



beleidsplan 2020-2024

Reizigersvereniging Rover

Utrechtseweg 59
3818 EA Amersfoort

033-4220450
www.rover.nl

ROVER

INLEIDING

Het gaat goed met het openbaar vervoer. Jaar op jaar stijgt de klanttevredenheid. Jaar op jaar groeit ook het gebruik van het openbaar vervoer. Steeds meer reizigers weten de weg naar deze comfortabele, duurzame en efficiënte manier van reizen te vinden. Het aantal OV-reizigers zal naar verwachting alleen maar toenemen.

De komende jaren zal hard gewerkt moeten worden om de reiziger tevreden te houden. De reizigersgroei moet worden opgevangen zonder te leiden tot overvolle treinen en bussen. Daarnaast zal het OV ook onvermijdelijk de komende jaren veranderen: de hoofdrailnetconcessie loopt af en vervoerders willen nieuwe betaalmethoden introduceren.

Rover is bij al deze uitdagingen van de partij. Als stem van de reiziger is het onze missie om te zorgen dat de reiziger centraal komt te staan in alle veranderingen die gaan komen. Gelijktijdig kan Rover ook een positieve bijdrage leveren aan de OV-sector, bijvoorbeeld door als ambassadeur van het openbaar vervoer op te treden. Rover heeft een overkoepelende blik en kan lobbyen voor de hele OV-sector, waar de verschillende partijen nu vaak vooral op zichzelf gericht zijn.

“De komende jaren zal hard gewerkt moeten worden om de reiziger tevreden te houden”

In dit document zullen we allereerst ingaan op de visie van Rover op het openbaar vervoer. Daarna zal het interne beleid van Rover uiteengezet worden.

Freek Bos,
Directeur Rover

OVER ROVER



Rover is een vereniging van en voor reizigers die zich inzet voor goed openbaar vervoer en een groter OV-aandeel in de totale mobiliteit. Rover streeft naar een betrouwbaar, frequent, betaalbaar en drempelvrij OV waarmee de reiziger gemakkelijk van deur tot deur kan reizen. Zo houden we Nederland in beweging, gebruiken we de fysieke ruimte effectief en halen we klimaatdoelstellingen. Rover is de enige consumentenorganisatie binnen de officiële wettelijke adviesorganen die zich richt op openbaar vervoer als kernactiviteit. Rover maakt gebruik van het wettelijk adviesrecht om OV-beleid proactief te beïnvloeden. Hiermee is Rover sinds 1971 dé stem van de reiziger.

Missie

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

“Rover is sinds 1971 dé stem van de reiziger”

Visie

Reizigers willen van A naar B. Goed openbaar vervoer zorgt er voor dat deze verplaatsing duurzaam en actief wordt ondernomen. Het verleiden van reizigers vanuit de auto naar het OV is nodig om de milieubelasting van mobiliteit en ruimtebeslag in de steden te verkleinen. Om dat te bereiken is goed openbaar vervoer nodig dat kan concurreren met de auto. Openbaar vervoer dat betaalbaar is, dat beschikbaar is en dat geen drempels opwerpt. Openbaar vervoer waarmee mensen van deur tot deur kunnen reizen, al dan niet in combinatie met andere vervoersmiddelen. Rover wil dat de reiziger op de eerste plaats staat in het openbaar vervoer.

Activiteiten van Rover

Rover profileert zich via vertegenwoordiging in regionale en landelijke overlegorganen, voor stads- en streekvervoer en voor het spoor. Rover voert overleg met vervoerbedrijven en bestuurders en maakt gebruik van het wettelijk inspraakrecht door adviezen te geven over het openbaar vervoer. Rover werkt samen met andere (consumenten) organisaties zoals de ANWB, de Consumentenbond, Treinreiziger.nl en organisaties binnen de Mobiliteitsalliantie. Rover maakt gebruik van de media in het beïnvloeden van OV-ontwikkelingen en het informeren van de achterban. Rover heeft een website, een tweemaandelijks blad De Reiziger en publiceert diverse nieuwsbrieven, case studies en rapportages. Rover beheert het Meldpunt Volle Treinen en biedt een loket waar reizigers terecht kunnen met klachten en ervaringen. Daarnaast organiseert Rover symposia voor relaties en trainingen voor Rocov-leden.

