

2014



Jaarverslag GVB Holding NV

Op weg

Disclaimer

Waar in dit jaarverslag wordt gesproken over 'GVB', 'wij', 'de onderneming' of vergelijkbare aanduidingen, dan wordt daarmee GVB Holding NV bedoeld. Onderdelen van dit jaarverslag bevatten vooruitzichten op de toekomst. Deze onderdelen kunnen - zonder beperking - verwachtingen bevatten over toekomstige gerealiseerde en ongerealiseerde resultaten, rendementen, uitkeringen, overheidsmaatregelen, de invloed van andere regulerende maatregelen op de activiteiten van GVB, dochterondernemingen en joint-ventures en macro-economische trends en de prestaties van GVB daarin. Dergelijke uitspraken worden voorafgegaan door, gevolgd door of bevatten woorden als 'gelooft', 'verwacht', 'prognoseert', 'meent', 'anticipeert' of vergelijkbare uitdrukkingen. Deze toekomstgerichte uitspraken zijn gebaseerd op de huidige aannames over toekomstige activiteiten en zijn onderhevig aan bekende en onbekende factoren en andere onzekerheden waarvan vele buiten de invloedssfeer van GVB, waardoor toekomstige, feitelijke resultaten materieel kunnen afwijken van deze verwachtingen.

Jaarverslag GVB Holding NV

Op weg

Inhoudsopgave

1	GVB in vogelvlucht	5
	Profiel	6
	Kerncijfers	10
	Op weg	12
	Samenstelling RvC en directie	14
	Missie en visie	17
	Strategische doelen	18
	Taakverdeling openbaar vervoer	20
	Vervoerconcessie en prestatiecontracten	22
2	Bericht van de RvC	25
3	Verslag van de directie	37
	Woord vooraf	38
	Resultaten	
	Meer reizigers, tevreden reizigers	42
	Betrouwbaar openbaar vervoer	46
	Solide financiële bedrijfsvoering	50
	Betrokken, duurzaam inzetbare medewerkers	56
	Maatschappelijk verantwoord ondernemen	60
	Koers	
	Op weg naar een beter openbaar vervoer	70
	Op weg naar de implementatie van de Noord/Zuidlijn	73
	Op weg naar innovatieve producten en communicatie	75
	Op weg naar een betere interne samenwerking en dienstverlening	76
	Vooruitzichten	80
4	Verslag GVB Veren BV, GVB Infra BV en GVB Activa BV	83
	GVB Veren BV	84
	GVB Infra BV	88
	GVB Activa BV	90
5	Corporate governance & risicomanagement	97
	Hoofdpijnen corporate governance	98
	Risicomanagement	108

6	Financiële overzichten 2014	113
	Geconsolideerde balans op 31 december 2014 (voor resultaatbestemming)	114
	Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2014	115
	Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2014	116
	Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening	117
	Algemene toelichting	117
	Grondslagen voor het kasstroomoverzicht	120
	Algemene grondslagen	120
	Grondslagen voor waardering van activa en passiva	121
	Grondslagen voor bepaling van het resultaat	124
	Toelichting op de geconsolideerde balans op 31 december 2014	128
	Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2014	137
	Vennootschappelijke balans op 31 december 2014 (voor resultaatbestemming)	142
	Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2014	142
	Toelichting op de vennootschappelijke jaarrekening	143
	Overige gegevens	146
	Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	147
7	Begrippenlijst	149



Op weg

GVB in vogelvlucht

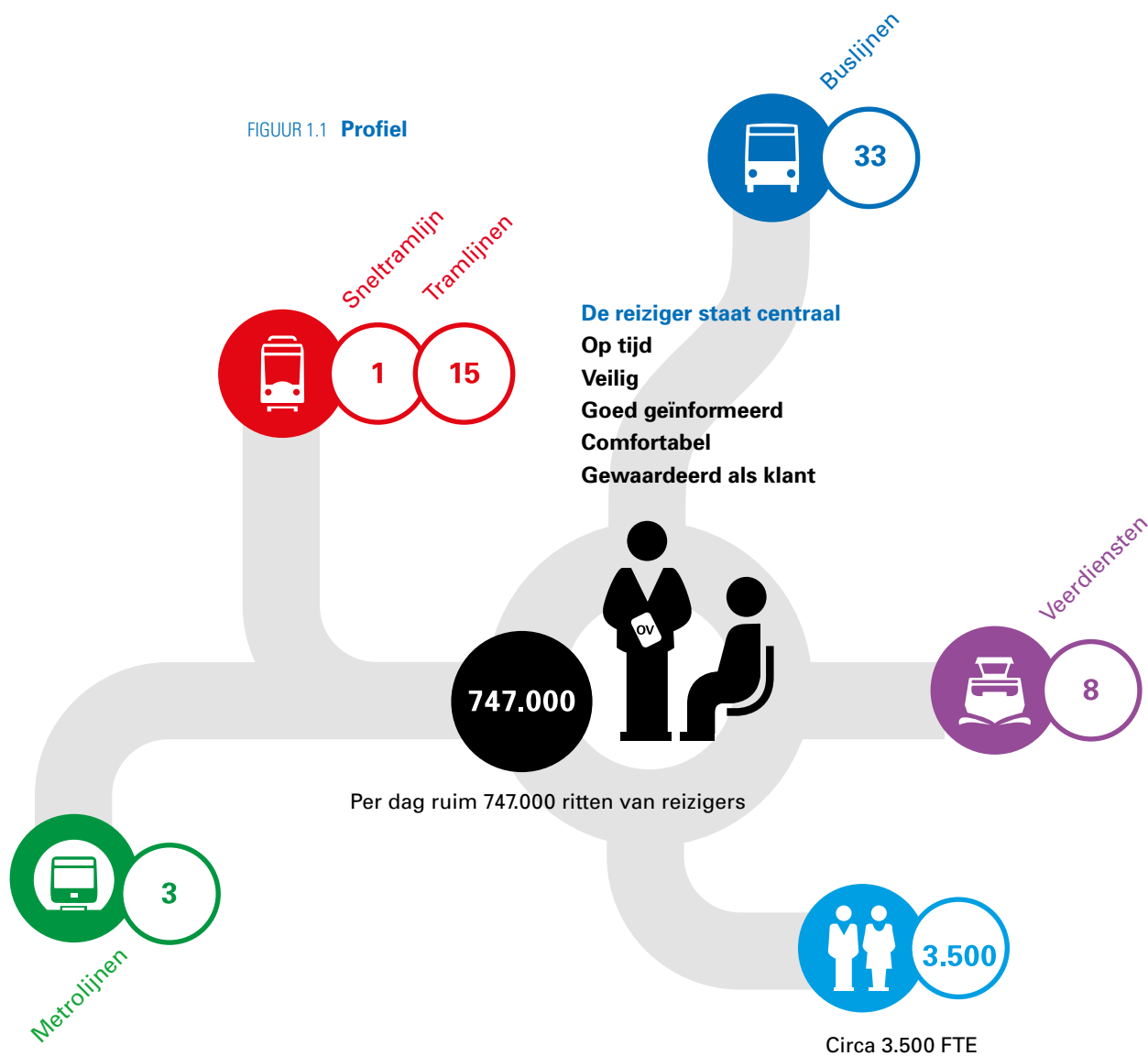
Profiel

GVB verzorgt het openbaar vervoer in en rond Amsterdam. Tot de taken van de organisatie behoren het beheer en onderhoud van het materieel en de railinfrastructuur en het handhaven van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer.

Alle bedrijfsactiviteiten hebben tot doel dat onze driekwart miljoen reizigers per dag betrouwbaar openbaar vervoer wordt geboden en dat zij zich comfortabel, geïnformeerd en gewaardeerd voelen.

GVB is dag en nacht aan het werk, is een geziene factor in de stad en behoort tot de grootste werkgevers van Amsterdam. Het bedrijf heeft een rijke historie en is al meer dan 140 jaar verbonden met de hoofdstad.

FIGUUR 1.1 Profiel



In en rond Amsterdam,
over metro- en tramspoor,
over weg en water

Bieden van openbaar vervoer

GVB verzorgt het openbaar vervoer met metro, (snel)tram, bus en veerdiensten. Het werkgebied ligt in de gemeenten Amsterdam en Diemen en het tot de gemeente Ouder-Amstel behorende Duivendrecht. Daarnaast exploiteert GVB drie lijnen in Amstelveen, drie lijnen in de Haarlemmermeer en één lijn in Muiden. Van de veerdiensten die GVB uitvoert, gaan er vijf over het IJ en drie over het Noordzeekanaal. GVB werkt continu aan het verbeteren van de tevredenheid van onze reizigers door hen veilig, gastvrij en volgens dienstregeling te vervoeren.

In handen van eigen
bedrijfsonderdelen

Beheer en onderhoud materieel en infrastructuur

Het beheer en onderhoud van het materieel en van de railinfrastructuur in de stad zijn in handen van GVB. De eigen afdelingen Railmaterieel, Rail Services en Garage-bedrijf Bus zorgen voor de uitvoering. GVB Activa BV vormt integraal onderdeel van GVB Holding NV en is eigenaar van de strategische bedrijfsmiddelen, waaronder metro's, trams, bussen, werkplaatsen en het OV-chipkaartsysteem.

Toezicht, handhaving,
bieden van hulp

Sociale veiligheid

GVB wil dat reizigers en medewerkers zich prettig voelen: in de voertuigen of op de veren, maar ook daarbuiten op de perrons en in de stations. Een goede sociale veiligheid is daarom van belang. GVB zorgt hiervoor door middel van toezicht en handhaving. Bij incidenten bieden de medewerkers van OV-zorg hulp.

Diverse overeenkomsten
vormen basis voor de
werkzaamheden

Concessieafspraken en contracten

De concessie, die is verleend door Stadsregio Amsterdam, bevat prestatieafspraken om het openbaar vervoer met bus, tram en metro en de sociale veiligheid in het concessiegebied Amsterdam te verzorgen. De Stadsregio Amsterdam bestaat uit zestien gemeenten, inclusief Amsterdam. De gemeente Amsterdam zelf gunt GVB het contract voor het varen van de veerdiensten en voor het onderhouden van de infrastructuur voor tram en metro in Amsterdam. Over de prestaties legt GVB aan de concessieverlener en opdrachtgever verantwoording af.

Hoe GVB past binnen de
bestuurlijke processen

Vervoerplan

Elk jaar dient GVB voor het volgende jaar een vervoerplan in bij Stadsregio Amsterdam. Daarin staan de vervoerkundige voorstellen die nodig zijn om goed op de vraag in te spelen. GVB vraagt advies aan de reizigersadviesraad (RAR) bestaande uit vertegenwoordigers van belangenorganisaties en legt haar vervoerplan met het advies van de RAR voor aan het dagelijks bestuur van Stadsregio Amsterdam, dat de aanpassingen toetst aan het programma van eisen en deze vervolgens vaststelt. Ook voorstellen voor tariefaanpassingen volgen deze route.

Verbetering van de leefbaar-
heid, het versterken van de
economie en bevorderen van de
sociale veerkracht

Partner voor de stad

GVB is onlosmakelijk verbonden met Amsterdam en representeert de stad. De medewerkers van GVB zijn gastheren en gastvrouwen van Amsterdam die reizigers op weg helpen. GVB is partner voor Amsterdam en Amsterdammers, neemt haar maatschappelijke verantwoordelijkheid en levert een aantoonbare bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid en het versterken van de economie en de sociale veerkracht van de stad.

Duurzaamheid: aandacht voor
milieu en maatschappij

Openbaar vervoer is duurzamer dan wegverkeer, ook al wordt wegverkeer steeds schoner. Het hoort bij duurzaam ondernemen om die positie te behouden. Alle elektriciteit die door voertuigen in het openbaar vervoer van GVB wordt verbruikt, is groen. GVB doet dat niet alleen vanwege de grootschalige klimateffecten die met uitstoot van CO₂ worden veroorzaakt; ook de directe leefomgeving dient te worden beschermd. Amsterdam is een grote en drukke stad en alle bewegingen die onze voertuigen maken, veroorzaken een zekere mate van hinder. GVB wil deze tot een minimum te beperken. De luchtkwaliteit, geluidshinder, trillingen, het grondwater, met zoveel mogelijk aspecten houdt GVB rekening.

Medewerkerstevredenheid
en -diversiteit belangrijk

Medewerkers

Bij GVB werken ruim 3.500 eigen en 250 ingehuurde FTE; hiermee behoort GVB tot de tien grootste werkgevers in Amsterdam. De medewerkerstevredenheid is belangrijk voor GVB omdat medewerkers het gezicht zijn van de organisatie en de dienstverlening leveren aan onze reizigers. Een diversiteit aan beroepsgroepen vindt bij GVB werkgelegenheid, studenten van diverse studies vinden er stageplekken en jongeren nemen deel aan projecten waarin zij bij GVB 'lerend werken', zodat zij hun kansen op de arbeidsmarkt vergroten. Ook draagt GVB haar steentje bij om mensen met afstand tot de arbeidsmarkt te helpen integreren.

Samenhangend stedelijk
vervoersnetwerk,
investerings noodzakelijk

Toekomst

GVB bouwt, samen met de gemeente en Stadsregio Amsterdam, aan een samenhangend stedelijk vervoersnetwerk met een hoge, uniforme kwaliteit van dienstverlening tegen afnemende subsidie. Een belangrijke stimulans voor de kwaliteit van het openbaar vervoer komt voort uit de Investeringsagenda OV. Stadsregio Amsterdam investeert met dit programma bijna € 400 miljoen in bovengrondse infrastructuur, in nauwe samenwerking met de gemeente en GVB. Alhoewel de opening van de Noord/Zuidlijn en de Investeringsagenda OV de komende jaren voor een impuls zullen zorgen, zijn nieuwe investeringen noodzakelijk voor het openbaar vervoer en de toekomst van de stad.



Kerncijfers

TABEL 1.1 Reiziger

	2014	2013	2012	2011	2010
Klanttevredenheid, score					
Rapportcijfer OV-klantenbarometer, algemeen oordeel					
Bus	nbn ¹	7,4	7,5	6,9	7,3
Metro	nbn ¹	7,1	7,2	7,0	6,8
Tram	nbn ¹	7,2	7,3	7,1	7,1
Veren	nbn ¹	8,1	8,1	-	-
Klanttevredenheid, benchmark					
Ranking GVB t.o.v. vier grote steden					
Bus	nbn ¹	3	1	-	-
Metro	nbn ¹	3	3	-	-
Tram	nbn ¹	3	1	-	-
Veren	nbn ¹	2	-	-	-
Vervoersomvang					
Aantallen x 1.000					
Reizigersritten	215.000	211.000	207.000	204.000	200.000
Gem. reizigersritten / werkdag ²	747	734	722	-	-
Reizigerskilometers ³	811.000	788.000	796.000	770.000	755.000
Dienstregelingen ⁴	1.603	1.627	1.624	1.706	1.699
Dienstregelingkilometers	33.018	33.564	33.165	34.989	36.429

TABEL 1.2 Personeel

	2014	2013	2012	2011	2010
Medewerkerswaardering⁵					
Betrokkenheid	8,3	-	8,1	-	-
Tevredenheid	8,0	-	7,7	-	-
Eigen personeel, in FTE					
Ultimo jaar	3.546	3.567	3.543	3.858	4.034
Jaargemiddelde	3.551	3.551	3.696	3.950	4.046
Arbeidsverzuim					
Totaal ⁶	5,9%	6,9%	7,5%	7,3%	7,7%

1 Wordt op 19 maart 2015 bekend gemaakt. De cijfers zijn te raadplegen via de website www.ovklantenbarometer.nl en worden opgenomen in het jaarverslag 2015

2 Gemiddeld aantal reizigersritten van Bus, Tram, Metro en Veren per kalenderdag excl. weekend- en feestdagen en schoolvakanties (voortgezet onderwijs).

3 Reizigerskilometers: het aantal kilometers dat de reizigers, die met de OV-chipkaart hebben in- en/of uitgecheckt, in totaal hebben afgelegd.

4 Dienstregelingen (DRU's): de reguliere dienstregeling, verhoogd met uren in verband met extra werk.

5 Het betreft een tweejaarlijks onderzoek, gestart in 2012.

6 Het arbeidsverzuim omvat alle medewerkers die hun eigen functie niet of slechts gedeeltelijk kunnen uitoefenen. Het verzuimpercentage: het quotiënt van het aantal ziektekalenderdagen en het aantal kalenderdagen vermenigvuldigd met het aantal FTE's.

TABEL 1.3 **Financieel**

	2014	2013	2012	2011	2010
Vermogen					
Ultimo jaar, bedragen x € 1 miljoen					
Eigen vermogen	105,4	112,5	128,8	115,4	82,2
Vreemd vermogen	399,0	421,3	532,3	662,3	597,4
<i>waarvan kapitaalverstrekking</i>					
<i>van gemeente Amsterdam</i>	232,2	281,8	350,1	443,0	380,5
Balanstotaal	504,4	533,8	657,4	779,9	679,6
Winst-en-verliesrekening					
Bedragen x € 1 miljoen					
Bedrijfsopbrengsten	451,0	437,4	439,2	469,5	452,9
<i>waarvan reizigersopbrengsten</i>	244,8	238,4	227,2	205,7	184,1
<i>waarvan exploitatiesubsidie OV</i>	87,5	92,3	102,2	157,9	161,8
Bedrijfslasten	439,9	428,5	415,7	422,0	425,8
<i>waarvan lonen en salarissen</i>					
<i>en sociale lasten</i>	237,6	224,0	221,0	229,5	225,0
Bedrijfsresultaat	11,1	8,9	23,5	47,5	27,2
Financiële baten en lasten	-10,0	-10,2	-11,0	-11,2	-11,6
Resultaat uit deelnemingen	1,9	1,6	0,8	0,5	-0,7
Resultaat na belastingen	3,0	0,3	13,3	36,8	14,9
Financiële positie					
Bedragen x € 1 miljoen					
EBITDA ¹	46,4	46,3	66,4	92,3	65,8
Netto kasstroom	-15,9	-70,0	-9,7	36,3	6,9
Ratio's					
Kostendeckingsgraad ²	73,6%	72,0%	68,9%	56,5%	53,2%
RONA (Return On Net Assets) ²	3,2%	2,2%	4,8%	7,5%	6,1%
Solvabiliteit ³	20,9%	21,1%	19,0%	14,8%	12,1%
Liquiditeit (current ratio) ⁴	1,0	1,4	1,5	1,9	0,9
Rendement op gemiddeld kapitaal ⁵	1,9%	1,5%	3,3%	6,5%	4,1%

TABEL 1.4 **Materieel**

	2014	2013	2012	2011	2010
Materieelomvang					
Aantallen ultimo jaar					
Bussen	198	198	199	211	258
Trams	213	213	216	216	216
Metro's en sneltrams	103	105	104	104	106
Veren	10	10	10	10	9
Ponten	7	7	2	2	2

¹ Resultaat voor aftrek van interest, belastingen en afschrijvingen.

² Reizigersopbrengsten exclusief boetecoupons en kaartverkoop NZK Veren / (Reizigersopbrengsten exclusief boetecoupons en kaartverkoop NZK Veren + basis subsidie exploitatie OV)

³ RONA (Return on Net Assets): het bedrijfsresultaat (voor financiële baten en lasten) als percentage van de som van materiële vaste activa plus werkkapitaal.

⁴ Solvabiliteit: het eigen vermogen als percentage van het totaal vermogen.

⁵ Current ratio: de verhouding tussen de vlottende activa en de vlottende passiva.

⁶ Rendement op gemiddeld kapitaal: het bedrijfsresultaat (voor financiële baten en lasten) als percentage van de gemiddelde totale activa over het huidige en het voorgaande verslagjaar.

Op weg



Voor u ligt het jaarverslag van GVB over het jaar 2014. Het eerste jaar van onze concessie voor Stadsregio Amsterdam, letterlijk onze *licence to operate*, is succesvol verlopen.

In financieel en bestuurlijk opzicht bevonden we ons in het begin van het jaar in uitdagende omstandigheden. Aan het eind van 2014 is GVB in kalmer vaarwater terecht gekomen. Onze ambitie en inzet hebben vruchten afgeworpen. GVB wil elke dag stapsgewijs beter worden, voor onze reizigers, de stad en onszelf. Zo zijn wij samen gericht op het realiseren van de prestaties die essentieel zijn om van onze concessie ieder jaar weer een succes te maken.

Mensenwerk

GVB is een betrokken, divers en bovenal Amsterdams bedrijf. Sinds 1 juni 2014 ben ik in functie en tijdens mijn kennismakingsronde langs alle bedrijfsonderdelen ben ik in contact gekomen met veel betrokken collega's die gastvrij zijn: die reizigers letterlijk en figuurlijk op weg helpen en lastige situaties oplossen, vaak met typisch Amsterdamse humor. In en op onze voer- en vaartuigen en in onze werkplaatsen sprak ik bestuurders, conducteurs, controleurs, schippers en monteurs met uiteenlopende achtergronden. Ik kwam een journalist tegen, een ingenieur, een politicoloog, topsporters en een schrijver.

Ook ben ik een aantal keer geschrokken van het feit dat onze GVB'ers bedreigd werden en door collega's moesten worden opgevangen. In 2014 zijn er weer te veel collega's slachtoffer geworden van intimidatie en geweld door kwaadwillende lieden. Ik vind dit volstrekt onacceptabel. We voeren, in nauwe samenwerking met politie en gemeente, sinds enige tijd een lik-op-stuk-beleid. Deze aanpak boekt resultaat. Om de veiligheid in het OV steeds verder te verbeteren, is de samenwerking met politie en gemeente cruciaal. Het management van GVB zet zich in om het melden van incidenten zo makkelijk mogelijk te maken voor onze medewerkers. Ook biedt GVB hen structureel weerbaarheidstrainingen om dreigende situaties beter het hoofd te kunnen bieden.

Meer reizigers...

Amsterdam groeit. Meer inwoners, meer forenzen, meer toeristen. Kortom: meer reizigers. Eind 2014 vervoerde GVB bijna driekwart miljoen mensen per dag. Dit aantal blijft de komende jaren groeien tot naar verwachting op termijn zo'n miljoen mensen per dag, mede door de komst van de Noord/Zuidlijn. De groei van Amsterdam brengt voor GVB de uitdaging met zich mee om de stad bereikbaar te houden. Dit vergt nieuwe, slimme en vooral samenhangende investeringen in infrastructuur, materieel en mensen. De komst van de Noord/Zuidlijn en de investeringen vanuit de Investeringsagenda OV zijn belangrijk, maar zijn geen allesomvattende oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk van de metropoolregio Amsterdam.

... met minder geld

GVB zal steeds efficiënter moeten werken om de groei in goede banen te leiden. Dit alles doen we onder uitdagende omstandigheden. De subsidie op het openbaar vervoer van € 102 miljoen in 2012 daalt naar circa € 36 miljoen in 2024. Hierdoor heeft GVB een forse financiële prikkel om de bedrijfsvoering zo efficiënt mogelijk in te richten en commerciële kansen in de markt te verzilveren.

Keuzes maken

We kiezen voor het algemeen belang, dat wil zeggen: we proberen daar te zijn waar de meeste mensen ons nodig hebben. De gevolgen van deze keuzes werden in 2014 al duidelijk zichtbaar. Een aantal busroutes werd gestrekt en versneld. Enkele ommetjes door de wijk werden geschrapt. Aan deze maatregelen ging uitvoerige vervoerskundige studie vooraf. Niettemin leidden onze plannen voor een sneller en aantrekkelijker netwerk tot rumoer in enkele buurten, zoals Geuzenveld-West en Buitenveldert. Een wijziging in het OV-netwerk betekent voor een grote groep reizigers een voordeel, maar het kan tegelijk voor een enkeling nadelig uitpakken. Daar kijken we zorgvuldig naar. Maar gelet op de teruglopende subsidie is er geen geld meer om structureel lege bussen te laten rondrijden op plekken waar soms maar 0,2 persoon instapt en/of uitstapt per rit.

Resultaten 2014

Wat hebben we kunnen realiseren? Onze reizigersopbrengsten zijn met ruim € 6 miljoen gestegen. Het aantal reizigersritten steeg in 2014 met 1,8% ten opzichte van een jaar eerder. In het begin van het jaar viel dit tegen, maar in het derde en vierde kwartaal was het drukker dan verwacht. Onze kostendekkingsgraad bedroeg 73,4% en is verder gestegen, een positieve ontwikkeling. Het ziekteverzuim daalde met 1%. Het resultaat kwam in 2014 uit op een bescheiden plus van € 3 miljoen.

Voor de stad, voor Amsterdammers

Het nieuw gevormde gemeentebestuur in Amsterdam wil, in overleg met GVB, het openbaar vervoer in 2026 geheel uitstootvrij maken. GVB wil een sterke partner van en voor de stad en haar inwoners zijn. De opdracht is al verwoord in ons motto 'GVB verbindt Amsterdam'. Het gaat hierbij niet alleen om het vervoer: GVB wil ook een bijdrage leveren aan de leefomgeving in Amsterdam, de economie en aan de sociale veerkracht van Amsterdammers. In onze strategische doelen hebben we dit punt in 2014 als een separate doelstelling toegevoegd: een sterke partner voor Amsterdam en de Amsterdammers. Zie onder 'Strategische doelen' op pag 18.

Reizigersgericht

De koers richting 2024 is uitgestippeld, maar niet in beton gegoten, want de wereld waarin GVB werkt, verandert snel. En GVB verandert mee. Voor de medewerkers van GVB betekent het dat ze fit, alert en flexibel moeten zijn, helder moeten communiceren en bovenal: reizigersgericht werken. Hier hebben we de afgelopen jaren extra aandacht aan gegeven en GVB zal die reizigersgerichtheid de komende jaren verder versterken. De toekomst zie ik met vertrouwen tegemoet. We zijn op weg en we blijven elke dag onze prestaties verbeteren voor onze reizigers en de stad.

Namens directie GVB Holding NV,

Alexandra van Huffelen
Algemeen directeur

Samenstelling RvC en directie

Raad van Commissarissen

De RvC is samengesteld uit vijf leden.

Benoemd april 2010 in eerste zittingstermijn tot april 2014, voorzitter vanaf december 2012 herbenoemd in april 2014 tot april 2018

Drs. A.J. (Hans) Bakker (1951), voorzitter

Tevens lid Remuneratiecommissie, voorzitter Selectie- en Benoemingscommissie (tot 1 juni 2014) en lid Strategiecommissie. Nederlandse nationaliteit. Algemeen directeur RAI Holding BV en algemeen directeur Amsterdam RAI BV. Nevenfuncties: voorzitter Raad van Commissarissen Transavia Airlines BV, voorzitter Raad van Toezicht van Stichting NBTC Holland Marketing, voorzitter Raad van Commissarissen SnowWorld Leisure NV, Voorzitter bestuur Stichting Jumping Amsterdam, lid van de commissies van beroep van de Stichting Garantiefonds Reisgelden, van de Stichting Calamiteitenfonds Reizen en van de Stichting Garantiefonds Specialistische Touroperators, lid van bestuur Stichting Amsterdam Museum Fonds, Lid Raad van Toezicht Stichting Hulphond, Lid Raad van Advies UvA-Faculteit Economie en Bedrijfskunde, Counseling adviseur van MIRUS BV, directeur/eigenaar van VIMARO Management BV.

Benoemd december 2012 in eerste zittingstermijn tot december 2016, vicevoorzitter vanaf december 2012

Drs. D. (Dave) del Canho (1966), vice-voorzitter

Tevens voorzitter Auditcommissie en lid Strategiecommissie. Nederlandse nationaliteit. Managing partner Del Canho en Engelfriet BV. Nevenfuncties: lid Raad van Toezicht Onze Lieve Vrouwe Gasthuis (OLVG) en gemeenschappelijke Raad van Toezicht OLVG en Sint Lucas Andreas Ziekenhuis, vice-voorzitter Raad van Commissarissen Transavia Airlines BV, lid visitatiecommissie KLM Pensioen Fondsen, lid visitatiecommissie Chevron Pensioenfondsen en visiting fellow Nyenrode Business University.

Benoemd juni 2013 in eerste zittingstermijn tot juni 2017

Drs. S.J. (Sigrid) van Aken (1970)

Tevens voorzitter Selectie- en Benoemingscommissie (tot 1 juni 2014) en lid Auditcommissie. Nederlandse nationaliteit. COO Novamedia BV en Directeur Holding Nationale Goede Doelen Loterijen NV en directeur van haar dochters (Nationale Postcodeloterij NV, BankGiro Loterij NV en VriendenLoterij NV). Nevenfunctie: lid Raad van Commissarissen The Dutch.

Benoemd december 2012 in eerste zittingstermijn tot december 2016

Drs. A.H. (Albert) Bruins Slot (1955)

Tevens voorzitter Strategiecommissie, lid Auditcommissie en lid van Selectie- en Benoemingscommissie (tot 1 juni 2014). Nederlandse nationaliteit. Algemeen directeur GR Alescon BV. Nevenfuncties: lid bestuur VNO/NCW Noord en lid bestuur van branchevereniging Cedris.

Benoemd maart 2013 in eerste zittingstermijn tot maart 2017

Mr. M.T.H. (Marry) de Gaay Fortman (1965)

Tevens voorzitter Remuneratiecommissie. Nederlandse nationaliteit. Advocaat/partner Houthoff Buruma. Nevenfuncties: lid Raad van Commissarissen VGZ, lid Raad van Commissarissen ICCO, lid Raad van Toezicht MVO Nederland, lid International Board of Directors AMREF Flying Doctors Africa (tot 1-10-2015), lid Raad van Toezicht Museum Paleis 't Loo, voorzitter Het Nederlandse Viool-concours, lid dagelijks bestuur De Nederlandse Bachvereniging, bestuurslid ICC Nederland (onderdeel ICC The World Business Organisation), voorzitter VNO/NCW Metropoolregio Amsterdam.

Directie

De statutaire directie is samengesteld uit twee leden.

In dienst 1 juni 2014

Drs. A.C. (Alexandra) van Huffelen (1968), algemeen directeur

Nederlandse nationaliteit. Aandachtsgebieden: strategie, commercie, exploitatie openbaar vervoer bus, tram, metro en veren, verkeersleiding en sociale veiligheid, personeel & organisatie, interne audit en GVB Next. Nevenfuncties: lid Raad van Toezicht Catherinaziekenhuis, lid Raad van Toezicht Waarborgfonds voor de Zorgsector, voorzitter bestuur Internationaal Kunstcentrum de Appel, bestuurslid Railforum.

In dienst 1998, benoemd tot
statutair directeur a.i. 1 juli 2012,
benoemd tot statutair directeur
11 december 2013, Algemeen
directeur a.i. per 11 december
2013 t/m 31 mei 2014

T.A.M. (Tom) Middelkoop (1961), financieel directeur

Tevens algemeen directeur a.i. in verslagjaar t/m 31 mei 2014. Nederlandse nationaliteit. Aandachtsgebieden vanuit functie financieel directeur: concern-administratie, informatievoorziening, controlling, inkoop, treasury, risicomanagement, compliance, verzekeringen en juridische zaken. Aandachtsgebieden vanuit functie algemeen directeur a.i.: strategie, commercie, onderhoud rijdend materieel, kwaliteitszorg en transportveiligheid en beheer en onderhoud infrastructuur. Nevenfuncties: geen.

Functiebeëindiging statutaire directie in verslagjaar

In dienst 1 juni 2013 als
lid directieteam.
Statutair directeur a.i.
11 december 2013
t/m 31 mei 2014

I.M. (Inge) Vermeulen (1968)

Statutair directeur a.i. van 11 december 2013 tot 1 juni 2014.

Nederlandse nationaliteit. Aandachtsgebieden vanuit functie statutair directeur a.i.: exploitatie openbaar vervoer bus, tram, metro en veren, verkeersleiding en sociale veiligheid, personeel & organisatie, interne audit en GVB Next. Nevenfuncties: Directeur/mede-eigenaar zeilcharterbedrijf De Titaan BV.



Raad van Commissarissen en directie, hoofdkantoor GVB

Van links naar rechts: Hans Bakker, Sigrid van Aken, Tom Middelkoop, Alexandra van Huffelen, Albert Bruins Slot, Dave del Canho, Marry de Gaay Fortman



Missie en visie

Onze missie is: GVB verbindt Amsterdam. Uit onze visie blijkt dat we ons niet slechts beperken tot het leveren van openbaar vervoer volgens de dienstregeling. GVB verbindt Amsterdam, maar is zelf ook verbonden met Amsterdam en de leefbaarheid van Amsterdam. De kernwaarden en reizigerswaarden geven richting aan de wijze waarop we willen werken.

FIGUUR 1.2 Missie en visie



Strategische doelen

De volgende vijf doelen maken concreet waar we over enkele jaren willen staan. De doelen geven richting aan de kwaliteit en kwantiteit van onze dienstverlening, de onafhankelijkheid en betrokkenheid van GVB en de tevredenheid van onze medewerkers.

TABEL 1.5 **Strategische doelen**

Waarom?

- | | | |
|---|--|--|
| 1 | Volgens de reiziger de beste stadsvervoerder van Nederland | De klant, onze reiziger: daar doen we het voor. Wij hebben ons daarom het doel gesteld om de beste stadsvervoerder van Nederland te zijn. |
| 2 | Groei aantal reizigers naar 1 miljoen verplaatsingen per gemiddelde werkdag | De waarde van goed openbaar vervoer komt tot uiting in de mate waarin het wordt gebruikt. |
| 3 | Afname van subsidie-afhankelijkheid in de exploitatie van openbaar vervoer | GVB wil haar zelfstandigheid vergroten door minder afhankelijk te worden van subsidies. |
| 4 | Tot de vijf beste werkgevers van Amsterdam behoren | Goed werkgeverschap is een centrale waarde voor GVB. Wij behandelen onze medewerkers zoals wij willen dat zij onze reizigers behandelen. |
| 5 | Sterke partner voor Amsterdam en Amsterdammers | Een actieve en aantoonbare bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid van Amsterdam en aan het versterken van de economie en de sociale veerkracht van de stad. |

Doel

Ranglijst OV-Klantenbarometer: eerste plaats van de vier grote steden (voor Metro: drie grote steden. Voor Veren: drie veergebieden).

Vervoervolume, verplaatsingen / gemiddelde werkdag: op termijn 1 miljoen. Dat is een groei van 30%.

De kostendekkingsgraad, de indicator die aangeeft in welke mate GVB buiten exploitatiesubsidies in haar eigen kosten kan voorzien, moet stijgen naar 90% in 2024.

Op de Effectory/Intermediairlijst van Beste Werkgevers (categorie > 1.000 medewerkers), wil GVB bij de beste vijf werkgevers van Amsterdam behoren. Dit onderzoek vindt tweejaarlijks plaats.

Onze expertise inzetten voor de stad en ons positioneren als pragmatische innovatiepartner.
Het opzetten van het MVO-beleid in 2015, inclusief de bijbehorende prestatiescore die wij willen halen.

Waar staan we nu?

GVB neemt op de ranglijst in 2013 (meest recente gegevens) de volgende plaats in:

Bus: 3e/4 (na Rotterdam en Haaglanden)

Metro: 3e/3 (na Rotterdam en Den Haag)

Tram: 3e/4 (na Rotterdam en Utrecht)

Veren: 2e/3 (na Rotterdam)

747.000 verplaatsingen gemiddeld per werkdag.

De kostendekkingsgraad ontwikkelt zich positief, deze is in 2014 verder gestegen naar 73,4%.

De meest recente resultaten dateren uit 2013. Toen stond GVB als werkgever op de 6e positie van Amsterdamse bedrijven en op de 36e plaats op de landelijke lijst van Beste Werkgevers (categorie > 1.000 medewerkers). Inmiddels heeft een nieuw onderzoek plaatsgevonden. De resultaten voor GVB zijn tevredenstellend (stijging tevredenheid), de vergelijkende benchmark is echter nog niet bekendgemaakt.

We werken actief aan het reduceren van de CO₂-uitstoot, passen duurzame energiebronnen toe en dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. We ondersteunen diverse sociale initiatieven in de stad, bieden banen en stages, ook voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. We hebben een start gemaakt met een breed MVO-beleid en rapporteren in lijn met GRI (zie website).

Taakverdeling openbaar vervoer

De verwevenheid van GVB met diverse bestuurlijke organisaties in Amsterdam is groot en voor buitenstaanders soms gecompliceerd. In onderstaand overzicht wordt de structuur van GVB weergegeven en gerelateerd aan de taken van overige partijen in het domein van het openbaar vervoer.

Herstructurering organisatie gemeente Amsterdam

De gemeentelijke organisatie bestaat uit vier clusters, een bestuurs- en concernstaf en zeven bestuurscommissies (stadsdelen).

Onderdeel van het cluster Ruimte en Economie zijn de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte (de voormalige Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer) en de afdeling Metro en Tram (de voormalige Dienst Metro).

Relatie met de gemeente Amsterdam

Toen GVB als gemeentelijke dienst in 2007 is verzelfstandigd tot een NV, is de gemeente Amsterdam 100% aandeelhouder in de onderneming geworden. Deze situatie is sindsdien ongewijzigd. Vanuit haar rol als aandeelhouder is de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor de benoeming van de leden van de Raad van Commissarissen en goedkeuring van voordrachten voor benoeming van de statutaire directie. Deze bevoegdheden liggen vast in de statuten van GVB.

De tram- en metroinfrastructuur is eigendom van gemeente Amsterdam. Het onderhoud ervan is uitbesteed aan GVB. De uitvoering van onderhoud is de taak van GVB Infra BV.

Vanuit haar gemeentelijke taak is de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor de aanleg, de renovatie en het beheer van het publieke domein, waaronder het wegbeheer, de metrostations, de haltes en abri's. Delen van deze taak zijn uitbesteed aan GVB, waaronder het facilitair beheer en de ontwikkeling van commercie op stations.

In verband met de ligging aan het IJ en Noordzeekanaal is de gemeente bovendien verantwoordelijk voor het instellen van veerdiensten, dat ook vraagt om aanleg van en onderhoud aan haltes en vaarwegen. De gemeente voert deze taak echter niet zelf uit maar fungeert als opdrachtgever en heeft dit uitbesteed aan GVB. De uitvoering hiervan is de taak van GVB Veren BV.

Met betrekking tot de investeringen in strategische OV-bezittingen heeft de gemeente een rol als financier. GVB leent bij de gemeente om te kunnen investeren in bepaalde overeengekomen categorieën bedrijfsmiddelen: rollend materieel (metro's, trams en bussen), vastgoed, procesinstallaties en ICT-systemen. Deze middelen heeft GVB nodig om de vervoerconcessie uit te voeren (zie verder). GVB is geclausuleerd eigenaar van deze middelen. Als de vervoerconcessie ooit naar een ander bedrijf zou gaan, worden deze middelen overgedragen aan de gemeente Amsterdam. De strategische activa zijn ondergebracht in GVB Activa BV. GVB Activa BV moet toezien op de instandhouding en het gebruik van deze middelen door GVB Exploitatie BV.

De gemeente Amsterdam heeft Buitengewoon Opsporingsambtenaren in dienst die samen met politie als Veiligheidsteam Openbaar Vervoer binnen het Amsterdamse openbaar vervoer verantwoordelijk zijn voor het handhaven van de openbare orde. GVB heeft daarnaast eigen Buitengewoon Opsporingsambtenaren in dienst die verantwoordelijk zijn voor de bedrijfsorde-gerelateerde handhaving.

