

Stukken Algemene Ledenvergadering Reizigersvereniging Rover



15 november 2025

Deventer Schouwburg, Deventer

Uitnodiging ALV

Hierbij nodigen wij u uit voor de tweede Algemene Leden Vergadering van Rover, op **zaterdag 15 november 2025 van 13:00 tot 16:00**. Inloop vanaf 12:30 en na 16:00 is er een borrel. Na de ALV zullen we aan de slag gaan met het thema betaalbaarheid in het OV en de middag wordt afgesloten met een borrel.

De ALV zal hybride zijn, u kunt zowel fysiek als online de ALV volgen. Fysiek vindt de ALV plaats in de Deventer Schouwburg, Leeuwenbrug 2, 7411 TJ Deventer. Dat is tegenover het station van Deventer. I.v.m. de catering vragen we u om u vooraf aan te melden via secretariaat@rover.nl. Indien u niet komt, hoeft u dat niet aan ons te laten weten. Vragen voor de rondvraag moeten uiterlijk 7 november bij het bestuur worden ingediend.

De ALV is ook online bij te wonen via www.rover.nl/alv. Kiest u vervolgens voor 'deelnemen op het web/ doorgaan in deze browser' en u kunt zonder problemen meedoen met de vergadering. Het is niet nodig om programma's te downloaden of apps te installeren als u vanaf een computer deelneemt. Vanaf een tablet of telefoon is het aan te raden om de Microsoft Teams app te installeren. Voor Apple apparaten of Chromebooks is het altijd noodzakelijk om de app te installeren.

Tijdens de vergadering vragen we u om uw microfoon te dempen. Wilt u iets zeggen, een vraag stellen of op iemand reageren? Klik dan op het knopje 'hand opsteken'. De voorzitter zal u dan het woord geven, waarna u uw microfoon aan kunt zetten. Een webcam is niet noodzakelijk om deel te nemen, maar mag uiteraard wel gebruikt worden.

Agenda van de ALV

Inloop 12:30 – aanvang 13:00

- 1. Opening, vaststellen agenda en mededelingen**
 - 2. Stand van het land – Korte schets door directeur Freek Bos**
 - 3. Begroting 2026**
In deze begroting presenteert het bestuur de financiële plannen voor 2026.
 - 4. Activiteitenplan 2026**
Hier worden de beoogde activiteiten voor 2026 beschreven. Wat gaan het bestuur, het kantoor en de vereniging in het komende jaar doen? Welke doelen stellen we onszelf en hoe gaan we deze bereiken?
 - 5. Verslag Algemene Ledenvergadering op 17 mei 2025**
Het verslag van de vorige ALV ligt ter goedkeuring voor.
 - 6. Rondvraag (vragen graag van tevoren indienen: www.rover.nl/alv)**
-

Thema betaalbaarheid

Aanvang 14:30

Na de ALV volgt een themagedeelte over betaalbaarheid van reizen met het OV. Goede abonnementen zorgen ervoor dat meer reizigers voor het openbaar vervoer kiezen. Egon Hogenboom, specialist op het gebied van abonnementen, gaat ons inspireren met goede voorbeelden uit binnen- en buitenland. Daarna gaan we zelf aan de slag. Want als vervoerders klagen over pieken op dinsdag en donderdag tijdens de spits, hoe kunnen we dan reizigers verleiden op andere momenten te reizen? Als Rover gaan we daar volgend jaar over in gesprek met de vervoerders, een unieke kans dus om input mee te geven.

Borrel!

3. Begroting 2026

Het bestuur stelt voor de begroting zoals deze hierna wordt gepresenteerd vast te stellen.

Toelichting Begroting

Algemene inleiding

Als vereniging hebben we de afgelopen jaren voorzichtig begroot om zo gedurende het boekjaar geen negatieve verrassingen te verwerken te krijgen. Acties om leden te werven werden bijvoorbeeld wel aan de lastenzijde begroot, maar groei in donaties en contributies werden bewust niet meebegroot. Die inkomsten zijn immers nog onzeker. Voor de subsidie die we verkrijgen werd in de begroting uitgegaan van hetgeen we in onze aanvraag hadden genoteerd. Voor 2026 passen we die lijn niet aan, maar heeft dat wel invloed op de begroting. Zo zien we dat er structureel meer inkomsten uit donaties en contributies zijn, zelfs als we dat corrigeren voor eenmalige legaten. Daarop passen we de begroting nu aan.

In het regeerakkoord van het thans demissionaire kabinet is opgenomen dat alle subsidies die het rijk verleent worden gekort. Voor Rover verwachten we dat dit vanaf 2026 gaat gelden. In de begroting is daarom een lager bedrag voor de subsidie opgenomen. Het lagere subsidiebedrag kan de vereniging niet uit eigen middelen compenseren. We verlagen daarom de uitgaven door geen trainingen meer aan te bieden voor de ROCOVs daarnaast zullen we ook moeten snijden in de beschikbare FTE's onder de beleidsmedewerkers. Voor 2027 verwachten we een verdere daling van de subsidie. De algemene reserve, die ook dient voor het opvangen van deze tegenvallers, is van voldoende omvang om onze juridische verplichtingen op te vangen. Dat is ook het geval indien de subsidie in de periode na 2027 nog verder zou dalen.

Voor het bestuur onderstreept de daling van de beleidssubsidie het belang van verdere groei van de vereniging. Het verkrijgen van meer eigen inkomsten stond al hoog op de agenda, maar krijgt hierdoor nog meer urgentie. Tijdens de vorige ALV heeft de vereniging al besloten middelen te reserveren ten behoeven van fondsen- en ledenwerving. Het bestuur stelt voor die middelen volgend jaar voor een deel in te zetten.

Specifieke toelichting Baten

De inkomsten uit contributie & giften hebben we al een aantal jaren op 165 duizend euro begroot. De verwachting is dat we dit jaar (2025) in lijn met 2024 uitkomen op ongeveer 185 duizend euro (Exclusief grote eenmalige legaten). Ook de jaren daarvoor lagen de inkomsten hoger dan begroot. Voor 2026 begroten we daarom 185 duizend euro aan baten in. Gezien de afgelopen jaren lijkt dat realistisch. De opbrengsten voor specifieke campagnes begroten we ook in lijn met de opbrengsten van de afgelopen jaren. Overige inkomsten betreft losse verkopen en projecten zoals het Spoorboekje en het Handboek OV. Op deze post begroten we inkomsten van eenmalige, tijdelijke projecten. Ook het komende jaar gaan we proberen deze post te vergroten, de inkomsten boeken we pas in op het moment dat daarvoor voldoende zekerheid bestaat. Impactvollere veranderingen verwachten we in bij de subsidie beleid. Dat betreft een subsidie om de advisering binnen het NOVB en LOCOV mogelijk te maken evenals het ondersteunen van de ROCOV's. Deze meerjarige subsidie liep 31 december 2024 af. In overleg met het ministerie is er gekozen voor een eenjarige verlenging waarbij er geen sprake was van een daling van de subsidie. Voor de jaren 2026 en 2027 zijn de signalen echter niet positief. In het hoofdlijnen akkoord van het Kabinet Schoof is een integrale korting van alle subsidies opgenomen. Het ministerie van IenW lijkt deze door te voeren. We gaan daarom uit van een daling van het beschikbare subsidiebedrag. In de begroting is het bedrag opgenomen wat naar verwachting beschikbaar is. Doordat de inkomsten van de subsidie wegvallen zullen we ook snijden in de daarmee samenhangende

kosten. Zo zullen we geen trainingen voor de ROCOV's kunnen organiseren en zullen we de personeelskosten verlagen. Uiteraard gaan we well opzoek naar alternatieve bekostiging voor de ondersteuning van de ROCOV's.

