

Grensoverschrijdende integratie

Draagt de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur bij aan integratie in grensregio's?



Juni 2012

Bachelorthesis Geografie, planologie en milieu

Faculteit der Managementwetenschappen.

Radboud Universiteit Nijmegen

Maarten van Leeuwen

Grensoverschrijdende integratie

***Draagt de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur
bij aan integratie in grensregio's?***

Radboud universiteit Nijmegen

Faculteit der Managementwetenschappen

Bachelorthesis planologie

Auteur: Maarten van Leeuwen

Studentnr.: 3045080

Begeleider: Joren Jacobs

Juni 2012

Voorwoord

Voor u ligt mijn bachelorthesis die ik heb geschreven ter afsluiting van de bacheloropleiding Planologie aan de Radboud Universiteit te Nijmegen. In dit onderzoek wordt bekeken wat de betekenis van grensoverschrijdende infrastructuur is voor integratie in grensregio's. De interesse voor dit onderwerp is bij mij gewekt toen ik voor een tweedejaars vak een aantal opdrachten aan het schrijven was over de problematiek en ontwikkeling van grensregio's. Daarnaast heeft de infrastructurele kant van de planologie altijd al mijn interesse gehad.

Dit voorwoord wil ik ook gebruiken om mijn thesisbegeleider ir. Joren Jacobs te bedanken voor de tussentijdse kritieken, feedback en sturing die gegeven is gedurende het schrijven van deze thesis. Verder wil ik de respondenten van interviews, te weten: Paul Alzer (Stadsregio Parkstad Limburg), Peter Tommassen (Provincie Overijssel), Wim Michel (Regio Twente) en Eric Wolff (Provincie Limburg) en overige contacten bij de Euregio, gemeente Enschede en Zweckverband Münsterland bedanken voor de tijd die ze hebben vrij gemaakt om mij verder te helpen met dit onderzoek. Tot slot wens ik u veel plezier met het lezen van dit onderzoek.

Maarten van Leeuwen

Nijmegen, Juni 2012

Samenvatting

In dit onderzoek wordt onderzocht of grensoverschrijdende infrastructuur leidt tot integratie van regio's aan weerszijden van de grens. Deze hypothese is gevormd na literatuurstudie en zal in de inleiding beschreven worden. Aan de hand van de gestelde hypothese is een centrale vraag opgesteld die de leidraad door dit onderzoek vormt. Het doel van dit onderzoek is duidelijkheid te verschaffen over de belangen van grensoverschrijdende infrastructuur voor de ontwikkeling van integratie. Deze worden namelijk tegengesproken in wetenschappelijke literatuur en politieke bronnen.

Het onderzoek wordt beperkt door een aantal keuzes. Er wordt enkel gekeken naar de Nederlands-Duitse grens en naar regionale spoorverbindingen.

Om duidelijkheid te krijgen over de werkelijke situatie, wordt gebruik gemaakt van twee verschillende casussen. De eerste casus die onderzocht wordt is de casus Avantislijn, een regionale spoorverbinding tussen Heerlen en Aken die voornamelijk de economische samenhang tussen beide grensregio's moet versterken. De tweede casus in dit onderzoek is de casus Enschede-Gronau. In deze casus wordt gekeken naar de regionale spoorverbinding tussen Enschede en Gronau, welke in 2001 heropend is.

Afgestemd op de twee verschillende casussen, is een drietal deelvragen opgesteld die inzicht moeten geven in de redenen waarom een grensoverschrijdende spoorverbinding tot stand gebracht moet worden, over de (te verwachten) effecten van een grensoverschrijdende spoorverbinding en over de gevolgen voor de integratie na de oplevering van de spoorverbinding. Deze drie deelvragen samen, zullen uiteindelijk een antwoord geven op de hoofdvraag van dit onderzoek die als volgt gesteld is:

“Levert de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen een bijdrage aan de integratie van de grensregio?”.

Dit onderzoek begint met een inleiding waarin een projectkader is opgesteld waarin aangegeven wordt hoe de hypothese tot stand is gekomen. Vervolgens wordt in een doelstelling en een vraagstelling uitgewerkt hoe er een verdere invulling gegeven wordt aan dit onderzoek.

Hoofdstuk twee gaat in op de methodologie van dit onderzoek. Hierin wordt uitgelegd hoe het onderzoek is gedaan en hoe de twee verschillende casussen onderzocht zijn.

Voordat vervolgens de casussen bestudeerd kunnen worden, is er in hoofdstuk drie een theoretisch kader opgesteld. Hierin zijn verschillende aspecten waar grensoverschrijdende infrastructuur en grensoverschrijdende integratie mee te maken hebben, uitgebreid aan bod gekomen. Allereerst wordt de grens getypeerd. In eerste instantie de grens in de geschiedenis waar een grens altijd al als barrière aanwezig is geweest (Lejeune, 1958, p7) en hoe grensgebieden (*frontiers*) die open waren voor contact tussen verschillende landen, door oorlogen steeds meer veranderd zijn in grenzen (*borders*) die fungeren als een barrière (Paasi, 1995, p26-27). In tweede instantie wordt gekeken hoe de grens in het heden nog zijn invloeden kent op de samenleving in grensgebieden. De barrière is steeds meer verdwenen (Deekens & Van der Gugten, 200, p7), maar economische groei in grensgebieden blijft nog steeds achter bij economische groei in niet-grensgebieden (Corvers, 2000, p7). Daarnaast blijft de grens in dagelijkse bezigheden lastig doorbreekbaar (Strüver, 2004, p23).

Na de typering van de grens, wordt gekeken naar de betekenis van de grensregio en op welke manier er samengewerkt wordt door verschillende partijen aan de grens of in grensregio's. Hierbij komen verschillende vormen van samenwerking aan de orde.

Tot slot wordt de betekenis van integratie beschreven waarbij een tweedeling gemaakt wordt tussen sociaal-culturele integratie en economische integratie. Daarna wordt specifiek ingegaan op integratie in grensregio's.

Na een uitgebreide beschrijving van grensoverschrijdende integratie worden de twee gekozen casussen onderzocht. Beide beginnen met een duidelijke casusbeschrijving om vervolgens de bijbehorende deelvragen te behandelen. Per casus worden vervolgens enkele conclusies getrokken die antwoord geven op deze deelvragen. Bij de casus Avantislijn blijkt duidelijk dat men inspeelt op de economische samenhang tussen de regio's. Er is duidelijk onderzoek gedaan naar de te verwachten effecten van een nieuwe regionale spoorverbinding en afgaande op de onderzoeken kan gesteld worden dat de spoorverbinding duidelijke effecten zal hebben voor met name de economische integratie, maar ook voor de sociaal-culturele integratie.

Bij de tweede casus, casus Enschede-Gronau, blijkt duidelijk dat hier weinig tot geen onderzoek is gedaan voorafgaand aan de heropening van deze verbinding. Hierdoor is het lastiger om de effecten duidelijk te benoemen. Op de economische integratie lijkt de verbinding geen invloed gehad te hebben. Enkel over de sociaal-culturele integratie kan een zinnige conclusie getrokken worden.

Na de twee casussen, wordt er in één conclusie een antwoord gegeven op de centraal gestelde hoofdvraag. In deze conclusie worden de bevindingen uit beide casussen met elkaar gecombineerd en worden enkele aanbevelingen gedaan voor de uitvoering van volgende grensoverschrijdende spoorverbindingen.

Inhoudsopgave

1. Inleiding

1.1 Projectkader	1
1.2 Doelstelling	3
1.3 Vraagstelling	4

2. Methodologie

2.1 Inleiding	5
2.2 Onderzoeksstrategie	5
2.3 Bepaling van casussen	6
2.4 Dataverzameling	7
2.5 Data-analyse	8

3. Theoretisch kader

3.1 Inleiding	9
3.2 De grens in de geschiedenis	9
3.3 De grens nu	10
3.4 De grensregio	11
3.5 Samenwerking in de grensregio	13
3.6 Integratie	15
3.7 Grensoverschrijdende Integratie	16

4. Avantislijn

4.1 Inleiding	19
4.2 De Avantislijn	19
4.3 Casusbeschrijving	20
4.3.1 Welk traject	20
4.3.2 Welke actoren	23
4.3.3 Welke belangen	24
4.4 Waarom grensoverschrijdend vervoer	26
4.4.1 Waarom grensoverschrijdend vervoer	26
4.4.2 Hoe wordt integratie aangedragen als argument	28
4.5 Conclusie	29

5. Enschede – Gronau

5.1 Inleiding	32
5.2 Enschede – Gronau	32
5.3 Casusbeschrijving	33
5.3.1 Welk traject	33
5.3.2 Welke actoren	35
5.3.3 Welke belangen	36
5.4 De resultaten	37
5.4.1 Wat zijn de resultaten na de uitvoering	37
5.4.2 Welke veranderingen in de regio zijn opgetreden	38
5.4.3 Heeft de nieuwe verbinding bijgedragen aan grensoverschrijdende integratie	39
5.4.4 De toekomst	41
5.5 Conclusie	42

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies	44
6.2 Aanbevelingen	45

<u>Literatuur</u>	47
-------------------	----

<u>Bijlagen</u>	52
-----------------	----

1. Inleiding

1.1 Projectkader

Grenzen vormen al eeuwenlang barrières tussen de samenwerking van twee staten (Lejeune, 1958, p7). Anno nu is de grens nog een barrière die zich voordoet op sociaal-cultureel en sociaal-economisch niveau (Boekema, 2000, p30). Hierdoor blijkt het lastig om op economisch, sociaal of ruimtelijk gebied gemeenschappelijke projecten tot uitvoering te brengen. Daar waar nieuwe grenzen ontstaan, ontstaat plotseling een nieuwe barrière die om bepaalde redenen de samenleving danig verandert. Op ruimtelijk gebied is dit onder andere te zien in het verdwijnen van weg- en spoorinfrastructuur (Boekema, 2000, p30).

Inmiddels zijn de eigenschappen van een grens aan het veranderen. De traditionele functies van een grens verdwijnen (Buursink, 2001, p7). Door het openstellen van de grenzen met het Schengen Akkoord is de grensoverschrijdende mobiliteit sterk verbeterd. Daartegenover staat dat er in de afgelopen jaren ook vaak grensoverschrijdende spoortrajecten zijn gesloten omdat de verbindingen niet meer rendabel waren (Eurlings & Huizinga-Heringa, 2008, p4). Deze bevindingen zijn gedaan aan het eind van de vorige eeuw. Inmiddels zijn er nieuwe doelstellingen ontwikkeld die een nieuwe impuls moeten geven aan grensoverschrijdend vervoer per spoor (Eurlings & Huizinga-Heringa, 2008, p5). Deze doelstellingen zijn met name terug te vinden in beleidsdocumenten van regionale, nationale en internationale instellingen.

Het belang van grensoverschrijdende infrastructuur is bekend aldus Manfred Miosga (2008, p19). Hij stelt dat grensoverschrijdende infrastructuur van belang is voor de economische ontwikkeling, maar ook voor netwerkvorming waarbij contacten een belangrijke rol spelen. Daar waar netwerkvorming steeds belangrijker wordt in de samenleving, is het gebrek aan infrastructuur kostbaarder. Daarnaast leidt een onvolwaardige verbinding tot files en productieverliezen (Allaert, Boeckhout & Blom, 2000, p104-105). Zoals duidelijk blijkt, wordt door verschillende auteurs verondersteld dat grensoverschrijdende infrastructuur erg belangrijk is, maar toch blijft de daadwerkelijke ontwikkeling van grensoverschrijdende infrastructuur vaak steken bij het maken van plannen (Europese Commissie, Generaal Directoraat voor Energie en Transport, 2004, p16). Onder andere door de problemen die bij internationale samenwerking al naar voren zijn gekomen, maar ook door de hoge kosten, waardoor een grensoverschrijdend project niet aantrekkelijk is en de financiële middelen liever besteed worden aan projecten binnen de landsgrenzen (Europese Commissie, Generaal Directoraat voor Energie en Transport, 2004, p16-17).

Zoals duidelijk is geworden, verloopt de ontwikkeling van grensoverschrijdende infrastructuur nog enigszins problematisch. Met name door het gebrek aan bindende regelgeving en de hoge kosten. Ook de probleemeigenaar is erg onduidelijk. Veel partijen verliezen geld aan het gebrek van grensoverschrijdende infrastructuur (Fleurke & Hulst, 2003, p10). Dit gebeurt door productieverliezen en barrières in netwerkvorming. Deze partijen hebben echter niet de mogelijkheden om een oplossing te bieden. De oplossing moet komen van regionale of lokale overheden (Europees Parlement, 1992, p6; Fleurke & Hulst, 2003, p10) of toch vanuit (trans)nationale overheden (Boekema, Buursink & Ehlers, 2001, p3; Europese Commissie, 1999, p37; Leibenath, 2008, p7).

Er wordt op verschillende manieren gezocht naar manieren om de grensoverschrijdende infrastructuur te bevorderen. Als er gekeken wordt naar ruimtelijke ordening, dan valt op dat er weinig bindende regelgeving is (Europese Commissie, 1999, p15; Fleurke & Hulst, 2003, p25) en dat beleidsvisies van regionale en nationale overheden en de Europese Unie tegenstrijdig zijn (Fleurke & Hulst, 2003, p10; Europees Parlement, 1992, p6; Boekema, Buursink & Ehlers, 2001, p3). Ondanks deze tegenstellingen en de transparanter geworden grens, lijkt het er op dat verschillende partijen zich steeds meer bewust zijn van de noodzaak van grensoverschrijdende ruimtelijke ordening (Hendrikx, Jansen, Kriener & Meyer, 1995, p14). Inmiddels wordt er veel meer gedaan met grensoverschrijdende ruimtelijke ordening.

Deze bewustwording van de noodzaak van grensoverschrijdende infrastructuur komt duidelijk naar voren in beleidsdocumenten uit de politiek. Daar waar internationale verbindingen goed tot stand komen, geldt dit niet voor verbindingen op regionaal niveau (Cramer & Koopmans, 2008, p6) en daar waar er wel regionale grensoverschrijdende verbindingen tot stand komen is vaak sprake van enkelsporige tracés of tracés zonder bovenleiding waardoor de kwaliteit van de verbinding dramatisch is (Cramer & Koopmans, 2008, p7). Ook kan gesteld worden dat verbindingen tussen nationale netwerken ontbreken of ongeschikt zijn, terwijl deze verbindingen belangrijk zijn voor de ontwikkeling aan weerszijden van de grens (Europese Commissie, 1999, p32; Europese Rekenkamer, 2010, p9). Praktische beperkingen blijven echter voor oponthoud zorgen.

Zelfs in de Nota Ruimte is geconcludeerd dat een goede grensoverschrijdende verbinding van belang is voor de economische en sociale binding over grenzen heen (Cramer & Koopmans, 2008, p7). Ook in de Tweede Kamer is er regelmatig aandacht gevraagd voor de belangen van grensoverschrijdende infrastructuur. Zo zijn er meerdere moties opgesteld die zich richten op verbetering van het regionale treinverkeer in grensgebieden (Cramer & Koopmans, 2008, p17)

Gesteld wordt dat grensoverschrijdende verbindingen zorgen voor een goede economische ontwikkeling en voor verbetering van de sociale binding. Deze samenhang kan

benoemd worden als integratie. Doordat interactie toeneemt tussen regio's aan weerszijden van een grens, ontstaat een grotere stroom reizigers waardoor integratie kan ontstaan (Rietveld, 1993, p49-50).

