

ALV stukken

ROVER

Reizigersvereniging Rover



Uitnodiging en agenda

ALV 20 juni 2026

Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132

3800 CC Amersfoort

Uitnodiging hybride ALV

Hierbij nodigen wij u uit de Algemene Ledenvergadering van Rover bij te wonen, op **zaterdag 20 juni 2026 van 13:00 tot 16:00 uur. Aansluitend start om 16:00 uur een borrel.**

De ALV zal hybride zijn, u kunt zowel fysiek als online de ALV volgen. Fysiek vindt de ALV plaats in het **Amershof**, Snouckaertlaan 11 te Amersfoort.

We sluiten de ALV af met een leuk inhoudelijk programma over sociale veiligheid 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/alv. Kiest u vervolgens voor 'deelnemen op het web' en u kunt zonder problemen meedoen met de vergadering. Het is niet nodig om programma's te downloaden of apps te installeren als u vanaf een computer deelneemt. Vanaf een tablet of telefoon is het aan te raden om de Microsoft Teams app te installeren. Voor Apple apparaten of Chromebooks is het altijd noodzakelijk om de app te installeren.

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

Om iedereen in de gelegenheid te stellen om vragen in te dienen is het tot 72 uur voor de vergadering mogelijk om deze naar ons te sturen. Dit kan naar bestuur@rover.nl. 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.

Graag tot ziens op onze jaarvergadering!

Vriendelijke groeten,

Saskia Kluit ,
Voorzitter Directeur Rover



AGENDA

Agenda van de Algemene ledenvergadering

1) Opening en vaststellen van de agenda.

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

2) Verslag Algemene Ledenvergadering op 15 november 2025 in Deventer [p. 6]

Het verslag van de vorige ALV ligt ter goedkeuring voor.

3) Jaarverslag [p. 11]

Het jaarverslag is een terugblik op het verenigingsjaar 2025, vanuit het bestuur, het landelijk kantoor, de landelijke werk- en expertisegroepen, de afdelingen en de contactgroepen.

4) Financieel jaarverslag 2025 [p. 33]

In het Financieel jaarverslag is vastgelegd hoe Rover in het afgelopen boekjaar financieel heeft gedraaid. De begroting 2026 is reeds in de ALV van 15 november 2025 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 2025 en goedkeuring

5) Verkiezingen [p. 35]

a) Bestuur: (Her)verkiezing bestuursleden

De bestuurstermijnen van alle bestuursleden lopen af. Eén bestuurslid is aftredend, de overige zittende bestuursleden zijn herkiesbaar. Daarnaast stellen drie nieuwe bestuursleden zich verkiesbaar.

b) Kascommissie

Jaarlijks moeten de leden van de kascommissie worden benoemd. 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 sociale veiligheid

We sluiten de middag af met een borrel



Verslag ALV
november
2025

2. Verslag ALV 15 november 2025

Het bestuur stelt voor het verslag van de ALV van 15 november 2025 vast te stellen.

Verslag van de Algemene Ledenvergadering, gehouden op 15 november 2025.

Aanwezig:

Bestuursleden:

*Saskia Kluit
Walter Etty
Marinus de Jong
Dymph Vroegh
Janneke van Kesteren
Olga Teule
Brian Zander
Robert Degenhart
Lex Hendriksen*

Medewerkers:

*Freek Bos
Verena van der Hoek
Marloes Hofstede*

Aanwezige leden:

- Totaal zijn er 82 deelnemers fysiek en 4 deelnemers online. De deelnemerslijst is zichtbaar bij de opname.

Afwezig:

Bestuursleden:

Mirjam de Bok

1. Opening, vaststellen agenda en mededelingen

Saskia opent de vergadering en heet iedereen welkom. Het is een volle zaal in Deventer. Het bestuur heeft vanochtend al een heidag gehad hier. Daar is nagedacht over de aankomende vacatures en het wel en wee van de themagroepen. We starten met het formele gedeelte, daarna volgt een programma over tarieven en abonnement met een spreker.

De agenda wordt vastgesteld.

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

Freek neemt het woord en bespreekt de stand van het land aan de hand van enkele sheets. We gaan het land door aan de hand van een dienstregeling, en starten in politiek Den Haag. Na de verkiezingen is de impact op het OV onvoorspelbaar. Daarom zijn we met coalitievorming bezig in dit vacuüm en proberen we de begroting nog te beïnvloeden. Debatten zijn er momenteel vrijwel niet, maar we maken wel kennis met de nieuwe Kamerleden en vertellen onze rol.

In de rest van het land hebben we ons dit jaar druk gemaakt over bezuinigingen. Hiervoor hebben we een campagne gevoerd en dat heeft opgeleverd dat de korting voor de steden voor volgend jaar van de baan is. De impact op de reiziger blijft beperkt, maar de toekomst is verre van zeker omdat provincies dit zelf moeten regelen en de rekening in 2030 pas komt. Bij NS gaat de prijs wel omhoog met 6,5% en dat hebben we niet kunnen tegenhouden.

We bouwen ook aan bruggen met anderen. Bijvoorbeeld door het tegenhouden van de sloop van de brug in Maastricht. Dat doen we samen met al onze partners die daarbij betrokken zijn. En dat doen we ook op het thema deelmobiliteit, waar we voor het eerst door het ministerie om advies worden gevraagd. Ook in de vereniging worden leuke dingen georganiseerd, zoals Rover cafés en een EPF conferentie. Wat helaas niet gelukt is, is de Onderwegpas.

We zijn samen met Translink een rechtszaak gestart tegen partijen die de OV-chipkaart voor hoge bedragen aanbieden. We hebben alle partijen uitgelegd waarom wij vinden dat dit tegen de wet ingaat, en drie zijn

daarop gestopt. Eén partij met twee websites is nog in de lucht, en we hopen hiervoor naar de rechtbank te kunnen om dit helemaal te stoppen. Mensen die gedupeerd zijn kunnen zich nog steeds melden bij Rover, dat helpt bij de rechtbank.

Ook leuk is dat we dit jaar Rover sokken hebben laten maken. Die zijn te bestellen bij de teamleden of via de website. We hopen dat iedereen volgende ALV de sokken aan heeft.

Vraag: Op de landelijke OV dag zat Freek in een panel waarin afgesproken is om een handreiking richting de verkiezingen te maken. Is dat nog gelukt? Antwoord: Neeja, niet iedereen is helaas enthousiast aan de slag gegaan. Rover is samen met de vervoerders wel bezig, maar er mag meer initiatief komen.

Vraag: Bij het bestellen van het spoorboekje kun je een kortingsbon gebruiken, maar die komt pas begin december terwijl de boekjes snel op zijn. Antwoord: Er is geen kortingsbon dus je kunt het gewoon bestellen.

Opmerking: In Limburg zien we problemen bij het invoeren van gratis/voordelig OV voor minima, vooral bij de groep net boven bijstandsniveau. Wees daar alert op bij gesprekken over Onderwegpas.

Vraag: Doen we ook iets met het Europeparlement? Antwoord: Jazeker! We hebben overal in Europa zusterorganisaties, waar we mee samenwerking in de EPF. Die organisatie heeft goede banden met het Europeparlement en Walter zit ook nog wel eens in Brussel. Op de conferentie zullen ook zeker veel Parlementsleden aanwezig zijn.

2. Begroting

Walter neemt de begroting met ons door. Een bijzondere begroting, met een hele goede kant en ook een slechte kant. We beginnen met de slechte kant. De afgelopen kabinetten hebben besloten om alle subsidies te gaan korten, en daar zijn wij ook slachtoffer van. In deze begroting is de bezuiniging dan ook verwerkt. Het vervelende daarvan is dat we een aantal dingen niet meer kunnen doen. Met name de trainingen voor de Rocov-leden, maar het betekent ook dat er personele consequenties zijn in het aantal uren die beschikbaar zijn. We nemen ons verlies.

Wat wel fijn is, maar tegelijk ook een grote last, is dat we een paar zeer forste legaten hebben gekregen. We gaan hiervan tempo maken met het werven van leden en het voeren van acties, waar we ook specialisten voor zullen inhuren. Walter doet ook een oproep om te overwegen dit te regelen bij de notaris. We hebben voldoende reserves voor de komende jaren, en er is geen reden om daar nu geld aan toe te voegen. Daarom de opdracht om vooral geld uit te geven dat ten goede komt aan de groei van de vereniging. Op het kantoor gaan we erg zuinig met de middelen om, dus daar zijn geen zorgen om. Wel is het belangrijk om extra inkomsten te genereren door betaalde diensten aan te bieden.

Terugkomend op de subsidie-kant, we hebben een brief aan I&W geschreven waarin we aangaven met de trainingen te moeten stoppen. Eigenlijk was dit iets wat I&W deed, maar wat bij de provincies en vervoerregio's zouden moeten doen. Daarom een oproep aan iedereen hier om dit aan de overlegtafel te bespreken.

Vraag: Zijn er evenveel Rocovs als provincies? Antwoord: Nee, er zijn in de vervoerregio's ook Rocovs en verder in het land zijn er nog een paar gesplitst over provincies.

Vraag: Kloppen de getallen in de begroting? We constateren een optelfout. Antwoord: Dat zou kunnen. We hebben een aantal reserves die fors moeten dalen omdat we ze aanwenden, terwijl de algemene reserve licht zou moeten stijgen. Geconcludeerd wordt dat de cijfers nogmaals gecheckt moeten worden en de rekenfout eruit gehaald.

Vraag: De gemeenteraadsverkiezingen zijn niet opgenomen in de begroting, maar het lijkt me wel belangrijk om hier iets mee te doen. Antwoord: Dit staat wel in het jaarplan, maar het leunt vooral op de vrijwilligers. Daarom hebben we geen specifieke post hiervoor begroot, maar ondersteuning kan wel uit de beschikbare uren van het personeel. Er is dus ruimte voor.

De begroting wordt vastgesteld

3. Jaarplan

Vraag: Hoe houden we lastige reiziger in bedwang? Antwoord: We moeten vooral voorkomen dat er in de media te veel wordt geschreven over hoe gevaarlijk het OV is. Het probleem ligt ook meer in de

samenleving en bezuinigingen in andere sectoren. Gelijktijdig is het goed als er maatregelen zijn voor mensen die zich misdragen.

Ons jaarplan is opgebouwd uit drie peilers. Het hoofddoel blijft meer reizigers te binden aan Rover. We proberen zoveel mogelijk gerichte informatie te leveren aan de reiziger. OV Pay is ook zo'n onderwerp. We willen ook heel gericht op zoek naar legaten. Dat is belangrijk want dat levert op langere termijn financiële middelen op.

We gaan actief op zoek naar partners. Het Handboek OV is gericht op professionals die in onze sector gaan werken. Hiermee kunnen we partners zoeken om cursussen voor professionals aan te bieden, en ze te leren hoe reizigersbelangen moeten worden meegenomen.

We kunnen ook veel meer namens de reiziger spreken. Vanmiddag is daar al een leuk voorzetje voor. Want volgend jaar gaan we met vervoerders aan de slag om abonnementen te maken die meer reizigers aantrekken. Dat kunnen we op kantoor bedenken, maar dat doen we veel liever met de hele vereniging vanmiddag.

Ook hebben we ideeën om meer mensen bij de themagroepen te betrekken. Zo wordt voor de buitenwereld ook steeds meer duidelijk dat er een grote groep reizigers achter Rover staat. Daar hebben we ook ons panel voor, en met dit alles kunnen we echt namens die reiziger spreken.

Wat ook echt leuk is, is dat we heel Europa naar Maastricht gaan halen.

Vraag: Is er ook contact met de Flixbus

We weten wie de vertegenwoordiger is en spreken ze af en toe. We zijn ons ervan bewust dat we ook daar onze stem moeten laten horen. Verbeterpunten kunnen gewoon aan ons worden doorgegeven.

Vraag: Heeft Rover ook invloed op WMO vervoer?