Lasten

De vereniging heeft grote ambities om te groeien. Daarvoor zijn de laatste jaren ook middelen opgehaald. Deze gaan we komend jaar voor een deel inzetten zodat we de groei kunnen bereiken. Dat laat zich vooral vertalen in een hoger budget voor communicatie en leden- en fondswerving. Campagnes die we voeren zorgen (in)direct ook voor meer fans. Hoewel we daar lagere inkomsten verwachten, verlagen we het budget daarvoor niet. Verder zijn de lasten voor de subsidie beleid gedaald zodat ze in lijn liggen met de verwachte inkomsten.

Dit betekent dat de vereniging volgend jaar fors meer zal uitgeven. De hogere uitgaven worden gedekt uit de specifieke reserves die de vereniging de afgelopen jaren heeft opgebouwd. Deze reserves zijn hiervoor geoormerkt en renderen in ogen van het bestuur het beste als we deze inzetten voor groei van de vereniging. Hieronder een overzicht van de reserves. Het bestuur is zich er van bewust dat dit flinke uitgaven zijn, maar ziet ook dat de middelen beschikbaar zijn én dat dit nodig is om de vereniging verder te laten groeien. Bovendien, groeit de overige reserve licht.

De voorgestelde begroting staat op de volgende pagina.

Overzicht relevante beschikbare reserves en fondsen:

	Verwachte stand 1/1/2026	Verwachte stand 31/12/2026	Mutatie
Algemeen reserve (o.a. ter dekking van juridische verplichtingen)	136.913	138.213	+1300
Bestemmingsreserve Reizigersbinding/Ledenwerving	300.429	180.429	-120.000
Bestemmingsfonds "Goed OV"	30.000	20.000	-10.000

Baten	Resultaat 24	Begroting 25	Prognose 2025	Begroting 2026
Subsidie Beleid				
Waarvan personeelskosten	338.421	289.000	266.284	263.200
Waarvan organisatievergoeding	84.605	72.250	66.571	65.800
Waarvan projectkosten	50.639	24.500	24.500	12.000
Contributie & giften	183.342	165.000		
Contributie			165.159	165.000
Giften			220.065	20.000
Inkomsten overige projecten	106.031	0	17.167	10.000
Overige inkomsten/verkoop	23.549	8.000	3.000	3.000
Donaties campagnes	23.355	25.000	19.222	20.000
	809.942	583.750	781.968	559.000
Lasten				
Personeelskosten algemeen	92.427	101.000	104.652	108.000
Huisvesting	12.317	15.000	12.717	13.500
Organisatie	43.627	35.000	40.211	38.000
Bestuur	3.988	5.000	5.000	5.000
De Reiziger	24.127	25.000	25.284	27.000
PR & Communicatie	42.099	55.000	54.273	50.000
Afdelingen	3.807	9.000	4.000	9.000
Ieden- + fondswerving	4.918	8.000	10.876	130.000
Overige projecten	69.329	5.000	5.073	5.000
project beleid				
Waarvan personeelskosten	338.421	289.000	266.284	263.200
Waarvan projectkosten	50.639	24.500	24.500	12.000
Campagnes				
Waarvan personeelskosten	649	5.000	0	5.000
Waarvan projectkosten	33.322	20.000	27.783	25.000
	719.670	596.500	580.653	690.700
Resultaat	90.272	-12.750	201.315	-131.700
Bestemmingsfonds Goed OV	-10.515		-8.561	-10.000
Bestemmingsfonds Amsterdam	359		424	
Bestemmingsreserve Reizigersbinding/Lede	100.428		200.000	-120.000
Algemene reserve	0		9.452	1.300
	90.272		201.315	-128700

4. Activiteitenplan 2026

De rijksbijdrage voor de exploitatie van het OV staat nog steeds onderdruk met een jaarlijkse bezuinigingen van honderden miljoenen. Reizigers die kiezen voor de internationale treinen, zijn er in steeds grotere getalen. Toch zien we dat de bestaande vervoerders langzaam zijn met het uitbreiden van het aantal verbindingen en het aantal stoelen. Het ministerie werkt aan wat zij publieke mobiliteit noemen, maar daarin lijken de belangen van de reiziger nog niet voorop te staan. Genoeg mogelijkheden dus voor Rover om reizigers te informeren over wat er wel kan en om de stem van de reiziger te vertegenwoordigen bij ministeries, vervoerders, gemeenten en andere partners. Onze doelstelling, duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen, wordt daarmee urgenter. De doelstelling hebben we niet alleen vastgelegd in de visie van Rover, maar staat ook centraal in ons werk. Met dit doel voor ogen stellen we het jaarplan voor 2026 voor. We willen weer een stapje dichterbij dat doel komen. Het klassieke openbaar vervoer, trein, bus, tram en metro, zullen voor reizigers onverminderd belangrijk blijven. Maar naast bestaande bekende deelsystemen zoals OV-Fiets en Greenwheels zullen steeds meer nieuwe initiatieven oppoppen en reizigers vervoeren. Ook beleidsmatig verwachten we in 2026 adviezen aan het (nieuwe) kabinet.

Ook in 2026 zal het een opgave zijn om te komen tot onze doelstelling. Want naast de genoemde uitdagingen, liggen forse prijsstijgingen liggen op de loer terwijl de korting aan de pomp wel opnieuw wordt behouden. Verder is, met de huidige planning, dat volgend jaar heel veel reizigers zullen overstappen van de OV-Chipkaart naar de nieuwe OVpas van het programma OVPay. Genoeg werk dus voor Rover om de reiziger te vertegenwoordigen en te informeren. Tegelijk is ook het maatschappelijk landschap voor verenigingen er niet makkelijker op geworden en moeten wij er veel tijd en energie voor vrijmaken om de reiziger aan ons te binden. Rover kampte de voorbije jaren met een achteruitgang van activiteiten en vrijwilligers. De afgelopen jaren hebben we gelukkig een groei in leden gezien. Die lijn willen we in 2026 doorzetten. Daarvoor moet het werk laagdrempeliger worden (minder kennis vereisen) gecombineerd met veel meer gezelligheid en gemeenschapsgevoel. Dat het afgelopen jaar nieuwe jonge bestuursleden zijn gestart is daarom positief. Ook zien we dat in themagroepen nieuwe enthousiaste leden opstaan om daarmee te zorgen dat onze doelstelling elke dag een stapje dichterbij komt. We willen met enthousiasme meer fans voor Rover creëren en meer reizigers met plezier bij ons betrekken. Daarvoor willen we meer themagroepen activeren waardoor meer reizigers zich aan ons binden en daarmee het geluid van Rover ook zelf en uit zichzelf uitdragen.