1.2 Doelstelling

Zoals duidelijk is geworden in het probleemkader, lijkt er bij politieke bronnen (Europese Commissie, 1999; Cramer & Koopmans, 2008, p7; Eurlings & Huizinga-Heringa 2009) duidelijkheid te zijn over de belangen van regionaal grensoverschrijdende infrastructuur. Uit de beschikbare literatuur kan een hypothese opgesteld worden. Deze luidt: "Grensoverschrijdende infrastructuur leidt tot integratie van regio's aan weerszijden van de grens.". Of deze hypothese ook daadwerkelijk klopt, is niet wetenschappelijk bewezen. Uit andere, soms meer wetenschappelijke literatuur komen namelijk ook andere stellingen naar voren waarbij gedacht kan worden dat grensoverschrijdende infrastructuur niet per direct leidt tot een verbeterde grensoverschrijdende integratie (Knotter, 2003, p3).

Het blijkt dus dat er geen algehele consensus bestaat over de stelling dat grensoverschrijdende infrastructuur leidt tot een verbetering van integratie van grensregio's terwijl het wel een argument vormt voor de kostbare aanleg ervan. Om meer duidelijkheid te verschaffen over deze stelling zal in dit onderzoek getracht worden tot een duidelijkere beschrijving van de situatie te komen. De doelstelling van dit onderzoek zal dan ook zijn om de gestelde hypothese tegen het licht van de werkelijkheid te houden en te onderzoeken of deze correct is, of dat de beweringen niet overeenkomen met situaties uit de werkelijkheid. Omdat grensoverschrijdende infrastructuur een erg breed begrip is, zal er in dit onderzoek gekeken worden naar verbindingen op een regionale schaal. Daarnaast wordt enkel gekeken naar spoorverbindingen omdat gesteld wordt dat deze verbindingen achterlopen bij wegverbindingen. De volgende doelstelling is opgesteld voor dit onderzoek:

Het doel van dit onderzoek is inzicht te verschaffen in de bijdrage van nieuwe grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen aan de grensoverschrijdende integratie.

De focus van dit onderzoek zal dus liggen op de effecten van grensoverschrijdende infrastructuur en om deze te onderzoeken zal er gebruik gemaakt worden van een casus waarin grensoverschrijdende infrastructuur al is ontwikkeld. Een ander deel van het onderzoek zal zich richten op de redenen waarom men grensoverschrijdende infrastructuur wil gaan aanleggen. Het doel hiervan is om de politieke motieven voor grensoverschrijdende infrastructuur aan het licht te brengen. Voert de politiek inderdaad de bevordering van grensoverschrijdende integratie aan als reden voor de uitvoering van grensoverschrijdende infrastructuur, of is dat te simpel gezegd?

1.3 Vraagstelling

Zoals in de doelstelling al werd verwoord, bestaat dit onderzoek uit twee onderdelen die beide een bijdrage moeten leveren aan één centrale hoofdvraag. Om de onderdelen toch apart duidelijk te kunnen onderzoeken, zijn er bij de centrale hoofdvraag enkele deelvragen ontwikkeld. De hoofdvraag van dit onderzoek is opgesteld aan de hand van de gestelde hypothese. Hij luidt als volgt:

“Levert de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen een bijdrage aan de grensoverschrijdende integratie?”.

Deze centrale vraag moet de doelstelling van dit onderzoek beantwoorden door gebruik te maken van de volgende deelvragen:

“Welke redenen worden aangevoerd om grensoverschrijdende infrastructuur tot stand te brengen?”

Zoals in het projectkader al duidelijk is gemaakt, wordt er binnen politieke kringen veelal gezegd dat grensoverschrijdende infrastructuur een goed middel is om tot een verbeterde grensoverschrijdende integratie van grensregio's te komen. Door te onderzoeken welke redenen worden aangedragen om uiteindelijk deze grensoverschrijdende verbindingen te ontwikkelen, zal wellicht meer duidelijkheid ontstaan over de omstandigheden waarin de stelling dat grensoverschrijdende infrastructuur leidt tot een verbetering van de integratie in grensregio's gesteld wordt.

Tevens kan er met deze deelvraag gekeken worden of grensoverschrijdende integratie als een soort toverwoord beschouwd kan worden om de zeer gewenste grensoverschrijdende infrastructuur tot uitvoering te laten brengen, terwijl men weet dat het misschien niet zo is.

“Wat zijn de effecten van nieuwe grensoverschrijdende infrastructurele verbindingen”

Deze deelvraag is tweedelig. Enerzijds zal afgevraagd worden wat de verwachte effecten van een nieuw aan te leggen verbinding zullen zijn en anderzijds zal gekeken worden naar de effecten van al aangelegde grensoverschrijdende infrastructuur.

“Hebben nieuwe grensoverschrijdende verbindingen grensoverschrijdende integratie bevorderd?”

De derde deelvraag zal zich richten op de al afgeronde grensoverschrijdende spoorverbinding. Is er na de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur sprake van een toename in grensoverschrijdende integratie? Als dit het geval is, is dat dan het gevolg van de nieuw aangelegde grensoverschrijdende infrastructuur, of liggen hier andere oorzaken aan ten grondslag.

2. Methodologie

2.1 Inleiding

Het doel van dit onderzoek is om de gestelde hypothese, dat grensoverschrijdende spoorverbindingen bijdragen aan de integratie van de grensregio, kritisch te onderzoeken. Vooralsnog is hier geen duidelijkheid over en worden van verschillende kanten verschillende stellingen aangereikt over de bijdrage van grensoverschrijdende infrastructuur.

Om duidelijkheid te krijgen over de werkelijke bijdrage van grensoverschrijdende infrastructuur aan integratie in grensregio's wordt er gebruik gemaakt van een casestudy waarbij twee casussen met een verschillende inhoud onderzocht worden. In de volgende paragrafen zal beargumenteerd worden waarom er gekozen is voor de casestudy als onderzoeksmethode en hoe de beide casussen uitgekozen zijn.

2.2 Onderzoeksstrategie

De gebruikte onderzoeksmethode in dit onderzoek is dus de casestudy. Deze vorm van onderzoek moet de gestelde hypothese kunnen verifiëren of falsificeren doordat de casestudy een kwalitatieve methode is om een tijdruimtelijk begreemd systeem of meerdere tijdruimtelijk begrensde systemen te onderzoeken (Creswell, 2007, p73; Doorewaard & Verschuren, 2007, p183). Bij het doen van een casestudy wordt er gebruik gemaakt van meerdere informatiebronnen. Dit kunnen zijn: observaties, interviews, audiovisueel materiaal en documentatie van casussen (Creswell, 2007, p73). De resultaten van de bronnenanalyse worden door middel van methodetriangulatie en bronnentriangulatie met elkaar vergeleken en geanalyseerd. Op deze manier kan per casus een integraal en holistisch beeld per casus gevormd worden (Doorewaard & Verschuren, 2007, p184-185). Doorewaard en Verschuren (2007, p190) geven een voordeel aan dit gevormde integrale beeld: "Dit integrale beeld kan met name een voordeel zijn in een onderzoek dat is gericht op verandering van een bestaande situatie." Dit maakt dat de casestudy als onderzoeksmethode uitstekend past bij de probleemstelling waar de centrale hypothese op gestoeld is, namelijk het veranderde beeld over de grens als barrière en de veranderende opvattingen over het belang van grensoverschrijdende infrastructuur voor integratie in grensregio's.

De casestudy is veel meer een diepte-onderzoek dan een breedte-onderzoek. Er wordt diep ingegaan op een klein aantal onderzoekseenheden (Doorewaard & Verschuren, 2007, p184).

Er zijn verschillende typen van casestudies te benoemen. Naast de enkelvoudige casestudy kan er ook gebruik gemaakt worden van de meervoudige casestudy. Hierbij kan aan de

hand van verschillende casussen een bepaald onderwerp of onderdeel onderzocht worden, maar er kunnen ook meerdere casussen geselecteerd worden om verschillende perspectieven van een onderwerp te onderzoeken (Creswell, 2007, p74). Deze vorm van de casestudy is voor dit onderzoek een goede manier om de beide vraagstellingen binnen dit onderzoek te beantwoorden. Er is namelijk een hypothese ontwikkeld met de vraag of grensoverschrijdende infrastructuur leidt tot een betere grensoverschrijdende integratie en tegelijkertijd wordt er onderzocht wat voor redenen er door instanties aangedragen worden om deze grensoverschrijdende infrastructuur tot stand te laten komen. Er is dus sprake van meerdere perspectieven die tot de uitvoering van grensoverschrijdende infrastructuur horen en een onderzoek aan de hand van een meervoudige casestudy biedt een uitstekende mogelijkheid om beide perspectieven in één onderzoek te analyseren.

Doordat er meerdere casussen onderzocht worden, kan er gebruik gemaakt worden van verschillende onderzoeksmethoden. Verschillende casussen kunnen afzonderlijk worden bestudeerd (Doorewaard & Verschuren, 2007, p187). Na de onderzoeken per casus, kan getracht worden overeenkomsten en/of verschillen aan het licht te brengen tussen de casussen.

2.3 Bepaling van casussen

Er is voor het gebruik van twee casussen gekozen. Dit enerzijds vanwege de tijd die beschikbaar is voor het schrijven van deze thesis en anderzijds vanwege de verschillen in de te bestuderen onderdelen van grensoverschrijdende infrastructuur. Doorewaard en Verschuren geven twee mogelijkheden voor het kiezen van casussen. De casussen moeten minimaal of maximaal verschillend aan elkaar zijn (2007, p185). In dit onderzoek is er voor gekozen om twee maximaal van elkaar verschillende casussen te gebruiken. Eén casus die de gestelde hypothese moet verifiëren of falsificeren en een andere casus die de vraag hoe grensoverschrijdende integratie wordt gebruikt om grensoverschrijdende infrastructuur tot stand te brengen, moet beantwoorden. Vandaar dat er één casus is gekozen waarbij grensoverschrijdende infrastructuur al is aangelegd en al langere tijd in gebruik is. De andere casus in dit onderzoek bevat een casus waarbij de grensoverschrijdende infrastructuur nog in een voorbereidende fase zit. Een nadeel aan het verschil in casussen is dat het moeilijk zal zijn om tot algemene beschrijvende uitspraken te komen (Doorewaard & Verschuren, 2007, p185). Creswell geeft aan dat het prima is om casussen te selecteren die verschillende aspecten van een probleem aantonen: *“I prefer to select cases that show different perspectives on the problem, process, or event I want to portray”* (Creswell, 2007, p75). Het blijkt dus mogelijk om twee verschillende casussen te gebruiken om verschillende aspecten van een onderwerp te onderzoeken.

De casus die gekozen is om de hypothese waarin gesteld wordt dat grensoverschrijdende infrastructuur leidt tot grensoverschrijdende integratie, te beantwoorden is de casus Enschede – Gronau. Deze casus bevat een spoortraject dat sinds 2001 in werking is. De vraag of grensoverschrijdende infrastructuur een bijdrage levert aan integratie kan onderzocht worden door te kijken wat het spoortraject voor invloed gehad heeft voor de regio's aan weerszijden van de grens.

De tweede casus die gebruikt wordt om te onderzoeken op welke manier men denkt dat grensoverschrijdende infrastructuur bijdraagt aan grensoverschrijdende integratie en welke redenen aangedragen worden om de plannen tot uitvoering te brengen, is de casus Avantislijn. Het plan voor de Avantislijn is al ver gevorderd, maar de uitvoeringsfase is nog niet van start gegaan. Deze casus is de ideale casus om te onderzoeken om wat voor redenen de Avantislijn, die moet gaan lopen tussen Heerlen/Kerkrade en Aken, op de agenda van de regio Aken en de stadsregio Parkstad Limburg is komen te staan.

2.4 Dataverzameling

Bij het onderzoek van beide casussen wordt er gebruik gemaakt van verschillende soorten bronnen. Voor een casestudy zijn mogelijke manieren van dataverzameling het vrije interview, observatie en interpretatie van tekstueel en audiovisueel materiaal (Doorewaard & Verschuren, 2007, p185). Het is een divers scala aan mogelijkheden dat gebruikt kan worden voor de onderzoeken. Deze mogelijkheden zullen dan ook allen gebruikt worden in dit onderzoek.

Bij beide onderzoeken zal het onderzoek met name gebaseerd worden op tekstuele documentatie. De bevindingen uit deze documentatie zullen aangevuld worden door het gebruik van interviews en bij de casus Enschede-Gronau ook met een observatie van de aangelegde spoorverbinding. Dit om te bekijken hoe de bevindingen uit literatuur en interviews stroken met de werkelijkheid. Er zal in dit geval een treinreis gemaakt worden tussen Enschede en Gronau, waarbij gelet wordt op verschillende aspecten van de verbinding.

Er zal dus gebruik gemaakt worden van meerdere soorten van dataverzameling. Dit wordt methodentriangulatie genoemd. Daarnaast zal er getracht gebruik te maken van meerdere bronnen waardoor bronnentriangulatie mogelijk is. Hierdoor kan er meer diepgang in het onderzoek ontstaan (Doorewaard & Verschuren, 2007, p184).

Om te onderzoeken op welke manier integratie bij de casus Enschede-Gronau is ontwikkeld, wordt gebruik gemaakt van interviews met betrokkenen. Er zal geprobeerd worden duidelijkheid te verkrijgen over de gevolgen van de reactivering van de spoorverbinding. Daarnaast zal gezocht worden naar documentatiemateriaal waarin verschillende vormen van integratie naar voren komen. Er zal gekeken worden naar economische integratie: cijfers over de

verandering van de economie, geldstromen etc. en naar sociaal-culturele integratie: Welke effecten heeft de reactivering van de verbinding gehad voor de bevolking en op welke manier zijn ze meer of minder betrokken met elkaar geraakt.

Bij de casus Avantislijn kan nog niet gekeken worden naar de effecten. Vandaar dat er gebruik gemaakt zal worden van studies die gemaakt zijn om te bekijken wat voor een potentieel de nieuwe verbinding heeft. Ook hier zal weer onderscheid gemaakt worden tussen economische en sociaal-culturele integratie. Bevindingen uit de studies zullen aangevuld worden met interviews van betrokken partijen.

Daar waar interviews gehouden zullen worden, zal gebruik gemaakt worden van ongestructureerde interviews zodat de geïnterviewden veel informatie kunnen geven over de te behandelen casus. Daar waar nodig kan dan ingegrepen worden om te voorkomen dat er teveel van het onderwerp afgedwaald wordt.

2.5 Data-analyse

Bij data-analyse wordt er gekozen voor een holistische analyse wat inhoudt dat de gehele casus geanalyseerd wordt. Eerst wordt er bij deze analyse een gedetailleerde beschrijving van de casus gegeven waarbij later de focus gelegd kan worden op onderdelen van de casus (Creswell, 2007, p75).

Gevonden data zal in eerste instantie bij beide casussen ‘*within-case*’ geanalyseerd worden om vervolgens verschillende aspecten te onderwerpen aan een ‘*cross-case*’ analyse waarbij overeenkomsten of verschillen gevonden zouden kunnen worden (Creswell, 2007, p75). Waarbij gezegd moet worden dat het in de Avantis-casus draait om de veronderstelde integratie onder planners/beleidsmakers en politici en bij de Enschede-Gronau-casus om de werkelijke integratie vanuit het theoretisch kader van dit wetenschappelijk onderzoek.

Bij de ‘*within-case*’ analyse zal er zoals gezegd, gebruik gemaakt worden van meerdere soorten bronnen. Door het gebruik van deze zogenoemde bronnen wordt een casus eerst als unieke casus bestudeerd. In dit onderzoek zal dat gebeuren door de casussen ‘Avantislijn’ en ‘Enschede-Gronau’ eerst apart van elkaar te analyseren. Als beide casussen voldoende geanalyseerd zijn, dan zullen ze onderworpen worden aan een ‘*cross-case*’ analyse waarbij gekeken gaat worden of er opvallende overeenkomsten of verschillen zijn waar te nemen tussen beide casussen.

De analyses in dit onderzoek, vinden plaats aan de hand van theorieën die beschreven worden in het theoretisch kader dat beschreven wordt in het volgende hoofdstuk. Hierin worden verschillende wetenschappelijke bronnen naast elkaar gelegd om zo uit te vinden waar eventuele verschillen en overeenkomsten tussen theorieën zijn.