Te weinig. Wel hebben we de themagroep Inclusie die daarmee aan de slag kan. We hebben wel gesprekken gehad met aanbieders en er liggen kansen.

Vraag: Kunnen Rocov-leden ook naar de cursussen en masterclasses voor ambtenaren, nu jullie geen trainingen meer geven?

In onze droom nemen alle ambtenaren iemand uit het Rocov mee. Dan hebben we de financiële middelen geregeld en leggen we ook gelijk de verantwoordelijkheid bij de provincies.

Vraag: Kunnen we ook reclames laten maken bij vervoerders?

Het gaat moeizaam om daarover afspraken te maken. Dit jaar hebben we wel wat budget van een vervoerder gekregen voor onderzoek. We hebben wel wat acquisitiesprekken om te horen waar vervoerders behoefte aan hebben en hoe wij daar een rol in kunnen spelen, dus hopelijk kunnen we volgend jaar goed nieuws brengen.

Vraag: Kan ik helpen om het jaarverslag redactioneel te verbeteren? Er staan wat taalfouten in.

Dat kan en geïnteresseerden kunnen zich melden bij Marloes.

Het jaarverslag voor 2026 wordt vastgesteld.
--

5. Pater van der Poel Penning

Marinus de Jong krijgt de Pater van der Poel Penning overhandigd door Saskia. Zij spreekt waardering uit over de betrokkenheid van Marinus in de hele vereniging. Door zijn betrokkenheid regionaal en landelijk zijn er veel initiatieven ontplooid. Ook zijn de belangen van de afdelingen altijd goed vertegenwoordigd geweest in het bestuur.

Marinus reageert verrast en geeft gelijk aan dat er nog wel meer mensen in de zaal in aanmerking komen. Meestal ontvang je zoiets als je stopt, maar hij spreekt de hoop uit dat hij nog lang actief mag blijven. Hij

roept iedereen op om vooral aandacht te geven aan verjonging van de vereniging, waar hij in Amsterdam goede ervaringen mee heeft.

Saskia noemt nog het kwartaaloverleg voor afdelingen waar actieve leden zich nog voor kunnen melden. Daar staan de onderwerpen die Marinus net noemde ook op de agenda.

6. Verslag van de ALV op 17 mei 2025

Noem ook de afwezige (bestuurs)leden

Het jaarverslag voor 2026 wordt vastgesteld.

7. Rondvraag

Wat denkt Rover op korte termijn binnen haar mogelijkheden te doen aan het verbeteren van internationale verbindingen vanuit Nederland?

Walter antwoordt namens de themagroep Internationaal Reizen. Erg actief geweest op dit thema, wat tot uiting kwam in het Kamerdebat over de initiatiefnota van Volt over internationale treinen. Daarvoor hebben wij ook een aantal moties gemaakt en aangeboden, waarbij ook andere fracties zijn benaderd. Dat heeft geleid tot het aannemen van een groot aantal moties. Wij lobbyen ervoor dat het aantal internationale treinen snel verdubbeld zal worden, en hiervoor is inmiddels een brede Kamermeerderheid. Er is ook regelmatig overleg met Eurostar. Door ProRail is aangetoond dat er meer treinen tussen Amsterdam en Londen kunnen rijden, waardoor er meer vluchten zouden kunnen worden geschrapt. En daarnaast is dit ook de reden dat we het congres in Maastricht organiseren, dus we doen erg veel op dit onderwerp.

Vervolgvrage: gaan ze ook echt iets doen met deze moties?

Ze hebben zich er niet tegen verzet. Maar er is een mooie toets rondom de sloop van de Maasbrug. Dat strookt niet met het aannemen van een motie om verbindingen tussen Nederland en Duitsland/België te verbeteren. Maar vaak is het wel zo dat moties worden aangenomen maar helaas niet worden uitgevoerd.

Oproep aan alle regio's om serieus aan de slag te gaan met de gemeenteraadsverkiezingen.

Saskia stelt voor om dit mee te nemen in de kwartaaloverleggen met de afdelingen, en de goede voorbeelden te gebruiken als inspiratie voor de anderen.

Saskia sluit de vergadering en hoopt iedereen na de pauze bij het themagedeelte te zien.



Jaarverslag

2025

3. Jaarverslag vereniging

Het bestuur stelt u voor onderstaand jaarverslag goed te keuren.

ONZE SUCCESSEN IN 2025

Van snijden naar rijden

Het jaar 2025 stond voor een groot deel in het teken van de dreigende bezuinigingen op het openbaar vervoer. Vanwege een 'administratieve fout' van het kabinet zou het OV maar liefst € 335 miljoen moeten inleveren. Een oplossing leek er niet te zijn, behalve veel minder treinen en bussen én veel duurdere kaartjes. Rover was als enige in staat om inzichtelijk te maken wat het effect van bezuinigingen vanuit het rijk op de reizigers was. We bouwden een tool die per provincie verschillende scenario's toonde waarin duidelijk werd hoe bezuinigingen zouden kunnen uitpakken. Dat deze scenario's werkelijkheid konden worden werd bevestigd in antwoorden op vele politieke vragen die naar aanleiding van de tool gesteld werden. Ook was er veel aandacht in de media voor het onderwerp en verzamelden we duizenden handtekeningen tegen de bezuinigingen. Een stevige politieke lobby volgde. Door de lobby draaide het kabinet de bezuinigingen op de BDU voor 2026 in de laatste miljoenennota terug. Zelf wisten met een vernuftige lobby 448 miljoen vrij te spelen voor het openbaar vervoer door de benzineaccijnzen voor 2026 iets minder te verlagen. Een goede lobby in samenwerking met OVNL en Natuur en Milieu.

Misleidende chipkaartwebsites

Klagers melden zich in de zomer van 2025 bij Rover dat zij extreme prijzen moesten betalen voor de aanschaf van een ov-chipkaart nadat zij op de verkeerde link in Google hadden geklikt. In samenwerking met Translink dwongen wij de verkopers te stoppen met deze praktijken. Van 4 partijen wisten we er 3 te stoppen door ze te sommeren. De laatste partij hebben we in kort geding gedagvaard. De rechter dwong ook deze site te stoppen.

Verbeteringen bij de trein

Ook in 2025 wisten we diverse verbeteringen te realiseren. Zo nam NS ons advies over om in dienstregeling 2026 op verschillende trajecten meer treinen te laten rijden in de vroege ochtend en de late avond. Ook rijden er meer treinen in het weekend. Verder nam NS een aantal van onze suggesties over. Zo werd de vroege overstap op station Hoorn hersteld, werd afgezien van het plan om wegens werkzaamheden station Weert de helft van de tijd voorbij te rijden en werd de informatie over e-tickets en daluren verbeterd. Ook zijn er verbeteringen in de reisplanner doorgevoerd en ging de vergoeding voor een gestolen fiets uit de stationsfietsenstalling omhoog. Onder druk van de Tweede Kamer werd op de valreep van 2025 door de staatssecretaris toegezegd dat er een gesprek zal komen met NS over onze wens om abonnementen ook op de betaalpas aan te bieden. Arriva nam de wens van Rover over om een overstap in Zutphen te verbeteren, waardoor de reistijd voor reizigers die 's avonds vanuit de Randstad naar Goor en Lochem reizen met een half uur wordt ingekort.

In maart is bovendien de nieuwe nachttrein van Arriva tussen Amsterdam en Flevoland gaan rijden. Eerder drong Rover er bij de gemeenten Almere en Lelystad op aan alles op alles te zetten om deze trein mogelijk te maken; we zijn dan ook blij dat de verbinding nu een feit is.

Spoorwerkzaamheden

In 2025 begon Rover met het zelf publiceren van alle verwachte grootschalige spoorwerkzaamheden. Dit omdat reizigers vaak melden dat zij pas zeer kort van tevoren horen dat hun trein niet rijdt. Goed voorbeeld doet volgen: ook NS heeft nu in 2025 al tijdig de verwachting voor 2026 gepubliceerd. Dit kwam voort uit een onderzoek dat wij deden naar de impact van werkzaamheden. We deden hierna aanbevelingen waarbij de reiziger meer centraal komt te staan.

Voorlopig gered

Na een lobby van Rover en de Belgische evenknie TreinTramBus werd de geplande sloop van de spoorbrug over de Maas in Maastricht voorlopig uitgesteld. Er wordt nu nog verder over gesproken en gelobbyd. Hiermee hebben we in ieder geval voorkomen dat de deur al zou sluiten voor de mogelijkheid om vanaf circa 2035 weer treinen te laten rijden tussen Maastricht en Hasselt.

Stakingen

De treinreiziger had in 2025 veel overlast van stakingen. Regionale acties leidden meermaals tot het compleet stilleggen van de treindienst. Rover pleitte ervoor dat, in navolging van landen als België en Italië, een verplichting komt om een beperkte dienstregeling te blijven rijden tijdens stakingen, zodat belangrijke reizen alsnog gemaakt kunnen worden. Deze wens kwam in meerdere verkiezingsprogramma's terecht; het wordt nog afwachten of het een vervolg krijgt.

Nieuwe concessies

Er blijven problemen bij de overgang naar nieuwe vervoerders. Rover baalt ervan dat reizigers zoveel last hebben van het concessiesysteem. We kwamen daarom in 2025 met praktische adviezen, zoals de wisseling voortaan in de zomer te doen (zonder nieuwe dienstregeling) en nog even te wachten met de overschakeling naar nieuwe bussen. De provincie Noord-Brabant gaat dit advies al volgen door pas in de zomer van 2029 te wisselen.

Hoeksveer

De werkgroep Hoeksveer, waarvan Rover lid is, heeft met succes gelobbyd voor het behoud van het Hoeksveer. Het voortbestaan van de populaire veerpont tussen Hoek van Holland en de Tweede Maasvlakte was door geldgebrek onzeker, maar de verbinding bleef op het nippertje behouden.

In de regio

De vrijwilligers van de regionale Rover-afdelingen hebben zich dit jaar weer volop ingezet. Zo vroeg Rover Drenthe met succes aandacht voor problemen met rolstoelliften in de bussen van Qbuzz. In Friesland werd aandacht gevraagd voor ontoegankelijke bushaltes, waarna de provincie budget vrijmaakte voor verbeteringen. In Utrecht werd ons voorstel voor betere busroutes door Keolis overgenomen en in Limburg kwam men tegemoet aan onze wens voor een betere verbinding naar de Onderwijsboulevard in Heerlen. Verder zorgde Rover lokaal voor de terugkeer van nachtbussen in Rotterdam, de OV-fiets op station Nijkerk, nieuw stationsmeubilair in Dalen en binnenverlichting in bussen in Drenthe. Ook leverde Rover een bijdrage aan het nieuwe busstation in Hilversum en aan de plannen in Leiden, waar de voorkeursvariant van Rover werd gekozen voor het toekomstige station.

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 en 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 betaalbare duurzame mobiliteit voor iedereen.

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 2025 zijn er twee Algemene Ledenvergaderingen geweest. In juni vond de ALV plaats in Amersfoort waarbij de jaarrekening en het jaarverslag zijn vastgesteld. Tijdens het middagprogramma met als thema inclusie kwamen verschillende sprekers aan het woord. Onder hen een onderzoekster van het KIM om een onderzoek rondom inclusie in het OV te presenteren, en ervaringsdeskundigen van de taalambassade vertelden hoe het is om te reizen met een taalachterstand.

De tweede ALV vond plaats in november in Deventer. Hier werden het activiteitenplan en de begroting voor 2026 vastgesteld. Het middagprogramma stond in het teken van nieuwe abonnementen. Hoe kunnen reizigers met aantrekkelijke producten verleid worden vaker te reizen. Expert Egon Hoozeboom wist ons te inspireren met kennis van goedwerkende systemen uit heel Europa.