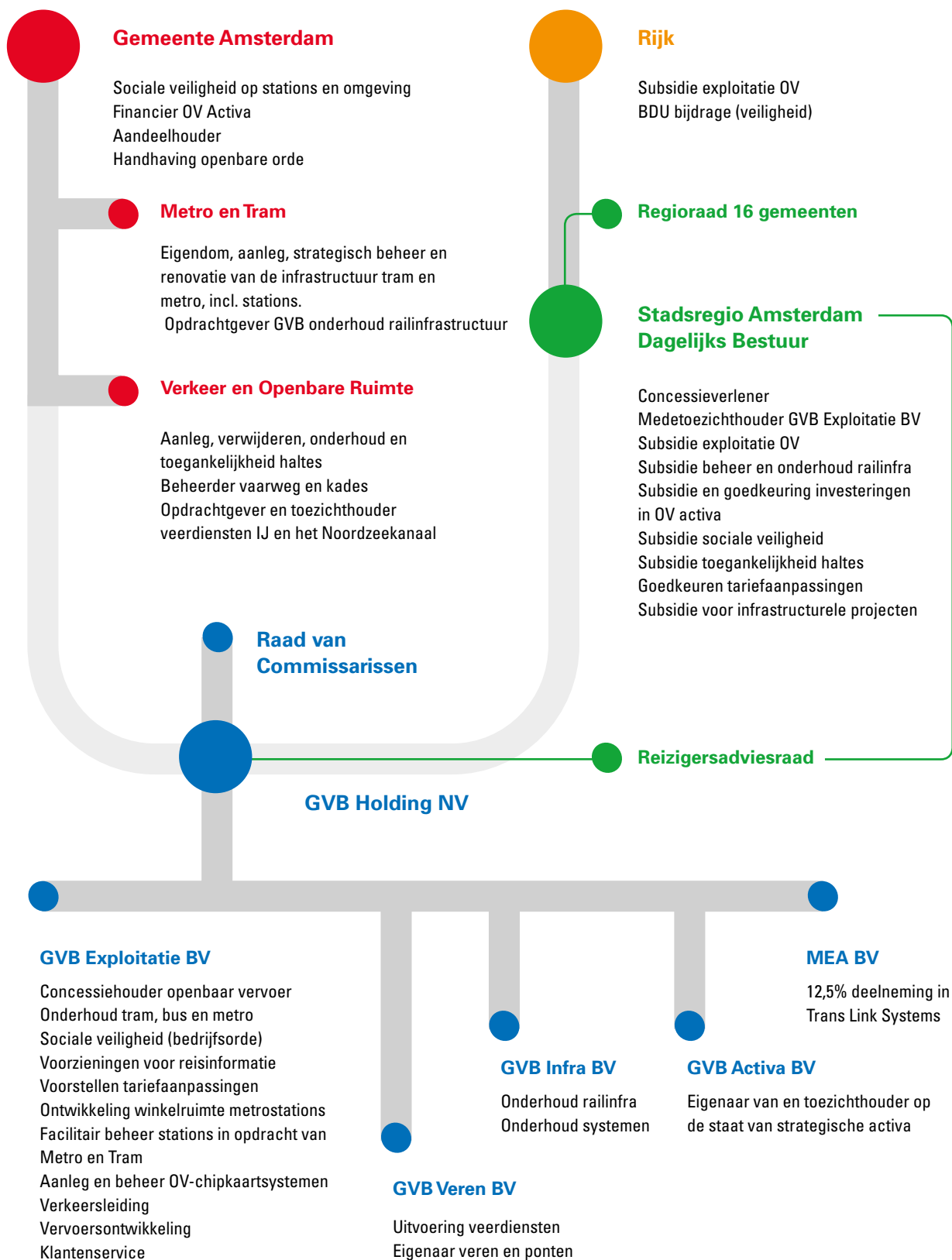
Relatie met Stadsregio Amsterdam

Stadsregio Amsterdam treedt op als concessieverlener voor het openbaar vervoer in de stadsregio Amsterdam. Ook verstrekt zij subsidie aan de gemeente voor de toegankelijkheid van haltes, voor de aanleg, de renovatie en het beheer van infrastructuur en voor de aanschaf van strategische activa. Stadsregio Amsterdam voert ook supervisie over het delen van actuele reisinformatie.

GVB Exploitatie BV fungeert als concessiehouder en dient uitvoering te geven aan het bieden van openbaar vervoer en vervoeren van reizigers met bus, metro en tram, evenals de handhaving van de sociale veiligheid.

FIGUUR 1.3 GVB in vogelvlucht

GVB in vogelvlucht



Vervoerconcessie en prestatiecontracten

De taken die GVB heeft, voert zij uit op basis van diverse overeenkomsten met opdrachtgevers. De belangrijkste overeenkomst is de vervoerconcessie Amsterdam waarin de exploitatie van het openbaar vervoer en handhaving van de sociale veiligheid zijn overeengekomen. Tot de andere overeenkomsten behoren het BORI-contract (Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur) en het contract voor de exploitatie van de veren.

Vervoerconcessie t/m 2024 vormt fundament

De vervoerconcessie, met als opdrachtgever Stadsregio Amsterdam, vormt het fundament van de dienstverlening van GVB. Vanuit dit contract met een looptijd tot en met 2024 wordt het openbaar vervoer met metro, bus en tram aangeboden aan de reizigers in en rond Amsterdam. De gewijzigde concessiedocumenten zijn vastgesteld op 5 december 2013. De jaarlijkse exploitatiesubsidie wordt afgebouwd van € 102 miljoen in 2012 naar € 36 miljoen in 2024. Ook worden in deze documenten afspraken gemaakt over handhaving van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Voor Sociale Veiligheid heeft GVB resultaatsafspraken waarbij Stadsregio Amsterdam een specifiek bedrag beschikbaar stelt voor te leveren prestaties.

Evaluatiecriteria 2019

Bij de wijziging en de verlenging van de concessie Amsterdam t/m 2024 is aangegeven dat in 2019 een tussentijdse evaluatie van de prestaties van GVB plaatsvindt ten aanzien van:

- 1 de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn;
- 2 het verlagen van de benodigde exploitatiesubsidie;
- 3 het gebruik, beheer en onderhoud van de beschikbare infrastructuur;
- 4 de reizigerstevredenheid.

Prikkels in plaats van voorschriften

Stadsregio Amsterdam stuurt in haar aanpak op behaalde resultaten en rekent GVB daar ook op af. De prestaties worden gemeten op basis van de klanttevredenheid (OV-Klantenbarometer), het aantal reizigerskilometers in de spits, de punctualiteit en rituitval en de sociale veiligheid. In de nieuwe concessie geeft Stadsregio Amsterdam meer prikkels in plaats van voorschriften, om te sturen op resultaten. Zo maakt Stadsregio Amsterdam een deel van de subsidie variabel, afhankelijk van de groei van het aantal reizigerskilometers in de spits.

BORI-contract borgt veilige, beschikbare en comfortabele railinfrastructuur

Aan de duur van de vervoerconcessie is ook het BORI-contract gekoppeld. Deze overeenkomst is gesloten tussen de afdeling Metro en Tram van de gemeente Amsterdam en GVB. Stadsregio Amsterdam stelt de middelen voor dit contract ter beschikking aan afdeling Metro en Tram. Dankzij dit contract kan GVB zelf zorgen voor een veilige, beschikbare en comfortabele railinfrastructuur voor de metro- en tramexploitatie.

Overeenkomst exploitatie veerverbindingen IJ en Noordzeekanaal

Tot slot heeft GVB een contract met de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam voor de exploitatie van diverse veerverbindingen over het IJ en het Noordzeekanaal.

TABEL 1.6 Overeenkomsten

Vervoerconcessie Amsterdam	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur (BORI)-contract	Verencontract
Opdrachtgever		
Stadsregio Amsterdam	Gemeente Amsterdam, afdeling Metro en Tram	Gemeente Amsterdam, afdeling Verkeer en Openbare Ruimte
Doel		
Het uitvoeren van openbaar vervoer met tram, metro en bus. Het handhaven van de sociale veiligheid. Het uitvoeren van beheer en onderhoud m.b.t. materieel, facilitaire zaken en ICT.	Het beheren en onderhouden van de metro- en traminfrastructuur om de exploitatie van de vervoerconcessie mogelijk te maken.	Exploiteren van diverse veerverbindingen op het IJ en het Noordzeekanaal.
Gemeenten		
Amsterdam, Amstelveen, Diemen en een deel van Ouder-Amstel.	Amsterdam, Amstelveen, Diemen	Amsterdam, Zaanstad, Velsen.
Looptijd		
t/m 2024	t/m 2024	t/m juni 2017
Huidige kengetallen		
Met ruim 2.000 FTE rijdend personeel, 213 trams, 103 metro's en 198 bussen worden dagelijks ca. 700.000 reizigers vervoerd. Ca. 105 FTE zorgen voor de orde, rust, veiligheid en goede bedrijfsgang in het openbaar vervoer. Er worden ruim 800.000 reizigers per jaar gecontroleerd. Daarnaast wordt reizigers service verleend: in de stations, in voertuigen, op haltes en bij evenementen	Met ca. 250 FTE wordt 120 kilometer metrospoor, 200 kilometer tramspoor en 52 metrostations beheerd en onderhouden.	Met circa 100 FTE en met 10 IJveren en 7 Noordzeekanaal ponten worden dagelijks circa 43.500 reizigers vervoerd.
Uitdaging		
'Meer voor minder'. De nieuwe concessieafspraken moeten in de komende tien jaar leiden tot een stijging van de reizigerstevredenheid en tot 35% meer reizigers tegen 70% minder exploitatiesubsidie. Tevens moet de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn goed uitgevoerd worden en de veiligheid van reizigers en medewerkers worden bevorderd, zowel de feitelijke (objectieve) veiligheid als het (subjectieve) gevoel.	Het BORI-contract daagt GVB uit om het beheer en onderhoud de komende tien jaar effectiever en tegen lagere kosten uit te voeren. GVB Infra BV bereidt zich voor op het beheer en onderhoud van de infrastructuur van de Noord/Zuidlijn.	Het aantal reizigers voor de veren groeit harder dan verwacht. Het exploiteren van een goede dienstverlening in combinatie met een grote reizigersgroei, vraagt om aanpassing van de vloot, zowel kwalitatief als kwantitatief.



Op weg

Bericht van de RvC

Aanbieding jaarstukken

Hierbij biedt de Raad van Commissarissen (RvC) het jaarverslag van GVB Holding NV aan.

Goedkeurende controleverklaring accountant	De directie heeft het jaarverslag opgesteld. In dit jaarverslag is de jaarrekening over 2014 opgenomen. PricewaterhouseCoopers Accountants NV (hierna: 'PwC Accountants') heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pag. 147 en 148 van dit verslag.
Uitvoerig behandeld in Auditcommissie, besproken met directie	De Auditcommissie heeft de jaarrekening en het jaarverslag uitvoerig besproken met de directie en de externe accountant. Vervolgens heeft de RvC, in aanwezigheid van de externe accountant, het jaarverslag met de directie besproken.
RvC stemt in met jaarrekening en voorstel dividenduitkering	De RvC stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie om, conform het besluit van de algemene vergadering omtrent het dividendbeleid dat is genomen in december 2013, over het boekjaar 2014 in 2015 een dividend van € 5.454.000 (inclusief dividendbelasting) uit te keren.
Verzoek vaststelling jaarrekening, verzoek decharge	Op 21 mei 2015 zal de jaarrekening tijdens de algemene vergadering ter vaststelling worden voorgelegd. De RvC stelt voor dat aan de statutaire directie decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan de RvC decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.

Belangrijkste punt:
de implementatie van de
concessieafspraken

Kernpunten

De belangrijkste twee punten in het verslagjaar waren de implementatie van de nieuwe concessieafspraken in relatie tot het behalen van het geprognosticeerde resultaat en het nader toezicht dat gedurende het eerste halfjaar door de RvC is uitgevoerd als gevolg van het plotselinge vertrek van de algemeen directeur eind 2013. Daarnaast heeft de RvC in het verslagjaar, naast het reguliere toezicht, de meeste aandacht besteed aan de werving en benoeming van een nieuwe algemeen directeur, een nieuw bezoldigingsbeleid voor de statutaire directie en senior management, de strategische missie en visie van GVB, de veiligheid, de financiële sturing op resultaat, het dividendbeleid, het risicomanagement, het beheer en onderhoud, de risicoanalyse Noord/Zuidlijn, de ICT-ontwikkelingen en -projecten, het vaststellen van een nieuw treasury-statuuut, het vestigen van een pandrecht op metrovoertuigen, het aangaan van samenwerkingsovereenkomsten met verschillende partijen en het doen van diverse investeringen.

De belangrijkste onderwerpen worden verder toegelicht.

Strategie, plannen en implementatie

Concessie en gevolgen op de
bedrijfsvoering

De concessieverlener voor het openbaar vervoer, Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam als opdrachtgever voor het onderhoudscontract van de infrastructuur, hebben met GVB eind 2013 afspraken vastgelegd over de uitvoering van het openbaar vervoer en het onderhoud van de infrastructuur tot en met 2024. De nieuwe concessieafspraken zijn vastgesteld op 5 december 2013 en lopen door tot en met 2024. De verleende concessie leidt tot een forse afname van subsidie, terwijl de opgave, een beter openbaar vervoer, dezelfde is. In alle RvC-vergaderingen in 2014 is gesproken over de gevolgen van de concessie op de bedrijfsvoering.

Aanpassing zeggenschap GVB

De concessieverlenging, waarbij gekozen is voor inbesteding, leidde tot een aanpassing van de zeggenschap binnen GVB. In de oude situatie had de gemeente Amsterdam haar rol als aandeelhouder; de toezichthoudende rol lag integraal bij de RvC.

Inhouse-constructie legt zeggenschap bij de Stadsregio Amsterdam

De gemeente Amsterdam en Stadsregio Amsterdam hebben een convenant gesloten, om de inhouse-constructie (zie ook pag. 99) te bewerkstelligen. In het convenant is bepaald dat, conform de vereisten van een inhouse-constructie, Stadsregio Amsterdam doorslaggevende zeggenschap toekomt in specifieke besluitvorming met betrekking tot GVB Exploitatie BV.

Inhouse-constructie voldoet aan structuurregime met uitzondering van één punt: benoeming en ontslag

De RvC heeft veelvuldig gesproken over de vraag of de wijziging van de zeggenschapsverhouding mogelijk tot dilemma's tussen de aandeelhouder en de RvC kunnen leiden. Of er mogelijke dilemma's zullen ontstaan is mede afhankelijk van de wijze waarop Stadsregio Amsterdam haar aanwijzings- en instructiebevoegdheid zal invullen. Om na te gaan of de inhouse-constructie (zie voor een toelichting pag. 99) werkbaar is en niet tot een onbeheersbare besturingssituatie bij GVB zal leiden, is een stresstest uitgevoerd. De uitkomst van de stresstest is dat de wijze waarop partijen in de praktijk met elkaar omgaan, bepalend is of dilemma's in de bestuurbaarheid ontstaan. Met de aandeelhouder en Stadsregio Amsterdam is afgesproken om in geval van een onbeheersbare besturingssituatie gezamenlijk te overleggen. In 2014 zijn met de aandeelhouder, Stadsregio Amsterdam en GVB nadere werkafspraken gemaakt. De RvC is hierbij nauw betrokken geweest.

Actualisering missie en strategie GVB

Nieuwe, aanvullende doelstelling: GVB is een sterke partner voor Amsterdam en Amsterdammers

De RvC bespreekt regelmatig de in 2012 vastgestelde missie en strategie van GVB. Het gaat hierbij veelal om de bewaking van de communicatie van de missie en implementatie van de strategie in de organisatie. Dat is ook in 2014 gebeurd. Op verzoek van de RvC is de nieuwe algemeen directeur nagegaan of er noodzaak was de strategische doelstellingen te actualiseren. Gebleken is dat de langjarig verleende concessie uitnodigt breder en strategischer uitvoering te geven aan het maatschappelijk ondernemerschap en de hierbij behorende MVO-prestaties. Hiertoe is een vijfde strategische doelstelling geformuleerd, te weten, 'GVB is een sterke partner voor Amsterdam en Amsterdammers'. De kern van deze doelstelling is dat GVB een actieve en aantoonbare bijdrage levert aan de verbetering van de leefbaarheid in en het versterken van de economie en de sociale veerkracht van de stad.

Business Meerjarenplan GVB Holding NV 2015 - 2019, Budget 2015 en Financieel Meerjarenplan 2016 - 2019 goedgekeurd

Besproken en geaccordeerd

De RvC besprak en accordeerde het Business Meerjarenplan GVB Holding NV 2015 - 2019, het budget 2015 en het Financieel Meerjarenplan 2016 - 2019 in de novembervergadering van het verslagjaar. Vervolgens werden de plannen op 11 december 2014 besproken met en goedgekeurd door de algemene vergadering.

Business Meerjarenplan GVB Exploitatie BV 2015 - 2019, budget 2015 en het Financieel Meerjarenplan 2016 - 2019 van GVB Exploitatie BV vastgesteld

Adviesrechten uitgevoerd

Een van de uit de concessie voortvloeiende afspraken is dat voor GVB Exploitatie BV een afzonderlijke strategische visie en een jaarplan wordt opgesteld, die door de algemene vergadering, na voorafgaande goedkeuring door Stadsregio Amsterdam, goedgekeurd worden. Dit maakt onderdeel uit van de totale begroting van GVB Holding NV. De RvC komt voor wat betreft GVB Exploitatie BV adviesrechten toe. De algemene vergadering heeft, na voorafgaande goedkeuring door Stadsregio Amsterdam, het Business Meerjarenplan GVB Exploitatie BV, het budget 2015 en het Financieel Meerjarenplan 2016 - 2019 van GVB Exploitatie BV goedgekeurd.

Besproken en geaccordeerd	Jaarplan GVB Activa BV 2015 Het jaarplan GVB Activa BV 2015 is een nadere uitwerking van het jaar 2015 in vervolg op het Meerjarenplan 2015 - 2024, dat door het dagelijks bestuur van Stadsregio Amsterdam in oktober 2014 is goedgekeurd. Dit maakt onderdeel uit van de totale begroting van GVB Holding NV. Daarmee is voorafgaande aan de begrotingscyclus overeenstemming over inhoud en dekking van de benodigde investeringen in strategische activa in 2015. De RvC besprak en accordeerde het Jaarplan van GVB Activa BV 2015. De algemene vergadering heeft dit plan goedgekeurd.
Besproken en geaccordeerd	Jaarplan GVB Veren BV 2015 Het jaarplan GVB Veren BV 2015 is onderdeel van de totale begroting van GVB Holding NV, maar vraagt conform de statuten om aparte goedkeuring door de gemeentelijke afdeling Verkeer en Openbare Ruimte; zij zijn namens de gemeente opdrachtgever. De RvC besprak en accordeerde het Jaarplan van GVB Veren BV 2015. De algemene vergadering heeft dit plan goedgekeurd.
Ingestemd met afspraken	Samenwerkingsovereenkomsten Samenwerkingsovereenkomst Dienst Metro / GVB Om goed op de komst van de Noord/Zuidlijn te anticiperen zijn GVB en Dienst Metro (per 1 februari 2015 Metro en Tram) een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Op 9 oktober 2014 zijn de afspraken in aanwezigheid van de Raden van Advies / Commissarissen en de directies van beide partijen geformaliseerd. De RvC juicht de afgesproken vormen van samenwerking toe.
Kennisgenomen van pilot verkeersleiding en sociale veiligheid	Samenwerkingsovereenkomst EBS De RvC heeft kennis genomen van de pilot waarin GVB en het openbaar vervoerbedrijf EBS, dat concessiehouder is in het aangrenzende Waterland, samen gaan werken op het gebied van verkeersleiding en sociale veiligheid. Hierbij is een aantal medewerkers van EBS gedetacheerd bij de verkeersleiding van GVB. De pilot wordt in het voorjaar 2015 geëvalueerd.
Oprichting van een vennootschap t.b.v. commerciële activiteiten behandeld	Goedkeuring oprichten vennootschap De nieuwe vennootschap biedt voor GVB de mogelijkheid om ook andere vervoersactiviteiten te ontplooiën. De algemene vergadering heeft goedkeuring verleend voor de oprichting van een vennootschap t.b.v. commerciële vervoersactiviteiten.
Besproken en goedgekeurd	Opdrachtbrief BORI 2014 De algemene vergadering heeft de opdrachtbrief Beheer en Onderhoud van Rail Infra goedgekeurd. Het betreft hier het operationeel beheer, dagelijks onderhoud tram en metro. De RvC heeft de opdrachtbrief goedgekeurd, waarna de directie deze heeft voorgelegd aan de algemene vergadering.
Nieuwe veiligheidsrapportage besproken	Veiligheid Bij GVB staat de veiligheid van reizigers, materieel en medewerkers hoog in het vaandel. GVB heeft eind 2013 kwaliteitsverbeteringen gedaan die de veiligheid en veiligheidscultuur binnen GVB op een nog hoger niveau moeten brengen. In 2014 heeft de RvC de nieuwe veiligheidsrapportage besproken. Deze wordt voortaan twee keer per jaar in de RvC behandeld.
Voorbereiding voor de ingebruikname besproken	Materieel en investeringsvoorstellen Levering en ingebruikname nieuwe metrovoertuigen M5/M6 De gemeente Amsterdam sloot in 2010 een koopovereenkomst met leverancier Alstom voor de (optionele) levering van metrovoertuigen van het type M5/M6. GVB vervult in dit verband (mede) een adviserende rol richting afdeling Metro en Tram.

De RvC is regelmatig geïnformeerd over de vertraagde levering van de voertuigen. Ook de voorbereiding voor de ingebruikname is besproken. De verwachting is dat in 2015 de laatste metrovoertuigen in deze serie worden geleverd en dat de definitieve overdracht hierna plaatsvindt.

Vlootvisie GVB Veren BV

Scenario's ontwikkeling
vloot besproken

In opdracht van gemeente Amsterdam, afdeling Verkeer en Openbare Ruimte, voert GVB Veren BV de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de Noordzeekanaal-veren (NZK-veren) en de IJ-veren uit. Deze overeenkomst loopt tot en met 2017. Tijdens het verslagjaar is de RvC geïnformeerd over de door GVB opgestelde Vlootvisie (inclusief een aantal scenario's). Hierin zijn ook de effecten van de groei van reizigers, de komst van de Noord/Zuidlijn en duurzaamheid als aandachtspunten opgenomen.

Investeringsvoorstel aanschaf standaard bussen

Goedkeuring vervanging
bestaande bussen

De RvC heeft een besluit genomen tot goedkeuring van het investeringsvoorstel aanschaf standaard bussen. Het gaat om vervanging van bestaande bussen die vanaf 2015 niet meer aan de gestelde milieueisen voldoen. De nieuwe bussen zullen tevens bijdragen aan kwaliteitsverbetering voor de reiziger en aan betrouwbaarheid en beschikbaarheid van materieel.

Investeringsvoorstel vervanging mobiliteitsysteem (MOB Next)

Goedkeuring vervanging
mobiliteitsysteem

Het huidige mobiliteitsysteem (MOB2000) dat binnen GVB gebruikt wordt, moet vervangen worden. De RvC heeft het investeringsvoorstel goedgekeurd.

Investeringsvoorstel vernieuwing bedientafels en ICT Verkeersleiding

Goedkeuring investerings-
voorstel tot standaardisering

Met de komst van de Noord/Zuidlijn, het nieuwe busplatform IJsei (aan de IJ-zijde van het centraal station) en de dynamische reisinformatie is het wenselijk de bedientafels en de hierbij te gebruiken automatisering te vernieuwen. De RvC heeft het investeringsvoorstel goedgekeurd dat moet leiden tot standaardisering. Standaardisatie komt de transportveiligheid ten goede.

Investeringsvoorstel reisinformatie Combino's

Goedkeuring investerings-
voorstel dynamische
reisinformatie

GVB is voornemens om de gehele Combino-vloot te voorzien van nieuwe beeldschermen, waarbij ook de infrastructuur wordt aangepast. Hiermee komt dynamische reisinformatie beschikbaar. De RvC heeft dit investeringsvoorstel goedgekeurd.

Overige investeringen

Goedkeuring investerings-
voorstel revitalisatie trams

De RvC heeft een aantal investeringsvoorstellen goedgekeurd die betrekking hebben op herstel en reparatie van bestaande trams (onder andere de aandrijflijn-revisie van de S1/S2 en het draaistelreparatieplan 12G). Ook is een investering die betrekking heeft op verbetering van het interieur van de Combino-vloot goedgekeurd.

Liquiditeit, resultaat en dividend

Resultaatverbetering

Actieplan ter
resultaatverbetering
besproken

Nadat GVB begin 2014 geconfronteerd werd met tegenvallende reizigersopbrengsten is door de directie een actieplan opgesteld dat moest leiden tot resultaatverbetering. De RvC heeft dit plan in een extra RvC-vergadering besproken.

Dividendbeleid

Dividend 2014 conform in 2013
vastgesteld beleid

Eind 2013 heeft de algemene vergadering het aangepaste dividendbeleid vastgesteld. Voor 2014 betekent dit dat bovenop het reguliere uit te keren dividend in 2014 € 6,5 miljoen extra dividend is uitgekeerd.

Treasury-statuu**t** besproken

Vaststellen treasury-statuu**t**

In overleg tussen GVB en de afdeling treasury (DMC) van de gemeente Amsterdam is de inhoud van een nieuw treasury-statuu**t** besproken. Het geactualiseerde treasury-statuu**t** is, nadat het door de RvC is goedgekeurd, door de algemene vergadering vastgesteld.

Rapportages

Kwartaalrapportages

Elk kwartaal heeft de RvC van de directie rapportages ontvangen, waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het budget 2014, de jaarverwachting 2014 en de cijfers over 2013. In de vergaderingen is hierover uitgebreid gesproken. Onderwerpen die hierbij onder meer aan de orde kwamen, waren de reizigers-opbrengsten, de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten en kosten, de verkeer- en vervoercijfers en de impact daarvan op het budget, de personeelsontwikkeling en het arbeidsverzuim, de beschikbaarheid van materieel, veiligheid, de rendementsontwikkeling, de financiering en de liquiditeitspositie van de onderneming.

Overige rapportages

Twee keer per jaar ontvangt de RvC halfjaarrapportages van Compliance & Integriteit, Risicomanagement, de afdeling Interne Audit en vanaf 2014 ook de rapportage van Kwaliteit, Veiligheid & Milieu (KVM). De rapportages van de afdeling Risicomanagement en Interne Audit worden tijdens de vergaderingen met de Auditcommissie besproken. De rapportages over Compliance & Integriteit en KVM zijn met de voltallige RvC besproken.

Risicomanagement

Risicoanalyse Noord/Zuidlijn

Risico's besproken,
integrale sturing openbaar
vervoerlandschap
behoeft verbetering

De RvC heeft kennis genomen van het in opdracht van afdeling Metro en Tram, Stadsregio Amsterdam en GVB uitgevoerde onderzoek naar de bestuurlijke risico's op raakvlakken van Amsterdamse metroprojecten. Hieruit blijkt onder meer dat de huidige sturing op het OV-landschap binnen Amsterdam verbetering behoeft, waarbij de verschillende partijen intensiever gezamenlijk naar buiten dienen te treden. Het is de RvC bekend dat partijen de mogelijkheden voor gezamenlijk optreden in het Amsterdamse OV-landschap nader onderzoeken.

Vestigen pandrecht op M5's

Advies ingewonnen,
pandrecht besproken

Stadsregio Amsterdam verstrekt investeringssubsidies aan GVB Activa BV en financiert hiermee de M5-metrovoertuigen. Als zekerheid hiervoor heeft GVB Activa BV, met goedkeuring van de RvC en de algemene vergadering, een pandrecht gevestigd op de 23 metrovoertuigen ten gunste van Stadsregio Amsterdam. Enkele maanden later is een tweede pandrecht gevestigd ten gunste van de gemeente Amsterdam. Bij het vestigen van de eerste pandrecht heeft de RvC zich juridisch over de (on)mogelijkheden laten adviseren.

Versterken governance, risicomanagement en compliance

Verbetering en borging
governance nauwgezet gevolgd

Op basis van de aard, omvang en complexiteit van GVB en vanuit de beginselen van 'good governance' is in 2012 besloten dat governance, risicomanagement en compliance beter geborgd moeten worden in de organisatie. Nadat in 2013 een compliance- en integriteitsofficer, een risicomanager en een interne auditor benoemd zijn, heeft GVB in 2014 stappen gezet om risico's beter te monitoren en te beheersen. De RvC volgt deze ontwikkelingen nauwgezet.

Verbeterprogramma inkoop en aanbesteding

Kennisgenomen van voortgang

De RvC heeft kennis genomen van het verbeterprogramma inkoop en aanbesteding. Voorts wordt de RvC structureel in de kwartaalrapportages geïnformeerd over de voortgang of over afwijkingen op het inkoopbeleid.

Directie en management

Werving en benoeming algemeen directeur

Mevrouw van Huffelen
benoemd tot algemeen
directeur

De RvC heeft in december 2013 het profiel voor de nieuwe algemeen directeur opgesteld. De aandeelhouder, Stadsregio Amsterdam, het directieteam en de OR zijn vervolgens in de gelegenheid gesteld hun visie op het profiel te geven. De werving is begeleid door een extern bureau. De voordracht kwam tot stand na zorgvuldig overleg, waarbij werd getoetst of de kandidaat beschikt over de specifieke ervaring en deskundigheid die noodzakelijk is voor de vervulling van zijn taak en zijn rol en of deze paste in het vastgestelde profiel. Voorts is gelet op de samenstelling en diversiteit van het directieteam. Ook heeft een Pre Employment Screening plaatsgevonden. De werving is begin april 2014 afgerond. De algemene vergadering heeft op 17 april 2014 mevrouw Van Huffelen benoemd tot algemeen directeur van GVB Holding NV.

Bezoldigingsbeleid statutaire directie en senior management

Nieuw bezoldigingsbeleid
uitvoerig onderwerp van
overleg

Nadat de gemeente in 2012 het beloningsbeleid Deelnemingen gemeente Amsterdam heeft vastgesteld, is de RvC door de aandeelhouder aangemoedigd een nieuw bezoldigingsbeleid voor de statutaire directie op te stellen. De Remuneratiecommissie heeft uitvoerig over een nieuw bezoldigingsbeleid gesproken en hier ook met de overige leden van de RvC over van gedachten gewisseld.

Bezoldigingsmaximum
uit WNT1 overgenomen

Het nieuwe bezoldigingsbeleid statutaire directie GVB Holding NV voldoet aan de Nederlandse Corporate Governance Code, is afgestemd op het beloningsbeleid Deelnemingen van de gemeente Amsterdam en hanteert als bezoldigingsmaximum de in de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen in de publieke en semi-publieke sector (1 januari 2013, hierna: 'WNT1') opgenomen bedragen. Voorts is de variabele beloning, conform WNT1, afgeschaft.

Rekening gehouden met
publiek/private karakter van
GVB

Hoewel GVB als publiek/private onderneming niet onder de werkingssfeer van de WNT valt, heeft de RvC aansluiting gezocht bij deze normen uit WNT1. De RvC is van mening dat deze normen, zoals die onder WNT1 gelden binnen de (semi)publieke sector, eveneens passend zijn voor de statutaire directie van GVB. In afwijking van de inmiddels geïntroduceerde WNT2, baseert de RvC zijn keuze voor de normen uit WNT1 mede op basis van de waardering van het publiek/private karakter van GVB, nadat de bedrijfsvoering van GVB door bureau Hay is gekwalificeerd als 50% publiek, 50% privaat.

Door algemene vergadering
vastgesteld

De algemene vergadering heeft het bezoldigingsbeleid in april 2014 vastgesteld.

Niemand overschrijdt
het bezoldigingsmaximum

De statutaire directie noch de medewerkers overschrijden het in het bezoldigingsbeleid gestelde bezoldigingsmaximum. (Zie ook het remuneratierapport op over.gvb.nl)

Invoering van de
aangepaste secundaire
arbeidsvoorwaarden
senior management

De statutaire directie is verantwoordelijk voor het bezoldigingsbeleid voor het senior management. De aanpassing van het bezoldigingsbeleid voor de statutaire directie was voor de RvC en het directieteam aanleiding ook het bezoldigingsbeleid voor het senior management aan te passen, waarbij aansluiting is gezocht bij het bezoldigingsbeleid voor de statutaire directie. Hoewel deze aanpassingen tot discussie hebben geleid, heeft de directie de aangepaste secundaire arbeidsvoorwaarden ingevoerd.

Vastgesteld

Procuratieregeling

De RvC heeft de geactualiseerde procuratieregeling vastgesteld.

Herbenoeming als commissaris en voorzitter RvC

RvC

Herbenoeming dhr. Bakker

De heer A.J. Bakker is tijdens de algemene vergadering in april 2014 herbenoemd als commissaris bij GVB (tweede termijn). In 2012/2013 zijn de posities van vrijwel de volledige directie en RvC opnieuw ingevuld. De heer Bakker vervulde hierin een trekkersrol, evenals bij het vorm geven aan een nieuwe professionele organisatie van het toezicht bij GVB. Ook in de komende periode wordt de bijdrage van de heer Bakker daarom van belang geacht voor de continuïteit in het bestuur van GVB. Buiten aanwezigheid van de heer Bakker heeft de RvC besloten de algemene vergadering voor te stellen de heer Bakker te willen herbenoemen. Wel is nog juridisch getoetst of de heer Bakker aan de Wet bestuur en toezicht voldoet; dit blijkt het geval. De algemene vergadering heeft de heer Bakker in april 2014 herbenoemd. De RvC heeft hem hierna herbenoemd als voorzitter van de RvC.

Reglementen RvC-commissie aangepast

Reglementen RvC

Periodiek wordt nagegaan of de RvC en zijn commissies de reglementen naleven en of de reglementen nog actueel zijn. In het verslagjaar zijn de reglementen geactualiseerd. De RvC heeft deze wijzigingen goedgekeurd.

Zesmaal vergaderd

RvC-vergaderingen

In 2014 heeft de RvC zesmaal vergaderd met de directie. Buiten de vijf reguliere vergaderingen vond een extra vergadering plaats, met name over de tegenvallende opbrengsten in het begin van 2014. In de vergadering in maart heeft de externe accountant het accountancyverslag besproken met de voltallige RvC.

1e helft 2014: overleg tijdelijk geïntensiveerd

Voortgangsoverleg met de directie

Als gevolg van de afwezigheid van de algemeen directeur heeft de RvC besloten wekelijks en later tweewekelijks een voortgangsoverleg met de directie te houden, om te waarborgen dat de bedrijfsvoering van GVB op een professionele en zorg-vuldige manier werd voortgezet. Bij dit overleg waren de voorzitter en een lid van de RvC, de statutaire directie, de directeur Techniek en de concernsecretaris aanwezig. Dit overleg vond plaats tot het moment van indiensttreding van de algemeen directeur, in juni 2014. In het verslagjaar vond het voortgangsoverleg elf keer plaats.

2e helft 2014: maandelijks informeel overleg

In de tweede helft van 2014 hield de voorzitter en vice-voorzitter van de RvC iedere maand een informeel voortgangsoverleg met de statutaire directie en concernsecretaris.

De RvC werd tijdig, uitvoerig en goed geïnformeerd en alle vergaderingen en voortgangsoverleggen waren goed voorbereid.

Verslag van commissies

Binnen de RvC functioneren normaliter drie interne commissies: de Strategiecommissie, de Auditcommissie en de Remuneratie- en Benoemingscommissie. Eind 2013 is besloten de Remuneratie- en Benoemingscommissie tijdelijk te splitsen. Vanaf 1 juni 2014 is de Remuneratie- en Benoemingscommissie weer een. De commissies brachten verslag uit aan de RvC.

Strategiecommissie

De RvC heeft uit haar midden een Strategiecommissie ingesteld, die bestaat uit de heren Bruins Slot (voorzitter), Bakker en Del Canho. Deze vergaderingen kunnen bijgewoond worden door de overige leden van de RvC, hetgeen dit jaar bij een aantal vergaderingen is gebeurd. De Strategiecommissie vergaderde in het verslagjaar in totaal vier maal.

In de vergaderingen is gesproken over de stand van zaken rondom de concessie-afspraken, het contract voor het beheer en onderhoud aan de railinfrastructuur (BORI), uitbreiding strategische doelstellingen, prestatiekaart 2014, commercieel vervoer, voortgang stationsontwikkeling op metrostations, reorganisatie ICT, ICT-ontwikkelingen en de risicoanalyse Noord/Zuidlijn.

Auditcommissie

De commissie bestaat uit de heer Del Canho (voorzitter), de heer Bruins Slot en mevrouw Van Aken. De vergaderingen van de Auditcommissie worden bijgewoond door de statutaire directie, de concerncontroller, de manager Interne Audit en de externe accountant. De Auditcommissie vergaderde in het verslag jaar vier keer.

In 2014 heeft de Auditcommissie gesproken over de jaarrekeningen over 2013 van GVB Holding NV, GVB Activa BV, en GVB Veren BV, de kwartaalrapportages, de resultaatontwikkelingen, de procuratieregeling, het interne audit plan, de halfjaar-rapportages van de interne audit-afdeling, het risicomanagement inclusief de halfjaarrapportage, de voortgang om te komen tot een 'in control'-statement, de (meerjaren)begroting van GVB Holding NV, GVB Exploitatie BV, GVB Activa BV en GVB Veren BV, de aanpassing van het treasurystatuut, het treasuryplan, het accountantsverslag inzake de jaarrekeningen en de managementletter.

In de managementletter wordt melding gemaakt van de interne beheersing inclusief de stappen die genomen moeten worden om de interne beheersing verder te verbeteren. De belangrijkste aandachtspunten zijn de beheersing van de ICT-omgeving (functiescheidingen en wijzigingsbeheer), HR-gerelateerde processen en het verder inbedden van de risicomanagement- en compliancefuncties. Op het gebied van beheersing van infraprojecten, voorraden en het inkoopproces is in 2014 een aantal verbeteringen doorgevoerd.

Ook heeft de Auditcommissie eenmaal in beslotenheid gesproken met de externe accountant. In 2014 heeft niet de Auditcommissie, maar de financieel directeur een gesprek met de accountant gehad over het functioneren van PwC. Daar is ook gesproken over de onafhankelijkheid van de accountant en de jaarrekeningcontrole. Voor 2015 zal de Auditcommissie dit gesprek jaarlijks met de financieel directeur en de externe accountant voeren.

Selectie- en Benoemingscommissie, Remuneratiecommissie

De Remuneratiecommissie vormt normaliter een personele unie met de Selectie- en Benoemingscommissie. Deze bestaat uit mevrouw de Gaay Fortman (voorzitter) en de heer Bakker. Na het vertrek van de vorige algemeen directeur heeft de RvC besloten de Remuneratie- en de Selectie- en Benoemingscommissie tijdelijk te splitsen. De Selectie- en Benoemingscommissie bestond destijds uit mevrouw Van Aken (voorzitter), de heer Bakker en de heer Bruins Slot. Mevrouw van Aken is eind 2014 toegetreden tot de Remuneratiecommissie. De personele unie van beide commissies is hiermee hersteld.

De Remuneratiecommissie vergaderde in het verslagjaar zeven keer. Hierbij is gesproken over de aanpassing van het bezoldigingsbeleid van de statutaire directie en het senior management (voor de inhoud wordt verwezen naar het eerder opgenomen verslag hierover), de arbeidsvoorwaarden, de wettelijke ontwikkelingen (WNT2, fiscale aftopping pensioenen) en aanpassing van het reglement van de Remuneratiecommissie.

Met het vertrek van de algemeen directeur eind 2013 is de Benoemingscommissie voortvarend aan de slag gegaan. De Benoemingscommissie is zes keer bijeen geweest en de leden hebben veelvuldig contact gehad buiten de vergaderingen.

Volledige presentie**Aanwezigheid RvC-leden**

Alle RvC leden waren in 2014 aanwezig bij alle reguliere RvC-vergaderingen en commissievergaderingen, voor zover zij op dat moment hiervan lid waren.

RvC functioneert over het algemeen goed en is toegerust op zijn werkzaamheden
Functioneren en zelfevaluatie RvC

De RvC heeft in 2014 zijn eigen functioneren besproken. De begeleiding vond plaats door een externe onafhankelijke deskundige, die interviews hield aan de hand van uitvoerige vragenlijsten. De uitkomsten zijn besproken in een speciaal daartoe belegde bijeenkomst. Tijdens de evaluatie is een groot aantal onderwerpen de revue gepasseerd, waaronder het functioneren van de RvC in het algemeen, het functioneren van de diverse commissies, de relatie van de RvC met de aandeelhouder, de directie, de OR en andere interne- en externe stakeholders. De informatieverschaffing en andere aspecten van het functioneren, zoals bestede tijd en informele contacten, kwamen eveneens aan bod. De huidige samenstelling van de RvC is vrij nieuw en heeft met de concessieafspraken eind 2013 een behoorlijk intensieve vergadercyclus achter de rug.

