

# ALV stukken Reizigersvereniging Rover 2022

Uitnodiging en agenda ALV 21 mei 2022



**Reizigersvereniging Rover**  
**Postbus 2132**  
**3800 CC Amersfoort**



**ROVER**

## **Uitnodiging hybride ALV**

Hierbij nodigen wij u uit de Algemene Leden Vergadering van Rover bij te wonen, op **zaterdag 21 mei 2021 van 10:30 tot 12:00. Aansluitend start om 12.30 een themadeel over de provinciale statenverkiezingen.**

De ALV zal hybride zijn, u kunt zowel fysiek als online de ALV volgen. Fysiek vindt de ALV plaats in de Kargadoor, Oudegracht 36 te Utrecht.

U kunt de ALV digitaal bijwonen via [www.rover.nl/alv](http://www.rover.nl/alv). Kiest u vervolgens voor 'deelnemen op het web' 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.

Om iedereen in de gelegenheid te stellen om vragen in te dienen is het tot 72 uur voor de vergadering mogelijk om deze naar ons te sturen. Dit kan naar [bestuur@rover.nl](mailto:bestuur@rover.nl). Mocht u geen beschikking hebben over de mail, dan kunt u uw vraag ook per post indienen. Wij zullen de ingezonden vragen op de ochtend van de vergadering in de chat publiceren zodat iedereen ze kan zien.

---



**Agenda**

## **Agenda van de Algemene ledenvergadering**

### **1) Opening en jaarrede voorzitter**

### **2) Verslag Algemene Ledenvergadering op 20 november 2021 via Microsoft Teams [p. 6]**

*Het verslag van de vorige ALV ligt ter goedkeuring voor.*

### **3) Jaarverslag [p. 12]**

*Het jaarverslag is een terugblik op het verenigingsjaar 2021, vanuit het bestuur, het landelijk kantoor, de landelijke werk- en expertisegroepen en de afdelingen en contactgroepen.*

### **4) Financieel jaarverslag 2021 [p. 37]**

*In het Financieel jaarverslag is vastgelegd hoe Rover in het afgelopen boekjaar financieel heeft gedraaid. De begroting 2022 is reeds in de ALV van 20 november 2021 vastgesteld.*

#### **a) Verslag kascommissie**

*Twee leden van de kascommissie controleren de financiële stukken en brengen hierover een rapportage uit, waarop het bestuur in de vergadering reageert en dat daarna verder wordt besproken.*

#### **b) (Toelichting) Staat van baten en lasten 2021 en goedkeuring**

### **5) Verkiezingen [p. 42]**

#### **a) Bestuur: (Her)verkiezing bestuursleden**

*De voorzitter is aftredend en herkiesbaar.*

#### **b) Kascommissie**

*Jaarlijks moeten de leden van de kascommissie worden benoemd. Er zijn drie kandidaten als lid verkiesbaar en één als plaatsvervangend lid.*

#### **c) Geschillencommissie**

*Dit is een commissie van drie leden en een plaatsvervangend lid die in actie komt als zich een geschil binnen de Vereniging voordoet. Deze commissie moet daarom bestaan uit Rover-leden die geen bestuurlijke functie vervullen. Gelukkig hoeft de commissie vrijwel nooit in actie te komen. Voor de commissie zijn drie kandidaten en een plaatsvervangend lid verkiesbaar.*

### **6) Rondvraag (vragen graag van tevoren indienen: [bestuur@rover.nl](mailto:bestuur@rover.nl))**

*Bij de rondvraag kunnen leden vragen stellen over een onderwerp dat hen ter harte gaat. Als deze vragen vooraf worden ingediend, kan het bestuur ervoor zorgen dat ter vergadering een adequaat antwoord kan worden gegeven.*



Verslag ALV november 2021

## 2. Verslag ALV 20 november 2021

Verslag van de Algemene Ledenvergadering, gehouden op 20 november 2021 via Teams.

**Het bestuur stelt voor het verslag van de ALV van 20 november 2021 vast te stellen.**

Verslag van de Algemene Ledenvergadering, gehouden op 20 november 2021.

*Aanwezig:*

*Bestuursleden:*                      *Saskia Kluit (voorzitter)*  
                                              *Hans Ende*  
                                              *Olga Teule*  
                                              *Walter Etty*  
                                              *Marinus de Jong*  
                                              *Blanca de Louw*  
                                              *Deodaat Boer*  
                                              *Janneke van Kesteren*

*Medewerkers:*                      *Freek Bos*  
                                              *Eva Taylor Parkins*

*Afwezig met kennisgeving:*

*Aanwezige leden:*

*- Totaal zijn er 48 leden. De deelnemerslijst is zichtbaar bij de opname.*

*Verslag:*                                      *Olga Teule*

### Opening, mededelingen etc.

De voorzitter, Saskia Kluit, opent de vergadering en staat stil bij het overlijden van Willem Benschop, de vicevoorzitter en penningmeester, wat als een groot verlies wordt ervaren. Er was een mooi afscheid in de tramremise in Den Haag, waar Rover als vereniging haar steun heeft kunnen betuigen aan de familie. Mede hierdoor is er een wisseling van de wacht in het algemeen bestuur. Walter Etty neemt het penningmeesterschap tijdelijk op zich. Daarnaast had Hans Ende al in de vorige ALV aangegeven dat hij het stokje graag wil overdragen. Dit gaat tijdelijk naar Olga Teule. Het bestuur zoekt hiermee zowel een nieuwe penningmeester, als een secretaris. Geïnteresseerden worden opgeroepen zich te melden. Saskia bedankt Hans voor zijn goede inzet.

Er is nieuwe UBO-wetgeving die van ons meer duidelijkheid in de statuten vraagt over wie er binnen het bestuur uitvoerend is en wie binnen het bestuur controlerend actief is. Deze aanpassing heeft geen haast, maar blijft wel op de takenlijst van het bestuur staan. Hier komen we in het volgende ALV op terug.

De agenda wordt vastgesteld. Er zijn geen mededelingen.

### 1) Stand van het land

De directeur, Freek Bos, bespreekt de stand van het land. Volgende week start weer de online verkoop van het papieren spoorboekje op rover.nl.

### 2) Verslag van de vorige ALV

Er zijn geen opmerkingen binnengekomen.

Het verslag wordt bij acclamatie vastgesteld.

### 3) Activiteitenplan 2022

Freek Bos ligt het activiteitenplan toe aan de hand van de bijgevoegde sheets. Samengevat zijn er 3 doelen: we willen meer mogelijk maken, meer reizigers binden en meer weten van de reizigers.

*Vraag: Dit is een landelijk programma, wat doen de afdelingen?*

Freek: Dit is juist niet bedoeld als landelijk programma. We moeten dit met jullie samendoen om het te gaan laten slagen, dus vertaal dit door naar wat dit binnen jullie afdeling betekent, bijvoorbeeld via een persberichtje.

Saskia: Een aantal afdelingen is heel goed bezig met PR. Er is een “apptivisten” whatsapp groep waar berichten worden geplaatst, die iedereen kan delen in Social Media. Je kunt je bij **communicatie@Rover.nl** aanmelden voor deelname aan deze app groep of het aandragen van nieuwe nieuwsberichten die je wilt delen.

*Vraag: Hoe wisselen bureau en afdelingen elkaars programma uit?*

Freek: Oproep aan afdelingen: laat het vooral aan Marloes weten. Het bureau zal ook vaker gaan communiceren. We gaan 8x per jaar een digitale reiziger uitgeven. Ook zullen we vaker een korte onlinebijeenkomst geven, zoals bijvoorbeeld over Corona (van Snijden naar Rijden). Specifieke thema's, zodat we in korte tijd veel kunnen bereiken.

*Vraag: Uitdaging bij SEO is om mensen iets te bieden waar je ook nog eens aan verdient. Kunnen jullie hier meer aandacht aan geven?*

Saskia: Achterliggende theorie is de piramide van betrokkenheid. SEO onderzoekt hoe we iemand op onze website kunnen krijgen en daarna langer op de website kunnen houden. Ons verenigingsblad “De digitale reiziger” is hiervoor ontzettend belangrijk omdat het aantrekkelijke inhoud biedt die mensen graag lezen. CEO is helaas niet iets wat je met een korte klap kunt winnen, een goede wervingsstrategie vraagt dat je jarenlang mensen betreft bij de organisatie.

*Vraag: Kijk ook aan welke producten je kunt verdienen als organisatie.*

Saskia: Goed punt. Dank voor de aanvulling.

*Vraag: Staar je niet te veel blind op SEO. Ledenafkalving vindt bij veel andere vrijwilligersorganisaties plaats. Ik vrees dat we hiermee de boot missen om jongeren te binden. Op een aantal Social Media platforms, zoals LinkedIn met een Rover Company page, en een Instagram app. Met SEO-optimalisatie kun je niet op Social Media van jongeren zitten, zoals YouTube en Facebook content. Rover mist een aantal van de Social Media platforms.*

Saskia: Dank voor deze analyse, goede toevoeging. Maar het idee dat SEO alleen gaat over webbased, klopt niet. Het gaat juist over de interactie maken tussen de webpagina om lid te worden op onze site en de platfora waar groepen mensen zitten die je wilt activeren.

*Vraag: Hoe kunnen we de ouderen op het platteland meer in de bus krijgen? Ik zou willen dat we deze mensen via de mobiele telefoon bewuster maken van de voordelen van het OV.*

Saskia: Het fijne van SEO is dat je de doelgroepen gaat verkennen; wie is het meest kansrijk en bindt zich het snelst aan Rover? Daar moeten we op inzetten.

*Vraag: Er zijn grote gelijkenissen tussen de verschillende afdelingen. Zorg dat deze meer met elkaar afstemmen in de toekomst. Bijvoorbeeld: alleen al in Amsterdam vallen 4 concessies, vallen onder verschillende afdelingen. Er is een bureau in de provincie NH dat samen met Connexxion alle bibliotheken langsgaat om over OV te gaan praten.*

Saskia: Dank voor de suggestie. Het bestuur kijkt actief naar de samenwerking tussen afdelingen. Hoe kunnen wij helpen om elkaar beter te vinden en om deze samenwerking beter op te zetten.

Het activiteitenplan wordt bij acclamatie vastgesteld.

#### 4) Begroting 2022

De penningmeester, Walter Etty, neemt het woord (zie de presentatie).

Beheersen van de begroting is bij Freek in goede handen. Afgelopen jaar is belangrijk geweest vanwege intensieve gesprekken met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat over de OV Ombudsman. In overleg met hen is afgesproken dat de OV Ombudsman minder geld gaat uitgeven omdat deze zich meer tot zijn kerntaken zal beperken. Omdat Rover het afgelopen jaar door het departement werd overvraagd, is voor het komend jaar meer geld aangevraagd voor subsidie. Walter geeft winstwaarschuwing dat niet 100% zeker is dat we dit geld krijgen<sup>1</sup>. Vanwege een andere methodiek met doorberekeningen van de vaste lasten tussen Rover en de OV Ombudsman hebben we een veel eenvoudiger begrotingsopzet dan de afgelopen jaren. Grootste zorgpunt is dat we te weinig leden hebben en daardoor te weinig eigen inkomsten. Hoofdactiviteit in het komende jaar is om te zorgen dat er meer leden en meer donaties komen. Daar is ook wat extra geld voor uitgetrokken. Daarnaast zijn in de uitgaven meer huisvestingskosten opgenomen doordat de huidige huisvesting niet in overeenstemming is met wettelijk voorschriften. Eventueel is andere huisvesting een optie. Als we de subsidie niet krijgen, dan passen we de begroting aan en zal de beleidsimpuls die we willen geven niet door kunnen gaan.

*Vraag: Komt er door de perikelen met de ov-ombudsman minder geld van het Ministerie?*

Walter: Nee, er gaat minder geld naar de OV Ombudsman i.v.m. concentratie op de gemelde klachten ipv op beleidssignalering. Er komt geen korting op Rover, in tegendeel: er loopt een aanvraag tot uitbreiding van de beleidscapaciteit. Daar staat het ministerie wel voor open. Ze hebben wel 1 belangrijk punt: veel wat Rover doet gaat over wat er in de Provincies gebeurt, waar concessies voor de bussen zitten. Het zou heel logisch zijn als Provincies meer zouden bijdragen en ook subsidie zouden geven. Rover ziet dit als steun in de rug om ook bij de Provincies nadrukkelijker aan de bel te trekken en dat is ook iets voor iedereen hier bij de ALV: maak gebruik van je contacten om ook te zorgen dat de Provincies helpen het werk van Rover te ondersteunen. Daar zit nog een toekomstige (potentiële) inkomstenbron.

*Vraag: Wordt er overwogen om het kantoor af te stoten? Hebben we door thuiswerken nog een kantoor nodig? Suggestie van iemand anders: intrekken bij stakeholders of bedrijfsverzamelgebouwen?*

Walter: Ja, ook naar deze dingen wordt gekeken. Eigen voorkeur is dat we ergens op een station gaan zitten, maar dat moet financieel wel passen. Er is geen enkele suggestie die niet in overweging wordt genomen. Maar dit moet wel in overleg met de mensen op het kantoor.

*Vraag: De subsidieaanvragen op lokaal niveau en op provinciaal niveau lukt soms wel, is ervaring uit verleden, maar dan moet je als afdeling wel hele concrete plannen hebben.*

Walter: Dat klopt. Ik verwacht dat het niet zo ingewikkeld is om deze voorstellen op tafel te leggen. Koppelen aan een paar doelen die de provincies zelf inhoudelijk ook stelt, zoals een modal shift, bevordering van het OV, ook in buitengebieden. Goed onderbouwen waar je dat voor gebruikt. Ondersteuning krijgen om reizigers meer te activeren en zelf een rol te spelen bij de uitwerking van beleid. Bijvoorbeeld zo'n tour rond bibliotheken. Begin met contact met de provinciale ambtenaren en gedeputeerden. Doe het niet van achter je bureau, leg die contacten met het Provinciehuis.

De begroting wordt bij acclamatie vastgesteld voor 2022.

#### 5) Rondvraag

Voor de vooraf ingediende vragen en het antwoord daarop wordt verwezen naar de bijgevoegde sheets. Aanvullend zijn gesteld:

---

<sup>1</sup> Inmiddels is duidelijk dat het is gehonoreerd.

*Vraag: Is het ledenaantal nu meer 4000?*

Freek: Nee, dit ligt krap ergens tussen de 3500 en 4000.

*Vraag: Kunnen er meer opleidingsfaciliteiten komen voor leden die actief willen zijn maar niet in een Rocov willen zitten?*

Freek: Goede suggestie, maar zou dan ook graag van jullie willen horen wat jullie willen leren? Dit jaar was er nog een training over dienstregelingen. Laat dus ook vooral weten wat je zou willen leren, want dan kunnen we kijken wat we kunnen organiseren. Saskia: eerder in de vergadering kwam de vraag hoe kan je als afdeling bijdragen aan de doelen van de vereniging? Dat raakt aan: Hoe zet je enquêtes uit, hoe zorg je dat je in de pers komt? Verzoek om deze wensen door te geven aan **Bestuur@Rover.nl**.

*Vraag: Komt er ook een mogelijkheid om de contributie d.m.v. een digitale nota te betalen?*

Freek: Dat zou een hele mooie zijn, maar voorlopig moeten we het doen met de automatische incasso omdat Rover te klein is voor digitale nota's en dat wordt te duur.

*Vraag: Het begrip Rover slaat niet aan bij de reizigers. Spreek over reizigersvereniging Rover of verander de naam.*

Saskia: Dit is een suggestie, nemen we mee.