Driemaal per jaar wordt formeel een tussentijdse ledenraadpleging gehouden, de Adviesraad, waar vertegenwoordigers van afdelingen en werkgroepen met het bestuur overleggen over lopende zaken, nieuwe ontwikkelingen, strategieën en besluiten. Deze bijeenkomsten zijn echter niet zo formeel opgezet en kennen een brede uitnodiging, ook aan niet-leden. Zo vond de adviesraad in september plaats tijdens de Raildagen waar we te gast waren bij ProRail. De adviesraden vonden in 2025 respectievelijk plaats online, in Amersfoort en in Utrecht.

Het kantoor in Amersfoort biedt ondersteuning aan afdelingen en thema- 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.

Fans

We zetten in op het werven van “fans”: mensen die ons actief volgen via onze verschillende sociale mediakanalen. Zij kunnen onze boodschap verder verspreiden en actief met ons meedenken. Stapje voor stapje proberen we onze fans steeds meer betrokken te laten zijn bij de vereniging. Bijvoorbeeld door zich te abonneren op onze nieuwsbrief te lezen en mee te doen aan het Reizigerspanel. Deze groepen kunnen we ook zo nu en dan om een donatie vragen. Uiteindelijk hopen we dat meerdere fans lid willen worden of zelfs

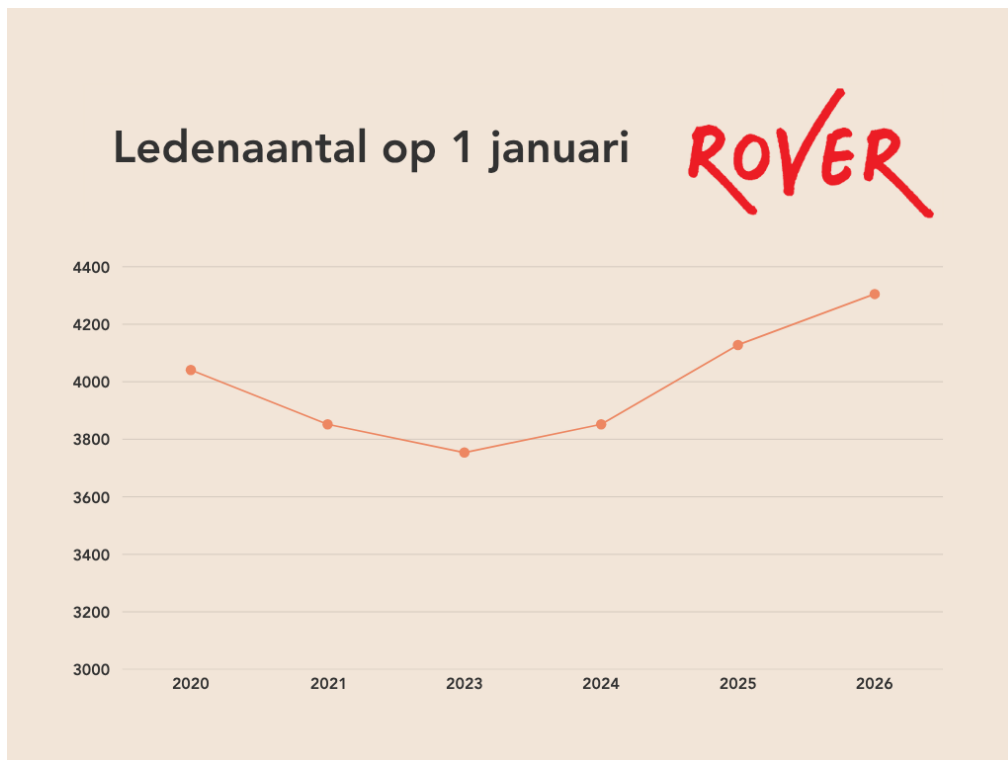
als vrijwilliger actief willen worden. Ook verzamelen we emailadressen middels acties (petities, aanbiedingen) zodat wij deze contactpersonen gericht kunnen benaderen. Op deze manier stromen de adressen binnen: via onze campagne Snijden doet Lijden verzamelden we ruim 8800 adressen. Ons Reizigerspanel is inmiddels in omvang verdubbeld: hadden wij in 2024 zo'n 2000 deelnemers, in 2025 sloten we af met ruim 4000 panelleden. In de social media gaat de groei minder hard: op Facebook groeiden wij voorzichtig van 2600 naar 2831 fans, op Instagram groeide we dit jaar van 457 naar 591 volgers, op Threads groeiden we iets (van 117 naar 147 volgers), op Bluesky gingen we van 312 naar 361 volgers en op LinkedIn gingen wij van 644 naar 986 volgers. Al met al valt hier meer uit te halen, maar het is wel positief dat de groei voorzichtig doorzet. Overigens zegt het aantal volgers maar beperkt iets over het bereik: zo kan één bericht al duizenden weergaven hebben. Bijvoorbeeld ons pleidooi voor een Intercity tussen Antwerpen en Eindhoven trok bijna 4000 geïnteresseerden.



Website

Rover.nl werd in 2025 zo'n 176.000 keer bezocht, een stijging van 17%. De meest bezochte pagina's zijn het overzicht van spoorwerkzaamheden en onze nieuwe pagina met informatie over inchecken en daluren. We hebben deze pagina's gemaakt nadat het ons opviel dat veel mensen gerelateerde zoekopdrachten doen op Google en dit levert nu dus inderdaad meer bezoek aan onze website op. Daarnaast zijn zoals altijd onze nieuwspagina en onze klachtenpagina populair. Speciale vermelding verdient tot slot onze algemene nieuwsbrief met de laatste berichten van onze website: deze groeide van 10.000 tot bijna 14.000 lezers en iedere editie weet meerdere kleine donaties binnen te halen.

Ledenaantal



De stijgende trend zet zich ook dit jaar door. In 2025 mochten we netto 177 leden bijschrijven in ons bestand.

Landelijk Bestuur

Het algemeen bestuur bestond bij aanvang van 2025 uit de volgende personen:

Saskia Kluit, Marinus de Jong, Walter Etty, Olga Teule, Janneke van Kesteren, Brian Zander, Mirjam de Bok, Lex Hendriksen, Dymph Vroeg en Robert Degenhart.

Tijdens de algemene ledenvergadering van 17 mei 2025 zijn Olga Teule en Janneke van Kesteren herkozen voor een termijn van 2 jaar. Zij zijn beide echter gestopt voor het eind van 2025. Marinus de Jong trad af na het voltooien van zijn statutaire termijn.

De samenstelling van het landelijk bestuur op 1 januari 2026 is als volgt:

Naam	Functie	Jaar van aantreden	Benoemd tot
Saskia Kluit	DB: Voorzitter	2020	2026
Walter Etty	DB: Penningmeester	2018	2026
Brian Zander		2024	2026
Mirjam de Bok		2024	2026
Lex Hendriksen		2024	2026
Dymph Vroeg	DB: Secretaris	2024	2026
Robert Degenhart		2024	2026

Het bestuurslidmaatschap van Rover is onbezoldigd. Wel kunnen bestuursleden onkosten declareren. De voorzitter wordt in functie gekozen. De penningmeester en secretaris worden benoemd door het bestuur zelf.

Er hebben in 2025 vijf formele bestuursvergaderingen plaatsgehad. Daarnaast heeft het bestuur een keer in het najaar een brainstorm/heisessie gepland.

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 2025 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, 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 op stations en in de reisketen;
- Overleg met Translink (chipkaart);
- Strategic Committee Multimodaal Reizen (OV-data standaarden, opvolger van BISON)
- Informatiegroep Toegankelijkheid;
- Taxi-overleggen: TXKeur en Geschillencommissie Zorgvervoer en Taxi;
- Diverse bijeenkomsten van Railforum (Rover is daarvan ‘partner in kennis’);
- Overleg over fietsparkeren met NS, ProRail en IenW;
- Regelmatig overleg DOVA;
- Inspraak infrastructuurprojecten: MIRT-verkenning Citysprinter Den Haag-Dordrecht, MIRT-verkenning multimodale knoop Eindhoven Centraal, MIRT-verkenning OV Sloterdijk – Amsterdam Centrum, MIRT-verkenning OV Haarlemmermeer – Amsterdam Centrum
- Directie-overleggen met de directies van NS, ProRail, Arriva, Connexxion, EBS, RET, GVB, HTM, Qbuzz en Keolis over diverse actuele onderwerpen;
- Overleg met diverse Kamerleden en hun medewerkers;
- 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. Walter Etty en Rian van der Borgt zitten in het EPF-bestuur. Rian is verder de officiële Rover-vertegenwoordiger bij EPF. EPF heeft 40 lid organisaties, verdeeld over 22 landen.

Ook in 2025 had de EPF regulier contact met organisaties op Europees niveau, zoals CER (EU-lobbyclub van de spoorwegen), UITP (International Association of Public Transport), Europarlementariërs en de Europese Commissie. Begin 2025 was wederom het jaarlijkse overleg met de Eurostar Family, de moederorganisatie achter de HSL-treinen naar Londen en Parijs. 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 covoorzitter 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.

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.

Het makkelijker maken van de aanschaf van tickets, betere reisrechten en het meer passagiersvriendelijker maken van rechten en plichten voor de reiziger staan voorop bij de EPF.

Daarnaast heeft de EPF veel met de Europese stakeholders gesproken over de mogelijkheden en rechten van reizigers om op plaats van bestemming te komen in het geval van vertraging. Ongeveer 20 spoorbedrijven hebben daarover onderling afspraken gemaakt. Dankzij EPF zijn deze afspraken nu openbaar en kan een reiziger er gebruik van maken.

Meer info op www.epf.eu, waar ook het jaarverslag van de EPF te vinden is.

HET KANTOOR

Personeel- en vrijwilligersbeleid

Bij Rover zijn verschillende medewerkers in dienst. Op 1 januari 2026 waren dit acht medewerkers (6.6 FTE). Het aantal FTE is gestegen als gevolg van het tijdelijk aantrekken van een medewerker voor de organisatie van de EPF Conferentie in Maastricht. De gemiddelde leeftijd lag op 1 januari 2025 op 38 jaar.

THEMAGROEPEN

Themagroep Internationaal

In maart 2025 was de aftrap van de nieuwe Themagroep Internationaal Reizen. We zien dat internationaal reizen de toekomst heeft, maar dat er nog veel moet gebeuren om dit echt een vlucht te laten nemen. Inmiddels hebben we bijna 30 enthousiaste vrijwilligers die actief hun bijdrage leveren aan verbeteren van internationale openbaar vervoer voor reizigers. Dat doen we via het signaleren van wat er nog niet goed gaat, lobbyen voor verbeteringen en het informeren over en inspireren van internationaal ov.

Een van de successen die we het afgelopen jaar behaalden was het feit dat de sloop van de spoorbrug Maastricht voorlopig van de baan is. En dat daarmee een toekomstige treinverbinding tussen Maastricht en Hasselt niet onmogelijk wordt gemaakt. Andere vrijwilligers zetten zich in voor het updaten van de brochures over reizen van en door België en Duitsland. En het uitvoeren van een internationale reisplanner test (conclusie: de DB Navigator app geeft verreweg de meeste en beste informatie). Natuurlijk signaleren we ook wat er nog niet goed gaat en zoeken we actief contact met politiek en ov-aanbieders om verbeteringen door te voeren.

In LOCOV-verband is in 2025 geadviseerd over de internationale tarieven.

Groot op de agenda voor 2026 staat de EPF conferentie in Maastricht. Onze themagroep leden zijn druk bezig met de voorbereidingen hiervan. Ook gaan we onder meer bezig met het informeren over reizigersrechten in het internationale ov, en hoe hiermee om te gaan in de praktijk.

