

ALV stukken Reizigersvereniging Rover 2023

Uitnodiging en agenda ALV 24 juni 2023



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 24 juni 2023 van 13:00 tot 17:00. Aansluitend start om 17:00 een borrel.**

De ALV zal hybride zijn, u kunt zowel fysiek als online de ALV volgen. Fysiek vindt de ALV plaats in het KadEcafé, Eemplein 75 te Amersfoort.

We sluiten de ALV af met een leuk inhoudelijk programma over deelmobiliteit én een borrel. Deze onderdelen zijn alleen fysiek mogelijk. Daarom vinden we het leuk als we met velen in Amersfoort zijn.

U kunt de ALV digitaal bijwonen via www.rover.nl/alv2023. 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. Mocht u geen beschikking hebben over de mail, dan kunt u uw vraag ook per post indienen. Wij zullen de ingezonden vragen tijdens de vergadering in de chat publiceren zodat iedereen ze kan zien.



Agenda van de Algemene ledenvergadering

1) Opening en vaststellen van de agenda.

De directeur presenteert de stand van het land, hoe gaat het met het openbaar vervoer?

2) Verslag Algemene Ledenvergadering op 19 november 2022 in Amersfoort [p. 6]

Het verslag van de vorige ALV ligt ter goedkeuring voor.

3) Jaarverslag [p. 13]

Het jaarverslag is een terugblik op het verenigingsjaar 2022, vanuit het bestuur, het landelijk kantoor, de landelijke werk- en expertisegroepen en de afdelingen en contactgroepen.

4) Financieel jaarverslag 2022 [p. 37]

In het Financieel jaarverslag is vastgelegd hoe Rover in het afgelopen boekjaar financieel heeft gedraaid. De begroting 2023 is reeds in de ALV van 19 november 2022 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 2022 en goedkeuring

5) Verkiezingen [p. 42]

a) Bestuur: (Her)verkiezing bestuursleden

Er zijn vier bestuursleden aftredend en herkiesbaar

b) Kascommissie

Jaarlijks moeten de leden van de kascommissie worden benoemd. Eén kandidaat is aftredend. Twee kandidaten zijn 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. Voor de commissie zijn drie kandidaten en een plaatsvervangend lid verkiesbaar.

6) Rondvraag (vragen graag van tevoren indienen: 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.

Afsluitend gaan we aan de slag met het thema deelmobiliteit.

Hiervoor hebben we twee sprekers uitgenodigd om een inleiding te geven over verschillende onderdelen van deelmobiliteit. Martien Das, expert Deelauto's bij Rijkswaterstaat en Mirjam de Bok, adviseur bij Mobycon komen hun kennis delen.

Na deze inleiding gaan we gezamenlijk aan de slag om oplossingen uit te werken voor reizigers zonder OV verbinding naar hun woonplaats. Dit geeft een beeld van de mogelijkheden die deelsystemen kunnen bieden in aanvulling op het reguliere OV.

We sluiten de middag af met een borrel



Vergeet niet
uit te checken.
€2.99

BREAK-OBIG

115
x

2. Verslag ALV 19 november 2022

Het bestuur stelt voor het verslag van de ALV van 19 november 2022 vast te stellen.

Verslag van de Algemene Ledenvergadering, gehouden op 19 november 2022 in Amersfoort.

Aanwezig:

Bestuursleden: *Saskia Kluit*
 Olga Teule
 Walter Etty
 Marinus de Jong
 Deodaat Boer
 Janneke van Kesteren

Medewerkers: *Freek Bos*
 Marloes Hofstede
 Frank Visser
 Aldo Markus

Aanwezige leden:

- Totaal zijn er 36 deelnemers fysiek en 8 deelnemers online. De deelnemerslijst is opvraagbaar bij het secretariaat.

Verslag: *Olga Teule*

1. Opening, vaststellen agenda en mededelingen

Saskia opent de vergadering en licht de agenda toe. Na de lunch is er een programma over vervoersarmoede, mede n.a.v. het PBL-rapport "toegang voor iedereen", wat echt een aanrader is!

De agenda wordt vastgesteld en aangevuld met het extra agendapunt over assistentieverlening. Deze wordt toegevoegd aan punt 4 (activiteitenplan).

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

Freek neemt het woord en bespreekt de stand van het land aan de hand van enkele sheets, deelnemers krijgen deze toegezonden en zijn ook opvraagbaar bij het secretariaat, thema: vanzelfsprekend reizen. Onderwerpen: 1. waar staan we nu? 2. Hoofdrailnet: wat heeft Rover bereikt, 3. Rover.

Ad 1: er zijn nog steeds 20% minder reizigers ten opzichte van 2019 door de week. Het weekend blijft een topper.

Vraag: Hoe zit dit in de weekenden, zijn er dan meer reizigers ten opzichte van 2019, of is het dan gelijk?

Freek: We zitten tussen de 90%-100%, dus ongeveer op het oude niveau.

Vraag: Zitten e-tickets hier ook in?

Freek: Nee, die zitten hier niet in, want die kunnen ze niet live meenemen. Maar voor de trend maakt dat niet heel veel uit.

Vraag: Hoe zit het met vervangend vervoer?

Freek: Daar heb ik geen sheet van, maar dat is heel slecht. Dit veroorzaakt ook veel klachten, ook over volle treinen. In oktober meer dan september (dat was vroeger niet zo).

Vraag: Zijn er cijfers bekend van de uitval van de bussen?

Freek: Nee, want daar is geen open data van. Dus dat weten we (op dit moment) eigenlijk niet. Dit zien we achterhand wel terug in de afrekeningen van de provincies.

Ad 2: Hoofdrailnet: dit is de grootste concessie van het land. We waren niet zo blij met het beleidsvoornemen omdat het departement geen extra reizigers wilde aantrekken. Dit voornemen is vervolgens uitgewerkt in het programma van eisen. Daar werden we wat vrolijker van, omdat Rover best wat input heeft kunnen geven, zowel aan het departement als via de Tweede Kamer.

Ad 3: Verhuizing kantoor. Daarom veel spullen opruimen, archiveren. Er zijn tot de verhuizing (eind 2022) honderden bus- en spoorboekjes tegen een vrijwillige bijdrage af te halen.

Vraag: Geldt dit ook voor de wandelgids?

Freek: Nee, die gaan nog "gewoon" in de verkoop, samen met het spoorboekje 2023, te bestellen via OV-shop.nl.

Vraag: Staan er in de hoofdrailconcessie ook kwaliteitseisen aan de dienstregeling, bijvoorbeeld 2x per uur?

Freek: in het concept stond door de week 2x per uur en in het weekend was er geen minimale eis. Maar de Tweede Kamer heeft gezegd dat dit omhoog moet. De Staatssecretaris moet hier nu over beslissen. In december komt zij hierop terug en dan moet ze onderhandelen met de NS en die moet dit dan gaan uitvoeren.

Vraag: Geldt dat ook voor de kwartierdiensten?

Freek: ja, de Tweede Kamer heeft gezegd daar waar elk kwartier een trein kan rijden en waar die rijdt, moet dit ook het minimum zijn.

Vraag: Hoe gaat dat voor de andere maatschappijen? Bijv. Arriva e.d.?

Freek: dat zijn concessies die door de provincies worden gegeven en die stellen wel minimumeisen. Daarom zijn die eisen dus al veel hoger.

Vraag: Ik heb zorgen over de open acces verbindingen, zoals de twee nieuwe nachttreinen van Arriva. Die hebben aparte tarieven. Hoe kunnen die tarieven geharmonieerd worden?

Freek: dat is inderdaad helemaal nieuw. Ik zie daar wel kansen. We zijn in gesprek met ministerie over weke regels je wel kunt stellen aan open acces. Bijv. verplichten van ov-chipkaart.

3. Nieuwe Missie en Visie

Walter neemt het voorzitterschap over, zodat Saskia het plan kan verdedigen. Drie dingen om over te besluiten: 1. Verbreden van onze doelstelling naar reizigers OV en reizigers met deelmobiliteit, 2. Missie als geheel: duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen, 3. Visie. We behandelen deze punten in 3-en.

Saskia vertelt vervolgens hoe we hiertoe gekomen zijn. Voor de zomer zijn we begonnen. Rover kampt al een paar jaar met dalende ledenaantallen. Redenen zijn o.a.: niet iedereen voelt zich aangesproken, vergrijzing, ov-wereld is hard in beweging. Rover heeft zich van oudsher altijd met maatschappelijke thema's beziggehouden. Er is een werkgroep aan de slag gegaan. Gesprekken binnen & buiten de vereniging (experts). Enquête onder leden en niet-leden. We hebben het al meerdere keren op de AR over dit plan gehad. Daar werd heel positief op gereageerd. Veel nieuwe ideeën en suggesties. Wat kunnen wij bijvoorbeeld doen om stedenbouwkundigen zich bij ons thuis te laten voelen? In eerste instantie hebben we een lange missie gemaakt, maar vervolgens hebben we die op advies van de AR ingekort. Essentie: duurzaam, gedeeld, voor iedereen. Collectief gedeeld: niet van alle vormen van deelmobiliteit wordt iedereen enthousiast. Dat is ook niet de kern van onze visie. Niet onbelangrijk is het punt van gedeelde mobiliteit versus deelmobiliteit: gaat Rover nou zo meteen klappen voor alle vormen van deelmobiliteit? Het antwoord is "nee". Wij stellen dezelfde kwaliteitseisen aan deelmobiliteit als dat we aan openbaar vervoer doen. Het moet kwalitatief goed zijn, beschikbaar zijn, betaalbaar, en het moet ook nooit ten koste gaan van goede ov-voorzieningen. Er zijn veel andere vormen van vervoermobiliteit waar we nu wel positief over zijn, denk aan OV fietsen, goede taxi's.

Tot slot, wat betekent dit voor de vereniging? Hoe werken we nou samen? Hoe zorgen we nou dat we overal in Nederland sterkere afdelingen maken, waar mensen actief willen worden? Er zit heel veel dynamiek in de concessieverlening. We gaan de koppeling met de concessieverlening de komende jaren beter leggen in de afdelingen. We gaan van onderop met elkaar bespreken wat dan de beste optie is. Wat is het handigste? Daarnaast gaan we in themagroepen werken, met enkele nieuwe thema's, en we creëren een "Rover in actie": op stations/haltes mensen werven die het leuk vinden om aan de slag te gaan en bijv. op een braderie nieuwe leden willen werven.

Vraag: Wat bedoelen jullie met de opmerking op pagina 7: het werk moet laagdrempeliger worden, gecombineerd met meer gezelligheid en gemeenschapsgevoel?

Saskia: Een van de dingen die ik bedoel, wat we nu al doen, we moeten zowel online als offline werken. Jongere mensen willen zich wel voor kortere duur committeren, voor een bepaald onderwerp of een bepaalde periode. We willen graag dat iedereen met lol erin stapt en met lol eruit stapt. Kortom: zorgen voor vrijwilligerswerk dat voor veel typen mensen aantrekkelijk is. Meer op competenties organiseren.

Vraag: Dit wordt al jaren geprobeerd, waarom zou het nu wel lukken?

Saskia: 1. je moet nooit de hoop verliezen. 2. We hebben nu een nieuwe missie en visie. Ook het bestuur gaat zich hierop richten, en samenstelling is in de afgelopen jaren ook veranderd (meer vrouwen, jonger).

Vraag: Wat is de stand van zaken met de OV Ombudsman? Hoe wordt het ov-loket gevoed?

Saskia: Deze vraag past meer bij het activiteitenplan, maar zal ik nu beantwoorden. De OV Ombudsman gaat helemaal bij ons weg. Reden is onderzoek van het Ministerie over de vraag hoe de onafhankelijkheid van de OV Ombudsman beter geborgd kan worden. Vanaf 1 januari a.s. ligt dit bij de Geschillencommissie. We zullen nauw met hen samenwerken. Het staat bekend als het ov-loket. Wat ons betreft heeft het ook een goede plek gekregen daar.

Vraag: Ik wil dit voorstel ondersteunen. Maar er zijn een aantal zaken die dit niet makkelijk maken. 1. Tussen OV en deelvervoer moet goede regie plaatsvinden. Dit moeten we goed inrichten. Belangrijke taak voor Rover. 2. Tarieven. Staan los van OV Tarief. Streven naar integratie van de tarieven.

Saskia: Dit is uit mijn hart gegrepen. Daarom willen we ons hier ook op richten.

Vraag: Wat is de opinie van Rover t.a.v. privatiseren van de sprinterlijnen?

Saskia: Wij zijn voor goed OV, dus geen voorstander van het uitkleden van dienstregeling. Het gaat om de regie, niet zozeer of al dan niet wordt geprivatiseerd, maar dat er eisen worden gesteld aan hoe er gereden wordt en hoe de dienstregeling eruitziet.

Vraag: De reis van de klant gaat niet alleen van station A naar station B. Dan kom je uit bij de vraag wat is het belang van de klant van deur naar deur.

Saskia: Ja, de regie van deur tot deur, Dat is wat we met de nieuwe visie beogen.

Vraag: Mijn vraag bestaat uit 4 punten. 1. Als je gaat verbreden binnen Rover, heb je dan voldoende mensen? Krijgen zittende mensen het dan niet drukker? 2. Gaat je je dan niet van 1 overheid naar heel veel richten? 3. Gaat het niet ten koste van je impact? 4. Studenten niet gehoord.

Saskia: 1. Dat zal soms zo zijn, maar we willen deze andere groepen juist ook bereiken! Visie is ook iets voor de komende jaren. 2. Ja, dat kan. Maar als er in het lokaal gebied niemand is die iets met deelvervoer wil doen, dan gaan we ons daar niet op richten. 3. Wij verwachten juist dat de impact hiermee wordt vergroot, vanuit de gedachte dat wij er zijn voor reizigers, en die gaan van deur naar deur. Wij denken dat Rover juist aansprekender gaat worden door deze bredere blik. 4. Studenten staan wel degelijk in de visie, het is een van de doelgroepen.

Vraag: R-Net is alleen gericht op forensenverkeer.

Saskia: Goed punt, en ook vanmiddag gaan we het hier over hebben.

Vraag: ik zou graag in de definities wat willen verscherpen. Sommige delen van deelmobiliteit doe je zonder een eigen voertuig, bijvoorbeeld taxi, bus, trein, of zelfrijdende auto. Er zijn ook vormen van deelmobiliteit die je zelf moet besturen. Kunnen we onderscheid maken tussen dat waarin je vervoerd wordt en dat waarin je jezelf vervoert?

