

GVB Holding NV

Jaarverslag 2025



Inhoud

Voorwoord	4
Bestuursverslag	
GVB in vogelvlucht	7
Profiel	9
Kerncijfers	12
Een buitengewoon jaar	15
Maatschappelijke waarde	16
Ontwikkelingen en strategie	19
Externe ontwikkelingen	20
Nieuwe concessieperiode	22
Missie, visie, strategie	23
GVB in 2025	27
Kern-KPI's in 2025	28
Gastvrije gids	30
Excellente vervoerder	40
Expert en partner	49
Robuust fundament	52
Financieel resultaat	71
Vooruitblik	74
Governance	77
Hoofdpijnen	78
Risicomanagement	84
Interne besturing	90

28

Kern-KPI's in 2025



27

GVB in 2025



7

GVB in vogelvlucht



19

Ontwikkelingen en strategie

Verslag raad van commissarissen 97

Jaarrekening 2025 107

Geconsolideerde jaarrekening 2025 108

Geconsolideerde balans op 31 december 2025 (voor resultaatbestemming) 109

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2025 110

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2025 111

Toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening 112

Grondslagen 115

Toelichting bij de geconsolideerde balans op 31 december 2025 128

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen 140

Toelichting bij de geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2025 143

Vennootschappelijke jaarrekening 2025 150

Vennootschappelijke balans op 31 december 2025 (voor resultaatbestemming) 151

Vennootschappelijke winst-en-verliesrekening over 2025 152

Toelichting bij de vennootschappelijke jaarrekening 153

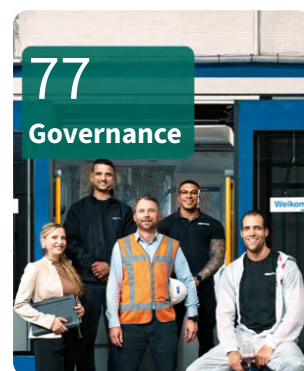
Toelichting bij de vennootschappelijke balans op 31 december 2025 154

Overige gegevens 158

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 159

Bijlage 164

Begrippenlijst 167



Voorwoord

2025 was een buitengewoon jaar. Voor Amsterdam. En voor GVB. Er gebeurde veel, en vaak tegelijk. De stad stond regelmatig onder hoogspanning door evenementen, demonstraties, onderhoudsprojecten en grote infrastructurele werkzaamheden. En wij stonden daar middenin. Het vroeg veel van onze organisatie en van onze mensen. We hebben geleverd. Met inzet en vakmanschap. Met overtuiging. Met zichtbare hoogtepunten. En met duidelijke verbeterpunten waar we verantwoordelijkheid voor nemen.

Een stad die vierde en bewoog

Amsterdam vierde zijn 750-jarig bestaan, en GVB 125 jaar openbaar vervoer in de stad. Die samenloop was bijzonder. We markeerden ons jubileum met stakeholders en partners tijdens een inspiratiediner waarbij we onze langetermijnvisie deelden. En we vierden het met onze medewerkers: twee avonden in een voormalige busremise in Amsterdam-West. Want wie 125 jaar bestaat, staat op schouders van generaties vakmensen.

Het jubileumjaar bracht extra dynamiek. Met het Feest op de Ring en de 10de editie van SAIL, dat naar schatting 2,5 miljoen bezoekers trok, boven op de reguliere kalender met Pride, ADE, grote voetbalwedstrijden en duizenden demonstraties. Tegelijkertijd werd er in de stad volop gewerkt aan bruggen, kades, wegen en aan de Ring A10. Alles bij elkaar hadden we te maken met 470 tijdelijke vervoersmaatregelen en verstoringen.

Jubileumjaar van Amsterdam bracht nieuwe dynamiek

Dat leidde tot uitzonderlijke piekdagen. De Noord/Zuidlijn vervoerde bij de Rode Lijn-demonstratie op 5 oktober 157.500 reizigers en tijdens Koningsdag zelfs meer dan 191.500, een dagrecord. Zulke cijfers laten zien hoe cruciaal openbaar vervoer is voor een bereikbare stad.

Continuïteit onder druk

De dynamiek bleef niet zonder gevolgen. Door werkzaamheden aan de A10 en andere infrastructuur zochten automobilisten alternatieve routes, waardoor delen van de stad regelmatig vastliepen. In combinatie met omleidingen betekende dat voor sommige lijnen dat chauffeurs en bestuurders achter de dienstregeling aanreden. Dat verhoogde op een aantal plekken de ervaren werkdruk. Demonstraties en evenementen zorgden bovendien in enkele gevallen voor extra agressie richting medewerkers. Dat vraagt veel van mensen. Desondanks is het gelukt om de continuïteit en veiligheid van onze dienstverlening te waarborgen. Daar ben ik trots op. Niet alleen omdat het operationeel complex was, maar vooral omdat het laat zien wat professionaliteit en flexibiliteit betekenen in de praktijk.

Nieuwe concessie: vertrouwen voor de toekomst

Op 1 juli 2025 ontving GVB van de Vervoerregio Amsterdam een nieuwe concessie tot 2036. Dat is een bevestiging van vertrouwen. En het is een duidelijke opdracht. Amsterdam kiest nadrukkelijk voor bereikbaarheid en een mobiliteitstransitie waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer centraal staan. Dat betekent dat het OV-aanbod moet meegroeien. Dat stelt hoge eisen aan ons: in het aantrekken van voldoende bestuurders, schippers en monteurs in een krappe arbeidsmarkt, én in het tijdig investeren in innovatie en nieuwe technologie. In 2025 zijn we erin geslaagd bijna 800 nieuwe collega's te werven. Dat is essentieel voor de toekomst van onze dienstverlening.

Nieuwe concessie is voor ons een duidelijke opdracht

Investeren in duurzaamheid en infrastructuur

Ook op het gebied van duurzaamheid hebben we belangrijke stappen gezet. 63 dieselbussen zijn vervangen door elektrische bussen. In 2026 volgt verdere instroom. We liggen op koers om in 2030 volledig emissievrij te rijden en te varen. Daarnaast zijn 120 infraprojecten succesvol afgerond in 2025. Dat werk is minder zichtbaar, maar vormt de basis van een betrouwbaar netwerk.

Waardering van reizigers

In een jaar met zo veel werkzaamheden en verstoringen bleef de waardering van onze reizigers op niveau. 86,8% geeft GVB een 7 of hoger; 65% zelfs een 8 of hoger. Dat zijn cijfers die we koesteren. Ze bevestigen dat we ook onder druk onze verantwoordelijkheid nemen.

Medewerkerwaardering en organisatieontwikkeling

In 2025 hebben we de manier waarop we medewerkerwaardering meten vernieuwd. In plaats van één grootschalig onderzoek per 2 jaar werken we nu met de GVBarmeter: een kortere, frequente meting, 3 keer per jaar. Zo houden we beter zicht op hoe collega's hun werk en werkomgeving ervaren. De eerste meting laat zien dat het algemene rapportcijfer voor GVB als werkgever solide blijft rond de 7. Tegelijkertijd zijn er duidelijke aandachtspunten: ervaren werkdruk, inclusie en tevredenheid over middelen en systemen.

Wat beter moet

Niet alles ging goed in 2025. Het ziekteverzuim bleef met 9% te hoog. Dat vraagt blijvende aandacht voor preventie en ondersteuning. Verder leidde de invoering van het nieuwe plannings- en roostersysteem Hastus tot onvrede bij rijdende collega's. Dat hebben we serieus opgepakt. Samen met medewerkers, de ondernemingsraad en vakbonden werken we aan verbeteringen.

Ook de beschikbaarheid van materieel moet verbeteren. De vertraagde levering van nieuwe elektrische bussen betekende dat oudere voertuigen langer moesten worden ingezet. We hebben de overgang ingezet van correctief naar preventief onderhoud om structureel betrouwbaarder te worden.

Er waren ook incidenten die niet hadden mogen gebeuren. De verstoring van de busdienst in Amsterdam-Noord op 25 september leidde tot groot reizigersongemak. Hiervan hebben we geleerd en we hebben verbetermaatregelen getroffen.

We hebben fouten gemaakt waarvan we hebben geleerd

Vooruitkijken

2025 heeft laten zien dat GVB in staat is om onder grote druk te blijven presteren. Tegelijkertijd heeft het jaar duidelijk gemaakt waar we moeten verbeteren. De komende jaren bouwen we verder aan een robuuste, betrouwbare en duurzame organisatie. We investeren in mensen, in materieel en in technologie. En we blijven werken aan een veilige werkomgeving voor iedereen.

Dank

Ik dank Vervoerregio Amsterdam voor het vertrouwen in de nieuwe concessie, en onze raad van commissarissen, de aandeelhouders en de OR voor hun betrokkenheid en kritische blik. En bovenal dank ik onze medewerkers. In een jaar vol dynamiek en verandering hebben zij laten zien wat professionaliteit en betrokkenheid betekenen. Dankzij hen kan GVB ook de komende jaren een betrouwbare partner blijven in de mobiliteit van Amsterdam.

Medewerkers bewezen hun professionaliteit en betrokkenheid

Namens de directie,

Claudia Zuiderwijk

Algemeen directeur GVB

18 maart 2026



OV 02

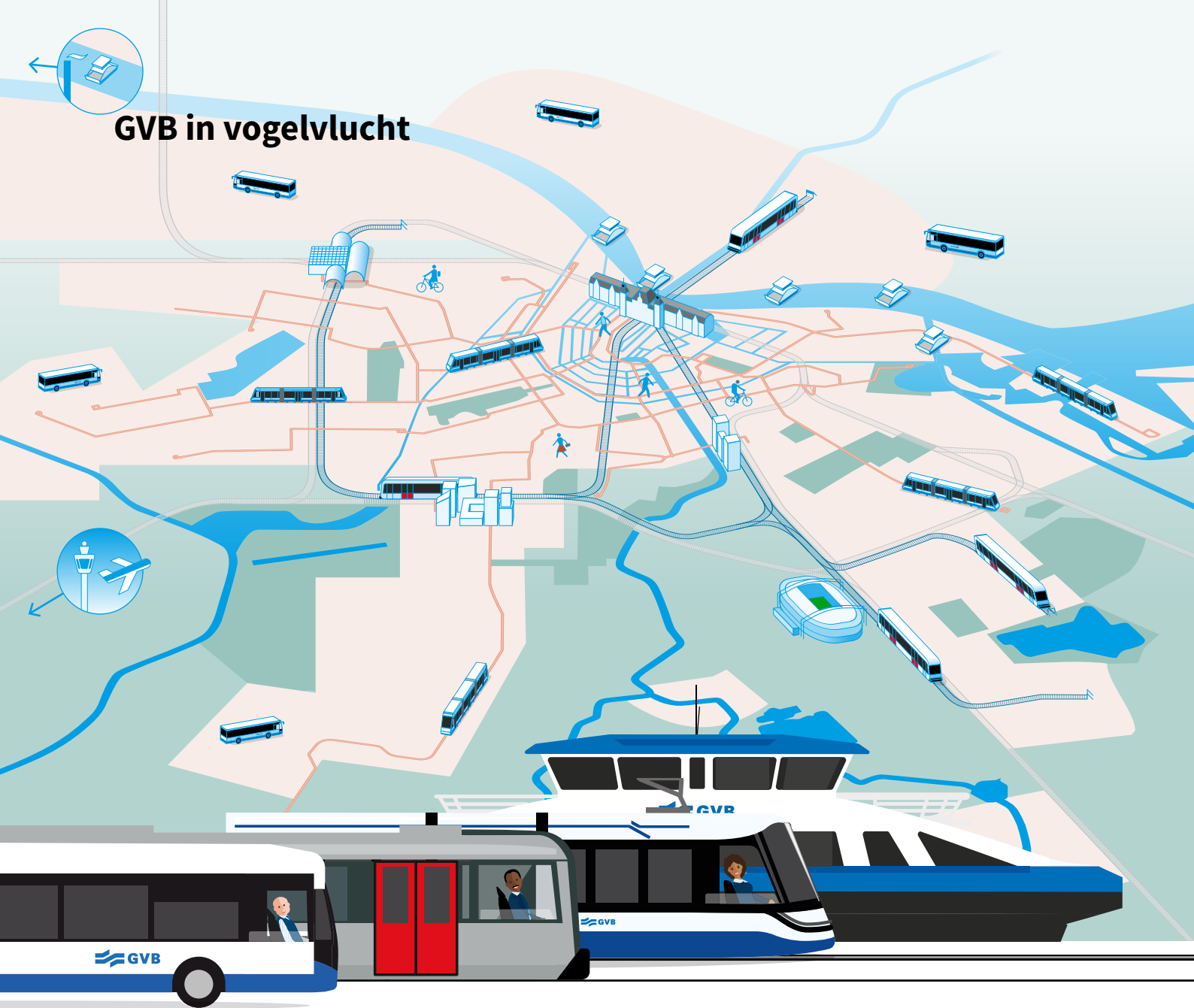


Service & Veiligheid



GVB in vogelvlucht

De maatschappelijke waarde van GVB voor werknemers, inwoners en bezoekers van Amsterdam is groot. Als openbaar vervoerder zorgt GVB voor de verbinding van mensen met elkaar op een duurzame wijze. Daarmee dragen we bij aan een bereikbare en toegankelijke stad. Ook zijn we een grote werkgever voor een zeer diverse groep medewerkers.



Bussen

243

2024: bussen 180, metro's 91, trams 227, veren 19

Metro's

89

Trams

227

Veren

19

Reizigersritten

843.000

per gemiddelde werkdag incl.
Veren

2024: 873.000



Profiel

GVB biedt een integrale OV-oplossing voor Groot-Amsterdam. Ons vervoersnetwerk bestaat uit metro-, tram- en busverbindingen en veerdiensten in en rond Amsterdam. Ook is GVB verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur voor tram en metro. We vervoerden in 2025 gemiddeld 20,4 miljoen reizigers per maand.

125 jaar

In 2025 was GVB precies 125 jaar verweven met Amsterdam. Ons jubileum viel samen met de 750ste verjaardag van de stad, wat de bijzondere band extra bevestigde. GVB hoort bij Amsterdam: onze voertuigen en veren dragen bij aan het herkenbare beeld van de stad.

Onze opdracht

GVB speelt een belangrijke rol bij het realiseren van het gemeentebestuur van Amsterdam voor een leefbare, veilige en duurzame stad. We zorgen dat de stad bereikbaar en schoon blijft en dat de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk wordt benut. Dat doen we met een sterk mobiliteitsnetwerk dat reizigers uitnodigt om te kiezen voor het openbaar vervoer, naast lopen en fietsen.

GVB draagt bij aan een leefbare, veilige en duurzame stad

GVB verzorgt het openbaar vervoer in Amsterdam als uitvoerder van de vervoerconcessie voor bus, tram en metro, in opdracht van Vervoerregio Amsterdam. In 2025 is een nieuwe concessie gegund, met een looptijd tot 2036. Daarnaast is GVB uitvoerder van het verencontract in opdracht van Verkeer & Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam. Dit contract is per januari 2026 vernieuwd en loopt eveneens tot 2036.

GVB is beheerder van de railinfrastructuur voor metro en tram en voert ook het onderhoud hieraan uit. Daarnaast is GVB de assetmanager voor de Railinfrastructuur in de stad. Ook is GVB verantwoordelijk voor aanschaf, beheer en onderhoud van de voer- en vaartuigen, de procesinstallaties en het vastgoed. Investerings in IT vormen daarbij een belangrijk onderdeel.

De railinfrastructuur voor metro en tram is eigendom van gemeente Amsterdam. Aandeelhouders van GVB zijn gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam.

Reizigers staan centraal

We doen het voor onze reizigers. Onze dienstverlening richten we in op wat voor hen doorslaggevend is bij de keuze voor mobiliteit. Betrouwbaarheid, (sociale) veiligheid, bereikbaarheid, betaalbaarheid en service staan daarbij centraal.

Gastvrij, Verbindend, Betrouwbaar

Deze focus komt tot uiting in onze kernwaarden: Gastvrij, Verbindend en Betrouwbaar. We weten dat een reis met het openbaar vervoer meer is dan alleen het vervoer zelf. De ervaring wordt ook bepaald door de beleving, de service en de ontmoetingen op stations, haltes en perrons. Op al die plekken zorgen we voor veiligheid, comfort en een gastvrije service. Bovendien begint de reis al voor vertrek, bijvoorbeeld bij het plannen in de app.

Een reis met het OV is meer dan alleen het vervoer zelf

Betrouwbaarheid is voor onze reizigers een basisvoorwaarde. Daarom zetten we ons dagelijks in voor duidelijke en actuele reisinformatie, een handige reisplanner in de GVB-app en verschillende manieren om te betalen, zoals OVpay. Bij drukte zijn onze Serviceteams zichtbaar aanwezig om reizigers met vragen te helpen. De medewerkers van OV-Zorg dragen eraan bij dat het in onze voertuigen en op haltes en stations veilig is en ook zo wordt ervaren. Sociale veiligheid is daarbij een cruciaal onderdeel van de nieuwe vervoersconcessie.

Goede en inclusieve werkgever

GVB is een maatschappelijke dienstverlener en een van de grootste werkgevers in Amsterdam, met ruim 5.000 medewerkers, van wie circa 3.300 in vaste dienst. We willen een goede en inclusieve werkgever zijn. Onze diverse medewerkerspopulatie vormt een afspiegeling van de stad en daar zijn we trots op.

GVB is een van de grootste werkgevers van Amsterdam

We bieden goede arbeidsvoorwaarden en stimuleren ontwikkeling en doorgroei. Bij GVB werken mensen in veel verschillende beroepsgroepen, zoals technische en staffuncties. Studenten krijgen bij ons de kans om stage te lopen en scholieren nemen deel aan leer-werkprojecten. Daarnaast zet GVB zich actief in om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan werk te helpen via de Participatiewet.

Duurzaam en toekomstbestendig

Met verschillende partijen werken we samen aan een uitgebreid, toegankelijk en duurzaam OV-netwerk, voor nu en in de toekomst. We zijn gedreven om zo duurzaam mogelijk te opereren: CO₂-neutraal rijden en varen is ons doel. We werken toe naar een volledig uitstootvrije bedrijfsvoering en vragen dit ook aan onze leveranciers. Verder dringen we ons stroomverbruik terug en gebruiken we 100% in Nederland opgewekte groene stroom. Met schoon openbaar vervoer dragen we bij aan het leefbaar houden van de groeiende stad waarin de auto steeds minder de boventoon voert.

We werken aan een toegankelijk en duurzaam OV-netwerk

GVB viert 125-jarig bestaan

Op 14 augustus 1900 reed de allereerste elektrische tram door Amsterdam. Deze tram volgde de route van de Planciusstraat naar het Leidseplein en werd later bekend als lijn 10. Met deze rit werd de moderne geschiedenis van het Amsterdamse openbaar vervoer ingezet. De Gemeentetram, zoals het bedrijf toen heette, was een feit.

We zijn nu 125 jaar verder en dragen inmiddels al lang de naam GVB. Ons jubileum hebben we uitgebreid gevierd. Op 14 augustus 2025 maakten we voor onze reizigers bijzondere tramritten op die originele route met 4 verschillende voertuigen: 2 gemotoriseerde klassiekers uit 1904 en 1910 en 2 gelede trams uit de jaren '50 en '80. We vierden het ook door voor onze stakeholders en samenwerkingspartners een inspiratiediner te geven, waarbij we hen meenamen in onze blik op het OV in Amsterdam in 2050. Met onze medewerkers vierden we een groot feest in een voormalige busremise in de stad.

Kerncijfers



Reizigerstevredenheid

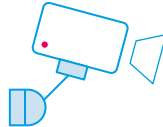
86,8%

van de reizigers geeft GVB een 7 of hoger

2024

88,5%

>>
p.32



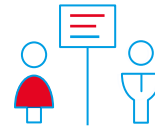
Sociale veiligheid

5,9*

2024

5,9

>>
p.38



Reisinformatie bij verstoringen

6,0

2024

5,8

>>
p.33



Reizigersritten

843.000

per gemiddelde werkdag incl. Veren

2024

873.000

>>
p.31



Personeel

3.305

fte, ultimo jaar

2024

3.189

>>
p.56



Medewerkerwaardering

68%**

van de medewerkers waardeert GVB met een 7 of hoger

>>
p.52



Participatiewet

15

instroom

2024

10

>>
p.55



Transportveiligheid

966

aanrijdingen, aanvaringen

2024

880

>>
p.42



Veiligheid op het werk

10,5

IF-rate (ongevallenfrequentie-index)

2024

11,6

>>
p.60

* Zelfde cijfer als 2024. Bij het samenstellen van het jaarverslag waren de resultaten van de Personeelsmonitor 2025 nog niet bekend.

**In 2025 gestart met een nieuwe manier van meten, de GVBarometer. Dit is een nulmeting, geen vergelijk met 2024.



CO₂ uitstoot

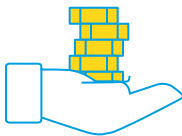
18.914

in ton (footprint)

2024

20.759

>>
p.65



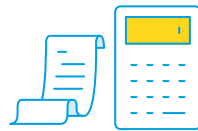
Bedrijfsresultaat

€ 7,7 miljoen

2024

€ 3,0 miljoen

>>
p.71



Kostendeckingsgraad

90,6%

Excl. investeringsbijdrage

2024

95,1%

>>
p.73



Uitval

in %

3,50

Bus

1,12

Metro

2,79

Tram

2024

2,26

Bus

1,34

Metro

3,13

Tram

>>
p.42



Vertrekpunctualiteit

in %

90,6

Bus

94,0

Metro

90,9

Tram

2024

90,7

Bus

92,3

Metro

92,4

Tram

>>
p.40

Tabel 1 Financiële kerncijfers

	2025	2024	2023	2022	2021
Vermogen					
Ultimo, bedragen x € 1 miljoen					
Groepsvermogen	90,7	88,6	100,2	100,4	99,3
Vreemd vermogen	627,6	580,2	508,9	448,7	427,7
waarvan lening BNG en NWB	323,2	313,5	222,9	159,8	217,7
Balanstotaal	718,3	668,8	609,1	549,1	527,0
Winst-en-verliesrekening					
Bedragen x € 1 miljoen					
Bedrijfsopbrengsten	720,7	647,4	593,5	532,9	478,4
waarvan reizigersopbrengsten	349,1	351,6	348,5	278,6	174,0
waarvan vervoersconcessie Amsterdam	58,7	30,6	0,0	4,6	10,0
waarvan contractopbrengsten AMRI	155,1	120,8	98,8	83,9	0,0
waarvan beschikbaarheidsvergoeding OV	0,0	0,0	-4,1	77,8	156,9
waarvan transitievergoeding OV	0,0	0,0	40,9	0,0	0,0
Bedrijfslasten	-713,0	-644,5	-590,4	-529,1	-469,0
waarvan personeelskosten	-378,3	344,7	344,7	326,7	299,9
Bedrijfsresultaat	7,7	2,9	3,1	3,8	9,4
Financiële baten en lasten	-4,8	-6,0	-3,8	-2,0	-2,9
Vennootschapsbelasting	-0,8	0,6	0,5	-0,8	-1,3
Resultaat uit deelnemingen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Netto resultaat	2,1	-2,5	-0,2	1,0	5,2
Financiële positie					
Bedragen x € 1 miljoen					
EBITDA*	49,6	39,2	36,5	34,2	35,2
Netto kasstroom	-12,2	2,4	4,1	5,9	-5,1
Ratio's					
Kostendeckingsgraad*	90,6%	95,1%	105,7%	105,0%	106,7%
RONA (Return On Net Assets)*	1,8%	0,7%	1,0%	1,4%	2,8%
Solvabiliteit*	12,6%	13,2%	16,5%	18,3%	18,9%
Liquiditeit (current ratio)*	0,7	0,8	0,6	0,5	0,8
Rendement op gemiddeld kapitaal*	1,1%	0,5%	0,5%	0,7%	1,8%

* Definities zijn opgenomen in de Begrippenlijst in de bijlagen.

2025: Een buitengewoon jaar...

Trots op...



796

nieuwe collega's in een
krappe arbeidsmarkt



86,8%

geeft GVB 7 of hoger
Klantenbarometer 2025

Minder tevreden over...

- Onvoldoende daling in verzuim
- Verstoring dienstregeling Bus Noord met grote gevolgen voor reizigers
- Onvoldoende daling in uitval
- Arbeidsongevallen nog boven de norm



Verdere verduurzaming
door instroom

63 elektrische bussen



Nieuwe concessie tot
2036



120

Infraprojecten succesvol
opgeleverd



Continuïteit en veilig OV voor
onze reizigers in een jaar met
470 verstoringen (door:
evenementen, renovaties,
wegafsluitingen, etc)

Maatschappelijke waarde

De maatschappelijke waarde van GVB voor werkenden, inwoners en bezoekers van Amsterdam is groot. Als openbaar vervoerder zorgt GVB voor de verbinding van mensen met elkaar op een duurzame wijze. Daarmee dragen we bij aan een bereikbare en toegankelijke stad. Ook zijn we een grote werkgever voor een zeer diverse groep medewerkers.

GVB speelt als aanbieder van openbaar vervoer een belangrijke rol in het realiseren van maatschappelijke opgaven. De kracht van het OV zit in het efficiënt verplaatsen van grote groepen mensen. Daarmee helpen we de (schaarse) openbare ruimte optimaal te benutten. Het OV is een cruciale schakel in het mobiliteitssysteem en de verstedelijking. Veel mensen kunnen dankzij het OV meedoen in de samenleving.

We helpen schaarse openbare ruimte optimaal te benutten

Bovendien is OV de snelste manier om de klimaatdoelen op het vlak van mobiliteit te halen. We maken de stad ook leefbaarder doordat we inzetten op volledig uitstootvrij vervoer. Het vergroot de verkeersveiligheid en de gezondheid en het verbetert de leefomgeving. Daarnaast is GVB een sociale en inclusieve werkgever en dragen we bij aan de sociale doelstellingen van de stad.

Impact op de samenleving

Onze bedrijfsactiviteiten hebben impact op de samenleving. Die impact kan positief zijn, bijvoorbeeld doordat we de stad bereikbaar maken voor iedereen, maar ook negatief, zoals door de CO₂-uitstoot in onze bedrijfsvoering. GVB wil de positieve impact maximaliseren en de negatieve impact minimaliseren, en waarde voor de langere termijn creëren voor de stakeholders en de maatschappij.

Het beleid van gemeente Amsterdam is de stad leefbaar, bereikbaar en toegankelijk te maken voor iedereen. Leefbaar staat voor: schoon, autoluw, veilig en groen. Bereikbaar en toegankelijk betekenen dat iedereen toegang heeft tot mobiliteit en zich naar eigen voorkeur door de stad kan bewegen. GVB onderschrijft dit beleid. Het is een belangrijk fundament voor de waarde die we willen creëren.

GVB onderschrijft mobiliteitsbeleid van gemeente Amsterdam

Waardecreatie

In dit jaarverslag leggen we verantwoording af aan onze belangrijkste stakeholders en laten we zien of we de goede kant opgaan. We gebruiken hiervoor de rapportageprincipes van het International Integrated Reporting Council (IIRC). Dit 'framework' gaat uit van 6 kapitalen of bezittingen waarmee een bedrijf waarde kan toevoegen. Naast de traditionele kapitalen 'financieel' en 'geproduceerd' (gebouwen en infrastructuur) zijn dat 'menselijk', 'intellectueel', 'sociaal' en 'natuurlijk' kapitaal.

Dit is weergegeven in ons waardecreatiemodel (zie volgende pagina). Het model laat zien hoe we deze kapitalen inzetten om onze doelen te bereiken. Ook geeft het inzicht in de impact – zowel positief als negatief – die dat kan hebben op onze eigen organisatie en op de maatschappij.

Waardecreatie

Input

Financiën

- OV-concessie Amsterdam en contracten voor beheer en onderhoud veerdiensten
- Railinfrabedrijf
- Opdrachtgever Vervoerregio Amsterdam
- Opdrachtgever Verkeer & Openbare Ruimte (gemeente Amsterdam)
- Aandeelhouders Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam

OV-netwerk

- 559 voer- en vaartuigen
- Railinfra- en voertuigtechniek
- Verkeersleiding
- Vervoerplanning
- Kennis van de stad

Medewerkers

- 3305 fte
- Veilig en toegankelijk werk
- Bevlogen en betrokken vakmensen

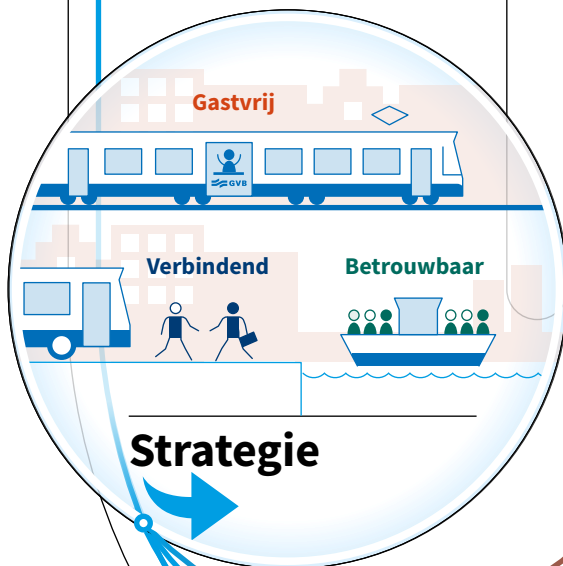
Reizigers en andere relaties

- Aandacht voor stakeholders
- Transparant handelen
- Gastvrijheid

Milieu

- Energieverbruik 138,6 GWh (groene stroom)
- Duurzame elektriciteit opgewekt in Nederland

Voor iedereen bereikbaar



Financiën

GVB streeft een markt-conforme organisatie na, zowel in kosten als in opbrengsten. We zorgen voor continuïteit in de bedrijfsvoering en leveren maximale capaciteit tegen zo laag mogelijke totale kosten.

OV-netwerk

GVB draagt bij aan een leefbaar, toegankelijk en bereikbaar Amsterdam.

Medewerkers

GVB stelt veiligheid centraal en zet in op duurzame inzetbaarheid, inclusie, diversiteit en vakmanschap.

Reizigers en andere relaties

GVB werkt samen met zijn stakeholders aan een toekomstbestendig OV-systeem waarmee Groot-Amsterdam voor iedereen bereikbaar is.

Milieu

We dragen bij aan een schonere stad en minimaliseren onze CO₂-uitstoot en andere emissies.

Impact

Gastvrije gids

Reizigerstevredenheid 86,8% ≥ 7
Reisinformatie bij verstoringen 6,0

Operationeel excellente vervoerder

Transportveiligheid 966 aanrijdingen, -varingen
Veiligheid op het werk 10,5 IF-rate
Uitval: bus 3,50%, metro 1,12%, tram 2,79%
Vertrekpunctualiteit: bus 90,6%, metro 94,0% tram 90,9%
Bedrijfsresultaat € 7,7 miljoen
Kostendeckingsgraad 90,6%
Reizigersritten 843.000 per gemiddelde werkdag
Productiviteit: bus 57,8%, metro 46,2%, tram 58,1%, conducteurs 57,2%

Expert en partner

Impact op beleid
GVB wordt gewaardeerd om haar expertise en (pro-actieve) adviezen en gebruikt door partners bij beleidsvorming omdat het helpt efficiënter en effectiever uitvoering aan beleidswensen te geven.

Robuust fundament

Goede werkgever
Medewerkerwaardering 6,8
Arbeidsverzuim 9%
Veiligheidsladder 2
Instroom participanten 15
Duurzaam voortbestaan
CO₂-uitstoot 18.914 ton
7,8% minder CO₂-uitstoot t.o.v 2024
77% afval hergebruikt

Resultaten



Gastvrije gids



Operationeel excellente vervoerder



Expert en partner



Robuust fundament

A person is lying down, covered by a light-colored, textured blanket. In the background, a dark green jacket hangs on a rack. The scene is dimly lit, with a focus on the person and the jacket.

Ontwikkelingen en strategie



Externe ontwikkelingen

Externe trends en ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de reizigersbehoefte, de kosten en de betrouwbaarheid, en dus ook op onze financiële prestaties. In onze strategie houden we hier nadrukkelijk rekening mee.

Sociaal en economisch

Politiek gezien opereren we in een woelig klimaat. Nieuwe geopolitieke verhoudingen op het wereldtoneel hebben ook lokale gevolgen, zoals de onvoorspelbaarheid van de betrouwbaarheid van leveranties van buiten de EU. Stadsvervoerders moeten hun inkoopstrategie aanpassen en meer gaan inkopen binnen de EU. Mogelijke consequenties zijn dan hogere kosten, langere levertijden tijdens deze transitie, korte tijd om leveranciersrelaties op te bouwen en misschien ook andere technische specificaties. Lokale OV-bedrijven moeten jaren vooruit plannen voor bijvoorbeeld vervanging van materieel, en is dit een belangrijke risicofactor die ze moeten managen.

De samenleving is steeds verder aan het polariseren, wat zich onder meer uit in toenemende agressie, ook tegen personeel in het openbaar vervoer. Dit is een groeiend probleem dat de sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid van het OV aantast. Voor medewerkers leidt dit tot een hogere werkdruk en meer verzuim. Tegelijkertijd is er meer maatschappelijke en politieke aandacht voor sociale veiligheid en de veiligheidsbeleving van reizigers. In 2025 leidde de maatschappelijke discussie hierover tot Kamervragen. OV-bedrijven hebben hun inzet op handhaving en sanctionering, bijvoorbeeld bij niet-betalend reizen, verder opgeschaald.

Polarisatie uit zich ook in toenemende agressie tegen personeel

De aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt, de stijgende kosten, de inflatie en de spanning op de OV-budgetten drukken de financiële resultaten van OV-bedrijven. Ook de loonstijgingen leiden tot meer financiële druk. De eerder gestegen energiekosten bleven ook in 2025 een belangrijke factor voor de kostenontwikkeling. Dreigende overheidsbezuinigingen op het OV leidden in 2025 tot protesten van de stadsvervoerders, omdat minder financiering de dienstverlening en de tarieven zwaar onder druk zetten.

Voor duurzaam vervoer gebruiken OV-bedrijven groene stroom. De netcongestie levert problemen op bij de beschikbaarheid van elektriciteit voor de exploitatie.

Lokaal

Gemeente Amsterdam voert beleid dat is gericht op duurzaamheid en leefbaarheid. Doelen zijn onder meer dat de almaar groeiende stad goed omgaat met de beschikbare ruimte, de stad schoon is, en het gebruik van de auto wordt ontmoedigd. Ook de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer horen hierbij, met extra aandacht voor kwetsbare groepen en wijken. Een middel daartoe is een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op binnenwegen, hoge parkeertarieven en de herinrichting van straten om fietsers meer ruimte te geven. Veiligheid krijgt meer aandacht in het beleid.

Wet- en regelgeving

De gewijzigde regelgeving rond de Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties (DBA) en het loonverhoudingsvoorschrift binnen de ABU-cao voor Uitzendkrachten heeft gevolgen voor de inzet van zelfstandigen. Door de strengere toets op schijnzelfstandigheid is het minder goed mogelijk om zzp'ers structureel in te zetten. Dit vergroot de afhankelijkheid van vaste formaties en uitzendconstructies. Tegelijk zorgt de ABU-cao voor gelijke beloning: uitzendkrachten behoren dezelfde primaire arbeidsvoorwaarden te ontvangen als vaste medewerkers. Hierdoor stijgen de kosten van flexibele inzet en neemt het prijsverschil met vaste arbeid verder af. Structurele personeelsplanning, interne opleidingsroutes en professionalisering van de inhuur worden belangrijker om processen stabiel te houden.

Strengere DBA-wet maakt het lastiger zzp'ers in te zetten

De CSRD-richtlijn, die in Europees verband werd ingevoerd om bedrijven te verplichten over andere dan financiële resultaten te rapporteren, is afgezwakt. In februari 2025 heeft de Europese Commissie het vereenvoudigingspakket Omnibus gepresenteerd. Hiermee zijn de rapportageverplichtingen voor grote bedrijven flink gewijzigd. De rapportageplicht geldt nu alleen nog voor bedrijven met minimaal 1.000 medewerkers én een netto-omzet van € 50 miljoen of een balanstotaal van € 25 miljoen. De bedrijven die hier onder vallen hebben 2 jaar uitstel gekregen. Dat geldt ook voor de stadsvervoerders in Nederland, omdat ze meer dan 1.000 medewerkers hebben. Ze zouden aanvankelijk volgens CSRD hebben moeten rapporteren over boekjaar 2025, maar dat is nu verschoven naar boekjaar 2027.

Rapportageplicht volgens CSRD/Omnibus twee jaar uitgesteld

Technologie

Digitale technologieën, vooral AI, zijn onmisbaar. Nieuwe ontwikkelingen bieden mogelijkheden voor automatisering, in de administratie, maar ook in de operatie. Er liggen meer kansen voor datagedreven sturing. Tegelijkertijd nemen cybersecurityrisico's toe. De opgelopen geopolitieke spanningen maken het extra urgent dat OV-bedrijven hun cyberveiligheid op orde hebben. Het OV is een kritieke economische activiteit die gebruikmaakt van cruciale infrastructuur. Een betere en toekomstbestendige beveiliging brengt extra investeringen met zich mee.

Digitale technologie biedt kansen voor datagedreven sturing

Autonoom rijden komt steeds dichterbij: de eerste implementaties zijn al in de markt gezet. Ook voor het OV liggen hier kansen, zeker gezien het grote tekort aan rijdend personeel.

Veranderend reisgedrag

De veranderingen in OV-gebruik die zich aandienen in de coronajaren lijken grotendeels structureel van aard. Thuiswerken heeft een blijvende impact. De reizigersaantallen in het OV van 2019 zijn niet meer behaald, vooral doordat forenzen en studenten minder met het OV reizen. Dit structurele verlies aan reizigers zorgt voor blijvende financiële druk op het OV.

Er is nog een andere verschuiving zichtbaar: veel reizigers kiezen voor andere vervoermiddelen dan het OV. Zo heeft de populariteit van de e-bike een vlucht genomen. Ook stappen Amsterdammers vaak nog in de auto, ondanks de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en de hoge parkeertarieven.

Populariteit van de e-bike heeft vlucht genomen

Arbeidsmarkt

De krapte op de arbeidsmarkt beïnvloedt alle sectoren, inclusief het openbaar vervoer. De OV-sector kampt met grote tekorten: er is behoefte aan bestuurders en technisch personeel op alle niveaus. Het tekort leidt tot problemen. Het OV-aanbod moet soms worden beperkt, omdat er te weinig personeel beschikbaar is. Een effectieve werving is nodig, en die brengt extra kosten met zich mee.

De NIS2 (Network and Information Security Directive 2) is de nieuwe richtlijn voor cyberbeveiliging, die naar verwachting in de eerste helft van 2026 ingaat. Deze richtlijn krijgt gevolgen voor de krapte op de arbeidsmarkt. Middelgrote en grote bedrijven in vitale sectoren gaan direct onder NIS2 vallen en moeten tal van (extra) cybersecuritymaatregelen nemen. Hierdoor zal de vraag naar cyberspecialisten verder groeien.

Nieuwe concessieperiode

Op 30 juni 2025 heeft het dagelijks bestuur van Vervoerregio Amsterdam de nieuwe vervoersconcessie gegund aan GVB. We zijn trots op het vertrouwen dat onze opdrachtgever ons geeft om deze maatschappelijke taak voort te zetten en samen te blijven werken aan een leefbare, bereikbare en toegankelijke stad voor bewoners, werkenden en bezoekers.

De nieuwe concessie is op 1 juli 2025 officieel gestart. Met een nieuwe concessie gaat ook een nieuwe dienstregeling in. Dit gebeurt op 29 maart 2026. Deze dienstregeling voorziet in ongeveer 4% meer openbaar vervoer. De nieuwe concessie kan worden getypeerd als een concessie met meer focus op kwetsbare of lastig bereikbare wijken. Dit betekent vooral meer openbaar vervoer voor de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost.

Concessie focust meer op kwetsbare en lastig bereikbare wijken

De uitvoering van de concessie kent ook uitdagingen, zoals een krappe arbeidsmarkt en ingrijpende werkzaamheden in de stad. Daarom zijn er extra afspraken gemaakt voor de eerste 2 jaar van de concessie. Die liggen vast in een zogenoemd ingroeipad. Binnen dit kader zoeken we naar optimale oplossingen voor een zo goed mogelijk aanbod. Zo kan op sommige lijnen in rustige uren tijdelijk minder vaak worden gereden, waardoor op andere trajecten juist meer lijnen inzetbaar zijn.

Het vernieuwde tram- en busnetwerk – en per 2027 ook het nieuwe metronetwerk – zijn opgenomen in het Programma van Eisen voor de concessie. Daarnaast werken we continu aan zaken die voor reizigers erg belangrijk zijn, zoals goed werkende liften en roltrappen, adequate reisinformatie, ruimere openingstijden van loketten en nieuwe serviceconcepten op het gebied van sociale veiligheid. Deze punten zijn ook benoemd in de concessie.

Missie, visie, strategie

De intrede van de nieuwe concessie gaat hand in hand met een herijking van de strategie: we hebben focus aangebracht zodat we de afspraken in de concessie en in andere contracten kunnen nakomen. Ook spelen we in op het Contract voor Exploitatie en Beheer en Onderhoud van de Veren, dat gemeente Amsterdam per 7 januari 2026 heeft vernieuwd.

Missie

Onze missie voor 2022-2025 luidt: 'De reiziger in Groot-Amsterdam kiest voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.'

Visie

Als OV-bedrijf dat vervoer via meerdere modaliteiten levert, biedt GVB betaalbaar en betrouwbaar openbaar vervoer om reizigers te verleiden gebruik te maken van het OV in plaats van de auto. GVB wil bijdragen aan een leefbare, veilige en toegankelijke stad.

GVB verleidt reizigers met betaalbaar en betrouwbaar OV

Strategie 2022-2025

De strategie 2022-2025 rust op 4 pijlers: Gastvrije gids, Excellente vervoerder, Expert en partner, en Robuust fundament.

Gastvrije gids

GVB wil dat naast fietsen en lopen, het openbaar vervoer voor reizigers de meest aantrekkelijke keuze is voor vervoer in de stad. Belangrijk is dat we voor de reiziger het plannen, boeken en betalen van de reis makkelijk maken. Elk contactmoment met ons – in de voertuigen, op de stations en haltes, aan de telefoon en online – moet nuttig en plezierig zijn.

Plannen, boeken en betalen van de reis moet makkelijk zijn

We denken en handelen vanuit het perspectief van de reiziger. Reizigers ervaren betaalgemak door het gebruik van OVpay, de OV-pas of de bankpas. We zorgen dat reisinformatie in onze app of op 9292 actueel is en reizigers goed helpt bij drukte en verstoringen. Bij verstoringen bieden we alternatieven, maar durven we ook te zeggen hoe lang een verstoring gaat duren. Zo kan de reiziger zelf regie houden over de planning. Ons doel is het aantal reizigers te vergroten en de tevredenheid van de reizigers te verhogen, ook over de informatie bij verstoringen. Hogere opbrengsten zijn eveneens een doel.

Excellente vervoerder

Binnen deze pijler vallen alle doelen en activiteiten die de betrouwbaarheid, veiligheid en punctualiteit bevorderen. Onze expertise zetten we maximaal in om de reizigers de beste diensten te verlenen en tegen zo laag mogelijke kosten te werken. We willen dat onze reizigers in een zo kort mogelijke reistijd van deur tot deur komen en dat ze erop kunnen vertrouwen dat ze dankzij GVB op tijd aankomen. We dringen het aantal aanrijdingen en incidenten terug. Keuzes maken we steeds meer op basis van de keten, bijvoorbeeld waar het gaat om aanschaf van materieel, de kosten voor onderhoud en de beschikbaarheid van materieel voor exploitatie.

Expert en partner

GVB heeft uitgebreide vakkennis en data over techniek, vervoer en mobiliteit. In een zo vroeg mogelijk stadium ondersteunen we onze partners Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam bij de beleidskeuzes die ze maken voor vervoeroplossingen. Daarmee kunnen ze nog beter hun beleidsplannen vooraf toetsen op haalbaarheid en impact. Dat vergt van ons goede dataopbouw van bijvoorbeeld reizigersstromen en reisgedrag. Zo kunnen we bijdragen aan de beste oplossingen voor mobiliteit in en om Amsterdam.

GVB ondersteunt Vervoerregio en gemeente in keuzes

Robuust fundament

We hebben een stevige basis nodig om op te bouwen. We willen een gezonde organisatie zijn. Ook willen we een werkplek bieden waar iedereen zich prettig en veilig voelt en waar ontwikkeling bij de dagelijkse praktijk hoort. De tevredenheid van medewerkers is een belangrijke graadmeter hiervoor: we streven naar een goede score op medewerkerstevredenheid en zien graag dat onze mensen ons als werkgever aanbevelen. Verzuim dringen we zo ver mogelijk terug en we voorkomen arbeidsongevallen.

Tevredenheid van medewerkers is belangrijke graadmeter

Binnen deze pijler valt ook hoe we onze organisatie aansturen. We doen dit zo wendbaar mogelijk om goed te kunnen inspelen op veranderingen. Daarbij hoort dat we meer op data sturen, maximaal inzetten op de mogelijkheden van digitalisering en de beschikbaarheid van onze IT-systemen, beter prioriteren, werken aan ketensturing, en op kwartaalbasis concreet sturen op prestatie. Ook richten we ons op uitstootvrij vervoer. Duurzaamheid is een integraal onderdeel van onze besluitvorming.

Strategie 2025-2028: 'GVB, de hartslag van mobiliteit in Amsterdam'

Elke 3 jaar herijken/actualiseren we onze strategie. In de tweede helft van 2025 hebben we dit wederom gedaan. Hieruit is de nieuwe driejarenstrategie GVB 2025-2028 voortgekomen. De aandeelhouders hebben de nieuwe strategie eind 2025 vastgesteld. Een aantal elementen van de nieuwe strategie zijn al wel in de tweede helft van 2025 in gang gezet, zoals onze nieuwe missie 'GVB, de hartslag van mobiliteit in Amsterdam'. We refereren hiermee aan de rol die we de komende jaren vervullen in de mobiliteitstransitie die de stad voorstaat.

Met ingang van 2026 werken we volledig met de strategie 2025-2028. Onze missie daarin is veranderd in 'GVB, de hartslag van mobiliteit in Amsterdam'. De strategie is gebaseerd op de beleidsvoornemens van de stad Amsterdam om mobiliteit vorm te geven met voorkeur voor lopen, fietsen en OV.

In de strategie voor de komende 3 jaar zijn onze prioriteiten:

- We rijden en varen wat we beloven door uitval verder terug te dringen.
- We blijven een financieel gezonde organisatie door kosten te besparen.
- We zorgen voor tevreden reizigers door de reisinformatie bij verstoringen te verbeteren.
- We sturen op opbrengsten om noodzakelijke innovaties mogelijk te maken.

We rijden en varen wat we beloven door uitval verder terug te dringen

Om onze doelen te bereiken, stellen we KPI's vast met streefwaarden. Per jaar bepalen we welke van deze KPI's extra focus krijgen. Voor meer hierover, zie [Kern-KPI's in 2025](#).





GVB in 2025

Kern-KPI's in 2025

Om onze doelen te bereiken, hebben we KPI's vastgesteld waarop we sturen. Per jaar leggen we vast welke KPI's extra focus krijgen om bepaalde doelen versneld te kunnen nastreven. In 2025 hebben we 5 kern-KPI's vastgesteld: reisinformatie bij verstoring, reizigersopbrengsten, uitval & punctualiteit, medewerkerwaardering en veiligheid.

Uitval en punctualiteit

Voor een hoge betrouwbaarheid van onze dienstverlening is goed scoren op punctualiteit en op uitval van groot belang. Als we bij elke halte op tijd vertrekken, komt de reiziger op tijd aan. En als we voorkomen dat voertuigen uitvallen, verloopt de reis soepel. Dat leidt tot meer tevreden reizigers. In 2025 vertrokken we in 91,3% van de gevallen op tijd. Dit was boven de gestelde norm van 90%. Alle modaliteiten presteerden goed op punctualiteit, ondanks de uitdagingen van de vele werkzaamheden en afsluitingen in de stad. Ook in 2026 willen we minimaal boven de norm scoren.

De uitval voor Tram, Bus, Metro en Veren samen kwam in 2025 uit op 2,0%, hoger dan onze norm van 1,6%. Het gebrek aan buschauffeurs was mede de oorzaak van de hogere uitval bij Bus, naast verouderd materieel vanwege vertraging in de levering van elektrische bussen. Metro presteerde beter dan in het voorgaande jaar. Tram scoorde ook boven de norm, eveneens grotendeels vanwege het tekort aan personeel.

Reisinformatie bij verstoring

Reizigers moeten in alle fasen van hun reis kunnen rekenen op accurate, betrouwbare en consistente reisinformatie. Ons belangrijkste aandachtspunt is nog altijd de reisinformatie bij verstoringen. In 2025 hebben we dit onderwerp hoog op de agenda geplaatst. We hebben de organisatie versterkt en computersystemen geüpgraded om een stabielere basis te creëren. Ook hebben we de eerste verbeteringen voor reizigers doorgevoerd. Zo is onze notificatiedienst Seintje vernieuwd in de GVB-app Gappie. Nu krijgen reizigers via Seintje persoonlijke meldingen over verstoringen en omleidingen die belangrijk zijn voor hun reis. Ook kunnen ze kiezen om meldingen te krijgen over defecte liften en roltrappen.

In 2025 hebben de reizigers onze reisinformatie bij verstoring beoordeeld met een 6,0; dit is gelijk aan onze doelstelling. Ook wilden we dat minstens 44% van onze reizigers de reisinformatie bij verstoring waardeerden met een 7 of hoger. Dit is voor 2025 uitgekomen op 47,1%.

Reizigersopbrengsten

We vervoerden minder reizigers dan vorig jaar. Een belangrijke reden hiervoor is de opkomst van de elektrische fiets. Daarnaast is het reisgedrag van forenzen en studenten in de afgelopen jaren structureel veranderd. We willen zorgen voor meer opbrengsten door meer en tevreden reizigers te vervoeren. Om dit te bereiken hebben we in 2025 onder andere ingezet op gerichte doelgroepcampagnes, vlotte implementatie van nieuwe betaalmethoden en het terugdringen van het aantal niet-betalende reizigers.

