

GVB Holding NV

Jaarverslag 2021



Ontwikkelingen in onze omgeving

Verschillende ontwikkelingen hebben invloed op ons werk in de dynamische hoofdstad Amsterdam. De coronacrisis heeft een grote impact op het openbaar vervoer en op GVB als onderneming. Maar ook andere trends, zoals het gebruik van andere vormen van mobiliteit en het autoluw maken van de stad, hebben invloed op de bedrijfsvoering.

Reizen tijdens corona

De coronacrisis legde in maart 2020 het openbare leven vrijwel stil. Het effect van de crisis is nog steeds groot en telkens wordt van iedereen flexibiliteit, aanpassingsvermogen en veerkracht gevraagd. We beschrijven een aantal ontwikkelingen die zich in de afgelopen 2 jaar hebben afgetekend. GVB heeft een herstelplan, dat is gericht op het opnieuw verwelkomen van reizigers in de trams, bussen, metro's en veren.

Onvoorspelbaar verloop

Het aantal reizigers in het OV daalde en steeg mee met de lockdowns en de overheidsmaatregelen. Naarmate meer mensen werden gevaccineerd en de maatregelen verder werden versoepeld, groeide de drukte in de stad. De laatste maatregelen in november en december hadden opnieuw impact op het aantal reizigers. We veerden op en neer van beneden de 50% reizigers ten opzichte van 2019 naar 70% in oktober. We denken dat herstel tot het aantal reizigers van vóór corona nog wel enkele jaren kan duren, afhankelijk van het verdere verloop van het virus en het ontstaan van nieuwe levensbedreigende varianten.

Drukke was afhankelijk van lockdowns en andere maatregelen

Amsterdam heeft als stad een specifiek profiel: in vergelijking met Rotterdam en Den Haag heeft Amsterdam het grootste aantal toeristen en veel zakelijke dienstverlening (financiën en IT). Daarom lag de terugkeer van het aantal reizigers in Amsterdam in vergelijking tot in Rotterdam en Den Haag ongeveer 10% lager. Juist de zakelijke dienstverleners kiezen voor hybride werken, waarbij werknemers gemiddeld nog maar 2 tot 3 dagen naar kantoor gaan. Grote groepen bezoekers zoals we die vóór corona zagen, hebben hun weg naar Amsterdam nog niet teruggevonden. Het gaat vooral om individuele reizigers of kleine groepjes. Ook online winkelen nam een vlucht en dat is nog steeds merkbaar.

In 2020 stelde de rijksoverheid de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (BVOV) in om de financiële klappen van corona op te vangen. De kosten werden in dat jaar vergoed met een maximum van 95% van de geïndexeerde kosten 2019. In 2021 bedroeg deze vergoeding onder voorwaarden 100% van de geïndexeerde kosten 2019. Deze ondersteuning is het hele jaar 2021 doorgelopen en is verlengd tot 1 september 2022.



“

We zijn net aangekomen in Amsterdam. Dit is onze derde keer hier, de laatste keer was afgelopen zomer. We reizen altijd met het OV, dat is hier heel goed. Beter dan in Keulen, haha! Nu gaan we naar ons hotel in het centrum. We zijn maar één dagje hier, dat is best kort, dus we gaan snel verder. Dag!

Jessica en Daniel

Toeristen uit Keulen, Duitsland

Thuiswerken

Veel bedrijven hebben in coronatijd de voordelen van thuiswerken ontdekt. Daardoor is het aantal reisbewegingen naar en van het werk gekelderd. Dit is langzaam aan het herstellen. Hoewel er ook behoefte is aan contact op de werkvloer, en bedrijven merken dat de binding met en tussen hun medewerkers afneemt, willen veel bedrijven hun personeel blijvend meer thuis laten werken. Onderzoek wijst uit dat het vooralsnog gaat om één of twee werkdagen per week. Als reizigers wel naar hun werk reizen, is het lastig in te schatten op welke tijdstippen ze dit zullen doen. We gaan uit van meer spreiding rondom spitsmomenten, maar we verwachten dat er wel een vorm van een spits zal blijven. Hoe die er in ons lijnennet uit ziet, hangt af van de doelgroepen en zal per modaliteit verschillen.