Onze drie grote doelen voor de vereniging in 2026 zijn: 1) meer reizigers aan ons binden, 2) (financieel) meer mogelijk maken en 3) meer de stem van de reiziger laten horen. Deze doelen voor de vereniging passen bij de visie van Rover en kunnen er uiteindelijk voor zorgen dat onze visie, gedeelde duurzame mobiliteit voor iedereen gerealiseerd wordt. Waarom deze doelen? Rover heeft fans nodig om in het bestaan te kunnen voorzien. Fans kunnen financieel bijdragen door lid te worden of een donatie te doen. Maar niet alleen financieel. We hebben voor onze slagvaardigheid ook een achterban nodig namens wie wij spreken. Wanneer reizigers zich verbonden voelen met Rover, levert dat ook weer meer kennis op over de verbeterpunten in duurzame gedeelde mobiliteit waarvoor Rover zich moet inzetten.

Rover is een vereniging met beperkte middelen. Het versterken van onze positie met het werven van meer financiële slagkracht of het op andere manieren profiteren van beschikbare mogelijkheden, staat daarom hoog op onze lijst. Zoals de toelichting op de begroting liet zien, is dat met een dalende subsidie bovendien urgent. De vereniging heeft veel kennis in huis, dat maakt Rover uniek. Wij gebruiken onze kennis om veelal zelf namens de reiziger te spreken. Maar wie is die reiziger nu echt? Het is niet alleen voor Rover van belang die vraag te blijven stellen, maar ook van belang voor beleidsmakers, vervoerders en deelvervoeraanbieders.

1. Meer reizigers binden

Nieuwe ideeën marketing/communicatie

Dankzij een legaat kunnen we éénmalig een goede financiële impuls geven aan onze ledenwerving. In plaats van een advertentie hier en daar te plaatsen willen we goed gericht inzetten op groei van de vereniging. Dit gaan we doen met (tijdelijk) een verschuiving in de werkzaamheden op marketing/communicatiegebied of tijdelijke externe inhuur.

We gaan inzetten op een het binnenhalen van legaten. We geven iemand gericht de opdracht om content, middelen en een uitvoeringsplan te maken en uit te voeren op het binnen halen van legaten. Belangrijk is dat we ons realiseren dat deze legaten niet in 2026 zullen worden ontvangen, maar dat dit enkele jaren gaat duren.

Optimaliseren website

Er is al veel gedaan om onze website aantrekkelijker te maken. Ook zijn er strategische banners en knoppen geplaatst om onze bezoekers aan te zetten tot actie en zich bijvoorbeeld in te schrijven voor een nieuwsbrief. Maar er moet ook nog veel achter de schermen gebeuren. Bijvoorbeeld door iedere webpagina bepaalde trefwoorden mee te geven zodat de pagina beter in Google komt te staan. Ook gaan we meer in de gaten houden welke pagina's bezoekers trekken en met welke zoekwoorden mensen op onze website terechtkomen. Daar spelen we gericht op in door content te genereren.

Klantreis

We willen vaker betrokken reizigers benaderen, bijvoorbeeld door ze nadat ze een klacht hebben ingediend of petitie hebben ondertekend, na een aantal dagen nog te mailen en ze te wijzen op onze nieuwsbrief en ons Reizigerspanel. Op die manier kunnen we mensen langzaam steeds meer betrokken maken. In 2026 gaan we werken met een nieuw CRM: een relatiebeheersysteem waarin we meer gegevens kunnen bijhouden over betrokkenen en ze op de juiste manier kunnen benaderen. Zo willen we onderzoeken of klachtindieners een automatische mail kunnen ontvangen met meer informatie over wat Rover doet met klachten en later nog eens een mail met informatie die aansluit bij het klachtonderwerp.

Gegevens verzamelen via website

We willen zoveel mogelijk mailadressen verzamelen via onze website zodat we mensen later gericht kunnen benaderen in de klantreis. Dit doen we door bijvoorbeeld brochures aan te bieden die mensen kunnen aanvragen per mail en door onze nieuwsbrief efficiënt onder de aandacht te brengen. We gaan een designer vragen templates voor deze folders te maken en templates te maken voor sociale mediapost. Op die manier ontstaan consequente, herkenbare uitingen. Door daarnaast gericht advertenties in te kopen op sociale media bereiken we reizigers die behoefte hebben aan deze informatie. In 2025 hebben we hiervoor al geëxperimenteerd met de folder over reizen met de EC(D) naar België. Voor 2025 denken we aan reizen naar kerstmarkten, Duitsland, Geld terug bij vertraging en OVpay. De feitelijke informatie voor folders willen we verzamelen met behulp van vrijwilligers uit diverse themagroepen

Gerichte lidmaatschapsacties

Zo nu en dan doen we ons lidmaatschap in de aanbieding. Niet voor iedereen en continue, want dan krijg je het effect van "waardevermindering" waarbij je steeds moeilijker leden werft voor het

volle bedrag. Maar reizigers die bij ons bijvoorbeeld lid zijn van het panel of een brochure hebben gedownload, kunnen een gerichte kortingsaanbieding krijgen in de daaropvolgende klantreis. Daarnaast gaan we een gerichte actie uitvoeren om bestaande leden die 25 euro betalen te vragen de contributie te verhogen naar 35 euro per jaar.

De Reiziger en ledennieuwsbrief

Ons belangrijkste product om onze leden te binden, naast de belangenbehartiging, is ons blad De Reiziger. Dit blijft verschijnen als kwartaalblad. Aanvullend verschijnt meerdere keren per jaar de digitale nieuwsbrief met daarin ook achtergrondartikelen in ons online magazine.

Social Media

Social Media is aan het verschuiven: mensen verlaten X (Twitter) en verschijnen op verschillende andere platforms zoals Threads en Bluesky. We blijven actief op alle platforms en willen een aantal keer experimenteren met het plaatsen onze content als advertenties om meer mensen te bereiken.

Vergroten vrijwilligersbestand

We zien vaak dat nieuwe vrijwilligers zich aanmelden wanneer Rover in het nieuws is geweest. Zichtbaarheid blijkt daarmee onze beste wervingsstrategie, maar trekt vooral mensen met kennis of interesse in het openbaar vervoer. Daarom willen we in 2026 breder communiceren over onze verenigingsactiviteiten en vaker laten zien dat Rover niet alleen een belangenorganisatie is, maar ook een actieve, gezellige vereniging waar leden elkaar inspireren en ondersteunen. Om onze vrijwilligers beter te ondersteunen, zijn we in 2025 gestart met online bijeenkomsten voor vrijwilligers binnen de afdelingen. Tijdens deze sessies lag de nadruk op het vinden van oplossingen voor het tekort aan vrijwilligers. Een belangrijk nieuw idee dat hieruit is voortgekomen, is het concept van community-vrijwilligers.

Community-vrijwilligers vormen een nieuwe groep binnen Rover: zij zijn niet direct inhoudelijk betrokken bij OV-thema's, maar zetten zich in als ambassadeurs van de vereniging. Dit kunnen ze zowel landelijk als regionaal doen. Ze helpen afdelingen bij het vergroten van de zichtbaarheid in de lokale gemeenschap, zoeken actief naar nieuwe vrijwilligers en brengen mensen met verschillende achtergronden samen. Ook kunnen ze helpen bij het organiseren van bijeenkomsten en bijvoorbeeld Rover-café's waar we laagdrempelig nieuwe geïnteresseerden kunnen inspireren. Het uiteindelijke doel is om een meer divers en groter vrijwilligersbestand aan te leggen.

