GVB Holding NV

Jaarverslag 2022



Pamela Pinas, trambestuurder

‘... want waar we ook naartoe gaan, we zullen altijd weer thuiskomen’

Roziena Salihu, reisdichter GVB

GVB

Financieel resultaat

Het financieel resultaat van GVB is in 2022 sterk bepaald door de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) van de rijksoverheid. De reizigersopbrengsten die daalden als gevolg van de coronapandemie, hebben zich in de loop van 2022 gedeeltelijk hersteld.

De BVOV die de rijksoverheid vanwege corona in 2020 instelde, werd in 2022 gecontinueerd. In 2020 werden de kosten met een maximum van 95% van de geïndexeerde kosten van 2019 vergoed. Zowel in 2021 als in 2022 bedroeg deze vergoeding maximaal 100% van de geïndexeerde kosten in 2019. GVB heeft geen aanspraak op de volledige 100% gemaakt, maar op een deel hiervan. Hierdoor konden we in afstemming met Vervoerregio Amsterdam een volwaardige dienstregeling blijven rijden, zoals de rijksoverheid ons als voorwaarde stelde.

Wat betreft de reizigersopbrengsten: we hebben in 2022 meer reizigers vervoerd dan in 2021, maar in vergelijking met andere concessiegebieden kiezen reizigers in Amsterdam er minder snel voor om gebruik te maken van het OV. In 2022 lagen de reizigersopbrengsten 60% hoger dan in 2021, maar nog altijd 16% lager dan in 2019.

De opbrengsten lagen nog altijd 16 procent lager dan in 2019

Kostenbesparingen

In onze bedrijfsvoering zijn we sterk gericht op kostenbesparingen en efficiencyslagen, onder andere door het verhogen van de productiviteit. Onze belangrijke aandachtspunten bij het behalen van de besparingen en verbeterslagen zijn de processen, cost control en risicomanagement. Alle afdelingen binnen GVB hebben doelstellingen om meer efficiënt te werken met concrete besparings- en productiviteitsdoelstellingen zoals beperken verzuim waardoor extra inhuur overbodig wordt en energie- en kostenbesparing per afdeling. Daarop wordt hard gestuurd. De belangrijkste factoren in 2022 die de productiviteit en het meer efficiënt worden hebben beïnvloed waren arbeidsverzuim en uitval.

Concessie

Van grote invloed op de concessie die GVB uitvoert en de naderende nieuwe concessie, is de marktconformiteit. Meer over de concessie staat hier.

Resultaat 2022

Het resultaat na belastingen over 2022 bedraagt € 1,0 miljoen (2021: € 5,2 miljoen). Het resultaat is beïnvloed door gestegen reizigersopbrengsten, een toename van de personeelskosten en een lagere beschikbaarheidsvergoeding 2022 van de rijksoverheid.

Tabel 19 **Resultaat**

Bedragen in miljoenen euro's	2022	2021	verschil
Bedrijfsopbrengsten	532.9	478,4	54,5
Bedrijfslasten	529.1	469,0	60,1
Bedrijfsresultaat	3,8	9,4	-5,6
Financiële baten en lasten	-2,0	-2,9	0,9
Resultaat voor belastingen	1,8	6,5	-4,7
Vennootschapsbelasting	0.8	-1,3	0,5
Resultaat na belastingen	**1,0**	**5,2**	**-4,2**

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten over 2022 zijn in vergelijking met 2021 met € 54,5 miljoen toegenomen tot € 532,9 miljoen. Deze stijging komt met name door de fors hogere reizigersopbrengsten € 278,6 miljoen (2021: € 174,0 miljoen). Daardoor heeft GVB in 2022 een fors lagere beschikbaarheidsvergoeding 2022 € 77,8 miljoen (2021: € 156,9 miljoen) nodig gehad.

Tabel 20 **Bedrijfsopbrengsten**

Bedragen in miljoenen euro's	2022	2021	verschil
Netto-omzet	433,5	306,6	126,9
Beschikbaarheidsvergoeding	77,8	156,9	-79,1
Overige bedrijfsopbrengsten	21,6	14,9	6,7
Bedrijfsopbrengsten	**532,9**	**478,4**	**54,5**

Netto-omzet

De netto omzet is gestegen met € 126,9 miljoen. De reizigersopbrengsten zijn toegenomen met € 104,6 miljoen. De contractopbrengsten zijn per saldo toegenomen met € 12,1 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 AMRI-contract (in 2021 het BORI-contract) zijn gestegen. Verder zijn de opbrengsten uit werken voor derden gestegen met € 10,2 miljoen.