3 Theoretisch kader

3.1 Inleiding

Om een duidelijk antwoord te kunnen geven op de gestelde hoofdvraag, is het van belang duidelijkheid te hebben over de begrippen die in deze vraagstelling naar voren komen. In het theoretisch kader zal eerst gekeken worden naar de betekenis en ontwikkeling/verandering van een grens. Vervolgens zal gekeken worden wat een grensregio inhoudt en op welke manieren er samengewerkt wordt over de grens heen om tot slot te bestuderen wat grensoverschrijdende integratie precies inhoudt.

3.2 De grens in de geschiedenis

De grens vormt al eeuwen lang een barrière voor ontwikkeling in allerlei opzichten. Grenzen kunnen gezien worden als muren rondom de vrijheid (Lejeune, 1958, p7). In een enigszins gedateerd boek van Lejeune wordt duidelijk gemaakt op welke manier een grens invloeden kan uitoefenen. In de tijd van Napoleon waren er geen landsgrenzen tussen de steden Aken, Maastricht en Luik. De aanleg van (internationale) wegen en wateren was geen probleem in die tijd. Echter, na de verdeling van het Keizerrijk van Napoleon werden de steden wel door staatsgrenzen van elkaar gescheiden. Hiermee ging de Franse markt voor de steden verloren en werd gezocht naar afzetgebieden landinwaarts (Lejeune 1958, p57-58). Toch bleef het mogelijk om tussen Nederland en Duitsland ruimtelijke ordening uit te voeren. Dit door de economische belangen die bleven spelen (Lejeune, 1958, p60). Uiteindelijk leidde het verschil in staatsaanhorigheid, taal en verschillen in opleiding tot verschillende gevoelens aan weerszijde van de grenzen. Ook de Eerste en Tweede Wereldoorlog zorgden voor een grotere distantiëring tussen de drie steden. Vanaf dat moment vormden de grenzen pas echt barrières. Later na de oorlogen bleek wel weer dat de steden toch niet zonder elkaar konden en is verzocht de onderlinge samenwerking weer op te pakken (Lejeune, 1958, p63-64).

Wat in deze beschreven casus toch duidelijk zichtbaar wordt is het verschil tussen een grens (*border*) en een grensgebied (*frontier*). Dit verschil wordt gemaakt door Paasi (1995, p25-26). Een *frontier* is een zone waarin contact plaatsvindt tussen verschillende groepen. Het heeft zowel een opende als een sluitende functie (Paasi, 1995, p24). Deze *frontiers* zijn echter veranderd in *borders* welke veel meer de functie van een barrière hebben aangenomen met het doel een land af te sluiten van een ander land en daarmee veel meer een gevoel te kweken voor de eigen staat afgezet tegen andere staten (Paasi, 1995, p19).

Een andere grens waarbij zichtbaar is geworden dat de politieke grens een barrière gaat vormen voor de sociaal-culturele en sociaal-economische samenhang aan weerszijde van de grens is te zien aan de grens tussen Brabant en Vlaanderen. De voorheen centraal gelegen regio in de lage landen ontwikkelde zich tot een perifeer gelegen regio waarbij wegeninfrastructuur onderontwikkeld raakte en al bestaande verbindingen opgeheven werden (Boekema, 2000, p30).

3.3 De grens nu

De traditionele barrière zoals deze in de geschiedenis is geweest, namelijk als een grens die niet overschreden kon worden, is veranderd in een ander soort grens. De traditionele grens die als doel heeft de eigen staat af te zetten tegen andere staten (Paasi, 1995, p19), verandert steeds meer in een grens die wel overschreden kan worden (Deekens & van der Gugten, 2000, p7). De mobiliteit over de grenzen heen is sterk verbeterd. Hiermee worden belangen zoals de economie verder ontwikkeld. Toch blijft deze economische groei in grensgebieden achter (Deekens & van der Gugten, 2000, p7; Corvers, 2000, p21). Grenzen zorgen er namelijk voor dat de aanliggende grensgebieden perifeer komen te liggen ten opzichte van centraal gelegen gebieden in een land waar het economische en politieke hart vaak te vinden is (Paasi, 1995, p25). De reden voor deze achterstand is echter niet duidelijk aanwijsbaar. Deze zou wellicht gevonden kunnen worden in de ideeën die mensen over grenzen hebben. Grenzen vormen nog steeds een mentale barrière in het dagelijks leven (Boekema, Buursink & Ehlers, 2001, p1). Doordat grenzen tussen naties hun traditionele functies verliezen zoeken staten naar nieuwe manieren om samenwerking en contacten te intensiveren (Buursink, 2001, p7). Tevens kunnen er inmiddels verschillende soorten grenzen gezien worden. In Europa is er door de ondertekening van het Schengen Akkoord een verschil in typen grenzen ontstaan. Op dit moment zijn 26 landen aangesloten bij dit verdrag. Dit betekent dat er tussen deze landen (Schengenlanden) geen grenscontrole meer plaats vindt (Rijksoverheid, 2012). Als gevolg van dit verdrag zijn interne grenzen verzwakt, maar externe grenzen, de grenzen aan de rand van de Schengenlanden, zijn versterkt (Komornicki, 2008, p135). De aanwezigheid van deze externe grenzen is steeds duidelijker geworden. Hierdoor ontstaan duidelijke tegenstellingen aan weerszijde van deze externe grenzen. Met name deze grenzen zijn slecht te overschrijden (Komornicki, 2008, p136). Overigens verschuiven deze externe grenzen ook waarmee de ontwikkeling weer een stukje verder opschuift (Degórski, 2008, p161). De Europese Unie richt zich met name op integratie langs de interne grenzen binnen Europa (Boekema, 2000, p3).

Ondanks het open stellen van grenzen door het Schengen Akkoord, bleek in 2003 dat bewoners van grensgebieden de Nederlands-Duitse grens nog steeds zien als een gesloten deur. De gedachten van de mensen worden bepaald door bestaande vooroordelen en de door de grens

begrensde dagelijkse bezigheden (Strüver, 2004, p23; Boekema, Buursink & Ehlers, 2001, p1; Wever, 2003, p20-21). Nationale grenzen zullen namelijk altijd hun invloed blijven behouden in grensregio's, ondanks de vrijheid van mobiliteit (Knotter, 2002, p4) en speciale op de grens gerichte instituties (Strüver, 2005, p104). Het doel van grensoverschrijdende integratie is dan ook het doorbreken van deze mentale barrière om zo historische betekenissen van de grens te doen verdwijnen (Klatt, 2006, p138).

3.4 De grensregio

Een grensregio kan getypeerd worden als een regio die doorbroken wordt door de aanwezigheid van een grens. Verdere typering is nauwelijks mogelijk. Er is namelijk een groot verschil waarneembaar tussen verschillende grensregio's. Zowel in grote als in bijvoorbeeld economische aspecten is een duidelijk verschil zichtbaar bij verschillende grensregio's (Corvers, 2000, p20-21). In grensregio's wordt er gefocust op grensoverschrijdende interactie en cohesie door de toename van economische relaties (van Houtum, 1999, p54). De grensregio's zijn vaak perifeer gelegen waardoor het belangrijk is zich te verenigen met grensregio's aan de andere kant van een grens (van Houtum, 1999, p54; Paasi, 1995, p25). Het gemeenschappelijke van grensgebieden is dat ze vaak getypeerd worden als probleemgebieden door deze perifere ligging (Corvers, 2000, p17; Knotter, 2002, p2). De tussenliggende grens bij grensgebieden zorgt voor scherpe tegenstellingen door verschillen in nationale systemen, maar ook voor verschillen in samenhang en verbondenheid van de gebieden (Corvers, 2000, p17). Door de oprichting van de Europese binnenmarkt in 1993, moeten de tegenstellingen in grensregio's echter verdwijnen. Samenwerking tussen grensregio's moet makkelijker gaan verlopen en de per definitie perifere ligging is verdwenen doordat grensregio's centraal in de markt komen te liggen. Hierdoor is de grensregio een graadmeter geworden voor het succes van Europese integratie (Corvers, 2000, p18). Grensregio's zijn veranderd van een weggestopte regio in een regio die flink onder de aandacht gebracht wordt door allerlei instellingen. Verschillende initiatieven moeten bijdragen aan de ontwikkeling van grensregio's (Corvers, 2000, p20). Enkele van deze samenwerkingsverbanden worden in de volgende paragraaf verder uitgewerkt.

Problemen in grensgebieden zijn over een lange periode ontstaan. De oplossing voor deze problemen moet allereerst gevonden worden in de grensregio zelf (Deekens & van der Gugten, 2000, p8). Enkel door samenwerking kan een oplossing geboden worden. Specifieke grensproblemen voor grensregio's zijn naast de economische achterstand ook het verschil in economisch beleid aan weerszijden van de grens, het gebrek aan grensoverschrijdende infrastructuur en een ongelijke coördinatie van ruimtelijke ordening. De afstemming op deze verschillende aspecten ontbreekt vaak (Corvers, 2000, p22). Naast deze fysieke aspecten van de

invloed van grenzen spelen ook sociaal-culturele invloeden een belangrijke rol bij grensproblemen. Hier is echter nog maar weinig onderzoek naar gedaan (van Houtum, 1999, p55).

Om grensregio's aantrekkelijk te maken om te wonen en in te investeren, kortom om de integratie in grensregio's te bevorderen is een goede grensoverschrijdende infrastructuur erg belangrijk. Het belang hiervan komt terug in één van de prioriteiten die is opgesteld door de Europese Raad. Er worden prioriteiten gesteld bij het verbeteren en uitbreiden van grensoverschrijdende infrastructuur (Miosga, 2008, p19). Grensoverschrijdende infrastructuur is erg belangrijk voor de economische ontwikkeling aan weerszijden van een grens. Het ontbreken hiervan leidt tot gebrek aan mogelijkheden tot uitbreiding van grensoverschrijdende netwerkvorming, terwijl juist verwacht wordt dat deze netwerkvorming steeds groter en intensiever zal gaan plaats vinden. De huidige grensoverschrijdende infrastructuur voldoet hierdoor niet meer aan de eisen. Een onvolwaardige verbinding leidt tot files en productieverliezen (Allaert, Boeckhout & Blom, 2004, p104-105).

De verwachtingen van grensregio's na ondertekening van het Schengenakkoord en de openstelling van de interne grenzen, was dat er nieuwe kansen zouden ontstaan. De neoklassieke handelstheorie zegt namelijk dat: "door het verminderen van de extra tijd en kosten die zijn gemoeid met het overschrijden van een grens ... zal men eerder geneigd zijn de grens over te gaan" (Wever, 2003, p4). Voor grensregio's zou de openstelling van de grens betekenen dat de regio minder perifeer komt te liggen waardoor er nieuwe externe impulsen voor de economie in de grensregio mogelijk zijn. De concurrentiepositie van bedrijven en de regionale economie zou versterkt worden (Wever, 2003, p5). Toch blijkt dat deze vooruitzichten niet zo zijn ontwikkeld. Het blijkt dat de samenwerking tussen bedrijven aan weerszijden van de grens om zo het kennispotentieel te verbeteren, erg tegen valt. Het verschil tussen economische relaties in eigen land en economische relaties in het buurland is nog steeds groot (Wever, 2003, p18-19). De oorzaak van deze verschillen wordt gevonden in het cognitief en affectief vertrouwen: "Toen de 'echte' grens nog bestond, waren mensen in de grensregio, ook ondernemers, sterk of bijna uitsluitend georiënteerd op de eigen kant van de grens. Daar had men zijn vrienden. Daar moest men zijn voor allerlei vergunningen. Daar functioneerde men in allerlei netwerken." (Wever, 2003, p21). Met name voor sociale contacten vormt de oude grens nog een barrière. Het verdwijnen van grenzen waardoor de reistijd afgenomen is, heeft dus niet geleid tot een betere economisch en sociale integratie van de grensregio's.

3.5 Samenwerking in de grensregio

Om gebieden aan weerszijden van de grens toch meer te laten integreren, zijn goede verbindingen noodzakelijk. Ook lagere overheden zijn zich steeds meer bewust van de noodzaak van grensoverschrijdende ruimtelijke ordening (Fleurke & Hulst, 2003, p13). Ondanks de transparanter geworden grenzen, blijft de uitvoering vaak achter bij de ideeën. Dit komt omdat grensoverschrijdende regionale samenwerking te maken heeft met een wurgende houdgreep (Boekema, 2000, p29-30). Daar waar één der beide landen een voordeel zal behalen uit een ruimtelijke ontwikkeling, moet er een voordeel voor het andere land tegenover staan. Hierdoor ontstaat een verlamdend effect op de samenwerking. Een ander probleem is het gemis van bindende voorschriften vanuit de EU. Er zijn richtlijnen en doelstellingen opgesteld met betrekking tot grensoverschrijdend ruimtelijk beleid, maar een uitvoerende macht ontbreekt waardoor betrokken partijen niet gedwongen kunnen worden om aan de slag te gaan (Europese Commissie, 1999, p15; Fleurke & Hulst, 2003, p25).

Voor Nederland zijn drie verdragen van belang voor grensoverschrijdende samenwerking (Deekens & Van der Gugten, 2000, p10). Als eerste verdrag is de kaderovereenkomst van Madrid opgesteld (1980). Het doel van deze overeenkomst is het bevorderen van de eenheid en samenwerking tussen de leden van de Raad van Europa (Ministerie van Buitenlandse Zaken, z.d.). De samenwerking zou moeten ontstaan op gebied van stads- en plattelandsontwikkeling, regionale ontwikkeling, milieubescherming etc. Allerlei planologisch gerelateerde onderwerpen. Artikel 1 van deze overeenkomst geeft aan dat bestaande autoriteiten er voor moeten zorgen dat grensoverschrijdende samenwerking gemakkelijker wordt zonder vast te lopen op juridische problemen. Artikel 3.1 laat echter wel zien dat de overeenkomst slechts een richtsnoer en hiermee geen bindend instrument is (Ministerie van Buitenlandse Zaken, z.d.; Deekens & Van der Gugten, 2000, p10). Dit is het probleem van deze overeenkomst. Bestaande obstakels op juridisch en bestuurlijk gebied werden onvoldoende weggenomen (Deekens & Van der Gugten, 2000, p11).

Het tweede verdrag is de Benelux-Overeenkomst (1986). Dit is een uitwerking van de Kaderovereenkomst van Madrid en is daarmee ook gebonden aan de drie uitgangspunten van deze overeenkomst. Te weten: samenwerking op vrijwillige basis, geen aantasting van het interne recht van betrokken landen en het reguliere toezicht blijft in stand (Deekens & Van der Gugten, 2000, p11). Hetzelfde probleem als bij de Kaderovereenkomst van Madrid speelt hier dus weer op.

Een samenwerkingsorgaan zal nooit de bindende macht kunnen krijgen die de autoriteiten zelf al bezitten (Deekens & Van der Gugten, 2000, p11-12). De overeenkomst is zeer vrijblijvend, zoals ook naar voren komt in artikel 13: "Elke overeenkomstsluitende partij kan deze Overeenkomst na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partijen opzeggen door een daartoe strekkende

kennisgeving te richten tot de Secretaris-Generaal van de Benelux Economische Unie.” (Goebbels, Tindemans & Van der Berg, 1986).

Als derde overeenkomst geldt voor Nederland de Nederlands-Duitse Overeenkomst. Gelijk aan de Benelux-Overeenkomst, is deze overeenkomst gebaseerd op de Kaderovereenkomst van Madrid. Ook hierbij kan de Nederlands-Duitse Overeenkomst geen openbaar lichaam opstellen dat bindende besluiten kan nemen (Deekens & Van der Gugten, 2000, p12).