Financieel beleid

Rover kent grofweg een drietal inkomstenstromen. Als eerste dragen de leden van de vereniging bij via de jaarlijkse contributie. Daarnaast mag Rover jaarlijks rekenen op vrijwillige bijdrages vanuit (eenmalige) donateurs in de vorm van giften of gedoneerd saldo op verlopen OV-chipkaarten. Een tweede belangrijke stroom bestaat uit specifieke projectsubsidies vanuit overheden. Momenteel zijn dat subsidies vanuit het ministerie van I&W, maar in het verleden ook vanuit andere overheden waaronder de EU. Als derde stroom komen er inkomsten voort uit diverse activiteiten van Rover zoals de uitgaven van het papieren spoorboekje en de wandelgids. De inkomsten van Rover worden zo optimaal mogelijk besteedt aan werkzaamheden ten gunste van beter openbaar vervoer, overheadkosten worden daarom bewust laag gehouden. Meer daarover is te lezen in de jaarlijkse financiële verantwoording en begroting. Rover heeft betaalde medewerkers in dienst die werkzaam zijn op het landelijk kantoor in Amersfoort, activiteiten binnen de lokale afdelingen worden verricht op basis van vrijwilligheid. Bij de bepaling van het bezoldigingsbeleid wordt uitgegaan van de CAO Gemeenten. De bestuursleden en overige vrijwilligers krijgen alleen een vergoeding voor werkelijk gemaakte kosten.

OVMAAL2 ALS OPLOSSING

Nederland is een dichtbevolkt land waarin het moeilijk is om op een efficiënte manier iedereen op zijn of haar bestemming te krijgen. Openbaar vervoer zorgt ervoor dat grote groepen mensen tegelijkertijd van A naar B kunnen reizen. Dankzij OV kunnen mensen naar hun werk reizen, jongeren naar hun onderwijsinstelling komen en blijven ook ouderen en mensen met een (lichamelijke) beperking mobiel. Voor de bereikbaarheid van Nederland is het belangrijk dat reizigers niet massaal in de auto stappen. Rover kijkt daarom niet alleen naar de belangen van de reiziger, maar ook naar de algemene maatschappelijke waarde van het OV. Rover wil een goed ontwikkeld en aantrekkelijk OV-systeem zodat er meer gebruik van wordt gemaakt.



Maatschappelijke opgaven

Rover zet in de lobby voor beter openbaar vervoer de belangrijke maatschappelijke opgaven voorop. Denk aan het klimaatvraagstuk, aan verkeersveiligheid, aan de behoefte aan woningbouw maar ook aan leefbaarheid en groen. Openbaar vervoer levert een belangrijke bijdrage aan de beperking van schadelijke uitstoot en aan een beter gebruik van onze schaarse ruimte. Rover vindt het dan ook een vanzelfsprekende noodzaak om te investeren in een schaa sprong van het OV. Autoluwe binnensteden moeten de nieuwe norm worden. Lopen, fietsen en OV zijn in de drukke steden een steeds aantrekkelijker en goedkope vormen van mobiliteit. Rover stimuleert gemeenten om hier grote stappen in te zetten: Investeer niet in nieuwe parkeergarages maar in verbetering van het openbaar vervoer en de fiets. Zorg dat in nieuwe wijken de bushalte dichterbij is dan de autoparkeerplaats. Zo wordt belastinggeld het meest effectief ingezet voor de maatschappelijke vragen van deze tijd.