De conclusie is dat de RvC over het algemeen goed functioneert en dat de RvC goed is toegerust op zijn werkzaamheden. Ook de commissies functioneren goed; de grondige, voorbereidende werkzaamheden van de commissies verhogen de efficiëntie van de vergaderingen van de RvC. De voorbereidingen door directie worden als goed beoordeeld, hoewel er nog wel verbeteringen mogelijk zijn op het gebied van de informatievoorziening. De RvC heeft hier suggesties voor aangedragen. Voorts zijn er suggesties gedaan om vaker contacten met de managementlaag onder de directie te hebben en meer oog te hebben voor talentmanagement. Ook moet er voor gewaakt worden dat er vanuit RvC voldoende aandacht is voor veiligheid, ICT en commercie.

Algemene vergadering

De algemene vergadering kwam tweemaal bijeen en behandelde onder meer het jaarverslag 2013, de strategische visie 2015, het jaarplan 2015, de benoeming van de nieuwe algemeen directeur, het bezoldigingsbeleid statutaire directie en de oprichting van de vennootschap voor stationsontwikkeling.

Overleg buiten de algemene vergadering

In het verslagjaar voerde de voorzitter van de RvC overleg met de aandeelhouder over de benoeming van de algemeen directeur en het bezoldigingsbeleid. De algemeen directeur heeft regelmatig contact met de wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie van de gemeente over openbaar vervoer-aangelegenheden en duurzaamheid.

Onafhankelijkheid en tegenstrijdig belang

Er is voldaan aan best practice-bepalingen III.2.1. en III.6.1. tot en met III.6.4. van de Corporate Governance Code.

Constructieve werkrelatie**Overleg met de ondernemingsraad**

Alle leden van de RvC hebben in 2014 roulerend, ieder afzonderlijk de vergaderingen van de ondernemingsraad (OR) bijgewoond. In het verslagjaar was sprake van een constructieve werkrelatie.

Tenslotte

De RvC wil bij deze de directie, de leden van het directieteam, de OR en alle medewerkers van GVB bedanken voor hun enorme inzet in het afgelopen jaar. Een bijzonder woord van dank gaat uit naar Tom Middelkoop en Inge Vermeulen die, na het plotselinge vertrek van de algemeen directeur in december 2013, in de eerste helft van het verslagjaar additioneel een statutaire directierol ad interim hebben vervuld.

Met de verleende concessie rust op GVB de opgave om aan beter openbaar vervoer met minder subsidie te werken. 24 uur per dag zijn medewerkers bezig om reizigers gastvrij, op tijd, met goed en veilig materieel naar hun bestemming te brengen. De RvC wenst alle medewerkers en het directieteam veel succes toe bij deze mooie opgave.

Amsterdam, 11 maart 2015

Raad van Commissarissen GVB Holding NV

A.J. Bakker, voorzitter

D. del Canho, vicevoorzitter

S.J. van Aken

A.H. Bruins Slot

M.T.H. de Gaay Fortman



Op weg

Verslag van de directie

Met het oog op Titel 9, Boek 2 BW maakt de in het eerste hoofdstuk 'GVB in vogelvlucht' en in de hierna opgenomen hoofdstukken 'Verslag GVB Veren BV, GVB Infra BV en GVB Activa BV' en 'Corporate governance & risicomanagement' weergegeven informatie onderdeel uit van dit hoofdstuk 'Verslag van de directie'. Om presentatieredenen wordt deze informatie niet in dit hoofdstuk herhaald.

Woord vooraf

2014 gaat de boeken in als een goed jaar voor GVB. We zijn gestart met uitvoering van de verlengde en gewijzigde vervoerconcessie. Het openbaar vervoer heeft goed gefunctioneerd en het aantal reizigers is toegenomen. Ondanks de daling van de exploitatiesubsidie openbaar vervoer heeft GVB het jaar met een positief resultaat weten af te sluiten, met name door scherp te letten op de kosten.

GVB heeft stappen gezet om de dienstverlening te verbeteren en de relatie met de gemeente Amsterdam en Stadsregio Amsterdam te versterken. De maatschappelijke rol die GVB wil invullen in de stad en regio, is sinds 2014 verankerd in het MVO-beleid en in de strategische doelstellingen van de organisatie.

In het verslagjaar is nieuw rijdend materieel in gebruik genomen, zowel metro's als bussen. Reizigers zijn tevreden over de nieuwe metro's en geven ons betere cijfers. De infrastructuur in de stad is verbeterd. Intern zijn de werkplaats en ons hoofdkantoor gemoderniseerd. De voorbereidingen voor de Noord/Zuidlijn zijn geïntensiveerd. GVB heeft gewerkt aan de interne organisatie en samenwerking. De medewerkertevredenheid is sterk gestegen en het ziekteverzuim is gedaald.

Kortom, er is operationeel gepresteerd en tegelijkertijd hard gewerkt aan de toekomst. Er zijn grote stappen gezet. We zijn trots op onze GVB-ers en wat zij bereikt hebben. Wij hebben vertrouwen in de toekomst!



Directieteam GVB Van links naar rechts: Rogier Postma (manager HR), Ellen Swinkels (manager Commercie), Inge Vermeulen (directeur Operatie), Alexandra van Huffelen (algemeen directeur*), Tom Middelkoop (financieel directeur*), Marie-Christine Schoordijk (concernsecretaris), Karel van Gils (directeur Techniek). * statutaire directie





Kwartaal 1



De proef Oostveer steekt van wal op zaterdag 15 maart, als nieuwe verbinding over het IJ. De pont vaart heen en weer tussen het Azartplein in Oost en de Zamenhofstraat in Noord. De veerpont sluit aan op tramlijn 10 en bus 48 en 65 op het Azartplein.



Er zijn vijftig nieuwe locaties in Amsterdam waar een GVB-chipkaart kan worden opgeladen.

Er start een groot project: Signalling en Control. Zowel de Noord/Zuidlijn als het bestaande net krijgen hetzelfde nieuwe beveiligings- en verkeersleiding-systeem. Ook de voertuigen moeten geschikt gemaakt worden voor dit nieuwe systeem.



Tramlijn 2 is verkozen tot een van de mooiste tramlijnen ter wereld door National Geographic.



Dit jaar zetten we voor het eerst onze eigen Kwaliteitsmonitor in. Hierin vragen we reizigers steekproefsgewijs naar hun reis om zo te testen hoe ze onze ritten ervaren. De resultaten moeten helpen om het cijfer van het andere belangrijke klantonderzoek, de OV-Klantenbarometer, te verbeteren.



Een historisch moment in Diemen: op 23 januari ontvangt de nieuwe metrowerkplaats LWP de eerste M5 voor een onderhoudsbeurt. De 150 meter lange werkplaats is ingericht op de M5's die veel langer zijn dan de oudere voertuigen. Terwijl het onderhoud werd uitgevoerd, is de hal binnen budget en volgens planning opgeleverd.

Sinds eind maart rijdt GVB met 23 nieuwe gelede bussen van VDL, voornamelijk in Amsterdam-Noord. De bussen hebben allen een zeer schone 'EEV 6'-motor.



Het GVB kinderkaartje is een feit. De kaart van € 2,50 is speciaal voor kinderen van 4 t/m 11 jaar.



Al sinds begin dit jaar hebben bestuurders met zogenaamde knooppuntpunctualiteit te maken. GVB moet nu ook vanaf belangrijke knooppunten zoals Sloterdijk en Weesperplein, op tijd vertrekken. En dat gaat gedurende het jaar steeds beter.



De modernste kuilwielendraaibank van Europa staat vanaf maart in de Lijnwerkplaats (LWP) in Diemen. De bank, die zo groot is dat hij zijn eigen hal nodig heeft, schaaft de wielen van trams en metro's bij. Hierdoor krijgen ze weer een mooie gladde vorm en kunnen ze soepel over het spoor rijden. De nieuwe bank werkt sneller en helpt ons wielen preventief aan te pakken, zo gaat GVB richting een onderhoudsgerichte organisatie.

Resultaten

Meer reizigers, tevreden reizigers

Reizigers waarderen GVB met een ruime voldoende, zo blijkt uit de OV-klantenbarometer van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. GVB scoort gemiddeld een 7,3 in de meest recent beschikbare OV-Klantenbarometer (meting eind 2013, rapportage maart 2014). Het reizigersvolume is verder gestegen in het verslagjaar. Het aantal reizigersritten groeide met 2% en het aantal reizigerskilometers met 4% ten opzichte van een jaar eerder.

Binnen de paragraaf 'Meer reizigers, tevreden reizigers' onderscheidt GVB de reizigerstevredenheid (inclusief de benchmark die openbaar vervoerders in de grote steden op dit gebied onderling vergelijkt), het aantal uitgevoerde reizigersritten, het aantal afgelegde reizigerskilometers en het aantal met veerdiensten vervoerde passagiers.

Rapportcijfers voor
verschillende aspecten
van de rit

Reizigerstevredenheid: de OV-Klantenbarometer

Het onderzoek OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het stads- en streekvervoer, inclusief regionale trein en boot. Het onderzoek wordt jaarlijks in de periode van eind oktober tot begin december gehouden. Alle gebieds- en lijnconcessies worden apart gemeten, net als de verschillende modaliteiten binnen de concessies. Reizigers vullen in het voer- of vaartuig een schriftelijke enquête in en geven rapportcijfers aan verschillende aspecten van hun rit. Om de reizigerstevredenheid te verbeteren, investeert GVB onder andere in de kwaliteit van het openbaar vervoer, zoals nieuw materieel, dynamische reisinformatie, verbeteren van bestaand materieel, verbeteren van distributiekanaal met betrekking tot kaartverkoop en verbetering van de serviceverlening. GVB verwacht dat deze inspanningen leiden tot een verdere verbetering van de reizigerstevredenheid.

Bus en Tram: gedeelde
derde plaats

Benchmark

Als we de resultaten van GVB vergelijken met die van andere stadsvervoerders in de grote steden, is het beeld als volgt: voor Bus en Tram staat GVB op de derde plaats (3 van 4) ten opzichte van de andere vervoerders. Metro eindigde op de laatste plaats (3 van 3) en Veren op de tweede plaats (2 van 3). De steden waarmee GVB zich benchmarkt, verschillen per vervoermodaliteit en zijn in de volgende tabel weergegeven.

TABEL 3.1 Ranglijst

Algemeen oordeel	Ranglijst GVB	Hoger dan GVB scoorden	Benchmarksteden
Bus	3 (/4)	Rotterdam en Haaglanden	Rotterdam, Utrecht en Haaglanden
Metro	3 (/3)	Rotterdam en Haaglanden	Rotterdam en Haaglanden
Tram	3 (/4)	Rotterdam en Utrecht	Rotterdam, Utrecht en Haaglanden
Veren*	2 (/3)	Rotterdam	Rotterdam en Vlissingen

* Veren die niet meer in de vaart zijn, worden buiten beschouwing gelaten.

Bus op landelijk
gemiddelde

Scores

Het landelijk gemiddelde algemeen oordeel van klanten is een 7,4. Bus zit precies op dit landelijk gemiddelde. Tram en Metro scoren respectievelijk 0,2 en 0,3 punt lager. Veren scoren met een 8,1 maar liefst 0,7 punt hoger dan het landelijk gemiddelde.

TABEL 3.2 OV-Klantenbarometer

	2014	2013	2012	2011	2010
Algemeen oordeel, landelijk					
Landelijk gemiddelde	nmb ¹	7,4	7,4	7,2	7,2
Algemeen oordeel GVB					
Bus	nmb ¹	7,4	7,5	6,9	7,3
Metro	nmb ¹	7,1	7,2	7,0	6,8
Tram	nmb ¹	7,2	7,3	7,1	7,1
Veren	nmb ¹	8,1	8,1		
Specifieke oordelen GVB					
Bus					
Informatie en veiligheid	nmb ¹	7,6	7,6	7,2	7,6
Rijcomfort	nmb ¹	7,4	7,5	6,9	7,2
Tijd en doorstroming	nmb ¹	6,6	6,7	6,2	6,5
Prijs	nmb ¹	6,0	5,9	5,5	5,6
Specifieke oordelen					
Tram					
Informatie en veiligheid	nmb ¹	7,4	7,5	7,4	7,4
Rijcomfort	nmb ¹	7,2	7,1	7,0	7,1
Tijd en doorstroming	nmb ¹	6,6	6,6	6,4	6,4
Prijs	nmb ¹	5,9	5,7	5,5	5,4
Specifieke oordelen					
Metro					
Informatie en veiligheid	nmb ¹	7,2	7,3	7,1	7,2
Rijcomfort	nmb ¹	6,9	6,8	6,8	6,7
Tijd en doorstroming	nmb ¹	6,8	7,0	6,7	6,6
Prijs	nmb ¹	6,0	6,0	5,7	5,8

nmb¹

¹ Wordt op 19 maart 2015 bekend gemaakt. De cijfers zijn te raadplegen via de website www.ovklantenbarometer.nl en worden opgenomen in het jaarverslag 2015

Reizigersvolume

Aantal reizigersritten

Aantal reizigersritten
2% gestegen

Het aantal met bus, tram en metro uitgevoerde reizigersritten steeg in 2014 in totaal met 4,1 miljoen ten opzichte van 2013; een stijging van 2%. Het aantal reizigersritten steeg 6% bij Metro en 1% bij Tram. Bij Bus daalde het aantal ritten met 2%. De relatief grote mutatie bij Metro wordt veroorzaakt door de tunnelsluiting in 2013. Daardoor heeft de metro in de zomer van 2013 minder gereden. In het verslagjaar stijgt het aantal reizigersritten weer, zelfs tot boven het oorspronkelijke niveau.

TABEL 3.3 Reizigersritten

Naar modaliteit, x 1 miljoen	2014	2013	%
Bus	45,8	46,8	-2
Metro	63,2	59,5	+6
Tram	105,9	104,6	+1
Totaal	214,9	210,9	+2

Aantal reizigerskilometers

Aantal reizigerskilometers
4% gestegen. Bus daalt,
Metro en Tram stijgen

Het aantal met bus, tram en metro gereden reizigerskilometers is in 2014 gestegen met 4%. Dit is nagenoeg geheel toe te schrijven aan de stijging van 9% bij Metro. Bij Tram steeg het aantal reizigerskilometers in het verslagjaar met 1% en bij bus daalde het aantal met 1%. Als we de reizigerskilometers delen door de reizigersritten, ontstaat het volgende beeld: de gemiddelde afstand per rit voor Bus en Metro is gestegen, terwijl deze voor Tram gelijk is gebleven.

TABEL 3.4 Reizigerskilometers

Naar modaliteit, x 1 miljoen	2014	2013	%
Bus	163,5	164,5	-1
Metro	340,5	312,8	+9
Tram	273,8	272,2	+1
Totaal	777,8	749,5	+4

Reizigers in de spits

0,6% groei

Een nieuw, belangrijke element in de concessie is de groei van het aantal reizigers in de spits. In 2014 bedroeg de groei 0,6%.

TABEL 3.5 Reizigers in de spits

% Groei	2014	2013
Groei reizigers in de spits	0,6	-

Stijging aantal
vervoerde passagiers

Vervoerde passagiers veren

Alle veerdiensten hebben in 2014 meer passagiers vervoerd dan in 2013.

TABEL 3.6 Passagiers IJ-Veren

Naar veerdienst, gemiddeld per dag	2014	2013	%
Amsterdam CS - Buiksloterweg	22.350	22.250	+0,4
Amsterdam CS - IJplein	7.950	7.900	+0,6
Amsterdam CS - NDSM-werf	6.800	6.600	+3,0
Houthavens - NDSM-werf en			
Houthavens - Distelweg	4.750	4.075	+16,6
Azartplein - Zamenhofstraat	1.650	-	-
Totaal	43.500	40.825	+6,6

Op de veren in het Noordzeekanaal worden de auto's geregistreerd.

GVB Veren BV vervoert circa 25.000 auto's per maand.

Betrouwbaar openbaar vervoer

De drukte van een hoofdstad, waarin allerlei evenementen plaatsvinden en tram en bus te maken hebben met ander wegverkeer, maakt het uitdagend om de dienstregeling onder alle omstandigheden op ieder moment zorgvuldig uit te voeren. Ook brengt het dagelijks vervoeren van driekwart miljoen reizigers risico's met zich mee, voor reizigers, GVB-medewerkers en omstanders. GVB besteedt veel aandacht aan betrouwbare en veilige uitvoering van openbaar vervoer.

Tot de paragraaf 'Betrouwbaar openbaar vervoer' rekent GVB:

- De zorgvuldige uitvoering van de dienstregeling (de vertrekpuntualiteit en uitval van ritten).
- De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het materieel.
- De transportveiligheid (de veiligheid die geboden wordt aan reizigers, personeel en derden bij de exploitatie van Metro, Tram, Veren en Bus).
- De sociale veiligheid (de veiligheid die wordt geboden aan reizigers en medewerkers; in de voertuigen, op haltes en stations).
- De beperking van zwartrijden.

De resultaten worden in deze paragraaf verder weergegeven.

Zorgvuldige uitvoering dienstregeling

Beperking uitval

Situatie verbeterd, uitval
nagenoeg overal gedaald

In het verslagjaar reden 99% van alle bussen en trams en 98% van alle metro's. Daar waar zij niet reden, is sprake van uitval. Ten opzichte van 2013 is de uitval nagenoeg overal gedaald en is de situatie dus verbeterd. Alleen bij Bus ligt de prestatie fractioneel lager dan in 2014.

TABEL 3.7 **Uitval**

Percentage, per modaliteit, incl capaciteitsuitval	2014	2013	%
Bus	0,77	0,73	+0,04
Metro	1,82	2,64	-0,82
Tram	1,11	1,19	-0,09

Vertrekpuntualiteit

De bussen, trams en metro's die volgens dienstregeling rijden, moeten zoveel mogelijk punctueel vertrekken. Ten opzichte van de dienstregeling vertrokken in het verslagjaar 89% van alle bussen punctueel. Voor Metro was dit 91,9% en voor Tram 86,8%.

TABEL 3.8 **Vertrekpuntualiteit**

Percentage, per modaliteit	2014	2013	%
Bus	89,0	90,0	-1,0
Metro	91,9	92,6	-0,7
Tram	86,8	86,4	0,4

Beschikbaarheid en betrouwbaarheid van materieel

Materieelbeschikbaarheid

De materieelbeschikbaarheid wordt gemeten door dagelijks om 07.00 uur de inzetbare vloot te meten. Hieruit wordt een jaargemiddelde berekend.

TABEL 3.9 Beschikbaarheid

Percentage, per modaliteit	2014	2013	%
Bus	89,5	89,5	-
Metro	83,9	80,0	+3,9
Tram	88,3	86,0	+2,3

Verbetering
beschikbaarheid

Zowel bij Metro als Tram is een verbetering te zien ten opzichte van het voorgaande jaar. De instroom van de nieuwe metro's en structurele verbeteringen in het onderhoud dragen hier mede aan bij. Bij Metro is ondanks deze ontwikkeling en de onttrekking van materieel voor ombouw voor diverse projecten, zoals voor het nieuwe veiligheidssysteem Signalling en Control, ook een verbetering te zien.

Perspectief van
vervoersomvang

Transportveiligheid

GVB besteedt veel aandacht aan de veilige uitvoering van openbaar vervoer. Alhoewel ieder ongeval er één te veel is, moeten de aantallen in het perspectief worden geplaatst van de vervoersomvang van GVB: 215 miljoen reizigersritten waarmee 811 miljoen reizigerskilometers zijn afgelegd per bus, tram en metro.

8% minder aanrijdingen

Aanrijdingen

In het verslagjaar zijn bij de modaliteiten Bus, Metro en Tram in totaal 1.091 aanrijdingen geregistreerd. Dit betreft het laagste cijfer in de afgelopen drie jaar en een daling van 8% ten opzichte van 2013. Alleen Metro laat een stijging zien van 7 aanrijdingen.

TABEL 3.10 Aanrijdingen

Aantal	2014	2013	%
Bus	508	528	-4
Metro	12	5	+140
Tram	571	659	-13
Totaal	1.091	1.192	-8

3% minder gewonde reizigers

Gewonde reizigers

Het aantal gewonde reizigers als gevolg van botsingen, vallen in het voertuig of bij in- en uitstappen (exclusief onwelwordingen) bedroeg in het verslagjaar 193, 3% minder dan in 2013.

TABEL 3.11 **Ongevallen**

	2014	2013	%
Gewonde reizigers, exclusief onwelwordingen			
Bus	96	98	-2
Metro	7	10	-30
Tram	90	91	-1
Totaal	193	199	-3
Gewonde medeweggebruikers			
Bus	30	35	-14
Metro	3	2	+50
Tram	63	68	-7
Totaal	96	105	-9

Eén verkeersdode

Gewonde medeweggebruikers

In 2014 is onder de medeweggebruikers één dodelijk slachtoffer te betreuren, na een aanrijding tussen een tram en een voetganger. Het noodlottig ongeval vond plaats in september. Een jaar eerder waren nog drie dodelijke slachtoffers te betreuren. In het verslagjaar raakten 96 medeweggebruikers gewond, 9% minder dan een jaar eerder.

Passages van stoptonend sein

Gelukkig gebeurt het zelden dat een metro of tram door een stoptonend sein rijdt, vergelijkbaar met 'door rood rijden', waardoor een gevaarlijke situatie kan ontstaan. Conform procedure wordt iedere 'stoptonend sein' (STS)-passage gemeld aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en vindt er ook intern onderzoek en analyse plaats. Schriftelijke verklaringen van de betrokken personenvervoerder en verkeersleider en relevante gelogde data worden hierbij standaard betrokken.

TABEL 3.12 **STS-passages***

Stop-tonend-sein	2014
Metro	26
Tram	43
Totaal	69

* in verband met verandering van de meetmethode zijn geen vergelijkende cijfers 2013 beschikbaar

STS-passages

Alhoewel iedere STS-passage er een te veel is, is er in 2014 bij Metro geen sprake geweest van een acute situatie waarbij reizigers, medewerkers, omstanders, materieel en/of infra daadwerkelijk gevaar hebben gelopen. Het aantal STS passages bij Tram is relatief hoog en er worden diverse technische en organisatorische maatregelen getroffen om dit aantal terug te brengen. Door consequente evaluatie van deze gevallen, inclusief aanvullende opleiding en nadere analyse van zowel de trends als de individuele gevallen, zet GVB zich in 2015 maximaal in om een daling van het aantal STS-passages te bewerkstelligen.

Sociale veiligheid

Elk incident of elke bedreiging is volstrekt onacceptabel

De veiligheid van onze reizigers en medewerkers staat op de eerste plaats. Als werkgever moet GVB haar medewerkers hun werk in een veilige omgeving kunnen laten verrichten, mede om de best mogelijke dienstverlening te kunnen bieden aan reizigers. GVB acht elk incident of elke bedreiging, fysiek of verbaal, verwerpelijk en volstrekt onacceptabel en zal al het mogelijke in het werk stellen om haar reizigers en medewerkers te beschermen.

Aantal incidenten

Aantal incidenten in verslagjaar gedaald

Het aantal incidenten daalt in het verslagjaar met 14% ten opzichte van 2013.

TABEL 3.13 Incidenten

Sociale veiligheid	2014	2013	%
Incidenten	1.952	2.271	-14

Aantal voorvallen waarop is aangereden door OV-Zorg

Aangereden op circa 8.000 incidenten

OV-zorg is in 2014 op 7.668 voorvallen aangereden. Hiervan zijn 5.694 voorvallen waarbij assistentie is verleend met betrekking tot de exploitatie van het openbaar vervoer en 1.974 incidenten in het kader van sociale veiligheid. Van het totaal aantal meldingen waren er in het verslagjaar 970 een prioriteitsmelding. Hiervan was OV-zorg in 88,2% van de gevallen binnen 15 minuten ter plaatse. OV-zorg heeft als norm binnen 7 minuten ter plaatse te zijn als een incident hoog geprioriteerd wordt. In 2014 is een gemiddelde aanrijdtijd van 6:08 minuten gerealiseerd.

Beperking van zwartrijden

Aantal zwartrijders significant afgenomen

Een zwartrijder is iemand die gebruik maakt van het openbaar vervoer en daarvoor niet betaalt. In 2014 is het aantal zwartrijders afgenomen van 1,9% naar 1,5%. Deze daling is terug te zien bij alle vervoersmodaliteiten. De extra kaartcontrole in 2014 bij Metro en bij de tramlijnen zonder conducteur heeft resultaat gehad. Het zwartrijdpercentage bij Metro is gedaald van 2,5% naar 2,2%. In de tramlijnen zonder conducteur is het percentage gedaald van 5,9% naar 4,7%. In de tramlijnen met conducteur is het aandeel zwartrijders gedaald van 0,9% naar 0,6% en bij Bus van 1,0% naar 0,7%.

TABEL 3.14 Zwartrijden

Sociale veiligheid	2014	2013	%
Bus	0,7%	1,0%	-0,3
Metro	2,2%	2,5%	-0,3
Tram, lijnen zonder conducteur	4,7%	5,9%	-1,2
Tram, lijnen met conducteur	0,6%	0,9%	-0,3
Totaal	1,5%	1,9%	-0,4

Solide financiële bedrijfsvoering

Een solide financiële bedrijfsvoering is noodzakelijk voor de continuïteit van een onderneming. In het verslagjaar heeft GVB goede stappen gezet om de doelstellingen op dit gebied verder te verbeteren. De omzet, het resultaat en de kostendekkingsgraad zijn gestegen. De financiële uitgangspositie is solide. Toch zullen de komende jaren uitdagend zijn om een positief resultaat te behouden, gezien de teruglopende concessieopbrengsten.

Basis is goed, maar de uitdaging 'meer voor minder' vraagt nauwgezette sturing

Financiële basis

De financiële basis van GVB is solide. Het eigen vermogen en de beschikbare liquide middelen zijn op een gewenst niveau en de concessieovereenkomst en het BORI-contract bieden continuïteit. Zoals eerder beschreven, wordt de subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer en voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur flink teruggeschroefd. De uitdaging die GVB en Stadsregio Amsterdam zijn aangegaan is om ondanks de teruglopende subsidie de dienstverlening aan de reiziger in stand te houden of te laten groeien: 'meer voor minder'. Deze ontwikkeling vraagt om continue aandacht voor groei, efficiency en optimalisatie van onze inzet. Tegelijkertijd staat GVB voor grote uitdagingen in de nabije toekomst die ook iets vragen van de financiële weerbaarheid. Systeemsprongen als de Noord/Zuidlijn en de aanpassing van de Amstelveenlijn brengen naast de nodige investeringen ook veel kansen en risico's met zich mee. Voor de continuïteit van GVB is het van belang dat kosten en opbrengsten in balans blijven. De marges zijn echter beperkt waardoor het sturen op langere en korte termijn van groot belang is. Het jaar 2014 wordt afgesloten met een bescheiden positief resultaat van € 3,0 miljoen, in lijn met de verwachtingen.

Bedrijfsopbrengsten
€ 13,6 miljoen gestegen

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn in het verslagjaar gestegen in vergelijking met vorig jaar. In 2014 bedroegen deze € 451,0 miljoen, ten opzichte van € 437,4 miljoen in 2013.

Omzet

De stijging van de bedrijfsopbrengsten wordt veroorzaakt door de stijging van de netto-omzet uit reguliere bedrijfsvoering; deze bedroeg € 443,9 miljoen en steeg 4,3% ten opzichte van een jaar eerder, toen deze nog € 425,6 miljoen bedroeg.

Reizigersopbrengsten
2,9% gestegen

Reizigersopbrengsten

Na een tegenvallend eerste halfjaar voor wat betreft reizigersaantallen en -opbrengsten, zijn deze dankzij een flinke groeispurt in het tweede halfjaar toch uitgekomen op het oorspronkelijke ten doel gestelde niveau, mede dankzij marketing en promotionele acties. In 2014 bedroeg de kaartopbrengst voor Bus, Tram en Metro € 245 miljoen ten opzichte van € 238 miljoen een jaar eerder. Deze toename wordt veroorzaakt door een stijging van de gemiddelde ritprijs van 1,3% en door de groei van het gemiddeld aantal reizigersritten met 1,9%.

TABEL 3.15 **Bedrijfsopbrengsten**

Bedragen x € 1 miljoen	2014	2013
Netto-omzet	443,9	425,6
Mutatie in onderhanden projecten	-2,2	4,2
Overige bedrijfsopbrengsten	9,3	7,6
Bedrijfsopbrengsten	451,0	437,4

Contractopbrengsten (subsidie)

Contractopbrengsten
vervoerconcessie
circa € 5 miljoen gedaald

In 2014 bedroeg de contractopbrengst voor de vervoerconcessie Amsterdam € 87,5 miljoen, ten opzichte van € 92,3 miljoen een jaar eerder. De daling van de concessie-opbrengst is in lijn met de nieuwe concessieafspraken tot en met 2024, waarin de jaarlijks te ontvangen subsidie verder wordt verlaagd: van € 102 miljoen in 2012 tot € 36 miljoen in 2024. In het verslagjaar is een malus van € 2,3 miljoen verrekend, als gevolg van de feitelijke prestaties die onder de contractuele afspraken lagen.

Contractopbrengst
Veren gestegen als gevolg van
uitbreiding verbindingen

De opbrengst uit het Verencontract ligt in 2014 circa 20% hoger als gevolg van toevoeging van de Noordzeekanaalveren, die op 1 juli 2013 zijn toegevoegd en in 2014 voor het eerst het gehele jaar hebben bijgedragen aan de opbrengsten, en het exploiteren van het Oostveer met ingang van maart 2014.

De contractopbrengsten Sociale Veiligheid en BORI liggen op het niveau van 2013.

TABEL 3.16 **Netto-omzet**

Bedragen x € 1 miljoen	2014	2013	%
Reizigersopbrengsten	244,8	238,4	
Contractopbrengsten	171,1	174,5	
<i>Vervoerconcessie Amsterdam*</i>	87,5	92,3	
<i>Sociale Veiligheid**</i>	17,8	17,4	
<i>Verencontract</i>	12,1	10,2	
<i>BORI-contract***</i>	53,7	54,6	
Opbrengsten uit werk voor derden	25,8	16,8	
Totaal	441,7	429,7	+2,8
Waarvan mutatie in onderhanden projecten	2,2	-4,1	
Netto-omzet	443,9	425,6	+4,3

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

** *Onderdeel van concessieafspraken*

*** *Inclusief meerjarenvervangingsplan infrastructuur Tram en Metro*

Reizigersopbrengsten
stijgen, concessie-
opbrengsten dalen: conform
uitgestippelde koers

De mutaties illustreren de koers van GVB: de reizigersopbrengsten stegen in het verslagjaar € 6,4 miljoen ten opzichte van 2013, een stijging van 2,7%. De contractopbrengsten voor de vervoerconcessie daalden met meer dan 5%. De komende jaren zet de daling van de contractopbrengsten door. De opbrengst uit werk voor derden betrof met name de verbouwing van het emplacement en de werkplaats in Diemen.

Totale bedrijfslasten:
€ 440 miljoen

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn in het verslagjaar 2,6% gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar. In 2014 bedroegen de totale bedrijfslasten € 439,9 miljoen, tegen € 428,5 miljoen een jaar eerder. In tabel 3.16 zijn de bedrijfslasten weergegeven

TABEL 3.17 Bedrijfslasten

Geconsolideerd, bedragen x € 1 miljoen	2014	2013	%
Lonen en salarissen	186,9	177,8	
Sociale lasten	50,7	46,2	
Uitbesteed werk/andere externe kosten	67,5	68,0	
Grond- en hulpstoffen	17,3	16,6	
Afschrijving op materiële vaste activa	35,4	37,4	
Overige bedrijfskosten	82,1	82,5	
Bedrijfslasten	439,9	428,5	+2,6

De stijging van het kostenniveau met € 11,4 miljoen wordt volledig veroorzaakt door stijging van de loonkosten inclusief sociale lasten. Met name de pensioenlasten zijn hier debet aan. De hogere loonkosten worden deels gecompenseerd door een hogere productiviteit als gevolg van verlaging van het arbeidsverzuim met circa 1 procent.

Resultaat

Het resultaat over 2014 bedraagt € 3,0 miljoen positief. Het resultaat is € 2,7 miljoen gestegen ten opzichte van 2013.

TABEL 3.18 Winst & Verliesrekening

Geconsolideerd, bedragen x € 1 miljoen	2014	2013
Bedrijfsopbrengsten	451,0	437,4
Bedrijfslasten	439,9	428,5
Bedrijfsresultaat	11,1	8,9
Financiële baten en lasten	-10,0	-10,2
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	1,1	-1,3
Vennootschapsbelasting	0	0
Resultaat uit deelnemingen	1,9	1,6
Resultaat na belastingen	3,0	0,3

Dividend

Aan de algemene vergadering zal worden voorgesteld het dividend over 2014 vast te stellen conform het in 2013 vastgestelde dividendbeleid, waarin is bepaald dat het dividend over 2014 6% x € 90 miljoen x de indexatiefactor 1,01 zal bedragen, zijnde € 5,454 miljoen.

Liquiditeitspositie

Liquide middelen worden ingezet om lening te reduceren en zo rentekosten te beperken

De totale stand aan liquide middelen bedraagt ultimo verslagjaar € 77 miljoen, waardoor sprake is van een daling van circa € 16 miljoen ten opzichte van het begin van het jaar. GVB zet eigen financiële middelen in voor de financiering van

investeringen waardoor de rentelasten van externe financiering zoveel mogelijk beperkt blijven. Het vreemd vermogen (zie beneden) is derhalve afgebouwd. Omdat er minder hoeft te worden geleend en het te betalen rentepercentage op de lening hoger is dan het te ontvangen rentepercentage op uitstaande liquide middelen, levert dat een voordeel op voor GVB.

TABEL 3.19 **Liquide middelen**

Bedragen x € 1 miljoen

Liquide middelen

2014

2013

77,0

92,7

Vermogenspositie

Vreemd vermogen
circa € 20 miljoen gedaald

In onderstaande opstelling is te zien dat het resultaat na belastingen is toegevoegd aan het eigen vermogen van GVB, dat hierdoor ultimo verslagjaar € 105 miljoen bedraagt. Het vreemd vermogen is in totaal circa € 22 miljoen gedaald en bedroeg aan het einde van het verslagjaar € 399 miljoen.

TABEL 3.20 **Vermogenspositie**

Bedragen x € 1 miljoen

Eigen vermogen

Vreemd vermogen

Waarvan langlopende schulden

Waarvan kortlopende schulden

Waarvan voorzieningen

2014

2013

105,4

112,5

399,0

421,3

232,2

281,8

141,4

113,0

25,4

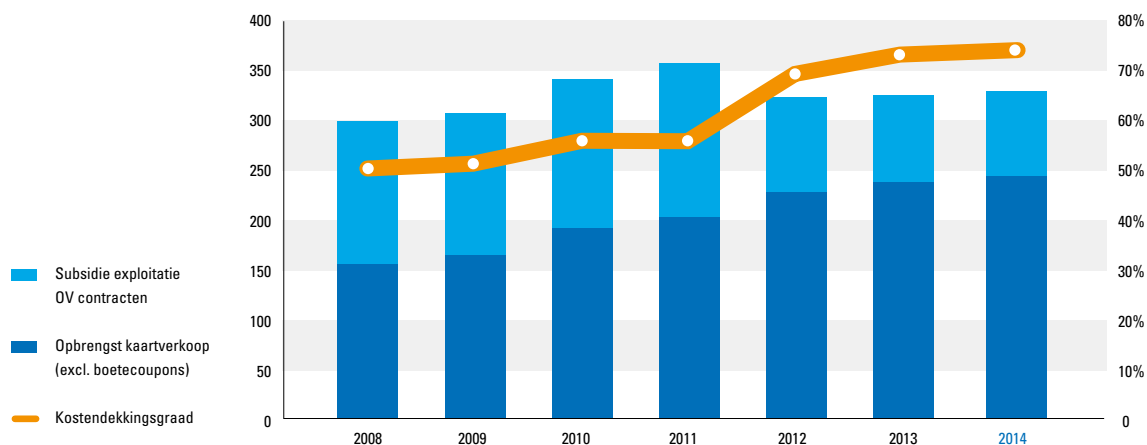
26,5

Kostendekkingsgraad

Kostendekkingsgraad
fractioneel gestegen
tot 73,4%

In het verslagjaar is de kostendekkingsgraad fractioneel gestegen tot 73,4%. In 2013 bedroeg deze nog 73,2%. De kostendekkingsgraad is een indicator die uitdrukt in hoeverre de kosten voor de exploitatie van het openbaar vervoer worden gedekt door de kaartopbrengst van reizigers. Hoe meer reizigersinkomsten, hoe hoger de kostendekkingsgraad is. GVB zet de komende jaren in op verdere groei van de kaartopbrengst om onafhankelijker te worden van de subsidie, één van de strategische doelstellingen.

FIGUUR 3.1 **Kostendekkingsgraad**



Definitie kostendekkingsgraad: opbrengst kaartverkoop / (opbrengst kaartverkoop + subsidie exploitatie OV-contracten)



Kwartaal 2



GVB heeft een nieuwe algemeen directeur. Alexandra van Huffelen, voorheen onder andere wethouder (D66) Duurzaamheid in Rotterdam en directielid bij Essent. Zij staat aan het roer van ons bedrijf en is voorzitter van het directieteam. Per 1 juni gaat ze aan de slag.



GVB biedt honderd jonge werkzoekenden ervaringsplaatsen bij Metro Service & Veiligheid.



De eerste Koningsdag in Amsterdam verloopt soepel voor GVB.



Ajax is kampioen dus de rode Ajaxtram rijdt weer door de stad. De Ajaxtram is een samenwerking tussen de gemeente en GVB.



Metrostation Kraaiennest in Zuidoost wint de architectuurprijs van RIBA (Royal Institute of British Architects).



Om techniek populairder te maken onder vrouwen nemen we deel aan de landelijke Girlsday. Vijftien jongedames komen bij ons langs en bezoeken een deel van de Noord/Zuidlijn.



Het vervoerplan voor 2015 is goedgekeurd door het dagelijks bestuur van Stadsregio Amsterdam. Nieuwe wijken in het OV-netwerk, een extra bus naar Schiphol afgestemd op de diensten van personeel van Schiphol en het nieuwe busstation op CS zijn hier onderdeel van. Door de analyse van OV-chipkaartgegevens realiseert GVB meer reistijdwinst.



Het weekend van 24 en 25 mei was de laatste kans om door de tunnels van de Noord/Zuidlijn te lopen. Vanaf nu worden de rails en infrastructuur aangelegd. Nu de fase van ruwbouw naar afbouw gaat, verandert de rol van GVB als exploitant ook zienderogen.

Extra bestuurders, zo'n vijftig, helpen GVB bij de buspendels die nodig zijn vanwege de werkzaamheden rond station Zuid.



De blauw-witte busjes van OV-zorg rijden vanaf nu ook door Waterland. GVB ondersteunt EBS op het gebied van verkeersleiding en sociale veiligheid. Hiervoor zijn vier handhavers en vier verkeersleiders van EBS bij GVB gedetacheerd.

Bus vervoert met zes bussen zieke kinderen naar het KinderBeestFeest in Artis.



Tom Middelkoop en Inge Vermeulen beëindigen hun additionele interim functie. Ruim ½ jaar hebben ze de taken van de algemeen directeur op zich genomen.

Betrokken, duurzaam inzetbare medewerkers

GVB hecht grote waarde aan betrokken medewerkers die duurzaam inzetbaar zijn en blijven. Het zorgen voor duurzame inzetbaarheid is een gedeelde verantwoordelijkheid van GVB en werknemers; als werkgever verricht GVB dan ook vele werkzaamheden om een duurzame inzetbaarheid te bevorderen. De werknemersbetrokkenheid en -tevredenheid zijn direct van invloed op de prestaties naar reizigers, worden tweejaarlijks gemeten, en zijn in 2014 ten opzichte van 2012 significant verbeterd. Het ziekteverzuim is een belangrijke graadmeter: deze is in 2014 een vol procentpunt gedaald tot 5,9%, een record in het afgelopen decennium.