Saskia: Dat zou betekenen dat je de OV fiets niet meeneemt. We houden juist vanuit de toekomstgroep het pleidooi dat we ons van deur tot deur bekommeren om de reizigers. Omdat er nog zoveel gaat veranderen in de systemen, zoals MaaS. Wij houden bewust de definitie een beetje ruim, zodat we toekomst vast zijn. Dat kunnen we nog niet voorzien op dit moment. Wij kijken naar wat levert het voor de reiziger op, is het betaalbaar, is het beschikbaar. Ik stel voor om uw vraag mee te nemen in de verdere uitwerking.

Walter geeft aan dat hij graag naar besluitvorming toe wil gaan. Veel vragen die leven zijn belangrijk en komen bij de verder invulling boven tafel. Bovendien stellen we het plan over 5 jaar ook weer bij. Kunnen de mensen instemmen met de visie?

Marcel Walraven brengt een amendement in op de visie: Nederland grenst aan België en Duitsland. De grenzen zijn grotendeels vervaagd. Wonen, winkelen, werken, studeren over de grens zijn heel normaal, behalve de OV stopt voor de grens.

Saskia: Dat lijkt me totaal niet in strijd met het stuk dat we hebben. We nemen het over.

Vraag: Ik heb moeite met het woord deelmobiliteit ik ben gerustgesteld door de toelichting, maar ik heb moeite met het woord.

Saskia: Dit hebben we in onze werkgroep uitgebreid besproken. Wat is een goede term? Ook is dit twee keer in de AR besproken. Er is echter geen beter alternatief. We gaan ons ermee bemoeien omdat we van de deur tot deur reis zijn.

De nieuwe missie en visie wordt vastgesteld en zal online terug te vinden zijn.

4. Activiteitenplan 2023

Saskia neemt het voorzitterschap weer over en licht het Activiteitenplan 2023 kort toe. Dit is een beknopter plan van andere jaren vanwege OV Ombudsman. Zit hier een deel van de visie al in verwerkt?

Freek: Vooruitlopend op deze stemming konden we dat natuurlijk niet doen. Maar de no regret maatregelen waar we sowieso iets over moesten zeggen, zoals verjonging, Mobility As A Service, jonge geesten die actie gaan voeren, zitten hier al wel in. Daar hebben we jullie ook keihard mee nodig om de vereniging te laten groeien.

Vraag: Ik zag dat we wat actiever willen worden op social media. Ik wil ook attenderen op Mastodon.

Saskia: Mooi pleidooi voor Mastodon, ik ben hier voorstander van.

Vraag: OV Ombudsman. Ik vind het erg jammer dat dit bij Rover weg is en bij de geschillencommissie, omdat die destijds ook weinig verstand van zaken had. Soms kan iets wel rechtmatig zijn, het voldoet aan de voorwaarden van de vervoerder. Maar dat wil nog zien dat het rechtvaardig is. Daar kon het ov-loket soms wel onafhankelijk zijn waar dat kon, en soms kon het zich ook uitspreken ten faveure van de reizigers. Ik hoop dat de opvolger dit goed oppakt.

Freek: Het nadeel van een activiteitenplan is dat we aangeven wat we wel gaan doen, niet wat we niet meer gaan doen. Het Ministerie heeft hiervoor gekozen na haar onderzoek over de onafhankelijkheid. Wat wij daarin altijd vanuit ons reizigersbelang zeggen: de reizigers moeten goed geholpen worden. Dus het is aan het Ministerie om goede subsidievoorwaarden te stellen en te zorgen dat de geschillencommissie dat in een apart OV klachtenloket gaat doen. Daar zit ook een medewerker die nu bij ons zit. Dus de kennis

gaan ze krijgen. We hebben goed contact met ze. Als ze het werk voor de reiziger niet goed doen, gaat het Ministerie wel ingrijpen.

Vraag: Ik lees dat het blad de Reiziger naar 3 nummers per jaar gaat.

Freek: Ja, dat is inderdaad best pijnlijk. Het liefste wil je terug naar het oude aantal van 6 bladen. Maar met de beperkte middelen die we hebben, moeten we hier zo effectief als mogelijk mee omgaan. Onze inschatting is dat dit geen effect gaat hebben op het ledenaantal en 3 exemplaren is gelijk aan wat andere verenigingen ook doen. We blijven wel online, en we zien dat de meeste nieuwe leden kiezen voor digitaal.

Vraag: Dan zou het goed zijn als jullie kijken naar de samenhang tussen de nieuwsbrief en de Reiziger. Ik bied aan om daarbij te helpen.

Saskia: Heel mooi, graag.

Vraag: Stel dat volgend jaar de kosten meevallen, kunnen we dan weer van 3 naar 4 nummers?

Freek: Ja, als het past wel.

Vraag: Op de website van Rover is onduidelijk wat het kost om lid te worden van Rover. Wat kost de contributie? Kan dat naar 5 euro?

Freek: Hier komen we zo bij de begroting op terug.

Saskia komt terug op het punt assistentieverlening en geef daartoe het woord aan Kees Braam. Kees constateert dat er twee lokketten in Limburg waren dichtgegaan, Roermond en Venlo. NS had vroeger alleen eigen NS-medewerkers die assistentieverlening deden. Vervolgens gingen ook taxibedrijven het doen. Nu gaat het via Carin, die het tegen zo laag mogelijke kosten doet. Aldo vult aan over de huidige gang van zaken en wat we gaan doen, we gaan aan de slag. Hij spreekt hierover met het toegankelijkheidsteam van de NS, want ze zijn door het ijs aan het zakken. NS komt binnenkort naar buiten met resultaten van een onderzoek dat ze hebben laten uitvoeren onder gebruikers. Saskia: Hier zitten allemaal keuzes achter. Dit is niet acceptabel.

Freek vult aan: in het Activiteitenplan gaan we op de nieuwe manier een oproep doen om een actie te gaan voeren. Dit is een startactie voor het team Rover in actie. Op 30/11 komt de werkgroep toegankelijkheid bij elkaar. Hopelijk komt daar meer duidelijkheid over. Er wordt ook geattendeerd op een Europese verordening die verplicht dat dit goed moet zijn.

Het Activiteitenplan wordt vastgesteld.

5. Begroting 2023

De penningmeester, Walter, licht de begroting toe. Het is een hele beperkte begroting, want er is weinig geld. We moeten echt meer leden en geld werven. Daar waar het geld niet nodig is, zullen we het voor essentiële zaken inzetten.

Freek: Hans stelde de vraag over de onduidelijkheid van de contributies via de website. Wat betreft de transparantie en de hoogte van het tarief, daar hebben we marketingexperts voor in het bestuur. We zullen dit bij hen terugleggen.

De begroting voor 2023 wordt vastgesteld.

6. Verslag Algemene Ledenvergadering op 21 mei 2022

Het verslag van de ALV 21 mei 2022 wordt vastgesteld.

6. Rondvraag

Vragen:

1. *De buitenbocht Groningen wordt door Prorail uitgekotst en hoort in het MIRT thuis: hoe gaat Rover druk uitoefenen op het Ministerie dat ze hun wettelijke taak toch uitvoeren?*
2. *Er moet ERMTS in het Noorden komen. Wat gaat Rover daaraan doen?*
3. *Van Harinxmakanaal. Wat gaat Rover voor Noord-Nederland doen?*
4. *Station Westerbroek*
5. *Goede bereikbaarheid OV*
6. *Hoe gaat u zich inzetten vanwege de Lelylaan in het TEE?*

Freek: Op alle vragen is het antwoord hetzelfde. Er is heel veel investeringsruime nodig, ook voor exploitatie. Onze inzet is keihard knokken om dat in Den Haag en Europa voor elkaar te krijgen, waarbij we ook afhankelijk zijn van wat de kamer wil. Die lobby hebben we en blijven we. Ik hoop bij volgende ALV meer groene smiley's te kunnen geven.

Saskia sluit de vergadering.



3. Jaarverslag vereniging

Het bestuur stelt u voor onderstaand jaarverslag goed te keuren.

Onze successen in 2022

Hoofdrailnet

Het ministerie werkt aan vernieuwing van het contract voor het hoofdrailnet met NS. Rover wordt daar via het Locov intensief bij betrokken. In 2022 zorgden onze adviezen en lobbywerk er voor dat de eisen die het ministerie aan NS stelt reizigersvriendelijker werden. Bijvoorbeeld bij verstoringen of werkzaamheden moet NS meer samenwerken met andere vervoerders om de snelste route voor reizigers beschikbaar te krijgen, in plaats van reizigers die moeten wachten op NS-bussen.

De Tweede Kamer heeft meerdere moties aangenomen naar lobbywerk: zo moet er meer regie op tarieven komen, meer integratie tussen bus- en treinprijzen, moeten treinen 's ochtend en 's avond meer gaan rijden. Ook wil de Tweede Kamer af van het omchecken bij het wisselen van treinvervoerder en hogere prijzen daardoor. Daarnaast moet duidelijker worden wat de prestaties per lijn zijn, in plaats van landelijke gemiddelde waardoor slechte trajecten ondersneeuwen. Reizen naar België moet makkelijk worden doordat de frequenties omhoog moeten.

Al met al lijken bij deze tussenstap dankzij adviezen, gesprekken en lobby van Rover veel zaken ten goede van de reiziger veranderd. In 2023 zien we het eindresultaat wanneer de concessie daadwerkelijk wordt afgesloten.

Extra treinen door acties Rover

Doordat een hoogspanningskabel op de bovenleiding bij Dronten was gekomen moest reizigers noodgedwongen omreizen tussen de Randstad en Zwolle. NS zette 2x per uur een extra InterCity in tussen Amersfoort en Zwolle na vele klachten van reizigers bij Rover.

Ook neemt NS voor de reguliere dienstregeling kleine verbeterpunten over.

Internationaal reizen in de zomer

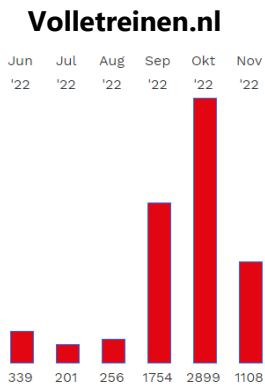
Steeds meer reizigers weten steeds meer de internationale trein te vinden voor vakanties en reizen naar het buitenland. In de zomer van 2022 waren de vervoerders daar slecht op voorbereid waardoor reizigers te maken kregen met vertragingen, uitval en overvolle treinen. Rover richtte een speciaal meldpunt in en heeft de bevindingen gedeeld met NS International (en via hen DB). Samen met onze Vlaamse collega's van TreinTramBus schreven we Thalys aan. In een gesprek met de directeur van Thalys werden excuus aangeboden en een reeks van maatregelen voor 2023 aangekondigd. Inmiddels heeft NS International samen met DB besloten om voor de zomer van 2023 een reservering verplicht te stellen op de ICE. Dankzij Rover zal de zomer van 2023 beter verlopen. Of dat echt zo is, blijven we uiteraard strak monitoren.

Campagne Met OV kom je thuis

Samen met Koninklijke Horeca Nederland en culturele instellingen voerde Rover actie voor meer bussen en treinen in de avonduren. Nederland moet ook na een avondje uit met het openbaar vervoer kunnen. In totaal tekende ruim 3100 reizigers de petitie. Connexion vertaalde dat in het najaar van 2022 in aantrekkelijke prijzen. Na 20.00 kostten ritjes in Noord-Holland tijdelijk 0,10 euro.

4 april: hele dag geen NS-treinen

Voordat we hoorden van uitgekilde dienstregelingen als gevolg van personeelstekorten, reed NS op 4 april vrijwel de hele dag geen treinen door een ICT-storing. We wisten reizigers direct na de storing te helpen door te wijzen op hun rechten. We dwongen bij NS een coulante financiële regeling af. Bij de evaluatie van de problemen wisten we te regelen dat er speciale plannen worden ontwikkeld om op dergelijke dagen toch het treinverkeer te kunnen opstarten.



De aanleiding is minder mooi, maar reizigers wisten in het najaar van 2022 volletreinen.nl massaal te vinden, zoals zichtbaar is in de grafiek hiernaast. NS moest zich verantwoorden in de Tweede Kamer en heeft onder druk van ons onder andere kantoorpersoneel ingezet om het tekort aan conducteurs te beperken. Omdat het probleem langer dan 2022 en 2023 gaat duren, kijkt NS ook naar langer termijn maatregelen zodat met minder personeel toch meer treinen kunnen rijden. Arjan Lubach gebruikte het meldpunt in zijn Avondshow op NPO1.

Kleine successen, die even belangrijk zijn.

- Spoorboekje 2022 is helemaal uitverkocht;
- Rover is verhuisd en heeft dankzij vele vrijwilligers het archief weten te digitaliseren;
- Succesvol Webinar met 100 bezoekers over de nieuwe HRN-concessie;
- 30 duizend euro opgehaald voor een campagne voor Goed openbaar vervoer;
- De prijs van de nieuwe OV-Chipkaart daalt naar 3 euro (digitaal) of 6 euro (fysiek);
- Rover voerde meer betaalde opdrachten uit, zoals spreekbeurten en trainingen
- Politieke lobby #methetov zorgde voor (beperkt) steun aan OV-bedrijven in 2023
- NS neemt alle adviezen Rover over bij proef elektrische OV-fiets
- NS schrapt proef verplichte fietsreservering na klachten Rover
- Rover-directeur wordt verkozen als EPF-bestuurslid
- Speciale lidmaatschapacties zorgden voor 30 nieuwe leden, ipv de verwachtte 20.
- Media-optredens bij meermaals NOS Journaal (waaronder de opening van het 20uur journaal), RTL Nieuws, Op1, Hart van Nederland, Omroep Gelderland, Max Meldpunt, Goedemorgen Nederland, RTV Utrecht, OOGtv, L1, Omroep Brabant, RTV Oost, EenVandaag, NPO Radio 1, BNR Nieuwsradio, Radio 538, 100%NL, Qmusic, Nieuwsuur.
- Afdeling Amersfoort zorgde voor ingebruikname van 3 nieuwe bushaltes in hun regio
- Afdeling Regio Amsterdam werkte samen met de ASVA (Studentenvakbond) aan een onderzoek naar vervoerbehoefden van studenten
- Vrijwilligers van de afdelingen Noord-Holland-Noord en Zeeland hebben zich ingezet als OV-ambassadeurs in 'reisloketten'. Hier hielpen ze onervaren OV-reizigers met al hun vragen en gaven ze voorlichting over gebruik van OV-chipkaart e.d.

