

**Meerjareninvesteringsplan 2023-2037  
&  
Jaarplan 2023  
Strategische Activa**



## Colofon

GVB  
Arlandaweg 106  
1043 HP AMSTERDAM

### **GVB Activa BV**

<b>Uw contact</b>	P.W. Marijt C.M. Vegting D. Giesbers
<b>06 nummer</b>	+31 6 2308 3374 +31 6 1251 7343 +31 6 1310 5890
<b>E-mailadres</b>	<a href="mailto:Pieter.Marijt@gvb.nl">Pieter.Marijt@gvb.nl</a> <a href="mailto:Carolien.Vegting@gvb.nl">Carolien.Vegting@gvb.nl</a> <a href="mailto:Danny.Giesbers@gvb.nl">Danny.Giesbers@gvb.nl</a>

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>7</b>
<b>2 Ontwikkeling strategische assets .....</b>	<b>8</b>
2.1 Ontwikkeling Vervoerprognose 2022-2037 .....	8
2.2 Ontwikkeling materieel Metro (o.b.v. SMP Metro) .....	8
2.3 Ontwikkeling materieel Tram (o.b.v. SMP Tram) .....	10
2.4 Ontwikkeling materieel Bus (o.b.v. SMP Bus) .....	11
2.5 Ontwikkeling strategische ICT-assets (o.b.v. SIP) .....	12
2.6 Ontwikkeling strategisch vastgoed (o.b.v. SVP) .....	12
2.7 Ontwikkeling risico's op strategische assets .....	13
<b>3 Investerings overzicht .....</b>	<b>14</b>
3.1 Totalen per asset categorie .....	14
3.2 Gecomprimeerd overzicht investeringen (uitgaven) .....	16
3.3 Besluitvorming 2023/2024 .....	17
3.4 Aannames .....	19
<b>4 Jaarplan 2023 .....</b>	<b>20</b>
4.1 Personele bezetting .....	20
4.2 Extern advies en diensten .....	20
4.3 Administratieve kosten verzekering, belasting en huur .....	20
4.4 Contracten SLA OV-chip, mobilfoon en energie .....	21
4.5 Afschrijvingen, amortisatie en kapitaallastenvergoeding .....	21
4.6 Rentekosten en activeringen .....	21
4.7 Intercompany kosten en activeringen .....	21
4.8 Intercompany opbrengsten .....	21
4.9 Resultatenrekening .....	22
<b>Bijlage I: Risicoregister (versie januari 2022) .....</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage II: Integraal investeringsprogramma 2023-2037 .....</b>	<b>24</b>

## Samenvatting

Voor u ligt het Meerjareninvesteringsplan (MJIP) strategische Activa 2023-2037. In het eerste jaar waarin het afsprakenkader Strategische Activa onderdeel is van de vervoerconcessie, en een verplichting vanuit artikel 61. Dit MJIP is door GVB in nauwe samenspraak met Vervoerregio opgesteld. Conform artikel U7 van het Afsprakenkader Strategische Activa vraagt GVB het Dagelijks Bestuur (DB) van Vervoerregio om:

- kennis te nemen van benodigd en beschikbaar materieel onderscheiden naar modaliteit voor de komende 15 jaar, alsmede verwachte investeringen in materieel, vastgoed, procesinstallaties en ICT-systemen voor diezelfde periode;
- het vaststellen van de lijst met voorziene noodzakelijke investeringen in materieel, vastgoed, procesinstallaties en ICT-systemen in 2023 en 2024<sup>1</sup> met onderscheid naar bekostiging door GVB of Vervoerregio. Hiermee wordt toestemming verleend aan GVB om voor deze investeringen in 2023 en 2024 investeringsvoorstellen in te dienen. Het vaststellen van deze lijst heeft geen directe financiële gevolgen, dat vindt pas plaats bij het vaststellen van de investeringsaanvragen;
- kennis te nemen van het Jaarplan 2023. Dit heeft dit jaar geen financiële gevolgen<sup>2</sup>.

Het MJIP 2023-2037 is gebaseerd op het MID-scenario van de Vervoerprognose 2022-2037 (vastgesteld op 17 februari 2022 in DB Vervoerregio) en de op basis daarvan opgestelde Strategische Materieelplannen (SMP), Strategisch Vastgoedplan (SVP) en Strategisch ICT-plan (SIP).

### Disclaimer

Dit Meerjareninvesteringsplan is met grote zorg opgesteld en geeft het inzicht weer van eind augustus 2022. Desondanks is op dit moment het herstel van de Corona-pandemie nog met veel onzekerheden omgeven. Ook de inflatie, als gevolg van internationale spanningen, is met veel onzekerheden omgeven. Met een jaarlijkse actualisatie van dit Meerjareninvesteringsplan worden de ontwikkelingen gemonitord en kan tijdig worden bijgestuurd. Het investeringsvolume kan derhalve nog worden aangepast. Daarnaast kunnen aanstaande investeringsaanvragen mogelijk afwijken als gevolg van extreme kostenstijging of anders. Dit zal in deze aanvragen dan duidelijk worden aangegeven en onderbouwd.

### Benodigd en beschikbaar rollend materieel

Het plan gaat uit van inschattingen omtrent toekomstige ontwikkelingen tot en met 2037. De reguliere vervoergroei, ook als gevolg van grote en kleine systeemsprongen, is hierin opgenomen. Gezien de lange horizon en ook doorlooptijd van aanbestedingen voor metro en tram voertuigen worden in de periode tot 2036 nieuwe aanbestedingen voorzien. Voor Tram zelfs nog in Q4 van 2022 om een tekort vanaf 2029 in te vullen. Met deze aanbesteding kan eveneens een deel van de Combino-voertuigen worden vervangen en spreiding aangebracht. Alhoewel besluitvorming nog moet plaatsvinden en de

---

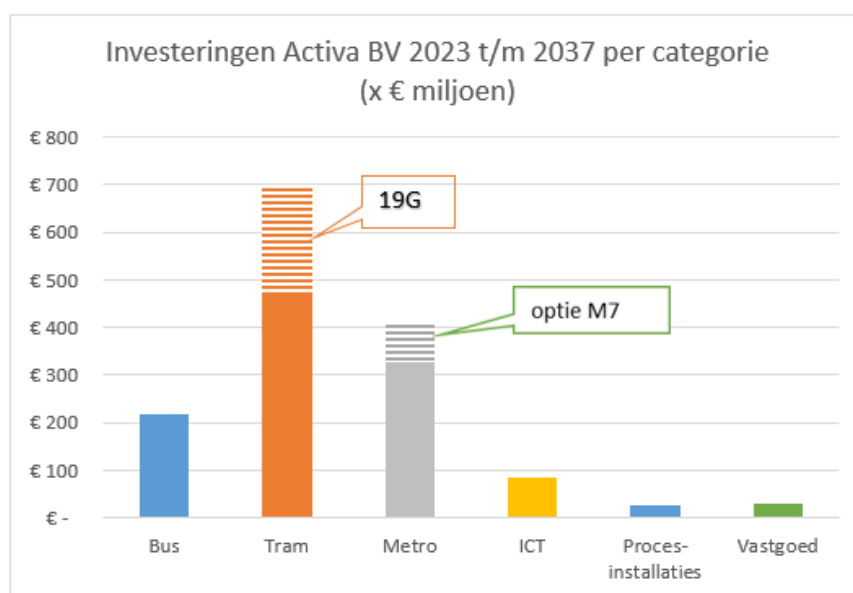
<sup>1</sup> Ambtelijke afspraak tussen GVB en Vervoerregio, om te voorkomen dat projecten in 2024 met voorbereiding in 2023 vertraging oplopen.

<sup>2</sup> Conform artikel U7 mag GVB via het Jaarplan subsidie aanvragen voor voorbereiding van investeringsaanvragen, mits goede onderbouwing. Dit leidt voor Vervoerregio pas tot financiële gevolgen bij ingebruikname van de projecten.

inhoud derhalve nog niet is verwerkt in dit Meerjareninvesteringsplan gaat de modaliteit Tram hoogstwaarschijnlijk over tot een ademende vlootstrategie. Besluitvorming hierop volgt in de tweede helft van 2022. Bij Metro is de tendens geweest dat geen extra capaciteit nodig was. Veelal omdat de voertuigen grofweg 30% meer worden ingezet dan waarvoor jaarlijks ingekocht. Naast de noodzaak voor extra M7-optievoertuigen vanaf 2027 is bij een normalisering van het kilometrage mogelijk extra capaciteit nodig. Voor Bus wordt de transitie naar Zero emissie bussen doorgezet. De recente gunning van de aanbesteding aan VDL inclusief optiepakket voorziet tot minimaal 2030 in voldoende capaciteit. Zodra de nieuwe zero emissie vloot afdoende mate van betrouwbaarheid vertoont wordt de uitstroom van oude dieselbussen voortgezet.