Naast deze nationaal vastgelegde overeenkomsten zijn er veel meer samenwerkingsorganisaties die op allerlei gebieden samenwerking op verschillende vlakken trachten te stimuleren. Een voorbeeld hiervan is de Nederlands-Duitse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (NDCRO). Deze samenwerking is al in 1968 tot stand gekomen waarbij Nederlandse en Duitse provincies aangeven samen te willen werken. De commissie geeft slechts aanbevelingen aan de verschillende deelnemende partijen. Deze aanbevelingen hebben echter geen enkele bindende waarde (provincie Groningen, z.d.).

Rond dezelfde tijd is voor samenwerking tussen Nederland en België de BeNeGo (Belgisch-Nederlands Grensoverleg) opgericht. Deze samenwerking is niet specifiek gericht op ruimtelijke ordening. Als rechtspersoon tracht de BeNeGo partijen aan weerskanten van de grens dichter bij elkaar te brengen en te helpen bij het maken van afspraken (BENEGO, z.d.)

Naast deze nationale overeenkomsten wordt er ook op regionaal niveau gekeken naar de manier waarop samenwerking tot stand kan komen om weerstand te bieden aan de nadelen die grensgebieden ondervinden. Op deze manier zijn Euregio's ontstaan (Deekens & van der Gugten, 2000, p7). In Nederland kunnen zeven gebieden aangewezen worden als Euregio. Ook Euregio's lopen tegen het feit op dat ze geen bevoegdheden hebben en zodoende niet als overheid kunnen functioneren. Daarnaast zijn Euregio's met name gericht op economische samenwerking en niet op bestuurlijke samenwerking (Deekens & van der Gugten, 2000, p8-9). Euregio's worden gesteund door het Interreg programma. Door middel van dit programma helpt de Europese Commissie grensregio's aan financiële middelen voor grensoverschrijdende samenwerking (Corvers, 2000, p19). Doelstellingen van het Interreg programma zijn integratie van alle voor regionale ontwikkeling belangrijke factoren (Interreg-Partners, 2007, p3). Als de doelstellingen goed bestudeerd worden, dan is echter duidelijk te zien dat aspecten zoals de economische ontwikkeling en de sociale samenhang over de grens duidelijk beschreven worden, maar grensoverschrijdende ruimtelijke ordening komt niet aan bod. Deze doelstellingen kunnen ook terug gevonden worden bij de doelstellingen van Euregio's. Een echte samenwerking op gebied van ruimtelijke ordening lijkt hier nog te ontbreken.

Tot slot kan er ook gekeken worden naar samenwerking op een nog lager niveau, namelijk op niveau van afzonderlijke gemeenten of steden. In het geval van steden kan er sprake zijn van

binational cities. Dit zijn steden op de grens die verbonden zijn met een stad aan de andere kant van de grens (Boekema, Buursink & Ehlers, 2001 p1). In het geval van de Nederlands-Duitse grens vormt Kerkrade-Herzogenrath een mooi voorbeeld.

Zoals duidelijk wordt uit bovenstaande voorbeelden van grensoverschrijdende samenwerking is er vrijwel altijd sprake van informele samenwerking, samenwerking zonder juridische basis, maar met vrijblijvende afspraken. Bindende besluiten kunnen hierbij niet genomen worden in tegenstelling tot samenwerking op privaatrechterlijke basis (Deekens & van der Gugten, 2000, p8).

Naast de problemen met betrekking tot de geldigheid van afspraken, geeft Anke Strüver aan dat de instituties die voor verbetering van de grensoverschrijdende integratie moeten zorgen door het gebruik samenwerkingscontracten, er niet voor zorgen dat de lokale bevolking bij dit proces betrokken worden. Er is dus geen sprake van een democratisch gekozen institutie. Hierdoor kunnen grensregio's gezien worden als instituties die op financieel gebied belangrijk lijken te zijn, maar geen bijdrage leveren aan integratie in de grensregio's (Strüver, 2005, p125).

3.6 Integratie

Integratie is een breed begrip dat verdeeld kan worden in veel verschillende aspecten. Enkele van deze aspecten zijn ook van toepassing op grensoverschrijdende integratie en zullen daarom verder uitgewerkt worden.

In de eerste plaats sociale-culturele integratie. Hans Schmeets en Saskia te Riele verwoorden het als volgt: "Sociale integratie betreft in eerste plaats de mate waarin alle leden van een samenleving participeren en vertrouwen hebben." (2010, p9). Uit deze bewoording valt op te maken dat sociale integratie in grensoverschrijdende regio's pas tot stand komt als de bevolking aan weerszijden van de grens deelneemt aan het leven aan de andere kant van de grens. Het belangrijkste van sociaal-culturele integratie is dus het onderhouden van contacten tussen verschillende groepen (Dagevos, 2005, p8).

In de tweede plaats economische integratie. Economische integratie bestaat uit het wegvallen van barrières tussen economische markten, onder andere door veranderingen in de institutionele omgeving en dalende transportkosten (Kuijpers, Swank, van Dalen, van der Geest & Varkenvisser, 2003, p15). Economische integratie heeft betrekking op marktintegratie: het creëren van een gemeenschappelijke markt. Dit draagt op termijn bij aan een hoger welvaartspeil (Kuijpers et al, 2003, p15). De factor arbeidsmobiliteit kan als één van de voorwaarden om economische integratie te bereiken, gezien worden. Deze factor duidt onder andere op de mogelijkheid voor arbeiders om over de nationale grenzen heen te bewegen (Kuijpers et al, 2003, p18-20).

3.7 Grensoverschrijdende integratie

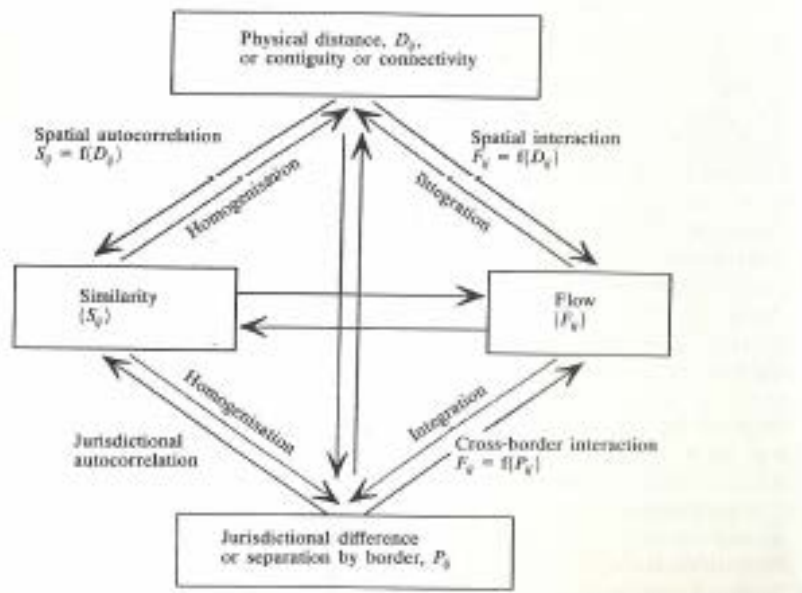
De samenwerkingscontracten hebben allen tot doel de grensoverschrijdende integratie te bevorderen (Boekema, 2000, p1). Er zijn veel verschillende vormen van grensoverschrijdende integratie te benoemen. Alle vormen van integratie zullen er uiteindelijk voor moeten zorgen dat grensregio's aan weerszijden van de grens uiteindelijk één sterke regio gaan vormen die volledig geïntegreerd is. Een belangrijke vorm van integratie is economische integratie: "Een gebrek aan economische integratie tussen de regio's aan weerszijden van de grens hindert de economische ontwikkeling" (Corvers, 2000, p24). Om de economische integratie te bevorderen moeten verschillen aan weerszijden van de grens verkleind worden. Grote verschillen zijn namelijk niet bevorderlijk voor de regionaal-economische integratie. Daarnaast wordt er door middel van het INTERREG-programma ook gestuurd op politieke integratie (Corvers, 2000, p25), maar kan ook de integratie van arbeidsmarkten gezien worden als een belangrijk aspect (Smit, 2000, p124). Tot slot kan er ook gesproken worden over culturele integratie (Allaert, Blom & Boeckhout, 2000, p103).

Om economische integratie binnen regionale structuren te bereiken, is een nauwkeurige samenwerking van groot belang op terrein van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten. Vanwege de regionalisering wordt het nationale beleid hiervoor minder belangrijk. De Nederlandse Staat kan zodoende enkel globaal sturing geven aan de manier waarop regio's met hun verantwoordelijkheden omgaan. Ze kunnen kansen bieden en een positieve invloed uitoefenen om voor meer snelheid bij dergelijke projecten te zorgen (Klemann & Paridon, 2008, p12).

Het is verschillend per grensregio in welke mate er sprake is van integratie over de grens heen. Volgens Knotter (2002, p2) is de mate van integratie afhankelijk van de afstand van de perifeer gelegen regio ten opzichte van de centraal gelegen centra van het land. Hoe verder de afstand tussen beide gebieden is, des te beter zal de grensoverschrijdende relatie zijn. Ook het tegenovergestelde van dit verschijnsel is bekend, namelijk dat grensregio's die dichtbij de centrale posities van een land liggen slechter integreren over de grens heen (Knotter, 2002, p3).

Rietveld (1993, p48) geeft een ander verschil aan in de mate van integratie van grensregio's. Hij stelt dat het verschil in systemen aan weerszijden van de grens voor meer afstand zorgt dan de fysieke afstand die er tussen twee gebieden is. Het is dus mogelijk dat twee grensregio's die tegen elkaar aan liggen, totaal niet geïntegreerd zijn doordat het systeem aan de ene kant totaal anders is dan aan de andere kant. De fysieke afstand speelt wel een rol in de integratie, maar deze rol is kleiner dan de verschillen in systemen. In figuur 1 zijn de benoemde relaties weergegeven. De mate van integratie is hierin aangegeven met 'Flow'. De twee onderdelen die een bijdrage leveren aan deze *flow* staan boven- en onderaan. Dit zijn de fysieke afstand (of nabijheid of verbondenheid) en de verschillen in systemen, dus de scheiding door

middel van grenzen. Bij beide onderdelen is te zien dat een verbetering hiervan leidt tot een toename van interactie waardoor de *flow* toeneemt en er integratie ontstaat bij deze onderdelen.



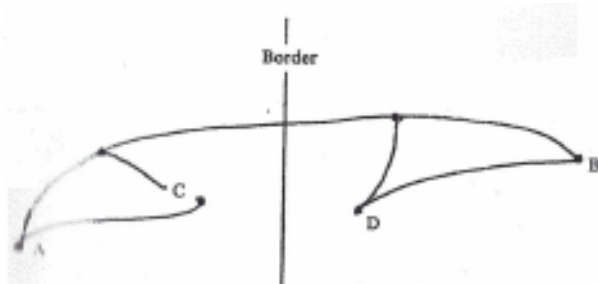
Figuur 1: Een schema voor de analyse van barrières (Rietveld, 1993, p47)

De aanwezigheid van de grens als een barrière zorgt dus voor een verminderde interactie tussen grensregio's, waardoor er geen integratie van deze regio's tot stand kan komen. Redenen voor het ontbreken van interactie, of het aanwezig zijn van een matige vorm van interactie zijn onder andere te vinden in de aan- of afwezigheid van infrastructuur en communicatie. De afwezigheid van infrastructuur zorgt ervoor dat de grens echt als een barrière fungeert waardoor een grensoverschrijdende stroming niet tot stand kan komen. Mocht er wel infrastructuur aanwezig zijn, dan kan deze vanwege het grensoverschrijdende karakter erg duur zijn. Deze hoge kosten komen voort uit het ontbreken van samenwerking tussen twee spoorwegmaatschappijen aan weerszijden van de grens. Hierdoor is het voor bewoners van de grensregio onaantrekkelijk om er gebruik van te maken. Dit is dus niet bevorderlijk voor de interactie over de grens heen (Rietveld, 1993, p49-50).

Zoals al duidelijk werd, speelt ook het ontbreken van grensoverschrijdende infrastructuur een belangrijke rol in het ontbreken van integratie in grensregio's. Door nationale overheden wordt vaak met name geïnvesteerd in hoge snelheidsverbindingen binnen de eigen landsgrenzen. De verbinding met nabijgelegen landen komt pas later. Naast het ontbreken van snelle verbindingen, zijn internationale verbindingen vaak minder frequent. Treindiensten tussen steden binnen de landsgrenzen zijn veel frequenter dan treindiensten tussen steden in verschillende landen. In 1993 speelde hier een reductiefactor van 0.44 (Rietveld, 1993, p54). Hierdoor ontstaat een langere reistijd en een lagere efficiëntie. Tot slot spelen ook technische verschillen tussen

spoorwegnetwerken een rol. Zo speelt het verschil in voltage aan de Nederlands-Duitse grens een belangrijke rol (Rietveld, 1993, p50).

De benoemde problemen die spelen bij grensoverschrijdend vervoer zorgen bij alle grenzen voor een duidelijk kleinere vervoersstroom over de grens heen, dan binnen de eigen grenzen. Met name bij spoorwegvervoer is dit verschil erg groot. Hierdoor ontstaat het effect zoals in figuur 2 is weergegeven (Rietveld, 1993, p53).



Figuur 2: Het effect van de grens op netwerken (Rietveld, 1993, p53)

Grensregio's zijn de dupe van de aanwezigheid van de grens. Het netwerk van verbindingen houdt namelijk op en op slechts enkele plekken wordt de grens overschreden. Duidelijk is dat dit absoluut niet effectief is.

Al deze problemen die spelen rondom het grensoverschrijdend vervoer komen terug in het model dat is weergegeven in figuur 1. Het gebrek aan fysieke mogelijkheden om de grens over te gaan door middel van het ontbreken van verbindingen, slechte verbindingen en een lage efficiëntie belemmert grensoverschrijdende ruimtelijke interactie. Hierdoor komt er geen vervoersstroom op gang die grensoverschrijdend is wat tot gevolg heeft dat er geen integratie mogelijk is.

Ondanks de problemen die spelen met betrekking tot het grensoverschrijdend spoorwegvervoer, is gedurende de afgelopen jaren de grensoverschrijdende integratie bevorderd door het wegvallen van de grenzen en het instellen van één internationaal gebruikte munt. Ook cognitieve barrières die grensoverschrijdende integratie tegenhielden zijn aan het verdwijnen (Strüver, 2005, p86). Daar tegenover staat echter het gebrek aan grensoverschrijdende infrastructuur. Infrastructurele knelpunten belemmeren de economische en culturele integratie, vandaar dat goede verbindingen van belang zijn (Allaert, Blom & Boeckhout, 2000, p103). Deze laatste theorie wordt echter bekritiseerd door Knotter (2002, p3). Hij stelt dat zolang het belang van grensoverschrijdende infrastructuur gebaseerd wordt op verschillen tussen regio's er niet gesteld kan worden dat grenzen hun sociale en culturele invloed op grensoverschrijdende interactie zullen verliezen. De meeste grensoverschrijdende infrastructuur is namelijk niet ontwikkeld om integratie te bevorderen. Deze infrastructuur zal dus ook geen veranderingen brengen in de verschillende samenlevingen aan weerszijden van de grens (Knotter, 2002, p4).

4. Casus Avantislijn

4.1 Inleiding

De Avantislijn is een nog uit te voeren spoorverbinding die tussen Heerlen en Aken zal komen te liggen. De verbinding zal dan ook de grens tussen Nederland en Duitsland gaan kruisen. Bij deze casus kan er niet gekeken naar de effecten, simpelweg omdat de verbinding nog niet ontwikkeld is. Vandaar dat er bij deze casus wordt gekeken naar de argumenten die worden aangedragen om tot uitvoering te komen van deze nieuwe grensoverschrijdende infrastructuur. Vervolgens wordt aan de hand van deze argumenten bepaald of dit strookt met bevindingen uit wetenschappelijke literatuur.

De vraag is of er besloten is om de spoorverbinding te ontwikkelen ter verbetering van de grensoverschrijdende integratie in stadsregio Parkstad Limburg en de regio Aken. Als dit het geval is, dan zal bekeken worden op welke manier getracht wordt deze integratie tot stand te laten komen.

