

GVB Holding NV

Jaarverslag 2020



Vooruitblik

De coronacrisis heeft grote gevolgen voor GVB, in 2021 en daarna. Op de korte termijn ademen we als GVB mee met de ontwikkelingen. We schalen het aantal dienstregelingskilometers af met 12,5% en werken aan meer flexibiliteit in de organisatie. Maar we verliezen de toekomst niet uit het oog: we investeren verder in de bereikbaarheid van de stad, juist in crisistijd. En één ding is zeker, ook in ongewisse tijden: we blijven rijden.

Lagere aantallen reizigers

We voorzien dat we zeker tot in 2024 de gevolgen van de coronapandemie blijven voelen. In 2021 verwachten we dan ook wederom minder reizigers dan in 2019 en de jaren daarvoor. Thuiswerken blijft voor een groot aantal werkenden de norm, minstens een deel van de werkweek. Ook de gestegen verkoop van e-bikes en tweedehands auto's heeft gevolgen voor het OV-gebruik in 2021. Of dat op de lange termijn ook nog zo zal zijn, is niet duidelijk. We bewegen mee met de veranderende vraag.

Nog jaren zullen we gevolgen van coronacrisis merken

Belangrijk is dat we ons materieel en het aantal ritten baseren op de maximale behoefte van reizigers, die tot 2020 in de spits lag. Die spits is afgevlakt en we zien die in 2021 niet terugkomen op het vroegere niveau. Als we structureel minder vaak hoeven te rijden in de spits, kunnen we de inzet van materieel en medewerkers afbouwen. Hoe het ook zal verlopen, we zorgen ervoor dat de reizigers in 2021 kunnen rekenen op betrouwbaar vervoer door en om de stad.

Overbruggingsplan

Het is niet te voorspellen wanneer GVB weer net zoveel reizigers kan gaan vervoeren als voorheen. Veel hangt af van het gedrag van werkenden: meer thuiswerken, wellicht flexibelere start- en einduren, minder files waardoor misschien meer mensen de auto nemen. Ook is niet te voorzien wanneer de toeristen terugkeren. Tegelijkertijd groeit de stad naar verwachting door met 50.000 meer inwoners in de komende vijf jaar.

Er is dus een overbruggingsplan nodig voor de sector om niet aan kapitaalvernietiging te doen: we moeten zuinig zijn op wat met jarenlang investeren is opgebouwd tot een solide netwerk voor een uitstekende bereikbaarheid van de stad, ook voor minder bevoorrechte groepen. Een netwerk dat ook heeft geleid tot meer autoluwte.

Anticiperend op de toekomst willen we goed bekijken hoe we de komende periode overbruggen met een optimale dienstregeling, een overbruggingsregeling van het rijk en afspraken met de Vervoerregio voor een lokale medeverantwoordelijkheid.

Werkgelegenheid

De komende jaren gaan veel van GVB en alle medewerkers vragen. Het afschalen van de dienstregeling maakt dat we onze organisatie flexibeler moeten inrichten en het werk met minder mensen moeten uitvoeren. We hebben onze medewerkers hierover geïnformeerd.

Via natuurlijk verloop verlaten binnen zes jaar 1.000 mensen GVB; dat is ruim 20% van het totale flexibele en vaste personeelsbestand. In 2021 gaan we uitstromend personeel niet vervangen. Daarmee verkleinen we GVB met zeker 100 fte's. De vacaturestop voor indirect personeel blijft bestaan. Medewerkers die hun pensioenleeftijd naderen, kunnen eventueel eerder stoppen in de zware-beroepen-regeling. Medewerkers die hun functie tijdelijk niet kunnen uitoefenen, willen we voor ander werk inzetten, eventueel na omscholing. Met de vakbonden hebben we afspraken gemaakt om de lonen meerjarig te matigen.

We gaan maximaal inzetten op om-, her- en bijscholing. Ons personeelsbestand blijft ondanks de coronacrisis een belangrijk thema voor de toekomst. Een groot deel van ons personeel gaat binnen afzienbare tijd met pensioen en we verwachten dat deze crisis van tijdelijke aard is. Op termijn hebben we voldoende mensen nodig voor een betrouwbare dienstverlening.