De manier waarop mensen hun reiskilometers afleggen is eveneens veranderd: in coronatijd is de verkoop van (tweedehands) auto's explosief gestegen. Daarnaast is het aantal online bestellingen gegroeid, waardoor er meer busjes door de straten rijden. De groei van de verkeersdruk op de weg houdt geen gelijke tred met de reizigersgroei in het OV. Wel is het aantal studenten dat met OV onderweg is, duidelijk toegenomen sinds de onderwijsinstellingen hun deuren in september weer openen.

Rond corona speelt het probleem ziekteverzuim. In het OV heeft dat niet alleen te maken met het krijgen van de ziekte zelf, maar ook met stress eromheen: medewerkers maken zich zorgen om hun eigen veiligheid en er is een grimmigheid ontstaan rond het dragen van het mondkapje, dat een aantal reizigers weigert.

Welkom Terug Plan

Er zijn verschillende redenen te noemen waarom de reizigers nog niet massaal in de bus, tram of metro stappen. Onderdeel van de boodschap van de overheid was bijvoorbeeld lange tijd om alleen met het OV te reizen als dat echt nodig was. Daarna

Aantal reizigers is ook gedaald door opkomst van thuiswerken

Veel mensen voelden zich lange tijd niet veilig in het OV

voelden veel mensen zich nog steeds niet helemaal veilig in het OV, en een deel van de reizigers vond het vervelend een mondkapje te moeten dragen in het OV terwijl dat op andere plaatsen niet meer verplicht was. Een andere groep had intussen een auto aangeschaft en voor sommigen hoeft winkelen in de stad niet meer zo nodig. Dit bleek uit ons reizigersonderzoek, waarin we hebben gevraagd of mensen weer gebruik wilden gaan maken van het OV. Wat betreft de toeristen: degenen die wel in Amsterdam zijn mijden grotendeels het OV.

Veel mensen voelden zich lange tijd niet veilig in het OV

Om inwoners en bezoekers ervan te overtuigen dat het OV een comfortabele, snelle en duurzame, maar vooral ook een veilige vorm van vervoer is in de stad, hebben we in het kader van ons Welkom Terug Plan verschillende campagnes gevoerd. Ook de komende tijd zullen we campagnes nodig hebben om reizigers weer welkom te heten in ons OV. Meer over de campagnes staat in het hoofdstuk [Tevreden reizigers](#).

Belangrijke trends en ontwikkelingen

Verschillende trends hebben invloed op ons werk. We noemen de ontwikkeling van deelvervoer en plannen voor de autoluw stad, maar ook de invloed van klimaatverandering en de steeds verder voortschrijdende technologie.

Verandering van mobiliteit

Op de klimaatagenda van de gemeente Amsterdam staan plannen om de stad autoluw te maken en duurzame vormen van vervoer te stimuleren. De stad is – ook in coronatijd – blijven groeien en de ruimtedruk is navenant toegenomen. Volgens de plannen komt er minder plaats voor (vaak stilstaande) auto's en krijgen voetgangers, fietsers en OV meer ruimte. In hoeverre de plannen worden doorgevoerd, hangt af van het college van B en W dat in 2022 wordt benoemd. Wordt de stad inderdaad autoluw, dan groeit het OV tot 2030 met 40% tot 50%. Ook leidt een lager aantal auto's in de stad tot een groeiende vraag naar e-bikes, deelscooters en deelauto's. Deelvervoer is goed te combineren met het OV.