De Vereniging

Missie en visie

In 2022 is een nieuwe missie en visie voor Rover opgesteld en aangenomen door de ALV. Kort gezegd luidt deze nieuwe missie: "Duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen".

Mobiliteit is een middel en geen doel op zich. Maar wanneer mensen op pad gaan, wil Rover dat mobiliteit duurzaam, voor iedereen toegankelijk is en er geen onnodige belemmeringen zijn om ergens te komen. We willen dat in 2030 de impact van mobiliteit op de openbare ruimte, de verkeersonveiligheid en het klimaat halveert. Openbaar vervoer is daarbij onmisbaar en dient ook uitgebreid te worden. Tegelijk kunnen reguliere

OV-systemen niet overal het wenselijke vervoer van deur tot deur bieden. Daarom zet Rover zich in op de hele keten van deur tot deur, waarin het huidige OV wordt aangevuld met collectieve openbare systemen. Met deze visie bouwen we voort op het werk wat onze vrijwilligers al jaren doen: zorgen voor meer, comfortabeler, toegankelijker en vooral betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen. Het werk van de afdelingen en ROCOV's blijft een belangrijk deel van Rover, maar daarnaast maken we ruimte voor innovatieve vormen van openbaar vervoer.

Met de nieuwe visie willen we als vereniging laagdrempeliger worden voor mensen die wel enthousiast zijn over OV of deelmobiliteit, maar zich om allerlei redenen nog niet associëren met Rover. We maken dus ook ruimte voor nieuwe manieren van samenwerken en bijdragen aan onze vereniging.

Organisatie van de vereniging

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.

In 2022 zijn er twee Algemene ledenvergaderingen geweest. In mei vond de ALV plaats in Utrecht waarbij de jaarrekening en het jaarverslag zijn vastgesteld. 's Middags werd er gesproken over de verkiezingen voor de provinciale staten in 2023. Inleidingen werden daarbij verzorgd door Wilko Mol (CEO EBS) en Wim Bot (Fietzersbond).

De tweede ALV vond plaats in november in Amersfoort. Hier werden het activiteitenplan en de nieuwe visie van Rover vastgesteld. 's Middags werd het thema 'vervoersarmoede' behandeld door twee experts van Goudappel.

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. In 2022 zijn onder andere 30 km/h als thema in de gemeenteraadsverkiezingen, de toekomst van Rover als vereniging, personeelstekorten in het OV en tariefverhogingen als onderwerpen behandeld.

De leden van de vereniging zijn verdeeld over 28 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.

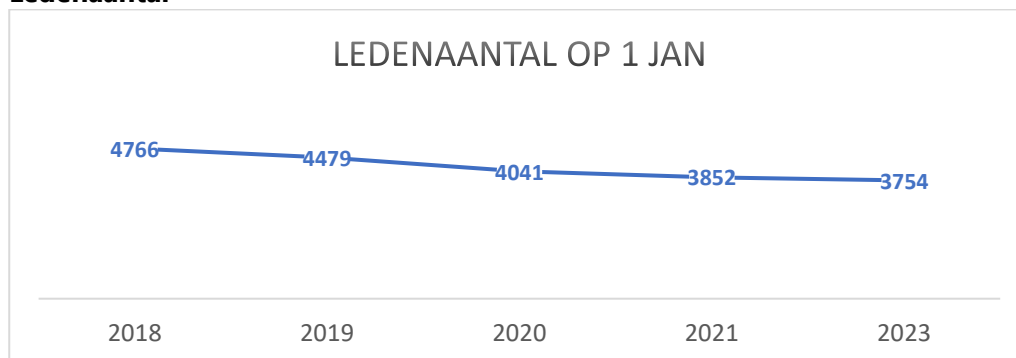
Sociale media

Met 1852 "fans" is onze Facebookpagina het afgelopen jaar weer met ruim 10% gegroeid. Onze volgers zijn ruw gezegd tussen de 25 en 64 jaar oud, waarbij de groep 25 tot 34-jarigen het grootst is. Op Twitter hebben wij ruim 10.000 volgers, een aantal dat bijna niet meer groeit. Het is duidelijk dat we aandacht moeten besteden aan groei van onze social media. In 2022 hebben we dit gedaan door voor het eerst een campagne via Instagram te voeren. Hoewel we als goednieuwe Instagram-gebruiker slechts 38 volgers hebben, bereikten we met de Instagram-campagne tienduizenden mensen. Dat laat zien dat hier nog veel voor ons te winnen valt en dat het bereik groter is dan het aantal volgers.

Websites

Rover beheert de websites Rover.nl en Volletreinen.nl. Sinds kort experimenteren we met Google-advertenties die wij als non-profit organisatie gratis mogen plaatsen. Dit is terug te zien in de bezoekers van Rover.nl: zo'n 50% van onze websitebezoekers komt nu via Google op onze site terecht. Zo'n 13% van onze websitebezoekers is via links op Twitter en Facebook gekomen. Ruim 30% weet onze website direct te vinden. We kunnen nu ook zien welke zoekwoorden mensen zoal gebruiken op onze website. Verrassend is bijvoorbeeld dat er regelmatig wordt gezocht naar parkeren (bij stations). Dat laat zien dat we als Rover er goed aan doen de onderwerpen van onze artikelen te verbreden.

Ledenaantal



De sterk dalende trend is iets afgevlakt in de afgelopen 3 jaar. Het ledenaantal plus donateurs komt op 1 januari 2023 uit op 3754. Het bestuur is voorzichtig optimistisch over de ingeslagen weg, maar weet ook dat het keren van de trend nog veel meer vraagt.

Landelijk Bestuur

Het algemeen bestuur bestond bij aanvang van 2022 uit de volgende personen:

Saskia Kluit, Hans Ende, Marinus de Jong, Blanca de Louw, Walter Etty, Olga Teule en Deodaat de Boer.

Tijdens de algemene ledenvergadering van 21 mei 2022 zijn de volgende wijzigingen gemaakt in de samenstelling van het bestuur. Walter Etty, en Saskia Kluit zijn herbenoemd voor een periode van twee jaar. Hans Ende is helaas in 2022 komen te overlijden. Daarnaast is Deodaat Boer vanwege gezondheidsredenen eind 2022 terug getreden als bestuurslid.

De huidige samenstelling van het landelijk bestuur is als volgt:

Naam	Functie	Jaar van aantreden	Benoemd tot
Saskia Kluit	DB: Voorzitter	2020	2024
Olga Teule	DB: Secretaris	2021	2023
Walter Etty	DB: Penningmeester	2018	2024
Marinus de Jong		2017	2023
Blanca de Louw		2019	2023
Janneke van Kesteren		2021	2023

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

Geschillencommissie

De commissie bestond uit René Coveen (2018) en Floris Wagenaar (2019) als leden en Liesbeth Alferink (sinds 2017) als plaatsvervangend lid. De commissie hoefde in 2022 niet bijeen te komen.

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)¹;
- Themabijeenkomsten NS, NS International, ProRail en ministerie van IenW;
- Nationaal OV Beraad (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);
- Informatiegroep Toegankelijkheid;
- Taxi-overleggen TXKeur en Geschillencommissie;
- 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;
- Stakeholderbijeenkomsten Project Groot Onderhoud Schiphol
- 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 40 lid organisaties, verdeeld over 22 landen.

Aandachtspunten in 2022 waren o.a. reizigersrechten en het makkelijker verkrijgen van tickets voor (internationale) reizen 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, , Europarlementariërs en de Europese Commissie. In 2023 is er een formeel overleg gestart met de Eurostar Family de moederorganisatie van Thalys en Eurostar. 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. De EPF is daarin co-voorzitter van de sectorale werkgroep waardoor het reizigersbelang direct ingebracht kan worden.

Werkzaamheden op Europees niveau richten zich met name op de zeer lange termijn en zijn altijd gericht op abstract(er) Europees beleid. In 2023 zal een nieuwe Verordening de rechten van reizigers in de trein inwerking treden. De EPF heeft daar lang voor moeten lobbyen.

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

Het kantoor

Personeel- en vrijwilligersbeleid

Bij Rover zijn verschillende medewerkers in dienst. Op 1 januari 2023 waren dit er 7 (6.1 FTE). Ten opzichte van voorgaande jaren is het aantal FTE afgenomen (-3 FTE t.o.v. 31/12/2021). Dit is het gevolg van de overdracht van de taken van de OV Ombudsman aan De Geschillencommissie. Van de medewerkers die in 2022 voor Rover hebben gewerkt waren er 9 in dienst bij Rover en werden er 2 ingehuurd en werkte er 1

¹ 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.

op detacheringsbasis. 4 van deze medewerkers waren werkzaam voor de OV Ombudsman de overige medewerkers werkte voor Rover. De gemiddelde leeftijd lag op 1 januari 2023 op 37 jaar.

Werk- en expertisegroepen

Werkgroep Kleinschalig Openbaar Vervoer

In de winter van 2022 verscheen versie 15 van het Rover rapport over Kleinschalig OV.

Het rapport is te vinden op de website van Rover.nl -> activiteiten -> publicaties, onder de verouderde naam Als de gewone bus verdwijnt. Getracht zal worden in 2023 weer een bijgewerkte versie te publiceren. Het jaar 2022 kenmerkte zich enerzijds door een verder herstel na de coronapandemie en anderzijds door uitval van treinen en bussen door personeelstekort. Op het gebied van Kleinschalig OV was de belangrijkste gebeurtenis het afschaffen van de regiotaxi in de provincie Gelderland en het vervangen door een haltetaxi. Die haltetaxi rijdt geen afstanden onder de 2,5 km en niet boven de 15 km. Door afspraken met 9292 verschijnt de haltetaxi veelvuldig in beeld op de reisplanners. De kosten voor reizigers bedragen tenminste 2x het OV tarief. Omdat de haltetaxi niet tot de voordeur rijdt, maar naar een bushalte in de buurt, hebben veel meer mensen dan gebruikelijk WMO vervoer bij de gemeenten aangevraagd. De haltetaxi is geen onderdeel van het klassiek openbaar vervoer, maar moet volgens Rover wel voor iedereen een goed en betrouwbaar alternatief zijn. Daarbij maakt Rover zich sterk voor een goede toegankelijkheid en betrouwbare uitvoering.

In november hield Rover een bijeenkomst met de vraag of onze activiteiten zich ook moeten gaan uitstrekken over deelvervoer. Immers in dichtbevolkte wijken met weinig ruimte zien we toename van gebruik van deelauto's en deelscooters en daar kan deelvervoer een succes worden. Anderzijds zagen we in 2022 dat een deelscooterbedrijf zich uit kleinere steden terugtrekt en zich concentreert op 13 grote steden. Deelvervoer op het platteland bestaat nauwelijks.

Ervaringen met MaaS zijn beperkt. Een alle personenvervoer in Nederland omvattende MaaSapp is er niet. Ondanks de miljoenen Rijkssubsidie betalen vervoersbedrijven om in een MaaS-app te worden opgenomen. Het reserveren van taxi's e.d. via commerciële MaaS-aanbieders lijkt voor de reiziger duurder te worden dan rechtstreeks met de vervoerder bellen of appen.

Over de samenwerking van OV met doelgroepenvervoer is op het Rover kantoor een apart rapport verkrijgbaar.

Werkgroep Internationaal

De werkgroep kwam in 2022 drie keer bij elkaar.

In LOCOV-verband is er overleg met NS International over internationale dienstregelingen en tarieven. In 2022 waren er veel problemen met drukte in de zomer in ICE en IC Berlijn.

Samen met de afdeling Limburg en de zusterverenigingen TreinTramBus, Pro Bahn en VCD worden ook de ontwikkelingen rond de IJzeren Rijn, de sneltram Maastricht – Hasselt en andere grensoverschrijdende thema's in de gaten gehouden. Verder zijn internationale boekingsproblemen en de informatievoorziening voor de internationale reizigers bij werkzaamheden voortdurende aandachtspunten, die leiden tot veelvuldig contact met NS om ze opgelost te krijgen.

Expertisegroepen Dienstregeling en Netwerkontwikkeling

De expertisegroepen dienstregeling en netwerkontwikkeling hebben in 2022 input geleverd voor verschillende adviesaanvragen van NS in Locov-verband over wijzigingen van de dienstregeling. Hierbij helpen zij de beleidsmedewerker door te controleren op onjuistheden en merkwaardigheden in adviesaanvragen en schrijven zij mee aan het uiteindelijke advies. Reacties vanuit de expertisegroep worden snel ontvangen en zijn van grote meerwaarde voor de kwaliteit van het werk. In 2022 is ook input geleverd voor het Locov-advies over het Programma van Eisen voor de nieuwe vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet. Daarin is o.a. gepleit voor meer treinen aan de randen van de dag (eerste en laatste treinen) en hogere frequenties (elk kwartier een trein).

Expertisegroep Fiets en OV

De expertisegroep Fiets & OV en Stations heeft in 2022 input geleverd voor Locov adviezen over tarieven en voorwaarden voor fietsenstallingen en OV Fiets.

Expertisegroep Open data

De expertisegroep Open data is een nieuwe expertisegroep in 2022. Deze is aan het verkennen of Rover meer kan doen met open data.

Expertisegroepen Stations, Tarieven, Concessies en Duurzaamheid

De expertisegroepen stations, tarieven, concessies en duurzaamheid zijn in 2022 niet actief geweest. Het landelijke kantoor is in het licht van de nieuwe visie bezig met het opstarten van nieuwe themagroepen. Een aantal expertisegroepen zal hierin opgaan.

Expertisegroep Toegankelijkheid

In 2022 is de expertisegroep tweemaal fysiek bijeengewees in een fysieke in Houten. Doorgaans wordt digitaal contact gehouden. Heen- en terugreis vragen immers ook energie en 'assistentie-geregel' van deelnemers die letterlijk uit Groningen, Zuid-Limburg en de kop van Noord-Holland moeten reizen. De groep bestaat uit acht ervaringsdeskundigen met een beperking op motorisch, zintuiglijk, verstandelijk gebied. Alle deelnemers hebben intensief contact met organisaties uit hun achterban. Daarnaast neemt Rover ook actief deel aan de Toiletalliantie, er zijn immers ook reizigers die onderweg vaker een toilet nodig hebben.

