

GVB Holding NV

Jaarverslag 2018



Financieel resultaat

Het is er GVB alles aan gelegen om de nieuwe vervoersconcessie voor Amsterdam, die eind 2024 ingaat, binnen te halen. Vervoerregio Amsterdam heeft het voornemen om in 2019 een besluit te nemen over het al dan niet verstrekken van een onderhandse gunning. Essentieel is dat ons kostenniveau marktconform is en onze organisatie slim, veerkrachtig en efficiënt. In 2018 hebben we onze kostendekkingsgraad verder kunnen verhogen. GVB nadert het punt dat geen netto exploitatiesubsidie meer nodig is.

Een solide financiële bedrijfsvoering is noodzakelijk voor de continuïteit van GVB. Tegelijkertijd houden we oog voor het gemeenschappelijk belang met Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam om de financiële middelen optimaal te benutten. De jaarlijkse subsidie voor de exploitatie is ook dit jaar verder verlaagd. De financiële middelen die hiermee vrijkomen kunnen weer worden geïnvesteerd in het OV van de toekomst. De financiële positie van GVB is solide.

[oog voor gemeenschappelijk belang VRA en gemeente Amsterdam](#)

Resultaat 2018

Het bedrijfsresultaat voor belastingen over 2018 bedraagt € 2,3 miljoen positief (2017: € 6,7 miljoen positief). In 2018 is het resultaat beïnvloed door een hogere dotatie aan de personeelsvoorzieningen, waaronder een dotatie voor WGA-WIA omdat GVB eigen risicodragers is. In 2018 bedraagt het resultaat na belastingen € 1,9 miljoen (2017: € 3,7 miljoen positief).

[bedrijfsresultaat € 2,3 miljoen](#)

Tabel 26 Resultaat

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	verschil
Bedrijfsopbrengsten	482,4	447,4	35,0
Bedrijfslasten	479,9	440,7	39,2
Bedrijfsresultaat	2,5	6,7	-4,2
Financiële baten en lasten	0,2	0,0	0,2
Resultaat voor belastingen	2,3	6,7	-4,4
Vennootschapsbelasting	0,4	3,0	-3,0
Resultaat na belastingen	1,9	3,7	-1,4

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn in het verslagjaar met € 35,0 miljoen gestegen in vergelijking met 2017. In het verslagjaar bedroegen deze € 482,4 miljoen ten opzichte van € 447,4 miljoen in 2017.

Tabel 27 **Bedrijfsopbrengsten**

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	verschil
Netto-omzet	470,5	436,8	33,7
Mutatie in onderhanden projecten	2,1	4,5	-2,4
Overige bedrijfsopbrengsten	9,8	6,1	3,7
Bedrijfsopbrengsten	482,4	447,4	35,0

Netto-omzet

De netto-omzet over 2018 bedraagt € 470,5 miljoen. De toename met € 35,0 miljoen is voornamelijk bereikt door een stijging van de reizigersopbrengsten (€ 14,7 miljoen) en door opbrengsten uit werk voor derden (€ 14,0 miljoen).

Tabel 28 **Netto-omzet**

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	verschil
Reizigersopbrengsten	300,7	286,0	14,7
Contractopbrengsten	126,8	124,2	2,6
Vervoerconcessie Amsterdam*	23,5	30,5	-7,0
Sociale Veiligheid**	19,1	18,6	0,5
Verencontract	15,0	13,7	1,3
BORI-contract***	69,2	61,4	7,8
Opbrengsten uit werk voor derden	45,1	31,1	14,0
Totaal	472,6	441,3	31,3
Waarvan mutatie in onderhanden projecten	-2,1	-4,5	2,4
Netto-omzet	470,5	436,8	33,7

* Inclusief vergoeding tijdelijke verkeersmaatregelen en verrekening, bonus/malus en contractuele boetes.

** Onderdeel van concessieafspraken.

*** Inclusief meerjarenvervangingsplan railinfrastructuur tram.

Reizigersopbrengsten

De gemiddelde ritprijs van Bus, Tram en Metro steeg in 2018 met 0,5% ten opzichte van 2017 tot afgerond € 1,20. Op basis van de 252,2 miljoen gemaakte reizigersritten, 4,6% meer dan in 2017, realiseerde GVB een reizigersopbrengst van € 300,7 miljoen (2017: € 286,0 miljoen).

Contractopbrengst vervoersconcessie Amsterdam

Een belangrijk onderdeel van de concessievoorwaarden zijn de afspraken over de groei van het aantal reizigers en de afname van de jaarlijkse subsidie. Volgens de concessie-afspraken neemt de netto exploitatiesubsidie af van € 102 miljoen in 2012 naar nihil in 2024. In 2018 daalde de reguliere exploitatiesubsidie met € 12,4 miljoen ten opzichte van 2017.

In de concessie zijn afspraken gemaakt over de relatie tussen de groei van de reizigersopbrengst en de exploitatiesubsidie. Deze zogenoemde risk/benefit-systematiek houdt in dat als de reizigersopbrengst hoger of lager is dan de norm, deze wordt verrekend met de subsidie. Deze verrekening vindt plaats over een periode van drie jaar (2016, 2017 en 2018). Op basis van de definitieve cijfers van 2018 bedraagt de definitieve verrekening over deze 3 jaren € 3,7 miljoen alsnog te betalen aan Vervoerregio Amsterdam.

exploitatiesubsidie
daalt met €12,4 miljoen

Bedrijfslasten

In 2018 bedroegen de bedrijfslasten € 479,9 miljoen, een stijging van € 39,2 miljoen ten opzichte van 2017.

