

# De reiziger in verwarring

**M**et heel veel genoegen kijk ik terug op een serie zeer goed georganiseerde en inhoudelijk sterke seminars over de toekomst van het spoor. En soms wordt iets per ongeluk een *running gag*. Tijdens de eerste bijeenkomst deed ik, onder het slaken van een diepe zucht, alsof ik ernstig in verwarring was gebracht. Dat was uiteraard een miniem trucje om vanuit het reizigersperspectief de hamvraag te kunnen stellen over het onderwerp van die dag. En ja, die gespeelde verwarring werd een terugkerend fenomeen, waartoe ik ook door de discussieiders werd aangespoord.

De seminars hebben me de ogen geopend. Ik heb beter verder leren kijken dan mijn reizigersneus lang is. Uiteraard behoort mijn bemoeienis met het ov vooral te gaan over de kwaliteit van de reis: stiptheid, snelheid (inclusief wachttijd), comfort, betaalbaarheid, veiligheid. Maar er is meer. Nu heb ik een beter zicht op allerlei achtergronden van het openbaar vervoer, en ook over andere zaken is mijn kennis opgefrist. Zo zijn er bijvoorbeeld verstandige woorden gezegd over de vraag of en hoe je het reizigersvervoer zou kunnen (of moeten) aanbesteden. Een kijkje in al dan niet verre buitenland heeft me aan het denken gezet. Toen ik me lang geleden met het ov ging bemoeien, was ik tegenstander van aanbesteden, en vond ik dat het ov gewoon in handen van de overheid zou moeten zijn. Later werd ik een hartstochtelijke fan van aanbesteden – altijd en overal. Door de seminars ben ik genuanceerder naar dit onderwerp gaan kijken.

Op deze plek vat ik toch even één onderwerp bij de horens. Dit betreft over de ontwikkeling en finan-



**RIKUS SPITHORST**

Voorzitter van de Maatschappij  
Voor Beter OV

ciering van ov-knooppunten. Projectontwikkelaars verdienen heel veel geld aan de meer dan uitstekende bereikbaarheid van gebouwen nabij spoorwegstations. Daarvan mag er best wat in de kas van het ov vloeien. Immers, het meer dan uitstekend kunnen exploiteren van dergelijke gebouwen is juist aan die knooppunten te danken. En voor wat, hoort wat – zo'n rare gedachte is dat niet. Maar nu zie ik nog vaak het omgekeerde gebeuren. Bijvoorbeeld de gebeurtenissen rond het

Amsterdamse Sloterdijkstation zijn mij een doorn in het oog. De haltes van trams en bussen lagen oorspronkelijk pal voor de hoofdingang van het station. Later zijn deze haltes verplaatst: via een kruip-door-sluip-door-parcours en een lange trap moeten reizigers zich nu naar de tram- en bushaltes begeven, die zijn weggemoffeld onder een naargeestig viaduct. Want “de grond voor het station is te duur”. Ik vind dat echt een onaanvaardbare omkering van zaken. En als reiziger zie ik meer vreemde dingen op dit vlak. Zoals de voetgangersbrug op het station van Utrecht. Vanaf die brug lopen er geen trappen naar de perons. Die trappen zouden vele bezoekers aan Utrecht een vlotte, rechtstreekse verbinding bieden. Maar die trappen zijn tegengehouden omdat de treinreizigers dan niet via Hoog Catharijne lopen, en dus de winkels niet zouden passeren.

Het valt niet mee om een keuze te maken uit de vele onderwerpen die zijn besproken. Maar ik wil u allen één ding op het hart drukken: we zijn nog lang niet uitgepraat. Daarom hoop ik dat NS, ProRail, GVB, HTM, RET en ESB ook volgend jaar een serie van deze seminars willen organiseren. Dan laat ik mij heel graag weer in verwarring brengen!