

A photograph of two people walking away from the camera on a train platform. The person on the left is wearing a dark coat and light-colored pants. The person on the right is wearing a teal coat, dark pants, and tall black boots, and is carrying a red backpack. They are walking on a paved platform with a yellow and blue high-speed train in the background. The train has multiple windows and a blue stripe. The scene is lit by bright sunlight, creating long shadows on the ground.

Duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen!

- Toekomstvisie Rover -

ROVER



Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. Waarom een nieuwe visie?	6
De visie van Pater Frans van der Poel is onverminderd actueel	6
Maar de wereld is niet stil blijven staan: rationaliseren, marktwerking en delen deden intrede	6
Verenigingswerk verandert	7
2. Rover's visie op de mobiliteit van de toekomst	8
Beste mobiliteit behoeft geen voertuig	8
Op pad: Dan duurzaam en collectief	8
Inclusieve mobiliteit krijgt veel meer aandacht	10
En wanneer internationaal op reis: Vliegen met de trein en bus	10
3. Voor wie werkt Rover?	12
De duurzame delende reiziger	12
De reiziger zonder alternatief	12
De zakelijke reiziger	12
De weekend- en recreatieve reiziger	12
De incidentele reiziger	12
De scholieren en studenten	12
4. Rover's visie op het werk van Rover	14
Van reizigers in openbaar vervoer naar reizigers in gedeelde mobiliteit	14
Een sterke gezellig vereniging in tijden van transitie	14
Hoe gaan we onze droom realiseren?	15
5. Hoe organiseert Rover zijn activiteiten?	16
Rover ambassadeurs	16
Rover regionale afdelingen	17
Rover themagroepen	17
De taken van het Rover bestuur	18
De taken van het Rover bureau	18

Inleiding

Dit is de nieuwe (concept-) visie van Rover, reizigers in openbaar vervoer. De snelle ontwikkelingen in het openbaar vervoer vragen al een tijdje om een nieuwe visie. Van digitalisering, deelmobiliteit, tot huidige uitholling van de dienstverlening, steeds harder werd de roep om een nieuwe visie vanuit het perspectief van de reizigers. Hoe ziet ons ideale vervoersysteem van de toekomst eruit? Aan welke maatschappelijke doelen wil Rover bijdragen? Welke rol pakken we daarbij? Allemaal vragen waar we ons over gebogen hebben en waarop we met deze visie een richtinggevend antwoord op geven.

Kort gezegd wordt de nieuwe missie van Rover:

“Duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen”.

Waarom is dit onze missie? Mobiliteit is een middel en geen doel op zich. Maar wanneer mensen op pad gaan, wil Rover dat mobiliteit duurzaam, voor iedereen toegankelijk is en er geen onnodige belemmeringen zijn om ergens te komen. We willen dat in 2030 de impact van mobiliteit op de openbare ruimte, de verkeersonveiligheid en op het klimaat halveert. Dat vereist een mobiliteitssysteem dat in staat is aan veel mensen tegelijkertijd vervoer te bieden. Openbaar vervoer, zoals we dat nu kennen, is daarbij onmisbaar en dient ook uitgebreid te worden. Tegelijk kunnen reguliere OV-systemen niet overal het wenselijke vervoer van deur tot deur bieden. Rover zet in op de hele keten van deur tot deur, waarin het huidige openbaar vervoer wordt aangevuld met collectieve openbare systemen. Gedeelde mobiliteit garandeert voor de meeste mensen toegankelijke mobiliteit en zorgt tegelijkertijd voor het minste gebruik van ruimte en grondstoffen. Daarom zijn we van mening dat comfortabel, betaalbaar en

gedeeld vervoer in de grote transities van onze tijd onmisbaar is en zet Rover zich daarvoor in. In hoofdstuk 3 en 4 meer over deze opgaven en onze plannen.

Met de nieuwe visie bouwen we nadrukkelijk voort op de activiteiten waar de vrijwilligers van Rover zich al jaren voor inzetten: meer, comfortabeler, toegankelijker en vooral ook betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen. Het werk in de ROCOV's en afdelingen blijft een belangrijk deel van Rover. Daarnaast maken we met deze visie ook ruimte voor innovatieve vormen van openbaar vervoer. Juist ook wanneer we nog niet zeker weten hoe die zich tot de bus of trein verhouden. We denken namelijk dat het openbaar vervoer van de toekomst meer divers zal zijn dan nu en dat het belangrijk is dat reizigers zich vanaf het begin positief kritisch bemoeien met deze nieuwe concepten. Alleen zo worden systemen reizigersvriendelijk en tegelijk succesvol als onderdeel in plaats van concurrent van het openbaar vervoer. Beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid zijn ook hier belangrijke basisvoorwaarden voor reizigers.

Met de nieuwe visie willen we ook laagdrempeliger worden voor mensen die wel enthousiast zijn voor openbaar vervoer of deelmobiliteit maar zich om allerlei redenen nu nog niet met Rover associëren. We maken dus niet alleen ruimte voor nieuwe vormen van gedeeld vervoer maar ook voor nieuwe manieren van samenwerken. Rover wil meer bekendheid krijgen als broedplaats van innovatie. Een rol die we al sinds oudsher hebben. Mensen die zich inzetten voor leefbaarheid, vergroten van de emancipatie, versnellen van de innovatie of voor het klimaat: we willen dat al deze mensen meteen aan Rover denken wanneer ze met duurzame

en gedeelde mobiliteit aan de slag willen.
Ze kunnen zonder lid te worden met ons meedenken of zich als lokale ambassadeur inzetten en krijgen daarbij alle steun. Ook gaan we verder met laagdrempelig samenwerken. Online blijft na corona en we gaan meer plezier en gezelligheid organiseren wanneer we wel fysiek samenkomen.