In 2026 willen we actief inzetten op het werven en begeleiden van deze community-vrijwilligers. We gaan onderzoeken welke aanpak het meest effectief is en monitoren wat hun inzet oplevert voor het versterken van onze vrijwilligersgemeenschap en het vergroten van de betrokkenheid bij Rover.

De evaluatie van de samenwerking met de Hogeschool Utrecht opleiding Eventmanagement leverde de conclusie dat de regionale wervingsevenementen niet goed van de grond waren gekomen. Wel is besloten om de samenwerking in 2025 nog een kans te geven maar een alternatieve opdracht uit te vragen, rondom werving voor een themagroep. Als na evaluatie blijkt dat dit succesvol was zullen we ook in 2026 nadenken over een opdracht.

Verenigingsactiviteiten anders inzetten

De Adviesraden zijn in de loop van de jaren veranderd door aanpassingen in de verenigingsstructuur. Daarom is het belangrijk dat we in 2026 de functie en invulling van de

Adviesraden gaan heroverwegen, zeker omdat dit een statutenaanpassing vereist. Wel zullen we de verenigingsdagen blijven organiseren met een open karakter, zodat ook geïnteresseerden welkom zijn. Daarom zullen we in de communicatie niet meer spreken over Adviesraden maar over Rover-dagen. Deze dagen zijn open voor alle vrijwilligers en geïnteresseerden in het werk van Rover. Inhoudelijk proberen we interessante en actuele thema's op de agenda te zetten en zorgen we voor uitwisseling en samenwerking tussen de verschillende afdelingen en groepen. Ook het programma na de ALV blijven we promoten onder niet-leden. De ervaring vanaf 2024 is geweest dat deze openstelling vooral goed werkt als het thema en het programma aansprekend is. Daar zullen we ook in 2026 extra op inzetten en streven naar minimaal 70 bezoekers op de ALV.

De Raildagen hebben nu drie jaar plaatsgevonden met wisselend succes. Wel zien we de meerwaarde van aanwezig zijn om leden voor het reizigerspanel en de vereniging te werven. In 2025 is Rover alleen in de Inktpot aanwezig geweest en niet meer bij Railcenter. In 2026 willen we het kraampje op de binnenplaats van de Inktpot weer bemannen en verkennen we mogelijkheden om bij andere locaties aan te sluiten.

In de zomers van 2024 en 2025 zijn wandelexcursies georganiseerd waar ook niet-vrijwilligers bij waren uitgenodigd. Dit werd erg goed ontvangen en de wandelingen zaten volgeboekt door Rover-leden die (nog) niet als vrijwilliger werkzaam zijn. Het werd erg gewaardeerd dat er een activiteit werd georganiseerd waar 'gewone' leden aan mee konden doen. Daarom gaan we hiermee door in 2026 en verkennen mogelijkheden voor uitbreiding. We denken hierbij aan wandelingen over oude spoortracés maar ook excursies naar bijvoorbeeld musea of andere interessante locaties.

De verenigingsactiviteiten die we voor de actieve leden organiseren zijn in 2026 weer als volgt:

Januari	Adviesraad	Digitaal
April	Adviesraad en concessiebeheer	Fysiek decentraal
Mei	ALV	Fysiek centraal
Augustus	Wandelexcursie	
September	Adviesraad en concessiebeheer	Fysiek centraal
September	Raildagen	Fysiek
November	ALV	Fysiek centraal

2. Meer mogelijk maken

Profilering kennis

Veel partijen weten ons al te vinden als experts op het gebied van openbaar vervoer en reizigersbelangen. We zien echter dat we vaak onze expertise delen zonder hier zelf op vooruit te gaan. Wij denken dat hier kansen liggen. In 2026 willen we onderzoeken hoe we ons momenteel profileren op het gebied van kennis, beleid en advisering. Ons doel is om Rover stevig in de markt te zetten zodat we vaker betaalde opdrachten kunnen uitvoeren en meer draagvlak kunnen creëren.

Hiervoor willen we vanuit het Handboek OV een masterclass opzetten gericht op ambtenaren, adviseurs en andere professionals in de OV-sector. Hiermee maken we onze kennis tegen betaling

beschikbaar en vergroten we het reizigersperspectief in het werk van nieuwe collega's in de mobiliteitssector. We zoeken geschikte partners om dit samen mee te organiseren.

Samenwerken met (groepen) studenten

Studenten en stagiairs kijken met een frisse blik tegen vraagstukken aan. Rover wil minimaal met 2 (groepen) studenten een project gaan draaien. Ook een stage kan hier onderdeel van uitmaken. Stages kunnen zowel beleidsmatig zijn, als ook ondersteunend aan de vereniging zoals op het gebied van communicatie of secretariële ondersteuning. In 2024 hebben wij de hulp gehad van een stagiair bij de communicatie. Zij leverde ons een interessant onderzoek met verbeterpunten.

Ook bood de stagiair ondersteuning bij onder andere de nieuwsbrief. Hierdoor deed ze praktische ervaring op en hielden wij handen vrij. Een nieuwe meewerkstagiair(e) die kan ondersteunen bij communicatie, ook binnen de vereniging, staat daarom hoog op ons verlanglijstje. Bij inhoudelijke beleidsmatige stages hebben we voorkeur voor een stage op het gebied van deelmobiliteit. Dat is een nieuw gebied waar veel reizigersgerichte kennis nog ontbreekt, zowel binnen de vereniging als bij beleidsmakers. We zien hierin ook mogelijkheden voor samenwerkingen met andere partijen.

Donatiebrief

We willen in het voorjaar van 2026 weer een eenmalige donatiebrief versturen om fondsen te werven voor een specifieke campagne. Met die campagne willen we uiteraard iets in het OV verbeteren, tegelijk willen we deze inzetten om meer aandacht voor Rover te genereren. Doel is om hiermee minimaal 25 duizend euro op te halen. Dat is iets hoger dan de opbrengst van de afgelopen 2 campagnes. Dat doen we bewust omdat het fonds voor campagnes leger aan het raken is.

Donaties van betrokkenen

We willen meer donaties halen uit momenten van betrokkenheid. Dit doen we door donatieknoppen te plaatsen in nieuwsbrieven en mailings die volgen na een actie (petitie, enquête). We gaan experimenteren met de plaatsing van de knoppen en de bedragen. Doelstelling is om hiermee 2000 euro op te halen. Dat bedrag is in lijn met de (verwachte) opbrengsten over 2025.

Fondswerving

In 2026 willen we weer samenwerkingen aangaan met bedrijven. In 2024 en 2025 hebben we daar ervaring mee opgedaan, onder andere via eenmalige onderzoeksfinanciering. Voor 2026 denken we daar wederom aan, maar ook betaalde samenwerkingen met inzet van het reizigerspanel zien we als mogelijkheden en het geven van advies of een lezing tegen betaling.