Heb jij nog goede ideeën voor onze themagroep, of wil jij ook jouw bijdrage leveren aan beter internationaal ov? Neem dan contact op via internationaal@expert.rover.nl

Themagroep Actie

De themagroep Actie bestaat uit vrijwilligers die het leuk vinden om actie te voeren en mensen te enthousiasmeren. Ze worden bijvoorbeeld ingezet bij campagnes of flyeracties. In 2025 hebben 4 vrijwilligers uit het Actieteam meegewerkt in het standje tijdens de Raildagen.

Themagroep Inclusie

De themagroep heeft deelnemers met diverse fysieke of verstandelijke beperkingen die allen het OV gebruiken, soms als noodzakelijke voorziening om in de maatschappij te kunnen functioneren. Rover zet zich immers ook in voor een inclusieve samenleving!

Fysieke bijeenkomsten zijn de uitzondering, maar die houden we wel 1x per jaar. Daarnaast veel contact via de mail, zodat we met elkaar ervaringen en ontwikkelingen in de diverse regio's delen. Leden van de themagroep nemen deel aan regelmatige overleggen met NS en/of ProRail over Reisassistentie, lift- en roltrapstoringen.

Ook zal in de toekomst gestart worden met een verbreding van de doelgroep en onderwerpen. Toegankelijk is een onderdeel van inclusie maar er moet ook naar verdere verbreding van het thema worden gekeken. Hierbij gaan we ons ook inzetten voor andere vormen van toegankelijk OV, waarbij te denken valt aan betaalbaarheid, begrijpelijkheid, sociale veiligheid en onzichtbare beperkingen.

Themagroep Gedeelde Mobiliteit

In 2025 is de themagroep Gedeelde Mobiliteit gestart met 14 enthousiaste vrijwilligers. De themagroep is opgericht als onderdeel van de nieuwe toekomstvisie van Rover, 'duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen'. In de themagroep werken we dan ook aan het ontwikkelen van een reizigersvriendelijke visie op deelmobiliteit, veren en de nieuwe tendens 'publieke mobiliteit'.

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 2025 is waar mogelijk verder gewerkt aan het versterken van deze structuur. Conform de visie uit 2022 zijn in verschillende afdelingen stappen gezet tot intensievere samenwerking, om zo toe te werken naar afdelingen op het niveau van concessieverleners (provincies of vervoerregio's). Hiermee wordt de structuur minder versnipperd en krijgen afdelingen meer slagkracht.

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 en kantoor, als vanuit de afdelingen en contactgroepen zelf (signalering). De Adviesraad en concessiebeheer themamiddagen vormen daarin een onmisbare schakel. Daar komen de regionale OV- en Spoortafels nog bij. 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
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
Rocov Hollands Midden (RHM)	Holland-Rijnland en Gouda/Midden-Holland
Reizigersoverleg Drechtsteden Alblasserwaard Gorinchem (RODAG)	Drechtsteden en Gorinchem
Metrocov	Den Haag, Zoetermeer, Delft en Regio Rotterdam

OPOV Zeeland	Zeeland
Reizigersoverleg HWGO	Hoeksche Waard/ Goeree-Overflakkee
Reizigersoverleg Brabant (ROB)	Brabant
Reizigersoverleg Limburg (ROL)	Limburg

In 2025 zijn de afdelingen weer actief geweest. Veel vergaderingen vonden weer plaats en de onderwerpen draaiden veelal om opstartproblemen van de concessies, verkeersremmende maatregelen en dreigende bezuinigingen en kostenverhogingen. Hieronder zijn de jaarverslagen te vinden zijn. De verslagen staan op alfabetische volgorde van afdelingsnaam.

Amsterdam

In 2025 hield Rover Regio Amsterdam zich intensief bezig met het openbaar vervoer in drie concessiegebieden: Amsterdam (GVB), Zaanstreek-Waterland (EBS) en Amstelland-Meerlanden (Connexxion). Daarnaast organiseerde en ondersteunde de afdeling diverse regionale en afdelingsbrede activiteiten.

Amsterdam (GVB)

De nieuwe GVB-concessie ging pas in juli 2025 van start. Critische adviezen van de Regionale Adviesraad (RAR), mede opgesteld door Rover, wezen op hoge ambities zonder voldoende financiële onderbouwing en uitvoerbaarheid. Een belangrijk discussiepunt was de ontvlechting van het metronet. Rover toonde met eigen analyses aan dat de verwachte reizigersgroei de geplande frequentieverhoging niet rechtvaardigt en dat ontvlechting zou leiden tot extra overstappen en een lagere frequentie op drukke trajecten, zoals Gein. Ondanks deze kritiek is het besluit doorgezet.

Verder bracht Rover advies uit over de aanschaf van nieuwe trams, met de aanbeveling om ook langere voertuigen te bestellen vanwege capaciteits- en personeelstekorten. Rond het Zuidasdok pleitte Rover voor structurele verbeteringen in de bereikbaarheid van station Zuid met tram en bus in de lange bouwperiode tot circa 2040. Dit leidde tot vervolgoverleg over infrastructuur, lijnvoering en haltekwaliteit.

Andere speerpunten waren sociale veiligheid, het terugdringen van zwartrijden, hardnekkige problemen met reisinformatie (DRIS, apps en voertuiginformatie), en de grote hoeveelheid storingen aan liften en roltrappen. Hiervoor is uiteindelijk een gezamenlijk actieplan opgesteld. Ook werd gewerkt aan betere afstemming en communicatie rond wegwerkzaamheden en omleidingen. Tot slot adviseerde Rover kritisch op het Marketingplan GVB 2026, met de oproep plannen concreet en meetbaar te maken.

Zaanstreek-Waterland (EBS)

Het busvervoer in Zaanstreek-Waterland kende ook in 2025 grote problemen. EBS kampte met personeelstekorten, vertraging bij de levering van elektrische bussen en structurele laadproblemen door tekortschietende infrastructuur en stroomcapaciteit. Dit leidde tot veel rituitval en uiteindelijk tot boetes vanuit de Vervoerregio. Rover had al eerder gewaarschuwd dat volledige elektrificatie in één keer onrealistisch was.

De dienstregeling bleef afgeschaald en werd slechts langzaam opgebouwd, waarbij betrouwbaarheid nog steeds onvoldoende is. Rover stelde een uitgebreide lijst met operationele knelpunten op, reisde een dag mee op diverse lijnen en inspecteerde belangrijke overstappunten. Er vond overleg plaats met EBS over onder meer het vervoerplan, sociale veiligheid, marketing en personeelsbeleid, al bleef structurele voortgangsmonitoring achter.

Amstelland-Meerlanden (Connexxion)

Rover adviseerde zoals gebruikelijk over het vervoerplan van Connexxion, met speciale aandacht voor beter ontsloten gebieden zoals Aalsmeer en Badhoevedorp. Tramlijn 25 (Amsterdam Zuid – Uithoorn) bleef een zorgpunt vanwege storingen en langdurig defecte liften; Rover drong aan op verbetermaatregelen en betere communicatie.

In samenwerking met Rover Haarlem-IJmond werd gewerkt aan dossiers rond verkeersmaatregelen in Haarlem, een nieuw OV-knooppunt Haarlem Zuid, en de concessie Noord-Holland Noordwest. Ook zette

Rover zich in voor betere snelle busverbindingen (BRT) tussen Amsterdam en Haarlem. Een eerste stap was de herintroductie van buslijn 244.

Afdelingsbrede activiteiten

De afdeling organiseerde onder meer de jaarvergadering in Purmerend, maandelijkse bijeenkomsten in Haarlemmermeer en inspecties ("schouwen") van stations en haltes. Rover leverde input via zienswijzen, insprekmomenten en overleg met vervoerders, overheden en NS. Ook werd meegedacht over grote infraprojecten zoals de doortrekking van de Noord-Zuidlijn, het sluiten van de metroring en bredere netwerkontwikkeling.

Daarnaast was Rover zichtbaar in de media, werkte samen met andere afdelingen en bracht OV-wensen onder de aandacht van politieke partijen richting de gemeenteraadsverkiezingen. Het jaar werd overschaduwd door het overlijden van prominent Roverlid Chris Vonk. Eind 2025 ontstond onrust over het nieuwe Randstad Noord Vrij Abonnement, dat voor korte reizigers nadelig kan uitpakken; Rover zet zich in om dit in 2026 aan te kaarten.

Het afdelingsbestuur bleef in 2025 ongewijzigd.

Delft

De gemeente Delft heeft in het najaar haar OV-visie vastgesteld. In de voorbereiding hierop nam ROVER Delft deel aan een beeldvormende bijeenkomst mobiliteit en een aansluitende paneldiscussie. Daarnaast heeft ROVER Delft ingesproken bij de raadscommissie. In grote lijnen onderschrijven wij de visie, waarin veel van onze wensen zijn opgenomen. Wel is aandacht gevraagd voor de financiering via MRDH en het lobbyen voor voldoende middelen. Ook pleitten wij voor een kleine elektrische bus in de binnenstad en meer haltes voor de DelftHopper (vervoer op aanvraag).

Rondom de Oude Lijn heeft de afdeling diverse (online) bijeenkomsten gevolgd. Samen met Rover Den Haag is bijgedragen aan de zienswijze van Rover, met specifieke aandacht voor station Rijswijk Buiten. De voorkeur gaat uit naar de locatie Laan van Het Haantje vanwege de betere ligging en busaansluitingen. Binnen het METROCOV is overleg gevoerd met vervoerders over vervoerplannen en tarieven. Dit leidde onder meer tot het afzien van een verhoging van de prijs van het kinderkaartje van HTM en het behoud van papieren dienstregelingen bij haltes. Daarnaast is een schouw uitgevoerd in Pijnacker/Nootdorp, waarbij vooral de toegankelijkheid aandacht vroeg.

Met de gemeente Delft vond regulier overleg plaats over haltes, voorzieningen en de OV-bediening van de TU-wijk.

De tijdelijke uitdienststelling van tramlijn 1 zorgde voor veel overleg met HTM, vanwege onvolledig opgeleverde haltes na de werkzaamheden.

De actieve leden waren: Adri van Woerkom (waarnemend voorzitter en secretaris, deelnemer overleg gemeente), Willem Veerman (algemeen bestuurslid, deelnemer overleg gemeente) en Diana Bron (vertegenwoordiger in METROCOV). Adri van Woerkom is sinds 2023 tevens vicevoorzitter van het METROCOV.

Drenthe

Veel tijd is ook dit jaar gaan zitten in overleggen met het OV Bureau, Qbuzz, provincie, gemeentes, etc. Op ons lijstje staan ook steeds de stationstoiletten, defect, te vies, enz. We blijven er bij NS steeds aandacht voor vragen, het resulteerde erin dat het toilet in Assen inmiddels 3 keer per dag wordt schoongemaakt, in plaats van 2 keer.

Onaangenaam getroffen werden we door het uitzetten van de wifi op de hubs en het weghalen van de drissen bij vele bushaltes (bezuinigingen, erg duur en geen kip maakt er gebruik van, was het argument). Verkeersremmende maatregelen. Als de bus er langer over doet, wordt het duurder voor de vervoerder en sneuvelen niet alleen aansluitingen maar ook ritten. We hebben hier regelmatig onze zorgen over geuit bij de diverse overleggen en ook in de pers.

Het bezuinigingsspook komt elk jaar weer voorbij. Gelukkig bleef het dit jaar beperkt.

Er zijn zorgen over de nachtbus Meppel. Er zijn reizigers die zich niet gedragen en daardoor komt het voortbestaan in gevaar. Terwijl het toch met glaasje op een veilige manier is om weer thuis te komen. Fietsenchaos voor station Assen, hier hebben we regelmatig aandacht voor gevraagd. Sinds kort worden de fietsen vaker weggehaald. Fietsen staan onder het bord: verboden om fietsen te parkeren!

De rituitval is regelmatig bij Qbuzz aangekaart, inmiddels gaat het weer een stuk beter.