In de zomer heeft de werkgroep, bestaande uit Walter Etti, Jan Willem Fortuijn, Janneke van Kesteren, Blanca de Louw, Patrick Mol en Vincent Wever veel gesprekken gevoerd en onze visie geschreven. En met een prachtig resultaat. We zijn de werkgroep toekomstvisie 2022 dan ook ontzettend dankbaar voor hun tijd en inzet!

We beginnen morgen al met de realisatie van de visie maar de doelen staan niet voor niets op 2030: sommige zaken zullen even duren om voor elkaar te krijgen. Wij hebben er zin in en hopen dat jullie allemaal met ons meedoen.

Namens het bestuur en bureau van Rover,

Saskia Kluit
Voorzitter

Freek Bos
Directeur

1. Waarom een nieuwe visie?

Openbaar vervoer is onmisbaar in een samenleving zoals in Nederland. Op individueel niveau, om je zorgeloos en grenzeloos te verplaatsen, naar school of werk of naar theater, café of concert. Maar ook op maatschappelijk niveau. Openbaar vervoer zorgt ervoor dat grote groepen mensen efficiënt van A naar B worden vervoerd of dat de bereikbaarheid van kleine kernen en wijken aan de rand van de stad in stand worden gehouden – ook voor wie niet auto kan of wil rijden. Het belang van goed en meer openbaar vervoer is alleen maar urgenter geworden vanwege de grote opgaven voor mobiliteit, woningbouw, klimaat en leefbare steden en dorpen. Dat vraagt om een schaa sprong in het openbaar vervoer. Om een goed collectief openbaar toegankelijk systeem en een alternatief te bieden voor de auto, wil Rover meer naar de totale vervoer keten en vervoerbehoef ten kijken. Rover kijkt vooruit: hoe kunnen we ook in de toekomst het belang van de reiziger dienen zodat de reiziger nog meer met collectief openbaar toegankelijk en beschikbaar vervoer gaat reizen?

De visie van Pater Frans van der Poel is onverminderd actueel

Sinds de opkomst van het openbaar vervoer is er veel veranderd. Waar het vroeger de enige manier was om je over grote afstanden te verplaatsen, kreeg openbaar vervoer met name na de Tweede Wereldoorlog concurrentie van de auto. Op stedelijk niveau heeft de fiets het altijd goed gedaan, waardoor de verdeling van vervoerwijzen in Nederland tamelijk uniek is. Dit heeft weliswaar soms voordelen, maar het openbaar vervoer kan ook sneller onder druk komen te staan.

Dat zag pater Frans van de Poel uit Gemert ook toen hij in 1971 in de regen op de bus stond te wachten. De hegemonie van het OV was al

decennia voorbij; koning auto was in die tijd de toekomst. Maar pater Van de Poel – en velen door het land met hem – zagen dat het openbaar vervoer wel degelijk nog een cruciale rol had. Voor scholieren, voor ouderen, en voor mensen die het gewoon niet zagen zitten om auto te rijden. Voor iedereen die geen rijbewijs kon of wilde halen.

In de decennia daarop groeide Rover uit van een verband van lokale en regionale afdelingen tot een vaste waarde als consumentenvertegenwoordiger in het openbaar vervoer. Met actievoeren voor beter OV tot het verzamelen van klachten en verbeterpunten tot vertegenwoordiger in officiële gremia als het LOCOV en de ROCOV's. Nog altijd is Rover de enige organisatie die in alle regionale overlegorganen voor consumenten in het OV vertegenwoordigd is. En dat blijven we ook doen.

Maar de wereld is niet stil blijven staan: rationalisering, marktwerking en delen deden intrede

Maar de wereld is in die 50 jaar niet stil blijven staan. Het OV-net rationaliseerde, marktwerking deed zijn intrede, OV werd ook als onmisbare backbone gezien op landelijke en regionale assen. Op veel plekken in het land is het aanbod aan openbaar vervoer hierdoor fors uitgebreid: met hogere frequenties, nieuwe en snelle lijnen en meer capaciteit. Tegelijkertijd profiteren niet alle reizigers daarvan en gaan verbeteringen gepaard met bezuinigingen en krimp elders. Dat vraagt om bezinning hoe een reiziger het best van deur tot deur kan reizen en hoe de schakels in de hele vervoer keten beter op elkaar in kunnen haken en ontbrekende schakels worden toegevoegd. Intussen zijn er ook nieuwe vervoerwijzen opgekomen die collectief en gedeeld zijn. Wat begon met de OV-Fiets, Greenwheels,

deeltaxi's en buurtbussen als verlengstukken van het openbaar vervoer, is uitgegroeid tot een dynamisch geheel van marktpartijen die kansen zien of denken te zien en soms met hun aanbod net zo snel opkomen als dat ze weer verdwijnen.