4.2 De Avantislijn

Het idee om de Avantislijn te ontwikkelen is ontstaan in 2001¹ en de bedoeling is dat de Avantislijn operationeel is vanaf december 2016 (Knowlinx, 2008). Voor de uitvoering van de Avantislijn is een budget van 18 miljoen euro vrijgemaakt door het Rijk, de provincie Limburg en gemeenten. Met dit budget is de financiering van het Nederlandse gedeelte van de Avantislijn rond. Het plan is nu in 2014 te beginnen met de aanleg van de Avantislijn zodat deze in 2016 in gebruik genomen kan worden (Provincie Limburg, 2010b, p2). Uit een recente informatiebijeenkomst van de stadsregio Parkstad Limburg, blijkt echter dat de uitvoering van de Avantislijn tot 2018 kan gaan duren en dat de Avantislijn op zijn vroegst pas vanaf 2017 in gebruik genomen kan worden. Deze gaat dan ten koste van de Euregiobahn welke per 2013 zal komen te vervallen (Delheij, 2012, p10-13).

De Avantislijn omvat een nieuw aan te leggen spoortraject dat van Kerkrade via het bedrijventerrein Avantis naar Aken loopt. Het nieuwe traject zal er gaan komen omdat de huidige spoorcapaciteit tussen beide steden onder de maat is. Slechts 1,5-2% van alle grensoverschrijdende verplaatsingen vindt op dit moment plaats per spoor. Door verbetering van het spoornetwerk, kan dit aandeel toenemen naar een minimum van 5% (Bleumink & Bovens,

¹ Paul Alzer, interview 07-05-2012

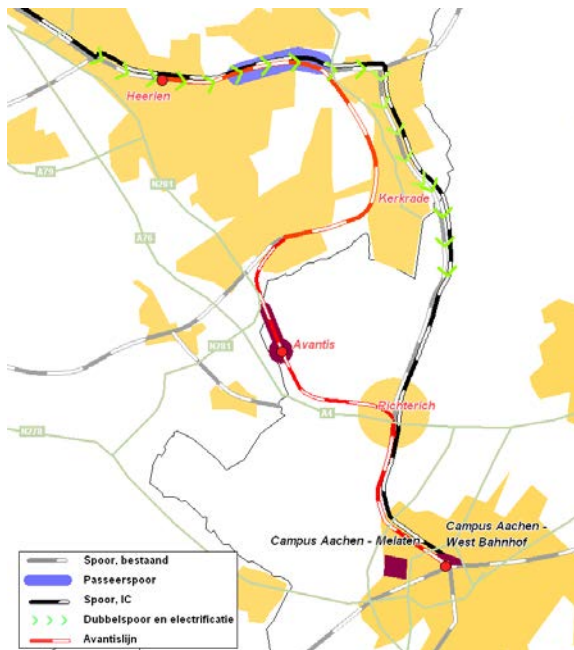
2009, p17). Grensoverschrijdend personenvervoer heeft hierdoor op dit moment een onbenut potentieel van 3000-6000 personen (Bleumink & Bovens, 2009, p18).

De Avantislijn maakt deel uit aan een pakket van acties die zijn opgenomen in het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (Parkstad Limburg, 2011, p5-6), om de kwalitatieve achterstand die aanwezig is bij grensoverschrijdende verbindingen, aan te pakken. Goede verbindingen worden van belang geacht voor het functioneren van Euregio's (Provincie Limburg, 2010b, p1). Het doel van dit pakket van acties is dan ook het versterken van Euregioonaal openbaar vervoer. Er moet een verbindende schakel ontwikkeld worden die stedelijke netwerken, kennisinstellingen, bedrijven en organisaties beter met elkaar verbindt en de mogelijkheid geeft tot aansluiting op hogere vervoerniveaus (Provincie Limburg, 2010b, p1).

4.3 Casusbeschrijving

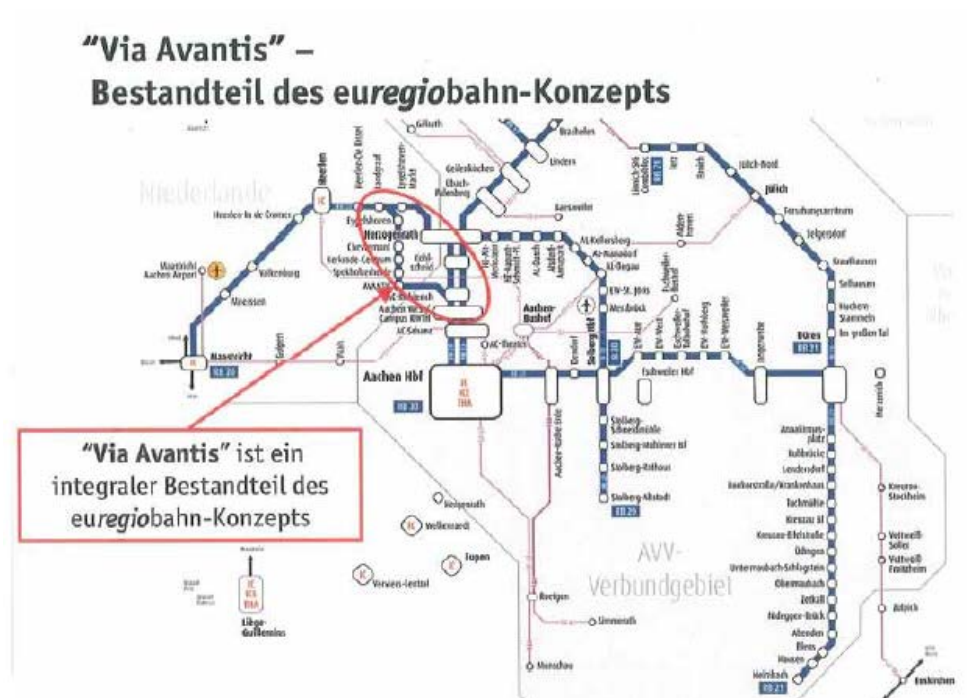
4.3.1 Welk traject?

Het traject van de Avantislijn zal gaan bestaan uit al bestaande spoorwegen en een stuk nieuw aan te leggen spoorweg. De Avantislijn zal gaan lopen vanuit Heerlen en voor Kerkrade aftakken op een nieuw spoor. Vervolgens loopt het spoor via Kerkrade-West en Spekholzerheide naar het bedrijventerrein Avantis. Daar zal het over zowel Duits als Nederlands grondgebied gaan. Na het bedrijventerrein gaat de nieuwe spoorverbinding door Duitsland naar Richterich, waarbij het weer zal aansluiten op het bestaande spoor richting Aken. In de onderstaande afbeeldingen staat het traject van de Avantislijn ingetekend in kaarten met de bestaande situatie. Figuur 3 laat goed zien dat de Avantislijn langs Kerkrade-west, Spekholzerheide en bedrijventerrein Avantis (de dikke rode streep in de afbeelding) gaat. Daar waar de verbinding alleen in het rood wordt aangegeven, moet de spoorverbinding nog aangelegd worden.



Figuur 3: Traject Avantislijn, in rood weergegeven (Bleumink & Bovens, 2009, p21)

De tweede afbeelding laat zien dat de Avantislijn echt een nieuw stuk verbinding is binnen het bestaande spoorwegennetwerk. De haltes die de verbinding zal krijgen, zijn hierin aangegeven. Vanuit Heerlen zal de Avantislijn achtereenvolgens stoppen in Heerlen-de Kissel, Landgraaf, Eigelshoven, Chevemont, Kerkrade-Centrum, Spekholzerheide, Avantis, Richterich, Aken-West/Campus RWTH en Aken Hauptbahnhof.



Figuur 4: Avantislijn binnen het spoorwegennetwerk

Dat er zoveel kleinere stations zijn opgenomen geeft aan dat de Avantislijn met name een regionaal karakter krijgt. Hierom heeft de Avantislijn een heel ander voedingsgebied dan de intercityverbinding waarin bij minder haltes gestopt wordt². De halte op bedrijventerrein Avantis was een voorwaarde voor de aanleg van dit bedrijventerrein. Verder worden er bij de RWTH twee nieuwe campussen bijgebouwd. Omdat er daardoor 10.000 arbeidsplaatsen bijkomen, moet er ook een mogelijkheid zijn om er met gebruik van het openbaar vervoer te kunnen komen³. Door het gekozen traject, probeert de Avantislijn ook van de investeringen die door de regio Aken gedaan worden om de nieuwe campussen te ontwikkelen van deze ontwikkeling te profiteren. Door de nieuwe spoorverbinding is het namelijk gemakkelijk om te reizen van en naar het bedrijventerrein Avantis en de campus van RWTH⁴. Daarnaast probeert men door de aanleg van de Avantislijn twee spoorwegennetwerken met elkaar te verbinden. De Avantislijn in combinatie met de intercityverbinding van Heerlen naar Aken, moet er voor kunnen zorgen dat de netwerken van de regio Aken en de regio Maastricht beter met elkaar verbonden raken, dan dat ze tevoren waren⁵.

Het tracé van de Avantislijn is niet één keer grensoverschrijdend, maar maar liefst drie keer. Dit maakt de ontwikkeling van de verbinding nog complexer dan dat een grensoverschrijdende verbinding normaal gesproken al is. Op bedrijventerrein Avantis zal de lijn namelijk eerst de grens naar Duitsland overgaan om vervolgens weer op Nederlands grondgebied terug te keren en uiteindelijk definitief in Duitsland verder te gaan⁶. In figuur 5 is dit goed te zien. De rode lijn in deze figuur stelt de grens voor en de blauwe lijn vormt het tracé van de Avantislijn.



Figuur 5: Grensoverschrijding Avantislijn (Provincie Limburg, 2010b)

² Paul Alzer, interview 07-05-2012

³ Paul Alzer, interview 07-05-2012

⁴ Thomas Clemens & Lars Vervoort, interview 26-06-2009

⁵ Thomas Clemens & Lars Vervoort, interview 26-06-2009

⁶ Eric Wolff, interview 13-06-2012

4.3.2 Welke actoren?

Voor een goede casusbeschrijving is het van belang om te kijken welke actoren er betrokken zijn bij de Avantislijn. Op deze manier zullen ook de belangen en doelstellingen van de nieuwe lijn gemakkelijk naar voren komen. Dit zal straks helpen om te reflecteren op de argumenten die gebruikt worden om de Avantislijn aan te leggen.

Door het grensoverschrijdende karakter heeft men bij het ontwerpen en de ontwikkeling van de Avantislijn te maken met dubbel zoveel actoren als normaal. Dit maakt het proces een stuk complexer dan gewoonlijk. Als voorbeeld voor deze complexiteit kan een procedureel probleem aangetoond worden: Er moet een grensoverschrijdende m.e.r. opgesteld worden en regelgeving aan weerszijden van de grens is verschillend (De Keizer, 2004, p13). Denk hierbij aan de korenwolf. In Nederland is dit een beschermde diersoort waarmee in het gebied rond Avantis rekening gehouden moet worden, terwijl dit in Duitsland niet zo is. Tot slot spelen technische verschillen ook een rol waardoor de ontwikkeling complexer wordt⁷.

De trekkers van het project zijn de provincie Limburg voor het Nederlandse gedeelte, en het Akener Verkehrsverbund (AVV) voor het Duitse gedeelte (Parkstad Limburg, ruimte en mobiliteit, 2011, p6; Provincie Limburg, 2010b, p38).

Overige betrokken partijen zijn het Rijk, Nordrhein-Westfalen (bestaande uit Bezirksregierung Köln, Stadt Aken en StädtRegion Aken), Veolia, NS, DB, DB Netz, Prorail, Parkstad (gemeente Heerlen en gemeente Kerkrade) en Aken (Provincie Limburg, 2010b, p38-39). Dit zijn partijen die ofwel betrokken zijn als financierders, ofwel als exploitanten, ofwel als ontwikkelaars. Het is duidelijk dat het grensoverschrijdende karakter van de verbinding zorgt voor een dubbel aantal betrokken partijen.

Bij de financiering zijn veel partijen betrokken. Duitse partijen nemen de financiering voor het Duitse gedeelte van de verbinding op zich en Nederlandse partijen financieren het traject op Nederlands grondgebied⁸. Vanuit Nederland is de politieke wil aanwezig voor de ontwikkeling van grensoverschrijdend vervoer via de Avantislijn (Bleumink & Bovens, 2009, p46) en deze is dan ook terug te zien in de toegezegde financiering. In totaal kost het project €36 miljoen waarvan de helft van de kosten voor Nederlandse partijen is (Parkstad Limburg, ruimte en mobiliteit, 2011, p6). Voor de ontwikkeling van het Nederlandse gedeelte van de verbinding is €18 miljoen benodigd. Vanuit de Nederlandse overheid draagt het Ministerie van Verkeer & Waterstaat €9 miljoen bij (Provincie Limburg, 2010b, p38), de provincie Limburg €7 miljoen en het restant wordt verdeeld tussen de gemeentes Kerkrade en Heerlen. De financiering voor het Duitse gedeelte van de verbinding is nog niet rond (Parkstad Limburg, ruimte en mobiliteit 2011, p3). Overigens is het

⁷ Eric Wolff, interview 13-06-2012

⁸ Paul Alzer, interview 07-05-2012

niet zo gemakkelijk te stellen dat Nederland zijn gedeelte van de verbinding moet financieren en Duitsland het Duitse gedeelte. Bij de grensoverschrijdingen is er namelijk sprake van een verdiepte ligging waardoor kosten onevenredig verdeeld zouden worden. Dit leidt natuurlijk tot discussie waardoor er nog geen zekerheden zijn over de precieze financiering⁹.

Tot slot zijn er ook andere actoren die een rol spelen bij de ontwikkeling van de verbinding en de effecten hiervan zullen ondervinden. Zo behoren het bedrijventerrein Avantis en de (twee toekomstige) campussen van RWTH tot belangrijke partijen bij de ontwikkeling¹⁰. Beide bedrijventerreinen zullen namelijk zorgen voor extra arbeidsplaatsen met als gevolg 22.000 extra reizigers (Bleumink & Bovens, 2009, p25). Aangegeven wordt ook dat bedrijven die zich op het bedrijventerrein Avantis gaan vestigen, naast de extra arbeidsplaatsen ook zullen zorgen voor een substantieel potentieel extra OV-vervoer (Bleumink & Bovens, 2009, p35).

De laatste partijen die als betrokken kunnen worden genoemd zijn onder andere: Gaiapark Kerkrade Zoo, Snowworld, Waterworld, de woonboulevard, Monto Verde en de onderwijscampus. In Totaal zullen deze (samen met de bedrijventerreinen) voor 500 tot 1550 extra passagiers voor de Avantislijn zorgen (Bleumink & Bovens, 2009, p39-40).

4.3.3 Welke belangen?

De Avantislijn wordt niet zonder redenen ontwikkeld. De belangen die spelen bij de ontwikkeling van zo'n verbinding, geven inzicht op welke manier de ontwikkeling wellicht een bijdrage kan leveren aan de integratie van de grensregio's in Nederland en Duitsland. Eveneens komen vanuit de belangen ook de doelen van verschillende partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling naar voren en daarmee hun veronderstellingen over integratie.

De regiovisie van Parkstad Limburg geeft aan dat de nieuwe Avantislijn moet zorgen voor een koppeling van het grensoverschrijdend bedrijventerrein Avantis en de Campusontwikkeling van de RWTH Aken. Hierdoor moet een koppeling ontstaan tussen research & development en de productie (Stadsregio Parkstad Limburg, 2010, p42). Een duidelijk doel hierbij is het verbeteren van de integratie tussen de Duitse en Nederlandse bedrijven.