### Financieel doorvertaald

Het totale verwachte volume van de lopende investeringen alsmede de nog te starten investeringen tot en met 2037 bedraagt € 1,8 miljard. Daarvan is € 330 miljoen reeds uitgegeven tot en met 2021, vooral voor de 15G trams, M7 metro's en EB2. Daarnaast zijn in dat bedrag ook de nog nader te besluiten optie M7 (€ 80 miljoen) en 17G (€ 275 miljoen) en 19G (€ 225 miljoen) opgenomen. In het lopende jaar 2022 is de verwachting dat ruim € 108 miljoen wordt uitgegeven, in belangrijke mate voor de instromende M7 en elektrische bussen. In de jaren 2023 t/m 2037 wordt naar verwachting € 1,3 miljard uitgegeven. Onderstaand zijn de investeringen per asset categorie grafisch weergegeven, waarbij de optie M7 en bestelling 19G apart zijn weergegeven.



### Besluitvorming 2023 en 2024

In de komende twee jaar zullen onderstaande projecten als investeringsvoorstellen worden voorgelegd. Alleen de projecten onder Vervoerregio zullen bij het Dagelijks Bestuur worden voorgelegd, de projecten onder GVB worden door GVB bekostigd en door DT GVB vastgesteld. Projecten kunnen worden uitgesteld of komen te vervallen als gevolg van het prioriteitsstellingsproces van GVB, indien schaarse middelen dwingen om te kiezen tussen projecten.

## Vervoerregio

Jaarplan nummer	Omschrijving	Investerings totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x€ 1.000				
T013	Combino 2e P10 beurt (P20)	11.720	2023-2028	2022/2023
T046	Combino onder- en bovendraaipunten vervangen	4.698	Q4-2025	2022/2023
B020	EB6	33.474	Q4-2024	2023
T034	17G Aanschaf (deels verv. Combino+capaciteitsuitbreiding)	275.470	2025-2030	2023
T043	Combino 13G TLVO	12.380	2024-2028	2023
T045	Combino 2e P9 beurt (P18) (Remwerken + hydrauliek)	10.500	2023-2027	2023
M007b	M7 aanschaf OPTIE	80.000	2029-2031	2023
M022a	M5 Wielwissel	6.500	Q4-2025	2023
M033	M5 Trein TV	1.300	Q4-2024	2023
M024	M5 P9 beurt (tractiemotor / tandwielkast + div)	11.300	2023-2025	2023
M025	M5/M6 Draaistelrevisie	11.600	2024-2027	2023
M026	M5/M6 P10 beurt (Revisie wisseldelen)	23.200	2024-2026	2023
P037a	Havenstraat Hefinstallatie	1.700	Q4-2023	2023
	Metro afvoer S1/S2/S3/M4	1.000	Q1-2023	2022/2023
	Bus afvoer dieselbussen	PM	Q1-2023	2022/2023

Jaarplan nummer	Omschrijving	Investerings totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x€ 1.000				
B018	EB5	16.616	Q4-2025	2024
M001	M5 Midlife beurt	56.000	2026-2031	2024

## GVB

Jaarplan nummer	Omschrijving	Investerings totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x€ 1.000				
T041a	Optie 15G 9 voertuigen Accessoires	193	Q3-2023	2023
T016a	Combino Reisinformatieschermen	1.500	Q2-2024	2023
P038a	Havenstraat Wielendraaibank	542	Q3-2023	2023
P009b	Havenstraat zandvulinstallatie	529	Q3-2024	2023
P021a	Lekstraat Rolloverwasstraat	700	Q4-2023	2023
P044	LWP Takels vervangen	80	Q4-2023	2023
P045	LWP Portaal plaatsen voor takel	100	Q4-2023	2023
S026a	Reisinformatie Bus	50	Q4-2023	2023
S026b	Reisinformatie Tram (upgrade SW)	100	Q4-2023	2023
V083	Garage West Brandmeldinstallatie	523	Q3-2023	2023
V092	HWR Ketel gasgestookt (stookinstallatie)	206	Q2-2023	2023
V126	Garage Noord Overheaddeur	96	Q2-2023	2023
V127a	HWR Dakventilator algemeen, groot vanaf 3600 m3/h	112	Q4-2023	2023
V141	LWP Lichtinstallaties infra- en schakelmateriaal	432	Q4-2023	2023
V142	LWP Noodverlichtingsarmatuur decentrale voeding	84	Q2-2023	2023
V147	LWP Vloerbekleding linoleum/marmoleum	172	Q2-2023	2023
V158	Lekstraat Vloerconstructie binnen	120	Q2-2023	2023
V162	Garage West Kozijnwerk hout	192	Q4-2023	2023

Jaarplan nummer	Omschrijving	Investerings totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x€ 1.000				
P018a	Garage West Tankinstallatie	145	Q2-2025	2024
P030a	Garage West Upgrade Magazijn shuttle systeem	50	Q2-2024	2024
V040	Havenstraat Verlichting	196	Q3-2024	2024

# 1 Inleiding

## Kaderstelling en besluitvorming

Voor u ligt het Meerjareninvesteringsplan (MJIP) strategische Activa 2023-2037. In het eerste jaar waarin het afsprakenkader Strategische Activa onderdeel is van de vervoerconcessie, en een verplichting vanuit artikel 61. Dit MJIP is door GVB in nauwe samenspraak met Vervoerregio opgesteld. Conform artikel U7 van het Afsprakenkader Strategische Activa vraagt GVB het Dagelijks Bestuur (DB) van Vervoerregio om:

- kennis te nemen van benodigd en beschikbaar materieel onderscheiden naar modaliteit voor de komende 15 jaar, alsmede verwachte investeringen in materieel, vastgoed, procesinstallaties en ICT-systemen voor diezelfde periode;
- het vaststellen van de lijst met voorziene noodzakelijke investeringen in materieel, vastgoed, procesinstallaties en ICT-systemen in 2023 en 2024<sup>3</sup> met onderscheid naar bekostiging door GVB of Vervoerregio. Hiermee wordt toestemming verleend aan GVB om voor deze investeringen in 2023 en 2024 investeringsvoorstellen in te dienen. Het vaststellen van deze lijst heeft geen directe financiële gevolgen, dat vindt pas plaats bij het vaststellen van de investeringsaanvragen;
- kennis te nemen van het Jaarplan 2023. Dit heeft dit jaar geen financiële gevolgen<sup>4</sup>.

Het MJIP 2023-2037 is gebaseerd op het MID-scenario van de Vervoerprognose 2022-2037 (vastgesteld op 17 februari 2022 in DB Vervoerregio) en de op basis daarvan opgestelde Strategische Materieelplannen (SMP), Strategisch Vastgoedplan (SVP) en Strategisch ICT-plan (SIP).

Het MJIP wordt in de volgende gremia ter vaststelling voorgelegd:

- DT GVB op 2 november 2022 (vastgesteld)
- RVC GVB op 15 november 2022
- DB Vervoerregio op 15 december 2022
- AVA GVB op 16 december 2022

## Disclaimer

Dit Meerjareninvesteringsplan is met grote zorg opgesteld en geeft het inzicht weer van eind augustus 2022. Desondanks is op dit moment het herstel van de Corona-pandemie nog met veel onzekerheden omgeven. Ook de inflatie, als gevolg van internationale spanningen, is met veel onzekerheden omgeven. Met een jaarlijkse actualisatie van dit Meerjareninvesteringsplan worden de ontwikkelingen gemonitord en kan tijdig worden bijgestuurd. Het investeringsvolume kan derhalve nog worden aangepast. Daarnaast kunnen aanstaande investeringsaanvragen mogelijk afwijken als gevolg van extreme kostenstijging of anders. Dit zal in deze aanvragen dan duidelijk worden aangegeven en onderbouwd.

---

<sup>3</sup> *Ambtelijke afspraak tussen GVB en Vervoerregio, om te voorkomen dat project in 2024 met voorbereiding in 2023 vertraging oplopen.*

<sup>4</sup> *Conform artikel U7 mag GVB via het Jaarplan subsidie aanvragen voor voorbereiding van investeringsaanvragen, mits goede onderbouwing. Dit leidt voor Vervoerregio pas tot financiële gevolgen bij ingebruikname van de projecten.*

## 2 Ontwikkeling strategische assets

Conform Afsprakenkader Strategische Activa artikelen U3 t/m U6 stelt GVB in nauwe samenspraak met Vervoerregio een Vervoerprognose en Strategische Assetplannen op, om inzicht te geven in de verwachte ontwikkeling van de strategische assets voor een periode van 15 jaar. In dit hoofdstuk worden deze plannen en de daaruit volgende investeringen toegelicht.

### 2.1 Ontwikkeling Vervoerprognose 2022-2037

Onderstaande tabel geeft de MID-scenario's uit de Vervoerprognose 2022-2037 (december 2021) weer. Hierin is geen rekening gehouden met voertuigen voor technisch reserve. Eventueel extra benodigde trams en bussen voor tijdelijke vervoermaatregelen in verband met het programma Kades en Bruggen zijn buiten beschouwing gelaten. Ook is er geen rekening gehouden met een hoge kilometerproductie bij vooral Metro. In de navolgende paragrafen wordt de materieelprognose afgezet tegen de vlootomvang.