Station Dalen is eindelijk voorzien van nieuw stationsmeubilair, na flink aandringen van onze kant een half jaar eerder dan de uitgestelde planning was. Het tijdelijke meubilair werd als onveilig beschouwd. De kaartautomaat blijft onleesbaar bij zonnenschijn.

Na 12 jaar flink lobbyen, eindelijk op 25 augustus de herinvoering van de sneldienst Emmen-Hoogeveen. Nu nog een spitsdienst, maar er wordt al gedacht over het uitbreiden van het aantal ritten. Dus daar zijn we erg blij mee.

De slechte bereikbaarheid van spoor 2 op station Emmen-Zuid blijft ons bezig houden. Samen met verschillende partijen proberen we onder leiding van ProRail een oplossing te vinden.

Problemen waren er met de fietskluizen op station Beilen. Wachtlijst van 80 reizigers en jaren op plek 40 blijven staan. Dit hebben we aangekaart en zijn we een petitie voor meer kluizen begonnen. Bleek het probleem bij NS te liggen. Leeggekomen kluizen werden niet doorgezet. NS hoopt aan het eind 2025 het probleem opgelost te hebben.

Er blijken bussen in Drenthe rond te rijden in de dienstregeling met de binnenverlichting helemaal uit. En dat is 's avonds echt een probleem. Je kunt nauwelijks zien of er een vrachtwagen of een bus aankomt als je op de halte staat. En in de bus voelt het ook niet goed als het pikkedonker is. Het komt de sociale veiligheid ook niet ten goede, ook niet voor de chauffeur. We hebben het probleem aangekaart en we hebben de toezegging dat er aandacht aan zal worden geschonken.

Op de agenda voor 2026 o.a.: OV Pay en het nieuwe tarievenhuis, Emmen-Zuid, de nieuwe dienstregeling die in juni 2026 ingaat. En alle dingen die altijd op onze agenda staan.

Friesland

2025 was een OV jaar in Friesland welke van start ging met een nieuwe bus vervoerder Qbuzz. Na ruim 12 jaar moest Arriva het stokje overdragen, maar dit ging gepaard met de nodige rechtszaken. Hierdoor had Qbuzz amper tijd om hun bedrijf te implementeren, wat de leidde tot vele problemen de eerste maanden. Na de zomervakantie waren alle problemen verholpen en rijdt Qbuzz een betrouwbare dienstregeling. Samen met ROCOV Fryslân is er inspraak geweest over de nieuwe dienstregeling welke in december van start is gegaan.

De treindiensten in Friesland worden gereden door Arriva. Het was een normaal jaar waar geen grote werkzaamheden plaatsvonden en na jaren van verbouwen het NS-station eindelijk uit de stijgers gekomen is en alle perronkappen weer terug zijn.

Nog een paar kleine werkzaamheden al het station ligt er weer prachtig bij.

Voor het baanvak Leeuwarden – Hardegarijp zijn in oktober problemen met het spoor geconstateerd, waardoor er vertragingen zijn. Zowel Rover als ROCOV hebben haar zorgen geuit, omdat het herstel pas in 2028 plaats gaat vinden.

Het Rover team in Friesland bestaat in 2025 maar uit 1 vrijwilliger welke zit heeft in het ROCOV Fryslân.

Voor de afdeling is er ondersteuning vanuit het hoofdkantoor van Rover.

Voor 2026 kijken we uit naar de directe trein Leeuwarden naar het Duitse leer. Daarnaast zijn de ontwikkelingen van OV PAY het volgen waard!

Gelderland

Gelderland is een provincie met 3 grote busconcessies, meerdere regionale treinconcessies en statutair maar 2 afgevaardigden in het ROCOV. Met name om de ROCOV-Rovers te ondersteunen is gewerkt aan

een betere structuur. De Rover afdelingen en contactgroepen in Gelderland werkten in 2025 aan de oprichting van één gezamenlijke Gelderse afdeling.

Vernieuwd werd de trein/busconcessie Achterhoek-Rivierenland. De treinen van Breng gingen over naar Arriva en de bereikbaarheid met de bus in dit gebied is verbeterd. Veel aandacht was er voor de in 2026 startende concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Er zijn nieuwe lijnen toegezegd, zoals een nieuwe verbinding tussen Wageningen en Nijmegen. Ook worden bestaande lijnen verbeterd maar wel met vaker overstappen. Gevreesd wordt dat de concessie-verkrijger de schone beloften aan meer bussen op termijn niet zal blijken te kunnen waarmaken. De nieuwe Duitse buslijn SB 46 van Nijmegen naar vliegveld Weeze en Kavelaer trekt veel reizigers.

Problemen waren er vooral met de concessiegrensoverschrijdende lijnen, de wisselende tijden waarop de treinen stoppen op station Veenendaal-De Klomp, de werkzaamheden aan de spoorlijn Emmerich-Oberhausen, waarbij ook niet gereden wordt tussen Emmerich en Arnhem. Verder houden de problemen met de niet werkende DRIS-panelen aan. Ook wordt er geklaagd over het onoverzichtelijke busstation in Nijmegen.

Met diverse overheden is ook in 2025 uitvoerig overleg geweest.

Gouda en Midden-Holland

Vanaf dag een begon in 2025 de afdeling Gouda en Midden-Holland met door het bureau aangereikte klachtenbehandeling over de vervoerder van de concessie Zuid Holland Noord. Deze concessie ontsluit met bussen het gebied tussen Hillegom en Schoonhoven, de regio's Holland Rijnland (66%) en Midden-Holland (33%). Met het aanbod 10% meer ov te gaan bieden, gunde de Provincie Qbuzz de concessie die Arriva twaalf jaar onderhield. Na anderhalf jaar voorbereiden met Qbuzz openbaarde zich december 2024 onvoldoende personeel, te weinig materieel en niet gerealiseerde stallingen om het beloofde elektrisch materieel te kunnen opladen. De twee actieve leden voor Midden-Holland uit Gouda maakten een verslag (archief op de website) over hun bussenreis door Midden-Holland. In 2025 waren we gemiddeld elke drie weken samen op pad voor de vergaderingen van het Rocov of gesprekken met wethouders, ambtenaren of medewerkers van het bouw bureau Groene Hart Ziekenhuis. We bespraken het perspectief voor ziekenhuis en reizigers over de bereikbaarheid met ov. Een van ons bezoekt in dat kader ook participatiebijeenkomsten, zoals voor Cortelande, Gnephoek, voor wijken van Gouda en de vijf dorpen van Zuidplas. Daarnaast hebben we oplossingsgericht overleg met Qbuzz. Via Teams houden we de overleggen van landelijk Rover bij. Ons veldwerk bestond uit een enquête met de lokale vertegenwoordiger van de Oogvereniging over en het schouwen van de toegankelijkheid van haltes. Al dit vrijwilligerswerk stemmen we samen af via app- en e-mail, terwijl het samen vergaderen om lopende zaken af te monitoren toeneemt. Veel loopt via de vergaderingen van Rocovhm. Rocov Hollands Midden bekostigt o.a. abonnementen om onze vakkennis bij te houden, bezoek aan congressen en studiedagen. 2025 kenmerkt zich door veel mutaties onder de professionals met wie wij contacten opbouwden en onderhouden duurzaam gedeeld vervoer.

Haarlem

Het is een bewogen jaar geweest met als resultaat dat wij geen bestuur meer hebben. Onze voorzitter en penningmeester hebben zich beiden teruggetrokken en een secretaris hadden we al heel lang niet meer. Toch hebben we het afgelopen jaar niet stil gezeten.

We hebben meegedaan met de besprekingen in Haarlem over het 30-kilometer beleid en ook de ontwikkeling van het nieuwe busstation Spaarnepoort heeft ons, samen met Roverleden vanuit Amsterdam redelijk veel tijd gekost. In Haarlem blijft het probleem rond de nieuwe halte bij het ziekenhuis nog onopgelost.

Er is een gesprek geweest met de wethouder in Heemskerk en met verschillende projectleiders in Haarlem, ook zijn in Velsen enkele raadsessies bezocht.

Via het ROCOV zijn wij door de provincie direct betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe concessie Noord West Noord Holland, de oude concessies Haarlem IJmond en Noord Holland Noord.

Het is voor een goede invulling van het OV belangrijk dat er goede uitgangspunten komen voor het dunbevolkte gebied in het noorden. We hebben via de gesprekken met de provincie prima stappen kunnen maken. Ook hebben we nog een gesprek gehad met de wethouder in Haarlem.

Er zijn nog veel problemen met een tekort aan bussen en chauffeurs en ook veel kapotte oplaadpunten, maar de gesprekken lopen goed en we hebben vertrouwen in de ontwikkelingen dit jaar.

In de tweede helft van het jaar zijn we wel verrast met twee nieuwe bestuursleden, die allebei prima inzicht hebben in de OV en Rail-ontwikkelingen.

Holland-Rijnland

De plannen met betrekking tot “de oude lijn” (spoorlijn Haarlem Dordrecht) hebben enorme gevolgen voor Leiden Centraal. Bij het ontwikkelen van de plannen (we waren als afdeling vertegenwoordigd in een adviesgroep en een gebruikersgroep) is er veel en intensief overlegd. Daarbij was het opmerkelijk dat de adviesgroep en de gebruikersgroep uiteindelijk tot een identiek standpunt kwamen (namelijk een verhoogd busstation aan de stadszijde van Leiden Centraal) dat door de Gemeente is overgenomen.

Het jaar 2025 begon zeer enerverend. De wisseling van de concessie (ARRIVA werd QBUZZ) leidde tot chaotische taferelen en tot tal van klachten van reizigers. We zijn intensief bezig geweest met het onderzoeken van en het reageren op die klachten. Onze mensen hebben zelfs “zelf de bus genomen” om te kijken hoe groot de problemen waren. Richting de Provincie hebben we aangegeven dat het systeem van de concessieverlening anders zou moeten.

Naar aanleiding van klachten over het feit dat er in de Ir Driesenstraat geen halte is richting het centrum ter hoogte van een vestiging van Albert Heyn is er uitgebreid gecommuniceerd met de gemeente Leiden. Het overleg is nog niet afgerond. De gemeente blijft zich (anders dan wij) op het standpunt stellen dat er voor een halte geen ruimte is.

We hebben ons uitvoerig beziggehouden met de vraag naar de herinrichting van de Lammenschansweg, een zeer belangrijke verkeersweg van en naar het centrum. Daarbij zijn twee onderwerpen met name aan de orde: moet de weg een 30 km. weg worden (standpunt van veel bewoners en de fietsersbond) of moet (standpunt gemeente) de weg een 50 km. wegblijven in verband met de eisen die uit het HOV voortkomen en de noodzaak dat hulpdiensten snel ter plekke moeten kunnen zijn. Daarbij is ook aan de orde het handhaven van vrij-liggende busbanen en de vraag of de aanleg van “verkeerspleinen” (een soort vierkante rotondes) de snelheid van het verkeer al (voldoenden) naar beneden brengt.

We hebben ons intensief beziggehouden met de congestieverschijnselen aan de zeezijde van het Station Leiden Centraal. De combinatie van voetgangers van een naar het station, bussen, auto's en fietsers zorgt voor chaotische situaties. Voor buschauffeurs leidt dat tot zeer complexe en dus gevaarlijke situaties.

Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee

Wij zijn de enige Rover-afdeling zonder spoorstation. Om verder het land in te kunnen, zijn de verbindingen naar Rotterdam 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.

Veelal zijn de busreizigers student of scholier. Maar ook veel forenzen maken gebruik van de bus. Doordat wij eilanden bewonen, zijn vaak behoorlijke omwegen (eerst naar een dam, brug of tunnel om naar de overkant te komen) nodig.

Tot op heden is er nog geen goede verbinding tussen GO en de HW. Soms zijn twee overstappen nodig. Een ander alternatief is op en neer reizen via Rotterdam Zuidplein. Overigens missen wij een o.v. verbinding met Spijkenisse.