Ondanks de dalende reizigersaantallen zijn de reizigersopbrengsten, mede door de indexatie met de Landelijke Tarieven Index (LTI), iets gestegen, van € 348,6 in 2024 naar € 349,1 miljoen in 2025. Dit resultaat was wel lager dan het uitgangspunt in de concessie. (€ 369,5 miljoen).

Medewerkerwaardering

In 2025 zijn we gestart met een nieuwe vorm van het medewerkeronderzoek: de GVBBarometer. Waar we voorheen eens per 2 jaar een uitgebreide vragenlijst gebruikten, bestaat de GVBBarometer

uit meerdere korte, gerichte waarderingsmetingen per jaar. Met deze kortcyclische methode kunnen we de beleving van de medewerkers beter meten en kunnen we sneller reageren. Ons doel is dat zo veel mogelijk medewerkers GVB waarderen met een 7 of hoger. Omdat de GVBarometer anders is dan eerdere onderzoeken, kunnen we de resultaten niet een-op-een vergelijken. Deze eerste GVBarometer gebruiken we daarom als nulmeting.

Bij de eerste GVBarometer van oktober 2025 waardeerde 68% van de medewerkers GVB met een 7 of hoger, dit is 2 procentpunt lager dan de doelstelling. In 2025 hebben we de campagne 'Goed voor Mekaar' gevoerd en trainingen over omgangsvormen gegeven. Desondanks toont de GVBarometer dat er meer nodig is om het werkgeluk te verhogen. Aandachtspunten blijven pesten, werkdruk en werkmiddelen.

Veiligheid

We hebben in 2025 nog niet de stap gezet naar trede 3 op de NEN Safety Culture Ladder (Veiligheidsladder), maar er is wel aanzienlijke vooruitgang geboekt. De aanbevelingen uit een eerdere voor-audit voor de Safety Culture Ladder zijn vertaald naar een Veiligheidsplan. Leidinggevendenden volgen onder andere trainingen om onveilige situaties te herkennen en bespreekbaar te maken en adequaat in te grijpen. Dit gebeurt volgens het principe Zien Handelen Leren.

Veiligheid is structureel onderdeel van onze agenda en wordt actief uitgedragen op alle niveaus. Er zijn nog enkele belangrijke stappen te zetten, met name om onze Veiligheidsvisie effectief naar de werkvloer te brengen. Dit rollen we uit in 2026; we verwachten in de loop van het jaar het certificaat voor trede 3 van de Safety Culture Ladder te ontvangen.



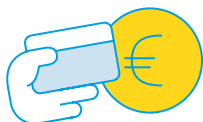
Uitval

KPI: **2,0%** uitval, dit is 0,4% hoger dan onze doelstelling voor 2025 (totaal Bus, Tram, Metro en Veren)



Punctualiteit

KPI: **91,3%** op tijd in 2025, dit is 1,3% boven de gestelde norm (totaal Bus, Tram en Metro)



Reizigersopbrengsten

KPI: **€ 349,1** miljoen aan reizigersopbrengsten in 2025, dit is 20,4 miljoen minder dan uitgangspunt concessie



Veiligheid

KPI: Naar trede **3** op de Veiligheidsladder, in 2025 is de stap nog niet gezet



Reisinformatie bij verstoring

In 2025 scoorden we een **6,0**, gelijk aan de doelstelling. Van de reizigers gaf **47,1%** een **7** of hoger, dit is 3,1% meer dan dat we nastreefden



Medewerkerwaardering

KPI: In 2025 waardeerde **68%** van de medewerkers GVB met een **7** of hoger, dit is 2% minder dan beoogd

Gastvrije gids

Met een dienstverlening van hoge kwaliteit en een uitgebreid vervoersnetwerk wil GVB mensen ertoe bewegen om, naast lopen en fietsen, te kiezen voor het OV. We werken aan betere reisinformatie en vergroten het betaalgemak. Ook hebben we geïnvesteerd in verdere verbetering aan ons materieel en in het onderhoud van de infrastructuur.

Ontwikkeling reizigersaantallen

Aantal reizigersritten gedaald

Het aantal reizigersritten bij Bus, Tram en Metro (dus exclusief Veren) is in 2025 met 4,2% gedaald ten opzichte van 2024. Per week waren er gemiddeld 4,7 miljoen reizigersritten. Het aantal is sterker gedaald dan we hadden verwacht, vooral door de week. Deze daling is een landelijke trend in het OV.

Opkomst e-bike

Het OV heeft er de laatste jaren een grote concurrent bij gekregen: de e-bike. Veel reizigers zijn overgestapt op de elektrische fiets voor routes binnen de stad, zo blijkt ook uit ons eigen onderzoek. We verwachten dat deze trend zal doorzetten. En ondanks het gemeentelijk beleid om de auto te weren, onder meer met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en hoge parkeertarieven, stappen nog veel mensen in de auto.

Veel reizigers zijn overgestapt op de elektrische fiets

'OV is duur'

We merken ook dat onder veel mensen het idee leeft dat het OV duur is. Die perceptie is een landelijk fenomeen.

Toeristen geven minder uit

Na de coronajaren zijn de toeristen teruggekeerd en hun aantal blijft stijgen. We zien echter dat ze minder uitgeven in de stad, en dus daardoor ook minder reizen.

Reisgedrag

Het is inmiddels duidelijk dat na de coronajaren het reisgedrag van forenzen en studenten blijvend is veranderd. Een dag of aantal dagen van de week thuiswerken is voor velen de nieuwe norm. Dat betekent dat er structureel minder wordt gereisd. Er reizen ook nog altijd minder mensen met de trein dan voorheen, dus is er ook minder behoefte aan aansluitend OV.

Droog weer

We hebben er geen invloed op, maar het is wel een factor: het weer. In 2025 was het vaak droog, met name in de eerste 2 kwartalen. Bij droog weer kiezen reizigers minder vaak voor het OV.

Recordaantallen reizigers Noord/Zuidlijn

We vervoerden grote aantallen bezoekers tijdens evenementen zoals SAIL en de Amsterdam Marathon. In 2025 verbraken we de recordaantallen reizigers met de Noord/Zuidlijn. Op zondag 5 oktober, de dag van de Rode Lijn-demonstratie, vervoerde de Noord/Zuidlijn maar liefst 157.500 reizigers op één dag. Op Koningsdag, zaterdag 26 april, maakten zelfs meer dan 191.500 reizigers gebruik van de Noord/Zuidlijn. Dit was een dagrecord.

Noord/Zuidlijn verbrak in 2025 records in aantallen reizigers

Tabel 2 Aantallen reizigersritten

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2025	2024	% verschil
Bus	42,7	43,7	-2,3%
Metro	110,9	116,4	-4,7%
Tram	91,2	95,5	-4,5%
Subtotaal	244,8	255,6	-4,2%
IJveren ¹	29,0	27,9	3,9%
Totaal²	273,8	283,5	-3,4%

- ¹ Door diverse storingen met de (automatische) reizigerstellingen in 2025 is het niet mogelijk het precieze aantal reizigersritten te berekenen. Het aantal ligt tussen de 28 en 30 miljoen. Voor de berekening van het aantal reizigersritten gaan we uit van het gemiddelde van de bandbreedte. Volgens planning vervangt de gemeente Amsterdam het verouderde systeem in 2026 door een nieuw, goed functionerend telcamerasysteem.
- ² Totaalaantal reizigersritten met bus, tram, metro en veren per jaar (incl. weekend en feestdagen en schoolvakanties voortgezet onderwijs).

Tabel 3 Reizigerskilometers

Jaartotaal, naar vervoersvorm, x 1 miljoen	2025	2024	% verschil
Bus	148,7	150,0	-0,9%
Metro	488,3	505,2	-3,3%
Tram	274,1	279,1	-1,8%
Totaal¹	911,1	934,3	-2,5%

- ¹ Reizigerskilometers: het aantal kilometers dat de reizigers die hebben in- en/of uitgecheckt in totaal in het jaar met bus, tram en metro hebben afgelegd.

Reizigersopbrengsten

De reizigersopbrengsten zijn met € 349,1 miljoen lager dan het uitgangspunt in de concessie (€ 369,5 miljoen). De reizigersopbrengsten zijn wel nagenoeg gelijk aan die van 2024. Voor meer hierover, zie [Financieel resultaat](#).



KPI: € 349,1 miljoen aan reizigersopbrengsten in 2025, dit is € 20,4 miljoen minder dan uitgangspunt concessie

Tevreden reizigers

Reizigerstevredenheid

In de OV-Klantenbarometer, het landelijke onderzoek naar klanttevredenheid in het openbaar vervoer, geven reizigers ons een 7,9, net als in 2024. Ook dit jaar is dat weer iets boven het landelijk gemiddelde. Bijna alle modaliteiten laten een stijging zien. De Bus het meest met 0,3, Tram en Veren scoren 0,1 hoger en Metro is gelijk gebleven. Ook de waardering van de reisinfo bij verstoringen is gestegen, van een 5,8 naar een 6,0.

Vanaf 2025 is de ambitie voor de concessie Amsterdam om het aandeel tevreden reizigers te vergroten. Het percentage dat ons in 2025 een 7 of hoger gaf, is iets gedaald ten opzichte van 2024

Tabel 4 **Percentage dat GVB cijfer 7 of hoger geeft op de OV-Klantenbarometer¹**

	2025	2024
GVB	86,8	88,5

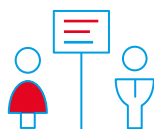
¹ Meegenomen in de meting vanaf 2024

Tabel 5 **Rapportcijfers OV-Klantenbarometer**

	2025	2024	2023	2022
Landelijk gemiddelde	7,8	7,8	7,8	7,8
GVB	7,9	7,9	7,8	8,0
Bus	7,8	7,5	7,8	8,0
Metro	7,8	7,8	7,6	7,8
Tram	7,9	7,8	7,9	8,0
Veren	8,5	8,4	8,6	8,3

Adequate reisinformatie

KPI



KPI: In 2025 scoorden we een 6,0, gelijk aan de doelstelling. Van de reizigers gaf 47,1% een 7 of hoger, dit is 3,1% meer dan dat we nastreefden

Reizigers moeten in alle fasen van hun reis kunnen rekenen op accurate, betrouwbare en consistente reisinformatie, het zogeheten 'ABC'. We zien dat de reizigers in toenemende mate tevreden zijn over de reisinformatie. Dat is voor ons een bevestiging dat we op dat punt belangrijke vorderingen hebben gemaakt en dat onze inzet hiervoor doel treft. Ons belangrijkste aandachtspunt is nog altijd de reisinformatie bij verstoringen. Gemiddeld scoren we voor alle modaliteiten hierop een 6,0 en waardeert 47,1% dit met een 7,0 of hoger.

Voor eind 2028 is onze doelstelling om gemiddeld minimaal een 6,5 te scoren voor reisinformatie bij verstoringen. Bovendien willen we dat minimaal 50% van de reizigers deze informatie waardeert met een 7,0 of hoger. Daarom blijft dit de komende 3 jaar een van de strategische doelen van GVB.

We zijn een boosterprogramma gestart voor het oplossen van problemen in bepaalde (computer)systemen voor de informatiedoorgifte en voor het vereenvoudigen en verbeteren van werkwijzen in onze organisatie. Daarnaast is de reisinformatie toegankelijker geworden.

Informatie over liften en roltrappen

Wanneer liften en roltrappen defect zijn, tonen we dat voortaan ook in de reisplanner, zowel in onze app Gappie als op de website. Als een reiziger een reis plant naar een bepaalde bestemming, komt er direct een melding wanneer een lift of roltrap defect is en volgt een alternatief reisadvies. Is er op een station maar één roltrap of lift en is die defect, wordt ook verwezen naar een Taxibus die op afroep beschikbaar is.

Seintje 2.0

We hebben onze succesvolle notificatiedienst Seintje verbeterd. In de volledig nieuwe versie krijgen reizigers voortaan een bericht als een verstoring voorbij is en volgt er enkel een nieuwe notificatie bij een relevante update. Zo worden bij een verstoring minder Seintjes gestuurd. Daarnaast zijn haltes en stations onderdeel geworden van Seintje 2.0, zodat de reiziger ook onderweg informatie kan krijgen over defecte liften en roltrappen, inclusief een alternatief reisadvies.

Online kanalen

Een steeds belangrijker informatiekanaal is de GVB-app Gappie. Het gebruik van Gappie is in 2025 gestegen met bijna 24% naar 15,1 miljoen bezoeken (12,2 miljoen in 2024). We zijn er trots op dat onze rating hoog en stabiel is gebleven voor zowel iOS (4,7 uit 5) als Android (4,4 uit 5). Gappie blijft een belangrijk en kostenefficiënt verkoopkanaal voor tickets. In 2025 zagen we een explosieve omzetgroei van 50% naar € 13,2 miljoen (2024: € 8,8 miljoen).

Gebruik van GVB-app Gappie steeg met 24 procent

Na een eerdere nominatie in 2024 werd Gappie in 2025 opnieuw genomineerd voor de Dutch Interactive Awards 2025. Dit beschouwen we als een erkenning van de kwaliteit en het belang van onze digitale kanalen voor de reiziger.

De bezoekersaantallen van onze website zitten eveneens in de lift. De site werd in 2025 ruim 7,8 miljoen keer bezocht. Dit is ruim 18% meer dan in 2024.

Digitale toegankelijkheid

De afgelopen periode hebben we gewerkt aan de verbetering van toegankelijke online reisinformatie. Vanaf april 2026 voldoen we aan level AA van de WCAG 2.2-richtlijnen. Dit zijn richtlijnen voor digitale content. Level AA maakt onze informatie toegankelijker voor meer mensen met functiebeperkingen, waaronder blindheid en slechthoortendheid, doofheid en gehoorverlies, leerproblemen, cognitieve beperkingen, motorische beperkingen, spraakproblemen en overgevoeligheid voor licht.

Verbeteringen in 2026

In 2026 starten we een grondig traject om vast te stellen waar het misgaat in de informatievoorziening bij geplande en ongeplande verstoringen. De focus ligt dan op de informatiedisplays voor bus en tram. Voor de zomer moeten alle grondoorzaken duidelijk zijn. Op basis daarvan gaan we in de tweede helft van het jaar verbetermaatregelen nemen. Daarnaast gaan we alle mogelijkheden voor overstappen tonen op de voertuigschermen, dus ook die van haltes om de hoek en van kruisende lijnen. Reizigers krijgen op het voertuigscherm een melding als een lift of roltrap op het volgende station defect is, plus een alternatieve reisroute. Bij verstoringen geven we straks via de app een persoonlijk alternatief reisadvies op basis van het reisgedrag van de reiziger.

Tabel 6 Rapportcijfers reisinformatie ¹

	2025	2024	2023	2022
Rapportcijfer reisinformatie	6,0	5,8	5,6	5,7

¹ Bron: OV-Klantenbarometer 2025.

Reisproducten en betaalgemak

OVpay verder ontwikkeld

In 2022 werd OVpay in Nederland geïntroduceerd: reizen met de betaalpas. Sindsdien wordt de bankpas steeds vaker gebruikt om mee te reizen. In 2025 steeg het aandeel reizigers dat incheckte met de betaalpas verder tot ruim 28%. Ondertussen neemt het gebruik van saldoreizen op anonieme kaarten en uurkaarten af. Tijdens grote evenementen zoals Koningsdag en de Amsterdam Marathon worden tot bijna 40% van de ritten al met de bankpas gemaakt.

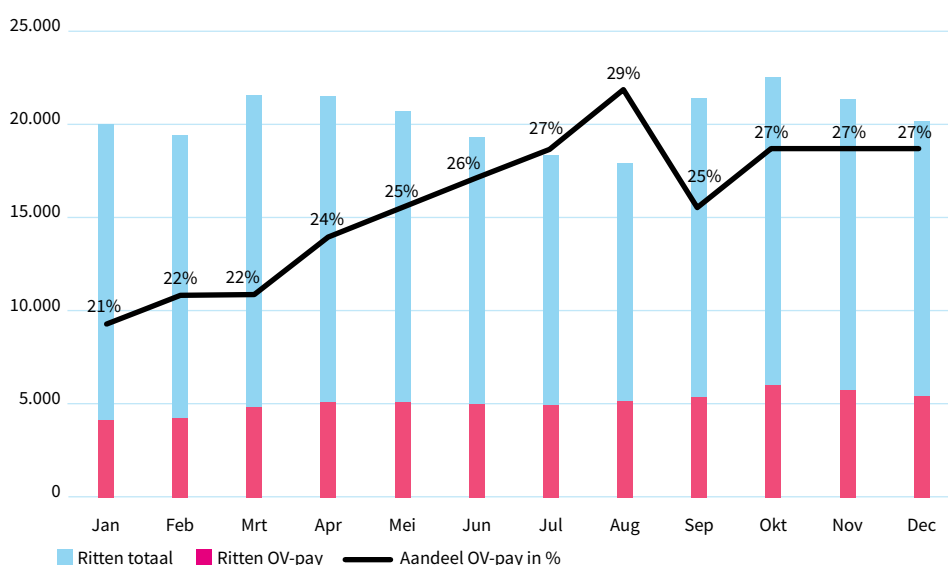
Steeds meer reizigers checken in met betaalpas

De nieuwe OV-pas, die werkt volgens het OVpay-systeem, is in 2025 in gebruik genomen. Deze opvolger van de OV-chipkaart is ontwikkeld op basis van dezelfde technologie als de betaalpas en is uitsluitend te gebruiken in het OV in Nederland. In 2025 was de pas alleen online te bestellen, maar vanaf begin 2026 is die ook te koop in bepaalde winkels en bij de GVB-loketten. De OV-pas zal vooral worden verkocht aan reizigers die geen betaalpas willen of kunnen gebruiken in het OV. Ook het GVB-personeel en hun familieleden en GVB-gepensioneerden krijgen in 2026 een OV-pas. Zij kunnen daarmee gratis reizen.

Nieuw verkoopsysteem OVpay

Voor het verkopen van OVpay-reisproducten heeft GVB een verkoop- en servicesysteem laten ontwikkelen. Via de GVB-app en onze website kunnen reizigers een account aanmaken en hun OV-pas personaliseren. Er is een omgeving voor particulieren en een voor de zakelijke markt. Dit systeem is ontwikkeld in opdracht van GVB, maar is ook aan andere vervoerders en aan een provincie verkocht. Hierdoor kunnen we de ontwikkel- en beheerkosten delen. Inmiddels gebruiken 7 OVpay-aanbieders dit systeem.

Figuur 1 Aandeel ritten OVpay van totaal aantal ritten



Nieuwe abonnementen op betaalpas en OV-pas

GVB was de eerste vervoerder die een product kon koppelen aan de betaalpas: sinds 2023 staan alle kortingsproducten op de pas. Inmiddels zijn alle abonnementen die we voor OVpay hebben ontwikkeld verkrijgbaar op de betaalpas en de OV-pas. De nieuwe OVpay-abonnementen GVB Vrij en Randstad Noord Vrij zijn doorlopend en kunnen elke maand worden stopgezet. Het particuliere jaarabonnement op de OV-chipkaart wordt sinds 1 december 2025 niet meer verkocht. GVB wil in de eerste helft van 2026 ook stoppen met de verkoop van het maandabonnement op de OV-chipkaart.

Alle abonnementen nu beschikbaar op betaalpas en OV-pas

Leeftijdskorting, maximale dagprijs en reizen op rekening

In 2024 is bij alle vervoerders de leeftijdskorting voor kinderen en 65-plussers geïntroduceerd voor reizen op saldo met de betaalpas. Sinds begin 2025 is ook GVB Max beschikbaar. Hiermee heeft de reiziger de garantie dat reizen op saldo met OVpay bij GVB nooit boven de € 10 per dag kost, ongeacht het aantal ritten en de afgelegde afstand. De reiziger hoeft hier niets voor te doen. Kinderen tot 4 jaar reizen altijd gratis. Kinderen van 4 tot en met 11 jaar mogen anderhalf jaar lang gratis reizen van 12 juli 2025 t/m 3 januari 2027. Hiervoor kunnen ze GVB Kids Vrij op de OV-pas van het kind laden. Vanaf maart 2026 kan GVB ook aan zakelijke klanten reizen op rekening aanbieden.

Uitfasering OV-chipkaart

De OV-chipkaart wordt uitgefaseerd. Dit wordt in landelijke campagnes onder de aandacht gebracht. De migratie van de OV-chipkaart naar OVpay loopt niet bij alle vervoerders in hetzelfde

tempo. In oktober 2025 heeft het landelijke programma een herziene planning vastgesteld: eind 2027 wordt de OV-chipkaart landelijk geschrapt. GVB wil begin 2027 volledig voorbereid zijn op het afscheid van de OV-chipkaart.

Klantenservice

De bereikbaarheid van de Klantenservice is goed en de doelen zijn behaald: het aantal gemiste oproepen bleef onder de 10%; van de WhatsApp-berichten wordt 80% binnen 15 minuten beantwoord; en 95% van de aanvragen is binnen 10 dagen afgehandeld. Dankzij aanpassingen is voor medewerkers in één oogopslag zichtbaar wie waarmee bezig is. Dat verbetert de sturing.

In 2025 hebben we Instagram (gvb_online) toegevoegd als ingang voor onze Klantenservice. Hier beantwoorden medewerkers vragen van reizigers in reactie op posts van GVB. Verder is de AI-ondersteuning in het klantenservicesysteem geoptimaliseerd. Het samenvatten van gesprekken en teksten is verbeterd, evenals de ondersteuning bij het schrijven van e-mails. In 2026 gaan we verdere inzet van de AI-hulp onderzoeken. Daarnaast volgt het team een AI-training om goede prompts te leren schrijven en 'agents' te leren bouwen die zelfstandig taken kunnen uitvoeren.

Klantenservice zet AI in om werk te optimaliseren

Kwalitatieve analyses van de klanttevredenheidsonderzoeken maken we nu maandelijks. Hiermee willen we terugkerende aandachtspunten tijdig oppakken. Medewerkers volgden in 2025 ook de training omgangsvormen. Dit heeft bijgedragen aan wederzijds begrip en heeft bevestigd dat er al goed wordt samengewerkt. Ook zijn de medewerkers getraind voor OVpay en ondersteunende systemen.

In 2026 optimaliseren we de systemen, zodat bij een telefoontje direct zichtbaar is of een klant een abonnement op de bankpas heeft. Ook gaan we onderzoeken hoe we de effectiviteit van de WhatsApp-chatbot kunnen aanpassen.

Service & Tickets

Het aantal bezoekers aan onze Service & Tickets-balies is gestegen van 560.000 in 2024 naar ruim 633.000 in 2025, een toename van 13%. In december 2025 zijn nieuwe uitgebreide openingstijden ingegaan. Om dit mogelijk te maken, hebben we 4 ingehuurde medewerkers in vaste dienst genomen en werven we extra personeel.

Service & Tickets heeft nieuwe, uitgebreide openingstijden

De werkwijze voor de dienstoverdracht is aangepast. Daardoor zijn de wachttijden voor reizigers verkort en hebben medewerkers meer tijd voor de kennisbank en e-mails. Het team volgde diverse trainingen, waaronder omgangsvormen, de voorbereiding op OVpay en nieuwe betaalsystemen en samenwerking.

In 2026 werken we verder aan het verhogen van de medewerkerstevredenheid, het terugdringen van het verzuim, en een flexibele inzet van medewerkers bij Service & Tickets en de Klantenservice.

Sociale veiligheid

Het is belangrijk dat reizigers en medewerkers zich veilig en vertrouwd voelen in onze voertuigen, op de perrons en in de stations. Daar zetten we ons op verschillende manieren voor in. Het Staffbureau sociale veiligheid is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid en bepaalt het beleid. De handhavers en toezichthouders van de afdeling Service & Veiligheid (S&V) voeren het beleid uit.

Handhavers

Alle (senior-)handhavers in dienst van GVB zijn beëdigd Buitengewoon Opsporingsambtenaar OV (Boa-OV). Hun bevoegdheden zijn beschreven in Domeinlijst IV van het besluit Boa. Daarnaast hebben ze een geweldsbevoegdheid in het kader van de Politiewet. De handhavers houden toezicht, handhaven de bedrijfsorde en controleren vervoersbewijzen. Verder verlenen ze assistentie aan reizigers en GVB-medewerkers, en bevorderen ze waar nodig een vlotte doorstroming. De handhavers vangen reizigers en medewerkers op in geval van een heftig incident of gebeurtenis. Ook stellen ze camerabeelden veilig en voeren ze taken uit in het kader van de noodplannen.

Handhavers houden toezicht en controleren vervoersbewijzen

Toezichthouders

Toezichthouders OV zijn aangewezen op basis van de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000. Ze hebben een legitimatiebewijs en houden toezicht in voertuigen en op metrostations, haltes en OV-locaties. Ze controleren het gedrag van onze reizigers, begeleiden reizigersstromen op drukke punten en bij afloop van evenementen, en informeren reizigers. Het zichtbaar aanwezig zijn versterkt het gevoel van veiligheid. Een mobiele servicewagen rijdt rond voor hand-en-spandiensten. Het toezicht helpt ons inzicht te krijgen in de oorzaken van incidenten op bepaalde plekken en in mogelijkheden om de sociale veiligheid te vergroten.

GVB huurt ook toezichthouders van een particulier beveiligingsbedrijf in. Zij werken alleen in en rondom de metro. In de stations van de Noord/Zuidlijn zetten we medewerkers in die een achtergrond vanuit de Participatiewet hebben. Zij informeren reizigers en monitoren reizigersstromen.

Alle toezichthouders hebben de training 'Voor iedereen bereikbaar' gevolgd. Hierdoor zijn ze zich ervan bewust dat mensen met een beperking gewoon reizigers zijn, maar dat ze bepaalde voorzieningen nodig hebben om met het OV te kunnen reizen. Ervaringsdeskundigen met een beperking geven tijdens de training uitleg, onder meer over een visuele beperking en het lopen met een blindenstok, en over reizen in een rolstoel.

Huisregels

Heldere huisregels zijn belangrijk voor reizigers. Op basis daarvan kunnen ze worden aangesproken en kan worden gehandhaafd. De huisregels in de voertuigen en stations zijn gebaseerd op de algemene vervoersvoorwaarden voor stads- en streekvervoer en op de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000.

De toenemende overlast van meegenomen fatbikes in het OV is binnen GVB onderwerp van onderzoek. Vooral het brandgevaar vanwege de zware accu is een risico. Het meenemen van fatbikes in het OV is nog niet verboden, omdat de splitsing tussen e-bike en fatbike juridisch moeilijk uit te leggen is. Ook de landelijke politiek worstelt met regelgeving voor fatbikes. Dit maakt het voor GVB moeilijk om het meenemen van elektrische fietsen te verbieden. GVB is hierover in overleg met Vervoerregio Amsterdam.

We onderzoeken overlast van fatbikes in het OV

Actieplan sociale veiligheid

We werken met een Actieplan sociale veiligheid. Voor 2025 stonden hierin 5 actiepunten: een nieuwe methode voor kaartcontrole toetsen, doelen voor sociale veiligheid behalen binnen de evenementenkalender, evalueren van de digitale of WhatsApp-meldingen van reizigers, monitoren van de effecten van de bodycam, en informatiegestuurd werken aan tailgaten.

1. Nieuwe methode voor kaartcontrole

We streven ernaar dat reizigers voor het reizen inchecken. Een deel van de reizigers checkt niet in en betaalt dus niet. Het is belangrijk om hier iets aan te doen, niet alleen voor de opbrengsten voor GVB, maar ook voor het verhogen van de sociale veiligheid. Er bestaat namelijk een bewezen causaal verband tussen niet-betalende reizigers en ongewenst gedrag en agressie in het OV. Het meemaken van agressie en geweld heeft een negatieve invloed op het veiligheidsgevoel van reizigers en personeel.

GVB controleert steekproefsgewijs of passagiers in bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Het aantal controles is dusdanig dat we kunnen spreken van een representatieve steekproef naar niet-betalende reizigers. Deze aantallen worden ieder halfjaar door een extern bureau omgezet in een gewogen percentage betaalafwijkingen per modaliteit.

Tabel 7 Gewogen percentage niet-betalende reizigers per modaliteit jaren 2022-2025

	2025	2024	2023	2022
Bus	0,4%	0,2%	0,5%	0,8%
Metro	1,9%	1,5%	1,5%	2,2%
Tram totaal	1,2%	1,3%	1,8%	1,8%
Tram (open)	2,2%	1,9%	4,5%	4,5%
Tram (gesloten)	1,0%	0,8%	1,2%	1,1%
Totaal	1,4%	1,2%	1,4%	1,7%

In maart 2025 is GVB in samenspraak met Vervoerregio Amsterdam een pilot gestart om in de praktijk te toetsen of een nieuwe aanpak voor het meten van niet-betalend reizen leidt tot een efficiëntere inzet van middelen, zonder verlies van inzicht in de cijfers van niet-betalend reizen. Een bijkomend voordeel moet zijn dat de kans toeneemt dat reizigers gecontroleerd worden en dat we meer aandacht kunnen schenken aan controles op hotspots. Het is nog onvoldoende gelukt om extra controles uit te voeren op hotspots en daarmee de zichtbaarheid te vergroten.

2. Evenementenkalender

In 2025 waren er tal van evenementen in Amsterdam die veel bezoekers trokken en de stad op de kaart zetten. Maar het aantal geplande evenementen en maatregelen had grote impact op de inzet van S&V-personeel. Er waren veel GVB'ers nodig om de reizigersstromen in goede banen te leiden. Dit legde een onevenredig grote druk op de bezetting en de taakuitvoering.

Evenementen hebben grote impact op Service & Veiligheid

3. Digitale of WhatsApp-meldingen van reizigers

Het project Digitale of WhatsApp-meldingen van reizigers is een project onder regie van Vervoerregio Amsterdam. In 2025 zijn de voorbereidingen voor de introductie van een meldnummer voor reizigers gestart. Het is de bedoeling om in 2026 een nummer beschikbaar te hebben waar reizigers zaken rondom sociale veiligheid kunnen melden, zonder dat daar directe ondersteuning op volgt. Met dit nummer willen we het informatiegestuurd werken van onze toezichthouders en handhavers versterken.

4. Monitoren van de bodycam

Sinds juni zijn de handhavers van GVB voorzien van een bodycam. Hiermee sluiten we aan bij andere OV-bedrijven in Nederland die al langer met bodycams voor hun handhavers werken. Uit hun ervaringen weten we dat de bodycam een de-esclalerend effect heeft. Sinds juli 2025 is het dragen van een bodycam voor handhavers van GVB verplicht. In het laatste kwartaal is een evaluatie uitgevoerd onder de handhavers die de bodycam gebruiken. Hieruit blijkt dat ze die waarderen. Het is een nieuw instrument waar ze wel enige tijd aan moesten wennen. Ze zien het als een belangrijk onderdeel van hun uitrusting. Behalve dat ze een situatie op beeld en geluid vast kunnen leggen, kan de bodycam inderdaad een de-esclalerend effect hebben.

Handhavers zijn sinds juni voorzien van bodycams

5. Informatiegestuurd werken aan 'tailgaten'

GVB beschikt inmiddels over veel bronnen voor data over de sociale veiligheid in ons OV. Veel data komen uit het project 'Tailgaten' (achter iemand aan door het metropoortje glippen zonder in te checken). Data-analisten van GVB hebben in het eerste kwartaal van 2025 een methode getest waarmee we op basis van het reizigersaanbod op een locatie de verhouding kunnen zien tussen betaald reizen en tailgaten. Hiermee hebben we 95% zekerheid dat het systeem tailgaten signaleert en niet bijvoorbeeld een reiziger met een kind of een hond. Op de hotspots bij metro positioneren we toezichthouders zichtbaar bij de poortjes; het tailgaten neemt dan af.

Al deze datasets, meldingen en de kaartcontrolematrix leveren een schat aan informatie op. Op basis daarvan bepalen we de inzet. Elke week stellen we prioriteiten. In het Integrale Veiligheidsoverleg met gemeente Amsterdam, politie en andere ketenpartners worden acties en inzet op elkaar afgestemd.

OV-boetes verhoogd

De boetes voor reizen zonder geldig vervoerbewijs in het OV (niet-betalend reizen) zijn per 1 oktober 2025 gestegen van € 50 naar € 70. Dat bedrag komt boven op de ritprijs. De boetes werden voor het laatst verhoogd in 2016. De administratiekosten bij te late betaling stijgen naar € 20.

Boetes voor reizen zonder vervoerbewijs zijn verhoogd

Personeelsmonitor

De Personeelsmonitor is een tweejaarlijks onderzoek onder OV-personeel dat het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat uitvoert. Hierin worden de subjectieve en de objectieve veiligheidsgevoelens van OV-medewerkers met direct klantcontact gemeten. Het onderzoek over 2024 is uitgevoerd in het vierde kwartaal van 2025. De resultaten worden aan het begin van het tweede kwartaal van 2026 bekendgemaakt.

A, B en C-incidenten

We hanteren 3 categorieën voor incidenten volgens de methodiek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: A) algemeen strafrecht, B) overtredingen van de Wet Personenvervoer 2000, en C) overtredingen van onze huisregels. Er werden 200 incidenten gemeld binnen de A-categorie, 2.244 in categorie B en 70 in categorie C. Het totale aantal incidenten nam met 7% af: van 2.716 incidenten in 2024 naar 2.514 in 2025. Wel steeg het aantal gemelde incidenten in de C-categorie van 63 in 2024 naar 70 in 2025.

Een belangrijke groep reizigers voor GVB zijn scholieren. Vaak reizen ze in groepsverband in onze trams, metro's en bussen. Soms veroorzaken ze daarbij onveilige situaties voor reizigers en GVB-personeel, overigens vaak zonder zich daarvan bewust te zijn. We verzorgen verschillende vormen van voorlichting aan leerlingen in de eerste en tweede klas van het middelbaar onderwijs. Voor deze doelgroep is een voorlichtingsprogramma ontwikkeld.

In 2025 organiseerden we een ontwerpwedstrijd voor de middelbare scholen waar GVB de scholierenvoorlichting geeft. De wedstrijd had als thema 'Reizen met het OV is een feestje' en was bedoeld om de scholieren te betrekken bij de 125ste verjaardag van GVB. Ze bedachten een feestelijk ontwerp voor de buitenkant van een bus. De winnaars waren 4 leerlingen van Kolom Praktijkcollege Noord. Bus 1143 werd bestickerd met hun ontwerp en reed zo een halfjaar door de stad.

Maatregelen tegen graffiti

Graffiti is een aanhoudend probleem. Van alle aangebrachte graffiti doen we aangifte. De aangiftes en de aangebrachte stukken bewaren we in een database. Nieuw is dat separate afdelingen elk hun onderdeel in de database kunnen invoeren. Zo zijn dossiers makkelijker compleet te maken. Als daders worden aangehouden, voegt GVB zich via het Incidentloket in het strafproces om geleden schade op daders terug te kunnen vorderen. Dankzij de goede samenwerking tussen verschillende afdelingen van GVB krijgen we steeds vaker schadevergoeding.

GVB vordert schade door graffiti terug op daders

Voor de afhandeling van graffitizaken zijn binnen GVB verschillende taken belegd. Collega's bij het cameratoezicht merken verdacht gedrag bij de metrostations en langs de sporen op en signaleren graffitispuiters. Ze melden dit bij de politie en OV-Zorg, en maken een rapport. Van bespoten voertuigen maken ze foto's die geaccepteerd worden als bewijs. Handhavers van GVB maken een proces-verbaal op en de bespoten metro wordt gereinigd. Ook de schoonmakers stellen een rapport op. Het Incidentenloket van GVB legt een digitaal dossier van de stukken aan en dient een verzoek tot schadevergoeding in.

Het aantal meldingen daalde van 100 in 2024 naar 83 in 2025. Het aantal vierkante meters graffiti dat van voertuigen werd verwijderd daalde met 33%: van 7.527 naar 5.012 m².

Toegankelijk OV

Toegankelijk OV is een kernwaarde van GVB en een centrale factor in onze reizigersbenadering. Alleen als onze voertuigen, haltes en stations optimaal toegankelijk zijn, kunnen we een betrouwbare en gastvrije vervoerder zijn voor iedereen. Dus ook voor mensen met lichamelijke, zintuiglijke of mentale beperkingen. Toegankelijkheid leggen we ook uit als begrijpelijkheid:

We streven naar toegankelijk OV voor iedereen

mensen die niet goed kunnen lezen en schrijven, moeten onze informatie kunnen begrijpen, zowel online als van onze medewerkers.

We streven naar
toegankelijk OV
voor iedereen

Teletolk

In 2025 hebben we de Teletolk ingevoerd. Dit is een dienst waarmee mensen met een verminderd gehoor contact kunnen opnemen met onze Klantenservice. Via een link op de website legt de reiziger met gebaren, tekst of spraak contact met een tolk, die vervolgens met de medewerker spreekt.

Defecte liften en roltrappen

Voor reizigers met een beperking en voor reizigers die om andere redenen een lift of een roltrap nodig hebben om bij het perron te komen, is het uitermate vervelend als die niet werken. Vervanging is te lang uitgesteld, waardoor gebreken ontstaan. Om hier verbetering in te brengen, zijn we een meerjarenprogramma gestart voor midlife revisies en vervanging. Defecte liften en roltrappen worden getoond in de reisplanner in onze app Gappie en op de website. Meer over deze reisinformatie staat in de paragraaf Adequate reisinformatie.

Rolstoelplank 15G

Voor de 15G-trams is een nieuwe plank ontworpen om met rolstoelen gemakkelijk de tram in te komen. De oude rolstoelplanken gaven problemen. In 2026 worden de eerste trams uitgerust met de nieuw ontworpen plank.

Samenwerking met ervaringsdeskundigen

Onze samenwerking met ervaringsdeskundigen van belangenbehartiger Cliëntenbelang Amsterdam zetten we voort. Deze organisatie helpt ons bij het ontwikkelen en uitvoeren van de toegankelijkheidstrainingen aan onze trambestuurders en conducteurs. Daarnaast betrekken we Cliëntenbelang Amsterdam bij de beoordeling van de toegankelijkheid in (nieuwe) voertuigen. De organisatie geeft ons praktische en waardevolle adviezen.

Excellente vervoerder

Betrouwbaarheid en veiligheid zijn voor reizigers voorwaarden om te kiezen voor het OV. Ze moeten erop kunnen rekenen dat ze op de gewenste tijd en veilig op de plaats van bestemming aankomen. We dringen uitval terug en houden ons zo veel mogelijk aan de dienstregeling. Dat is een uitdaging, omdat Amsterdam blijft groeien en er veel dynamiek is in de stad, met grote impact op onze dienstverlening.

Punctualiteit en uitval

Punctualiteit en uitval zeggen iets over onze betrouwbaarheid. We vertrekken op tijd vanaf ons startpunt, zodat de reiziger op tijd aankomt op de bestemming. Ook voorkomen we dat voertuigen uitvallen.



KPI: 91,3% op tijd in 2025, dit is 1,3% boven de gestelde norm

Punctualiteit

Bus

De vertrekpunctualiteit bij Bus kwam over 2025 uit op 90,6%. Dit is boven de vastgestelde norm van 88%. De punctualiteit heeft voornamelijk in de zomerperiode onder druk gestaan door de sluiting van de Coentunnel en de A10, met als gevolg sluiptverkeer in de stad.

Metro

De punctualiteit bij Metro scoort met 94% boven het gestelde doel (93% van de ritten op tijd vertrekken vanaf de keer- en eindpunten). Door minder uitval, incidenten en andere verstoringen ontwikkelt ook de punctualiteit van het metrosysteem zich goed tot op of zelfs boven target. De Noord/Zuidlijn heeft ook in 2025 met ruim 98% punctualiteit uitstekend gepresteerd. Dit komt doordat dit de enige volledig zelfstandige metrolijn is met een eigen spoor.

Tram

In 2025 was de punctualiteit bij Tram 90,9% bij een norm van 86%. Tram had last van de vele tijdelijke verkeersmaatregelen zoals omleidingen, maar behaalde toch een hoge punctualiteit door buiten de verstoringen de rijtijden punctueel te rijden.

Punctualiteit bij Tram
hoog ondanks vele
verkeersmaatregelen

Tabel 8 Vertrekpunctualiteit

In %, per vervoersvorm (inclusief knooppuntpunctualiteit bij Bus en Tram)	2025	2024	2023	2022	2021
Bus	90,6	90,7	89,1	91,0	93,6
Metro	94,0	92,3	95,5	98,2	96,2
Tram	90,9	92,4	91,8	91,9	93,7

Uitval

KPI



KPI: 2,0% uitval, dit is 0,4% hoger dan onze doelstelling voor 2025

Bus

Het percentage ritten dat bij Bus uitviel is in 2025 uitgekomen op 3,5% (2,26% in 2024). De belangrijkste oorzaak van deze uitval is een tekort aan buschauffeurs. Dit is begonnen tijdens de zomerperiode, toen veel pendels gereden moesten worden. Het tekort is in het najaar blijven bestaan door oplopend verzuim. Ook rijden we nog met een aantal oudere stadsbussen, die vanwege de leeftijd regelmatig storingen vertonen. Deze bussen zijn niet tijdig vervangen door elektrische bussen vanwege problemen bij de leverancier.

Uitval bij Bus vooral toe te schrijven aan tekort aan buschauffeurs

Bussen in Noord tijdelijk van de weg

Op 25 september heeft de dienstregeling in Noord enkele uren stilgelegen. Dit gebeurde nadat bij een politiecontrole was gebleken dat de voertuig- en de chauffeursdocumentatie in de bussen niet volledig was. Het ging om de lijnen 34, 35, 36, 37 en 38. De bussen en chauffeurs voldeden aan alle eisen, maar de gewaarmerkte kopieën van de bijbehorende documentatie waren op de bussen niet aanwezig of niet op de juiste wijze zichtbaar. Dit hebben we zo snel mogelijk in orde gebracht.

De politie wilde een groot aantal bussen niet verder laten rijden. Daardoor bleven er te weinig bussen over om de dienstregeling te continueren. De veiligheid van de reizigers of medewerkers is op geen enkel moment in het geding geweest: GVB beschikt over de vereiste vergunningen, alleen de kopieën ontbraken in de betreffende bussen of waren onvolledig.

De verstoring van de dienstregeling heeft voor de reizigers in Noord tot groot ongemak geleid. Zij konden een halve dag niet met GVB-buslijnen naar hun bestemming komen en er waren geen goede of makkelijke alternatieven voorhanden. GVB trekt zich dat enorm aan. Onze opdrachtgever, Vervoerregio Amsterdam, heeft naar aanleiding hiervan GVB een boete opgelegd voor het in gebreke blijven ten opzichte van de reizigers en eiste een verbeterplan. Hieraan hebben we gehoor gegeven. Na het incident heeft GVB een extern bureau onderzoek laten doen naar het incident en heeft gevraagd om aanbevelingen voor verbetering. Intern hebben we het vergunningenbeheer en het toezicht onderzocht. Naar aanleiding daarvan hebben we een verbeterplan opgesteld en zijn de daarin benoemde maatregelen genomen. De belangrijkste zijn de verduidelijking van de procedure en bijbehorende verantwoordelijkheden, inclusief de controle op de naleving daarvan, de communicatie met reizigers en stakeholders, en het tijdig en op de juiste wijze maken van excuses. GVB heeft het verbeterplan ingediend met concrete maatregelen rond processen voor vergunningen, reisinformatie en communicatie richting reizigers. De Vervoerregio heeft daarop de hoogte van de boete met 20% verlaagd. We hebben excuses gemaakt aan de reizigers en hebben gratis buskaartjes uitgedeeld. En uiteraard hebben we uit het incident lessen getrokken voor de toekomst.

Metro

De uitval bij Metro schommelt rond de 1% (1,34% in 2024) en daarmee zet de positieve trend die in 2024 is ingezet verder door. Met name de M7 wordt steeds betrouwbaarder: veel van de eerste kinderziektes zijn inmiddels verholpen. Personele beschikbaarheid blijft goed, vooral omdat metropersoneel minder blootstaat aan de verruwing van de maatschappij.

Spoorvervang

Gedurende 6 weken in de zomer van 2025 reed lijn 51, de ringlijn van het Centraal Station naar de Isolatorweg, niet tussen de stations Spaklerweg en RAI. We werkten toen aan het grootste

Metrolijn 51 reed zes weken niet tussen Spaklerweg en RAI

onderhoudstraject ooit bij GVB. Deel 1 van dit grootschalige onderhoud is goed verlopen: in de zomervakantie werd ruim 3 kilometer metrospoort tussen Spaklerweg en RAI volledig vernieuwd. In 2026 volgt deel 2: het andere spoor. We hebben pendelbussen en -trams ingezet. Ook konden reizigers binnen de stad gebruikmaken van de trein.

Metrolijn 51 reed zes weken niet tussen Spaklerweg en RAI

Tram

De uitval van ritten bij Tram kwam in 2025 uit op 2,79% (3,13% in 2024). Bij Tram stond de beschikbaarheid van personeel het hele jaar onder druk. Dit kwam door de moeizame instroom en het oplopende verzuim. Ook de beschikbaarheid van materieel was een uitdaging. Tram onderneemt dagelijks gerichte acties om de uitval terug te dringen. Daarnaast loopt een structurele ketenaanpak om de uitval op korte en lange termijn terug te dringen.

Tabel 9 Uitval

In %, per vervoersvorm (incl. capaciteitsuitval bij Bus en Metro)	2025	2024	2023	2022	2021
Bus	3,50	2,26	3,21	1,44	0,91
Metro	1,12	1,34	0,98	0,22	0,48
Tram	2,79	3,13	4,06	1,94	1,11

Transportveiligheid

Het vervoeren van reizigers gaat gepaard met risico's voor reizigers, medewerkers, medeweggebruikers en derden. We doen ons uiterste best om ongevallen en incidenten te voorkomen.

Systeemwijzigingen op het gebied van veiligheid worden volgens afspraken beoordeeld en zo nodig van het veiligheidsbewijs voorzien. Voor aanmerkelijke wijzigingen, nieuwe voertuigtypen en nieuwe infrastructuur verstrekt Vervoerregio Amsterdam een vergunning. Onderdeel van het vergunningsproces is een veiligheidsbeoordeling door onder andere een onafhankelijke Safety Assessor en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Ook wordt het veiligheidsbewijs behandeld in een overleg met deskundigen van Vervoerregio Amsterdam en GVB.

Aanrijdingen en aanvaringen

Het aantal aanrijdingen van de voertuigen was in 2025 hoger dan in 2024 en overschrijdt de afgesproken norm. Alleen bij Veren lag het aantal aanvaringen flink lager dan in 2024. We nemen de aanrijdingen heel serieus en willen zorgen voor veilig vervoer, zowel voor de reizigers als voor onze medewerkers.

Aantal aanrijdingen ligt in 2025 hoger dan in 2024

Tabel 10 Aanrijdingen en aanvaringen/harde aanlandingen

	2025	2024	Norm	% verschil t.o.v. 2024
Bus	466	417	350	12%
Metro	2	1	3	100%
Tram	497	457	286	9%
Veren	1	5	3	-80%
Totaal	966	880	642	10%

Aanrijdingen

Bus

Bij Bus steeg het aantal aanrijdingen van 417 in 2024 naar 466 in 2025. De belangrijkste stijging was zichtbaar in de eerste helft van 2025. Die stijging heeft onder andere te maken met het grote aantal tijdelijke verkeersmaatregelen als gevolg van wegwerkzaamheden. Deze waren vaak langdurig en omvangrijk. Bus heeft veel tijd geïnvesteerd in goede opleiding van bestuurders en noodzakelijke bijscholing.

Metro

Bij Metro vonden 3 aanrijdingen plaats in 2025 (1 in 2024). Alle aanrijdingen zijn onderzocht. Het bleken op zichzelf staande incidenten te zijn, zonder onderliggende terugkerende thema's. Het betrof eenmaal een suïcidepoging, eenmaal een reiziger die tegen een vertrekkende metro liep en eenmaal een fiets die voor een binnenrijdende metro werd gegooid met het doel om graffiti te spuiten.

In de hele keten is technisch en organisatorisch gewerkt aan een hogere kwaliteit van het systeem dat essentieel is bij de procedure voor vertrekken. De kwaliteit ervan was wisselend.

Tram

Ook Tram komt met 497 aanrijdingen boven de aantallen van 2024 (457). Net als bij Bus speelt het grote aantal wegwerkzaamheden een rol. In 2025 hebben instructeurs meer werk gemaakt van het bij trambestuurders onder de aandacht brengen van tijdelijke situaties. Verder heeft Tram een nieuwe start gemaakt met doorlopend bijscholen van bestuurders.

Wegwerkzaamheden
spelen rol bij aanrijdingen

Aanvaringen en harde aanlandingen veren

In 2025 vond er 1 aanvaring plaats en waren er geen harde aanlandingen (in 2024: 4 aanvaringen en 1 harde aanlanding). De verbetermaatregelen die we namen na de incidenten van 2024 zijn voor een groot deel uitgevoerd. Denk aan verbeterde communicatie over aanpassingen in vaarinstructies en continue bijscholing van schippers. In het tweede kwartaal van 2026 volgt een externe audit van de opleidingen. Voor meer kennis en instructies worden instructeurs verder opgeleid aan de scheepvaartopleiding van het Nova College in IJmuiden.

Transportveiligheid



Aanrijdingen

466 2 497
Bus Metro Tram

2024: bus 417, metro 1, tram 457

Aanvaringen

1
Veren

2024: 5

Gewonde reizigers

Exclusief onwelwordingen

12 3 17
Bus Metro Tram

2024: bus 21, metro 17, tram 22



Gewonde medeweggebruikers

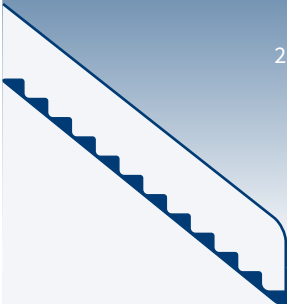
7 0 18
Bus Metro Tram

2024: bus 10, metro 0, tram 15

Gewonden in stations of op perrons

24 0
Metro Tram

2024: metro 10, tram 1



Dodelijke ongeval met medeweggebruiker

In september kwam bij het Frederik Hendrikplantsoen een scootmobiel in botsing met een tram. De bestuurder van de scootmobiel raakte bekeld en overleed later aan zijn verwondingen. We betreuren dit diep en leven oprecht mee met de nabestaanden.