Tabel 2.1: Exploitatie materieelbehoefte per modaliteit (exclusief technisch reserve, bron: Vervoerprognose 2022-2037)

Dienstregeling per 1 jan van ieder jaar

<b>Materieelprognose Bus (aantal Voertuigen) - Piekinzet in de spits</b>														
	2020	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
MID	166	169	173	180	183	185	186	192	196	201	205	210	215	219

<b>Materieelprognose Tram (aantal voertuigen) - Piekinzet in de spits</b>														
	2020	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
MID	186	180	185	190	194	200	206	211	216	223	228	233	238	243

<b>Materieelprognose Metro (aantal eenheden 60m) - Piekinzet in de spits</b>														
	2020	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
MID	70	75	76	80	82	82	82	82	82	84	84	84	86	86

### 2.2 Ontwikkeling materieel Metro (o.b.v. SMP Metro)

De metrovloot bestaat op dit moment uit 90 voertuigen van verschillende lengten en is opgebouwd uit de S1, S2, S3/M4 en M5/M6 serie. Gerekend is met treinen van 60, 90, 116 en 120 meter die gebaseerd zijn op praktisch mogelijke samenstellingen. Zo vormen de S1, S2, S3/M4 treinen voertuigen van 60 en 90 meter en de M5 voertuigen van 116 meter. De in 2023 in de exploitatie instromende M7 is verwerkt als 60 meter trein, en gekoppeld als 120 meter trein.

Ten gevolge van COVID-19 is er actueel sprake van een surplus van enkele voertuigen, wat ogenschijnlijk oploopt vanaf de instroom M7. Deze ruimte biedt vrijheid qua instroom-uitstroom scenario's in relatie tot onder andere de ontwikkeling van de vervoervraag, opstelcapaciteit en de livegang van het nieuwe S&C op het overige net. Verder is vanwege de ouderdom van de S1/2-vloot het surplus vanuit obsolescence-managementoptiek geen luxe en wellicht noodzakelijk om op korte termijn voldoende voertuigen voor de dienstregeling beschikbaar te hebben.

Het SMP Metro is een afgeleide en doorontwikkeling van de in gezamenlijkheid met OV-partners opgestelde Metrostudie (2020/2021). Bepalend voor de Metro vloot zijn de mogelijk hogere



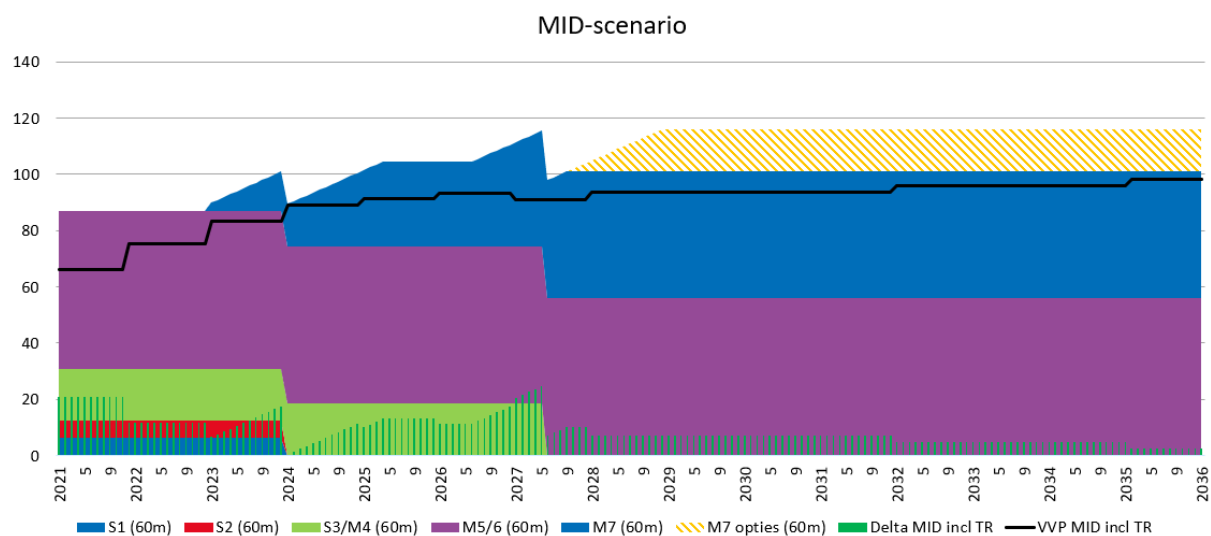
vlootbehoefte voor de NZL en de mogelijke beperkingen van het S&C-systeem. Op het moment van schrijven is nog onvoldoende bekend welke beperkingen S&C met zich meebrengt ten aanzien van de maximale keurfrequentie op het CS, alsook van het opstellen (o.a. onderlinge afstand, inrijrichting emplacement) en daarmee de beschikbaarheid van opstelcapaciteit voor de oude en nieuwe series, en het onderzoek naar de rijtijden onder S&C. Over laatstgenoemde volgt medio 2023 uitsluitel. Pas vervolgens, gebaseerd op maximale frequenties, rijtijden en opstelcapaciteit, kunnen besluiten rondom een eventuele optie M7 worden genomen. Hierbij dienen integraal eveneens systeemgrenzen in acht te worden genomen en eventueel uitgebreid, denkende aan onder meer onderhouds capaciteit, opstelcapaciteit, en van enkele procesinstallaties (o.a. wascapaciteit, kuilwiellendraaibank).

Het optiepakket M7 (tot maximaal 30 extra voertuigen) voorziet zelfs in het MAX-scenario tot minimaal 2035 van voldoende metromaterieel. Hierbij is de optie op extra capaciteit middels 60 tussenbakken ter verlenging buiten beschouwing gelaten, op advies van de Metrostudie. M7 opties kunnen tot uiterlijk 28 november 2024 worden afgeroepen.

De nieuwe M7 serievoertuigen stromen per 2023 in en zijn alleen geschikt om onder S&C te rijden. Risicomitigatie van voldoende betrouwbaar krijgen van de M7 en de samenloop met de introductie van S&C betekent dat duur oud materieel (langer) beschikbaar moet blijven. Vooruitlopend op een succesvolle S&C-introductie én het managen van de schaarse opstelruimte én het voldoende betrouwbaar instromen van de M7 worden al wel de voorbereidingen opgestart om de S1-, S2-, S3- en M4-series voertuigen af te stoten.

Onderstaande grafiek maakt inzichtelijk dat het afroepen van extra metrocapaciteit in ieder geval tot het volgende Strategisch Materieelplan (augustus 2023, met mogelijke besluitvorming in 2023/2024) niet nodig is. Op basis van de meest actuele inzichten is de verwachting dat in 2023/2024 besloten moet worden tot de afroep van 15 M7's uit het optiepakket. Zoals hierboven beschreven zijn er nog veel onzekerheden en mogelijk te nemen besluiten die van invloed zijn op de opvang. Met Vervoerregio is overeengekomen om hier in 2022 en 2023 voldoende stappen in te maken en zo voor het SMP Metro van volgend jaar tot een definitief aantal te kunnen komen. In het investeringsoverzicht is een voorlopige optieafroep van 15 stuks opgenomen.

Tabel 2.2: materieelverloop metro (incl. technisch reserve, bron: SMP Metro 2022-2036)



## 2.3 Ontwikkeling materieel Tram (o.b.v. SMP Tram)

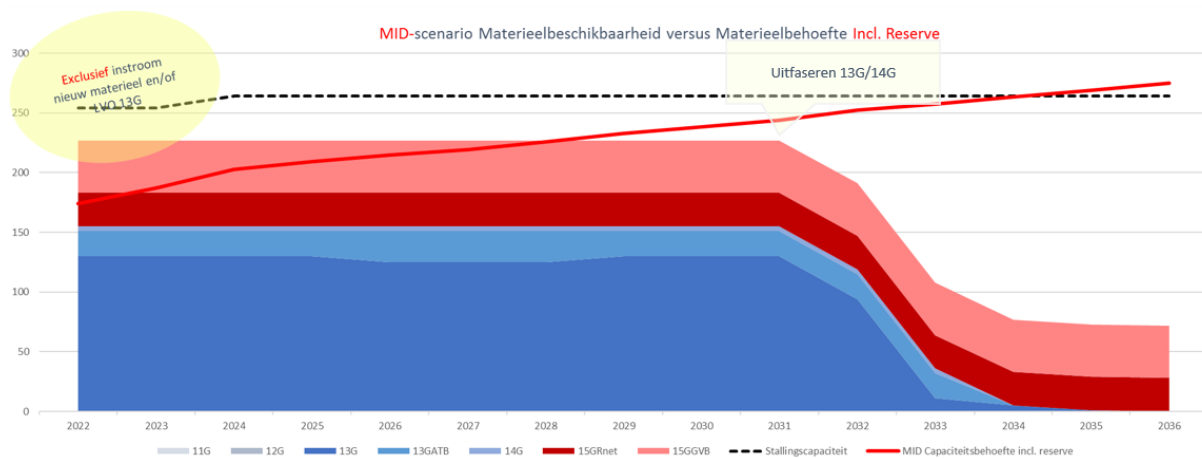
De tramvloot bestaat momenteel uit 227 operationele trams en is opgebouwd uit de 13/14G Combino serie en de 15G Urbos 100. De nieuwe 15G serie inclusief 9 optievoertuigen is volledig ingestroomd.