Een ander belang voor Parkstad is het opvangen van de krimp. Daar waar Parkstad Limburg te maken heeft met krimp, heeft regio Aken te maken met groei. Zij kunnen verder niet meer uitbreiden dus probeert Parkstad Limburg mee te liften op de groei van Aken doordat er in Parkstad wel ruimte is voor uitbreidingen¹¹. Als er geen grenzen zouden bestaan in de Euregio, dan zou Parkstad minder last hebben van de krimp aldus de Sociaal Economische Raad (Beijer,

⁹ Eric Wolff, interview 13-06-2012

¹⁰ Paul Alzer, interview 07-05-2012

¹¹ Paul Alzer, interview 07-05-2012 & Eric Wolff interview 13-06-2012

n.d.). Door het opheffen van de grens kan de werkgelegenheid in Parkstad groeien. De grens is op dit moment namelijk een belemmering voor de arbeidsmarkt en de omvang van verzorgings- en afzetgebieden (Beijer, n.d.). Door de ontwikkeling van de Avantislijn kan de belemmering van de grens verminderd worden. Als de arbeidsmarkten aan weerszijden van de grens daardoor beter met elkaar verbonden raken, is dit goed voor de economische groei van Aken en Parkstad en kan hier gesproken worden van economische integratie als doel voor de ontwikkeling van de Avantislijn. Doordat er in de Euregio veel vestigingsvoordelen zijn en in relatie tot de internationale bereikbaarheid in Europa, wordt de ontwikkeling van de Avantislijn ook gezien als: “Versterking van de economische regio” (Sistenich, 2011, p3). De economische belangen zijn dus groot.

Het meest besproken doel van de Avantislijn is, zoals hierboven ook al is aangegeven, “het zekeren en versterken van de grensoverschrijdende mobiliteit” (Sistenich, 2011, p3). Dit omdat de Euregio steeds meer als ruimtelijk-economische eenheid opereert. Hierbij zijn goede verbindingen van groot belang (Provincie Limburg, 2010a, p1). Naast enkel het verbeteren van de grensoverschrijdende mobiliteit wordt er ook specifiek ingegaan op de versterking van het Euregionaal openbaar vervoer in Limburg. “Een openbaar vervoernetwerk is van belang voor de verdere ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling” (Provincie Limburg, 2010a, p1). Naast de economische integratie kan hier zodoende ook gesproken worden over de sociaal-maatschappelijke vorm van integratie. Door de ontwikkeling van een verbinding tussen steden in Limburg en het Euregionaal stedelijk netwerk, verdwijnt een barrière (Provincie Limburg, 2010a, p1).

De Avantislijn is nodig als onderdeel van het regionale netwerk om zo de netwerken rond Aken en Heerlen met elkaar te verbinden. De beide regio’s vormen samen al een sterk verstedelijkt gebied (Buck Consultants International, 2009, p2) en zodoende moeten spoorverbindingen ook gezien worden als belangrijk onderdeel voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Op gebied van de spoorverbindingen is er nu echter nog een aanzienlijk onbenut potentieel (Buck Consultants International, 2009, p1-2). Dit komt mede doordat de huidige verbinding tussen Heerlen en Aken (de Euregiobahn) slechts een één-uursfrequentie heeft. Dit is niet voldoende voor een spoorverbinding¹². Het bijkomende belang is dan ook dat er een verbetering optreedt van de servicegraad op gebied van grensoverschrijdend spoorvervoer. Hierdoor zou een onbenut potentieel van 3000 tot 6000 personen per dag ingevuld kunnen worden (Buck Consultants International, 2009, p2). Een spoorfrequentie van minimaal 2 treinen per uur is dan noodzakelijk (Buck Consultants International).

¹² Eric Wolff, interview 13-06-2012

Naast de economische belangen zullen ook andere grensoverschrijdende relaties gaan toenemen door de ontwikkeling van de Avantislijn. Denk hierbij aan relaties met betrekking tot recreatie en sociale netwerken. Zoals eerder al aangegeven, zijn namelijk veel toeristische actoren ook belangrijk bij de ontwikkeling van de Avantislijn (Gaiapark, Monto Verde, Snowworld en Waterworld). Eveneens kan door een betere verbinding van Parkstad Limburg met de regio Aken het grensoverschrijdend winkelen toenemen (Bleumink & Bovens, 2009, p14).

Duidelijk is dat de economische belangen (economische integratie) overheersen, maar ook meer sociale belangen spelen een rol bij de ontwikkeling van de Avantislijn.

Overigens wordt er wel verschillend gedacht over de noodzaak en de belangen van de Avantislijn. Waar de ene partij vol is over de belangen, overheerst er bij andere partijen enig scepticisme. Er zijn verschillende argumenten aan de orde geweest over het wel of niet realiseren van de Avantislijn. Met name de tegenslagen in de ontwikkeling van het bedrijventerrein Avantis hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld¹³.

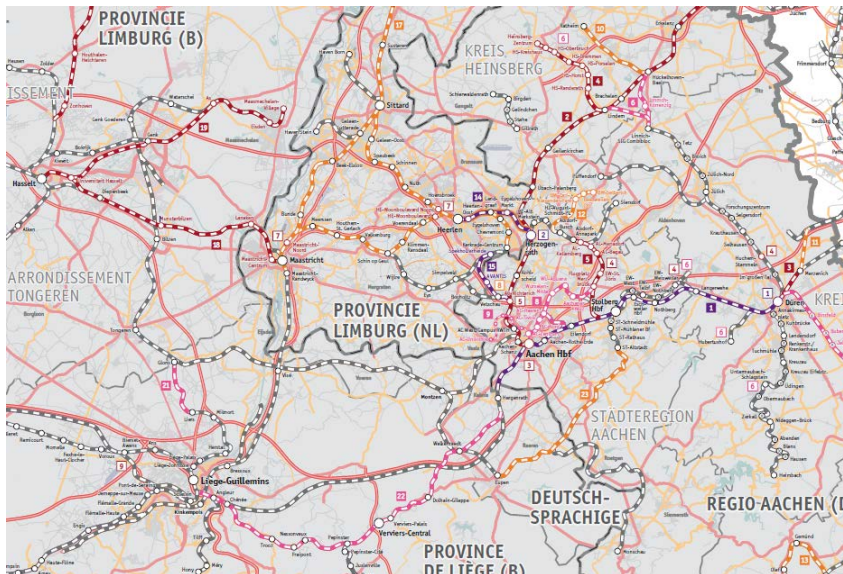
4.4 Waarom grensoverschrijdend vervoer

4.4.1 Waarom grensoverschrijdend vervoer

Grensoverschrijdend vervoer is met name belangrijk voor de bedrijvigheid in een grensstreek. Een grensstreek ligt namelijk vaak perifeer aan de centraal gelegen gebieden, maar wel dichtbij andere economisch belangrijke gebieden in het buitenland. Zo ligt Zuid-Limburg ver van de Randstad, maar dicht bij de regio Aken in Duitsland en Luik en Brussel in België. Voor een binding met deze regio's is een groot regionaal vervoersnetwerk, waarbinnen verschillende nationale vervoersnetwerken goed op elkaar aansluiten, van belang¹⁴. Nu grensovergangen weg zijn, is grensoverschrijdend vervoer dus voornamelijk belangrijk voor de afstemming van verschillende internationale markten. De internationale ligging van de regio Zuid-Limburg binnen een groot internationaal netwerk is duidelijk te zien in figuur 6. In België zijn de steden Hasselt (linksboven) en Luik (linksonder) belangrijk binnen het netwerk. In Nederland zijn dat Maastricht en Heerlen/Kerkrade en in Duitsland ligt Aken. Duidelijk te zien is dat Zuid-Limburg erg centraal ligt binnen dit stedelijk netwerk. Een goed systeem van grensoverschrijdend vervoer is dan ook belangrijk voor de ontwikkeling van elk van de genoemde steden.

¹³ Eric Wolff, interview 13-06-2012

¹⁴ Eric Wolff, interview 13-06-2012



Figuur 6: Internationaal netwerk rondom Zuid-Limburg

Naast puur de verbinding van verschillende internationale vervoersnetwerken, kent grensoverschrijdend vervoer ook nog andere belangen. Deze zijn deels al naar voren gekomen in de vorige subparagraaf en zullen hier daarom kort benadrukt worden.

Volgens het jaarplan van Parkstad Limburg wordt er zowel door Nederlandse als door Duitse partijen samengewerkt aan een verbetering van grensoverschrijdende spoortrajecten. Als argument voor deze ontwikkeling wordt gesteld dat grensoverschrijdende spoortrajecten van betekenis zijn voor een bevordering van economische ontwikkelingen. Eén van de prioriteiten van deze partijen is de aanleg van de Avantislijn (Stadsregio Parkstad Limburg, 2012, p28).

Om de krimp van Parkstad tegen te gaan, is een duidelijke positionering van de regio ten opzichte van de Euregio van belang. Om samen met andere partijen binnen de Euregio voor economische ontwikkeling te zorgen is er door Parkstad een jaarplan opgesteld waarin meerdere plannen beschreven staan die tot de ontwikkeling moeten leiden. Als één van de speerpunten van dit plan wordt grensoverschrijdend openbaar vervoer genoemd (Parkstadraad, 2012, p4). Ook andere speerpunten van dit jaarplan zullen de nodige effecten opleveren voor Parkstad waardoor een goed netwerk aan verbindingen essentieel is voor de vooruitgang van de regio. Zo is er sprake van een verdubbelde toestroom Duitse studenten in Aken. Dit heeft grote gevolgen voor de Akense woningmarkt. De toestroom van studenten kan echter niet in Aken opgevangen worden omdat de stad al aan zijn grenzen zit. Vandaar dat er naar omliggende partners gekeken wordt voor huisvesting. Dit zou in de toekomst dan mogelijk zijn in Parkstad (Parkstadraad, 2012, p12)

en dan met name in Kerkrade-West¹⁵. Voor studenten is het wel belangrijk dat er een goede verbinding is met het openbaar vervoer om te kunnen reizen tussen Aken en Kerkrade/Parkstad.

Daarnaast spelen ook andere belangen die in de voorgaande subparagraaf al behandeld zijn een rol in de ontwikkeling. Zo wordt grensoverschrijdend vervoer als een belangrijk vervoersmiddel voor ouderen gezien en andere vormen van sociaal verkeer¹⁶.

4.4.2 Hoe wordt integratie voorgedragen als argument?

Integratie wordt in principe als het toverwoord gebruikt om grensoverschrijdende infrastructuur en grensoverschrijdend vervoer tot stand te laten komen. Het is in de voorgaande paragrafen al naar voren gekomen dat verschillende partijen (Provincie Limburg en stadsregio Parkstad Limburg) streven naar samenhang met buitenlandse partijen. De verschillende belangen die hiermee gepaard gaan zijn inmiddels al besproken.

Wat voornamelijk blijkt uit een onderzoek van Buck Consultants, is echter dat de spoorverbinding op zich niet voor integratie gaat zorgen. Het doel van de spoorverbinding zal het verbinden van twee netwerken zijn, namelijk het Nederlandse en het Duitse netwerk. “De Avantislijn is geen lijn op zich, maar moet het netwerk aan verbindingen tussen de (centrale) stations van Aachen en Heerlen versterken” (Bleumink & Bovens, 2009, p15). De ontwikkeling van het spoor is afhankelijk van andere vormen van economische groei, te weten: de ontwikkeling van de RWTH campus en uitgifte van het Avantis bedrijventerrein. Deze beide terreinen zorgen samen voor 22.000 extra arbeidsplaatsen (Bleumink & Bovens, 2009, p25). De spoorverbinding zelf zorgt dus niet voor economische groei, maar zorgt er wel voor dat integratie mogelijk is, waardoor deze verbinding als middel wordt gezien om voor economische structuurversterking te zorgen¹⁷. Daar waar knooppunten zoals bij bedrijventerrein Avantis, Spekholzerheide en Kerkrade-West ontstaan, ontstaan ruimtelijk-economische kansen. Deze knooppunten kunnen daardoor de ruimtelijke-economische ontwikkelingen in Parkstad en Aken versterken (Bleumink & Bovens, 2009, p38). De spoorverbinding draagt hierdoor duidelijk bij aan de economische integratie van Parkstad en Aken.

De verbinding kan mogelijkheden bieden voor economische integratie, maar ook voor de verbetering van de sociaal-culturele samenhang in de grensregio's. Er zijn allerlei sociaal-culturele verbanden die de grens overschrijden en door de ontwikkeling van een goede

¹⁵ Eric Wolff, interview 13-06-2012

¹⁶ Eric Wolff, interview 13-06-2012

¹⁷ Paul Alzer, interview 07-05-2012

grensoverschrijdende spoorverbinding, wordt het gemakkelijker om deze verbanden te onderhouden en de samenhang aan tussen regio's aan weerszijden van de grens te bevorderen¹⁸.

Doordat er op dit moment geen optimale verbinding is tussen Nederlandse (Heerlen & Maastricht) en Duitse (Aken) steden, wordt er door studenten op dit moment nauwelijks gebruik gemaakt van het spoorvervoer. Een verbeterde verbinding, namelijk één die vaker dan eens per uur rijdt, kan hier verandering in brengen. Hierdoor draagt een nieuwe verbinding bij aan de verbetering van de sociaal-culturele integratie (Bleumink & Bovens, 2009, p19, p43).

Eveneens ontstaat er door de verbinding tussen Parkstad en Aken een betere ontsluiting voor toeristische trekpleisters zoals Snowworld, het Gajapark en Monto Verde, voornamelijk voor het Duitse achterland. Het recreëren wordt gemakkelijker. Niet alleen voor een dagje uit naar deze toeristische trekpleisters, maar ook om te winkelen in een andere stad¹⁹. In het onderzoek van Buck consultants wordt dit ook als één van de redenen voor de aanleg van de verbinding aangegeven: Aken en Parkstad worden als één leisure regio ontsloten (Bleumink & Bovens, 2009, p43). De lijn is daardoor op dit vlak bevorderlijk voor de sociaal-culturele integratie.

Om af te sluiten met de vraag waarmee deze subparagraaf begint: Hoe wordt integratie voorgedragen als argument? Het belangrijkste argument dat gebruikt wordt voor de ontwikkeling van de Avantislijn is het bevorderen van de samenhang tussen Duitse en Nederlandse netwerken en regio's. Deze samenhang wordt zowel op economisch als op sociaal-cultureel gebied benoemt. Bij beide aspecten van integratie wordt benadrukt dat de spoorverbinding an sich niet bijdraagt aan de integratie, maar een middel is voor andere actoren om integratie tot stand te laten komen. Integratie vormt hierdoor indirect een belangrijk punt voor de ontwikkeling van de Avantislijn en wordt zo ook benoemd in verschillende regiovisies en andere beleidsdocumenten.

4.5 Conclusie

De verschillende onderdelen van dit hoofdstuk hebben een duidelijk inzicht gegeven in de manier waarop de Avantislijn gepromoot en gesteund wordt om tot uitvoering te brengen. Woorden die veelvuldig naar voren komen zijn samenhang en economische groei binnen de Euregio.

De eerste deelvraag die is gesteld aan het begin van dit onderzoek luidt als volgt: *“Welke redenen worden aangevoerd om grensoverschrijdende infrastructuur tot stand te brengen?”*.

Vooraf bevordering van de economische ontwikkeling wordt aangedragen als de belangrijkste reden (Stadsregio Parkstad, 2012, p28; Parkstadraad, 2012, p4; Sistenich, 2011, p3; Provincie Limburg, 2010a, p1). Uit cijfers die naar voren komen in onder andere de Quick scan van

¹⁸ Eric Wolff, interview 13-06-2012

¹⁹ Paul Alzer, interview 07-05-2012

Buck Consultants (2009) komt naar voren dat de ontwikkeling van een grensoverschrijdende spoorverbinding inderdaad kan leiden tot economische ontwikkeling.

Naast de economische ontwikkeling wordt ook de sociaal-maatschappelijke ontwikkeling benoemd (Provincie Limburg, 2010a, p1) en aangegeven dat een verbeterde grensoverschrijdende verbinding ook voor een toename van het grensoverschrijdend toerisme en winkelen kan zorgen (Bleumink & Bovens, 2009, p14).

