

GVB Holding NV

Jaarverslag 2021



Financieel resultaat

Het financieel resultaat is in 2021 sterk bepaald door de beschikbaarheidsvergoeding van de rijksoverheid. De gekelderde reizigersopbrengsten hebben zich slechts gedeeltelijk hersteld.

De beschikbaarheidsvergoeding die de rijksoverheid vanwege corona in 2020 instelde, werd in 2021 gecontinueerd. In 2020 werden de kosten met een maximum van 95% van de geïndexeerde kosten 2019 vergoed. In 2021 bedroeg deze vergoeding 100% van de geïndexeerde kosten 2019. Hierdoor konden we in gezamenlijk overleg volgens onze dienstregeling blijven rijden, zoals door de rijksoverheid werd gevraagd. We zijn de overheid dankbaar voor de beschikbaarheidsvergoeding, waardoor we volwaardig OV konden blijven aanbieden. De vergoeding loopt vooralsnog door tot 1 september 2022.

Vergoeding voor beschikbaarheid liep hele jaar door

Wat betreft de reizigersopbrengsten: we hebben in 2021 meer reizigers vervoerd dan in 2020, maar in vergelijking met andere concessiegebieden keren reizigers in Amsterdam minder snel terug. Dit komt doordat er in en rond Amsterdam minder forenzen zijn dan in andere grote steden en doordat Amsterdam in deze periode minder toeristen verwelkomt, die de stad normaal gesproken massaal bezoeken en ook gebruikmaken van het OV.

Kostendekkingsgraad

In onze bedrijfsvoering zijn we sterk gericht op kostenbesparingen en efficiencylagen, onder andere door verhoging van de productiviteit. Onze belangrijke aandachtspunten bij het behalen van de besparingen en verbeterlagen zijn de processen, cost control en risicomanagement.

Een groot deel van onze kosten vormen de personeelskosten. In 2021 hebben we ons personeelsbestand met 224 fte afgebouwd. Dit hebben we weten te realiseren door flexibele contracten niet te verlengen en door, bij natuurlijk verloop van medewerkers, niet te werven. Een belangrijk aandachtspunt is het hoge ziekteverzuim. We zetten ons in om dat te verlagen.

Concessie

GVB is al enkele jaren geleden met Vervoerregio Amsterdam in gesprek gegaan over mogelijkheden om de huidige concessie, die loopt tot en met 2024, met ingang van 2022 om te zetten naar een nieuwe concessieperiode. Vervoerregio Amsterdam nam in 2019 een principebesluit over het verstrekken van een nieuwe concessie via een onderhandse gunning. Voorwaarde voor het vergeven van de nieuwe concessie is dat het kostenniveau van GVB marktconform is. Begin 2020 was de exploitatiesubsidie voor GVB volledig afgebouwd en voldeed GVB aan deze voorwaarde, maar door corona veranderde de situatie volledig. Een vervroegde concessieverlening bleek in 2021 niet langer haalbaar. In de onderhandelingen richten we ons op het oorspronkelijke startjaar 2025. Wel is het besluit om de concessie onderhands te gunnen overeind gebleven. GVB heeft er vertrouwen in dat we dankzij ons kostenbewustzijn en de duurzame weg die we bewandelen, in 2025 de juiste positie hebben om de concessie te kunnen uitvoeren.

Concessie wordt onderhands gegund

Resultaat 2021

Het resultaat na belastingen over 2021 bedraagt € 5,2 miljoen (2020: - € 2,4 miljoen). Het resultaat is beïnvloed door gedaalde reizigersopbrengsten, een afname van de

exploitatiesubsidie en de hogere beschikbaarheidsvergoeding 2021 van de rijksoverheid.