Binnen de paragraaf 'Betrokken, duurzaam inzetbare medewerkers' hanteert GVB doelstellingen met betrekking tot de opbouw van het personeelsbestand, de medewerkertevredenheid en -betrokkenheid, het arbeidsverzuim en de arbo-veiligheid (de veilige werkplek die GVB als werkgever aan zijn werknemers biedt, gemeten door middel van de ongevallen frequentie index).

Medewerkerbetrokkenheid

Inzichtelijk maken
van de werkbeleving

Tweejaarlijks onderzoekt GVB de medewerkersbetrokkenheid en -tevredenheid en enkele soortgelijke aspecten in een medewerkersbetrokkenheidsonderzoek (MBO). Het doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van de werkbeleving. De resultaten uit het onderzoek dienen als input voor interne verbeterplannen, met als doel de betrokkenheid van medewerkers te verhogen.

Response onderzoek verbeterd

De response, de deelname aan het onderzoek, bedroeg 58,2%, significant beter dan de vorige keer in 2012 toen deze 53,0% bedroeg.

Score GVB ten opzichte
van 2012 flink verbeterd

Op alle negen aspecten scoorde GVB beter dan in 2012. De tevredenheid van werknemers scoort een 8,0. De betrokkenheid scoort een 8,3. De beoordeling voor leiderschap stijgt maar liefst 0,7 punt tot een 7,6. GVB is dan ook verheugd met de resultaten.

GVB doet het beter
dan de benchmark
op alle deelaspecten

In vergelijking met de benchmark scoorde GVB ook zeer goed. Op alle negen deelaspecten scoorde GVB gelijk aan of beter dan de benchmark. De tevredenheid en de beoordeling voor leiderschap lagen maar liefst 0,5 punt hoger dan de benchmark (tevredenheid benchmark: 7,5, GVB 8,0. Leiderschap benchmark 7,1, GVB 7,6) en de betrokkenheid lag zelfs bijna een vol punt hoger (benchmark: 7,4, GVB: 8,3).

TABEL 3.21 MBO

Rapportcijfer 1-10	Score GVB 2014	Benchmark 2014	Score GVB 2012	Vershil GVB 2012-2014
Tevredenheid	8,0	7,5	7,7	+0,3
Vitaliteit	7,5	7,5	7,4	+0,1
Werksfeer	7,7	7,3	7,3	+0,4
Betrokkenheid	8,3	7,4	8,1	+0,2
Bevlogenheid	7,5	7,2	7,1	+0,4
Leiderschap	7,6	7,1	6,9	+0,7
Rolduidelijkheid	7,4	7,0	7,0	+0,4
Efficiëncy	6,6	6,3	6,2	+0,4
Klantgerichtheid	7,3	7,2	6,9	+0,4

Samenstelling personeelsbestand en diversiteit

Grote werkgever

GVB heeft circa 3.750 medewerkers (ruim 3.500 FTE) in dienst en behoort hiermee tot de grootste werkgevers van Amsterdam.

Uitstroom ingevuld met relatief
jonge medewerkers

In het verslagjaar is het personeelsbestand qua omvang nauwelijks gewijzigd. De werknemers die uitstroomden, zijn door relatief jonge medewerkers opgevolgd.

TABEL 3.22 Personeelsomvang

Aantallen	2014	2013	2012	2011	2010
FTE					
Ultimo jaar	3.546	3.567	3.543	3.858	4.034
Jaargemiddelde	3.551	3.551	3.696	3.950	4.046
Medewerkers					
Ultimo jaar	3.735	3.750	3.710	4.062	4.238
Jaargemiddelde	3.737	3.729	3.886	4.150	4.259
Gemiddelde leeftijd					
Gemiddelde leeftijd medewerkers	49,9	49,6	49,3	48,7	47,9

De personeelssamenstelling naar leeftijd is nagenoeg gelijk gebleven. Het segment 55 jaar en ouder neemt een groter aandeel in; dit segment zal de komende jaren blijven groeien als gevolg van de vergrijzing. Met 40% is dit aandeel hoog te noemen, te hoog om een evenwichtige en duurzaam inzetbare personeelspopulatie te behouden. Deze tendens vraagt de komende jaren veel aandacht van het management en de personeelsvertegenwoordiging om toch op een efficiënte wijze invulling te kunnen geven aan de onregelmatige diensten (waaronder 's avonds en 's nachts) die noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering. De aankomende uitstroom van pensioengerechtigden heeft de volle aandacht van GVB. In bepaalde functies wordt actief gewerkt aan het borgen van kennis en overdragen van vakmanschap.

TABEL 3.23 Segmentatie

	2014	2013	2012	2011	2010
Personeelssamenstelling					
Naar leeftijd, percentuele verdeling					
Tot 35 jaar	10	10	10	11	12
35 tot 45 jaar	18	19	19	20	21
45 tot 55 jaar	32	32	33	34	35
55 jaar en ouder	40	39	38	35	32
Totaal	100	100	100	100	100
Naar geslacht, percentuele verdeling					
Man	76	76	77	77	77
Vrouw	24	24	23	23	23
Totaal	100	100	100	100	100

Arbeidsverzuim

Forse daling
van arbeidsverzuim

Het arbeidsverzuim over 2014 bedroeg 5,9%. Dit betreft een forse daling ten opzichte van een jaar eerder, toen deze nog 6,9% bedroeg. GVB heeft diverse actieplannen uitgewerkt in het verslagjaar die succesvol zijn geïmplementeerd waardoor het verzuim is gereduceerd.

TABEL 3.24 Arbeidsverzuim

Arbeidsverzuim	2014	2013	2012	2011	2010
Totaal	5,9%	6,9%	7,5%	7,3%	7,7

Stageplaatsen

Aantal stageplaatsen
nagenoeg verdubbeld

GVB biedt stageplaatsen aan jongeren. Hiermee levert de organisatie een bijdrage aan een vroegtijdige positionering op de arbeidsmarkt en aan de opleiding van Amsterdamse jeugd. In het verslagjaar is het aantal stageplaatsen nagenoeg verdubbeld.

TABEL 3.25 Stagiaires

	2014	2013	2012	2011	2010
Aantal stagiaires	48	25	10	9	13

Arbo-veiligheid

Graadmeter voor de arbo-veiligheid is de ongevallen frequentie index. De ongevallen frequentie index (IF-rate) geeft het aantal verzuimgevallen als gevolg van arbeids-, verkeersongevallen en agressie/geweldsincidenten per miljoen gewerkte uren weer.

Ongevallen frequentie-index
maar liefst 31% verbeterd

De ongevallen frequentie-index is in het verslagjaar met 31% verbeterd ten opzichte van 2013. In totaal was er in 2014 sprake van 4,5 verzuimgevallen als gevolg van arbeids- en verkeersongevallen en agressie/geweldsincidenten per miljoen gewerkte uren. In 2013 bedroeg dit aantal nog 6,1.

TABEL 3.26 **IF-rate**

Ongevallen frequentie-index	2014	2013	%
Ongevallen frequentie-index*	4,5	6,1	-31

* De rekenmethodiek is per 2014 aangepast voor wat betreft de gewerkte uren.
Cijfer 2013 is voor vergelijkingsdoeleinden aangepast.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

GVB hecht grote waarde aan Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) en wil verantwoordelijkheid nemen en rekenschap afleggen voor de impact die de bedrijfsactiviteiten op de maatschappij hebben. Ook wil GVB op een professionele en transparante manier invulling geven aan de duurzaamheidscriteria zoals deze opgenomen zijn in de concessie-afspraken met opdrachtgever Stadsregio Amsterdam.

Positieve impact vergroten,
negatieve impact minimaliseren

Onze maatschappelijke ambitie

Uitgangspunt is dat GVB de positieve impact van haar bedrijfsvoering wil vergroten en de negatieve impact wil minimaliseren. Deze maatschappelijke ambitie is verankerd in de volgende strategische doelstelling: Een sterke partner voor Amsterdam en Amsterdammers.

Drie pijlers

Om concreet invulling te geven aan deze maatschappelijke ambitie, heeft GVB die onderverdeeld in de volgende drie pijlers. GVB wil:

- een actieve bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in Amsterdam;
- de Amsterdamse economie versterken;
- actief bijdragen aan de sociale veerkracht van Amsterdam.

TABEL 3.27 MVO-beleid

Per pijler	Nr	Speerpunt 2015
Verbeteren van de leefomgeving in Amsterdam	1	CO ₂ -reducen
	2	Luchtkwaliteit verbeteren
	3	Duurzame energie gebruiken
	4	Duurzaam (lease) wagenpark ontwikkelen
	5	Maatschappelijk verantwoord inkopen
	6	Circulaire economie stimuleren
Versterken van de Amsterdamse economie aan 'duurzame' innovatie	7	Samenwerken met kennisinstellingen & bedrijven aan 'duurzame' innovaties
	8	Partner zijn in ontwikkeling van toekomstige mobiliteit
Bijdragen aan de sociale veerkracht in Amsterdam	9	Expertise en materieel inzetten voor maatschappelijke initiatieven
	10	Inzetten voor andere mensen in de samenleving
	11	Bevorderen arbeidsparticipatie van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt

Concrete invulling doelstelling

Eind verslagjaar zijn, in lijn met de hierboven weergegeven elementen, elf speerpunten vastgesteld voor 2015, waarmee GVB concreet invulling geeft aan haar maatschappelijke rol. Per speerpunt zijn verbeteracties vastgesteld en actiehouders benoemt en deze zijn verwerkt in het MVO-plan 2015.

Continu verbeteren**In ontwikkeling**

De invulling van de maatschappelijke ambitie van GVB is in ontwikkeling. MVO-speerpunten en acties vormen de basis om met stakeholders in dialoog te treden en ambities te toetsen en -indien wenselijk- bij te stellen. Vanuit het gedachtegoed van continu verbeteren gelooft GVB dat op deze manier, samen met stakeholders, gewerkt kan worden aan invulling van de ambities.

Stakeholders betrekken en informeren**MVO communicatie & verslaglegging, op weg naar GRI-reporting**

Om stakeholders te betrekken en informeren, communiceert GVB zowel in- als extern over de ontwikkeling van haar maatschappelijke ambitie en jaarplan.

**Rapportageniveau
Global Reporting Initiative
(GRI) G4: 'core'**

Om de transparantie over haar bedrijfsvoering te vergroten, rapporteert GVB in lijn met het Global Reporting Initiative (verder: GRI). De rapportage incl. het gekozen verslagleggingsniveau is te vinden op de website van GVB.

Beleidsintentie

GVB heeft zich ten doel gesteld dat zij:

- waar mogelijk de uitstoot van schadelijke emissies en geluid minimaliseert, het energiegebruik beperkt en overige negatieve effecten van het openbaar vervoer voor het milieu vermijdt;
- voor haar bedrijfsvoering zoveel mogelijk gebruik maakt van duurzame energiebronnen;
- jaarlijks een verslag opstelt met daarin de geleverde prestaties op het gebied van duurzaamheid. Dit verslag is in lijn met de eerder genoemde GRI-richtlijn voor duurzaamheidsverslaglegging;
- duurzame bedrijfsvoering inspireert op het gedachtegoed uit de ISO 14001-norm voor milieumanagement en ISO 26000-richtlijn voor maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Duurzaamheid

In het begin van het verslagjaar bestond MVO met name uit milieu gerelateerde duurzaamheidsthema's. De resultaten zijn hieronder weergegeven.

CO₂-emissie*Werkelijke emissie*

GVB gebruikt fossiele brandstoffen, met name voor voortbeweging van bussen, veren en bedrijfsauto's en voor de verwarming van de bedrijfsgebouwen. Het gebruik van fossiele brandstoffen heeft een direct gevolg voor de daarmee samenhangende luchtemissie en heeft zo een directe invloed op de leefomgeving. Om deze onwenselijke gevolgen van het openbaar vervoer nauwgezet te monitoren, bepaalt GVB de CO₂-emissie, de 'carbon footprint'.

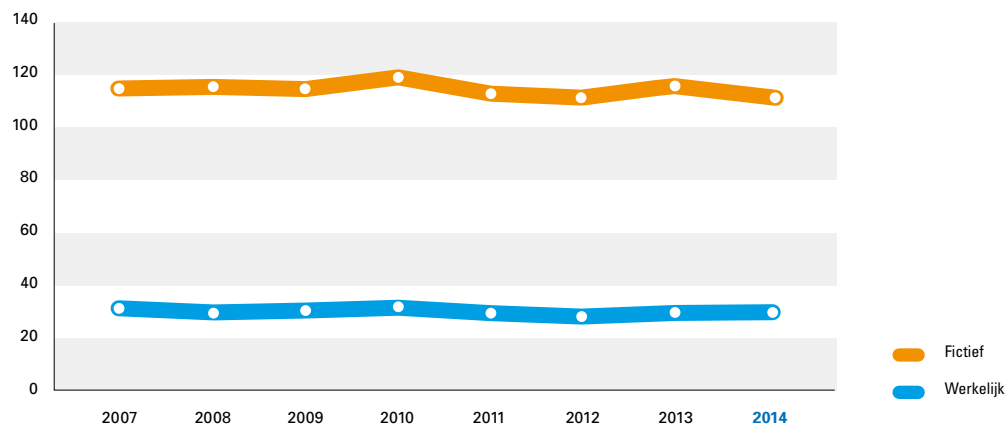
GVB verbruikt ook elektriciteit, met name voor voortbeweging van trams en metro's. Deze elektriciteit is voorzien van certificaten van oorsprong waaruit blijkt dat deze CO₂-neutraal is. Derhalve heeft dit verbruik geen effect op de werkelijke emissie.

Fictieve emissie

Om toch inzicht in het totale energieverbruik te hebben, is de fictieve CO₂-emissie bepaald op basis van hetzelfde elektriciteitsverbruik, als ware het geen groene stroom.

De volgende grafiek laat een redelijk stabiel beeld van de werkelijke en fictieve CO₂-emissie over de jaren zien.

FIGUUR 3.2 **Werkelijke en fictieve CO₂-emissie (kiloton)**



Werkelijke emissie fractioneel gedaald tot € 29,7 kiloton

De werkelijke CO₂-emissie als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen laat een zelfde beeld zien. De emissie is afgenomen van 29,8 kiloton in 2013 naar 29,7 kiloton in 2014. Deze afname is voornamelijk toe te schrijven aan de zachte lente en winter.

Fictieve emissie beperkt gedaald tot 113,6 kiloton

De fictieve emissie in 2014 is ten opzichte van 2013, ondanks het testrijden en de ingebruikname van de nieuwe metro's M5 die door grotere lengte en klimaatregeling meer stroom verbruiken, afgenomen. Waar deze nog 116,4 kiloton bedroeg in 2013, is deze in het verslagjaar gedaald tot 113,6 kiloton. Deze afname is voornamelijk toe te schrijven aan het bijzonder zachte weer gedurende het jaar. Hierdoor was er minder energie nodig voor de verwarming van de bussen, trams, metro's en bedrijfspanden.

GVB onderscheidt vier verbruikscategorieën. Deze zijn in onderstaand overzicht weergegeven en worden achtereenvolgens nader toegelicht.

Verbruikscategorieën energie binnen GVB

Verbruiker	Betreft
Vervoer	Het verbruik voor het rijden van de bussen, trams en metro's en de veren, inclusief het verbruik voor de verlichting en klimaatregeling in de voertuigen (verwarming, ventilatie en airconditioning).
Infrastructuur	Het elektriciteitsverbruik van de besturingskasten en wisselverwarmingen in de railinfrastructuur en de verlichting van de haltes, stations en gelijkrichterstations.
Facilitair	Het verbruik van elektriciteit, gas en stadsverwarming in de kantoren, werkplaatsen en personeelsverblijven.
Wagenpark	Het brandstofverbruik van de dienstauto's, vrachtauto's en railvoertuigen, niet zijnde reizigersvervoer.

Vervoer

Bus

Grote modernisering
wagenpark in 2012 uitgevoerd,
vervolg in 2015 verwacht

In het verslagjaar is 88% van de kilometers gereden met bussen die voorzien zijn van duurzame motoren van het type 'Euro 5-EEV' en 'Euro 6-EEV'. In 2013 bedroeg dit aandeel nog 80%.

TABEL 3.28 Duurzame bussen

Gereden kilometers, in procenten	2014	2013	%
Bussen 'Euro 5-EEV' of Euro 6-EEV'	88	80	+8
Overige bussen	12	20	-8
Totaal	100	100	

Instroom duurzame bussen
in verslagjaar

Het percentage kilometers met nieuwste norm 'Euro 6-EEV'-bussen was nog beperkt tot 11% in het verslagjaar maar zal verder toenemen in 2015. Vanaf maart 2014 zijn 23 gelede bussen vervangen die nu aan deze schoonste normen voldoen en vanaf december 2014 zijn 22 standaard bussen met dergelijke motoren operationeel.

'Het nieuwe rijden'
verbetert comfort en
vermindert brandstofverbruik

In 2013 is de cyclus 'permanente educatie' voor de personenvervoerders voortgezet. Een belangrijk onderdeel hierbij is het 'nieuwe rijden', met als doel het comfort voor de reiziger te verbeteren en het dieselverbruik te verminderen.

Praktijktest waterstofbussen
voortgezet, eind verslagjaar
beëindigd

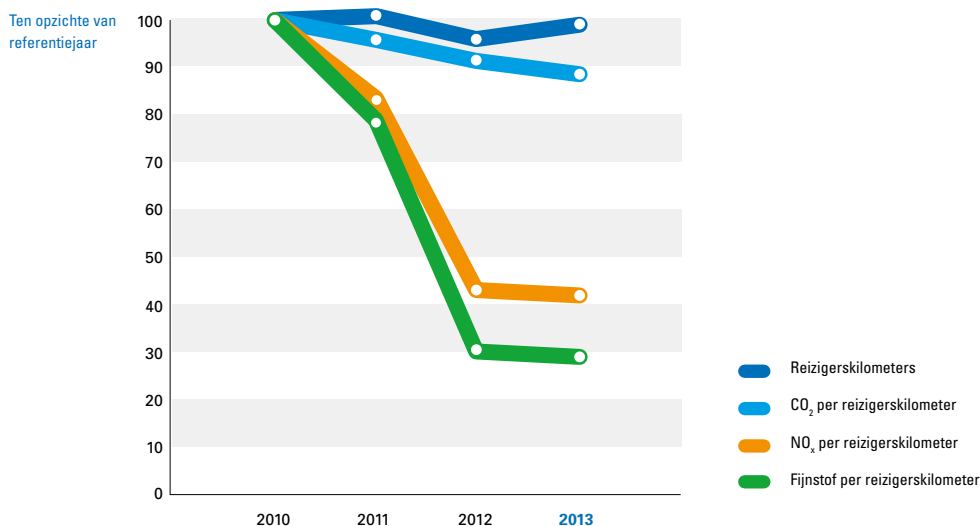
In 2014 is de praktijktest met twee nieuwe bussen, waarbij waterstof de energiebron is, voortgezet. De waterstof is met groene stroom opgewekt, waardoor de bussen met 'zero-emissie' in de stad gereden hebben. De equivalente CO₂-emissie hiervan is 0,2 kiloton. Er is met de beide bussen 22.200 km gereden. De praktijktest is aan het einde van het verslagjaar beëindigd.

88% van de buskilometers
gereden met duurzame motoren

De onderstaande grafiek geeft inzicht in het effect van de vernieuwing van het wagenpark op de diverse emissies per reizigerskilometer. De emissies aan fijnstof en stikstofoxiden (NO_x) zijn met 85% respectievelijk 67% afgenomen ten opzichte van het referentiejaar 2010.

FIGUUR 3.3 Emissiegegevens Bus

Per reizigers-km (emissienorm)



Toename fictieve emissie Metro	Metro Metro draagt niet bij aan de werkelijke CO₂-emissie van GVB omdat op groene stroom wordt gereden. De fictieve CO₂-emissie is toegenomen van 43,9 kiloton in 2013 naar 45,2 kiloton in het verslagjaar.
Met name als gevolg van testrijden en gebruik nieuwe, grotere metro's	Deze toename is voornamelijk toe te schrijven aan de vele noodzakelijke testritten met de in gebruik te nemen nieuwe M5 metro's en aan het feitelijk gebruik van de nieuwe metro's. Door de grotere lengte (120 i.p.v. 60 of 90 meter) en de klimaatregeling inclusief airco verbruiken zij meer stroom.
Beperkte afname fictieve emissie in verslagjaar, ook bij Tram als gevolg van weersinvloeden	Tram Tram draagt niet bij aan de werkelijke CO₂-emissie van GVB omdat op groene stroom wordt gereden. De fictieve CO₂-emissie is afgenomen tot 28,2 kiloton, ten opzichte van 31,5 kiloton in 2013. Hier is de afname voornamelijk toe te schrijven aan het zachte weer en aan de lichte afname van het aantal dienstregelingsuren.
Toename emissie bij Veren als gevolg van uitbreiding veerverbindingen	Veren De bijdrage aan de CO₂-emissie van Veren is 5,2 kiloton geweest, ten opzichte van 3,9 kiloton in 2013. Omdat de veren fossiele brandstof verbruiken, geldt de toename zowel voor de CO₂-emissie als de fictieve CO₂-emissie. De toename is het gevolg van de uitbreiding van de veerverbindingen met de Oostveren, vanaf maart 2014.
Fictieve emissie fractioneel gedaald	Infrastructuur De bijdrage van de infra-voorzieningen aan de footprint is nul, omdat van groene stroom gebruik gemaakt wordt. De fictieve emissie bedroeg 2,5 kiloton, iets minder dan in 2013 toen deze 2,6 kiloton bedroeg. De afname van het energieverbruik is voornamelijk veroorzaakt door het lagere energieverbruik van de weersafhankelijke wisselverwarmingen.
Beperkte afname emissie Facilitair, ook als gevolg van weer	Facilitair De bijdrage aan de footprint van Facilitair is 3,4 kiloton geweest en is daarmee 2,6 kiloton lager dan in 2013. Dit verschil komt voort uit de weersafhankelijkheid van het energieverbruik.
Oorzaak met name het verwarmen van panden	De fictieve CO₂-emissie zou, inclusief het groene stroomverbruik, 10,7 kiloton zijn geweest, ten opzichte van 11,8 kiloton in 2013. De afname is voornamelijk toe te schrijven aan de daling van het gasverbruik voor het verwarmen van de panden in het voorjaar.
Emissie wagenpark gestegen	Wagenpark De emissie van de auto's, vrachtauto's en railvoertuigen, die niet voor openbaar vervoer worden gebruikt, is 1,0 kiloton geweest, ten opzichte van 0,9 kiloton in 2013.
Toename als gevolg van uitbreiding werkgebied	De uitbreiding van het werkgebied van Service & Veiligheid met Waterland zorgt voor een toename van het brandstofverbruik.
In beginsel keuze voor energielabel A	GVB kiest er bewust voor om dienstauto's aan te schaffen in de schoonste milieucategorie. Bij voorkeur worden elektrische auto's aangeschaft. Voor de stroomvoorziening van laadpalen worden zonnepanelen geïnstalleerd. GVB verwacht de komende jaren een verdergaande vervanging van dienstauto's door elektrische auto's.

Afval

Het afval van GVB is afkomstig van onze reizigers, de onderhoudsprocessen van het materieel, de eigen organisatie, de projecten van Rail Services in de stad en de schoonmaak van de trambaan.

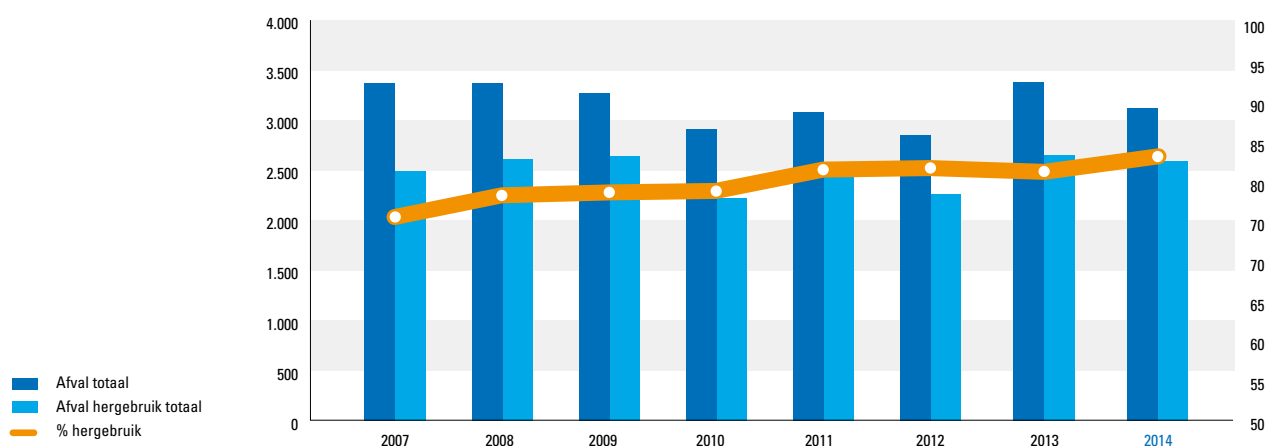
De onderstaande figuur geeft een overzicht van de totale hoeveelheid afval over de jaren. De aandacht van de afgelopen jaren heeft er voor gezorgd dat er minder afval vrij komt en dat gemiddeld zo'n 80% van het afval voor hergebruik wordt aangeboden.

Het niet herbruikbare afval bestaat voornamelijk uit (huishoudelijk) restafval en gevaarlijke afval.

Het rest- en het gevaarlijke afval worden verbrand. Deze verbranding levert niet alleen elektriciteit op, maar ook herbruikbare restproducten zoals ijzer, koper en aluminium.

FIGUUR 3.4 Afval

In tonnen



De samenstelling van totale afvalstroom ziet er in vergelijking met 2013 als volgt uit:

TABEL 3.29 Afvalstromen

In procenten

	2014	2013
Restafval	17,8	16,3
Papier/karton	3,1	4,2
Gevaarlijk afval	1,3	1,3
Metalen	31,5	30,8
Stadsvuil	37,5	37,6
Overig afval	8,8	9,8
Totaal	100,0	100,0

Met het stadsvuil wordt aangegeven hoeveel veegzand uit de sporen van de trams is gehaald en hoeveel afval uit de wasinstallaties van de bussen, trams en metro's is afgevoerd.

Het overige afval bestaat voornamelijk uit de stromen hout, kunststoffen, afgewerkte olie en accu's.

De verandering naar het nieuwe werken in het hoofdkantoor heeft in 2014 gezorgd voor 26 ton extra oud papier t.o.v. de 18 ton in 2013. In 2015 zal het nieuwe werken naar verwachting voor een afname van de hoeveelheid oud papier gaan zorgen.

De ingeslagen weg om de hoeveelheid afvalstoffen verder te verminderen en door scheiding meer te hergebruiken wordt voortgezet.





Kwartaal 3



GVB draait een recordmaand in augustus. De omzet van dagkaarten is met maar liefst 35% gestegen.



Zo'n dertig buschauffeurs geven zich vrijwillig op om te conducteuren bij Tram, nu deze kampt met hogere uitval.



Vol trots vaart GVB op 2 augustus weer mee met de GayVB-boot die dit jaar vermomd is als een veerpont.

De vijftigduizend bezoekers van de International Broadcasting Convention (IBC) in de RAI kunnen niet zonder GVB. GVB vervoert hen met lijn 4, die frequenter gaat rijden. Reizigers zijn zo tevreden dat ze GVB een 8,3 geven. voor de bereikbaarheid van congressen met het OV (Bron: Amsterdam Marketing, publicatie 'Kerncijfers Amsterdam als Congresbestemming 2014').



Het IJpleinveer vaart vanaf de eigen aanlandingsplek tegenover de oostelijke ingang van het Centraal Station.





Koers

Op weg naar een beter openbaar vervoer

Naast het dagelijks presteren en bieden van openbaar vervoer, heeft GVB zich in het verslagjaar ook gericht op de toekomst. Vier uitgangspunten vormen de basis voor de gezamenlijke vervoerkundige visie van Stadsregio Amsterdam en GVB. Deze visie is opgesteld voor de periode vanaf de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. De uitgangspunten van de visie zijn: inspelen op de veranderende mobiliteitsstromen, daar rijden waar de reizigers zijn, reistijd verkorten en een helder netwerk ontwikkelen en in stand houden. Met de uitwerking van deze vervoervisie maken beide partijen het Amsterdamse openbaar vervoer toekomstbestendig en zorgen ze voor een betere doorstroming, een hogere betrouwbaarheid, kortere reistijden en sterkere verbindingen.

Waarom een vervoervisie?

Inspelen op veranderende mobiliteitsstromen

De stad beter bereikbaar
te maken met minder
belastinggeld

Voor de bereikbaarheid van de stad is het hard nodig dat meer Amsterdammers, forensen en bezoekers gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Om de groei van de regio Amsterdam op te vangen en de stad beter bereikbaar te maken met minder belastinggeld, is besloten te komen tot een duidelijker en beter OV-net, waarin metro's, trams en bussen goed op elkaar aansluiten en vooral in de spits frequenter en sneller rijden.

Afspraken en randvoorwaarden

GVB heeft ruimte gekregen om
netwerk slimmer in te richten

De regionaad van Stadsregio Amsterdam heeft in 2012 besloten GVB de ruimte te geven om binnen bepaalde kaders het historisch gegroeide netwerk slimmer in te richten. De ruimte staat beschreven in het programma van eisen. Bij de gewijzigde concessie die Stadsregio Amsterdam tot en met 2024 heeft verleend aan GVB zijn afspraken gemaakt over onder andere punctualiteit, veiligheid en klanttevredenheid en randvoorwaarden zoals de maximale loopafstanden naar een halte (variërend van 250, 400 tot 800 meter).

Uitgangspunten visie

In het verslagjaar is gewerkt aan finalisering van de gezamenlijke vervoerkundige visie van Stadsregio Amsterdam en GVB. Vier uitgangspunten vormen de basis:

Inspelen op veranderende mobiliteitsstromen

Metro als ruggengraat, betere
aansluiting bus- en tramlijnen
op metro, vijf OV-poorten sneller
bereikbaar

Door de komst van de Noord/Zuidlijn zal de metro nog meer de ruggengraat gaan vormen van het lokale en regionale openbaar vervoer. Reizigers gaan meer profiteren van deze nieuwe verbinding door een betere aansluiting van tram- en buslijnen op de metrolijnen. Spitsreizigers zijn nu nog gewend via het Centraal Station te reizen. Straks zullen zij sneller op hun bestemming komen via de vijf OV-poorten: de treinstations die Amsterdam als regio ontsluiten (de Amsterdamse stations Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid, Sloterdijk en Centraal).

Zo goed mogelijk bedienen van reizigers betekent het maken van keuzes

Daar rijden waar de reizigers zijn

Het aantal huishoudens in de regio Amsterdam neemt tot 2040 met circa 270.000 toe. Die groei zal nieuwe reizigersstromen opleveren. Om die reizigers optimaal te kunnen bedienen maakt GVB keuzes. We zetten vervoer in daar waar vraag is, met het behoud van een goed voorzieningenniveau voor de hele stad.

Haltes verminderen, strekken van verbindende lijnen en investeren in infrastructuur zonder kruisend verkeer

Reistijd verkorten

De reistijd, de tijd die reizigers doen over hun reis door Amsterdam, kan worden verkort. Uitgangspunt is dat reizigers binnen een bepaalde afstand van hun vertrekpunt een halte kunnen vinden. Dat maakt het OV aantrekkelijker. De verkorting kan worden gerealiseerd door de haltes die lage aantallen in- en uitstappers hebben, of waarbij een alternatief niet ver is, op te heffen. Reistijd kan ook worden verkort door het zoveel mogelijk strekken van lijnen die de uithoeken van de stad verbinden: recht en simpel, met minder 'ommetjes' door de wijk. Verder is tijdswinst haalbaar door te investeren in 'vrije baan': infrastructuur die zo min mogelijk met de onvoorspelbare factor van kruisende Amsterdamse verkeerdeelnemers te maken krijgt.

Onderscheid maken tussen verbindende en wijkontsluitende lijnen, verhogen frequentie verbindende lijnen

Een helder netwerk ontwikkelen en instandhouden

Het huidige, fijnmazige netwerk met relatief lage frequenties per lijn is historisch gegroeid, maar niet altijd helder voor reizigers. Door onderscheid te maken tussen twee soorten lijnen wordt de opzet logischer: de verbindende lijnen die de uithoeken van de stad verbinden en de wijkontsluitende lijnen waarmee mensen hun reis starten en eindigen. Op de ontsluitende lijnen die 's avonds vrijwel niet worden gebruikt, hoeft dan minder frequent te worden gereden. Daar staat tegenover dat op drukke, verbindende lijnen juist een hogere frequentie aangeboden kan worden. Zo kan GVB een aantrekkelijker product bieden en extra reizigers aantrekken. Door herordening zullen lijnen elkaar ook minder beconcurreren.

Investing en besluitvorming

Om een sterker en sneller lijnennet mogelijk te maken investeert Stadsregio Amsterdam onder de noemer Investeringsagenda OV de komende jaren € 400 miljoen in een aantal cruciale bovengrondse knelpunten in de infrastructuur. De gemeente Amsterdam financieert ook een deel en draagt zorg voor de uitvoering. GVB is hierbij nauw betrokken als exploitant. Voorbeeld van projecten uit de Investeringsagenda OV zijn een nieuw tramspoor vanaf station Zuid naar Amsterdam-West en de aanpak van de doorstroming Marnixstraat/Rozengracht.

Daarnaast wordt de Amstelveenlijn gerenoveerd en omgebouwd naar een hoogwaardige tramverbinding, een investering van € 300 miljoen. Er gebeurt heel veel rondom station Zuid, waar op openbaar vervoer- en autobebied de komende jaren veel ontwikkeling zal plaatsvinden.

Lijnennetvisie

In februari 2015 heeft het dagelijks bestuur van Stadsregio Amsterdam de lijnennetvisie gepresenteerd. Hierin staan strategische keuzes over de mate van aantakking van stad en streek na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn, met impact voor alle concessies van Stadsregio Amsterdam. Na een uitgebreide consultatieronde en een extra regioraad op 28 april staat instemming met deze keuzes door het dagelijks bestuur gepland in mei 2015. Het besluit vormt de basis voor de Vervoerplannen die GVB en de andere vervoerders moeten opstellen.

Metronetwerk de ruggengraat van het Amsterdamse OV-net

De grootste verandering is de komst van de Noord/Zuidlijn die naar verwachting oktober 2017 in gebruik wordt genomen. Dit betekent dat trams en bussen straks meer oost-west verbindingen krijgen en minder over het traject van de metro rijden. Onderdeel van de strategische keuzes van het dagelijks bestuur is dat ook een groot deel van de streekbussen zal aansluiten op op de Noord/Zuidlijn. Dit betekent

onder meer een grote vermindering van het aantal bussen door de drukke IJ-tunnel en een verbetering van de luchtkwaliteit op het knelpunt aan de Prins Hendrikkade.

Betere aansluiting op de verschillende OV-knooppunten

Uitgangspunt is ook dat het nog te ontwikkelen lijnennet straks beter aansluit op de verschillende OV-knooppunten. Dit brengt reizigers sneller op hun bestemming. Met de komst van de Noord/Zuidlijn wordt station Zuid voor de meeste forensen een steeds belangrijker station, omdat ze vanuit dit station sneller op kantoor of school zijn. Dit neemt ook een deel van de drukte weg van het groeiend aantal reizigers via het Centraal Station.

FIGUUR 3.5 Gezamenlijke vervoervisie 2014-2024, speerpunten Stadsregio Amsterdam en GVB



Op weg naar de implementatie van de Noord/Zuidlijn

Volgens de huidige inzichten zal de Noord/Zuidlijn eind 2017 in exploitatie worden genomen. Al vele jaren wordt hard gewerkt aan de totstandkoming van de Noord/Zuidlijn door diverse partijen. In 2014 is de overgang naar de laatste fase van afbouw, integratie en - uiteindelijk - implementatie gestart. In deze fase neemt de betrokkenheid van GVB als exploitant en operationeel railinfra-beheerder toe. Voor GVB betekent de ingebruikname een echte systemsprong die effect heeft op lijnvoering, gebruikte technieken, veiligheidsaspecten en protocollen en indeling van mensen en materieel.

Bereikbaar houden van
de hoofdstad

Noodzaak

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van het Amsterdams openbaar vervoer, blijft groeien. De Noord/Zuidlijn gaat ervoor zorgen dat Amsterdam beter bereikbaar wordt. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de economische ontwikkeling van Amsterdam.

Snel, veilig, en comfortabel
dwars door de binnenstad

Nieuwe verbinding

De Noord/Zuidlijn zal Amsterdam Noord met Amsterdam Zuid verbinden. De metrolijn zal per dag maximaal 185.000 reizigers snel, veilig, en comfortabel dwars door de binnenstad van Amsterdam vervoeren. Overdag zal de nieuwe metrolijn iedere vijf minuten rijden. In de spits om de vier minuten. Een reiziger heeft nu 31 minuten nodig om met het openbaar vervoer van noord naar zuid te komen. Zijn reistijd wordt na de komst van de Noord/Zuidlijn gehalveerd naar ongeveer 16 minuten.

Waar mogelijk aansluiting
op Noord/Zuidlijn

Consequenties huidige lijnen

Het dagelijks bestuur van Stadsregio Amsterdam heeft een lijnennetvisie gepresenteerd met daarin de mate van aantakking van stad en streekvervoer op de Noord/Zuidlijn om zo een betrouwbaar, aantrekkelijk en betaalbaar openbaar vervoer te kunnen blijven garanderen. GVB is betrokken geweest bij het opstellen van deze visie. Deze visie biedt, naast bestaande kaders, uitgangspunten om nieuwe vervoerplannen op te baseren, waarin routes en frequenties staan beschreven.

Programma borgt een
beheerste implementatie

Consequenties bedrijfsvoering

De Noord/Zuidlijn raakt GVB in alle aspecten van de bedrijfsvoering. Een speciaal hiertoe opgezet programmteam borgt een beheerste implementatie van de Noord/Zuidlijn, waarmee een goede aansluiting ontstaat met het projectteam van afdeling Metro en Tram en de organisatie van GVB zodat GVB straks op een veilige en verantwoorde wijze invulling kan geven aan haar rol als exploitant en railinfra-beheerder. In vele projecten en op programmaniveau draagt GVB actief bij, onder andere op het gebied van materieel, infrastructuur, informatietechnologie, procesaanpassingen en organisatie-aspecten.

'Operational readiness'-
criteria opgesteld,
samenwerkingsovereenkomst
met Dienst Metro getekend

Vorbereidingen in verslagjaar

In 2014 is GVB gestart met het definiëren van een set integrale acceptatiecriteria. Deze set wordt ontwikkeld onder de noemer 'operational readiness'-criteria en is bedoeld als toetsingskader voor de acceptatie en implementatie van de projectresultaten van afdeling Metro en Tram. De criteria worden integraal opgebouwd, vanuit de kernprocessen en dienstverlening van GVB. De reiziger staat hierin centraal. Op 9 oktober 2014 hebben Dienst Metro van gemeente Amsterdam en GVB een samenwerkingsovereenkomst getekend om de overgang van de aanlegfase naar een werkend vervoersysteem in goede banen te leiden.



Op weg naar innovatieve producten en communicatie

Naast de implementatie van de vervoerkundige visie speelt GVB in op marktontwikkelingen, waarmee GVB wil anticiperen op de verwachtingen en communicatiebehoeften van de reizigers. Hieronder worden enkele trends en ontwikkelingen genoemd. Hierbij wordt aangegeven hoe GVB hierop inspeelt.

TABEL 3.30 Betekenis voor beleid GVB

Externe ontwikkeling

De samenleving versnelt en digitaliseert

De mobiele telefoon neemt een steeds prominenter plaats in in het dagelijkse leven van Nederlanders. Snelle, mobiele toegang tot actuele informatie is een eis geworden.