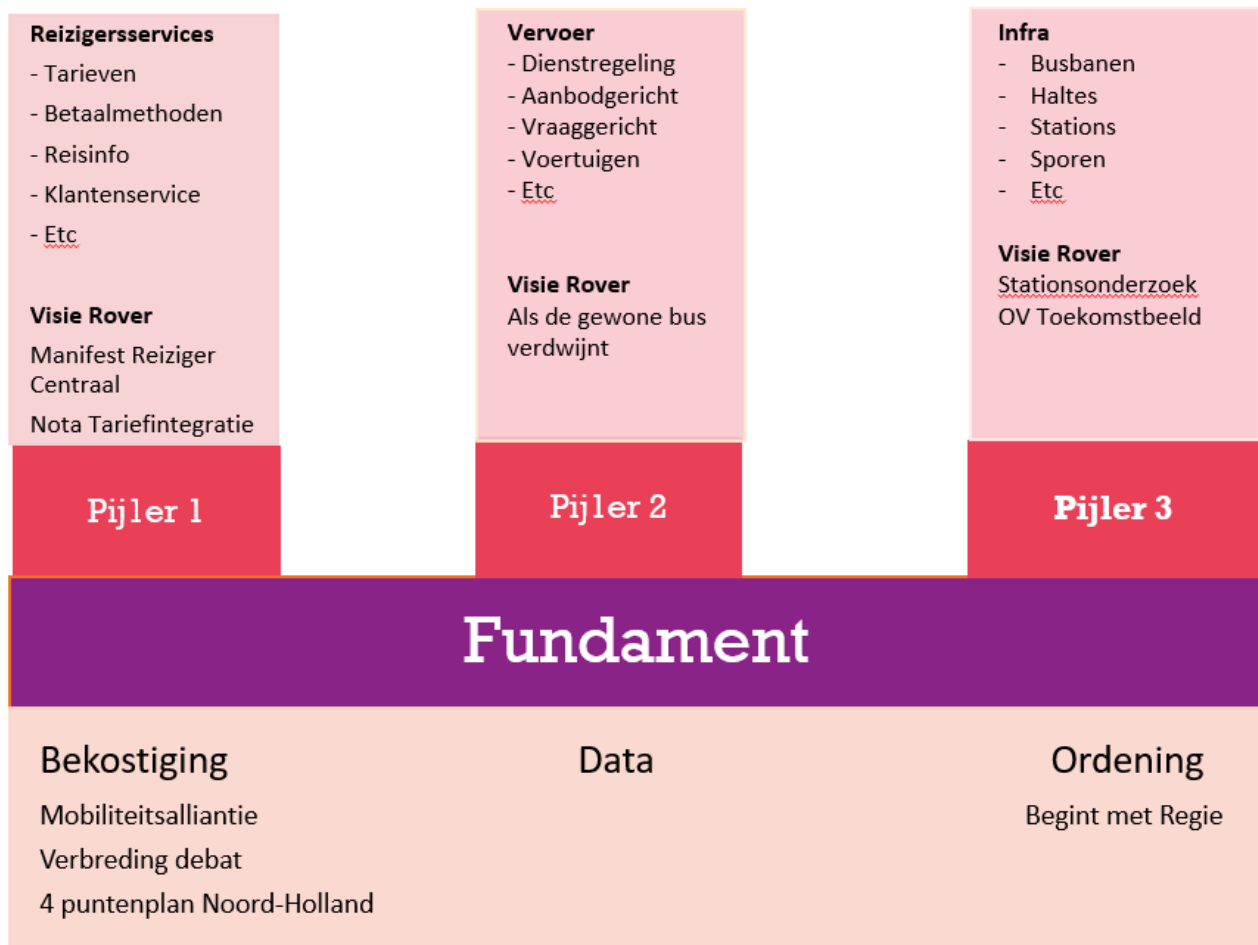
Groei vraagt investeren

Economische groei en honderdduizenden nieuwe woningen zorgen tussen nu en 2030 voor enorme groei van de mobiliteitsvraag. Het Toekomstbeeld OV voorspelt een reizigersgroei van 30% in 2030 en 40% in 2050. Tegelijk loopt het openbaar vervoer nu al op veel plaatsen tegen zijn grenzen op. Als niet snel wordt geïnvesteerd worden overvolle treinen, bussen, trams en metro's de nieuwe norm en zal de huidige hoge klantwaardering van reizigers inzakken. Ook de snelheid van de OV-reis moet omhoog, zodat het OV beter kan concurreren met auto en trein. In het Toekomstbeeld OV wordt vooral uitgegaan van capaciteitsvergroting op de veel gebruikte lijnen. Maar juist op een aantal minder populaire lijnen valt veel groei te realiseren door het OV aantrekkelijk genoeg te maken om wel gebruikt te worden. Forse investeringen zijn daarom de komende tien jaar nodig in nieuwe HOV-buslijnen, lightrail en spoorverdubbeling. Rover streeft naar een verdubbeling van het OV-gebruik in 2030: #OVmaal2.

Sociaal

Er is ook een sociale reden om het openbaar vervoer in stand te houden. Niet iedereen heeft een auto of is op een andere manier in staat zelf van A naar B te komen. 'Openbaar' betekent: openstaand voor iedereen. Het is een teken van beschaving dat we iedereen die dat niet zelf kan organiseren, een mogelijkheid bieden voor een redelijke prijs op een goede manier in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Dat stelt ook eisen aan de toegankelijkheid. Vooral voor de bereikbaarheid van plattelandskernen en buitenwijken van steden is de ontsluitende functie van openbaar vervoer erg belangrijk. Het rondrijden van lege bussen is inefficiënt, maar nieuwe technologieën bieden kansen om ook in deze gebieden de reiziger een aantrekkelijk product te bieden. Bestaande drempels waardoor veel reizigers niet kiezen voor vraagafhankelijk openbaar vervoer, zoals gebrekkige reisinformatie, hoge tarieven en ingewikkelde reserveringsprocedures, moeten worden geslecht. Er moeten hubs komen waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen van auto en fiets op OV. Zo maken we het OV sterker door de last mile te verbeteren.

VISIE ROVER OP DE OV-REIS



