

GVB Holding NV

Jaarverslag 2020



Ontwikkelingen in onze omgeving

Verschillende ontwikkelingen hebben invloed op ons werk in de dynamische hoofdstad Amsterdam. Vooral de coronacrisis, die in maart 2020 het openbare leven vrijwel stillegde, heeft een grote impact op het openbaar vervoer en op GVB als onderneming. Andere trends, zoals het gebruik van andere vormen van mobiliteit en het autoluw maken van de stad, vallen hierbij in deze periode in het niet.



Extreem rustig in de stad

Van de drukte die Amsterdam kenmerkte en die jarenlang alleen maar toenam, was vanaf maart bijna niets meer te merken door de uitbraak van corona. Historisch ongekende beelden van uitgestorven straten staan op ieders netvlies. Metro's, trams, bussen en veren werden nauwelijks nog gebruikt; alleen voor de vitale beroepen was er OV. Intussen bleef de stad doorgroeien. Bouwprojecten zijn doorgegaan of opnieuw opgestart. De drukte nam geleidelijk weer toe en golft sindsdien mee met de bewegingen van het virus. Maatregelen die de regering aankondigde, bijvoorbeeld half oktober en half december, hadden grote invloed.

Vanaf maart was ineens niets meer te merken van de drukte

Thuiswerken blijft

Sinds maart 2020, toen de eerste lockdownperiode begon, heeft thuiswerken een enorme vlucht genomen. Hierdoor is de vraag naar OV sterk gekrompen. Veel bedrijven kiezen ervoor om ook in de toekomst hun medewerkers meer thuis te laten werken, dus deze impact op het OV is waarschijnlijk blijvend. Het is moeilijk te voorspellen hoeveel procent van de tijd mensen thuis blijven werken en wat het reisgedrag wordt van mensen die wel naar hun werk gaan. De spits zoals we die kenden komt naar verwachting niet meer in dezelfde vorm terug.

De impact op het OV van thuiswerken is waarschijnlijk blijvend

Toerisme ingestort

Het jaar 2020 zou het drukste jaar in de Amsterdamse geschiedenis worden. Grote evenementen zoals SAIL Amsterdam en het EK voetbal waren in aantocht en zouden nog veel meer mensen naar de stad trekken dan gewoonlijk. Het toerisme vierde hoogtij. Dit is volledig omgeslagen. Thuisblijven was het devies, ook voor buitenlandse bezoekers. Evenementen werden afgelast, en daarmee bleven ook de verwachte grote menigten weg. Herstel van de toeristische sector gaat naar verwachting een paar jaar duren. De daling van het aantal bezoekers ligt voor Amsterdam anders dan voor bijvoorbeeld Rotterdam. Daar zijn het vooral forenzen die het OV gebruiken, terwijl er in Amsterdam van oudsher relatief meer dagjesmensen en toeristen komen.

Herstel toeristische sector gaat paar jaar duren

Minder auto's in de stad

De agenda van de gemeente Amsterdam om de stad autoluw te maken en andere, duurzame vormen van vervoer te stimuleren, is door de coronacrisis versneld. Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV. In een groeiende en drukke stad als Amsterdam is simpelweg niet genoeg ruimte voor veel auto's, die ook nog vaak stilstaan. Als de stad autoluw wordt, groeit het OV tot 2030 met 40% tot 50%. Ook bij de coronamaatregelen is het autoluw maken van de stad leidend geweest.

Zeker in een stad als Amsterdam, waar de parkeerdruk heel hoog is, is de vraag naar e-bikes, deelscooters en deelauto's groot. Dit is een trend, die is versterkt door de coronacrisis. Deze typen vervoer zijn goed te combineren met het OV, wat een reden is om deelvervoer van derden aan te bieden aan onze reizigers. Ook investeren we in verbeterde reisinformatie en betaalmogelijkheden voor de reizigers, via een app op de mobiele telefoon. Dat vraagt goede afstemming en samenwerking met andere aanbieders. In 2021 wordt een aantal mobiliteitsaanbieders aan de GVB-app toegevoegd.

OV-Governance traject

Om alle reizigers in de stad en de regio te vervoeren, de economie te stimuleren en de lucht schoner te krijgen, is een stevig vervoersysteem nodig. Met logische verbindingen tussen metro, bus en tram, een hoge frequentie, soepele aansluitingen op trein- of veerdiensten en mogelijkheden voor deelvervoer.

Drie organisaties zijn hiervoor verantwoordelijk: Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en GVB. Om hun plannen waar te maken, gaan ze beter met elkaar samenwerken en de taken glashelder verdelen. Dit wordt nu uitgewerkt in het OV-Governancetraject. In 2022 moet de basis hiervan staan.

De Vervoerregio is samen met de gemeente verantwoordelijk voor de visie op het OV. Die wordt vertaald in concrete plannen. De Vervoerregio is óók opdrachtgever voor het hele OV-systeem, voor de contracten, de financiering en zo nodig de bijsturing. GVB voert het contract met de Vervoerregio uit voor het stadsvervoer in groot Amsterdam. Daarnaast voert GVB OV-projecten uit. Ook is GVB verantwoordelijk voor het onderhoud en vervanging van de rails. Hiervoor wordt een nieuwe organisatie opgericht: GVB Railinfra BV. Een deel van de medewerkers van de gemeentelijke afdeling Metro en Tram gaat hier werken. Een ander deel gaat naar de Vervoerregio. Binnen de gemeente blijft de directie Bijzondere Projecten bestaan, die grote en complexe infra-projecten gaat leiden.

De coronacrisis heeft flinke impact gehad op het OV: het aantal reizigers blijft ver achter ten opzichte van 2019. Maar het OV is een vitale sector. Het blijft essentieel dat mensen van a naar b kunnen. Daarom is het extra belangrijk dat de drie organisaties elkaar makkelijk weten te vinden en dat hun precieze rollen duidelijk zijn. Tegelijk biedt dit een kans voor de organisaties om te bekijken hoe het openbaar vervoer in de toekomst beter kan worden georganiseerd.

Mobiliteitsalliantie

GVB is samen met de Haagse HTM, de Rotterdamse RET en de NS lid van de Mobiliteitsalliantie (MA). Die bestaat uit zo'n 25 uiteenlopende mobiliteitsorganisaties. Omdat de coronacrisis effect heeft op alle vormen van mobiliteit, heeft de MA haar Deltaplan uit 2019 moeten aanpassen. Met het oog op de lange termijn pleit de MA voor slimme maatregelen voor flexibilisering van ons reisgedrag en voor investeringen in mobiliteit. Deze dragen bij aan herstel en groei van onze economie en samenleving. Met deze boodschap zijn de commissies van de politieke partijen benaderd die de verkiezingsprogramma's opstellen. Daardoor heeft het onderwerp mobiliteit in deze programma's de aandacht gekregen die het verdient.

“

Het jaar 2020 werd gedomineerd door corona. Ik heb zeer veel waardering voor de wijze waarop GVB hiermee is omgegaan. Klasse en waardering voor alle medewerkers van GVB. Daarnaast hebben GVB, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam hard gewerkt aan een nieuwe werkverdeling die moet leiden tot een nog beter resultaat voor de reiziger. De rol van GVB met de oprichting van een Railinfrabedrijf wordt hierdoor belangrijker. Ik reken op een voortgezette en open samenwerking in de komende jaren gericht op steeds beter openbaar vervoer voor onze reizigers. In 2020 is hiervoor een mooi fundament gelegd.

Henk Jagersma

Stedelijk directeur Ruimte en Economie Gemeente Amsterdam