Volgens het MID-scenario ontstaat vanaf 2029 een tekort omwille van vervoergroei. Een tekort dat hypothetisch kan worden ingevuld met additionele 15G optievoertuigen. Met een uiterlijke afroepdatum van 11 november 2022 zouden deze omstreeks 2024-2025 instromen wat zou leiden tot een surplus en onnodige afschrijvingskosten. Een besluit om hier vanaf te zien wordt binnenkort in het DB voorgelegd.

Daarnaast dient de aanschaf van nieuwe capaciteit ook te worden gezien in combinatie met de vervangingsopgave van de grote Combino-serie die regulier tussen 2032-2035 aan vervanging toe is. Eerder adviseerde Goudappel (in gezamenlijke afstemming met Vervoerregio, V&OR en GVB) om vóór 2023 een aanbesteding voor nieuw materieel te starten. Met de destijds geïntroduceerde term 'ademende vlootstrategie' wordt ritmisch en gespreid over de levensduur van de vloot nieuw materieel aanbesteed en kan maximaal op volatiliteit van vervoersscenario's worden ingespeeld. Deze vlootstrategie is inmiddels verder uitgewerkt en wordt in de tweede helft van 2022 ter besluitvorming aan de directies van Vervoerregio en GVB voorgelegd. Uit de aanstaande aanbesteding 17G kan vanaf 2028-2030 nieuw materieel instromen en gespreid de Combino-serie worden vervangen, bijvoorbeeld startend met de technisch relatief slechtst presterende voertuigen of de voertuigen met het hoogste aantal gereden kilometers.

De vervanging van de Combino-voertuigen is opgenomen in het investeringsoverzicht. De vervoergroei vanaf 2028 is daar onderdeel van. De aanbesteding voor de 17G zit ook in de besluitvorming (hoofdstuk 3).

Tabel 2.3: materieelverloop tram (incl. technisch reserve, bron: SMP Tram 2022-2036)

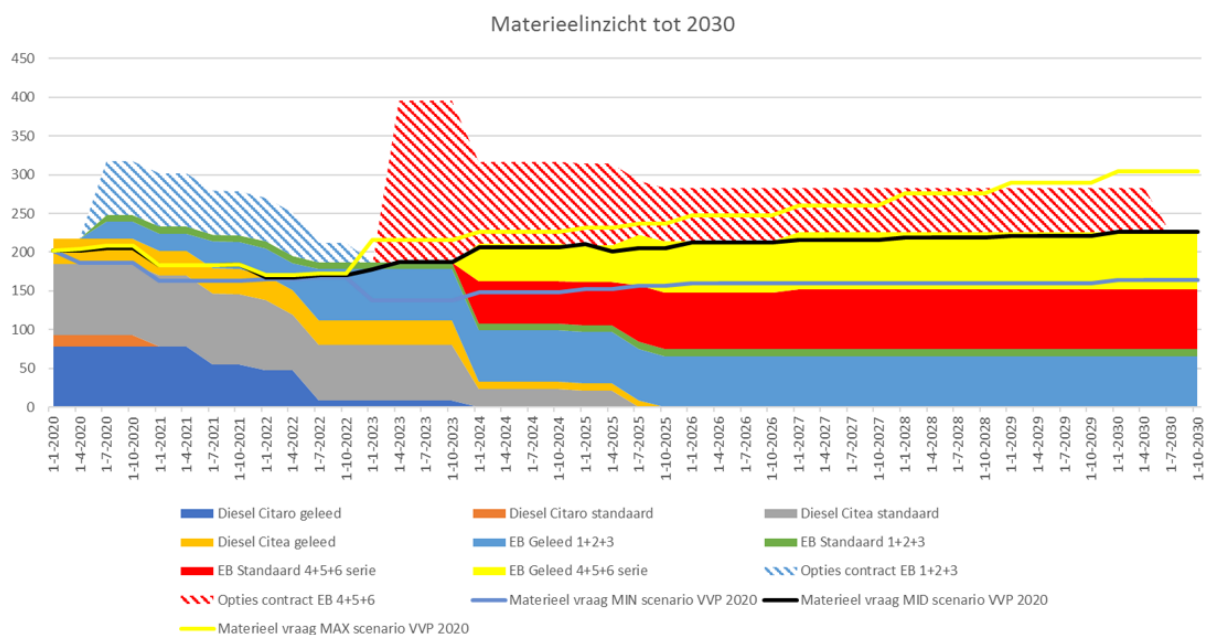


## 2.4 Ontwikkeling materieel Bus (o.b.v. SMP Bus)

Eind 2022 bestaat de busvloot uit 41 gelede dieselbussen, 71 standaard dieselbussen, en 66 gelede en 9 standaard elektrische bussen. Een totaalvloot van 187 voertuigen. De busvloot ondergaat een transitie naar emissievrij die uiterlijk 1 januari 2025 is afgerond. Amsterdam kiest voor een combinatie van de Zero Emissie technieken Opportunity Charging en Overnight Charging. De transitie wordt ingezet vanuit benodigde laadinfra op eindpunten in de openbare ruimte. Dit omdat de huidige accupakketten van bussen tussentijds laden noodzakelijk maken. Daarnaast wordt rekening gehouden met het einde van de technische levensduur van dieselbussen en diens benodigde vervanging. Voorgaande heeft geresulteerd in een transitieplan, het zogenaamde Masterplan dat met Vervoerregio en V&OR in gezamenlijkheid is opgesteld. Daarbij is sprake van een fasering van laadlocaties en batchomvang in zes stappen.

De batches EB1 tot en met EB3 zijn reeds ingestroomd. Batches 4, 5 en 6 zijn in 2021 aanbesteed en gegund. De omvang van iedere batch wordt, vanwege de Corona-onzekerheid, telkens zo laat als mogelijk vastgesteld. Hierbij wordt mogelijke groei op reeds bestaande geëlektrificeerde lijnen meegenomen. Voor de realisatie van de laadpalen wordt wel uitgegaan van het pre-corona scenario omdat er vanuit gegaan wordt dat gedurende de levensduur van 15 jaar de vervoervraag een dergelijk aantal laadpalen zal vereisen. De EB7 serie is vooralsnog wel benoemd maar betreft een "lege" serie bedoeld om de ZE transitie te completeren indien dit nodig blijkt. Vanaf EB8 betreft het reguliere vervanging aangevuld met eventuele groei. Onderstaand transitieschema is financieel in het investeringsoverzicht verwerkt. Voor de jaren na 2030 is uitgegaan van een 1 op 1 vervanging na einde levensduur van de elektrische bussen. Vervoergroei is voor deze periode niet beschouwd. Dieselbussen worden daadwerkelijk afgevoerd zodra de elektrische lijnvoering stabiel is.

Tabel 2.4: materieelverloop bus (incl. technisch reserve, bron: SMP Bus 2022-2036)



## 2.5 Ontwikkeling strategische ICT-assets (o.b.v. SIP)

In het licht van de vier bij GVB Activa BV ondergebrachte ICT systemen (Mobilfoon, EBS, OV betalen en GIVA) is een Strategisch ICT Plan (SIP) opgesteld. Er zijn geen grote strategische wijzigingen ten opzichte van vorig jaar. Los van de zich snel ontwikkelende ICT technologie is, eveneens als afgelopen jaar, met name in kaart gebracht welke gevolgen de wijzigende en uitbreidende vraag naar functionaliteiten op het vervangingsvraagstuk hebben. De opgave om niet meer te denken in het “hebben van systemen” maar het “verschaffen van functionaliteiten” heeft verder vervolg gekregen.

Zo is het Mobilfoonsysteem omgezet in een 10 jaren contract waarbij een dienstenpakket wordt afgenomen. Vanuit de vervanging van EBS is ontvlechting van systemen gerealiseerd waardoor meer op afstand (software) en module matig (apparatuur) vervanging opgepakt kunnen worden. Dit betreft zowel vervangingen aan de zogenaamde walzijde (computersystemen) als ook vervangingen in de voertuigen zelf. Voor OV-betalen wordt aangesloten op de landelijk ingeslagen weg om EMV-betalen mogelijk te maken.

Daar waar een lineair verband bestaat tussen de vervoerprognoses en investeringen in rollend materieel, is er een minder sterk verband tussen vervoerprognoses en investeringen in ICT-functionaliteiten. Veel investeringen in ICT zijn onafhankelijk van het aantal voertuigen. Achterliggende software en clouddiensten zijn eenvoudiger schaalbaar. Ook anders dan bij rollend materieel is ICT een serviceprovider. Voor de lange termijn zijn vervangingsinvesteringen goed inzichtelijk te maken. Door relatief snel veranderende eisen en wensen rondom functionaliteiten zijn investeringen in nieuwe functionaliteiten moeilijker te voorspellen, evenals eventuele vervroegde desinvesteringen.

## 2.6 Ontwikkeling strategisch vastgoed (o.b.v. SVP)

In 2022 is voor het tweede maal een Strategisch Vastgoed Plan (SVP) opgeleverd. De steeds verder gaande professionalisering van het Facilitair Bedrijf en het vastgoedbeheer; de steeds beter te prognosticeren behoefte door de modaliteiten en de ontwikkelingen in de stad, maken het mogelijk om een integraal plan met een afgestemde vastgoedbeheer strategie op locatieniveau, te presenteren. Daarvoor vindt afstemming plaats tussen Facilitair Bedrijf en de modaliteiten, worden ontwikkelingen in de stad gevolgd en is ook een kwalitatieve nulmeting van de stand van het vastgoed uitgevoerd. Deze ingrediënten stellen GVB in 2022 in staat voor het huidige vastgoed een opvolgende en meer concrete versie van het SVP op te kunnen stellen.