Gewonde medeweggebruikers

In 2025 gebeurden verschillende ongevallen. In juli reed een busje een tram aan op lijn 26, waarbij de bestuurder van het busje zwaargewond raakte, en raakte bij halte Meer en Vaart een voetganger gewond toen ze onder de tram kwam. In november botste een taxi tegen een gekoppelde tram op de Uithoornlijn nadat de taxi langs de dichte slagbomen was gereden. De tram ontspoorde en raakte zwaar beschadigd. De taxichauffeur en de trambestuurder raakten gewond. Bij ongevallen doen we altijd onderzoek om de oorzaak te achterhalen en zo mogelijk maatregelen te treffen. Ongevallen zijn tragisch en raken ook onze collega's zeer. We vangen hen op en bieden nazorg.

Taxi veroorzaakt
ontsporing tram
Uithoornlijn

Tabel 11 Aantal gewonde medeweggebruikers

	2025	2024	% verschil
Bus	7	10	-30%
Metro	0	0	0%
Tram	18	15	20%
Totaal	25	25	0%

Tabel 12 Aantal gewonde reizigers (exclusief onwelwordingen)

	2025	2024	% verschil
Bus	12	21	-43%
Metro	3	17	-82%
Tram	17	22	-23%
Totaal	32	60	-47%

Tabel 13 Aantal gewonden in stations of op perrons

	2025	2024	% verschil
Metro	24	10	140%
Tram	0	1	-100%
Totaal	24	11	118%

Sts-passages

Gevaarlijke situaties willen we voorkomen. Die kunnen bijvoorbeeld ontstaan als een metro- of trambestuurder onverhoopt voorbij een rood sein rijdt. Dit noemen we een stoptonendsein-passage (sts-passage). GVB registreert en analyseert elke sts-passage om de oorzaak te achterhalen en vast te stellen of er maatregelen nodig zijn om herhaling te voorkomen. GVB meldt sts-passages aan Vervoerregio Amsterdam.

Tabel 14 Ongeoorloofde stoptonend-sein-passages (sts-passages)

	2025	2024	Norm	% verschil t.o.v. 2024
Metro	8	6	10	33,3%
Tram	46	38	10	21%
Totaal	54	44	20	23%

Metro

In 2025 kwamen bij Metro 8 sts-passages voor (6 in 2024). De oorzaken liepen uiteen. Er werd onder meer niet geheel volgens procedure gereden of de verkeersleiding gaf de bestuurder niet de juiste aanwijzingen. Er werd 2 keer langs een seinbord gereden als gevolg van te laat remmen.

Aantal passages
stopseinen hoger
dan in 2024

In 2025 zijn we een project gestart om een integraal treinbeeld te kunnen realiseren op basis van samengevoegde data uit verschillende bronnen, zoals het metrobeveiligingssysteem (CBTC) en materieeldata. Met dit treinbeeld kunnen we de status van een metro op een bepaald moment analyseren, inclusief locatie, snelheid en bijzonderheden. Dit project loopt door in 2026.

Tram

Ook bij Tram kwamen in 2025 meer sts-passages voor dan het voorgaande jaar: 46 tegenover 38 in 2024. Deze stijging hangt samen met een veranderde definitie van sts-passage binnen Tram: in 2025 zijn de bedieningsfouten meegeteld, waar dit eerder niet gebeurde. Desondanks willen we overschrijding van de norm voorkomen en we nemen dan ook maatregelen om de aantallen sts-passages terug te dringen.

Ontsporingen

Ontsporingen kunnen ernstige gevolgen hebben; die proberen we uiteraard te voorkomen. Alle ontsporingen worden intern onderzocht. We melden ze bij Vervoerregio Amsterdam en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

GVB onderzoekt en meldt alle ontsporingen

Metro

Net als in de afgelopen jaren zijn er in 2025 bij Metro geen ontsporingen geweest.

Tram

Bij Tram waren er 3 ontsporingen als gevolg van aanrijdingen met wegverkeer (5 in 2024). Ook waren er op de openbare weg 20 ontsporingen (12 in 2024), waarvan 19 bij een wissel (10 in 2024). Op het remiseterrein gebeurden 6 ontsporingen (evenveel als in 2024). Het totale aantal ontsporingen is met ruim een kwart gestegen. In veel gevallen is het niet juist toepassen van de procedure voor het berijden van wissels de oorzaak: ligt een wissel niet goed aan en de tram rijdt er overheen, dan kan die ontsporen. De technische afdelingen en het Opleidingscentrum Tram hebben continu aandacht voor het voorkomen van ontsporingen.

Beschikbaarheid en kwaliteit materieel

Bus

Na de zomer van 2025 is de instroom van nieuwe elektrische bussen op gang gekomen, na diverse vertragingen bij leverancier VDL in 2024. Van deze vierde levering (batch) van 84 bussen zijn er 63 in 2025 ingestroomd. Er volgen er nog 21 in 2026. We hebben dan de beschikking over in totaal 159 elektrische bussen. Er volgen nog nieuwe bestellingen bij de leverancier. Zodra die zijn ingestroomd, is onze hele busvloot geëlektrificeerd.

Instroom van elektrische bussen op gang gekomen

De vertraagde intrede van de elektrische bussen betekent ook dat we langer doorrijden met de oudere modellen. Maar in 2026 nemen we definitief afscheid van deze diesels. In 2025 zijn meerdere voertuigen uitgestroomd en in 2026 nemen we afscheid van een ander deel van de dieselveertuigen. Dit is hard nodig, want de gemiddelde leeftijd van de nog actieve dieselbussen is hoog (circa 12 jaar). De oudsten zijn zelfs 15 jaar oud. De technische levensduur is ruim overschreden. Dit merken we in de praktijk: de dieselvloot heeft vaak storingen. Dit zorgt voor uitval en vergt veel (schaarse) uren voor herstel.

We passen ook de infrastructuur aan. Aandachtspunt is het laden van de bussen. De netcongestie speelt ons daarbij parten op bepaalde locaties, zoals bij Buikslotermeer. Als we vanwege netcongestie niet (volledig) kunnen rijden, raken reizigers gedupeerd, terwijl GVB betrouwbaar OV wil aanbieden. Daarom zijn we hierover in overleg met de netbeheerder.

Metro

De beschikbaarheid van de metrovoertuigen was in 2025 goed te noemen. Uitval door gebreken of noodzakelijk onderhoud kwam op 0,59%, bij een norm van 0,75%. Dit ondanks dat we de oude (en minder betrouwbare) S3- en M4-metro's langer hebben laten rijden. Ook in de drukke periodes met bijvoorbeeld het Feest op de Ring en SAIL Amsterdam hadden we voldoende voertuigen beschikbaar.

We werken ernaartoe om begin 2026 het volledige onderhoud van de M7-metro's op ons te nemen. Dit vergt veel voorbereidingen. Zo leiden we monteurs en ondersteunend technisch personeel op. Door defecten in te bouwen in een testmetro waarmee technici kunnen oefenen, vergroten we de deskundigheid in het zoeken naar storingen.

We zien veel uitdagingen voor 2026. Behalve de overname van het correctief onderhoud op de M7-metro's in het begin van het jaar en het tekort aan Quick Service-monteurs, staat er ook een grote verbouwing van de werkplaats gepland en moeten de S3- en M4-metro's langer rijdend gehouden worden. Ook treffen we voorbereidingen voor de instroom van 13 nieuwe M7-voertuigen. Dit vergt grote inspanningen om zowel de spoorcapaciteit als de beschikbaarheid van medewerkers op tijd op orde te hebben. De voorbereidingen zijn in 2025 gestart en we liggen goed op schema. Daarnaast hebben we in april 2025 een serviceovereenkomst afgesloten met Alstom voor het onderhoud van de M5-metro's. Dit langetermijncontract, dat 5 jaar loopt, betreft groot-onderhoudsbeurten, materialen, onderdelen en ondersteunende diensten.

Tram

De uitval door gebreken bij Tram is uitgekomen op 0,74%, ruim boven de norm van 0,39%. De betrouwbaarheid van de tramvloot wordt sterk beïnvloed door ontwerpissues en garantiezaken. Zo zijn er bij de 13G- en 14G-tram uitdagingen met het remsysteem, systemen in de voertuigen (GIVA/mobilfoon), de bestuurdersstoelen en de revisie van de tandwielkasten. Bij de 15G-tram gaat het om niet-werkende zandstrooiers, te warme motoren en lekkende tandwielkasten. Met extra maatregelen houden we het materieel rijdend. Er is een taskforce geformeerd om snel in actie te komen bij veel voorkomende kwesties en om vlootschouwen uit te voeren.

Issues met ontwerp en garantie beïnvloeden uitval bij Tram sterk

Omdat de storingsdienst kampt met een tekort aan monteurs, huren we extra personeel in van de fabrikant. Verder werken we met een nieuwe planning, waardoor vrijwel geen trams meer buiten dienst worden gesteld vanwege het overschrijden van de onderhoudstermijn of het maximale aantal kilometers.

Veren

In Velsen komt een tweede veerverbinding over het Noordzeekanaal. Gemeente Velsen en gemeente Amsterdam hebben een overeenkomst bereikt over de aanschaf en exploitatie van een nieuwe elektrische pont. De bestelling is inmiddels geplaatst. De verwachting is dat de pont begin 2027 gaat varen. In 2026 zetten we in de ochtendspits een tijdelijke pont in.

Dienstregeling en netwerk

Een dekkend netwerk in de stad en een goede dienstregeling zijn noodzakelijk om mensen in Groot-Amsterdam te bewegen voor het OV te kiezen en ze op de plaats van bestemming te kunnen brengen. We ontsluiten steeds meer plekken in en om de stad.

Ontsluiting Strandeiland

In 2025 is het nieuwste eiland van IJburg, het Strandeiland, toegankelijk gemaakt met OV, zowel overdag als in de weekendnachten. Overdag rijdt buslijn 360 er. Deze nieuwe HOV-lijn (hoogwaardig openbaar vervoer) verbindt IJburg Strandeiland met Amsterdam Bijlmer ArenA. De lijn rijdt via een snelle route en volgt deels de A9. Op IJburg doet de lijn Centrumeiland en Strandeiland aan.

Strandeiland ontsloten met HOV-lijn 360 en nachtbus N89

Het aantal inwoners van IJburg blijft verder groeien en de verwachting is dat deze lijn uiteindelijk uitgroeit tot een van de drukste GVB-buslijnen. De route van nachtbus N89, die voorheen tot Centrumeiland van IJburg reed, is doorgetrokken naar Strandeiland om deze buurt ook in de weekendnachten te ontsluiten.

OV naar De Eendracht

Sinds maart 2025 heeft buslijn 21 een extra eindpunt in Geuzenveld. De helft van de ritten eindigt nu bij de halte J.M. Den Uylstraat. De andere ritten gaan door naar de De Savornin Lohmanstraat.

Met deze wijziging heeft de buurt De Eendracht weer OV. Een lang gekoesterde wens van de wijkbewoners is hiermee in vervulling gegaan.

Drukke in de dynamische stad

Het jaar 2025 was een uitzonderlijk druk en dynamisch jaar voor de stad. Er waren veel festiviteiten en regelmatig terugkerende, grote evenementen. Dit kwam boven op verscheidene andere belemmerende en uitdagende omstandigheden.

Op veel locaties werd gewerkt aan bruggen, kades en wegen. De dienstregeling en de routes van een aantal tramlijnen en buslijnen worden geraakt door de noodzakelijke afsluitingen. De Oranje Loper, de vernieuwing van de infrastructuur op de as West-Centrum, is een van bekendste voorbeelden. Daarbij kwamen in 2025 ook nog de grote werkzaamheden aan het Alexanderplein in Oost, werkte Rijkswaterstaat aan de ringweg A10 en de Coentunnel, en veroorzaakte het werk aan het Zuidasdok grote hinder.

Wegafsluitingen raken dienstregeling en route van bussen en trams

Ondertussen volgden de festiviteiten en andere happenings elkaar rap op. Naast de jaarlijkse evenementen als Koningsdag, Pride Amsterdam, dancefestival ADE en de Amsterdam Marathon, waren er nu ook nog vele extra festiviteiten in het kader van de 750ste verjaardag van de stad. In het oog sprong onder meer het Feest op de Ring op 21 juni. Maar ook SAIL kwam na 10 jaar weer terug naar Amsterdam.

Daarnaast groeit de laatste jaren ook het aantal demonstraties in de stad. In 2025 waren er meer dan ooit tevoren: we telden er bijna 3.500, met de meest massale de 'Rode Lijn' op 5 oktober, waarbij zo'n 250.000 mensen zich in de stad verzamelden.

470 tijdelijke verkeersmaatregelen

In 2025 waren er maar liefst 470 zogenoemde tijdelijke verkeersmaatregelen (TVM) als gevolg van deze evenementen, demonstraties en werkzaamheden. Dit waren er ongeveer evenveel als in 2024, maar veel daarvan hadden een flink grotere impact dan een jaar eerder. Ze duurden langer of waren omvangrijker.

We zien dat de drukte en de aanpassingen een wissel trekken op onze medewerkers. Ze moeten zich continu aanpassen, hebben te maken met opstoppen en kunnen vaak hun ritten niet op tijd rijden. Bovendien is het aantal aanrijdingen met een bus of tram gestegen, onder meer als gevolg van de TVM's.

Drukke en aanpassingen trekken wissel op onze medewerkers

Expert en partner

GVB is een onmisbare bron van data en vakkennis over techniek, vervoer en mobiliteit. Die kennis en data zijn waardevol voor onze partners bij hun beleidskeuzes voor vervoeroplossingen. We stellen ons altijd op als coöperatieve partner.

GVB en maatschappelijke partners

GVB staat midden in de Amsterdamse samenleving. Daarom onderhouden we periodiek contact met stakeholders in de stad. Daaronder vallen bijvoorbeeld MKB Amsterdam en de stichting amsterdam&partners, en grote werkgevers en organisaties in de stad, variërend van Ajax en de ArenA tot instellingen voor hoger en middelbaar onderwijs. Ook voeren we gesprekken met belangenorganisaties voor reizigers in de stad, waaronder Rover, de Reizigers Adviesraad en Cliëntenbelang Amsterdam.

We houden contact met diverse stakeholders in de stad

Maatschappelijke positionering

Bereikbaarheid is een belangrijke waarde in de stedelijke samenleving. Voor onze maatschappelijke positionering en ons sponsorbeleid hanteren we 3 strategische doelen:

- We verbinden alle Amsterdammers;
- We gaan eenzaamheid in de stad tegen;
- We houden sociaal-culturele voorzieningen bereikbaar voor de inwoners van de stad.

Deze maatschappelijke participatie uit zich niet in het doneren van geld, maar in ondersteuning met vervoer en het aanbieden van ruimte voor communicatie-uitingen in de voertuigen en op social media. Via onze voertuigen bereiken we een breed publiek. In 2025 ondersteunden we bijvoorbeeld het Jeugdfonds Sport & Cultuur Amsterdam met mediaruimte. Dit fonds betaalt kosten van sport, culturele activiteiten en diplomazwemmen voor kinderen in Amsterdam en Weesp die het niet breed hebben. Ook gaven we uurkaartjes aan de Voedselbank, zodat ook mensen met een krappe beurs Sinterklaas konden verwelkomen.

Politiek

GVB onderhoudt contacten met politieke stakeholders. Dit gebeurt vaak in nauw overleg met Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam. We organiseren werkbezoeken om raadsleden en commissieleden van gemeente Amsterdam en gemeenten tot waar we openbaar vervoer aanbieden – Diemen, Ouderkerk aan de Amstel, Amstelveen en Uithoorn – te betrekken bij de uitvoering van het openbaar vervoer. De thema's daarvan lopen uiteen. Deze werkbezoeken zijn eigenlijk een kijkje in de keuken van GVB. We delen kennis en nemen tijdens werkbezoeken de genodigden mee in afwegingen en keuzes die gemaakt worden.

OV-NL

Op landelijk niveau zijn we actief in de brancheorganisatie OV-NL. Samen met de andere stadsvervoerders, de streekvervoerders en de Nederlandse Spoorwegen behartigen we zo in Den Haag de belangen van het openbaar vervoer.

Reizigers Advies Raad

De Reizigers Advies Raad (RAR) is een onafhankelijk adviesorgaan voor het OV die gevraagd en ongevraagd adviezen uitbrengt aan de vervoerders in het gebied van Vervoerregio Amsterdam. Vertegenwoordigers van consumentenorganisaties die betrokken zijn bij het OV in de vervoerregio hebben zitting in de RAR.

Op regelmatige basis vindt er overleg plaats tussen GVB en de RAR. De algemeen directeur van GVB overlegt 4 keer per jaar met de RAR; het Concessiemanagement GVB doet dat 10 keer per jaar. Aan bod komen onder andere tarieven, betaalwijzen, reisinformatie, sociale veiligheid, dienstverlening aan de reizigers en reizigersmarketing. In 2025 waren er een aantal thema-overleggen, onder andere over de 17G-tram, de verkeersmaatregelen in Amsterdam en de ontvlechting van het metronetwerk.

Cliëntenbelang Amsterdam

Voor toegankelijk OV werken we samen met Cliëntenbelang Amsterdam en met de RAR waarin Cliëntenbelang een vertegenwoordiging heeft. Met Cliëntenbelang spreken we 3 keer per jaar om vragen en de voortgang van projecten te bespreken. Voor meer hierover, zie [Toegankelijk OV](#).

GVB overlegt met
Cliëntenbelang over
toegankelijkheid OV

ROVER en Maatschappij voor Beter OV

Met reizigersbelangenorganisaties wisselen we regelmatig van gedachten over de uitvoering van het concessiecontract. Deze organisaties helpen ons om inzichtelijk te krijgen hoe reizigers het reizen met openbaar vervoer ervaren. Andere bronnen hiervoor zijn de informatie uit ons reizigerspanel en de landelijke OV Klantenbarometer.

Met ROVER afdeling Amsterdam spreken we 2 maal per jaar. De algemeen directeur en het Concessiemanagement GVB bespreken de dienstverlening van GVB en actuele dossiers. Met de voorzitter van de Maatschappij voor Beter OV praten we op basis van actuele dossiers over de dienstverlening en de dienstregeling.

Stolperschwellen op tramhaltes

Samen met de gemeente, een vertegenwoordiging van de Joodse gemeenschap en de Stichting Stolpersteine (struikelstenen) hebben we in 2025 op 3 tramhaltes in de stoepband Stolperschwellen (struikeldrempels) geplaatst: bij Artis/Nationaal Holocaustmuseum, Victorieplein en Beethovenstraat. Op de Stolperschwellen staat te lezen wat er in de Tweede Wereldoorlog op deze tramhaltes is gebeurd. Zo staan we hierbij op gepaste wijze stil. In 2026 willen we in samenwerking met stadsdeel Zuid een educatief element toevoegen aan de tramhaltes met een Stolperschwelle.

Impact op beleid

Voor de landelijke OV-lobby werkt GVB met de andere vervoerders in Nederland via OV-NL samen aan petitie, debatten, werkbezoeken en position papers. Daarnaast zijn we, ook via OV-NL, vertegenwoordigd in de Mobiliteitsalliantie.

Korting op de Brede doeluitkering

In 2025 voerden we een intensieve gezamenlijke lobby met Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam/Den Haag, OV-NL en overige vervoerders om de voorgenomen korting op de Brede doeluitkering (BDU, de rijksbijdrage aan het regionale en lokale OV) te voorkomen. Voor Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam/Den Haag zou de korting een vermindering van €110 miljoen op de begroting betekenen. De lobby was succesvol: in 2026 komt er geen korting op de BDU. Voor 2027 worden de lasten door het rijk en de regio gedeeld. GVB werkte samen met de andere (stads)vervoerders mee aan de aanbidding van een petitie in de Tweede Kamer en aan ludieke acties om te benadrukken dat de bezuiniging grote gevolgen voor het openbaar vervoer zou hebben. In het voorjaar stonden al onze voertuigen daarom symbolisch 110 seconden stil, en later deden we mee aan een toeterprotest.

Landelijke lobby
voorkomt korting op
rijksbijdrage aan OV

Opbrengsten accijnsverhoging deels naar OV

In het najaar besloot de Tweede Kamer dat de accijns op brandstoffen de komende jaren gaat stijgen. Eerder was besloten om nog een jaar accijnsverlaging door te voeren. Van de €1,7 miljard die voor de accijnsverlagingen was gereserveerd, gaat €448 miljoen naar het OV. Ook aan dit besluit ging een succesvol landelijk lobbytraject vooraf.

Lokale politiek

Net als in eerdere jaren kreeg GVB in 2025 een afvaardiging van een aantal lokale politieke partijen op bezoek. We beantwoordden vragen over belangrijke OV-dossiers en namen politici mee op werkbezoek bij verschillende organisatieonderdelen. De drukke agenda's van raadsleden laten niet altijd ruimte voor een lange afspraak. Daarom is in 2025 de mogelijkheid uitgebreid voor raadsleden om korte bezoeken te brengen aan GVB om bijvoorbeeld mee te gaan met een kaartcontrole en om vragen te stellen.

GVB ontvangt lokale politici voor werkbezoeken

Ter voorbereiding op het opstellen van de partijprogramma's voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2026 hebben diverse partijen bij GVB 'minicolleges' gevolgd over veiligheid, metro, verkeersregie en het Communicatie Centrum Vervoer (CCV).

Op 3 oktober 2025 vond de Deelnemingendag plaats. Aandeelhouder gemeente Amsterdam organiseerde deze dag om de raadsleden uitgebreid te laten kennismaken met alle deelnemingen. GVB leverde een actieve bijdrage aan de dag.

Robuust fundament

Om nu en in de toekomst goed OV te kunnen aanbieden, moet GVB een gezonde organisatie zijn. Voor onze medewerkers zijn we een goede werkgever. We houden onze financiën op orde en richten onze processen efficiënt in, met een juiste verhouding tussen waarde en kosten, en we houden onze organisatie wendbaar.

Goede werkgever

GVB behoort tot de top van de werkgevers in Amsterdam. Ook in een krappe arbeidsmarkt bieden we werk aan mensen uit alle geledingen van onze samenleving, waarmee we een afspiegeling vormen van de stad. De gezondheid en de veiligheid van onze medewerkers en mogelijkheden voor hun ontwikkeling zijn altijd belangrijke punten van aandacht.

Medewerkerwaardering en -betrokkenheid



KPI: In 2025 waardeerde 68% van de medewerkers GVB met een 7 of hoger, dit is 2% minder dan beoogd

GVBArometer

In 2025 zijn we gestart met een nieuwe vorm van het medewerkeronderzoek: de GVBArometer. Waar we voorheen eens per 2 jaar een uitgebreide vragenlijst gebruikten, bestaat de GVBArometer uit meerdere korte, gerichte waarderingsmetingen per jaar. Met deze kortcyclische methode kunnen we de beleving van de medewerkers beter meten en kunnen we sneller reageren op wat ze belangrijk vinden en waar verbeteringen nodig zijn. We kijken hierbij vooral naar het rapportcijfer dat medewerkers het werkgeverschap van GVB geven. Ons doel is dat zo veel mogelijk medewerkers een 7 of hoger geven.

Omdat de GVBArometer anders is dan het oude onderzoek, kunnen we de resultaten niet een-op-een vergelijken. Deze eerste GVBArometer gebruiken we daarom als nulmeting voor volgende onderzoeken. In 2026 willen we maximaal 3 korte onderzoeken doen.

De eerste GVBArometer is ingevuld door 50% van de medewerkers. Deze is in een vakantieperiode afgenomen en had een korte responstijd van 2 weken. De komende GVBArometers nemen we buiten de vakantietijd af met een responstijd van 3 weken. We bekijken of het percentage respondenten daarmee hoger uitkomt.

7 of hoger

GVB krijgt van 68% van de respondenten een 7 of hoger. Gemiddeld krijgen we een 6,8. Dat is net onder onze minimale streefwaarde van een 7. Er zijn verschillen per onderdeel. Over het algemeen zijn medewerkers uit de Operatie minder positief dan die van Techniek en de staf. Gemiddeld geeft 67% een 7 of hoger waar het gaat over trots om voor GVB te werken, en 71% geeft een 7 of hoger voor betrokkenheid bij GVB. We streven ernaar deze percentages te verhogen.

Gemiddeld 49% van de respondenten ervaart een (veel) te hoge werkbelasting. Dit percentage is hoog, en hoger dan in oude peilingen. De achtergronden van de werkdruk zijn divers en de beleving verschilt ook per onderdeel van de organisatie: binnen Operatie wordt die als hoger ervaren dan elders. Genoemde oorzaken zijn onder andere personeelstekort, krappe rijtijden, veranderingen die gepaard gaan met nieuwe eisen, agressie van en intimidatie door reizigers, en onvoldoende ondersteuning. We nemen deze signalen zeer serieus en per onderdeel en afdeling pakt het management dit thema op.

Helpt respondenten ervaart te hoge werkbelasting

Goed voor mekaar

In 2025 hebben we de campagne 'Goed voor Mekaar' gevoerd en trainingen over omgangsvormen gegeven. Desondanks toont de GVBarometer dat er meer nodig is om bijvoorbeeld pesten tegen te gaan en het werkgeluk te verhogen. Speerpunten blijven werkdruk, pesten en communicatie. In ons jaarplan 2026 focussen we dan ook op deze thema's. De resultaten laten zien hoe een deel van onze organisatie zich op dit moment voelt. We nemen de uitkomsten zeer serieus en er zijn al verschillende aanvullende acties in gang gezet. We hopen positieve effecten hiervan te zien in de volgende GVBarometer.

Nieuw planningssysteem

In juni is het nieuwe, integrale planningssysteem Hastus in gebruik genomen. Dit is een van de grootste veranderingen geweest op planningsgebied in de afgelopen 20 jaar. Hastus wordt wereldwijd gebruikt en is in Nederland het meest gebruikte planningssysteem. Dankzij deze belangrijke modernisering is de planning objectiever geworden, terwijl het rijdend personeel tegelijkertijd meer zelfstandigheid heeft gekregen in hun eigen module.

Zoals bij iedere grote vernieuwing waren er bij de start nog punten die moesten worden verfijnd. Een deel daarvan betrof normale opstart- en optimalisatievraagstukken. Daarnaast waren er aspecten die tijd vragen om aan te wennen en onderdeel zijn van de natuurlijke overgang naar een nieuwe manier van werken. Deze veranderingen vroegen veel van onze medewerkers en veroorzaakten onrust. We hebben een intensieve en open dialoog georganiseerd tussen management en werkvloer – onder andere via medewerkerssessies – en hebben vervolgens een lijst met verbeterpunten opgesteld. Binnen Operatie is het traject 'Samen verbeteren' gestart. De meest urgente verbeteringen zijn in de tweede helft van 2025 succesvol doorgevoerd. Verdere optimalisaties voeren we in 2026 uit.

Planningssysteem Hastus veroorzaakte onrust op werkvloer

We blijven nauw samenwerken met medewerkers en medezeggenschap en blijven in gesprek over de voortgang, zodat Hastus zich verder kan ontwikkelen tot een systeem dat optimaal aansluit bij onze organisatie en manier van werken.

Werving van medewerkers

Instroom van nieuwe medewerkers

De arbeidsmarkt was in 2025 nog steeds krap. Er waren ongeveer 750 voorspelde vacatures. Om die in te vullen, bouwden we verder aan ons werkgeversmerk, lanceerden we nieuwe campagnes, verbeterden we het traject dat een sollicitant bij ons aflegt en richtten we ons op interne doorstroom, zij-instroom en eigen opleidingstrajecten. We boekten diverse successen: 796 vacatures vulden we in, waarvan 354 rechtstreeks bij GVB en 442 via het uitzendbureau.

We bouwden verder aan ons werkgeversmerk

Vacatures voor staf- en managementfuncties die voorheen moeilijk in te vullen waren, trokken in 2025 juist veel goede kandidaten. Junior en medior functies konden vaak goed worden ingevuld, maar dat gold niet voor specialistische en senior functies in techniek en IT. Bij de werving van buschauffeurs zagen we een wisselend beeld: tot en met het derde kwartaal was er zelfs overcapaciteit, maar daarna moesten we de werving weer op volle sterkte voortzetten.

Wel moet gezegd dat er ook medewerkers uitstromen. In 2025 verloren we een aanzienlijk aantal medewerkers die korter dan 2 jaar in dienst waren. Daar moeten we goed naar kijken: talentvolle mensen willen we behouden.

Campagnes

We voerden het hele jaar door brede en gerichte campagnes om actief en latent werkzoekenden te bereiken. Onze uitingsvormen zijn uitgebreid en zijn heel divers. We bestickerden trams, maakten bioscoopreclames en voerden campagnes in de metro's, op gamingplatforms en op TikTok. Ook ontwikkelden we nieuwe videoformats voor sociale media en werkten we samen met influencers om nieuwe doelgroepen te bereiken.

Voor nieuwe instroom bij Techniek lanceerden we in het voorjaar de campagne 'Alle techniek aan boord'. Deze trok veel nieuwe bezoekers naar onze website. Tussen juni en november leidde dit tot 807 sollicitaties. Ook startten we de campagne 'Je zou bijna vergeten dat het werk is', om het beroep van schipper beter te positioneren en nieuwe schippers te werven. Tot slot voerden we gerichte wervingscampagnes voor zowel startende als ervaren handhavers. Hiermee haalden we het benodigde aantal over de streep.

Campagne 'Alle techniek aan boord' trok veel sollicitanten

Bonussen

Welkomstbonussen en aanbrengbonussen hebben we gehandhaafd. Kwamen in eerdere jaren enkel buschauffeurs en trambestuurders in aanmerking, in 2025 hebben we daar monteurs aan toegevoegd. Dit had direct effect: we zagen een groei in het aantal sollicitaties. Nieuwe buschauffeurs, trambestuurders en monteurs maakten aanspraak op een welkomstbonus van € 1.500, ongeacht of ze via een uitzendbureau binnenkwamen of rechtstreeks bij GVB. Collega's die nieuwe medewerkers aanbrengen kunnen een bonus ontvangen van € 1.000.

Sneller en slimmer selecteren

Op verschillende punten verbeterden we onze processen. We leggen eerder contact met sollicitanten en onderhouden meer en beter tussentijds contact. Ook kijken we meer naar wat iemand kan in plaats van alleen naar diploma's en cv's. Voor technische functies zoals monteur en maintenance engineer kunnen mensen nu ook in het Engels solliciteren. We introduceerden solliciteren via WhatsApp en via een AI-chatbot. Voor ervaren buschauffeurs hebben we de selectieprocedure versneld. Zij kunnen nu op dezelfde dag een gesprek en een rijtest doen.

Inhuur

In juni 2025 stapten we over naar een nieuwe managed service provider. Dit is een bedrijf dat voor GVB het proces organiseert voor ingehuurde krachten (met uitzondering van rijdend personeel). We voerden een nieuw proces in dat compliant is met alle wet- en regelgeving en gericht is op het snel vinden van goede kandidaten tegen marktconforme tarieven. Eind 2025 huurden we via deze weg 297 krachten in.

Voor de inhuur van rijdend personeel blijft het proces separaat ingericht met onze uitzendpartner die ook onze flexpool begeleidt. De aflopende raamovereenkomst met het uitzendbureau is omgezet naar een overbruggingscontract. De flexpool bestond eind 2025 uit 480 personen. We bereiden de aanbesteding voor een nieuw contract voor. Dit gaat per 1 augustus 2026 in.

Betere onboarding

Dankzij een nieuw indienstformulier verloopt de preboarding soepeler en sneller. Ook ontwikkelden we een generiek onboardingsprogramma met nieuwe e-learnings; dit staat in een leerlijn op het Ontwikkelplein, de nieuwe naam van onze digitale leeromgeving. Verder actualiseerden we de introductiedag, die nu verplicht is voor alle nieuwe collega's.

Introductiedag is nu verplicht voor alle nieuwe collega's

Stages

In 2025 hebben we stappen gezet in beleid, proces en ondersteuning rond stages, in lijn met het Amsterdams Stagepact MBO. In 2025 verwelkomden we 48 stagiairs en 4 BBL'ers (beroepbegeleidende leerweg). We hadden meer stagiairs ten opzichte van vorig jaar, maar iets minder dan ons doel van 50. Dit kwam vooral door capaciteitstekort in de begeleiding. In 2025 werkten we aan een plan voor een Vakschool Techniek, waarmee we ook in de toekomst hopen de knelpunten bij onze technische afdelingen op te lossen.

De afdeling Service & Veiligheid biedt ieder leerjaar stageplaatsen aan 8 studenten Handhaven, Toezicht en Veiligheid van het Nova College. Dit doen we samen met Connexxion en NS, zodat

de stagiairs op verschillende werkplekken ervaring opdoen. In 2025 is ook een stagiair van het ROC van Amsterdam bij GVB begonnen.

JINC

In 2025 was GVB 20 jaar partner van JINC, de organisatie die strijdt voor gelijke kansen richting de arbeidsmarkt voor jongeren uit wijken met sociaaleconomische uitdagingen. Dit is een mooie mijlpaal. GVB werkte mee aan diverse JINC-projecten zoals de 'Baas van Morgen'. In mei begeleidde de vervoersmanager van Bus 2 scholieren tijdens hun dag bij GVB, waarbij ze werden meegenomen van de werkvloer tot aan beleidsmatige dilemma's. Na afloop presenteerden ze hun ervaringen en gaven ze advies over de vraag hoe we jongeren kunnen stimuleren vaker en eerlijker te betalen voor het OV. Ook deed GVB in 2025 weer mee aan het project Bliksemstage van JINC. Dit keer kregen we bezoek van leerlingen uit de groepen 7 en 8 van 12 Amsterdamse basisscholen. Kinderen met een mogelijke afstand tot de arbeidsmarkt konden zo kennismaken met ons bedrijf.

GVB was in 2025
twintig jaar
partner van JINC

Participatiewet

In 2025 verwelkomden we 15 kandidaten onder de Participatiewet (tegen 10 in 2024). Ze werkten in uiteenlopende functies, van unitassistent en servicemedewerker op de Noord/Zuidlijn tot administratief ondersteuner. Samen met de gemeente Amsterdam en betrokken jobcoaches organiseerden we persoonlijke begeleiding, gericht op het ontwikkelen van hun vaardigheden.

We verwelkomden vijftien
kandidaten onder
Participatiewet

Nieuwe regelgeving

De gewijzigde Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties (DBA) en het loonverhoudingsvoorschrift binnen de ABU-cao voor Uitzendkrachten hebben in 2025 invloed gehad op onze bedrijfsvoering. We kunnen zzp'ers minder makkelijk structureel inzetten, en uitzendkrachten moeten dezelfde primaire arbeidsvoorwaarden krijgen als onze vaste medewerkers. Dit maakt flexibele inzet voor GVB duurder. Daarom groeit het belang van goede personeelsplanning, interne opleidingen en professioneel recruitment.

We verwachten dat de arbeidsmarkt in 2026 krap blijft. We blijven investeren in strategische personeelsplanning en in opleidingen voor schaarsteberoepen. Ook steken we energie in het aanspreken van potentieel werkzoekenden en in het doorontwikkelen van ons werkgeversmerk en onze recruitmenttechnologie.

Personeelsopbouw



Personeel

3.305

fte, ultimo jaar

2024

3.189



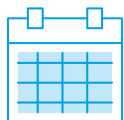
Arbeidsverzuim

9,0%

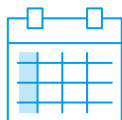
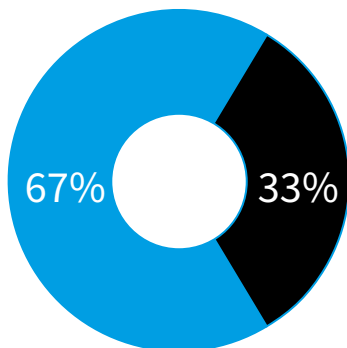
2024

8,7

Soort dienstverband



Voltijd

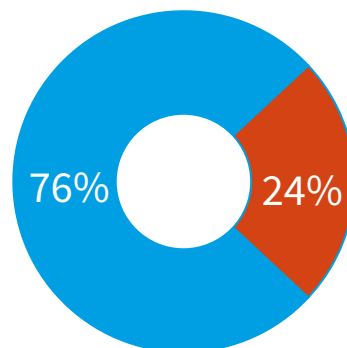


Deeltijd

Geslacht

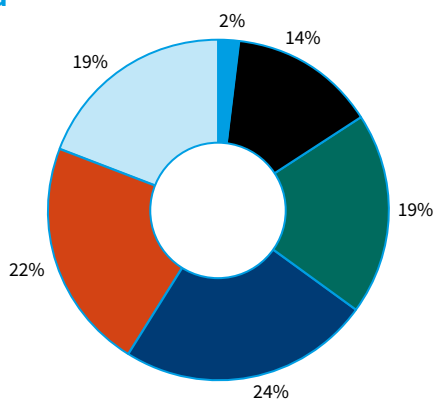


Man



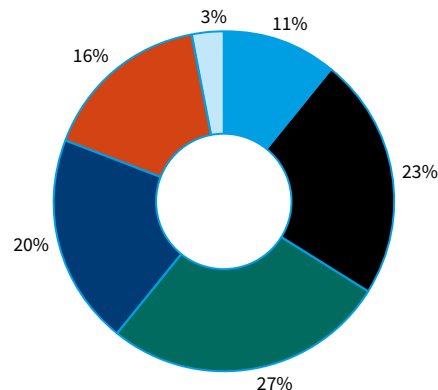
Vrouw

Leeftijd



■ Tot 25 jaar
 ■ 25 tot 35 jaar
 ■ 35 tot 45 jaar
 ■ 45 tot 55 jaar
 ■ 55 tot 60 jaar
 ■ 60 jaar en ouder

Jaren dienstverband



■ Tot 1 jaar
 ■ 1 tot 5 jaar
 ■ 5 tot 15 jaar
 ■ 15 tot 25 jaar
 ■ 25 tot 40 jaar
 ■ 40 jaar en langer

Diversiteit, gelijkheid en inclusie

GVB wil een cultuur creëren waarin iedereen zich welkom, veilig en gewaardeerd voelt. Diversiteit, gelijkheid en inclusie (DGI) vormen daarbij de basis; omgangsvormen en integriteit bepalen hoe we die waarden dagelijks zichtbaar maken in ons gedrag.

GVB wil dat iedereen zich welkom, veilig en gewaardeerd voelt

We werken vanuit de overtuiging dat we alleen een excellente dienstverlening kunnen bieden als onze organisatie een afspiegeling vormt van de stad Amsterdam. In 2025 richtten we ons op het versterken van gelijkwaardigheid: niet alleen gelijke kansen bieden, maar actief zorgen dat iedereen mee kan doen, zich gezien voelt en invloed kan hebben.

In 2024 hebben we in ons medewerkersonderzoek aan verschillende diversiteitsgroepen vragen gesteld over DGI om in kaart te brengen hoe onze organisatie is opgebouwd. Medewerkers konden op vrijwillige basis vragen beantwoorden over onder meer culturele achtergronden en of ze zich identificeren met de LHBTIQ+-gemeenschap.

Ook zijn we inclusie op een breder spectrum gaan meten. Dit onderzoek vormde de nulmeting als basis voor onze aanpak in 2025. In 2025 zijn geen fundamentele verschillen te zien in de samenstelling van de organisatie ten opzichte van 2024. Gezien het beperkte verloop in bepaalde functiegroepen is dit een beeld van de diversiteitscijfers dat aansluit op de verwachting. Bij vacatures geven we bij gelijke geschiktheid wel de voorkeur aan kandidaten uit ondervertegenwoordigde groepen om dichterbij ons doel te komen.

Focus in 2025

In 2025 lag de focus op 3 thema's: het versterken en actualiseren van gedragskaders, ontwikkeling, en cultuur & communicatie.

1. Versterken en actualiseren van gedragskaders

Onze uitgangspunten hebben we verankerd in ons DGI-beleid. We maakten duidelijk wat gewenst en ongewenst gedrag betekent in de praktijk. Hiermee sloten we aan bij eerdere resultaten uit zowel het medewerkersonderzoek als de vernieuwde GVBarometer (zie ook [Medewerkerstevredenheid](#)). In 2026 gaan we hiermee verder. We gaan ook meer tussentijds rapporteren, zodat we parallel aan onze nieuwe GVBarometer kortcyclisch kunnen sturen.

2. Ontwikkeling

In 2025 hebben we nieuwe leidinggevendenden bij Bus getraind in professioneel gedrag, multicultureel vakmanschap en omgangsvormen. Door personeelstekort was binnen andere onderdelen minder ruimte, maar eerdere jaren hadden we daar al stappen gezet met deze training. Voor nieuwe leidinggevendenden is een training onderdeel van het verplichte check-inprogramma voor leidinggevendenden. Zij volgden ook een training over professioneel gedrag op de werkvloer en multicultureel vakmanschap.

In 2025 zijn we een onderzoek gestart naar inclusief leiderschap. We hebben bekeken hoe dit wordt ervaren en welke ondersteuning nodig is om dit in 2026 te bevorderen. De e-learning 'Omgangsvormen en integriteit' is verder doorontwikkeld en verbonden aan andere leerinitiatieven binnen GVB, zoals het werken aan een lerende cultuur. Ook is die opgenomen in het nieuwe onboardingprogramma. Leidinggevendenden krijgen in 2026 extra ondersteuning voor het voeren van lastige gesprekken over gedrag en integriteit.

We zijn onderzoek gestart naar inclusief leiderschap

3. Cultuur en communicatie

De campagne 'Goed voor mekaar', voor het doorgroeien naar een meer inclusieve en sociaal veilige cultuur, is in 2025 verder uitgerold. Collega's krijgen handvatten om grenzen te stellen, elkaar aan te spreken en moeilijke situaties bespreekbaar te maken. In 2025 kwamen pesten, roddelen en discriminatie aan bod. Ook in de GVB-podcast hebben we hier aandacht aan besteed. In wervingscampagnes stuurden we nadrukkelijk op een divers beeld om te laten zien dat iedereen welkom is bij GVB. We gebruikten ook weer onze diversiteitsactiviteitenkalender, zowel in de communicatie met collega's als met de reizigers. Deze kalender bevat feest- en herdenkingsdagen waaraan we aandacht besteden. Dit kan zijn in de vorm van een wens of activiteit, of berichten over hoe collega's die dag vieren.

Pesten, roddelen en discriminatie kwamen aan bod in campagne

Medewerkersnetwerken

De medewerkersnetwerken Roze Netwerk en JongGVB zijn al jaren belangrijk als klankbord. Ze vormen ook een bron van inspiratie. Hun inzichten helpen bij keuzes voor nieuw beleid.

Tabel 15 Diversiteit en inclusie bij GVB

KPI	Doelstelling	2025	2024
Kandidaten Participatiewet	12	15	10
Nieuwe medewerkers jonger dan 25 jaar	10,0%	12,2%	10,3%
Verdeling vrouw/man in rvc	30% v / 30% m	40% v / 60% m	40% v / 60% m
Verdeling vrouw/man in directie	30% v / 30% m	42,9% v / 57,1% m	42,9% v / 57,1% m
Verdeling vrouw/man leidinggevend	30% v / 30% m	28,1% v / 71,9% m	28,9% v / 71,1% m
Gelijke salarishantering in gelijke functies		✓	✓
Verdeling onbepaalde en bepaalde contracten	...	93,1% onbepaald / 6,9% bepaald (waarvan 0,3% na AOW)	92,3% onbepaald / 7,7% bepaald (waarvan 0,3% na AOW)
Stageplekken	50	48	33
Beroepsbegeleidende leerweg (BBL)	...	13	13
Geen last van ongewenste omgangsvormen	85%	81%	83%

Verzuim en vitaliteit

Verzuim

Na een daling naar 8,3% in 2023 is het verzuimpercentage bij GVB de afgelopen jaren weer gestegen. In 2024 kwam het uit op 8,7% en in 2025 bedroeg het 9%. Uit de analyse van het voortschrijdend gemiddelde per maand blijkt dat het verzuim gedurende het jaar 2025 eerst licht daalde naar 8,6% in juli, om daarna vanaf oktober weer te stijgen tot 9% in december. Het verzuim is vooral gestegen onder het rijdend personeel.

Ziekteverzuim steeg in 2025 van 8,7 procent naar 9 procent

Medewerkers hebben zich in 2025 niet vaker ziekgemeld dan in 2024: de meldingsfrequentie in 2025 was 1,3, net als in 2024. Het verzuimprobleem bij GVB wordt niet veroorzaakt door kort frequent verzuim, er is juist sprake van veel langdurig verzuim.

Verzuimaanpak

We hebben opnieuw veel aandacht gehad voor het voorkomen van verzuim en voor optimale begeleiding tijdens verzuim om de duur ervan te beperken. De samenwerking tussen leidinggevende en de medewerker staat hierbij centraal.

Voorkomen van verzuim

Preventie richt zich op gedrag, keuzes en omstandigheden voordat uitval plaatsvindt. GVB heeft een aanpak ontwikkeld waarmee we op het juiste moment gerichte actie kunnen ondernemen. Afhankelijk van de situatie (de medewerker is aan het werk, loopt het risico uit te vallen of heeft zich ziekgemeld) zijn de acties gericht op preventie of op herstel en terugkeer. De medewerker en de leidinggevende hebben samen de regie over de inzetbaarheid. De focus ligt op wat de medewerker nodig heeft om duurzaam inzetbaar te zijn en verbonden te blijven met het werk. Deze aanpak past bij de gedragsmatige aanpak van verzuim die we al eerder hebben ingezet.

GVB richt actie op preventie of op herstel en terugkeer

Begin 2025 hebben alle afdelingen een plan van aanpak opgesteld om verzuim te voorkomen en de duurzame inzetbaarheid te bevorderen. Ze hebben vastgesteld welke factoren een negatieve invloed hebben op de duurzame inzetbaarheid. Het kan gaan om werkomstandigheden, kennis

en vaardigheden, en motivatie en betrokkenheid. De meeste maatregelen uit de plannen van aanpak zijn in 2025 genomen. Voor 2026 is een planning opgesteld.

Verzuimbegeleiding

De leidinggevende speelt een belangrijke regierol in het voorkomen van en begeleiden tijdens verzuim. Dit vergt kennis en vaardigheden. In 2025 zijn de beschikbare hulpmiddelen aangeboden en verder uitgebreid, zoals intervisiebijeenkomsten, een AI-tool voor het oefenen van gesprekken, workshops en e-learnings. Daarnaast zijn we een pilot gestart waarin de adviseur Verzuim en Re-integratie al vanaf de eerste verzuimweek ondersteuning biedt aan de leidinggevende in plaats van na 6 weken. Het doel is om snel en effectief oplossingen voor verzuimkwesties te vinden. Zo missen we geen re-integratiekansen en voorkomen we lang verzuim.

GVB Gezond

GVB vindt het belangrijk dat medewerkers gezond en veilig hun werk kunnen doen. Hierin stimuleren we de eigen regie van medewerkers om aan hun vitaliteit te werken. We bieden ondersteuning met het programma 'GVB Gezond'. Dit is gericht op verzuimpreventie en het vergroten van de bewustwording bij medewerkers dat ze zelf invloed hebben op hun vitaliteit. Ze kunnen de GVB Gezond-coaches inzetten voor beweging, voeding, stress en slaap. Daarnaast is er een budgetcoach voor medewerkers met geldzorgen, en we bieden het platform Anonieme Zorg bij verslavingsproblemen. Medewerkers kunnen een Fysiek Fit Check laten uitvoeren. Ook bieden we jaarlijks de griep prik aan. Medewerkers die mantelzorg geven verwijzen we door naar hulpinstanties. Verder promoten we deelname aan landelijke initiatieven zoals Dry January, Stoptober en de Week van de Werkstress.

We stimuleren collega's om te werken aan eigen vitaliteit

GVB Gezond is in januari 2025 uitgebreid met een vitaliteitsapp vol tips, uitdagingen, recepten en adviezen. De inhoud wordt voortdurend ververs om medewerkers te stimuleren de app te blijven gebruiken.

Alle diensten fit

Bij GVB werken veel medewerkers in onregelmatige diensten. Voor hen is het programma 'Alle diensten fit' ontwikkeld. In workshops wordt de werking van de biologische klok uitgelegd. Ook de invloed van slaap, eten, beweging en licht op het natuurlijke bioritme komt aan de orde. Medewerkers krijgen tips en adviezen om zo goed mogelijk met onregelmatig werken om te gaan. Met een app kunnen ze gedurende een aantal diensten hun leef- en werkpatroon bijhouden. Zo ervaren ze wat dit oplevert voor hun vitaliteit.

Subsidie voor duurzame inzetbaarheid

De overheid subsidieert maatregelen voor duurzame inzetbaarheid vanuit de tijdelijke MDIEU-regeling (Maatwerkregeling Duurzame Inzetbaarheid en Eerder Uittreden). Deze subsidie is bedoeld voor medewerkers met zware beroepen die eerder met pensioen gaan en voor activiteiten die de organisatie duurzamer en gezonder maken. In 2022 heeft GVB samen met de collega-stadsvervoerders RET (Rotterdam) en HTM (Den Haag) deze subsidie ontvangen voor verzuimaanpak, vitaliteitsbevordering, (sociale) veiligheid, mobiliteit en het bevorderen van leiderschap. Effecten op duurzame inzetbaarheid laten zich op de korte termijn lastig meten. Maar we zijn ervan overtuigd dat de projecten die met deze subsidie mogelijk zijn gemaakt, een positief effect hebben op de gezondheid, vitaliteit en veiligheid binnen ons bedrijf. Daarom hebben GVB, RET en HTM gezamenlijk een subsidieaanvraag voor MDIEU 2 ingediend. Deze subsidie is eind 2024 toegekend en het bedrag is in 2025 opgehoogd. De subsidieperiode liep tot en met 31 december 2025.

Loopbaanbegeleiding

Blijvende ontwikkeling draagt bij aan werkgelek van onze medewerkers. Het voorkomt verzuim en houdt onze medewerkers duurzaam inzetbaar. Ook blijft talent behouden voor de organisatie. Daarom biedt GVB loopbaanbegeleiding aan. Dit heeft in 2025 een aantal GVB'ers geholpen om de regie te nemen over hun loopbaan en hun ontwikkeling. Dat gebeurde op eigen initiatief van de medewerker of na een functioneringsgesprek met de leidinggevende.