Feedback op dienstverlening wordt directer en persoonlijker

Social media verlagen de drempel om een mening te geven over wat een reiziger meemaakt. Feedback wordt hierdoor sneller, directer en persoonlijker gegeven. Het contact tussen consument en bedrijven is directer. Publieke dienstverleners liggen meer dan ooit onder een vergrootglas.

Technologie faciliteert dienstverlening

Mobiel betalen (telefoon, creditcard) wordt de aanstaande jaren gemakkelijker en breder toepasbaar. Informatieverstrekking wordt versneld door ICT-koppelingen, schermen en apps.

Trend naar 'betalen voor wat je afneemt'

Klassieke abonnementen verdwijnen door vergroot inzicht in OV chip-gebruik.

Betekenis voor beleid van GVB

Ontwikkeling actuele reisinformatie

Onze ambitie is om reizigers onderweg actuele reisinformatie te bieden via de website van GVB, een nieuw te ontwikkelen app en displays met dynamische reisinformatie. De komende tijd gaat GVB op honderden haltes een display plaatsen zodat uiteindelijk 95% van de reizigers actuele vertrektijden op het instappunt ziet.

Verbetering stakeholderdialoog en communicatie

GVB wil zorgvuldig ondernemen. De dialoog met stakeholders is de basis voor het ontwikkelen van ons ondernemingsbeleid. Processen rond reizigerscommunicatie, waaronder klachtenafhandeling, zijn continu onderwerp van verbetering. GVB gaat graag de dialoog aan met reizigers en gebruikt de feedback uit klachten en klachtenafhandeling om de dienstverlening te verbeteren.

Meer maatwerk in dienstverlening

Data analyse biedt meer mogelijkheden om de kwaliteit van onze dienstverlening te vergroten en op maat te maken voor groepen reizigers.

Nieuwe producten voor reizigers

GVB ontwikkelt nieuwe producten die tegemoet komen aan de wensen van onze reizigers. Soms is gemak doorslaggevend (een dagkaart kopen aan je eigen hotelbalie), soms prijs (de goedkoopste reis), soms flexibiliteit.

Op weg naar een betere interne samenwerking en dienstverlening

Onder de naam GVB Next is in 2012 een omvangrijk veranderprogramma gestart. In 2014 zijn vijf werksporen gevolgd, zowel decentraal geïnitieerd vanuit de bedrijfsonderdelen als centraal vanuit het programmateam. Ultimo verslagjaar is het veranderprogramma succesvol overgedragen aan het management.

Drie jaar GVB Next

Het programma is in 2012 gestart met het samen met het personeel en stakeholders ontwikkelen en vaststellen van de strategische doelen. In het verslagjaar is het programma ingericht volgens vijf werksporen: verbindend leiderschap, betrokken medewerkers, reizigersgericht werken, samen sturen en een goed gemanaged veranderproces. Dit heeft geleid tot een brede implementatie van de strategie, op verschillende niveaus. In het verslagjaar is het eigenaarschap van de verandering verder neergelegd bij de lijn. De koers, kernwaarden en reizigerswaarden zijn voldoende verankerd in het hele bedrijf om overgenomen te worden door de staande organisatie.

TABEL 3.31 **Activiteiten GVB-Next**

Leiderschap

- Elk kwartaal is een bijeenkomst georganiseerd voor alle leidinggevenden en sleutelfunctionarissen. Daarin is aandacht besteed aan de voortgang van de ontwikkelingen en de rol van de leidinggevenden, hoe zij kunnen bijdragen aan de verandering en hoe zij hun medewerkers hierbij kunnen betrekken.
- In het verslagjaar is ook gestart met het programma verbindend leiderschap. Dit programma bestaat uit vier modules: 'Verbinding met jezelf', 'Mensen verbinden', 'Koers bepalen, koers vertalen' en 'Zorgdragen voor de uitvoering'.
- Alle leidinggevenden zijn begeleid in het voeren van functioneringsgesprekken en hebben een training 'feedback geven en ontvangen' gevolgd.
- Bij de bedrijfsonderdelen Rail Services, HR en Operatie is actief gewerkt aan het bouwen van teams.
- Diverse managementteams hebben ervaringen onderling gedeeld.

Betrokken medewerkers

- In totaal hebben negen bedrijfsonderdelen / afdelingen samenwerkingsarena's gehouden. Deze samenwerkingsbijeenkomsten hebben bijgedragen aan het verbeteren van de onderlinge verbinding.
- In het verslagjaar heeft de directie in het bijzonder aandacht geschonken aan thema's die uit het medewerkerbetrokkenheidsonderzoek naar voren kwamen: het verbeteren van communicatie, creëren van ontwikkelpaden, leggen van de focus op gewenst gedrag, bieden van passende bedrijfskleding en verbeteren van beleid en regelgeving.
- Om medewerkers te inspireren en te betrekken bij de strategie van GVB is een aantal verbindingsactiviteiten georganiseerd.
- De toon van interne communicatie is gewijzigd. Er wordt minder formele taal gebruikt.
- Ook is een intern online platform onder de naam INgesprek ontwikkeld dat begin januari 2015 is geïntroduceerd: een website voor medewerkers om op een beeldende wijze nieuws en verhalen te delen van en over GVB.

TABEL 3.31 VERVOLG

Reizigersgericht werken

- GVB gebruikt de OV-Klantenbarometer als belangrijkste graadmeter voor de kwaliteit van dienstverlening.
- In het verslagjaar is het adviesorgaan reizigerskwaliteit opgericht om met behulp van gegevens uit verschillende bronnen zoals de OV-Klantenbarometer, de tweejaarlijkse kwaliteitsmonitor, klachten en reizigersarena's adviezen uit te brengen om de reizigerstevredenheid te kunnen verhogen. Via verschillende initiatieven is invulling gegeven aan reizigersgericht werken.
- Tijdens drie reizigersarena's zijn medewerkers in gesprek gegaan met reizigers om te horen wat hun wensen en bevindingen zijn.
- Het in 2013 verrichte externe reizigersonderzoek is in 2014 verrijkt met een imago-onderzoek onder alle medewerkers. De resultaten uit beide onderzoeken hebben in 2014 geleid tot een start voor een nieuwe interne positionering.

Samen sturen

- In 2014 is een gezamenlijke prestatiekaart met bijbehorende kritische prestatie indicatoren (KPI's) voor GVB ontwikkeld en hebben de bedrijfsonderdelen/afdelingen prestatiekaarten gemaakt die hierop aansluiten.
- Ieder kwartaal werden business reviews gehouden om de resultaten te bespreken.
- Er zijn meerjarenplannen opgesteld die de basis vormen voor de gemaakte afdelingsplannen en unitplannen. Deze meerjarenplannen hebben uiteindelijk geleid tot het formuleren van elf thema's die focus geven aan het realiseren van de bedrijfsbrede doelstellingen.

Goed gemanaged veranderproces

- Via activiteiten op vijf werksporen is het veranderprogramma in 2014 aangestuurd. Dit heeft geleid tot meer eigenaarschap en draagvlak voor de verandering op decentraal niveau.





Kwartaal 4



De oude remise aan de Tollensstraat in West gaat een nieuw leven tegemoet als **De Hallen** met een bioscoop, bibliotheek, foodmarket, horeca en winkels.



Dienst Metro en GVB tekenen op 9 oktober een samenwerkingsovereenkomst over de Noord/Zuidlijn.

Acht jongeren starten als monteurs bij Railmaterieel met een interne opleiding.



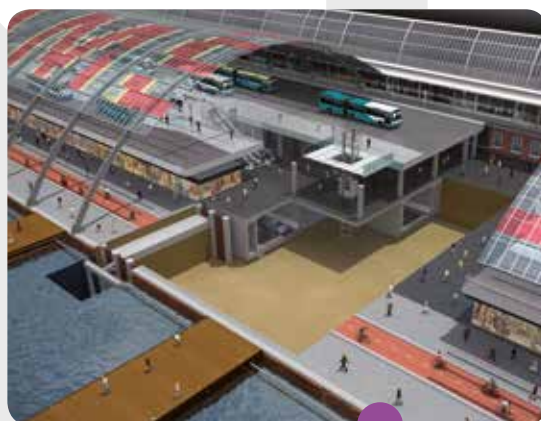
Reizigers hoeven niet meer zonder saldo te zitten tijdens hun reis. GVB is gestart met de pilot 'achteraf betalen.' Alle gemaakte reizen worden aan het einde van elke maand automatisch afgeschreven. De pilot loopt zes maanden en loopt door in 2015.





De M2/M3 metro's zijn langer in dienst gebleven dan gepland als gevolg van de latere instroom van de M5 metro's. Langzaam verdwijnen de 'zilvermeeuwen' dan toch uit het Amsterdamse straatbeeld.

GVB neemt busstation IJzijde aan de noordkant van Centraal Station in gebruik per 14 december, als de nieuwe dienstregeling begint. De overzichtelijke, overdekte en veilige plek is prettig voor reizigers.



In de metro roept GVB om aan welke zijde de deuren openen op de volgende halte. Dit bevordert de toegankelijkheid van reizigers met een visuele beperking en bevordert de snelheid van uitstappen.



De 155 Combino's worden in een megaproject aangepakt. Ze krijgen stuk voor stuk een make-over doordat veel onderhoudstaken tegelijkertijd worden uitgevoerd.

Vooruitzichten

De Noord/Zuidlijn is de grootste verandering voor het openbaar vervoer in Amsterdam sinds de komst van de metro, zo'n 35 jaar geleden. Op allerlei fronten is GVB gericht op de implementatie van de Noord/Zuidlijn en daarna op de ombouw van de Amstelveenlijn. GVB bereidt zich voor op een nieuwe dynamiek in het Amsterdam openbaar vervoer, een dynamiek die gepaard gaat met verandering maar vooral met groei, die ook van groot belang is voor het bereiken van de strategische doelstellingen en de tussentijdse evaluatie van de concessie.

Waarmaken van de concessieafspraken

De concessie voor de exploitatie van het openbaar vervoer is de kern van de activiteiten die GVB uitvoert. Op verschillende fronten is de lat hoog gelegd, zowel ten aanzien van de eisen waar aan voldaan moet worden als de financiële kaders. GVB zal zich verder inspannen om de benodigde groei in het gebruik van het openbaar vervoer te realiseren door verbetering van de dienstverlening en van het product in de breedste zin. Daarnaast blijft er aandacht voor efficiency verbetering en kostenbeheersing.

GVB wil zich nadrukkelijk opstellen als strategisch partner voor de gemeente en Stadsregio Amsterdam op het gebied van OV. Om de leefbaarheid in de stad te bevorderen is de ontwikkeling van het OV van belang. De kennis die GVB in huis heeft op het gebied van reizigersstromen, sociale veiligheid, onderhoud en beheer van materieel en infrastructuur is daarbij van grote waarde. De Noord/Zuidlijn die in 2017 operationeel wordt, biedt veel kansen voor verbetering voor de reiziger en verdere groei van het OV. GVB wil het voor de reiziger aantrekkelijker maken om voor OV te kiezen. Dat kan door prettigere stations, kortere reistijd, betere reisinformatie, schoon modern materieel, betere aansluitingen en klantvriendelijk personeel.

Parallele bus- en tramlijnen zullen verminderd worden. Het NS- en metrostation Amsterdam Zuid zal een belangrijker knooppunt worden waar ook meer tram- en busvervoer naartoe geleid zal worden. Ook dit is onderdeel van de lijnennetvisie waar het dagelijks bestuur mee moet instemmen. Die visie is, naast de bestaande kaders van de concessie-eisen, het uitgangspunt voor het opstellen van een definitief lijnennet dat in een vervoerplan wordt opgesteld door GVB.

Afgeleid van de nieuwe vervoerkundige uitgangspunten, stelt GVB ook een strategisch materieelplan op, op basis waarvan nieuw tram- en metromaterieel zal worden aangeschaft.

GVB wil verder ontwikkelen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen of duurzaamheid. De eerste onderzoeken naar toekomstige elektrische bussen worden reeds uitgevoerd. De nieuw toegevoegde strategische doelstelling 'partner voor Amsterdam en de Amsterdammers' past ook goed bij het MVO beleid van de toekomst. GVB wil de belangrijke rol die het speelt op economisch en sociaal gebied verder vorm geven.

2015 wordt voor GVB Veren BV een belangrijk jaar. In het eerste kwartaal verwachten we dat er duidelijkheid komt over de aanschaf van nieuwe schepen voor de verbindingen op het IJ en duidelijkheid met betrekking tot de Noorzeekanaalponten. Hier wordt dan gekozen of ze een levensduurverlengend onderhoud krijgen of dat er nieuwe schepen worden besteld. Hiermee is het capaciteitsprobleem niet direct opgelost maar het is de eerste noodzakelijke stap in de goede richting. In februari 2015 vindt volgens planning het bezoek plaats voor de hercertificering in het kader van ons ISO 9001:2008 norm certificaat.

Kwaliteit en duurzaamheid

GVB investeert in de kwaliteit van het OV en wil een bijdrage leveren aan duurzaamheid. Zo wordt de reizigersinformatie binnenkort verbeterd met informatieborden op haltes en knooppunten. Ook wordt onderzocht hoe reizigersinformatie beter kan worden aangeboden met moderne technologie zoals de smartphone. GVB gaat bewust om met duurzaamheid, het is een waarde waarvan de maatschappij mag verwachten dat GVB daar het voortouw in neemt. GVB breidt lopende initiatieven op het gebied van het verlagen van de CO₂-uitstoot en andere milieubelastende stoffen uit. Bijvoorbeeld door proeven te doen met elektrische bussen en het toepassen van zonnepanelen. GVB ziet maatschappelijk verantwoord ondernemen echter breder, ook op het gebied van goed werkgeverschap, lokaal belang en duurzaam inkopen. Op deze punten zullen stappen vooruit worden gezet.

Financieel

We verwachten dat de reizigersopbrengsten toenemen: naast de autonome groei van de stad Amsterdam, het nog steeds toenemende toerisme en de hieruit voortvloeiende vervoersvraag zal de komst van de Noord/Zuidlijn daar in belangrijke mate aan bijdragen. Tegenover de stijgende omzet staat een forse afname van de subsidie voor het OV. Door de lange horizon die er nu is, wordt verder geïnvesteerd in mensen, materieel en bedrijfsprocessen. Daardoor verbeteren de klanttevredenheid en dienstverlening en kan GVB de ambitie waarmaken die in de nieuwe concessieafspraken zijn overeengekomen.

Dankwoord

De directie dankt alle medewerkers voor hun inzet en betrokkenheid. GVB gaat een spannende en interessante periode in met veel kansen en is er van overtuigd dat deze ten goede komen aan het openbaar vervoer in onze stad en aan onze onderneming. Ook de komende tien jaar geldt: GVB verbindt Amsterdam.

Amsterdam, 11 maart 2015

Directie GVB Holding NV

A.C. van Huffelen
Algemeen directeur

T.A.M. Middelkoop
Financieel directeur



Op weg

Verslag van GVB Veren BV GVB Infra BV GVB Activa BV

De toelichting op de activiteiten en resultaten van GVB Exploitatie BV is geconsolideerd in jaarverslag GVB Holding NV. In overeenstemming met het artikel 2:403 BW wordt geen separaat jaarverslag opgemaakt voor GVB Exploitatie BV.

GVB Veren BV

GVB Veren BV is verantwoordelijk voor de exploitatie van de veerdiensten over het IJ en het Noordzeekanaal en het beheer en onderhoud van de veren, ponten en infrastructuur. De exploitatie van de verbindingen over het water vindt plaats tussen de sluizen van IJmuiden en de Oranjesluizen.

Taken en verantwoordelijkheden

GVB Veren BV is op 9 november 2006 opgericht ter voorbereiding op de verzelfstandiging van GVB per 1 januari 2007 en is een volle dochter van GVB Holding NV. De directie van GVB Holding NV vormt de statutaire directie van GVB Veren BV.

Opdrachtgever

GVB Veren BV heeft in 2013 een raamovereenkomst gesloten met de gemeente Amsterdam voor de periode 2013 - 2017. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de exploitatie van het integraal vervoerssysteem 'Veren IJ + Noordzeekanaal' en over het hierbij behorend beheer en onderhoud. Deze overeenkomst heeft een looptijd tot 1 juli 2017.

Jaarafspraken en productieplan

De afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam maakt jaarafspraken met GVB Veren BV. Binnen deze jaarafspraken worden onder andere het productieplan, de rapportages en de financiële vergoeding vastgesteld. In het productieplan zijn de dienstregelingen aangegeven, met vermelding van het type materieel en het vereiste kwaliteit- en veiligheidsniveau dat op de diensten van toepassing is.

Geen sprake meer van geldlening voor materiële vaste activa

In GVB Veren BV zijn de materiële vaste activa, waaronder de veren en ponten ondergebracht. De materiële vaste activa werden voorheen via een geldlening van de gemeente Amsterdam gefinancierd. In het 4e kwartaal 2013 is deze geldlening afgelost en heeft GVB Veren BV een investeringssubsidie ontvangen van de gemeente Amsterdam ter hoogte van de boekwaarde van de materiële vaste activa.

Op de veerverbindingen op het IJ worden voetgangers, fietsers, brommers en centa's (voor mindervaliden of gehandicapten) vervoerd. Met de verbindingen op het Noordzeekanaal worden bovendien auto's en vrachtauto's overgezet.

Veerverbindingen

GVB Veren BV voert de exploitatie uit van de volgende veerverbindingen:

Noordzeekanaal

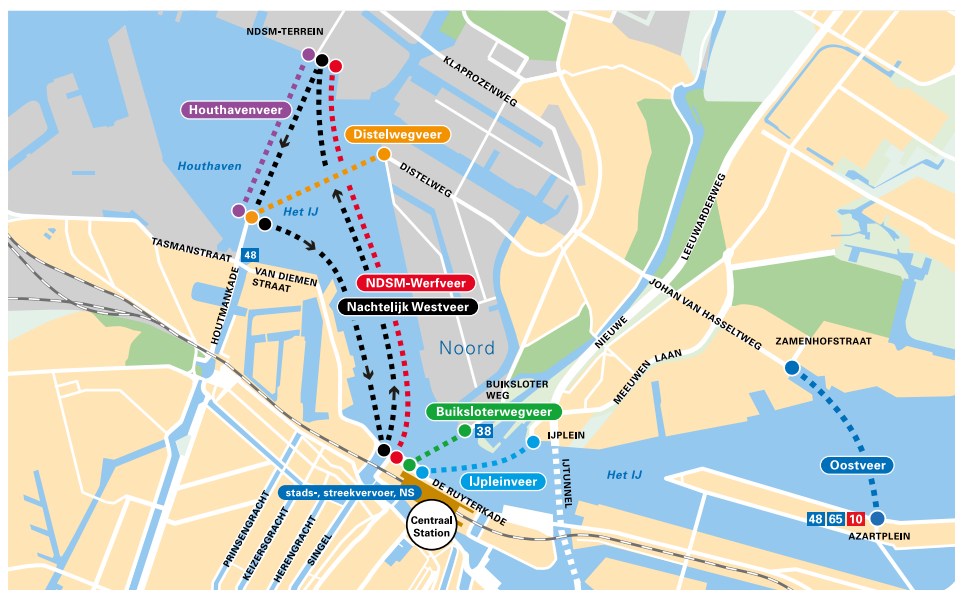
- Hempont
 - Buitenhuiserpont
 - Velserpont
- Zaanstad - Amsterdam
Assendelft - Spaarndam
Velsen-Noord - Velsen-Zuid



Op het IJ

- IJpleinveer
 - Buiksloterwegveer
 - NDSM-werfveer
 - Distelwegveer
 - Houthavenveer
 - Oostveer
 - Nachtelijk Westveer*
- IJplein - Centraal Station
Buiksloterweg - Centraal Station
NDSM-werf - Centraal Station
Distelweg - Tasmanstraat
NDSM-werf - Tasmanstraat
Zamenhofstraat - Azartplein
NDSM-werf - Tasmanstraat - Centraal Station

* Alleen vrijdag- en zaterdagnacht



Gebeurtenissen in verslagjaar

Exploitatie

2014 is een jaar waarin de dienstregeling zonder al te grote verstoringen werd uitgevoerd, ondanks dat GVB Veren BV een tekort aan materieel heeft.

Op 15 maart 2014 werd het Oostveer in exploitatie genomen. De dienstregeling van het Buiksloterwegveer is ook uitgebreid: vanaf 7 juli t/m 30 november vaart er een extra IJveer 50 in de ochtendspits en -bij wijze van proef- in de middagspits.

Klanttevredenheid

Net als bij alle OV-bedrijven wordt ook bij GVB Veren BV jaarlijks de OV-Klantenbarometer afgenomen. In maart 2014 is bekend geworden dat GVB Veren BV over 2013 een score heeft behaald van 8,1. Deze score gold zowel voor de IJveren als voor de Noordzeekanaalveren.

Materieel

De groei van Amsterdam Noord zorgt voor een toename van het aantal reizigers. Dit heeft geleid tot uitbreidingen bij de IJveren. Mede door deze uitbreidingen is er een chronisch tekort aan materieel. Om de dienstregeling op het Oostveer te varen is een boot gehuurd. Om een IJveer 50 voor het spitsveer vrij te maken wordt pont 21 (een autopont) ingezet op de spitsverbinding, op het traject Distelweg. Om dit met de bestaande vloot zo goed mogelijk op te vangen zijn een aantal grote onderhoudsbeurten van de IJveren verschoven naar de periode na 30 november 2014.

Voor de verbindingen op het Noordzeekanaal is voldoende materieel beschikbaar. Hier heeft GVB wel te maken met verouderd materieel dat dient te worden vervangen of een levensduurverlengende onderhoudsbeurt moet krijgen.

Ten behoeve van die keuze worden momenteel scenario's uitgewerkt. Verwacht wordt dat de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam hierover in het eerste kwartaal van 2015 een besluit neemt.

Langetermijnvisie

GVB Veren BV heeft in 2014 een vlootvisie opgesteld, waarin een doorkijk is gemaakt naar de verwachte ontwikkelingen op het vaargebied enerzijds en de effecten op de beschikbare vloot anderzijds. Tevens zijn hierin voorstellen en adviezen opgenomen die de opdrachtgever van dienst kunnen zijn bij het opstellen van het beleidsplan 2020.

Duurzaamheid

De nieuwste IJ-veren zijn voorzien van water-geïnjecteerde uitlaten, waardoor luchtvervuiling door uitlaatgassen minimaal is. Het uitlaatsysteem van de IJ-veren is zodanig aangepast dat minimale uitstoot van schadelijke stoffen plaatsvindt. De IJ-veren zijn voorzien van dieselmotoren die aan de hoogste milieunorm voldoen.

In het vierde kwartaal van 2014 is GVB Veren BV met een proef gestart met GTL (Gas to Liquid). Dit is de vloeibare dieselbrandstof die op synthetische wijze wordt verkregen uit aardgas en een verminderde uitstoot van roet en fijnstof heeft.

Certificering

GVB Veren BV heeft een ISO certificering voor de Exploitatie, Beheer en Onderhoud Materieel en Infrastructuur voor Veren IJ + Noordzeekanaal.

In het verslagjaar zijn een aantal interne ISO-audits gehouden met betrekking tot:

- Exploitatieproces
- Personeelsplanning
- Materieelplanning
- Storingsmelding
- Calamiteitenprocedure
- Leveranciersbeoordeling
- Informatievoorziening
- Beheer/onderhoud materieel en infrastructuur



GVB Infra BV

GVB Infra BV zorgt voor een veilige, beschikbare en voor de reiziger comfortabele metro- en traminfrastructuur. Met behulp van een gecertificeerd asset management-systeem wordt het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur uitgevoerd. Door uitvoering van dagelijks klein onderhoud en tijdige, grotere vervangingsprojecten, in balans te brengen, wordt bijgedragen aan de prestaties van GVB Exploitatie BV.

Nieuwe overeenkomst

BORI-contract

Het BORI-contract ('Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur') vormt de juridische en financiële basis van de werkzaamheden van Rail Services. In 2012 en 2013 is met Dienst Metro gewerkt aan het vernieuwen van de afspraken met als resultaat de overeenkomst 'Hoofdlijnenakkoord BORI 2014-2024'. In het verslagjaar is gewerkt aan de concretisering van deze afspraken tot een finaal contract. Uiteindelijk is het BORI-contract t/m 2024 ultimo 2014 opgesteld. Met dit contract kan Rail Services werken aan continuïteit in de eigen bedrijfsvoering en uitvoering van de werkzaamheden. De duur van het BORI-contract is gekoppeld aan de duur van de exploitatieconcessie. Een van de evaluatiecriteria is ook 'goed huisvaderschap' van de railinfra door GVB.

Grote projecten

Grote projecten succesvol en op tijd afgerond

Naast het dagelijks onderhoud heeft Rail Services in 2014 diverse grote projecten uitgevoerd waarin infrastructurele componenten (zoals spoor en bovenleiding) integraal vervangen zijn. Een belangrijk project voor Metro, waar in 2014 aan gewerkt is, is de verzwaring van de tractievoeding waardoor voldoende vermogen beschikbaar komt voor het voortbewegen van de nieuwe M5 metro's. Grote, impactvolle projecten bij Tram waren de locaties Weteringcircuit, Frederiksplein, Rode Loper (Damrak) en Raadhuisstraat.

Beheer en onderhoud

Uitgevoerd conform afspraken

In het verslagjaar is het geplande werk van het dagelijks onderhoud aan de metro- en traminfrastructuur uitgevoerd. Denk hierbij aan het schoonmaken van de stations, het wisselonderhoud, de inspectie van de bovenleiding en het uitvoeren van een 24/7-beschikbare storingsdienst voor alle voorkomende storingen aan rail en netwerksystemen.

Gerealiseerde prestaties

In het BORI-contract zijn diverse prestatie-indicatoren opgenomen.

Beschikbaarheid

De metro-infrastructuur was in het verslagjaar 99,95% beschikbaar. Deze score, die in 2014 negatief werd beïnvloed door de verouderde Amstelveenlijn, valt net binnen de gestelde normen.

Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid wordt gemeten aan de hand van het aantal storingen aan de infrastructuur die verstoring voor de exploitatie veroorzaken (verlies aan dienstregelingsuren) en bleef voor zowel de tram als de metro in 2014 binnen de norm.

Incidenten

Het aantal veiligheidsincidenten dat werd veroorzaakt door de infrastructuur bleef binnen de gestelde normen. Helaas werd Rail Services op 1 september geconfronteerd met een ongeval in de Van Woustraat, waarbij een medewerker van een onderaannemer zwaar gewond is geraakt doordat een dronken automobilist door de werkafzetting reed. Een tweede incident vond plaats op 26 september: toen werd een complete sectie van 2 x 750 meter bovenleiding stukgetrokken door een kraanwagen waarvan de kraan niet was ingeklapt, bij het oversteken van de IJburglaan.

Werkzaamheden aan de trambaan in de Raadhuisstraat, voor het paleis op de Dam.



GVB Activa BV

GVB Activa BV is eigenaar en beheerder van de strategische activa en is toezichthouder op het gebruik ervan door GVB Exploitatie BV. In 2014 stond de planvorming voor de concessieperiode tot en met 2024 centraal, waaronder de instroom van de M5 metro's, de ICT-vernieuwing en de start van het proces van aanschaf van nieuwe trams en metro's.

Taken en verantwoordelijkheden

Rollend materieel,
procesinstallaties, vastgoed en
ICT-systemen

GVB Activa BV is een 100%-dochter van GVB Holding NV. Zij is geclausuleerd eigenaar en beheerder van de strategische activa (hierna: bedrijfsmiddelen) en is verantwoordelijk voor het verwerven, beheren (onderhouden) en zo nodig afstoten van bedrijfsmiddelen. Tot de bedrijfsmiddelen worden gerekend: rollend materieel (bussen, trams en metro's), procesinstallaties, vastgoed (onderhoudswerkplaatsen, remises en garages) en een aantal ICT-systemen (EBS, MOB2000 en OV-Chipkaart).

Toezichthouder

Op basis van Service Level
Agreement

Sinds 1 januari 2012 is GVB Activa BV tevens gedelegeerd toezichthouder op het gebruik van de bedrijfsmiddelen door de concessiehouder GVB Exploitatie BV. Met ingang van diezelfde datum is een Service Level Agreement (SLA) van kracht tussen GVB Exploitatie BV en GVB Activa BV. Op basis van deze SLA legt GVB Activa BV verantwoording af aan Stadsregio Amsterdam over de voortgang van de instandhouding.

Assetmanagement

Optimaal functioneren over
levensduur

Sturing vindt plaats op basis van assetmanagement. Assetmanagement heeft als doel om de activa optimaal te laten functioneren: met de beste prestaties, met de minste financiële en operationele risico's en tegen de laagste kosten, over de hele levensduur.

Verantwoording

Jaarlijkse meting

GVB Activa BV rapporteert elk kwartaal aan Stadsregio Amsterdam en laat elk jaar een meting uitvoeren ten aanzien van de staat van de activa.

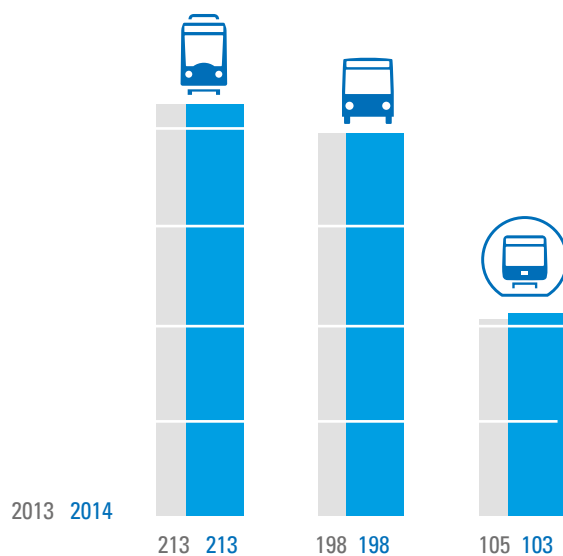
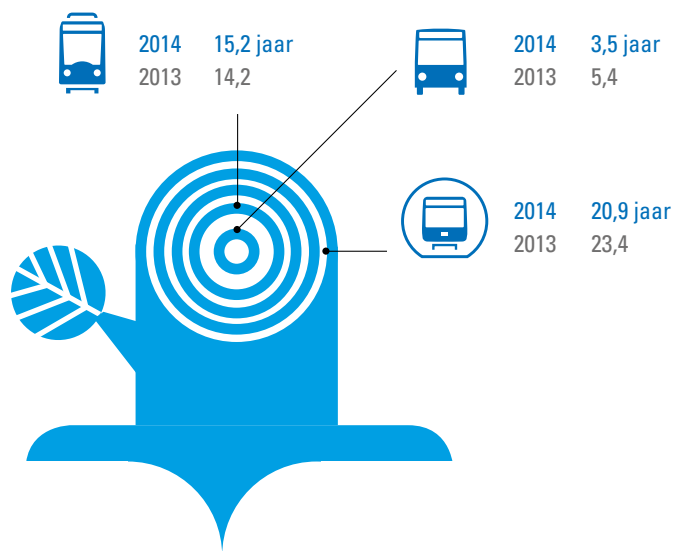
Rollend materieel

Aanschaf trams

Plan van aanpak opgesteld

In het verslagjaar is gestart met de aanschaf van een nieuwe generatie trams. Samen met de gemeente Amsterdam en de afdeling Metro en Tram werd onder andere een plan van aanpak opgesteld, een eerste marktconsultatie georganiseerd en het strategisch programma van eisen opgesteld. De nieuwe generatie trams gaat rijden op de Amstelveenlijn en dient als vervanging voor de oude 11/12G-voertuigen. Ook wordt rekening gehouden met voorziene ontwikkelingen als de aanleg van het spoor bij de Parnassusweg vanuit de Investeringsagenda OV en de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn.

De aantallen en de gemiddelde leeftijd van het rijdend materieel, uitgesplitst naar modaliteit, zijn in figuur 4.1 en 4.2 weergegeven.

FIGUUR 4.1 **Materieel, aantallen**FIGUUR 4.2 **Materieel, gemiddelde leeftijd**

Overzicht materieel op basis van technische levensduur

In onderstaand overzicht is een impressie van het materieelplan opgenomen. Het geeft de omvang en samenstelling van de vloot weer indien geen nieuw materieel wordt aangeschaft ter vervanging van oud materieel dat na het verstrijken van de technische levensduur uit dienst genomen wordt. Het overzicht maakt duidelijk dat voor zowel metro, tram als bus de komende jaren flinke investeringen moeten plaatsvinden om op termijn voldoende materieel beschikbaar te hebben.

FIGUUR 4.3 Materieel zonder vervanging



	Heden	2017 - 2020	2020 - 2024	2024 - 2027	Vanaf 2027
M2/M3	24	-24			
M5	17	+15	28	28	28
S1/S2	25	25	-13	-12	
S3/M4	37	37	37	37	-37
Beschikbaar	103	90	77	65	28



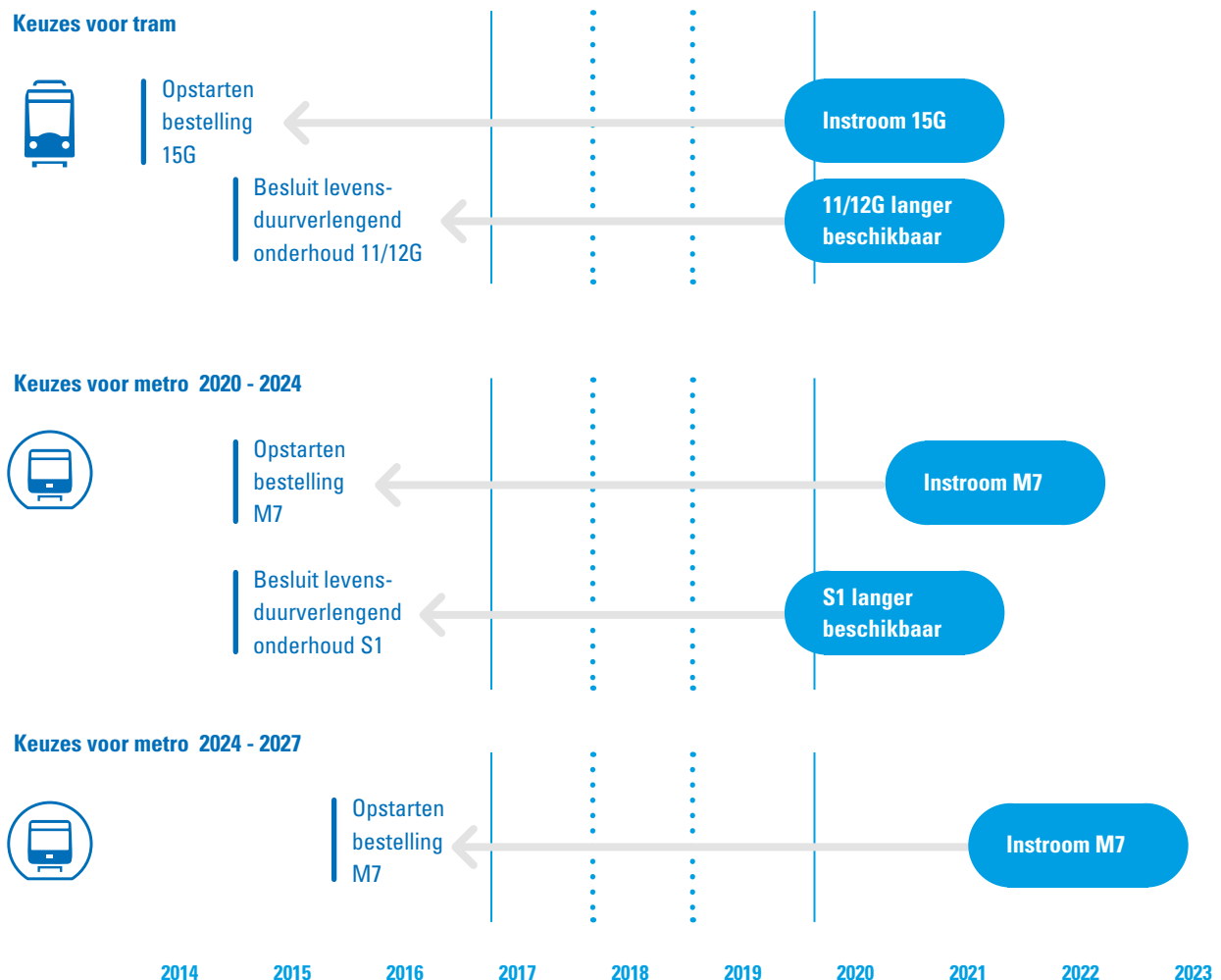
	Heden	2017 - 2020	2020 - 2024	2024 - 2027	Vanaf 2027
Combino 2R	4	4	4	4	4
Combino 1R	151	151	151	151	151
11G (2R)	20	20	-20		
12G (1R)	25	25	-25		
9G/10G	13	-13			
Beschikbaar	213	200	155	155	155



	2015 - 2017	2018 - 2019	2020	2021	2022
Geleed					
Citaro (Mercedes) 5 EEV	79	-40	39	-10	29
VDL Citea SLFA 180 Euro 6	23	23	23	-29	23
Standaard					
Citea SLF 120 Euro5/EEV	70	70	70	70	-70
VDL Citea SLF Euro 6	22	22	22	22	22
Mini					
Mercedes City 65	4	4	4	-4	
Beschikbaar	198	158	148	115	45

De belangrijkste keuzes, die de komende periode moeten worden genomen om voldoende en tijdige beschikbaarheid van materieel te garanderen, zijn in het volgende schema weergegeven. Het betreft de aanschaf van materieel en het verrichten van levensduurverlengend onderhoud.

FIGUUR 4.4 Materieel aanschaf en onderhoud



Overige activa

Verbouwingen en aanpassingen verricht

Vastgoed en procesinstallaties

Vanwege de lengte van de aangeschafte M5 metro's zijn er ook een aantal verbouwingen en aanpassingen verricht met betrekking tot het vastgoed. Zo is de lijnwerkplaats in Diemen uitgebreid met drie sporen en voorzien van de modernste installaties om het onderhoud uit te kunnen voeren. Er is een apart gebouw met een kuilwielendraaibank geïnstalleerd en in gebruik genomen, waarmee wielen voor zowel trams als metro's onderhouden kunnen worden.

Grote stappen gezet

ICT-systemen

Op het gebied van ICT-systemen zijn in het verslagjaar grote stappen gezet. De komende jaren wordt zowel het mobilifoonsysteem als het Exploitatie Beheer Systeem als gevolg van ouderdom vervangen en volgt er voor het OV-Chipkaart-systeem een flinke uitbreiding.

Modulaire, voertuiggenerieke informatiearchitectuur

In 2014 is uitgewerkt hoe de ICT-vernieuwing in samenhang en op beheerste wijze aangepakt kan worden. Met een modulaire, voertuiggenerieke informatie-architectuur wordt invulling gegeven aan een toekomstbestendige oplossing.

Aanbestedingen

De aanbesteding van het mobilifoonsysteem werd in 2014 opgestart en gegund. Voor het OV-Chipkaartsysteem werd de aanbesteding binnen het Noord/Zuidlijn-project afgerond. Voor het Exploitatie Beheer Systeem wordt een meer gefaseerde benadering gekozen waarbij de onderlinge afhankelijkheid van systemen eerst verminderd zal worden. Na de ontvlechting van systemen zal er sprake zijn van modulaire vervanging.