De afdeling is via het RO HWGO betrokken geweest bij de implementatie van de nieuwe concessie die uiteindelijk gewonnen is door Transdev. De hoogste prioriteit heeft momenteel de beoordeling van de nieuwe concessie die in december is ingegaan.

Twente

In Twente is Arriva in december 2023 gaan rijden met elektrische bussen. Na de eerste maanden met veel problemen en klachten, rijdt Arriva nu volgens de dienstregeling.

Wel is na de start zowel in Enschede als in Hengelo een buslijn ingekort en zijn haltes vervallen. Hierbij is gekeken naar het aantal instappers, het langer moeten rijden van andere reizigers en de aansluiting op de treinen.

Tussen het ministerie van Infrastructuur en de provincie Overijssel is op 6 oktober 2025 in het station van Mariënberg een bestuursovereenkomst afgesloten om de spoorlijn tussen Mariënberg en Almelo te elektrificeren. De kosten zijn begroot op 75 miljoen. Hiervan zou de provincie Overijssel 52,5 miljoen bijdragen. In 2026 selecteert ProRail een aannemer waarna de werkzaamheden in 2027 starten. Vanaf december 2028 rijden dan de eerste elektrische treinen.

Dit zijn vijf nieuwe treinstellen (type Flirt 4 bak), schoner en comfortabel in aanvulling op de huidige al 15 jaar oude treinstellen. Deze treinstellen krijgen een update.

Eind 2028 - hopelijk iets eerder - kunnen de oude dieseltreinen (Lintjes) die rijden tussen Hardenberg en Almelo uit dienst. Herhaaldelijk valt een trein tussen Hardenberg en Almelo uit, terwijl Arriva drie treinstellen ter beschikking heeft. In zo'n geval rijdt Arriva alleen nog een keer per uur en niet in de spitsen op werkdagen 2 keer per uur.

De provincies Overijssel en Gelderland overleggen nog over het elektrificeren van het treintraject Hengelo - Zutphen. Hopelijk nemen zij snel een besluit!

Utrecht

Het jaar 2025 stond voor de afdeling regio Utrecht in het teken van onze fusie tot één afdeling. Nadat we al in 2024 de intentie daartoe uitspraken, kwam begin 2025 de goedkeuring daarvan van het landelijk bestuur. Van het organiseren van een AALV is het door allerlei omstandigheden in het afgelopen jaar nog niet gekomen.

Een uitdaging blijft wel de vertegenwoordiging van de hele provincie in de afdeling: van de drie fuserende afdelingen was Amersfoort altijd al de grootste en zodoende concentreren de actieve leden zich in de omgeving Amersfoort. Met name in het westen van de provincie missen we nog leden.

Als gevolg van een incident in het ROCOV Utrecht verloren we een van onze leden niet alleen als vertegenwoordiger in het ROCOV, maar ook als actief lid in de afdeling. Nieuwe aanwas was er ook: in 2025 konden we een nieuw actief lid uit Soest verwelkomen. Het nieuwe vergadertijdstip van het ROCOV Utrecht had daarnaast als resultaat dat we in 2025 onze afvaardiging als afdeling een stuk hebben kunnen verjongen.

Terugkerend onderwerp in het afgelopen jaar was de rituitval die we herhaaldelijk aan de orde hebben gesteld bij de vervoerders. Het erop blijven hameren dat eerste en laatste ritten nooit zouden mogen uitvallen heeft daarin een positieve verandering teweeggebracht.

Tevens stond het jaar in het teken van de voorbereiding op de nieuwe concessies. Over het algemeen hebben we zeer positief kunnen adviseren op de voorstellen, die veelal behoorlijke uitbreidingen van het OV-aanbod omvatten. Ook was weer een flink aantal van onze wensen in de plannen verwerkt.

Uiterst negatief waren we daarentegen over het voorstel van Keolis voor de dienstregeling in Wijk bij Duurstede, waardoor een aanzienlijk aantal veelgebruikte haltes zou komen te vervallen. Onze suggestie waarmee in een vergelijkbare rijtijd wel alle haltes bediend zouden blijven is uiteindelijk één-op-één overgenomen, maar bleek aan het eind van het jaar in de praktijk de nodige uitvoeringsproblemen op te leveren. Een uitdaging voor 2026 dus om daar tot een betere dienstregeling te komen.

Met name Transdev waarschuwden we al vroeg voor hun wel heel ambitieuze plannen, maar het door ons zo gewenste Plan B (voor bustekort) en C (voor chauffeurstekort) is er nooit gekomen. Het bus- en chauffeurstekort zelf kwam er overigens wel, met een puinhoop en klachtenregen in de laatste weken van het jaar tot gevolg. Terwijl de concessies nog amper twee weken oud waren dienden we daarom al een lange lijst met kritische vragen aan provincie en vervoerders in.

Al die problemen leveren voor 2026 wel de grote uitdaging op om de ingrepen ter stabilisering van de dienstregeling niet te veel ten koste van de reiziger te laten gaan. En vooral om de vervoerders te stimuleren het vertrouwen van de reiziger terug te winnen.

West-Overijssel

RRReis, overkoepelende merknaam voor al het ov, wordt gefaseerd geïntroduceerd in de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel. In West-Overijssel rijdt EBS al onder die vlag. Na een lange periode van te weinig personeel en technische problemen met de elektrische bussen, is de dienstregeling gaandeweg 2025 betrouwbaar uitgevoerd. Voor Rover West-Overijssel is goede informatie een speerpunt. Wij hebben herhaaldelijk gevraagd om correcte vertrekstaten op de stations en bij bushaltes, dat is voor een groot deel gehonoreerd; DRIS'n (Digitaal Reis InformatieSysteem) functioneren nog niet overal naar behoren, omdat een aanbesteding mislukt is. Hopelijk gaat dat in 2026 goedkomen. Ook voor een juiste afrekening na in- en uitchecken moet nog een oplossing gevonden worden. Tenslotte hebben wij de niet goed functionerende RRReisplanner App aangekaart. Dit probleem wordt inmiddels ook door EBS onderkend.

De vervoerplannen van Keolis en Arriva die de treinen rijden en van EBS voor het busvervoer, zijn een voortzetting van 2024. Vanaf 2028 tot 2043 houdt Arriva de concessie Zwolle-Emmen. Er zijn veel verbeteringen te verwachten: overal een halfuursdienst, dus ook in Gramsbergen en Dalen, de eerste trein vertrekt vroeger, meer treinstellen en toiletten op alle lijnen. Dat kost de provincie €650 miljoen over de concessieperiode van 15 jaar.

Twee stations, Heino en Raalte, zijn in 2025 opgeknapt. Deze zijn nu veiliger door het verwijderen van de middenperrons en aantrekkelijker voor forensen door ruimere parkeerplaatsen.

Rover West-Overijssel en Twente zijn voornamelijk actief binnen het Rocov. Daarbuiten ontwikkelen we weinig activiteiten. De media weten ons overigens wel te vinden als er een toelichting gewenst is op urgente zaken.

DE REIZIGER

In 2025 verschenen wederom vier edities van De Reiziger. De kosten voor papier en inhuur blijven oplopen terwijl inmiddels zo'n 40% van onze leden ervoor kiest het blad digitaal te lezen. Toch zien wij geen reden om met het papieren blad te stoppen. Wel willen we er in 2026 over nadenken hoe we het blad nog beter kunnen inzetten voor leden- en fondsenwerving.

Ook in 2025 werkten we nog steeds samen met OV-Magazine door columns uit te wisselen. Verder kwamen er weer verschillende onderwerpen in De Reiziger aan bod zoals reisverslagen, verenigingsberichten en achtergronden. Interviews waren er met reizigers en een vrolijke conducteur. Zoals altijd plaatsten we weer flink wat achtergrondartikelen en eropuit tips. De redactie bestond ook dit jaar uit Martin Oudenaarden, Gerda Spaander, Arjen Polderman, Marina van Alphen, Willem Stegeman en Sanne van Galen. Daarnaast werkt de redactie regelmatig samen met gastauteurs en -fotografen. De eindredactie is in handen van Jaap Rodenburg (Groenvoer Communicatie). We zijn al sinds jaar en dag klant bij onze vaste vormgever Ivo Sikkema, die tegenwoordig als zelfstandige ons blad voor ons opmaakt. Het blad wordt gedrukt door Veldhuis Media in Raalte.

PROJECTEN

Beleidsondersteuning

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verleent een subsidie voor Beleidsondersteuning aan Rover, voor de periode 2024-2025. De beleidsondersteuning werd in dit jaar uitgevoerd door een aantal medewerkers: Directeur Freek Bos, beleidsmedewerkers Frank Visser, Verena van der Hoek en Naomi Geelen en beleidscoördinator Marloes Hofstede.

Rover is deelnemer aan het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). Er zijn 6 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. In 2025 waren dit er 12. 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 2025 schriftelijke inbreng geleverd en de inbreng van de andere consumentenorganisaties in het Locov gecoördineerd voor 9 adviezen aan NS, 1 advies aan ProRail en 3 adviezen aan het ministerie van IenW. De beleidsmedewerkers zijn verantwoordelijk geweest voor deze adviezen. Hierna lichten we enkele belangrijke onderwerpen uit 2025 uit.

De adviezen komen tot stand met hulp van diverse expertise- en themagroepen. Daarvoor zijn we deze vrijwilligers dankbaar. Zo heeft de expertisegroep dienstregeling en netwerkontwikkeling geholpen bij de adviezen over de dienstregeling.

Dienstregeling 2026

NS rijdt in dienstregeling 2026 meer intercity's in daluren tussen Amersfoort Centraal en Deventer en op zondag en in avonduren tussen Amsterdam Zuid en Almere Centrum. Ook rijden er meer sprinters in het weekend tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal en meer sprinters op zaterdag tussen Den Haag Centraal en Dordrecht. Ook kwamen er veel losse extra ritten bij met name in de vroege ochtend en late avond. Veel extra treinen hadden we vorig jaar reeds geadviseerd en deze adviezen zijn nu dus alsnog overgenomen. Rover heeft in 2025 mede namens de andere consumentenorganisaties in het Locov over dienstregeling 2026 een uitgebreid advies geschreven. NS heeft naar aanleiding van deze adviezen besloten vanaf medio december 2025 op enkele trajecten een extra rit toe te voegen, met name in de vroege ochtend. O.a. tussen Utrecht Centraal en Driebergen (maandag t/m vrijdag), tussen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal (zo t/m vrijdag), tussen Haarlem en Alkmaar (zaterdag) en tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal (zaterdag). Ook voorkwamen we dat de eerste intercity van Vlissingen naar Amsterdam Centraal zou worden geschrapt.

Voorwaarden e-tickets

NS heeft voorgesteld de voorwaarden voor e-tickets te wijzigen zodat het wijzigen van bijvoorbeeld de datum van het e-ticket mogelijk wordt. Wij hebben geadviseerd om het ook mogelijk te maken e-tickets achteraf toe te voegen aan een MijnNS-account en om wijzigingen ook mogelijk te maken via NS Klantenservice. NS heeft gereageerd dat zij in principe voornemens is om e-tickets achteraf toe te laten voegen aan een MijnNS-account als daarvoor hetzelfde e-mailadres wordt gebruikt. Dit is nog wel afhankelijk van technische realisatie. Het zal niet mogelijk worden om wijzigingen door te voeren via NS Klantenservice.

