

Verbeteringen ‘Handboek OV’ (in vet) per 1 januari 2026

Inhoud, pagina 10:

13.3 Collectieve en individuele reisinformatie	125
13.4 Tien geboden voor reisinformatie	126
13.5 OV-data, loketten & BISON	127

Hoofdstuk 4.2i, pagina 42:

De hyperloop bijvoorbeeld is dus geen innovatie: er bestaan alleen nog enkele trage prototypes van die snelle **capsule** in vacuüm buizen.

Hoofdstuk 6.3a, pagina 58:

→ translink.nl/open-data

Hoofdstuk 6.4, pagina 60:

Tabel 7: marktaandelen in miljard reizigerskilometer, **2024**.

<i>vervoerwijze</i>	<i>mld rkm</i>	<i>aandeel</i>	<i>ritlengte</i>
auto, bestuurder	98,8	50%	19 km
auto, passagier	34,8	18%	19 km
trein	19,9	10%	49 km
fiets	17,1	9%	4 km
lopen	5,8	3%	2 km
bus, tram en metro	5,6	3%	14 km
overig (scooter, motor)	14,2	7%	20 km
totaal/gemiddelde ritlengte	196,2	100%	13 km

(bron: CBS)

Hoofdstuk 7, pagina 63:

Tabel 8: internationale dagtreinen vanuit Nederland, **2026**.

<i>internationale trein</i>	<i>naam</i>	<i>eigenaren</i>
Amsterdam – Berlin Hbf*	IC Berlijn	DB en NS
Amsterdam – Frankfurt/München Hbf*	InterCity-Express (ICE)	DB en NS
Lelystad – Bruxelles Midi	Eurocity Direct	NS
Rotterdam – Bruxelles Midi	EuroCity	NMBS
Amsterdam – Paris Gare du Nord	Eurostar (Red)**	SNCF, Patina Rail en NMBS
Amsterdam – London St Pancras	Eurostar (Blue)	SNCF, Patina Rail en NMBS

Hoofdstuk 7.5a, pagina 66:

Sophie van der **Veeke**

Hoofdstuk 8.4e, pagina 75:

Daar zetten treindienstleiders seinen en wissels in de juiste stand om rijwegen voor treinen in **te** stellen

Hoofdstuk 11.1b, pagina 91:

De Tweede Kamer heeft vastgesteld dat ook provincies een eigen OV-bedrijf mogen oprichten. De OV-autoriteiten onderzoeken nu de voor- en nadelen.

Hoofdstuk 12.2j, pagina 109:

NS-conducteurs moeten **40** seconden vóór vertrektijd al fluiten. Op vertrektijd moet de trein rijden.

Hoofdstuk 13.6a

Verkorting werken ook in de reisplanners van 9292 **en NS**.

Hoofdstuk 14.3a, pagina 134:

→ translink.nl/ov-data

Hoofdstuk 14.3b, pagina 135:

→ www.dashboardd2d.nl/mosaic/dashboard-d2d

Hoofdstuk 14.4, pagina 135:

Gemiddeld geven de reizigers hun OV een 7,8; waarbij trein lager scoort en streekbus en tram hoger (stand **2024**).

<i>vervoerwijze</i>	<i>cijfer</i>
trein, stadsbus	7,7
metro	7,8
tram, streekbus	7,9
OV over water	8,6

(bron: OV-Klantenbarometer **2024**)

Hoofdstuk 15.1h, pagina 142:

Beste stations

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. Klimmen-Ransdaal | 8,3 |
| 2. Overveen | 8,3 |
| 3. Schin op Geul | 8,2 |

Slechtste stations

- | | |
|------------------------------------|------------|
| 391. Nieuwerkerk a/d IJssel | 5,3 |
| 392. Den Helder Zuid | 5,1 |
| 393. Lage Zwaluwe | 4,8 |

(bron: Stationsbelevingsmonitor NS en ProRail, **2024**)

Hoofdstuk 15.2b, ATB Eerste Generatie, pagina 145:

Als een machinist niet tijdig en voldoende remt, **dan zet ATB-EG de trein met maximaal remvermogen stil.**

Hoofdstuk 20.1, pagina 187:

Het standaardtarief in het regionaal OV bestaat uit een basis- of opstaptarief (**1,16** euro of **0,77** met korting, **prijspeil 2026**)

Hoofdstuk 20.1b, pagina 188:

(prijspeil **2025**):

- **0,81** euro per rit: ParkShuttle Rotterdam (plus **1,16** basistarief)
- **2,60** euro 1 zone en **3,20** euro 2 zones: op Ameland, Vlieland en Terschelling
- **2,50** euro: op Schiermonnikoog
- **3,85** of **5,35** euro (hoogseizoen) per overtocht: Westerschelde Ferry Vlissingen – Breskens

Hoofdstuk 20.3, pagina 192:

Ook hanteert NS een minimumaantal van 8 tariefkilometer of **3,00** euro (prijspeil 2026).

Hoofdstuk 20.4c, pagina 195:

Een enorm succes is het Deutschlandticket: voor **63** euro per maand (prijspeil 2026) onbeperkt met regionaal OV door Duitsland reizen. En Oostenrijk kent het Klimaticket Ö: voor **1.400** euro per jaar (prijspeil 2026) – **bijna 4** euro per dag – alle OV in het land mogen gebruiken.

Hoofdstuk 20.4c

Sommige landelijke politici wilden ook in Nederland zo'n Klimaatticket invoeren, **maar dat is ondanks Europese subsidie niet van de grond gekomen**. In de OV-Klantenbarometer scoort de prijs van OV als enige onderdeel een onvoldoende. OV-autoriteiten en vervoerders wilden alleen meewerken aan de **zogenheten Onderwegpas (alleen voor minima, alleen buiten de spits)** als het Rijk hen compenseert voor misgelopen inkomsten.

Hoofdstuk 21.1b, pagina 197:

Tweetje

opstaptarief: basistarief van **1,16 (prijspeil 2026)** euro voor bus, tram en metro, ben je altijd kwijt

Als je incheckt, wordt eerst een instaptarief of voorschot op de ritprijs van – **al naar gelang de vervoerder** – **4, 6, 8, 10, 15** of **20** euro afgeschreven.

Hoofdstuk 21.4a, pagina 200:

7. 9+ ervaring

Hoofdstuk 21.4b, pagina 201:

→ translink.nl/c/transactieverwerking

Hoofdstuk 23.9, pagina 214:

6. OV vereist soms ongekennde (megalomane) ambitie, zoals Grand Paris express in Île-de-France: de aanleg van 200 kilometer ringmetro door de buitenwijken van Groot-Parijs. Ook voor meer sociale samenhang: iedereen hoort erbij. Alle burgers en ondernemers in de metropoolregio betalen mee aan dit project van rond de 40 miljard euro.

7. Aanleg en exploitatie van OV kost geld en dat komt niet alleen van het Rijk. Lokale en regionale overheden in Frankrijk kunnen ondernemingen in hun gebied een mobiliteitsheffing opleggen als percentage van de omzet: versement mobilité.

8. OV voor de regio vereist zeggenschap over regionale treinen, ook bij samenloop met nationaal spoor (Catalonië, Duitsland, Frankrijk).

9. OV moet betaalbaar zijn. Landen (Spanje) en steden (Barcelona, Boston) verlagen hun OV-tarieven. Duitsland heeft het Deutschlandticket en Oostenrijk het Klimaticket (zie 20.4c). Een kleine honderd steden experimenteren met gratis OV.

10. OV is begrijpelijk, makkelijk en toegankelijk. De reiziger staat centraal, niet het bedrijf of systeem. Denk aan Smartcard in Taipei, Taiwan (in een versierd doosje) en Octopus Card in Hong Kong (uitchecken hoeft niet). In Japanse steden staan metro- en treinpoortjes standaard open en gaan ze alleen dicht bij onvoldoende saldo.

Hoofdstuk 26.2d, pagina 234:

Een OV-fiets **maximaal** 24 uur gebruiken kost **4,80** euro (prijspeil **2026**).

Hoofdstuk 27, pagina 237:

4. elektrisch vervoer (zie **16.3b**): in stroomversnelling

Bijlage B, pagina 282:

opstaptarief van **1,16** euro

Bijlage L, pagina 289:

• Nico van Paridon, **bureau CoMobiliteit**