We verkennen in 2026 de mogelijkheden om te komen tot meer structurele financiering door bedrijven in de vorm van sponsoring, bedrijfslidmaatschap of een terugkerend onderzoek of campagne zodat Rover een stevige basis krijgt om te groeien. Uitdaging is wel dat eenmalige een structurele funding elkaar niet in de weg moeten zitten.

Doel is om in 2026 middels eenmalige en structurele funding 30.000 euro op te halen.

3. Meer namens de reiziger spreken

Reizigerspanel

Het Reizigerspanel is met zijn ruim 4500 deelnemers een belangrijk instrument om direct input op te halen bij de reiziger. In 2024 zijn we begonnen ons Reizigerspanel explicieter in de markt te zetten. Met resultaat: inmiddels telt het panel ruim 4500 leden. In 2026 gaan we het panel nog verder uitbreiden, onder meer door er op meer plekken op de website naar te verwijzen. Ons doel is het panel met minimaal 10% te laten groeien. Dat is dezelfde doelstelling als in 2025, in absolute aantallen wel groter. We zullen minimaal elk kwartaal het reizigerspanel om specifieke input vragen. Deze input gaan we vervolgens verwerken in concrete adviezen en gesprekken met vervoerders en/of overheden.

Samenwerking andere panels

Voor het jaar 2025 hebben we onszelf de opdracht gegeven om een samenwerking of onderzoek met een grote partij, zoals het EenVandaag opiniepanel of het RTL-panel uit te voeren. Op het moment van schrijven lopen daarover nog gesprekken. In 2026 zetten we dat voort of voeren we de samenwerking uit.

Meldpunten

Waar reizigers zijn, zijn ook klachten. En het is niet altijd duidelijk voor reizigers waar ze met deze klachten terecht kunnen. De klachtenpagina op onze website wordt niet voor niets altijd het meest bekeken door onze bezoekers. Ons ooit tijdelijke Meldpunt Volle Treinen bleek een blijvertje. We willen in 2026 onderzoeken of het mogelijk is meer te halen uit onze klachtenmeldpunten, bijvoorbeeld door samenwerking met een andere partij of door ze duidelijker in de markt te zetten. Zo kunnen we de input van de reiziger nog beter meenemen en tegelijk meer reizigers aan ons binden.

Onderzoek

We willen in 2026 tenminste vier onderzoeken uitvoeren waarbij we ons eigen reizigerspanel inzetten om de betrokkenheid bij Rover te vergroten. Daarnaast hebben wij het doel om minimaal één van deze onderzoeken in samenwerking met een andere partij te doen en hier ook een betaalde opdracht van te maken. Zoals we dat in 2024 hebben gedaan met ProRail, Keolis en Arriva rond werkzaamheden en in 2025 doen met diverse partijen in het onderzoek naar flexibel vervoer.

Indien we stagiairs vinden die bij willen dragen aan onderzoek kunnen er nog enkele (kleinere) onderzoeken bij komen. Bij de keuze van de onderwerpen proberen we in te spelen op actualiteiten en onze doelgroepen aan te spreken.

We denken op dit moment aan onderzoeken naar netwerkoptimalisatie bij werkzaamheden, de bereikbaarheid van voorzieningen en de herziening van het NS productportfolio. Mogelijke thema's die verder in beeld zijn: wonen en mobiliteit en OVpay.

OVpay

Steeds meer reizigers maken op de een of de andere manier gebruik van OVpay. Tot nu toe gaat dit met name om het betalen met de bankpas, die sinds 2023 volledig dekkend is geworden. In

vergelijking met de introductie van de OV Chipkaart, heeft het gebruik van de bankpas vrijwel geen klachten opgeleverd. Naast de bankpas zijn afgelopen jaar een kleine groep reizigers door middel van een pilot met de OVpas gaan reizen. In 2026 zal de OVpas voor alle reizigers beschikbaar worden gesteld. De OV-chipkaart zal stapsgewijs verdwijnen en in 2027 niet meer worden geaccepteerd. Met de OVpas wordt het mogelijk om te reizen met abonnementen en de studentenkaart. Bij de invoering van de OVpas gaan we actief op zoek naar ervaringen van reizigers met deze nieuwe betaalwijzen. Op die manier kunnen we vroegtijdig fouten opsporen. Ervaring leert: hoe meer mensen er gebruik van maken, hoe meer er fout kan gaan. Wij willen dit dan ook strak monitoren wanneer reizigers geen andere keuze meer hebben dan gebruik te maken van OVpay. OVpay levert ook de technische mogelijkheden om nieuwe abonnementen in te voeren, denk bijvoorbeeld aan het instellen van limieten per dag/week/maand. Deze nieuwe abonnementen kunnen nieuwe reizigers aantrekken en zijn daarom van belang. Rover wil zich in 2026 inzetten dat overal dergelijke aantrekkelijke abonnementen worden geïntroduceerd. Met name voor het spoor geldt bovendien dat de reizigersaantallen nog niet op het pre-coronaniveau liggen, terwijl de abonnementen nog wel stammen uit de tijd voor Corona. We willen daarover met de NS in gesprek.

Overige verenigingsactiviteiten

Afdelingen

Conform de visie die in 2022 is aangenomen werken we toe naar het samenvoegen van afdelingen naar het niveau van de provincie/ vervoersautoriteit. In 2024 is hiermee een start gemaakt met de regio Utrecht, waar drie afdelingen formeler zijn gaan samenwerken. In 2025 is hieruit een officieel verzoek tot fusie gekomen, waarna ook Gelderland volgde. Dit omdat hier geografisch anders overlap in werkgebied zou ontstaan. Beide afdelingen zullen begin 2026 een bijeenkomst organiseren waarin de fusie officieel gemaakt kan worden en geïnteresseerde leden kennis kunnen maken met Rover. Inmiddels zijn er ook in Zuid-Holland en een deel van de Metropoolregio positieve woorden gevallen over intensievere samenwerking. Deze mogelijkheden zullen we in 2026 zover mogelijk benutten. Doelstelling is om in 2025 3 (ver)nieuw(d)e afdelingen te realiseren.

De afdelingen zullen zich in 2026 onverminderd inzetten voor verbeteringen in de gehele duurzaam gedeelde mobiliteit. Dit zullen zij onder andere doen door bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2026 zoveel mogelijk proactief inbreng te leveren. Daarnaast zullen we natuurlijk de nieuwe gemeenteraad snel kennis laten maken met de visie van Rover en waar mogelijk proactief samenwerken. In een aantal afdelingen staan concessiewisselingen op stapel in 2026. Hier zal actief op gemonitord worden en zullen we signalen snel oppakken met de betreffende vervoerders en overheden. Ook zullen thema's als betaalbaarheid en doorstroming hoog op de agenda staan.

Rocov

Een belangrijk onderdeel van het werk in de afdelingen is de vertegenwoordiging in de verschillende Rocov's. Hier wordt op regionaal niveau het adviesrecht uitgevoerd. Ook in 2026 zullen de afdelingen weer zorgen voor een goede afvaardiging in het Rocov. Hierbij is afstemming met de rest van de afdeling belangrijk, evenals onderlinge afstemming tussen afdelingen die in hetzelfde Rocov deelnemen. In de Rocov's zullen vooral de concessiewisselingen met

bijbehorende vervoerplannen een belangrijk onderdeel van het werk zijn. Daarnaast verwachten we zoals ieder jaar adviezen over dienstregelingen, tarieven en producten en infrastructuur.

