondering van de consignatieverstrekking personeel.

in duizenden euro's	31 dec. 2014	31 dec. 2013
26. Liquide middelen		
Callgeldleningen u/g	-	20.000
Banken	44.346	14.340
Kas	50	69
	<u>44.396</u>	<u>34.409</u>

De liquide middelen staan vrij ter beschikking van de vennootschap.

in duizenden euro's	Aandelen- kapitaal	Overige reserves	Totaal
PASSIVA			
27. Eigen vermogen			
Stand per 1 januari 31 december 2013	42.136	50.871	93.007
Mutaties 2014:			
Resultaat boekjaar			
Voorgestelde resultaatverdeling over 2014:	-	-5.867	-5.867
	-	-5.867	-5.867
Stand per 31 december 2014	<u>42.136</u>	<u>45.004</u>	<u>87.140</u>

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap bedraagt € 200 miljoen en is verdeeld in 102 miljoen aandelen A en 98 miljoen preferente aandelen B, elk nominaal groot € 1. Geplaatst en ingestort zijn 21.489.462 aandelen A en 20.646.738 aandelen B, in totaal € 42.136.200.

Toelichting op de vennootschappelijke balans

in duizenden euro's

31 dec. 2014

31 dec. 2013

PASSIVA

28. Voorzeningen

Voorziening deelneming HTM Buzz BV	-	151
Personele voorzieningen	3.656	5.096
Schade	3.632	815
	7.288	6.062

Het verloop van de voorziening is als volgt:

	Voorziening deelneming	Personele	Schade	Totaal
	HTM Buzz BV voorzieningen	voorzienin	gen	
Stand 31 december 2013	151	5.096	815	6.062
Bij: dotaties	-	859	3.359	4.218
Af: onttrekkingen	-151	2.299	542	2.690
Stand 31 december 2014	-	3.656	3.632	7.288

Toelichting op de vennootschappelijke balans

in duizenden euro's

31 dec. 2014

31 dec. 2013

PASSIVA

29. Kortlopende schulden

Crediteuren	10.350	2.282
Schulden aan groepsmaatschappijen	17.291	2.973
Schulden aan groepsmaatschappij, Abellio	-	524
Schulden aan groepsmaatschappij, HTM Beheer BV	-	15.025
Omzetbelasting	7.029	1.078
Loonheffing en premies sociale verzekeringen	3.170	2.803
Pensioenpremies	1.136	1.214
Onderhanden projecten	1.508	-
Overige schulden en overlopende passiva	37.101	46.092
	77.585	71.991

De resterende looptijd van de kortlopende schulden is < 1 jaar.

De onderhanden projecten zijn onderstaand nader toegelicht.

De vergelijkende cijfers voorgaand boekjaar van de onderhanden projecten zijn op de vennootschappelijke balans als actief verantwoord. De specificatie hiervan is onderstaand eveneens toegelicht.

HTM Railinfra BV

Projectkosten	-11.067	-9.998
Gedeclareerde termijnen	11.067	9.998
	-	-

HTM Railvoertuigen BV

Projectkosten	-	-75.577
Gedeclareerde termijnen	-	75.577
	-	-

Overige projecten

Projectkosten	-7.766	-10.078
Gedeclareerde termijnen	9.274	8.659
	1.508	-1.419

Totaal onderhanden Projecten

	1.508	-1.419
Totaal projecten met een debetsaldo	-4.932	-2.534
Totaal projecten met een creditsaldo	6.440	1.115
Saldo onderhanden projecten	1.508	-1.419

HTM Personenvervoer NV realiseert projecten op het gebied van (rail)infrastructuur en tramvoertuigen. Zij voert deze projecten uit in opdracht van HTM Railinfra BV, HTM Railvoertuigen BV, Stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag. De bestede projectkosten voor opdrachten vanuit HTM Railinfra BV en HTM Railvoertuigen BV worden per verslagperiode doorberekend. Het saldo van die onderhanden projecten bedraagt bij de vennootschap per ultimo boekjaar derhalve € 0.

Toelichting op de vennootschappelijke balans

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

Concessies

HTM beschikt over een concessie voor de exploitatie van Rail in het Stadsgebied Haaglanden met een looptijd tot en met 2016. De looptijd van de busconcessie is 7 jaar en eindigt derhalve op 8 december 2019.

Investeringsverplichtingen

De met leveranciers aangegane investeringsverplichtingen terzake tramvoertuigen bedragen per 31 december 2014 € 171 miljoen. Totaal aanbetaald is € 84 miljoen. Investeringsverplichtingen voor HTM Personenvervoer NV bedragen € 5,5 miljoen. De ten behoeve van railinfrastructurele projecten aangegane verplichtingen bedragen per 31 december 2014 € 2,0 miljoen.