Netto-omzet nam met € 126,9 miljoen toe tot € 433,5 miljoen

Tabel 21 **Netto-omzet**

Bedragen in miljoenen euro's	2022	2021	verschil
Reizigersopbrengsten	278,6	174,0	104,6
Contractopbrengsten	112,3	100,2	12,1
*Vervoersconcessie Amsterdam**	*4,6*	*10,0*	*-5,4*
Verencontract	*18,3*	*16,3*	*2,0*
*AMRI / BORI-contract***	*89,4*	*73,9*	*15,5*
Opbrengsten uit werk voor derden	42,6	32,4	10,2
Netto-omzet	**433,5**	**306,6**	**126,9**

** Inclusief verrekening bonus/malus en contractuele boetes.*
*** Inclusief meerjarenvervangingsplan railinfrastructuur tram.*

Reizigersopbrengsten

De gemiddelde ritprijs van Bus, Tram en Metro is in 2022 ten opzichte van 2021 met 4,5% gestegen tot € 1,37. Deze stijging wordt enerzijds veroorzaakt door een gemiddelde prijsverhoging en anderzijds door een andere samenstelling van de verkochte reisproducten. Op basis van de 204,1 miljoen gemaakte reizigersritten (53%

meer dan in 2021) realiseerde GVB reizigersopbrengsten van € 278,6 miljoen (2021: € 174,0 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 2022 daalden de contractopbrengsten Vervoerconcessie Amsterdam met € 5,4 miljoen ten opzichte van 2021.

Bedrijfslasten

In 2022 bedroegen de bedrijfslasten € 529,1 miljoen (2021: € 469,0 miljoen). De toename van het uitbesteed werk en andere externe kosten wordt voornamelijk veroorzaakt door een stijging van inhuur personeel en diensten door derden.

Tabel 22 **Bedrijfslasten**

Bedragen in miljoenen euro's	2022	2021	verschil
Lonen en salarissen	212,0	207,2	4,8
Sociale lasten en pensioenbijdragen	54,4	56,6	-2,2
Uitbesteed werk en andere externe kosten	215,4	158,2	57,2
Grond- en hulpstoffen	16,9	21,2	-4,3
Afschrijving op materiële vaste activa	30,4	25,8	4,6
Bedrijfslasten	**529,1**	**469,0**	**60,1**

Dividend

Aan de algemene vergadering van aandeelhouders van 12 mei 2023 wordt voorgesteld om over 2022 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 2022 € 45,8 miljoen (31 december 2021: € 39,9 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 23 **Liquide middelen**

Bedragen in miljoenen euro's	2022	2021	verschil
Liquide middelen	45,8	39,9	5,9

Vermogen

Het resultaat 2021 na belastingen is toegevoegd aan het groepsvermogen van GVB. Het groepsvermogen op 31 december 2022 bedraagt € 100,4 miljoen. Het vreemd vermogen is in 2022 met € 21,0 miljoen gestegen tot € 448,7 miljoen. Het vreemd vermogen is vooral hoger door de hogere kortlopende schulden. Dit komt met name door de verplichting voor elektrische bussen van ruim € 23 miljoen.

Tabel 24 **Vermogen**

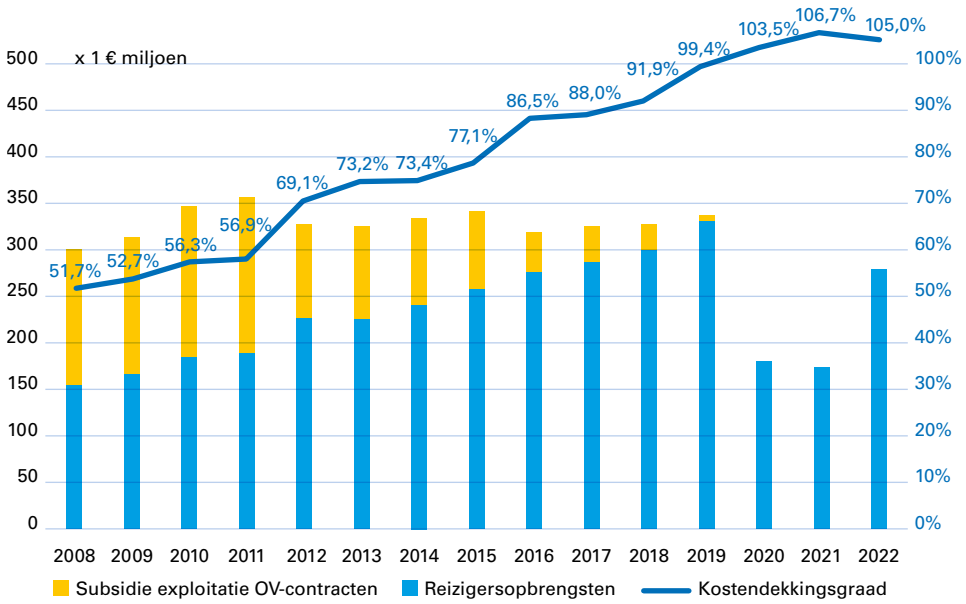
Bedragen in miljoenen euro's	2022	2021	verschil
Groepsvermogen	100,4	99,3	1,1
Vreemd vermogen	448,7	427,7	21,0
Langlopende schulden	*160,0*	*218,0*	*-58,0*
waarvan financieringskosten	*-0,2*	*-0,3*	*0,1*
Kortlopende schulden	*258,8*	*176,7*	*82,1*
Voorzieningen	*30,1*	*33,3*	*-3,2*