Soms stuurt de overheid het aanbod aan, reguleren ze het of doen daar een poging toe; soms is er ook vrijwel niets geregeld op het gebied van wet- en regelgeving en rechten voor de consument. Maar hoe dan ook blijven het gedeelde vormen van mobiliteit. En Rover wil daar iets van vinden. Niet alleen in de gremia die we decennialang kenden, maar ook op nieuwe manieren. Door rechtstreeks met marktpartijen in gesprek te gaan, door actief bij overheden te lobbyen dat het consumentenbelang zo goed mogelijk gewaarborgd wordt, door samen te werken met andere belangenorganisaties waarmee we een gemeenschappelijk doel delen.

Door nieuwe groepen aan ons te binden, veranderen we. Het gaat niet alleen maar over een aanbod met aantrekkelijke dienstregelingen; het gaat ook over gebruiksgemak, toegankelijkheid, het belang van open data, gemeenschappelijke standaarden, één manier van betalen bij alle vormen van gedeelde mobiliteit en duurzaam beleid. Op die manier zijn we ook in de toekomst in staat om nieuwe groepen aan ons te binden. Reizigers die misschien heel beperkt gebruik maken van klassiek openbaar vervoer, maar wel geloven in gedeelde mobiliteit. Of reizigers die gebaat zijn met een aanvulling op het reguliere OV op tijden en voor bestemmingen waar een aanbod aan regulier en frequent OV niet haalbaar is. Deze ontbrekende schakel in de keten kan een belemmering zijn om (een deel van) de verplaatsing wel met het OV te maken. Dit alles betekent overigens niet dat we onze

oude kerntaak laten vallen. Met de huidige personeelstekorten en afschalingen is er nog genoeg werk aan de winkel om ook in trein, bus, tram en metro een acceptabele dienst te laten blijven bestaan.

Met diensten voor reizigers, zoals het meldpunt Volle Treinen, het wijzen op rechten bij vertragingen of rituitval en intern en extern (zoals via de media) druk te blijven uitoefenen bij opdrachtgevers en vervoerders om hun taak volgens afspraak uit te voeren, zijn we zichtbaar en maken we verschil.

Verenigingswerk verandert

Rover kampte afgelopen jaren met een achteruitgang van activiteiten en vrijwilligers. Zelfs in zo'n mate dat voor de toekomst gevreesd moet worden. Het bestuur heeft daarom besloten om het tij te keren. Hoge prioriteit heeft het interesseren van veel meer mensen voor het werk van Rover. Daarvoor moet het werk laagdrempeliger worden (minder kennis vereisen) gecombineerd met veel meer gezelligheid en gemeenschapsgevoel.

2. Rover's visie op mobiliteit van de toekomst

Komende 30 jaar zal Nederland aanzienlijk gaan veranderen. Als gevolg van demografie en als gevolg van de grote ruimtelijke transitie uit de rijks-omgevingsvisie, de NOVI. Rover wil dat deze grote transitie, in het bijzonder die voor de klimaattransitie, de woningbouw en die voor een levendig landelijk gebied, ook ingezet worden om de negatieve impact van mobiliteit op de leefomgeving stevig te verminderen. En om mensen meer ontplooiingskansen te geven. Want het is onomstreden dat er nu grote groepen mensen niet kunnen meekomen. Gebrek aan betaalbare en duurzame mobiliteit is daar een belangrijke oorzaak van. Zie maar eens als scholier in een dorp met de bus in je sociale behoeften te voorzien. Of als oudere het ziekenhuis te bereiken. Rover wil dat mobiliteit veel meer dienend gaat worden aan de grote vraagstukken van onze tijd: sociale inclusie en duurzaamheid. Maar ook willen we dat het openbaar vervoer en deelmobiliteit in deze transitie groeien in gebruik. Dat is ook nodig omdat zonder een sterk duurzaam en collectief vervoer de grote transitie onmogelijk zijn.

Beste mobiliteit heeft geen voertuig

Het inclusieve duurzaam mobiliteitssysteem dat Rover voorstaat, begint al om de hoek. Het meest inclusieve mobiliteitssysteem zorgt ervoor dat mensen de belangrijkste dagelijkse voorzieningen in de buurt hebben. Op 15 minuten lopen of 10 minuten fietsen bijvoorbeeld. **Rover wil dat door ruimtelijke ordening en sociaal/economisch beleid, de basisvoorzieningen naar alle dorpen, voorwijken en steden in Nederland worden (terug-)gebracht.** Het gaat dan natuurlijk om een moderne invulling van deze voorzieningen. Dus wellicht niet meer de huisarts 24/7 in het dorp, maar misschien wel een online-huisartspraktijk die 2 dagen in de week een fysieke huisarts in het dorps huis brengt.

Hetzelfde geldt voor de fysio en de bibliotheek. Dit begint met goede ruimtelijke ordening waar woningen dicht bij scholen, supermarkten en ziekenhuizen staan. En waar de afstanden tussen wonen en werken kort zijn. Het bouwen van woningen binnen dorpen en steden zorgt niet alleen voor mooi groen buitengebied maar ook voor beter draagvlak voor goede fiets- en loopvoorzieningen. Het zorgt ook voor buurten waar gedeeld vervoer ruim voorradig kan zijn. Ook snel internet voor iedereen is van groot belang.