Investeringsen

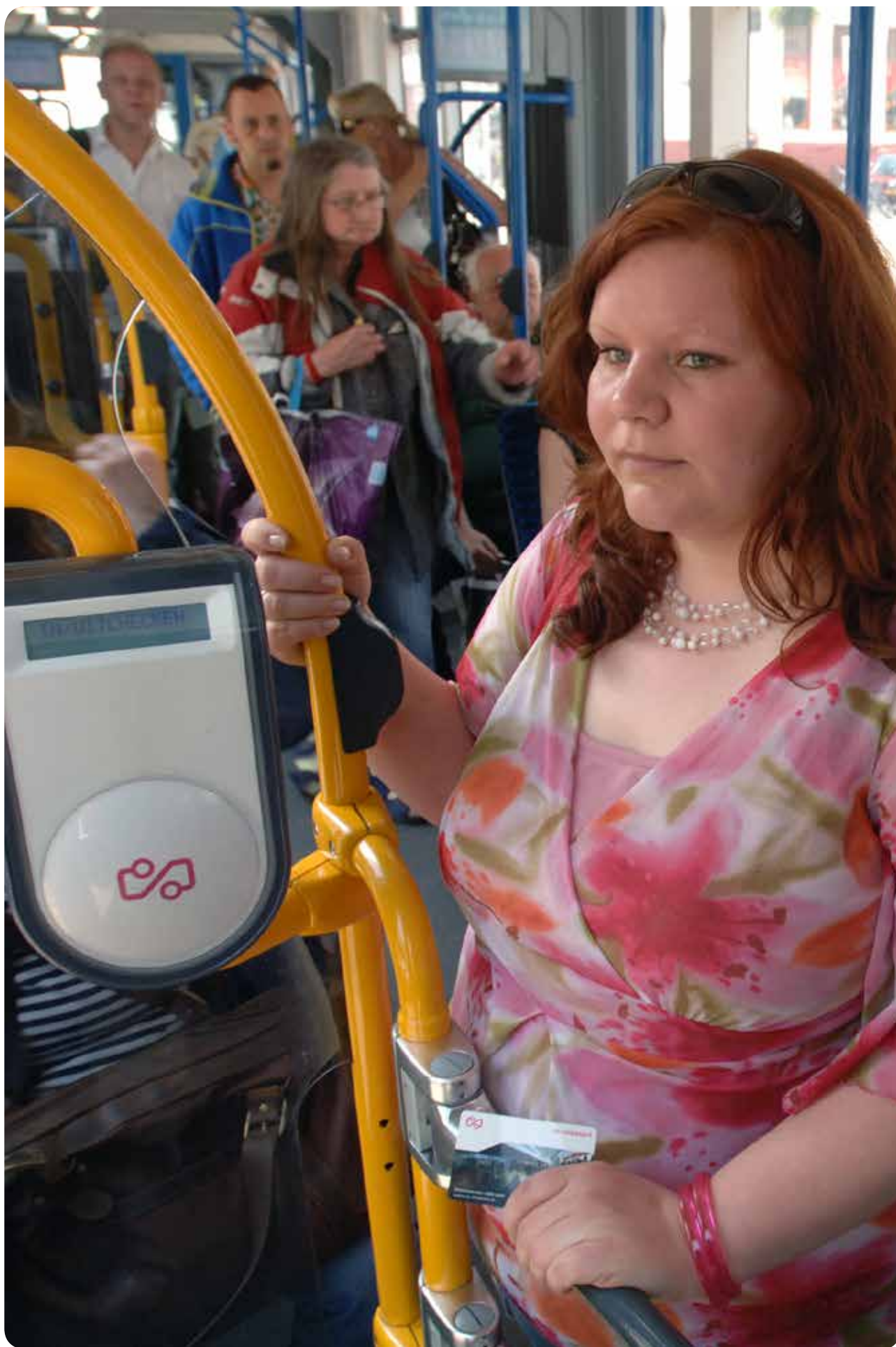
Gedurende het verslagjaar is in totaliteit voor € 97 miljoen geïnvesteerd. Net als in 2013 was de grootste investering een aantal M5 metro's, met een totale waarde van € 48 miljoen. De overige investeringen in het Amsterdamse metrosysteem (M6 metro's, verbouwing Diemen, ICT/Telecom, emplacementen en Signalling & Control) betroffen met name 1e en 2e termijn facturen, ter waarde van € 19 miljoen. Een andere grote investering voor eigen rekening is de aanschaf van nieuwe bussen, deze droegen ruim € 15 miljoen bij aan de activawarde. De totale omvang van de materiële vaste activa bedraagt per eind 2014 € 327 miljoen, een daling van € 11 miljoen ten opzichte van 2013.

In het verslagjaar zijn de 23 aangeschafte M5 metrovoertuigen in eerste en tweede rang verpand. De zekerstellingen volgen uit de subsidiebijdragen van Stadsregio Amsterdam en vanuit de lening door de gemeente Amsterdam.

Financiering

Naast de investeringssubsidies die door Stadsregio Amsterdam zijn verstrekt, is GVB Activa BV gefinancierd door middel van een leningsovereenkomst met de gemeente Amsterdam. De lening bedraagt ultimo 2014 € 232 miljoen, een daling van € 50 miljoen ten opzichte van een jaar eerder.

Er rijden per eind 2014 17 M5's op het Amsterdamse metronet. Elke maand komt er weer een nieuwe M5 metro naar Amsterdam, totdat eind 2015 de laatste wordt geleverd, dat is dan nummer 28. De M5 voertuigen worden voorzien van een werkend nieuw beveiligingssysteem, waarmee wordt getest bij de werkplaats en straks op het Amsterdamse net.





Op weg

Corporate governance & risk management

Hoofdpijnen corporate governance

GVB Holding NV is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. Alle aandelen in de vennootschap worden gehouden door de gemeente Amsterdam. De belangrijkste activiteit van GVB is het verlenen van diensten op het gebied van openbaar vervoer en daaraan gerelateerde zaken binnen de concessie Amsterdam. De governancestructuur is gebaseerd op Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de statuten van GVB Holding NV en diverse interne reglementen. GVB Holding NV kent een volledig structuurregime en kent in zijn governancestructuur een algemene vergadering, RvC, directie en ondernemingsraad. Eind 2013 zijn gewijzigde en verlengde concessieafspraken overeengekomen op basis van inbesteding. Deze inbesteding noodzaakte tot toekenning van belangrijke bevoegdheden aan de concessieverlener, Stadsregio Amsterdam. Als gevolg hiervan zijn de statuten van GVB Holding NV en GVB Exploitatie BV gewijzigd.

Relatie tot aandeelhouder en opdrachtgevers

Aandelen en algemene vergadering

Het kapitaal van GVB Holding NV bestaat uit gewone aandelen. Aandeelhouder is de gemeente Amsterdam. De aandeelhoudersbevoegdheden liggen bij het voltallige college van burgemeester en wethouders. De wethouder Deelnemingen vertegenwoordigt hen en fungeert als enig aandeelhouder van GVB Holding NV.

De onderwerpen die aan de Algemene Vergadering worden voorgelegd zijn onder andere:

- Vaststelling van de jaarrekeningen van GVB Holding NV, GVB Exploitatie BV, GVB Activa BV en GVB Veren BV;
- Goedkeuren van de begroting van GVB Holding NV en de dochterondernemingen;
- Benoeming en ontslag van leden van de RvC en statutaire directie.

Over de jaarrekening en begroting van GVB Exploitatie BV komt Stadsregio Amsterdam voorafgaande goedkeuringsbevoegdheid toe.

Dividendbeleid

GVB Holding NV streeft ernaar om jaarlijks dividend aan de aandeelhouder uit te keren. Hiertoe is in 2013 een dividendbeleid overeengekomen dat vanaf 2015 de volgende uitgangspunten kent:

- Er is een normatief eigen vermogen vastgesteld (op € 90 miljoen, prijspeil 2013, Indexatie met 1% per jaar);
- Het dividend bedraagt 6% over het normatief eigen vermogen indien het eigen vermogen ultimo jaar hoger is dan het dan geldende normatieve eigen vermogen;
- Herijking van het dividendbeleid vindt in 2016 plaats, in samenhang met de herijking van de OV-concessie;
- Er wordt een extra dividend uitgekeerd als het eigen vermogen hoger is dan € 120 miljoen;
- Bij grote verschillen ten opzichte van de huidige financiële projecties zullen de gemeente en GVB tijdig in overleg treden. Daarnaast is overeengekomen dat bijstorting van eigen vermogen door de gemeente Amsterdam plaatsvindt indien het eigen vermogen lager is dan € 60 miljoen.

Wet aanbestedingsvrijheid
OV grote steden

Gevolgen inbesteding op governance GVB

Op 1 januari 2013 is de 'Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden' in werking getreden. Sinds deze datum heeft Stadsregio Amsterdam de keuzevrijheid tussen inbesteden of aanbesteden van de Amsterdamse OV Concessie.

Voorwaarde: zeggenschap
Stadsregio Amsterdam 'als over
haar eigen diensten'

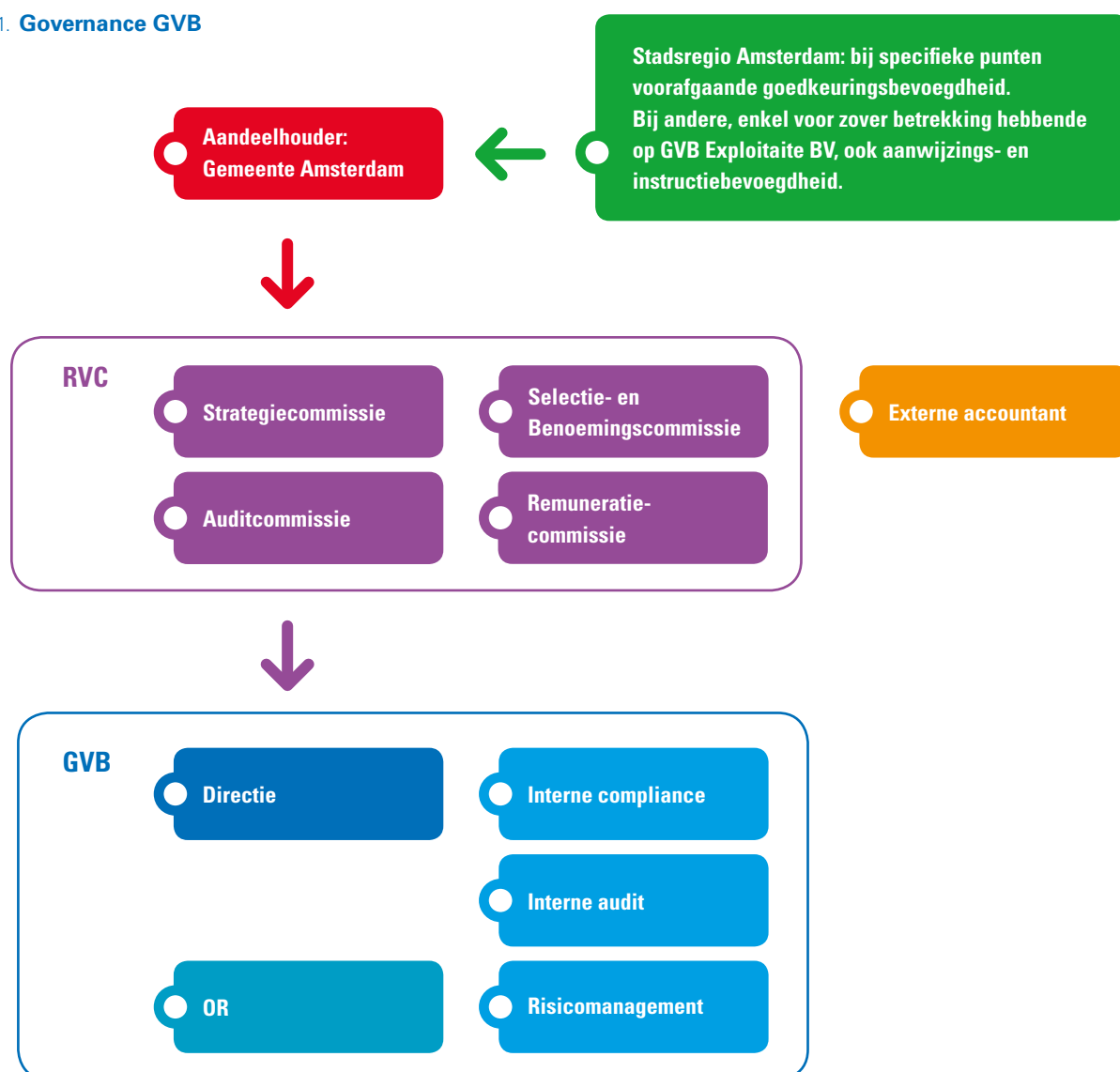
Om de concessie te kunnen inbesteden, moet Stadsregio Amsterdam zeggenschap over GVB Exploitatie BV hebben 'als over haar eigen diensten'. Dit wordt aangeduid als de 'inhouse-constructie'.

Stadsregio Amsterdam oefent
doorslaggevende zeggenschap
uit over GVB Exploitatie BV

Inhouse-constructie: doorslaggevende zeggenschap naar Stadsregio Amsterdam

Stadsregio Amsterdam oefent via de gemeente Amsterdam doorslaggevende zeggenschap uit over GVB Exploitatie BV. Dit betekent onder meer, dat daar waar de statuten van GVB Holding NV bevoegdheden geven aan de aandeelhouder met betrekking tot GVB Exploitatie BV, de gemeente Amsterdam deze bevoegdheden zal uitoefenen overeenkomstig de aanwijzingen van Stadsregio Amsterdam. De gemeente Amsterdam zal in haar rol als aandeelhouder de aanwijzingen van Stadsregio Amsterdam nauwgezet en stipt opvolgen. Bij de uitoefening van haar bevoegdheden op basis van deze overeenkomst, zal Stadsregio Amsterdam - in het kader van haar integrale belangenafweging - ook de belangen van de aandeelhouder van GVB Holding NV op zorgvuldige wijze betrekken.

FIGUUR 5.1. Governance GVB



Governance GVB, aandeelhoudersbesluiten en bevoegdheden Stadsregio Amsterdam

Aandeelhoudersbesluit Besluit gemeente als 100% aandeelhouder GVB	Bevoegdheid Stadsregio Amsterdam	Toelichting
Benoeming, schorsing ontslag directeuren GVB	Bevoegd tot voorafgaande goedkeuring	De gemeente benoemt, schorst of ontslaat geen directeuren zonder de voorafgaande goedkeuring van Stadsregio Amsterdam.
Benoeming, schorsing ontslag commissarissen GVB	Bevoegd tot voorafgaande goedkeuring	De gemeente benoemt, schorst of ontslaat geen commissarissen zonder de voorafgaande goedkeuring van Stadsregio Amsterdam.
Vervreemding dan wel bezwaaring met beperkte rechten e.d. van aandelen in GVB Holding NV	Bevoegd tot voorafgaande goedkeuring	De gemeente garandeert dat zij de aandelen in GVB Holding NV niet vervreemdt, dan wel bezwaart met beperkte rechten e.d. zonder de voorafgaande goedkeuring van Stadsregio Amsterdam.
Vaststelling bedrijfsplan en strategische visie van GVB Exploitatie BV	Aanwijzingsbevoegdheid	Voorafgaand aan de vaststelling van het bedrijfsplan en de strategische visie van GVB Exploitatie BV kan Stadsregio Amsterdam een aanwijzing geven; de gemeente is gehouden die op te volgen.
Overige besluiten met betrekking tot GVB Exploitatie BV	Aanwijzingsbevoegdheid	Voorafgaand aan het nemen van besluiten m.b.t. GVB Exploitatie BV kan Stadsregio Amsterdam een aanwijzing geven; de gemeente is gehouden die op te volgen.
Overige besluiten die geen betrekking hebben op GVB Exploitatie BV	Geen bevoegdheid	De doorslaggevende zeggenschap van Stadsregio Amsterdam heeft betrekking op de concessiehouder, GVB Exploitatie BV (en niet op de andere werkmaatschappijen onder GVB Holding NV).

Gemeente Amsterdam
gehouden tot opvolging
aanwijzingen van Stadsregio

Stadsregio Amsterdam heeft het recht aanwijzingen te geven aan de gemeente Amsterdam omtrent de wijze waarop de gemeente Amsterdam haar stem tijdens die vergaderingen moet uitbrengen met betrekking tot GVB Exploitatie BV. De gemeente Amsterdam is gehouden die aanwijzingen op te volgen.

Reglement vastgesteld op
7 november 2012

Raad van Commissarissen

De RvC houdt toezicht op het beleid van de statutaire directie en op de algemene gang van zaken van de onderneming. GVB is hiermee een two-tier-board, waarbij de statutaire directie verantwoording aflegt aan de RvC. Tevens is de RvC de werkgever van de statutaire directie.

Vijf personen

Omvang en samenstelling

De vennootschap heeft een RvC bestaande uit vijf personen.

Profielschets regelt samenstelling	De profielschets regelt de omvang en samenstelling van de RvC. De RvC bespreekt deze profielschets bij iedere wijziging met de algemene vergadering en de ondernemingsraad. De profielschets is gepubliceerd op de website: GVB.nl
Borging van onafhankelijk en kritisch opereren	De RvC is zodanig samengesteld dat de leden ten opzichte van elkaar, het bestuur en welk deelbelang dan ook onafhankelijk en kritisch kunnen opereren, in overeenstemming met de Nederlandse Corporate Governance Code. Elke commissaris dient geschikt te zijn om de hoofdlijnen van het totale beleid te beoordelen. Elke commissaris beschikt bovendien over de specifieke deskundigheid die noodzakelijk is voor de vervulling van zijn taak. De RvC streeft ernaar dat hij is samengesteld op zodanige wijze dat de continuïteit is gewaarborgd alsmede dat hij naar leeftijd, ervaring en man-vrouwverhouding, evenwichtig is samengesteld.
Afspiegeling belanghebbenden	Er wordt naar gestreefd dat ten minste vier commissarissen afkomstig zijn uit het bedrijfsleven en ten minste één commissaris afkomstig is uit het openbaar bestuur. De door de ondernemingsraad van GVB Holding NV voor voordracht aan te bevelen commissaris dient in het bijzonder het vertrouwen van de werknemers van GVB Holding NV en haar dochtermaatschappijen te hebben. De door de OR voorgedragen commissaris spreekt zonder last of ruggespraak.
Maximaal drie maal een periode van vier jaar	Governance RvC Op 7 november 2012 heeft de RvC een reglement opgesteld. Dit reglement bevat de taakverdeling van de RvC, zijn werkwijze en zijn relatie tot en omgang met de directie, de aandeelhouder en de ondernemingsraad van de vennootschap. Met dit reglement beoogt de RvC mede uitvoering te geven aan de Nederlandse Corporate Governance Code zoals vastgesteld door de monitoring Commissie Corporate Governance Code. In 2014 zijn de reglementen van de Auditcommissie, de Remuneratiecommissie en de Strategiecommissie getoetst aan de nieuwe statuten en het bezoldigingsbeleid statutaire directie en, voor zover noodzakelijk, aangepast. Commissies van de RvC De RvC heeft een Auditcommissie, een Remuneratiecommissie, Selectie- en Benoemingscommissie en een Strategiecommissie ingesteld. De commissies worden door de RvC uit zijn midden samengesteld. De taak van de commissies is om de besluitvorming van de RvC voor te bereiden. De (gehele) RvC blijft verantwoordelijk voor besluiten, ook als deze zijn voorbereid door een commissie. De commissies hebben ieder een eigen intern reglement, waarin taken, verantwoordelijkheden en de werkwijze zijn omschreven. De reglementen zijn - evenals het reglement van de RvC - te raadplegen via de website van GVB. De commissies brachten verslag uit aan de RvC. <i>Rooster van aftreden</i> Het rooster van aftreden is opgesteld op grond van artikel 3 lid 2 van het reglement van de RvC. Een commissaris treedt uiterlijk af op de dag van de eerste algemene vergadering die wordt gehouden nadat vier jaren na zijn laatste (her)benoeming tot commissaris zijn verstreken. <i>Publicatie website GVB</i> Het rooster van aftreden, evenals de statuten, is te vinden op de website van GVB in de sectie Governance: over.gvb.nl/over-gvb/governancestructuur.

TABEL 5.1 Rooster van aftreden RvC

Naam	Datum (her)benoeming	Aankomend voorstel tot aftreden of (her)benoeming	Uiterste datum van aftreden
De heer drs. A.J. (Hans) Bakker	17-04-2014	17-04-2018	20-04-2022
De heer drs. D. (Dave) Del Canho	04-12-2012	04-12-2016	04-12-2024
De heer A.H. (Albert) Bruins Slot	04-12-2012	04-12-2016	04-12-2024
Mevrouw Mr. M.T.H. (Marry) de Gaay Fortman	13-03-2013	13-03-2017	13-03-2025
Mevrouw drs. S.J. (Sigrid) van Aken	14-06-2013	14-06-2017	14-06-2025

Nieuwe commissarissen
doorlopen een
tweedaags programma

Opleiding

Nieuwe leden van de RvC doorlopen een tweedaags, intern introductieprogramma. Daarbij komen onder andere de volgende zaken aan bod: strategie en organisatie, concessiemanagement, sociale veiligheid, arbo- en systeemveiligheid, activiteiten GVB, sociale en juridische zaken, financiële verslaggeving, risico's en risicomanagement, ICT, compliance, interne audit, personeelszaken, HRM, ondernemingsraad en een kennismaking met het management.

TABEL 5.2 Overlegfrequentie RvC

Tijdsbestedingsmodel

Overlegorgaan	Frequentie
RvC-vergadering	Minimaal 5 x per jaar
Auditcommissie	Bij voorkeur 4 x per jaar, minimaal 2 x per jaar
Strategiecommissie	Minimaal 1 x per jaar en in geval van concessieverlening of -verlenging minimaal 3 x per jaar
Remuneratiecommissie	Minimaal 2 x per jaar
Selectie- en Benoemingscommissie	Minimaal 1 x per jaar
Bijwonen OR-vergadering	2 x per jaar door een commissaris (door de RvC te kiezen).
Bedrijfsbezoek	2 x per jaar, met nadruk op gesprekken MT en 2e lijn gesprek HRM en/of specifiek aandacht voor een specifiek thema

De bijeenkomsten in het verslagjaar zijn weergegeven in het Bericht van RvC op pag. 32 t/m 34.

Bezoldiging

De bezoldiging van de leden van de RvC wordt vastgesteld door de algemene vergadering en is niet afhankelijk van de resultaten van GVB. Door de algemene vergadering is in 2007 besloten de bezoldiging van de leden van de RvC vast te stellen op € 18.150 en die van de voorzitter op € 26.100. De leden van de commissies ontvangen bovendien een additionele vergoeding van € 1.500 per commissie waarin zij deelnemen. De voorzitters van de commissies ontvangen een additionele vergoeding van € 2.000 per commissie.

Verklaring RvC

De RvC heeft bij unaniem besluit van 7 november 2012 verklaard in te stemmen met de inhoud van het reglement en de daarin opgenomen regels en voor zover deze op de RvC dan wel zijn afzonderlijke leden van toepassing zijn, de regels te zullen naleven. Nieuwe commissarissen zal zij eveneens deze verklaring laten afleggen en ondertekenen.

Directie

Samenstelling

De statutaire directie van GVB Holding NV bestaat uit twee directeuren, die ieder benoemd zijn voor vier jaar, met de mogelijkheid tot herbenoeming van iedere keer vier jaar.

Voorwaarden benoeming

In aanvulling op de beperkingen conform Code, kunnen niet directeur zijn:

- a Leden van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam
- b Leden van de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam;
- c Personen die voorzitter zijn van de RvC van een beursvennootschap.

Bezoldiging

De bezoldiging van de directie is gespecificeerd weergegeven in de jaarrekening op pag. 139.

Reglement

Conform artikel 13 van de statuten wordt de taakverdeling van de directie, zijn werkwijze en zijn relatie tot de RvC, de aandeelhouder en de ondernemingsraad vastgesteld in een reglement.

De directie heeft bij unaniem besluit van 7 november 2012 verklaard in te stemmen met de inhoud van het directiereglement en de daarin opgenomen regels en voor zover deze op hem dan wel zijn afzonderlijke leden van toepassing zijn, deze te zullen naleven, en nieuwe statutaire directeuren eveneens deze verklaring te laten afleggen en ondertekenen.

Voorts heeft de directie in de laatste reguliere vergadering met de RvC in het verslagjaar een verklaring afgelegd dat zij de RvC in het betrokken kalenderjaar van alle relevante informatie heeft voorzien die de RvC nodig heeft voor een behoorlijke taakuitoefening.

Afweging belangen

De directie richt zich bij de vervulling van zijn taak naar het belang van GVB Holding NV en de verbonden ondernemingen en weegt daartoe de in aanmerking komende belangen van bij GVB Holding NV betrokkenen af. De directie betreft daarbij ook de voor de onderneming relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen. De directie houdt bij de uitoefening van zijn taak mede rekening met de bijzondere rol van de gemeente Amsterdam als enerzijds behartiger van het publiek belang en anderzijds enig aandeelhouder van GVB Holding NV.

Leningen en garanties

GVB heeft geen leningen of garanties hiertoe verstrekt aan directieleden.

Compliance & integriteit, interne audit

Verbetering interne governance

In 2012 is door de RvC en directie besloten om een verbeterprogramma op te zetten ten aanzien van de interne bedrijfsvoering. De voornaamste aandachtspunten zijn het versterken van governance, risicomanagement, compliance, interne audit en de rechtmatigheid van aanbesteding en inkoop.

Als gevolg hiervan is binnen GVB een risicomanagement-, interne audit- en compliancefunctie ingesteld en is de functie van inkoop en aanbesteding verzwakt. Deze functies dienen het lerend vermogen van GVB te versterken en zijn gericht op het continue verbeteren en optimaliseren van processen en werkwijzen. Daarnaast is een afdeling Interne Audit ingesteld, die eraan bijdraagt vast te stellen dat het proces van risicomanagement en interne beheersing effectief en efficiënt is ingericht. De interne audit-functie heeft, naast de verantwoording aan de directie een rechtstreekse rapportagelijne naar de RvC. In het verslagjaar is verder gewerkt aan de implementatie van de activiteiten binnen deze werkdroom 'verbeteren van governance'.

Compliance & integriteit

Compliance Charter

In 2014 heeft GVB het Compliance Charter vastgesteld. Op centraal niveau is hierin de structuur neergezet voor de invulling van de functie van Compliance Officer en de kaders waarbinnen hij dient te opereren.

De aandachtsgebieden van Compliance binnen GVB richten zich onder andere op de Wet personenvervoer 2000 (WP 2000), Wet lokaal spoor (WLS), en Wet bescherming persoonsgegevens (WBP).

Verder houden afzonderlijke afdelingen zich bezig met specifieke aandachtsgebieden op het gebied van wet- en regelgeving. Zo zijn de afdelingen HR en KVM (Kwaliteit Veiligheid en Milieu) betrokken bij Arbo- en milieuwetgeving.

GVB kent meerdere toezichthouders aan wie verantwoording moet worden afgelegd, onder wie de Inspectie Leefomgeving & Transport, de Autoriteit Consument & Markt, College Bescherming Persoonsgegevens en de Arbeidsinspectie.

Meldpunt Integriteit

De medewerker is verplicht om een serieuze aanwijzing van een misstand te melden

GVB kent een meldpunt Integriteit dat sinds 2013 is ondergebracht bij Compliance. Het meldpunt staat open voor alle medewerkers van GVB voor advies over en het melden van (vermoedens van) integriteitschendingen binnen de organisatie. Verder kunnen ook leidinggevenden terecht bij het meldpunt om (vermoedens van) integriteitschendingen te bespreken en gezamenlijk de juiste opvolging te bepalen. Het meldpunt adviseert de directie over opvolging van vermoedens van schendingen. Ook de interne klokkenluidersregeling valt binnen het werkgebied van het meldpunt.

In 2014 bleef het aantal registraties stabiel ten opzichte van 2013. Ontwikkelingen in de maatschappij zijn terug te zien in de aard van de registraties. Het meldpunt wint extern advies in waar noodzakelijk. Zo heeft GVB in 2014 advies gevraagd bij het Meldpunt Discriminatie Regio Amsterdam in een geval van mogelijke discriminatie van medewerkers onderling. Met behulp van externe mediation is opvolging gegeven aan dit advies.

Ook is advies ingewonnen bij het Advies- en Meldpunt Radicalisering van de gemeente Amsterdam hoe te handelen bij signalen van radicalisering. Andere meldingen en vragen betreffen vermoedens van (seksuele) intimidatie, bedreiging, belangenverstrengeling, diefstal en fraude. In een aantal gevallen werd met behulp van een externe partij een integriteitonderzoek opgestart, in andere gevallen werd intern onderzoek gedaan door het meldpunt.

Interne audits

De afdeling Interne Audit verschaft op professionele, objectieve en onafhankelijke wijze een oordeel over governance-, risico-, en beheersingsprocessen en de effectiviteit van de managementrapportages daarover, met als doel het directieteam en de afzonderlijke managementteams te ondersteunen bij het behalen van de ondernemingsdoelstellingen. Interne Audit geeft praktisch uitvoerbare adviezen om processen en rapportages verder te optimaliseren.

Interne Audit ressorteert onder de algemeen directeur en kan onafhankelijk rapporteren aan de RvC. Dit stelt haar onder andere in staat om belangrijke en/of urgente onderwerpen tijdig te communiceren. Interne Audit legt twee maal per jaar verantwoording af aan de algemeen directeur en aan de Auditcommissie over het behalen van de doelstellingen van Interne Audit. Interne Audit heeft in 2014 negen onderzoeken uitgevoerd. Een aantal audits was een follow up van eerder uitgevoerde audits.

In 2014 is een prioritering met betrekking tot te houden audits uitgevoerd. Deze was gebaseerd op basis van een door de risicomanager uitgevoerde risicoanalyse en eigen risico-inschatting.

Inkoop en aanbesteding

Het inkoop- en aanbestedingsbeleid van GVB is in 2013 vertaald in kaders en richtlijnen voor GVB. Er is een aanbestedingskalender opgesteld, een inkoopboard ingesteld en door de externe accountant een toets ten aanzien van de rechtmatigheid uitgevoerd. In het verslagjaar is veel aandacht besteed aan het verder verbeteren van het rechtmatig aanbesteden. Uit de rechtmatigheidstoets is gebleken dat er in 2014 een viertal contracten onrechtmatig zijn vergeven.

Het betreft:

- Overbrugging van twee te laat opgestarte aanbestedingen voor aflopende contracten, voor een half jaar.
- Onderhoudscontract dat vanwege technisch noodzaak is gegund aan de oorspronkelijke leverancier.
- Een contract dat naar aanleiding van een door de gemeente overgenomen taak op verzoek van de gemeente onderhands is gegund.

Codes en gedragsregels voor werknemers

Gedragscode

Het is van groot belang dat reizigers, belanghebbenden en leveranciers vertrouwen hebben in GVB als organisatie. GVB kent een aantal regelingen, waarmee een veilig werkklimaat voor iedereen wordt gecreëerd. Deze regelingen gelden voor alle medewerkers. Zo is in 2014 het integriteitsbeleid opgesteld, waarbij van medewerkers verwacht wordt dat zij zich actief inzetten om integer te handelen. Het gaat hier om cultuur en gedrag, dat verder strekt dan beleid en regels alleen. Voorts wordt verwezen naar de in 2013 vernieuwde gedragscode. In de gedragscode is uitgebreid en duidelijk beschreven welk gedrag van de medewerkers verwacht wordt en ook welk gedrag achterwege hoort te blijven.

Gedragscode met als doel een prettig en veilig werkklimaat te creëren

Bedoeld om medewerkers
te helpen sociale media
goed te benutten

Richtlijn gebruik sociale media

Gelijktijdig met de nieuwe gedragscode is de richtlijn voor het gebruik van sociale media vastgesteld. De richtlijn is bedoeld om medewerkers te helpen sociale media goed te benutten en vervelende ervaringen te voorkomen.

De medewerker is verplicht
om een serieuze aanwijzing
van een misstand te melden

Gedragslijn 'Vermoeden van misstanden'

In de cao is de gedragslijn 'Vermoeden van misstanden' opgenomen. Het gaat daarbij om misstanden die van voldoende gewicht zijn, zoals strafbare feiten, grove schending van regels en regelgeving en een groot gevaar voor volksgezondheid, veiligheid of milieu, of het bewust achterhouden van informatie over deze feiten. De medewerker is verplicht om een serieuze aanwijzing van een misstand te melden bij de leidinggevende of het Meldpunt Integriteit. De melder wordt op geen enkele wijze in zijn positie benadeeld als de medewerker te goeder trouw handelt en geen persoonlijk voordeel heeft bij de misstand of de melding ervan.

Richtlijnen geschenken en uitnodigingen

GVB hanteert een geschenkenregeling waarbij ook aandacht is besteed aan uitnodigingen. Er is een register samengesteld voor het registreren van geschenken en uitnodigingen. Daarbij zijn duidelijke regels gesteld voor het mogen aannemen, dan wel het moeten weigeren van geschenken of uitnodigingen. Bij twijfel kan advies worden gevraagd.

Incidentenloket

GVB heeft een incidentenloket waar medewerkers terecht kunnen die aangifte doen of hebben gedaan - met al hun vragen over persoonlijke schade, en het voegen in rechtszaken. De afgelopen jaren heeft GVB veel gedaan om zijn medewerkers beter te ondersteunen na een aangifte en bij rechtszaken.

Nederlandse Corporate Governance Code

De directie en de RvC onderschrijven de Nederlandse Corporate Governance Code zoals vastgesteld door de monitoringcommissie Corporate Governance Code in 2008 en passen de daarin opgenomen principes en 'best practice'-bepalingen toe, voor zover deze op GVB van toepassing kunnen worden verklaard. In enkele gevallen zijn de principes en 'best practice'-bepalingen niet van toepassing omdat GVB niet beursgenoteerd is en slechts één aandeelhouder heeft. Desalniettemin wordt de Code integraal onderschreven en, voor zover van toepassing, toegepast.

Pas toe of leg uit

Elke substantiële wijziging in de corporate governance structuur van GVB Holding NV en in de naleving van de Code wordt onder een apart agendapunt ter bespreking aan de algemene vergadering voorgelegd. De volgende punten uit de Code worden niet of niet geheel gevolgd:

- Over het verslagjaar wordt geen in control-statement afgegeven. De directie werkt aan de voorbereiding van een in control-statement.
- Interne risicobeheersings- en controlesystemen: naar aanleiding van de voorbereiding op een in control-statement en de managementletter van de externe accountant verbetert GVB de interne risicobeheersings- en controlesystemen.

Gelijke man-vrouwverhouding in RvC en directie

De RvC en directie streven naar een evenwichtige verdeling van zetels over vrouwen en mannen. De man-vrouwverhouding in de RvC van GVB is ultimo verslagjaar 60-40%. In de directie is de verhouding 50-50%.

Relatie met de ondernemingsraad (OR)

GVB kent een OR voor alle medewerkers van GVB en een onderdeelcommissie voor medewerkers van Vervoer, Railmaterieel, Rail Services en het Garagebedrijf. Voorts bestaat er een aantal vestigings- en afdelingsoverlegorganen, teneinde de medezeggenschap zo laag mogelijk in de organisatie te leggen. Ook bestaat er nog een VGWM-commissie (commissie voor Veiligheid, Gezondheid, Welzijn, Milieu).

De OR ziet onder meer toe op de arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden en de werk- en rusttijden. Ook is de OR betrokken bij investeringen, organisatie-wijzigingen en regelingen die toezien op sociale omgangsvormen en sociale veiligheid.

TABEL 5.3 Vergaderfrequentie

OR	6 x per jaar
OC	6 x per jaar
VGWM	6 x per jaar
Vestigingsoverleggen	maandelijks
Afdelingsoverleggen	maandelijks

Relatie met de externe accountant

In 2012 heeft de RvC een nieuwe accountant PricewaterhouseCoopers Accountants NV (hierna: 'PwC Accountants') geselecteerd. De selectie is destijds door de RvC voorbereid en de algemene vergadering heeft het voorstel tot benoeming overgenomen. De accountant is verantwoordelijk voor de controle van de financiële verslaglegging (jaarrekening) van GVB Holding NV en haar dochtermaatschappijen.

De Auditcommissie is het eerste aanspreekpunt voor de externe accountant. De externe accountant woont ook alle vergaderingen van de Auditcommissie bij en voorts de algemene vergadering van aandeelhouders, waar de jaarrekening wordt besproken.

Met ingang van 1 januari 2013 is de Wet toezicht accountantsorganisaties aangescherpt. De wetsaanpassingen beogen de onafhankelijkheid van de controlerende accountant van organisaties van openbaar belang (OOB's) te verhogen door te verbieden dat accountantsorganisaties andere werkzaamheden verrichten naast de controlediensten. De RvC heeft besloten dat, hoewel GVB niet wordt aangemerkt als een OOB-instelling, de controle en advieswerkzaamheden niet door dezelfde accountantsorganisatie mogen worden uitgevoerd. Uitzondering hierop zijn lopende fiscale zaken, vanwege de specifieke dossierkennis.

Risicomanagement

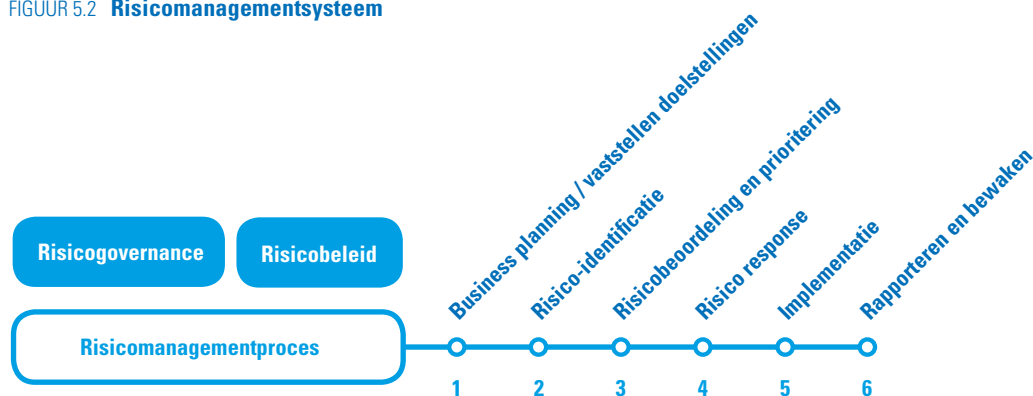
Risicomanagement bij GVB maakt onderdeel uit van de reguliere bedrijfsvoering, waarbij de directie eindverantwoordelijk is voor een effectieve beheersing van risico's. GVB is zich ervan bewust dat risico's onderdeel zijn van de bedrijfsvoering. Het is echter van belang dat risico's beheerst zijn en dat de basisprocessen op orde zijn.

Risicomanagementsysteem

Risicomanagement bij GVB is er op gericht om inzicht te geven in de belangrijkste risico's ten aanzien van de strategische en operationele doelstellingen. De risico's zijn in kaart gebracht door het management in stemsessies. In 2014 is deze risicoanalyse van het management gekoppeld aan het businessplan 2015-2019. De risicoanalyse wordt regelmatig herhaald om de trend te volgen en om vast te stellen of bepaalde beheersmaatregelen effect hebben. In overleg met het betrokken management worden beheersmaatregelen getroffen om de risico's te mitigeren. Periodiek wordt er gerapporteerd aan de directie en RvC over de beheersing van de belangrijkste risico's.

Het risicomanagementsysteem onderkent drie fundamenteën: governance, beleid en het risicomanagementproces.

FIGUUR 5.2 Risicomanagementsysteem



Risicobeheersing gericht op
tijdig identificeren, beoordelen
en beheersen risico's

Het risicomanagement en de interne beheersingssystemen van GVB zijn gebaseerd op aanbevelingen van COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) en zijn gericht op maximale integratie met bedrijfsprocessen en de gehanteerde Planning & Control-cyclus.

Risicomanagement richt zich voornamelijk op de strategische doelstellingen, zoals weergegeven op pag. 18. De directie heeft de toprisico's die voor GVB het meest van belang zijn, en waar de kwetsbaarheid van GVB het grootst is, vastgesteld. Hieronder zijn deze risico's weergegeven waarbij de beheersmaatregelen zijn benoemd die deze risico's beperken.