Ook willen we een solide werkgever blijven die herkenbaar is voor de stad: bij GVB kun je aan de slag voor een loopbaan. Met ons eigen opleidingsinstituut, waar we bestuurders zelf opleiden, kunnen we mensen aan ons binden, ook als de pandemie voorbij is. We behouden uitzendkrachten voor GVB door ze daar waar mogelijk om of bij te scholen. In 2021 gaan we bijvoorbeeld 40 uitzendkrachten die bij ons als buschauffeur werkten, omscholen naar een baan bij de Serviceteams.

We gaan maximaal inzetten op om-, her- en bijscholing

Resultaat

Voorheen maakten we een groei van zo'n 5% per jaar door; in 2019 vervoerden we gemiddeld 938.000 reizigers per werkdag. Nu is dat aantal gedaald naar 491.000 reizigers per werkdag. Het is onvoorspelbaar hoe dit zich in de toekomst gaat ontwikkelen. De beschikbaarheidsvergoeding van de overheid dekt niet alle kosten en loopt vooralsnog tot 1 oktober 2021. De situatie daarna is nog onduidelijk.

Nieuw materieel

Flexibiliteit hebben we ook in het aantal trams, bussen, metro's en veren dat we gebruiken. Materieel dat we niet nodig hebben, kunnen we versneld laten uitstromen. Bij het bestellen van nieuw materieel hebben we telkens opties op extra voertuigen genomen. Daardoor kunnen we uiteindelijk minder materieel bestellen wanneer het aantal reizigers structureel lager blijft.

Materieel dat we niet nodig hebben, zal versneld uitstromen

Tegelijkertijd blijft investeren in toekomstig materieel belangrijk, omdat de stad blijft groeien. We verwachten dat het aantal reizigers over een paar jaar weer flink kan stijgen. Toerisme zal waarschijnlijk weer aantrekken en de inwoners van Amsterdam zullen weer gaan reizen met OV. Daarnaast blijft de stad groeien: er worden veel woningen bijgebouwd in en om de stad en ook nieuwe bewoners moeten zich kunnen verplaatsen. Bovendien gaat het autoluw maken van Amsterdam door. Dat leidt tot extra vraag naar andere vormen van vervoer, dus ook OV. Om al die redenen kiezen we ervoor ook tijdens crisistijd te investeren.

In 2021 stroomt nieuw materieel in dat we al besteld hadden voor de huidige crisis. In de zomer van 2021 gaan 13 nieuwe gelede elektrische bussen rijden. Nog eens 31 bussen gaan in 2022 rijden, en voor de vervanging van de laatste dieselmotoren bereiden we een aanbesteding voor. In de tweede helft van 2021 verwachten we de eerste nieuwe M7-metro te kunnen testen. In 2021 verwachten we ook het laatste veer uit de (serie-) hybride 60-serie, IJveer 66. En in het derde kwartaal van 2021 gaat de eerste volledig elektrische Noorzeekanaalpunt uit de nieuwe serie varen. Daarna stroomt tot 2023 elk halfjaar een nieuwe pont in. We houden vast aan onze ambitie om in 2025 volledig uitstootvrij te rijden en te varen.

Vernieuwing van de concessie

De huidige concessie loopt af in 2024. Eind 2019 hadden we de afgesproken doelen van deze concessie bereikt. Om eerder ruimte te krijgen voor het werken aan nieuwe doelen, bekijken we in 2021 met Vervoerregio Amsterdam verder de mogelijkheden om de huidige concessie vervroegd te beëindigen en per 2022 een nieuwe concessieperiode te starten. De concessie hangt nauw samen met de inrichting van onze organisatie en de samenwerking met de stad en met de Vervoerregio. Ook bij alle uitdagingen die deze tijd met zich meebrengt, blijft het ons streven om de concessie vervroegd te laten ingaan. We voorzien in 2021 groen licht.



Governance

Hoe besturen we onze organisatie? En hoe is vormgegeven aan ons toezicht en risicomanagement? We beschrijven dit in het hoofdstuk Governance en —in meer detail — op onze corporate website.