In 2022 was het aantal langdurige lift- en roltrapstoringen op stations opvallend hoog. Oorzaak is vaak vandalisme, maar ook aanvoer van onderdelen (uit China, via de tijdelijk geblokkeerde Rode Zee) was een probleem. Met ProRail wordt hierover o.a. door de expertisegroep bijna maandelijks overlegd. (Begin '23 is het aantal liftstoringen gedaald van +20 naar 8 in februari.) ProRail en NS werken aan 'real-time'-informatie in voorjaar '23.

NS-Reisassistentie is in '22 verder uitgebreid (doel: in '24 vrijwel alle door NS bediende stations). Maar de kwaliteit van de Reisassistentie door NS is in '22 op veel stations ook verminderd doordat de assistentie niet meer door NS wordt geleverd, maar door een contractant. De expertisegroep krijgt daarover relatief veel klachten en neemt die mee in de contacten met NS.

Een mijlpaal in '22 was de ondertekening van het Bestuursakkoord Toegankelijk OV door de staatssecretaris, regionale opdrachtgevers en de gezamenlijke vervoerbedrijven. Best een succes! Toch tekenden de organisaties van consumenten niet mee. In het akkoord had Gelderland nl de verplichting tegengehouden dat in nieuwe concessies toiletten in treinen verplicht zouden worden. Met de akkoorden kunnen we in '23 aan de slag (en Rover zal Gelderland samen met andere organisaties op den duur wel eens over de streep krijgen...)

In 2023 zal de expertisegroep Toegankelijkheid opgaan in een 'themagroep Inclusiviteit' met dan ook aandacht voor sociale toegankelijkheid en 'vervoersarmoede'. Er wordt nagedacht over hoe we dat 'handen en voeten, ogen en oren' moeten geven. Uitdagingen en beperkingen voor '23 en daarna genoeg!

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 2022 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 Noord en Oost, Rivierenland en Regio Arnhem/Nijmegen
Rocov Flevoland	Flevoland
Rocov 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 Drechtsteden Alblasserwaard Gorinchem(RODAG)	Drechtsteden en Gorinchem
Metrocov	Den Haag, Zoetermeer, Delft en Regio Rotterdam
OPOV Zeeland	Zeeland
RO HWGO	Hoeksche Waard/ Goeree-Overflakkee
Reizigeroverleg Brabant	Brabant
Reizigeroverleg Limburg (ROL)	Limburg

In 2022 zijn de afdelingen, ondanks corona, weer actief geweest. Veel vergaderingen vonden ook weer fysiek plaats en de onderwerpen draaiden veelal om afschalingen in de dienstregeling vanwege personeelstekorten. Hieronder zijn de jaarverslagen te vinden zijn. De verslagen staan op alfabetische volgorde van afdelingsnaam.

Amersfoort

Het jaar 2022 werd gekenmerkt door afschalingen in het Openbaar Vervoer (OV). Na de twee coronajaren bleek er een groot tekort aan buschauffeurs en treinconducteurs. De dienstregeling raakte ontregeld. Treinen en bussen vielen uit door personeelsgebrek. Soms bleken zelfs drie bussen op dezelfde lijn achter elkaar niet te rijden, tot frustratie van de reizigers. Een aantal reizigers werd onvriendelijk tegen de chauffeurs die wel reden. Aan het eind van het verslagjaar rijden nog steeds niet het vereiste aantal treinen en bussen. Wel is er een aangepaste dienstregeling bekend gemaakt. De nachtbusen rijden nog steeds niet. Het aantal OV-reizigers raakte bijna op pre-coronaniveau. Een aantal zelf betalende reizigers lijkt een ander middel van vervoer te hebben gekozen of reist parttime naar zijn werk. De bussen vanuit Amersfoort en Soest naar het USP De Uithof zijn een succes.

De besturen van de Rover afdelingen hebben maandelijks vergaderd. Deels fysiek, deels per Teams en meestal in aanwezigheid van de voorzitter van de afdeling Utrecht. In september kon in Amersfoort weer een Algemene Afdelings-Leden Vergadering gehouden worden. Inleider was René Windhouwer, de nieuwe wethouder in Nijkerk. Na 9 jaar werd op die vergadering een nieuwe afdelingsbestuursvoorzitter gekozen: Daniël Bleumink.

In februari begon de oorlog in de Oekraïne. Dat had zijn weerslag op de gasvoorziening en de brandstofprijzen. In maart waren er gemeenteraadsverkiezingen. Enkele maanden later waren er nieuwe colleges van Burgemeester en Wethouders tot stand gekomen. Het is nog niet gelukt met alle nieuwe wethouders voor OV in contact te komen. Ondertussen zijn de relaties met de OV ambtenaren in de grote gemeenten in ons gebied uitstekend (o.a. Amersfoort, Soest, Barneveld, Harderwijk, Wageningen). In het ROCOV overleg met de provincie Utrecht en de beide Utrechtse OV-bedrijven werd uitgebreid van gedachten gewisseld over de chauffeurstekorten, Met de provincie Utrecht werd in ROCOV verband overlegd over de vereisten voor de nieuwe OV concessies ingaande 2025.

In Gelderland werd de regiotaxi vervangen door een haltetaxi, voor afstanden tussen 2,5 en 15 km. De concessie van Keolis Gelderland werd verdeeld, de noordelijke lijnen gingen naar EBS, de zuid Veluwe, o.a. Barneveld en Ede, naar Hermes. Station Ede-Wageningen kampte met langdurige buitendienststellingen in verband met nieuwbouw. Aan het eind van het jaar waren problemen met oude DRISsen nog niet opgelost. De groei van de bevolking gaat gepaard met nieuwe woonwijken. Om budgettaire redenen lukt het niet altijd om in die wijken gelijk goed OV te verkrijgen. Niettemin zijn op aandringen van de Rover afdeling Amersfoort in 2022 een drietal nieuwe bushaltes in gebruik genomen: Barneveld Valkseweg, Leusden AFAS en Nijkerk Agaatvlinder.

Aan het eind van het jaar liet de gemeente Amersfoort in haar omgevingsvisie weten de 30 km/uur alleen in te voeren op wegen waar fietsers en auto's de rijbaan gebruiken. Op de meeste bus routes zijn afgescheiden fietspaden zodat 50 km/uur daar de norm kan blijven.

Amsterdam

Vorig jaar werden de corona-maatregelen in het OV afgeschaft. De reizigers zijn echter nog niet allemaal terug. De financiële bijdragen van het Rijk en de Vervoerregio Amsterdam maakte het mogelijk om de afgeschaalde dienstregeling van 2021 voort te zetten, waardoor verdere krimp bij de OV-bedrijven in deze regio afgewend werd. De indruk bestaat wel, zeker in Amsterdam, dat het weer behoorlijk druk is in veel lijnen en vooral ook in het weekend, terwijl aannames over veel thuiswerken toch wat genuanceerder liggen en de hyperspits op een aantal dagen weer terug is. Uitbreiding bleek op korte termijn ook problematisch, maar nu door personeelsgebrek. Dat is hopelijk een tijdelijk probleem. Met de enorme woningbouwplannen en verdere groei van de stad en de regio stelt dat hoge eisen aan het OV in de komende jaren, en zal vooral de nieuwe concessie voor GVB van groot belang zijn. Genoeg te doen voor Rover.

De ontwikkelingen in de regio Amsterdam worden regelmatig besproken in het maandelijkse Haarlemmermeerstationoverleg van Rover. Opbrekingen in de stad zijn aan de orde van de dag. De combinatie met herstel van kades en bruggen wordt zelfs zo kostbaar, dat een aantal projecten wellicht gefaseerd of uitgesteld moet worden, iets waarover Rover met GVB contact heeft. Rover heeft begin 2022 bezwaar gemaakt tegen de verschillende bouwplannen en herprofileringen van infrastructuur waar te weinig rekening wordt gehouden met OV. Ook op plannen voor OV rondom nieuwbouw heeft Rover gereageerd met verbeterpunten en suggesties.

De inzet van ons lid Richard Bakker om buslijn 369 eindelijk een halte te geven bij de Oeverlanden is door het bestuur overgenomen richting GVB en RAR en heeft tot succes geleid.

Eind 2022 kwam de gemeente Amsterdam met een invulling van het 30 km-beleid. Rover heeft opnieuw een reactie gestuurd, omdat de maatregelen om het OV goed te laten doorstromen ondanks de snelheidsbeperking, nog steeds ontbreken. Bovendien wordt het niet integraal 30 km, maar blijft het juridisch 50 km met daarbij 9000 borden op plekken waar het dan wel 30 km moet zijn. Rover heeft voorgesteld om die operatie dan te combineren met maatregelen voor het OV en te faseren, hetgeen zelfs kansen biedt om op een aantal plaatsen eerder te beginnen.

Veel van de reacties van Rover op deze verkeersplannen vielen bij de RAR in goede aarde, waarbij het Rover advies als uitgangspunt is genomen voor adviezen van de RAR.

Na de gemeenteraadsverkiezingen is contact gezocht met de wethouders verkeer van de grote gemeenten in onze regio. Met de wethouder van Amstelveen is gesproken om tramlijn 5 door te trekken naar het busstation Amstelveen, om zo de OV-knoop te verbeteren en het stadshart met de tram beter te ontsluiten. Tevens is afgesproken om met hem en raadsleden een OV-excursie te houden, waarbij Rover voorstellen zal doen voor verbeterpunten in infrastructuur, haltes, en de omgeving daarvan. Er is contact gezocht met de ASVA-vertegenwoordigers in de RAR over de vervoerbehoefden van studenten in en rond Amsterdam. Dit was erg positief en heeft geleid tot het opstellen van een enquête onder studenten die door de ASVA wordt uitgezet, waarna de reacties door Rover met de ASVA worden geanalyseerd. Dit biedt hopelijk ook kansen om meer jongeren voor OV en Rover te interesseren. Rover heeft enkele keren per jaar een overleg met de regionale directie van NS voor Noord-Holland en Flevoland. Belangrijk onderwerpen zijn de Airport Sprinter, het Zuidasdok en de spoorruit rond Amsterdam.

De afdeling organiseert bijna maandelijks het Haarlemmermeerstationoverleg. Naast onderwerpen uit de RAR komen ook ontwikkelingen in de stad en de regio aan de orde. De landelijke website van Rover kent ook een aparte deelwebsite voor onze afdeling. Wij plaatsen daarop berichten en activiteiten van Rover. Met een aantal leden uit het AML-gebied is een werkgroep opgericht om vaker over het OV in dit gebied te praten en de gesprekken met Connexxion voor te bereiden.

Het afdelingsbestuur bestaat uit 4 leden en zoekt uitbreiding, liefst met jongeren en vrouwen voor een betere afspiegeling. We willen graag meer aandacht besteden aan publiciteit (website, nieuwsberichten) en contacten met de leden, alsmede het organiseren van bijeenkomsten met externe gasten. Lijkt je dit leuk: meld je aan. Je hoeft geen superspecialist OV te zijn.

Den Haag

Oplossingsgericht meedenken op alle niveaus is voor de Haagse afdeling een belangrijk motto. Daaraan geven de bestuursleden uitvoering in het informeel overleg met de vervoerder HTM (1x per 10 weken), in hun inbreng in de raad en het college en de verschillende gemeentelijke Denktanks- en Klankbordgroepen v.w.b. de aanpassing van de railinfrastructuur + halten in het kader van het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio en vervoerplannen, Schaalsprong OV/OV NEXT en in het METROCOV (het overlegorgaan van de gezamenlijke reizigers- en consumentenorganisaties in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag). Gaandeweg was er in de loop van 2022 weer fysiek overleg mogelijk. Het op fysieke wijze van gedachten wisselen met lokale raadsleden, ambtenaren, politici, wethouders, medewerkers van NS, ProRail en MRDH is altijd plezierig, constructief en oplossingsgericht. Daarnaast vervult ROVER een belangrijke adviesfunctie in het METROCOV.

Naar een Toekomstvast Hoogwaardig OV

Het jaar 2022 stond in belangrijke mate in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen. Rover heeft zowel naar de (in)formateur van de nieuw te vormen coalitie en de raadscommissies Ruimte en Leefomgeving onder het thema: Naar een Toekomstvast Hoogwaardig OV, haar wensen voor de raadsperiode 2022-2026 kenbaar gemaakt.

Verder hebben wij aangegeven, tevens geadviseerd, dat in de raadsperiode 2022-2026 vergaande besluitvorming nodig is voor investeringen in concrete Schaalsprongprojecten van het OV en versnelling van tram en bus v.w.b.:

- de Zuidwestlandcorridor en daarmee samenhangend de doortrekking van de tramtunnel Grote Markstraat via Prinsegracht bij voorkeur loodrecht naar OV-knooppunt Leyenburg.
- hoogwaardig OV, bij voorkeur regionaal railtracé door het gebied Central Innovation District (CID) en in de Binckhorst richting Voorburg/Delft/Zoetermeer en in de andere richting via Koningscorridor naar de Internationale Zone en Scheveningen.
- versnelling van tramlijnen 9 en 16 in Zuidwest Den Haag en bevordering doorstroming van het busverkeer;

- Meer middelen voor de exploitatie van het OV. De bevolkingstoename in deze stad en regio de komende jaren is van invloed op de Mobiliteitstransitie en op de vraag naar OV en uitbreiding van de exploitatie.
- Naar een Toekomstvast Hoogwaardig OV was ook het thema op onze jaarlijkse ledenafdelingsvergadering van 18 mei. Daarin werd in een gezamenlijke presentatie van ROVER en de gemeente Den Haag ingegaan op de verdergaande Verstedelijking richting 2030-2040 en de noodzakelijke samenhang daarvan met Mobiliteit.

Transitieprogramma OV en corona

Op 1 juni boog de Adviescommissie Vervoersautoriteit van de MRDH zich over de derde Herijking van het Transitieprogramma OV en corona en de herijkingsvoorstellen van HTM. In verband daarmee hebben wij op 29 mei de raadsleden onze zorgen over de derde Herijking onder hun aandacht gebracht. In onze brief hebben wij aangegeven dat de afschalingsvoorstellen (veelal verlaging van frequenties) de functie van het OV in deze stad en regio aantast. Wij hebben aangegeven dat van afschaling van de dienstregeling op de zaterdagmiddag van een aantal lijnen moet worden afgezien.