*Vraag: Kun je naast de papieren versie ook de digitale versie van de reiziger lezen?*

Freek: Jazeker. Iedereen die zijn emailadres heeft gegeven, ontvangt deze. Dus als je dat nog niet hebt gedaan, geef deze dan door aan **Ledenservice@Rover.nl** en dan krijg je automatisch de digitale versie in je mailbox.

*Vraag: Kan een afdeling wel een ledenlijst van de afdeling inzien?*

Freek: Dat zeker, want de actieve leden hebben wel een vertrouwelijkheidsclausule getekend. Als ze dit willen, gelieve dit te melden bij **Marloes@Rover.nl**.

*Vraag: Wat is ons standpunt over concurrentie als het gaat over internationaal vervoer, denk aan de Flixtrein?*

Freek: Daar heeft het Ministerie een goed standpunt over ingenomen. Zij willen meer treinen, minder vliegen. Dat zou met concurrentie kunnen, dat zijn ze nu aan het onderzoeken. Maar ze hebben daarbij wel de voorwaarde gesteld dat het voor minimaal hetzelfde kwaliteitsniveau gaat als wat we nu hebben. Want concurrentie heeft voordelen, kan leiden tot een beter product voor wie reist, maar ook nadelen, namelijk geen concessie en elke vervoerder kan er morgen mee stoppen. Het Ministerie onderzoekt nu of we hiermee een beter product voor de reiziger krijgen, meer reizigers in de trein, meer treinen en meer bestemmingen. Zo ja, dan laat het Ministerie het aan de markt. Als niet, dan willen ze de markt gaan aanbesteden, zodat ze deze doelen wel bereiken.

*Vraag: Kan de basiscursus voor iedereen beschikbaar worden?*

Freek: Die voor dit jaar zeker. Maar i.v.m. corona moeten we kijken hoe en of we hem door willen laten gaan. Als je wilt deelnemen, stuur dan een mail naar [Trainingen@Rover.nl](mailto:Trainingen@Rover.nl). Overigens wordt de volgende mogelijk digitaal.

*Vraag: Al jarenlang wordt bezuinigd op stad- en streekvervoer. Zou er niet ook voor het stads- en streekvervoer enige regie vanuit Den Haag moeten komen? Er is geen samenhangend beleid.*

Saskia: Heel helder punt. Inderdaad een ontwikkeling waar we echt naar moeten gaan kijken. Ook in het licht van nieuwe ontwikkelingen als elektrisch rijden, zelfsturende auto's.

Freek: Provincies zijn toch echt aan zet in deze discussie.

Saskia: Maar er is ook een zeker basisniveau nodig.

*Vraag: Er zijn in Nederland te veel partijen verantwoordelijk voor het OV.*

Freek: Hiermee kom je ook op het thema vervoersarmoede. Dat moeten we ook aanpakken.

Saskia: wij zijn aan het nadenken hoe we hier substantie in krijgen. Er zijn een aantal mensen bezig met onderzoek naar fiets- en ov-bereikbaarheid versus autobereikbaarheid en hoe zich dit vertaalt in investeringen. Dit is dramatisch: tussen lage en hoge inkomens zit een bereikbaarheidsverschil van soms wel 60%. Saskia stelt voor om een keer een onlinebijeenkomst te organiseren om geïnteresseerden mee te nemen in deze onderzoeken (Actie Freek en Marloes om dit samen met Saskia op te pakken).

*Vraag: In Utrecht stelt de provincie voor om daar een gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid te gaan geven in de concessies, dus deels bij de vervoerder en deels bij de opdrachtgever. Door bijv. Corona worden vervoerders zo hard getroffen, dat ze daar niet voor aansprakelijk gesteld kunnen worden. Moeten we hier als Rover niet ook naar kijken?*

Hans: We zijn hierover in Utrecht via Rocov volop over in discussie.

## **6) Thema: reisinformatie bij werkzaamheden**

Voor de presentatie door Eva Taylor Parkins wordt verwezen naar de sheets.

## **Sluiting**

Saskia sluit de vergadering en geeft daarbij aan dat ze zal kijken of we nog een keer bij elkaar kunnen komen voor het einde van het jaar, wellicht een digitale kerstborrel, om het jaar uit te luiden.



Jaarverslag 2021

### 3. Jaarverslag vereniging

Het bestuur stelt u voor onderstaand jaarverslag goed te keuren.

## DE VERENIGING

### Missie en visie

Rover wil uitnodigend en gemakkelijk openbaar vervoer van deur tot deur: goed, betaalbaar en drempelvrij openbaar vervoer biedt iedereen verplaatstingsmogelijkheden en moet de bereikbaarheid en leefbaarheid van ons land bevorderen. Daarbij is het belangrijk dat de wensen van de reiziger gehoord worden.

Reizigers willen van A naar B. Goed openbaar vervoer zorgt ervoor dat deze verplaatsing duurzaam en actief wordt ondernomen. Het verleiden van reizigers vanuit de auto naar het OV is nodig om de milieubelasting van mobiliteit en ruimtebeslag in de steden te verkleinen. Om dat te bereiken is goed openbaar vervoer nodig dat kan concurreren met de auto. Openbaar vervoer dat betaalbaar is, dat beschikbaar is en dat geen drempels opwerpt. Openbaar vervoer waarmee mensen van deur tot deur kunnen reizen, al dan niet in combinatie met andere vervoermiddelen. Hiervoor is een groter aandeel van het OV in het verwerken van de dagelijkse reizigers, binnen en buiten de spits, nodig. Rover wil dat de reiziger op de eerste plaats staat in het openbaar vervoer. Om dit te bewerkstelligen houdt Rover de belangen van de reiziger in het oog tijdens het gebruik van haar wettelijk adviesrecht en publicitaire acties. Hiermee is Rover sinds 1971 dé stem van de reiziger.

### Organisatie

Op de Algemene Ledenvergadering zetten de leden het beleid uit. Zij kiezen een bestuur dat de algemene zaken regelt. De dagelijkse gang van zaken wordt overgelaten aan het landelijk bureau (kantoor) van de vereniging. De bestuursleden worden inhoudelijk ondersteund door vaste en tijdelijke (thema-)werkgroepen. De redactie van het blad *De Reiziger* complementeert dit geheel.

Driemaal per jaar wordt een tussentijdse ledenraadpleging gehouden, de Adviesraad, waar vertegenwoordigers van afdelingen en werkgroepen met het bestuur overleggen over lopende zaken, nieuwe ontwikkelingen, strategieën en besluiten. Daarnaast is er driemaal per jaar een bijeenkomst voor vertegenwoordigers van afdelingen die namens Rover in Rocovs (regionale OV-platforms) zitting hebben. De leden van de vereniging zijn verdeeld over zo'n 30 afdelingen of contactgroepen, verspreid over het land, variërend van stedelijke tot provinciale groepen van actieve leden.

Het kantoor in Amersfoort biedt ondersteuning aan afdelingen en werk- en expertisegroepen en is het eerste aanspreekpunt voor reizigers: zowel leden als niet-leden kunnen bij Rover terecht met vragen en klachten. Verder wordt ondersteuning geboden door middel van onderzoek, beleid, financiën en de ledenadministratie.

### Ledental

Door technische en personele problemen kunnen we die helaas dit jaar niet tonen.

### Geschillencommissie

De commissie bestond uit Rogier Zelle (sinds 2013), René Coveen (2018) en Floris Wagenaar (2019) als leden en Liesbeth Alferink (sinds 2017) als plaatsvervangend lid. De commissie hoefde in 2021 niet bijeen te komen.

## Landelijk Bestuur

Het algemeen bestuur bestond bij aanvang van 2021 uit de volgende personen:

Saskia Kluit, Willem Benschop, Hans Ende, Ton Ettema, Marinus de Jong, Blanca de Louw, Walter Etty.

Tijdens de algemene ledenvergadering van 29 mei 2021 zijn de volgende wijzigingen gemaakt in de samenstelling van het bestuur:

- Deodaat Boer, Janneke van Kesteren en Olga Teule benoemd tot bestuurslid voor een termijn van twee jaar.
- Willem Benschop, Hans Ende, Marinus de Jong en Blanca de Louw zijn herbenoemd als bestuurslid voor een termijn van twee jaar.
- Ton Ettema vertrekt als bestuurslid.

In het najaar van 2021 is penningmeester Willem Benschop overleden. In het voorjaar van 2022 is Hans Ende overleden. De functie van penningmeester wordt sindsdien ingevuld door Walter Etty. Hans Ende had het secretariaat met ingang van de ALV van november 2021 al overgedragen aan Olga Teule.

De huidige samenstelling van het landelijk bestuur is als volgt:

| Naam                 | Functie            | Jaar van aantreden | Benoemd tot |
|----------------------|--------------------|--------------------|-------------|
| Saskia Kluit         | DB: Voorzitter     | 2020               | 2022        |
| Olga Teule           | DB: Secretaris     | 2021               | 2023        |
| Walter Etty          | DB: Penningmeester | 2018               | 2022        |
| Marinus de Jong      |                    | 2017               | 2023        |
| Blanca de Louw       |                    | 2019               | 2023        |
| Deodaat Boer         |                    | 2021               | 2023        |
| Janneke van Kesteren |                    | 2021               | 2023        |

Het bestuurslidmaatschap van Rover is onbezoldigd. Wel kunnen bestuursleden onkosten declareren.

## Sociale media

Met 1683 “fans” is de groei van onze Facebookpagina gestagneerd. Het grootste deel van onze Facebookfans is tussen de 25 en 34 jaar oud en voor een meerderheid man. Op Twitter hebben wij ruim 10.000 volgers, een mooi aantal, maar ook dit aantal groeit vrijwel niet meer. Dit vraagt om een nieuwe social media-aanpak waarmee wij nieuwe mensen kunnen bereiken. In 2022 buigen we ons over dit vraagstuk.

## Websites

De website Rover.nl lijkt veel terugkerende bezoekers te hebben, want uit de statistieken blijkt dat de meeste mensen op onze website terechtkomen door het adres daadwerkelijk in de browser in te typen. Hier liggen nog kansen voor ons: door mensen te vinden die niet naar Rover op zoek waren, maar er toch terechtkomen via bepaalde zoekwoorden. In 2022 gaan we beginnen de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken. Op Rover.nl werden in 2021 vooral het nieuwsoverzicht en het dagkaartenoverzicht goed bekeken. Pas daarna kwamen mensen voor de klachtenpagina, op de voet gevolgd door de nieuwspagina van afdeling Rover-Limburg. Vooral die laatste pagina laat zien dat terugkerend bezoek belangrijk voor ons is; door de afdelingspagina actief bij te houden heeft Rover-Limburg een eigen bezoekersgroep opgebouwd. Het aantal bezoekers van zowel Rover.nl als volletreinen.nl is flink afgenomen in 2020 en 2021. Dit zal ongetwijfeld samenhangen met de coronacrisis, het aantal reizigers is tenslotte ook afgenomen. Ook Rover zal dus de komende tijd werk moeten maken van het terugwinnen van de reiziger.

## Externe overleggen

Rover heeft er groot belang bij deel te nemen aan externe overleggen. Hier kan Rover opkomen voor de belangen van reizigers en invloed uitoefenen op het beleid en de uitvoering. De omvang hiervan, zowel in aantal overleggen als in tijdsbeslag, neemt jaar na jaar toe.

Diverse Rover-vertegenwoordigers (zowel betaalde werknemers als vrijwilligers) hebben ook dit jaar weer grote inzet gepleegd in:

- Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov)<sup>2</sup>;
- Themabijeenkomsten NS, NS International, ProRail en ministerie van IenW;
- NOVB Directeurenoverleg en diverse andere bijeenkomsten in het kader van het NOVB;
- Diverse thema-overleggen over toegankelijkheid en sanitaire voorzieningen op stations en in de reisketen;
- Overleg met TLS (chipkaart);
- BISON (Beheer Informatie Standaarden Openbaar vervoer Nederland);
- Ontwikkeling en regiegroep Dashboard Deur-tot-deurreis;
- Informatiegroep Toegankelijkheid;
- Taxi-overleggen IenM en KNV;
- Kerngroep Toekomstvast Werken aan het Spoor,
- Diverse bijeenkomsten van Railforum (Rover is daarvan 'partner in kennis');
- Overleg over fietsparkeren met IenW en regionale overheden;
- Halfjaarlijks overleg DOVA;
- Schipholoverleg.
- En ten slotte, een groot aantal overleggen op decentraal niveau, in Rocov-verband of daarbuiten met concessieverleners, vervoerbedrijven en regiotaxi (zie Afdelingen).

## Betrokkenheid tot over de grens: EPF

Rover is aangesloten bij Europese Reizigersfederatie EPF, die de belangen behartigt van reizigers in Europa. Het secretariaat hiervan zit in Gent. Arriën Kruyt en Rian van der Borgt, secretaris van de Werkgroep Internationaal, zitten in het EPF-bestuur. Sinds april 2022 is Arriën Kruyt teruggetreden uit het bestuur en is Freek Bos verkozen tot bestuurslid. Rian is verder de officiële Rover-vertegenwoordiger bij EPF. EPF heeft 37 lid organisaties, verdeeld over 21 landen.

Aandachtspunten in 2022 waren o.a. de revisie van de reizigersrechten op het spoor, rechten van vliegtuigpassagiers, de coronacrisis, de Green Deal en de nieuwe Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Er was ook aandacht voor langeafstandsverkeer, waaronder nachttreinen. EPF heeft regulier contact met organisaties op Europees niveau, zoals CER (EU-lobbyclub van de spoorwegen), UITP, Eurostar, Thalys, Europarlementariërs en de Europese Commissie. Daarnaast is EPF o.a. vertegenwoordigd in de raad van bestuur van het Spoorwegbureau van de EU (ERA) en de European Rail Research Advisory Council (ERRAC). Ook was EPF actief in het International Rail Passenger Platform, dat uit een initiatief van de Nederlandse regering tot stand is gekomen.

Meer info op [www.epf.eu](http://www.epf.eu), waar ook het [EPF-jaarverslag](#) te vinden is.

---

<sup>2</sup> In het Locov behartigen consumentenorganisaties, waaronder Rover, de belangen van de treinreiziger binnen de hoofdrailnetconcessie en de belangen van alle treinreizigers betreffende het werk van ProRail en IenW. Zij doen dat door het voeren van overleg met NS, ProRail en IenW en het gevraagd en ongevraagd leveren van adviezen. De adviezen zijn na te lezen op [www.locov.nl](http://www.locov.nl).

## **HET KANTOOR**

### **Personeel- en vrijwilligersbeleid**

Bij Rover zijn verschillende medewerkers in dienst. Op 31 december 2021 waren dit er 13 (9.0 FTE). Ten opzichte van voorgaande jaren is het aantal FTE toegenomen (+0.2 FTE t.o.v. 31/12/2020). In 2021 waren 10 medewerkers in vaste dienst van Rover. Daarnaast worden 2 medewerkers via ingehuurd en is 1 medewerker op detacheringsbasis werkzaam. Van deze medewerkers zijn er 6 vrouw en 7 man. De gemiddelde leeftijd van de medewerkers betreft 41. Van deze medewerkers zijn er 9 werkzaam voor Rover en 4 werkzaam voor de OV Ombudsman.