Ter verduidelijking, ten aanzien van de zich steeds meer versnellende stadsontwikkeling en ontwikkeling van het lijnennetwerk:

- Juist in de gebieden waar zich remises, garages en werkplaatsen van GVB bevinden zijn door de gemeente ontwikkellocaties (intensivering gebruik van vierkante meters) benoemd.
- Tevens wordt geconstateerd dat met het zich ontwikkelende lijnennetwerk en de introductie van het concept van hub-voorzieningen de behoefte aan (functies in) eindpunthuisjes wijzigt.

De opgave is hier dus tweeledig. Enerzijds om de eigen toekomstige behoefte goed te bepalen en anderzijds om externe ontwikkelingen te bundelen en in een ontwikkelkader te plaatsen. In beide gevallen is het noodzakelijk goed aan te sluiten bij de gemeentelijke diensten die de ontwikkelingen regisseren.



## **2.7 Ontwikkeling risico's op strategische assets**

In de praktijk is voor GVB Activa BV sprake van een breed kader van activiteiten (verwerving - beheer & onderhoud – afstoten) met betrekking tot meerdere asset categorieën, met zowel korte termijn reactieve als ook lange termijn regie vraagstukken. Daarnaast is er een complex krachterspel van diverse partijen (GVB, Gemeente Amsterdam en Vervoerregio) die zeggenschap hebben over de lange termijn vernieuwing van het openbaar vervoersysteem, alsmede de bekostiging daarvan. GVB Activa BV heeft daardoor veelal een relatie met bijna alle binnen GVB benoemde top-risico's. Jaarlijks wordt de risico matrix GVB Activa BV voorzien van een herijking. In bijlage I is een totaaloverzicht opgenomen van de top 8 hoogst scorende risico's die specifiek voor GVB Activa BV van belang zijn, inclusief een inschatting van de impact en kans van optreden.

Het algemene risico van onvoorspelbare en disruptieve scenario's is overigens in deze risico matrix niet voorzien. Het geeft wel aan dat wendbaarheid als organisatie van belang is. In de assetplannen is het daarom van belang om te beschikken over opties en mogelijkheden voor op- en afschalen. Daarnaast is het van belang om het herstel te volgen, tijdig de verschillende scenario's af te wegen en daarmee scherpe keuzes te maken.

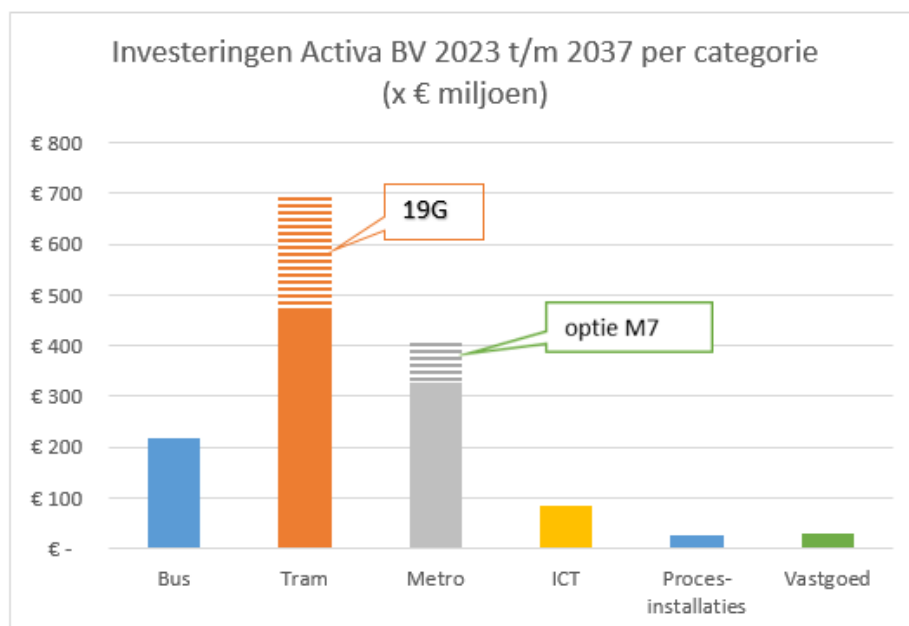
### 3 Investerings overzicht

In dit hoofdstuk is de meerjarenbegroting van de strategische activa in een vijftienjarig overzicht samengebracht. Per activacategorie worden aan te schaffen nieuwe activa getoond, alsmede overige investeringen die de levensduur van de activa beogen zeker te stellen. Kleinere investeringen onder de categorieën Procesinstallaties, Systemen en Vastgoed worden gecompriemd weergegeven. In paragraaf 3.3 wordt de geplande besluitvorming tot en met 2024 weergegeven. Voor het integrale overzicht wordt verwezen naar bijlage II. De inhoud van dit Meerjareninvesteringsplan wordt mogelijk nog bijgesteld vanwege nog in te voeren structurele kostenbesparingen en no-regret maatregelen teneinde de gevolgen van de Corona-pandemie het hoofd te kunnen bieden. Het investeringsvolume voor materieel, ICT, vastgoed en procesinstallaties kan derhalve nog worden aangepast.

Vervoerregio draagt bij in de vorm van kapitaallastenvergoeding. Dat betekent dat de lasten voor Vervoerregio uitgesmeerd worden over de afschrijftermijn van de investering. Voor voertuigen is dit bijvoorbeeld regulier 15-30 jaar, voor groot onderhoud 5-15 jaar afhankelijk van de omvang.

#### 3.1 Totalen per asset categorie

Het totale verwachte volume van de lopende investeringen alsmede de nog te starten investeringen tot en met 2037 bedraagt € 1,8 miljard. Daarvan is € 350 miljoen reeds uitgegeven tot en met 2021, vooral voor de 15G trams, M7 metro's en EB2. Daarnaast zijn in dat bedrag ook de nog nader te besluiten optie M7 (€ 80 miljoen) en 17G (€ 275 miljoen) en 19G (€ 225 miljoen) opgenomen. In het lopende jaar 2022 is de verwachting dat ruim € 108 miljoen wordt uitgegeven, in belangrijke mate voor de instromende M7 en elektrische bussen. In de jaren 2023 t/m 2037 wordt naar verwachting € 1,3 miljard uitgegeven. Onderstaand zijn de investeringen per asset categorie grafisch weergegeven, waarbij de optie M7 en bestelling 19G apart zijn weergegeven.





Voor **Bus** is het investeringsvolume de komende 15 jaren naar schatting bijna € 216 miljoen. De nadruk zal in de komende jaren liggen, vanwege de transitie naar elektrisch. Vanaf 2035 vallen voornamelijk batches EB8 en EB9 (ter vervanging van EB1 respectievelijk EB2/EB3) met een geschat totaal van € 73 miljoen (prijspeil 2021).

Bij **Tram** is het geschatte volume in de jaren 2023 t/m 2037 € 467 miljoen. Dat is los van de aanschaf van serie 19G (€ 225 miljoen). Verder zullen in de nabije jaren de Combino Midlife (onderdeel van de Clusterbeurt B), de Combino P16 beurt en de Combino 2<sup>e</sup> P9 beurt het grootste beroep doen op de beschikbare middelen.

Bij **Metro** bedraagt het verwachte volume van 2023 t/m 2037 € 327 miljoen. Dit betreft voor € 55 miljoen de lopende M7 bestelling (inclusief S&C). Daarnaast is in de betreffende jaren voorlopig € 24 miljoen voor de P10 beurt van de M5/M6 meegenomen en vanaf 2026 een nog verder uit te werken midlife beurt (voorlopig geschat op € 56 miljoen) voor de M5/M6 voertuigen.

De investeringen in **ICT** belopen in de planperiode € 85 miljoen. GIVA vervangingen in de komende 15 jaar en inbouwapparatuur vervangingen hebben hier het grootste aandeel in. Voor de totale tijdspanne betreft dit gezamenlijk € 29 miljoen.

De **Procesinstallaties** (€ 27 miljoen van 2023 t/m 2037) betreffen vooral vervangingen van o.a. was- en hefinstallaties, en de wasstraat en zandvulinstallatie in Legmeerpolder (Westwijk). Deze procesinstallaties zijn onderdeel van een systemsprong of nieuw materieel en daarmee worden deze bekostigd door Vervoerregio.

Tenslotte is de totale omvang van de investeringen in **Vastgoed** totaal € 28 miljoen. Dit betreft voor bijna de helft kleinere investeringen. Voor de verbouwing Havenstraat is in 2023/2024 nog € 1,7 miljoen gepland. Voor de dakvervangings op de Lekstraat is € 3 miljoen opgenomen. Deze vastgoedprojecten zijn onderdeel van een systemsprong of nieuw materieel en daarmee worden deze bekostigd door Vervoerregio.

