

GVB Holding NV

Jaarverslag 2022



Pamela Pinas, trambestuurder

‘... want waar we ook
naartoe gaan, we zullen
altijd weer thuiskomen’

Rozieta Salihu, reisdichter GVB

Onze omgeving

Verschillende trends hebben invloed op ons werk, zoals het veranderd reizigersgedrag na corona, de krapte op de arbeidsmarkt, de klimaatcrisis, en de oorlog in Oekraïne, die leidde tot hogere energieprijzen. Verder legt de inflatie druk op de cao en zien we de groeiende behoefte om de stad leefbaarder te maken.

Trends en ontwikkelingen

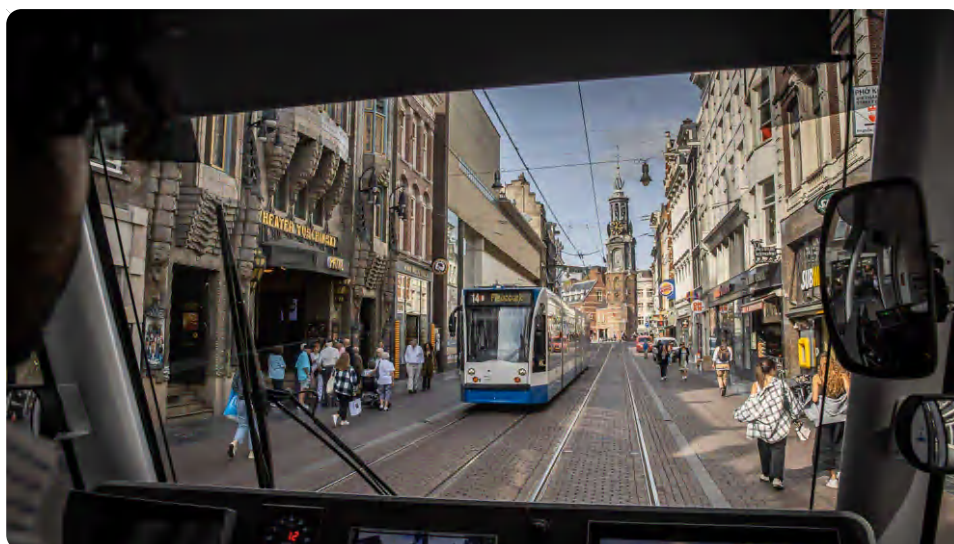
Veranderd reizigersgedrag

Het jaar 2022 begon in lockdown. In januari kwamen versoepelingen van de maatregelen: de scholen gingen weer open en in februari waren er weer evenementen met publiek. Langzaam maar zeker ging de samenleving weer open. Ook tijdens de lockdown bleef het OV beschikbaar voor reizigers. Mondkapjes waren in het OV nog verplicht tot 23 maart, de dag waarop de laatste coronamaatregelen vervielen.

De effecten van de coronacrisis zijn nog steeds voelbaar. Het aantal reizigers is niet terug op het niveau van voor de coronacrisis. Dat geldt voor de hele OV-sector, maar voor Amsterdam in het bijzonder, omdat daar behalve veel kantoormedewerkers ook veel toeristen reizen. De kantoormedewerkers zijn post-corona in hun hybride werkweek meer vanuit huis gaan werken en de toeristen zijn nog lange tijd weggebleven uit de stad.

De effecten van de coronacrisis zijn nog steeds voelbaar

De OV-sector heeft heel 2022 ondersteuning van de overheid gekregen in de vorm van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV), waardoor het OV in stand bleef en vervoersarmoede voor reizigers werd voorkomen.



Krapte op de arbeidsmarkt

Een groot probleem voor veel sectoren is het enorme tekort aan medewerkers. Volgens het CBS is het tekort sinds de jaren '60 en '70 niet zo groot geweest als nu. In het najaar van 2022 waren er 130 vacatures tegenover 100 werkzoekenden.

In het OV is deze krapte ook duidelijk merkbaar. Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. Ten eerste de vergrijzing: een hoog percentage werknemers heeft de pensioengerechtigde leeftijd bereikt of stopt vroegtijdig met werken. De economische opleving na de coronacrisis speelt mee, en bedrijven die ondersteuning kregen, hebben het hoofd boven water gehouden en hebben medewerkers in dienst gehouden. Het economisch herstel na corona ging daarnaast gepaard met een snel groeiende behoefte aan personeel. Verder loopt het aantal gediplomeerden in het praktisch onderwijs terug.