Amsterdam is ook in coronatijd blijven groeien

Een onderdeel van de plannen om Amsterdam autoluw te maken en de veiligheid op de weg te verhogen, is de verlaging van de maximumsnelheid in de stad naar 30 kilometer per uur. Dit zal meer mensen ertoe overhalen om gebruik te maken van het OV, maar heeft ook gevolgen voor de doorstroomsnelheid van trams en bussen. Bij vrije tram- en busbanen kunnen de voertuigen wel sneller rijden, maar op andere wegen moet ook het OV zich aan de snelheidsbeperking gaan houden. Waar mogelijk neemt de gemeente maatregelen om de doorstroming van OV te bevorderen. Desondanks zullen de reistijden voor de reizigers langer worden.



Terugdringen klimaatverandering

Klimaatverandering wordt een steeds groter en zichtbaarder probleem. Mobiliteit is in Nederland volgens kennisplatform CROW verantwoordelijk voor 29% van de CO₂-uitstoot (inclusief snelwegen en buitenwegen). Volgens Aanpak Stikstof veroorzaakt de OV-sector 11% van de stikstofneerslag in Nederland. De landelijke OV-doelstelling is om de CO₂-uitstoot naar 0 terug te brengen in 2050.

Klimaatverandering is een steeds groter en zichtbaarder probleem

Behalve het autoluw maken van de stad en het verlagen van de maximumsnelheid zijn er andere maatregelen om de uitstoot terug te dringen en klimaatverandering tegen te gaan. De overheid stimuleert het gebruik van elektrische auto's en weert zwaar vervuilend vervoer uit stadscentra. In het OV wordt hard gewerkt aan klimaatneutraal reizen, bijvoorbeeld door elektrische bussen en ponten in te zetten en groene stroom te gebruiken.

Digitalisering en automatisering

De opmars van digitalisering is in de hele samenleving te zien. Ook in het OV wordt steeds meer geautomatiseerd en gedigitaliseerd. Dit heeft veel voordelen; denk aan efficiëntie, groter inzicht in processen, beschikking over realtime informatie, lagere kosten, meer gebruiksgemak, minder foutkansen en meer veiligheid. Hoewel dit allemaal ontwikkelingen zijn waar reizigers weinig van zien, merken ze die wel in het reizen met het OV: dat gaat sneller, veiliger en met meer gemak. Deze ontwikkelingen leiden op lange termijn wellicht tot een daling van het aantal arbeidsplaatsen, en gezien de krapte op de arbeidsmarkt is dat mogelijk niet ongunstig. Wel maakt een grotere afhankelijkheid van digitalisering en digitale systemen organisaties kwetsbaarder voor cybercrime, zoals hacks door kwaadwillenden. Tegelijk met de groei van digitalisering is daarom ook meer aandacht nodig voor voorkoming en bestrijding van deze vorm van criminaliteit.

Ook in het OV zetten automatisering en digitalisering door

Energieprijzen

De prijzen van brandstof en elektriciteit zijn grillig. In het tweede halfjaar van 2021 explodeerden de prijzen. Dit heeft effect op de kostprijs van het openbaar vervoer.

Energieprijs heeft effect op kostprijs van openbaar vervoer

Elektriciteitsnet

Veel projecten voor de productie van groene stroom (wind en zon) lopen vertraging op, omdat ze geen aansluiting kunnen krijgen op het elektriciteitsnet. Dit omdat het net 'vol' is. De vraag naar elektriciteit groeit intussen gestaag. Bovendien is het een langdurige kwestie om laadinfrastructuur geplaatst te krijgen, en dat geldt ook voor laadinfra voor elektrische voertuigen voor het OV. Daarnaast speelt het probleem van congestie op het net: 'filevorming' als de transportvraag van elektriciteit groter is dan de capaciteit van het net. Deze problemen vormen een uitdaging voor de energietransitie en dus ook voor de vergroening van het OV.



Ook afgelopen jaar was voor het openbaar vervoer niet gemakkelijk. De overheidsmaatregelen tegen de pandemie betekenden voor het tweede jaar achtereen veel minder reizigers. Het maakte echter ook dat ieder OV-bedrijf zijn maatschappelijke rol bleef uitoefenen: mogelijk maken dat voor iedereen duurzame mobiliteit beschikbaar was. De medewerkers van GVB hebben ook in 2021 daarvoor opnieuw hun beste beentje voorgezet!