Loopbaanontwikkeling bevordert werkgelek en voorkomt verzuim

Vooraf het laatste halfjaar van 2025 nam de vraag naar loopbaanbegeleiding toe. Ruim 40 medewerkers uit uiteenlopende onderdelen van GVB zochten ondersteuning, zoals bij het maken van een cv, een bredere oriëntatie binnen GVB of het zoeken naar een andere functie om tot aan het pensioen te kunnen blijven werken. Van de medewerkers die contact zochten hebben er 8 deelgenomen aan de loopbaancheck via USG Restart. Die konden we in 2025 inzetten dankzij de MDIEU-subsidie. De deelnemers zijn enthousiast en kunnen gerichter een baan zoeken die bij hen past.

Daarnaast zijn het Loopbaan Kompas en de e-learning Sollicitatievaardigheid op het Ontwikkelplein belangrijke hulpmiddelen. Verschillende medewerkers hebben een andere functie binnen GVB gevonden dankzij hun eigen inzet, maar met hulp van loopbaanbegeleiding.

Lerende cultuur

Bij GVB staat continu leren centraal. Hierdoor kunnen we efficiënter werken en voortdurend innoveren. Zo bieden we een betere dienstverlening aan onze reizigers en geven we onze medewerkers de kans om zich zowel professioneel als persoonlijk te ontwikkelen.

We ontwikkelen een meer lerende cultuur. In 2025 hebben we in dit kader verschillende leerinitiatieven georganiseerd, zoals intervisie voor verschillende doelgroepen, ontwikkelgesprekken en de workshop ‘Hoe lerend zijn wij?’ voor teams. Daarnaast is het aanbod op het Ontwikkelplein, onze digitale leeromgeving, aangepast. Het biedt digitale en hybride leertrajecten voor alle medewerkers van GVB in de vorm van e-learnings en maatwerktrainingen. Ons online aanbod blijft in ontwikkeling; er komen maandelijks nieuwe opleidingen bij. Ook het aanbod van de decentrale opleidingsafdelingen is aangepast.

Het leeraanbod op ons Ontwikkelplein blijft groeien

Leiderschapsontwikkeling

Het strategisch programma voor leiderschapsontwikkeling dat we in 2024 draaiden, heeft zijn vruchten afgeworpen: in ons meest recente onderzoek naar medewerkerstevredenheid is leiderschap hoger gewaardeerd dan bij de vorige meting. Eind 2025 zijn het leiderschapsprofiel en het programma geüpdatet aan de hand van de nieuwe strategie, de eisen uit de concessie en de behoeften van de organisatie. In dit programma gebruiken we een systeem voor permanente educatie om de vakbekwaamheid van onze leidinggevenden op peil te houden.

Het accent in leiderschap bij GVB ligt op 3 thema’s: mens, verandering en resultaat. Op basis van het leiderschapsprofiel en deze thema’s bieden we een opleidingsaanbod via het Ontwikkelplein. Leidinggevenden kunnen een leiderschapsscan maken waarmee ze inzicht krijgen in hun profiel en ontwikkelpunten. Op basis hiervan kunnen ze een passende keuze maken uit het aanbod.

Veiligheid op het werk

Veiligheid staat bij GVB voorop: we willen dat onze reizigers, medewerkers en medeweggebruikers veilig onderweg zijn en heelhuids thuiskomen.

IF-rate

Voor onze medewerkers berekenen we de ongevallenfrequentie (IF-rate). Die geeft het aantal verzuimgevallen weer die het gevolg zijn van arbeids- en verkeersongevallen en van agressie- en geweldsincidenten per miljoen gewerkte uren. In 2025 is de IF-rate iets gedaald naar 10,5 ten opzichte van 11,6 eind 2024.

Tabel 16 IF-rate

Ongevallenfrequentie-index totaal	2025	2024	2023	2022	2021
	10,5	11,6	6,5	6,7	7,5

Vallen en struikelen

Een derde van de ongevallen met verzuim betreft vallen en struikelen, bijvoorbeeld door onoplettendheid of door obstakels in de looproute. Alle ongevallen onderzoeken we. De Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) krijgt inzage in het onderzoek en controleert of we

maatregelen hebben getroffen. In het laatste halfjaar van 2025 hebben we de campagne 'Laat mekaar niet vallen' voorbereid. Die gaat vanaf januari 2026 een halfjaar lopen. De eerste fase daarin is gericht op het bewustzijn van het risico op vallen en struikelen.

Incidentmelding

Via het systeem Signaleren Onveilige Situaties (SOS) kunnen onze medewerkers onveilige omstandigheden melden. De verantwoordelijke voor de oplossing komt na een melding in actie. De melder krijgt op verschillende momenten te horen wat er met de melding is gedaan. Na afloop checken we of het probleem naar tevredenheid is opgelost. Dit werkt motiverend om onveilige situaties daadwerkelijk te melden.

De directie en het management krijgen maandelijks een update over de meldingen en de afhandeling daarvan. Het aantal meldingen is gestegen van 653 (in 2024) naar 810 in 2025.

Het management stimuleert het doen van meldingen, waarbij gestuurd wordt op het sneller oplossen van tekortkomingen. Om te stimuleren dat incidenten sneller worden gemeld, is de leidraad voor leidinggevend 'Wat te doen bij een incident' vernieuwd. In het eerste kwartaal van 2026 volgt de bijbehorende e-learning. Leidinggevend die tijdig melding maken, ontvangen een bedankmail van het betreffende DT-lid.

Management spoort medewerkers aan incidenten te melden

Leden van het directieteam en managers bij Operatie en Techniek lopen regelmatig veiligheidsrondes. Ze praten met medewerkers over veiligheidsmiddelen, de veiligheidsbeleving, de werkomstandigheden en mogelijke gevaren. Natuurlijk is er ook aandacht voor wat goed gaat.

Zien Handelen Leren

Bij Techniek zijn we in het najaar van 2025 gestart met trainingen in het programma 'Zien Handelen Leren'. Dit externe bewustwordingsprogramma is inmiddels onderdeel van ons meerjarig programma Veiligheid. Met Zien Handelen Leren werken we aan een groeiende veiligheidscultuur binnen GVB. Na Techniek volgen andere onderdelen van de organisatie.

Opvang en nazorg

Onze medewerkers kunnen te maken krijgen met korte lontjes van reizigers, maar ook met agressie en geweld. Bij zulke incidenten bieden we opvang en nazorg. In 2025 hebben we hiervoor een verbeterplan opgesteld, dat deels al wordt uitgevoerd. Zo hebben we trainingen voor medewerkers herhaald. Ook geven we een weerbaarheidstraining. Deze is in 2025 uitgebreid en geïntensiveerd, omdat ons personeel vaker met agressie en geweld te maken krijgt dan voorheen.

Safety Culture Ladder



Naar trede 3 op de Veiligheidsladder, in 2025 is de stap nog niet gezet

In december 2025 hebben we door een externe partij een pre-audit laten uitvoeren voor de NEN Safety Culture Ladder (SCL, ook Veiligheidsladder genoemd) die ProRail heeft ontwikkeld. Dezelfde partij heeft ook in 2023 een pre-audit uitgevoerd. Met de laatste pre-audit wilden we toetsen of we de aandachtspunten en verbetervoorstellen uit 2023 goed hebben doorgevoerd, met als ambitie hoger op de ladder te komen.

We hebben een aanzienlijke vooruitgang geboekt. De aanbevelingen uit de vorige pre-audit zijn vertaald naar een Veiligheidsplan. Leidinggevend volgen trainingen om onveilige situaties te herkennen, bespreekbaar te maken en adequaat in te grijpen. Dit gebeurt volgens het principe Zien Handelen Leren. De workshops worden breed gewaardeerd. Daarnaast houden we vaak en

consequent toolboxmeeting en voeren managers regelmatig werkplekinspecties en -bezoeken uit. Veiligheid is structureel onderdeel van onze agenda en wordt actief uitgedragen op alle niveaus.

Er zijn nog enkele belangrijke stappen te zetten, met name om onze Veiligheidsvisie effectief naar de werkvloer te brengen en ervoor te zorgen dat direct leidinggevenden en operationele medewerkers samen actief toezien op veilig werken. Als dit voldoende wordt geborgd, is de kans groot dat we in 2026 het certificaat voor trede 3 ontvangen. Uit de audit zijn hiervoor verbetervoorstellen gekomen. Een groot deel hiervan is al onderdeel van onze veiligheidsaanpak. In het derde kwartaal van 2026 volgt de audit voor certificering op trede 3.

KetenVeiligheidsOverleg

Bij Metro is in het najaar het KetenVeiligheidsOverleg gestart. Hierin bekijken we met alle ketenpartners de veiligheidsstoringen en -incidenten. Het overleg bepaalt prioriteiten en werkt aan verbeteracties. In navolging van Metro wordt dit overleg ook bij andere modaliteiten gestart.

Veiligheidscertificaat Wet Lokaal spoor

GVB heeft van Vervoerregio Amsterdam een nieuw Veiligheidscertificaat ontvangen voor de komende 5 jaar. Dit certificaat is noodzakelijk om de Amsterdamse infrastructuur te mogen gebruiken en vormt voor de Operatie de 'license to operate' bij Metro en Tram.

Vervoerregio kent GVB
veiligheidscertificaat toe
voor komende jaren

Het laatste certificaat verliep in november 2025. Voor het verkrijgen van een nieuw certificaat toetst de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de toepassing van het Veiligheidsmanagementsysteem door het management. De ILT heeft onderzocht hoe dit van directie tot en met de werkvloer is vormgegeven. Volgens de ILT voldoet ons Veiligheidsmanagementsysteem aan de eisen. Er is een actieplan opgesteld met 24 onderdelen, waarvan er 11 zijn opgelost in 2025. De overige punten volgen in 2026.

Controle veiligheidsmanagementsysteem

GVB hanteert een veiligheidsmanagementsysteem dat weergeeft wat elke afdeling kan doen om de veiligheid te beheersen. Volgens de Wet lokaal spoor moet het management controleren of het veiligheidsmanagementsysteem door de verschillende niveaus binnen de organisatie wordt toegepast. Deze controle heeft in hoofdlijnen betrekking op de documentatie en de werking van de relevante onderdelen van het systeem, en in het bijzonder de manier waarop de verantwoordelijkheden binnen Railinfra en Railmaterieel zijn belegd. Ook ligt in het systeem vast hoe het personeel en de vertegenwoordigers daarvan bij het beheer worden betrokken en hoe het veiligheidsmanagementsysteem voortdurend wordt verbeterd. Tot slot beschrijft het hoe GVB streeft naar het consequent toepassen van kennis over menselijke factoren. Via het veiligheidsmanagementsysteem wordt het personeel aangemoedigd om bij te dragen aan de veiligheid, met waarborging van de vertrouwelijkheid.

Eind 2025 heeft de directie van GVB besloten deze controletaak vorm te geven in interne controles. Om synergievoordeel te behalen, voert de afdeling Safety, Health, Environment en Quality (SHEQ) van Railinfra de controles uit, omdat vergelijkbare controles al worden uitgevoerd bij de technische afdelingen. De bestaande pool van interne controleurs gaan we aanvullen met controleurs vanuit de exploitatie. Zij krijgen een algemene auditopleiding en een training in de Wet lokaal spoor en het veiligheidsmanagementsysteem.

Nieuwe preventiemedewerkers

De preventiemedewerkers van GVB zijn deskundige medewerkers die de afdeling verder helpen met het verbeteren van de arbeidsomstandigheden. Ze zijn getraind en besteden (een deel van) hun tijd aan de wettelijke taken die preventiemedewerkers hebben: ze coördineren de Risico-Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) voor hun afdeling, zorgen voor veiligheidsverbeteringen en zijn aanspreekpunt voor de werkvloer.

In 2025 zijn bij Tram en Railinfra 2 nieuwe preventiemedewerkers aangesteld. Deze aanstelling is verlopen volgens de leidraad Preventiemedewerkers en in afstemming met de OR.

Specialist gevaarlijke stoffen

Sinds december 2025 heeft GVB een extra specialist gevaarlijk stoffen. Zijn aandachtsgebied ligt bij Railinfra, Veren en Bus.

Efficiënte organisatie

Goede en veilige IT

Planningssysteem Hastus

In juni 2025 hebben we het planningssysteem Hastus in gebruik genomen. Hierin worden planning, dagoperatie en tijdelijke vervoersmaatregelen integraal afgehandeld, waardoor het een belangrijke stap vooruit is richting een toekomstbestendige manier van werken. Het eerdere systeem, Quintic, voldeed niet langer vanwege technische en functionele veroudering en toegenomen cyberrisico's. Hastus is een betrouwbaar systeem dat wereldwijd wordt gebruikt. Het biedt een moderne, veilige en beter schaalbare oplossing die de huidige uitdagingen effectief ondervangt. Het is in Nederland het meest gebruikte plansysteem, met als voordeel dat we door standaardisatie kunnen profiteren van upgrades.

Hastus is betrouwbaar systeem dat wereldwijd wordt gebruikt

Zoals bij elke grote technologische vernieuwing vroeg de invoering tijd en aanpassing van medewerkers, wat in de praktijk leidde tot onrust. Voor meer hierover, zie [Nieuw planningssysteem](#).

Vernieuwd registratiesysteem

In 2025 is het registratiesysteem voor het registreren en volgen van operationele verstoringen succesvol vervangen. De nieuwe oplossing sluit beter aan op de behoeften van de meldkamermedewerkers en maakt het registreren eenvoudiger en efficiënter. Hierdoor kunnen we verstoringen sneller en betrouwbaarder afhandelen.

Dashboards en rapportages

In het kader van de nieuwe vervoersconcessie moet GVB aan aanvullende verplichtingen voor rapportage voldoen. Eind 2025 zijn de belangrijkste dashboards en rapportages opgesteld. Die geven ons meer inzicht in de geleverde prestaties. Ze vormen ook een solide basis voor de externe verantwoording naar de opdrachtgever, Vervoerregio Amsterdam. Behalve de transparantie wordt ook de datagedreven sturing binnen GVB hierdoor beter. Bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling eind maart 2026 worden deze operationeel.

Digitale werkplekken vernieuwd

In 2025 zijn we verdergegaan met vernieuwen van de digitale werkplekken. De kantoormedewerkers hebben een laptop ontvangen en zijn hierdoor minder gebonden aan een vaste locatie. Ook thuis kunnen ze erop inloggen bij verschillende GVB-kantoren. Onze rijdende en controlerende medewerkers hebben op remises en eindpunthuisjes vaste werkplekken waar zij kunnen inloggen, vooral voor het aanmelden of inzien van de dienst. Daar zijn alle computers vervangen door nieuwe. Ook hebben we de informatieschermen in kantoren en eindpunthuisjes vernieuwd om de interne communicatie te verbeteren.

Vernieuwing digitale werkplekken in 2025 verder doorgezet

Om toegang te behouden tot oudere omgevingen, inclusief applicaties en gedeelde mappen, is in 2025 een technische oplossing ontwikkeld die de oude en de nieuwe werkomgevingen met elkaar verbindt. Deze hybride aanpak maakt een geleidelijke overgang mogelijk en vormt de basis voor de verdere uitrol in 2026.

Nieuwe netwerkinfrastructuur

In 2025 zijn alle GVB-gebouwen voorzien van nieuwe toegangspunten voor wifi met verbeterde dekking. Daarnaast zijn alle netwerkswitches vervangen. Hiermee beschikt GVB over een robuuste en toekomstbestendige netwerkinfrastructuur. Deze vernieuwing vormt de basis voor aanvullende functionaliteiten en maatregelen voor onze cybersecurity. Die voeren we in 2026 door om onze digitale weerbaarheid te vergroten.

GVB beschikt over toekomstbestendige digitale infrastructuur

Doorontwikkeling digitale kanalen

In 2025 hebben we onze digitale kanalen verder doorontwikkeld, zoals onze website en app. Deze verbeteringen zijn gericht op het verhogen van de reizigerstevredenheid en het bieden van actuele, betrouwbare reisinformatie.

Procesmatig werken en sturen

We willen onze reizigers betrouwbaar en voorspelbaar openbaar vervoer bieden. Procesmatig werken en sturen helpt ons hierbij. Processen willen we helder vastleggen, zodat iedereen weet wat we doen, wanneer, door wie en met welk resultaat, en om in de praktijk volgens deze processen te werken en daarop te sturen. Daarom is in 2025 het programma 'Procesmatig werken en sturen' gestart (Route Blauw). Hierbinnen leggen we processen eenduidig vast, over afdelingen heen. Deze vastlegging vormt de basis om dagelijks volgens het proces te werken, afwijkingen te signaleren, risico's te beheersen en gericht te verbeteren vanuit de praktijk. De eerste processen zijn inmiddels vastgelegd in pilots. De komende jaren blijven we stap voor stap bouwen aan een gezamenlijke manier van werken en sturen voor heel GVB.

Met 'Route Blauw' leggen we processen eenduidig vast

Nieuwe organisatie Techniek

De afdeling Techniek is heringericht. Hierbij was veel aandacht voor betere onderlinge samenwerking in de hele keten, zowel binnen Techniek als met de rest van de organisatie. De meest in het oog springende verandering is de omvorming van het Railinfrabedrijf naar aparte afdelingen. De afdeling Techniek werkt samen aan één geïntegreerde technische keten. Dit om vakmanschap te behouden, kennis te ontwikkelen en bij te dragen aan veilig en beschikbaar vervoer. Door samen te werken in de keten en dezelfde werkwijze te gebruiken, maken we de organisatie sterker en zorgen we dat alles blijft doorlopen. We werken gestructureerd aan projecten en processen, en beheren ons materieel en budget strategisch. Zo houden we onze financiën gezond en blijven we innoveren voor de toekomst. Voorbeelden hiervan zijn het leiderschapsprogramma en de Vakschool Techniek die we in 2025 zijn begonnen. Hiermee kunnen we zelf vakmensen opleiden en blijft kennis behouden.

Afdeling Techniek werkt samen aan één geïntegreerde keten

Certificaten

In 2025 hebben we na hard werken het ISO-certificaat 55001 behaald voor de tak Railinfra. Dit geeft aan dat we ons assetmanagement systematisch aanpakken. Railmaterieel was al eerder gecertificeerd voor ISO 9001 voor kwaliteitsmanagement.

Duurzame bedrijfsvoering

We streven een duurzame bedrijfsvoering na. Dit betekent dat we de negatieve impact van onze bedrijfsactiviteiten op milieu en klimaat willen verminderen.

GVB wil negatieve impact van activiteiten op milieu verminderen

Reductie van directe CO₂-uitstoot

Ons eerste doel is het reduceren van de directe uitstoot van broeikasgassen uit het gebruik van diesel in bussen en veerponten voor reizigersvervoer. Deze directe emissies omvatten zo'n 99% van de totale emissies in scope 1 (de directe uitstoot door verbranding in activiteiten in ons eigendom) en scope 2 (de indirecte emissies van de energie die GVB aankoopt). Een kleiner aandeel benzine en diesel wordt nog verbruikt door ondersteunende busjes en auto's en door speciale zware voertuigen en werktuigen zoals Unimogs, kraanwagens en hoogwerkers voor zware lasten. Dit faseren we uit door bij vervanging elektrische alternatieven te gaan gebruiken.

Onze CO₂- uitstoot was in 2025 49,9 procent minder dan in 2019

In 2025 bedroeg onze gemeten CO₂-uitstoot ruim 18.914 ton. Dat is 7,8% minder dan in 2024 en 49,9% minder dan in 2019.

Tabel 17 CO₂-emissies¹

CO ₂ -footprint	2025		2024		2023	2019
	Verbruik	Uitstoot (ton CO ₂)	Verbruik	Uitstoot (ton CO ₂)	Uitstoot (ton CO ₂)	Uitstoot (ton CO ₂)
Scope 1						
Gas - gebouwen (m ³)	606.343	1.294,0	593.632	1.266,8	1.444,7	1.298,6
Bedrijfsauto's diesel (liter)	57.916	188,3	67.169	218,7	247,2	903,5
Bussen diesel (liter)	2.608.210	8.479,0	3.036.421	9.886,6	10.879,3	25.740,5
Veren diesel (liter)	2.311.241	8.015,4	2.405.319	8.341,6	7.591,7	9.183,0
Railinfra diesel (liter)	103.251	336,3	78.182	254,6	304,0	49,0
Bedrijfsauto's benzine (liter)	34.344	96,1	43.813	123,6	124,3	107,4
Propaan Veren (liter)	968	1,7	3.492	6,0	4,6	16,8
Totaal scope 1		18.410,8		20.097,9	20.595,8	37.298,8
Groene stroom	verbruik (KWh)					
vervoer metro	76.401.006	0,0	79.551.228	0,0	0,0	-
vervoer tram	38.746.575	0,0	36.978.407	0,0	0,0	-
vervoer bus	11.165.251	0,0	11.010.956	0,0	0,0	-
vervoer veren ²	2.145.935	0,0	2.502.179	0,0	0,0	-
Gebouwen en services	4.232.289	0,0	4.128.813	0,0	0,0	-
Railinfra	5.947.810	0,0	5.913.341	686,9	846,1	-
Zelf opgewekt - zonnepanelen	1.094.152		947.626			
Extern laden bedrijfsauto's (grijze stroom)	312.237	155,2	225.307	120,8	81,6	5,9
Stadsverwarming (GJ)	16.973	348,4	14.550	290,6	213,8	478,0
Totaal Scope 2		503,6		411,4	295,4	478,0
Totaal		18.914,4		20.509,3	20.891,2	37.776,8
CO ₂ -reductie t.o.v. basisjaar 2019		49,9%		45,7%	44,7%	
CO ₂ -reductie t.o.v jaar ervoor		7,8%		1,8%		

¹ Data uit 2024 en 2023 zijn gecorrigeerd t.o.v. Jaarverslag 2024 voor later binnen gekomen verbruiken, en een correctie op CO₂ factor voor B0 diesel voor Veerponten. Gas en elektriciteit van gehuurde hoofdkantoor zijn voor alle jaren uit Scope 1 en 2 gehaald. Deze zijn onderdeel van servicekosten, geschat, in Scope 3.

² Elektriciteitsverbruik van de NZK Veerponten is in beheer van en gecontracteerd door gemeente Amsterdam.

Nieuw en duurzaam materieel

Bij een robuust fundament hoort degelijk, betrouwbaar en vooral duurzaam materieel. Door periodiek en levensduur verlengend onderhoud aan voertuigen zorgen we dat ze betrouwbaar, veilig en een lange levensduur hebben. Daarin investeren we elk jaar. We elektrificeren onze bus- en verenvloot om onze ambitie van volledig uitstootvrij openbaar vervoer waar te maken.

Meer elektrische bussen in 2025

In 2025 namen we 63 nieuwe elektrische bussen, na de benodigde testen, in exploitatie. Hierdoor hebben we in 2025 55% van de dienstregelingkilometers met elektrische bussen gereden en 45% nog met dieselmussen. Ook bussen die worden ingezet bij tijdelijke verkeersmaatregelen (TVM's) rijden nog op diesel. In 2026 gaan we verder met elektrisch rijden in de dienstregeling en groeien we naar 61% elektrische dienstregelingkilometers met 159 elektrische bussen. Om alle diesel bussen te kunnen afschaffen in combinatie met geplande groei van ons vervoer, werken we samen met Vervoerregio Amsterdam aan de investeringsbeslissing voor de volgende bestelling elektrische bussen.

In 2026 breiden we elektrisch rijden met bussen verder uit

De benodigde laadvoorzieningen zijn nog niet overal voldoende om de elektrische bussen volledig in te kunnen zetten. Er is onder andere een tekort aan beschikbare capaciteit op het Olof Palmeplein. Om in 2026 aan de geplande dienstregeling en de TVM's met bussen te voldoen, moet er daarom mogelijk langer dan gewenst gebruik worden gemaakt van dieselinzet.

HBE's

Met het opladen van elektrische bussen produceert GVB hernieuwde brandstofeenheden (HBE's): 1 HBE staat gelijk aan 1 gigajoule duurzame energie die wordt geleverd aan de vervoermarkt. Dit marktsysteem is bedoeld om de vervoermarkt in Nederland te verduurzamen. Deze HBE's verkoopt GVB aan bedrijven die het brandstofverbruik voor vervoer moeten verduurzamen. In 2025 heeft GVB 70.096 HBE's geproduceerd.

Elektrificatie veren

Bij Veren zijn we in 2025 gestart met het Programma Elektrificatie Veren. In samenwerking met gemeente Amsterdam bestellen we nieuwe 100% elektrische veerponten. Bestaande veerponten uit de 60-serie zullen worden omgebouwd van hybride tot plug-in hybride, zodat ze zuiniger en meer elektrisch kunnen varen. Er is voldoende laadinfrastructuur aan de wal nodig om de intensieve dienstregeling van de IJ-veren te kunnen varen. Het doel is om in 2030 met 6 veerponten over de twee drukste IJ-routes emissievrij te varen. Daarna volgt onderweg naar 2035 een verdere uitfasering van diesel voor de verenvloot. De veren over het Noordzeekanaal varen al elektrisch.

Veerponten uit 60-serie worden omgebouwd tot plug-in-hybride

Doelen uitstootreductie

We hebben in 2025 nieuwe uitstootreductiedoelstellingen vastgesteld die aansluiten bij de elektrificatie van de bus- en verenvloot en op termijn kansen voor verduurzamen van vastgoed om minder gas te verbruiken.

Tabel 18 Doelen uitstootreductie

	2028	2030	2035
Scope 1 uitstootreductie t.o.v 2024	50% minder CO ₂	72,5% minder CO ₂	99% minder CO ₂
Alternatieve brandstoffen		Emissievrij OV + Railinfra	Emissievrij varen (Veren)
100% groene stroom	Exploitatie, Railinfra en Veren	Exploitatie, Railinfra en Veren	Exploitatie, Railinfra en Veren

Een kleiner aandeel benzine en diesel wordt nog verbruikt door ondersteunende busjes en auto's en door speciale zware voertuigen en werktuigen zoals Unimogs, kraanwagens en hoogwerkers voor zware lasten. Dit faseren we uit door bij vervanging elektrische alternatieven te gaan gebruiken.

We werken aan een verduurzamingsplan om ook de gebouwen van het gas af te halen. Daarvoor moeten we samen met onze opdrachtgevers investeringsbeslissingen nemen.

We werken aan plan om gebouwen van gas af te halen

100% duurzame energie en energie-efficiëntie

In 2025 hadden we op 10 locaties zonnepanelen die samen ruim 1GWh stroom hebben opgewekt. Deze stroom verbruiken we bijna volledig zelf voor onze operatie. In 2025 is het dak op de tramremise Lekstraat, volledig gerenoveerd met toekomstbestendige afwatering, en wordt daar nog meer capaciteit aan zonnepanelen geplaatst.

Stroom uit windparken

Van 2019 tot en met 2022 was onze stroom volledig afkomstig uit windparken van Nederlandse bodem. Omdat we een groei in ons elektriciteitsverbruik verwachtten vanwege de elektrificatie van de bussen en de veren, hebben we eind 2022 afspraken gemaakt over het jaarlijks volume over de jaren 2024-2026 en de kosten voor levering van elektriciteit in deze periode. Zo blijven we verzekerd van voldoende en goed geprijsde groene stroom uit wind op zee. Vergroening gaat via de aankoop van Garanties van Oorsprong (GvO's). Sinds 2023 komt de geleverde windstroom van

de windparken Slufterdam en Hollandse Kust Zuid. Dat geldt in 2025 ook voor de geleverde GvO's. Slufterdam is goed voor 100 GWh en de rest komt van Hollandse Kust Zuid, ongeveer 50 GWh over 2025.

Energiemanagement tot 2040

GVB is een grootverbruiker van energie. Door de energietransitie, de groei van het OV en de elektrificatie van onze busvloot en straks ook de veren wordt onze elektriciteitsbehoefte steeds groter.

Elektriciteitsbehoefte
GVB wordt komende
jaren steeds groter

In 2030 wil GVB volledig elektrisch rijden en varen, maar voor specifieke energie-opgaven richten we onze blik nog verder naar voren, naar 2040: wat moeten we organiseren om ook dan, met meer en volledig elektrisch OV, te kunnen blijven rijden, varen en werken? Het OV zal dan, net als de regio Amsterdam, fors gegroeid zijn. Ook ons energieverbruik neemt toe. Inmiddels is de beschikbaarheid van voldoende en betaalbare energie niet vanzelfsprekend. Netcongestie en sterk wisselende energieprijzen maken energie tot een strategisch risico voor GVB. Tegelijkertijd liggen hier volop kansen voor slimme en innovatieve toepassingen. We schetsen de belangrijkste ontwikkelingen in 2025.

Bestuursakkoord Netcongestie en OV

Op 31 maart 2025 ondertekende GVB het Bestuursakkoord Netcongestie en OV, samen met het rijk, decentrale overheden, netbeheerders en andere OV-bedrijven. Het doel is de duurzame groei van het OV veilig te stellen. Belangrijke afspraken zijn onder meer dat elektrische bussen 's nachts slim worden opgeladen en dat gezamenlijk extra laadpleinen worden gecreëerd.

Akkoord Netcongestie
moet duurzame groei OV
veiligstellen

Masterplan Energie

GVB werkt aan een Masterplan Energie: een visie, strategie en roadmap voor de energievoorziening van de toekomst. Daarin geven we richting aan de volgende kwesties: Hoe ziet het energiesysteem van GVB eruit in 2040? Hoe kan GVB blijven groeien ondanks netcongestie? Welke rol speelt GVB in het energiesysteem van de regio Amsterdam? En wat betekent dit voor onze organisatie? Het Masterplan Energie is een visie voor en door GVB, die gedragen wordt door onze belangrijkste externe partners: de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam en netbeheerder Liander. We ontwikkelen het Masterplan in samenwerking met interne en externe stakeholders.

Simulatiepakket Fabel

Het simulatiepakket Fabel voor Metro en Tram hebben we in 2025 in gebruik genomen. Hiermee kunnen we analyseren hoe voertuigen, het elektriciteitsnet en de dienstregeling op elkaar inwerken. Simulaties laten zien wat er gebeurt bij veranderingen, bijvoorbeeld bij een nieuwe dienstregeling, een ander voertuigtype of een uitbreiding van de infrastructuur.

Samenwerking met TU Delft

In 2025 zijn twee promovendi van de TU Delft bij GVB gestart met het ontwikkelen van het gelijkrichterstation van de toekomst. Dit station is belangrijk voor de energievoorziening voor het OV. Het is voor het eerst dat GVB promovendi aan zich heeft gebonden. Hiermee versterken we onze innovatiekracht.

Innovatielab Railenergie

In 2026 opent bij de Hoofdwerkplaats Rail in Diemen het Innovatielab Railenergie. Hier gaat GVB het gedrag testen van een gelijkstroomnet (DC-net) met verschillende onderdelen die energie leveren of juist vragen, zoals zonnepanelen, batterijen en laadpalen voor auto's en bussen.

GVB opent in Diemen
Innovatielab
Railenergie

CO₂-Prestatieladder

GVB heeft een certificaat op niveau 3 van de CO₂-Prestatieladder. De audit in november 2025 is positief afgerond en bevestigt dat onze inspanningen in lijn liggen met onze ambities en dat we duurzaamheid in onze organisatie goed verankerd hebben. We stappen over op het nieuwe Handboek 4.0 en werken in 2026 toe naar het behalen van trede 2 volgens dit nieuwe handboek.

Scope 3

Binnen scope 3 vallen alle indirecte emissies binnen onze waardeketen (leveranciers en klanten) die we niet zelf veroorzaken, maar die wel voortvloeien uit onze activiteiten.

Ons gehuurde hoofdkantoor verbruikt nog grijze stroom en gas, en veroorzaakt dus indirecte uitstoot. Op termijn willen we ook voor onze lease duurzame afspraken maken. Voor noodzakelijke kwaliteitsbezoeken aan internationale leveranciers en voor sectorcongressen wordt nog gevlogen buiten Europa. Deze reizen zijn incidenteel en leveren een marginale bijdrage aan onze uitstoot.

Het grootste deel van de uitstoot in scope 3 komt vrij bij de ontwikkeling, productie en levering van nieuwe bussen, trams, metro's en veerponten, railinfra en van onderdelen voor grote vervangingen.

We maken een start met het in kaart brengen van emissiestromen, de materialiteit en een methode om te berekenen, bijvoorbeeld op basis van een levenscyclusanalyse of een materialenpaspoort voor nieuwe voertuigen. Op basis van deze inzichten kunnen we reductiemaatregelen voor scope 3 bepalen. Dit hangt ook nauw samen met het in kaart brengen van belangrijkste grondstofstromen en circulariteitsdoelstellingen waar we in 2026 aan werken.

Circulair

In juni 2025 tekende GVB samen met andere OV-partijen in Nederland het Convenant Circulair OV. Het doel is om gezamenlijk de OV-sector meer circulair te maken door minder primaire abiotische en kritieke grondstoffen te gebruiken en door materialen langer en slimmer te hergebruiken.

Samen met andere vervoerders maken we het OV meer circulair

In de praktijk betekent dit dat we als GVB samen met de Vervoerregio eisen opnemen voor circulaire toepassingen. Te denken valt aan een percentage gerecyclede of alternatieve grondstoffen in Europese aanbestedingen voor nieuwe voertuigen en railinfrastructuur. Ook in de aanbestedingen voor vervangingsprojecten, beheer en onderhoudsaannemers passen we duurzaamheidseisen toe, zoals het uitvragen van een Materialenpaspoort en duurzame alternatieven.

In 2025 hebben we de Milieukostenindicator toegepast bij de aanbesteding voor grootschalige vervanging en vernieuwing van Gelijkricherstations, de bron van energievoorziening voor onze trams en metro's. Dit is de belangrijkste stroomvoorziening voor het laten rijden van onze trams en metro's. Daarbij dagen we aannemers uit om na te denken over de milieu-impact van hun materiaalgebruik.

Naast levensduur verlengend onderhoud kijken we ook naar kansen om kritische onderdelen langer en slimmer te gebruiken of opnieuw in te zetten in onze eigen bedrijfsvoering of in de sector.

Klimaatadaptatie

Klimaatverandering gaat nu al gepaard met weersextremen en langere perioden van hitte, droogte of een hoge neerslagintensiteit. Dit kan op korte en middellange termijn effecten hebben op de exploitatie van het OV in Amsterdam. Eind 2025 zijn we gestart met een aanpak voor klimaatrisicoanalyses. Hiermee willen we de belangrijkste risico's en de impact daarvan op de beschikbaarheid van het OV, de continuïteit en de veiligheid voor reizigers, personeel, dienstregeling, voertuigen en railinfrastructuur inventariseren. Het beginpunt vormt de effecten van hitte en extreme neerslag.

GVB brengt gevolgen klimaatverandering voor OV in kaart

Samen met gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam analyseren we welke data met stresstesten tot de juiste inzichten leiden. We werken daarna uit welke aanpassingen op korte en middellange termijn noodzakelijk zijn aan onder meer de vervoersplanning en het onderhoud van airco's en klimaatvoorzieningen in voertuigen, en aan het beheer en onderhoud aan voertuigen, spoor en bovenleidingen.

Het in kaart brengen van deze fysieke risico's met de impact ervan helpt ons ook bij de voorbereiding op de naderende Wet weerbaarheid kritieke entiteiten, waarin de bescherming van essentiële diensten wordt geborgd.

Hergebruik van reststromen, minder afval

De assets van railinfra, zoals spoorstaven, dwarsliggers, metrostations en bovenleidingen, bestaan uit materialen die 30 tot 50 jaar meegaan. Uiteindelijk worden ze in grote onderhoudsprojecten vervangen. Bij het onderhoud aan deze assets en het periodiek groot onderhoud aan voertuigen komen restmaterialen vrij van onderdelen die zijn versleten of beschadigd.

De jaarlijkse hoeveelheid afval is daarmee direct gerelateerd aan periodieke vervanging en overige projecten die horen bij onze beheer- en onderhoudstaken van het spoor en de voertuigen. Het merendeel van deze materiaalstromen kan elders worden hergebruikt of gerecycled. In 2025 was dat 77%. Bedrijfsafval is restafval en moet daarom nog worden verbrand tot energie. Door betere voorscheiding kunnen we deze reststroom verder reduceren en materialen 'winnen' voor hergebruik.

Merendeel afval kan worden hergebruikt of gerecycled

Voor de veiligheid en het optimaal rijden van de voertuigen worden smeeroliën toegepast, zoals in wielen en draaistellen. Deze zijn schoon en veilig op de plaatsen waar ze zijn aangebracht. Maar bij verspreiding kan olie ernstige schade aan het milieu veroorzaken. Daarom is olie geclassificeerd als gevaarlijk afval en moet het door een gecertificeerd bedrijf worden afgevoerd en behandeld.

Dit geldt ook voor coatings tegen weersinvloeden en beschadigingen aan de buitenkant van de voertuigen. Coatings zijn gemaakt van chemicaliën waarvan sommige als (zeer) zorgwekkende stoffen kunnen zijn geclassificeerd. Gevaarlijk afval is een verzamelcategorie van materialen waar olieresten op kunnen zitten tot resten van chemicaliën die volgens de Europese afvalnormen alleen verwerkt mogen worden door gecertificeerde afvalverwerkers. GVB voldoet aan deze afval- en milieunormen. Oude bedrijfskleding wordt door de leverancier opgehaald en duurzaam verwerkt bij circulaire textielverwerkers

Tabel 19 Overzicht afval, hergebruik

	2025	2024	Type materialen	Ladder van Lansink
Afvalgroep	Afval (ton)	Afval (ton)		
Metaal	963,38	871,11	spoorstaven, wielen en assen	B
Veegvuil	609,77	611,65		C
Bedrijfsafval ¹	450,24	390,5	kantoren & overig afval	D
Gevaarlijk afval ¹	64,55	65,27	olien, reinigingsmatten	E
BSA gemengd	54,04	71,64	bouw- en sloopafval	C
Puin	0	73,44		C
Hout B	43,66	64,78		C
Oud Papier & Karton	22,78	21,32		C
Rubber	17,82	7,8	busbanden, raamrubbers	C
Archief	12,62	3,25	vertrouwelijk papier	C
Electronica	3,04	15,36		C
Glas	8,76	4,96	flessen uit dinertram	C
Totaal (ton)	2251	2201		
% hergebruikt	77%	79%		

¹ Niet hergebruikt afval

Overige milieu-impact

Onze voertuigen moeten regelmatig worden schoongemaakt om achterblijvend vuil van neerslag en luchtstoffen of graffiti te verwijderen. Dit is nodig voor goed zicht, veiligheid en duurzaam behoud, kwaliteit van het materieel. Dit schoonmaken gebeurt in speciale wasstraten. Het waterverbruik van GVB is hier het grootst. Voor toekomstig ontwerp en aanbesteding van wasstraten of stallingsplaatsen bekijken we mogelijkheden om water nog slimmer te hergebruiken of regenwater op te vangen en te benutten. Daarmee kunnen we het gebruik van drinkwater terugdringen.

We bekijken de mogelijkheden voor slimmer watergebruik

Duurzaam en verantwoord Inkopen

In 2025 hebben we het standaard onderdeel Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) uit al onze inkoop- en aanbestedingstrajecten gespecificeerd met meer afwegingen en eisen voor duurzaamheid. Te denken valt aan CO₂-uitstoot, milieu footprint, circulariteit en kansen voor werk. Voor Europese aanbestedingen voor de exploitatie van OV hebben we hier circulariteit aan toegevoegd.

Financieel resultaat

Financieel resultaat

Het financieel resultaat van GVB is in 2025 grotendeels bepaald door enerzijds toegenomen activiteiten uit hoofde van het AMRI-contract (Asset Management Railinfra Overeenkomst) en anderzijds door een verhoging van de exploitatiesubsidie als compensatie van de achtergebleven groei van de reizigersopbrengsten, overeenkomstig concessie-afspraken.

Resultaat 2025

Het resultaat na belastingen over 2025 bedraagt €2,1 miljoen positief (2024: €2,5 miljoen negatief).

Tabel 20 Resultaat

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024	verschil
Bedrijfsopbrengsten	720,7	647,4	73,3
Bedrijfslasten	713,0	644,5	68,5
Bedrijfsresultaat	7,7	2,9	4,8
Financiële baten en lasten	-4,8	-6,0	1,2
Resultaat voor belastingen	2,9	-3,1	6,0
Vennootschapsbelasting	-0,8	0,6	-1,4
Resultaat na belastingen	2,1	-2,5	4,6

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten over 2025 zijn in vergelijking met 2024 met € 73,3 miljoen toegenomen tot € 720,7 miljoen.

Tabel 21 Bedrijfsopbrengsten

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024	verschil
Netto-omzet	666,2	608,4	57,8
Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf	37,0	24,9	12,1
Overige bedrijfsopbrengsten	17,5	14,1	3,4
Bedrijfsopbrengsten	720,7	647,4	73,3

Tabel 22 Netto-omzet

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024	verschil
Reizigersopbrengsten	349,1	351,6	-2,5
Contractopbrengsten	235,6	172,6	63,0
Vervoersconcessie Amsterdam*	58,7	30,6	28,1
Verencontract	21,8	21,2	0,6
AMRI-contract**	155,1	120,8	34,3
Kapitaallastenvergoeding	26,8	25,1	1,7
Opbrengsten uit werken voor derden	54,7	59,1	-4,4
Netto-omzet	666,2	608,4	57,8

* Inclusief verrekening bonus/malus en contractuele boetes.

** Inclusief meerjarenvervangingsplan railinfrastructuur tram.

Netto-omzet

De netto-omzet is gestegen met € 57,8 miljoen. De reizigersopbrengsten zijn afgenomen met € 2,5 miljoen. De contractopbrengsten zijn per saldo toegenomen met € 63,0 miljoen. De

De netto-omzet steeg met € 57,8 miljoen

kapitaallastenvergoeding is toegenomen met € 1,7 miljoen. De opbrengsten uit werken voor derden zijn met € 4,4 miljoen gedaald.

De netto-omzet
steeg met
€ 57,8 miljoen

Reizigersopbrengsten

De gemiddelde ritprijs van Bus, Tram en Metro is in 2024 ten opzichte van 2023 met 3,4% gestegen tot € 1,43 (2023: € 1,38). Deze stijging wordt enerzijds veroorzaakt door een gemiddelde prijsverhoging en anderzijds door een andere samenstelling van de verkochte reisproducten. Op basis van de 244,8 miljoen gemaakte reizigersritten (4,2% minder dan in 2023) realiseerde GVB reizigersopbrengsten van € 349,1 miljoen (2023: € 351,6 miljoen). De daling van de reizigersopbrengsten is maar gedeeltelijk gecompenseerd door de stijgende prijs; daardoor zijn de reizigersopbrengsten gedaald ten opzichte van 2023.

Contractopbrengsten

De contractopbrengsten 2025 uit de Vervoerconcessie Amsterdam, bestaande uit de exploitatiesubsidie OV, de contractopbrengsten voor Sociale Veiligheid en de verrekentarieven volgens het contract, bedragen in 2025 € 58,7 miljoen. In 2023 waren de contractopbrengsten ook positief vanwege de ontvangen compensatie voor het niet verhogen van de tarieven en de studenten-OV. Met ingang van 2025 maken deze onderdeel uit van de reguliere exploitatiesubsidie.

Vervoersconcessie Amsterdam

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2023
LTI-compensatie	0,0	36,8
SOV-compensatie	0,0	6,1
Exploitatiesubsidie	58,7	-12,3
Totaal	58,7	30,6

Tabel 23 **Bedrijfslasten**

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2023	verschil
Lonen en salarissen	242,9	221,0	21,9
Sociale lasten en pensioenbijdragen	58,1	54,8	3,3
Uitbesteed werk en andere externe kosten	321,7	302,8	18,9
Grond- en hulpstoffen	48,5	32,8	15,7
Afschrijving op materiële vaste activa	41,8	36,3	5,5
Overige bedrijfslasten	0,0	-3,2	3,2
Bedrijfslasten	713,0	644,5	68,5

Bedrijfslasten

In 2025 bedroegen de bedrijfslasten € 713,0 miljoen (2023: € 644,5 miljoen). De toename van lonen en salarissen wordt voornamelijk veroorzaakt door een toename van het aantal fte en door een cao-stijging. De toename van het uitbesteed werk en andere externe kosten wordt voornamelijk veroorzaakt door een stijging van kosten voor de uitvoering van met name AMRI gerelateerde projecten.

In 2025 bedroegen
de bedrijfslasten
€ 713,0 miljoen

Dividend

Aan de algemene vergadering van aandeelhouders van 26 mei 2026 wordt voorgesteld om over 2025 geen dividend aan de aandeelhouder uit te keren.

Liquiditeit

Het saldo liquide middelen bedroeg op 31 december 2025 € 40,2 miljoen (31 december 2024: € 52,4 miljoen).

Tabel 24 **Liquide middelen**

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024	verschil
Liquide middelen	40,2	52,4	-12,2

Vermogen

Het resultaat 2024 na belastingen is onttrokken aan het groepsvermogen van GVB. Het groepsvermogen op 31 december 2025 bedraagt € 90,7 miljoen. Het vreemd vermogen is in 2025 met € 47,4 miljoen gestegen tot € 627,6 miljoen.

Tabel 25 **Vermogen**

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024	verschil
Groepsvermogen	90,7	88,6	2,1
Vreemd vermogen	627,6	580,2	47,4
Langlopende schulden	323,2	313,6	9,6
waarvan financieringskosten	0,0	-0,1	0,1
Kortlopende schulden	264,1	233,5	30,6
Voorzieningen	40,3	33,2	7,1

Langlopende schulden

GVB Activa BV is in 2024 een Revolving Credit Facility (RCF) aangegaan van € 350 miljoen met BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank. In 2024 is de looptijd van deze faciliteit verlengd van 15 december tot en met 14 december 2026 en is de limiet verhoogd met € 77 miljoen tot € 427 miljoen. GVB zit in het proces tot herfinanciering waarbij op het moment van opstellen van de jaarrekening meerdere partijen gecommitteerde termsheets hebben ingediend waardoor ook de periode na 15 december 2026 verzekerd is van financiering.

GVB Activa BV heeft op 15 april 2020 additionele externe financiering aangetrokken bij de BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank ten bedrage van € 150 miljoen met een looptijd van 30 jaar. De aflossing bedraagt € 5,0 miljoen per jaar.

Op 16 december 2024 zijn de forward starters Vaste Limiet A, ten bedrage van € 142 miljoen, en Vaste Limiet B, ten bedrage van € 56 miljoen beschikbaar gesteld door BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank.

De Vaste Limiet A heeft een looptijd van 30 jaar waarvan de eerste aflossing van € 4,7 miljoen plaatsvond op 31 december 2025. De Vaste Limiet B heeft een looptijd van 12 jaar waarvan de eerste aflossing van € 4,7 miljoen plaatsvond op 31 december 2025.

Kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad drukt de verhouding uit tussen de reizigersopbrengsten en het totaal van de exploitatiesubsidie vervoersconcessie Amsterdam plus de reizigersopbrengsten. De kostendekkingsgraad is in 2025 gedaald naar 90,6%. Dit is exclusief de amortisatie investeringsbijdragen, de kapitaallastenvergoeding voor rijdend materieel en de subsidie voor Sociale Veiligheid, allen van Vervoerregio Amsterdam.

Kostendekkingsgraad in 2025 gedaald naar 90,6 procent

Vooruitblik

Alhoewel het jubileumjaar van de stad met de vele extra festiviteiten eind 2025 is afgesloten, blijft Amsterdam ook in 2026 een dynamische stad. Grootschalige herstelwerkzaamheden aan bruggen, kades en wegen gaan onverminderd door. Tegelijkertijd groeit en verdicht de stad en wordt de beschikbare ruimte intensiever gebruikt. Meer inwoners en bezoekers doen een beroep op dezelfde infrastructuur. Daarnaast kan de instabiele geopolitieke situatie wereldwijd zijn weerslag hebben op demonstraties en evenementen, en mogelijk leiden tot een grotere cyberdreiging. Ook vragen de energietransitie en de aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt om aanpassingsvermogen.

De concessie die ons tot 2036 is gegund, vormt de basis voor onze inzet om bij te dragen aan de ambities van Amsterdam: een leefbare en bereikbare stad voor iedereen zijn. Openbaar vervoer speelt daarbij een cruciale rol. Gegeven de schaarse ruimte en de wens om de stad leefbaar te houden, is het belangrijk dat naast lopen en fietsen, het OV voor veel reizigers de vanzelfsprekende keuze is om hun bestemming te bereiken.

In dit licht zetten we in 2026 een belangrijke stap met een groei van circa 4% in het aanbod van openbaar vervoer. Daarnaast introduceren we dit jaar het vernieuwde vervoernetwerk dat voortkomt uit de nieuwe concessie.

De dynamiek van de stad en de groeidoelstellingen voor het OV-aanbod vragen van ons flexibiliteit, vakmanschap en scherpe keuzes. Dagelijks zetten ruim 5.000 medewerkers zich in om de stad in beweging te houden. In deze context is bereikbaarheid geen vanzelfsprekendheid, maar een randvoorwaarde voor een leefbare stad.

De komende jaren staan in het teken van het waarmaken van ons aanbod en het bieden van een veilig en toegankelijk OV-systeem. Dit voeren we uit langs vier duidelijke prioriteiten: rijden en varen volgens dienstregeling, een financieel gezonde organisatie, tevreden reizigers door betere reisinformatie bij verstoringen, en opbrengstensturing om noodzakelijke innovaties mogelijk te maken.

Die prioriteiten maken dat we concrete keuzes moeten maken. We sturen scherper op het terugdringen van rituitval, versterken onze informatievoorziening bij verstoringen en blijven investeren in veiligheid en comfort. Tegelijk werken we aan een robuuste financiële basis, zodat investeringen in innovatie en verduurzaming ook op lange termijn mogelijk blijven.

Onze medewerkers maken daarbij het verschil. In een krappe arbeidsmarkt blijven we investeren in goed werkgeverschap, duurzame inzetbaarheid en leiderschap. Met het programma BOOST versterken we samenwerking, waardering en veiligheid binnen de organisatie. Zonder betrokken en bevlogen vakmensen geen betrouwbare dienstregeling.

Tegelijk blijven we investeren in verduurzaming, innovatie en robuuste systemen. De instroom van emissievrije voertuigen zet door, onderhoud wordt verder geprofessionaliseerd en digitale processen worden versterkt. We blijven scherp op kosten en opbrengsten, zodat investeringen ook financieel houdbaar zijn.