Rover werkt vanuit de reiziger en heeft daarom een visie over de gehele OV-reis. De pijlers zoals deze schematisch zijn weergegeven vormen samen het OV-product. Dit OV-product kan echter niet optimaal functioneren zonder fundament. De elementen uit het fundament zijn randvoorwaardelijk voor een goede inrichting van het openbaar vervoer.

Fundament

Bekostiging

De reiziger draagt door het betalen van zijn of haar reis bij aan de bekostiging van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt een deel van het openbaar vervoer betaald door diverse overheden. Rover ziet al jaren dat deze budgetten onder druk staan. Omdat het openbaar vervoer bijdraagt aan het behalen van een groot aantal maatschappelijke doelen, is uitbreiding van het budget van het openbaar vervoer nodig en te verantwoorden. Het is aan de reiziger niet uit te leggen dat een nieuwe OV-verbinding in een nieuwbouwwijk ten koste gaat van een bestaande bus in een oudere wijk. Substantiële verhoging van de OV-budgetten is daarom volgens Rover nodig. Rover sluit hiervoor aan bij de lobby vanuit de Mobiliteitsalliantie.

In verschillende regio's zal er gewerkt worden aan autoluwe binnensteden en uitbreiding van de woningvoorraad waardoor investeringen in infrastructuur en OV noodzakelijk zijn. Opbrengsten uit grondexploitaties en bijdragen uit het bedrijfsleven moeten deze investeringen mogelijk maken. Eerder heeft Rover hierover al een visie over alternatieve bekostiging in Noord Holland gepresenteerd.

Data

Door technologische ontwikkelingen komt er steeds meer data beschikbaar. De steeds hogere klantwaardering kan niet los worden gezien van de verbeterde reisinformatie, onder meer mogelijk geworden door de beschikbaarheid van digitale data. Dankzij data is ook meer inzicht over het gedrag van reizigers mogelijk wat kan helpen bij het verbeteren van het OV-aanbod. Dit vraagt een regierol van het ministerie om deze informatie, inclusief de borging van de privacy van individuele reizigers, beschikbaar te maken. Beschikbaarheid van data maakt ook gebruiksgerichte mobiliteitsdiensten ('Mobility as a Service' of MaaS) mogelijk. Dit kan de reis van reizigers vergemakkelijken, omdat verschillende vormen van mobiliteit via één platform worden aangeboden. Wel moet er voor worden gewaakt dat het gemak van de reiziger voorop blijft staan.

