

# HET LICHTEND PAD, HET VERKEERDE SPOOR?

**De trein nemen is altijd een beetje reizen. Enerzijds door de voorbijtrekkende landschappen en de nieuwe, of juist vertrouwde plekken waar je naar op weg bent. Anderzijds is het vaak een organisatorisch avontuur om op die bestemmingen te geraken. Reizen met de trein spreekt tot de verbeelding, ook vanuit een sociaalruimtelijk perspectief. Waarnaartoe met het spoor?**

Volle treinen, vertragingen en een slechte bereikbaarheid van sommige bestemmingen zetten immers druk op het treinnetwerk. Tegelijkertijd maken duurzaamheidsoverwegingen en vliegschaamte de trein opnieuw populairder als vervoersmiddel voor langeafstandsreizen, waar de voorkeur vroeger naar de auto of het vliegtuig ging. Duurzaamheid is dan ook een centraal thema in de toekomst van het spoor. Maar ook digitalisering en automatisering spelen een rol bij het verbeteren van de efficiëntie en veiligheid zodat reizigers vlot op hun eindbestemming geraken. Het treinstation en haar omgeving evolueren in steeds meer steden bovendien naar een gebied waar verloederde gebieden geleidelijk transformeren naar levendige en centrale locaties.

In dit nummer beschouwen we de rol van het spoor in verschillende maatschappelijke discussies over onder andere economische ontwikkeling, toerisme en de strijd om ruimte. We verkennen diverse perspectieven op mobiliteit, waarbij niet alleen het doel en de bestemming van belang zijn, maar ook het middel en de duurzaamheid van onze keuzes. Waarom lopen de sporen waar ze lopen? Welke verbindingen kunnen er nog worden gelegd om het netwerk completer te maken? Hoe worden de plaatsen waar we uitstappen vormgegeven? Deze vragen komen onder meer aan bod in de verscheidene bijdragen in dit themanummer.

Stijn Rybels, Like Bijlsma en Matthias Blondia & Greet De Block nemen ons in drie artikelen mee in het belang van de knooppunten die het treinnetwerk verbinden. Dit doen zij aan de hand van het concept Transit Oriented Development (TOD) waarin de ontwikkeling van de stationsomgevingen centraal staat. Dankzij de goede bereikbaarheid van deze locaties zijn dit gewilde ontwikkelplekken, en door deze locaties goed vorm te geven kan het hele netwerk profiteren van de voorzieningen op deze knooppunten. Rybels onderzocht hoe de kleinere stations in Vlaanderen compact, levendig en goed bereikbaar te voet en met de fiets kunnen worden. Hiervoor kan het concept van active TOD inspiratie bieden, waarbij specifiek aandacht gaat naar deze zaken tijdens het ontwerpproces. Bijlsma beschrijft in haar bijdrage de kansen rondom spoorknooppunten, waaruit blijkt dat het essentieel is om de gewenste kwaliteiten en de ruimtelijke vormgeving van de stationsomgeving op elkaar af te stemmen. Hierbij is het nodig om letterlijk en figuurlijk voldoende ruimte te voorzien voor toekomstig of onvoorzien gebruik. Blondia en De Block tot slot analyseren de mogelijkheden van het TOD-model voor Vlaanderen, waar er een historisch gegroeid, dichts netwerk van spoorweginfrastructuur is,

maar de ruimtelijke nederzettingsstructuur tegelijk erg versnipperd is. Ze trekken in hun artikel leerlessen uit al dan niet geslaagde TOD-projecten elders in Europa. De kloof tussen TOD als modelmatig, stedelijk planningsconcept en de praktische doorwerking in Europese ruimtelijke projecten wordt hier helder blootgelegd.

Maarten Loopmans neemt ons verder mee tijdens zijn reis per trein naar Malta, waar mobiliteit een integraal onderdeel wordt van de ervaring. Hij laat zien dat de reis inderdaad belangrijk(er) kan zijn dan de bestemming. Ook komt het duurzame aspect van deze mobiliteitsvorm in vergelijking met andere transportmodi naar voren. Een voorwaarde hiervoor is wel de effectiviteit en de robuustheid van het netwerk. De Europese Unie is bezig het treinnetwerk te versterken onder de naam TEN-T. Hierdoor zouden meer plekken in Europa goed bereikbaar worden met de trein en zou dit dus een duurzamer alternatief kunnen worden voor het vliegtuig of de auto. Noor Ghesquiere en Caroline Beckers bieden een glimp op deze toekomst van het Europese spoor.

Op politieke agenda's staan ook nieuwe tracés en nachttreinen tussen verschillende steden. Zo loopt in Nederland de discussie rondom de haalbaarheid en noodzaak van de aanleg van een nieuwe spoorlijn tussen de Randstad (Amsterdam) en Noord-Nederland (o.a. Leeuwarden en Groningen). Voorstander Jouke van Dijk bepleit in zijn artikel de voordelen voor de regio in termen van brede welvaart, terwijl tegenstanders kritische vraagtekens plaatsen bij onder meer de kosten van het tracé.

De rode draad doorheen deze bijdragen is dat het spoornetwerk nog vooruitgang te boeken heeft in efficiëntie, frequentie en snelheid, willen we een duurzame modal shift kunnen bereiken. Dit zijn immers de voornaamste elementen die reizigers over de streep trekken om op de trein te stappen. De ruimtelijke vormgeving van stationsomgevingen dient hand in hand te gaan met de ontwikkeling van het spoornetwerk, willen we ook ruimtelijk een shift realiseren naar verdichting in goed bereikbare kernen.

**Dorien Frinking** (dorienf@live.nl), **Jef Van den Driessche** (Jef.VandenDriessche@hotmail.com) en **Demi van Weerdenburg** (dvanweerdenburg@gmail.com) zijn allen redacteur bij AGORA. Samen vormen zij de themaredactie van dit nummer.