## **WERK- EN EXPERTISEGROEPEN**

### **Werkgroep Kleinschalig Openbaar Vervoer**

Er is in 2021 maar weinig gebruik gemaakt van kleinschalig OV. Besmettingskans heeft zowel reizigers als vrijwillige chauffeurs thuis gehouden. De meeste buurtbussen zijn, voorzien van spatschermen, in de eerste helft van het jaar weer gaan rijden. Aan het eind van 2021 is de werkgroep bezig met het schrijven van versie 15 van het Rover rapport over Kleinschalig OV.

## REGIONALE VERTEGENWOORDIGING

Rover ontleent een belangrijk deel van zijn kracht uit het ontstaan en het geworteld zijn als een decentrale organisatie. Op het niveau van afdelingen en contactgroepen vindt veel van het Rover-werk plaats. Ook in 2021 is waar mogelijk verder gewerkt aan het versterken van deze structuur.

### Consumentenplatforms

Alle afdelingen hebben zitting in een Consumentenplatform (Rocov), waarin zij zonder uitzondering een belangrijke inbreng hebben. Soms zijn afdelingen bij meerdere platforms betrokken, soms ook zijn meerdere afdelingen bij eenzelfde platform ondergebracht. Het is dan zaak om goed te overleggen, zodat de kwalitatieve en kwantitatieve inbreng van Rover eenduidig en dus krachtig is. Dat vraagt om voortdurende aandacht, zowel vanuit het landelijk bestuur, als vanuit de afdelingen en contactgroepen zelf (signalering). De Adviesraad en nog meer het RocovRover-overleg vormen daarin een onmisbare schakel. De mogelijkheden tot uitwisseling op interne communicatiekanalen zijn inmiddels aanwezig, maar vergen ook inzet en aandacht van de deelnemers zelf voor actief hun inzichten en ervaringen te willen delen. Daar komt nog bij dat inmiddels ook regionale OV- en Spoortafels zijn opgericht. Daarin zitten ook vertegenwoordigers van Rocovs, soms Rover-leden, maar niet altijd. Hieronder volgt een overzicht van de verschillende platforms en daarin vertegenwoordigde Rover-afdelingen.

|                                  |                                                                                                      |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Consumentenplatform OV Groningen | Groningen                                                                                            |
| Stichting Rocov Fryslân          | Friesland                                                                                            |
| Consumentenplatform OV Drenthe   | Drenthe                                                                                              |
| Rocov Overijssel                 | West Overijssel en Twente                                                                            |
| Rocov Gelderland                 | Amersfoort, Rhenen/Wageningen, Gelderland<br>Noord en Oost, Rivierenland en Regio<br>Arnhem/Nijmegen |
| Rocov Flevoland                  | Flevoland                                                                                            |
| Rocov<br>Utrecht                 | Amersfoort, Rhenen/Wageningen en Utrecht                                                             |
| Rocov Noord Holland              | 't Gooi, Noord-Holland-Noord, Haarlem                                                                |
| Reizigers Adviesraad (RAR)       | Regio Amsterdam en Amstelland-Meerlanden                                                             |
| Rocov Hollands Midden (RHM)      | Holland-Rijnland en Gouda/Midden-Holland                                                             |
| Reizigeroverleg DAV (RODAV)      | Drechtsteden                                                                                         |
| Metrocov                         | Den Haag, Zoetermeer, Delft en Regio<br>Rotterdam                                                    |
| OPOV Zeeland                     | Zeeland                                                                                              |
| RO HWGO                          | Hoeksche Waard/ Goeree-Overflakkee                                                                   |
| Reizigersoverleg Brabant         | Brabant                                                                                              |
| Reizigersoverleg Limburg (ROL)   | Limburg                                                                                              |

In 2021 zijn de afdelingen, ondanks corona, weer actief geweest. Veel vergaderingen vonden digitaal plaats en de onderwerpen draaiden veelal om de coronamaatregelen voor het OV. Hieronder zijn de jaarverslagen te vinden zijn. De verslagen staan op alfabetische volgorde van afdelingsnaam.

### Amersfoort

Omdat de afdeling zich over delen van twee provincies uitstrekt zijn er altijd wel actualiteiten. Zowel in Gelderland als in Utrecht worden nieuwe concessies voorbereid. Rover is intensief betrokken bij de ontwerp Nota's van Uitgangspunten. Het bestuur van de afdeling heeft in 2021 maandelijks online vergaderd. Doorgaans samen met de afdeling Rhenen-Wageningen en enkele malen samen met leden uit de afdeling Het Gooi, o.a. over de Berlijntrein. De Afdelingsledenvergadering werd ook in 2021 vervangen door een nieuwsbrief. Er is een speciale werkgroep Amersfoort van het Utrechtse ROCOV waarin het afdelingsbestuur meerdere malen per jaar spreekt met gemeenten en vervoerders. Er werden gesprekken gevoerd met enkele andere gemeenten en er werd ingesproken bij raadsvergaderingen. Door de Rover afdeling werd snel,

uitgebreid en met succes geageerd tegen plannen om een aantal Gelderse buslijnen op te heffen (101, 111, 110). In overleg met de gemeente Amersfoort werden spandoeken die opriepen tot gebruik van een parkeergarage vervangen door spandoeken met de oproep om met het OV naar de binnenstad te komen. Door scherp observeren werd in 2022 opvallend veel niet juiste informatie bij bushaltes ter correctie gemeld en aangepast. Actueel onderwerp is o.a. de consequentie voor de bussen als binnen de bebouwde kom maximaal 30km/uur gereden moet worden. Het bereiken van de buitenwijken zal dan langzamer gaan.

## **Amsterdam**

### **Jaarverslag Rover afdeling Regio Amsterdam mei 2021 – april 2022**

#### **1. Inleiding**

De mondkapjes zijn niet meer verplicht in het OV, maar de gevolgen van de corona-pandemie zijn er nog steeds en hebben het afgelopen jaar de samenleving en het OV stevig geraakt. OV was aangemerkt als essentiële voorziening, maar functioneren met veel minder reizigers en inkomsten is lastig. Het rijk heeft een bijzondere vergoeding gegeven voor de exploitatie van het OV, zodat in deze regio nog circa 90% van het aanbod gehandhaafd kon blijven tot eind augustus dit jaar. De OV-markt was sterk veranderd, omdat veel mensen thuis moesten werken of bepaalde activiteiten zoals de horeca, cultuursector, bepaalde winkels en het nachtleven sterk gereduceerd waren of voor langere tijd stillagen. Ook de grote aantallen toeristen waren er ineens niet meer. Rover heeft het afgelopen jaar, zowel in deze regio als landelijk, zich ingezet om enerzijds het OV zo goed als mogelijk te laten functioneren, maar vooral ook door voor te sorteren op de uitdagingen voor de toekomst.

#### **2. De inzet**

Vorig jaar meldden we onze inzet op enerzijds de toekomst, zoals de Omgevingsvisie 2050 van de gemeente Amsterdam, met een sterke groei van het aantal woningen en banen in deze stad en de regio. Tegelijk richtte Rover zich op concrete verkeersprojecten zoals de Kinkerstraat en de haltes bij de Dam van de Oranje Loper.

Het afgelopen jaar is die inzet gecontinueerd: enerzijds aandringen dat bij de langere termijn ontwikkelingen het OV de ruimte krijgt om goed te functioneren en veel meer reizigers te vervoeren, anderzijds om bij concrete projecten aan te geven dat het belang van het OV beter verankerd moet worden. Rover heeft een reactie geleverd op de mobiliteitsplannen voor de verschillende stadsdelen, door te vragen om in nieuwbouwwijken ruimte vrij te houden voor OV-routes en vrije banen, tijdig OV te laten rijden en de verbindingen tussen de oude en nieuwe wijken in de stad en met de regio te verbeteren.

Verder heeft Rover gereageerd op “de sprong over het IJ”, het plan voor twee nieuwe bruggen, met een pleidooi om die bruggen juist ook te gebruiken voor nieuwe OV-verbindingen, zoals doortrekken van het tramnet naar de nieuwe wijken in Noord, maar ook Molenwijk en Zaanstad. Verder heeft Rover uitgebreid gereageerd op de voorstellen voor 30 km beleid. Autoluw en meer ruimte voor lopen, fietsen en OV is mooi en verkeersveiligheid is heel belangrijk evenals dat de auto minder ruimte krijgt in de openbare ruimte. Rover heeft nadrukkelijk in beeld gebracht dat als het OV veel langzamer wordt de exploitatiekosten met miljoenen toenemen, terwijl je met de auto nog steeds op veel plekken 50 km kunt rijden en via de rijkswegen snel naar andere stadsdelen, waardoor de aantrekkingskracht van het OV dreigt te verminderen. De oplossing moet worden gezocht om, net als dat bij de auto het geval is, ook voor het OV selectief in meer straten ontheffing te geven om harder te mogen rijden. Vooral de inzet op betere doorstroming en vrije banen moet de aantrekkingskracht van het OV ondersteunen. Doe je dat niet, dan dreigen door de extra exploitatiekosten frequenties te worden verlaagd en lijnen te worden ingekort of geschrapt. Rover heeft dit aan de gemeente Amsterdam, de VRA en ook in een ingezonden brief aan het Parool kenbaar gemaakt. De verschillende OV-bedrijven onderstreepten dat met uitgebreide berekeningen dat dit miljoenen extra exploitatiebudget vereist, tenzij de doorstroming wel goed geregeld wordt. De gemeente heeft dit laten narekenen door een onderzoeksbureau, dat tot dezelfde conclusies kwam. Nu wordt gewerkt aan een project om doorstromingsmaatregelen te inventariseren en hopelijk ook uit te voeren. Aandacht van Rover blijft nodig.

Voor de langere termijn werken stad en regio aan doortrekking van de NZ-lijn en sluiten van de metroring. Het geld ontbreekt echter. Een plan voor alternatieve financiering, dat neerkomt op

toeslagen op alle OV-kaartjes van bussen en treinen naar Schiphol, is door Rover – in goede samenwerking tussen de afdeling en landelijk – zwaar bekritiseerd. Rover heeft alternatieven voorgesteld, zoals aanpak van het parkeerbeleid op en rond Schiphol, opslagen op de nieuwbouwplannen en provinciale opcenten om tot fondsvorming voor de aanvullende investeringen in dit soort OV-projecten te komen.

Rover heeft gereageerd op de concepten voor HOV-verbindingen tussen Haarlem en Amsterdam. Bus Rapid Transport is het nieuwe toverwoord, maar dit is of verhullend taalgebruik voor reeds bestaand R-netbussen of kan alleen gerealiseerd worden met grootschalige vrije banen voor het OV op of langs de snelwegen en binnen Haarlem en Amsterdam. Dat is zeker geen goedkope en flexibele oplossing zoals gesuggereerd wordt in die plannen.

Rover keek nadrukkelijk ook naar concrete projecten, zoals voorstellen voor herprofilering van de Czaar Peterstraat waar alweer een vrije trambaan in één richting wordt opgeofferd ten gunste van de auto en waar wederom tramhaltes worden “samengevoegd”, met als gevolg langere loopafstanden en verslechtering van de overstap van tram op bus. Rover heeft ook een reactie naar het GVB en de wethouder en VRA gestuurd over de verstoringen bij de metro en de noodzaak meer te doen voor de reizigers als er een storing is. Hetzelfde geldt voor de kapotte liften en roltrappen.

Onlangs waren er de gemeenteraadsverkiezingen. Rover heeft vorig jaar informatie gestuurd naar de politieke partijen in alle 15 vervoerregiogemeenten en verschillend gesprekken gevoerd met politieke partijen. Of het wat oplevert moet blijken, maar het is wel een weg om de komende jaren verder te bewandelen door de raadsleden en wethouders meer te benaderen voor concrete verbeteringen van het OV op korte termijn en voor te sorteren op de toekomst.

### **3. Contacten**

Het afgelopen jaar zijn contacten geweest met de verschillende OV-bedrijven, alsmede met NS in deze regio. De hiervoor genoemde activiteiten waren aanleiding voor contacten met de wethouder van Amsterdam, verschillende ambtenaren van de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio en met raadsleden. Er was een apart gesprek met de directeur GVB over de ambities van dit bedrijf bij een nieuwe concessie en om meer voor de reizigers te doen om verstoringen snel en adequaat te verhelpen.

Wethouder Egbert de Vries van Amsterdam heeft Rover zowel direct benaderd als uitgenodigd voor rondetafelgesprekken over de mobiliteitsplannen in verschillende stadsdelen, het 30 km beleid en de rol van deelvervoer (zoals huurscooters en auto's) en de financiering van de metroplannen.

Uiteraard is Rover ook actief geweest in de RAR (zie het aparte verslag). Veel van de voorstellen van Rover werden opgenomen in de formele adviezen van de RAR.

Tevens waren er verschillende contacten met onze buurafdeling van de regio Haarlem - Kennemerland, met Rover in het Noorden van de Provincie alsmede met het landelijke kantoor.

### **4. De afdeling**

De maandelijkse Haarlemmermeerstationbijeenkomsten van Rover waren uitsluitend via internet, maar toen het weer (even) kon zijn we er wel op uitgetrokken in een excursie naar het Nederlands Transport Museum. Een werkgroep heeft zich gebogen over het in contact komen met jongeren en de reisbehoeften van jongeren beter in kaart te brengen. Vanwege de coronatoestand kwam dat nog niet zo goed uit de verf. Wel is contact gezocht met de ASVA om hier samen naar te gaan kijken in de toekomst.

De inzet van veel actieve leden is onmisbaar. Rover vergrijst; we moeten met zijn allen meer en vooral jongere leden werven en ook actief maken in onze vereniging. Vorig jaar werd het afdelingsbestuur uitgebreid met twee jongere leden. Helaas moeten die door drukke werkzaamheden weer afhaken, dus zoeken we opnieuw naar extra, liefst jonge bestuursleden.

---

## **Den Haag**

Oplossingsgericht meedenken op alle niveaus is voor de Haagse afdeling leidend. Dat geldt zowel voor o.m. het periodiek overleg met de vervoerder HTM, in de inbreng in de raad en het college, in de verschillende gemeentelijke Denktanks- en Klankbordgroepen v.w.b. de aanpassing van de railinfrastructuur + halten in

het kader van Netwerk RandstadRail, het transitieprogramma OV en corona, en in het METROCOV (het overlegorgaan van de gezamenlijke reizigers- en consumentenorganisaties in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag). Vanwege de COVID verliep het overleg dit jaar ook veelal via Teams. Het op fysieke wijze van gedachten wisselen met lokale raadsleden, ambtenaren, politici, wethouders, medewerkers van NS, ProRail, MRDH en media bleef beperkt.

