

Verbeteringen ‘Handboek OV’ (in vet), versie 27 januari 2025

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: marktaandeelen in miljard reizigerskilometer, **2023**.

<i>vervoerwijze</i>	<i>mld rkm</i>	<i>aandeel</i>	<i>ritlengte</i>
auto, bestuurder	99,6	50%	18 km
auto, passagier	36,5	18%	20 km
trein	20,0	10%	49 km
fiets	17,8	9%	4 km
lopen	6,9	4%	2 km
bus, tram en metro	5,1	3%	14 km
overig (scooter, motor)	13,4	6%	18 km
totaal/gemiddelde ritlengte	199,3	100%	12 km

(bron: CBS)

Hoofdstuk 7, pagina 63:

Tabel 8: internationale dagtreinen vanuit Nederland, **2025**.

<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 8.4e, pagina 75

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

Hoofdstuk 12.2j, pagina 109:

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

Hoofdstuk 14.3a, pagina 134

→ translink.nl/ov-data

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 (1,12 euro of 0,74 met korting in **2025**)

Hoofdstuk 20.1b, pagina 188

(prijspeil **2025**):

- **0,81** euro per rit: ParkShuttle Rotterdam (plus 1,12 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 **2,80** euro (prijspeil **2025**).

Hoofdstuk 20.4c, pagina 195

Een enorm succes is het Deutschlandticket: voor **58** euro per maand (prijspeil **2025**) onbeperkt met regionaal OV door Duitsland reizen. En Oostenrijk kent het Klimaticket Ö: voor **1.179,30** euro per jaar (**dik** 3 euro per dag) alle OV in het land mogen gebruiken.

Hoofdstuk 21.1b, pagina 197

Tweetje

opstaptarief: basistarief van **1,12** euro voor bus, tram en metro, ben je altijd kwijt

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 ongekeerde (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 27, pagina 237:

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

Bijlage B, pagina 282

opstaptarief van **1,12** euro

Bijlage L, pagina 289

• Nico van Paridon, **CoMobiliteit**