Gerard Boot

Directeur HTM, openbaar vervoer Den Haag

Public Affairs

Vanuit Public Affairs spelen we in op ontwikkelingen in de politiek en de maatschappij die relevant zijn voor het OV. We onderhouden contacten met veel verschillende partijen, zoals de lokale en landelijke politiek en belangenorganisaties voor mobiliteit en OV. Richting de landelijke politiek trekken we op met de Rotterdamse RET en de Haagse HTM als 'de stadsvervoerders'.

Werkbezoeken

In het kader van Public Affairs hebben we ook in dit coronajaar moeten afzien van het organiseren van grote werkbezoeken voor raadsleden en regioraadsleden. Dat is jammer, want die bezoeken zijn voor hen een prettige manier om een inkijkje in ons bedrijf te krijgen, en voor ons om de raadsleden beter te leren kennen. Wel waren kleine werkbezoeken mogelijk, zoals met wethouder Verkeer en Vervoer Egbert de Vries en zijn medewerkers, en onze opdrachtgever, de Vervoerregio. Verder onderhielden we over belangrijke thema's online contact.

Gemeenteraadsverkiezingen 2022

In 2021 gingen de lokale politieke partijen aan de slag met het opstellen van hun verkiezingsprogramma's. Met een aantal partijen hebben we gesproken. We gaven achtergrondinformatie over mobiliteit en openbaar vervoer in Amsterdam en omstreken, en hebben vragen beantwoord. Verder hebben we laten zien dat we er alles aan doen om de reizigers weer te verwelkomen, waardoor onze opbrengsten groeien, zodat het OV weer met volle kracht vooruit kan en op eigen benen kan staan.

We doen er alles aan om reizigers weer te verwelkomen

Van 50 naar 30 kilometer per uur

Een belangrijk thema voor Amsterdam is de invoering van de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in de hele stad. Daar zijn we vóór als maatregel om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Wel willen we ervoor zorgen dat het OV een aantrekkelijk alternatief blijft in de autoluwe stad. Daarom zijn mitigerende maatregelen nodig die ervoor zorgen dat het OV een goede doorstroming behoudt en zijn aantrekkelijkheid niet verliest. Daarom pleit GVB ervoor om op bepaalde routes wel 50 kilometer per uur te kunnen rijden.

GVB is voorstander van verlaging van de maximumsnelheid

De gemeenteraad heeft de invoering van de maximumsnelheid van 30 kilometer inmiddels geaccordeerd. Naar een aantal zaken wordt nog nader gekeken, zoals de impact voor het OV (zowel financieel als in tijd) en de kosten van mogelijke mitigerende maatregelen. Verder zal nog worden bekeken welke kruisingen kunnen worden verbeterd voor de doorstroming van het OV. Er wordt ook nog onderzocht of het opheffen van linksafbewegingen voor auto's en kleine knips kunnen bijdragen aan de doorstroming (en waar dat eventueel mogelijk is).

We hebben landelijk aandacht gevraagd voor de gevolgen van deze maatregel voor het OV, samen met de stadsvervoerders van Rotterdam (RET) en Den Haag (HTM). Ook hebben we in Amsterdam met de wethouder en raadsleden over dit onderwerp gesproken.

Nieuwe Tweede Kamer

De stadsvervoerders maakten na de landelijke verkiezingen in 2021 gezamenlijk kennis met de nieuwe woordvoerders van de Tweede Kamerfracties om belangrijke thema's te adresseren. Zo is gesproken over de verlenging in 2022 van de beschikbaarheidsvergoeding voor het OV, die de overheid in 2020 heeft ingesteld. Ook hebben we het belang benadrukt van investeringen in de OV-schaalsprong, die hard nodig is voor de bereikbaarheid van toekomstige nieuwe wijken. Voorbeelden van een schaa sprong zijn het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en het doortrekken van de metro van de Isolatorweg naar het Centraal Station.

Bij de politiek leggen we nadruk op belang van investeren in OV