### **Transitieprogramma OV en corona**

Op 7 januari besprak de Haagse raadscommissie Leefomgeving de voorstellen van de MRDH en de brief daarover van de wethouder Mobiliteit. ROVER maakte tijdens de inspraak kenbaar dat er begrip was voor het afwegingskader zolang de maatregelen van het kabinet noodzakelijk waren en stelde daarbij als voorwaarde dat de continuïteit en de stabiliteit van het OV-net niet mogen worden aangetast. De stad heeft immers een woningbouwopgave en in samenhang daarmee zijn er in investeringen nodig in het railnet in het kader van de Schaalsprong OV/OV NEXT, zoals de Konings- en Zuidwestlandcorridor. Na de afschaling van de lockdown maatregelen zouden de verlaagde frequenties van tram + bus moeten worden verhoogd naar het normale niveau. Meerdere malen heeft ROVER dit jaar zowel aan de gemeenteraad als in METROCOV-verband advies uitgebracht over het Transitieprogramma OV en corona en over de 1<sup>ste</sup> Herijking van het transitieprogramma. Daarbij heeft ROVER voorwaarden gesteld zoals: (1) De maatregelen mogen geen afbreuk doen aan de Toekomstvastheid van het OV, maar moeten passen binnen de opgaven van Verstedelijking, Mobiliteitstransitie, Schaalsprong OV/OV NEXT en programma Mobiliteit & Verstedelijking; (2) Er ligt een stedelijke verdichtingsopgave in het Central Innovation District (CID) + Binckhorst en in Zuidwest waarin het OV een prominente functie in de mobiliteit en bereikbaarheid moet vervullen; (3) Het opheffen van halten mag de fijnmazigheid van het OV met name in de dicht bevolkte stadswijken niet aantasten; (4) Een latere instroom van nieuwe trams ter vervanging van de resterende GTL8-trams met hoge vloer is onacceptabel; (5) De bezettingsgraad dient permanent te worden gemonitord en de frequenties van tram + bus dienen bij meer dan 60% bezetting in overeenstemming te worden gebracht met de vastgestelde vervoerplannen 2021; (6) In het kader van het herstelplan voor het OV zou het instrument 'tarieven' moeten worden ingezet om reizigers weer terug te winnen in het OV waarbij gedacht kan worden aan het hanteren van een daltarief.

Op 1 juli heeft ROVER in METROCOV-verband de brandbrief om extra financiële steun voor de continuïteit en groei van het OV in 2022 en daarna van de 23 gemeenteraden aan betrokken bewindslieden, Vaste Tweede Kamercommissies en de informateur ondersteund.

### **Gebiedsagenda Campusboulevard (Prins Bernardviaduct)**

Op 27 januari besprak de raadscommissie Ruimte met de wethouder Ruimte het raadsvoorstel over de Structuurvisie Central Innovation District. Onderdeel daarvan zijn de plannen voor stedenbouwkundige verdichting rondom het Haagse Centraal Station en het Prins Bernardviaduct.

Hoewel het uitgangspunt daarbij is sterk OV georiënteerd te bouwen met hoge dichtheden rondom het OV-knooppunt Centraal Station, levert het OV in dat gebied toch ruimte in, zoals de vrije busbaan naar/van het busplatform CS. ROVER heeft zowel in een brief d.d. 20 januari als bij het inspreken, geadviseerd bij de stedelijke verdichting in dit gebied meer rekening te houden met de verdere groei van het OV en met de toename van de capaciteit van het OV (rail + bus) rondom Centraal Station. ROVER adviseerde daarbij tevens om op het Prins Bernardviaduct ruimte te reserveren voor een railtraject tussen het centrum (Spui) en Bezuidenhout (Juliana van Stolberglaan) aan de zijde van het spooreplacement.

### **OV-wensen c.q. prioriteiten raadsperiode 2022-2026**

Met oog op de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022, heeft ROVER in een brief van 7 juni dit jaar haar OV-wensen kenbaar gemaakt aan alle fractievoorzitters van de Haagse gemeenteraad en de wethouder Mobiliteit en Cultuur. Ook heeft ROVER in gesprekken met o.m. raadsleden input geleverd voor verkiezingsprogramma's m.b.t. het OV in Haaglanden. Een groot aantal wensen zijn eerder genoemd bij het onderwerp Transitieprogramma OV en corona. Aanvullend heeft ROVER de volgende wensen ingebracht: (1) In het kader van de Verstedelijking & Schaalsprong OV/OV NEXT is meer samenhang noodzakelijk tussen gebiedsontwikkeling prioritaire gebieden en ruimte voor hoogwaardige railtracés door CID-Binckhorst, Zuidwestlandcorridor (waarbij het leggen van een relatie met de economische groei in en verstedelijking van het Westland wenselijk is) en Koningscorridor (de tracékeuze in de richting van de Internationale Zone

en Scheveningen); (2) Versnel het OV naar Toplocaties (Scheveningen, Musea) in combinatie met P+R locaties aan de rand van de stad (prioriteit P+R locatie bij de RR-halte Forepark) en op de inzet van sneldiensten op het traject Centraal Station – Scheveningen van tram 9; (3) Zet in op vraagafhankelijk maatwerkvervoer en deelmobiliteit in Clingendael en Vroondaal. Op middellange termijn moet Vroondaal aangesloten worden op hoogwaardig OV; (4) een rechtstreekse treinverbinding Den Haag Centraal met Düsseldorf; (5) biedt arrangementen en voorzieningen voor reizigers die voor wonen en werken zijn aangewezen op het OV.

Als specifieke wens voor **gemeente Rijswijk** heeft ROVER o.m. ingebracht Rijswijk Buiten beter met OV beter te ontsluiten. Op korte termijn een extra bushalte aan te leggen op de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van de Parklaan en de frequentie overdag van de bus te verhogen naar 4x per uur. Op middellange termijn Rijswijk Buiten aan te sluiten op de Oude lijn Leiden – Dordrecht v.v. in het kader van de Schaalsprong Metropolitaan OV & Verstedelijking Zuidelijke Randstad en naar Kijkduin een snelle buslijn (R-net) in te stellen.

Als specifieke wens voor **gemeente Leidschendam-Voorburg** heeft ROVER o.m. ingebracht Leidschendam-Zuid aan te sluiten op tram 19 door een halte aan te leggen bij de Overgoo en tram 19 beter te benutten naar The Mall of the Netherlands door op de Laan van Leidschenveen bij het kruispunt met de Donau een halte aan te leggen ter hoogte van de parkeerterreinen van het ADO-stadion die deels een P+R functie zouden moeten krijgen. Verder heeft ROVER v.w.b. de tracékeuze CID-Binckhorst (Schaalsprong OV/OV NEXT) kenbaar gemaakt voorstander te zijn van een hoogwaardige regionale randstadrailverbinding op een vrije baan (bij voorkeur +1 niveau) via de Binckhorstlaan en Maanweg (eventueel Zonweg), Voorburg station op -1 niveau en verder via Forepark naar OV-knooppunt Lansingerland-Zoetermeer. Onder geen beding mag het historische en culturele Huygensmuseum “Hofwijck” en de tuinen rondom dit museum worden aangetast.

### Overige activiteiten

Op 8 juli besprak de Haagse raadscommissie Leefomgeving en de wethouder Mobiliteit de voorstellen van het college tot aanpassing van delen van het traject en halteperrons van tram 16 in verband met de inzet van de nieuwe brede lage vloertram op deze lijn. Het tracé door de oude wijken zoals: Zeeheldenbuurt, Hofkwartier, Duinoord en Statenkwartier is complex vanwege de beperkte ruimte in deze wijken. ROVER maakte tijdens de inspraak kenbaar dat de vele varianten uitvoerig in de diverse door de gemeente ingestelde Denktank- en Klankbordgroepen besproken zijn en dat daarbij zoveel mogelijk is gezocht naar compromissen en meerderheden.

Op 27 mei sprak ROVER (voorzitters afdeling Den Haag e.o. en Delft) met wethouder Varekamp over de verkenning voor hoogwaardig OV in het Westland, bij voorkeur een lightrailverbinding, in samenhang met de verstedelijking (woningbouwopgave van 8.000 woningen) en een toenemende hoogwaardige economische en hightech bedrijvigheid. Deze verkenning kwam ook aan de orde in november waar het METROCOV te gast was in het gemeentehuis van het Westland.

Den Haag Zuidwest verdient beter OV: deze motie bespraken de raadscommissie Leefomgeving en de wethouder Mobiliteit op 9 september. ROVER heeft bij het inspreken deze motie ondersteund en drong aan op een spoedige besluitvorming van de Zuidwestlandcorridor. V.w.b. de korte termijn adviseerde ROVER de tramlijnen 9 en 16 in Zuidwest te versnellen naar het Hollands Spoor v.v.

Maatwerkvervoer Benoordenhout/Clingendael: ROVER trekt in nauw overleg met de bewonersorganisatie van Benoordenhout, de gemeente en MRDH op om vraagafhankelijk maatwerkvervoer te bewerkstelligen op het traject van de vm. bus 18.

---

### Drechtsteden-Gorinchem

De afdeling telde eind '21 twee actieve leden (met landelijke ondersteuning). We zoeken uitbreiding, vooral (maar niet alleen) in de omgeving Gorinchem en Alblasserwaard. Dat is ook de reden waarom we de naam van de afdeling ‘Drechtsteden’ wat hebben opgerekt. De afdeling levert een grote bijdrage in het regionale RODAG.

De verbinding tussen Dordrecht en Brabant is al enkele jaren gebrekkig, vrijwel alleen sprinters (en voor Eindhoven nog overstappen ook). De afdeling blijft zoeken naar kansen voor verbetering.

De afdeling maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van dorpen en stadswijken. Natuurlijk is er een corona-crisis, maar de indruk bestaat dat dit niet de enige oorzaak van de bezuinigingen is. In '21 is hierover veel contact met Qbuzz geweest.

Qbuzz rijdt ook de treinen op de Merwede-Lingelijn. De afdeling wenst ook op deze verbinding de nodige verbeteringen en heeft hierover ook contact met de afdelingen Utrecht en (Gelders) Rivierenland. Overigens is er ook regelmatig contact met de andere afdelingen in Rotterdam en overig Zuid-Holland.

Eind 2021 liep het contract met Aquabus voor de 'waterbus' Rotterdam – Drechtsteden af. Met de nieuwe vervoerder Blue Amigo zijn intussen contacten gelegd, o.a. over het te hanteren abonnements- of kortingstarief voor regelmatige reizigers. (ZH beschouwt de waterbus alsof het ov is, bijv. bij advisering over routes, tarieven en toegankelijkheid door het RODAG – opmerkelijk blijft dat het km-tarief wordt omgerekend naar een 'watermijl'-tarief).

Uitdagingen genoeg voor '22!

---

## Drenthe

In 2021 hebben we elkaar 2 keer fysiek kunnen ontmoeten. Alle andere overleggen met elkaar, de provincie, gemeentes, vervoerders en andere afdelingen gingen per telefoon en videobellen. Veel hebben we kunnen doen aan deskundigheidsbevordering, want er werden vele leerzame webinars aangeboden. Door de coronacrisis moest er worden gesneden in de dienstregeling. Qbuzz en het OV Bureau kozen voor een pluspakket bij de dienstregeling, bij weinig reizigers werd dan een aantal ritten in de spits van de drukke lijnen niet gereden, werd het weer drukker dan reden de ritten wel. Van het OV Bureau kregen we elke week de bezettingscijfers, uitgesplitst naar weekdays, zaterdag en zondag. En verder naar scholieren, studenten en andere reizigers. Zo konden we het verloop op de voet volgen. Dat hebben we bijzonder op prijs gesteld.

De hubtaxi functioneert steeds beter en is inmiddels ook te vinden op de website van Qbuzz en OV9292. Over de, in onze ogen, te hoge tarieven zijn we nog steeds niet te spreken.

Ons hoofdpijndossier is de bushalte in Lhee, of beter het nog steeds ontbreken van die halte. Het OV Bureau besloot de buslijn te strekken, niet langer meer door het dorpje (met 4 bushaltes en eenabri) rijden, maar in plaats daarvan een 1 bushalte aan de drukke Rondweg. Een inwoner van het dorp was het niet eens met de plaats van de bushalte, liet het werk stilleggen en is aan het procederen om die halte tegen te houden. Inmiddels moet iedereen die met de bus mee wil, nu op de fiets naar Dwingeloo een vier kilometer verder op. Na bijna drie jaar ziet het er nog niet naar uit dat de kwestie binnenkort is opgelost. Meer dan anders maken we ons zorgen over de bereikbaarheid van het platteland, met name 's avonds en in het weekend. In verband met de hoge tarieven van de hubtaxi is dat niet echt een alternatief voor vervallen ritten en lijnen.

---

## Gelderland

De actieve Gelderse Rovers vergaderden in 2021 6x met elkaar via Teams. Er is een plan geschetst om de deskundigheid van de Gelderse Rovers pragmatischer in te zetten o.a. met werkgroepen per concessiegebied. Op de Rover Gelderland website verschijnen regelmatig nieuwsberichten.

De eerder door de provincie beoogde verdeling in grote concessies staat ter discussie. Marktverkenning vraagt om kleinere concessiegebieden. Waarschijnlijk wordt het Rivierenland losgemaakt van de toekomstige concessie Rijn-Waal. De concessie Berkel-Dinkel, die samen met Twente in de markt gezet zou worden, wordt waarschijnlijk beperkt tot de Achterhoek. Het is niet gelukt een vervoerder te vinden voor de treinen tussen Amersfoort en Ede-Wageningen. Er wordt een noodconcessie gereden. Invoering van de aan de onderkant van het OV door de provincie voorgestelde haltetaxi wordt als te kostbaar door Rover en ROCOV ontraden.

Het station van Geldermalsen werd vernieuwd met een tunnel en een eigen perron voor de trein naar Dordrecht. De trein uit Utrecht naar Tiel heeft in het najaar maandenlang vertraging gehad door een defecte rail. Daardoor werd in Tiel de overstap naar Arnhem gemist.

In de regio Arnhem/Nijmegen heeft de vervoerder onder het nom van corona en onder protest van Rover en ROCOV stadslijnen geschrapt en op andere lijnen frequenties verlaagd. Het contact met die vervoerder wordt als niet plezierig ervaren. Door autoriteiten aan de Duitse kant van de grens wordt aangedrongen op heropening van de spoorlijn Nijmegen-Kleve. Corona bracht halvering van de treindienst Nijmegen – Noord Limburg. Achterstallig brugonderhoud leidde tot onderbreking van de busverbinding Uden - Nijmegen. Na jaren van administratieve voorbereiding rijdt er ieder uur een bus van Aalten naar de Duitse stad Bocholt. Voor reizigers uit 's Heerenberg naar Arnhem heeft Rover zich, samen met onze Duitse zusterorganisatie Probahn, sterk gemaakt voor OV chippaaltjes op station Emmerich. Op 31 december werkten ze nog niet. In de noordelijke Achterhoek zijn lijnbussen in de avond vervangen door vlinders, belbusjes die klaarstaan bij stations. In enkele Apeldoornse wijken waar de stadsbus was verdwenen is het gelukt om deze wijken met buurtbussen weer bereikbaar te maken (Het Loo, Berg en Bos, Ugchelen).

---

## Groningen

In 2021 bestond de afdeling uit 6 actieve leden, die Rover vertegenwoordigden in de Adviesraad en het Rocov.

We hebben ons vooral beziggehouden met de onderwerpen in het OV Consumentenplatform Groningen:

- Tarieven
- Dienstregelingen
- Nieuw materieel
- Elektrische bussen
- Bussen en treinen op waterstof
- Corona
- Lelylijn
- Nedersaksenlijn
- Treinverbinding Groningen – Bremen
- Treinverbinding Veendam – Stadskanaal
- Treinverbinding Groningen-Zernike
- voorbereidingen "bussen van de Grote Markt af"

---

## Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee

We zijn de enige Rover-afdeling zonder spoorstation. Om verder het land in te kunnen zijn de verbindingen naar Spijkenisse en Zuidplein (en met de metro naar Rotterdam C) of naar Dordrecht essentieel. Gelukkig zijn die aansluitingen behoorlijk frequent.

We zijn ook de kleinste Rover-afdeling. Samenwerking met onze burens in Rotterdam, overig Zuid-Holland en Zeeland spreekt dan vanzelf.