De druk op infrastructuur, personeel en middelen zal de komende jaren niet afnemen. Daarom maken we keuzes uitlegbaar en verbinden we bestuurlijke ambities aan uitvoerbaarheid in de praktijk.

Dat doen we met hart voor de stad waarvan we onderdeel zijn, met oog voor de reiziger die op ons rekt, met zorg voor onze medewerkers en met een blik vooruit op een mobiliteitssysteem dat ook morgen houdbaar moet zijn.

Zo blijft GVB de hartslag van mobiliteit in Amsterdam.

Governance

Hier beschrijven we hoe we onze organisatie besturen en hoe ons toezicht en het risicomanagement zijn vormgegeven. Meer details zijn te vinden op onze website.





Welkom

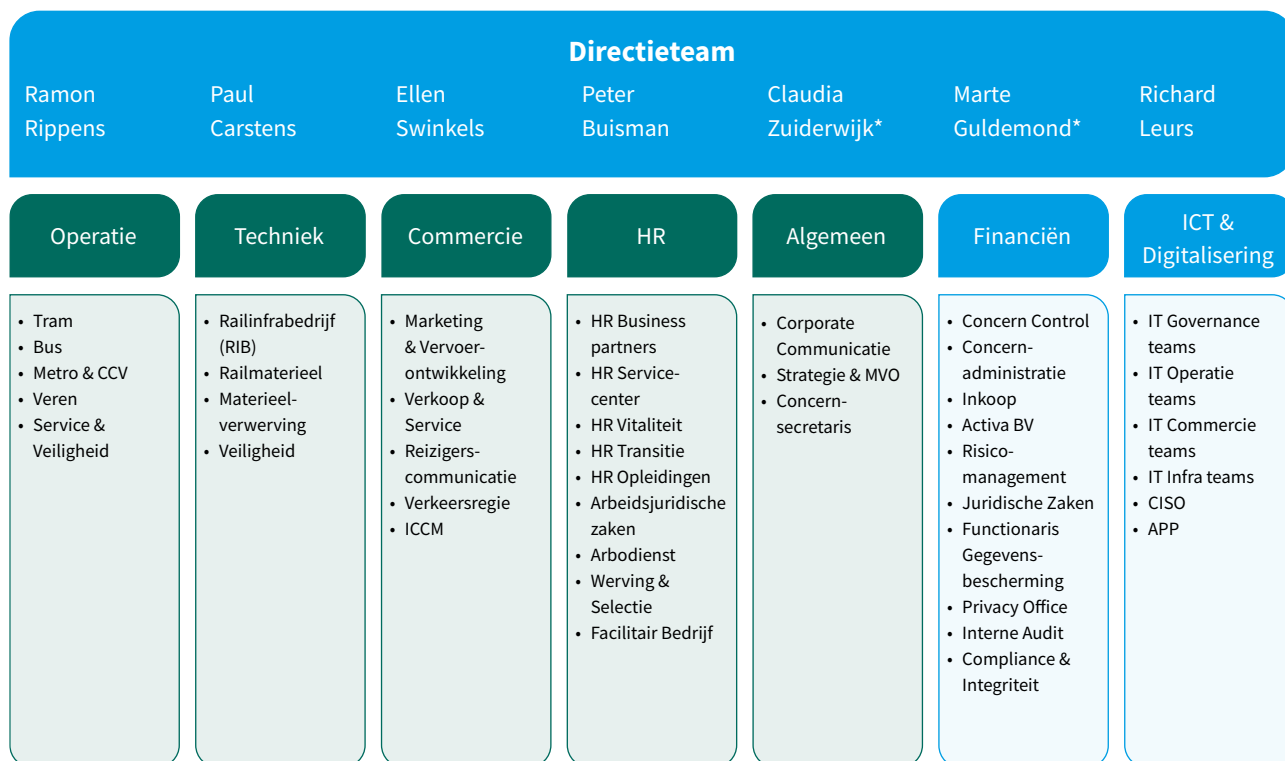
Hoofdlijnen

Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam zijn aandeelhouders van GVB Holding NV. Vanuit deze rol zijn gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam onder meer verantwoordelijk voor de benoeming van de leden van de raad van commissarissen en de goedkeuring van voordrachten voor benoeming van de statutaire directie. Deze bevoegdheden liggen vast in de statuten van GVB.

Organisatiestructuur

GVB heeft een directieteam (DT) dat bestaat uit 7 leden: naast de 2 statutaire directeuren zijn ook 5 directeuren lid van het DT.

Figuur 2 **Organisatiestructuur GVB**



* = statutaire directie

Bestuurlijke gegevens

Directie

Samenstelling

De topstructuur van GVB Holding NV bestond eind 2025 uit een tweehoofdige directie (een algemeen directeur en een financieel directeur), waarvan de leden ook deel uitmaken van het directieteam. De statutaire directie is verantwoordelijk voor het besturen van GVB en wordt benoemd voor 4 jaar, met de mogelijkheid tot herbenoeming van elke keer 4 jaar.

Het directieteam bestaat uit 7 leden: de 2 statutaire directeuren en 5 directeuren. Het directieteam is verantwoordelijk voor de integrale besturing van de organisatie en het realiseren van de strategie. De leden van het directieteam werken samen vanuit een gelijkwaardige positie. De interdisciplinaire samenstelling maakt integrale bestuurlijke besluitvorming mogelijk en vergroot de executiekracht van de organisatie.

Leden van het directieteam worden geselecteerd op basis van brede ervaring, achtergrond, vaardigheden, kennis en inzichten, waarbij het belang van een evenwichtige man-vrouwverhouding nadrukkelijk meeweegt. Gedurende 2025 was binnen de directie 57% man (4 mannen) en 43% vrouw (3 vrouwen).

Reglement

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

De directie heeft in de eerste reguliere vergadering van 2026 met de rvc over het verslagjaar 2025 een verklaring afgelegd dat ze de rvc in het betrokken kalenderjaar van alle relevante informatie heeft voorzien die de rvc nodig heeft voor een behoorlijke taakuitoefening.

Personalia statutaire directie (ultimo 2025)

Claudia Zuiderwijk, algemeen directeur

In dienst sinds 1 oktober 2020.

Tweede termijn tot en met september 2028 (herbenoemd in december 2023).

Aandachtsgebieden

Strategie & MVO, Operatie, Techniek, Commercie, Human Resources, Concernsecretariaat, Corporate Communicatie (inclusief stakeholdermanagement).

Nevenfuncties

Lid raad van commissarissen Tata Steel (per januari 2024)

Lid bestuur Railforum (2022-heden)

Lid Curatorium Hemingway (2023-heden)

Marte Guldemond, financieel directeur

Eerste termijn tot en met augustus 2028 (eerste benoeming in juli 2024).

Aandachtsgebieden

Concern Control, Business Control, Concernadministratie, IT, Inkoop, Activa BV, Risicomanagement, Compliance & Integriteit, Juridische Zaken, Privacy, Functionaris Gegevensbescherming, Interne Audit.

Het directieteam bestaat, naast de statutaire directie, uit:

Ellen Swinkels, directeur Commercie

Peter Buisman, directeur HR

Paul Carstens, directeur Techniek

Richard Leurs, directeur ICT & Digitalisering

Ramon Rippens, directeur Operatie

Voor een volledig overzicht van het directieteam en eventuele nevenfuncties, zie onze [website](#).

Raad van commissarissen

De raad van commissarissen (rvc) houdt toezicht op het beleid van de statutaire directie en op de algemene gang van zaken van de onderneming en staat de directie met advies terzijde. GVB heeft hiermee een 'two-tier board', waarbij de statutaire directie verantwoording aflegt aan de rvc. De rvc is de werkgever van de statutaire directie.

Omvang en samenstelling

De vennootschap heeft een rvc bestaande uit 5 personen. De profielschets, die in 2025 is geactualiseerd, regelt de omvang, deskundigheid en samenstelling van de rvc. De profielschets is gepubliceerd op onze website.

De rvc is zodanig samengesteld dat de leden onafhankelijk en kritisch kunnen opereren ten opzichte van elkaar, de directie en welk deelbelang dan ook, in overeenstemming met de actuele

Nederlandse Corporate Governance Code. Iedere commissaris dient geschikt te zijn om de hoofdlijnen van het totale beleid te kunnen beoordelen. Iedere commissaris beschikt bovendien over de specifieke deskundigheid die noodzakelijk is voor de vervulling van zijn of haar taak. De rvc streeft ernaar dat de raad zodanig is samengesteld dat de continuïteit is gewaarborgd en dat de raad naar leeftijd, achtergrond, man-vrouwverdeling, ervaring, vaardigheden, kennis en inzichten evenwichtig is samengesteld. De commissaris die door de Ondernemingsraad is voorgedragen, spreekt zonder last of ruggenspraak. In de rvc is 60% vrouw en 40% man.

De benoemingstermijn van rvc-leden is 4 jaar. Hierna kan een commissaris voor 4 jaar worden herbenoemd. GVB valt onder de Wet bestuur en toezicht. Dit heeft gevolgen voor het aantal toezichthoudende functies dat een commissaris wettelijk is toegestaan te bekleden en de rol die een commissaris vervult bij andere organisaties.

Governance rvc

De rvc beschikt over een reglement dat in 2019 is geactualiseerd. 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. De actualisatie van de Nederlandse Corporate Governance Code 2025 gaf in 2025 geen aanleiding het rvc-reglement aan te passen.

Commissies van de rvc

De rvc heeft een auditcommissie en een remuneratie- en HR-commissie ingesteld. Zo nodig wordt tijdelijk een selectie- en benoemingscommissie ingesteld. De rvc stelt deze commissies uit zijn midden samen. De taak van de commissies is om de besluitvorming van de rvc voor te bereiden. De (hele) rvc blijft verantwoordelijk voor besluiten, ook als deze zijn voorbereid door een commissie. De commissies hebben elk een eigen intern reglement waarin taken, verantwoordelijkheden en de werkwijze zijn omschreven. De reglementen van de auditcommissie, de remuneratiecommissie en de selectie- en benoemingscommissie zijn te raadplegen op onze website. De commissies brengen verslag uit aan de rvc.

Publicaties website GVB

Het rooster van aftreden, de statuten en de reglementen staan op onze website. Hier staat ook meer informatie over de competenties en de deskundigheid van de rvc.

Tabel 26 Rooster van benoeming en aftreden ultimo 2025¹

Naam	Benoemd op voordracht	Datum benoeming	Datum herbenoeming	Benoemd tot	Benoemingsperiode
Mevr. mr. E.F. (Elfrieke) van Galen		13-10-2017	22-12-2021	22-12-2025	2 ^e termijn
Dhr. drs. P.H. (Peter) Smink		23-05-2018	18-05-2022	18-05-2026	2 ^e termijn
Dhr. drs. P. (Peter) Meijer	Ondernemingsraad	16-12-2020	18-03-2025	19-03-2029	2 ^e termijn
Mevr. drs. P.J. (Petra) de Ruiter		22-12-2021	n.v.t.	22-12-2025	1 ^e termijn
Mevr. ir. Drs. R.L. (Riet) Schroven		18-03-2025	n.v.t.	18-03-2029	1 ^e termijn

¹ Commissarissen treden uiterlijk af op de dag van de eerste Algemene Vergadering die wordt gehouden nadat de 4 jaren na de laatste (her)benoeming zijn verstreken (ex art 16 lid 11 statuten).

Verklaring raad van commissarissen

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 de afzonderlijke leden van toepassing zijn, de regels te zullen naleven. Nieuwe commissarissen verklaren en ondertekenen deze verklaring eveneens.

Personalia raad van commissarissen (ultimo 2025)

Mr. E.F. (Elfrieke) van Galen

Voorzitter raad van commissarissen

Lid remuneratie- & HR-commissie

Lid selectie- en benoemingscommissie

Commissaris sinds oktober 2017 (tweede en laatste benoemingstermijn)

Functie

Partner bij TheRockGroup BV

Nevenfuncties

Lid raad van commissarissen Meerlanden

Lid raad van commissarissen Triodos Groenfonds NV/Triodos Organic Growth Fund/

Triodos Renewable Europe Fund/lid raad van toezicht Triodos Fair Share Fund

Non-executive board member SEKEM

Lid raad van commissarissen Royal Schiphol Group

Lid raad van commissarissen Fairphone

Bestuurslid Stichting Bergplaats van Lippe-Biesterfeld

Drs. P.H. (Peter) Smink

Vicevoorzitter raad van commissarissen

Voorzitter auditcommissie

Commissaris sinds 23 mei 2018 (tweede en laatste benoemingstermijn)

Functie

Directeur-generaal Belastingdienst

Nevenfunctie

Vicevoorzitter bestuur Stichting Belastingmuseum Prof. dr. Van der Poel

Drs. P. (Peter) Meijer

Lid auditcommissie

Lid remuneratie- & HR-commissie

Commissaris sinds 16 december 2020 (tweede en laatste benoemingstermijn)

Functie

Adviseur voor ondernemingsraden

Nevenfunctie

Bestuurslid Stichting Werknemers Aandelen ECT

Drs. P.J. (Petra) de Ruiter

Voorzitter remuneratie- & HR-commissie

Commissaris sinds 22 december 2021 (eerste benoemingstermijn)

Functie

CEO Holland Casino

Nevenfuncties

Lid bestuur vergunde Nederlandse Online Kansspel aanbieders (ambtshalve)

Lid bestuur European Casino Association (ambtshalve)

Ir. drs. R.L. (Riet) Schroven

Lid auditcommissie

Commissaris sinds 18 maart 2025 (eerste benoemingstermijn)

Functie

Interim directeur

Nevenfunctie

Lid Commissie van Advies Binnenhofverbouwing

Op onze [website](#) staan de geactualiseerde gegevens over de rvc-leden.

Bezoldigingsbeleid

Het bezoldigingsbeleid van de statutaire directie van GVB Holding NV dateert uit 2017. Dit sluit aan bij het Beloningsbeleid Deelnemingen 2016 van gemeente Amsterdam en de maatschappelijke ontwikkelingen rondom dit thema. De algemene vergadering heeft het bezoldigingsbeleid GVB op 13 oktober 2017 vastgesteld.

In 2025 heeft de algemene vergadering besloten het bezoldigingsbeleid voor de statutaire directie uit 2017 ongewijzigd te laten. De motivatie hiervoor was:

1. Het bezoldigingsbeleid voldoet nog steeds aan de genoemde uitgangspunten.
2. Het bezoldigingsbeleid sluit aan op de normen zoals die gelden binnen de (semi)publieke sector en is passend voor de statutaire directie van GVB.
3. Het is de rvc steeds gelukt om goede bestuurders aan te trekken.
4. De hoogte van de bezoldiging van de statutaire directie staat in redelijke verhouding tot de beloning van de overige werknemers van GVB.
5. Externe ontwikkelingen geven vooralsnog geen aanleiding voor aanpassingen van het beleid.

Dit beleid is van toepassing op de statutaire directie.

Bezoldiging directie

Binnen het door de aandeelhouder vastgestelde beloningsbeleid stelt de rvc de bezoldiging van de statutaire directie vast. Op voorstel van de remuneratiecommissie heeft de rvc de samenstelling van het arbeidsvoorwaardenpakket goedgekeurd. Conform het bezoldigingsbeleid 2017 bedraagt de eventuele ontslagvergoeding maximaal € 75.000. Bij vrijwillig ontslag wordt geen vertrekvergoeding uitgekeerd. GVB kent geen vorm van variabele beloning (geen bonus).

Toegepaste bezoldiging 2 leden statutaire directie (bezoldigingsbeleid GVB 2017)

De bezoldiging van de algemeen directeur en de financieel directeur is gebaseerd op het Bezoldigingsbeleid statutaire directie uit 2017, dat op 13 oktober 2017 door de algemene vergadering is vastgesteld.

Internal Pay Ratio

De Internal Pay Ratio (IPR) is het verschil tussen de beloning van de bestuurder en de mediaan van de medewerkers. De IPR bij GVB is 3,6.

Honorarium raad van commissarissen

Het honorarium van de rvc-leden wordt vastgesteld door de algemene vergadering van aandeelhouders en is niet afhankelijk van de resultaten van GVB. Door de algemene vergadering is in 2017, met voorafgaande goedkeuring door Vervoerregio Amsterdam, besloten om de bezoldiging van de rvc-leden in lijn te brengen met het Beloningsbeleid Deelnemingen gemeente Amsterdam uit 2016. De rvc heeft voor 2025 besloten het honorarium aan te passen aan de WNT-norm 2025, waarbij een rvc-lid 10% van de WNT-norm ontvangt en de voorzitter 15% van de WNT-II-norm. Het honorarium bedroeg voor 2025 voor leden € 24.600 en voor de voorzitter € 36.900. Dit is 10% van de oorspronkelijk WNT-norm (2025) voor de leden en 15% van de oorspronkelijk WNT-norm (2024) voor de voorzitter. Voor 2026 is besloten het honorarium aan te passen aan de WNT-norm (2026).

Bijdrage aan langetermijnwaardecreatie

Het bezoldigingsbeleid van GVB sluit aan bij de langetermijnstrategie van GVB en de daarbij behorende doelstellingen. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de waardecreatie van GVB op de lange termijn. Het Bezoldigingsbeleid bevat geen prikkels (bijvoorbeeld geen bonus) die afbreuk kunnen doen aan de taakopdracht van de statutaire directie om de langetermijnbelangen van GVB te dienen. Tot slot wordt opgemerkt dat GVB weliswaar niet valt onder de werkingssfeer van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector (WNT), maar dit laat onverlet dat de rvc een bezoldigingsbeleid onderschrijft dat aansluit op de normen zoals die gelden binnen de (semi)publieke sector en dat passend is voor de statutaire directie van GVB.

Risicomanagement

GVB opereert in de dynamische omgeving van de hoofdstad. Dit biedt kansen, maar brengt ook risico's met zich mee. GVB wil deze risico's beheersen. We brengen ze in beeld, nemen passende maatregelen en zorgen ervoor dat onze processen op orde zijn. Zo doen we er alles aan om het voortbestaan van GVB te garanderen en de reizigers een betrouwbare en veilige dienstverlening te kunnen blijven bieden.

Het effectief managen van risico's is onderdeel van onze reguliere bedrijfsvoering. De directie van GVB is hiervoor eindverantwoordelijk. De raad van commissarissen (rvc) ziet hierop toe. We inventariseren en beoordelen de strategische, operationele, financiële, rapportage- en compliancierisico's. We houden hier rekening mee bij de besluitvorming en bij de keuzes die we maken voor de operatie. De verantwoordelijke managers in de diverse lagen van onze organisatie nemen maatregelen waarmee de risico's zo ver mogelijk worden verkleind of voorkomen. De risico's worden besproken als onderdeel van de planning-en-controlcyclus.

Het risicomanagement en de manier waarop we intern de risico's beheersen is gebaseerd op het model van COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Dit model helpt organisaties de interne beheersingssystemen in te richten en te verbeteren. Het bevat onder meer richtlijnen voor interne controles.

We gaan uit van resultaatgerichte processturing met controls om de grootste risico's in de processen te beheersen. Cyclische beoordeling van de werking van deze controls leidt tot verbetering van de processen. Hiermee verankert GVB het risicomanagement in de uitvoering van de bedrijfsprocessen. Het risicomanagementsysteem heeft 3 fundamenten: het risicobeleid, de governancestructuur en het risicoproces.

Risicobeleid

In zijn risicobeleid gaat GVB uit van een transparante besluitvorming, passend bij de cultuur van ons bedrijf. We erkennen de risico's die we lopen en ondernemen actie om deze zo klein mogelijk te maken of te voorkomen. We beoordelen de risico's met behulp van een uniforme GVB-risicomatrix, waarin we de grootte van de risico's inschatten op basis van kansen en effecten. Aan de hand hiervan bepalen we wat de noodzaak is om maatregelen te treffen en hoe snel dat moet gebeuren.

Alle risico's samen, met hun actuele kans en effect, bepalen het risicoprofiel van GVB. Dit risicoprofiel moet altijd binnen de gestelde grenzen blijven; dat is onze risicobereidheid. Met de besluiten die we nemen en de maatregelen die we treffen blijven we binnen de grenzen van die risicobereidheid.

Governancestructuur voor risicomanagement

De risicomanager en de directie van GVB stellen het risicobeleid op. Als er besluiten worden genomen, weegt de directie de grootte van risico's mee en bepaalt of GVB deze (in hun totaliteit) kan en wil dragen. De verantwoordelijke managers in de organisatie (het lijnmanagement) treffen maatregelen voor de geïnventariseerde risico's, zowel bij processen als projecten. Zo wordt de impact van actuele risico's verkleind. De risicomanager ondersteunt hierbij zowel de directie als de verantwoordelijken binnen de organisatie.

De afdelingen rapporteren hun risico's in de kwartaalrapportages. De directie beoordeelt per kwartaal de status en ontwikkeling van de belangrijkste risico's van GVB, inclusief de externe risico's (zoals veranderende wetgeving of veranderend beleid). De risicomanager brengt deze risico's

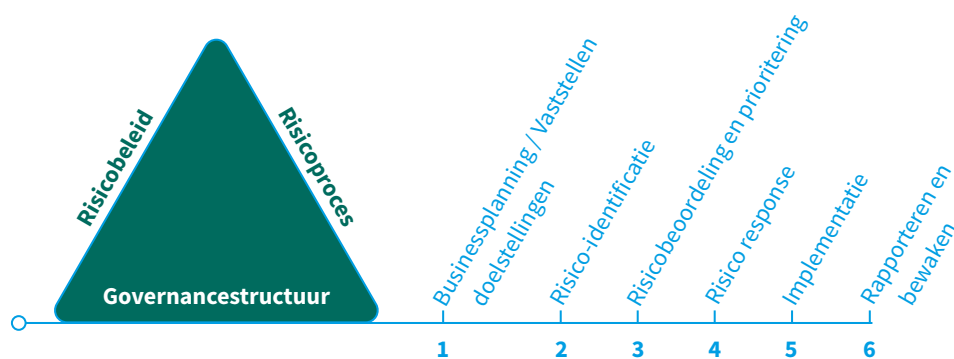
samen in een totaalbeeld (het risicoprofiel) en legt dit samen met de belangrijkste beheersmaatregelen vast in het risicoregister. De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van risicobeheersing en interne controle aan de raad van commissarissen (rvc) na bespreking daarvan in de auditcommissie. Als er actie moet worden ondernomen of besluiten moeten worden genomen, kunnen deze in de rvc worden besproken.

Risicoproces

Met behulp van de GVB-ricomatrix inventariseren de afdelingen ten minste 2 keer per jaar wat hun (nieuwe) risico's zijn. Ze leggen deze vast in zogenoemde risicoregisters en stellen vast hoe ze deze (kunnen) beheersen. De introductie van nieuwe maatregelen wordt opgenomen in de jaarplannen om zeker te stellen dat ze worden geïmplementeerd en uitgevoerd. De risicomanager ondersteunt de afdelingen en coacht ze.

Bij investeringen van meer dan € 200.000 hebben we een extra stap ingebouwd. De risicomanager bespreekt de projectrisico's met de projectleider en de projecteigenaar. Daarbij toetsen ze nadrukkelijk hoe volledig de risico-inschatting is en hoe stevig de maatregelen zijn. Het doel is een beter voorspelbaar projectresultaat.

Figuur 3 Risicomanagementsysteem GVB



Frauderisico

Het frauderisico wordt door GVB periodiek geanalyseerd. Hierbij wordt gekeken naar interne fraude en externe fraude. Vermoedens van fraude leggen we vast in het incidentenregister en onderzocht. Het belangrijkste frauderisico binnen GVB betreft diefstal van bedrijfsmiddelen (fysiek en digitaal).

GVB beschikt over een gedragscode waarin onder andere aandacht wordt besteed aan hoe om te gaan met bedrijfsmiddelen van GVB. De code attendeert medewerkers op de mogelijkheid om misstanden en onregelmatigheden te melden bij het Meldpunt Integriteit. In de cao van GVB is de Klokkenluidersregeling opgenomen.

De belangrijkste risico's voor GVB

GVB vervult een maatschappelijke functie en dat vraagt om een prudent risicobeleid. De omgeving is zeker niet risicovrij: de regio Amsterdam groeit fors, met systeemuitbreidingen als gevolg. Dit schept kansen voor GVB, maar brengt tegelijkertijd nieuwe risico's met zich mee. De impact van corona en van de energiecrisis toonde al de gevoeligheid van GVB voor grote (maatschappelijke) veranderingen. Het aantal reizigers nam plotseling fors af en het herstel duurde een tijd. Nu zien we bijvoorbeeld de groeiende wens van overheden en reizigers voor schoner vervoer en verduurzaming, die we zelf ook voorstaan. Maar we zien ook dat verduurzaming risico's met zich meebrengt, zoals de kwetsbaarheid van de toegang tot (betaalbare) energie. Verdere digitalisering en innovatie bieden kansen zoals nieuwe (betaal)systemen en slimmer gebruik van data, maar vergt ook steeds meer aandacht voor cybersecurity en de beveiliging van IT- en OT-systemen. Daarnaast is er toenemende aandacht voor bijvoorbeeld sociale veiligheid als gevolg van agressie en overlast in het openbaarvervoer.

GVB moet de impact van alle veranderingen opvangen. De belangrijkste maatregel daarvoor is een goede inrichting van de operationele processen, de administratieve processen en de projecten. Op hoofdlijnen onderscheiden we 4 risicocategorieën.

Tabel 27 **Risicocategorieën**

Risicocategorie	Beschrijving
Strategisch	Langetermijnrisico's met betrekking tot de strategische koers en de organisatiedoelen, onder andere door veranderende maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.
Operationeel	Risico's op het vlak van dagelijkse bedrijfsvoering en prestaties als gevolg van inefficiënte processen, menselijk falen of externe gebeurtenissen waarbij we verschillende risicotypen onderscheiden zoals o.a: • Infrastructuur & assets; • Materieel & voertuigen; • Cybersecurity & IT/OT-systemen; • Personeel & capaciteit; • Fysieke en sociale veiligheid.
Financieel en rapportage	Risico's met een impact op budget, winstgevendheid en financiële stabiliteit, en rapportage ten gevolge van o.a. de gehanteerde financiële structuur of instrumenten, of door het ontbreken van deugdelijke financiële controles.
Compliance	Risico's met betrekking tot het niet voldoen aan wettelijke voorschriften of andere geldende reglementen en normen. Deze kunnen voortkomen uit wet- en regelgeving, afspraken met toezichthouders of verplichtingen die voortvloeien uit contracten.

Risico's en beheersmaatregelen

De volgende tabellen geven inzicht in de belangrijkste risico's voor GVB, de mogelijke impact hiervan en de hiervoor getroffen maatregelen.

Tabel 28 **Strategische risico's**

Risico	Er is onvoldoende personeel beschikbaar als gevolg van structurele krapte op de arbeidsmarkt.
Impact	Tekorten in de personele bezetting van vervoer en onderhoud met als gevolg beperkingen in de dienstregeling en/of hogere kosten voor inhuur van externe medewerkers.
Maatregelen	• Verbeteren van de medewerkerwaardering medewerkers zo veel mogelijk te behouden. • Arbeidsmarktcampagnes voeren om nieuw personeel te werven. • Opzetten van een interne flexpool. • Ontwikkelen van nieuwe proposities (Programma Medewerker) om personeel aan te trekken (wonen-werken-leren). • Opzetten van eerste pilots met autonoom rijden om ook op de lange termijn in een steeds krappere arbeidsmarkt de afhankelijkheid van personeel af te bouwen.
Risico	Het reizigersgedrag verandert door thuiswerken, opkomst van de e-bike, etc.
Impact	Daling in reizigersopbrengsten.
Maatregelen	• Maximaal inzetten op klantwensen, inclusief onderzoek naar mogelijke samenwerkingen om alternatieven te ontwikkelen die beter bij klantwensen passen. • Adviseren en dialoog voeren met gemeente over beleid.

- Aanpassen van het productportfolio.
- Verscherpt aanpakken van niet-betaald reizen, zoals in 2025 is ingevoerd.

Tabel 29 **Operationele risico's**

Risico	De netbeheerder kan niet op tijd of onvoldoende energie leveren om (de toename van) het energiegebruik te faciliteren.
Impact	(Onder andere) de elektrificatie van de busvloot en de uitbreiding van de vervoerscapaciteit kunnen stagneren als gevolg van onvoldoende aansluitingen op het elektriciteitsnetwerk.
Maatregelen	• Taskforce, waarin de gemeente en de netbeheerder zitting hebben, voor versnelde aanpak van de knelpunten in en rond Amsterdam. • Gebruikssimulator voor elektrisch vermogen om een nauwkeurig beeld te krijgen van de (toekomstige) vraag. Deze is in ontwikkeling. • Werkgroep Energie die initiatieven ontwikkelt voor het opvangen van netcongestie. Deze is ingericht.
Risico	De kwaliteit van procesmatig werken en sturen is onvoldoende.
Impact	Mogelijk onvoorspelbaarheid van resultaten, extra kosten in verband met 'rework', inefficiëntie, onduidelijkheid in verwachting naar en aansturing van medewerkers.
Maatregel	• Starten van strategisch programma 'Route Blauw' om via procesmatig werken en sturen effectiever en voorspelbaarder te worden, met als doel de organisatie, de medewerker en de reizigerstevredenheid te versterken.
Risico	De benodigde infrastructuur en materieel zijn niet beschikbaar als gevolg van onvoldoende onderhoud en/of verhoogde jaarlijkse inzet van assets.
Impact	De operationele performance verslechtert en de onderhouds- en vervangingskosten stijgen.
Maatregelen	• Optimalisatie van het assetmanagementproces (ISO 55000-certificering). • Grote beurten op tijd en binnen scope uitvoeren, met een langere voorbereidingstijd en binding van de OEM door een LTSA-contract (Capex). • Impactanalyse uitgevoerd. Indicatoren ontwikkeld om continue inzicht in de conditiestatus van de infrastructuur te vergroten.
Risico	Kritische onderdelen zijn onvoldoende beschikbaarheid en stijgen in prijs, mede als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen.
Impact	Stijgende kosten en meer uitval van materieel, met mogelijk een verstoorde dienstregeling als gevolg.
Maatregelen	• Inzicht in kritische assets en 'spares'. • Leveranciers- en contractmanagement (vroegtijdig de juiste aantallen bestellen). • LTSA met leveringsclausule voor kritische onderdelen.
Risico	Elektrische bussen veroorzaken stallingsbrand.
Impact	Onvoldoende beschikbaar materieel voor de gevraagde exploitatie en additionele kosten als gevolg van schade en (tijdelijke) vervanging.
Maatregelen	• Het programma 'Accubrandrisicomitigatie' (ABRM) dat risico's in kaart brengt in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. Samen met de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam worden verschillende scenario's onderzocht om op korte termijn het risico terug te brengen naar een acceptabel niveau.
Risico	(Lopende) projecten leveren niet tijdig het beoogde resultaat op.
Impact	Minder voorspelbare resultaten, herstelwerk en extra kosten, uitloop en/of vertraging van projecten.
Maatregel	• Versterking van het eigen projectmanagement door het verbeteren van proces- en projectmatig werken en sturen.

Tabel 30 **Cybersecurity & IT- en OT-risico's**

Risico	IT- en OT-systemen zijn niet betrouwbaar en/of beschikbaar als gevolg van een gerichte aanval van buitenaf of een incident.
Impact	Uitval van (besturings)systemen, modaliteit en/of operatie leidend tot verstoorde dienstregelingen, datalekken en mogelijk gevaar voor de veiligheid van de reiziger en de medewerker.
Maatregelen	• Hybride SoC met OCD ontworpen, eigen detectie regels ontworpen en Managed Vulnerability Intelligence service op basis van Qualys opgestart. • Crisisplannen van het Computer Security Incident Response Team (CSIRT) geoefend en bijgewerkt. • Bewustzijnstraining over OT verplicht voor medewerkers. • Security architectuur voor OT (Zoning and Conduits model IEC 62443) opgeleverd. • Cybersecurity-masterclass voor bestuurders (DT), samen met de rvc.

Tabel 31 **Personele risico's**

Risico	Er is onvoldoende inzetbaar personeel als gevolg van arbeidsverzuim.
Impact	Beperkingen in de dienstregeling en stijgende operationele kosten.
Maatregelen	• Preventief verzuimbeleid aangescherpt. • Gedragmatige visie en aanpak ingevoerd. • 7-sporenplan gericht op o.a. analyse, coaching en heractivatie. • Modaliteitspecifieke analyse en actieplan.

Tabel 32 **Financiële en compliancerisico's**

Risico	We voldoen niet aan het programma van eisen van een nieuwe concessie.
Impact	Kans op hoge boetes en terugbetalen exploitatiesubsidie.
Maatregelen	• Ambitieplan gemaakt in samenwerking met Vervoerregio Amsterdam voor de implementatie van alle KPI's voortkomend uit de nieuwe concessie. • Programma 'Kostenbesparing' om mogelijkheden voor kostenbesparing te identificeren en implementeren.
Risico	We voldoen niet aan relevante nationale en/of internationale wet- en regelgeving.
Impact	Boetes, reputatieschade en gevaar voor de continuïteit van GVB (verlies van de 'license to operate').
Maatregelen	• In beeld brengen en actueel houden van het wettelijk en normatief kader. • Inrichting, uitvoering en borging van proces binnen de diverse bedrijfsonderdelen. • Toetsing op de werking van de beheerprocessen.

Tabel 33 **Fraude risico's**

Risico	Materiaal wordt ontvreemd of GVB-materieel wordt misbruikt voor persoonlijk gewin.
Impact	Financiële en reputatieschade.
Maatregelen	• Versterking van het voorraadbeheer door nauwkeurige administratieve verwerking van binnenkomende en uitgaande goederen. • Beperking van onbevoegde toegang tot voorraden door middel van afsluitbare en beveiligde opslagruimten. • Uitvoeren van steekproefsgewijze controles.
Risico	Liquide middelen worden verduisterd.
Impact	Financiële en reputatieschade.
Maatregelen	• Eliminatie van contante geldstromen binnen de organisatie. • Girale betalingen via internetbankieren, met toepassing van functiescheiding en procuratieregelingen. • Controle op financiële transacties.

Risico	Manuren worden bewust onjuist verrekend (bijvoorbeeld bij ziekteverzuim, diensten of werktijden) ten nadele van GVB.
Impact	Financiële schade door onterechte loonkosten en incorrecte urenregistraties.
Maatregelen	• Duidelijke en afdwingbare procedures voor urenregistratie, ziekteverzuim en dienstroosters. • Monitoring en analyse van declaraties en registraties om afwijkingen te detecteren. • Functiescheiding (vier-ogenprincipe) bij het vastleggen en accorderen van uren in de administratieve systemen.
Risico	Systeemrechten en bevoegdheden worden misbruikt door medewerkers voor persoonlijk gewin.
Impact	Financiële schade en reputatieschade (bijvoorbeeld bij schending van wet- en regelgeving).
Maatregelen	• Logging en monitoring van systeemactiviteiten. • Toepassing van functiescheiding binnen systemen en screening op mogelijke belangenconflicten (SoD's) bij het toekennen van rollen.

Interne besturing

Privacy-compliance

Privacy-compliance Persoonsgegevens

Alle personen die met GVB in contact zijn, zoals reizigers en medewerkers, moeten erop kunnen vertrouwen dat GVB zorgvuldig en vertrouwelijk omgaat met hun persoonsgegevens. Over hoe we dit doen, informeren we reizigers en medewerkers in onze privacyverklaring, die te lezen is op gvb.nl.

We passen onze privacyverklaring regelmatig aan als de ontwikkelingen bij GVB daar aanleiding toe geven. Bijvoorbeeld over het kunnen in- en uitchecken met een betaalpas. Medewerkers die in dienst treden, ontvangen deze informatie in de welkomstbrief en verder is die te vinden op het GVB-intranet. Reizigers verwijzen we daarnaar op onze GVB-website, bijvoorbeeld als ze zich aanmelden voor een GVB-account. We bieden de mogelijkheid om vragen te stellen of privacyrechten uit te oefenen.

Privacywetgeving

We informeren onze medewerkers regelmatig over de privacywetgeving en ze krijgen tools om te handelen volgens deze wetgeving. De verwerkingsprocessen bij GVB toetsen we periodiek. Daarnaast zorgen we voor goede afspraken in verwerkersovereenkomsten met onze leveranciers die persoonsgegevens verwerken in opdracht van GVB. De buitengewoon opsporingsambtenaren bij GVB verwerken persoonsgegevens onder de Wet Politiegegevens. Daarop voeren we sinds 2022 jaarlijks een audit uit.

Datalekken

In 2025 kwamen bij het GVB-meldpunt 25 meldingen van datalekken binnen. Van deze meldingen hadden er 10 betrekking op verlies of diefstal van een mobiele telefoon of laptop. Het grootste gedeelte van deze devices kunnen op afstand worden gewiped, waardoor het risico op het verlies van persoonsgegevens daarbij minimaal is. Meldingen worden besproken met de betreffende afdeling en we nemen maatregelen om incidenten in de toekomst te voorkomen.

Integriteit en compliance

GVB vervult een publieke taak en ontvangt voor het uitvoeren daarvan deels publieke middelen. Het is voor GVB van groot belang om aantoonbaar te voldoen aan maatschappelijke normen en geldende wet- en regelgeving. Een integere organisatie en een gezonde bedrijfscultuur zijn cruciaal voor de continuïteit van GVB. Ze vormen de basis voor een bedrijfsvoering waarop klanten en stakeholders op korte en lange termijn kunnen vertrouwen.

Door onze compliance- en integriteitsrisico's effectief te beheersen, versterken we de betrouwbaarheid van GVB en ondersteunen we onze dienstverlenende rol. We vinden het essentieel dat reizigers, partners en leveranciers vertrouwen hebben in onze organisatie en dat iedereen binnen GVB kan rekenen op een veilig werkklimaat. Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in diverse regelingen, zoals onze Gedragscode en het Integriteitsbeleid.

Hoewel GVB daar niet toe verplicht is, onderschrijven we de bepalingen uit de Nederlandse Corporate Governance Code.

Het beheersen van compliance- en integriteitsrisico's binnen GVB is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken functionarissen, modaliteiten en afdelingen. Deze samenwerking waarborgt een consistente en effectieve aanpak. De compliance- en integriteitsofficier vervult hierin een onafhankelijke rol. Deze officer adviseert het management gevraagd en ongevraagd over maatregelen en processen die noodzakelijk zijn voor een adequate beheersing van compliance- en integriteitsrisico's.

Gedragsgedragcode

De kernwaarden van GVB zijn Gastvrij, Verbindend en Betrouwbaar. Het zijn de pijlers waarop de GVB Gedragsgedragcode is gebaseerd. Daarbij gaat het om gedrag dat we niet alleen binnen GVB zelf verwachten, maar dat ook de buitenwereld van ons verwacht als we ons werk doen. De code helpt ons om op een prettige manier samen te werken en een goede partner van de stad te zijn. Onze gedragsgedragcode geldt voor iedereen die bij of voor GVB werkt. De code ondersteunt een professionele samenwerking en helpt ons om onze rol te vervullen als betrouwbare partner van de stad.

De gedragsgedragcode bevat ook richtlijnen voor het melden van vermoedens van niet-integer handelen of andere misstanden. Medewerkers worden geïnformeerd over de beschikbare meldingskanalen en de te volgen stappen, zodat signalen zorgvuldig, vertrouwelijk en conform interne en wettelijke kaders worden behandeld.

Meldregeling

GVB hanteert een meldregeling die is verankerd in de cao voor de medewerkers en die aanvullend toegankelijk is voor een brede groep betrokkenen, waaronder sollicitanten, (ex-)medewerkers, vrijwilligers, stagiairs, bestuurders, leden van de raad van commissarissen, aandeelhouders en overige personen die voor GVB werken, zoals zelfstandigen, aannemers, onderaannemers en leveranciers. De meldregeling beschrijft hoe (vermoedens van) onregelmatigheden, niet-integer handelen of andere ernstige misstanden op een veilige en zorgvuldige manier kunnen worden gemeld.

Vertrouwenspersonen

We vinden het belangrijk dat mensen zich tot vertrouwenspersonen kunnen wenden. GVB heeft 6 interne en 3 externe vertrouwenspersonen.

Meldpunt Integriteit

GVB beschikt over een Meldpunt Integriteit waar medewerkers terecht kunnen om (vermoedens van) schendingen van integriteit te bespreken en te melden. Het meldpunt biedt een veilige en vertrouwelijke omgeving voor meldingen. Ook anoniem melden is mogelijk.

Medewerkers kunnen zich bij een integriteitsmelding laten ondersteunen door vertrouwenspersonen. Ook is het mogelijk om (anoniem) een integriteitsmelding te doen via een vertrouwenspersoon. Het Meldpunt Integriteit kan op basis van de melding de melder en het betrokken management adviseren over maatregelen. Daarnaast kan het meldpunt de directie adviseren om een integriteitsonderzoek te starten.

Alle meldingen worden behandeld in overeenstemming met de geldende meldregeling en het integriteitsprotocol van GVB. Meldingen worden vertrouwelijk behandeld en melder worden beschermd tegen benadeling volgens wettelijke kaders en interne richtlijnen.

Leidraad meningsverschillen

In 2025 is de leidraad meningsverschillen geïntroduceerd. Deze biedt medewerkers en hun leidinggevend een hulpmiddel en stappenplan om meningsverschillen samen op te lossen. Meningsverschillen op het werk zijn normaal, maar het is belangrijk om ze op tijd te bespreken. Zo voorkomen we dat ze uitgroeien tot conflicten en houden we de sfeer prettig en veilig voor iedereen. Het voorkomt ook verzuim.

Wet- en regelgeving

GVB acht het van groot belang om te voldoen aan alle wet- en regelgeving die relevant is voor de continuïteit van de bedrijfsvoering. Aangezien deze regelgeving aan verandering onderhevig is, vereist naleving een structurele en systematische aanpak.

Het effectief opvolgen van wijzigingen in wet- en regelgeving en het implementeren daarvan binnen de organisatie is essentieel. Dit vraagt om het duidelijk beleggen van verantwoordelijkheden en het actief monitoren van de uitvoering binnen stafafdelingen en alle organisatieonderdelen. Deze werkwijze waarborgt dat GVB voldoet aan de verschillende compliance-domeinen en dat risico's tijdig worden beheerst.

Informatiebeveiliging en cybersecurity

De cyberdreiging voor GVB is ook in 2025 gegroeid. De uitdaging om systemen veilig te houden wordt alleen maar groter. Ook zagen we dat de AI-revolutie gaat meespelen in cybersecurity. Daarom moeten we de uitdagingen rond informatiebeveiliging voor de AI-innovaties bij GVB in goede banen leiden.

Veel energie is gaan zitten in ondersteuning voor het veilig laten verlopen van onder meer de NAVO-top, 750 jaar Amsterdam en SAIL. Hiervoor heeft de afdeling Cybersecurity intensief samengewerkt met de verantwoordelijke afdelingen van GVB, de OV-sector, de gemeente, de provincie en de rijksoverheid. Enerzijds benadrukt dit de kritieke rol die GVB speelt in de regionale en landelijke (vervoers)ketens; anderzijds hebben de (cyber)incidenten rondom deze evenementen de afhankelijkheden in de OV-toeleveranciersketen en de kwetsbaarheid voor (hybride) aanvallen van het OV-systeem in bredere zin laten zien.

GVB opereert onder de NIS-directive (een richtlijn voor cyberbeveiliging voor vitale sectoren) en binnenkort ook onder de Cyberbeveiligingswet. De regeldruk voor GVB groeit. De afdeling Cybersecurity heeft er samen met andere afdelingen aan gewerkt om de GVB-organisatie geschikt te maken om aan de nieuwe eisen te kunnen voldoen. Maar de druk vanuit wet- en regelgeving wordt de komende jaren nog groter. Hieruit blijkt dat GVB met de cybersecurity in 2021 de goede weg is ingeslagen, maar ook dat het einddoel steeds blijft verschuiven. Het blijft noodzakelijk om organisatiebreed in cybersecurity te investeren. Cybersecurity komt geleidelijk verder in de haarvaten van de organisatie en wordt corebusiness voor GVB, net als veiligheid.

Interne Audit

Interne Audit GVB heeft een kwaliteitscertificaat van de beroepsorganisatie Institute of Internal Auditors (IIA). Dit toont aan dat Interne Audit GVB werkt volgens de Professional Standards. Interne Audit valt rechtstreeks onder de statutaire directie en overlegt regelmatig met de externe accountant. Er is een directe rapportagelijijn naar de auditcommissie (onderdeel van de raad van commissarissen), en Interne Audit neemt deel aan de vergaderingen van de auditcommissie. Interne Audit voert GVB-breed jaarlijks diverse audits uit om te controleren of GVB voldoet aan eigen regels en normen en aan relevante wet- en regelgeving. Zo verleent Interne Audit assurance over de mate van interne beheersing van processen binnen GVB.

Inkoop en aanbesteding

GVB hanteert een eigen inkoopbeleid. We volgen hierin de juridische kaders voor het Europees aanbestedingsrecht, aangevuld met drempels voor nationale en onderhandse procedures onder de Europese drempelwaarden. Vanuit een inkoopplanning stellen we per concrete behoefte inkoopplannen op met de inkoopstrategie en een schets van het juridisch kader. Onze Tenderboard beoordeelt of een verstandige inkoopaanpak is gekozen en of alle belangen zijn meegenomen en keurt deze plannen goed. Rechtmatig inkopen is hierdoor de regel; afwijken van aanbestedingsregels is een uitzondering. Eventuele verzoeken voor afwijking verlopen altijd (gemotiveerd) via de Tenderboard en de directie van GVB. Bij alle aanbestedingen is aandacht voor duurzaamheid, social return en (cyber)security. Zo betrekken we onze leveranciers bij de doelen die we als GVB voor die onderwerpen hebben gesteld.

Een andere belangrijke pijler in ons inkoopbeleid is contract- en leveranciersmanagement. De doelstelling is waarde creëren door regie te voeren over leveranciersrelaties.

Medezeggenschap

Ondernemingsraad en onderdeelcommissies

GVB heeft een ondernemingsraad (OR) ingesteld voor alle medewerkers. De OR heeft 2 onderdeelcommissies (OC) voor de medewerkers van Operatie en van Techniek ingesteld. Ook is

er een overlegstructuur voor de afzonderlijke vestigingen en afdelingen, waarmee de medezeggenschap zo laag mogelijk in de organisatie is belegd.

De OR bestaat uit 19 leden en heeft 4 fracties. De OC Operatie bestaat uit 12 leden en heeft 3 fracties. De OC Techniek bestaat uit 5 OC leden en heeft 2 fracties.

Taken en commissies

De OR ziet onder meer toe op de naleving van de cao, de arbeidsomstandigheden en de werk- en rusttijden. De OR heeft hiervoor onder andere 5 vaste commissies ingesteld die voorstellen over investeringen, organisatiewijzigingen en arboveiligheid toetsen:

- vaste commissie VGWM-beleid (veiligheid, gezondheid, welzijn en milieu)
- vaste commissie Financiën
- vaste commissie Centrale stafafdelingen
- vaste commissie Facilitair Bedrijf
- vaste Verkiezingscommissie

Vergaderfrequentie

- OR: ten minste 6 keer per jaar
- OC Vervoer en OC Techniek: ten minste 6 keer per jaar
- VGWM: ten minste 4 keer per jaar
- Vestigingsoverleggen: ten minste 6 keer per jaar
- Afdelingsoverleggen: ten minste 6 keer per jaar

Aanvragen

De OR en OC's hebben in 2025 vele instemmings- en adviesaanvragen verwerkt, waaronder als belangrijkste de bieding op de concessie Amsterdam 2024-2036.

Concessie Amsterdam

Nadat Vervoerregio Amsterdam de eerste bieding had afgewezen, heeft de OR verschillende gesprekken gevoerd met de gemeenteraadsfracties van GroenLinks, PvdA, D66 en DENK, en ook met wethouder Melanie van der Horst, tevens voorzitter van het dagelijks bestuur van Vervoerregio Amsterdam. Dit met de bedoeling invloed uit te oefenen op het verkrijgen van een herstelbieding. De OR heeft daarnaast een aantal keren ingesproken bij de Regioraad om zorgen uit te spreken over de vorm van het nieuwe contract (kostencontract). Hiermee legt de Vervoerregio Amsterdam veel van de financiële risico's bij GVB. Dit heeft onder andere effecten op medewerkers, zoals een hogere werkdruk. De OR vindt dit een zorgelijke en ongezonde situatie.

Toen het ondernemersbesluit afweek van het OR-advies op de eerste bieding, heeft de OR een verzoekschrift bij de Ondernemingskamer (OK) ingediend om het besluit nietig te verklaren. Omdat de OR gesprekken had gepleegd met de directie om tot overeenstemming te komen over onze bezwaarpunten, is het verzoekschrift in 2024 bij de OK aangehouden in afwachting van de uitkomst van gesprekken met de directie om de gang naar de OK te voorkomen. In die gesprekken heeft de directie een aantal toezeggingen gedaan om aan de bezwaarpunten van de OR tegemoet te komen. Nadat de directie deze toezeggingen in een memo had bevestigd, heeft de OR zijn verzoekschrift bij de OK ingetrokken.

Op 28 februari 2025 ontving de OR de adviesaanvraag voor het afsluiten van de nieuwe concessie per 1 juli 2025, de herstelbieding. Op 28 maart 2025 heeft de OR zijn advies gegeven, en op 4 april 2025 ontving de OR het ondernemersbesluit over de nieuwe concessie per 1 juli 2025. De directie heeft het advies van de OR volledig overgenomen.

Invoering planningssysteem Hastus

De invoering van het nieuwe planningssysteem Hastus heeft veel onrust onder het rijdend personeel veroorzaakt. Het planningssysteem hield geen rekening met de afspraken over het Lijn/Ploeg-keuzesysteem. Vanaf dag één kreeg de OR signalen van de collega's die niet overeenkwamen met de data die GVB daartegenover zette. Tot op heden is de uitkomst van Hastus gesprek van de dag en is de OR regelmatig bezig om de tevredenheid en de menselijkheid zo veel mogelijk te herstellen. Dat gaat moeizaam.