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, met in 2022 een lichte daling naar 105,0%. Dit is exclusief de amortisatie investeringsbijdragen en de kapitaallastenvergoeding van Vervoerregio Amsterdam voor rijdend materieel en de subsidie voor Sociale Veiligheid. GVB zet de komende jaren in op herstel van de groei van de reizigersopbrengsten en op kostenreductie.

Kostendekkingsgraad is licht gedaald naar 105,0 procent

Figuur 2 **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 binnen de exploitatiesubsidie komen te vervallen. Dit heeft een positief effect op de kostendekkingsgraad.

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.

Vooruitblik

De toekomst is minder voorspelbaar dan ooit

GVB zal zich, net als andere vervoerders in de OV-sector, tot een veranderlijke toekomst moeten verhouden. Een toekomst met ander reizigersgedrag. Een toekomst ook met meer mensen in Amsterdam: de stad groeit volgens prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving en het CBS nog voor 2030 naar meer dan 1 miljoen inwoners. Een groot deel van hen maakt gebruik van het OV. Hlernaast staan diverse andere ontwikkelingen: het verloop van de oorlog in Oekraïne, de inflatie, de energiecrisis, de klimaatcrisis, de maatschappelijke onrust en de krappe arbeidsmarkt. De toekomst is onvoorspelbaarder dan ooit.

Wel is zeker dat het OV een belangrijk middel is om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen, de leefbaarheid in steden te verbeteren, klimaatdoelen positief te beïnvloeden en mobiliteit voor iedereen op een toegankelijke en schone manier te kunnen bieden. In die zin is het OV een groeisector.

Partners

Samenwerken is essentieel om de komende jaren het behoud van OV in lastige financiele tijden mogelijk te maken. We mogen ons gelukkig prijzen met een sterke samenwerking met onze belangrijkste partners, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam. Gezamenlijk maken we keuzes die aansluiten bij de veranderende markt. We werken aan een netwerk dat past bij een autoluwe stad, waar plek is voor (elektrisch) fietsen, lopen en deelvervoer.

Dat beleid krijgt ook plek in de nieuwe concessie, waarover we in gesprek zijn met Vervoerregio Amsterdam. Het principebesluit om de concessie onderhands te gunnen staat nog steeds, al heeft de coronapandemie voor enige vertraging gezorgd. Als alles volgens plan verloopt, gaat de nieuwe concessie in 2025 in.

In uitdagende tijden is kostenbewustzijn een prioriteit

Voorwaarde is en blijft dat het kostenniveau van GVB marktconform is. Daarin ligt de komende jaren een belangrijke taak: in uitdagende tijden is kostenbewustzijn een prioriteit. We moeten daarbij ook rekening houden met de effecten van factoren die we niet zelf in de hand hebben, zoals geopolitieke ontwikkelingen die invloed hebben op het aantal toeristen dat Amsterdam bezoekt, of de gestegen energieprijzen. Ook het hoge ziekteverzuim speelt ons parten vanwege de hoge kosten. Met diverse programma's werken we aan het terugdringen van het verzuim en de duurzame inzet van onze medewerkers. De komende jaren zetten we vol in op verdere kostenbesparing op alle gebieden.

TVOV

De afgelopen jaren, sinds het begin van de coronacrisis, kon GVB blijven rijden en varen dankzij de hulp van de overheid, in de vorm van de landelijke regeling Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV). Toen het einde van de coronacrisis in zicht kwam, kondigde de overheid aan de BVOV stop te zetten. Dit zou in 2023 leiden tot een enorm financieel gat, waardoor de dienstregeling flink zou moeten krimpen. GVB is daarom samen met de andere OV-bedrijven en decentrale overheden in gesprek gegaan met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De regering besloot daarop om in 2023 de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV) in te zetten.