In het OV is de krapte op de arbeidsmarkt merkbaar

In het OV speelt ook het verzuim een rol. Medewerkers zijn in coronatijd gemaand om thuis te blijven bij klachten, wat post-corona mogelijk in het gedrag doorwerkt. De terugloop van het personeelsbestand was niet tijdig te keren door mensen op te leiden. De oplopende werkdruk voor de resterende collega's versterkt het proces: meer mensen vallen uit, waardoor het tekort verder oploopt.



2022 was een pittig jaar. Een jaar dat begon met de langzame terugkeer uit een harde lockdown. Bovendien was het 't eerste jaar van de nieuwe samenwerkingsstructuur (ov-governance), met als doel het creëren van een toekomstbestendige bedrijfsvoering. Samen met GVB heeft de Vervoerregio zich ingespannen voor het herstel van reizigers en de inzet op werving van personeel, een verbeterslag in het veiligheidssysteem van de metro (S&C), het uitbreiden van de elektrische bussen en de bijbehorende laadinfra. Ondanks alle uitdagingen van 2022 is het 't personeel gelukt 'gewoon' de trams, metro's en bussen te laten rijden en de regio bereikbaar te houden en daar zijn we als Vervoerregio trots op. Met energie en vertrouwen gaan we dan ook de uitdagingen van 2023 met elkaar aan!

Marja Ruigrok

Vicevoorzitter dagelijkse bestuur Vervoerregio Amsterdam

Oorlog in Oekraïne: hoge energieprijzen en inflatie

De energieprijzen stegen in 2022 ongekend hard, nadat ze in het voorgaande jaar al flink omhoog waren gegaan en er al een gastekort was. De aanleiding van de extreme prijsstijging is de inval van Rusland in Oekraïne op 24 februari 2022 en de aanhoudende bezetting, die leidde tot brandstofschaarste. De landelijk vastgestelde prijsverhoging voor OV-tickets kan de torenhoge kostenstijgingen van energie en materialen bij lange na niet compenseren.

De energieprijzen stegen in 2022 ongekend hard

OV-NL, de brancheorganisatie van alle 9 Nederlandse OV-bedrijven, heeft gepleit voor het opnemen van compensatiemaatregelen voor de OV-sector in de Najaarsnota. Dit gebeurde niet, maar bij de begrotingbehandeling van het ministerie van IenW dienden GroenLinks en PvdA een motie in die de regering opriep tot compensatieafspraken door het rijk. Deze motie is unaniem aangenomen en het gesprek met Den Haag hierover loopt.

Er is sprake van een hoge inflatie in Nederland. De kosten van materialen, energie en productie worden doorberekend en leiden in 2023 tot hogere kosten voor levensonderhoud van iedere burger in Nederland. Dit leidt tot verhoogde druk op cao's. In diverse sectoren wordt steeds meer gestaakt voor een hoger loon. Dit legt druk op de arbeidsverhoudingen. Zeker in combinatie met de hoge werkdruk, een krappe arbeidsmarkt en een hoog ziekteverzuim.

Klimaatcrisis

De klimaatverandering wordt steeds zichtbaarder en voelbaarder. Mobiliteit is in Nederland verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de CO₂-uitstoot, en volgens Aanpak Stikstof veroorzaakt de verkeer- en vervoersector 11% van de stikstofneerslag in Nederland, waarvan het OV een deel voor zijn rekening neemt. De landelijke OV-doelstelling is om de CO₂-uitstoot naar 0 terug te brengen in 2050. De overheid stimuleert duurzame vormen van vervoer 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.

Behoeftte aan leefbaarheid

De gemeente Amsterdam wil de leefbaarheid van de stad vergroten. De stad blijft groeien en de ruimtedruk neemt navenant toe. De gemeente vertaalt het vergroten van leefbaarheid in een autoluw beleid en in scherpe keuzes in het omgaan met schaarse ruimte. Er komt minder plaats voor (vaak stilstaande) auto's en voetgangers. Fietzers en OV krijgen meer ruimte. De plannen zijn vertraagd door corona, maar het college van B en W dat in 2022 is benoemd, zet hier de komende jaren vol op in. Door het terugdringen van het aantal auto's groeit het OV tot 2030 met 40% tot 50% en stijgt de vraag naar e-bikes, deelscooters en deelauto's.

Fietzers en het OV krijgen meer ruimte in de stad

Leefbaarheid wordt ook vertaald in veiligheid. De maximumsnelheid gaat op veel plaatsen in Amsterdam van 50 naar 30 kilometer per uur. Omdat dit autorijden in de stad minder aantrekkelijk maakt, zullen meer mensen gebruikmaken van het OV. Verlaging van de snelheid raakt ook het OV in de stad, maar op vrije tram- en busbanen en snelle hoofdverbindingen mogen trams en bussen nog wel 50 kilometer per uur rijden.