Onrust bij het rijdend personeel

Behalve op Hastus heeft het rijdend personeel ook kritiek op de beleidsmakers (directie en management) en op de medezeggenschap. Een deel van het personeel voelt zich niet gehoord en heeft zich verenigd in een WhatsApp-groep. De OR trekt zich deze kritiek aan en probeert op verschillende manieren zaken te verbeteren, zoals via persoonlijk contact door de 19 OR- en 17 OC-leden en via OR-nieuwsbrieven en OC-communiqués alle medewerkers te informeren en zo hopelijk weer het contact te verbeteren. Ook hebben de vestigingsoverleggen, de OC's en de OR extra aandacht om zaken die de collega's belangrijk vinden op te pakken.





Verslag raad van commissarissen

In dit hoofdstuk doet de raad van commissarissen (rvc) verslag over de wijze waarop hij vanuit zijn rol als toezichthouder, adviseur en werkgever betrokken is geweest bij GVB.

De raad van commissarissen (rvc) houdt toezicht op de strategie van GVB en de mate waarin GVB de strategie in de praktijk brengt. De rvc toetst besluiten en andere onderwerpen aan de doelstellingen zoals deze zijn verwoord in de strategie en het jaarplan. Daarbij wordt ook gekeken naar de belangen van de verschillende stakeholders (reizigers, aandeelhouders, opdrachtgevers). De rvc is, naast zijn rol als toezichthouder, ook als adviseur en werkgever betrokken bij GVB.

Ook in 2025 stond GVB voor grote uitdagingen. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe concessie, het nieuwe contract voor Veren, de krapte op de arbeidsmarkt, de beschikbaarheid van het materieel, de drukte in de stad, het kostenbesparingsprogramma, de start van het nieuwe planningssysteem Hastus, processturing (Route Blauw) en de voorbereidingen op een nieuw ERP-systeem (enterprise resource planning). Al deze uitdagingen vragen veel van de medewerkers, van de leden van de ondernemingsraad (OR) en van het directieteam. De rvc heeft respect voor hun inzet en betrokkenheid.

Belangrijkste thema's

We lichten 7 onderwerpen uit die van de rvc in 2025 speciale aandacht hebben gekregen.

Nieuwe concessie en nieuw contract Veren, herfinanciering

De nieuwe concessie was opnieuw een belangrijk gespreksonderwerp. Dat kwam doordat in 2024 de nieuwe concessie niet aan GVB gegund was en GVB de mogelijkheid kreeg om in 2025 een herstelbieding te doen. Over de nieuwe bieding heeft de rvc uitgebreid met de leden van het directieteam en in eigen vergadering gesproken. Gelukkig was een aantal punten in de nieuwe concessie begin 2025 positief gewijzigd. GVB kon daardoor uiteindelijk een herstelbieding doen. Daar is de rvc positief over. Maar ook de herstelbieding in 2025 legt een behoorlijke druk op de exploitatie van GVB.

Bij de besluitvorming heeft de rvc goed naar de risico's en alternatieven gekeken. Een van de risico's is dat er in de toekomst onvoldoende rendement wordt gemaakt. De rvc heeft een second opinion laten uitvoeren naar dit risico. Het rapport met de resultaten is met beide aandeelhouders gedeeld.

Andere risico's die de rvc voorziet zijn:

- de asymmetrische risicoverdeling tussen GVB en de opdrachtgever, waardoor GVB meer risico's loopt;
- de financiële risico's;
- de complexe opzet van de nieuwe concessie en de detailsturing die dit van de organisatie vraagt.

De rvc heeft een aantal voorwaarden aan de kostenbesparing gesteld. Zo mogen kostenbesparingen niet ten koste gaan van veiligheid, reizigers, goed werkgeverschap en duurzaamheid. Ook is gevraagd om met de opdrachtgever, Vervoerregio Amsterdam, in overleg te gaan over de administratieve lastendruk die de nieuwe concessie op GVB legt.

Ondanks de geschetste risico's is de rvc er positief over dat de nieuwe concessie aan GVB gegund is en dat de continuïteit geborgd is. De nieuwe concessie Amsterdam is op 1 juli 2025 gestart.

Het afwijzen van de bieding in 2024 had ook (financiële) consequenties. Zo kon de begroting voor 2025 in 2024 niet tijdig worden vastgesteld. De besluitvorming over de begroting voor 2025 hebben de rvc en de aandeelhouders uiteindelijk in de eerste helft van 2025 afgerond.

Contract Veren

Gelijktijdig met de beoogde start van een nieuwe concessieperiode zou een nieuw contract met GVB Veren over het IJ en het Noordzeekanaal (contract Veren) van start gaan. Dit is een contract tussen de gemeente Amsterdam (Directie Verkeer & Openbare Ruimte) en GVB Veren BV. Dit contract dekt een deel van alle verenactiviteiten. De rvc besprak het onderwerp in 2025 een aantal malen. In september keurde de rvc het financiële kader van het contract Veren goed. Ook is het belang van GVB Holding NV in ogenschouw genomen. De rvc ziet enkele risico's die groter zijn dan die in het huidige contract. Dat komt met name doordat het voor GVB Veren BV uitdagender is geworden om rendement te maken. Dat heeft gevolgen voor GVB Holding NV. Voor GVB is het

contract Veren een waardevolle toevoeging voor de bereikbaarheid van de volledige stad. Het nieuwe contract Veren start 7 januari 2026.

Herfinanciering Met de start van de twee nieuwe contracten is ook het herfinancieringstraject gestart. Het huidige financieringspakket eindigt eind 2026. Opdrachtgever Vervoerregio Amsterdam heeft GVB gevraagd om de optimale financieringsstructuur van de hele OV-keten te onderzoeken. Dit is gebeurd onder leiding van een externe adviseur. De auditcommissie van de rvc is nauw bij dit traject betrokken geweest. Verwacht wordt dat de afronding in de eerste helft van 2026 plaatsvindt.

Nieuwe strategie

De nieuwe concessie en het nieuwe contract Veren zijn belangrijk voor de strategie van GVB. Nadat de herstelbieding was ingediend, heeft het directieteam de nieuwe strategie verder vormgegeven. De uitkomst is 'GVB: de hartslag van mobiliteit (2025-2028)'. Deze strategie draagt bij aan een duurzame langetermijnwaardecreatie. De rvc, de aandeelhouders en ook andere belanghebbenden zijn bij de totstandkoming betrokken geweest. De rvc houdt toezicht op de implementatie van de strategie. De strategie geeft focus op en richting aan de gewenste uitwerking van 4 topprioriteiten en 3 strategische programma's. Deze worden verder uitgewerkt in het jaarplan. Voor de strategie, zie Strategie in het jaarverslag.

Operatie

De operatie van GVB stond in 2025 behoorlijk onder druk. De omvangrijke wegwerkzaamheden in en rond de Amsterdam, het grote aantal evenementen, de vertraagde instroom van nieuwe bussen (en daarmee het moeten doorrijden met dieselbussen), de tegenvallende reizigersopbrengsten, de onrust onder medewerkers over het nieuwe planningssysteem Hastus, het aanhoudend hoge verzuimpercentage bij sommige afdelingen, het tekort aan met name buschauffeurs, de gevolgen van de busverstoring in september 2025 in Amsterdam-Noord en de ambitie om vanaf 2026 meer te rijden, leggen een behoorlijke druk op de operatie en dus op de medewerkers. Over al deze onderwerpen sprak de rvc uitgebreid met de directie.

De busverstoring is ook een aantal keren met de aandeelhouders besproken. De rvc en de aandeelhouders hebben samen opdracht gegeven voor het uitvoeren van een extern onderzoek naar 2 basisprocessen. Vanzelfsprekend besprak de rvc het onderwerp ook met het directieteam.

Veiligheid

Veiligheid is een belangrijk thema binnen GVB. Bij GVB gaat het om arboveiligheid, transportveiligheid, sociale veiligheid en cybersecurity. Iedere rvc-vergadering kwam het onderwerp ter sprake. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voerde in 2025 een audit uit om vast te stellen of GVB voldeed aan de Wet lokaal spoor. Dit gebeurt eens in de 5 jaar. De rvc sprak uitvoerig over deze audit en de aanbevelingen.

Ook sociale veiligheid is een belangrijk thema. Hieronder vallen pesten, discriminatie, seksuele intimidatie, agressie en geweld, en conflicten met leidinggevenden. De remuneratie- & HR-commissie bespreekt de rapportage hierover periodiek. Het is belangrijk dat de directie, leidinggevenden, medewerkers en opdrachtgevers allen het belang ervan onderschrijven en hierin samen optrekken.

Investeringsvoorstel ERP en processturing

Het ERP-systeem moet worden vervangen. Hiervoor heeft GVB een aanbesteding uitgeschreven. Omdat ERP-vervangingen in zijn algemeenheid bij de start vaak tot problemen leiden, heeft de rvc het proces tot de aanbesteding nauwlettend gemonitord. Naast de ERP-vervanging loopt ook het programma procesmatig werken (Route Blauw). Deze projecten lopen parallel aan elkaar. De voortgang wordt periodiek met de auditcommissie van de rvc besproken.

GVBarmeter

In 2025 is GVB overgestapt van het medewerkersonderzoek naar de GVBarmeter. Dit onderzoek, dat een andere opzet heeft en ook kortere vragenlijsten bevat, wordt vanaf 2026 jaarlijks 3 maal uitgevoerd. GVB hanteert doelstellingen voor betrokkenheid en trots. De resultaten van de meting

in 2025 waren iets minder goed dan die van het eerdere onderzoek. Ook de werkdruk was iets toegenomen. De rvc besprak de uitkomsten op hoofdlijnen en volgt met belangstelling de uitkomsten van de volgende onderzoeken.

Werving rvc-leden

Begin 2025 is de werving van een nieuw lid van de rvc succesvol afgerond. Riet Schroven is door de ava benoemd. Zij is de opvolger van Dirk Anbeek. De ava heeft Peter Meijer voor een tweede termijn benoemd als rvc-lid. De benoemingstermijn van twee rvc-leden eindigt in 2026. De selectie- en benoemingscommissie is gestart met de werving. In overleg met de aandeelhouders zijn de profielen opgesteld. Een extern bureau begeleidt de openbare werving.

Overige gespreksonderwerpen

Andere onderwerpen die aan de orde kwamen:

- Reizigersscenario's en financiële prognose
- Processturing (Route Blauw)
- Financiering en liquiditeit
- ICT en informatiebeveiliging
- Voorbereiding van de implementatie van CSRD-verslaggevingsrichtlijnen
- Meerjarenplannen, jaarplannen en budgetten
- Begroting en kwartaalrapportages
- Treasury jaarevaluatie
- Halfjaarrapportages risk, compliance, (sociale) veiligheid, cybersecurity, privacy
- Jaarplan Interne Audit, managementletter Interne Audit, interne beheersing, vennootschapsbelasting
- Risicomitigatie accubranden elektrische bussen
- Uitkomsten van de OV-Klantenbarometer
- Toepassing van de Corporate Governance Code

De rvc heeft in het verslagjaar ook gesproken over organisatorische aangelegenheden, zoals sturing op het diversiteitsbeleid, rapportage over ongewenste omgangsvormen, veiligheid (arbo-, sociale en transportveiligheid) en interne beloningsverhoudingen.

De rvc ontvangt halfjaarrapportages van de afdelingen Compliance & Integriteit, Risicomanagement, Veiligheid, Informatiebeveiliging en Privacy. Met ingang van 2025 stelt Interne Audit 2 maal per jaar een eigen Managementletter op. De rapportages van de afdelingen Risicomanagement en Interne Audit zijn tijdens de vergaderingen met de auditcommissie besproken. De overige rapportages zijn met de voltallige rvc besproken.

Financiële gang van zaken

Naast de reguliere onderwerpen, zoals de resultaatontwikkelingen, kwamen de volgende financiële onderwerpen uitvoerig aan bod.

Kostenbesparingen

Met de concessieverlener is afgesproken dat er meer gereden gaat worden. Verder verwachten de aandeelhouders dat GVB rendement maakt en dividend uitkeert. Tegelijk moet GVB een aantal grote investeringen doen, zoals in cybersecurity en de vervanging van het ERP-systeem. Ook heeft GVB te maken met hoge kosten, onder andere door een hoog verzuim. Het is daarom belangrijk om op de kosten te letten. Nadat de concessie in juli 2025 werd verleend, is GVB gestart met een kostenbesparingsprogramma, een van de strategische programma's. Dit is nodig om, net als in 2023 is vastgesteld, marktconform te blijven. De auditcommissie bespreekt de voortgang. De besparingsdoelstelling over 2025 is gerealiseerd.

Uitkomsten managementletter

De auditcommissie heeft met de externe accountant in november 2025 de uitkomsten van de interim-controle besproken. In de managementletter is een aantal observaties en adviezen gegeven. Er waren geen nieuwe bevindingen. De auditcommissie bespreekt de voortgang over (opvolging van) de managementletter; dit dient de verdere versterking van de interne beheersing.

Investeringsvoorstellen en overeenkomsten

Alle investeringsvoorstellen voor overeenkomsten die meer dan €1 miljoen bedragen, worden ter goedkeuring aan de rvc voorgelegd. De rvc heeft de volgende investeringsvoorstellen goedgekeurd:

- Investeringsvoorstel aanschaf nieuwe tramserie 17G
- Investeringsvoorstel batterijvervanging elektrische bussen (eerste tranche elektrische bussen)
- Revisie aan metrovoertuigen (serie S3/M4-voertuigen)
- Investeringsvoorstel elektrische las- en wisselonderhoudsvoertuigen
- Investeringsvoorstel M5 Papis
- Investeringsvoorstel elektrificatie veerponten
- Investeringsvoorstel vervanging ERP

Bij elk besluit heeft de rvc de financiële dekking en de risico's van de investeringen zorgvuldig afgewogen.

Reilen en zeilen binnen de rvc

Samenstelling rvc

De benoemingstermijn van Dirk van Anbeek eindigde eind 2024. Hij bleef tot 19 maart 2025 als adviseur van de rvc aan. De rvc bestond vanaf 19 maart 2025 uit 5 leden: 3 vrouwen en 2 mannen. De rvc streeft naar een complementaire en diverse samenstelling. Hierbij is oog voor kennis, ervaring, leeftijd, de man-vrouwverdeling en culturele achtergrond.

Honorarium rvc

Het honorarium van de rvc-leden voldoet aan de actuele WNT-norm.

Reglementen

In 2025 zijn het rvc-reglement en de reglementen van de commissies niet geactualiseerd. De reglementen staan op [de corporate website van GVB](#).

Rvc-vergaderingen

De aanwezigheid van de rvc-leden tijdens de rvc-vergaderingen, alle afzonderlijke commissievergaderingen, overige overleggen en de algemene vergadering van de aandeelhouder was in 2025 als volgt:

Tabel 34 **Aanwezigheid rvc-leden**

	E.F. van Galen	P.H. Smink	P. Meijer	P.J. de Ruiter	R.L. Schroven
Algemene vergadering van de aandeelhouder	2/2	2/2	2/2	1/2	2/2
Informeel aandeelhoudersoverleg (2x per jaar, met beide aandeelhouders)	4/4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bestuurlijk overleg aandeelhouders	1/1	1/1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Rvc (inclusief zelfevaluatie en heidag, exclusief informele overleggen ¹)	8/8	8/8	8/8	8/8	7/7
Auditcommissie	n.v.t.	4/4	4/4	n.v.t.	4/4 ²
Remuneratie- & HR-commissie	3/3	n.v.t.	3/3	3/3	n.v.t.
Selectie- en Benoemingscommissie (i.v.m. werving nieuwe rvc-leden) ³	1/5	1/5	3/5	5/5	5/5
Agenda-overleg met voorzitter, vicevoorzitter, algemeen directeur en concernsecretaris	4/5	5/5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
DB ondernemingsraad	2/2	n.v.t.	2/2	2/2	n.v.t.
Bijwonen Overlegvergaderingen	2/7	0/7	2/7	1/7	1/7
Gesprekken met DT-leden	6/6	n.v.t.	6/6	n.v.t.	n.v.t.
Jaarlijkse gesprekken met DT-leden	5/5	n.v.t.	n.v.t.	5/5	n.v.t.

	E.F. van Galen	P.H. Smink	P. Meijer	P.J. de Ruiter	R.L. Schroven
Jaarlijks gesprek met interne auditor	n.v.t.	1/1	1/1	n.v.t.	1/1
Jaarlijkse gesprek met externe accountant	n.v.t.	1/1	1/1	n.v.t.	1/1
Gesprekken met compliance officer/ meldpunt integriteit (2x), functionaris gegevensbescherming, Chief Information Security Officer	n.v.t.	n.v.t.	4/4	4/4	n.v.t.
Jong GVB	1/1	1/1	n.v.t.	n.v.t.	1/1

1 In de periode januari t/m april 2025 heeft de rvc tweewekelijks informeel overleg gevoerd met de directie over de voortgang van de concessiebijdrage. Dit om de rvc voldoende op de hoogte te houden van de ontwikkelingen. In totaal zijn er 5 informele overleggen geweest.

2 Mevrouw Schroven is op 18 maart 2025 benoemd. Zij woonde de vergadering in maart 2025 als toehoorder bij.

3 Dit is exclusief de gesprekken met het searchbureau over de voortgang van de werving. Deze gesprekken werden door mevrouw De Ruiter en/of mevrouw Schroven en concernsecretaris gevoerd. Dit waren 4 overleggen.

Permanente educatie

De rvc vindt het belangrijk om bekend te zijn met de werkzaamheden van medewerkers op de diverse GVB-locaties. In 2025 gingen de leden op werkbezoek bij garage West. Daar is bekeken hoe GIVA (Generieke ICT Voertuigarchitectuur) werkt. Dit platform faciliteert de werking van netwerk-, exploitatie-, betaal- en reisinformatiesystemen. Ook is een werkbezoek gebracht aan de remise aan de Lekstraat. Dit is een rijksmonument. Het dak heeft duurzame dakplaten met zonnepanelen gekregen en de afwatering gaat via de Amstel in plaats van het riool. Ten slotte heeft de rvc een toelichting gekregen op de opzet en de werking van het planningsysteem Hastus.

Functioneren en zelfevaluatie rvc

Intern heeft de rvc in april 2025 een zelfevaluatie uitgevoerd. Tijdens deze evaluatie is gesproken over het functioneren van de rvc als geheel en van de commissies, over het eigen functioneren van de leden en over de werkrelatie van de rvc met het directieteam.

Onafhankelijkheid, tegenstrijdig belang en nevenfuncties

Peter Smink heeft een potentieel tegenstrijdig belang bij de fiscaliteit van GVB. Dit is ontstaan doordat hij sinds juni 2020 werkzaam is als directeur-generaal bij de Belastingdienst. Om alle schijn van belangenverstrengeling te voorkomen, woont hij de besprekingen over dit onderwerp niet bij en ontvangt hij geen informatie. Ook wordt hij niet betrokken bij de besluitvorming. Als zich een schijn van belangenverstrengeling voordoet, dan wordt de voorzitter van de rvc hierover geïnformeerd.

De nevenfuncties van de rvc-leden zijn gedurende het boekjaar eenmaal besproken. Geen van de nevenfuncties is conflicterend.

Klokkenluidersregeling, gedragscode en integriteitsbeleid

Op grond van de klokkenluidersregeling kunnen medewerkers zich over (een vermoeden van) een misstand tot de rvc wenden. Ook bestaat de mogelijkheid om op basis van de Gedragscode en het integriteitsbeleid een melding te doen. Van deze mogelijkheid is in 2025 geen gebruik gemaakt. Wel besprak de rvc 2 maal de halfjaarrapportage integriteit en vertrouwenspersonen.

Rvc-commissies

In 2025 had de rvc 3 commissies: de auditcommissie, de remuneratie- en HR-commissie, en de selectie- en benoemingscommissie.

Auditcommissie

De auditcommissie bestond ultimo 2025 uit Peter Smink (voorzitter), Peter Meijer en Riet Schroven. De vergaderingen zijn bijgewoond door de financieel directeur, de concerncontroller en de manager Interne Audit, en deels door de externe accountant. De belangrijkste gespreksonderwerpen waren de herfinanciering, kostenbesparingen, processturing en het programma voor de vervanging van het ERP-systeem.

In de auditcommissie zijn verder onder meer de volgende onderwerpen besproken:

- Jaarrekeningen 2024 van GVB Holding NV, GVB Exploitatie BV, GVB Activa BV en GVB Veren BV
- Kwartaalrapportages
- Resultaatontwikkelingen
- CSRD: voorbereiding van implementatie voor meer transparante en kwalitatief betere duurzaamheidsinformatie
- Het interne-auditplan en de managementletter van de afdeling Interne Audit
- Risicomanagement en de halfjaarrapportages over dit onderwerp
- Versterking van de interne beheersing en processturing (Actieplan Managementletter en Route Blauw)
- (Meerjaren)begroting van GVB Holding NV, GVB Exploitatie BV, GVB Activa BV en GVB Veren BV
- Treasuryplan 2026 en evaluatie treasury 2025
- Accountantsverslag over de jaarrekeningen en de managementletter
- Toprisico's voor GVB
- Kostenbesparingsopgave
- Fiscaliteit
- Diverse investeringsvoorstellen, waaronder de vervanging van het ERP-systeem.

In 2025 sprak de auditcommissie 2 maal met de interne auditor.

Remuneratie- & HR-commissie

De remuneratie- & HR-commissie bestond ultimo 2025 uit Petra de Ruiter (voorzitter), Elfrieke van Galen en Peter Meijer. De beoordelings- en voortgangsgesprekken met de statutaire directie zijn gevoerd door Petra de Ruiter en Elfrieke van Galen. De gesprekken met de compliance officer, de functionaris Gegevensbescherming en de manager Informatieveiligheid (CISO) zijn gevoerd door Petra de Ruiter en Peter Meijer.

De remuneratie- en HR-commissie is 3 maal bijeengekomen. Onder andere de volgende onderwerpen zijn besproken:

- Halfjaarrapportage van de (externe) vertrouwenspersoon dat deel uitmaakt van de halfjaarrapportage van risk, compliance, (sociale) veiligheid, cybersecurity, privacy
- Uitkomsten van GVBBarometer
- Cao-ontwikkelingen
- Beoordelingscriteria van de statutaire directie
- Beoordeling van en voortgangsgesprekken met de statutaire directie
- Remuneratierapport en interne beloningsverhoudingen
- Evaluatie bezoldigingsbeleid statutaire directie
- Talentontwikkeling van het senior management
- Strategische personeelsplanning
- Werving en selectie
- Sturing op het diversiteitsbeleid
- Algemeen rvc-profiel
- Introductieprogramma rvc

De remuneratie- & HR-commissie voerde ook:

- gesprekken met de DT-leden (directeur Operatie, directeur IT, directeur Commercie en directeur HR)
- 2 gesprekken met de compliance officer
- 1 gesprek met de functionaris Gegevensbescherming
- 1 gesprek met de manager Informatieveiligheid (CISO)

Selectie- en benoemingscommissie

In 2026 eindigen de benoemingstermijnen van Elfrieke van Galen (voorzitter rvc) en Peter Smink (voorzitter auditcommissie). Voor de invulling van deze posities zijn 2 selectie- en benoemingscommissies actief. Voor de werving van de voorzitter van de rvc bestaat de selectie-

en benoemingscommissie uit Petra de Ruiter (voorzitter), Riet Schroven en Peter Smink en algemeen directeur van GVB Claudia Zuiderwijk (in een adviserende rol). Voor de werving van de voorzitter van de auditcommissie bestaat de selectie- en benoemingscommissie uit Petra de Ruiter (voorzitter), Peter Meijer en Riet Schroven en financieel directeur van GVB Marte Guldemon (in een adviserende rol).

Overleggen

Algemene vergadering

De algemene vergadering kwam 2 maal in reguliere vergadering bijeen en behandelde onder meer de nieuwe strategie, het jaarverslag over 2024, het budget voor 2025 (dat door de nog lopende onderhandeling over de nieuwe concessie was uitgesteld), het budget voor 2026, contract Veren, de operationele prestaties van GVB, (sociale) veiligheid, enkele investeringsvoorstellen (voor 17G-trams, elektrificatie van de nieuwe veerponten en het ERP-systeem), de tegenvallende reizigersopbrengsten, het bezoldigingsbeleid voor de statutaire directie en de busverstoring in Amsterdam-Noord in september 2025. Over de busverstoring hebben beide aandeelhouders en de rvc regelmatig contact gehad. Ook vond een extra overleg plaats tussen beide aandeelhouders en de voorzitter en de vicevoorzitter van de rvc. Afgesproken is dat de aandeelhouders en de rvc samen een extern onderzoek laten uitvoeren naar 2 basisprocessen. [Ev1] [SM2] Dit onderzoek wordt voor de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2026 afgerond.

Ook was er 2 maal een periodiek overleg tussen beide afzonderlijke aandeelhouders, de rvc-voorzitter en de algemeen directeur. Bij dit soort overleggen worden meer operationele onderwerpen besproken, zoals de lastige start van het planningssysteem Hastus. Daarnaast spreken beide aandeelhouders ook nog 2 maal per jaar informeel met de algemeen directeur. Buiten de vergadering zijn 2 besluiten genomen voor 2025: goedkeuring van de herstelbieding op de concessie en de (her)benoeming van 2 leden van de rvc.

De rvc waardeert de grote betrokkenheid van de aandeelhouders.

Overleg met de ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) heeft een grote betrokkenheid bij verschillende onderwerpen. In 2025 vond er 2 maal een overleg plaats tussen het dagelijks bestuur van de OR en een delegatie van de rvc. In deze gesprekken wordt de rvc bijgepraat over wat er – voor het dagelijks bestuur – speelt op het gebied van de medewerker en de medezeggenschap. De rvc waardeert deze gesprekken zeer.

Deze overleggen geven de rvc een goed beeld van wat er binnen de OR speelt. Ook woonden verschillende rvc-leden 7 overlegvergaderingen van de OR bij. In 2024 startte de OR een procedure bij de Ondernemingskamer over de bieding op de concessie. Het is de rvc bekend dat de OR deze procedure in 2025 heeft ingetrokken. De rvc is blij met de prettige samenwerking met de OR.

Overleg met Jong GVB

Een delegatie van de rvc voerde een gesprek met het bestuur van Jong GVB. Jong GVB bestaat uit medewerkers tot 35 jaar. De rvc vindt hun frisse blik en ideeën inspirerend en verrijkend voor zijn toezichthoudende rol.

Contact met senior management

Jaarlijks vindt een informele ontmoeting plaats met het senior management en de rvc. De rvc vindt het boeiend om de ervaringen en perspectieven van het senior management te horen. Regelmatig lichten leden van het senior management in een rvc-vergadering een onderwerp toe.

Overleg met de accountant

De rvc is verantwoordelijk voor de benoeming van en het toezicht op de externe accountant. De externe accountant woont ook de vergaderingen van de auditcommissie bij. In 2025 hebben de auditcommissie en de financieel directeur gesproken met de externe accountant. Afgesproken is dat de auditcommissie en de accountant elkaar direct benaderen als daar aanleiding toe is. Tijdens

een van de vergaderingen van de auditcommissie is het auditjaarplan 2025 besproken. Ook de uitkomsten van de interim-controle zijn uitvoerig aan bod geweest.

Jaarverslag

In dit jaarverslag van GVB Holding NV is de jaarrekening over 2025 opgenomen. KPMG Accountants NV heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een controleverklaring.

Op 26 mei 2026 wordt de jaarrekening tijdens de algemene vergadering ter vaststelling voorgelegd. De rvc stelt voor om aan de statutaire directie decharge te verlenen voor het gevoerde beleid, aan de rvc decharge te verlenen voor het gehouden toezicht en de jaarrekening vast te stellen.

Dankwoord

2025 was voor GVB geen gemakkelijk jaar. Ondanks alle uitdagingen die er waren is GVB er toch in geslaagd een aantal belangrijke mijlpalen te halen. Dat vraagt veel van de medewerkers, van de leden van de OR en van het directieteam. Veel dank voor ieders inzet, prestaties en toewijding!

Samenwerken en elkaar weten te vinden is belangrijk. Ook al is het niet altijd makkelijk. GVB gaat actief in gesprek met reizigersorganisaties, maatschappelijke organisaties, opdrachtgevers en aandeelhouders. De rvc bedankt ook hen hartelijk voor de inzet en betrokkenheid.

Amsterdam, 18 maart 2026

Raad van commissarissen GVB Holding NV:

Elfrieke van Galen, voorzitter
Peter Meijer
Petra de Ruiter
Riet Schroven
Peter Smink



Jaarrekening 2025



Geconsolideerde jaarrekening 2025

Geconsolideerde balans op 31 december 2025 (voor resultaatbestemming)

Tabel 35

toelichting	31 december 2025	31 december 2024*
Bedragen in duizenden euro's		
Activa		
Vaste activa		
<u>1</u> Immateriële vaste activa	29.615	27.710
<u>2</u> Materiële vaste activa	513.537	456.910
<u>3</u> Financiële vaste activa	293	1.081
Totaal vaste activa	543.445	485.701
Vlottende activa		
<u>4</u> Voorraden	53.259	50.712
<u>5</u> Onderhanden projecten	26.084	16.078
<u>6</u> Vorderingen	55.292	63.894
<u>7</u> Liquide middelen	40.199	52.393
Totaal vlottende activa	174.834	183.077
Totaal activa	718.279	668.778
Passiva		
<u>8</u> Groepsvermogen	90.690	88.618
<u>9</u> Voorzieningen	40.353	33.190
<u>10</u> Langlopende schulden	323.161	313.522
<u>11</u> Kortlopende schulden	264.075	233.448
Totaal passiva	718.279	668.778

* zie de opmerking over stelselwijziging op pagina 113.

De toelichtingen op pagina 112 tot en met 149 maken integraal deel uit van deze geconsolideerde jaarrekening.

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2025

Tabel 36

toelichting	Bedragen in duizenden euro's	2025	2024*
Bedrijfsopbrengsten			
12 Netto-omzet		666.157	608.368
Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf		36.988	24.940
13 Overige bedrijfsopbrengsten		17.523	14.098
Som der bedrijfsopbrengsten		720.668	647.406
Bedrijfslasten			
14 Kosten voor grond- en hulpstoffen		48.512	32.755
15 Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten		321.574	302.801
16 Lonen en salarissen		242.900	221.023
17 Sociale lasten en pensioenlasten		58.094	54.773
18 Afschrijvingen op (im)materiële vaste activa		36.386	35.356
18 Overige waardeveranderingen van immateriële en materiële vaste activa		5.478	944
19 Overige bedrijfskosten		-	-3.186
Som der bedrijfslasten		712.944	644.466
Bedrijfsresultaat		7.724	2.940
20 Financiële baten		916	2.276
20 Financiële lasten		-5.775	-8.333
		-4.859	-6.057
Resultaat voor belastingen		2.865	-3.117
21 Vennootschapsbelasting		793	-566
Netto resultaat		2.072	-2.551

* De kapitaallastenvergoeding wordt gepresenteerd onder de netto-omzet in plaats van onder de overige opbrengsten. De vergelijkende cijfers zijn hierop aangepast.

De geactiveerde productie voor het eigen bedrijf wordt gepresenteerd onder bedrijfsopbrengsten in plaats van verrekend in de kosten uitbesteed werk en andere externe kosten en kosten grond- en hulpstoffen. De vergelijkende cijfers zijn hierop aangepast. Zie toelichting Foutherstel op pagina 113.

De toelichtingen op pagina 112 tot en met 149 maken integraal deel uit van deze geconsolideerde jaarrekening.

Geconsolideerd overzicht totaalresultaat over 2025

Tabel 37

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Netto resultaat	2.072	-2.551
8 Gerealiseerde herwaardering ten gunste van het eigen vermogen	-	-
Totaal rechtstreekse mutaties in het eigen vermogen	-	-
Totaalresultaat van de rechtspersoon	2.072	-2.551

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2025

Tabel 38

toelichting	Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
I Kasstroom uit operationele activiteiten			
Bedrijfsresultaat	7.724	2.940	
<i>Aanpassingen voor:</i>			
18 Afschrijvingen en amortisatie	36.386	35.356	
18 Boekresultaten afstoten vaste activa	-695	387	
2 Impairment / bijzondere waardevermindering	5.478	1.082	
9 Mutatie voorzieningen	7.163	-6.579	
3 Mutatie financiële vaste activa	66	-572	
<i>Mutaties werkkapitaal:</i>			
4 Voorraden	-2.547	-12.237	
5 Onderhanden projecten	-5.243	575	
6 Kortlopende vorderingen	9.268	-20.326	
11 Kortlopende schulden	15.521	-5.672	
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	73.121	-5.046	
20 Ontvangen rente	926	3.007	
20 Betaalde rente	-5.599	-8.926	
21 Vennootschapsbelasting	-71	652	
	-4.744	-5.267	
Totaal kasstroom uit operationele activiteiten	68.377	-10.313	
II Kasstroom uit investeringsactiviteiten			
1 Investerings in immateriële vaste activa	-6.149	-8.526	
2 Investerings in materiële vaste activa	-106.246	-101.898	
2 Investeringsbijdrage materiële vaste activa	22.224	32.547	
Totaal kasstroom uit investeringsactiviteiten	-90.171	-77.877	
III Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
8 Betaald dividend	-	-	
8 Uitgifte aandelen	-	-	
10 Aangetrokken langlopende schulden vast	-	95.625	
10 Aangetrokken langlopende schulden RCF	24.000	-	
10 Aflossing langlopende schulden	-14.400	-5.000	
Totaal kasstroom uit financieringsactiviteiten	9.600	90.625	
Netto kasstroom	-12.194	2.435	
Verloop geldmiddelen			
7 Stand op 1 januari	52.393	49.958	
7 Stand op 31 december	40.199	52.393	
Mutatie boekjaar	-12.194	2.435	

De toelichtingen op pagina 112 tot en met 149 maken integraal deel uit van deze geconsolideerde jaarrekening.

Toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening

Algemeen

GVB Holding NV is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht die is opgericht op 26 oktober 2006 en is gevestigd te Amsterdam. De statuten van GVB Holding NV zijn het laatst gewijzigd bij akte van 23 december 2021. Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam houden alle aandelen. Vervoerregio Amsterdam heeft in 2021 één prioriteitsaandeel verkregen. GVB Holding NV met Kamer van Koophandel nummer 34258788, is statutair gevestigd op Arlandaweg 106, 1043 HP Amsterdam, Postbus 2131, 1000 CC Amsterdam.

Deze jaarrekening heeft betrekking op boekjaar 2025 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2025.

Activiteiten

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

Continuïteit

Op 30 juni 2025 heeft het Dagelijks Bestuur van Vervoerregio Amsterdam, de concessieverlener voor het openbaar vervoer, de Concessie voor het verrichten van Openbaar Vervoer per Metro, Tram en Bus in het Concessiegebied Amsterdam verleend aan GVB Exploitatie BV. De concessie heeft een looptijd van 1 juli 2025 tot en met 9 december 2035. De einddatum is de dag voor de wijzigingsdatum van de Dienstregeling van het Hoofdrailnet in 2035. De oude concessie had een looptijd van eind 2013 tot en met 30 juni 2025, inclusief een verlenging vanaf 14 december 2024.

Vanaf 1 januari 2022 is Vervoerregio Amsterdam de opdrachtgever voor alle beheer- en onderhoudsactiviteiten van de railinfrastructuur en is GVB Infra BV opdrachtnemer. Hiervoor is voor de looptijd van 13 jaar met ingang van 1 januari 2022 de Asset Management Railinfra Overeenkomst (AMRI) gesloten tussen Vervoerregio Amsterdam en GVB Infra BV (de statutaire entiteit van het Railinfrabedrijf van GVB). De tram- en metro-infrastructuur (inclusief stations) is in eigendom van gemeente Amsterdam.

Op 31 december 2025 heeft de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam het contract voor Exploitatie en Beheer en Onderhoud van Veren over het IJ en Noordzeekanaal aan GVB Veren BV gegund. Het contract kent een looptijd van 7 januari 2026 tot en met 7 januari 2036. Het oude contract had een looptijd van 2019 tot en met 6 januari 2026, inclusief een tweetal halfjaarlijkse verlengingen in 2025.

GVB Activa BV heeft op 15 april 2020 additionele externe financiering aangetrokken bij de BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank ten bedrage van € 150 miljoen met een looptijd van 30 jaar. De aflossing bedraagt € 5,0 miljoen per jaar. In december 2025 is de vijfde aflossing gerealiseerd van € 5,0 miljoen.

GVB Activa BV is in 2024 een Revolving Credit Facility (RCF) aangegaan van € 350 miljoen met BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank. In 2024 is de looptijd van deze faciliteit verlengd van 15 december 2024 tot en met 14 december 2026 en is de limiet verhoogd met € 77 miljoen tot € 427 miljoen. GVB zit in het proces tot herfinanciering waarbij op het moment van opstellen van de jaarrekening meerdere partijen gecommitteerde termsheets hebben ingediend waarmee ook voor de periode na 15 december 2026 financiering beschikbaar is.

Op 16 december 2024 zijn de forward starters Vaste Limiet A, ten bedrage van € 142 miljoen, en Vaste Limiet B, ten bedrage van € 56 miljoen beschikbaar gesteld door de BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank.

De Vaste Limiet A heeft een looptijd van 30 jaar waarbij de aflossing van € 4,7 miljoen voor het eerst heeft plaatsgevonden op 31 december 2025. De Vaste Limiet B heeft een looptijd van 12 jaar waarbij de aflossing van € 4,7 miljoen voor het eerst heeft plaatsgevonden op 31 december 2025.

Door de beschikbare genoemde contractuele afspraken en de beschikbare kredietfaciliteiten kan de groep GVB Holding NV aan haar verplichtingen blijven voldoen.

De in deze jaarrekening gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn gebaseerd op de veronderstelling van continuïteit van de vennootschap en haar dochterondernemingen.

Stelselwijzigingen

In 2025 heeft een stelselwijziging plaatsgevonden.

Als gevolg van de gewijzigde RJ 271 paragraaf 2 over vitaliteitsregelingen, is in de jaarrekening 2025 een stelselwijziging toegepast. Op basis van de nieuwe regels heeft de beoordeling plaatsgevonden of voor de vitaliteitsregeling sprake is van opbouw van rechten op basis van de economische realiteit van de regeling, primair op basis van de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om van de regeling gebruik te kunnen maken.

De vitaliteitsregeling is vanwege de dienstjareneis opnieuw beoordeeld en verwerkt als een regeling met opbouw van rechten waarvoor een voorziening in 2024 is getroffen ter hoogte van € 15,8 miljoen. De vergelijkende cijfers over 2024 zijn aangepast. De voorziening per 1 januari 2024 ter hoogte van € 15,8 miljoen, is voor € 9,0 miljoen verwerkt in het eigen vermogen per die datum als retrospectief effect stelselwijziging en voor € 6,8 miljoen per die datum in de schuld aan het personeel onder de overige schulden.

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. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

De volgende waarderingsgrondslagen zijn naar de mening van het management het meest kritisch voor het weergeven van de financiële positie en vereisen schattingen: afschrijvingsduur materiële vaste activa en immateriële vaste activa, inschattingen opbrengsten uit interoperabele reisproducten, inschattingen personeelsvoorzieningen en inschatting voorziening incurante voorraad.

Schattingswijziging

In 2025 heeft geen schattingswijziging plaatsgevonden.

Foutherstel

In de jaarrekening 2024 is, nadat deze is vastgesteld, een niet-materiële onjuistheid geconstateerd met betrekking tot ontbreken van de presentatie van geactiveerde productie voor het eigen bedrijf. De geactiveerde productie is in 2024 gesaldeerd gepresenteerd onder de kosten grond- en hulpstoffen en kosten uitbesteed werk en niet separaat gepresenteerd in de winst-en-verliesrekening. Dit is gecorrigeerd in de presentatie van de jaarrekening 2025. De vergelijkende cijfers zijn hierop aangepast. Het bedrijfsresultaat, het resultaat voor belastingen en het netto resultaat zijn ongewijzigd.

Consolidatie

In de consolidatie worden de financiële gegevens opgenomen van GVB Holding NV samen met haar dochtermaatschappijen en andere rechtspersonen waarop zij overheersende zeggenschap kan uitoefenen of over wie zij de centrale leiding heeft. Dochtermaatschappijen zijn deelnemingen

waarin GVB Holding NV meer dan de helft van de stemrechten in de algemene vergadering kan uitoefenen, of meer dan de helft van de bestuurders of van de commissarissen kan benoemen of ontslaan. Hierbij wordt ook rekening gehouden met financiële instrumenten en potentiële stemrechten die kunnen worden uitgeoefend.

Nieuw verworven deelnemingen worden in de consolidatie betrokken vanaf het tijdstip waarop beleidsbepalende invloed kan worden uitgeoefend. Afgestoten deelnemingen worden in de consolidatie betrokken tot het tijdstip van beëindiging van deze invloed.

De dochtermaatschappijen en andere rechtspersonen over wie GVB Holding NV een overheersende zeggenschap kan uitoefenen of over wie zij de centrale leiding heeft, worden voor 100% in de consolidatie betrokken. Intercompany-transacties, intercompany-winsten, onderliggende aandelenverhoudingen, onderlinge vorderingen en onderlinge schulden tussen moeder- en dochtermaatschappijen en tussen dochtermaatschappijen onderling worden geëlimineerd. De waarderinggrondslagen van dochtermaatschappijen zijn gelijk aan de waarderinggrondslagen voor de groep.

Groepsverhoudingen

GVB Holding NV te Amsterdam staat aan het hoofd van een groep rechtspersonen.

Tabel 39 **Geconsolideerde maatschappijen naar de stand van 31 december 2025**

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%
GVB Stations Retail & Ontwikkeling BV	Amsterdam	100%
GVB Commercieel Vervoer BV	Amsterdam	100%

Toepassing van artikel 2:402 BW

De vennootschappelijke winst-en-verliesrekening over 2025 van GVB Holding NV is verwerkt in de geconsolideerde jaarrekening. Daarom is in de vennootschappelijke jaarrekening slechts een beknopte winst-en-verliesrekening opgenomen, overeenkomstig artikel 2:402 BW waarin slechts het aandeel in het resultaat van de vennootschappen waarin wordt deelgenomen na belastingen en het overige resultaat na belastingen wordt weergegeven.

Verbonden partijen

Als verbonden partij van GVB Holding NV worden alle rechtspersonen aangemerkt door wie 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.

Van transacties met verbonden partijen is sprake wanneer een relatie bestaat tussen de vennootschap en een natuurlijke persoon of entiteit die verbonden is met de vennootschap. Dit betreffen onder meer de relaties tussen de vennootschap en haar deelnemingen, de aandeelhouders, de bestuurders en de functionarissen op sleutelposities. Onder transacties wordt verstaan een overdracht van middelen, diensten of verplichtingen, ongeacht of er een bedrag in rekening is gebracht.

De aard en de omvang van transacties van betekenis met verbonden partijen worden hieronder toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan.

Gemeente Amsterdam

- Gemeente Amsterdam houdt het merendeel van de aandelen in GVB Holding NV. Vervoerregio Amsterdam heeft een prioriteitsaandeel waaraan bijzondere zeggenschapsrechten zijn verbonden. Samen vormen ze als zodanig de algemene vergadering van GVB Holding NV. Gemeente Amsterdam verstrekt investeringsbijdragen voor investeringen in de strategische materiële vaste activa in GVB Veren BV.
- Afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam is opdrachtgever voor GVB Veren BV voor de exploitatie van de veerdiensten. De opbrengst voor de exploitatie van GVB Veren BV bedraagt in 2025 € 21,8 miljoen (2024: € 21,2 miljoen).

Vervoerregio Amsterdam

- Vervoerregio Amsterdam en GVB (Exploitatie BV) hebben een overeenkomst (OV-concessie) gesloten voor het openbaar vervoer en de sociale veiligheid in het concessiegebied Amsterdam. Het resultaat uit deze overeenkomst bedroeg in 2025 voor GVB Exploitatie BV € 58,3 miljoen opbrengst (2024: € 30,6 miljoen opbrengst). Deze overeenkomst betreft ook bonussen, malussen en verrekentarieven.
- Vervoerregio Amsterdam heeft een prioriteitsaandeel in GVB Holding NV waaraan bijzondere zeggenschapsrechten zijn verbonden. Gemeente Amsterdam houdt het merendeel van de aandelen in GVB Holding NV. Samen vormen ze als zodanig de algemene vergadering van GVB Holding NV.
- Vanaf 1 januari 2022 is Vervoerregio Amsterdam de opdrachtgever voor alle beheer- en onderhoudsactiviteiten van de railinfrastructuur en is GVB Infra BV opdrachtnemer. De overeenkomsten vertegenwoordigen voor 2025 een waarde van € 155,1 miljoen (2024: € 120,8 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

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 zijn uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

De grondslagen die worden toegepast voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling zijn gebaseerd op historische kosten, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen. In de balans, de winst-en-verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen die verwijzen naar de toelichting.

De cijfers over 2024 zijn geherrubriceerd teneinde vergelijkbaarheid met 2025 mogelijk te maken. Het betreft de volgende herrubriceringen:

- Stelselwijziging inzake Vitaliteitsregeling.
- Presentatie van de kapitaallasten vergoeding onder de netto-omzet in plaats van de overige bedrijfsopbrengsten.

Presentatie- en functionele valuta

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro's, wat tevens de functionele valuta is van de onderneming. Alle financiële informatie in euro's is afgerond op het dichtstbijzijnde duizendtal.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen. Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat

de toekomstige economische voordelen naar de onderneming toevloeien en het actief een kostprijs of waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen worden niet in de balans verwerkt, maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen worden niet in de balans opgenomen, maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijs niet te verwachten is dat zij zich voordoen. Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen als een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst-en-verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Als de weergave van de economische realiteit leidt tot het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld. Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. De opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa worden in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige voordelen die dat actief in zich bergt, zullen toekomen aan de onderneming en de kosten van dat actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld.

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs of vervaardigingsprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.

De uitgaven na eerste verwerking van een gekocht of zelf vervaardigd immaterieel vast actief worden toegevoegd aan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs als het waarschijnlijk is dat de uitgaven zullen leiden tot een toename van de verwachte toekomstige economische voordelen en de uitgaven en de toerekening aan het actief op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Als niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor activering worden de uitgaven verantwoord als kosten in de winst-en-verliesrekening.

Ontwikkelingskosten worden geactiveerd voor zover deze betrekking hebben op commercieel haalbaar geachte projecten. De ontwikkeling van een immaterieel vast actief wordt commercieel haalbaar geacht als het technisch uitvoerbaar is om het actief te voltooien, de vennootschap de intentie heeft om het actief te voltooien en het vervolgens te gebruiken of te verkopen is (inclusief het beschikbaar zijn van adequate technische, financiële en andere middelen om dit te bewerkstelligen), de vennootschap het vermogen heeft om het actief te gebruiken of te verkopen, het actief waarschijnlijk toekomstige economische voordelen zal genereren en de uitgaven gedurende de ontwikkeling betrouwbaar zijn vast te stellen.

Ontwikkelingskosten worden gewaardeerd tegen vervaardigingsprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. De vervaardigingsprijs omvat voornamelijk de salariskosten van het betrokken personeel. De geactiveerde kosten worden na beëindiging van de ontwikkelingsfase (actief gereed voor ingebruikname) afgeschreven over de verwachte gebruiksduur.

De afschrijving vindt plaats volgens de lineaire methode. De kosten voor onderzoek en de overige kosten voor ontwikkeling worden ten laste van het resultaat gebracht in de periode waarin deze zijn gemaakt.

Voor het nog niet afgeschreven deel van de geactiveerde ontwikkelingskosten wordt een wettelijke reserve gevormd.

De grondslagen voor de vaststelling en verwerking van bijzondere waardeverminderingen zijn opgenomen onder het hoofd Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden in de balans verwerkt indien het waarschijnlijk is dat de toekomstige prestatie-eenheden met betrekking tot dat actief zullen toekomen aan de onderneming en de kosten van het actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld.

Bedrijfsgebouwen en -terreinen en overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten en onder aftrek van lineaire cumulatieve afschrijvingen gedurende de geschatte toekomstige levensduur en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht.

De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschafkosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten. Voor significante activa worden de verschillende componenten apart geactiveerd en afgeschreven naar de verwachte economische levensduur van het component.

Kosten van vernieuwing worden slechts geactiveerd als zij leiden tot een levensduurverlenging van het actief.

Investeringsbijdragen worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de daarbij behorende investeringen bij de eerste verwerking. Buiten gebruik gestelde en/of voor verkoop beschikbare vaste activa worden gewaardeerd tegen boekwaarde of lagere opbrengstwaarde.

Afschrijvingspercentages

(Im)materiële vaste activa worden vanaf de maand volgend op het moment van ingebruikname lineair afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Hierbij worden de volgende afschrijvingspercentages gehanteerd:

Tabel 40 **Afschrijvingspercentages**

Terreinen	2%
Bedrijfsgebouwen	2-20%
Rijdend/Varend materieel	3-15%
Andere vaste bedrijfsmiddelen	5-25%
Software	5-25%

Bij een schattingswijziging van de toekomstige gebruiksduur, worden de toekomstige afschrijvingen aangepast.

Op terreinen wordt niet afgeschreven, met uitzondering van vooruitbetaalde erfpacht die lineair wordt afgeschreven gedurende de periode waarvoor de erfpacht is vooruitbetaald. Op activa in aanbouw wordt niet afgeschreven.

Onderhoudsuitgaven worden slechts geactiveerd als zij de gebruiksduur van het object verlengen en/of leiden tot toekomstige prestatie-eenheden met betrekking tot het object. Ter zake van verwachte kosten van periodiek groot onderhoud aan gebouwen, installaties e.d. wordt een voorziening gevormd. Zie hiervoor de grondslag onder het kopje Voorzieningen.

GVB heeft geen financiële lease.

Financiële vaste activa

Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen worden opgenomen voor verrekenbare fiscale verliezen, met dien verstande dat latente belastingvorderingen alleen worden opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd. Latente belastingvorderingen worden per iedere verslagdatum herzien en verlaagd voor zover het niet langer waarschijnlijk is dat het daarmee samenhangende belastingvoordeel zal worden gerealiseerd.

De berekening van de latente belastingvorderingen geschiedt tegen de op het einde van het verslagjaar geldende belastingtarieven of tegen de in komende jaren geldende tarieven, voor zover deze al bij wet zijn vastgesteld. Latente belastingvorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

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. Bij de vaststelling of sprake is van een deelneming waarin de onderneming invloed van betekenis uitoefent op het zakelijk en financiële beleid, wordt het geheel van feitelijke omstandigheden en contractuele relaties (waaronder mogelijke stemrechten) in aanmerking genomen.