Voor de 15 minuten-gebieden zijn lopen en fietsen bij uitstek geschikt. Voor succesvolle individuele vormen van duurzame mobiliteit, lopen en fietsen, hebben we al sterke collega-organisaties die de belangen behartigen. Daar werken wij graag mee samen. We zien in de Fietzersbond, Wandelnet en de ANWB sterke partners en gaan de samenwerking intensiveren. Ook met woningbouworganisaties en sociale organisaties trekken we de banden aan.

Op pad: dan duurzaam en collectief

Ook wanneer we voldaan hebben aan de 15 minutenstad, zullen mensen regelmatig op pad gaan. De overheid schetst verschillende systemen voor mobiliteit, die ze allemaal apart ontwikkelen. De automobilisten vinden hun thuis bij Rijkswaterstaat. De OV-reizigers bij ProRail en de vervoerders. En de fietser, loper en deelmobiliteit reizigers moeten het nog vaak met innovatie en incidentele aandacht doen. Dat heeft zich ondertussen vertaald in aparte toekomstvisies voor OV, MaaS en fiets. **Rover vindt dat de verschillende mobiliteitssystemen in samenhang ontwikkeld en voor de reizigers geoptimaliseerd moeten worden.** Immers, de reiziger springt allang heen en weer tussen de verschillende systemen. De ene dag met

de bus, de volgende dag op de fiets en de derde dag met de auto naar het station. Aldaar aangekomen reist men nu al miljoenen keren per jaar met taxi of deelfiets verder. In de toekomst zal dat alleen maar toenemen. De digitale systemen die de diensten verbinden zullen beter worden en bedrijven zullen met betere en meer betaalbare deelproducten komen. Hierdoor zullen deelsystemen zo goed worden dat ze soms meer traditioneel openbaar vervoer wegconcurreren. Maar het omgekeerde zal zeker net zo vaak het geval zijn: doordat mensen in een collectief systeem een hubtaxi nemen, kan op enig moment de bus weer terugkeren.

Een stevige verbinding tussen ruimtelijk beleid en mobiliteit, betekent ook dat er per gebied andere wensen en eisen kunnen zijn. Een dorp heeft in de toekomst andere behoeften aan duurzaam en collectief vervoer dan een drukke stad. De optie van hoogwaardige busverbindingen kan veel sneller gerealiseerd worden en al bij kleinere aantallen reizigers rendabele verbindingen opleveren. Niet alleen via hart op hart verbindingen maar juist ook de verbindingen van bedrijventerrein naar bedrijventerrein verbeteren. De principes per gebied zijn echter hetzelfde: we willen duurzaam en gedeelde mobiliteit voor iedereen. Waar je ook woont.

Het delen van voertuigen is van groot belang om grondstoffen- en ruimtegebruik door mobiliteit te verminderen. Rover wil de negatieve impact van mobiliteit halveren. Grondstoffen zijn steeds crucialer: van batterijtechnologie is immers het gros van de grondstoffen afkomstig van landen die niet schromen deze grondstoffen in te zetten als onderdeel van een machtsstrijd met Europa. Daarnaast spelen er allerlei serieuze kwesties met mensenrechten en slavernij bij de winning

van grondstoffen. Hoe meer we delen, des te minder we nodig hebben.

Het ruimtegebruik door mobiliteit raakt sterk aan andere aspecten als rechtvaardigheid en inclusiviteit. Het is geen uitzondering dat meer dan 50% van de openbare ruimte besteed wordt aan gemotoriseerd verkeer. Zowel rijdend als stilstaand. Dat levert problemen op met verkeersveiligheid en ervaren gevoel van veiligheid. Menig kind groeit op zonder op straat te kunnen spelen en zo te kunnen oefenen met cruciale vaardigheden als zelfstandigheid. Maar ook het toenemend aantal ouderen dat Nederland huisvest heeft last van de drukte op straat. Stoepen staan vol met fietsen en fout geparkeerde auto's en (deel-)scooters. Tot slot is er komende jaren veel meer ruimte nodig om bomen te planten en zo de steden en dorpen te koelen en voor waterberging om toenemende plensbuien zonder schade op te kunnen vangen.

Rover ziet dan ook een mooie toekomst voor deelmobiliteit in mobiliteit en in het openbaar vervoer in het bijzonder. Maar daarvoor is wel nodig dat deelsystemen beter worden, beter geïntegreerd met het openbaar vervoer en betaalbaar voor iedereen. Ook op het vlak van ruimte, duurzaamheid en privacy valt er nog veel te verbeteren bij deelsystemen. Dat kan niet zonder een stevige inbreng vanuit de reiziger en dat gaat Rover in de toekomst dan ook inbrengen.

We willen dat de mobiliteit die mensen gebruiken duurzaam is. Met duurzaam bedoelen we mobiliteit die zo min mogelijk impact op de omgeving heeft. In de praktijk gaat het om energie-efficiënt, ruimte-efficiënt, veilig voor andere straatgebruikers en liefst ook gezond. Mensen die gebruik maken van de bus, trein of deelfiets halen immers over het algemeen makkelijk de beweegnorm van 150 minuten matig intensief bewegen per week.