Verder hebben wij aangegeven dat de opdrachtgever van het OV (de MRDH) actief met HTM in gesprek moet blijven over maatregelen om de beschikbaarheid van voldoende personeel in het najaar te realiseren, zodat de dienstregeling kan worden opgeschaald. Ook hebben wij opgemerkt kritisch te blijven met betrekking tot de 13 tijdelijk opgeheven tramhalten. Maatschappelijke relevante bestemmingen (zorg, onderwijs etc.) moeten met het OV bereikbaar blijven. V.w.b. de vooruitzichten 2023 hebben wij aangegeven dat ook voor dat jaar staatssteun (beschikbaarheidsvergoeding) nodig zal blijven.

Overige activiteiten:

- De MIRT-verkenning Central Innovation District (CID) is in het najaar 2022 afgerond. Rover heeft hiervoor voorkeur uitgesproken voor een hoogwaardige randstadrail verbinding op een vrije baan. Deze zienswijze is door ons gepresenteerd aan de gemeenten. Wij hebben voorgesteld om tot 2035 te kiezen voor een HOV tram met als voorwaarde dat bij de verdere ontwikkeling wordt geanticipeerd op snelle railverbindingen. Dit krijgt in 2023 een vervolg met nadere onderzoeken en zienswijzen.
- Voor de invoering van een serie nieuwe brede lage vloertrams worden een aantal tracés aangepast. Omdat dit project in meerdere deelprojecten wordt uitgevoerd zijn voor verschillende tracés denktanks en klankbordgroepen ingesteld. Rover heeft in 2022 deelgenomen aan 6 van deze groepen. Hierin worden onder andere de belangen en bezwaren van de bewoners afgewogen, in combinatie met de wensen voor OV ontwikkeling in de stad.
- Maatwerkvervoer Benoordenhout/Clingendael: Rover trekt in nauw overleg met de bewonersorganisatie van Benoordenhout, de gemeente en MRDH op om een maatwerkvervoer te bewerkstelligen op het traject waar de vm. Bus 18 is weggefallen. De invulling van de pilot Innovatief vraaggericht OV Benoordenhout heeft geresulteerd in de "Haagse Hopper" tussen Clingendael en het centrum met 12 halten die op 1 januari 2023 van start is gegaan conform het beleidskader maatwerkvervoer van de MRDH.
- Dit jaar is ook een klankbordgroep van start gegaan v.w.b. de vervanging van het tramtraject op de Eisenhowerlaan dat alleen wordt gebruikt voor omleidingen. Dit traject + halten moet in het kader van de Schaalsprong OV/OV NEXT worden aangepast conform de kwaliteitseisen van R-net en geschikt gemaakt voor de nieuwe brede lage vloertrams. Dit traject maakt tevens deel uit van de planvorming m.b.t. de Koningscorridor waarvoor een hoogwaardige en vrije baan nodig is. De discussie die hier loopt is dat er ook voor het fietsverkeer ruimte moet worden gecreëerd. In samenwerking met de fietsersbond wordt door Rover daartoe met de gemeente naar een oplossingsrichting gezocht.

Delft

Activiteiten

De in 2022 nieuw-aangetreden gemeenteraad hebben we een "kennismakingsbrief" gestuurd. Hierin roepen wij de gemeente(raad) op de vele instrumenten die deze in handen heeft om het openbaar vervoer te verbeteren te gebruiken. Delft is een van de 23 deelnemende gemeenten van de MRDH, via de

wethouder in de Bestuurscommissie, gemeenteraadsleden in de Adviescommissie en de burgemeester in het Algemeen Bestuur van de Metropoolregio heeft zij invloed.

Verder brachten we de rol van de gemeente als wegbeheerder onder de aandacht.

In een bijlage bij deze brief brachten wij onze zorgen en wensen over het openbaar vervoer in Delft onder de aandacht: het mogelijk verleggen van de route van tramlijn 1 (Delft - Scheveningen) via de nieuw aan te leggen baan door de Binckhorst in Den Haag met verlies van rechtstreekse verbindingen voor Delftse reizigers tot gevolg; de bereikbaarheid van Schieoevers-Noord, het nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebied binnen Delft; ontbreken van gelden die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van nieuw ov: in de huidige financiële systematiek betekent nieuw ov schrappen van bestaand; wens: nieuw ontwerpen van het Delftse ov-netwerk: het huidige netwerk is een gevolg van een historisch proces, daardoor zit het niet altijd meer logisch in elkaar en zijn er witte vlekken; terugkeer bus met dienstregeling in de binnenstad i.p.v. het huidige vervoer op afroep.

In de brief gaven we aan dat we de vervoersspecialisten van de fractie graag zouden ontmoeten en met hun in gesprek gaan. Helaas is maar één fractie (wel de grootste) op deze uitnodiging ingegaan.

Overleg gemeente Delft

Onze gebruikelijke overleg met de ambtenaren van de afdeling ruimte van de Gemeente Delft konden dit jaar gelukkig weer in persoon (vorig jaar alleen per e-mail) plaatsvinden in juni en september. Onderwerpen waren o.a.: verlenging lijn 19, (ontbreken van) DRIS-paneel bij halte Prinsenhof; op orde houden van de toegankelijkheidsgegevens haltes in de haltescan van Vitens; doorstromingsmaatregelen lijn 455; samenvoeging buslijnen 51 en 61; aanpassingen t.b.v. de de komst van de nieuwe, bredere trams; 30km/u-zones; bediening binnenstad; (ontbrekende)abri's op de nieuw-ingerichte Voorhofdreef; de ontwikkelingen ov in relatie tot corona, financiële tekorten en personeelstekorten.

METROCOV

Rover Delft neemt deel aan het METROCOV, het ROCOV van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Het METROCOV bestaat uit twee gebiedscommissies: Haaglanden en Rijnmond.

In de gebiedscommissie Haaglanden is in februari de HOV-verkenning Westland besloten. Het snelst uitvoerbaar en het goedkoopst is een BRT-systeem, maar dat betekent wel bij de randen van Den Haag en Rotterdam overstappen op het railsysteem (RandstadRail resp. Metro). Een dilemma waar we nog niet helemaal uit zijn.

In mei had de gebiedscommissie Haaglanden een "benen-op-tafel"-overleg met de vervoerders EBS en HTM. Er is gesproken over gewenste en ongewenste maatregelen als aan het eind van het jaar het aantal passagiers niet op peil zou zijn en de BVOV ophoudt. Rover Delft heeft de volgende punten ingebracht: structuur van lijnennet in stand houden; zoveel mogelijk proberen op te vangen met frequentie-aanpassing; onderkant van de markt ontzien; wanneer bediening per gewone dienstregelingbus verdwijnt moet er een alternatief zijn (vervoer op afroep / buurtbus).

De gebiedscommissies gaan twee keer per jaar op bezoek bij een gemeente in hun gebied. Er wordt dan belangrijk onderdeel van de ov-infrastructuur "geschouwd" en daarna gesproken met de wethouder die verantwoordelijk is voor mobiliteit. In september was het de beurt aan de gemeente Delft. Er is gekeken naar de voorzieningen op het stationsplein (busstation), de tramhaltes in de spoorzone en de halte Zuidpoort. De conclusies zijn met wethouder Huismans besproken.

Klachten van reizigers

Via het Rover-kantoor krijgen we regelmatig klachten van reizigers aangeleverd. Vaak leiden die tot vragen aan vervoerders, vervoerautoriteit of gemeente in een van onze overleggen. Onderwerpen dit jaar waren o.a.: zitplaatsen station Delft; plaats kaartjesautomaten op station Delft Campus; route bus 455 in Pijnacker; bereikbaarheid bushalte vanuit nieuwe wijk Schoemakerplantage in Delft.

AALV

Op 9 juni heeft de afdeling haar Algemene Afdelingsledenvergadering gehouden: er waren naast het bestuur 3 leden aanwezig. Ook was er een bestuurslid van de buurafdeling Den Haag op bezoek.

Drenthe

Veel van wat we dit jaar deden, deden we samen met de leden van het Consumentenplatform OV Drenthe. Samen staan we sterker! Gelukkig konden we in de loop van het voorjaar weer fysiek overleggen met gemeenten en de provincie.

We hebben het station Emmen-Zuid geschouwd met behulp van de schouwformulieren van Rover. Dat leverde ons van ProRail een compliment op, want we hadden ook aandacht voor de goede punten van dit station. Voor volgend jaar staat station Hoogeveen op het programma.

Veel zorgen hebben we gehad om het verdwijnen van 4 buslijnen in Drenthe. Voor de 2 stadslijnen in Emmen is met veel fantasie nog een alternatief te bedenken. Het OV Bureau doet er vrij laconiek over, we hebben toch de hubtaxi? Wij vinden de hubtaxi geen alternatief voor verdwenen bushaltes en buslijnen. Te lastig en te duur.

Heel erg onaangenaam verrast waren we over het opheffen van onze internationale buslijn van Emmen naar het Duitse Meppen. Zeker omdat de bus in Meppen een prima aansluiting had op de trein zowel naar het noorden als naar het zuiden. Zonder overstappen naar Koblenz! Omdat deze lijn niet in de GD-concessie zit, hoorden we dit pas 3 weken van tevoren. Op de laatste rit hebben we de vaste buschauffeur (die hierdoor haar baan verliest) verrast met een bos bloemen. Dat werd bijzonder gewaardeerd. Ook hier gaf het OV Bureau het advies de hubtaxi te gebruiken. Vanaf de hub Emmen naar Meppen Bahnhof gaat dit 70 euro kosten, het buskaartje kostte 3 euro 80. Er blijft slechts de auto of de fiets om hier op een normale manier de grens over te steken. Heel jammer!

Verder waren we samen met het Consumentenplatform bezig met het organiseren van een symposium over (on)toegankelijk OV. Het symposium staat gepland voor half februari 2023 in het Provinciehuis in Assen.

De bezuinigingen en de stakingen baren ons grote zorgen. Ritten vallen uit, de tarieven zullen met een kleine 10% gaan stijgen. De betrouwbaarheid en de betaalbaarheid staan onder grote druk. Het OV wordt zo minder aantrekkelijk zeker in het landelijke gebied, waar bussen minder gaan rijden en er vaker 's avonds en in het weekend minder of geen OV is.

Gelderland

Na twee coronajaren zou 2022 het jaar van opschaling en het herstel van de dienstuitvoering in het OV moeten zijn. Maar een nieuw fenomeen verhinderde dat: tekorten aan chauffeurs en conducteurs. De 10 minutentrein tussen Nijmegen en Utrecht bleef een kwartierdienst. Er kwamen zelfs minder treinen te rijden tussen Arnhem en Nijmegen dan tijdens corona. Er waren langdurige werkzaamheden aan de spoorlijnen bij Culemborg, Tiel en Ede. Een aantal stoptreinen van NS verminderde in de daluren naar 1x per uur. Extra treinen in de spits werden niet meer gereden. Bij de regionale treinen vielen nog al eens treinen uit door personeelstekort, zoals op de lijnen naar Zutphen. De lijn naar Dusseldorf werd veelvuldig in de weekenden geplaagd door werkzaamheden.

Bij het OV per bus zagen we ook onregelmatige uitval van bussen door chauffeurstekort. Het OV is er daardoor dit jaar niet aantrekkelijker op geworden. Het aantal studenten dat per OV reist is weer op het niveau van voor corona, maar het aantal zelfbetalende reizigers blijft achter. Enerzijds door minder dagen naar kantoor gaan, anderzijds omdat men in de coronajaren overgegaan is op een ander vervoermiddel. De tarieven voor OV werden wederom verhoogd. De invoering van OV pay loopt, maar alleen vol tarief. De provincie Gelderland is (mede-) opdrachtgever voor zes treinconcessies en een vijftal busconcessies. Er werden concessies verlengd en andere zijn in een overdrachtsfase. Dit jaar kwamen in de busconcessies IJssel-Vecht en Gelderland Zuid nieuwe vervoerders. Hier en daar verminderde de frequentie o.a. vanuit Apeldoorn naar Arnhem, Ede en Barneveld. Nieuw is de spitslijn Harderwijk-Apeldoorn. Door de wens van de Tweede Kamer en van veel gemeenten tot invoering van de maximum snelheid van 30 km/uur dreigt het busvervoer langzamer te worden.

De regiotaxi werd in Gelderland op 31 maart opgeheven en vervangen door de z.g. haltetaxi. Die rijdt geen afstanden onder de 2,5 km en niet boven de 15 km. Door afspraken met 9292 verschijnt de haltetaxi veelvuldig in beeld op de reisplanners. De kosten voor reizigers bedragen 2x het OV tarief. Omdat de haltetaxi niet tot de voordeur rijdt, maar naar een bushalte in de buurt, hebben veel meer mensen dan gebruikelijk WMO vervoer bij de gemeenten aangevraagd. Volgens ROVER is een haltetaxi geen OV, want er is geen dienstregeling en niet iedereen kan er gebruik van maken. De deelscooters van GO zijn geen succes en worden teruggetrokken. Met MaaS is nog geen ervaring.

Voor onze twee maandelijkse vergadering van de afgevaardigden van Gelderse Rover afdelingen kregen we de beschikking over een ruimte in het gemeentehuis van Duiven. Stilgestaan werd bij het overlijden van ons trouwe lid Hans Ende. Wegens ziekte van Marloes werden we dit jaar ondersteund door Naomi. Aan alle politieke partijen in Provinciale Staten werd een overzicht gezonden van de wensen van Rover voor het OV om op te nemen in hun partijprogramma's voor de verkiezingen van maart 2023. Er werd een brief opgesteld om meer inspraak en transparantie in de concessieverleningsprocedures te verkrijgen. Invloed op provincie en vervoerders verloopt via het ROCOV dat maandelijks vergadert. Besloten is voorlopig niet meer te spreken over de spoorlijn Nijmegen- Kleve omdat er geen beweging in het vastgelopen dossier is te krijgen. De uitwerking van dienstregelingsvragen in projectgroepen kwam nog niet goed van de grond.

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.

Veelal zijn de busreizigers student of scholier. Maar ook veel forenzen maken gebruik van de bus. 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.

Tot op heden is er nog geen goede verbinding tussen GO en de HW is. Soms zijn twee overstappen nodig. Een (sneller) alternatief is op en neer te reizen via Rotterdam Zuidplein.

De afdeling is via het RO HWGO betrokken bij de voor 2023 en 2024 voorziene werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel en de Haringvlietbrug en de ingrijpende gevolgen daarvan voor de buslijnen naar Rotterdam v.v.

Holland-Rijnland

Graag informeert het bestuur van de afdeling Holland Rijnland de leden over wat zich in het afgelopen jaar heeft voorgedaan en waarmee het bestuur zich met name heeft beziggehouden.