Dividend uitkering

In artikel 32 van de statuten is de volgende bepaling opgenomen. Aandeelhouders houden recht op de overeengekomen dividenduitkering over boekjaar 2014. De twee voorwaarden die aan deze toekomstige uitkering zijn gesteld, zijn (1) het resultaat over het boekjaar is positief en (2) de solvabiliteit daalt niet onder de 40%. Als aan deze twee voorwaarden wordt voldaan keert HTM het overeengekomen dividend over 2014 uit ter hoogte van totaal € 13,7 miljoen.

Lening-, kredietfaciliteiten en bankgaranties

HTM Personenvervoer NV beschikt over een kredietfaciliteit van € 10,0 miljoen. Van derden hebben wij bankgaranties ontvangen voor een bedrag van € 0,3 miljoen. Aan derden zijn bankgaranties afgegeven voor een bedrag van € 1,1 miljoen. Door derden aan banken verstrekte borgstellingen gerelateerd aan leningen bedragen € 92,8 miljoen.

Leaseverplichtingen

HTM Personenvervoer NV heeft operational leaseverplichtingen. De verplichting voor komend boekjaar bedraagt circa € 0,6 miljoen. De verplichting voor de jaren 2016-2019 bedraagt circa € 1,2 miljoen.

Huurovereenkomsten

Uit hoofde van vier door HTM Personenvervoer NV afgesloten huurcontracten bestaat een jaarlijkse verplichting van circa € 1,1 miljoen. De huurcontracten betreffen vooral kantoorpanden, de resterende looptijd van deze contracten ligt tussen de 5 en 10 jaar.

Aansprakelijkheid bij de fiscale eenheid

HTM Personenvervoer NV vormt samen met haar dochtermaatschappijen een fiscale eenheid voor de omzetbelasting. Op grond van de Invorderingswet is de vennootschap met haar gevoegde ondernemingen ieder hoofdelijk aansprakelijk voor de ter zake door de combinatie verschuldigde belastingen.

Juridische procedure

De vennootschap is partij in een juridische procedure in het kader van de uitkomsten van een aanbesteding. Op balansdatum zijn partijen in gesprek om de rechtszaak te beëindigen. In 2015 is er overeenstemming bereikt over deze rechtszaak.

Dienstverleningsovereenkomst

Tussen HTM Railinfra BV en HTM Personenvervoer NV is een dienstverleningsovereenkomst afgesloten voor onbepaalde tijd. Volgens deze overeenkomst d.d. 15 oktober 2013 verricht HTM Personenvervoer NV juridische en administratieve diensten ten behoeve van HTM Railinfra BV. De vergoeding die HTM Railinfra BV aan HTM Personenvervoer NV verschuldigd is bedraagt € 60.000 per jaar voor de jaren 2013 - 2016.

Gebruiksovereenkomst

Conform de gebruiksovereenkomst d.d. 5 oktober 2013 tussen de vennootschap en HTM Railinfra BV verleent HTM Railinfra BV aan de vennootschap het recht gebruik te maken van de railinfrastructuur ten behoeve van de uitvoering van het personenvervoer volgens de railconcessie Den Haag. Als tegenprestatie voor het gebruiksrecht is HTM Personenvervoer NV een jaarlijkse vergoeding verschuldigd aan HTM Railinfra BV. Deze gebruiksvergoeding is gelijk aan de kosten die HTM Railinfra BV in dat jaar voor de railinfrastructuur maakt.

Toelichting op de vennootschappelijke winst-en-verliesrekening

in duizenden euro's

	2014	2013
BEDRIJFSOPBRENGSTEN		
30. Overheidsbijdragen lijndienstvervoer		
Openbaar vervoer	119.126	115.690
31. Opbrengsten personenvervoer		
Plaatsbewijzen/OV-Chipkaart	74.746	77.853
Studentenkaart	13.810	11.037
	88.556	88.890
32. Overige opbrengsten		
Werk voor derden	34.478	25.186
Boetes (exclusief deel ritprijs)	923	1.242
A-kaarten	130	157
Mutatie geactiveerde eigen productie	7.151	2.902
	42.682	29.487
	250.364	234.067

De bedrijfsopbrengsten zijn ten opzichte van vorig jaar met 7% gestegen. De omzet is geheel in Nederland gerealiseerd.