Themagroepen

Themagroepen kunnen we dankzij de inzet van vele vrijwilligers mogelijk maken. De themagroepen draaien volledig op vrijwilligers en krijgen daar waar nodig en mogelijk ondersteuning vanuit het landelijke kantoor.

Na de succesvolle opstart van de Themagroepen Internationaal en Gedeelde Mobiliteit gaan deze groepen in 2026 verder met hun werkzaamheden waarmee we reizigers kunnen inspireren, maar ook beleidmakers kunnen adviseren. Beide groepen werken met verschillende pijlers en zorgen zo dat de vrijwilligers op een voor hun interessant dossier komen te werken.

Rover Toekomst is in 2024 actief aan de slag gegaan. De Themagroep Toekomst is als eerste gestart maar is door problemen met de bezettingsgraad in 2025 niet actief geweest.

Binnen de themagroep Toekomst is het van belang met de blik vooruit te werken. In Nederland zullen veel woningen gebouwd gaan worden, ontstaan er nieuwe wijken en steden. Welke ruimtelijke ontwikkelingen zijn vooral vanuit het gezichtspunt openbaar vervoer van belang? En andersom, hoe kan vanaf eerste ontwikkeling van een wijk direct openbaar vervoer beschikbaar is.. Voorkomen dat de huizen er eerder staan dan dat de bus of tramlijn er is, dat is de inzet van Rover. En waar kun je vanuit ov perspectief het beste bouwen? Hoe zorg je er voor dat de nieuwe bewoner als ware ‘vanzelf’ reiziger wordt? We willen openbaar vervoer sterker inbrengen in alle afwegingen die bij de ruimtelijke ontwikkelingen een rol hebben. Dit vooral nu ook actueel vanuit de nota Ruimte. Daarover willen we met de themagroep toekomst in 2026 nadenken en kijken of hieraan uitwerking gegeven kan worden en als dat kan ‘hoe’. Hiertoe is het nodig voor deze themagroep voldoende actieve belangstellende leden te vinden. Helaas bleek dit de afgelopen tijd lastig. We gaan er op inzetten dit te bereiken en een frisse en nieuwe start met de themagroep toekomst te maken. Waarbij we hopen op een brede belangstelling vanuit onze leden en ook juist buiten de gebaande OV paden om te kunnen gaan uitwerken en nadenken.

De themagroep Gedeelde Mobiliteit heeft als doel het verbeteren en bevorderen van gedeelde mobiliteit voor reizigers. Gedeelde mobiliteit biedt reizigers verschillende reismogelijkheden, het verhoogt de reisbetrouwbaarheid en maakt het makkelijker om op meer locaties te komen. Om gedeelde mobiliteit toegankelijker, inclusiever en efficiënter te maken is een plan van aanpak opgesteld waarin diverse vragen aan de orde komen:

- Wat is gedeelde mobiliteit?
- Welke onderzoeksvragen zijn er?
- Hoe wordt samenwerking gevonden en welke communicatie passen we toe?
- Definiëren actiepunten

Hiermee verwachten we:

- De reiziger te vertegenwoordigen bij gedeelde mobiliteit,
- Belang van de reiziger centraal te stellen,
- Verbeterde reisbetrouwbaarheid, toegankelijkheid en inclusiviteit van gedeelde mobiliteit,
- Sterkere samenwerking tussen Rover en andere partijen,
- Meer bewustzijn en gebruik van gedeelde mobiliteit als integraal onderdeel van de vervoersketen.

Ons plan van aanpak is in het voorjaar gepresenteerd en is vastgesteld of dit plan aansluit bij de behoefte én het verzoek om deel te nemen aan een werkgroep. Tijdens deze bijeenkomst zijn

vele zaken aan de orde gekomen en hebben we een eerste beeld gevormd over gedeelde mobiliteit. Met name de vraag wat we van de (regionale) overheid mogen verwachten, van huidige OV-aanbieders en van commerciële aanbieders kwam goed aan bod. Maar ook het inzicht dat in stedelijke omgeving vraag en aanbod anders kan zijn dan in de landelijke gebieden. Het besef dat de scope heel groot kan worden, kwam in de gesprekken diverse keren naar voren. Een eerste vraag is aan de werkgroep gesteld: wat betekent de term 'gedeelde mobiliteit' voor jou?

In 2025 zijn twee bestuursleden voorzichtig gestart met ideeën over fondsenwerving onder bedrijven. Het idee is dat bedrijven partner van Rover worden en Rover als tegenprestatie haar kennis voor partners beschikbaar stelt. In trainingen en workshops en in adviesuren (al dan niet tegen betaling). De doelgroep die we vooralsnog hebben geïdentificeerd zijn bouwbedrijven en ingenieursbureaus. Er is een verkenning geweest bij een groot ingenieursbureau die liet weten niet (structureel) partner te willen worden van Rover, om mogelijke belangenverstrengeling te voorkomen. Een dergelijk geluid is eerder gehoord. Een marktonderzoek zou moeten uitwijzen of er wel bedrijven zijn die structureel willen bijdragen voor de kennis van Rover.

Door persoonlijke omstandigheden is er nu 1 bestuurslid over die zich voor deze themagroep kan inzetten. Daarom zal in 2026 gezocht worden naar één of twee mensen (binnen en buiten het bestuur) om met dit vraagstuk verder te gaan

De Themagroep Communicatie is na de zomer gestart met het werven van vrijwilligers die hun steentje willen bijdragen aan interne communicatie, algemene ondersteuning van het bureau (zoals het verzamelen en delen van tips en tricks voor heldere communicatie), het schrijven van blogs en online ondersteuning (webcare, social media). Zodra we voldoende enthousiastelingen hebben verzameld gaat de Themagroep van start.

De themagroep Internationaal heeft een vliegende start gemaakt met een eerste bijeenkomst in de Inktpot, het hoofdkantoor van ProRail. Daar is na een mooie inhoudelijke discussie over allerlei aspecten van het internationale treinverkeer een aantal speerpunten benoemd en aan subgroepen toegedeeld. Inmiddels heeft de themagroep zo'n 30 leden, deels afkomstig van de 'oude' werkgroep internationaal, deels nieuwe jonge (<35) enthousiastelingen. Wat bindt is dat de themagroep gericht is op extern effect.

Een van de aandachtspunten is regionaal vervoer over de grens, bijvoorbeeld in Limburg. Zo zijn de mogelijkheden van een Rover-initiatief voor een treinverbinding Maastricht-Hasselt, in samenwerking met TreinTramBus (onze Vlaamse zusterorganisatie), Arriva, de provincie Limburg en de Duitse en Belgische overheden in onderzoek. We hebben een gedegen consultatie document aan I&W gestuurd om te voorkomen dat de spoorbrug over de Maas gesloopt gaat worden. Wij zoeken met een concept-manifest steun in de regio voor ons plan en verwachten dat begin 2026 naar buiten te brengen.