De essentie van mobiliteit in de toekomst van Rover, is dat wij deze maatschappelijke waarden vooropzet. Mobiliteit leidt nu nog tot hoge maatschappelijke kosten. Voor de samenleving als geheel door fossiel energiegebruik, verkeersonveiligheid, vervuiling en ruimtebeslag. Maar ook voor reizigers zelf. In steeds meer gebieden in Nederland is sprake van afgedwongen automobilititeit: mensen kunnen niet meer zonder auto in hun levensbehoeften voorzien omdat serieuze alternatieven ontbreken. Dat leidt allereerst tot hoge kosten voor gezinnen (een auto kost honderden euro's per maand) en daarnaast tot afhankelijkheid en zelfs uitsluiting van mensen die geen auto hebben. Mensen zonder rijbewijs hebben in deze gebieden immers geen goed alternatief en blijven daardoor vaker gedwongen thuis. Het is goed om te beseffen dat zelfs in de meest auto-bezittende gemeentes in Nederland 15-20% van de huishoudens nog steeds geen auto heeft. Dat de bus niet meer rijdt, en er geen inclusieve deelmobiliteit is, leidt voor aanzienlijke aantallen mensen tot eenzaamheid en problemen met economische emancipatie en zelfontplooiing. Daarom zet Rover in op mobiliteit die niet alleen duurzaam maar ook inclusief en collectief is.

Inclusieve mobiliteit krijgt veel meer aandacht

Rover houdt zich van oudsher bezig met betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Fysieke toegankelijkheid en begrijpelijkheid van het vervoer voor mensen met een mentale beperking, hebben daarbij stevig onze aandacht. Maar inclusieve mobiliteit gaat veel verder. Redenen van uitsluiting in het mobiliteitssysteem zijn zeer divers. Denk aan leeftijd (rijbewijs), geld, fysieke toegankelijkheid (ongelijkvloerse instap, liften), tijdsgebonden toegankelijkheid

(dienstregeling sluit niet aan op noodzakelijke reis) en natuurlijk sociale/fysieke onveiligheid waardoor mensen na het donker niet meer op pad gaan.

Rover wil daarbij dat zo snel mogelijk alle mensen in Nederland mee kunnen doen aan het feest van de verduurzaming, juist als het gaat om mobiliteit. Vooralsnog zijn regelingen voor elektrische auto's en snelle e-bikes echter vooral voor mensen met hogere inkomens.

Wij willen dat duurzame mobiliteit die toegankelijk is voor iedereen centraal komt te staan. Inclusieve mobiliteit betekent dat mensen zoveel mogelijk zelfstandig moeten kunnen reizen. En op een zodanige manier dat de mobiliteit recht doet aan de ontplooiing van ieders potentie. In het huidige systeem kan mobiliteit, vanwege kosten, beschikbaarheid, bereikbaarheid of toegankelijkheid, nog vaak een rem op iemands ontplooiing zetten. En dat willen wij veranderen.

Alle aspecten van inclusiviteit hebben in de toekomst dus de aandacht van Rover

En wanneer internationaal op reis: Vliegen met de trein en bus

Internationaal trein/busreizen heeft wellicht de toekomst maar om meer mensen met collectieve en duurzame bussen en treinen door Europa te laten reizen, moet er nog een heleboel gebeuren. Allereerst zijn de ticketprijzen nu te hoog en boekingsystemen moeten veel simpeler om het grote publiek mee te krijgen. We willen dat er prioriteit gegeven wordt aan het realiseren van goedkope tickets naar plekken die nu nog niet vanuit NL direct bereikbaar zijn. Het comfort, ook na of tijdens vertragingen, kan ook veel beter. Maar bovenal is het belangrijk dat in de toekomst het aantal internationale

trein- en busverbindingen uitgebreid wordt en er veel meer bestemmingen komen die binnen 1 dag reizen bereikbaar zijn. Versterken van het nachtnet kan de internationale treinverbindingen bijna verdubbelen zonder dat er 1 meter rail bijgelegd wordt. Betere haltes en vrijliggend asfalt voor internationale bussen maken dat ook die sneller en beter door Europa kunnen vliegen. Want dat is onze visie: in de toekomst vliegen we met trein en bus.

3. Voor wie werkt Rover?

Rover onderscheidt verschillende doelgroepen voor haar werk:

De duurzame delende reiziger

Reizigers die bewust kiezen voor een duurzame manier van reizen om het milieu zo min mogelijk te belasten. Zij kiezen voor (gedeeld/openbaar) vervoer vanuit een intrinsieke motivatie om bij te dragen aan een beter wereld of omdat ze gedeelde mobiliteit een fijne manier van reizen is.

De reiziger zonder alternatief

Dit is de reiziger die afhankelijk is van openbaarvervoer en deelmobiliteit. Ze hebben geen realistisch alternatief, bijvoorbeeld ouderen en jongeren zonder rijbevoegdheid. Iedereen zonder mogelijkheden om zelf vervoer te organiseren zoals een (deel)auto, taxi, (deel)scooter enz. En/of voor wie de afstand lopend of met de fiets te groot is om te overbruggen.

De zakelijke reiziger

Forenzen die gebruikmaken van OV en deelmobiliteit voor zakelijk of woon/werkverkeer. De reis wordt vaak (voor het grootste deel) vergoed door de werkgever. Gebruikt gedeelde mobiliteit vooral doordeweeks, tijdens spitsijden.