Tabel 16 **Resultaat**

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	verschil
Bedrijfsopbrengsten	478,4	462,2	16,2
Bedrijfslasten	469,0	463,6	5,4
Bedrijfsresultaat	9,4	-1,4	10,8
Financiële baten en lasten	-2,9	-2,1	-0,8
Resultaat voor belastingen	6,5	-3,5	10,0
Vennootschapsbelasting	-1,3	1,1	-2,4
Resultaat na belastingen	5,2	-2,4	7,6

Bedrijfsopbrengsten

De overige bedrijfsopbrengsten zijn gestegen door de beschikbaarheidsvergoeding 2021 van € 156,9 miljoen (2020: € 127,0 miljoen).

Tabel 17 **Bedrijfsopbrengsten**

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	verschil
Netto-omzet	312,3	331,8	-19,5
Mutatie in onderhanden projecten	-5,7	-8,7	3,0
Beschikbaarheidsvergoeding	156,9	127,0	29,9
Overige bedrijfsopbrengsten	14,9	12,1	2,8
Bedrijfsopbrengsten	478,4	462,2	16,2

Netto-omzet

De netto-omzet over 2021 is in vergelijking met 2020 met € 19,5 miljoen afgenomen tot € 312,3 miljoen. De reizigersopbrengsten zijn gedaald met € 6,4 miljoen. De contractopbrengsten zijn per saldo gedaald met € 0,5 miljoen. De opbrengsten uit de Vervoersconcessie Amsterdam, bestaande uit de exploitatiesubsidie OV en de contractopbrengsten voor Sociale Veiligheid, zijn gedaald en de opbrengsten uit het BORI-contract zijn gestegen. Verder zijn de opbrengsten uit werken voor derden gedaald met € 9,6 miljoen. De mutatie in onderhanden projecten is gedaald met € 3,0 miljoen.

Netto-omzet nam met 19,5 miljoen euro af tot 312,3 miljoen euro

Tabel 18 **Netto-omzet**

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	verschil
Reizigersopbrengsten	174,0	180,4	-6,4
Contractopbrengsten	100,2	100,7	-0,5
Vervoersconcessie Amsterdam*	10,0	14,8	-4,8
Verencontract	16,3	16,0	0,3
BORI-contract**	73,9	69,9	4,0
Opbrengsten uit werk voor derden	32,4	42,0	-9,6
Totaal	306,6	323,1	-16,5
Waarvan mutatie in onder handen projecten	5,7	8,7	-3,0

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	verschil
Netto-omzet	312,3	331,8	-19,5

* Inclusief verrekening bonus/malus en contractuele boetes.

** Inclusief meerjarenvervangingsplan railinfrastructuur tram.

Reizigersopbrengsten

De gemiddelde ritprijs van Bus, Tram en Metro daalde in 2021 ten opzichte van 2020 met 3% tot € 1,30. Deze daling wordt beïnvloed door het aangepaste reizigersgedrag in 2021 tijdens de coronacrisis en daarnaast doordat het ministerie de opbrengsten uit het studenten-OV heeft gehandhaafd ondanks het lagere aantal ritten met de OV-studentenkaart in 2021. Op basis van de 133,4 miljoen gemaakte reizigersritten (0,6% minder dan in 2020) realiseerde GVB reizigersopbrengsten van € 174,0 miljoen (2020: € 180,4 miljoen).

Contractopbrengsten vervoerconcessie Amsterdam

Een belangrijk onderdeel van de concessievoorwaarden vormen de afspraken over de groei van het aantal reizigers en de afname van de netto-exploitatiesubsidie. Doelstelling in de concessie-afspraken uit 2013 was dat de netto-exploitatiesubsidie zou afnemen van € 102 miljoen in 2012 naar nihil in 2024. In 2021 daalden de contractopbrengsten Vervoerconcessie Amsterdam met € 4,8 miljoen ten opzichte van 2020.

Bedrijfslasten

In 2021 bedroegen de bedrijfslasten € 469,0 miljoen (2020: € 463,6 miljoen).