Andere redenen die worden aangedragen voor de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur zijn het zekeren en versterken van grensoverschrijdende mobiliteit (Sistenich, 2011, p3) waardoor een barrière verdwijnt (Provincie Limburg, 2010a, p1) en een onbenut potentieel ingevuld kan worden (Buck Consultants, 2009, p1-2).

Integratie als echte reden wordt niet zo duidelijk genoemd, maar als er goed gekeken wordt naar de argumenten voor de aanleg, dan wordt wel duidelijk dat men de wens heeft om de regio Parkstad dichterbij de regio Aken te brengen. Door de toenemende samenhang tussen de twee regio's kan de economische ontwikkeling immers toenemen. Niet door de aanleg van een spoorverbinding.

De tweede deelvraag die gesteld is en van toepassing is op deze casus is de volgende: *“Wat zijn de effecten van nieuwe grensoverschrijdende infrastructurele verbindingen?”*. Bij deze casus wordt gekeken naar de te verwachten effecten van de nieuw aan te leggen verbinding.

De beoogde effecten kunnen afgeleid worden uit de antwoorden bij de eerste deelvraag. Door de beoogde toenemende economische ontwikkeling in de Euregio tracht men de krimp van Parkstad op te vangen door gebruik te maken van de groei in Aken²⁰. Overige effecten zoals een verbetering van de grensoverschrijdende sociaal-maatschappelijke ontwikkeling en het toenemen van grensoverschrijdend toerisme en winkelen kunnen verbeterd worden door het verdwijnen van een barrière door het ontwikkelen van een goede Euregionale verbinding waarbij de twee netwerken in de Euregio met elkaar verknoopt worden (Bleumink & Bovens, 2009, p41,47).

Nu de twee deelvragen die van toepassing zijn op deze casus beantwoord zijn, kan er gekeken worden naar de centrale vraag van dit onderzoek, namelijk: *“Levert de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen een bijdrage aan de grensoverschrijdende integratie?”*. In het theoretisch kader is integratie vervolgens verdeeld in twee groepen, te weten: sociaal-culturele integratie en economische integratie.

Sociaal-culturele integratie is belangrijk voor het onderhouden van contacten tussen twee verschillende groepen (Dagevos, 2005, p8). De twee groepen die bij deze casus benoemd kunnen worden zijn de inwoners van Parkstad en de inwoners van regio Aken. Door het ontwikkelen van

²⁰ Paul Alzer, interview 07-05-2011

een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding wordt het mogelijk voor alle groepen van de samenleving en specifiek ouderen en jongeren die niet met de auto reizen, om contacten te onderhouden aan de andere kant van de grens. De Avantislijn wordt zo'n hoogwaardige verbinding waarbij een hoge servicegraad van toepassing is en een goede aansluiting op andere v verbindingen wordt gerealiseerd (Bleumink & Bovens, 2009, p41-43). Hierdoor wordt het voor alle leden van de samenleving mogelijk om te participeren in de samenleving waardoor sociaal-culturele integratie tot stand komt (Schmeets & Te Riele, 2010, p9).

Economische integratie in de grensregio kan ook ontwikkeld worden door de aanleg van een goede verbinding. Hierdoor ontstaat immers marktintegratie. Het gevolg hiervan is het tot stand komen van een gemeenschappelijke markt waardoor een hoger welvaartspeil ontstaat (Kuipers et al., 2003, p15). Voor de Stadsregio Parkstad is dit een belangrijke motivatie voor de aanleg van de Avantislijn, zij hebben immers te maken met een krimpsituatie terwijl de regio Aken overvol begint te raken. Door het creëren van één gemeenschappelijke markt, kan Parkstad helpen bij de problemen van Aken waardoor het zijn eigen krimpscenario kan veranderen in situatie met economische groei²¹. De krimpsituatie van Parkstad is deels afhankelijk van de afstand tot het centrale centrum van Nederland, namelijk de Randstad. Knotter (2002, p2-3) geeft aan dat dit een belangrijke voorwaarde is voor grensoverschrijdende integratie. Aangezien Parkstad dicht bij centra's in het buitenland ligt (Aken, Keulen, Brussel) kunnen zij hier meer van profiteren dan de centra's binnen de eigen landsgrenzen²². Deze integratie wordt echter belemmerd door infrastructurele knelpunten waardoor de grens als een barrière beschouwd kan worden. Nu de Avantislijn ontwikkeld wordt, valt deze barrière fysiek gezien weg. Door het wegvallen van de barrière kan er een toename van interactie tussen de grensregio's aan weerszijden van de grens ontstaan. Als de interactie toeneemt, ontstaat er dus een grotere stroom grensoverschrijdend verkeer wat op zijn beurt zorgt voor een toename van integratie in de grensregio's (Rietveld, 1993, p49-50).

Tot slot kan gezegd worden dat de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur die gebaseerd is op de verschillen tussen regio's nooit succesvol zal worden (Knotter, 2003, p3). Dit is echter niet het geval bij de Avantislijn. Hier spelen weliswaar verschillen tussen de grensregio's (krimp in Parkstad en groei in Aken), maar deze verschillen zullen opgelost worden door de aanleg van de Avantislijn. De oplossing is immers voor beide regio's interessant en zal dus tot een goed resultaat kunnen leiden. Bovendien spelen er nog andere zaken die niet te maken hebben met verschillen tussen de grensregio's zoals de aanleg van het grensoverschrijdend bedrijventerrein Avantis en de ontwikkeling van de RWTH campussen die zorgen voor veel extra werkgelegenheid.

²¹ Paul Alzer, interview 07-05-2012 & Eric Wolff, interview 13-06-2012

²² Eric Wolff, interview 13-06-2012

5. Casus Enschede – Gronau

5.1 Inleiding

De spoorverbinding tussen het Nederlandse Enschede en het Duitse Gronau is sedert 1 november 2001 heropend voor personenvervoer. Om de gestelde hypothese te controleren is deze casus dan ook uitermate geschikt. Bij deze casus kunnen namelijk de effecten van een nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding onderzocht worden. Heeft de ontwikkeling van deze verbinding daadwerkelijk geleid tot een betere grensoverschrijdende integratie of blijkt dat de aanleg van een grensoverschrijdende verbinding niet heeft geleid tot een verbeterde grensoverschrijdende integratie.

5.2 Enschede - Gronau

Het traject Enschede-Gronau werd in 1914 gesloten vanwege de Eerste Wereldoorlog. Na de oorlog is de verbinding niet meer in gebruik genomen. Na de Tweede Wereldoorlog was de verbinding niet meer rendabel genoeg voor de NS en de DB waardoor deze partijen de spoorlijn wilden sluiten (www.bcpeters.dds.nl, n.d.). Door het wegvallen van de textielindustrie in de regio Twente was de behoefte aan kolen uit de Duitse kolenmijnen namelijk ook weggefallen. De spoorverbinding was vroeger namelijk een industriële verbinding waarover steenkool vanuit het Roergebied werd aangevoerd naar de Twentse fabrieken. Daarnaast reden er ook enkele personentreinen over het traject, maar grensoverschrijdend vervoer was in die tijd nog minimaal²³. Toen het goederenvervoer definitief gestopt was, reed er nog maar één trein per dag: 's ochtends en 's avonds. Omdat dit niet rendabel was, werd de lijn in 1981 uiteindelijk gesloten ondanks de protesten vanuit de lokale bevolking (www.bcpeters.dds.nl, n.d.). Tegelijkertijd was er echter een beweging op gang gekomen met een structurele toename van het grensoverschrijdend verkeer²⁴ en hebben veranderende inzichten en politieke lobbies ervoor gezorgd dat een treinverbinding tussen Enschede en Gronau weer op de agenda is komen te staan²⁵. Omdat in Gronau treinen vanuit Dortmund en Münster toch al een half uur moesten wachten op het station, was het qua exploitatie financieel aantrekkelijk om ze op en neer naar Enschede te laten rijden. Het enige probleem was dat de vroegere infrastructuur geheel verwaarloosd was. Daarnaast moeten ook de blijvende tekorten op de exploitatie gedekt blijven worden, een zaak

²³ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

²⁴ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

²⁵ Wim Michel, interview 30-05-2012

die in het geval van grensoverschrijdend spoorvervoer altijd lastiger is omdat er tweemaal zoveel partijen bij betrokken zijn²⁶.

Door de veranderende samenleving met veranderende behoeften en ook veranderende inzichten door onder andere het idee over internationale integratie, kwam de heropening van de spoorverbinding tussen Enschede en Gronau al weer vrij snel terug op de agenda. In 1992 is er een prognose opgesteld over het te verwachten aantal reizigers dat gebruik gaat maken van een eventuele spoorverbinding. De prognose viel erg positief uit met een te verwachten reizigersaantal van minimaal 1000 en maximaal 2000 reizigers per dag. Ondanks dit positieve resultaat duurde het nog tot 1998 voordat er een definitieve overeenkomst was tussen Duitse en Nederlandse partijen. Prorail is daarna de lijn gaan renoveren en sinds 2001 is de lijn weer in gebruik²⁷

5.3 Casusbeschrijving

5.3.1 Het traject

Het traject van Enschede naar Gronau is slechts negen kilometer lang en is onderdeel van het spoorwegennetwerk van het Zweckverband Münsterland (ZVM)²⁸. Het vormt een belangrijke schakel tussen het Duitse en het Nederlandse spoorwegennetwerk²⁹. Het traject is een onderdeel van twee langere verbindingen, namelijk de verbinding Enschede-Dortmund en de verbinding Enschede-Münster.

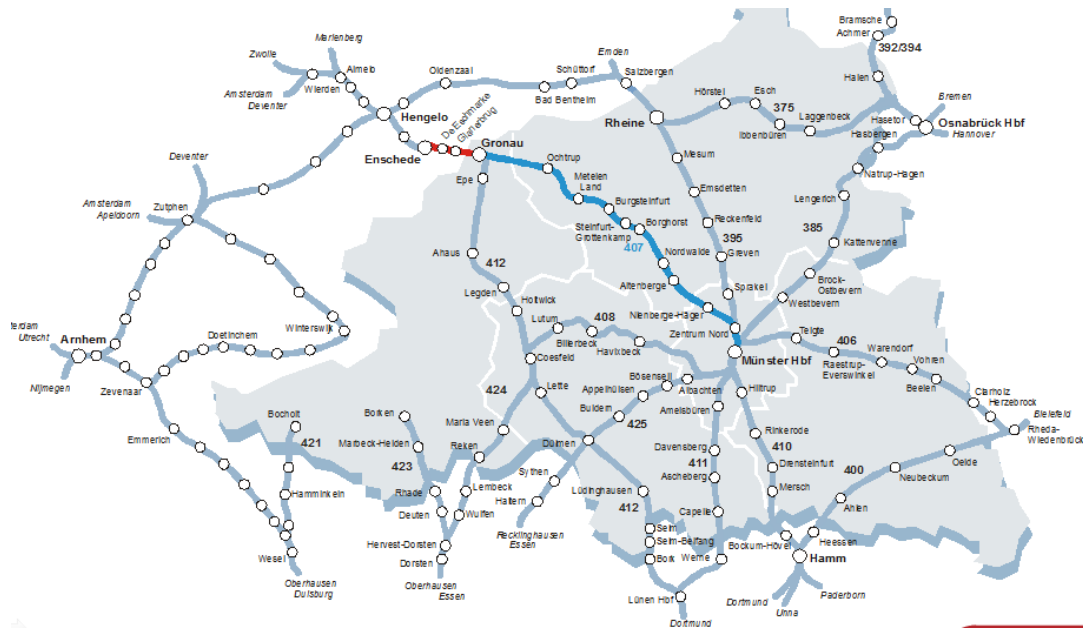
In onderstaande afbeelding is met rood het traject van Enschede naar Gronau te zien, en in donkerblauw is de verbinding met Münster gearceerd.

²⁶ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

²⁷ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 en Wim Michel, interview 30-05-2012.

²⁸ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

²⁹ Wim Michel, interview 30-05-2012



Figuur 7: Traject Enschede-Gronau (Geuckler & Tommassen, 2001, p2)

In bovenstaande afbeelding is te zien dat de lijn in Gronau splitst in de richting van Dortmund naar het zuiden en naar Münster (in het midden van de afbeelding). Tussen Enschede en Gronau liggen nog twee Nederlandse stations die aangedaan worden, namelijk Enschede de Eschmarke en Glanerbrug.

Het traject tussen Enschede en Gronau is slechts enkelsporig en er is geen mogelijkheid om onderweg een passeerbeweging te maken. Dat is een nadeel omdat het hierdoor niet mogelijk is om een halfuursfrequentie te ontwikkelen tussen Enschede en Münster of Dortmund. Daarnaast zorgt dit enkele spoor ervoor dat de trein vanuit Enschede in Gronau zeven minuten stil staat voordat deze verder kan naar Münster. Door een eventueel dubbel spoor, zou de stilstandtijd verplaatst kunnen worden naar het eindpunt Enschede³⁰.

De spoorverbinding stopt echt in Enschede. Treinen kunnen vanaf daar niet verder vanwege verschillen in beveiligingssystemen van het Duits en het Nederlandse spoorwegennetwerk. Het is duidelijk het einde van het Duitse spoorwegennetwerk van het ZVM. Dit is een minpunt van de lijn want de regio Twente ziet graag dat de grensoverschrijdende trein doorrijdt tot Hengelo, wat nu het centrale knooppunt van verbindingen is in de regio³¹. Dit gaat echter te veel kosten en zou ten koste gaan van andere treinen³². Reizigers die vanuit Enschede verder willen naar Hengelo, moeten nu dus overstappen.

³⁰ Wim Michel, interview 30-05-2012

³¹ Wim Michel, interview 30-05-2012

³² Peter Tommassen, interview 25-05-2012

Het traject vormt duidelijk een (voorheen missende) schakel tussen het Duitse en het Nederlandse spoorwegennetwerk³³. Er zijn namelijk allerlei verbindingen, met name bij het Duitse spoorwegennetwerk, die vlak voor de grens ophouden. Om de een of andere reden worden deze lijnen niet doorgezet over de grens. Ook bij het Nederlandse spoorwegennetwerk valt het op dat spoorlijnen wel langs de grens lopen, zie bijvoorbeeld de spoorlijn langs Winterswijk door de Achterhoek, maar dat de grens niet overschreden wordt tussen Arnhem en Groningen. De verbinding Hengelo – Bad Bentheim wordt hierbij buiten beschouwing gelaten omdat dit slechts om een proef gaat en de resultaten van deze proef niet goed genoeg zijn om de lijn in stand te houden³⁴.

5.3.2 Welke actoren

Door het internationale karakter van de spoorverbinding, zijn er meer actoren betrokken bij de ontwikkeling dan andere verbindingen. Voor elke partij aan de Nederlandse zijde van de grens bevindt zich namelijk ook een Duitse partij aan de andere zijde. Dit maakt het ontwikkelen van een grensoverschrijdende verbinding moeilijker.

In 1996 is het plan opgepakt om de lijn weer te heropen door vanuit Nederland het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-Generaal personenvervoer en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland. De Duitse partner bij dit plan was het Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (Euregio & Interreg Deutschland-Nederland, 2011, p6). Daaropvolgend is in 1999 onderzoek gedaan door Verkehrsgesellschaft Landkresi Osnabrück en de provincie Overijssel naar het potentieel voor openbaar vervoer op gebied van grensoverschrijdend regionaal spoorverkeer (Euregio & Interreg Deutschland-Nederland, 2011, p5).

