

GVB Holding NV

Jaarverslag 2021



OV-Governance

In 2021 is de basis gelegd voor een nieuwe bestuursstructuur voor het OV in Amsterdam.

De aansturing van de OV-keten in Amsterdam is in 2021 geoptimaliseerd zodat reizigers nu en in de toekomst snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar hun reis kunnen maken. Om dit mogelijk te maken moesten de bestuursstructuur – de governance – van de OV-keten in Amsterdam heringericht worden. In 2021 is daar de basis voor gelegd en sinds januari 2022 is deze nieuwe werkwijze van kracht. Met deze bestuursstructuur kunnen de drie organisaties die verantwoordelijk zijn voor het OV – de gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en GVB – elkaar makkelijk vinden, kunnen zij sneller en efficiënter werken en zijn hun rollen, taken en bevoegdheden beter verdeeld. Dit zorgt voor robuust openbaar vervoer nu en in de toekomst.

Toekomstbestendig OV

Het OV-systeem moet een systeem zijn met goede verbindingen tussen metro, bus en tram, een hoge frequentie, soepele aansluitingen op trein- en veerdiensten en mogelijkheden voor deelvervoer. Het OV is een van de vitale sectoren van onze economie. Dat is eens te meer gebleken tijdens de corona-lockdowns, waarin mensen er toch op moeten kunnen rekenen dat ze bijvoorbeeld met de bus of tram naar hun werk of naar het ziekenhuis kunnen. Ondanks corona is de verwachting dat het aantal reizigers in het OV de komende jaren flink gaat groeien. Willen we toekomstbestendig blijven dan moeten we daar nu op acteren.

Taken en verantwoordelijkheden

Drie organisaties zijn samen verantwoordelijk voor het OV in Amsterdam: Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en GVB. Om het OV-systeem te verbeteren, gaan we beter met elkaar samenwerken en de taken en verantwoordelijkheden anders verdelen. Hoe die samenwerking eruitziet, is uitgewerkt in de nieuwe OV-Governance, die sinds 1 januari 2022 een feit is.

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor de visie op het OV. Die vertalen ze in concrete plannen. De Vervoerregio is tegelijk opdrachtgever voor het hele OV-systeem, het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur, de contracten, de financiering en zo nodig de bijsturing. GVB voert het contract met de Vervoerregio uit voor het stadsvervoer in en om Amsterdam.

Ook is GVB verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Hiervoor is een deel van Metro en Tram (onderdeel van de gemeente Amsterdam) gefuseerd met onze afdeling Rail Services. Samen vormen ze het nieuwe Railinfrabedrijf (RIB), dat met ingang van 1 januari 2022 operationeel is. Een deel van de medewerkers van de gemeentelijke afdeling Metro en Tram (MET) werken nu bij GVB; een ander deel bij de Vervoerregio. Binnen de gemeente is een nieuwe directie Bijzondere projecten opgericht, die grote en complexe projecten gaat uitvoeren, zoals het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en de aanleg van de Uithoornlijn.

Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor alle beheer- en onderhoudsactiviteiten van de railinfrastructuur en GVB is opdrachtnemer hiervoor. De afspraken hierover zijn vastgelegd in de Asset Management Railinfra Overeenkomst (AMRI) tussen de Vervoerregio en GVB Infra BV (de statutaire naam van het Railinfrabedrijf). De tram- en metro-infrastructuur blijft in eigendom van de gemeente Amsterdam.

Aandelen

De aandelen zijn met ingang van 2022 anders verdeeld. In 2021 was de gemeente 100% aandeelhouder, maar Vervoerregio Amsterdam heeft een prioriteitsaandeel in GVB verworven waaraan bijzondere zeggenschapsrechten zijn verbonden, bijvoorbeeld over benoeming, schorsing en ontslag van bestuurders en over het jaarplan en de jaarrekening van GVB Exploitatie BV en GVB Infra BV. Voorheen was er een inhouse-constructie, waarmee de Vervoerregio doorslaggevend zeggenschap had bij een aantal onderwerpen. Het prioriteitsaandeel ziet toe op de onderwerpen waarvoor de gemeente tot eind 2021 voorafgaande goedkeuring van de Vervoerregio nodig had.

Activa

Binnen de afspraken over de OV-Governance zijn ook de afspraken rond activa verbeterd. GVB en de Vervoerregio gaan samen nog beter nadenken over de aanschaf en het onderhoud van alle strategische activa en hebben daarvoor procesafspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in een addendum en toegevoegd aan de bestaande concessieafspraken. Onder meer is afgesproken om jaarlijks gezamenlijk één vervoersprognose vast te stellen. Daarvan leiden we af hoeveel voertuigen we nodig hebben en we werken een gezamenlijk investeringsplan voor de komende 15 jaar uit. Verder zijn afspraken gemaakt over hoe we de besluitvorming rondom investeringen samen sneller en efficiënter kunnen voltooien. Tot slot is afgesproken hoe investeringen bekostigd kunnen worden en op welke wijze bekostigingen het beste geregeld kunnen worden.