Ordening

Reizigers hebben last van effecten van de huidige ordening van het OV, bijvoorbeeld doordat het OV onvoldoende als één geheel functioneert. De spanning tussen concurrentie en samenwerking in de OV-sector leidt daarnaast bij herhaling tot conflicten met negatieve gevolgen voor het OV. In de visie *Ordening begint met Regie* heeft Rover zich gebogen over een ordening vanuit reizigersperspectief. Cruciaal hierbij is regie. Een landelijke regiefunctie is onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maar staat op afstand van het beleidsdepartement. Daarnaast is sterke regionale regievoering nodig. Mits die sterke regie er komt, pleit Rover ervoor om de verantwoordelijkheid over Sprinters naar regionale partijen te verschuiven.

Rover ziet geen heil in een andere positie voor ProRail en een andere eigenaar voor de stations. In de stationsomgeving is er sprake van een ingewikkelde eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling. Desondanks ziet Rover dat de huidige verdeling tussen verschillende stakeholders tot zeer goede resultaten heeft geleid bij met name de grote stations. Voor de middelgrote en kleine stations zijn nog stappen te maken, maar Rover ziet hier nog voldoende kansen binnen de huidige ordening.



Het ministerie van I&W heeft het voornemen om ProRail om te vormen tot een Zelfstandige Bestuursorgaan (ZBO). Rover ziet hierin voor een goed functionerend spoornetwerk een aantal bedreigingen. Rover zal in zijn rol als stakeholder kritisch in gesprek blijven met het ministerie om er voor te zorgen dat omvorming van ProRail niet tot een slechter functionerend netwerk zal leiden.

De pijlers

Reizigersservices

Rover maakt zich al jaren hard voor betere en klantvriendelijke reizigersservices. Door de introductie van de OV-chipkaart liep de kwaliteit van deze services de nodige schade op. Nieuwe betaalmethoden kunnen zorgen voor een positieve impact, Rover zal zich hiervoor inzetten. Als toetssteen publiceerde Rover samen met andere consumentenorganisaties het manifest 'De Reiziger Centraal'. Rover pleit ervoor dat vervoerders en overheden het systeem als één geheel benaderen en de reiziger daarbij ontziet van kunstmatige concessiegrenzen.

Het tarievenstelsel van het Nederlandse OV is voor veel reizigers ondoorgrondelijk, dit werpt nog steeds grote drempels op. Om de gewenste modal shift van autogebruik naar OV-gebruik te realiseren, is het nodig om mensen op een laagdrempelige wijze met het OV kennis te laten maken. Rover zet zich in voor drempelvrij reizen. In onze nota over tariefintegratie pleiten wij ervoor dat het tarievenwoud, waaronder ook dubbele opstaptarieven, plaats maakt voor een transparant, integraal en begrijpelijk tariefstelsel voor trein en bus, tram en metro. Dat dit vervolgens geïntegreerd dient te worden met het aanbod van nieuwe modaliteiten moet als vanzelfsprekend worden gezien.

Rover zal zich eveneens gaan inzetten voor betere reisinformatie, zowel bij reguliere dienstverlening als bij verstoringen. Reisinformatie moet breed worden gezien; van statische reisinformatie tot digitale reisinformatie en klantenservices. Op al deze facetten is een verbeteringslag te maken, Rover zal hier het reizigersperspectief uitdragen.