In dit dunbevolkt gebied is het leeuwendeel van de busreizigers student of scholier, maar verder is er ook veel woon-werkverkeer dat de bus gebruikt. Doordat we eilanden bewonen zijn vaak behoorlijke omwegen (eerst naar een dam, brug of tunnel om naar de overkant te komen) nodig. Dat heeft gevolgen voor de ritprijzen. Daar heeft de provincie Zuid-Holland gelukkig oog voor.

We zijn er nog altijd niet gelukkig mee dat er geen lekkere verbinding tussen GO en HW is. Soms zijn twee overstappen nodig. Een (sneller) alternatief is op en neer te reizen via Rotterdam Zuidplein.

Wel is voor automobilisten eind 2021 na jaren juridisch gedoe eindelijk de P+R bij busstation Heinenoord geopend.

In 2021 hebben we ook kennisgemaakt met de nieuwe waterstofbussen die Connexxion op deze eilanden gaat inzetten.

---

## Holland-Rijnland

De afdeling houdt zich vooral bezig met het beleid van de gemeente Leiden, omdat de voorgenomen wijzigingen in de Stationsomgeving en de mobiliteit in de Binnenstad vergaande gevolgen hebben voor het busverkeer in het gehele gebied van onze afdeling. Dat geldt veel minder in de andere gemeenten. De komende tijd zal de aandacht zich daarnaast gaan richten op het regionale overleg in verband met de regionale omgevingsvisie. In het verleden waren de vergaderingen van de wethouders verkeer en vervoer openbaar en kon er rechtstreeks ingesproken worden. Dat is helaas niet meer het geval.

Naast het reguliere overleg met de wethouder mobiliteit van Leiden hebben we ook een regulier overleg opgebouwd met de wethouders mobiliteit van de gemeenten Oegstgeest, Zoeterwoude en Leiderdorp. We hebben inmiddels een werkgroep Bollenstreek kunnen oprichten, waarna ook de wethouders van Katwijk en de gemeenten in de Bollenstreek weer in zicht komen. Probleem blijft de omgeving van Alphen.

In Leiden heeft de gemeenteraad inmiddels besloten dat de Stationsweg busvrij moet worden, maar er is nog geen besluit over de vervangende routes. Daar wordt eerst nog nader onderzoek naar gedaan, en er moet ook nog een praktijkproef worden genomen. Dat zou nog wel eens jaren kunnen gaan duren. Eind 2022 is de route voor het HOV door de binnenstad klaar, en gaan enkele lijnen daarvan gebruik maken. In dat kader hebben we gewezen op de toenemende aantallen bussen aan de Zeezijde van het station en de grote kruisende voetgangersstromen na aankomst van treinen, die leiden tot vertragingen van de bussen. We hebben daarom verzocht om verkeerslichten installaties.

Voor de andere afdelingen is wellicht van belang dat in ons Rocov inmiddels een afvaardiging van de [Voetgangersbeweging Nederland](#) is opgenomen.

In het verslagjaar is onze secretaris Frits van Oosten teruggetreden, en een nieuw bestuurslid (Tjeerd van Rij) aangetreden

---

## Noord-Holland-Noord

Ook in 2021 hebben we vaak via het scherm vergaderd, en kon de jaarvergadering weer niet door gaan. In de dienstregeling 2021 van NS bleken enkele aansluitingen net niet te kunnen op de vroege ochtend. We hebben NS daarop attent gemaakt, en gelukkig werden deze foutjes bijtijds hersteld.

In de ochtendspits moet de stoptrein Hoorn – Amsterdam lang wachten in Zaandam om de IC te laten passeren. Dat betekent vooral voor reizigers van Purmerend naar Amsterdam een veel langere reistijd. We adviseerden positief op het voorstel van NS om vanaf eind 2022 de IC naar Amsterdam in de spits een extra stop te laten maken in Purmerend.

Verder zijn we vooral intensief bezig geweest met het vervoerplan van Connexxion voor onze regio. Het vervoerplan bleek neer te komen op bijna een geheel nieuw lijnennet. De bedoeling was om blijvend een besparing te realiseren.

Op sommige trajecten zouden reizigers duurder uit zijn en soms twee maal zo lang onderweg. We vonden ook elders zoveel nadelen voor reizigers dat we een goed onderbouwd negatief advies gaven.

Daarop trok Connexxion het gehele plan in. In 2022 zal Connexxion een nieuw vervoerplan indienen dat veel minder ver zal gaan.

---

---

## Regio Rotterdam

Het aantal actieve leden in de regio is om verschillende redenen erg klein geworden, te klein voor zo'n grote regio als Rotterdam, met zijn 15 gemeenten, momenteel is. Vanuit het landelijk bestuur is daarom een ondersteuningsteam onder leiding van Olga Teule, Rudy Schoonveld en Martin Oudenaarden aan de slag gegaan te helpen bij het op poten zetten van de afdeling. Zij hebben met de actieve leden en met de RET gesproken en een enquête uitgezet om te kijken hoe reizigers over het openbaar vervoer in de regio denken. En of reizigers mee willen helpen om de afdeling en het openbaar vervoer in de regio te verbeteren.

De enquête is door 133 reizigers ingevuld. Bijna 70% van de mensen is tevreden of heel erg tevreden met het openbaar vervoer. Ze vinden vooral de snelle metroverbindingen het meest aantrekkelijk. Het grootste knelpunt vinden de mensen op dit moment de volle metro's. Ruim 60% van de invullers geeft aan dat ze niet weten wat Rover Rotterdam doet. Voor Rover zijn verbeteren van de dienstregeling en het overleg met de Metropoolregio (regionale overheid) de hoogste prioriteiten, volgens de respondenten. 26 mensen geven aan dat ze Rover op één of andere manier willen helpen: als "consulent", met een concreet project en met communicatie.

Naar aanleiding van bovenstaande enquête heeft ook Ton Posthoorn zich bij het team Rover Rotterdam aangesloten. Samen met Corrie Scheffer vertegenwoordigt hij Rover Rotterdam in het Metrocov. Verder zal Rover Rotterdam o.a. bijeenkomsten gaan organiseren over onderwerpen die spelen in deze regio, zoals bijvoorbeeld het Contourenplan toekomstvast tramnet regio Rotterdam. Een ander concreet onderwerp is een lijst met wensen die het OV in Capelle aan den IJssel op korte termijn kunnen verbeteren zonder dat dit veel geld gaat kosten.

---

## Rhenen/Wageningen

De activiteiten in Rhenen/Wageningen zijn opgenomen in het verslag van Gelderland.

---

## Rivierenland

In het jaar 2021 heeft Rover Rivierenland niet vergaderd.

De vernieuwing van station en sporen rond Geldermalsen loopt op zijn eind. Het station Geldermalsen is mooi geworden en er is een reizigerstunnel gerealiseerd.

De MerwedeLingelijn heeft een eigen perron gekregen.

De sprinter uit Tiel heeft ook een eigen perron gekregen.

Er is een nieuwe brede brug gekomen over de Linge.

De MerwedeLingelijn ligt nu vrij zodat de trein geen hinder meer heeft van de doorgaande treinen van en naar Utrecht en Den Bosch.

Rover Rivierenland heeft gepleit voor de aanleg van hellingbanen naar de perrons, maar deze wens is helaas niet gehonoreerd. Wel zijn alle perrons via liften bereikbaar gemaakt. Daarmee voldoet Pro Rail aan de huidige normen. We hopen dat de normen aangepast worden en er bij dit soort grote verbouwingen voortaan in principe wel hellingbanen aangebracht worden. In de praktijk is er namelijk regelmatig uitval van de liften als gevolg van storingen, onderhoud of vandalisme.

Verder heeft Rover Rivierenland gepleit voor het realiseren van een bewaakte fietsenstalling bij station Geldermalsen met ruimere voorraad OV fietsen. Hierover loopt nog overleg tussen NS en de Gemeente West Betuwe.

Er hebben geen buurtbussen gereden tijdens de Corona pandemie in de Bommelerwaard en Rivierenland.

Waren weinig wijzigingen in de nieuwe busdienstregeling.

---

## 't Gooi

Het afgelopen jaar stond uiteraard in het teken van de pandemie. Met Connexxion/ Transdev en met de provincie als opdrachtgever hebben we regelmatig gesproken over de gevolgen hiervan en dan meer specifiek over het **Transitieplan**. Door het beschikbaar komen van de beschikbaarheidsvergoeding kon de planmatige krimp beperkt blijven tot -5%. Wij hebben wel aangegeven dat een afschaling naar een uurdienst voor de lokale lijnen in Hilversum leidt tot een zeer schraal aanbod en dat bijvoorbeeld hierdoor het TerGooi ziekenhuis wel een erg magere bediening heeft.

In juni 2021 ging de **nieuwe Gooi- en Vechtstreek concessie** in. Feitelijk veranderde er toen vrij weinig; pas eind 2022 bij de start van de HOV zullen er meer fundamentele wijzigingen worden doorgevoerd. Mede door de pandemie is de introductie van zero-emission bussen (een eis in de concessie voorwaarden) uitgesteld tot 2022.

Het **Knooppunt Muiden** is een aantal keer besproken, zowel in de gebiedskamer als in het ROCOV-NH. Vanuit Rover hebben we (nog steeds) vragen m.b.t. de ruimte die beschikbaar is voor de bussen. Dit mede door geplande nieuwe buslijnen, waardoor het knooppunt Muiden nog belangrijker wordt.

In oktober is de **pilot het nieuwe betalen / EMV** in de GV concessie gestart. In tegenstelling tot Zeeland blijft hier het bestaande assortiment voorlopig gehandhaafd en kan met EMV alleen tegen voltarief gereisd worden. De bedoeling is dat de verschillende kortingsproposities stapsgewijs ingevoerd worden. Naast het betalen met de bankpas/mobiel zal er altijd ook een vorm van OVChipkaart blijven bestaan voor afgekocht reisrecht (bijvoorbeeld OV studentenkaart) en voor reizigers die anoniem willen blijven reizen.

De **bereikbaarheid van het nieuwe TerGooi ziekenhuis** vindt de afdeling te mager. De HOV halte is op 750 meter afstand van de hoofdingang en de servicelijn, die wel bij de hoofdingang komt heeft een lage frequentie. Wij hebben voorgesteld de 'golfcar service', die nu vanaf de parkeerplaatsen al actief is, ook vanaf de HOV halte beschikbaar te krijgen.

Het **nieuwe busstation Hilversum** voldoet nog niet aan onze wensen: we hebben zorgen over de (verkeers)veiligheid van reizigers die vanuit het treinstation naar het busstation moeten oversteken om op het eilandperron te komen. Dit mede omdat ter hoogte van de geplande oversteek de bussen juist een draai moeten maken en er voor de chauffeur dan geen goed zicht is op overstekende reizigers van bus naar trein. Wij vinden hier overigens Transdev aan onze zijde. Hier wreekt zich weer de geringe aandacht die de politiek in Hilversum heeft voor het OV.

**Organisatie:** John Dietz volgt Hans Rutgers op als vertegenwoordiger in het ROCOV-NH. Als nieuwe deelnemer aan de afdeling hebben we Wim Kuiper uit Weesp mogen verwelkomen. Wim zal zich met name toeleggen op aanvullend OV, zoals buurtbussen. Hans gaat zich vooral richten op de (reguliere) bus en John op de trein (en de stations).

---

## Utrecht

In de afdeling Utrecht waren eind '21 vijf leden actief. We werken aan ideeën meer (en jongere) mensen bij het werk te betrekken. Werk genoeg trouwens! Een greep.

In 2021 werden het aantal treinen op de lijnen Utrecht – Leiden en Breukelen – Utrecht – Driebergen-Zeist uitgebreid. Daar hebben we lang voor gepleit. Het blijft trouwens knokken om de regionale treindiensten de nodige aandacht te geven tussen het enorme aantal intercity's. Dat krijg je als het nationale spoorknooppunt midden in de stad ligt.

Er zijn teleurstellend veel problemen met de Utrechtse tramlijnen. De lijn naar De Uithof kampt met grote technische uitval (5%), in IJsselstein wordt na 21.30 met bussen gereden wegens gepiep in de bogen en de

aangekondigde doorkoppeling van de lijnen bij het CS is weer eens uitgesteld, nu door bouwtechnische problemen.

Positief is dat in de spits er weer een directe busverbinding tussen USP (voorheen De Uithof) en Het Gooi is. Ook zijn in '21 de busverbindingen tussen USP en Amersfoort aangepast.

Mede door inzet van de provincie werken de vervoerders Qbuzz en Syntus op dienstregeling- en tariefgebied goed samen. Hun concessies zijn met twee jaar verlengd. Mede op aandrang van Rover worden de consumentenorganisaties intensief betrokken bij de voorbereiding van de komende aanbestedingen.

Langdurige omleidingen in Soesterberg, op de buslijn langs de Hollandsche IJssel en binnenkort tussen Mijdrecht en Uithoorn hebben de nodige hoofdbrekens gekost.

Flexbus-systemen in de regio vragen ook aandacht van de afdeling.

Over de langere termijn is de afdeling ook betrokken bij het nadenken over de toekomst van het ov en mobiliteit in diverse gemeenten (vooral in en rond de stad Utrecht). Hier en daar hebben we ook input geleverd bij de opstelling van 'omgevingsvisies'.

Uiteraard moet bij dit alles de prettige samenwerking met de andere Rover-afdelingen in Utrecht, Gelderland, Zuid- en Noord-Holland en met de landelijke organisatie worden genoemd.

## **Zeeland**

*In 2020 heeft Rover 5 actieve leden, waaronder een niet-Zeeuw die veel reist in Zeeland.*

*De Afdeling Zeeland is vooral bezig geweest binnen het OPOV (Overleg Platform Openbaar Vervoer), waaraan twee Roverleden deelnemen. Binnen het OPOV is er de Werkgroep Dienstregeling, geheel bestaand uit Roveraars.*

Ook 2021 stond vooral in het teken van Corona. De Werkgroep Dienstregeling heeft veel aandacht besteed aan het Transitieplan, waarin het busvervoer wordt aangepast aan minder reizigers en minder inkomsten. Door de bijdrage van het rijk hoeft het gelukkig nog steeds niet uitgevoerd te worden, op kleinigheden na. De Werkgroep Dienstregeling heeft ook voorstellen gedaan om meer reizigers te trekken. Zoals gebruikelijk heeft de werkgroep Dienstregeling gereageerd op het Vervoerplan 2022, en onze voorstellen worden grotendeels door het OPOV overgenomen.

Vorig jaar zijn we erg bezig geweest met het nieuwe tariefproduct Zeeland Voordeel. Door corona kunnen we nog niet goed zien hoe dit uitpakt. Wel horen we uiteraard klachten. Die kunnen voor een deel verholpen worden door aanbieden van het minimaproduct (via de gemeenten aan minima aan te bieden, € 70 euro per jaar voor reizen buiten de spits, waar de gemeente al dan niet aan meebetaalt). Via het OPOV blijven we er bij de gemeenten op aandringen dit product aan te bieden.

Ter voorbereiding van de nieuwe concessie (ingang vooralsnog 2025) heeft het OPOV op eigen initiatief voorwaarden en eisen opgesteld, waaraan Rover ook heeft meegedaan. De teneur is richting meer vraaggestuurd, Maas, maar Rover en ook het OPOV stelt dat er geen oude schoenen moeten worden weggegooid voordat de nieuwe goed blijken te passen.

Inmiddels werkt de provincie hieraan onder het motto 'slimme mobiliteit', waarbij minder vaste bussen rijden en er veel aandacht komt voor 'flexibele en fijnmazige mobiliteit'. Ook hier hebben we onze bedenkingen bij. Met een artikel in De Reiziger en een interview op Omroep Zeeland hebben we hier aandacht aan besteed.