Als de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Bij deze waardering worden ook langlopende vorderingen op de deelnemingen meegenomen die feitelijk moeten worden gezien als onderdeel van de netto-investering. Dit betreft met name leningen waarvan de afwikkeling in de nabije toekomst niet is gepland en niet waarschijnlijk is. Een aandeel in de winst van de deelneming in latere jaren wordt pas verwerkt als en voor zover het cumulatieve niet verwerkte aandeel in het verlies is ingelopen.

Als de deelnemende rechtspersoon een actief of een passief overdraagt aan een onderneming die volgens de vermogensmutatiemethode wordt gewaardeerd, wordt de winst of het verlies voortvloeiende uit deze overdracht naar rato van het relatieve belang dat derden hebben in de deelnemingen verwerkt (proportionele resultaatsbepaling). Een verlies dat voortvloeit uit de overdracht van vlottende activa of een bijzondere waardevermindering van vaste activa wordt wel volledig verwerkt. Resultaten op transacties waarbij overdracht van activa en passiva tussen de onderneming en haar deelnemingen en tussen de deelnemingen onderling heeft plaatsgevonden, worden geëlimineerd voor zover deze als niet gerealiseerd kunnen worden beschouwd. De niet gerealiseerde winst wordt geëlimineerd uit het resultaat van de onderneming. Deze correctie wordt verwerkt door eliminatie op het resultaat deelneming en deze eliminatie in de balans in mindering te brengen op de waarde van de deelneming.

De onderneming realiseert de geëlimineerde winst als gevolg van verkoop aan derden, afschrijvingen of door middel van het verantwoorden van een bijzondere waardevermindering door de desbetreffende deelneming.

Als en voor zover GVB Holding NV 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 en van de eventuele verkoop van de deelneming. Als sprake is van een bijzondere waardevermindering vindt waardering plaats tegen de realiseerbare waarde (zie hiervoor de paragraaf 'Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa'); afwaardering vindt plaats ten laste van de winst-en-verliesrekening.

Overige vorderingen

De grondslagen voor de overige financiële vaste activa zijn opgenomen onder de paragraaf 'Financiële instrumenten'.

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. Als 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 verkoopovereenkomst. Als die er niet is, wordt de opbrengstwaarde bepaald met behulp van de actieve markt waarbij normaliter de gangbare biedprijs geldt als marktprijs. Een bijzondere waardevermindering wordt direct ten laste van het resultaat gebracht. Als op balansdatum wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden is verantwoord, niet meer bestaat of is afgenomen, wordt de toegenomen boekwaarde van dat desbetreffende actief niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn als geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord.

Bij financiële activa die gewaardeerd zijn tegen geamortiseerde kostprijs wordt de omvang van de bijzondere waardevermindering bepaald als het verschil tussen de boekwaarde van het actief en de best mogelijke schatting van de toekomstige kasstromen. Deze wordt contant gemaakt tegen de effectieve rentevoet van het financiële actief zoals die is bepaald bij de eerste verwerking van het instrument. Het waardeverminderingsverlies dat daarvoor opgenomen was, moet worden teruggenomen als de afname van de waardevermindering verband houdt met een objectieve gebeurtenis na afboeking.

De terugname wordt beperkt tot maximaal het bedrag dat nodig is om het actief te waarderen op de geamortiseerde kostprijs op het moment van de terugname, als geen sprake geweest zou zijn van een bijzondere waardevermindering. Het teruggenomen verlies wordt in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen en obligaties, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, afgeleide financiële instrumenten (derivaten), handelsschulden en overige te betalen posten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: handelsvorderingen, overige vorderingen, handelsschulden, overige te betalen posten, verstrekte leningen, financiële vaste activa, langlopende schulden, overige financiële verplichtingen en geldmiddelen. De onderneming heeft geen in contracten besloten afgeleide financiële instrumenten.

Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan. Een financieel instrument wordt niet langer in de balans opgenomen als een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot de positie aan een derde zijn overgedragen.

Financiële instrumenten worden bij de eerste waardering verwerkt tegen reële waarde, waarbij (dis)agio en direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Verstrekte leningen en overige vorderingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode, verminderd met bijzondere

waardevermindingsverliezen. De effectieve rente en eventuele bijzondere waardevermindingsverliezen worden direct in de winst-en-verliesrekening verwerkt. Verstrekte leningen en overige vorderingen worden verantwoord op de transactiedatum. Langlopende en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode. De effectieve rente wordt direct in de winst-en-verliesrekening verwerkt. De aflossingsverplichtingen voor het komend jaar van de langlopende schulden worden opgenomen onder kortlopende schulden.

Nog te betalen kosten op facturen met een factuurdatum tot en met 2025 zijn opgenomen onder schulden aan leveranciers.

Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als een financiële verplichting, worden gepresenteerd onder schulden. Rente, dividenden, baten en lasten met betrekking tot deze financiële instrumenten worden in de winst-en-verliesrekening verantwoord als kosten of opbrengsten.

Saldering van financiële instrumenten

Een financieel actief en een financiële verplichting worden gesaldeerd als de onderneming beschikt over een deugdelijk juridisch instrument om het financiële actief en de financiële verplichting gesaldeerd af te wikkelen en de onderneming het stellige voornemen heeft om het saldo als zodanig netto of simultaan af te wikkelen.

Als sprake is van een overdracht van een financieel actief dat niet voor verwijdering uit de balans in aanmerking komt, wordt het overgedragen actief en de daarmee samenhangende verplichting niet gesaldeerd.

Voorraden

Voorraden grond- en hulpstoffen ('vervangingsartikelen') worden gewaardeerd tegen kostprijs of netto-opbrengstwaarde, als deze lager is. De netto-opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs in het kader van de normale bedrijfsvoering, verminderd met de geschatte kosten van voltooiing en de verkoopkosten. De voorraden grond- en hulpstoffen ('verbruiksartikelen') en handelsgoederen worden gewaardeerd tegen 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.

Handelskortingen, rabatten en soortgelijke (te) ontvangen vergoedingen met betrekking tot de inkoop van voorraden worden in mindering gebracht op de verkrijgingsprijs.

Onderhanden projecten

Een onderhanden project is een project dat is overeengekomen met een derde, voor de constructie van een actief of combinatie van activa waarbij de uitvoering zich gewoonlijk uitstrekt over meer dan één verslagperiode. Door de aard van de activiteiten van onderhanden projecten vallen de datum waarop een project van start gaat en de datum waarop het project wordt voltooid gewoonlijk in verschillende verslagperiodes. De opbrengsten uit hoofde van onderhanden projecten worden verwerkt op basis van iedere afzonderlijke overeenkomst. In bepaalde gevallen worden deze echter verwerkt op de afzonderlijk te identificeren prestatieverplichtingen van een overeenkomst, teneinde de economische realiteit weer te geven (in het geval de toegezegde goederen of diensten in een overeenkomst afzonderlijke prestatieverplichtingen betreffen). De projectopbrengsten worden als onderdeel van de netto-omzet in de winst-en-verliesrekening gepresenteerd.

De post onderhanden projecten bestaat uit het saldo van gerealiseerde projectkosten, toegerekende winst, een eventuele verliesvoorziening en reeds gedeclareerde termijnen.

Als het saldo van het onderhanden project een debetstand vertoont, dus een te vorderen bedrag van de opdrachtgever, wordt het nettobedrag verwerkt als een actief. Als het saldo van het

onderhanden project een creditstand vertoont, dus een verplichting voor verrichte werkzaamheden aan de opdrachtgever, wordt het nettobedrag verwerkt als een verplichting.

Het onderhanden project wordt afzonderlijk in de balans onder vlottende activa gepresenteerd tussen voorraden en vorderingen indien het een debetstand vertoont. Het onderhanden project wordt afzonderlijk in de balans onder de kortlopende schulden gepresenteerd indien het een creditstand vertoont. In de waardering van onderhanden projecten worden de kosten die direct betrekking hebben op het project (zoals personeelskosten voor werknemers direct werkzaam aan het project, kosten van constructiematerialen, kosten van grond en terreinen en afschrijving van installaties en uitrusting die bij de uitvoering van het project worden gebruikt), de kosten die toerekenbaar zijn aan projectactiviteiten in het algemeen en toewijsbaar zijn aan het project (onder meer verzekeringskosten, kosten van ontwerp en technische assistentie en overheadkosten van project-activiteiten en rente op schulden over het tijdvak dat aan het project kan worden toegerekend) en andere kosten die contractueel aan de opdrachtgever kunnen worden toegerekend, begrepen.

De grondslagen voor de projectopbrengsten en projectkosten staan onder de grondslagen voor opbrengsten uit werken voor derden.

Vorderingen

De waardering voor vorderingen is toegelicht in de paragraaf 'Financiële instrumenten'.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden met een looptijd korter dan twaalf maanden. Als liquide middelen niet ter vrije beschikking staan, wordt hiermee rekening gehouden bij de waardering. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Liquide middelen die naar verwachting langer dan 12 maanden niet ter beschikking staan van de onderneming, worden gerubriceerd als financiële vaste activa.

Groepsvermogen

De algemene vergadering stelt de bestemming van het resultaat vast. Vooruitlopend op deze bestemming wordt het resultaat boekjaar toegevoegd of onttrokken aan het groepsvermogen als onverdeeld resultaat.

De door de aandeelhouders ingebrachte bedragen boven het nominaal aandelenkapitaal worden verantwoord als agio. Hieronder worden ook begrepen additionele vermogensstortingen door bestaande aandeelhouders zonder uitgifte van rechten tot het nemen of verkrijgen van aandelen van de onderneming.

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan en het gevolg zijn van een gebeurtenis uit het verleden, 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 netto contante waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen af te wikkelen, tenzij anders vermeld.

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

Bij het contant maken wordt de marktrente van hoogwaardige ondernemingsobligaties als disconteringsvoet gehanteerd. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de verwachte looptijd. Als de marktrente van hoogwaardige ondernemingsobligaties negatief is wordt deze gelijk gesteld aan 0%.

Personeelsvoorzieningen

De voorziening Functiegericht Levensfasebewust Personeelsbeleid (**FLP**) wordt bepaald aan de hand van salarismodel conform cao, medewerkers die recht hebben op toekomstige jaarlijkse bijdrages uit de FLP-regeling, prijspeil indexatie en blijf- en sterftekans.

De voorziening **Uitkering bij jubilea** wordt opgenomen tegen de contante waarde van de verwachte uitkeringen gedurende het dienstverband. De berekening van deze voorziening wordt bepaald door de uit te keren gratificaties of jubileumuitkeringen conform cao; dat is bij 25 jaar, 40 jaar en 50 jaar in dienst. Verder wordt rekening gehouden met toekomstige salarisontwikkelingen (cao-ontwikkelingen en toekomstige carrièreontwikkeling, de zogenoemde normperiodieken) en blijf- en sterftekans.

De voorziening **WGA** wordt bepaald door werknemers die minimaal 52 weken arbeidsongeschikt zijn, pensioenleeftijd, prijsindexatie, revalidatie percentage tijdens arbeidsongeschiktheid vanaf 52 weken en sterftekans.

Een **reorganisatievoorziening** wordt getroffen als op balansdatum een gedetailleerd reorganisatieplan is geformaliseerd en uiterlijk op opmaakdatum van de jaarrekening de gerechtvaardigde verwachting van uitvoering van het plan heeft gewekt bij hen voor wie de reorganisatie gevolgen zal hebben. Van een gerechtvaardigde verwachting is sprake als is gestart met de uitvoering van de reorganisatie, of als de hoofdlijnen bekend zijn gemaakt aan hen voor wie de reorganisatie gevolgen zal hebben.

In de reorganisatievoorziening worden de als gevolg van de reorganisatie noodzakelijk kosten opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming.

De voorziening **voormalig personeel** betreft de verplichtingen aan inactief personeel en aan personeel dat van werkloosheidsregelingen gebruikmaakt. De voorziening wordt opgenomen tegen de contante waarde van de verwachte uitkeringen. Bij de berekening van deze voorziening wordt rekening gehouden met toekomstige salarisontwikkelingen, sterftekans en de disconteringsvoet marktrente.

De voorziening **Regeling Zware Beroepen** vloeit voort uit de cao en wordt opgenomen tegen de contante waarde van de verwachte uitkeringen voor de periode dat medewerkers gebruik kunnen maken van deze regeling. De hoogte van de voorziening wordt bepaald door de grootte van de doelgroep en de deelname, waarbij de deelname gedeeltelijk al vaststaat en voor een deel een verwachting is. In de berekening wordt rekening gehouden met een indexatie op de jaarlijkse uitkeringen en een sterftekans.

De voorziening voor **vitaliteitsregelingen** betreft een voorziening voor toekomstige uitkeringen waarbij het recht bestaat op doorbetaalde afwezigheid voor een deel van de arbeidstijd. Er wordt alleen een voorziening getroffen voor vitaliteitsregelingen waarbij sprake is van opbouw van rechten. De beoordeling of voor de vitaliteitsregeling sprake is van opbouw van rechten vindt plaats op basis van de economische realiteit van de regeling, primair op basis van de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om van de regeling gebruik te kunnen maken. De voorziening wordt opgebouwd over de periode waarvoor de rechten wordt opgebouwd, in beginsel de periode van een dienstjareneis. In de berekening wordt rekening gehouden met een disconteringsvoet, een blijf- en sterftekans.

De hoogte van de **overige personeelsvoorzieningen** wordt berekend aan de hand van actuele kosten, pensioenleeftijd, verwachte toelagen en uitvoeringskosten conform cao en indexatie.

Schulden

De waardering voor langlopende en kortlopende schulden is toegelicht in de paragraaf 'Financiële instrumenten'.

Operationele leasing

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

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 in het jaar. Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economische potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

De opbrengsten en kosten worden toegerekend naar de periode waarop zij betrekking hebben.

Opbrengstverantwoording

De vennootschap verantwoordt opbrengsten gewoonlijk op het niveau van afzonderlijke overeenkomsten. Teneinde de economische realiteit weer te geven is het in bepaalde gevallen noodzakelijk om opbrengsten te verantwoorden op het niveau van een groep van overeenkomsten, bijvoorbeeld in het geval de vennootschap meerdere afzonderlijke overeenkomsten heeft afgesloten die zijn onderhandeld als een totaal, waarbij de afzonderlijke overeenkomsten qua prijsstelling en winstmarge nauw met elkaar verbonden zijn en ze gelijktijdig of direct na elkaar worden uitgevoerd.

Bedragen die de vennootschap voor eigen rekening ontvangt (als principaal) worden als opbrengsten verwerkt. Bedragen die de vennootschap voor derden ontvangt (als agent) worden niet als opbrengsten verwerkt. Opbrengsten omvatten uitsluitend de brutovermeerderingen van economisch potentieel die de vennootschap voor eigen rekening heeft ontvangen respectievelijk te vorderen heeft.

De vennootschap verwerkt opbrengsten voor het bedrag waarop de vennootschap verwacht recht te hebben in ruil voor het overdragen van toegezegde goederen of diensten, zijnde de transactieprijs. Dit bedrag is exclusief de bedragen die namens derden worden geïnd. De transactieprijs kan bestaan uit een vaste vergoeding, uit een variabele vergoeding of uit een combinatie daarvan. Bij het vaststellen van de transactieprijs houdt de vennootschap geen rekening met het kredietrisico. Eventuele afwaarderingen als gevolg van het kredietrisico worden als kosten verwerkt in de winst-en-verliesrekening. Voor het bepalen van de transactieprijs gaat de vennootschap ervan uit dat de goederen of diensten in overeenstemming met de desbetreffende overeenkomst zullen worden geleverd en dat deze overeenkomst niet zal worden geannuleerd, verlengd of anderszins zal worden gewijzigd. Bij het bepalen van de transactieprijs houdt de vennootschap onder meer rekening met de effecten van:

1. variabele vergoedingen, vanwege kortingen, teruggaven, terugbetalingen, prijsconcessies, prestatiebonussen, sancties of andere soortgelijke elementen die in omvang kunnen variëren, zoals retouren. De vennootschap maakt een schatting van de omvang van een variabele vergoeding als onderdeel van de totale vergoeding en past daarbij voorzichtigheid toe; en
2. vergoedingen aan afnemers van goederen en diensten welke worden verwerkt als een vermindering van de transactieprijs en derhalve als een vermindering van de opbrengsten, tenzij de betaling aan de afnemer plaatsvindt in ruil voor een te onderscheiden goed of dienst.

Voor alle ontvangen – of te ontvangen – bedragen waarop de vennootschap niet verwacht recht te zullen hebben, worden geen opbrengsten verwerkt. De vennootschap verwerkt deze ontvangen – of te ontvangen – bedragen in deze gevallen als een terugbetalingsverplichting.

Netto-omzet

Netto-omzet omvat de opbrengsten uit het verlenen van diensten (reizigersopbrengsten en contractopbrengsten) en opbrengst uit werken voor derden.

Verlenen van diensten

Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden opgenomen in de netto-omzet tegen reële waarde van de ontvangen of te ontvangen vergoeding, na aftrek van kortingen. Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt wanneer het bedrag van de opbrengsten op betrouwbare wijze kan worden bepaald en de inning van de ontvangen vergoeding waarschijnlijk is.

Reizigersopbrengsten

Reizigersopbrengsten zijn direct aan GVB toekomende opbrengsten uit OVpay, het gebruik van de OV-chipkaart (het reizen op saldo en wegwerpkarten) evenals indirect aan GVB toegerekende opbrengsten uit het aandeel van de landelijke en regionale verkoop van interoperabele abonnementen (OV-jaar kaarten, Randstad-Noord zone-abonnementen). De indirecte opbrengsten worden bepaald op basis van diverse verdeelsystemen, gebaseerd op het via de OV-chipkaart gemeten reisgedrag. De definitieve afrekening van de opbrengst vierde kwartaal wordt verwacht in het eerste kwartaal van het jaar volgend op het verslagjaar. De in de jaarrekening opgenomen opbrengst voor interoperabele abonnementen 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 Vervoerregio Amsterdam voor de exploitatie van openbaar vervoer en de sociale veiligheid rond het openbaar vervoer;
- het contract tussen GVB en Vervoerregio Amsterdam voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Vanaf 1 januari 2022 is Vervoerregio Amsterdam de opdrachtgever voor alle beheer- en onderhoudsactiviteiten van de railinfrastructuur en is GVB Infra BV opdrachtnemer.
- het contract tussen GVB en de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam 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. Indien per saldo een bedrag ontvangen is, wordt dit verantwoord als opbrengsten. Indien per saldo een bedrag betaald is, wordt dit verantwoord als kosten. In de contracten zijn afspraken gemaakt over prestaties. Deze afspraken worden verwerkt in de winst-en-verliesrekening.

Kapitaallastenvergoeding

De kapitaallastenvergoeding betreft de kapitaallastenvergoeding die Vervoerregio Amsterdam aan GVB Activa BV verstrekt op de leningen bij de BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank ten behoeve van investeringen in rijdend materieel.

Opbrengsten uit werken voor derden

De opbrengsten uit de beheer- en onderhoudsprojecten, zoals aan de railinfrastructuur, die GVB voor derden verricht, zijn afzonderlijk gerubriceerd in de netto-omzet onder opbrengsten uit werken voor derden.

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, worden de opbrengsten als opbrengsten werken voor derden verwerkt in de winst-en-verliesrekening tot het bedrag van de gemaakte projectkosten

dat waarschijnlijk kan worden verhaald; de projectkosten worden verwerkt in de winst-en-verliesrekening in de periode waarin ze zijn gemaakt.

Zodra het resultaat 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 als 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.

Als het waarschijnlijk is dat de totale projectkosten de totale projectopbrengsten overschrijden, worden de verwachte verliezen onmiddellijk in het resultaat verwerkt. De voorziening voor het verlies maakt deel uit van de post onderhanden projecten op de balans.

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 zich een gesubsidieerd exploitatietekort heeft voorgedaan. De subsidies worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen.

Investeringsbijdragen worden in mindering gebracht op de daarbij behorende investeringen. Investeringsbijdragen worden geamortiseerd. Deze amortisatie wordt als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst-en-verliesrekening.

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

Hieronder zijn begrepen de ten behoeve van de bedrijfsopbrengsten gemaakte kosten, voor zover deze kosten door derden in rekening zijn gebracht en niet zijn aan te merken als kosten van grond- en hulpstoffen.

Personeelsbeloningen

De beloningen van het personeel worden als last in de winst-en-verliesrekening verantwoord in de periode waarin de arbeidsprestatie wordt verricht en, voor zover nog niet uitbetaald, als verplichting op de balans opgenomen. Als de reeds betaalde bedragen de verschuldigde beloningen overtreffen, wordt het meerdere opgenomen als een overlopend actief voor zover er sprake zal zijn van terugbetaling door het personeel of van verrekening met toekomstige betalingen door de vennootschap. Voor de beloning met opbouw van rechten worden de verwachte lasten gedurende het dienstverband in aanmerking genomen.

Als een beloning wordt betaald, waarbij geen rechten worden opgebouwd worden de verwachte lasten verantwoord in de periode waarover deze beloning is verschuldigd. Voor op balansdatum bestaande verplichtingen tot het in de toekomst doorbetalen van beloningen aan personeelsleden die op balansdatum naar verwachting blijvend geheel of gedeeltelijk niet in staat zijn om werkzaamheden te verrichten door ziekte of arbeidsongeschiktheid wordt een voorziening opgenomen.

De verantwoorde verplichting betreft de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichting op balansdatum af te wikkelen. De beste schatting is gebaseerd op contractuele afspraken met personeelsleden. Toevoegingen aan en vrijval van verplichtingen worden ten laste respectievelijk ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht.

Ontslagvergoedingen

Ontslagvergoedingen zijn vergoedingen die worden toegekend in ruil voor de beëindiging van het dienstverband. Een uitkering als gevolg van ontslag wordt als last verwerkt als de onderneming

zich aantoonbaar onvoorwaardelijk heeft verbonden tot betaling van een ontslagvergoeding. Ontslagvergoedingen worden gewaardeerd met inachtneming van de aard van de vergoeding. Als de ontslagvergoeding een verbetering is van de beloningen na afloop van het dienstverband, vindt waardering plaats volgens dezelfde grondslagen die worden toegepast voor pensioenregelingen. Andere ontslagvergoedingen worden gewaardeerd op basis van de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de verplichting af te wikkelen.

Pensioenen

GVB heeft een toegezegde pensioenregeling voor haar werknemers. De pensioenregeling is ondergebracht bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) en in de jaarrekening verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premies worden als lasten verantwoord. GVB heeft geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen in geval van een tekort bij het pensioenfonds, anders dan het effect van hogere toekomstige premies.

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.

ABP probeert elk 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 zijn financiële verplichtingen). De dekkingsgraad van ABP is op 31 december 2025 123,5% (2024: 111,9%). De premies worden verantwoord als personeelskosten zodra deze zijn verschuldigd. Vooruitbetaalde premies worden opgenomen als overlopende activa als dit leidt tot een terug storting of tot een vermindering van toekomstige betalingen. Nog niet betaalde premies worden als verplichting op de balans opgenomen.

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.

Vennootschapsbelasting

De vennootschapsbelasting wordt berekend over het resultaat voor belastingen in de winst-en-verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van niet-afrekbare kosten.

De belastingen worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen, behalve voor zover deze betrekking hebben op posten die rechtstreeks in het groepsvermogen worden opgenomen, in welk geval de belasting in het groepsvermogen wordt verwerkt, of op overnames.

De over het boekjaar verschuldigde en verrekenbare belasting is de naar verwachting te betalen belasting over de belastbare winst over het boekjaar, berekend aan de hand van belastingtarieven die zijn vastgesteld op verslagdatum, dan wel waartoe materieel al op verslagdatum is besloten, en eventuele correcties op de over voorgaande jaren verschuldigde belasting.

Resultaat uit deelnemingen

Het resultaat van de deelnemingen wordt bepaald aan de hand van de grondslagen van de groep.

Bepaling van de reële waarde

De reële waarde van een financieel instrument is het bedrag waarvoor een actief kan worden verhandeld of een passief kan worden afgewikkeld tussen ter zake goed geïnformeerde partijen, die tot een transactie bereid en van elkaar onafhankelijk zijn. De reële waarde van in de balans opgenomen financiële instrumenten benadert de boekwaarde daarvan.

Gebeurtenissen na balansdatum

Gebeurtenissen die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum en die blijken tot aan de datum van het opmaken van de jaarrekening worden verwerkt in de jaarrekening.

Gebeurtenissen die geen nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum worden niet in de jaarrekening verwerkt. Als dergelijke gebeurtenissen van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening worden de aard en de geschatte financiële gevolgen ervan toegelicht in de jaarrekening.

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is 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.

Toelichting bij de geconsolideerde balans op 31 december 2025

1. Immateriële vaste activa

Tabel 41

Bedragen in duizenden euro's	Software	Activa in aanbouw	2025	2024
<i>Percentage afschrijvingen</i>	5-25%	-		
Aanschafwaarde	17.381	19.122	36.503	28.510
Investeringsbijdragen	-1.500	-	-1.500	-1.500
Cumulatieve afschrijvingen	-7.668	-	-7.668	-4.867
Cumulatieve amortisatie investeringsbijdragen	375	-	375	75
Boekwaarde op 1 januari	8.588	19.122	27.710	22.218
Investeringsen	1.325	4.824	6.149	8.526
Ingebruiknames	17.033	-17.033	-	-
Investeringsbijdragen	-	-586	-586	-
Afschrijvingen	-3.958	-	-3.958	-2.801
Amortisatie investeringsbijdragen	300	-	300	300
Mutaties in boekwaarde	14.700	-12.795	1.905	6.025
Aanschafwaarde	35.739	6.913	42.652	36.503
Investeringsbijdragen	-1.500	-586	-2.086	-1.500
Cumulatieve afschrijvingen	-11.626	-	-11.626	-7.668
Amortisatie investeringsbijdragen	675	-	675	375
Boekwaarde op 31 december	23.288	6.327	29.615	27.710

Investeringsen

De investeringen bedragen in 2025 € 6,1 miljoen (2024: € 8,5 miljoen). De investeringen in 2025 betreffen (net als in 2024) met name cyber security en het reizen met OVpay. Ten behoeve van deze investeringen zijn in 2025 voor € 0,6 miljoen aan investeringsbijdragen ontvangen (2024: € 0 miljoen).

Activa in aanbouw

Activa in aanbouw betreft ook met name cybersecurity en het reizen met OVpay.

2. Materiële vaste activa

Tabel 42

Bedragen in duizenden euro's	Terreinen	Bedrijfs- gebouwen	Rijgend /varend materieel	Andere vaste bedrijfsmiddelen	Activa in aanbouw	2025	2024
<i>Percentage afschrijvingen</i>	2%	2-20%	3-15%	5-25%	-		
Aanschafwaarde	10.189	145.825	1.205.201	182.695	75.904	1.619.814	1.603.008
Investeringsbijdragen	-51	-59.560	-575.870	-41.323	-33.545	-710.349	-700.389
Cumulatieve afschrijvingen	-3.708	-77.318	-591.946	-139.186	-	-812.158	-813.325
Cumulatieve amortisatie investeringsbijdragen	12	20.594	312.111	26.886	-	359.603	341.032
Boekwaarde op 1 januari	6.442	29.541	349.496	29.072	42.359	456.910	430.326
Investerings	-	13.747	50.680	3.253	48.762	116.442	93.633
Ingebruiknames investerings	-	1.888	41.844	2.782	-46.514	-	-
Investeringsbijdragen	-	-1.322	-17.678	-1.516	-1.821	-22.337	-33.258
Ingebruiknames investeringsbijdragen	-	-	-	-	33	33	-
Desinvesterings	-	-	-16.259	-1.139	-	-17.398	-74.717
aanschafwaarde	-	-	15.841	1.139	-	16.980	69.268
Desinvesterings afschrijvingen	-	-	7.398	-	-	7.398	21.737
Desinvesterings investeringsbijdragen	-	-	-6.285	-	-	-6.285	-16.675
Desinvesterings amortisatie	-	-	-	-	-	-	-
Desinvesterings investeringsbijdragen	-	-	-7.676	-	-	-7.676	-549
Impairment aanschafwaarde	-	-	1.520	-	-	1.520	-
Impairment afschrijvingen	-	-	818	-	-	818	-
Impairment investeringsbijdragen	-	-	-140	-	-	-140	-
Impairment amortisatie	-	-	-	-	-	-	-
Impairment investeringsbijdragen	-210	-4.947	-52.923	-9.532	-	-67.612	-68.101
Afschrijvingen	1	2.338	29.237	3.308	-	34.884	35.246
Amortisatie investeringsbijdragen							
Mutaties in boekwaarde	-209	11.704	46.377	-1.705	460	56.627	26.584
Aanschafwaarde	10.189	161.460	1.273.790	187.591	78.152	1.711.182	1.619.814
Investeringsbijdragen	-51	-60.882	-584.630	-42.839	-35.333	-723.735	-710.349
Cumulatieve afschrijvingen	-3.918	-82.265	-628.210	-147.579	-	-861.972	-812.158
Cumulatieve amortisatie investeringsbijdragen	13	22.932	334.923	30.194	-	388.062	359.603
Boekwaarde op 31 december	6.233	41.245	395.873	27.367	42.819	513.537	456.910

Terreinen

GVB heeft op 1 januari 2007 terreinen in erfpacht gekregen van gemeente Amsterdam voor een periode van 50 jaar. Deze erfpachtcanon wordt lineair afgeschreven.

Activa in aanbouw

Activa in aanbouw betreft met name de investeringen in de elektrische bussen, de 17G-tramvoertuigen en onderhoudsbeurten aan de combino-trams en M5/M6-metrovoertuigen.

Investerings- en investeringsbijdragen

De investeringen bedragen in 2025 € 116,4 miljoen (2024: € 93,6 miljoen). Dit betreft met name de aanschaf van elektrische bussen (EB4), onderhoudsbeurten aan de combino-trams en M5/M6-metrovoertuigen, de aanschaf van M7-metrovoertuigen en Lekstraat dakvervanging in GVB Activa BV en investeringen in Noordzeekanaalpunt 105 in GVB Veren BV. Ter dekking van een deel van de investeringen hebben GVB Activa BV en GVB Veren BV in 2025 investeringsbijdragen ontvangen van respectievelijk Vervoerregio Amsterdam, CINEA (voor de investeringen in elektrische bussen en laadinfrastructuur) en Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam ter hoogte van totaal € 22,3 miljoen (2024: € 33,3 miljoen).

De amortisatie investeringsbijdragen betreft het 'genoten' (in het resultaat opgenomen) deel van eerder verkregen investeringsbijdragen. De totale waarde van deze investeringsbijdragen op 31 december 2025 is € 723,7 miljoen (2024: € 710,3 miljoen).

Desinvesteringen en impairment

De desinvesteringen betreffen de afvoer van bussen (€ 5,0 miljoen) en metrovoertuigen (€ 10,8 miljoen). De impairment betreft 3 trams (€ 7,7 miljoen). De afschrijvingen, investeringsbijdragen en amortisatie investeringsbijdragen die bij de betreffende bussen, metrovoertuigen en trams horen zijn ook gedesinvesteerd en geïmpaired. De impairment van de trams resulteert in een vermindering van de boekwaarde van € 5,5 miljoen.

Op 31 december 2025 is nog steeds een groot deel van het rijdend materieel gefinancierd door middel van investeringsbijdragen van Vervoerregio Amsterdam. Het rijdend materieel dat in 2025 in gebruik is genomen wordt grotendeels middels kapitaallastenvergoeding door Vervoerregio Amsterdam bekostigd.

Amortisatie investeringsbijdragen GVB Activa BV

De amortisatie investeringsbijdragen betreft het 'genoten' (in het resultaat opgenomen) deel van eerder verkregen investeringsbijdragen. De totale waarde van de investeringsbijdragen van GVB Activa BV op 31 december 2025 is € 651,8 miljoen (2024: € 640,4 miljoen). Hiervan is € 30,3 miljoen geamortiseerd in 2025 (2024: € 30,8 miljoen).

Tabel 43 Amortisatie investeringsbijdragen GVB Activa BV

bedragen in duizenden euro's	subsidie 31 december 2025	amortisatie t/m 2025	amortisatie 2025
Bus (incl desinvestering)	-7.334	4.992	674
Tram	-161.407	87.044	9.215
Metro	-255.674	139.778	13.219
CINEA	-5.028	532	1.395
Amsys/Diemen	-53.172	27.224	2.932
Gemeente	-8.627	4.130	664
Zonnepanelen	-1.516	476	476
Overig	-27.242	8.881	1.735
Volledig geamortiseerd	-89.745	89.795	0
Activa in aanbouw	-42.011	0	0
Totaal	-651.755	362.853	30.310

Afschrijvingsvergoeding GVB Activa BV

De afschrijvingsvergoeding is onderdeel van de kapitaallastenvergoeding (KLV) van Vervoerregio Amsterdam voor gesubsidieerde investeringen. Deze is in de jaarrekening verwerkt onder de overige opbrengsten. Van de totale afschrijvingen in GVB Activa BV in 2025 (€ 60,5 miljoen) is € 21,1 miljoen (2024: € 16,9 miljoen) bekostigd door Vervoerregio Amsterdam.

Tabel 44 **Afschrijvingsvergoeding GVB Activa BV**

bedragen in duizenden euro's	KLV afschrijvingen totaal	KLV afschrijvingen 2025
Bus	97.763	4.690
Tram	198.103	9.651
Metro	162.840	6.391
Vastgoed	7.151	400
Totaal	465.856	21.132

Terugklapclausule

De strategische activa van GVB zijn ondergebracht in GVB Activa BV. In de 'Overeenkomst van geclausuleerde koop en overdracht GVB Activa BV' is vastgelegd in welke gevallen gemeente Amsterdam, GVB Holding NV kan verzoeken de aandelen in GVB Activa BV in eigendom aan haar over te dragen ('de terugklap'). Gemeente Amsterdam heeft een pandrecht op alle activa, vorderingen en de aandelen in GVB Activa BV. Voor de activa en bijbehorende vorderingen uit verzekeringspolissen en koopovereenkomsten die met investeringsbijdragen van Vervoerregio Amsterdam zijn gefinancierd, berust een pandrecht bij de Vervoerregio Amsterdam. Voor toekomstige investeringen zal volgens deze afspraken worden gehandeld. Op de registergoederen in GVB Activa BV rust een recht van hypotheek.

De strategische activa die betrekking hebben op de veren zijn ondergebracht in GVB Veren BV. In de 'Overeenkomst van geclausuleerde koop en overdracht GVB Veren BV' is vastgelegd in welke gevallen 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, vorderingen en de aandelen in GVB Veren BV rust een pandrecht ten behoeve van gemeente Amsterdam. Op de registergoederen in GVB Veren BV rust een recht van hypotheek.

De 'terugklap' ziet toe op € 500,6 miljoen van het totaal aan materiële en immateriële vaste activa ter hoogte van € 543,2 miljoen (2024: € 443,8 miljoen respectievelijk € 484,6 miljoen).

3. Financiële vaste activa

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Latente belastingvorderingen	293	1.081
Totaal	293	1.081

Verloopstaat latente belastingvorderingen

Bedragen in duizenden euro's	1 januari 2025	toename	afname	31 december 2025
Latente belastingvorderingen	1.081	-	-788	293
Totaal	1.081	-	-788	293

De post latente belastingvorderingen betreft de tot waardering gebrachte beschikbare voorwaartse verliescompensatie. Van deze vorderingen is een bedrag van € 0,3 miljoen (2024: € 1,1 miljoen) naar verwachting verrekenbaar binnen 1 jaar.

4. Voorraden

Tabel 45

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Grond- en hulpstoffen	65.533	62.401
Gereed product en handelsgoederen	668	438
Vooruitbetaald op voorraden	7	10
Totaal	66.208	62.849

Grond- en hulpstoffen

De post grond- en hulpstoffen betreft hoofdzakelijk de waarde van de op balansdatum aanwezige magazijnonderdelen voor rijdend materieel en de railinfrastructuur.

Gereed product en handelsgoederen

Gereed product en handelsgoederen betreft de verkrijgingssprijs van de voorraad kaarten.

Vooruitbetaald op voorraden

Een apart onderdeel van de voorraad betreft de voorraad die onderweg is en waarvan de risico's zijn overgedragen aan GVB.

Er is een voorziening getroffen voor incurante voorraden van € 12,9 miljoen (2024: € 12,1 miljoen). Het verloop van de voorziening voor incurantheid (i.c. afwaardering van voorraden naar lagere opbrengstwaarde) is als volgt:

Tabel 46

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Stand op 1 januari	12.137	13.262
Toevoeging ten laste van de winst-en-verliesrekening	2.866	752
Afboeking ten laste van de voorziening	-2.054	-1.877
Stand op 31 december	12.949	12.137

5. Onderhanden projecten

Tabel 47

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Projectkosten	222.074	94.808
Toegerekende winst	1.860	1.084
Af: Verliesvoorziening	-8	-808
Af: Gedeclareerde termijnen	-208.120	-84.521
	-	
Stand op 31 december	15.806	10.563
Waarde van verricht werk > gefactureerde termijnen	26.084	16.078
Waarde van verricht werk < gefactureerde termijnen	-10.278	-5.515
Totaal onderhanden projecten	15.806	10.563

Onderhanden projecten

Als het saldo van het onderhanden project een debetstand vertoont, dus een te vorderen bedrag van de opdrachtgever, wordt het nettobedrag verwerkt als een actief. Als het saldo van het onderhanden project een creditstand vertoont, dus een verplichting voor verrichte werkzaamheden aan de opdrachtgever, wordt het nettobedrag verwerkt als een verplichting. De verplichting wordt dan opgenomen onder de kortlopende schulden.

Onderhanden projecten betreft met name het saldo van de op 31 december 2025 nog lopende beheer- en onderhoudsprojecten aan de railinfrastructuur, in opdracht van Vervoerregio Amsterdam.

De toerekening van opbrengsten, kosten en winstneming op onderhanden projecten geschiedt naar rato van de verrichte prestaties bij de uitvoering van het project ('percentage of completion'-methode). De mate waarin prestaties van een onderhanden project zijn verricht wordt bepaald aan de hand van de tot de balansdatum gemaakte projectkosten in verhouding tot de geschatte totale projectkosten.

De in het boekjaar in de winst-en-verliesrekening verwerkte opbrengsten uit onderhanden projecten meerjarenvervangingsplan infrastructuur tram en metro bedragen € 48,8 miljoen (2024: € 38,9 miljoen). Van de op balansdatum openstaande onderhanden projecten bedraagt het cumulatief totaal van tot dan toe verantwoorde omzet € 222,1 miljoen (2024: € 94,8 miljoen). Het totaal van de reeds gedeclareerde termijnen bedraagt € 208,1 miljoen (2024: € 84,5 miljoen).

Er is geen sprake van ingehouden bedragen op betalingen van termijnfacturen.

6. Vorderingen

Tabel 48

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Handelsdebiteuren	9.710	25.116
Transitievergoeding OV 2023	1.363	1.363
Overige vorderingen	44.219	37.415
Totaal	55.292	63.894

Handelsdebiteuren

Handelsdebiteuren bestaan voor € 2,0 miljoen (2024: € 17,7 miljoen) uit vorderingen op verbonden partijen, te weten gemeente Amsterdam en in 2024 ook Vervoerregio Amsterdam.

Voor handelsdebiteuren is een voorziening getroffen van € 0,3 miljoen (2024: € 0,3 miljoen).

Transitievergoeding OV 2023

In 2024 is 75% van het restant van de vordering betreffende de transitievergoeding OV 2023 door GVB ontvangen. De overige 25% wordt in 2026 ontvangen.

Overige vorderingen

Overige vorderingen betreft voor € 2,6 miljoen nog te ontvangen gelden betreffende Signalling & Control (2024: € 1,7 miljoen). Deze vordering betreft een verbonden partij, te weten Vervoerregio Amsterdam.

Ook betreft overige vorderingen nog te factureren investeringsbijdragen en kapitaallastenvergoeding aan een verbonden partij, te weten Vervoerregio Amsterdam voor € 1,9 miljoen (2024: € 3,2 miljoen), een vordering betreffende het meerjarenvervangingplan tram en metro van € 16,3 miljoen op een verbonden partij, te weten Vervoerregio Amsterdam, nog te vorderen bijdrage voor brandstofkosten aan een verbonden partij, te weten gemeente Amsterdam van € 0,2 miljoen (2024: € 0,4 miljoen).

Verder bestaat deze post uit vooruitbetaalde huur, verzekeringspremies en onderhoudscontracten voor € 4,1 miljoen (2024: € 6,6 miljoen), uit een vordering voor MDIEU-subsidie van € 1,5 miljoen (2024: € 2,8 miljoen), uit vorderingen uit kaartverkopen voor € 10,0 miljoen (2024: € 7,6 miljoen), nog te ontvangen verhaalschade € 1,4 miljoen (2024: € 0,7 miljoen) en uit vooruitbetaalde vennootschapsbelasting op voorlopige aanslagen over de periode 2024-2025 van € 1,2 miljoen (2024: over de periode 2023-2024 € 1,2 miljoen).

De boekwaarde van de opgenomen vorderingen benadert de reële waarde, gegeven het kortlopende karakter van de vorderingen en het feit dat waar nodig voorzieningen voor oninbaarheid zijn gevormd. Alle vorderingen, met uitzondering van de vooruitbetaalde vennootschapsbelasting, hebben een looptijd korter dan één jaar.

7. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan op 31 december 2025 voor € 40,2 miljoen (2024: € 52,4 miljoen) volledig uit vrij opneembare banktegoeden en kasmiddelen.

8. Groepsvermogen

Tabel 49

Bedragen in duizenden euro's	Gestort aandelenkapitaal	Agio	Wettelijke reserves	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	2025	2024
Boekwaarde op 1 januari	20.001	58.830	2.262	10.076	-2.551	88.618	91.169
Toevoeging wettelijke reserves	-	-	5.651	-5.651	-	-	-
Resultaatbestemming	-	-	-	-2.551	2.551	-	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	2.072	2.072	-2.551
Boekwaarde op 31 december	20.001	58.830	7.913	1.874	2.072	90.690	88.618

Groepsvermogen

Het geconsolideerde groepsvermogen en resultaat wijkt mogelijk af van het eigen vermogen en het resultaat volgens de vennootschappelijk jaarrekening. De verschillen worden verklaard door negatieve deelnemingswaarde van GVB Stations Retail & Ontwikkeling BV die in de geconsolideerde jaarrekening op nihil wordt gewaardeerd.

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 gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam. Aandeelhouder gemeente Amsterdam is gerechtigd tot dividend dat jaarlijks wordt gedeclareerd op basis van het besluit van de algemene vergadering betreffende de resultaatbestemming. De aandeelhouders hebben het recht om per aandeel één stem uit te brengen tijdens vergaderingen van de vennootschap. Vanaf 23 december 2021 is Vervoerregio Amsterdam behalve opdrachtgever ook medeaandeelhouder. Zij heeft 1 prioriteitsaandeel verworven tegen een nominale waarde van € 1.000.

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

Wettelijke reserves heeft betrekking op geactiveerde eigen en derde uren voor immateriële vaste activa. Ontwikkelingskosten worden geactiveerd als immaterieel vast actief (zoals uren van eigen personeel en van derden voor productontwikkeling, softwareontwikkeling, R&D). Dit volgt direct uit artikel 2:365 lid 2 BW, dat bepaalt dat geactiveerde kosten voor ontwikkeling moeten worden gedekt door een wettelijke reserve.

Overige reserves

Het resultaat over 2024 is onttrokken aan de overige reserves conform het voorstel van het bestuur. De jaarrekening 2024 is vastgesteld in de algemene vergadering, gehouden op 16 mei 2025. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het voorstel van het bestuur. Aan de algemene vergadering van 26 mei 2026 wordt voorgesteld het resultaat over 2025 van € 2,1 miljoen toe te voegen aan de overige reserves.

9. Voorzieningen

Tabel 50

Bedragen in duizenden euro's	1 januari 2025	Dotatie	Onttrekking	Vrijval	31 december 2025
Personeelsvoorzieningen					
FLP	937	93	180	-	850
Uitkering bij jubilea	3.380	139	439	-	3.080
WGA	7.794	4.897	2.143	-	10.548
Zware beroepenregeling	1.736	5.296	1.655	-	5.377
Langdurig zieken	2.218	741	-	-	2.959
Voormalig personeel	848	1.977	1.085	-	1.740
Vitaliteit	15.818	-	-	-728	15.090
Overige personeelsvoorzieningen	459	454	204	-	709
Totaal personeelsvoorzieningen	33.190	13.597	5.706	-728	40.353

Personeelsvoorzieningen

De dotatie voor uitkering bij jubilea bestaat voor € 131,1 duizend uit rentetoevoeging. De overige personeelsvoorzieningen bestaan uit de voorziening voor loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid, de voorziening ziektewet en de voorziening wet arbeidsmarkt in balans (WAB).

De (nieuwe) voorziening voor vitaliteitsuitkeringen betreft een voorziening voor toekomstige uitkeringen waarbij op grond van de regeling medewerkers het recht hebben op doorbetaalde afwezigheid voor een deel van hun arbeidstijd, en de regeling een diensttijdsbevat. Op grond van de beoordeling van de economische realiteit is voor die regeling beoordeeld dat sprake is van een regeling met opbouw van rechten waarvoor een voorziening is getroffen. De voorziening betreft de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

Voor verdere toelichting op deze voorzieningen verwijzen we naar de tekst in de grondslagen.

Tabel 51 Specificatie van de voorzieningen naar verwachte looptijd

Bedragen in duizenden euro's	< 1 jaar	> 1 jr < 5 jr	> 5 jaar	Totaal
Personeelsvoorzieningen				
FLP	202	456	192	850
Uitkering bij jubilea	492	602	1.986	3.080
WGA	2.826	5.246	2.476	10.548
Zware beroepenregeling	1.704	3.673	-	5.377
Langdurig zieken	2.959	-	-	2.959
Voormalig personeel	1.027	503	210	1.740
Vitaliteit	64	1.022	14.004	15.090
Overige personeelsvoorzieningen	377	254	78	709
Totaal personeelsvoorzieningen	9.651	11.756	18.946	40.353

10. Langlopende schulden

Tabel 52

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
RCF lening	24.000	-
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank A	132.534	137.267
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank B	46.666	51.333
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank C	120.000	125.000
Financieringskosten	-39	-78
Totaal	323.161	313.522

De aflossingsverplichtingen in 2026 van € 14,4 miljoen op de vastrentende leningen zijn opgenomen onder de kortlopende schulden.

Tabel 53

Bedragen in duizenden euro's	1 januari 2025	Toevoeging	Aflossing	31 december 2025	Kortlopend deel
RCF lening	-	24.000	-	24.000	-
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank A	137.267	-	-4.733	132.534	4.733
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank B	51.333	-	-4.667	46.666	4.667
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank C	125.000	-	-5.000	120.000	5.000
Totaal	313.600	24.000	-14.400	323.200	14.400

Specificatie van de langlopende schulden naar verwachte looptijden

Bedragen in duizenden euro's	< 1 jaar	> 1 jr < 5 jr	> 5 jaar	Totaal
RCF lening	-	24.000	-	24.000
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank A	4.733	14.199	113.602	132.534
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank B	4.667	14.001	27.998	46.666
Vastrentende lening bij BNG en Waterschapsbank C	5.000	15.000	100.000	120.000
Totaal	14.400	67.200	241.600	323.200

Tabel 54

Bedragen in duizenden euro's	1 januari 2025	Toevoeging	Afschrijving	31 december 2025
Financieringskosten	-78	-	39	-39
Totaal	-78	-	39	-39

RCF lening

GVB Activa BV is in 2024 een Revolving Credit Facility (RCF) aangegaan van € 350 miljoen met BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank. In 2024 is de looptijd van deze faciliteit verlengd van 15 december tot en met 14 december 2026 en is de limiet verhoogd met € 77 miljoen tot

€ 427 miljoen. GVB zit in het proces tot herfinanciering waarbij op het moment van opstellen van de jaarrekening meerdere partijen gecommitteerde termsheets hebben ingediend waardoor ook de periode na 15 december 2026 verzekerd is van financiering. In 2025 is € 24 miljoen getrokken uit deze faciliteit. Het rentepercentage bedraagt op 31 december 2025 2,29%.

Vastrentende leningen

Op 15 april 2020 heeft GVB externe financiering aangetrokken bij de BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank ten bedrage van € 150,0 miljoen met een looptijd tot 31 december 2050 tegen een vast rentepercentage van 0,847%. GVB heeft deze faciliteit volledig “getrokken” in 2020. Jaarlijks wordt op deze lening € 5 miljoen afgelost. Vervoerregio Amsterdam vergoedt aan GVB de kapitaallasten van deze lening.

Op 16 december 2024 zijn de forward starters Vaste Limiet A, ten bedrage van € 142 miljoen, en Vaste Limiet B, ten bedrage van € 56 miljoen beschikbaar gesteld door BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank tegen een vast rentepercentage van respectievelijk 0,952% en 0,765%.

De Vaste Limiet A heeft een looptijd van 30 jaar waarbij de aflossing van € 4,7 miljoen voor het eerst heeft plaatsgevonden op 31 december 2025. De Vaste Limiet B heeft een looptijd van 12 jaar waarbij de aflossing van € 4,7 miljoen voor het eerst heeft plaatsgevonden op 31 december 2025.

De kredietfaciliteiten worden gebruikt voor de aanschaf van onder andere nieuwe bussen, trams en metro's. Vervoerregio Amsterdam vergoedt aan GVB de kapitaallasten van deze voertuigen. De financieringskosten zijn in mindering gebracht op de hoogte van de langlopende schulden.