Het ministerie staat garant voor maximaal € 150 miljoen voor de hele sector. Dit dekt mogelijke tekorten voor twee derde bij het meest sombere scenario in 2023. De dienstregeling komt dankzij de TVOV niet in gevaar, maar extra kostenbesparingen blijven nodig zolang het aantal reizigers laag blijft.

Wendbaarheid

We gaan door met het verder verbeteren van onze bedrijfsvoering om zo wendbaar en resultaatgericht mogelijk te zijn. Dit betekent verder professionaliseren van ons portfoliomanagement op basis van businesswaarde, kortcyclisch sturen op resultaat, alles op basis van meting, monitoring en data, over de verschillende afdelingen heen. Dit vormt voor ons de leidraad.

Tevreden medewerkers

We zorgen ervoor dat onze medewerkers tevreden zijn en investeren in hun ontwikkeling en competenties. We hebben aandacht voor hun behoeften en we zetten erop in dat zij maximaal betrokken worden vanuit hun expertise. We zijn een multicultureel en prachtig divers bedrijf; we vinden het belangrijk dat iedereen elkaar waardeert en respecteert, juistin het anders zijn. We beseffen dat dit elke dag aandacht vergt: ons bedrijf is een afspiegeling van een samenleving die helaas eerder polariseert dan inclusiever wordt. We zullen dan ook moeten blijven investeren om het intern liefst wat beter, veiliger en inclusiever te maken dan in de buitenwereld.

Vernieuwen en veranderen

We leven in een onvoorspelbare wereld met schaarste aan medewerkers, middelen en geld, en met technologische en digitale mogelijkheden. Tegelijkertijd hebben we te maken met een groeiende stad waarin kwetsbare groepen van het OV afhankelijk zijn en waarin duurzame mobiliteit vereist is. Dit alles vergt dat we, met de ervaringskennis in onze bagage, open en gretig zijn om continu te veranderen en te vernieuwen en zo te kunnen zorgen voor een duurzaam mobiliteitsnetwerk dat veilig, betaalbaar en toegankelijk is voor iedereen.





Vandaag ga ik naar Geuzenveld op stagebezoek. Ik reis altijd met OV, uit principe heb ik geen auto. Het personeel in de bus vind ik hier veel jovialer en spontaner dan in Utrecht. Maar af en toe zijn ze wel iets te recht voor z'n raap.
Soms rijdt bus 61 niet, maar dat staat dan niet altijd op het bord. Dat is irritant. Ik neem altijd een kwartier extra tijd voor zulke dingen. Nu had ik bijvoorbeeld een telefoon gevonden die ik heb weggebracht en daardoor miste ik de vorige bus. Als deze dan niet zou rijden, zou ik echt te laat komen.
Ik ga ook vaak met de tram. Het is fijn dat daar altijd iemand achter een balie zit. Die mensen zijn altijd heel aardig en behulpzaam. En als ik op een perron zoekend rondkijk, komt er ook altijd iemand helpen.
Omdat ik op veel plekken in de stad moet zijn, is het mooi dat het netwerk zo uitgebreid is. Nu komt er bijvoorbeeld een hele tijd geen trein op station Zuid, maar er zijn veel alternatieven, je komt er altijd. Ook de pontjes neem ik vaak. Fantastisch dat die gratis zijn. En ze hebben veel charme.
Ik reis met de OV-chipkaart zakelijk. Inchecken met de telefoon of bankpas hoeft voor mij niet, ik vond zelfs de strippenkaarten prima!

Bea
Utrecht, reist voor haar werk



Gerd: “We zijn net met tram 14 van Artis gekomen. Hartstikke leuk. Er was een studiedag bij de opvang, dus hebben we er met onze kleindochter Lara een leuk uitje van gemaakt. Het was mooi weer, maar gelukkig was het niet druk.
Het was vanochtend wel gedoe om bij Artis te komen. We wonen bij de Houthavens en wilden een kinderkaartje kopen, maar dat kon niet. Dat bieden ze niet aan, omdat ze bang zijn voor misbruik. Wij moesten daardoor twee ponten nemen en zijn 5 kwartier onderweg geweest. Voor de terugweg hebben we hier bij het loket een kinderkaartje voor de tram gekocht. Ze zeiden dat we het ook via internet konden kopen, maar dan moest het met de post naar ons worden verstuurd en dat kost 2,95 extra voor de porto. Gek bedrijf, denk ik dan. Maar Lara vond het fantastisch op de pont, dat was wel erg leuk.”

Gerd, Tiny en Lara
Amsterdammers, komen van Artis