Eén van ons rijdt als vrijwillige chauffeur op de buurtbus, en werkt ook mee aan de planning.

Rover – Zeeland neemt naast het OPOV en landelijke Rover-overleggen ook deel aan het landelijke overleg van de ROCOV's en het overleg met NS en Prorail en Zeeland, Brabant en Limburg.

Drie van ons doen nog steeds mee met het project OV-ambassadeurs, en hebben zo verschillende keren voorlichting gegeven over de OV-chipkaart en het OV in Zeeland. Ook maken we 'proefreizen' met mensen die graag een keer begeleid willen worden in het OV. Uiteraard heeft dit in 2021 stilgelegen door Corona, maar in 2022 gaat het er waarschijnlijk weer van komen.

## DE REIZIGER

In 2021 verscheen blad De Reiziger nog 5 keer. Hiermee was dit een overgangsjaar; uit financiële noodzaak is het blad dat voorheen altijd zes keer verscheen, inmiddels afgebouwd tot een kwartaalblad. Ter compensatie werd in de loop van 2021 het online magazine gelanceerd via [www.rover.nl/online magazine](http://www.rover.nl/online magazine). Via een digitale nieuwsbrief kunnen lezers van het blad een aantal keer per jaar actuele artikelen en blogs lezen in het online magazine als aanvulling op het papieren kwartaalblad. In 2022 zullen we deze wijziging evalueren.

De 5 edities van De Reiziger stonden in 2021 deels in het teken van het jubileumjaar van Rover: de vereniging bestond immers 50 jaar, maar vanwege de pandemie was het onmogelijk hiervoor een leuke fysieke activiteit te organiseren. De redactie besloot daarom om het jubileum niet helemaal ongemerkt voorbij te laten gaan en in verschillende artikelen terug te kijken op de geschiedenis van de vereniging. In een dubbelinterview met voorzitter Saskia Kluit en voormalig voorzitter André Mulder waren de veranderingen binnen de vereniging in de loop der jaren mooi zichtbaar. Bovendien was ook de tijdelijke rubriek Lijn 50 een knipoog naar de leeftijd van de vereniging. Verder kwamen er weer verschillende onderwerpen aan bod zoals nachttreinen en slimme mobiliteit. De redactie bestond ook dit jaar uit Martin Oudenaarden, Gerda Spaander, Arjen Polderman, Marina van Alphen en Sanne van Galen. Daarnaast werkt de redactie regelmatig samen met gastauteurs en -fotografen. De eindredactie is in handen van Jaap Rodenburg (Groenvoer Communicatie). Het blad wordt opgemaakt door Ivo Sikkema en Ingeborg Seelemann (Ruparo, Amsterdam). Nieuw dit jaar was de drukker: Veldhuis Media in Raalte. Ook nieuw was dat het blad voortaan werd verzonden in bio-based folie, omdat er bij verzending met een papieren wikkel steeds vaker bladen kwijt raakten in de post.

# Projecten

## Beleidsondersteuning

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verleent een subsidie voor Beleidsondersteuning aan Rover, voor de periode 2021-2022. De beleidsondersteuning wordt uitgevoerd door een aantal medewerkers: directeur Freek Bos, beleidsmedewerker Frank Visser, beleidscoördinator Marloes Hofstede en beleidsassistent Aldo Markus. In 2021 is medewerker Arjen Klinkert (maart) uit dienst gegaan en Eva Taylor Parkins (juli) in dienst getreden, beiden zijn werkzaam als beleidsmedewerker. Tevens is Vincent Wever tijdelijk werkzaam geweest om een piek in verband met de invloed van Corona op het OV weg te werken.

Rover is deelnemer aan het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). Er zijn 5 plenaire vergaderingen geweest. In de voorbereiding wordt veelal input geleverd door vrijwilligers vanuit de Rover-expertisegroepen. Gedurende het jaar zijn verschillende themasessies vanuit het Locov georganiseerd. Deze zijn bedoeld om onderwerpen nader uit te diepen, bijvoorbeeld in voorbereiding op een adviesprocedure. De meeste themasessies worden georganiseerd door NS. Enkele themasessies worden georganiseerd door IenW of ProRail. Minimaal één beleidsmedewerker is bij elke themasessie aanwezig. Ook de directeur was bij een aantal sessies betrokken. Aan een aantal themasessies hebben ook vrijwilligers uit de Rover-expertisegroepen deelgenomen.

Rover heeft in 2021 schriftelijke inbreng geleverd en de inbreng van de andere consumentenorganisaties in het Locov gecoördineerd voor 13 adviezen aan NS, 1 advies aan ProRail en 3 adviezen aan het ministerie van IenW. Daarnaast is er door het Locov een ongevraagd advies verstuurd aan NS. De beleidsmedewerkers zijn verantwoordelijk geweest voor deze adviezen.

Hierna lichten we enkele belangrijke onderwerpen uit 2021 uit.

## Vorbereiding nieuwe vervoerconcessie hoofdrailnet

In 2021 is het beleidsvoornemen voor de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet verschenen. De volgende stap is het verschijnen van het Programma van Eisen. In voorbereiding daarop zijn diverse gesprekken geweest tussen de directeur en/of een beleidsmedewerker van Rover, medewerkers van het ministerie en adviesbureaus die werken voor het ministerie. Daarnaast is deelgenomen aan de volgende bijeenkomsten voor stakeholders. Ook is gewerkt aan een enquête onder leden en reizigers met wensen voor de volgende concessie

## Stationsagenda

Het ministerie van IenW bereidt een stationsagenda voor. Deze zal in 2022 verschijnen. Rover heeft de consumentenorganisaties vertegenwoordigd tijdens een aantal gesprekken en ateliers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook heeft Rover als input voor deze stationsagenda een eigen notitie gemaakt met de wensen van reizigers voor deze stationsagenda.

## Corona

Corona was in 2021 wederom een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden van Rover. Sinds de uitbraak van Corona heeft Rover zeer intensief overleg met overheden en vervoerders over de actuele situatie in het openbaar vervoer. In deze werkgroep werden concrete maatregelen besproken en het gebruik van het OV en corona-gerelateerde incidenten gemonitord. Zo heeft de analyse van volle treinen in 2021 geleid tot het opschalen van de dienstregeling door de Nederlandse spoorwegen.

Op 17 mei heeft Rover alle overheden en vervoerders aangeschreven met de oproep om saneringen in het openbaar vervoer stop te zetten en te werken aan groei van het aantal reizigers. Deze oproep is besproken in de stuurgroep Transitie. In december heeft Rover op verzoek van de staatssecretaris beelden gedeeld over het effect van Corona op het OV vanuit het reizigersperspectief. Daartoe is een analyse gemaakt van alle beschikbare vervoer/transitieplannen en is in online sessie deze analyse gedeeld en gelijktijdig input

opgehaald voor aanbevelingen, het meldpunt Corona opgehaald hoe vanuit de reiziger de toekomst er uit moet zien. In 2022 is het rapport besproken in de stuurgroep Transitie en het NOVB Directeurenoverleg.

## **Nieuwe betaalmethoden**

Het op een makkelijke manier (het juiste bedrag) betalen voor een OV-reis is zeer belangrijk voor reizigers. De klanttevredenheid over de OV-Chipkaart is hoog, maar gelijktijdig is er ook een groot aantal drempels waar de reiziger tegenaan loopt of waar potentiële OV-reizigers op afhaken. Het NOVB-project 'nieuwe betaalmethoden' van de vervoerders en overheden is daarom een belangrijk project voor de reiziger. De nieuwe betaalmethoden kunnen immers een deel van de huidige belemmeringen wegnemen.

## ***Toegankelijkheid***

De expertisegroep Toegankelijkheid is in 2021 niet fysiek bijeengewees. Wel was er veel mail-contact. In de groep waren (eind '21) zeven mensen actief, elk ervaringskundig ov-gebruiker, vanzelfsprekend eerst met een focus op hun eigen beperking (op dit moment zijn die motorisch, visueel, auditief en verstandelijk van aard), maar ook met oog voor het ov in het algemeen. Er is ondersteuning vanuit de landelijke Rover-organisatie.

Wat Rover van andere belangenorganisaties onderscheidt is de kennis van het ov-systeem, b.v. qua dienstregelingen, tarieven enz., en dat bovenop kennis over toegankelijkheid. Dat onze groep daarnaast ook veel contacten met organisaties van ov-gebruikers uit de diverse doelgroepen spreekt vanzelf.

Daarnaast zet de expertisegroep zich in voor de reizigers met een inwendige beperking (deelname aan Toiletalliantie), verstandelijke beperking of een gedragsstoornis. Daarbij zoeken we ook contact met organisaties die zich op die groepen richten. Dat zorgt er bij vervoerders en overheden ook voor dat de inbreng van Rover zeer wordt gewaardeerd.

In 2021 heeft de expertisegroep op landelijk niveau deelgenomen aan overleggen met NS, ProRail (over het 'Hoofdrailnet') en met CROW (over toegankelijkheid trams en metro's). Daarnaast is de groep ook beschikbaar voor informatie over toegankelijkheid naar de regionale Rover-afdelingen.

Zodra dat weer mogelijk is hopen we elkaar in '22 weer fysiek te ontmoeten.

## **Onderzoek en publicaties**

Rover voert eigen onderzoek uit om knelpunten in het openbaar vervoer te signaleren en te agenderen bij beleidsmakers.

In 2021 zijn wij doorgegaan met de inzet op de volgende thema's naar aanleiding van eerdere onderzoeken en publicaties:

- **NS Flex**

In 2020 en 2021 heeft NS een groot deel van de abonnementen omgezet van reizen op saldo naar reizen op rekening. Rover heeft gedurende het jaar de ontwikkelingen gemonitord. In 2021 waren er met name veel klachten over het vervallen van de bij-abonnementen, een korting op abonnementen voor gezinsleden. Rover heeft gevraagd deze abonnementen niet te schrappen zolang er geen goed alternatief is. Resultaat is dat NS in 2022 gezinsleden alsnog een korting aanbiedt al is deze in sommige gevallen wel lager. NS denkt nog na over een alternatief voor de bij-abonnementen.

- **Tariefintegratie**

Rover heeft in 2019 een onderzoeksrapport gemaakt over de mogelijkheden om de tariefsystemen van het landelijke spoor en van de regionale vervoerders beter op elkaar af te stemmen zonder dat dit ten koste gaat van de regionale tariefvrijheid. Het stuk is verstuurd naar enkele overheden en in

2020 gepresenteerd in het Locov. Omdat de voorstellen nog niet zijn overgenomen wordt het gesprek hierover in 2022 voortgezet, bijvoorbeeld in het kader van het Programma van Eisen voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie. Ook hebben we enkele van deze voorstellen ingebracht in onze notitie “Van Snijden naar Rijden” met voorstellen om het OV na de coronacrisis weer toekomstbestendig te maken.

- **Snijden naar Rijden**

Alle beschikbare informatie over de impact van Corona is vanuit het reizigersperspectief geanalyseerd. Denk aan de klachten bij meldpunten, monitoringsinformatie vanuit Translink, maar ook alle vervoer/transitieplannen. Dit heeft een rapportage opgeleverd met aanbevelingen om de sector toekomstbestendig te maken en een toelichtende brief met beelden vanuit reizigersperspectief

- **Fietsreserveringen**

NS voerde dit jaar een pilot uit met een verplichte reservering voor het meenemen van een fiets in de trein, naast het al gekochte treinkaartje voor de fiets. Niet alleen leverde dit meer dan tienduizend handtekeningen onder een petitie op, tijdens de pilot bleek ook de techniek, gebruiksvriendelijkheid en het praktische gebruik vaak te haperen waardoor een hoge klachtenstroom naar Rover opgang kwam.

## **Ondersteuning aan RocovRovers**

Leden die namens Rover in een reizigersplatform (Rocov) zitten worden twee maal per jaar bijgeschoold op specifieke thema's tijdens de zogenoemde RocovRovers. Hiervoor worden actuele thema's gebruikt die binnen het werk van de vertegenwoordigers spelen. Daarnaast is er gelegenheid om ervaringen uit te wisselen en met andere vertegenwoordigers in gesprek te gaan.

Tijdens elke bijeenkomst worden ook de actuele ontwikkelingen in de diverse provincies of regio's doorgenomen.

In 2021 is in april een digitaal bijpraatmoment georganiseerd voor de RocovRovers. Tijdens deze bijeenkomst zijn de omgevingsvisies van de verschillende provincies en gemeentes besproken en hebben we bekeken welke invloed de Rocov's op deze visies kunnen uitoefenen. Daarnaast is met de leden gekeken naar wensen voor inhoudelijke trainingen zodat het trainingsaanbod daarop afgestemd kan worden.

Op 28 oktober 2021 is een tweede webinar over nieuwe betaalmethoden gehouden. De ontwikkelingen in dit dossier gaan snel en daarom is het nodig om de leden in Rocov's op de hoogte te houden van de laatste kennis. Dit webinar stond dan ook in het teken van verdieping ten opzichte van het webinar in 2020. We hebben de leden van Rocov's en externe organisaties laten bijpraten over OV Pay en de plannen voor de nabije toekomst.

In 2021 konden de meeste fysieke trainingen niet doorgaan. We merkten in de aanmeldingen dat veel Rocov's wachten op het moment dat deelnemers weer fysiek een training kunnen volgen. Toch heeft Rover in juni 2021 een digitale training verzorgd aan 10 deelnemers van de Reizigers Adviesraad Amsterdam (RAR). Deze training was op maat gemaakt naar de wensen van de RAR, die vooral op het vlak van aanbestedingen en monitoring van concessies lag. De training is goed ontvangen door de deelnemers, zowel inhoudelijk als het digitale aspect.

Op 12 november heeft Rover de eerste fysieke training van het jaar weer kunnen verzorgen, dit keer over dienstregelingen. Helaas kon de basistraining die gepland stond in december niet doorgaan vanwege de nieuw aangekondigde lockdown. Deze training zal daarom doorschuiven naar 2022.

## **Deelname aan de Jonge Klimaatbeweging**

In 2017 is Rover Jong benaderd door de Jonge Klimaatbeweging (JKB) om mee te schrijven aan het hoofdstuk 'mobiliteit' van de Jonge Klimaatagenda. In dit hoofdstuk worden onder andere internationale treinreizen als concurrent van het vliegtuig bepleit. Deze Klimaatagenda wordt voortdurend geüpdatet, waaraan Rover Jong jaarlijks blijft bijdragen.

In februari 2021 heeft Rover Jong deelgenomen aan een workshop voor de Youth Climate Deal. In deze 'deal' tekenen jongerenorganisaties hun wensen voor een duurzame toekomst op en vragen zij politieke partijen om deze op te nemen in het regeerakkoord. Rover Jong heeft vooral aangedrongen op een groter aandeel voor OV in het woon-werkverkeer en een beter Europees railnetwerk.

De Jonge Klimaattop van 2021 kon fysiek plaatsvinden in de Koepelgevangenis van Breda. In deze bijzondere omgeving kwam Rover Jong met verschillende andere jongerenorganisaties samen om te praten over onze wereld in 2050. Uiteraard lag voor ons de focus vooral op hoe mobiliteit er in 2050 uit ziet. Binnen Nederland ziet Rover Jong veel kansen voor het autovrij maken van steden en het verbeteren van het OV in en rond de stad. Hiervoor zien we graag een goede integratie van mobiliteitsvormen en tariefsystemen, zodat de reiziger gemakkelijk een duurzame keuze kan maken. Internationaal richten we ons vooral op een goed spoornetwerk binnen Europa en het beperken van korte vluchten. Ook zien we door de pandemie hoe digitaal vergaderen een vervanging kan bieden voor internationale vergaderingen. Hierdoor denken we dat de korte zakenreizen in de toekomst niet meer noodzakelijk zullen zijn, wat veel vervuilende reisbewegingen zal schelen.