De weekend- en recreatieve reiziger

Studenten met een studenten-OV kaart en reizigers die OV en deelmobiliteit gebruiken tijdens dagjes uit of voor internationale reizen. Vaak uit praktische overwegingen (geen parkeerplaats zoeken in de stad, zelf niet hoeven rijden enz.), of uit financiële overwegingen (geen parkeerkosten, geen eigen vervoer beschikbaar) of voor de ervaring (gezellig, relaxed, leuk voor de kinderen).

De incidentele reiziger

Reist alleen en dus incidenteel met het openbaar vervoer, puur uit praktische overwegingen. Bijvoorbeeld naar Schiphol, naar de stad, wanneer ze uitgaan enz. Dan bespaart de totale reistijd, dan wel kosten of biedt het een ander bijkomend voordeel (geen rekening houden met alcohol).

De scholieren en studenten

Scholieren en studenten zien we als aparte groep ook al reizen ze vaak in dezelfde bussen en treinen als de andere doelgroepen van Rover. Ze vragen echter om nieuwe manieren van contact leggen en om nieuwe boodschappen om ze voor het werk van Rover te enthousiasmeren.



4. Rover's visie op het werk van Rover

Rover wil dat mensen met meer duurzame en gedeelde mobiliteit op pad gaan zodat de negatieve impact van mobiliteit afneemt. En de kansen van mensen om zich te ontplooiën toenemen. Omdat we een vereniging van reizigers zijn, ligt de **focus van Rover op allerlei vormen van duurzaam collectief vervoer**. Voor individuele vormen van duurzaam verkeer zijn er immers al andere organisaties, zoals de Fietzersbond en de ANWB.

Van reizigers in openbaar vervoer naar reizigers in gedeelde mobiliteit

Openbaar vervoer is qua vorm en presentatie stevig aan het veranderen. Van oudsher houdt Rover zich bezig met de trein, de tram en de bus. Maar daar kwamen afgelopen jaren steeds meer vormen bij: de hubtaxi, de OV-fiets en de deelauto zijn een paar voorbeelden. De toekomst zal nog veel meer vormen brengen, zoals free floating fietsen en scooters.

De reizigers in deze nieuwe systemen, zijn vaak dezelfde mensen die ook nu al veel gebruik maken van de trein en de bus. Daarnaast zullen er steeds meer nieuwe mensen zijn die de voordelen van collectieve systemen ontdekken, ook al reizen ze nu nooit met een bus of trein. Nieuwe technieken brengen ook nieuwe issues met zich mee. Bij een deelfiets spelen privacy en data bijvoorbeeld een grotere rol dan in het traditionele OV. Omdat OV-reizigers deelfietsen, deelauto's en taxi-systemen vaak als integraal onderdeel van hun mobiliteit of OV-reis zien en omdat deelsystemen steeds vaker onderdeel zijn van verbeteringen rond het OV, vinden we dat Rover bij uitstek de partij is om ook de belangen van de reizigers in deze deelsystemen te behartigen. **Rover wil dus verbreden van reizigers in openbaar vervoer naar reizigers die reizen met allerlei vormen van gedeelde mobiliteit.** Onder

gedeelde mobiliteit verstaan we alle openbaar toegankelijke vormen van vervoer die een nutsfunctie willen vervullen. Systemen die alleen een recreatief doel dienen, zijn voor Rover van minder belang.

Een sterke gezellige vereniging in tijden van transitie

We denken dat een sterke reizigersvertegenwoordiging bij deze transitie onmisbaar is. Zonder de stem van de reiziger zullen bedrijven immers snel in de verleiding komen om hun eigen belang i.p.v. van de reizigers voorop te zetten. Door kosten te besparen of privacy van gebruikers niet serieus te nemen.

Rover is een vereniging van en voor reizigers. Onze vrijwilligers delen hun kennis met andere reizigers en zetten zich daarnaast in om de situatie van reizigers te verbeteren. Door allereerst problemen en oplossingen politiek te agenderen. Door deel te nemen aan regionale reizigers-overleggen en zo een betere aanbestedingen voor elkaar te krijgen. En door direct met bedrijven in gesprek te gaan over concrete problemen met hun producenten. Als het nodig is, organiseren we samen acties om problemen geagendeerd of opgelost te krijgen. Daarnaast Informeert Rover reizigers over hun rechten en hoe men klachten kan indienen.

Rover gaat ook weer veel meer aandacht besteden aan plezier. Want reizen met bus, trein, fiets en deelauto is natuurlijk vooral leuk. Er zijn veel mensen die nationaal en internationaal met veel plezier hun liefde voor het collectief reizen delen. Denk aan de #treinleven of #treurtrip. Rover gaat dit plezier de vereniging inhalen en samen met reizigers op pad om dat plezier samen te vergroten en te delen.

Hoe gaan we onze droom realiseren?

We gaan onze droom: 'Duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen' realiseren door vijf dingen te doen:

1. Reizigers staan centraal

Rover gaat de pyramide van betrokkenheid uitwerken. We willen meer direct contact met de reiziger leggen. Dat doen we door meer enquêtes uit te zetten en door online interactie met reizigers aan te gaan. We zoeken het grote publiek met opvallende activiteiten.