“Het tarievenstelsel van het Nederlandse OV is voor veel reizigers ondoorgrondelijk, dit werpt nog steeds grote drempels op”

Vervoer

De toenemende vervoersvraag zal een groter beslag leggen op de beschikbare infrastructuur. Op sommige plekken loopt het vervoer tegen zijn grenzen op. In minder druk bevolkte gebieden staat de beschikbaarheid van OV onder druk. In beide gevallen zal er geïnnoveerd moeten worden om een passend aanbod op de vraag te kunnen leveren. Het Rover-rapport 'Als de gewone bus verdwijnt' biedt oplossingen vanuit reizigersperspectief voor kleinschalig vervoer, zoals het combineren van OV met doelgroepenvervoer. Tevens zal de uitwerking van Rover op het Toekomstbeeld OV 2040 handvatten bieden voor uitdagingen die leven bij het vervoeraanbod. Oplossingen kunnen in de sfeer van de dienstregeling en nieuwe voertuigen worden gezocht, maar er kan ook een verschuiving tussen aanbod- en vraaggestuurd plaatsvinden. Zo kan de elektrische fiets een rol spelen in middellange reizen. Innovatieve MaaS-ontwikkelingen kunnen een oplossing bieden voor verschillende vraagstukken. Rover zal hierop moeten blijven inspelen door een flexibele en toekomstgerichte visie uit te dragen, waarbij het van groot belang is om reizigersbehoeften te blijven inventariseren.



Infra

Investerings in het OV zijn hoognodig om de verwachte groei op te vangen. De komende vijf jaar zouden eenvoudige uitbreidingen gerealiseerd moeten worden en moeten grote (rail)projecten worden gepland. Nog meer reizigers naar het OV verleiden kan middels vrije busbanen en extra (light)rail. Ook de knooppuntfuncties van haltes en stations verdienen aandacht. Een groot deel van het vervoer vindt plaats op korte afstanden waardoor kleinere stations een belangrijk element zijn in de groei. In het Toekomstbeeld OV 2040 geeft het ministerie aan waar infra-uitbreidingen nodig zijn. Rover zal, zowel vanuit een landelijk als een regionaal kader, een prioritering van verschillende infrastructurele maatregelen uitwerken waarbij onze afdelingen een belangrijke rol spelen in het verder uitwerken van een reizigersvriendelijk regionaal netwerk.

VRIJWILLIGERSWERK BIJ ROVER

Binnen Rover wordt veel werk gedaan door vrijwilligers. Zowel op landelijk als op regionaal niveau zijn vrijwilligers actief om de reizigersbelangen te vertegenwoordigen.

Positie van de Rover-vrijwilliger

De Rover-vrijwilliger heeft een belangrijke positie binnen de vereniging, omdat hij of zij de ontwikkelingen in de regio in de gaten houdt. Rover heeft een beperkt aantal betaalde krachten en kan daarom niet zonder het werk dat de vrijwilliger levert. Rover is opgericht als vrijwilligersorganisatie waar pas later beroepskrachten aan zijn toegevoegd. Het is daarom ook logisch dat de oudere Rover-vrijwilligers een zeer zelfstandige werkwijze hebben, nadat zij in het verleden zelf hun taken en werk konden vormgeven. In de loop van de jaren is er meer werk door de kantoormedewerkers overgenomen. In 2018 heeft Rover een transitie gestart die er toe heeft geleid dat het landelijke bestuur het beleid vaststelt, maar de uitvoering overlaat aan het kantoor.

Vrijwilligersfuncties

Regionale vertegenwoordigers houden in de afdelingen de regionale ontwikkelingen in het openbaar vervoer bij. De Rover-vertegenwoordigers in de regio's bekijken nieuwe plannen, wijzigingen in dienstregelingen en ontwikkelingen rondom concessies. Ze voeren overleg met wethouders, vervoerders en andere belanghebbenden in de ov-sector. Daarnaast houden ze klachten van reizigers in de gaten en assisteren indien mogelijk.

Iedere afdeling vertegenwoordigt Rover in een Regionaal Overlegplatform Consumenten Openbaar Vervoer (Rocov). Deze overlegplatforms hebben een wettelijk adviesrecht en moeten daarom geconsulteerd worden door vervoerders en overheden. Rover werkt hierin samen met andere consumentenorganisaties.