Reizigers en Roverleden Informeren

De subgroep informeren en boeken heeft criteria ontwikkeld voor een ideale reisplanner, voor zowel informeren als boeken. Hiervoor hebben ze een flink aantal criteria opgesteld waarmee ze nu een zestal reisplanners gaan testen. Daartoe hebben ze een vijftal reizen (de subgroep bestaat uit vijf leden) bedacht, beginnend in Nederland en met tenminste één overstap om de bestemming in het buitenland te bereiken. Hopelijk komt hier tenminste één reisplanner uit die aan alle criteria voldoet. Als dat niet het geval is (de verwachting) komt de subgroep met een

overzicht per land. Daarnaast gaan ze actief het delen van reiservaringen promoten, zowel voor tips en tricks als ter inspiratie.

EPF conferentie 2026 in Maastricht!

Op verzoek van de EPF organiseert Rover de jaarconferentie van EPF in juni 2026. We hebben de volle medewerking van het Limburgse gouvernement die ons het provinciehuis als vergaderplek heeft aangeboden. Na een verkenning hebben we een ambitieus doel: enerzijds de versterking van de EPF zelf, met name door te proberen uit zoveel mogelijk lidstaten jonge (<35) reizigersvertegenwoordigers naar Maastricht te halen en de samenwerking met andere burger- en consumenten lobby organisaties in Brussel te vergroten; anderzijds een manifest te presenteren om de modal shift van fossiele naar duurzame mobiliteit te bepleiten: minder autogebruik, meer lopen, fietsen en OV; minder vliegen in Europa, meer treinen en bussen. We gaan als themagroep samen met het Rover bestuur in 2026 proberen een zo breed mogelijke ondersteuning voor zo'n manifest te krijgen: o.a. vervoerders, infrabeheerders, rollend materieel fabrikanten, regionale en stedelijke samenwerkingsverbanden, maar ook de consumentenorganisaties, de Europese Fietzersbond, het Europese disability forum etc. Het conferentieprogramma zal de inhoudelijke onderbouwing van het manifest weerspiegelen en ook de meetekende partners in beeld brengen. Als het lukt wordt dat manifest aan het eind van de conferentie ondertekend in de Statenzaal, waar in 1992 ook het EU verdrag is ondertekend.

Voor Rover Actie zijn in 2024 leden geworven die mee willen helpen met acties en flyers willen uitdelen. In 2025 hebben we het Actieteam ingezet tijdens de Raildagen en hebben 4 vrijwilligers uit deze groep met enthousiasme bij ons kraampje gestaan. In 2026 willen we deze groep inschakelen voor promotie tijdens onze campagne en tijdens de Raildagen. We streven ernaar om minimaal 5 leden van het Actieteam tijdens 2 promotiemomenten in te zetten.

Rover Inclusie heeft in 2025 vooral gedraaid om het vergroten van onze eigen kennis over doelgroepen met onzichtbare beperkingen. In 2026 willen we met deze kennis een representatieve groep van 10 geïnteresseerden gaan zoeken om een Rover-brede visie op inclusie in de mobiliteit te maken. De themagroep is uiterlijk in juni 2026 voor het eerst bij elkaar gekomen en levert in Q4 van 2026 de eerste visie op.

Expertisegroepen zoals dienstregelingen en netwerkontwikkeling zijn er primair om de beleidsmedewerkers te ondersteunen bij adviesaanvragen en zullen in dezelfde hoedanigheid blijven bestaan. Deze groepen worden primair digitaal ingeschakeld wanneer hulp gewenst is.

Locov

In het Locov zorgt Rover voor reizigersinspraak samen met de Fietzersbond, ANWB, LSVb, Ieder(in), ANBO-PCOB en Natuur en Milieu. Deze consumentenorganisaties overleggen in het Locov met NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over onderwerpen die een relatie hebben met de vervoerconcessie van NS en de beheerconcessie van ProRail. Dit gebeurt in plenaire vergaderingen (circa 6x per jaar) waarin Rover vertegenwoordigd is door de directeur en een beleidsmedewerker. Daarnaast zijn er regelmatig themasessies waarin actuele thema's worden uitgediept. Dit is vaak in voorbereiding op een adviesaanvraag van NS,

IenW of ProRail. Het aantal adviesaanvragen verschilt ieder jaar. Jaarlijks zijn er in ieder geval adviesaanvragen over de NS-jaardienstregeling, vervoerplan NS en NS-tarieven.

Bij themasessies is altijd minstens een beleidsmedewerker van Rover aanwezig. Daarnaast betrekken we afhankelijk van het thema ook vertegenwoordigers van de thema- en expertisegroepen.

NOVB

In het NOVB werken overheden en vervoerders met advies van de consumentenorganisaties samen aan verbeteringen in het OV. Het NOVB richt zich op landelijke of concessiegrens-overstijgende vraagstukken. Voor het afstemmen van de input vanuit de consumentenorganisaties neemt Rover deel aan het NOVB-consumentenoverleg. De directeur van Rover neemt daarnaast deel aan het Managersoverleg OV-betalen en het NOVB Directeurenoverleg. Incidenteel mogen we als vertegenwoordiger van de consumentenorganisaties ook aanschuiven bij het Bestuurlijk overleg NOVB. We gaan inhoudelijk in ons werk de rol van het NOVB groter maken. In 2026 willen we initiatieven nemen om te komen tot meer uniforme prestatie-indicatoren voor de spoorconcessies om zo vervoerders te stimuleren aansluitingen op elkaar te verbeteren. Ook zullen de gevolgen van open toegang in het spoorvervoer zichtbaarder worden. Wanneer dit negatieve gevolgen voor de reiziger zijn, dan zullen we deze ook agenderen in het NOVB. Daarnaast wordt in het NOVB ook gewerkt aan het afschaffen van het omchecken. We zijn betrokken bij dit proces en zullen dit nauwgezet gaan volgen.

Klankbord

Rover wordt regelmatig door vervoerders en overheden betrokken bij actuele ontwikkelingen in het OV. Op deze manier kunnen we besluitvorming vooraf beïnvloeden. We nemen bijvoorbeeld deel aan klankbordgroepen rond OV-projecten of geven advies over de vraagstelling voor uit te voeren onderzoeken. In 2025 hebben we dat o.a. gedaan met de plannen voor de Oudelij (Citysprinter Den Haag – Dordrecht inclusief 4 nieuwe stations), de OV-verbinding Schiphol – Amsterdam en met de OV-knoop Eindhoven Centraal. In 2026 verwachten we een volgende fase van besluitvorming voor de eerste twee projecten en verwachten we onze zienswijze over deze projecten te actualiseren. Verder zal het ministerie verder gaan met het proces om te komen tot wat zij de toekomstige marktordening spoor noemen: hoe gaat de marktordening eruit zien nadat de huidige HRN-concessie is afgelopen. Wij zullen daarbij blijven inzetten op het belang van de reiziger, dus meer en betere treinen en het ministerie erop blijven wijzen dat zij daarop moeten inzetten en duidelijke keuzes moeten maken. We verwachten in dit proces meerdere stakeholderprocessen en (formele) inspraakmomenten.

5. Verslag ALV 17 mei 2025

Het bestuur stelt voor het verslag van de ALV van 1 juni 2024 vast te stellen.

Verslag van de Algemene Ledenvergadering, gehouden op 17 mei 2025.