Met stip bovenaan staat het door de gemeente uitgevoerde verkeersonderzoek dat zou moeten leiden tot een autoluwe binnenstad. Met dat streven kan het bestuur zich zeer wel verenigen, maar het bestuur is van mening dat de nota, als die wordt uitgevoerd, niet alleen leidt tot een autoluwe binnenstad maar ook tot een bus-luwe binnenstad. De wens om bussen zoveel mogelijk uit de Breestraat te weren leidt er volgens het bestuur toe dat "de huiskamer van Leiden" voor zowel Leidenaars als mensen uit de randgemeenten minder bereikbaar wordt.

Ook de wens van de gemeente bussen uit de Steenstraat en de Stationsweg te weren en om te leiden via de Morsweg, de Rijnzichtbrug en het Noordeinde wordt door het bestuur als een verslechtering van het OV

ervaren. De afstand tot een aantal bushaltes wordt daardoor vergroot en dat zal leiden tot een afname van het gebruik van het OV.

Onze voorzitter (Hans van Dam) heeft over beide onderwerpen “inspraak” geleverd tijdens de commissievergadering waarin het rapport door leden van de gemeenteraad werd behandeld. Hans heeft daarna over zijn “inspraak” van gedachten gewisseld met betrokken ambtenaren. Met GroenLinks is (op hun verzoek) over het onderwerp en de ideeën van Rover van gedachten gewisseld.

Op de tweede plaats (in termen van aandacht) staat de Concessie voor het busvervoer. Deze concessie is nu nog in het bezit van ARRIVA. De concessie (die overigens in verband met Corona is verlengd) loopt af en moet (door de Provincie Zuid-Holland) dus opnieuw worden uitgegeven. Het bestuur heeft uitvoering commentaar geleverd op het zogenaamde “Programma van eisen”. Hans van Dam heeft wat betreft de concessie op verzoek van Radio Sleutelstad commentaar geleverd op de wensen van de politieke partijen en het College van B en W.

Hans van Dam heeft op verzoek van het Leidsch Dagblad ook commentaar geleverd op de plannen van de gemeente met betrekking tot de inrichting van de Lammenschansweg. Hans heeft daarbij gepleit voor een zogenaamd “keerpunt” voor bussen bij de Tomatenstraat. Tevens heeft Hans aandacht gevraagd voor onze wens station Lammenschans met behulp van een voetgangersbrug over de Lammenschansweg (vanuit de Kastanjekade) langs het spoor beter bereikbaar te maken. Het bestuur heeft ook aandacht besteed aan de vraag naar het zogenaamde “doorkoppelen”. Het gaat daarbij om de vraag of bussen die het station aandoen dóór moeten rijden naar een verder gelegen eindpunt of dat je bij het station moet overstappen in een nadere bus. Voor beide opties is iets te zeggen. De werkgroep Leiden van Holland Rijnland buigt zich verder over deze vraag.

In het kader van de gemeenteraadsverkiezingen heeft het bestuur op 2 maart een verkiezingsdebat georganiseerd. Van dat debat en de daarbij gehouden “Pub-quiz” is door het Leidsch Dagblad uitgebreid verslag gedaan. Tijdens de bijeenkomst werden door potentiële gemeenteraadsleden tal van ideetjes gelanceerd. Ongeveer de helft van die leden wist dat er per dag ongeveer 850 bussen door de Breestraat gaan. De wens om veel van die bussen te leiden over de Morsweg en de Rijnzichtbrug leidde tot een stevig robbertje discussiëren.

Over publiciteit (zowel in het Leidsch Dagblad als in Leids Nieuwsblad) hadden we niet te klagen. Dat gold ook voor onze brief aan het gemeentebestuur waarin wij aandacht vroegen voor de lastige verkeerssituatie bij de Bargelaan. Dat is de weg aan de achterkant van het Station. De enorme voetgangersstromen en de bussen die daar aankomen en vertrekken strijden om ruimte en voorrang. En dat leidt ertoe dat chauffeurs ogen in hun achterhoofd moeten hebben om geen ongelukken te laten gebeuren. Van die chauffeurs kregen wij hele positieve reacties.

Het bestuur heeft contact gelegd en onderhouden met de Voetgangersbeweging Nederland, de Buurtvereniging Houtkwartier en de Buurtvereniging Stationsgebied. Met die organisaties wordt, als de belangen parallel lopen, wat overigens niet altijd het geval is, samengewerkt. Sinds het vertrek van Frits van Oosten en sinds het bestuur is aangevuld met Tjeerd Van Rij, bestaat het bestuur uit 4 personen, te weten Hans van Dam, Jan van Dijk, Tjeerd van Rij en Wilke Ruiten. Het bestuur is dan ook zeer gelukkig met het feit dat Gerard Scheltens zich bereid heeft verklaard tot het bestuur toe te treden. De antecedenten van Gerard (een enthousiast gebruiker van het OV) zullen tijdens de ledenvergadering wel duidelijk worden.

Noord-Holland-Noord

In 2022 is het Rover-NHN bestuur 3 keer bij elkaar gekomen voor overleg. Dat kon dat weer in een vergaderruimte en dat was wel zo prettig. In het bestuur zijn enkele mutaties geweest, namelijk

Jaap van Rees heeft na vele jaren het bestuur verlaten. Hij was jaren de penningmeester van onze afdeling. Vanwege zijn hoge leeftijd had hij zich al eerder teruggetrokken als penningmeester. Die rol is overgenomen door Peter Kuyper. Jan Vlug en Peter Harmsen zijn benoemd tot nieuwe bestuursleden. Paul de Graaf is teruggetreden uit het bestuur, maar blijft onze adviseur voor dienstregelingen. Richard de Kort neemt het secretariaat van Ludolf Maat over, Ludolf blijft voorzitter. Met Ria Beens bestaat het bestuur nu uit 7 leden.

Drie bestuursleden van onze afdeling hebben meegedaan aan het reisloket in de bibliotheken, dat werd georganiseerd door Connexion om de vooral de wat oudere reizigers weer kennis te laten maken met het OV. We hebben aan de reisloketten een goede bijdrage geleverd. Er kwamen veel reizigers op af die vragen hadden over de OV-chipkaart, de tarieven of informatie zochten over de mogelijkheden met de bus te reizen. Veel reizigers zijn onvoldoende digitaal vaardig en wij hebben regionale reizen opgezocht en geholpen met het gebruik van reisplanners en apps om reizen op te zoeken. Ook hebben wij informatie over de lijnen op papier verstrekt. Hier blijkt nog steeds veel behoefte aan te zijn. Reisloketten voor 2023 zijn momenteel in voorbereiding. Daarbij worden de onvolkomenheden van de eerste serie reisloketten (te weinig informatie op papier) verbeterd. We hebben daarover goede contacten met Connexion. In 2022 hebben we ook weer een ledenvergadering kunnen houden voor leden en belangstellenden in onze regio. Er was een goede opkomst. Belangrijk was de inbreng van NS die avond. We zijn daar bijgepraat over de ontwikkelingen in onze regio op spoorgebied, met name het 10 puntenplan Helderse lijn. De details op spoor- en busgebied in onze regio waren zoals altijd weer prima voorbereid door Paul de Graaf, die uit het bestuur is getreden. Wij zullen hem erg missen want hij is een groot kenner van dienstregelingen. In de ledenvergadering zijn ook de nieuwe bestuursleden benoemd.

Voor de komende periode blijven wij alert op het voorkomen van een verdere verschraving van het OV aanbod in Noord-Holland Noord. Er wordt door de provincie gewerkt aan de herijking van het lijnennet. We gaan dit kritisch volgen. We hebben bestuursleden, die ook in het Rocov-NH zijn vertegenwoordigd, dus de lijnen met de provincie zijn kort. Met NS hebben we regelmatig overleg, waar wij deelnemen aan het regionaal consumentenoverleg.

Rhenen/Wageningen

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

Utrecht

Het jaar 2022 werd voor onze afdeling overschaduwd door het overlijden van onze actieve leden Hans Ende in februari en Arnoud Teljeur (in 1971 oprichter van de afdeling) in mei. De afdeling mist hen zeer en zal beide zeker niet vergeten.

De samenwerking met de buurafdelingen in en om de provincie Utrecht verloopt als vanouds prettig en intensief.

Positief is dat er in de loop van '22 ook contact is gelegd met nieuwe actieve leden uit Mijdrecht en Zeist. We zoeken nog mensen uit de voorsteden van Utrecht.

In de stad zelf heeft Rover vanouds goede contacten met andere organisaties op milieu- en mobiliteitsgebied.

De provincie zet in op (herstel van) het ov-gebruik. Rover moedigt dat aan, o.a. via het ROCOV, samen met andere organisaties van de gebruikersgroepen. (Dat een ex-studentenvertegenwoordiger nu contact met Rover heeft is ook een leuk gevolg.)

De provincie betreft de consumenten zeer intensief bij allerlei ontwikkelingen, zoals b.v. de aanbesteding en het Netwerkperspectief voor de periode vanaf 2025, en op kortere termijn (samen met Syntus/Kéolis en

U-OV/Qbuzz) ook over herstel, dienstregeling, tarieven, toegankelijkheid en veiligheid. In dat overleg hebben we soms andere inzichten maar het verloopt altijd in positieve sfeer.

In 2022 (en '23?) bleven U-OV en Syntus t.o.v. vrijwel andere regio's achter achter bij het herstel van de nachtlijnen in en rond Utrecht. Samen met vooral de studentenorganisatie blijven we aandringen.

In Utrecht speelt NS ook een grote rol. Terwijl veel IC-reizigers alleen maar 'snel door Utrecht heen willen' spelen de NS-sprinters een hoofdrol in de regio. Regionale wensen botsen soms ook met landelijke belangen en gebrek aan investeringen in de infrastructuur.

Genoeg uitdagingen voor '23!

Zeeland

In 2022 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. Het OPOV laat dienstregelingskwesties bijna geheel aan onze werkgroep over.

2022 stond nog voor een deel in het teken van Corona. De Werkgroep Dienstregeling heeft nog steeds aandacht besteed aan het Transitieplan, waarin het busvervoer wordt aangepast aan minder reizigers en minder inkomsten. Door de bijdrage van het rijk hoefde het gelukkig 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 2023, en onze voorstellen worden grotendeels door het OPOV overgenomen.

Was Zeeland in 2020 een 'voortrekker' met het product Zeeland Voordeel, vervolgens hebben we te maken het nieuwe concept 'slimme mobiliteit', de officiële naam is de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS). Hierbij wordt een deel van de slechtst bezette vaste bussen ingeruild voor 'flexibel fijnmazig vervoer', wat met name bestaat uit flextaxi en deelmobiliteit. De nieuwe concessie (die ingaat in 2025) staat in het teken van de RMS, en wij Rovers staan er enigszins gereserveerd tegenover: we moeten nog zien of de voordelen tegen de nadelen opwegen. Vooral de in de plannen erg ver doorgevoerde lijnstrekking, om maar vooral een zo laag mogelijke Vf-waarde te bereiken (verhouding rijtijd auto/OV) is reden voor onze kritiek. Zo wordt er voorgesteld om Terneuzen (25.000 inwoners) maar op één punt aan de rand van de stad aan te doen. Dat schiet voor sommigen lekker op, veel anderen hebben aanvullend vervoer nodig waarvan nog niet duidelijk is hoe dat er uit gaat zien. Rover heeft een alternatief voorgesteld wat sneller is dan de huidige dienstregeling, maar waarbij de bus wel door de stad rijdt.

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, al is dit sinds Corona nog niet opnieuw opgestart. Wel zullen de nieuwe OV-plannen aanleiding geven voor een nieuwe voorlichtingsronde.

Wat het spoor betreft hebben we vanaf 2020 de nieuwe toegevoegde IC, betaald uit het compensatiegeld voor de marinierskazerne in Vlissingen, die niet doorging. Vanuit de werkgroep Dienstregeling hebben we gepleit voor aansluiting van bussen op deze IC, wat voor een klein deel is gerealiseerd. We hebben nog steeds terugkerende wensen: betere aansluiting in Roosendaal op zowel de trein naar Zwolle (nogal kort) als die naar Antwerpen (veel te lang).

Zoetermeer

2022 was het jaar van de Gemeenteraadsverkiezingen. De coördinator van Rover Zoetermeer en Lansingerland had zich begin 2022 kandidaat gesteld met een aantal speerpunten waar hij zich sterk voor ging maken als hij gekozen werd.

Een aantal van deze speerpunten zijn:

Bereikbaar, Toegankelijk en een doorstromend Openbaar Vervoer.

Bereikbaar op het bedrijventerreinen, winkelcentra en het ziekenhuis.

Kleinere bussen in de wijken

Dit zijn uiteindelijk punten die in het coalitie akkoord gekomen zijn.

14. Mobiliteit, verkeer & vervoer

Wat we willen bereiken

Zoetermeer is en blijft een goed bereikbare, verkeersveilige stad én beste fietsstad van Nederland. **Goede OV-verbindingen** vinden we daarom heel belangrijk, onder andere om onze regio's te bereiken en de bereikbaarheid van de stad te blijven verbeteren. We werken aan de verbetering van verkeersveiligheid en het parkeren in de wijken. Om elektrisch rijden te stimuleren willen wij het aantal (particuliere) laadpalen in de stad verhogen en het laadgemak verbeteren. We vinden **deelmobiliteit** een goede oplossing, maar willen overlast van deelscooters voorkomen.



Wat gaan we doen

We blijven inzetten op het realiseren van een **lichttraal verbinding** naar Rotterdam en een **nieuwe busverbinding naar Leiden**. In de stad zelf verbeteren wij de **ontkoppeling van de wijk, Rokkeveen en de bereikbaarheid van het LangeLand Ziekenhuis**. Ook gaan we met HTM in gesprek om onze hutsen in de stad veiliger, schoner en toegankelijker te maken, waarbij we onderzoeken of toegangspoorten kunnen helpen. Om het gebruik van **Rokkeveen** en de **verkeersveiligheid** daarvan te behouden, onderzoeken we hoe we wonen rondom de hutsen kunnen begeleiden. In het verkeersveiligheidsplan geven we de prioriteit aan de omgeving rondom scholen. Wij willen het mogelijk maken dat inwoners dicht bij huis hun elektrische auto kunnen opladen. Als daarvoor bestaande afritten moeten worden herden, doen we dat. Voor bezoekersparkeren in de binnenstad maken we snel een definitieve oplossing.