## Projecten

Begin 2021 stond voor veel studenten in het teken van het studentenreisrecht. Door corona hebben veel studenten geen gebruik gemaakt van hun reisproduct, omdat reizen met het OV werd afgeraden. De schuld die door het reisproduct wordt opgebouwd liep echter onverminderd door. Samen met de Landelijke Studenten Vakbond (LSVb) heeft Rover Jong zich ingezet om deze schuld te laten kwijtschelden en dit is gelukt.

Op 28 april heeft Rover Jong een webinar georganiseerd over autonoom openbaar vervoer. Sprekers van ProRail, TU Eindhoven, TU Delft en de provincie Groningen gingen met een diverse groep deelnemers in gesprek over de ontwikkelingen rondom zelfrijdend vervoer. Hierbij gingen we zowel in op de technische mogelijkheden als op de veiligheid en meerwaarde voor de reizigers.

In september 2021 heeft Rover Jong zich aangesloten bij een campagne van Gezondheidsfondsen voor Rookvrij. De campagne draaide om de rookvrije generatie en richtte zich op het rookvrij maken van alle OV-haltes in Nederland. Veel gemeentes zijn hier al mee bezig, maar Rover Jong heeft opgeroepen om deze ontwikkelingen te versnellen en te verbreden. Niet alleen de haltes, maar ook de looproute van en naar stations moet wat ons betreft rookvrij worden.

## OV Ombudsman

OV Ombudsman is opgericht om reizigers met klachten te adviseren, voor ze te bemiddelen en over deze klachten te rapporteren. In de loop van de jaren koos OV Ombudsman er soms voor om aandacht te vragen voor zaken in het OV, die verbetering behoeften, terwijl reizigers hierover geen klachten hadden ingediend. In 2021 is duidelijker vastgelegd wat de taken van OV Ombudsman zijn en waarover OV Ombudsman kan rapporteren. Het team van OV Ombudsman besteedt daarom sinds de rapportage over kwartaal 2 duidelijk meer tijd aan interne afstemming over de taakinvulling en de juiste rapportage daarover.

Het afgelopen jaar liet een daling in het aantal ingediende klachten zien ten opzichte van 2020. Hoewel het niet een doel op zich is om zoveel mogelijk klachten van reizigers binnen te halen, is een substantieel aantal klachten wel belangrijk voor OV Ombudsman om van toegevoegde waarde te zijn in de OV-branche. De klachtendaling heeft deels te maken met de tijd waarin we leven. Door corona hebben ook dit jaar minder reizigers voor het openbaar vervoer gekozen. Een andere reden voor het geringe aantal klachten is dat veel OV-gebruikers niet op de hoogte zijn van het bestaan van OV Ombudsman. Eind 2021 zijn de eerste stappen gezet om te werken aan een betere naamsbekendheid. Er is contact gelegd met een bureau dat zorgt voor een website die sneller en beter vindbaar is. Daarna zal OV Ombudsman vaker social media en wellicht ook reclame in en/of op voertuigen inzetten om ervoor te zorgen dat meer mensen weten dat er een laagdrempelige en deskundige organisatie is, waar je terecht kunt als je vastloopt met je OV-klacht.

### Afhandeling klachten

Het aantal klachten in 2021 bedroeg 1821. Dit zijn minder klachten dan in 2020 toen 2298 klachten werden ingediend bij OV Ombudsman. De klachtendaling is verklaarbaar, omdat in 2021 weer minder reizigers gebruik hebben gemaakt van het openbaar vervoer in verband met de coronamaatregelen. Zo was er een groot deel van het jaar een dringend thuiswerkadvies van toepassing. Verder kiezen sommige reizigers eerder voor eigen vervoer, omdat ze bang zijn in het openbaar vervoer (afgesloten ruimtes, medereizigers die zich niet aan de mondkapjesplicht houden) corona op te lopen.

In 238 van de 1821 klachten heeft OV Ombudsman bemiddeld tussen de reiziger en de vervoerder. Hiervan zijn 144 klachten succesvol afgehandeld; dat is een slagingspercentage van 61%.

OV Ombudsman wordt geadviseerd door een curatorium. Het curatorium bewaakt de inhoudelijke onafhankelijkheid en de doelstellingen en taken binnen de subsidie van OV Ombudsman.. Het curatorium komt vier keer per jaar bij elkaar.

Tot juli 2021 bestond het curatorium uit:

- Voorzitter Lia Roefs,
- Viola Sütö,
- Erica Vergroesen,
- Willem Benschop,
- Jacco van der Tak,

Gedurende 2021 zijn de leden van het curatorium afgetreden of overleden. In het najaar van 2021 bestond het curatorium daarom uit

- Jan van Selm
- Mirjam de Bok

- Saskia Kluit
- Magdalena Piotrowska
- Annemarie Zuidberg

Leden van het Curatorium hebben op persoonlijke titel zitting in het Curatorium, maar worden wel specifiek daarvoor gevraagd vanwege hun functie en achtergrond in de OV-wereld.

In de kwartaalrapportage over het eerste kwartaal van 2021 schreef OV Ombudsman over het thema service. De aanleiding was het voornemen van NS om het aantal bemande servicebalies op stations te beperken en daarvoor in de plaats meer stations dan nu uit te rusten met servicezuilen. Reizigers klaagden in grote getale over dit plan. OV Ombudsman vroeg vooral aandacht voor mensen die zich niet zo gemakkelijk zelfstandig kunnen redden. Vooral voor hen is het belangrijk dat zij een vraag op een laagdrempelige manier kunnen uiten tegenover iemand van vlees en bloed.

Een ander onderwerp waar OV Ombudsman aandacht voor vroeg was Mobility as a Service (MaaS) en met name voor het gevaar van de wildgroei van MaaS-apps. Het moet voor reizigers duidelijk zijn bij wie ze terecht kunnen als er iets mis is gegaan met de reis.

Tenslotte schreef OV Ombudsman in het eerste kwartaal over de manier waarop de dienstregelingen vanwege corona waren versoberd ondanks het feit dat OV-bedrijven een beschikbaarheidsvergoeding van 93 procent kregen om de kosten te dekken.

In de rapportage over het tweede kwartaal van 2021 zette OV Ombudsman de regels en procedures rondom boetes van de verschillende vervoerders op een rijtje. Vervoerders hanteren verschillende regels, bijvoorbeeld als het gaat om de termijn voor het indienen van bezwaar. Daarnaast schreef OV Ombudsman opnieuw over de procedures rond het opzeggen van een abonnement. Nog steeds klagen reizigers dat de opzegging van hun abonnement niet goed gaat. Dit komt omdat het vaak onduidelijk is dat de abonneenthouder na een telefonische of online opzegging naar een OV-chippaai of kaartautomaat moet om zijn abonnement 'fysiek van de kaart te verwijderen'.

Tenslotte schreef OV Ombudsman over klachten van omwonenden over bijvoorbeeld geluidsoverlast van trams of veel bussen door de straat. Klagers hebben vaak het gevoel dat ze van het kastje naar de muur gestuurd zijn door vervoerbedrijf, gemeente, provincie of concessieverlener. De rol van OV Ombudsman is hierbij beperkt tot een wegwijzende rol of een rol waarbij OV Ombudsman navraag doet bij een vervoerder naar de status van een klacht.

In het derde kwartaal van 2021 schreef OV Ombudsman over de tijdelijke reserveringsplicht voor het meenemen van fietsen, die NS in de zomermaanden had ingevoerd. Dit betrof een pilot met als doel om het aantal fietsen in de trein en daarmee gepaard gaande overlast te beperken. Het aantal klachten dat OV Ombudsman over de reserveringsplicht ontving, toonde aan dat reizigers er wat minder blij mee waren. OV-reizigers klaagden bij OV Ombudsman vooral over administratieve rompslomp, gebrek aan garantie op een plek voor de fiets en inflexibiliteit van het systeem.

Daarnaast besteedde OV Ombudsman aandacht aan het nieuwe Zeeland Voordeel abonnement dat Connexxion in mei had ingevoerd ter vervanging van de oude jaar- en maandsterabonnementen. Dit nieuwe abonnement maakt gebruik van Reizen op Rekening: de reiziger krijgt iedere maand een factuur met een overzicht van alle gemaakte reizen. Connexxion presenteerde het product als een uitkomst voor frequente reizigers, maar OV Ombudsman

ontving meerdere klachten van ouders van schoolgaande kinderen die meer kosten moesten maken sinds de invoering van het nieuwe abonnement.

Tenslotte schreef OV Ombudsman in het vierde kwartaal van 2021 over abonnementen die uitgaan van Reizen Op Rekening. Steeds meer vervoerders kiezen ervoor om dit soort abonnementen te introduceren, onder andere NS met NS Flex, GVB met Flow en Connexxion met onder andere Zeeland Voordeel. Kenmerk van deze abonnementen is dat de reiziger aan het eind van elke maand een rekening krijgt voor de afgelegde reizen. Wanneer iemand een Flex of Flow abonnement op een OV-chipkaart plaatst, waar al een abonnement op staat dat uitgaat van Reizen op Saldo, zal het Flex of Flow abonnement het bestaande abonnement overrulen. Vervoerders waarschuwen hier wel voor, maar toch gaat dit vaak mis. Reizigers meldden zich met deze klachten bij OV Ombudsman. Men kan dit probleem alleen omzeilen door met twee OV-chipkaarten te reizen.

Daarnaast klaagden meerdere reizigers bij OV Ombudsman over de kredietcheck die NS heeft ingevoerd bij mensen die een Flex abonnement willen aanschaffen. Deze kredietcheck vindt plaats door een handelsinformatiebureau, genaamd Focum. Sommige reizigers meldden OV Ombudsman dat zij geen Flex abonnement konden aanschaffen, omdat ze volgens NS niet kredietwaardig zouden zijn, terwijl ze kunnen aantonen dat ze dat wel zijn. Uit de praktijk blijkt dat het erg lastig is om Focum en NS hiervan te overtuigen, waardoor men niet het gewenste abonnement kan kopen.

Een tweede onderwerp waar OV Ombudsman in het vierde kwartaal aandacht voor vroeg waren defecte liften en roltrappen. Een defect is uiteraard niet te voorkomen, maar reizigers klagen vooral dat liften en roltappen soms erg lang (dagen tot meerdere weken) buiten bedrijf zijn. Dit kan tot grote problemen leiden voor mensen met een fysieke beperking. De onzekerheid of een lift het wel doet, zorgt ervoor dat reizen met het OV voor hen zeer onzeker en ingewikkeld is.

Tenslotte schreven we over de nieuwe dienstregeling in het OV die op 12 december is ingegaan. In het hele land is een verschraving van het openbaar vervoer te zien. Doordat er twee jaar lang minder reizigers van het openbaar vervoer gebruik maken, kiezen veel vervoerders voor schrappen van lijnen of voor een verlagen van de frequentie waarin bussen, trams, metro's en treinen rijden. In sommige regio's worden vaste buslijnen vervangen door kleinere busjes, waarvoor de reiziger van tevoren moet reserveren.

#### Statistieken

In 2021 ontving OV Ombudsman 1821 klachten. Het gemiddeld aantal klachten per maand bedroeg 152. OV Ombudsman heeft in het jaar 2021 in 238 klachten bemiddeld. In 144 klachten van de 238 klachten, die ter bemiddeling werden voorgelegd aan OV-bedrijven, bereikte OV Ombudsman een succesvol resultaat voor de klager.

### Klachten per categorie en per maand 2021

| Categorie                    | Jan | feb | mrt | apr | mei | juni | juli | aug | sept | okt | nov | dec | Totaal      | %    |
|------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|------|-----|-----|-----|-------------|------|
| Boetebeleid                  | 7   | 8   | 13  | 10  | 7   | 9    | 8    | 3   | 9    | 5   | 5   | 4   | 88          | 4,8  |
| Dienstregeling               | 9   | 7   | 9   | 3   | 5   | 3    | 12   | 9   | 15   | 14  | 10  | 38  | 134         | 7,4  |
| Dienstuitvoering             | 16  | 67  | 35  | 50  | 34  | 38   | 39   | 37  | 71   | 58  | 71  | 45  | 561         | 30,8 |
| Informatievoorziening        | 5   | 6   | 8   | 9   | 5   | 10   | 9    | 8   | 8    | 8   | 6   | 5   | 87          | 4,8  |
| Personeel                    | 12  | 7   | 5   | 6   | 12  | 11   | 8    | 12  | 14   | 15  | 11  | 10  | 123         | 6,8  |
| Station- en haltevoorziening | 6   | 5   | 7   | 4   | 8   | 5    | 5    | 7   | 10   | 15  | 11  | 11  | 94          | 5,2  |
| Veiligheid en overlast       | 3   | 1   | 5   | 3   | 9   | 8    | 7    | 5   | 1    | 4   | 10  | 7   | 63          | 3,5  |
| Vervoermiddel                | 10  | 7   | 10  | 8   | 9   | 13   | 18   | 19  | 13   | 10  | 19  | 13  | 149         | 8,2  |
| Vervoerbewijs                | 62  | 32  | 43  | 24  | 23  | 36   | 65   | 70  | 42   | 49  | 37  | 39  | 522         | 28,7 |
|                              |     |     |     |     |     |      |      |     |      |     |     |     | <b>1821</b> |      |

In bovenstaande tabel ziet u in welke categorie de klachten zijn ingedeeld en wat de verdeling van de klachten over het jaar is.

De top 3 van de ingediende klachten is:

1. Dienstuitvoering (30,8%)
2. Vervoerbewijs (28,7%)
3. Vervoermiddel (8,2%)

De categorie dienstuitvoering bevat klachten over vertraging, capaciteit en uitgevallen ritten. In de categorie vervoerbewijs vallen klachten over abonnementen, tariefhoogte, OV-chipkaart, in- en uitchecken. Onder de categorie vervoermiddel vallen klachten over klimaat in het vervoersmiddel, toiletten, bagageruimte, informatievoorziening in het voertuig. Ook de klachten over het al dan niet dragen van een mondkapje in bus, tram, trein of metro vallen onder de categorie vervoermiddel.

Dit jaar werden in tegenstelling tot vorig jaar de meeste klachten ingediend over vertraging, capaciteit en uitgevallen ritten. Dit is te verklaren doordat er relatief veel uitval van ritten was, onder andere door personeelstekort bij ProRail, maar ook door uitval van trams in Utrecht, Amsterdam en Den Haag en uitval van bussen bij Keolis. Ook klaagden meer reizigers over volle treinen en bussen.