### 3.2 Gecomprimeerd overzicht investeringen (uitgaven)

Jaarplan nummer	Omschrijving	Realisatie Investeringen t/m 2021	Investing JEV 2022	Investing JEV 2023	Investing JEV 2024	Investeringen totaal t/m 2037
		x€ 1.000	x€ 1.000	x€ 1.000	x€ 1.000	x€ 1.000
<b>Bus</b>						
B015	EB2	11.744	1.149	-	-	12.892
B016	EB3	826	34.010	-	-	34.836
B017	EB4	450	700	78.166	2.527	81.843
B018	EB5	-	-	-	308	16.616
B020	EB6	-	-	767	32.707	33.474
B025	EB8	-	-	-	-	27.238
B026	EB9	-	-	-	-	46.205
	Overig Rollend Materieel Bus	-	-	-	-	12.112
<b>Tram</b>						
T012	Combino Midlife	16.907	8.600	4.400	-	29.907
T013	Combino 2e P10 beurt (P20)	-	300	1.900	1.900	11.720
T015	Combino 2e P8 beurt (P16)	7.211	2.961	6.100	6.100	30.673
T045	Combino 2e P9 beurt (P18) (Remwerken + hydrauliek)	-	500	700	3.000	10.500
T036	Combino P24 beurt (3e P8 beurt) TLVO (50)%	-	-	-	-	15.000
T047	Combino P27 beurt (3e P9 beurt) TLVO (50)%	-	-	-	-	5.000
T037	Combino Vouwbalgen	115	216	1.000	3.250	10.931
T007	15G trams (totaal)	154.473	5.890	11.910	1.300	173.572
T033	15G P8 beurt en Midlife (1e helft)	-	-	-	-	52.500
T049	15G P6 Beurt	-	-	-	-	6.500
T051	15G Revisies	-	-	-	-	6.500
T034	17G Aanschaf (deels verv. Combino+capaciteitsuitbreiding)	-	175	295	-	275.470
T044	19G aanbesteding uitvoeren	-	-	-	-	225.350
	Overig Rollend Materieel Tram	15.075	6.861	5.932	3.650	58.463
<b>Metro</b>						
M030	S3 / M4 Revisie (24 stuks) - Remwerk / TWK en M-beurt	-	-	-	-	5.750
M001	M5 Midlife beurt	-	-	-	300	56.000
M022	M5 Wielwissel	-	250	750	1.800	13.600
M024	M5 P9 beurt (tractiemotor / tandwielkast + div)	-	-	5.000	5.000	11.300
M025	M5/M6 Draaistelrevisie	-	-	1.700	3.300	11.600
M026	M5/M6 P10 beurt (Revisie wisseldelen)	-	-	200	9.000	23.200
M027	M5 2e P8 beurt (P16)	-	-	-	-	6.000
M028	M5 2e P9 beurt (P18)	-	-	-	-	5.550
M029	M5/M6 2e P10 beurt M5/M6 (P20)	-	-	-	-	24.000
M007	M7 aanschaf (vervanging S1/S2, S3/M4)	80.423	24.181	33.559	13.650	159.091
M007b	M7 aanschaf OPTIE	-	-	-	-	80.000
M020	M7 IM8Y	-	-	-	-	5.000
M031	M7 OHKM	-	-	-	-	5.000
M035	M5/M6 2e Draaistelrevisie	-	-	-	-	11.800
M038	M7 Wielwissel	-	-	-	-	6.500
	Overig Rollend Materieel Metro	1.263	2.701	2.450	650	11.564
<b>Procesinstallaties</b>						
	Totaal Procesinstallaties	2.089	1.303	7.830	737	29.944
<b>ICT</b>						
S001	EBS (Exploitatie Beheer Systeem) Vernieuwing Voertuigdeel	9.356	-	-	-	16.356
S002	Mobilfoonsysteem (na MOB Next)	-	-	-	-	6.000
S008d	Reizen op EMV	1.133	3.054	968	-	12.055
S009b	Vervanging inbouwapp bus en tram	-	-	-	-	13.000
S019a	GIVA - Generieke componenten en platform	-	-	900	-	16.150
S025	CCV TMB systeem	-	-	-	-	7.700
S028	DRIS palen en putkasten	-	-	-	-	7.200
S031	GIVA - Metro (router, antenne, switch, beeldscherm)	-	-	-	-	5.000
	Overige Systemen	14.276	9.106	283	2.633	38.646
<b>Vastgoed</b>						
V018	Lekstraat dak vervangen	208	2.962	2.650	-	5.820
V076	Havenstraat Verbouwing	12.740	2.902	636	-	16.279
	Overig Vastgoed	177	320	3.237	296	25.364
<b>Totaal GVB Activa BV</b>		<b>328.467</b>	<b>108.140</b>	<b>171.332</b>	<b>92.107</b>	<b>1.812.771</b>

P-beurten betreffen gepland groot onderhoud aan voertuigen. Elk nummer betreft een specifieke beurt



### 3.3 Besluitvorming 2023/2024

Onderstaand zijn de investeringen opgenomen waarover een besluit moet worden genomen door de directie / RvC van GVB en / of Vervoerregio t/m 2024. Daarnaast zijn er nog 2 afvoerprojecten aanstaande. Projecten kunnen worden uitgesteld of komen te vervallen als gevolg van het prioriteitsstellingsproces van GVB, indien schaarse middelen dwingen om te kiezen tussen projecten. Vaststelling van de individuele investeringen zal plaatsvinden via investeringsaanvragen die apart worden ingediend. Hierin wordt o.a. toegelicht wat het project inhoudt en welke afwegingen zijn gemaakt. Waar nodig zullen investeringsvoorstellen integraal worden aangeleverd.

#### 3.3.1 Vervoerregio

Jaarplan nummer	Omschrijving	Investeringen totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x € 1.000				
T013	Combino 2e P10 beurt (P20)	11.720	2023-2028	2022/2023
T046	Combino onder- en bovendraaipunten vervangen	4.698	Q4-2025	2022/2023
B020	EB6	33.474	Q4-2024	2023
T034	17G Aanschaf (deels verv. Combino+capaciteitsuitbreiding)	275.470	2025-2030	2023
T043	Combino 13G TLVO	12.380	2024-2028	2023
T045	Combino 2e P9 beurt (P18) (Remwerken + hydrauliek)	10.500	2023-2027	2023
M007b	M7 aanschaf OPTIE	80.000	2029-2031	2023
M022a	M5 Wielwissel	6.500	Q4-2025	2023
M033	M5 Trein TV	1.300	Q4-2024	2023
M024	M5 P9 beurt (tractiemotor / tandwielkast + div)	11.300	2023-2025	2023
M025	M5/M6 Draaistelrevisie	11.600	2024-2027	2023
M026	M5/M6 P10 beurt (Revisie wisseldelen)	23.200	2024-2026	2023
P037a	Havenstraat Hefinstallatie	1.700	Q4-2023	2023
	Metro afvoer S1/S2/S3/M4	1.000	Q1-2023	2022/2023
	Bus afvoer dieselbussen	PM	Q1-2023	2022/2023
Jaarplan nummer	Omschrijving	Investeringen totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x € 1.000				
B018	EB5	16.616	Q4-2025	2024
M001	M5 Midlife beurt	56.000	2026-2031	2024

### 3.3.2 GVB

Jaarplan nummer	Omschrijving	Investerings totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x € 1.000				
T041a	Optie 15G 9 voertuigen Accessoires	193	Q3-2023	2023
T016a	Combino Reisinformatieschermen	1.500	Q2-2024	2023
P038a	Havenstraat Wielendraaibank	542	Q3-2023	2023
P009b	Havenstraat zandvulinstallatie	529	Q3-2024	2023
P021a	Lekstraat Roloverwasstraat	700	Q4-2023	2023
P044	LWP Takels vervangen	80	Q4-2023	2023
P045	LWP Portaal plaatsen voor takel	100	Q4-2023	2023
S026a	Reisinformatie Bus	50	Q4-2023	2023
S026b	Reisinformatie Tram (upgrade SW)	100	Q4-2023	2023
V083	Garage West Brandmeldinstallatie	523	Q3-2023	2023
V092	HWR Ketel gasgestookt (stookinstallatie)	206	Q2-2023	2023
V126	Garage Noord Overheaddeur	96	Q2-2023	2023
V127a	HWR Dakventilator algemeen, groot vanaf 3600 m3/h	112	Q4-2023	2023
V141	LWP Lichtinstallaties infra- en schakelmateriaal	432	Q4-2023	2023
V142	LWP Noodverlichtingsarmatuur decentrale voeding	84	Q2-2023	2023
V147	LWP Vloerbekleding linoleum/marmoleum	172	Q2-2023	2023
V158	Lekstraat Vloerconstructie binnen	120	Q2-2023	2023
V162	Garage West Kozijnwerk hout	192	Q4-2023	2023

Jaarplan nummer	Omschrijving	Investerings totaal t/m 2037	Kwartaal en jaar van ingebruikname	Jaar van Besluit vorming
x € 1.000				
P018a	Garage West Tankinstallatie	145	Q2-2025	2024
P030a	Garage West Upgrade Magazijn shuttle systeem	50	Q2-2024	2024
V040	Havenstraat Verlichting	196	Q3-2024	2024

In het Meerjareninvesteringsplan zijn stelposten opgenomen voor nog nader te definiëren / timen investeringen in Tram en Metro ("Modificaties"). Tevens zijn enkele specifieke investeringen opgenomen waarvan de scope nog niet volledig is bepaald omdat de informatie hierover op dit moment nog onvoldoende specifiek kan worden gemaakt.