Vertegenwoordigers in de Rocov's vergaderen regelmatig en lezen taaië materie in de adviesaanvragen. Voor dit werk is achtergrondkennis van het ov en de wet- en regelgeving dan ook een nuttige toevoeging.

Deelnemers aan **expertisegroepen** ondersteunen de beleidsmedewerkers op het Rover-kantoor bij inhoudelijke vraagstukken. Voor verschillende thema's zijn expertisegroepen opgezet waarin vrijwilligers met kennis en ervaring over dat thema actief zijn. De beleidsmedewerkers consulteren deze expertisegroepen bij adviesaanvragen en wijzigingsvoorstellen, maar ook bij het ontwikkelen van visiedocumenten. Daarnaast kunnen leden van de expertisegroepen op eigen initiatief een onderzoek, rapport of opiniestuk uitbrengen.

In de expertisegroepen wordt voornamelijk digitaal bijgedragen aan beleidsvraagstukken en wordt weinig vergaderd. Het doel hiervan is om zo min mogelijk drempels te creëren voor deelname aan de expertisegroepen. Uit ervaring leren we dat hierdoor meer mensen bij willen dragen aan de thema's.

Werkgroepen zijn de voorloper van expertisegroepen. Hoewel de meeste werkgroepen inmiddels zijn veranderd in een expertisegroep zijn er nog enkele werkgroepen actief. In deze werkgroepen wordt regelmatig vergaderd over thema's waar de werkgroep aan werkt. Ze werken zelfstandiger dan de expertisegroepen, maar worden ook door de beleidsmedewerkers geconsulteerd bij adviesaanvragen en andere ontwikkelingen.

Om meer jongeren aan de vereniging te binden is in 2015 **Rover Jong** opgericht. Deze groep bestaat uit jongeren die via ludieke acties onderwerpen op de agenda zetten. Het doel van Rover Jong is niet om beleidsmatig te vergaderen maar om op een frisse, leuke manier een onderwerp onder de aandacht te brengen. Daarnaast zet Rover Jong in op duurzaamheid en draagt bij aan de Jonge Klimaatbeweging.



Vrijwilligersprofiel

Huidige situatie

De gemiddelde Rover-vrijwilliger is van middelbare leeftijd of gepensioneerd, is of was veelal werkzaam als ambtenaar in mobiliteitssector, heeft veel kennis over openbaar vervoer en is al langdurig actief voor Rover. Doordat het kennisniveau en de gemiddelde leeftijd hoog ligt, is het voor jongeren lastiger om zich aan te sluiten. Ook vergaderen de meeste afdelingen regelmatig en werken ze nog met een bestuursstructuur. Hierdoor is het vaak noodzakelijk dat een vrijwilliger voor langere tijd betrokken blijft bij de afdeling. In de veranderende vrijwilligerssector ligt de nadruk juist steeds meer op kortdurende, projectmatige betrokkenheid.

Het profiel van de bestaande Rover-vrijwilliger ziet er als volgt uit:

Gewenste situatie

Voor het werven van nieuwe vrijwilligers wordt ingezet op een gevarieerdere samenstelling van reizigers die flexibel inzetbaar zijn voor de vereniging. In de toekomst zullen er naar alle waarschijnlijkheid minder afdelingen zijn en daarom ook minder vrijwilligers per regio. Daarnaast

kunnen sommige soorten vrijwilligerswerk, zoals het schrijven van persberichten en publicaties, voor meerdere regio's worden gedaan. Op die manier is het vrijwilligerswerk minder regionaal en daardoor diverser van karakter.

De Rover-vrijwilliger van de toekomst heeft nog steeds affiniteit met het openbaar vervoer en de wens om meer kennis op te doen in de sector. Vrijwilligers kunnen kortdurend of voor langere tijd voor Rover actief zijn. De gemiddelde leeftijd van de vrijwilligersgroep moet dalen, waarbij we onze vertrouwde vrijwilligersgroep blijven koesteren.