**Financieel Jaarverslag**

## 4. Financieel jaarverslag

***Het bestuur stelt voor de navolgende rekening en verantwoording goed te keuren, mede gebaseerd op het verslag van de kascommissie. Samen met de in het vorige agendapunt voorgelegde goedkeuring van het jaarverslag strekken deze beide goedkeuringen dan het bestuur tot décharge.***

### **Verslag van de kascommissie**

#### **Advies van de kascommissie aan de Algemene Ledenvergadering van Reizigersvereniging Rover betreffende het financiële boekjaar 2021**

Op 23 maart 2021 heeft de kascontrolecommissie bestaande uit Kees van Ramshorst en Adrie Spruit in een digitaal overleg met Walter Etty, penningmeester van Rover, en Freek Bos, directeur van Rover, de financiële stukken over het boekjaar 2021 doorgenomen. Deze stukken bestonden uit een grootboekkaart en een conceptversie d.d. 14 maart 2022 van het Rapport inzake de jaarrekening 2021 met daarin een samenstellingsverklaring van de accountant en een financieel jaarverslag met de volgende onderdelen:

- resultatenrekening;
- balans per 31 december 2021;
- staat van baten en lasten over 2021;
- grondslagen van waardering en resultaatbepaling;
- toelichting op de balans;
- toelichting op de staat van baten en lasten.

Het hier bijgevoegde financiële verslag voor de leden is een samenvatting van de door de kascommissie ontvangen en beoordeelde stukken.

#### Controle door de kascommissie

Bij het steekproefsgewijs controleren van onderliggende stukken zoals facturen werden geen onrechtmatigheden aangetroffen.

De gevraagde onderliggende stukken werden vlot (digitaal) gevonden en gepresenteerd. Dat gaf ons de indruk dat het huidige digitale financiële systeem in 2021 degelijk van opzet is en nauwgezet wordt uitgevoerd en dat de directeur daarin goed zijn weg kan vinden en ook goed zicht heeft op inhoudelijke details.

#### Advies 1

Een aandachtspunt is dat een zeer beperkt deel van de onderliggende stukken van boekingen (zoals facturen) nog niet (ook) digitaal beschikbaar is. Ons advies is om de komende jaren de resterende financiële documenten die nog niet digitaal zijn, in te scannen zodat ook daarvan een digitale versie kan worden opgenomen in het digitale financiële systeem.

#### Advies 2

Een ander aandachtspunt is het terug laten komen van de nummering van de grootboekrekeningen in de Staat van baten en lasten. De posten in het grootboek tellen per genummerde grootboekrekening of per cluster van grootboekrekeningen op tot de posten zoals zichtbaar in de Staat van baten en lasten. De nummering van de grootboekrekeningen komt niet terug in de conceptversie van de Staat van baten en lasten die wij hebben gecontroleerd. Ons advies is om die grootboekrekeningnummering in volgende jaren wel terug te laten komen in de Staat van baten en lasten. Dat maakt het makkelijker inzicht te krijgen in hoe geboekte posten optellen tot bedragen in de Staat van baten en lasten.

#### Advies 3

De subsidiebedragen van het Ministerie van I en W voor de projecten Beleidsondersteuning (extern) en OV-ombudsman zijn in zeer sterke mate bepalend voor de financiën van de vereniging en daarmee ook voor het algeheel functioneren van de vereniging. Dat vraagt om een zo goed mogelijk inzicht in de bestemming en het gebruik van deze bedragen. Ons advies is om in het vervolg de volgende aandachtspunten mee te nemen:

- in alle financiële stukken de twee grote gesubsidieerde projecten consequent benoemen als 'subsidie' (batenkant) en 'projectuitvoering' (lastenkant) m.b.t 'Beleidsondersteuning (extern)' en 'OV-ombudsman';
- bij de nadere specificatie van de bedragen voor de twee grote gesubsidieerde projecten werken met een uitsplitsing naar 'personeelskosten', 'projectkosten' en 'organisatievergoeding'.

#### Advies 4

Er is geen beschrijving van hoe de vereniging de financiële functie in de praktijk invult en uitvoert (wie doet wat, intern en extern (accountant), welke stukken en/of bestanden worden geproduceerd en/of bijgehouden en welke regels worden gehanteerd). In bedrijfskundige termen heet zo iets een beschrijving van de Administratieve Organisatie (AO). Dat hoeft geen document van tientallen pagina's te zijn (denk eerder aan twee pagina's), maar ons advies is om hierover wel iets op papier te zetten. Onze indruk is dat dat met het huidige goede inzicht in het financiële proces en het digitale financiële systeem niet veel moeite zal kosten. Ons advies is om in zo'n AO-beschrijving ook te vermelden wat er gebeurt bij het uitvallen van een medewerker (wie neemt dan de werkzaamheden over).

#### Het kascommissieproces

Het proces zoals dit jaar doorlopen leverde ook enkele aandachtspunten voor volgende jaren op:

- de kascontrolecommissie controleert het door het bestuur gevoerde financiële beleid, waarbij in de praktijk de penningmeester het bestuur vertegenwoordigt in de contacten met de kascontrolecommissie. Bij discussies over een conceptadvies van de commissie behoort de penningmeester de eerste gesprekspartner voor de commissie te zijn. De directeur is ondersteunend;
- de leden van de kascontrolecommissie ondertekenen de originele versie van hun definitieve aan de leden gerichte advies. Op die manier wordt duidelijk en zonder misverstanden vastgelegd wat het definitieve advies van de commissie is. Deze versie wordt gearchiveerd. Bij het volgen van deze lijn vindt de commissie het niet problematisch als de handtekeningen om praktische redenen niet worden overgenomen in de papieren of digitale verslaglegging naar de leden.

#### Concluderend

De commissie adviseert de Algemene ledenvergadering om met inachtneming van de hiervoor geadviseerde verbeteringen en gemaakte opmerkingen de hier besproken financiële stukken goed te keuren en de penningmeester en daarmee het bestuur décharge te verlenen voor het in 2021 gevoerde financiële beleid.

## **Toelichting jaarrekening**

### **Methodiek subsidies**

De twee grootste posten op de jaarrekening zijn de subsidies vanuit het ministerie van IenW. Een voor het werk van de OV Ombudsman en een voor het werk in het LOCOV/NOVB (beleidsondersteuning). Deze subsidies bestaan uit drie elementen te weten: personeelskosten, projectkosten en een vergoeding voor organisatiekosten. De hoogte van de eerste twee elementen wordt bepaald door daadwerkelijke realisatie. De hoogte van de organisatievergoeding betreft 25% van de gerealiseerde personeelskosten. In een voorbeeld: als de personeelskosten 100 zijn, is de hoogte van de organisatievergoeding 25.

### **Methodiek samenstelling jaarrekening**

De jaarrekening wordt in concept opgesteld door een boekhouder, waarbij een accountant meekijkt. Er vindt geen accountantscontrole plaats, de controle van de boeken wordt uitgevoerd door de kascommissie. Wel controleert de accountant eens per 3 jaar de bestedingen voor de twee subsidies.

### **Verklaring van het resultaat**

Het resultaat is beter dan begroot. Dat heeft te maken met financiële meevallers, die echter grotendeels niet structureel zijn en ook een vervelende bijmaak hebben. Helaas is er op het kantoor sprake van verzuim door meerdere medewerkers. Rover heeft daarvoor een verzekering afgesloten, zodat lonen doorbetaald kunnen worden en het eventueel mogelijk is om vervangers aan te trekken. Dankzij inzet van vrijwilligers is het aantrekken van tijdelijk personeel niet nodig gebleken. Wel worden de loonlasten gedekt

door de verzekering. Daardoor vallen de personeelslasten in het algemeen fors lager uit dan begroot. Daarnaast heeft de directeur een grotere inzet op de subsidies gedaan waardoor de personeelskosten ook lager uitvallen.

In de begroting was rekening gehouden met 5 in plaats van 6 uitgaven van De Reiziger. We zijn ook van drukker- en verzendmethode gewijzigd waardoor de kosten voor De Reiziger lager uitvallen.

De post Afdelingen- en werkgroepen is negatief. Dat komt omdat de afdeling Amsterdam haar eigen rekening heeft opgeheven. Het saldo is nu in beheer bij Rover-landelijk. Gecorrigeerd hiervoor waren de kosten voor afdelingen en werkgroepen 1429 euro. Het restant van de saldo van de afdeling Amsterdam is als bestemmingsfonds opgenomen op de balans.

De kosten van de OV Ombudsman liggen fors lager dan begroot, maar zijn in lijn met de aangepaste verwachtingen die het ministerie heeft.

## Staat van baten en lasten

| Baten                               | Begroting 2021 | Resultaat 2021 | Resultaat 2020 | Begroting 2022 |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Subsidie OVO</b>                 |                |                |                |                |
| Waarvan personeelskosten            | € 243.000      | € 171.504      | € 182.027      | € 170.000      |
| Waarvan organisatievergoeding       | € 59.000       | € 42.876       | € 45.507       | € 59.000       |
| Waarvan Projectkosten               | € 53.000       | € 26.592       | € 29.713       | € 69.000       |
| <b>Subsidie Beleid</b>              |                |                |                |                |
| Waarvan personeelskosten            | € 205.000      | € 207.872      | € 188.295      | € 260.000      |
| Waarvan organisatievergoeding       | € 51.000       | € 51.968       | € 47.074       | € 65.000       |
| Waarvan Projectkosten               | € 15.000       | € 7.758        | € 21.062       | € 44.500       |
| Contributie+giften                  | € 160.000      | € 163.482      | € 164.752      | € 165.000      |
| Overig                              | € 4.000        | € 2.988        | € 6.012        | € 5.000        |
| Wandelgids                          | € -            | € 672          | € 1.593        | € -            |
|                                     | 790.000        | 675.712        | 686.035        | 861.000        |
| <b>Lasten</b>                       |                |                |                |                |
| Personeel algemeen                  | € 107.000      | € 75.032       | € 96.288       | € 95.000       |
| Huisvesting                         | € 47.000       | € 45.197       | € 47.244       | € 56.800       |
| Organisatie                         | € 43.000       | € 40.977       | € 41.706       | € 38.410       |
| Bestuur                             | € 4.000        | € 2.963        | € 3.141        | € 5.500        |
| De Reiziger                         | € 38.000       | € 31.902       | € 39.940       | € 25.900       |
| PR+Communicatie                     | € 42.800       | € 41.416       | € 42.068       | € 43.500       |
| Afdelingen+werkgroepen              | € 9.000        | € -756         | € 2.663        | € 9.000        |
| Ieden- + fondswerving               | € 4.000        | € 10.078       | € 24.183       | € 9.520        |
| <b>Project OV Ombudsman</b>         |                |                |                |                |
| Waarvan personeelskosten            | € 243.000      | € 171.504      | € 182.027      | € 170.000      |
| Waarvan projectkosten               | € 53.000       | € 26.592       | € 29.713       | € 69.000       |
| Waarvan risicoreservering           |                |                |                | € 17.000       |
| <b>Project beleidsondersteuning</b> |                |                |                |                |
| Waarvan personeelskosten            | € 205.000      | € 207.872      | € 188.295      | € 260.000      |
| Waarvan projectkosten               | € 15.000       | € 7.758        | € 21.062       | € 44.500       |
| <b>Project Goed OV na Covid</b>     |                |                |                |                |
| Waarvan personeelskosten            |                |                |                | € 9.500        |
| Waarvan projectkosten               |                |                |                | € 10.000       |
|                                     | 810.800        | 660.535        | 718.330        | 867.630        |
| <b>Resultaat</b>                    | -20.800        | 15.177         | -32.295        | -6.630         |
| <b>Resultaat verdeling</b>          |                |                |                |                |
| Verenigingsvermogen                 | -20.800        | 13639          | -32.295        | -6.630         |
| Bestemmingsfonds Amsterdam          |                | 1538           |                |                |

De balans per 31/12/2021 is te vinden op de volgende pagina.

## Balans

|                                  | 31-12-2021 |         | 31-12-2020 |         |
|----------------------------------|------------|---------|------------|---------|
| <b>Activa</b>                    | €          | €       | €          | €       |
| Materiele vaste activa           |            | 5.032   |            | 9.305   |
| Vlottende activa                 |            |         |            |         |
| <i>Vorderingen</i>               |            |         |            |         |
| <i>Handelsdebiteuren</i>         | 1.436      |         | 581        |         |
| <i>Overige vorderingen</i>       | 37.391     |         | 28.411     |         |
|                                  |            | 38.830  |            | 28.992  |
| Liquide middelen                 |            | 354.076 |            | 207.719 |
| Totaal activazijde               |            | 397.938 |            | 246.016 |
|                                  |            |         |            |         |
|                                  |            |         |            |         |
| <b>Passiva</b>                   |            |         |            |         |
| Eigen vermogen                   | 77.423     |         | 63.784     |         |
| <i>Verenigingsvermogen</i>       | 3.159      |         | 1.621      |         |
| <i>Bestemmingsfondsen</i>        |            | 80.582  |            | 65.405  |
|                                  |            |         |            |         |
| <i>Kortlopende schulden</i>      |            |         |            |         |
| <i>Schulden aan leveranciers</i> | 14.906     |         | 2.037      |         |
| <i>Belastingen en premies</i>    | 11.879     |         | 10.997     |         |
| <i>Overige schulden</i>          | 290.571    |         | 167.577    |         |
|                                  |            | 317.356 |            | 180.611 |
| Totaal passivazijde              |            | 397.938 |            | 246.016 |



Verkiezingen

## 5. Verkiezingen

### A. Bestuur

Bestuursleden worden telkens voor 2 jaren benoemd of herbenoemd. Dit jaar lopen de bestuurstermijnen van Saskia Kluit en Walter Etty af.

Het bestuur stelt voor:

- **Saskia Kluit te benoemen tot voorzitter**
- **Walter Etty te benoemen als bestuurslid**

Na besluitvorming conform voorstel zal het bestuur in het verenigingsjaar 2022-2023 bestaan uit onderstaande personen:

|                             |                        |                            |
|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| <b>Saskia Kluit</b>         | benoemd als voorzitter | Sinds 2020, tweede termijn |
| <b>Walter Etty</b>          |                        | Sinds 2018, derde termijn  |
| <b>Marinus de Jong</b>      |                        | Sinds 2017, derde termijn  |
| <b>Blanca de Louw</b>       |                        | Sinds 2019, tweede termijn |
| <b>Deodaat Boer</b>         |                        | Sinds 2021, eerste termijn |
| <b>Janneke van Kesteren</b> |                        | Sinds 2021, eerste termijn |
| <b>Olga Teule</b>           |                        | Sinds 2021, eerste termijn |

\*Het bestuur wijst uit zijn midden een penningmeester en secretaris aan. Walter Etty vervult de rol van penningmeester en is voornemens daarmee door te gaan. Olga Teule vervult de rol van secretaris.

### B. Kascommissie

Conform de statuten geldt voor de kascommissie dat de ALV ieder jaar de leden benoemt en dat deze leden een maximale zittingsduur van vier jaar hebben. Willy Seetz (2019 ) en Adrie Spruit (2021) zijn opnieuw benoembaar. Kees van Ramshorst is plaatsvervangend lid sinds 2017 en ook verkiesbaar.

**Het bestuur stelt voor om Willy Seetz en Adrie Spruit te benoemen als lid en Kees van Ramshorst als plaatsvervangend lid**

### C. Geschillencommissie

Voor de leden van de geschillencommissie geldt dat de leden jaarlijks worden benoemd met een maximale termijn van acht jaar. Rogier Zelle is vanwege de maximale termijn niet herkiesbaar. René Coveen (sinds 2018) en Floris Wagenaar (sinds 2019) zijn opnieuw verkiesbaar als lid. Maarten Batenburg stelt zich beschikbaar als nieuw lid. Liesbeth Alferink is wederom bereid om zich verkiesbaar te stellen als plaatsvervangend lid.

**Het bestuur stelt voor om Maarten Batenburg, René Coveen en Floris Wagenaar te benoemen als lid en Liesbeth Alferink als plaatsvervangend lid**