Onderzoek en publicaties

Rover voert eigen onderzoek uit om knelpunten in het openbaar vervoer te signaleren en te agenderen bij beleidsmakers. In 2023 hebben we daarvoor een reizigerspanel opgericht. Via dit panel kunnen wij online

snel enquêtes uitzetten onder reizigers en zo hun inbreng ophalen ten behoeve van de advisering of agendering van problemen. In 2025 hebben wij het reizigerspanel ingezet bij de volgende onderzoeken:

- **Reisgedrag bij bezoek aan dagattracties:** Veel bezoekers van Nederlandse dagattracties kiezen nog altijd voor de auto, terwijl het openbaar vervoer een duurzaam en praktisch alternatief biedt. Om meer inzicht te krijgen in welke keuzes bezoekers aan dagattracties maken hebben wij verschillende dagattracties beoordeeld en met behulp van 1100 respondenten mooie aanbevelingen gedaan aan zowel vervoerders als dagattracties.
- **OV-fiets:** Er zijn aanwijzingen dat OV-fiets gebruikers de OV-fiets vaker willen gebruiken als er een aantrekkelijker tarief zou zijn voor korte ritten of op rustige momenten. Ook zijn er regelmatig klachten van reizigers over de beschikbaarheid van de OV-fiets en over het aantal -fiets. Aan dit onderzoek hebben 930 respondenten meegedaan. Begin 2026 worden hiervan de resultaten gepresenteerd.
- **Onderzoek flexibilisering.** In 2025 hebben we in samenwerking met Moventem een onderzoek gedaan naar de wensen, verwachtingen en voorwaarden om gebruik te maken van flexibel vervoer. Hierbij zijn de regio's Achterhoek en Noord-Holland Noord als casus genomen. Het onderzoek wordt begin 2026 gepubliceerd.

Naar aanleiding van het onderzoek naar hinderbeleving bij spoorwerkzaamheden hebben we in 2025 diverse gesprekken gevoerd met NS, ProRail, Keolis en Arriva. Dit heeft ertoe geleid dat NS de werkzaamheden voor 2026 eerder heeft aangekondigd. Ook gebruikt ProRail het onderzoek bij het ontwikkelen van een informatieplatform.

In 2025 hebben we verder de volgende zienswijzen ingediend:

- Zienswijze ontwerp Programma van Eisen Concessies Friese Waddenveren
- Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oudelijm en Citysprinter
- Zienswijze MIRT-verkenning Sloterdijk en Amsterdam Centrum
- Zienswijze MIRT-verkenning Eindhoven Centraal
- Zienswijze EU Call Connecting Europe Through High-Speed Rail
- Internetconsultatie Social Climate Fund
- Internetconsultatie Differentiatie vliegbelasting
- Internetconsultatie wijziging Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen – verwijdering spoorlijn Maastricht–Lanaken
- Internetconsultatie Wijziging maximumtarieven taxivervoer 2026
- Zienswijze 90% versie bestuursarrangement stationsstallingen

NOVB

NOVB-directeurenoverleg

De directeur van Rover vormt samen met de voorzitter van het Rocov-voorzittersoverleg de vertegenwoordiging van de landelijke en regionale consumentenorganisaties in het NOVB Directeurenoverleg. Het NOVB-directeurenoverleg kwam in 2025 zesmaal bijeen en heeft daarbij onder andere gesproken over de Onderwegpas, single check in/uit en achterblijvende reizigersaantallen. Rondom de Onderwegpas hebben wij ook nog een aantal formele brieven/adviezen gestuurd aan onder andere het NOVB-BO.

NOVB-consumentenoverleg

Vanwege de getrapte vertegenwoordiging in het directeurenoverleg is er ook een NOVB-consumentenoverleg. Dit overleg kwam dit jaar vijfmaal bijeen. De directeur overlegt daarin met de andere consumentenorganisaties om tot inbreng in het NOVB Directeurenoverleg te komen.

OVPay

Het op een makkelijke manier (het juiste bedrag) betalen voor een OV-reis is zeer belangrijk voor reizigers. 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. Met OVPay gaat er veel ten goede van de reiziger veranderen. Gelijktijdig is het belang van de reiziger in het oog houden bij de invoering van nieuwe betaalmethoden ook van belang. Zowel voor draagvlak voor oplossingen als het voorkomen van fouten. 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 voor het NOVB Directeurenoverleg. Dit managersoverleg werd elf keer gevoerd. In het managersoverleg wordt besluitvorming door het NOVB voorbereid, Het managersoverleg is 11 keer bij elkaar geweest in 2025.
- **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. In 2025 is de werkgroep via digitale communicatie bijeengewoest en is besloten dat deze zijn werk heeft gedaan. Verdere besluiten worden nu genomen via het managersoverleg.
- **Klankbordgroep Share-Inn:** In de klankbordgroep Share-Inn 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 2025 vier keer bij elkaar (2 april, 25 juni, 15 oktober en 10 december).
- **Kennisdagen OVPay:** Het managersoverleg Nieuwe Betaalwijzen organiseerde 3x een kennis dag voor decentrale overheden. De directeur van Rover heeft daarbij het reizigersbelang in gebracht, onder andere door te wijzen op het belang van tijdige besluitvorming zodat reizigers tijdig gebruik kunnen maken van de nieuwe opties die OVPay biedt.
- **SiCiCo:** Het NOVB heeft besloten tot invoering van Single Check in/uit. Rover heeft het initiatief genomen om DOVA en IenW bij elkaar te brengen zodat besluitvorming in aanloop naar definitieve invoering. De directeur van Rover en een beleidsmedewerker zijn in de werkgroep actief geweest. Dit heeft geleid tot diverse besluiten en opdrachten in het NOVB DO. Er is een werkgroep geformeerd die in 2026 definitieve besluitvorming over de invulling van single check in moet vormgeven.

Overige NOVB-werkgroepen en bijeenkomsten

- **MaaS-waardige concessie-eisen:** Een beleidsmedewerker van Rover neemt deel aan deze NOVB-werkgroep. Er is in 2025 geen bijeenkomst geweest.
- **Imago-campagne:** In het NOVB is afgesproken dat er een landelijke imagocampagne voor het openbaar vervoer gaat komen. De directeur van Rover zit in de regiegroep die dit project begeleid. Deze regiegroep onder voorzitterschap van DOVA en met leden van vervoerders, decentrale overheden, IenW en Rover is 3x bij elkaar geweest

Overige vertegenwoordiging

- **Maatschappelijke Raad Schiphol:** Sinds 2023 is Rover vertegenwoordigd in de Maatschappelijke Raad Schiphol. Deze vertegenwoordiging wordt ingevuld door een bestuurslid. Met het beleidsteam is overleg over de bijdragen binnen de Maatschappelijke Raad.
- **Adviesraad Lelylijn:** Sinds 2024 is Rover vertegenwoordigd in de Adviesraad Lelylijn. De directeur en een beleidsmedewerker zijn betrokken bij de voorbereiding van deze bijeenkomsten en raadplegen hierbij ook vrijwilligers van Rover afdelingen in Noord-Nederland. De adviesraad kwam in 2025 één

keer bijeen. Rover was helaas verhinderd bij die bijeenkomst, maar was bij de adviesraad van januari 2026 wel weer present.

- **Strategic Committee Multimodaal Reizen van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata:** Het SC Multimodaal Reizen heeft als functie het opstellen, beheren, harmoniseren en bewaken van alle informatiestandaarden die de informatie-uitwisseling voor multimodaal reizen faciliteert. Rover vertegenwoordigt de reiziger binnen het Strategic Committee. In dit overleg worden de nieuwe standaarden vastgesteld zoals het Nederlands profiel voor NETEX, de internationale standaard voor het uitwisselen van dienstregelingen van het openbaar vervoer. Binnen het SC wordt gewerkt aan verbeteringen zoals standaardisatie van data voor flexvervoer en deelmobiliteit. De SC valt onder de NTM en wordt gefaciliteerd door DOVA, een samenwerkingsverband van overheidsopdrachtgevers in het openbaar vervoer.
- **Vertegenwoordiging TX-Keur:** Het TX-Keur taxikeurmerk is het landelijke kwaliteitskeurmerk in de taxibranche. Het wordt uitgegeven door de onafhankelijke stichting TX-Keur. Rover is met een beleidsmedewerker vertegenwoordigd in het Centraal College van Deskundigen van TX-Keur. Dit college is in 2025 op 3 juni bijeengekomen.
- **Geschillencommissie Zorgvervoer & Taxi:** Een Rover beleidsmedewerker is lid van de geschillencommissie Zorgvervoer en Taxi. Deze geschillencommissie heeft in 2025 vier zaken behandeld. Er was een zitting op 27 oktober waar drie zaken zijn besproken. De vierde zaak is schriftelijk afgedaan.
- **Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving:** Rover is een benoemd lid van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL). Dit is een onafhankelijk platform dat burgers, maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven en overheid bijeenbrengt om mee te denken over en te werken aan oplossingen voor complexe vraagstukken rond de inrichting van de fysieke leefomgeving. Een beleidsmedewerker vertegenwoordigt Rover bij OFL-bijeenkomsten.

Ondersteuning aan RocovRovers

Leden die namens Rover in een reizigersplatform (Rocov) zitten worden tweemaal per jaar bijgeschoold op specifieke thema's rondom concessiebeheer tijdens de zogenoemde Rover-zaterdagen. 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 2025 hebben we gefocust op publieke mobiliteit. Hiervoor zijn we bijgepraat door de coördinator van het Ministerie van I&W over de actuele ontwikkelingen rondom publieke mobiliteit. Daarna is door de aanwezige vrijwilligers gebrainstormd over de positie van publieke of gedeelde mobiliteit in het werk van Rover. Er is nagedacht over de integratie van gedeelde mobiliteit systemen in de gehele sector, en hoe Rover zich kan inzetten voor deze groep reizigers.

Als tweede thema zijn we aan de slag gegaan met tarieven. We zijn door een expert geschoold in het systeem achter tarieven en hoe verschillende soorten abonnementen of kortingen effect hebben op de reizigers aantallen. Daarna zijn we gaan nadenken over producten voor verschillende doelgroepen, welke zijn uitgewerkt aan de hand van casussen. De opgehaalde informatie zullen we gebruiken in overleggen met vervoerders en overheden.

Daarnaast hebben we de vrijwilligers, waarvan velen ook in een Rocov actief zijn, met actuele onderwerpen ondersteund. De bezuinigingen op de SOV en gevolgen van werkzaamheden op het spoor zijn onderwerpen geweest tijdens de Rover-zaterdagen.

Trainingen voor leden van Rocovs

Sinds 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. Door beëindiging van de subsidie per 2026 is 2025 het laatste jaar geweest waarin de reguliere trainingsopzet is uitgevoerd.

In 2025 is de Basistraining reizigersinvloed tweemaal gegeven, in het voorjaar en in het najaar. Deze training trok in totaal 13 deelnemers. Verder zijn de trainingen OV-aanbesteding (5 deelnemers), Tarieven & OVPay (8 deelnemers) en Dienstregelingen (4 deelnemers) gegeven



Financieel jaarverslag

4. Financieel jaarverslag

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

Verslag van de kascommissie

Advies van de kascommissie aan de Algemene Ledenvergadering van Reizigersvereniging Rover over het financiële boekjaar 2025

De kascommissie constateert dat de aangeleverde cijfers een goed beeld geven van de inkomsten en uitgaven. De uitgaven bleven binnen hetgeen voor het jaar 2025 begroot was.

De sterk toegenomen inkomsten uit legaten, giften en ook uit de verkoop van handboeken en spoorboekjes hebben geleid tot forse groei van het eigen vermogen van de vereniging. De kascommissie merkt hierbij op dat het hier gaat om eenmalige inkomsten die zich in komende jaren niet behoeven voor te doen.

De kascommissie,

Kees van Ramshorst
Hans Schmal

Toelichting jaarrekening 2025

Methodiek subsidies

Een van de grotere posten op de jaarrekening is de subsidie vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het werk in het LOCOV/NOVB (beleidsondersteuning). Deze subsidies bestaan uit drie elementen te weten: personeelskosten, projectkosten en een vergoeding voor organisatiekosten. De hoogte van de eerste twee elementen wordt bepaald door daadwerkelijke realisatie. De hoogte van de organisatievergoeding betreft 25% van de gerealiseerde personeelskosten. Deze verdeling is terug te zien in de staat van baten en lasten.