Voor de elektrische bussen is ervan uitgegaan dat de batches EB4 en verder volledig vergoed worden, door een positief exploitatie-effect en andere bijdragen.

*De inhoud van dit Meerjareninvesteringsplan kan mogelijk afwijken in de toekomst vanwege nog in te voeren structurele kostenbesparingen en no-regret maatregelen teneinde de gevolgen van de Coronapandemie het hoofd te kunnen bieden. Ook de prijsstijgingen ten gevolge van de oorlog in Oekraïne kennen mogelijk gevolgen. Het investeringsvolume voor ICT, materieel, vastgoed en procesinstallaties kan derhalve nog worden aangepast.*

### 3.4 Aannames

In dit Meerjareninvesteringsplan is voor de financiële uitwerking uitgegaan van de volgende aannames:

- Uitgangspunt voor de omvang van de investeringen is de prognose Q3 2022;
- Aantallen voertuigen en timing in-/uitstroom op basis van gezamenlijke afstemming met Vervoerregio;
- Voor de volgende ZEB batches EB4 en verder wordt ervan uitgegaan dat de meerkosten worden gedekt door exploitatievoordeel en subsidies.
- De afschrijvingstermijn van elektrische bussen is 15 jaar.
- In de investeringsbedragen is slechts een grove inschatting gedaan voor eventuele werkplaatsaanpassingen (voor alle modaliteiten) of infrastructurele aanpassingen (zero-emissie bussen en opstel terreinen) als gevolg van de instroom van nieuw materieel;
- Bestuurderloos rijden (GoA 4) en de daarvoor benodigde investeringen in infrastructuur zijn niet financieel opgenomen.
- Voor procesinstallaties is uitgegaan van 1-op-1 vervanging.
- Voor Vastgoed is verder geen rekening gehouden met mogelijke verplaatsingen van remises en werkplaatsen naar andere locaties;
- Mogelijk vervroegde afschrijvingen als gevolg van versnelde technologische ontwikkelingen (met name ICT) zijn momenteel niet voorzien en financieel niet opgenomen.
- Indexatie: het prijspeil van de investeringen die onderdeel zijn van de OSA-beschikking is 2019, deze wordt jaarlijks geïndexeerd. Voor de overige investeringen betreft het de laatst gemaakte schatting dan wel eerdere vervanging, dus prijspeil 2022.

## 4 Jaarplan 2023

### 4.1 Personele bezetting

Om invulling te geven aan de toezichhoudende rol van GVB Activa BV is een groot deel van de exploitatiekosten van GVB Activa BV gerelateerd aan het inhuren van expertise om enerzijds onderzoek en inspectie over de strategische activa uit te voeren, en anderzijds om de ontwikkeling van het asset management binnen de organisatie te bevorderen. GVB Activa BV beoogt een kleine regie organisatie te zijn van ongeveer 4 fte. Deze bestaat uit:

- Een manager (1,1 fte)
- Een adviseur voertuigtechniek (0,6 fte) en overig advies vanuit APP (0,3 fte)
- Een controller (0,8 fte)
- Een assistent controller (1,0 fte)
- Inkoopondersteuning (0,5 fte)

Deze kosten worden intercompany doorbelast omdat de betrokken medewerkers formeel bij GVB Exploitatie in dienst zijn.

Naast bovengenoemde bezetting worden uren van projectleiders en adviseurs (in verband met aanschaf materieel, overdrachten projecten, etc.) verantwoord op de investeringsprojecten van GVB GVB Activa BV. Deze worden uiteindelijk als VAT kosten geactiveerd op de balans van GVB Activa BV en na in gebruik name afgeschreven. Daarbij wordt expliciet aandacht besteed aan de aard van de werkzaamheden: uren van bijvoorbeeld communicatieadviseurs zijn normaal gesproken indirecte kosten (en dus al gedekt), tenzij deze extra worden ingehuurd (bovenop de reguliere bezetting).

### 4.2 Extern advies en diensten

Voor het doen van onderzoek over en inspectie van de strategische activa worden externe partijen ingehuurd. In afgelopen jaren zijn dit partijen geweest als Ricardo en Dekra. Ook kan dit bijvoorbeeld onderzoek betreffen waar binnen GVB expertise ontbreekt, bijvoorbeeld in het kader van onderzoeken naar systeemgrenzen. Deze zijn opgenomen in de post 'Extern advies'.

### 4.3 Administratieve kosten verzekering, belasting en huur

De brand- en aansprakelijkheidsverzekering is via een algemeen contract met VGA afgesloten. In totaal wordt de premie ingeschat op € 0,5 miljoen.

De belasting bestaat uit Onroerend Zaak Belasting in verband met huisvesting (in totaal € 0,2 miljoen) en Motorrijtuigenbelasting (€ 0,1 miljoen, voor Bus).

Tenslotte betaalt GVB Activa BV huur voor personeelshuisjes en erfpacht voor bepaalde percelen (m.n. eindpunten), alsmede de huur van zendlocaties ten behoeve van het mobilifoonsysteem. In totaal bedragen deze posten € 0,3 miljoen.

#### **4.4 Contracten SLA OV-chip, mobilfoon en energie**

De SLA met Thales voor het OV-chipsysteem wordt beheerd door de afdeling ICT&I en loopt financieel door de boeken van GVB Activa BV. Het bestaat uit de volgende onderdelen:

- Bus/Tram contract
- Metro contract (onderhoud poortjes); deze wordt doorbelast aan Railinfrabedrijf.

Daarnaast is een contract gesloten met Indra voor het onderhoud van de TVM's (kaartautomaten).

Voor het mobilfoonsysteem MOB Next betaalt GVB een vergoeding voor service, beheer&onderhoud aan KPN.

Medio 2018 heeft GVB een energiecontract afgesloten met een looptijd van 10 jaar vanaf 1 januari 2019. Vanwege het feit dat deze contractduur langer is dan de geldende concessie is met instemming van de Vervoerregio destijds het contract onder GVB Activa BV geplaatst. De energie kosten worden direct doorgezet naar GVB Exploitatie BV.

#### **4.5 Afschrijvingen, amortisatie en kapitaallastenvergoeding**

De afschrijvingskosten zijn in 2023 naar verwachting ongeveer 5% hoger dan in 2022; ruim € 64 miljoen. Hiervan nemen de voertuigen een aandeel in van ruim driekwart. In 2021 bedroegen de afschrijvingen € 57 miljoen; hier is de instroom van elektrische bussen en 15G trams zichtbaar. De afschrijving (amortisatie) van de investeringssubsidie daalt van 2022 naar 2023 met € 2,4 miljoen naar € 34,5 miljoen. Deze daling komt door de overstap van de methodiek van investeringsbijdragen (directe vergoeding) naar kapitaallastenvergoeding (indirect, geleidelijk gedurende de levensduur). Deze vergoeding is weergegeven onder de post 'overige opbrengsten'.

#### **4.6 Rentekosten en activeringen**

De rentekosten worden alleen vergoed voor gesubsidieerde investeringen, dit betreft in principe het rollend materieel). Voor 2023 is de verwachting dat GVB Activa € 1,7 miljoen aan externe rente betaalt. Dit bestaat uit 1,2 miljoen uit de rente voor de vastrentende lening en € 0,5 miljoen rente voor de RCF. Daarnaast nog € 1 miljoen rente die betaald wordt aan de Holding voor de intercompany lening. Op de externe lening zit ook de MCF Toeslag die voor 2023 wordt ingeschat op € 1,6 miljoen.

#### **4.7 Intercompany kosten en activeringen**

De intercompany kosten betreffen de kosten van GVB Exploitatie BV voor investeringen in strategische activa, alsmede de organisatiekosten van GVB Activa BV. In de resultatenrekening worden deze kosten geactiveerd op de regels "materiaalverbruik", "diensten door derden" en (voor de uren) "interne kosten activa in bewerking". Bij ingebruikname van een investering komen de kapitaallasten in de regels afschrijving en rente naar voren.

#### **4.8 Intercompany opbrengsten**

Alle kosten van GVB Activa BV worden doorbelast. Dit geschiedt in de vorm van 'gebruiksvergoedingen' en 'management fees'. De laatste betreft de doorbelasting van de eigen organisatiekosten van GVB Activa BV. De rentelasten die GVB Activa BV betaalt aan GVB Holding worden ook separaat doorbelast aan Bus/Tram/Metro volgens vaste verdeelsleutels.