Toelichting op de vennootschappelijke winst-en-verliesrekening

in duizenden euro's

	2014	2013
BEDRIJFSLASTEN		
33. Personeelskosten		
Salarissen	63.443	62.422
Pensioenlasten incl. FPU	11.013	11.167
Premie arbeidsongeschiktheid	3.870	2.904
Overige sociale lasten	4.785	4.700
Diverse personeelskosten	5.543	4.737
Mutatie verloftegoeden	946	1.172
	<u>89.600</u>	<u>87.102</u>
Kosten gehuurd personeel	24.419	17.679
	<u>114.019</u>	<u>104.781</u>
<p>Het gemiddeld aantal werknemers gedurende het verslagjaar was 1.384 (2013: 1.406). Alle werknemers zijn werkzaam in het openbaar vervoer. Er waren geen werknemers werkzaam in het buitenland.</p>		
34. Afschrijvingen		
<i>Materiële vaste activa</i>		
Terreinen en gebouwen incl. installaties	1.024	361
Rijdend materieel	3.205	3.476
Bedrijfsauto's	429	355
Machines en inventaris	6.012	5.555
	<u>10.670</u>	<u>9.747</u>
Verkoopresultaat op materiële vaste activa	-12	-
	<u>10.658</u>	<u>9.747</u>
35. Bijzondere waardeverminderingen		
Impairment terreinen en gebouwen incl. installaties	-	226
Impairment rijdend materieel	40	1.110
	<u>40</u>	<u>1.336</u>

Toelichting op de vennootschappelijke winst-en-verliesrekening

in duizenden euro's

	2014	2013
BEDRIJFSLASTEN		
36. Overige kosten		
Materiaalverbruik	18.750	13.882
Energieverbruik	5.442	6.729
Onderhoud en reparatie door derden	45.840	30.259
Belastingen, rechten en verzekeringen	1.881	1.429
Huur roerende en onroerende goederen	44.166	39.082
Overige	17.851	15.442
	133.930	106.823
37. Financiële lasten en baten		
Rentelasten:	11	390
Af: Rentebaten	1.086	1.714
	-1.075	-1.324
RESULTAAT		
38. Resultaat deelnemingen		
HTM Commercial Actions BV	695	2.815
HTM Railvoertuigen BV	-	-
HTM Buzz BV	646	30
	1.341	2.845

De directie,

Mr. Drs. G.J. Boot

Ir. J.N.K. Bierman

Den Haag, 7 oktober 2015

RAAD VAN COMMISSARISSEN

Mr. D. van der Heem-Wagemakers

Drs. P. de Krom

Mr. S. Renzema

Den Haag, 7 oktober 2015

Overige gegevens

Regelingen inzake winstbestemming

In overeenstemming met de statutenwijziging d.d. 15 oktober 2013 is bepaald dat de winst ter beschikking staat van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. De winstuitkering voor de boekjaren 2013 - 2016 is geregeld in artikel 32 van de statuten. De omvang van deze uitkering naar de te onderscheiden aandelen van de vennootschap wordt bepaald aan de hand van de statuten. Uitkering van winst geschiedt na goedkeuring van de jaarrekening waaruit blijkt dat deze geoorloofd is.

In artikel 32 van de statuten is de volgende bepaling opgenomen. Aandeelhouders houden recht op de overeengekomen dividenduitkering over boekjaar 2014. De twee voorwaarden die aan deze toekomstige uitkering zijn gesteld, zijn (1) het resultaat over het boekjaar is positief en (2) de solvabiliteit daalt niet onder de 40%. Als aan deze twee voorwaarden wordt voldaan keert HTM het overeengekomen dividend over 2014 uit ter hoogte van totaal € 13,7 miljoen.

Voorstel winstbestemming

Voorgesteld wordt het resultaat over 2014 ad € -5.867.000,- ten laste van de overige reserves te brengen. Dit voorstel is verwerkt in de jaarrekening.

Gebeurtenissen na balansdatum

Begin 2015 is de concessie Taxibus overgegaan van HTM Specials BV naar Connexxion. Deze overgang wordt medio 2015 geëffectueerd.



Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering van HTM Personenvervoer N.V.

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit rapport opgenomen jaarrekening 2014 van HTM Personenvervoer N.V. te Den Haag gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2014 en de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2014 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Ref.: e0364795

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Prinses Margrietplantsoen 46, 2595 BR Den Haag, Postbus 30715, 2500 GS Den Haag
T: 088 792 00 70, F: 088 792 95 20, www.pwc.nl

'PwC' is het merk waaronder PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (KvK 51414406), PricewaterhouseCoopers Pensions, Actuarial & Insurance Services B.V. (KvK 54226368), PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289) en andere vennootschappen handelen en diensten verlenen. Op deze diensten zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin onder meer aansprakelijkheidsvoorwaarden zijn opgenomen. Op leveringen aan deze vennootschappen zijn algemene inkoopvoorwaarden van toepassing. Op www.pwc.nl treft u meer informatie over deze vennootschappen, waaronder deze algemene (inkoop)voorwaarden die ook zijn gedeponseed bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam.



Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van HTM Personenvervoer N.V. per 31 december 2014 en van het resultaat over 2014 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Den Haag, 7 oktober 2015
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J.A.D.', is written over a horizontal line.

drs. J.A.D. van de Pavoordt RA