We zijn de **beste grote fietsstad van Nederland**. Om dit te blijven, verbeteren we bewegwijzering, slimme verlichting en wordt samen met de MRDH de haalbaarheid van een **snelfietsroute** vanaf station Lansingerland-Zoetermeer richting Rotterdam onderzocht.

Wat het gaat kosten

Voor verkeersveiligheid stellen we jaarlijks een bedrag van € 150.000 beschikbaar voor de komende vier jaar. Voor de fietsroute en regionale afstemming stellen we jaarlijks een bedrag van € 200.000 structureel beschikbaar. Voor onderzoek naar de bereikbaarheid van Rokkeveen en het ziekenhuis stellen we eenmalig een bedrag van € 140.000 beschikbaar.

Coalitieakkoord Gemeente Zoetermeer 2022 - 2024

Rover Zoetermeer was zichtbaar en dacht mee in de klankbordgroep Bleizo en in de klankbordgroep voor de Entree en het nieuwe station.

Daarnaast denkt Rover Zoetermeer mee in het Metrocov en in landelijke werkgroepen.

Tevens is Ed Boon ook nog actief in het thema netwerk Verkeer en vervoer van de VVD.

Voor 2023 en verder staan de volgende wensen op het lijstje.

Netwerk opbouwen vanuit drie knooppunten. Versterken verbindingen noord-zuid. Huidige situatie OV en toekomst vraagt om verder te denken.

Nadenken over OV bereikbaarheid, waaronder maatwerkvervoer en ontsluiting Rokkeveen – Dorpsstraat – Noordhove -Hoornerhage, het Ziekenhuis Lange Land

Afname van de bediening door NS is onwenselijk. Afgelopen jaren veel veranderingen in OV geweest.

Belangrijk om de reizigers te behouden en meer reizigers te trekken.

Bediening Zoetermeer bij Calamiteit (Upenburg, Voorburg, Gouda). Geen goede alternatieven.

Ontbreken van aanvullende reizigersinformatie met name op Zoetermeer Oost kan beter. Dit blijkt uit een schouw door onze wethouder met haar scootmobiel.

Regionale verkenning verbeteren verbinding Leiden Zoetermeer is gestart.

Uitstraling stations en -omgeving kan beter. Ambities voor station in de Entree is er. Ook beschutting verbeteren op zuidzijde station Lansingerland Zoetermeer en Kiosk is wenselijk.

Verschillen in km tarieven. Gesprekken op meerdere tafels, afstemmingen met diverse partijen nodig.

Informatiepunt HTM uitbreiden met informatie over andere maatschappijen.

En natuurlijk de Intercity status weer terug in Zoetermeer. Stations de Entree in de nabije toekomst of op Lansingerland Zoetermeer.

Dat alles in samenwerking tussen Gemeente, vervoerders en Rover Zoetermeer.

Statenverkiezingen 2023.

We zetten in op een BRT van Gouda naar – via Zoetermeer naar 's-Gravenzande als vervolg op de Bus verbinding 455 van Zoetermeer naar Naaldwijk - 's Gravenzande en zetten in op meer rechtstreekse busverbindingen vanuit de periferie.

Er komt een minimum eisenpakket voor hubs in Zuid Holland, bijvoorbeeld aanvullend vervoer en (pakket)post. DHL wil graag in Zoetermeer pakjes hubs gaan uitrollen in wijken en stations.

Bedrijventerreinen goed bereikbaar vanaf woonlocaties zoals bijvoorbeeld de Maasvlakte, Rijnmond industriegebied, Zoetermeer, Waddinxveen, Gouda en kleinere bedrijventerreinen ook voorzien van goede aanlooproutes. Dit kan makkelijk door inzet van deelscooters, deelfietsen en samenwerking met taxi aanbieders.

Voor maatwerkvervoer maak dan gebruik van bel centrales die bemiddelen tussen reiziger en vervoersaanbieder. Een half uur van tevoren bellen met de centrale zou voldoende moeten zijn. Zorg in samenwerking met aanbieders van deelfietsen en deelscooters dat er ook stallingsruimtes gecreëerd worden en integreer dit in de bouwplannen van woningbouw. oor de dienstregeling de eerste ritten een half uur later en de laatste ritten een half uur vroeger. Openbaar vervoer btw vrij. Openbaar vervoer volgens WP 2000 naar Mobiliteit voor iedereen in WP 2024?.

Afscheid Thijs Dijks

We moesten helaas afscheid nemen van een van de vrijwilligers: Thijs Dijks. Hij heeft heel veel voor de afdeling betekend. Nu zijn Kees Huisman, Sieger de Boer en Ed Boon op zoek naar versterking van iemand die mee wil denken over verbetering van het openbaar vervoer in Zoetermeer en omstreken. Wij zoeken iemand met affiniteit met het openbaar vervoer en enige bestuurlijke ervaring die de hierboven genoemde wensen samen met ons en met de gemeente en de vervoerders wil realiseren. Gemiddeld ben je 2 uur per week, 1x per maand een avond afdelingsoverleg en 6 x per jaar overleg in het regionaal overlegorgaan openbaar vervoer (bij toerbeurt). Heb je zin neem dan contact op met Ed Boon, stuur een e-mail naar zoetermeer@rover.nl.

De Reiziger

Hard stijgende kosten voor papier en inhuur hebben ervoor gezorgd dat we moeten bezuinigen op De Reiziger. In 2022 is De Reiziger is het blad in frequentie teruggebracht tot kwartaalblad, in 2023 verschijnen er maar drie edities op papier. Daarnaast verschijnt het blad digitaal op de webpagina www.rover.nl/onlinemagazine. In 2022 werd in De Reiziger veel aandacht besteed aan toegankelijkheid. We werkten daarnaast samen met onze collega's van andere bladen. Zo verscheen er een artikel van Magazine Personenvervoer diverse reisverslagen van OV-Magazine. Verder kwamen er weer verschillende onderwerpen aan bod zoals reisverslagen, interviews en verenigingsberichten. 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) en gedrukt door Veldhuis Media in Raalte.

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, beleidsmedewerkers Frank Visser en Eva Taylor Parkins, beleidscoördinator Marloes Hofstede en beleidsassistent Aldo Markus. In 2022 is Marloes Hofstede vanwege ziekte vervangen door Naomi Geelen. In december 2022 is Aldo Markus met pensioen gegaan.

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 2022 schriftelijke inbreng geleverd en de inbreng van de andere consumentenorganisaties in het Locov gecoördineerd voor 13 adviezen aan NS, 1 advies aan ProRail en 4 adviezen aan het ministerie van IenW. De beleidsmedewerkers zijn verantwoordelijk geweest voor deze adviezen. Daarnaast hebben zij deelgenomen aan 19 themasessies waarbij ook een aantal vrijwilligers uit de expertisegroepen zijn meegenomen.

Hierna lichten we enkele belangrijke onderwerpen uit 2022 uit.

Vorbereiding nieuwe vervoerconcessie hoofdrailnet

In 2021 is het beleidsvoornemen voor de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet verschenen en in 2022 het Programma van Eisen. In voorbereiding daarop zijn diverse gesprekken geweest tussen de directeur en/of een beleidsmedewerker van Rover en medewerkers van het ministerie en adviesbureaus die werken voor het ministerie. Onder meer de volgende gesprekken zijn gevoerd:

- 28 april 2022: Gesprek Rover – ministerie IenW over volumedefinitie
- 23 juni 2022: Gesprek Rover – IenW marktordening internationale verbindingen
- 8 juli 2022: Gesprek Rover – ProRail over mogelijkheden rond bedieningstijden
- 21 juli 2022: Gesprek Rover – NS
- 7 oktober 2022: Overleg Locov – IenW n.a.v. consultatiereactie Programma van Eisen

Daarnaast is in 2022 deelgenomen aan de volgende bijeenkomsten voor stakeholders. Bij deze bijeenkomsten was naast een beleidsmedewerker ook de directeur van Rover aanwezig:

- 18 januari 2022: Stakeholderbijeenkomst: terugkoppeling clusters
- 3 maart 2022: Stakeholderbijeenkomst
- 31 maart 2022: Schriftelijke input Rover HRN-consultatie tarieven en omchecken
- 12 mei 2022: Stakeholderbijeenkomst

Nadat de consultatieversie van het Programma van Eisen werd gedeeld door het ministerie heeft Rover hierover een online webinar georganiseerd. Naast het ministerie namen ook NS, FMN en de TU Delft als spreker deel. Dit alles zodat een breder publiek kennis kon nemen van de consultatieversie en de consumentenorganisaties tot betere advisering

Stationsagenda

Het ministerie van IenW bereidt een stationsagenda voor. Deze zal in 2023 verschijnen. Rover heeft in 2021 en 2022 de consumentenorganisaties vertegenwoordigd tijdens een aantal gesprekken en ateliers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zo input geleverd voor deze stationsagenda. Ook heeft Rover als input voor deze stationsagenda een eigen notitie gemaakt met de wensen van reizigers voor deze stationsagenda. Op 19 april 2022 heeft een beleidsmedewerker van Rover deelgenomen aan een stakeholderbijeenkomst georganiseerd door het ministerie.

Stationsschouw

In 2022 zijn er geen stationsschouws geweest. Wel is er 21 november een bijeenkomst geweest voor stakeholders over de vernieuwing van station Nijmegen Heyendaal en de directe omgeving. Hier is door een beleidsmedewerker van Rover aan deelgenomen.

Onderzoek en publicaties

Rover voert eigen onderzoek uit om knelpunten in het openbaar vervoer te signaleren en te agenderen bij beleidsmakers. In 2022 hebben wij middels een online enquête onderzoek gedaan onder reizigers naar de wensen voor de nieuwe HRN-concessie. Dit leverde bijna 1500 reacties op. Deze reacties zijn meegenomen in het Locov advies over het Programma van Eisen.

In 2022 zijn wij daarnaast doorgegaan met de inzet op de volgende thema's naar aanleiding van eerdere onderzoeken en publicaties:

- Bidbook “**Met OV kom je thuis**” Samen met Koninklijke Horeca Nederland (KHN), de theaterkoepel VSCD, Theater Orpheus Apeldoorn, Theater De Harmonie Leeuwarden, Poppodium Effenaar in Eindhoven voerden we een campagne uit onder de naam Met het OV kom je thuis. Een petitie werd ruim 3100 keer ondertekend en aangeboden aan Manu Lageirse (CEO Transdev). In het bidbook worden concrete verbeteringen voor het OV benoemd.
- **Rapport van Snijden naar Rijden**
In januari 2022 publiceerde Rover het Rapport van Snijden naar Rijden. Dit rapport werd gemaakt op verzoek van de staatssecretaris. Het gaf feitelijk weer waar de reizigers minder service kregen door bezuinigingen. Ook gaven we concrete adviezen voor het terugwinnen van de reiziger in het openbaar vervoer.

NOVB

Sinds de uitbraak van corona heeft Rover geparticipeerd in de werkgroep anderhalvemeter. In de loop van 2022 is deze werkgroep, door verdwijnen van de corona-maatregelen, opgehouden te bestaan. Wel heeft Rover op uitnodiging van het NOVB een aantal maal deelgenomen aan de stuurgroep Transitie, die het OV na corona weer op de rit moest krijgen.

In 2022 heeft de directeur van Rover acht maal deelgenomen aan het NOVB directeurenoverleg. Daarnaast kwam het NOVB-consumentenoverleg zes maal bijeen.

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. Rover is daarom op verschillende manieren betrokken bij dit project:

- **Managersoverleg:** De directeur van Rover neemt deel aan het managersoverleg dat het voorportaal van het project is van het NOVB Directeurenoverleg. Dit overleg werd vijftien keer gevoerd. In het managersoverleg wordt besluitvorming door het NOVB voorbereid, onder andere de beprijzing van de nieuwe tokens. Ook wordt de migratie- en uitrolstrategie besproken.
- **Werkgroep uitschakeling Mi-Fare:** In deze werkgroep is begin 2020 een kader ontwikkeld waaraan moet worden voldaan alvorens de techniek van het huidige OV-betalen (Mi-Fare) kan worden uitgezet. Het nieuwe OV-betaalsysteem dient minimaal even goed te presteren alvorens Mi-Fare kan worden uitgeschakeld. Een beleidsmedewerker van Rover neemt deel aan deze werkgroep.
- **Klankbordgroep Share-In:** In de klankbordgroep Share-In denkt een beleidsmedewerker van Rover mee over de technische aspecten van de nieuwe betaalmethoden. Met welke elementen moet rekening worden gehouden zodat de transitie voor reizigers soepel verloopt en de nieuwe betaalmethoden aantrekkelijker zijn dan de huidige betaalmethoden? Deze groep kwam in 2022 vier keer bij elkaar (30 maart, 22 juni, 26 september, 14 december).
- **SER-overleg over de algemene voorwaarden**
De algemene voorwaarden van NS, Stad- en Streekvervoer en die van Translink worden tweezijdig vastgesteld via een gereguleerd overleg binnen de Sociaal Economische Raad. In verband met de introductie van de betaalpas worden al deze voorwaarden herzien. In 2022 zijn daarvoor diverse overleggen geweest met de juristen van de vervoerders. In 2023 zullen deze overleggen voortgezet worden.
- **MaaS-waardige concessie-eisen:** Een beleidsmedewerker van Rover neemt deel aan deze NOVB-werkgroep. Er is een bijeenkomst geweest op 23 november 2022. Er heeft naar aanleiding daarvan nog een vervolgesprek plaatsgevonden met het GVB.

-

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 2022 is wegens ziekte van de coördinator beleid geen invulling gegeven aan deze vorm van kennisuitwisseling. Voor 2023 staat gepland om de vertegenwoordigers in Rocov's bij te scholen in concessiebeheer waarbij we een actueel thema behandelen waar de Rocov's in de nabije toekomst mee te maken krijgen. Wel hebben we tijdens Adviesraden en de ALV de vereniging, inclusief de RocovsRovers, bijgepraat over actuele zaken, waaronder 30 km/u, de personeelstekorten in het OV en OV Pay

In 2022 is samen met de voorzitters de voorzitters van de ROCOVs -via een door het NOVB ondersteund traject- een evaluatie van de Rocovs uitgevoerd. Onder andere door een enquête onder de Rocovs is inzicht verkregen in de sterktes en zwaktes van de Rocovs. Dit is onder andere verder verrijkt met gesprekken met het ROB, vervoerders en overheden.

