

GVB Holding NV

Jaarverslag 2021



Vooruitblik

De komende jaren hebben we nog met een aantal onzekerheden te maken. Het is daarom des te meer van belang dat onze organisatie optimaal functioneert en zo wendbaar is dat we met alle ontwikkelingen mee kunnen bewegen.

Allereerst ondervinden we nog de gevolgen van de coronapandemie; het normale leven lijkt zich begin 2022 weer te herstellen, maar we weten nog niet wat er ons later in het jaar staat te wachten. Het aantal reizigers is in 2021 weliswaar weer gestegen, maar ligt nog ver onder de aantallen die we bereikten in de jaren voor corona. We verwachten verder herstel, ook dankzij de verdere groei van de stad, maar dit zal tijd vergen. Al is het maar omdat het reispatroon in de coronaperiode is veranderd: door het 'hybride' werken, deels thuis en deels op kantoor, zal er minder worden geforensd.

Een andere onzekerheid is de beschikbaarheidsvergoeding van de rijksoverheid, die ons in de coronajaren in staat stelde te blijven rijden en varen: deze is vooralsnog gegarandeerd tot september 2022, maar wat er daarna gebeurt is nog niet bekend. Daarbij weten we ook nog niet met zekerheid hoeveel geld beschikbaar komt uit de zogeheten Brede Doeluitkering (BDU), de vergoeding die OV-bedrijven via de opdrachtgevers ontvangen voor beheer, onderhoud, exploitatie en uitbreiding. De BDU, die de afgelopen jaren steeds verder is gekrompen, heeft GVB nodig om het OV in de stad een impuls te kunnen blijven geven. Het kabinet is van plan de BDU-vergoeding te verhogen, maar precieze bedragen zijn nog niet vastgesteld. Samen met onze collega-stadsvervoerders gaan we in gesprek met de opdrachtgevers en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Pas als er duidelijkheid is over zowel de beschikbaarheidsvergoeding als de BDU kunnen we een dienstregeling opstellen en inzet van medewerkers en voertuigen plannen – niet alleen voor 2022 en 2023, maar ook voor de jaren daarna.

Vergoeding voor beschikbaarheid na september onzeker

Meerjarenstrategie

Al deze factoren hebben invloed op hoe we onze plannen kunnen uitvoeren en eventueel aanpassen. Zeker eens in de 3 jaar herijken we onze meerjarenstrategie, om adequaat in te spelen op ontwikkelingen of niet voorziene gebeurtenissen. Behalve corona en de financiering spelen ook vervoertrends een rol: we zien bijvoorbeeld hoe succesvol de e-bike is geworden, wat een uitstekende aanvulling is op het openbaar vervoer in de grootstedelijke omgeving. We omarmen deze ontwikkeling: we zien het vervoer binnen ons gebied als één geheel. In onze herziene strategie voor de periode 2022-2025 krijgt dit nadrukkelijk een plaats. We hebben ook onze missie opnieuw geformuleerd: 'De reiziger in Groot-Amsterdam kiest voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.' Daarmee laten we zien dat we kiezen voor duurzame verplaatsing – met het openbaar vervoer als een van de mogelijkheden. Alleen dan blijft Amsterdam een leefbare stad, bereikbaar voor iedereen.

Pal overeind blijft staan dat GVB marktconform opereert, een voorwaarde voor Vervoerregio Amsterdam om een nieuwe concessie te verlenen. De huidige concessie loopt tot en met 2024. Vervoerregio Amsterdam nam in 2019, vlak voor de coronacrisis, een principebesluit over het verstrekken van een nieuwe concessie via een onderhandse gunning. GVB voldeed toen volledig aan alle voorwaarden, maar corona veranderde alles. Hoopten we aanvankelijk nog dat de nieuwe periode al in 2021 zou kunnen ingaan, nu richten we ons op het oorspronkelijke beginjaar 2025. Het principebesluit van Vervoerregio Amsterdam staat nog steeds. En dat is een stimulans om blijvend op de kosten te letten en in te zetten op punctualiteit, gastvrijheid en duurzaamheid.

Pal overeind staat dat GVB marktconform opereert

Om daadkrachtig te kunnen blijven werken, hebben we in 2021 de topstructuur van GVB veranderd. We hebben gekozen voor een bredere (uitvoerende) directieraad, die

sneller en integraler kan besturen. Een andere grote verandering die in 2022 zichtbaar zal zijn: de herverdeling van taken en verantwoordelijkheden bij railinfra die we met gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam zijn overeengekomen. Afdeling Metro en Tram van de gemeente Amsterdam komt onder de paraplu van GVB, waardoor taken duidelijker kunnen worden verdeeld en we makkelijker samenwerken. Dat maakt ons openbaarvervoersysteem toekomstbestendig.

Verder verduurzamen

De komende jaren blijven we werken aan de verdere verduurzaming van de gehele vloot, en we zitten op schema om in 2025 volledig uitstootvrij te zijn. In 2022 komen er 31 nieuwe elektrische bussen bij, als vervanging voor vervuilende dieselmotoren. Ook gaan we extra inspanningen leveren op het gebied van de toegankelijkheid van voertuigen en perrons. Dat hebben we helaas nog niet overal op orde; ook bij de nieuwe 15G-trams zien we onvolkomenheden. Samen met Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam zijn we bezig om de toegankelijkheid te verbeteren voor mensen met een beperking – in beweging, zien of horen. Op 1 maart 2022 introduceren we de Haltehulp, een app die hen helpt voor en tijdens hun reis.

Komende jaren werken we aan verduurzaming van hele vloot

GVB krijgt nog meer uitdagingen. In 2022 en de jaren daarna zal Amsterdam het toneel zijn van talrijke bouwwerkzaamheden en infrastructuurprojecten, die ons zullen confronteren met omleidingen. Vooral in de binnenstad, West en Zuid gaan we dit merken. Reizigers zullen hier last van ondervinden. We doen er alles aan om de impact zoveel mogelijk te beperken.

In 2021 hebben we geleerd dat we ons bij verstoringen, in welke vorm dan ook, proactiever kunnen opstellen. Bij de grote metrostoringen tijdens het testen en de ingebruikname van het nieuwe beveiligings- en verkeersleidingssysteem is dat niet vlekkeloos verlopen. De communicatie en voorlichting vooraf, en ook op deze problematische dagen, hadden beter gekund. We willen herhaling hiervan voorkomen. Het voornaamste doel is en blijft dat de reiziger een comfortabele en zorgeloze reis beleeft.





“

Ik woon pas een halfjaar in Amsterdam en heb geen auto. Wat dichtbij is, doe ik op de fiets en de rest met de tram, de bus en de metro. In coronatijd heb ik het OV gemeden, want ik hoor bij de groep kwetsbare ouderen. Ik had wel behoefte om eropuit te gaan, maar er kon weinig.

Ik kom net van de handkliniek en ben op weg naar huis. Het is fijn dat ik daar met het OV naar toe kan. Ik heb wel een mobiel, maar een app heb ik niet nodig. Thuis zoek ik op de computer de route en de aansluitingen op. Zo kom ik overal waar ik naar toe wil.

Ellen
Amsterdammer

Governance

Hoe we onze organisatie besturen en hoe ons toezicht en het risicomanagement zijn vormgegeven, beschrijven we in het hoofdstuk Governance en — in meer detail — op onze corporate website.