2. Meer inhoud en meer politiek

Nieuwe actievelingen willen we betrekken door een aantal nieuwe thema's op te pakken of te versterken. Het gaat dan om de thema's toekomstige mobiliteit, internationaal reizen, en politieke activiteiten. We werken in een beperkt aantal werkgroepen aan een brede hoeveelheid thema's (zie hiervoor hst 5). Ook gaan we meer actievoeren en leuke activiteiten oppakken. We vullen komende jaren onze activiteiten rond de dienstregeling aan met activiteiten die zich meer richten op het beleid. Dus naast overleg binnen het Rocov ook aansprekende activiteiten richting de politieke partijen en provinciale staten.

3. De afdelingen laten we in de toekomst meer samenvallen met de aanbestedingsregio's

Zodat onze inzet, afstemming en lobbypunten vanzelf de onderlinge samenwerking versterken. Afdelingen kunnen zelf bepalen wanneer ze daaraan toe zijn. Het bureau zal deze samenwerking wel stimuleren door vaker groepen binnen 1 aanbestedingsgebied of provincie bij elkaar te laten komen.

4. Samenwerken met anderen

Natuurlijk zal Rover niet alleen het inhoudelijke doel van halvering van de negatieve impact van mobiliteit voor elkaar krijgen. Op landelijk en lokaal niveau gaan we daarom veel vaker samenwerken met anderen. Partijen als de Fietzersbond, Wandelnet en ANWB staan van nature dichtbij. Maar we stoppen daar niet. We gaan verder: ook armoedecoalities, milieuorganisaties en bewonersorganisaties horen erbij en kunnen ons helpen om gedeeld vervoer sterker te maken.

Bijzondere vermelding verdienen hierbij onze internationale activiteiten. Rover wil een actieve partner zijn van zowel organisaties als bedrijven die het internationaal reizen met duurzaam en gedeeld vervoer willen verbeteren. Belangrijke partner hierbij is onze internationale zusterorganisatie European Passenger Federation, maar ook partijen als T&E, Friends of the Earth en consumentenorganisaties zijn onze vrienden en werken we in de toekomst actief mee samen.

5. Meer communicatie

Rover gaat zich nog meer direct op reizigers richten en mensen vragen om de stem van Rover te worden. We willen dat Rover landelijk en lokaal niet alleen bekend staat als zeer deskundig maar ook als organisatie waar je plezier kunt hebben en waar je resultaten kunt boeken. We gaan daarom vaker met aansprekende ideeën actief de boer op en meer aan public relations doen.

5. Hoe organiseert Rover haar activiteiten?

Rover is er ‘voor en door reizigers’. Willen we dat blijven, dan zijn er meer gebruikers van reisvoorzieningen nodig om te helpen die te verbeteren, te behouden en nieuwe activiteiten te laten initiëren. Willen we als organisatie blijven bestaan, dan is er een nieuwe generatie van donateurs, leden en vrijwilligers nodig. Dat vraagt van Rover dat we een laagdrempelige organisatie zijn, waar nieuwe mensen zich meteen welkom voelen en waar reizigers makkelijk, ook online, kunnen aanhaken bij ons werk.

Sinds 2020 werken we al aan het binden van enthousiastelingen voor het OV aan Rover door meer aandacht te geven aan ‘fans’. Dat zijn mensen die onze website bezoeken, meedoen aan onze enquêtes en/of zich nu al uitspreken voor beter duurzaam en gedeeld vervoer.

Rover ambassadeurs

Veel mensen vinden het daarnaast fijn om in hun eigen omgeving aan de slag te gaan. Daarom willen we werken aan het mobiliseren van lokale ambassadeurs voor Rover. De ambassadeurs brengen ons lokale inhoud of kennis over het nieuwe mobiliteitspakket. En helpen om bushaltes, deelsystemen en stations mooier en aantrekkelijker te maken. Of om een bus- of treinroute te verbeteren. Zij zijn onze ogen en oren lokaal en zorgen voor acties in de buurt waarmee gedeelde mobiliteit in het zonnetje gezet wordt. En om Rover bekender te maken in alle gemeenten in Nederland. De themagroep Rover in Actie ondersteunt de lokale Rover ambassadeurs. Voor veranderingen in beleid en aanbestedingen, richten ze zich op de afdelingen van Rover. We hopen dat de ambassadeurs op deze manier ook een opstapje naar de afdelingen en werkgroepen kunnen worden.

Daarnaast willen we graag dat de kennis tussen de afdelingen meer gaat ‘vloeien’. Het Bestuur zet daarom in op meer interactie tussen alle geledingen. Dat begint met het openstellen van de adviesraad voor zowel leden, ambassadeurs als Roverfans. De ALV blijft het orgaan van de leden en besluit over de koers en activiteiten van de vereniging.

We gaan de huidige geledingen (het landelijk hoofdbestuur, de besturen van afdelingen, Rocov- en Locovrovers, Rover Jong, werkgroepen, expertisegroepen, de professionals op het bureau en behartigers van mobiliteitsallianties) verder betrekken bij wat onontbeerlijk is voor de onderlinge communicatie, hoe die te verbeteren is en welke communicatievormen aantrekkingskracht hebben op de nieuwe generatie vrijwilligers. Met elkaar gaan we bedenken hoe we de onderlinge communicatie beter, effectiever en leuker gaan maken.

Organisatorisch willen we binnen een paar jaar samenwerken in de volgende structuur en hulpmiddelen.