Trainingen voor leden van Rocovs

In 2013 heeft Rover een trainingsaanbod voor Rocovs ontwikkeld en uitgezet, als onderdeel van de Beleidssubsidie. De trainingen worden gegeven door ervaren trainers en professionals uit de OV-sector. Jaarlijks worden de trainingen op basis van de evaluaties van de deelnemers bijgesteld en een nieuw programma gemaakt.

In 2021 konden de meeste fysieke trainingen niet doorgaan. 2022 was een inhaaljaar waarin zes fysieke trainingen zijn gegeven aan in totaal 39 deelnemers. De trainingen gingen over de onderwerpen dienstregelingen, keten & knooppunten, lobby en monitoring en omgang met pers en media. Uiteraard is onze basistraining voor nieuwe reizigersvertegenwoordigers ook weer tweemaal gegeven.

OV Ombudsman

OV Ombudsman is opgericht om reizigers met klachten te adviseren, voor ze te bemiddelen en over deze klachten te rapporteren. Ook in 2022 zette OV Ombudsman zich weer in om het openbaar vervoer beter te maken. In dit verslag gaan we samenvattend in op de opgeleverde rapportages en beschrijven de ontwikkelingen rond en binnen de organisatie van OV-Ombudsman. Dit is het laatste verslag van OV Ombudsman onder de huidige naam en in de huidige organisatievorm. De taken van de OV Ombudsman zullen met ingang van 1 januari 2023 worden uitgevoerd door De Geschillencommissie.

In 2022 had de OV Ombudsman 3 taken. Namelijk een wegwijsfunctie, de bemiddelingsfunctie en de trendsignaleringsfunctie.

Wegwijsfunctie

In sommige gevallen kan OV Ombudsman volstaan met het verwijzen van de reiziger naar het juiste primaire adres voor zijn klacht. Dat was in 2022 in 1.136 klachten het geval.

Bemiddeling

Van alle klachten die OV Ombudsman ontvangt komt een deel in aanmerking voor bemiddeling. In 2022 kwamen 329 klachten in aanmerking voor bemiddeling. In het geval de vervoerder de klacht afwijst of wanneer er geen reactie komt, kan de reiziger OV Ombudsman vragen om voor hem of haar te bemiddelen. OV Ombudsman beoordeelt de klacht en gaat over op bemiddeling wanneer de inschatting is dat het OV-bedrijf de klacht van een reiziger ten onrechte heeft afgewezen. Hierbij wordt de klacht getoetst aan de algemene voorwaarden van vervoerders, maar ook aan rechtmatigheid en behoorlijkheid.

In 2022 eindigde 221 van 329 bemiddelbare klachten met een positief resultaat voor de indiener van klacht.

Verzamelfunctie en signaleren

In 2022 schreef OV Ombudsman over een aantal trends: onderwerpen die opvallen omdat meerdere reizigers erover klagen. In het eerste kwartaal betrof dit onterecht boetes voor OV-fietsgebruikers in gevallen dat de fiets is ingeleverd, maar niet geregistreerd. In kwartaal één ging het ook over bussen die haltes overslaan en gebrekkige en onjuiste informatie toen stormen het OV plat legden. In kwartaal twee waren er opvallend veel klachten over problemen met het treinvervangend busvervoer in Noord Nederland en over rituitval en volle treinen. Ten slotte over onduidelijkheid met betrekking tot de kosten bij in- en uitcheck, in geval de reiziger gebruik maakt van een zogenaamd flexabonnement. In het derde kwartaal stonden klachten over de dienstuitvoering en verschraving van de dienstregeling met stip op de eerste plaats. Ook de stakingen van OV personeel veroorzaakte klachten over slechte communicatie, gebrek aan restitutie en over het niet kunnen gebruiken van abonnementen. De dienstverlening van NS Internationaal zorgde in dit kwartaal voor een derde klachtentrend: uitval, vertragingen en slechte informatievoorziening. In kwartaal vier was de belangrijkste klachtentrend die over de dienstregeling en dienstuitvoering van NS.

Een curatorium ziet toe op de inhoudelijke onafhankelijkheid van OV Ombudsman. In 2022 bestond het curatorium 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.

Het Curatorium stemde in 2021 met de subsidieaanvraag 2022-2024 en met het werkplan voor 2022. Lopende het jaar heeft het Curatorium toegezien op de juiste invulling van de taak, passend binnen de subsidiedoelstelling en binnen de financiële kaders van de toegezegde projectsubsidie. Het bestuur van Rover is eindverantwoordelijk voor de subsidieaanvraag en voor de financiële verantwoording. Rover is als ontvanger van de subsidie ook risicodrager. Het Roverbestuur moet daarom formeel goedkeuring geven aan de aanvraag. Rapportage 2022 - 7

Eind december hebben de leden van het Curatorium kennis gemaakt bij de Geschillencommissie en mogelijke betrokkenheid bij het OV Loket van de Geschillencommissie na 1 januari 2023 samen verkend.



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 2022

Op donderdag 11 mei 2023 heeft de commissie de jaarrekening 2022 besproken met de penningmeester Walter Etty en de directeur van Rover, Freek Bos. Dit is gebeurd via Teams.

De commissie merkt op dat het positieve resultaat vooral is te danken aan giften en aan de actie Goed OV. Anders was het resultaat negatief geweest. De commissie stemt er mee in dat de giften voor Goed OV in een fonds met deze bestemming worden gestort.

Tijdens de bespreking deelde Freek Bos mee dat het aantal leden daalt. Maar deze leden brengen volgens hem wel steeds meer op aan giften en donaties. Een situatie die zich voordoet bij meer organisaties met leden – zoals kerken - waarvan de meeste leden de 60 zijn gepasseerd. Maar op een gegeven moment overlijden deze leden die veel bijdragen. Dit kan op termijn leiden tot een forse daling van de giften. De kascommissie verzoekt het bestuur het verloop van donaties nauwkeurig in de gaten te houden om verrassingen te voorkomen. Dit is van groot belang bij een daling van het aantal leden en weinig aanwas van jonge leden.

Freek Bos gaf verder aan dat de vereniging Rover in overleg met de boekhouder een reserve aanhoudt van drie keer de maandsalarissen van het personeel.

De zogenaamde grootboekkaart – alle inkomsten en uitgaven van de vereniging Rover - zijn vermeld in een digitale grootboekkaart. De kascommissie heeft steekproefsgewijs de onderliggende stukken van een aantal posten ingezien. Deze stukken kon Freek Bos snel tevoorschijn toveren.

De commissie stemt in met de jaarrekening 2022 en adviseert de Algemene ledenvergadering om de penningmeester en daarmee het bestuur décharge te verlenen voor het in 2022 gevoerde financiële beleid.

Willy Seetz

Kees van Ramshorst

Toelichting jaarrekening 2023

Methodiek subsidies

De twee grootste posten op de jaarrekening zijn de subsidies vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. 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 gebudgetteerde personeelskosten bij de subsidie van de OV Ombudsman en 25% van de gerealiseerde personeelskosten bij de subsidie beleidsondersteuning. Daarnaast is er in 2022 een subsidie ontvangen voor het ontvlechten van de OV Ombudsman. Deze subsidie loopt de eerste maanden van 2023 door.

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 aan het einde van de subsidieperiodes de bestedingen binnen de subsidie.

Verklaring van het resultaat

De begroting voor 2022 was gebaseerd op subsidieaanvragen zoals deze destijds bij het ministerie lagen ter goedkeuring. Deze aanvragen zijn met afwijkingen goed gekeurd door het ministerie. Het bestuur heeft uiteraard daarop het uitgaven patroon aangepast zodat geld dat de vereniging niet verkreeg niet uitgegeven is.

Voor de subsidie OV Ombudsman geldt dat de kosten lager uitvallen vanwege de ontvlechting van de subsidie bij Rover. Per 1 januari 2023 is de OV Ombudsman onder de naam Klachtenloket OV gehuisvest bij De Geschillencommissie. In lijn met afspraken is in 2022 een deel van de projectkosten daarom niet gemaakt, ook is het personeelsbestand al in de loop van het jaar verkleind. Wel is er een eenmalige subsidie verkregen om transitiekosten te kunnen dekken.

Voor de subsidie Beleidsondersteuning geldt dat de onderbesteding volledig toe te schrijven is aan ziekte. Terwijl de subsidie ten opzichte van de 2021 is uitgebreid hebben we deze niet kunnen invullen. Het bedrag valt niet terug aan het ministerie, maar kan in de jaren 2023 en 2024 besteedt worden. Inmiddels is het team uitgebreid en staat (op moment van schrijven) een vacature open.

De inspanningen op het verhogen van de inkomsten heeft succes gehad, de inkomsten uit contributies, giften en verkoop van diensten en producten is gestegen.

In 2021 en 2022 hebben we een specifieke bijdrage aan een campagne voor Goed OV gevraagd. De opbrengsten zijn geheel in 2022 geboekt. De uitvoering van de campagne hebben we zo ingericht dat Rover geen personeelskosten hoefde te maken. Daardoor is een deel van het campagnebudget niet gebruikt. Dit zorgt er voor dat het bruto resultaat fors positief is. Donaties voor deze campagne zijn geen vrij besteedbaar inkomen, daarom stelt het bestuur voor het resultaat daarvan in een bestemmingsfonds te stoppen.

Personeelskosten algemeen vallen lager uit door het niet vervangen van verzuim en doordat de directeur meer uren voor de subsidies heeft gewerkt. Op vrijwel alle andere begrotingsposten is sprake van overbesteding als gevolg van inflatie en onvoorziene uitgaven. In verband met een conflict met een van de leveranciers was juridisch advies nodig. Daardoor valt de post organisatiekosten fors hoger uit. Dit zorgt voor eenmalig hogere kosten, maar bespaart de vereniging fors op de langere termijn.

De afdelingen Amsterdam en Haarlem hebben eigen inkomsten die niet vrij besteedbaar zijn voor de vereniging. Het resultaat daarvan komt terecht in een bestemmingsfonds.

Staat van baten en lasten

Baten	Begroting '22	Resultaat 2022	Begroting 2023
Subsidie OV Ombudsman			
Waarvan personeelskosten	170.000	147.076	0
Waarvan organisatievergoeding	59.000	42.500	0
Waarvan projectkosten	69.000	23.917	0
Waarvan transitiekosten		13.475	0
Subsidie Beleid			
Waarvan personeelskosten	260.000	185.855	265.200
Waarvan organisatievergoeding	65.000	46.464	66.300
Waarvan projectkosten	44.500	10.352	24.500
Contributie & giften	165.000	169.314	165.000
Overige inkomsten	5.000	12.223	6.000
Donaties campagnes	13.500	59.120	30.000
	861.000	710.296	557.000
Lasten			
Personeelskosten algemeen	95.000	74.552	95.000
Huisvesting	56.800	49.196	12.000
Organisatie	38.410	58.091	35.000
Bestuur	5.500	3.980	5.500
De Reiziger	25.900	26.700	23.500
PR & Communicatie	43.500	51.339	43.500
Afdelingen	9.000	1.849	9.000
Ieden- + fondswerving	9.520	4.115	9.520
Project OV Ombudsman			
Waarvan personeelskosten	170.000	147.076	0
Waarvan projectkosten	69.000	23.917	0
Waarvan risicoreservering	17.000	0	0
Waarvan transitiekosten	0	13.475	0
project beleid			
Waarvan personeelskosten	260.000	185.855	265.200
Waarvan projectkosten	44.500	10.352	24.500
Campagnes			
Waarvan personeelskosten	9.500	0	30.000
Waarvan projectkosten	14.000	20.252	
	867.630	670.749	552.720
Bruto resultaat	-6.630	39.547	4.280
Bestemmingsfonds Goed OV		38868	
Bestemmingsfonds Haarlem		1403	
Bestemmingsfonds Amsterdam		110	
Resultaat na verdeling		-834	
Ten lasten van verenigingsvermogen	-6.630	-834	4.280

Balans

	31-12-2022		31-12-2021	
Activa	€	€	€	€
materiele vaste activa		0		5.032
vlottende activa				
<i>vorderingen</i>				
<i>Handelsdebiteuren</i>	1.638		1.439	
<i>overige vorderingen</i>	20.376		37.391	
		22014		38.830
liquide middelen		375930		354.076
Totaal activazijde		397.944		397.938
Passiva				
Eigen vermogen				
<i>verenigingsvermogen</i>	76.589		77.423	
<i>Bestemmingsfondsen</i>	43.540		3.159	
		120.129		80.582
Kortlopende schulden				
<i>schulden aan leveranciers</i>	10.307		14.906	
<i>belastingen en premies</i>	12.787		11.879	
<i>overige schulden</i>	254.721		290.571	
		277.815		317.356
Totaal passiva zijde		397.944		397.938



3.7m

Verkiezingen

5. Verkiezingen

Bestuur

Bestuursleden worden telkens voor 2 jaren benoemd of herbenoemd. Dit jaar lopen de bestuurstermijnen van Marinus de Jong, Blanca de Louw, Janneke van Kesteren en Olga Teule af.

Het bestuur stelt voor de aftredende bestuursleden te herbenoemen:

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

Saskia Kluit	benoemd als voorzitter	Sinds 2020, tweede termijn
Walter Etty		Sinds 2018, derde termijn
Marinus de Jong		Sinds 2017, derde termijn
Blanca de Louw		Sinds 2019, tweede termijn
Janneke van Kesteren		Sinds 2021, eerste termijn
Olga Teule		Sinds 2021, eerste termijn

*Het bestuur wijst uit zijn midden een penningmeester en secretaris aan. Walter Etty vervult de rol van penningmeester. Olga Teule vervult de rol van secretaris.

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. Adrie Spruit (2021) is opnieuw benoembaar. Willy Seetz is vanwege een maximale zittingsduur niet meer herkiesbaar. Hans Claus stelt zich beschikbaar als nieuw lid van de kascommissie. Kees van Ramshorst is plaatsvervangend lid sinds 2017 en ook verkiesbaar.

Het bestuur stelt voor om Hans Claus en Adrie Spruit te benoemen als lid en Kees van Ramshorst als plaatsvervangend lid

Geschillencommissie

Voor de leden van de geschillencommissie geldt dat de leden jaarlijks worden benoemd met een maximale termijn van acht jaar. René Coveen (sinds 2018), Floris Wagenaar (sinds 2019) en Maarten Batenburg (2022) zijn opnieuw verkiesbaar als 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