Tabel 19 **Bedrijfslasten**

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	verschil
Lonen en salarissen	207,2	208,1	-0,9
Sociale lasten en pensioenbijdragen	56,6	57,7	-1,1
Uitbesteed werk en andere externe kosten	158,2	155,3	2,9
Grond- en hulpstoffen	21,2	22,3	-1,1
Afschrijving op materiële vaste activa	25,8	20,2	5,6
Overige bedrijfskosten	0,0	0,0	0,0
Bedrijfslasten	469,0	463,6	5,4



Dividend

Aan de algemene vergadering van aandeelhouders van 18 mei 2022 wordt voorgesteld om over 2021 geen dividend aan de aandeelhouder uit te keren, waardoor aan de voorwaarden van de beschikbaarheidsvergoeding wordt voldaan.

Liquiditeit

Het saldo liquide middelen bedroeg op 31 december 2021 € 39,9 miljoen (31 december 2020: € 45,0 miljoen). Met BNG Bank en met de Nederlandse Waterschapbank is GVB in oktober 2019 een kredietovereenkomst aangegaan voor een bedrag van € 400 miljoen met een looptijd van 5 jaar. In april 2020 is een aanvullend krediet van € 150 miljoen afgesloten bij BNG Bank en de Nederlandse Waterschapbank, dat in 30 jaar wordt afgelost met ingang van december 2021.

Tabel 20 **Liquide middelen**

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	verschil
Liquide middelen	39,9	45,0	-5,1

Vermogen

Het resultaat 2020 na belastingen is onttrokken aan het groepsvermogen van GVB. Het groepsvermogen op 31 december 2021 bedraagt € 99,3 miljoen. Het vreemd vermogen is in 2021 met € 4,4 miljoen gestegen tot € 417,6 miljoen. De hoogte van het vreemd vermogen wordt vooral beïnvloed door het gebruik van de externe financieringsfaciliteiten. Op 31 december 2021 voor een bedrag van € 223 miljoen met een aflossingsverplichting in 2022 van € 5 miljoen.

Tabel 21 **Vermogen**

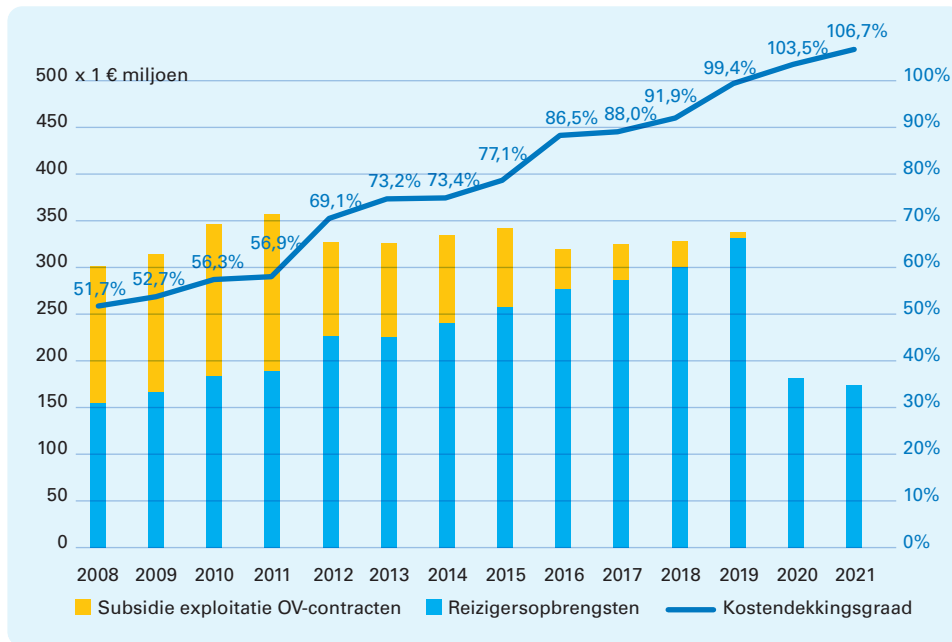
Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	verschil
Groepsvermogen	99,3	94,1	5,2
Vreemd vermogen	417,6	413,2	4,4
<i>Langlopende schulden</i>	<i>218,0</i>	<i>185,0</i>	<i>33,0</i>
<i>waarvan financieringskosten</i>	<i>-0,3</i>	<i>-0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>Kortlopende schulden</i>	<i>166,6</i>	<i>191,4</i>	<i>-24,8</i>
<i>Voorzieningen</i>	<i>33,3</i>	<i>37,3</i>	<i>-4,0</i>

Kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad drukt de verhouding uit tussen de reizigersopbrengsten en het totaal van de exploitatiesubsidie vervoersconcessie Amsterdam plus de reizigersopbrengsten. De kostendekkingsgraad is de laatste jaren sterk gestegen: van 51,7% in 2008 naar 106,7% in 2021. Dit is exclusief de investeringsbijdrage van Vervoerregio Amsterdam voor rijdend materieel. GVB zet de komende jaren in op herstel van de groei van de reizigersopbrengsten en op kostenreductie.

Kostendekkingsgraad is opnieuw gestegen

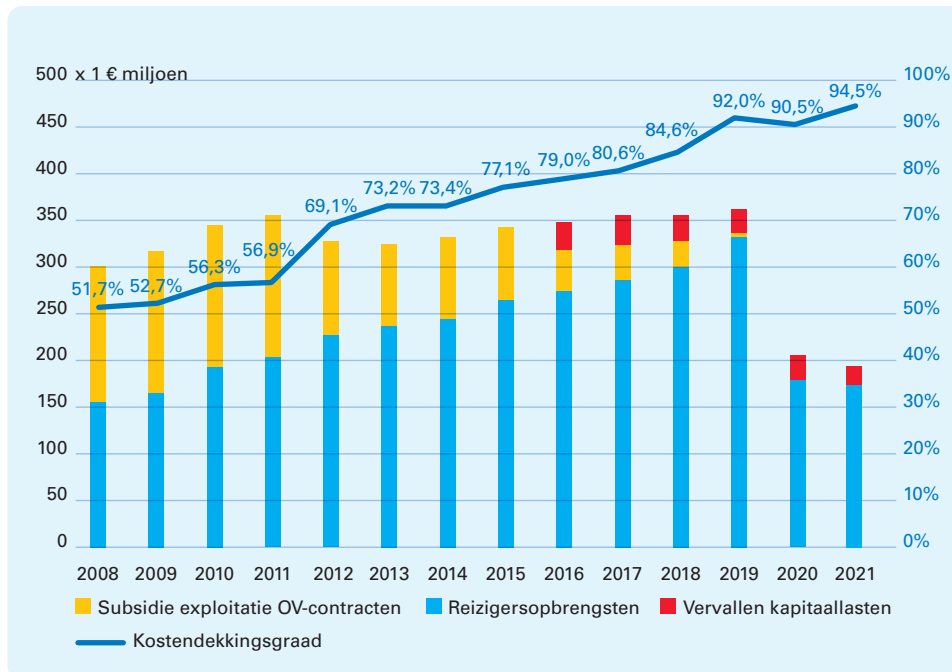
Figuur 9 **Ontwikkeling kostendekkingsgraad exclusief investeringsbijdrage**



Om de kostendekkingsgraad te berekenen, wordt rekening gehouden met de van de rijksoverheid verkregen beschikbaarheidsvergoeding.

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

Figuur 10 **Ontwikkeling kostendekkingsgraad exclusief vervallen kapitaallasten**



In bovenstaande grafiek is de ontwikkeling van de kostendekkingsgraad weergegeven waarin de verrekening van de amortisatie van de in 2016 ontvangen eenmalige investeringsbijdrage van Vervoerregio Amsterdam is geëlimineerd. Deze amortisatie wordt verrekend met de exploitatiesubsidie OV.