Tabel 29 **Bedrijfslasten**

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	verschil
Lonen en salarissen	213,1	208,2	4,9
Sociale lasten	53,9	51,6	2,3
Uitbesteed werk / andere externe kosten	70,2	51,0	19,2
Grond- en hulpstoffen	25,2	22,1	3,1
Afschrijving op materiële vaste activa	14,6	12,9	1,7
Overige bedrijfskosten	102,9	94,9	8,0
Bedrijfslasten	479,9	440,7	39,2

Dividend

Aan de algemene vergadering zal worden voorgesteld om over 2018, conform dividendbeleid, € 1,04 miljoen aan de aandeelhouder uit te keren.

Liquiditeit

De totale stand aan liquide middelen bedraagt ultimo verslagjaar € 25,5 miljoen (2017: € 50,6 miljoen). Binnen de financieringsfaciliteit van gemeente Amsterdam bedraagt het direct opvraagbare gedeelte op 31 december 2018 € 90,5 miljoen.

Tabel 30 **Liquide middelen**

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	verschil
Liquide middelen	25,5	50,6	-25,1

Vermogen

Het resultaat na belastingen is toegevoegd aan het eigen vermogen van GVB. Het eigen vermogen ultimo verslagjaar bedraagt € 95,6 miljoen. Het vreemd vermogen is in het verslagjaar met € 44,0 miljoen gestegen tot € 204,2 miljoen, hoofdzakelijk als gevolg van het vooruit ontvangen van de bijdrage voor de OV-studentenkaart 2019. Er is geen sprake van externe financiering.

Tabel 31 **Vermogen**

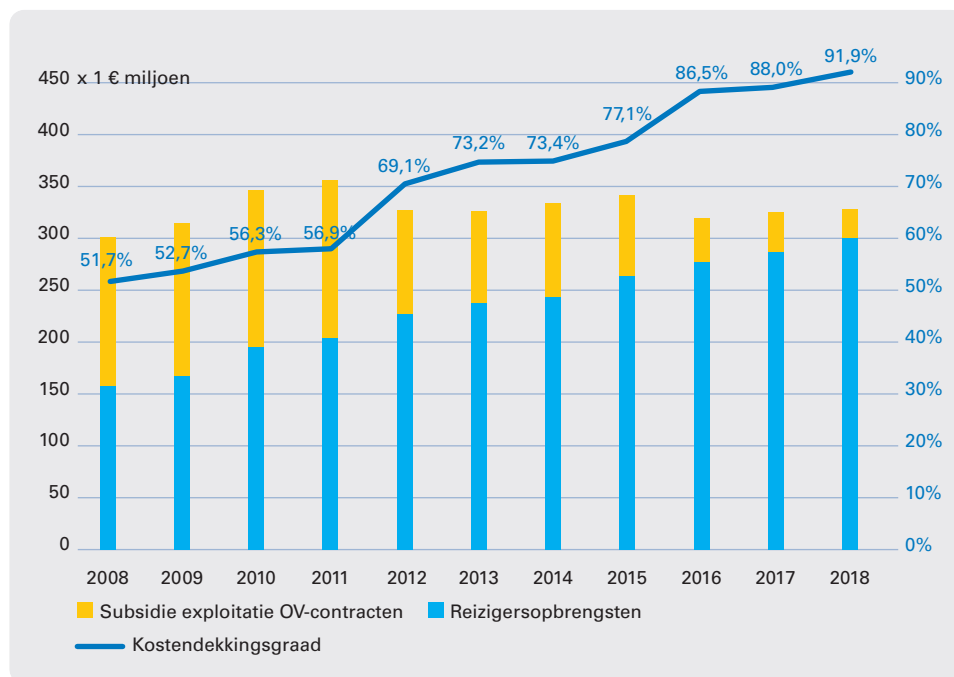
Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	verschil
Eigen vermogen	95,6	96,4	-0,8
Vreemd vermogen	204,2	160,2	44,0
Waarvan kortlopende schulden	158,9	114,5	44,4
Waarvan voorzieningen	45,3	45,7	-0,4

Kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad drukt uit in hoeverre de kosten voor exploitatie van het openbaar vervoer worden gedekt door de reizigersopbrengsten. De kostendekkingsgraad is de laatste jaren sterk gestegen, van 51,7% in 2008 naar 91,9% in 2018. Dit is exclusief de investeringsbijdrage. Deze stijging ontstaat door hogere reizigersopbrengsten en kostenreducties. Hierdoor kon de exploitatiesubsidie verder worden verlaagd. GVB zet de komende jaren in op verdere groei van de reizigersopbrengsten en op kostenreductie om onafhankelijker te worden van de subsidie, één van de strategische doelstellingen.

kostendekkingsgraad
opnieuw verbeterd
naar 91,9%

Figuur 75 **Ontwikkeling kostendekkingsgraad**



De kostendekkingsgraad tot en met 2015 is inclusief vergoeding voor kapitaallasten die GVB ontving van Vervoerregio Amsterdam. In 2016 is een eenmalige bijdrage ontvangen van Vervoerregio Amsterdam waarmee met ingang van 2016 de vergoeding kapitaallasten is komen te vervallen. Dit heeft een positief effect op de kostendekkingsgraad.