TABEL 5.4 Overzicht toprisico's

Risico	Beheersmaatregelen
A Financieel De financiële resultaten zijn erg afhankelijk van het realiseren van de groei van reizigers en verbeteren van de efficiency.	• Optimaliseren van de reizigersopbrengsten door gebruik van openbaar vervoer te stimuleren en mogelijk het prijsbeleid te optimaliseren; • Monitoren van de kostenontwikkeling en sturen op KPI's.
B Exploitatie Afstemming tussen behoefte en capaciteit voor zowel personeel als materieel is belangrijk. Uitval en verstoringen van diensten leiden tot een negatieve reizigersbeleving en zullen leiden tot enerzijds reizigersontevredenheid en anderzijds tot hoge kosten (malus) in verband met het niet goed naleven van het exploitatiecontract met Stadsregio Amsterdam.	• Het proactief betrokken zijn bij overleggen en besluiten over stedelijke ontwikkelingen; • Flexibiliteit in personeelscapaciteit door inzet van tijdelijke vakbekwame bestuurders; • Betere afstemming tussen de vervoersafdelingen en het onderhoud van materieel en infrastructuur om de beschikbaarheid van (nieuw) materieel en infrastructuur te optimaliseren; • Doorontwikkeling van strategisch materieelplan op basis van nieuwe inzichten en kaders om toekomstige capaciteit goed af te stemmen op de capaciteitsbehoefte.
C Grote technologische veranderingen (systeemsprongen) De grote technologische veranderingen hebben zowel invloed op de medewerkers als op de organisatorische inrichting van GVB. Een succesvolle implementatie van o.a. de Noord/Zuidlijn is essentieel voor goed OV in Amsterdam en het imago van GVB.	• Implementatie integraal programma organisatie; • Gezamenlijke besluitvorming van GVB, gemeente Amsterdam afdeling Metro en Tram en Stadsregio Amsterdam.
D Transportveiligheid Transportveiligheid is de veiligheid die geboden wordt aan reizigers, personeel en derden bij de exploitatie van metro, tram, bus en veren en is een basisvoorwaarde om het openbaar vervoer in Amsterdam te exploiteren.	• Optimaliseren van het veiligheidsmanagementsysteem in verband met vereisten zoals vastgelegd in de Wet lokaal spoor; • Aanpassingen infrastructuur om STS-passages te voorkomen; • Verbeteren lerend vermogen d.m.v. structurele analyse, periodiek bespreken van incidenten; • Verdere professionalisering onderhoudsorganisatie materieel en infrastructuur.
E Strategische positie Het politiek speelveld is complex en continu aan verandering onderhevig. Door de lange concessietermijn is het voor GVB belangrijk om haar positie in de gemeente Amsterdam en Amsterdamse bedrijven en instellingen te versterken en het OV-systeem te vereenvoudigen.	In de komende periode wordt nagedacht over: • Inzet van GVB als expertisecentrum; • Werken aan een eenvoudiger samenwerkingsmodel met stakeholders.
F Concessie en contracten 2014 is het eerste jaar van de nieuwe concessie en contracten (2014 - 2024) die zijn overeengekomen met Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam. In de praktijk kunnen de gestelde normen wel of niet worden gehaald. Vandaar dat er afspraken zijn gemaakt om de OV-concessie en het BORI-contract in 2015 en 2018 te herijken. Voor eind 2021 zijn evaluatiecriteria afgesproken waaraan GVB moet voldoen om de exploitatie te mogen blijven uitvoeren.	• Oprichting van herijkingsteam; • In overleg treden met Stadsregio Amsterdam om de concessiecriteria te herijken.

TABEL 5.5 Overzicht toprisico's (vervolg)

Risico	Beheersmaatregelen
G Imago en reputatie / invloed van politiek Publieke dienstverleners liggen meer dan ooit onder een vergrootglas in het publieke en politieke domein. Zij worden geacht duurzaam en zorgvuldig te ondernemen en vooral oog te hebben voor de belangen van reizigers en de samenleving.	- GVB voert periodiek actief overleg met stakeholders; - GVB hanteert een communicatiestrategie waarbij zo snel mogelijk adequate, juiste en volledige informatie wordt verschaft.
H Reizigerstevredenheid De beoordeling van de reizigers van onze prestaties is uiteraard van groot belang. De reiziger staat bij GVB centraal. Als reizigers niet tevreden zijn over de geleverde prestatie zal dit leiden tot minder reizigers en imagoschade.	- Voorbereiding implementatie van Dynamische reisinformatie voor informatievoorziening op haltes, in voertuigen, en via internet; - Oprichting intern adviesorgaan reizigerskwaliteit om feedback van reizigers uit de OV-Klantenbarometer, reizigers-arena, klantenmonitor, binnengekomen klachten en andere bronnen te verzamelen en advies te krijgen over mogelijke verbeteringen en initiatieven.
I Risico's interne organisatie: cultuur / interne governance / ICT / projectmanagement GVB wil zich ontwikkelen tot een reizigersgerichte organisatie waarbij kernbegrippen als reizigersgericht, integriteit en plezier in je werk worden verankerd in de cultuur. Dit betekent dat eigenaarschap, resultaat-verantwoordelijkheid van alle GVB-ers wordt gevraagd. Voor het behalen van de doelstellingen is het noodzakelijk dat duidelijk gecoördineerde en efficiënte (strategische) keuzes worden gemaakt zodat de focus en prioriteitsstelling duidelijk is voor de organisatie. GVB is in toenemende mate afhankelijk van ICT-systemen. Uitval of verstoringen van systemen en verlies aan data zijn van grote invloed op de continuïteit van OV. Borging van beschikbaarheid, integriteit en veiligheid van de systemen en de data heeft voor GVB een zeer hoge prioriteit. Adequate interne (project)beheersing is een randvoorwaarde om de ambitieuze doelstellingen te bereiken. GVB heeft de ambitie om het volwassenheidsniveau ten aanzien van interne beheersing te verhogen.	- Implementatie van de missie en strategische doelstellingen (GVB Next programma) in de afdelingen binnen GVB; - Informatiebijeenkomsten met leidinggevend en sleutel-functionarissen om de voortgang van het programma te bespreken en te evalueren; - Uitrol programma verbindend leiderschap voor leidinggevend. - Verbetering van het businessplanningproces waarin diverse thema's zijn benoemd; - Vaststellen van de prestatiekaart waarin gestuurd wordt op de belangrijkste KPI's. - Verdere professionalisering van ICT-organisatie en informatiebeveiliging; - Outsourcing van het datacenter naar een gerenommeerde partij; - Kritische systemen zijn redundant uitgevoerd. - Projectmatige aanpak om specifieke knelpunten op te lossen; - Oprichting project om op termijn te komen tot een in control statement; - Bewaken van rechtmatigheid van inkopen.
J Uitstroom personeel Om de beste OV stadsvervoerder van Nederland te worden is het van belang dat GVB beschikt over voldoende en kwalitatief goede werknemers. De komende jaren verwacht GVB een grote uitstroom van medewerkers als gevolg van pensionering.	- Inrichting strategische personeelsplanning - Diverse maatregelen om arbeidsverzuim te verminderen - Dialog voeren met de OR met betrekking tot de duurzame inzetbaarheid van personeel; - Ontwikkeling kwantitatieve tool om scenario's ten aanzien van personeelsplanning door te rekenen; - Nieuw personeel werven en medewerkers opleiden en trainen.

TABEL 6.1 Overzicht toprisico's (vervolg)

Risico**K Contractmanagement**

Het is van groot belang dat het uitvoeren van werkzaamheden conform de contracten geschiedt. Verbetering in het managen ervan is noodzakelijk.

Beheersmaatregelen

- Werving van contractmanagers bij diverse afdelingen;
- Inspelen op de nieuwe sturing van beheer en onderhoud door onderhoudscontracten.





Op weg

Financiële overzichten 2014

Geconsolideerde balans

op 31 december 2014 (voor resultaatbestemming)

Balans

Bedragen in duizenden euro's

Activa

Vaste activa

1 Materiële vaste activa	346.163		354.860	
2 Financiële vaste activa	15.250		18.418	
Totaal vaste activa		361.413		373.278

Vlottende activa

3 Voorraden	27.423		25.351	
4 Onderhanden projecten	1.172		3.351	
5 Vorderingen	37.595		39.148	
6 Liquide middelen	76.841		92.714	
Totaal vlottende activa		143.031		160.564

Totaal activa

504.444 533.842

Passiva

8 Groepsvermogen	105.354		112.488	
9 Voorzieningen	25.431		26.528	
10 Langlopende schulden	232.212		281.770	
11 Kortlopende schulden	141.447		113.056	

Totaal passiva

504.444 533.842

Geconsolideerde winst- en verliesrekening

over 2014

Winst- en verliesrekening

Bedragen in duizenden euro's

	2014	2013
Bedrijfsopbrengsten		
13 Netto-omzet	443.915	425.635
14 Mutatie in onderhanden projecten	-2.179	4.140
15 Overige bedrijfsopbrengsten	9.268	7.624
Som der bedrijfsopbrengsten	451.004	437.399
Bedrijfslasten		
16 Kosten voor grond- en hulpstoffen	17.258	16.637
17 Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	67.534	68.002
18 Lonen en salarissen	186.931	177.822
21 Sociale lasten	50.676	46.146
22 Afschrijvingen op materiële vaste activa	35.400	37.361
23 Overige bedrijfskosten	82.157	82.512
Som der bedrijfslasten	439.956	428.480
Bedrijfsresultaat	11.048	8.919
25 Financiële baten en lasten	-9.996	-10.214
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	1.052	-1.295
26 Vennootschapsbelasting	-	-
27 Resultaat uit deelnemingen	1.914	1.631
Resultaat na belastingen	2.966	336

Geconsolideerd kasstroomoverzicht

over 2014

Kasstroomoverzicht

Bedragen in duizenden euro's

	2014	2013
I Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	11.048	8.919
<i>Aanpassingen voor:</i>		
22 - Afschrijvingen en investeringssubsidies	35.400	37.361
9 - Voorzieningen	-1.097	-5.836
<i>Mutaties werkkapitaal</i>		
3 - Mutatie voorraden	-2.072	-4.255
4 - Mutatie onderhanden projecten	2.179	-3.351
5 - Mutatie vorderingen en overlopende activa	1.553	4.160
11 - Mutatie kortlopende schulden	28.391	-30.407
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	75.402	6.591
25 Ontvangen rente	1.089	2.144
25 Betaalde rente	-11.085	-12.358
	-9.996	-10.214
Totaal kasstroom uit operationele activiteiten	65.406	-3.623
II Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
1 Investeringsbijdrage materiële vaste activa	-92.479	-62.779
1 Investeringsbijdrage materiële vaste activa	65.776	76.877
1 Desinvesteringen in materiële vaste activa	-	326
2 (Des)investerings financieële vaste activa	3.785	6.854
2 Ontvangen dividend deelneming	1.297	-
Totaal kasstroom uit investeringsactiviteiten	-21.621	21.278
III Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
8 Betaald dividend	-10.100	-16.600
10 Aangetrokken langlopende schulden	23.357	32.317
10 Aflossing langlopende schulden	-72.915	-103.406
Totaal kasstroom uit financieringsactiviteiten	-59.658	-87.689
Mutatie geldmiddelen	-15.873	-70.034
6 Geldmiddelen begin verslagjaar	92.714	162.748
6 Geldmiddelen einde verslagjaar	76.841	92.714
Mutatie geldmiddelen	-15.873	-70.034

Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening

Algemene toelichting

Activiteiten

GVB Holding NV is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht die is opgericht op 26 oktober 2006. De statuten van GVB Holding NV zijn het laatst gewijzigd bij akte van 13 december 2013. Alle aandelen in de vennootschap worden gehouden door de gemeente Amsterdam.

De belangrijkste activiteiten van GVB Holding NV en haar groepsmaatschappijen ('de Groep') zijn het verlenen van diensten op het gebied van openbaar vervoer en daaraan gerelateerde activiteiten in en rondom de stadsregio Amsterdam.

Continuïteit

Eind 2013 heeft de concessieverlener voor het OV, Stadsregio Amsterdam, tot en met 2024 afspraken met GVB gemaakt over de uitvoering van het openbaar vervoer in de gemeenten Amsterdam, Diemen, Duivendrecht (gemeente Ouder-Amstel) en enkele uitlopers naar Amstelveen en Schiphol. Parallel daaraan heeft de gemeente Amsterdam als opdrachtgever voor het onderhoud van de railinfrastructuur voor dezelfde periode een contract met GVB afgesloten voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur in Amsterdam.

De jaarlijkse exploitatiesubsidie van de vervoerconcessie wordt afgebouwd van € 102 miljoen in 2012 naar € 36 miljoen in 2024. In deze periode zijn majeure ontwikkelingen voorzien, die tot grote financiële en vervoerkundige wijzigingen (zoals de komst van de Noord/Zuidlijn) kunnen leiden. In dat geval treden Stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en GVB met elkaar in overleg en wordt de vervoerconcessie en het onderhoudscontract op de effecten van deze ontwikkelingen aangepast.

Daarnaast hebben partijen afgesproken dat in de jaren 2016, 2019 en 2022 een herijking van de gemaakte afspraken plaatsvindt. Die kunnen leiden tot aanpassing van de gemaakte afspraken en verrekening of aanpassing van de maximale subsidie. Mocht bijvoorbeeld de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten aanzienlijk afwijken, dan kan de subsidie voor GVB worden aangepast, zowel in positieve als in negatieve zin voor GVB.

Het saldo van de kortlopende schulden en activa op 31 december 2014 is een netto vordering van € 1,6 miljoen. In combinatie met de kortlopende aflossingsverplichting onder de langlopende schulden van € 32,3 miljoen is de totale netto kortlopende schuld € 30,7 miljoen. De externe betalingsverplichtingen met betrekking tot de langlopende schulden betreffen de gemeente Amsterdam, direct eigenaar van GVB Holding NV. GVB Activa BV heeft met de gemeente afspraken gemaakt waaronder (tijdelijk) kan worden afgelost op de langlopende leningen en deze (tijdelijke) aflossingen, met toepassing van een wachttijd van twee maanden, weer kunnen worden opgevraagd.

In 2014 is € 40 miljoen vervroegd afgelost en in 2013 € 20 miljoen. In 2015 is deze € 60 miljoen desgewenst opvraagbaar bij de gemeente Amsterdam. Op basis van deze analyse is de huidige inschatting dat de externe betalingsverplichtingen zonder extra financiering kunnen worden voldaan uit de operationele kasstroom. In het licht van bovenstaande uiteenzetting is de directie van mening dat de continuïteit van de activiteiten van GVB Holding NV voor de periode tot en met 2015 is geborgd. De in de deze jaarrekening gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn dan ook gebaseerd op de veronderstelling van continuïteit van de vennootschap.

Vestigingsadres

GVB Holding NV is statutair gevestigd op Arlandaweg 106, 1043 HP Amsterdam, Postbus 2131, 1000 CC Amsterdam.

Stelselwijzigingen

In 2014 is de opstelling van de balans gewijzigd van 'na resultaatbestemming' naar 'voor resultaatbestemming'. Overeenkomstig zijn de vergelijkende cijfers over boekjaar 2013 aangepast. In de jaarrekening over 2013 werd de voorgestelde dividenduitkering verantwoord onder de kortlopende schulden. Als gevolg van de stelselwijziging is het voorgesteld dividend voor het boekjaar 2013 van € 10,1 miljoen nu verantwoord als onderdeel van het eigen vermogen op 31 december 2013.

Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de directie van GVB Holding NV zich over verschillende zaken een oordeel vormt, en dat de directie schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Als 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 desbetreffende jaarrekeningposten.

Consolidatie

In de consolidatie worden de financiële gegevens opgenomen van GVB Holding 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 GVB Holding 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 worden geëlimineerd, voor zover de resultaten niet door transacties met derden buiten de Groep zijn gerealiseerd. De waarderingsgrondslagen van groepsmaatschappijen zijn gelijk aan de geldende waarderingsgrondslagen voor de Groep.

Groepsverhoudingen

GVB Holding NV te Amsterdam staat aan het hoofd van een groep rechtspersonen. Een overzicht van de gegevens vereist op grond van de artikelen 2:379 en 2:414 BW is onderstaand opgenomen:

Geconsolideerde maatschappijen naar de stand van 31 december 2014

<i>Naam</i>	<i>Statutaire zetel Aandeel in het geplaatste kapitaal</i>
GVB Exploitatie BV	Amsterdam 100%
GVB Infra BV	Amsterdam 100%
GVB Activa BV	Amsterdam 100%
GVB Veren BV	Amsterdam 100%
MEA BV	Amsterdam 100%

Niet-geconsolideerde maatschappij

<i>Naam</i>	<i>Statutaire zetel Aandeel in het geplaatste kapitaal</i>
Trans Link Systems BV (TLS)	Amersfoort 12,5%.

Toepassing van artikel 2:402 BW

Aangezien de winst-en-verliesrekening over 2014 van GVB Holding NV in de geconsolideerde jaarrekening is verwerkt, is in de enkelvoudige jaarrekening volstaan met weergave van een beknopte winst-en-verliesrekening in overeenstemming met artikel 2:402 BW.

Verbonden partijen

Als verbonden partij van GVB Holding NV worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden en andere sleutelfunctionarissen in het management van GVB Holding NV en nauwe verwanten zijn 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.

Gemeente Amsterdam

- De gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder van GVB Holding NV en vormt als zodanig de algemene vergadering van aandeelhouders. De gemeente Amsterdam verstrekt leningen ter financiering van de strategische materiële vaste activa, op 31 december 2014 € 232 miljoen (2013: € 281 miljoen). Bij de gemeente Amsterdam zijn op 31 december 2014 € 11 miljoen liquide middelen uitgezet met de specifieke bestemming dekking van toekomstige uitbetaling van, aflopende, FLP personeelsregelingen (2013: € 15 miljoen).
- GVB Infra BV heeft met de Dienst Metro (vanaf 1 februari 2015 Metro en Tram) overeenkomsten gesloten voor het uitvoeren van regulier onderhoud en het uitvoeren van vervangingsonderhoud aan de railinfrastructuur. De overeenkomsten vertegenwoordigen voor 2014 een waarde van € 57 miljoen (2013: € 55 miljoen).
- DIVV (vanaf 1 februari 2015 V&OR) is opdrachtgever voor GVB Veren BV. De bijdrage in de exploitatie van GVB Veren BV bedraagt € 12 miljoen over 2014 (2013: € 10 miljoen).

Met Stadsregio Amsterdam is de concessieovereenkomst gesloten voor het openbaar vervoer en de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam. De opbrengsten uit deze concessieovereenkomst zijn in 2014 € 105 miljoen (2013: € 110 miljoen). De Stadsregio Amsterdam oefent via de gemeente Amsterdam doorslaggevende zeggenschap uit over GVB Exploitatie BV. Dit betekent, onder meer, dat daar waar de statuten van GVB Holding NV bevoegdheden geven aan de aandeelhouder met betrekking tot GVB Exploitatie BV, de gemeente Amsterdam deze bevoegdheden zal uitoefenen na voorafgaand overleg met Stadsregio Amsterdam en overeenkomstig de aanwijzingen van Stadsregio Amsterdam zal handelen.

De deelneming Trans Link Systems BV (TLS) verzorgt de afrekening van de reistransacties in de voertuigen van GVB met de andere OV-bedrijven in Nederland. Deze transacties bedragen € 108 miljoen (2013: € 101 miljoen).

Buiten de reguliere jaarlijkse beloningen hebben geen transacties met directie en commissarissen plaatsgevonden.

De verbonden partijen worden in dit verslag bij naam genoemd, zonder terugkerende vermelding dat het verbonden partijen betreft.

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht wordt opgesteld volgens de indirecte methode. In het kasstroomoverzicht wordt onderscheid gemaakt in kasstromen uit operationele, investerings- en financieringsactiviteiten. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit kasmiddelen en banktegoeden. Alle banktegoeden kunnen worden beschouwd als liquide. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van rente en ontvangen dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Transacties waarbij geen instroom of uitstroom van kasmiddelen plaatsvindt, zijn niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Algemene grondslagen

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, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

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

Valuta

Bedragen luiden, tenzij anders is vermeld, in duizenden euro's.

Vergelijking met voorgaand jaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar. Er heeft een presentatiewijziging plaatsgevonden met als doel het inzicht in de jaarrekening te vergroten. De geactiveerde productie voor het eigen bedrijf werd in de jaarrekening 2013 verantwoord onder de bedrijfsopbrengsten en is in de jaarrekening 2014 verantwoord onder de overige bedrijfskosten. De vergelijkende cijfers voor 2013 zijn eveneens aangepast. De geactiveerde productie voor het eigen bedrijf over 2014 bedraagt € 1,4 miljoen (2013: € 1,5 miljoen).

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

Bedrijfsgebouwen en -terreinen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs en onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte toekomstige gebruiksduur en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. Op terreinen wordt niet afgeschreven, met uitzondering van afgekochte erfpacht die lineair wordt afgeschreven gedurende de periode waarvoor de erfpacht is afgekocht.

Overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte toekomstige gebruiksduur en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten. Voor significante activa worden de verschillende onderdelen (componenten) apart geactiveerd en afgeschreven naar de verwachte economische levensduur van het component.

Bijdragen op investeringen worden in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de bijdragen betrekking hebben. In de waardering worden de kosten van groot onderhoud opgenomen zodra deze kosten zich voordoen en aan de criteria voor activering is voldaan. De boekwaarde van de te vervangen bestanddelen wordt dan als gedesinvesteerd beschouwd en wordt ten laste van het resultaat gebracht. Indien de verwachting over de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde in de loop van de tijd wijzigingen ondergaat, worden zij als een schattingswijziging verantwoord. Gedurende de uitvoering van investeringsprojecten wordt bouwrente toegerekend indien hier geen investeringsbijdragen tegenover staan. Op activa in aanbouw wordt niet afgeschreven. Afschrijvingen gaan in vanaf de maand volgend op het moment van ingebruikname.

Uitgaven voor aanschaf van computerapparatuur en -programmatuur worden, met uitzondering van grote investeringsprojecten, niet geactiveerd en in het jaar van aanschaf ten laste van het resultaat gebracht. Kosten van vernieuwing worden slechts geactiveerd als zij leiden tot een levensduurverlenging van het actief.

Financiële vaste activa

Deelnemingen

Deelnemingen waarin GVB invloed van betekenis kan uitoefenen op het zakelijke en financiële beleid zijn gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode (nettovermogenswaarde).

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 GVB Holding 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.

Als resultaat wordt verantwoord het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat.

Indien sprake is van een bijzondere waardevermindering vindt waardering plaats tegen de realiseerbare waarde (zie verder de paragraaf 'Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa'); afwaardering vindt plaats ten laste van de winst-en-verliesrekening.

Overige vorderingen

De onder financiële vaste activa opgenomen overige vorderingen omvatten bij de gemeente Amsterdam belegde gelden ten behoeve van personele regelingen, tegen een vast afgesproken rentepercentage. GVB is gerechtigd de belegde gelden op te vragen naar rato van de omvang van de onder de personele regelingen uitgekeerde bedragen. Overige vorderingen worden gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

De vennootschap beoordeelt op 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. 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.

De opbrengstwaarde wordt in eerste instantie ontleend aan een bindende verkoop-overeenkomst; als die er niet is wordt de opbrengstwaarde bepaald met behulp van de actieve markt waarbij normaliter de gangbare biedprijs geldt als marktprijs. Voor de bepaling van de bedrijfswaarde wordt een inschatting gemaakt van de toekomstige netto kasstromen bij voortgezet gebruik van het actief / de kasstroom genererende eenheid; vervolgens worden deze kasstromen contant gemaakt waarbij een disconteringsvoet wordt gehanteerd.

Een bijzondere-waardeverminderingsverlies wordt direct ten laste van het resultaat gebracht. Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden is verantwoord, 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.

Vorraden

De voorraden grond- en hulpstoffen ('verbruiksartikelen') en handelsgoederen worden gewaardeerd op verkrijgingsprijzen onder toepassing van de FIFO-methode ('first in, first out') of lagere opbrengstwaarde. De verkrijgingsprijs wordt bepaald als de laatst bekende inkoopprijs, waarbij herwaardering van de voorraad plaatsvindt naar de voortschrijdend gemiddelde verkrijgingsprijs. Deze herwaardering wordt ten laste of ten gunste van het resultaat gebracht.

De voorraden vervangingsonderdelen worden gewaardeerd op vervaardigingsprijs of lagere opbrengstwaarde. De vervaardigingsprijs omvat alle kosten die samenhangen met de verkrijging of vervaardiging. Onder de kosten van vervaardiging vallen directe loonkosten en materiaalkosten evenals toeslagen voor aan de productie gerelateerde kosten.

De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incurantheid van de voorraden.

Onderhanden projecten

De post onderhanden projecten in opdracht van derden bestaat uit het saldo van gerealiseerde projectkosten, toegerekende winst, en indien van toepassing, verwerkte verliezen en al ingediende termijnen. Onderhanden projecten worden in totaliteit in de balans opgenomen onder de vlottende activa of kortlopende schulden al naar gelang de stand. In de toelichting wordt deze stand gesplitst naar debet- en creditsaldi.

Uitgaven voor projectkosten voor nog niet verrichte prestaties worden opgenomen onder de voorraden.

Vorderingen

Vorderingen worden gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden bepaald op basis van individuele beoordeling van de vorderingen en in mindering gebracht op de boekwaarde.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden met een looptijd korter dan twaalf maanden. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Eigen vermogen

De algemene vergadering van aandeelhouders stelt de bestemming van het resultaat vast. Vooruitlopend op deze bestemming wordt het resultaat boekjaar toegevoegd aan het eigen vermogen als onverdeelde winst.

Voorzieningen

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 op 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.

Bij het contant maken is de marktrente van hoogwaardige ondernemingsobligaties als disconteringsvoet gehanteerd, waarbij tevens rekening is gehouden met de verwachte looptijd.

Voorziening jubilea

De voorziening 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 salarisontwikkelingen en inschattingen voor de blijf- en sterftekans. Bij het contant maken is de marktrente van hoogwaardige ondernemingsobligaties van 1,55% (2013: 3,17%) als disconteringsvoet gehanteerd.

Voorziening onderhoud

De voorziening voor onderhoud is opgenomen voor de extra uitgaven in verband met achterstallig onderhoud aan rijdend materieel. Bij de berekening van de voorziening is rekening gehouden met de geschatte materiaal- en arbeidskosten die nodig zijn om het rijdend materieel technisch in de staat te brengen die past bij de huidige levensduurfase.

Pensioenen

GVB Holding NV heeft voor haar werknemers een toegezegde pensioenregeling. Hiervoor in aanmerking komende medewerkers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen dat is gebaseerd op het gemiddeld verdiende loon

berekend over de jaren dat de werknemer pensioen heeft opgebouwd bij GVB. De pensioenregeling is ondergebracht bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Het ABP is het bedrijfstak-pensioenfonds voor overheid en onderwijs met een toegezegde pensioenregeling (multi-employer defined benefit regeling). Gezien het feit dat de pensioenregeling een multi-employer regeling betreft is de pensioenregeling als een toegezegde bijdrageregeling (defined contribution regeling) verantwoord. GVB heeft geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen ingeval van een tekort bij het pensioenfonds, anders dan het effect van hogere toekomstige premies.

ABP probeert ieder jaar het pensioen te verhogen met de gemiddelde stijging van de lonen in de sectoren overheid en onderwijs. Het bestuur van ABP beoordeelt per jaar of het pensioen kan worden geïndexeerd. Dit is afhankelijk van de dekkingsgraad (het vermogen van het pensioenfonds gedeeld door haar financiële verplichtingen). De dekkingsgraad van ABP is op 31 december 2014 101,1% (2013: 105,9%). 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.

Schulden

Schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Schulden met een looptijd langer dan één jaar zijn opgenomen onder de langlopende schulden inclusief de aflossingstermijnen die vervallen binnen een periode korter dan een jaar. Schulden met een looptijd korter dan één jaar zijn opgenomen onder de kortlopende schulden.

Operationele leasing

Bij de vennootschap kunnen leasecontracten bestaan waarbij een groot deel van de voor- en nadelen die aan de eigendom verbonden zijn, niet bij de vennootschap ligt. Deze leasecontracten worden verantwoord als operationele leasing. Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de winst-en-verliesrekening over de looptijd van het contract.

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 opbrengsten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

Opbrengstverantwoording

Verlenen van diensten

Verantwoording van opbrengsten uit de levering van diensten geschiedt naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

Projectopbrengsten en projectkosten

Voor onderhanden projecten, waarvan het resultaat op betrouwbare wijze kan worden bepaald, worden de projectopbrengsten en de projectkosten verwerkt als opbrengst werken voor derden en kosten in de winst-en verliesrekening naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum (de 'Percentage of Completion'-methode, ofwel de PoC-methode).

De voortgang van de verrichte prestaties wordt bepaald op basis van de tot de balansdatum gemaakte projectkosten in verhouding tot de geschatte totale projectkosten. Als het resultaat (nog) niet op betrouwbare wijze kan worden ingeschat, dan worden de opbrengsten als opbrengst werken voor derden verwerkt in de winst-en-verliesrekening tot het bedrag van de gemaakte projectkosten dat waarschijnlijk kan worden verhaald; de projectkosten worden dan verwerkt in de winst-en-verliesrekening in de periode waarin ze zijn gemaakt. Zodra het resultaat wel op betrouwbare wijze kan worden bepaald, vindt opbrengstverantwoording plaats volgens de PoC-methode naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum.

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 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 het resultaat verwerkt. De voorziening voor het verlies maakt deel uit van de post onderhanden projecten.

Netto-omzet

Netto-omzet omvat de opbrengsten uit levering van goederen en diensten en opbrengst werken voor derden onder aftrek van kortingen en dergelijke en van over de omzet geheven belastingen en na eliminatie van transacties binnen de Groep.

Reizigersopbrengsten

Deze post bestaat uit direct aan GVB toekomende opbrengsten uit het gebruik van de OV-chipkaart (het reizen op saldo, wegwerpkarten en GVB-netabonnements) evenals indirect aan GVB toegerekende opbrengsten uit het aandeel van de landelijke verkoop van interregionale abonnements (OV-jaarkarten en stersupplementen). De indirecte opbrengsten worden bepaald op basis van het voorlopige aandeel van GVB in de landelijk verdeelde kaartopbrengst uit de WROOV. De definitieve afrekening van deze opbrengst wordt verwacht in de tweede helft van het jaar volgend op het verslagjaar. De in de jaarrekening opgenomen opbrengst voor interregionale abonnements is een zo betrouwbaar mogelijke inschatting gebaseerd op de laatst bekende informatie en toegerekend aan de periode waarop het reisrecht van toepassing is.

Contractopbrengsten

De contractopbrengsten betreffen subsidies voortvloeiend uit:

- Het OV-concessiecontract tussen GVB en Stadsregio Amsterdam voor de exploitatie OV en de sociale veiligheid rond het openbaar vervoer;
- Het contract tussen GVB en Dienst Metro voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur;
- Het contract tussen GVB en Dienst IVV voor vervoer met de GVB veren en ponten.

Alle contractopbrengsten worden verwerkt in het resultaat in de periode waarin de daaraan gerelateerde activiteiten zijn verricht.

Overige opdrachten beheer en onderhoud infrastructuur

De opbrengsten uit de beheer- en onderhoudsprojecten railinfrastructuur die GVB voor derden verricht zijn afzonderlijk gerubriceerd in de netto-omzet onder opbrengsten uit werken voor derden. Het resultaat wordt bepaald naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum voor zover het resultaat op betrouwbare wijze kan worden ingeschat. Als dit niet mogelijk is wordt het resultaat geheel verantwoord in het boekjaar waarin het project wordt opgeleverd respectievelijk is voltooid.

Overheidssubsidies

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 voorgedaan. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. 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.

Personeelsbeloningen

Periodiek betaalbare beloningen

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

GVB Holding NV heeft de pensioenregeling voor haar medewerkers ondergebracht bij ABP en verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premies worden als lasten verantwoord.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf de maand volgend op het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen wordt niet afgeschreven, met uitzondering van vooruitbetaalde erfpacht.

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 overige opbrengsten.

Financiële baten en lasten

Renteopbrengsten worden tijdsevenredig in de winst- en verliesrekening verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende actiefpost. Rentelasten komen ten laste van het jaar waarover zij worden verschuldigd worden.

Activeren van rentelasten

Rentelasten worden geactiveerd gedurende de periode van vervaardiging van een actief. De te activeren rente wordt berekend op basis van de verschuldigde rente over de langlopende lening in verhouding tot de uitgaven en periode van vervaardiging.

Vennootschapsbelasting

In het kader van de verzelfstandiging van GVB heeft de Belastingdienst bevestigd dat de activiteiten van de vennootschappen GVB Holding NV, GVB Exploitatie BV, GVB Activa BV, GVB Infra BV en GVB Veren BV niet vallen onder de heffing van de vennootschapsbelasting. Deze activiteiten zijn niet aan te merken als de onder artikel 2 lid 3 VPB limitatief opgesomde ondernemingen die vallen onder de heffing van vennootschapsbelasting. De activiteiten van MEA BV worden wel belast voor de vennootschapsbelasting.

Resultaat uit deelnemingen

Als resultaat van deelnemingen waarin invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid kan worden uitgeoefend, wordt het verschil tussen de waarde van de deelneming in het vorig boekjaar en het huidig boekjaar als resultaat aangemerkt.

Risicobeheersing

Renterisico

GVB loopt renterisico over het spaarsaldo onder de liquide middelen en rentedragende vorderingen en schulden.

Voor de langlopende vorderingen van en langlopende schulden aan de gemeente Amsterdam is contractueel een vast rentepercentage van 4% afgesproken.

Kredietrisico

GVB heeft een significante concentratie van haar opbrengstenstroom bij de gemeente Amsterdam en Stadsregio Amsterdam, beiden overheidsinstellingen. Daarnaast is de gemeente Amsterdam de enige aandeelhouder van GVB Holding NV. Hierdoor is het kredietrisico van GVB beperkt.

De liquide middelen staan uit bij banken die minimaal een A-rating hebben.

Marktrisico, liquiditeitsrisico, kasstroomrisico en overige risico's

GVB heeft contractuele afspraken met de gemeente Amsterdam en Stadsregio Amsterdam over de jaarlijkse subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer en het beheer en onderhoud over de periode tot en met 2024 en over de financiering van de investeringsverplichtingen door middel van kredietfaciliteiten en investeringsbijdragen. Een verdere uiteenzetting over de subsidiestromen is opgenomen bij de toelichting op de continuïteit.

GVB loopt geen risico's ten aanzien van buitenlandse valuta en maakt geen gebruik van derivaten en soortgelijke financiële instrumenten.

Toelichting op de geconsolideerde balans

op 31 december 2014

1 Materiële vaste activa

Materiële vaste activa

Bedragen in duizenden euro's	Terreinen	Bedrijfs- gebouwen	Rijdend materieel	Andere vaste bedrijfsmiddelen	Activa in aanbouw	2014	2013
<i>Percentage afschrijvingen</i>	2%	2-20%	3,3%	5-25%	0%		
Aanschafwaarde	10.276	123.578	655.134	149.736	155.582	1.094.306	1.041.522
Investeringsbijdragen	-51	-20.760	-76.492	-38.918	-132.162	-268.383	-185.970
Cumulatieve afschrijvingen	-1.439	-90.240	-332.226	-112.953	-	-536.858	-509.459
Cumulatieve amortisatie investeringsbijdragen	-	18.003	12.904	34.888	-	65.795	60.552
Boekwaarde op 1 januari	8.786	30.581	259.320	32.753	23.420	354.860	406.645
Investeringsbijdragen	-	4.393	124.812	4.462	-41.188	92.479	62.779
Desinvesteringen	-	-	-	-	-	-	-326
Afschrijvingen	-205	-4.509	-33.501	-9.314	-	-47.529	-42.664
Amortisatie investeringsbijdragen	1	1.787	9.500	841	-	12.129	5.303
Mutaties in boekwaarde	-204	-4.470	-9.931	-4.045	9.953	-8.697	-51.785
Aanschafwaarde	10.276	127.971	758.424	154.126	114.394	1.165.191	1.094.306
Investeringsbijdragen	-51	-26.901	-186.345	-38.952	-81.021	-333.270	-268.383
Cumulatieve afschrijvingen	-1.644	-94.749	-344.205	-122.195	-	-562.793	-536.858
Cumulatieve amortisatie investeringsbijdragen	1	19.790	21.515	35.729	-	77.035	65.795
Boekwaarde op 31 december	8.582	26.111	249.389	28.708	33.373	346.163	354.860

Terreinen

De terreinen zijn door GVB op 1 januari 2007 in erfpacht gekregen van de gemeente Amsterdam voor een periode van vijftig jaar. De erfpachtcanon voor deze periode is bij vooruitbetaling voldaan en wordt over vijftig jaar lineair afgeschreven.

Investeringsbijdragen

Investeringsbijdragen van Stadsregio Amsterdam ter waarde van € 65,8 miljoen (2013: € 76,9 miljoen) zijn opgenomen ter dekking van de investeringen van GVB. Deze worden in mindering gebracht op de bijbehorende investeringen. De investeringen hebben voornamelijk betrekking op de nieuwe M5 metro's.

Terugklapclausule

GVB Activa BV is de vennootschap waar de strategische activa van GVB in zijn ondergebracht. In de 'Overeenkomst van geclausuleerde koop en overdracht GVB Activa BV' is vastgelegd in welke gevallen de gemeente Amsterdam, GVB Holding NV kan verzoeken de aandelen in GVB Activa BV in eigendom aan haar over te

dragen ('de terugklap'). Op alle activa, met inbegrip van nieuw verkregen activa na de verzelfstandiging, vorderingen en de aandelen in GVB Activa BV rust een pandrecht ten behoeve van de gemeente Amsterdam. Voor de activa die met een investeringsbijdrage van Stadsregio Amsterdam zijn gefinancierd, is dit recht overgedragen aan Stadsregio Amsterdam. Op de registergoederen in GVB Activa BV rust een recht van hypotheek. Het balanstotaal van GVB Activa BV is op 31 december 2014 € 348 miljoen (2013: € 347 miljoen).

2 Financiële vaste activa

Financiële vaste activa

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2014	31 december 2013
Langlopende vorderingen	10.863	14.648
Deelneming in Trans Link Systems BV	4.387	3.770
Totaal vaste activa	15.250	18.418
<i>Verloop langlopende vorderingen</i>		
Boekwaarde op 1 januari	14.648	
Mutatie in beleggingen	-4.357	
Toevoeging rente beleggingen	572	
Totaal	-3.785	
Boekwaarde op 31 december	10.863	

De post langlopende vorderingen betreft beleggingen bij de gemeente Amsterdam tegen een rentevergoeding van 4% op jaarbasis met ingang van 1 januari 2007. Deze beleggingen zijn verbonden aan de voorziening voor FLP-verplichtingen. Dit is vastgelegd in een beheerovereenkomst met de gemeente Amsterdam. Trans Link Systems BV (TLS) is een deelneming waarin GVB invloed van betekenis heeft maar geen beslissende zeggenschap kan uitoefenen. Deze deelneming wordt gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde. Het GVB-belang in TLS bedraagt 12,5%. Het vermogen van TLS bedraagt op 31 december 2014 € 35,1 miljoen positief. De deelneming is gewaardeerd op 12,5% hiervan, zijnde € 4,4 miljoen. De mutatie in de waarde van de deelneming betreft het ontvangen dividend van € 1,3 miljoen en het resultaat over het verslagjaar van € 1,9 miljoen op basis van beschikbare voorlopige informatie.

3 Voorraden

Voorraden

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2014	31 december 2013
Grond- en hulpstoffen	25.543	24.500
Gereed product en handelsgoederen	1.431	352
Vooruitbetaald op voorraden	449	499
Totaal	27.423	25.351

De post grond- en hulpstoffen betreft hoofdzakelijk de waarde van de op balansdatum aanwezige magazijnonderdelen voor trams, bussen en metro's. Er is een voorziening getroffen voor incourantheid op grond- en hulpstoffen van € 4,2 miljoen (2013: € 3,8 miljoen).

4 Onderhanden projecten

Onderhanden projecten

Bedragen in duizenden euro's

	31 december 2014	31 december 2013
Projectkosten inclusief toegerekende winst	91.863	85.100
Verliesvoorziening	-494	-2.610
Ingediende termijnen	-90.197	-79.139
Stand per 31 december	1.172	3.351
Onderhanden projecten		
Onderhanden projecten vordering	9.855	6.790
Onderhanden projecten verplichting	-8.683	-3.439
Totaal	1.172	3.351

Onderhanden projecten betreft met name het saldo van de op 31 december 2014 nog lopende beheer- en onderhoudsprojecten van de railinfrastructuur, in opdracht van Dienst Metro en in opdracht van derden.