## 4.9 Resultatenrekening

Bovenstaande posten komen als volgt samen in de resultatenrekening:

<b>Managementinformatie 2022</b>	Budget	PQ3	Budget	Realisatie
<b>Activa BV</b>	2023	2022	2023	2021
<b>RAPPORTAGE</b>			-/- PQ3	
			2022	
<b>Resultatenrekening</b>				
(* € 1.000)				
Overige Opbrengsten	19.298	12.301	6.997	6.716
Intercompany Opbrengsten	21.403	22.279	-876	22.843
<b>Opbrengsten</b>	<b>40.701</b>	<b>34.580</b>	<b>6.121</b>	<b>29.559</b>
<b>Loonkosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Gehuurd personeel	0	0	0	-73
<b>Personeelskosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-73</b>
Materiaalverbruik	11.200	2.800	8.400	3.503
Energiekosten	0	0	0	-2
Diensten door Derden	1.113	-1.863	2.976	879
Verzekeringen en belastingen	-1.748	-1.720	-28	-1.621
Overige Kosten	-586	-721	135	-781
<b>Eigen kosten</b>	<b>9.979</b>	<b>-1.504</b>	<b>11.483</b>	<b>1.979</b>
Activering eigen uren	10.909	9.868	1.041	6.073
Intercompany Kosten	-31.632	-22.467	-9.165	-22.274
<b>Operationele Kosten</b>	<b>-10.744</b>	<b>-14.103</b>	<b>3.359</b>	<b>-14.222</b>
Mutatie voorzieningen	4.400	7.600	-3.200	7.137
<b>Exploitatiekosten</b>	<b>-6.344</b>	<b>-6.503</b>	<b>159</b>	<b>-7.158</b>
<b>EBITDA</b>	<b>34.357</b>	<b>28.077</b>	<b>6.280</b>	<b>22.401</b>
Afschrijvingen	-64.744	-61.784	-2.960	-57.326
Afschrijving Investeringsbijdrage	34.730	37.142	-2.412	38.623
<b>Afschrijvingen</b>	<b>-30.014</b>	<b>-24.642</b>	<b>-5.372</b>	<b>-18.702</b>
Waardevermindering	0	0	0	-672
<b>Afschrijvingen en Amortisatie</b>	<b>-30.014</b>	<b>-24.642</b>	<b>-5.372</b>	<b>-19.375</b>
<b>EBIT</b>	<b>4.343</b>	<b>3.435</b>	<b>908</b>	<b>3.027</b>
Financiële baten	0	0	0	-52
Financiële lasten	-3.280	-2.372	-908	-2.512
Intercompany Rente	-1.063	-1.063	0	-459
<b>Financiële baten en lasten</b>	<b>-4.343</b>	<b>-3.435</b>	<b>-908</b>	<b>-3.023</b>
<b>Resultaat uit bedrijfsuitvoering</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>Resultaat voor belastingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
Vennootschapsbelasting	0	0	0	-4
<b>Resultaat na belastingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Bijlage I: Risicoregister (versie januari 2022)

In het eerste kwartaal is er een jaarlijkse update opgesteld van het risico-register van Activa BV. Dit jaar is het algehele proces opnieuw doorlopen en geherformuleerd langs een nieuw ingestoken procesbenadering. Onderstaand worden de top 8 risico's weergegeven. Deze top 8 bevindt zich in het zogenaamde rood/oranje vlak. Andere niet gepresenteerde risico's bevinden zich in het gele vlak.

Nr	RISICONAAM	RISICOBESCHRIJVING	KANS	IMPACT	TOTAAL	BEHEERSMAATREGEL
1	Onvoldoende rollend materieel door te veel uitval vanwege onvoldoende assetmanagement	Drie elementen die in samenhang onvoldoende gemanaged worden middels asset management; te weten obsolescence management oud materieel, procesmanagement op beschikbaarheid vloot en tijdige opvang kinderziektes nieuw materieel. Ook is de technische competenties en organisatiegraad onvoldoende in huis bij zowel monteurs als maintenance engineers. Dit leidt tot reactief onderhoud met te hoge kosten, te lage beschikbaarheid/betrouwbaarheid.	4	4	16	Implementeren asset management methodiek (ISO 55.000), als kwaliteitsmanagement systeem Beheer 3.0 (herinrichting beheerorganisaties/service providers) Aanname van nieuw personeel (vergroting analytisch vermogen) Herscholing bestaand personeel
2	Systeemprongrisico's hebben directe negatieve impact op de operatie	Afwijking in systeemprong leidt tot verstoring in de operatie. Te noemen voorbeelden implementatie S&C en instroom M7/LVO S-voertuigen, alsook transitie naar Zero emissie busvloot. Dit leidt tot negatieve impact op reputatie, verstoorde dienstregeling en verhoogde kosten door extra inzet assets/personeel.	4	4	16	Opstellen 15 jaar plannen. Consequenties van niet (tijdig) besluiten inzichtelijk maken in ge-eigende rapportages. Huidige situatie van krappe plannings en afhankelijkheden inzichtelijk maken. Eventueel ontheffing voor oudere bussen aanvragen. Intern Activa-procedures doorontwikkelen. Sturen op verbetering van projectmanagement in de keten. Portfolio management introduceren. Meer sturen op kritisch pad en keuzes financieel maken.
3	Risico dat verwacht scenario niet uitkomt met negatieve consequenties voor aantallen en gebruik	Het gekozen groeiscenario blijkt in de praktijk een grotere vraag te zijn. Dan wordt het aantal KM's per voertuig hoger, de onderhoudsbehoefte in de tijd groeit, er kunnen capaciteitstekorten ontstaan, de veroudering verloopt sneller dan de afschrijving en veel van deze verliezen worden onvoldoende doorgerekend bij de risicobepaling van scenario's. Het assetrisico is dan vooral hogere kosten die gemaakt moeten worden om de asset conform zijn oorspronkelijk geplande levensduur in bedrijf te houden. Vanwege de corona pandemie lijkt dit risico af te nemen. Echter, het opschalen na de pandemie roept een soortgelijk scenario op.	3	4	12	Effecten in TCO zichtbaar maken en met de VRA in overleg voor compensatie. Versnelde groei opvangen door (afdoende) lopende opties in bestaande contracten te bewaken.
4	De voorspellende waarde van het strategische planproces is onvoldoende, waardoor forse afwijkingen met de realiteit ontstaan op aantallen en systeemgrenzen.	De planningshorizon van GVB is inmiddels 15jr. Dit proces is nog in ontwikkeling en levert nog niet de gewenste kwaliteit. Daarnaast is de kwaliteit van het plan afhankelijk van externe input die in veel gevallen ook geen duidelijkheid bieden in de planvorming. Dit heeft consequenties voor keuzes van aantallen, types assets, lijnen en bekende systeemgrenzen.	3	4	12	. Meer sturing en evaluatie op LTRP. Onderzoek systeemgrenzen verder uitvoeren. . Verbeterde aansluiting bij gemeentelijke ontwikkelingen middels overleg. . Versterkte inrichting van tactische organisatie.
5	Prestatie bepalende grenzen niet meegenomen in planproces	De keten van samenhangende prestatie onderdelen is onvoldoende uitgewerkt waardoor onvoldoende rekenschap over alle systeemgrenzen is aangegeven, zowel in tijd als in technische diepgang	3	4	12	Meer sturing en evaluatie op LTRP
6	Onvoldoende leveranciers-/contractmanagement bij GVB	GVB heeft besloten zelf grote aanbestedingstrajecten te trekken (ipv VRA of MeT) om enerzijds eigen kennis te verwerken in specificaties en anderzijds de ervaringen met leveranciers te gronden binnen GVB. Bij de huidige projecten maakt GVB gebruik van inhuur doordat eigen capaciteit niet beschikbaar komt. De consequentie kan dan zijn: contracten van onvoldoende kwaliteit en management daarop, met financiële consequenties voor GVB.	3	4	12	Contractmanager in staande organisatie, die wel volledig meeloopt met project en zorgt voor continuïteit in het contract management.
7	Excesrisico op assets	Niet gedetecteerde ontwerpgebreken of productiefouten van assets of infra buiten specs, leidend tot extra, buiten normaal onderhoud (kosten, inrichting, verlies TR, extra r-delen). Het risico is dat extra kosten ontstaan en extra rijbeperkingen/onbeschikbaarheid in het materieel. Onvoldoende middelen worden vrijgemaakt voor redundantie en/of risico-mitigatie. De concessievergoeding kent hier structureel geen dekking voor, risico dat GVB uit eigen middelen moet dekken.	3	4	12	Compensatie aanvragen is een optie maar wordt niet altijd toegekend. Onvoldoende review en bewaking PVE en IPvE. Goed contractmanagement. Businessmodel en risicoprofiel expliciet maken in besluitvorming en (extern) overleg. Exploitatie risico opnemen in besluitvorming. Referentie creëren door TCO-berekening en Buca te hanteren.
8	Kwaliteit van leverancier/product blijkt in de Amsterdamse context niet voldoende robuust	De karakteristieken van de Amsterdamse situatie neigen naar een permanente stresstest van verworven materieel. Dit kan tot fundamentele tekortkomingen leiden danwel lange discussies rond garantie claims.	2	5	10	Doorontwikkelen toetsproces specificaties t.o.v. karakteristieken en deze doorvertalen naar garantie bepalingen



## **Bijlage II: Integraal investeringsprogramma 2023-2037**

In de bijlage zijn alle investeringen zoals genoemd in de vorige hoofdstukken samengevoegd tot één 15-jaren programma.

NB: Er wordt in dit Meerjareninvesteringsplan Strategische Activa niet jaarlijks geïndexeerd; bedragen worden tegen de oorspronkelijke raming vastgehouden, totdat deze in een business case verder zijn gehard.