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 subsidieperiode voor de beleidsondersteuning de bestedingen binnen de subsidie.

Verklaring van het resultaat

Wanneer we naar het resultaat onderaan de streep kijken hebben we wederom een heel mooi jaar achter de rug. De belangrijkste verklaring is te vinden in het ontvangen van 2 legaten. Eén legaat betreft 200.000 euro van Theo van der Kramer uit Delft. Theo is jarenlang voorzitter van Rover in Delft en een bekend gezicht in de vereniging geweest. Na zijn overlijden in 2024 werden we als Rover verrast met een mooi bericht van de executeur testamentair. Eerder heeft het bestuur al besloten, en dat medegedeeld aan de ALV, dat eenmalige legaten te willen inzetten voor verdere groei van de vereniging zodat het structureel kan bijdragen aan het behartigen van reizigersbelangen. Wij zijn ervan overtuigd dat Theo dit aansluit bij wensen van Theo. Het Rover bestuur bedankt via deze weg nogmaals Theo en zijn familie voor dit hele mooie legaat. Daarnaast wijst zij leden en niet-leden erop dat ook zij Rover kunnen opnemen in hun testament. Doordat Rover een ANBI-status heeft hoeft Rover geen erfbelasting te betalen over het ontvangen bedrag. .

De legaten zijn vrijwel geheel het verschil in resultaat tussen de begroting en de realisatie. Wat verder opvalt is dat we ook in 2025 weer goede zaken hebben gedaan met de verkoop van diensten en producten. Begroot was een inkomsten van 8 duizend euro, gerealiseerd is een bedrag van bijna 33 duizend euro. Denk bij deze producten en diensten aan zaken als het spoorboekje, het Handboek OV, de Roversokken en diensten als lezingen.

Daarnaast zit er een verschil in de uitkomst 2024 de begroting van 2025 en de realisatie van 2025 voor de subsidie beleidsondersteuning. Dat komt omdat we in 2024 daar eenmalig meer konden uitgeven binnen de subsidie, daardoor is de realisatie van 2024 hoog. Bij het opstellen van de begroting voor 2025 waren we nog in onderhandeling met het ministerie over de subsidie. We hebben toen het bedrag opgenomen dat wij toen in onze aanvraag richting het ministerie hadden opgenomen. Uiteindelijk is minder toegekend. We overeenkomstig het toegekende bedrag ook de uitgaven daarop aangepast.

De kascommissie heeft eerder aanbevolen om een onderscheid te maken tussen eenmalige giften en structurele donaties/lidmaatschapsgelden. Die aanbeveling heeft het bestuur overgenomen is zichtbaar in de jaarrekening voor 2025. Ook daar zien we dat de opbrengsten stijgende zijn.

Aan de lastenzijde valt vooral op dat de uitgaven keurig in lijn liggen met de begroting. Ten opzichte van 2024 zijn de kosten voor communicatie, campagnes en ledenwerving gestegen. Dat is conform het beleid om daarmee de vereniging te laten groeien.

We hebben met de campagne Snijden doet Lijden flink ingezet op het voorkomen van bezuinigen. De actie is grotendeels uitgevoerd door een externe ZZP'er. Daardoor zijn de loonkosten lager dan begroot, maar de projectkosten hoger. Werk zat onder andere in lobby, het ontwikkelen van scenario's om de bezuinigingen zichtbaar te maken en het vertalen van deze scenario's naar daadwerkelijke zichtbaarheid op een webpagina. De bekostiging daarvan is te vinden in het campagnefonds Goed OV. De gelden binnen dit fonds zijn alleen besteedbaar aan campagnes die het OV verbeteren.

De afdelingen Limburg, Amsterdam en Haarlem hebben bestemmingsfondsen die niet vrij besteedbaar zijn. Mutatie daarvan zijn zichtbaar in de resultaatverdeling. Op aanraden van de boekhouder houdt het bestuur een vrij te besteden reserve aan van 120 duizend euro. Deze kan gebruikt worden voor tegenvallers, bijvoorbeeld bij het wegvallen van de subsidie. Deze reserve is aanwezig. Het resultaat over 2025 wordt daarom geheel ondergebracht in een bestemmingsreserve die besteed kan worden aan het binden van reizigers/ledenwerving aan Rover. De vereniging kan daardoor verder groeien.

Staat van baten en lasten

Baten	Resultaat 24	Begroting 25	Resultaat 25	Begroting 2026
Subsidie Beleid				
Waarvan personeelskosten	338.421	289.000	277.113	263.200
Waarvan organisatievergoeding	84.605	72.250	69.278	65.800
Waarvan projectkosten	50.639	24.500	17.243	12.000
Contributie & giften	183.342	165.000		
Contributie			175.516	165.000
Giften			227.345	20.000
Inkomsten overige projecten	106.031	0	30.747	10.000
Overige inkomsten/verkoop	23.549	8.000	2.050	3.000
Donaties campagnes	23.355	25.000	20.232	20.000
	809.942	583.750	819.524	559.000
Lasten				
Personeelskosten algemeen	92.427	101.000	96.128	108.000
Huisvesting	12.317	15.000	12.717	13.500
Organisatie	43.627	35.000	35.820	38.000
Bestuur	3.988	5.000	5.220	5.000
De Reiziger	24.127	25.000	25.417	27.000
PR & Communicatie	42.099	55.000	47.252	50.000
Afdelingen	3.807	9.000	2.562	9.000
Ieden- + fondswerving	4.918	8.000	10.509	130.000
Overige projecten	69.329	5.000	7.082	5.000
project beleid				
Waarvan personeelskosten	338.421	289.000	277.113	263.200
Waarvan projectkosten	50.639	24.500	17.243	12.000
Campagnes				
Waarvan personeelskosten	649	5.000	2.735	5.000
Waarvan projectkosten	33.322	20.000	26.783	25.000
	719.670	596.500	566.581	690.700
Resultaat	90.272	-12.750	252.943	-131.700
Bestemmingsfonds Goed OV	-10.515		-9.287	-10.000
Bestemmingsfonds Amsterdam	359		349	
Bestemmingsreserve Reizigersbinding/Ledenwerv	100.428		261.881	-120.000
Overige reserve	0		0	-1.700
	90.272		252.943	-131.700

Balans

Balans				
	31-12-2025		31-12-2024	
Activa	€	€	€	€
Materiele vaste activa		7.519		10.197
Vlottende activa				
Vorderingen				
Handelsdebiteuren	29		-5.195	
Overige vorderingen	22.371		56.233	
		22.400		51.038
Liquide middelen		581.325		355.496
Totaal activazijde		611.244		416.731
Passiva				
Eigen vermogen				
Overige reserve	127.913		127.913	
Bestemmingsreserve	362.310		92.766	
Bestemmingsfondsen	34.603		43.541	
		524.826		264.220
Kortlopende schulden				
Schulden aan leveranciers	5.391		61.708	
Belastingen en premies	9.739		10.787	
Overige Schulden	71.288		72.353	
		86.418		144.848
Totaal passivazijde		611.244		409.068



Verkiezingen

5. Verkiezingen

Bestuur

Bestuursleden worden telkens voor 2 jaren benoemd of herbenoemd. Dit jaar lopen de bestuurstermijnen van alle bestuursleden af. Walter Etty is niet herkiesbaar omdat zijn statutaire termijn afloopt. Alle overige bestuursleden zijn herkiesbaar. Janneke van Kesteren en Olga Teule zijn gedurende 2025 afgetreden als bestuurslid.

Het bestuur stelt voor de aftredende bestuursleden te herbenoemen, met uitzondering van Walter Etty en daarnaast als nieuwe bestuursleden te benoemen Marcel Castelijns, Joost Schrage en Cees ten Broek. Zij stellen zichzelf hieronder kort voor.

Marcel Castelijns

Als de algemene ledenvergadering daarmee instemt op 20 juni word ik uw nieuwe penningmeester. Ik heb een financieel-economische achtergrond en heb bij verschillende overheden gewerkt, waarvan een aanzienlijke periode bij de gemeente Rotterdam.

Ik ben een fervent ov-reiziger en ben ook al meer dan 30 jaar lid van Rover. Pas sinds mijn pensioen enkele jaren geleden ben ik ook actief geworden voor Rover in de afdeling Gouda/Midden-Holland en het Rocov Hollands Midden.

Mijn roots liggen in Brabant, maar ik woon al 40 jaar in Gouda, vlak bij de Reeuwijkse Plassen. Daar ben ik ook dikwijls te vinden om te wandelen, fietsen of joggen.

In Gouda ben ik ook bestuurslid en penningmeester van de toeristische kaasmarkt, die toeristen uit heel de wereld trekt: <https://goudsekaasmarkt.com/>

Joost Schrage

Openbaar vervoer in Nederland is voor mij iets heel vanzelfsprekends. In mijn woonplaats Amsterdam neem ik regelmatig de tram of de metro. Ook reizen naar of in het buitenland doe ik als het even kan het liefst per trein. Kortom, ik ben een ervaren OV-gebruiker. Daarnaast stap ik ook vaak op de fiets; ik ben niet voor niks acht jaar lid geweest van het landelijk bestuur van de Fietzersbond. In dat bestuur heb ik geleerd hoe maatschappelijk relevant een dergelijke vereniging is. Om in Nederland optimaal te kunnen blijven fietsen is er écht heel veel nodig, en daar heb ik in het bestuur van de Fietzersbond met veel plezier een nuttige bijdrage aan kunnen leveren. Met name op het gebied van mijn vakgebied: positionering en communicatie. Voor het fenomeen openbaar vervoer, in de meest brede zin van het woord, geldt ook dat er een hoop dient te gebeuren. Als bestuurslid van Rover help ik hier graag aan mee.

Cees ten Broek

Na mijn studie economie in Amsterdam ben ik in het bedrijfsleven werkzaam geweest, waarvan de laatste twintig jaar bij een internationale belangenorganisatie in Brussel.

Bij het reizen ben ik een warm pleitbezorger geworden voor het openbaar vervoer. Ook realiseer ik mij dat er grote verschillen zijn in bereikbaarheid van regio's en waar verbeteringen noodzakelijk zijn. In mijn vrije tijd ben ik een actief fietser en wandel graag. Graag zet ik mij in als bestuurslid om de organisatie verder te laten groeien.

Na besluitvorming conform voorstel zal het bestuur in het verenigingsjaar 2025-2026 bestaan uit onderstaande personen:

Saskia Kluit	benoemd als voorzitter	Sinds 2020, vierde termijn
Brian Zander		Sinds 2024, tweede termijn
Robert Degenhart		Sinds 2024, tweede termijn
Mirjam de Bok		Sinds 2024, tweede termijn
Lex Hendriksen		Sinds 2024, tweede termijn
Dymph Vroeg		Sinds 2024, tweede termijn

Marcel Castelijns
Joost Schrage
Cees ten Broek

Sinds 2026, eerste termijn
Sinds 2026, eerste termijn
Sinds 2026, eerste termijn

*Het bestuur wijst uit zijn midden een penningmeester en secretaris aan. Marcel Castelijns vervult de rol van penningmeester. Dymph Vroeg 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. Marcel Castelijns treedt vanwege zijn kandidatuur voor het Landelijk Bestuur terug uit de kascommissie. Voor hem in de plaats stelt Hans van den Hatert zich beschikbaar.

Hans van den Hatert (2026) en Hans Schmal (2024) stellen zich verkiesbaar als lid en Kees van Ramshorst is plaatsvervangend lid en ook herkiesbaar.

Het bestuur stelt voor om Hans van den Hatert en Hans Schmal 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. 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. René Coveen treedt dit jaar af, als vervanger stelt Kees van Ramshorst zich verkiesbaar als nieuw lid.

Het bestuur stelt voor om Maarten Batenburg, Kees van Ramshorst en Floris Wagenaar te benoemen als lid en Liesbeth Alferink als plaatsvervangend lid