5 Vorderingen

Vorderingen

Bedragen in duizenden euro's

	31 december 2014	31 december 2013
Handelsdebiteuren	15.656	19.566
Nog te ontvangen inkomsten	12.129	14.611
Overige vorderingen	6.861	2.696
Personeelsvorderingen	2.949	2.270
Gemeente Amsterdam	-	5
Totaal	37.595	39.148

In het debiteurensaldo is begrepen een vordering van € 5,9 miljoen op verbonden partijen, te weten Dienst Metro en Stadsregio Amsterdam. Voor dubieuze debiteuren is een voorziening getroffen van € 0,7 miljoen (2013: € 0,8 miljoen).

De nog te ontvangen inkomsten betreffen Stadsregio Amsterdam met betrekking tot investeringsbijdragen € 8,2 miljoen (2013: € 8,1 miljoen), Dienst Metro met betrekking tot projecten € 0,8 miljoen (2013: € 0,7 miljoen) en Trans Link Systems BV met betrekking tot de transactieverwerking € 1,1 miljoen (2013: € 0,5 miljoen). Verder is in dit bedrag begrepen te ontvangen subsidies voor scholing € 0,6 miljoen (2013: € 0,6 miljoen).

In de overige vorderingen is begrepen een vordering betreffende omzetbelasting van € 4,3 miljoen en vooruitbetaalde bedragen betreffende licentiekosten, huur en verzekering van € 0,9 miljoen.

Vorderingen op personeel betreft voornamelijk bij rijdend personeel uitstaande depots en contant geld ten behoeve van de verkoop van OV-toegangsbewijzen.

6 Liquide middelen

De liquide middelen bestaan op 31 december 2014 voor € 16,3 miljoen (2013: € 21,7 miljoen) uit vrij opneembare banktegoeden en kasmiddelen. Een bedrag van € 60,5 miljoen (2013: € 71,0 miljoen) is ondergebracht in spaarproducten waarbij de rente variabel is en de bedragen vrij opneembaar zijn.

7 Toelichting bij het kasstroomoverzicht

Onder de kasstroom uit operationele activiteiten is het bedrijfsresultaat gestegen met € 2,1 miljoen naar € 11,0 miljoen in 2014. De kortlopende schulden nemen met € 28 miljoen toe, hoofdzakelijk doordat circa € 20 miljoen meer aan subsidie vooruitontvangen is met betrekking tot de studenten OV-chipkaart dan in 2013.

Onder de kasstroom uit investeringsactiviteiten zijn € 92,5 miljoen investeringen opgenomen, waaronder uitgaven voor de M5 metro's (€ 52 miljoen). Deze metro's worden gefinancierd door Stadsregio Amsterdam middels een investeringsbijdrage. Het resultaat op de deelneming in TLS van € 1,9 miljoen is geen kasstroom en om deze reden gecorrigeerd op de desinvesteringen uit financiële vaste activa.

Onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten is opgenomen de leningen die zijn opgevraagd bij de gemeente Amsterdam ten behoeve van de investeringen. Daarnaast is in 2014 dividend betaald aan de aandeelhouder van € 10,1 miljoen.

8 Groepsvermogen

Het eigen vermogen wordt in de toelichting op de balans in de vennootschappelijke jaarrekening nader toegelicht.

9 Voorzieningen

Voorzieningen

Bedragen in duizenden euro's	1 januari 2014	Dotatie	Onttrekking	Vrijval	31 december 2014
Reorganisatie	3.848	2.982	2.506	-	4.324
FLP	9.673	419	1.597	-	8.495
FLP-werkgeverslasten	2.007	409	161	-	2.255
Uitkering bij jubilea	3.023	1.655	391	-	4.287
Overige personeelsvoorzieningen	2.449	1.382	1.474	-226	2.131
Totaal personeelsvoorzieningen	21.000	6.847	6.129	-226	21.492
Overige voorzieningen	5.528	596	2.040	-145	3.939
Totaal	26.528	7.443	8.169	-371	25.431

Personeelsvoorzieningen

Reorganisatie

De voorziening voor reorganisatiekosten betreft mede de verplichtingen aan inactief personeel en aan personeel dat van WW en wachtgeldregelingen gebruikmaakt. De verplichtingen zijn contant gemaakt met een disconteringsvoet van 0,38% (2013: 0,86%).

FLP

Als vervanging voor de FLO-regeling is bij het cao-akkoord van juni 2008 de FLP-(Functiegericht Levensfasebewust Personeelsbeleid)-regeling ontwikkeld. Tram- en busbestuurders geboren na 1949 krijgen een levensloopbijdrage, waarmee zij zelf kunnen sparen voor verlof om eerder te kunnen stoppen met werken. Als basis krijgen zij dezelfde 1,5% als het overige personeel, maar daarbovenop een extra, structurele bijdrage van 2%. Voor de structurele bijdrage wordt geen voorziening getroffen.

Personeel dat op 1 mei 2008 in dienst was, krijgt in het kader van een overgangsregeling een extra bijdrage waarmee (in combinatie met de structurele bijdrage) 1,5 jaar tegen 80% van het eindloon kan worden gespaard indien de bijdragen in een levensloopregeling worden gestort. De bijdragen voor de overgangsregeling (bovenop de reguliere- en de structurele bijdrage) zijn opgenomen in de FLP-voorziening. De voorziening is contant gemaakt met een disconteringsvoet van 0,46% (2013: 1,36%). Bij het bepalen van de voorziening is rekening gehouden met individuele carrièreperspectieven en toekomstige salarisontwikkelingen. Daarnaast is gebruikgemaakt van een tabel met aflopende uitstroomkansen bij het stijgen van de leeftijd.

De FLP-regeling is gebaseerd op de levensloopregeling. In 2011 is de wetgeving hieromtrent gewijzigd. Werknemers die hun FLP-bijdrage storten op een levensloopregeling kunnen van de regeling gebruik blijven maken mits zij eind 2011 een levensloopsaldo van minimaal € 3.000 hadden. Voor de werknemers die sparen was dit voor het overgrote deel het geval.

Voor de werknemers die de FLP-bijdrage laten uitbetalen is het niet meer mogelijk om in te stappen in een levensloopregeling. De wijziging van de wet heeft geen effect gehad op de verplichting aan het personeel in het kader van de FLP-regeling.

FLP-werkgeverslasten

De levensloopspaarpot die bij de FLP-regeling wordt opgebouwd als de bijdrage in een levensloopregeling wordt gestort, wordt gebruikt om de bruto loonkosten uit te betalen bij opname van levensloop. Voor de medewerkers in de FLP-overgangsregeling worden de werkgeverslasten bij opname van levensloopverlof door GVB betaald. Hiervoor is een aparte voorziening getroffen. De verplichtingen zijn contant gemaakt met een disconteringsvoet van 1,55% (2013: 3,17%). Rekening is gehouden met toekomstige loonontwikkelingen en personeelsverloop.

Uitkering bij jubilea

Medewerkers die vijftieng, veertig en vijftig jaar in dienst van GVB zijn, hebben bij het bereiken van elk van deze jubilea aanspraak op een gratificatie. Deze voorziening betreft de contante waarde van de hiervoor ingeschatte toekomstige verplichtingen. De contante waarde is berekend op basis van een disconteringsvoet van 1,55% (2013: 3,17%). Rekening is gehouden met toekomstige loonontwikkelingen en personeelsverloop.

Overige voorzieningen

De overige voorzieningen betreft een onderhoudsvoorziening die is getroffen voor de extra uitgaven aan onderhoud van het metro- en trammaterieel ter hoogte van het bedrag dat op 31 december 2014 als verplichting aanwezig is. Hiermee wordt bewerkstelligd dat het materieel ononderbroken in exploitatie kan worden gehouden tot het einde van de verwachte levensduur.

Voorzieningen

Op 31 december 2014, naar verwachte looptijd. Bedragen in duizenden euro's.

	< 1 jaar	> 1 jr en < 5 jr	> 5 jaar	Totaal
Personeelsvoorzieningen				
- Reorganisatie	1.941	2.324	59	4.324
- FLP	1.779	3.880	2.836	8.495
- FLP-werkgeverslasten	275	1.100	880	2.255
- Uitkering bij jubilea	413	1.570	2.304	4.287
- Overige personeelsvoorzieningen	145	487	1.499	2.131
Totaal	4.553	9.361	7.578	21.492
Overige voorzieningen	1.724	2.215	-	3.939
Totaal	6.277	11.576	7.578	25.431

10 Langlopende schulden

Langlopende schulden

Bedragen in duizenden euro's

	2014	2013
Stand op 1 januari	281.770	350.134
Opname	23.357	32.317
Verrekening met kortlopende vordering	-	16.618
Aflossingen	72.915	84.063
Stand op 31 december	232.212	281.770

De vaste activa van GVB Activa BV zijn gefinancierd door middel van langlopende leningen onder een kredietfaciliteit verstrekt door de gemeente Amsterdam. De leningen kunnen gedurende het jaar worden opgehoogd voor de financiering van de investeringen in de strategische materiële vaste activa. Deze kredietfaciliteit, die bij de verzelfstandiging van GVB is overeengekomen, kent een maximum van € 600 miljoen. In de kredietovereenkomst is geen einddatum overeengekomen. Ieder jaar worden de aflossingsbedragen vastgesteld aan de hand van het goedgekeurde jaarplan van GVB Activa BV voor het volgende kalenderjaar. Op basis van dit jaarplan, met name de afschrijvingen op de activa samenhangend met de financiering, wordt het aflossingsschema voor het jaar vastgesteld. GVB Activa BV mag geheel of gedeeltelijk vervroegd aflossen na voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Amsterdam. GVB Activa BV heeft met de gemeente afspraken gemaakt waaronder tijdelijk vervroegd kan worden afgelost op de langlopende leningen en deze leningen, met toepassing van een wachttijd van twee maanden, weer kunnen worden opgevraagd. De gemeente Amsterdam heeft een zekerheidsstelling gekregen door middel van pandrecht dan wel hypotheekrecht dat is gevestigd op alle bestaande en toekomstige activa van GVB Activa BV.

GVB Activa BV mag geen zekerheden stellen ten behoeve van derden. De rente over deze leningen bedraagt 4%. Op basis van deze overwegingen is de kredietfaciliteit aangemerkt als een langlopende lening.

Omdat sinds 2013 een deel van de financiering van de materiële vaste activa niet via de kredietfaciliteit loopt en er vervroegde aflossingen zijn gedaan, is geen directe relatie te leggen tussen de boekwaarde van de materiële vaste activa en de lening. In 2014 is de lening afgenomen met € 32,9 miljoen door reguliere aflossingen en met € 40 miljoen (2013 € 20 miljoen) door vervroegde aflossingen. In 2014 is de lening toegenomen door een opname van € 23,4 miljoen. De kortlopende aflossingsverplichting voor 2015 bedraagt € 32,3 miljoen op basis van de in het jaarplan 2015 van GVB Activa BV opgenomen afschrijvingslasten over 2015.

De vervroegde aflossingen van 2013 en 2014 van in totaal € 60 miljoen zijn na twee maanden opvraagbaar bij de gemeente Amsterdam.

11 Kortlopende schulden

Kortlopende schulden

Bedragen in duizenden euro's

	31 december 2014	31 december 2013
Schulden aan leveranciers	24.277	7.260
Belastingen en premies sociale verzekeringen	11.408	16.208
Verplichtingen aan personeel	22.729	21.803
Schulden terzake van pensioenen	2.834	3.128
Vooruitontvangen bedragen	54.695	36.447
Nog te betalen bedragen	25.504	28.210
Stand op 31 december	141.447	113.056

De post belastingen en premies sociale verzekeringen bestaat uit af te dragen loonheffing en premie sociale verzekeringen van € 11,0 miljoen (2013: € 10,9 miljoen) en af te dragen omzetbelasting van € 0,4 miljoen (2013: € 5,3 miljoen).

De verplichtingen aan personeel bestaan uit de opgebouwde rechten vakantie-toeslag van € 7,0 miljoen (2013: € 6,9 miljoen), vakantiedagen van € 11,0 miljoen (2013: € 10,8 miljoen) en kortlopende levensloop en FLP regelingen.

De post vooruitontvangen bedragen bestaat uit de vooruitontvangen bijdrage van het ministerie van Onderwijs met betrekking tot de OV-studentenkaart voor het jaar 2015 van € 31,8 miljoen (2013: € 11,4 miljoen), vooruitontvangen bedragen van Stadsregio Amsterdam van € 8,1 miljoen (2013: € 2,8 miljoen) en de gemeente Amsterdam van € 4,8 miljoen (2013: € 11,0 miljoen) en vooruitontvangen bedragen uit verkopen van jaarabonnementen in 2014 waarvan het reisrecht betrekking heeft op 2015 € 9,8 miljoen (2013: € 10,2 miljoen).

12 Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

I Toekomstige financiële verplichtingen operationele lease, langlopende huurcontracten en investeringen

Contracten voor operationele lease en langlopende huur

De nominale waarde van de op 31 december 2014 resterende contractuele termijnen voor operationele lease en langlopende huur bedraagt in totaal € 12,1 miljoen.

Het betaalschema luidt als volgt:

Contracten

Bedragen in duizenden euro's	Operational lease	Langlopende huurcontracten	Totaal per jaar
2015	972	1.589	2.561
2016	758	1.589	2.347
2017	443	1.589	2.032
2018	330	1.589	1.919
2019	187	1.554	1.741
2020 en verder	-	1.528	1.528
Totaal	2.690	9.438	12.128

De operationele leasecontracten hebben betrekking op leaseauto's. De langlopende huurcontracten betreffen vastgoed. Hierin zijn onder andere begrepen: het kantoor aan de Arlandaweg, het servicepunt Tickets & Info aan het Stationsplein CS en enkele eindpunthuisjes op verschillende locaties in Amsterdam.

Investerings

Op 31 december 2014 staat een bedrag van € 60 miljoen uit aan verplichtingen aangaande investeringen in materiële vaste activa. Daartegenover staan investeringsbijdragen van € 56 miljoen.

II Concessie

Op 1 januari 2013 is de Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden in werking getreden, waarbij de verplichting tot aanbesteding van de OV-concessie Amsterdam is komen te vervallen. Het Dagelijks Bestuur van Stadsregio Amsterdam kreeg daarbij de keuzevrijheid tussen aanbesteden of inbesteden. Het Dagelijks Bestuur heeft de voorkeur gegeven aan het realiseren van de afspraken in de huidige aan GVB gegunde concessie. De ambitie om meer ontwikkelvrijheid aan de vervoerder te geven is hierbij toegevoegd.

Het Dagelijks Bestuur van Stadsregio Amsterdam heeft op 5 december 2013 besloten om de openbaar vervoer concessie Amsterdam 2012 aan te passen en te verlengen tot eind 2024.

III Contract Beheer en Onderhoud railinfrastructuur

Op grond van de door het college van B&W van de gemeente Amsterdam vastgestelde strategie voor contractering (12 januari 2010) is de lengte van het contract Beheer & Onderhoud railinfrastructuur verbonden aan de lengte van de concessie Openbaar Vervoer. De lengte van het contract Beheer & Onderhoud railinfrastructuur is daarom ook aangepast tot en met 2024.

Op 3 december 2013 heeft B&W van de gemeente Amsterdam het besluit genomen met GVB het contract 'Hoofddlijnen tot wijziging van overeenkomst Beheer & Onderhoud railinfrastructuur 2013 - 2014 en opstellen overeenkomst Beheer & Onderhoud railinfrastructuur 2015 - 2024' aan te gaan.

IV GVB Activa BV

GVB Activa BV is de vennootschap waar de strategische activa van GVB in zijn ondergebracht. In de 'Overeenkomst van geclausuleerde koop en overdracht GVB Activa BV' is vastgelegd in welke gevallen de gemeente Amsterdam, GVB Holding NV kan verzoeken de aandelen in GVB Activa BV in eigendom aan haar over te

dragen ('de terugklap'). Op alle activa, met inbegrip van nieuw verkregen activa na de verzelfstandiging, vorderingen en de aandelen in GVB Activa BV rust een pandrecht ten behoeve van de gemeente Amsterdam. Voor de activa die met investeringsbijdragen van Stadregio zijn gefinancierd zijn afspraken gemaakt over de splitsing van het pandrecht tussen Stadsregio en de gemeente Amsterdam. Voor toekomstige investeringen zal volgens deze afspraken worden gehandeld. Op de registergoederen in GVB Activa BV rust een recht van hypotheek.

V GVB Veren BV

GVB Veren BV is de vennootschap waarin de strategische activa die betrekking hebben op de veren zijn ondergebracht. Voor de Noordzeekanaal-ponten dient deze constructie nog te worden geëffectueerd. In de 'Overeenkomst van geclausuleerde koop en overdracht GVB Veren BV' is vastgelegd in welke gevallen de gemeente Amsterdam GVB Holding NV kan verzoeken de aandelen in GVB Veren BV in eigendom aan haar over te dragen ('de terugklap'). Op alle activa, met inbegrip van nieuw verkregen activa na de verzelfstandiging, vorderingen en de aandelen in GVB Veren BV rust een pandrecht ten behoeve van de gemeente Amsterdam. Op de registergoederen in GVB Veren BV rust een recht van hypotheek. GVB Veren BV heeft een exploitatiecontract tot 30 juni 2017.

VI Financiële instrumenten

GVB maakt geen gebruik van afgeleide financiële instrumenten. In de risico-paragraaf van het jaarverslag en de jaarrekening wordt verder toegelicht hoe GVB omgaat met belangrijke geïdentificeerde risico's.

VII Garantierechten en verplichtingen

GVB verleent bij specifieke projecten garantie op de verrichte werkzaamheden aan de infrastructuur. De looptijd van de garantietermijnen is per project verschillend. De omvang van de verplichting kan niet worden ingeschat. GVB heeft diverse contractuele garantierechten, waaronder de garantierechten ten aanzien van de aanschaf van rijdend materieel. GVB heeft op 31 december 2014 een niet in de balans opgenomen recht betreffende vorderingen op Siemens, via de levering van materialen om niet voor een bedrag van € 1,7 miljoen, vanuit contractuele garantierechten op de Combino trams.

VIII Aansprakelijkstelling artikel 2:403 BW

GVB Holding NV heeft ten aanzien van de volgende vennootschappen een aansprakelijkstelling in overeenstemming met artikel 2:403 BW afgegeven voor GVB Exploitatie BV en GVB Infra BV.

IX Fiscale eenheid omzetbelasting

GVB Holding NV vormt een fiscale eenheid voor de omzetbelasting met GVB Exploitatie BV, GVB Infra BV en GVB Activa BV, waarbij GVB Holding NV het hoofd van de fiscale eenheid vormt.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2014

13 Netto-omzet

Netto-omzet

Bedragen in duizenden euro's

	2014	2013
Reizigersopbrengsten	244.824	238.403
Contractopbrengst exploitatie openbaar vervoer*	87.515	92.349
Contractopbrengst veren**	12.089	10.206
Contractopbrengst dagelijks onderhoud en beheer infrastructuur**	36.298	37.760
Contractopbrengst meerjarenvervangingsplan infrastr. tram en metro**	17.435	16.799
Contractopbrengst sociale veiligheid*	17.818	17.358
Opbrengst uit werken voor derden	25.757	16.900
Totaal	441.736	429.775
Waarvan: mutatie in onderhanden projecten	2.179	-4.140
Totaal	443.915	425.635

De reizigersopbrengsten van € 245 miljoen bestaan uit opbrengsten studentenkaarten van € 31 miljoen (2013: € 29 miljoen) en reguliere kaartopbrengsten van € 214 miljoen (2013: € 209 miljoen).

De contractopbrengsten aangeduid met een * betreffen het contract exploitatie openbaar vervoer inclusief sociale veiligheid met Stadsregio Amsterdam voor € 105 miljoen (2013: € 110 miljoen) en met ** betreffen de contractopbrengsten van de gemeente Amsterdam voor € 66 miljoen (2013: € 65 miljoen).

De opbrengsten uit werken voor derden betreffen de projecten die worden uitgevoerd voor derden zoals de bouw van de onderhoudswerkplaats in Diemen voor de M5 metro's.

14 Mutatie in onderhanden projecten

De mutatie in onderhanden projecten betreft vooral het nog niet opgeleverde deel van de in de netto-omzet begrepen opbrengsten uit railinfrastructuurprojecten en bedraagt € 2,2 miljoen (2013: € 4,1 miljoen negatief).

15 Overige bedrijfsopbrengsten

De overige bedrijfsopbrengsten betreffen onder andere de bijdrage van Translink Systems BV voor de afhandeling van OV-chipkaart, opleidingssubsidies en schade uitkeringen.

16 Kosten voor grond- en hulpstoffen

Kosten voor grond- en hulpstoffen

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
Materiaalverbruik en voorraadkosten	13.164	11.207
Inventariskosten	3.690	4.310
Overige grond- en hulpstoffen	404	1.120
Totaal	17.258	16.637

17 Kosten voor uitbesteed werk en andere externe kosten

De kosten voor uitbesteed werk en andere externe kosten betreffen met name werk door derden aan infraprojecten.

18 Lonen en salarissen

Lonen en salarissen

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
Salarissen	178.322	169.271
Overige personeelskosten	8.609	8.551
Totaal	186.931	177.822

19 Personeelsaantallen

Personeelsaantallen

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
FTE's (jaargemiddelde)	3.551	3.551
FTE's (ultimo jaar)	3.546	3.567
Aantal eigen personeelsleden (jaargemiddelde)	3.737	3.729
Aantal eigen personeelsleden (ultimo jaar)	3.735	3.750

Hiervan waren 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2013: 0)

20 Bezoldiging bestuurders en commissarissen

Bezoldiging bestuurders en commissarissen

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
<i>Algemeen directeur *</i>		
Reguliere beloning	110	298
Pensioenlasten	14	36
<i>Financieel directeur **</i>		
Reguliere beloning	190	173
Waarnemingstoeslag Algemeen directeur a.i. 1 januari 2014 tot 1 juni 2014	6	-
Pensioenlasten	23	20
<i>Directeur ***</i>		
Reguliere beloning van 1 januari tot 1 juni	75	11
Pensioenlasten	9	2
<i>Voormalig algemeen directeur ****</i>		
Reguliere beloning	40	-
Pensioenlasten	6	-
Totaal bestuurders en voormalige bestuurders	473	540
Commissarissen	114	102

* De Algemeen directeur is in dienst getreden op 1 juni 2014.

** De Financieel directeur heeft de werkzaamheden van de algemeen directeur waargenomen gedurende de periode 1 december 2013 tot 1 juni 2014.

*** In verband met het feit dat de vorige algemeen directeur werd vrijgesteld van werkzaamheden is begin december 2013 door de algemene vergadering van aandeelhouders een lid van het directieteam benoemd tot statutair directeur a.i. tot het moment van indiensttreding van de huidige algemeen directeur op 1 juni 2014.

**** De vorige algemeen directeur is uit dienst getreden op 1 maart 2014.

Met ingang van 2014 ontvangt de statutaire directie een 'all-in' salaris. De prestatiebeloning die tot en met 2013 van toepassing was is vervallen. In 2014 hebben de directeuren nog wel de afrekening van de variabele beloning over 2013 ontvangen van respectievelijk € 20.000 (Financieel directeur) en € 13.000 (Directeur).

21 Sociale lasten

Sociale lasten

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
Premies sociale verzekeringen	26.283	22.170
Pensioenbijdragen	24.393	23.976
Totaal	50.676	46.146

De pensioenbijdragen betreffen vooral de premie voor de ouderdomspensioenregeling die is ondergebracht bij ABP.

22 Afschrijvingen op materiële vaste activa

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
Afschrijvingen	47.529	42.664
Amortisatie investeringsbijdragen	-12.129	-5.303
Totaal	35.400	37.361

De samenstelling van de posten afschrijvingen op materiële vaste activa en amortisatie van investeringsbijdragen is te vinden in de toelichting op de balans met betrekking tot de materiële vaste activa.

23 Overige bedrijfskosten

Overige bedrijfskosten

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
Tijdelijk ingehuurd personeel	28.892	27.647
Energiekosten	21.900	23.948
Belastingen en verzekeringen	7.091	7.407
Huur	2.562	3.235
Transportkosten	1.495	1.887
Diverse bedrijfskosten	20.217	18.388
Totaal	82.157	82.512

Onder de diverse bedrijfskosten zijn OV-chipkaarten gerelateerde kosten opgenomen. Er heeft een presentatiewijziging plaatsgevonden met als doel het inzicht in de jaarrekening te vergroten. De geactiveerde productie voor het eigen bedrijf werd in de jaarrekening 2013 verantwoord onder de bedrijfsopbrengsten en is in de jaarrekening 2014 verantwoord onder de overige bedrijfskosten. De vergelijkende cijfers voor 2013 zijn eveneens aangepast. De geactiveerde productie voor het eigen bedrijf betreft de geactiveerde eigen salariskosten toewijsbaar aan materiële vaste activa en bedraagt in 2014 € 1,4 miljoen credit (2013: € 1,5 miljoen credit). Dit betreft voornamelijk de werkzaamheden die de onderhoudsafdeling van GVB uitvoert ten behoeve van revisieprojecten aan railgebonden materieel van GVB Activa BV.

24 Honorarium accountantsorganisatie

In het boekjaar zijn de volgende bedragen aan accountants honoraria ten laste van het resultaat gebracht:

Honorarium accountantsorganisatie

Bedragen in duizenden euro's	2014	2013
Onderzoek van de jaarrekening	193	120
Andere controle opdrachten	133	141
Totale controle werkzaamheden	326	261
Fiscale advisering	137	188
Andere niet-controle diensten	-	-
Totaal	463	449

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door accountant-organisaties en externe accountants zoals bedoeld in artikel 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort.

25 Financiële baten en lasten

Financiële baten en lasten

Bedragen in duizenden euro's

	2014	2013
Financiële baten	1.089	2.144
Financiële lasten	11.085	12.358
Totaal	9.996	10.214

De financiële lasten hebben hoofdzakelijk betrekking op aan de gemeente Amsterdam betaalde rente voor de langlopende leningen. In 2014 is een bedrag van € 0,1 miljoen (2013: € 1,1 miljoen) aan rente geactiveerd, op basis van een rentepercentage van 4%.

26 Vennootschapsbelasting

In het kader van de verzelfstandiging van GVB heeft de Belastingdienst bevestigd dat de activiteiten van de vennootschappen GVB Holding NV, GVB Exploitatie BV, GVB Activa BV, GVB Infra BV en GVB Veren BV niet vallen onder de heffing van de vennootschapsbelasting. Deze activiteiten zijn niet aan te merken als de onder artikel 2 lid 3 VPB limitatief opgesomde ondernemingen die vallen onder de heffing van vennootschapsbelasting. De activiteiten van MEA BV worden wel belast voor de vennootschapsbelasting.

27 Resultaat uit deelnemingen

GVB bezit 12,5% van de aandelen van Trans Link Systems BV (TLS). De boekwaarde van de deelneming is daarmee 12,5% van het eigen vermogen van TLS. Het resultaat uit deelnemingen bestaat uit het verschil tussen de nettovermogenswaarde op 1 januari en op 31 december op basis van reeds beschikbare voorlopige informatie.

Vennootschappelijke jaarrekening

Balans op 31 december 2014 (voor resultaatbestemming)

Balans

Bedragen in duizenden euro's

Activa

Vaste activa

28 Financiële vaste activa	164.538	164.316
Totaal vaste activa	164.538	164.316

Vlottende activa

29 Vorderingen	94.397	46.788
30 Liquide middelen	43.891	58.192
Totaal vlottende activa	138.288	104.980

Totaal activa

302.826 269.296

Passiva

31 Eigen vermogen	105.354	112.488
32 Voorzieningen	8.799	10.448
33 Langlopende schulden	141.814	141.814
34 Kortlopende schulden	46.859	4.546

Totaal passiva

302.826 269.296

Winst- en verliesrekening over 2014

Winst- en verliesrekening

Bedragen in duizenden euro's

	2014	2013
Resultaat uit deelnemingen	4.795	835
Vennootschappelijk resultaat na belastingen	-1.829	-499
Resultaat na belastingen	2.966	336

Toelichting op de vennootschappelijke jaarrekening

Algemene toelichting

De vennootschappelijke 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 vennootschappelijke jaarrekening en de geconsolideerde jaarrekening zijn gelijk. Deelnemingen in groepsmaatschappijen worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaarde in overeenstemming met de grondslagen voor waardering van activa en passiva.

Voor de grondslagen van de waardering van activa en passiva en voor de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de opgenomen toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening.

Toelichting op de vennootschappelijke balans op 31 december 2014 (voor resultaatbestemming)

28 Financiële vaste activa

Financiële vaste activa

Bedragen in duizenden euro's

	31 december 2014	31 december 2013
Deelnemingen in groepsmaatschappijen	151.319	150.064
Vorderingen op groepsmaatschappijen	13.219	14.252
Totaal	164.538	164.316

Geconsolideerde maatschappijen naar de stand van 31 december 2014:

Naam	Statutaire zetel	Aandeel in het geplaatste kapitaal
GVB Exploitatie BV	Amsterdam	100%
GVB Infra BV	Amsterdam	100%
GVB Activa BV	Amsterdam	100%
GVB Veren BV	Amsterdam	100%
MEA BV	Amsterdam	100%

Niet-geconsolideerde maatschappij:

Naam	Statutaire zetel	Aandeel in het geplaatste kapitaal
Trans Link Systems BV (TLS)	Amersfoort	12,5%.

Deelnemingen in groepsmaatschappijen

De deelneming in MEA BV is vanwege de negatieve stand van het eigen vermogen van MEA BV op 31 december 2014 (€ 8,8 miljoen negatief) op nihil gewaardeerd. Voor dit bedrag is een voorziening gevormd van € 8,8 miljoen.

Vorderingen op groepsmaatschappijen

De vordering op 31 december 2014 van € 13,2 miljoen betreft een langlopende lening aan MEA BV die hoofdzakelijk is ontstaan ten behoeve van de financiering van haar deelneming Trans Link Systems BV. De rente voor de lening aan MEA BV wordt jaarlijks op 1 januari bepaald op basis van het Euribor-twaalfmaands-percentage verhoogd met 140 basispunten per jaar. Aflossing geschiedt zodra en voor zover de vrije kasstroom van MEA BV dat toelaat.

29 Vorderingen

Vorderingen

Bedragen in duizenden euro's

	31 december 2014	31 december 2013
Vorderingen op groepsmaatschappijen	94.158	46.216
Overige vorderingen	239	572
Totaal	94.397	46.788

30 Liquide middelen

De liquide middelen bestaan op 31 december 2014 voor € 3,4 miljoen (2013: € 3,8 miljoen) uit vrij opneembare banktegoeden. Een bedrag van € 40,5 miljoen (2013: € 54,4 miljoen) is ondergebracht in spaarproducten waarbij de rente variabel is en de bedragen vrij opneembaar zijn.

31 Eigen vermogen

Eigen vermogen

Bedragen in duizenden euro's

	Gestort aandelen- kapitaal	Agio	Wettelijke reserves	Overige reserves	Onverdeelde winst	2014	2013
Boekwaarde op 1 januari	20.000	58.830	-	33.322	336	112.488	128.752
Winstbestemming	-	-	-	336	-336	-	-
Dividenduitkering	-	-	-	-10.100	-	-10.100	-16.600
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	2.966	2.966	336
Boekwaarde op 31 december	20.000	58.830	-	23.558	2.966	105.354	112.488

Gestort aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap bedraagt € 100 miljoen, verdeeld in 100.000 gewone aandelen van nominaal € 1.000 per stuk. Er zijn 20.000 geplaatste aandelen die geheel zijn volgestort. Alle geplaatste aandelen zijn in handen van de gemeente Amsterdam. De houders van de aandelen zijn gerechtigd tot dividend zoals dit jaarlijks wordt gedeclareerd op basis van het besluit van de algemene vergadering van aandeelhouders betreffende de resultaatsbestemming.

De aandeelhouders hebben het recht om per aandeel één stem uit te brengen tijdens vergaderingen van de vennootschap.

Agio

Het agio is ontstaan als gevolg van de inbreng van de boekwaarde van de activa en passiva op 1 januari 2007 van de gemeentelijke diensttakken GVB, Veren en MEA BV, boven de waarde van het geplaatste en gestorte kapitaal.

Wettelijke reserves

GVB houdt een wettelijke reserve ingehouden winst deelnemingen aan voor de deelneming in Trans Link Systems (TLS). Aangezien het cumulatief resultaat van de deelneming in TLS tot en met 2014 negatief is, is de wettelijke reserve nihil.

Overige reserves

De dividenduitkering die op 17 april 2014 is vastgesteld door de algemene vergadering van aandeelhouders en is uitbetaald aan de aandeelhouder is onttrokken aan de overige reserves.

32 Voorzieningen

Er is een voorziening gevormd voor de deelneming MEA BV in verband met het negatieve eigen vermogen van MEA BV. Deze voorziening bedraagt op 31 december 2014 € 8,8 miljoen (2013: € 10,4 miljoen). De mutatie 2014 betreft het positieve resultaat van MEA BV van € 1,6 miljoen (2013 € 1,4 miljoen).

33 Langlopende schulden

De langlopende schuld aan GVB Exploitatie BV op 31 december 2014 van € 141,8 miljoen is voor onbepaalde tijd verstrekt, maar kan op elk moment door GVB Holding NV worden verhoogd of verlaagd. De rente wordt jaarlijks op 1 januari voor twaalf maanden bepaald op basis van het twaalfmaands Euriborpercentage opgehoogd met 100 basispunten.

34 Kortlopende schulden

De kortlopende schulden bestaan uit schulden aan groepsmaatschappijen.

35 Personeelsaantallen

In 2014 zijn 0 werknemers in dienst (2013: 0) en 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2013: 0).

Aansprakelijkheidsstelling

GVB Holding NV heeft ten aanzien van de volgende vennootschappen een aansprakelijkstelling in overeenstemming met artikel 2:403 BW afgegeven voor GVB Exploitatie BV en GVB Infra BV.

Amsterdam, 11 maart 2015

GVB Holding NV**De directie**

A.C. van Huffelen
T.A.M. Middelkoop

De Raad van Commissarissen

A.J. Bakker
A.H. Bruins Slot
D. del Canho
M.T.H. de Gaay Fortman
S.J. van Aken

Overige gegevens

Resultaat na balansdatum, statutaire resultaatbestemming en voorstel resultaatbestemming

Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum die nieuwe informatie geven over de feitelijke situatie op balansdatum.

Statutaire regeling inzake de resultaatbestemming

Conform artikel 18 lid 1c van de statuten van GVB Holding NV stelt de algemene vergadering van aandeelhouders de bestemming van de eventuele winst vast.

Voorstel tot resultaatbestemming

Aan de algemene vergadering van aandeelhouders van 21 mei 2015 wordt voorgesteld het dividend over 2014 vast te stellen op € 5,454 miljoen. Dit voorstel is overeenkomstig het dividendbeleid dat in 2013 vastgesteld is door de algemene vergadering van aandeelhouders. Het dividendvoorstel is niet verwerkt in de jaarrekening.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan de algemene vergadering van GVB Holding NV

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit rapport opgenomen jaarrekening 2014 van GVB Holding NV te Amsterdam 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 directieverslag, 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.

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 GVB Holding NV per 31 december 2014 en van het resultaat over 2014 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (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 directieverslag, 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 directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Amsterdam, 11 maart 2015

PricewaterhouseCoopers Accountants NV

Origineel getekend door drs. J. van Meijel RA

Begrippenlijst

BORI	Beheer Onderhoud Rail Infrastructuur. Deze overeenkomst is gesloten tussen de afdeling Metro en Tram van de gemeente Amsterdam en GVB. Stadsregio Amsterdam stelt de middelen voor dit contract ter beschikking aan afdeling Metro en Tram. Dankzij dit contract kan GVB zelf zorgen voor een veilige, beschikbare en comfortabele railinfrastructuur voor de metro- en tramexploitatie.
Concessiehouder	GVB Exploitatie BV
Concessieverlener	Gemeente Amsterdam
GRI	Global Reporting Initiative
GVB Activa BV	GVB Activa BV is eigenaar en beheerder van de strategische activa en is toezichthouder op het gebruik ervan door GVB Exploitatie BV.
GVB Infra BV	Bedrijfsonderdeel dat zorgt voor een veilige, beschikbare en voor de reiziger comfortabele metro- en traminfrastructuur. De tram- en metro-infrastructuur is eigendom van gemeente Amsterdam. Het onderhoud ervan is uitbesteed aan GVB. De uitvoering van onderhoud is de taak van GVB Infra BV.
GVB Veren BV	Bedrijfsonderdeel verantwoordelijk voor het exploiteren van diverse veerverbindingen op het IJ en het Noordzeekanaal, in opdracht van Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam.
Inhouse-constructie	De gemeente Amsterdam en Stadsregio Amsterdam hebben een convenant gesloten, om de inhouse-constructie (zie ook pag. 99) te bewerkstelligen. In het convenant is bepaald dat Stadsregio Amsterdam doorslaggevende zeggenschap toekomt in specifieke besluitvorming met betrekking tot GVB Exploitatie BV.
Investeringsagenda OV	Om een sterker en sneller lijnennet mogelijk te maken, investeert Stadsregio Amsterdam onder de noemer Investeringsagenda OV de komende jaren € 400 miljoen in een aantal cruciale bovengrondse knelpunten in de infrastructuur. De gemeente Amsterdam financieert ook een deel en draagt zorg voor de uitvoering. GVB is hierbij nauw betrokken als exploitant.
Kostendekkingsgraad	De indicator die aangeeft in welke mate GVB buiten exploitatiesubsidies in haar eigen kosten kan voorzien. Definitie kostendekkingsgraad: opbrengst kaartverkoop / (opbrengst kaartverkoop + subsidie exploitatie OV-contracten).
MBO	Medewerkerbetrokkenheidsonderzoek
MOB2000	Het huidige mobilifoonsysteem
OV-Klantenbarometer	Het onderzoek OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het stads- en streekvervoer, inclusief regionale trein en boot. Het onderzoek wordt jaarlijks in de periode van eind oktober tot begin december gehouden.
Reizigersadviesraad	De RAR is een onafhankelijk adviesorgaan voor het openbaar vervoer. De RAR brengt gevraagd en ongevraagd adviezen uit aan de Stadsregio Amsterdam en de openbaar vervoerbedrijven. In de RAR hebben vertegenwoordigers zitting van consumentenorganisaties die betrokken zijn bij het openbaar vervoer.

Signalling en Control	Het nieuwe beveiligings- en verkeersleidingsysteem. Zowel de Noord/Zuidlijn als het bestaande net krijgen hetzelfde systeem.
Strategische activa	Tot de strategische activa worden gerekend: rollend materieel (bussen, trams en metro's) procesinstallaties, vastgoed (onderhoudswerkplaatsen, remises en garages) en een aantal ICT-systemen (EBS, MOB2000 en OV-Chipkaart).
STS-passage	Gelukkig gebeurt het zelden dat een metro of tram door een stoptonend sein rijdt, vergelijkbaar met 'door rood rijden', waardoor een gevaarlijke situatie kan ontstaan. Conform procedure wordt iedere 'stoptonend sein' (STS)-passage gemeld aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en vindt er ook intern onderzoek en analyse plaats.
Vervoerconcessie	Opdracht om uitvoering te geven aan openbaar vervoer met tram, metro en bus en om de sociale veiligheid te handhaven, het uitvoeren van beheer en onderhoud m.b.t. materieel, facilitaire zaken en ICT.
Zwartrijden	Een zwartrijder is iemand die gebruik maakt van het openbaar vervoer en daarvoor niet betaalt.

Colofon

Fotografie

Jolanda Fisser en anderen

Ontwerp en vormgeving

Studio Zwaan Tekst en Beeld

Projectmanagement

Toe Bosch Consult

Eindredactie

GVB

Copyright

De in dit jaarverslag opgenomen informatie mag worden overgenomen onder bronvermelding van 'Jaarverslag GVB Holding NV 2014'

GVB

Arlandaweg 106
1043 HP Amsterdam
020 460 6060
www.gvb.nl