Werving en selectie

Voor de verschillende functies moeten pakkende vacatures gemaakt worden. Deze kunnen worden uitgezet bij vacaturebanken en vrijwilligerspunten in de verschillende regio's. Daarnaast kan voor specifieke functies worden gezocht bij acties en activiteiten van Rover en andere overorganisaties. Bij aanmelding bij Rover wordt een potentiële vrijwilliger uitgenodigd voor een kennismakingsgesprek met de coördinator. Deze informeert naar de wensen en ambities van de vrijwilliger en probeert deze zo goed mogelijk te koppelen aan de mogelijkheden binnen de vereniging. Hierna wordt een vrijwilliger gekoppeld aan de afdeling, werkgroep of expertisegroep die het meest passend lijkt. De coördinator houdt contact met de nieuwe vrijwilliger om te monitoren of deze zijn of haar plek in de vereniging kan vinden. Indien nodig wordt bijgestuurd en een andere positie gezocht.

Ondersteuning

Vrijwilligers kunnen rekenen op ondersteuning door de medewerkers van het Rover-kantoor. Het eerste aanspreekpunt is de vrijwilligerscoördinator die op verschillende vlakken ondersteuning kan bieden. Dit kan liggen op het vlak van praktische hulp bij het organiseren van bijeenkomsten, hulp bij ledenwerving en ICT-vragen. De vrijwilligerscoördinator is ook beschikbaar om mee te denken over de ontwikkeling van afdelingen en samenwerkingsverbanden binnen de vereniging. De beleidsmedewerkers ondersteunen de vrijwilligers op inhoudelijk vlak. Zij kunnen bijvoorbeeld helpen bij het opstellen van formele brieven naar gemeenten en provincies en het opstellen van reacties op nieuwe ontwikkelingen. De communicatiemedewerker is beschikbaar om mee te denken over persberichten, mediaoptredens en content voor de website.

Vergoedingenbeleid

Het werk dat door de actieve leden wordt gedaan valt onder vrijwilligerswerk. Hierdoor is het per definitie onbetaald. Wel vergoedt Rover gemaakte kosten voor het vrijwilligerswerk, zoals reiskosten en vergaderkosten. Iedere afdeling heeft een budget ter beschikking waarbinnen deze kosten kunnen worden gedeclareerd. Rover vergoedt alleen reiskosten die met het openbaar vervoer (2^e klas prijs) worden gemaakt.

Randvoorwaarden vrijwilligerswerk bij Rover

Bij het doen van vrijwilligerswerk bij Rover is het belangrijk om een aantal voorwaarden in gedachten te houden. Allereerst wordt van iedere vrijwilliger verwacht dat de vrijwilligersovereenkomst en geheimhoudingsverklaring wordt getekend. Hierin wordt vastgelegd wat voor werk de vrijwilliger doet en welke regels hieraan verbonden zijn. Daarnaast wordt afgesproken dat de vrijwilliger vertrouwelijk omgaat met de verkregen informatie. Rover is actief bezig om het imago te veranderen door proactief en positief naar buiten te treden. Van de vrijwilligers wordt dan ook verwacht dat ze deze manier van communiceren uitdragen.

Doordat veel Rover-vrijwilligers ook actief zijn binnen een Rocov is het nog wel eens lastig om de scheiding tussen de twee organisaties te vinden. De insteek van Rover is dat onze vrijwilligers primair namens Rover spreken. Bij het opstellen van persberichten vanuit de afdeling is dit dan ook het uitgangspunt.

Voor regionale zaken geldt dat Rover-vrijwilligers hun standpunten namens de vereniging kunnen verkondigen, mits deze niet afwijken van de landelijke standpunten. Is dat wel het geval, dan dient daar altijd overleg over plaats te vinden met het landelijk kantoor. Om imagoschade te voorkomen zal dan in overleg met het kantoor en/of bestuur worden bepaald of en hoe we het standpunt het beste extern communiceren.