Tram- en metrorails

Een belangrijk onderdeel van het OV-Governance-traject was het afsluiten van een nieuw contract voor het beheer en onderhoud van alle tram- en metrorails in Amsterdam. Dit is het nieuwe AMRI-contract geworden: Asset Management Rail Infra. Vervoerregio Amsterdam en GVB hebben een overeenkomst afgesloten voor 13 jaar. Het belangrijkste verschil met voorheen is dat GVB direct schakelt met de Vervoerregio. Voorheen zat MET er nog als partij tussen en verstreekte de Vervoerregio alleen subsidie. Doordat MET en GVB Rail Services nu onder één vlag gaan werken en de Vervoerregio opdrachtgever wordt, kunnen we veel efficiënter werken.

Werkplezier en betere resultaten

Een verbeterde samenwerking levert allereerst meer werkplezier op, want het is duidelijk wie waar verantwoordelijk voor is. Naast het werkplezier en inhoudelijke projecten waar de organisaties door hun samenwerking samen de tanden in kunnen zetten, komt er ook significante verbetering in processen en daarmee betere resultaten.

Interview Thea de Vries

Thea de Vries, directeur Vervoerregio Amsterdam:

“Samenwerken is de sleutel tot succes”

Hoe kijkt u terug op GVB in 2021?

“We hebben het hele jaar hard samengewerkt om het openbaar vervoer beschikbaar te houden voor iedereen die daar gebruik van wil maken. Om dat financieel in goede banen te leiden, trekken we ook samen op richting het rijk. GVB doet het goed. Er is inmiddels veel aandacht voor efficiency en dat is hard nodig om de kosten te beheersen. Maar je moet tegelijk het product aantrekkelijk houden en zorgen dat mensen weer instappen. Dat is een lastige combinatie. Het aantal reizigers was in november nog veelbelovend, maar dat daalde daarna door de maatregelen weer. Alle reden dus om samen volle bak door te gaan.”

Waarom heeft de Vervoerregio met GVB precies samengewerkt?

“Enerzijds werken we samen aan het vraagstuk hoe we straks klaarstaan als iedereen weer terugkomt naar het OV. Aan de andere kant zijn we bezig geweest om de governance voor de infrastructuur opnieuw in te richten. Daarvoor hebben we veel werk verzet, want we moesten nieuwe afspraken maken en contracten sluiten waarin alle rollen helder vastgelegd zijn. Wij hebben GVB aangewezen als beheerder van de infrastructuur, dat was voorheen de gemeente Amsterdam. Ook is de Vervoerregio aandeelhouder in GVB geworden. Bij zo'n verandering moet heel duidelijk zijn wat je precies overdraagt en wat daarbij komt kijken.”

Die samenwerking is dus superbelangrijk.

“Zeker. Het allerbelangrijkste vind ik dat we samen met GVB en de gemeente zoeken hoe we ons gezamenlijke doel bereiken: een goedwerkend vervoersysteem. Daarin is



samenwerken de sleutel tot succes, niet de papieren documenten. Want de mensen moeten het uiteindelijk laten werken.”

Heeft corona in dit traject vertragend gewerkt?

“Nee, het besluit hiervoor was al vóór corona genomen en tijdens de crisis hebben we daaraan doorgewerkt. Het gaat vooral over de assets, de ‘spullen’, die je sowieso nodig hebt voor een goedwerkend vervoersysteem, corona of niet. In de exploitatiekant, waarvoor wij als Vervoerregio in de concessie met GVB samenwerken, heeft corona wel voor vertraging gezorgd. In 2019 hadden we geconcludeerd dat alle doelen uit onze concessie gehaald waren, dus wilden we versneld naar een nieuwe concessie. Maar we zijn teruggezet in de tijd. Met de huidige concessie kunnen we nog uit de voeten, en we zitten in een bijzonder tijdsgewricht, met overheidssteun. Als Vervoerregio hebben we ook veel gedaan om dat voor elkaar te krijgen voor de stad en dus voor GVB. Maar de onzekerheid over de toekomst is nog niet verdwenen.”

Hoe kijkt u naar die toekomst?

“We moeten er niet te pessimistisch over zijn. Dit is een tegenslag, maar op termijn gaan we in onze regio alleen maar meer OV inzetten om mensen goed door de stad te kunnen laten gaan. We moeten nu vooral zorgen dat we voldoende geld hebben om het huidige systeem in de benen te houden en straks door te kunnen groeien. Dat past bij de ontwikkeling van de stad. Er komen steeds meer mensen in dit gebied wonen en de auto is geen oplossing, er moet ruimte zijn voor OV en daarbij is GVB een belangrijke partner. GVB is een solide en professioneel bedrijf en is onmisbaar in het OV-systeem. Ik ben blij dat er op alle niveaus vertrouwen is en dat onze samenwerking een boost heeft gekregen. We hebben al laten zien dat het goed is als we bij een groot probleem samen optrekken. Dat moeten we vasthouden. En het is fantastisch dat we met de nieuwe governance zo veel vaart hebben weten te maken en ons doel hebben behaald. Dat gebeurt alleen maar als je dat met elkaar graag wilt. Dat commitment is er. Per 1 januari 2022 gaan we laten zien dat het beter wordt en dat we de juiste keuzes hebben gemaakt.”