

Verbeteringen ‘Handboek OV’ (in vet)

Inhoud, pagina 10:

13.3 Collectieve en individuele reisinformatie	125
13.4 Tien geboden voor reisinformatie	126
13.5 OV-data, loketten & BISON	127
13.6 Reisinformatie over trein	128

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 6.4, 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**.

internationale trein	naam	eigenaren
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 12.2j, pagina 109:

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

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 21.4a, pagina 200:

7. **9+** ervaring

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