Aanwezig:

Bestuursleden: Walter Etty
Marinus de Jong
Dymph Vroegh
Janneke van Kesteren
Lex Hendriksen
Mirjam de Bok
Brian Zander

Medewerkers: Freek Bos
Verena van der Hoek

Aanwezige leden:

- Totaal zijn er 50 deelnemers fysiek en 6 deelnemers online. De deelnemerslijst is zichtbaar bij de opname

1. Opening, vaststellen agenda en mededelingen

Walter opent de vergadering en heet iedereen welkom. Het is een volle zaal ondanks conflicterende bijeenkomsten. We starten met het formele gedeelte, daarna volgt een programma over inclusiviteit met verschillende sprekers. Saskia laat zich excuseren omdat ze in Finland zit vanwege haar werkzaamheden voor de Eerste Kamer.

De agenda wordt vastgesteld.

2. Stand van het land – Korte schets door directeur Freek Bos

Freek neemt het woord en bespreekt de stand van het land aan de hand van enkele sheets. Hij gaat een rondje door Nederland. Beginnend bij het Binnenhof waar besloten is om 225 miljoen op de bus, 100 miljoen op de trein en 500 miljoen euro in de toekomst te bezuinigen en waar zonder tegenbesluit ook de NS-prijzen met 12% gaan stijgen. Daarom onze actie Snijden doet Lijden met heel veel media-aandacht. Wij waren de enige die inzichtelijk konden maken wat de impact van de bezuinigingen is. Daardoor ook veel politieke aandacht van moties tot statenvragen in bijna het hele land.

Ook zijn we nog bezig om de aanbevelingen uit het werkzaamhedenonderzoek uitgevoerd te krijgen door vervoerders en ProRail. In het najaar gaan we een groot onderzoek doen naar flexibilisering in het OV.

Vraag: Hoe staat Rover tegenover de toeslag voor de HSL-treinen die straks ook in Groningen en Enschede betaald zal moeten worden.

Antwoord: De HSL is de komende jaren nog stuk, dan is het betalen van de toeslag heel vreemd. Voordeel daarvan is dat het ook moeilijker is om treinen door te rijden naar de regio. Dat geeft NS de tijd om te werken aan een andere oplossing dan incheckpalen in Groningen en Enschede.

Vraag: De IC naar Berlijn kent geen boordbistro meer.

Antwoord: dit najaar worden nieuwe treinen verwacht. Het verwijderen van de boordbistro is een noodmaatregel omdat deze wagons vaak defect waren.

3. Verslag Algemene Ledenvergadering op 16 november 2024

Geen opmerkingen

Het verslag van de ALV op 16 november 2024 wordt vastgesteld.

4. Jaarverslag

Onze successen worden gedeeld middels een sheet door Freek.

Denk aan het Reizigerscadeau met 6000 inzenders, maar ook de actie Heel Holland Reist met 21 duizend ondertekeningen. Ook zijn we blij met de lancering van het Handboek OV en hebben we een verbeterprogramma bij NS en ProRail afgedwongen. Verder werden in het hele OV voor het jaar 2024 alle prijsverhogingen voorkomen.

Het jaarverslag van 2024 wordt vastgesteld.

5. Financieel jaarverslag

De penningmeester licht toe: We staan er goed voor. We hebben een heel goed jaar achter de rug. In de stukken is te zien dat onze reserves toenemen. De algemene reserve maximeren we op wat nodig is voor de continuïteit. Dat is daarmee echt anders dan een paar geleden toen we nog zorgen hadden of onze reserve wel voldoende was. Nu hebben we daar voldoende en kunnen we bestemmingsreserves creëren. Daardoor ligt er een prettig perspectief. Het kantoor heeft ook goed nieuwe opdrachten weten binnen te halen waardoor we meer werk hebben kunnen doen. De kascommissie kan er vandaag niet bij zijn, maar heeft schriftelijk laten weten alles bekeken te hebben en adviseert om decharge te verlenen en de jaarrekening goed te keuren.

Er volgen wat vragen over de begroting, onder andere over waarom er begroot is op een negatieve uitkomst. Antwoord: dat was omdat we geld wilden uitgeven voor groei. Maar zoals de jaarrekening laat zien hebben we flink weten te plussen.

Is de subsidie een risico? Antwoord: we willen dat de subsidie een kleiner deel van de begroting wordt. Daarvoor kijken we ook naar provincies. Maar dat kost tijd. In 2024 heeft het bureau goed nieuwe opdrachten en inkomsten weten te genereren.

Het financieel jaarverslag van 2024 wordt vastgesteld. De penningmeester wordt decharge verleend.

6. Verkiezingen

Bestuur: We nemen afscheid van Marinus de Jong die aan zijn statutaire termijn zit. Grappend wordt gezegd dat het niet erg is, Marinus is namelijk erg actief en heeft nu nog meer tijd om te besteden als voorzitter van de Regio Amsterdam. Daar moet veel gebeuren. Marinus wordt bedankt voor zijn inzet, hij weet echt heel erg veel, ook omdat hij op het ministerie heeft gewerkt. Daar hopen we nog steeds van te profiteren.

De ALV stemt in met de herbenoeming van Olga Teule en Janneke van Kesteren.

Kascommissie: Drie kandidaten. Marcel Castelijns, Hans Schmal en Kees van Ramshorst. Deze kascommissie wordt benoemd.

Geschillencommissie: Floris Wagenaar, René Coveen en Maarten Batenburg. Met Liesbeth Alferink als plaatsvervanger. Ook de geschillencommissie wordt benoemd.

7. Rondvraag

Kan Rover geen trainingen organiseren voor volksvertegenwoordigers en bestuurders?

Ja, dat is een goed idee. Met het Handboek OV hebben we een uniek iets in handen. We denken al na over de ontwikkeling van een training. Voor afdelingen ook goed om over na te denken, wat kan Rover nieuwe Raadsleden in 2026 aanbieden.

De overgang van concessies gaat niet goed. Wat kan Rover doen?

Wij hebben al gepleit voor concessiewisselingen in de zomer met de verplichting door te rijden met de oude dienstregeling tot december. Dan heeft het minder invloed op de reiziger, want langer licht, minder weersinvloeden en minder reizigers. Geeft de nieuwe vervoerder ook de kans te winnen en niet alles in 1 nacht te moeten veranderen. Daarom ook de verplichting de dienstregeling niet te wijzigen, want daarmee voorkom je halverwege het jaar dat treinaansluitingen de mist in gaan. Een afdeling moet heel goed met de provincie nagaan wie er waar fout zat.

Twee jaar geleden was Koolmees op de ALV. Toen hebben we hem aangesproken op de assistentieverlening door Qarin in Maastricht. Nog steeds gaat het fout. Wat doen we eraan?

We gaan dit weer aan Koolmees doorgeven. Misschien is het goed als hij ook eens in de hele vroege ochtend in Maastricht gaat wachten op assistentieverlening die niet komt.

De handhaving van de stiltecoupé laat de wensen over. Kan daar aandacht aan gegeven worden?

Ja dat is een lastig onderwerp, want veel reizigers zijn zich niet bewust van de stiltecoupé.

Walter sluit de vergadering en hoopt iedereen op de volgende ALV over een halfjaar te zien