Digitalisering

De mogelijkheden van nieuwe technologie ontwikkelen zich in rap tempo: inzet van artificial intelligence en gebruik van data biedt in het OV tal van efficiëntie- en effectiviteitsmogelijkheden. Het gebruiken van IT in klantprocessen (gemak van plannen, boeken en betalen), datagestuurde werken om predictive maintenance te kunnen doen, logistieke planningsprocessen en ontwerpen van vervoersnetwerken, zijn voorbeelden van wat binnen het OV steeds meer met betrekking tot digitalisering wordt gebruikt. Reizigers merken dit in het reizen met het OV: dat gaat sneller, veiliger en met meer gemak. Ook krijgen reizigers steeds meer ondersteuning van digitale middelen, zoals apps en digitaal betaalgemak.

De opmars van de digitalisering zet ook in het OV door

Er is ook een nadeel: een grotere afhankelijkheid van digitalisering en digitale systemen maakt organisaties kwetsbaarder voor cybercrime. Daarom wordt er meer geïnvesteerd in cybersecurity.

Elektriciteitsnet

Veel projecten voor de productie van zonne- en windenergie lopen vertraging op, omdat het elektriciteitsnet 'vol' zit. De vraag naar elektriciteit groeit intussen gestaag. Ook het plaatsen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen voor het OV is erg moeilijk. Daarnaast speelt het probleem van congestie op het net, 'filevorming' die ontstaat als de transportvraag van elektriciteit groter is dan de capaciteit van het net. Dit zijn belemmeringen voor de energietransitie en dus ook voor de vergroening van het OV.

Missie, visie, strategie

Voor de periode 2022-2025 hebben we een nieuwe strategie opgesteld. Daarmee gaan we stevige uitdagingen aan waarvoor de mobiliteit in Groot-Amsterdam wordt gesteld. Ook onze missie is veranderd. Vooropstaat dat GVB het anker wil blijven in het Amsterdamse vervoerssysteem.

Uitgangspunten

Dit zijn onzekere tijden. Ook voor de mobiliteit in Groot-Amsterdam. Door corona halverde ons reizigersaantal. We zien duidelijke groei, maar de komende jaren blijven in dat opzicht onzeker. Ook bestuurlijk gebeurt er veel. Samen met de gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam hebben we de OV Governance opnieuw vormgegeven en een nieuwe concessie dient zich aan. De stad wordt autoluw, de duurzaamheidseisen worden strenger. We zien bovendien dat de mobiliteit verandert. In coronatijd zijn veel voormalige GVB-reizigers gebruik gaan maken van deelmobiliteit en e-bikes. Veel impact hebben natuurlijk de brede maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de klimaatcrisis en de digitalisering.

Voor ons beleid is de Omgevingsvisie 2050 van de gemeente Amsterdam belangrijk. Daarin staat hoe de stad er in de toekomst uit moet zien. Amsterdam blijft groeien. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, moeten stedelijke voorzieningen en nieuwbouw worden gespreid. Er komen meerdere stadskernen. De bedoeling is om auto's uit de stad te weren en van Amsterdam een OV-, wandel- en fietsstad te maken. Leefbaarheid betekent ook dat de stad inclusief, bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen.

Rekening houdend met de uitdagingen van nu en in de toekomst hebben we onze missie opnieuw benoemd en een nieuwe strategie uitgestippeld. De doelen hierin streven we na aan de hand van kritische prestatie-indicatoren (KPI's), die onze prestaties op specifieke vlakken bijhouden.

Missie en visie

Missie

GVB wil bijdragen aan een leefbare, bereikbare stad. Onze missie is daarom veranderd in: *De reiziger in Groot-Amsterdam kiest voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.*

Visie

De kern van onze strategie is dat we, op basis van de verwachte groei van de stad, een integrale aanbieder willen zijn in klimaatvriendelijk en duurzaam reizen. We bieden één totaaloplossing met een vervoernetwerk dat in termen van kosten en bereikbaarheid optimaal is afgestemd op de reizigersvraag: we bieden vervoer met de bus, metro, tram en veren aan, maar we laten ook zien waar je beter kunt lopen of fietsen. Als integrale mobiliteitsaanbieder zijn we ook verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en onderhoud van de infrastructuur, alsook voor het beheer en onderhoud van voertuigen en locaties. In deze totaalbenadering zit onze unieke kracht.