Rover databank bundelt klachten, is de verzameling van ideeën en geeft inzicht in de stand van zaken over ontwikkelingen. Alle werkers in de organisatie hebben toegang om hun werk te doen en om nieuwe ontwikkelingen samen uit te werken.

Lokale ambassadeurs zijn naast inbrengers van klachten vooral de nieuwe ‘ogen en oren’ op de ‘mobiliteitsvloer’.

Roverfans zijn mensen die op lichte wijze Rover steunen of volgen. Roverfans die meer willen kunnen landelijk aansluiten bij themagroepen of regionaal bij afdelingen.

Rover regionale afdelingen

Rover afdelingen blijven de regionale en lokale aangelegenheden behartigen, zoals contacten met overheden, samenwerking met lokale afdelingen van andere mobiliteitsorganisaties. Soms houden ze zich ook bezig met een lokale dienstregelingen. De 29 afdelingen laten we organisch toegroeien naar de gebieden van de aanbestedingen. Waar afdelingen dat wensen, werken ze samen om de beste verbeteringen via de rocovs binnen te halen. Het Bestuur initieert beleid om de afdelingen tot een minimale omvang te brengen, zodat leden kunnen stoppen wanneer ze willen en er regelmatig nieuwe mensen bij komen.

Rover Themagroepen

Themagroepen (Tg) bestuderen en behartigen specifieke onderwerpen en vormen zich een visie die zelfstandig worden uitgewerkt in posidon papers en plannen. Deze worden als beleid van Rover vastgelegd via het bestuur, en bij belangrijke onderwerpen via adviesraad en ALV. Afhankelijk van de inhoud, zorgen de themagroepen ook voor agendering van de ideeën. Maar het kan ook zo zijn dat een andere groep dat beter kan oppakken. Mede uit interviews met leden en professionals komen zeven thema's naar voren:

- **Rover Toekomst** richt zich op de strategische en ruimtelijke vraagstukken voor het collectief vervoer van de toekomst, houdt zich bezig met zaken als: de mobiliteitsvisie 2050, NOVI, de aanbesteding hoofdrailnet, etc. Desgevraagd ondersteunt deze Tg andere themagroepen en afdelingen bij politieke acties zoals bij de provinciale verkiezingen.
- **Rover gedeeld vervoer** richt zich op de ontwikkeling van een reizigersvriendelijke visie op deelmobiliteit als onderdeel van

collectief vervoer.

- **Rover geografische mobiliteit** richt zich op het ontwikkelen van een visie op de samenhang tussen ruimtelijke ordening en vervoerssystemen. Deze groep werkt een visie uit voor gedeeld en duurzaam vervoer voor stedelijk, landelijk en grensoverschrijdend gebied. Waar en hoe zijn welke vervoersmiddelen het geschiktst om de verschillende delen van Nederland en zijn grensgebieden (exploitabel) met elkaar te verbinden?
- **Rover Inclusief** richt zich op de ontwikkeling van een visie die barrières wegneemt voor het gebruiken van openbaar, aanvullend en deelvervoer in de breedste zin van het woord: betaalbaarheid, fysieke bruikbaarheid, sociale veiligheid, etc. Alle inclusie-aspecten komen in deze werkgroep aan bod.
- **Rover Internationaal** richt zich op het verbeteren van de positie van internationale reizigers.
- **Rover in Actie** richt zich op het opzetten en uitvoeren van acties zowel landelijk, regionaal als lokaal. Deze Tg wordt gevormd door praktijkgerichte mensen, die houden van samen dingen maken en samen dingen doen. Deze Tg organiseert ook een of twee keer per jaar een avontuurlijke tocht voor lokale ambassadeurs, actieve leden, Roverfans en andere belangstellenden.
- **Rover Communicatie** richt zich op het benutten van adequate communicatiemiddelen voor extern en intern gebruik. Rover Communicatie produceert De Reiziger en ondersteunt met het maken van teksten en zoeken van beeldmateriaal voor website en afdelingen.

De taken van het Rover bestuur

Het bestuur heeft de taak de vereniging te besturen:

- Het signaleren van trends en ontwikkelingen binnen de vereniging
- Het bewaken van de coherente lijn
- ontwikkelen van effectief fondsenwervingsbeleid
- Het functioneren van afdelingen en themagroepen (met oog voor politieke talenten)
- Interne contacten met afdelingen en lokale ambassadeurs,
- Het aansturen van de directie
- Conflictbemiddeling
- Vaststellen beleidskaders
- Het onderhouden van externe contacten
- ...

De taken van het Rover bureau

Het bureau heeft of bewaakt de volgende taken:

- Beleidsontwikkeling en lobby (landelijk en internationaal)
- Bedrijfsvoering (beheer van gebouw, ledenadministratie, financiën)
- Communicatie en publiciteit extern
- Fondsenwerving en acquisitie voor de activiteiten van de vereniging
- Communicatie en samenwerking intern
- Deskundigheidsbevordering vrijwilligers (rover academie)
- Inhoudelijke ondersteuning van themagroepen en afdelingen
- Digitaal en fysiek faciliteren van bijeenkomsten voor alle geledingen
- Ondersteunen en zo nodig versterken van de afdelingen
- Opzetten en beheren van een databank voor alle lokale ambassadeurs:
- Samenwerking met andere organisatie
- ...