11. Kortlopende schulden

Tabel 55

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Vooruitontvangen bedragen	63.261	63.701
Schulden aan leveranciers	34.211	19.252
Belastingen en premies sociale verzekeringen	21.641	17.636
Schulden terzake van pensioenen	3.495	3.431
Onderhanden projecten	10.278	5.515
Beschikbaarheidsvergoeding OV 2022	-	10.514
Overige schulden	131.189	113.399
Totaal	264.075	233.448

Vooruitontvangen bedragen

In 2025 heeft GVB € 33,1 miljoen vooruit ontvangen van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voor de OV-studentenkaart 2026 (2024: € 33,0 miljoen voor 2025). GVB heeft € 4,7 miljoen aan investeringsbijdragen vooruitontvangen van afdeling Verkeer & Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam voor de IJ-veren en NZK-ponten van GVB Veren BV (2024: € 3,6 miljoen voor de IJ-veren) en € 5,9 miljoen voor verkopen van jaarabonnementen in 2025 waarvan het reisrecht betrekking heeft op 2026 (2024: € 2,7 miljoen). Ook heeft GVB de contractopbrengst voor het assetmanagement van de railinfrastructuur voor de maand januari 2026 € 8,8 miljoen (2024: € 12,3 miljoen) vooruitontvangen en voor het dagelijks onderhoud € 5,7 miljoen (2024: € 2,5 miljoen) van verbonden partij Vervoerregio Amsterdam. Verder bestaat deze post uit € 2,5 miljoen vooruitontvangen subsidie voor de voorraad van de M5-metro's (2024: € 2,5 miljoen).

Schulden aan leveranciers

Schulden aan leveranciers betreft geen schulden aan verbonden partijen.

Belastingen en premies sociale verzekeringen

De af te dragen loonheffing en premie sociale verzekeringen bedraagt € 16,6 miljoen (2024: € 13,7 miljoen). De af te dragen omzetbelasting bedraagt (inclusief de af te dragen BUA (Besluit Uitsluiting Aftrek omzetbelasting)) € 5,0 miljoen (2024: € 3,9 miljoen).

Onderhanden projecten (OHP)

Voor de specificatie van de verplichting op onderhanden projecten, zie pg. 133.

Overige schulden

Overige schulden bestaat met name uit een schuld aan personeel € 26,0 miljoen (2024: € 31,2 miljoen) en op 31 december 2025 nog te betalen kosten met betrekking tot 2025 waarvoor nog geen facturen zijn ontvangen € 79,6 miljoen (2024: € 55,7 miljoen). Onder deze € 79,6 miljoen valt een schuld aan een verbonden partij, te weten, gemeente Amsterdam van € 0,9 miljoen (2024: € 1,0 miljoen) en een schuld van € 21,6 miljoen aan een verbonden partij, te weten, Vervoerregio Amsterdam (2024: € 18,7 miljoen). Verder bestaat deze post uit de van Vervoerregio Amsterdam teveel ontvangen subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer en sociale veiligheid (inclusief bonussen en malussen) van € 11,5 miljoen (2024: € 9,4 miljoen), nog te betalen eigen risico € 3,6 miljoen (2024: € 2,7 miljoen) en zijn de aflossingsverplichtingen betreffende 2025 op de langlopende leningen van € 14,4 miljoen (2024: € 14,4 miljoen) opgenomen onder de overige schulden.

De boekwaarde van de kortlopende schulden benadert de reële waarde daarvan, gegeven de korte looptijd van de opgenomen posten.

Onder de kortlopende schulden is een bedrag van € 3,8 miljoen (2024: € 3,3 miljoen) begrepen met een resterende looptijd langer dan 1 jaar. Alle overige kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan één jaar.

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

I Toekomstige financiële verplichtingen operationele lease, langlopende huurcontracten, energiecontracten, ICT-systemen en investeringen

Operationele lease, langlopende huurcontracten, energiecontracten en ICT-systemen

De nominale waarde van de op 31 december 2025 resterende termijnen voor operationele lease, langlopende huurcontracten, energiecontracten en ICT-systemen bedraagt € 78,9 miljoen.

Het betaalschema luidt als volgt:

Tabel 56

Bedragen in duizenden euro's	Operationele lease	Langlopende huurcontracten	Energiecontracten	ICT-systemen	Totaal per jaar
Jaar					
2026	1.187	2.525	14.074	3.417	21.203
2027	1.154	2.382	13.991	3.141	20.668
2028	932	2.334	14.203	2.313	19.782
2029	574	1.599	-	1.601	3.774
2030 en verder	384	602	-	12.442	13.428
Totaal	4.231	9.442	42.268	22.914	78.855

Operationele lease

De operationele leasecontracten hebben betrekking op 173 leaseauto's. Gedurende het verslagjaar zijn leasebetalingen in de winst-en-verliesrekening verwerkt voor een bedrag van € 1,7 miljoen (2024: € 1,4 miljoen).

Langlopende huurcontracten

De langlopende huurcontracten betreffen vastgoed, zoals het kantoor aan de Arlandaweg, Service & Tickets aan het Stationsplein CS en enkele eindpunthuisjes op verschillende locaties in Amsterdam. Gedurende het verslagjaar zijn huurbetalingen in de winst-en-verliesrekening verwerkt voor een bedrag van € 2,4 miljoen (2024: € 2,7 miljoen).

Energiecontracten

Op 31 december 2025 staat een bedrag van € 42,3 miljoen uit aan verplichtingen voor afgesloten energiecontracten (2024: € 49,4 miljoen).

ICT-systemen

Op 31 december 2025 staat een bedrag van € 22,9 miljoen uit aan verplichtingen aangaande ICT-systemen.

Investerings

Op 31 december 2025 staat een bedrag van € 91,9 miljoen (2024: € 129,6 miljoen) uit aan verplichtingen voor investeringen in materiële vaste activa. Dit betreft onder andere € 26,1 miljoen (2024: € 64,3 miljoen) verplichtingen voor bussen (ZEB), € 51,8 miljoen (2024: € 58,4 miljoen) verplichtingen voor metro's (M7) en € 1,7 miljoen (2024: € 2,2 miljoen) verplichtingen voor trams (15G en 17G). En verder voor de lopende projecten in GVB Veren BV: bouw en levering van NZK pont 105 (€ 5,4 miljoen) en het levenduur verlengend maken van IJ-veer 52 (€ 0,4 miljoen).

II Concessie

Op 30 juni 2025 heeft het Dagelijks Bestuur van Vervoerregio Amsterdam, de concessieverlener voor het openbaar vervoer, de Concessie voor het verrichten van Openbaar Vervoer per Metro,

Tram en Bus in het Concessiegebied Amsterdam verleend aan GVB Exploitatie BV. De concessie heeft een looptijd van 1 juli 2025 tot en met 9 december 2035. De einddatum is de dag voor de wijzigingsdatum van de Dienstregeling van het Hoofdrailnet in 2035. De oude concessie had een looptijd van eind 2013 tot en met 30 juni 2025, inclusief een verlenging vanaf 14 december 2024.

III Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)

Met ingang van 1 januari 2022 is de nieuwe OV-Governance van kracht. Vanaf 1 januari 2022 is Vervoerregio Amsterdam de opdrachtgever voor alle beheer- en onderhoudsactiviteiten van de railinfrastructuur en is GVB Infra BV opdrachtnemer. Hiervoor is voor de looptijd van 13 jaar de Overeenkomst Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) gesloten tussen Vervoerregio Amsterdam en GVB Infra BV (de statutaire entiteit van het Railinfrabedrijf). De tram- en metro-infrastructuur blijft in eigendom van gemeente Amsterdam.

IV GVB Activa BV

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

Gemeente Amsterdam heeft een pandrecht op alle activa, vorderingen en de aandelen in GVB Activa BV. Voor de activa en bijbehorende vorderingen uit verzekeringspolissen en koopovereenkomsten die met investeringsbijdragen van Vervoerregio Amsterdam zijn gefinancierd, berust een pandrecht bij de Vervoerregio Amsterdam. Voor toekomstige investeringen zal volgens deze afspraken worden gehandeld. Op de registergoederen in GVB Activa BV rust een recht van hypotheek.

GVB Activa BV moet jaarlijks bepalen of sprake is van zaken/omstandigheden, die niet direct verband houden met het reguliere onderhoudsprogramma, waardoor de instandhouding of functionaliteit van het activum voor de resterende technische levensduur niet meer is gewaarborgd.

V GVB Veren BV

De strategische activa die betrekking hebben op de veren zijn ondergebracht in GVB Veren BV. In de 'Overeenkomst van geclausuleerde koop en overdracht GVB Veren BV' is vastgelegd in welke gevallen 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, vorderingen en de aandelen in GVB Veren BV rust een pandrecht ten behoeve van gemeente Amsterdam. Op de registergoederen in GVB Veren BV rust een recht van hypotheek.

GVB Veren BV moet ten aanzien van de IJveren jaarlijks bepalen of sprake is van zaken of omstandigheden die niet direct verband houden met het reguliere onderhoudsprogramma, waardoor de instandhouding of functionaliteit van het materieel voor de resterende technische levensduur niet meer is gewaarborgd.

Op 31 december 2025 heeft de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam het contract voor Exploitatie en Beheer & Onderhoud van Veren over het IJ en Noordzeekanaal aan GVB Veren BV gegund. Het contract kent een looptijd van 7 januari 2026 tot en met 7 januari 2036. Het oude contract had een looptijd van 2019 tot en met 6 januari 2026, inclusief een tweetal halfjaarlijkse verlengingen in 2025.

Dit contract is gebaseerd op de afspraken die gemeente Amsterdam in 2013 heeft gemaakt met de gemeenten Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Zaanstad om minimaal de komende dertig jaar zorg te dragen voor instandhouding van de huidige (veer)verbindingen. Dit betreft de verbindingen tussen Zaanstad en Amsterdam (Hempont), Velsen-Noord en Velsen-Zuid (Velserpont) en Assendelft en Spaarndam (Buitenhuizerpont), zoals vastgelegd in het contract Dienstbetoon pontveren tussen betrokken gemeenten.

VI Garantierechten en verplichtingen

GVB verleent bij specifieke projecten garantie op de verrichte werkzaamheden aan de infrastructuur. De looptijd van de garantietermijnen verschilt per project. De omvang van deze verplichting kan niet worden ingeschat.

GVB heeft diverse contractuele garantierechten, waaronder de garantierechten ten aanzien van de aanschaf van rijdend materieel.

De aandeelhouder heeft in 2015 ingestemd met het voorstel om statutaire vrijwaring op te nemen in de statuten van GVB Holding NV. Daarmee zijn (oud-)bestuurders en (oud-)commissarissen gevrijwaard voor boetes, kosten en schadeclaims, tenzij er sprake is van opzettelijk, bewust roekeloos of ernstig verwijtbaar gedrag.

VII Aansprakelijkstelling artikel 2:403 BW

GVB Holding NV heeft voor GVB Exploitatie BV, GVB Infra BV, GVB Activa BV en GVB Veren BV een aansprakelijkstelling in overeenstemming met artikel 2:403 BW afgegeven.

VIII Fiscale eenheid omzetbelasting

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

IX Fiscale eenheid vennootschapsbelasting

GVB Holding NV vormt een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting met GVB Exploitatie BV, GVB Infra BV, GVB Stations Retail & Ontwikkeling BV, GVB Commercieel Vervoer BV en MEA BV, waarbij GVB Holding NV het hoofd van de fiscale eenheid is. Op grond van de Invorderingswet zijn de vennootschap en de met haar gevoegde dochteronderneming ieder hoofdelijk aansprakelijk voor ter zake door de combinatie verschuldigde belasting. Deze belastinglast wordt via de rekening-courantverhoudingen met de dochterondernemingen afgerekend. De belastinglast bij de dochterondernemingen wordt bepaald uitgaande van commercieel is fiscaal resultaat.

X Kredietfaciliteit

GVB Activa BV is in 2024 een Revolving Credit Facility (RCF) aangegaan van € 350 miljoen met BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank. In 2024 is de looptijd van deze faciliteit verlengd van 15 december tot en met 14 december 2026 en is de limiet verhoogd met € 77 miljoen tot € 427 miljoen. GVB zit in het proces tot herfinanciering waarbij op het moment van opstellen van de jaarrekening meerdere partijen gecommitteerde termsheets hebben ingediend waardoor ook de periode na 15 december 2026 verzekerd is van financiering. Deze krediet faciliteit is bedoeld ter financiering van investeringen in rollend materieel en andere strategische activa van GVB Activa BV. Er is géén aflossingsverplichting. De lening heeft een revolverend karakter. Vervoerregio Amsterdam staat garant voor de lening en vergoedt aan GVB Activa BV de kapitaallasten van het rollend materieel.

Op 15 april 2020 heeft GVB externe financiering aangetrokken bij de BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank ten bedrage van € 150,0 miljoen met een looptijd tot 31 december 2050 tegen een vast rentepercentage van 0,847%. GVB heeft deze faciliteit volledig “getrokken” in 2020. Jaarlijks wordt op deze lening € 5 miljoen afgelost. Vervoerregio Amsterdam vergoedt aan GVB de kapitaallasten van deze lening.

Op 16 december 2024 zijn de forward starters Vaste Limiet A en Vaste Limiet B door de BNG Bank NV en de Nederlandse Waterschapsbank NV beschikbaar gesteld:

Vaste Limiet A bedraagt € 142,0 miljoen. Deze lening kent een lineaire aflossing met een looptijd van 30 jaar en een rentepercentage van 0,952%.

Vaste Limiet B bedraagt € 56,0 miljoen. Deze lening kent een lineaire aflossing met een looptijd van 12 jaar en een rentepercentage van 0,765%.

Toelichting bij de geconsolideerde winst-en-verliesrekening over 2025

12. Netto-omzet

Tabel 57

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Reizigersopbrengsten	349.099	351.587
Contractopbrengsten *	58.652	30.566
Contractopbrengst exploitatie veren **	21.835	21.219
Contractopbrengst dagelijks onderhoud en beheer infrastructuur *** (AMRI)	106.352	81.898
Contractopbrengst meerjarenvervangingsplan infrastructuur tram en metro *** (AMRI)	48.753	38.893
Kapitaallastenvergoeding	26.806	25.109
Opbrengst uit werken voor derden	54.660	59.096
Totaal	666.157	608.368

Reizigersopbrengsten

De reizigersopbrengsten zijn afgenomen met € 2,5 miljoen ten opzichte van 2024 mede als een gevolg van een gedaald aantal reizigersritten.

Contractopbrengsten

Contractopbrengsten met * betreft het contract exploitatie openbaar vervoer inclusief sociale veiligheid met Vervoerregio Amsterdam (de OV-concessie). De afgenomen reizigersopbrengsten worden overeenkomstig de concessie afspraken gedeeltelijk vergoed door verhoging van de exploitatiesubsidie.

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
LTI-compensatie	0	36.795
SOV-compensatie	0	6.089
Exploitatiesubsidie	58.652	-12.318
Totaal	58.652	30.566

Contractopbrengsten met ** betreffen de contractopbrengsten van gemeente Amsterdam voor € 21,8 miljoen (2024: € 21,2 miljoen).

Contractopbrengsten met *** hebben betrekking op de contractopbrengsten van Vervoerregio Amsterdam betreffende de Overeenkomst Assetmanagement Railinfrastructuur voor € 155,1 miljoen (2024: € 120,8 miljoen).

Kapitaallastenvergoeding

De kapitaallastenvergoeding betreft de kapitaallastenvergoeding die Vervoerregio Amsterdam aan GVB Activa BV verstrekt op de leningen bij de BNG Bank en de Nederlandse Waterschapsbank ten behoeve van investeringen in rijdend materieel. Deze vergoeding is opgenomen onder de netto-omzet. Deze vergoeding stond in voorgaande jaren onder overige opbrengsten. De vergelijkende cijfers zijn hierop aangepast.

De gehele omzet wordt in Nederland, in de regio Amsterdam, gerealiseerd.

Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf

De in eigen onderneming geproduceerde activa bedragen in 2025 € 37,0 miljoen (2024: € 24,9 miljoen). De kosten voor de productie zijn opgenomen onder de bedrijfskosten.

13. Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten betreft eenmalige opbrengsten en reguliere opbrengsten zoals een vergoeding van Trans Link Systems BV voor oplaadtransacties op de OV-chipkaarten, een MDIEU-subsidie en schade-uitkeringen.

14. Kosten voor grond- en hulpstoffen

Tabel 58

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Materiaalverbruik en voorraadkosten	44.764	28.873
Inventariskosten	2.396	2.736
Overige grond- en hulpstoffen	1.352	1.146
Totaal	48.512	32.755

15. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

Tabel 59

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Tijdelijk ingehuurd personeel	77.302	68.859
Uitbesteed werk aannemers	95.590	76.654
Diensten door derden	77.550	82.249
Energiekosten	32.924	38.163
Belastingen en verzekeringen	10.980	8.507
Huur	4.033	4.122
Transportkosten	1.728	1.411
Overige bedrijfskosten	21.467	22.836
Totaal	321.574	302.801

Tijdelijk ingehuurd personeel

De overspannen arbeidsmarkt leidt ook in 2025 nog steeds tot veel inhuur in plaats van vaste medewerkers.

Uitbesteed werk aannemers

De kosten uitbesteed werk aannemers zijn gestegen. Dit komt door het grote aantal projecten zoals project Spaklerweg, project Verlenging IJtram en project Tractieverzwaarings.

Energiekosten

De energiekosten zijn in 2025 gedaald door gedaalde energietarieven ten opzichte van 2024.

Honoraria accountantsorganisatie

Onderdeel van de diverse bedrijfskosten zijn de honoraria voor de accountantscontrole. In het boekjaar zijn de volgende bedragen aan accountants-honoraria ten laste van het resultaat gebracht:

Tabel 60

Bedragen in duizenden euro's	2025 KPMG	2024 KPMG
Controle van de jaarrekening	627	604
Andere controlewerkzaamheden	297	250
Totaal controlewerkzaamheden	924	854
Fiscale advisering	-	-
Overige advisering	-	81
Totaal	924	935

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door accountantsorganisaties en onafhankelijke 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 die kunnen worden toegerekend aan het verslagjaar.

16. Lonen en salarissen

Tabel 61

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Salarissen	231.422	209.937
Overige personeelskosten	11.478	11.086
Totaal	242.900	221.023

Tabel 62 **Personeelsaantallen**

	2025	2024
FTE (jaargemiddelde)	3.248	3.144
FTE (ultimo jaar)	3.305	3.189
Aantal eigen personeelsleden (jaargemiddelde)	3.487	3.372
Aantal eigen personeelsleden (ultimo jaar)	3.548	3.420

Gemiddelde bezetting

Gemiddelde bezetting	2025	2024
Exploitatie, te verdelen in:		
Personenvervoerders	1.392	1.378
Conducteurs	376	365
Schipppers	94	105
Overige	475	466
Techniek	671	603

	2025	2024
Staf	479	455
Totaal	3.487	3.372

Hiervan waren 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2024:0).

Aan bezoldigingen met inbegrip van pensioenlasten als bedoeld in artikel 2:383 lid 1 BW, is in het boekjaar ten laste gekomen van de onderneming en zijn dochtermaatschappijen voor bestuurders en voormalige bestuurders een bedrag van € 627 duizend (2024: € 497 duizend).

Tabel 63 **Bezoldiging statutaire directie en commissarissen**

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Algemeen directeur		
* Reguliere beloning	218	205
* Mobiliteitsvergoeding	4	4
* Pensioenlasten	24	24
Financieel directeur		
* Reguliere beloning	-	51
* Mobiliteitsvergoeding	-	1
* Pensioenlasten	-	6
Financieel directeur *		
* Reguliere beloning	216	68
* Mobiliteitsvergoeding	6	2
* Pensioenlasten	24	8
Totaal statutaire directie	492	369
Commissarissen	135	128
Totaal	627	497

* Met ingang van 1 september 2024 is er een nieuwe financieel directeur in dienst getreden bij GVB.

17. Sociale lasten en pensioenlasten

Tabel 64

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Premies sociale verzekeringen	28.948	26.473
Pensioenbijdragen	29.146	28.300
Totaal	58.094	54.773

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

18. Afschrijvingen op (im)materiële vaste activa

Tabel 65

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Afschrijvingen	71.570	70.902
Boekresultaat desinvesteringen	-	944
Impairment	5.478	-
Amortisatie investeringsbijdragen	-35.184	-35.546
Totaal	41.864	36.300

De samenstelling van de posten afschrijvingen op (im)materiële vaste activa en amortisatie van investeringsbijdragen is te vinden in de toelichting op de balans met betrekking tot de immateriële en materiële vaste activa. Het boekresultaat desinvesteringen betreft het afboeken van de restwaarde bij desinvesteringen en de eventuele opbrengst bij verkoop.

19. Overige bedrijfslasten

De overige bedrijfslasten betrof in 2024 de vrijval op de voorzieningen instandhoudingsverplichtingen. In 2025 is er geen voorziening opgenomen voor instandhoudingsverplichtingen.

20. Financiële baten en lasten

Tabel 66

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Financiële baten en soortgelijke opbrengsten	916	2.276
Financiële lasten en soortgelijke kosten	5.775	8.333
Totaal	4.859	6.057

De financiële baten en de financiële lasten zijn in 2025 lager vanwege de gedaalde rentetarieven.

21. Vennootschapsbelasting

Met betrekking tot verliezen van de fiscale eenheid gold tot en met 2021 een termijn van zes jaar voor voorwaartse verlies verrekening. Deze termijn is komen te vervallen. Verliezen uit boekjaren die beginnen op 1 januari 2013 of later, zijn onbeperkt voorwaarts verrekenbaar. Een uitgestelde belastingvordering wordt opgenomen voor zover het op basis van prognoses waarschijnlijk is dat in de toekomst voldoende belastbare winsten beschikbaar zullen zijn die voor de realisatie van de actiefpost kunnen worden aangewend. De prognoses zijn gebaseerd op het meest recente meerjarenplan.

Ten aanzien van de grondslag voor het belastbaar bedrag over de boekjaren 2022 en verder binnen de fiscale eenheid GVB Holding NV zijn eind 2024 gesprekken met de belastingdienst opgestart. Er is nog geen duidelijkheid over de uitkomst. In de jaarrekening heeft GVB rekening gehouden met de beste inschatting rondom de grondslag en de te betalen vennootschapsbelasting, rekening houdend met commercieel is fiscaal resultaat.

Tabel 67

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
GVB Holding NV vennootschappelijk	552	835
GVB groepsmaatschappijen	241	-1.401
Totaal	793	-566
Toepasselijk belastingtarief	25,8%	25,8%
Effectief belastingtarief	27,7%	-18,1%

Het toepasselijke belastingtarief is het van toepassing zijnde statutaire Nederlandse vennootschapsbelastingtarief. Het effectieve belastingtarief wijkt af van het toepasselijke belastingtarief. De verschillen betreffen:

Tabel 68

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Resultaat voor belastingen	2.865	-3.117
Belasting o.b.v. toepasselijk belastingtarief	-739	804
Belasting o.b.v. effectief belastingtarief	-793	566
Verschil	-54	-238
Verschil betreft:		
Permanente verschillen (o.a. niet aftrekbare kosten)	-190	-500
Cost-plus-methode GVB Activa BV	-1	-1
Toepassing objectvrijstelling GVB Veren BV	137	263
Totaal	-54	-238

22. Risicobeheersing

Risicobeheersing

De onderneming maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van uiteenlopende financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan markt-, valuta-, rente-, kasstroom-, krediet-, en liquiditeitsrisico's. Om deze risico's te beheersen heeft de onderneming een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markt en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken. De onderneming zet geen afgeleide financiële instrumenten in.

Renterisico

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

Kredietrisico

GVB heeft een significante concentratie van zijn opbrengstenstroom bij gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam, beide overheidsinstellingen. In december heeft GVB met de gemeente en Vervoerregio Amsterdam een akkoord over een herverdeling van taken en verantwoordelijkheden gesloten. Deze nieuwe structuur, die is ingegaan op 1 januari 2022, betekent onder meer dat Vervoerregio Amsterdam behalve opdrachtgever nu ook medeaandeelhouder is, en dat GVB niet alleen uitvoerder is, maar ook beheerder. Het kredietrisico van GVB is hierdoor minimaal.

De liquide middelen staan uit bij banken met minimaal een A-rating. In 2024 heeft GVB haar Revolving Credit Facility geherfinancierd. Daarnaast zijn eind 2024 twee forward starters als gevolg van eerder in 2019 gemaakte afspraken beschikbaar gekomen. Deze herfinanciering heeft ertoe geleid dat het risicoprofiel en balansratio's rondom krediet zijn gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren. GVB ontvangt een kapitaallasten vergoeding vanuit Vervoerregio Amsterdam, waardoor het kredietrisico minimaal is.

Marktrisico, liquiditeitsrisico, kasstroomrisico en overige risico's

GVB heeft contractuele afspraken met gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam over de jaarlijkse subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer en het beheer & onderhoud van de railinfrastructuur over de periode tot en met 2024 en over de financiering van de investeringsverplichtingen door middel van kredietfaciliteiten bij derden. 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. GVB verwacht prijsstijgingen op kosten en personeel en GVB verwacht nog niet de reizigers aantallen te halen van de periode voor corona, maar met de huidige kredietfaciliteiten meent GVB marktrisico's en het liquiditeitsrisico op te kunnen vangen.

Reële waarde

De reële waarde is de contante waarde van toekomstige kasstromen. De reële waarde van de in de balans opgenomen financiële instrumenten verantwoord onder de liquide middelen, kortlopende vorderingen, financiële vaste activa, kortlopende en langlopende schulden benadert de boekwaarde daarvan.

23. Gebeurtenissen na balansdatum

Gebeurtenissen na balansdatum

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

Vennootschappelijke jaarrekening 2025

Vennootschappelijke balans op 31 december 2025 (voor resultaatbestemming)

Tabel 69

Bedragen in duizenden euro's		31 december 2025	31 december 2024
Activa			
Vaste activa			
24 Financiële vaste activa		96.283	99.252
Totaal vaste activa		96.283	99.252
Vlottende activa			
25 Vorderingen		37.485	18.168
26 Liquide middelen		15.803	32.363
Totaal vlottende activa		53.288	50.531
Totaal activa		149.571	149.783
Passiva			
27 Gestort aandelenkapitaal		20.001	20.001
27 Agio		58.830	58.830
27 Wettelijke reserves		7.913	2.262
27 Overige reserves		1.971	10.367
27 Onverdeeld resultaat		1.975	-2.745
27 Eigen vermogen		90.690	88.715
28 Langlopende schulden		50.000	54.000
29 Kortlopende schulden		8.881	7.068
Totaal passiva		149.571	149.783

De toelichtingen op pagina 153 tot en met 158 maken integraal deel uit van deze jaarrekening.

Vennootschappelijke winst-en-verliesrekening over 2025

Tabel 70

Bedragen in duizenden euro's	2025	2024
Overige baten en lasten, na belastingen	1.588	2.401
Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen, na belastingen	387	-5.146
Netto resultaat	1.975	-2.745

De toelichtingen op pagina 153 tot en met 158 maken integraal deel uit van deze jaarrekening.

Toelichting bij de vennootschappelijke jaarrekening

De vennootschappelijke jaarrekening maakt deel uit van de statutaire jaarrekening 2025 van de vennootschap. De financiële gegevens van de vennootschap zijn in de geconsolideerde jaarrekening van de vennootschap verwerkt.

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.

Deze jaarrekening heeft betrekking op boekjaar 2025, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2025.

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 met uitzonering van de hierna genoemde grondslagen.

Financiële vaste activa

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

Financiële instrumenten

In de vennootschappelijke jaarrekening worden financiële instrumenten gepresenteerd op basis van hun juridische vorm.

Eigen vermogen

Bij een negatieve stand van het eigen vermogen van één van de dochters wordt de waarde van de deelneming in GVB Holding NV vennootschappelijk op nihil gewaardeerd. Bij deze waardering worden ook langlopende vorderingen op de deelnemingen meegenomen die feitelijk moeten worden gezien als onderdeel van de netto-investering. Dit betreft met name leningen waarvan de afwikkeling in de nabije toekomst niet is gepland en niet waarschijnlijk is. De eventuele negatieve stand van het eigen vermogen van een dochter komt daardoor tot uiting in het eigen vermogen van GVB Holding NV vennootschappelijk omdat GVB Holding NV garant staat voor de schulden van de dochter en een feitelijke verplichting heeft de dochter in staat te stellen tot betaling van haar schulden.

Deelnemingen in groepsmaatschappijen

In de enkelvoudige balans worden deelnemingen in groepsmaatschappijen gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode op basis van de nettovermogenswaarde. Zie voor een uitwerking hiervan de grondslagen voor financiële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening.

Resultaat deelnemingen

Het aandeel in het resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen omvat het aandeel van de onderneming in de resultaten van deze deelnemingen. Resultaten op transacties waarbij overdracht van activa en passiva tussen de onderneming en haar deelnemingen en tussen deelnemingen onderling heeft plaats gevonden, zijn geëlimineerd voor zover deze als niet gerealiseerd kunnen worden beschouwd.

Belastingen

De onderneming is hoofd van de fiscale eenheid. De vennootschapsbelasting is opgenomen voor dat deel dat de onderneming als zelfstandig belastingplichtige verschuldigd zou zijn, rekening houdend met de toerekening van de voordelen van de fiscale eenheid.

Toelichting bij de vennootschappelijke balans op 31 december 2025

24. Financiële vaste activa

Tabel 71

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Latente belastingvorderingen	293	1.081
Deelnemingen in dochtermaatschappijen	15.990	18.171
Vorderingen op dochtermaatschappijen	80.000	80.000
Totaal	96.283	99.252

Verloopstaat deelnemingen in dochtermaatschappijen

Bedragen in duizenden euro's	1 januari 2025	toename	afname	31 december 2025
Latente belastingvorderingen	1.081	-	-788	293
Deelnemingen in dochtermaatschappijen	18.171	1.058	-3.239	15.990
Vorderingen op dochtermaatschappijen	80.000	-	-	80.000
Totaal	99.252	1.058	-4.027	96.283

Latente belastingvorderingen

Voor een toelichting op de latente belastingvorderingen verwijzen we naar de geconsolideerde jaarrekening.

Deelnemingen in dochtermaatschappijen

De waarde van de deelnemingen in dochtermaatschappijen is per saldo afgenomen ten opzichte van 2024. Deze toename bestaat uit de positieve resultaten van de dochterondernemingen over 2025 en de afname bestaat uit de negatieve resultaten van de dochtermaatschappijen over 2025 en ontvangen dividenduitkeringen van dochtermaatschappijen GVB Infra BV en GVB Veren BV van € 2,3 miljoen.

Vorderingen op dochtermaatschappijen

De vordering op 31 december 2025 betreft een langlopende lening aan GVB Activa BV van € 80,0 miljoen (2024: 80,0 miljoen).

De rente voor de lening aan GVB Activa BV wordt jaarlijks op 1 januari bepaald op basis van het Euribor-twaalfmaandspercentage, verhoogd met 100 basispunten. Er is voor deze lening geen aflossingsverplichting overeengekomen. Aflossing geschiedt zodra en voor zover de vrije kasstroom van GVB Activa BV dat toelaat.

25. Vorderingen

Tabel 72

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Vorderingen op dochtermaatschappijen	36.259	17.000
Vooruitbetaalde vennootschapsbelasting	1.226	1.168
Totaal	37.485	18.168

Vorderingen op groepsmaatschappijen

GVB Holding NV heeft een kortlopende lening verstrekt aan GVB Activa BV van € 36,0 miljoen (2024: € 11,0 miljoen en in 2024 aan GVB Infra BV van € 5,0 miljoen). De rente voor beide leningen wordt en werd maandelijks op de eerste dag van de maand bepaald op basis van het Euribor-1maandspercentage, verhoogd met 100 basispunten. Er is geen aflossingsverplichting overeengekomen. Aflossing geschiedt zodra en voor zover de vrije kasstroom van GVB Activa BV dat toelaat.

De boekwaarde van de opgenomen vorderingen benadert de reële waarde, gegeven het kortlopende karakter van de vorderingen en het feit dat waar nodig voorzieningen voor oninbaarheid zijn gevormd. Alle vorderingen, met uitzondering van de vooruitbetaalde vennootschapsbelasting, hebben een looptijd korter dan één jaar.

26. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan op 31 december 2025 voor € 15,8 miljoen (2024: € 32,4 miljoen) volledig uit vrij opneembare banktegoeden.

27. Eigen vermogen

Tabel 73

Bedragen in duizenden euro's	Gestort aandelenkapitaal	Agio	Wettelijke reserves	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	2025	2024
Boekwaarde op 1 januari	20.001	58.830	2.262	10.367	-2.745	88.715	91.460
						-	
Toevoeging wettelijke reserves	-	-	5.651	-5.651	-	-	-
Resultaatbestemming	-	-	-	-2.745	2.745	-	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	1.975	1.975	-2.745
Boekwaarde op 31 december	20.001	58.830	7.913	1.971	1.975	90.690	88.715

Eigen vermogen

Het geconsolideerde groepsvermogen week in 2024 af van het eigen vermogen in de vennootschappelijk jaarrekening. Het verschil wordt verklaard door negatieve deelnemingswaarde van GVB Stations Retail & Ontwikkeling BV die op basis van de grondslagen in de geconsolideerde jaarrekening op nihil wordt gewaardeerd. Daartegenover staat een langlopende lening van GVB Holding NV aan GVB Stations Retail & Ontwikkeling BV die vennootschappelijk verrekend wordt in het eigen vermogen.

In 2025 is de hoogte van de lening € 1,0 miljoen (2024: € 1,3 miljoen) gelijk gesteld met de negatieve vermogenswaarde van de deelneming € 1,0 miljoen (2024: € 1,4 miljoen) waardoor het eigen vermogen vennootschappelijk op 31 december 2025 gelijk is aan het geconsolideerde groepsvermogen. Niet verwerkte aandeel in de winst over het boekjaar bedraagt € 0,4 miljoen (2024: € 0,2 miljoen).

De cumulatieve verliezen van de deelneming bedragen per balansdatum € 1,0 miljoen (2024: € 1,4 miljoen).

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 20.001 geplaatste aandelen die geheel zijn volgestort. Bijna alle geplaatste aandelen zijn in handen van gemeente Amsterdam. Vervoerregio Amsterdam heeft 1 prioriteitsaandeel verworven tegen een nominale waarde van € 1.000.

Aandeelhouder gemeente Amsterdam is gerechtigd tot dividend dat jaarlijks wordt gedeclareerd op basis van het besluit van de algemene vergadering betreffende de resultaatbestemming. 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

Wettelijke reserves heeft betrekking op geactiveerde eigen en derde uren voor immateriële vaste activa. Ontwikkelingskosten worden geactiveerd als immaterieel vast actief (zoals uren van eigen personeel en van derden voor productontwikkeling, softwareontwikkeling, R&D). Dit volgt direct uit artikel 2:365 lid 2 BW, dat bepaalt dat geactiveerde kosten voor ontwikkeling moeten worden gedekt door een wettelijke reserve.

Overige reserves

Het resultaat over 2024 is onttrokken aan de overige reserves conform het voorstel van het bestuur. De jaarrekening 2024 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 16 mei 2025. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het voorstel van het bestuur. Aan de algemene vergadering van 26 mei 2026 wordt voorgesteld het resultaat over 2025 van € 1,4 miljoen toe te voegen aan de overige reserves.

Dividenduitkering

Aan de algemene vergadering van aandeelhouders van 26 mei 2026 wordt voorgesteld om over 2025 geen dividend aan de aandeelhouder uit te keren.

28. Langlopende schulden

Bedragen in duizenden euro's	31 december 2025	31 december 2024
Lening van GVB Exploitatie BV	40.000	44.000
Lening van GVB Veren BV	10.000	10.000
Totaal	50.000	54.000

Verloopstaat

Bedragen in duizenden euro's	1 januari 2025	Toevoeging Aflossing		31 december 2025
Lening van GVB Exploitatie BV	44.000	-	-4.000	40.000
Lening van GVB Veren BV	10.000	-	-	10.000
Totaal	54.000	-	-4.000	50.000

De langlopende schuld aan GVB Exploitatie BV bedraagt op 31 december 2025 € 40,0 miljoen (2024: € 44,0 miljoen). Deze lening is voor onbepaalde tijd verstrekt en kan op elk moment door GVB Holding NV worden verhoogd of verlaagd. De lening is niet direct opeisbaar. Er is geen aflossingsschema overeengekomen. Aflossing geschiedt zodra en voor zover de vrije kasstroom van GVB Holding NV dat toelaat. De rente wordt jaarlijks op 1 januari bepaald op basis van het Euribor-twaalfmaandspercentage, verhoogd met 100 basispunten. GVB Exploitatie BV is te allen tijde bevoegd de kredietfaciliteit te beperken dan wel op te zeggen. In december 2025 is € 4,0 miljoen afgelost op deze lening.

GVB Veren BV heeft een langlopende lening verstrekt aan GVB Holding NV. Deze langlopende lening is op 1 januari 2025 opnieuw afgesloten, herzien, waarbij de voorwaarde is aangepast dat GVB Veren BV te allen tijde bevoegd is de kredietfaciliteit te beperken dan wel op te zeggen. De langlopende schuld aan GVB Veren BV bedraagt op 31 december 2025 € 10,0 miljoen (2024: € 10,0 miljoen). Deze lening is voor onbepaalde tijd verstrekt en kan op elk moment door GVB Holding NV worden verhoogd of verlaagd. Er is geen aflossingsschema overeengekomen. Aflossing geschiedt zodra en voor zover de vrije kasstroom van GVB Holding NV dat toelaat. De rente wordt jaarlijks op 1 januari bepaald op basis van het Euribor-twaalfmaandspercentage, verhoogd met 100 basispunten. In 2025 zijn er geen aflossingen gedaan op deze lening.

29. Kortlopende schulden

De kortlopende schulden bestaan geheel uit schulden aan dochtermaatschappijen. Voor zover het leningen betreft, is over deze leningen rente verschuldigd.

De boekwaarde van de kortlopende schulden benadert de reële waarde daarvan, gegeven de korte looptijd van de opgenomen posten. Alle kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan één jaar.

30. Gebeurtenissen na balansdatum

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

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Fiscale eenheid

Voor de fiscale eenheid verwijzen we naar de tekst hierover in de geconsolideerde jaarrekening onder: Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen.

Aansprakelijkstelling

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

Personeelsaantallen

In 2025 zijn 0 werknemers in dienst (2024: 0) en 0 werknemers werkzaam buiten Nederland (2024: 0).

Overige gegevens

Transacties met verbonden partijen

Voor transacties met verbonden partijen verwijzen we naar de geconsolideerde jaarrekening.

Prioriteitsaandeel

Vervoerregio Amsterdam heeft een prioriteitsaandeel in GVB Holding NV waaraan bijzondere zeggenschapsrechten zijn verbonden. Gemeente Amsterdam houdt het merendeel van de aandelen in GVB Holding NV. Samen vormen ze als zodanig de algemene vergadering van GVB Holding NV. Vervoerregio Amsterdam is niet gerechtigd tot dividend.

Statutaire regeling inzake de resultaatbestemming

Conform artikel 19 lid 1c van de statuten van GVB Holding NV stelt de algemene vergadering de bestemming van het resultaat vast.

Amsterdam, 18 maart 2026

Directie

Ir. A.M. Guldemon
Drs. C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs

Raad van commissarissen

Mr. E.F. van Galen
Ir. drs. R.L. Schroven
Drs. P. Meijer
Drs. P. de Ruiter
Drs. P. H. Smink

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering en raad van commissarissen van GVB Holding N.V.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2025 van GVB Holding N.V. (of hierna ‘de vennootschap’) te Amsterdam (hierna ‘de jaarrekening’), opgenomen in het jaarverslag op pagina 1 tot en met 158, gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van GVB Holding N.V. op 31 december 2025 en van het resultaat over 2025, in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

- de geconsolideerde en enkelvoudige balans op 31 december 2025;
- de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2025; en
- de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis van ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie ‘Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening’.

Wij zijn onafhankelijk van GVB Holding N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. De informatie en onze bevindingen ten aanzien van fraude en niet naleven wet- en regelgeving en continuïteit moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Controleaanpak ten aanzien van risico's op fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving

In hoofdstuk ‘Risicomanagement’ van het bestuursverslag beschrijft de directie de procedures ten aanzien van de risico's op fraude en het niet-naleven van wet- en regelgeving.

In het kader van onze controle hebben wij inzicht verkregen in de vennootschap en de bedrijfsomgeving, en van het risicomanagement van de vennootschap met betrekking tot fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving. Onze werkzaamheden omvatten onder andere het evalueren van de gedragscode, de klokkenluidersregeling, het incidentenregister en de procedures van de vennootschap om aanwijzingen van mogelijke fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving te onderzoeken. Bovendien hebben wij inlichtingen ter zake ingewonnen bij de directie, degenen belast met governance en bij andere relevante afdelingen, zoals Interne Audit, Juridische Zaken en Compliance. Wij hebben elementen van onvoorspelbaarheid in onze controleaanpak opgenomen.

Op basis van onze risicoanalysewerkzaamheden hebben wij de volgende rechtsgebieden geïdentificeerd die de meest waarschijnlijke oorzaak zouden kunnen zijn voor een materieel effect op de jaarrekening in het geval van het niet voldoen aan deze regelgeving:

- Wet personenvervoer 2000 en Wet Lokaal Spoor (in verband met het verrichten van Openbaar Vervoer in het Concessiegebied);
- arbeidsrecht (in verband met het aanzienlijke personeelsbestand van de vennootschap);
- wetgeving inzake veiligheid en gezondheid (in verband met de aard van de processen gerelateerd aan het onderhoud van het vast actief van de vennootschap).

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot de identificatie van een rapporteerbaar risico van een afwijking van materieel belang vanwege het niet voldoen aan wet- en regelgeving.

Wij beoordelen het veronderstelde frauderisico met betrekking tot de opbrengstverantwoording als niet significant, aangezien wij beperkte mogelijkheden zien op basis van de aard van de opbrengsten, alsmede beperkte frauderisicofactoren hebben waargenomen op druk, gelegenheid en houding ten aanzien van frauduleuze financiële verslaggeving in de opbrengstverantwoording.

In overeenstemming met het bovenstaande en de controlestandaarden hebben wij het volgende risico geïdentificeerd ten aanzien van fraude die relevant is voor onze controle, inclusief het relevante veronderstelde risico vastgelegd in de controlestandaarden, en hebben hierop als volgt ingespeeld:

Doorbreken van interne beheersing door het management (een verondersteld risico)

Risico:

- Het management is in een unieke positie om fraude te plegen door de mogelijkheid het proces van financiële verslaggeving en resultaten te manipuleren door middel van het doorbreken van de interne beheersing die anderszins effectief lijken te werken.

Controleaanpak

- Wij hebben de opzet en de implementatie geëvalueerd van interne beheersingsmaatregelen die relevant zijn voor het mitigeren van de risico's op fraude, zoals het identificeren van werkzaamheden met betrekking tot journaalposten.
- Als onderdeel van de beoordeling van het frauderisico hebben wij een data-analyse uitgevoerd op de populatie journaalposten om te bepalen of risicovolle criteria voor het toetsen van toepassing zijn en hebben wij significante schattingen alsook oordeelsvormingen en veronderstellingen van het management geëvalueerd. Waar wij onverwachte journaalposten of andere risico's identificeerden via onze data-analyse, hebben wij aanvullende controlewerkzaamheden uitgevoerd om op elk geïdentificeerd risico in te spelen. Deze werkzaamheden omvatten ook het herleiden van transacties naar de broninformatie.
- Wij hebben journaalposten en andere aanpassingen geïdentificeerd en geselecteerd om te toetsen die aan het einde van de rapportageperiode zijn gemaakt.

Wij hebben onze risico-inschatting en controleaanpak en resultaten gecommuniceerd aan de directie en aan de auditcommissie van de raad van commissarissen.

Onze controlewerkzaamheden leidden niet tot aanwijzingen en/of andere redelijke vermoedens van fraude en niet-nakomen van wet- en regelgeving die van materieel belang zijn voor onze controle.

Controleaanpak continuïteit

De directie heeft zijn continuïteitsbeoordeling uitgevoerd en geen continuïteitsrisico's geïdentificeerd. Onze procedures om de continuïteitsbeoordeling van de directie te beoordelen omvatten onder andere:

- wij hebben overwogen of de continuïteitsrisicoanalyse door de directie alle relevante informatie omvat die uit onze controle naar voren is gekomen en we hebben inlichtingen ingewonnen bij de directie over de onderliggende belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten;
- wij hebben overwogen of het eindigen van de looptijd van de RCF duidt op een continuïteitsrisico;
- wij hebben de financiële positie van de vennootschap per ultimo boekjaar en ten opzichte van voorgaand boekjaar geanalyseerd op indicatoren die kunnen duiden op continuïteitsrisico's.

De resultaten van onze risicobeoordelingsprocedures hebben geen aanleiding gegeven om additionele controlewerkzaamheden op de door de directie uitgevoerde continuïteitsbeoordeling uit te voeren.

Naleving vereisten van Regelgevende Technische Standaard van SBR, inclusief XBRL-marketing, niet gecontroleerd

De accountantscontrole bevat de toetsing dat de opgemaakte jaarrekening voldoet aan de wettelijke bepalingen in Titel 9 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Onze controleverklaring is afgegeven bij de opgemaakte jaarrekening en zal worden gevoegd bij de digitaal te deponeren jaarrapportage. Dat betekent dat de naleving van alle vereisten van de Regelgevende Technische Standaard van het SBR-domein Handelsregister (waaronder de aangebrachte eXtensible Business Reporting Language (XBRL) markeringen) geen onderdeel van de accountantscontrole is geweest.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de controle van de jaarrekening of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor het opmaken en het getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de directie 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 fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van de jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om in onze controleverklaring de aandacht te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij zijn verantwoordelijk voor het plannen en uitvoeren van de groepscontrole om voldoende en geschikte controle-informatie te verkrijgen met betrekking tot de financiële informatie van de entiteiten of bedrijfsonderdelen binnen de groep als basis voor het vormen van een oordeel over de jaarrekening. Tevens zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de beoordeling van de controlewerkzaamheden die in het kader van de groepscontrole zijn uitgevoerd. Wij dragen de volledige verantwoordelijkheid voor onze controleverklaring.

Wij communiceren met de met governance belaste personen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Amstelveen, 18 maart 2026

KPMG Accountants N.V.

K. Davina RA

Bijlage

Dubbele materialiteit

GVB Holding NV is een niet-beursgenoteerde vennootschap en kwalificeert op basis van het aantal medewerkers (> 250), de omzet (> € 50 miljoen) en balanstotaal (> € 25 miljoen activa) als een grote onderneming. GVB is daarom volgens de Europese richtlijn verplicht te rapporteren over financiële en niet-financiële (duurzaamheids)gegevens volgens de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

In februari 2025 heeft de Europese Commissie het vereenvoudigingspakket Omnibus gepresenteerd. In 2026 worden vernieuwde richtlijnen omgezet in nationale wetgeving. Deze wetgeving geldt voor het boekjaar 2027. In 2025 en 2026 werkt GVB aan het kunnen rapporteren conform CSRD-standaarden over 2027.

Een begrip binnen de CSRD is ESG, voluit Environmental, Social, Governance, dus milieu, maatschappij en bestuur. Binnen deze thema's wordt de verslaglegging opgebouwd. Om te bepalen welke ESG-onderwerpen in het CSRD-verslag komen te staan, is er in 2024 een dubbele materialiteitsanalyse (DMA) uitgevoerd. Een onderwerp is materieel of relevant, en moet dus worden meegenomen in het verslag, als op basis van de DMA blijkt dat de impact van een onderwerp materieel of financieel materieel is of beide. GVB voert – in afwachting van de wetgeving – in 2026 weer een DMA uit. In 2025 was de eerder uitgevoerde DMA van kracht.

Voor de volledigheid staat hieronder de lijst van thema's uit de DMA van 2024:

Klimaatverandering

- Klimaatmitigatie
- Energie

Verontreiniging

- Luchtverontreiniging
- Bodemverontreiniging

Circulaire economie

- Instroom van bronnen
- Uitstroom van bronnen

Eigen personeel

- Werkomstandigheden
- Gelijke behandeling van en rechten voor iedereen

Medewerkers in de waardeketen

- Werkomstandigheden
- Gelijke behandeling van en rechten voor iedereen
- Andere werkgerelateerde rechten

Consumenten en eindgebruikers

- Informatiegerelateerde impacts
- Persoonlijke veiligheid
- Sociale inclusie

Bedrijfsvoering

- Bedrijfscultuur
- Bescherming van klokkenluiders
- Politiek engagement en lobbyactiviteiten
- Relatiemanagement met leveranciers
- Corruptie en omkoping

Colofon

Fotografie

Marc van Oene, Brett Florens en Simone Janssen

Ontwerp en vormgeving

Knoeff communicatie-ontwerp

Projectmanagement/redactie

Eric van den Berg (Eric & co.), Ellen Segeren (Segeren Tekst)

Eindredactie

GVB

Copyright

De in dit jaarverslag opgenomen informatie mag worden overgenomen onder bronvermelding van 'Jaarverslag GVB Holding NV 2025'.

GVB

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

Begrippenlijst

Aandeelhouder

Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam zijn aandeelhouders van GVB Holding NV.

CO₂-Prestatieladder

Duurzaamheidsinstrument dat bedrijven en overheden helpt bij het reduceren van CO₂-uitstoot en kosten binnen de bedrijfsvoering, in projecten en in de keten. De prestatieladder wordt als CO₂-managementsysteem, als aanbestedingsinstrument en voor handhaving gebruikt.

Concessiehouder

GVB Exploitatie BV.

Concessieverlener

Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Amsterdam.

EBITDA

Resultaat voor aftrek van interest, belastingen en afschrijvingen.

GVB Veren BV

Bedrijfsonderdeel dat verantwoordelijk is voor het exploiteren van diverse veerverbindingen over het IJ en het Noordzeekanaal, in opdracht van Verkeer en Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam.

Kostendeckingsgraad

De indicator die aangeeft in welke mate GVB buiten exploitatiesubsidies in zijn eigen kosten kan voorzien.

Liquiditeit

De mate waarin GVB aan lopende betalingsverplichtingen kan voldoen.

Personeelskosten

Lonen, salarissen, sociale lasten en inhuur.

Reizigersadviesraad

Onafhankelijk adviesorgaan voor het openbaar vervoer, afgekort RAR. De RAR brengt gevraagd en ongevraagd adviezen uit aan Vervoerregio Amsterdam en de openbaarvervoerbedrijven. In de RAR hebben vertegenwoordigers zitting van consumentenorganisaties die betrokken zijn bij het openbaar vervoer.

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.

RONA (Return on Net Assets)

Het bedrijfsresultaat (voor financiële baten en lasten) als percentage van de som van materiële vaste activa plus werkkapitaal.

Solvabiliteit

Het eigen vermogen of groepsvermogen als percentage van het totaal vermogen.