Als opdrachtgever van de verbinding zijn vervolgens vier partijen aan te wijzen. Aan Nederlandse kant provincie Overijssel, gemeente Enschede en regio Twente. Aan de Duitse zijde is dat het Zweckverband SPNV Münsterland (Zweckverband SPNV Münsterland, 2011, p1). Het Zweckverband Münsterland bestaat uit meerdere gemeentes uit het Münsterland en vormt een soort samenwerkingsverband op gebied van verkeer en vervoer³⁵. Dit zijn in principe ook de vier belangrijkste actoren die betrokken zijn/zijn geweest bij de heropening en exploitatie van de verbinding.

Daarnaast zijn deze partijen bij de heropening geholpen door verschillende partijen die voorzien hebben in subsidies. Deze zijn verkregen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat,

³³ In bijlage 1 worden twee afbeeldingen gegeven, waarin duidelijk blijkt dat er sprake is van een missende link tussen het Duitse en het Nederlandse spoorwegennetwerk.

³⁴ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

³⁵ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

een Europese subsidie (25% van de aanlegkosten (Euregio, n.d., p1)) en een bijdrage van de Euregio³⁶. De genoemde subsidie vanuit de Europese Gemeenschap wordt verstrekt vanwege de regionale betekenis, de grensoverschrijdende betekenis (de missing-link) en vanwege het milieu-aspect (Euregio, n.d., p1).

5.3.3 Welke belangen

Over de belangen van een aan te leggen spoorverbinding tussen Enschede en Gronau is vooraf niet echt nagedacht. De voornaamste reden voor de aanleg van de verbinding, was namelijk dat er een verbinding ontbrak tussen twee steden die dicht bij elkaar lagen. Als er geen grens tussen had gelegen, was deze verbinding namelijk al lang tot stand gekomen. Het belang was dus dat er een mogelijkheid kwam om gemakkelijk met het openbaar vervoer tussen de steden te kunnen reizen. De bijbehorende doelstelling was dan ook met name gericht op het verbeteren van de mobiliteit, omdat Enschede voor de opening van de spoorverbinding met name op zaterdag volstroomde met auto's. Het doel was dit te verminderen door de heropening van de spoorlijn³⁷.

Overige belangen zijn met name de sociale en culturele belangen. Door de heropening van de spoorverbinding wordt er namelijk wel een barrière weggenomen voor mensen die bijvoorbeeld geen auto hebben. Denk hiervoor bijvoorbeeld aan scholieren en ouderen die gaan winkelen of een dagje uit willen. Waar dat binnen Nederland mogelijk zou zijn, was dat tussen Enschede en Gronau/Münster niet mogelijk vanwege de aanwezigheid van een barrière in de vorm van een landsgrens.³⁸

Tot slot spelen ook de economische belangen een rol, al wordt dit door de geïnterviewden niet erkend als een belangrijke doelstelling voor het ontwikkelen van de spoorverbinding³⁹. De belangen zijn echter wel benoemd door de Euregio. Zij geven aan dat het grensoverschrijdend goederenvervoer over rails in Duitsland 30% is, terwijl dit aan de grens met Nederland slechts 3% is. Omdat het bij Enschede-Gronau gaat om een zwakke economische structuur en een slechte kwaliteit van de verbinding (enkelsporig, niet geëlektrificeerd) wordt echter wel aangegeven dat er vrijwel geen grensoverschrijdend goederenvervoer zal plaats vinden. Met een ondergrens van 3% en een bovengrens van 5% wijkt dit namelijk niet af van het landelijke getal (Euregio, n.d., p2). Uiteindelijk wordt er door de Euregio wel geconcludeerd dat op middellange of lange termijn de spoorverbinding tussen Enschede en Gronau wel een belangrijk rol kan gaan spelen voor het grensoverschrijdende regionale goederenvervoer (Euregio, n.d., p3).

³⁶ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

³⁷ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

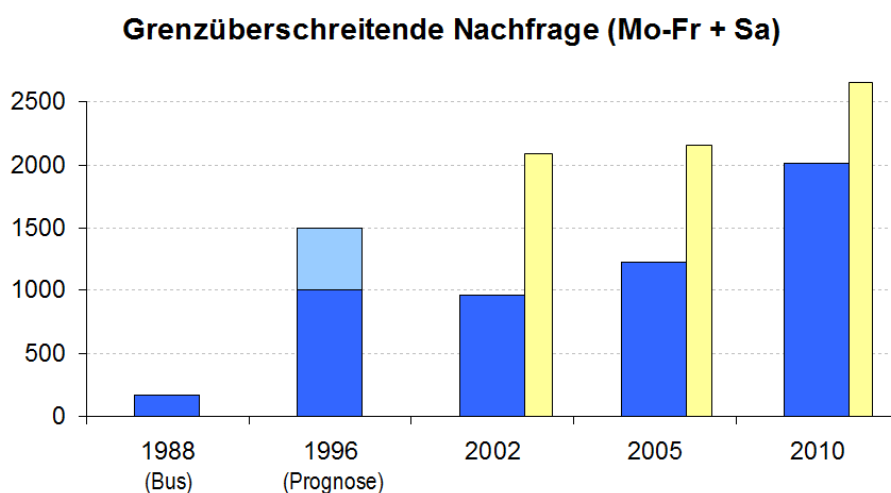
³⁸ Wim Michel, interview 30-05-2012

³⁹ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

5.4 De resultaten

5.4.1 Wat zijn de resultaten na de uitvoering

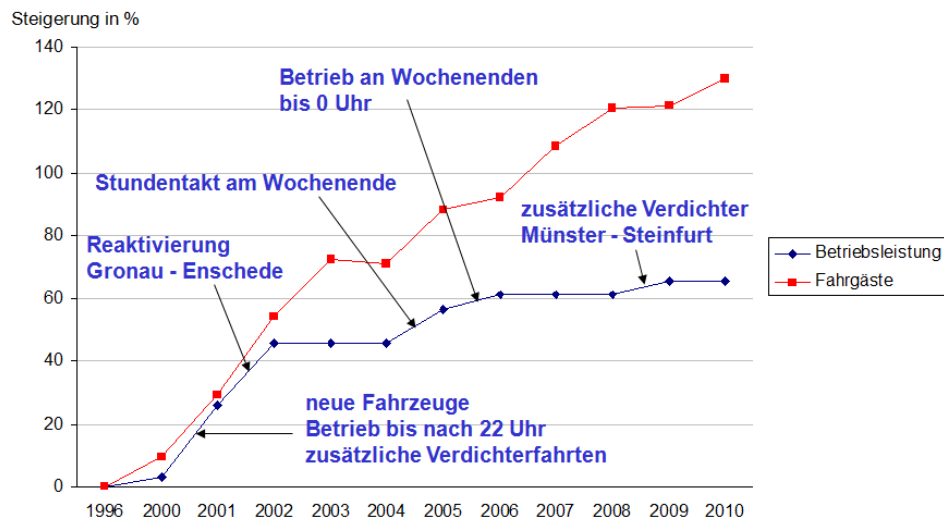
De verbinding Enschede-Gronau kent goede resultaten. In een prognose werd vastgesteld dat de ondergrens voor het aantal bezoekers 1000 reizigers per dag zou zijn en dat er een bovengrens van 2000 reizigers per dag was. Deze prognose is ruimschoots gehaald. In figuur 8 is duidelijk te zien dat de cijfers uit de prognose in 2010 ruim overschreden zijn en dat zeker in vergelijking met de busverbinding, de treinverbinding een behoorlijke groei heeft doorgemaakt. Al na een jaar maakte op de dagen maandag t/m vrijdag 1000 reizigers per dag gebruik van de verbinding. In het weekend waren dat er op zaterdag 1800 en op zondag 800. In 2006 waren deze getallen inmiddels toegenomen tot 1800 reizigers per dag door de week en op zaterdag en zondag 2800 en 1000 reizigers per dag (Meijs & Oudsten, 2008, p2). Cijfers uit 2008 geven aan dat het aantal reizigers de bovengrens van de prognose inmiddels voorbij is. Door de week reizen er nu 2300 reizigers per dag, op zaterdag 3200 en op zondag 1200 (Krebs, 2010, p7). Het aantal reizigers is vanaf 2002 dus met 100% toegenomen.



Figuur 8: Grensoverschrijdende vervoersvraag (Geuckler & Tommassen, 2011, p10)

De percentuele toename wordt in figuur 9 duidelijk aangetoond, samen met de redenen voor de toename. Niet de percentuele toename in het gebruik van de verbinding is te zien, maar de percentuele toename van het aantal reizigers dat de grensoverschrijdende beweging maakt. Deze toename is maar liefst 130%. Zichtbaar is ook dat er een duidelijk stijgende lijn zit in het aantal gebruikers van de verbinding tussen Enschede en Gronau.

Entwicklung Fahrplanangebot und Fahrgastnachfrage 1996 bis 2010



Figuur 9: Ontwikkeling vervoersaanbod en vervoersvraag van 1996 tot 2010 (Kubendorff, 2011, p9)

Voor 75% van de reizigers vanuit Duitsland is Enschede het eindpunt van de reis (Meijs & Oudsten, 2008, p2; Gemeente Enschede, n.d., p1). Voor reizigers vanuit Nederland geldt dat 42% als eindbestemming Gronau heeft en 20% de bestemming Münster (Gemeente Enschede, n.d., p1). Wat duidelijk werd uit reizigersonderzoek is dat er een behoefte is om de trein door te laten rijden naar Hengelo. 54% van de Duitse reizigers heeft deze behoefte tegenover 48% van de Nederlandse reizigers (Gemeente Enschede, n.d., p1).

De motieven om de reis te maken tussen Enschede en Gronau zijn door de week vooral opleiding (35%) en inkopen doen (27%). Op zaterdag is dit met name vrijetijdsbesteding (43%) en inkopen doen (39%) en op zondag reist men voornamelijk voor vakantie/bezoek (35%) en vrijetijdsbesteding (30%) (Krebs, 2010, p7).

5.4.2 Welke veranderingen in de regio zijn opgetreden

De vraag die hoort bij deze casus is natuurlijk of de heropening van de spoorverbinding tussen Enschede en Gronau ook heeft geleid tot een verbeterde integratie van de grensregio's. Afgaande op het theoretisch kader wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen economische integratie en sociaal-culturele integratie. Zoals in de vorige paragraaf al wel duidelijk werd, is het aantal grensoverschrijdende bewegingen sterk toegenomen na de heropening van de spoorverbinding, maar welke effecten heeft dit met zich meegebracht en hoe ondervinden de regio's daar de gevolgen van? Is de grens als benoemde barrière verdwenen door de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur, of zijn de gevolgen zo klein dat er nauwelijks van een bijdrage aan de integratie gesproken kan worden?

Wat duidelijk bleek uit interviews met betrokkenen is dat er nauwelijks onderzoek is gedaan naar de effecten van de heropening van de spoorverbinding. Met name over economische effecten is niets bekend en wordt gesteld dat die er nauwelijks zijn⁴⁰. Ook naar de effecten op sociaal-cultureel gebied is niet tot nauwelijks onderzoek gedaan⁴¹. Toch zijn de voornaamste effecten die door de geïnterviewden genoemd worden de effecten op sociaal-cultureel vlak. Er wordt ook wel aangegeven dat het lastig is om dit te onderzoeken. De situatie van nu is namelijk heel anders dan de situatie van 10/20 jaar geleden, met of zonder spoorverbinding⁴².

Wel duidelijk is dat er een barrière is weggenomen door de aanleg van het spoor. Voor de groep die geen gebruik maakt van de auto is de grens geopend. Voorheen moest er enorm om gereisd worden om vanuit Enschede de grens over te komen met de trein. Men moest dan via Arnhem en dat is natuurlijk niet aantrekkelijk⁴³. Ook met de auto moet een omrit gemaakt worden om in Gronau te komen⁴⁴. Doordat er nu een frequente treinverbinding is, is het tevens aantrekkelijk geworden om met de trein te reizen, een treinverbinding moet namelijk minimaal tweemaal per uur gebruikt worden om aantrekkelijk voor gebruik bevonden te worden⁴⁵. Nadeel hierbij blijft echter wel dat de trein maar één keer per uur door gaat naar Münster en de andere keer naar Dortmund.

Naast de extra verbinding zijn er weinig veranderingen opgetreden in de regio. Er zijn geen grote bedrijventerreinen ontwikkeld zoals dat vaak het geval is bij grensoverschrijdende weginfrastructuur⁴⁶.

5.4.3 Heeft de nieuwe verbinding bijgedragen aan grensoverschrijdende integratie

De nieuwe verbinding heeft duidelijk voor veranderingen in reizigersstromen gezorgd. Ten opzichte van 1996 is het aantal reizigers dat de grens overschrijdt door het gebruik van openbaar vervoer met 130% gestegen. Is er door de toename van het aantal grensoverschrijdende reizigers ook een verbetering in de integratie van de grensregio's tot stand gekomen? Vragen die hierop volgen zijn in welke mate de integratie tot stand is gekomen en welke oorzaken hiervoor aangewezen kunnen worden. Vandaar dat er in deze paragraaf gebruik gemaakt wordt van drie onderdelen.

⁴⁰ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

⁴¹ Christoph Bönig, persoonlijke communicatie, 11-06-2012

⁴² Peter Tommassen, interview 25-05-2012

⁴³ Wim Michel, interview 30-05-2012

⁴⁴ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

⁴⁵ Eric Wolff, interview 13-06-2012

⁴⁶ Wim Michel, interview 30-05-2012

5.4.3.1 Hoe?

Peter T ommassen geeft aan dat het lastig is om aan te geven hoe de heropening van de spoorverbinding tussen Enschede en Gronau heeft bijgedragen aan een extra toename van de integratie in de grensregio's. Grensoverschrijdend verkeer is in zijn algemeenheid namelijk sterk toegenomen gedurende de afgelopen 20 jaar. Deze toename vormt enerzijds een bijdrage aan de grensoverschrijdende integratie, maar anderzijds is het ook een gevolg van toegenomen integratie⁴⁷. Door het wegvallen van een barrière wordt er meer gebruik gemaakt van grensoverschrijdend openbaar vervoer. Dat wordt vooral waargenomen bij studentenverkeer. Veel Duitse studenten studeren aan de Saxion Hogeschool of de Universiteit van Twente in Enschede⁴⁸. Dat is ook het meest voorkomende reismotief door de week. Ook voor winkelend publiek maakt veel gebruik van de verbinding. Daarnaast wordt de verbinding gepromoot tijdens culturele evenementen aan weerszijden van de grens. De exploitant van de lijn springt hierop in zodat bewoners uit de grensregio's gemakkelijk per trein naar deze culturele evenementen kunnen reizen⁴⁹. Hierdoor kan gesteld worden dat de heropening van de verbinding wel heeft geleid tot een toename van sociaal-culturele integratie. Een vorm van economische integratie is niet aantoonbaar tot stand gekomen door de heropening van de spoorverbinding Enschede-Gronau. Dit werd van tevoren ook niet verondersteld en was geen belangrijk punt voor de deelnemende partijen⁵⁰.

5.4.3.2 In welke mate?

Zoals hierboven al gesteld werd is er nauwelijks sprake van economische integratie. De enige vorm die benoemd kan worden, zijn de effecten van het winkelend publiek. Zij brengen kapitaal van over de grens naar de winkels in Enschede. De stroom winkelend publiek dat vanuit Nederland richting Duitsland trekt, is enkele malen kleiner dan de stroom vanuit Duitsland naar Nederland. Dit omdat er in Nederland een winkelaanbod is, terwijl de stad Gronau voor Nederlanders niet zo'n aantrekkelijke winkelbestemming is. Enkel rondom de wintermaanden wordt er gereisd richting Duitsland vanwege de kerstmarkten bij Münster⁵¹.

De effecten van sociaal-culturele integratie zijn groter. Er is een grotere stroom van studenten tot stand gekomen omdat het voor hen gemakkelijk is met openbaar vervoer te reizen. Verder kan het winkelend publiek hier ook geschaard worden onder de stroom personen die sociaal-culturele integratie bevorderen evenals mensen die zich naar culturele evenementen

⁴⁷ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

⁴⁸ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

⁴⁹ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

⁵⁰ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

⁵¹ Wim Michel, interview 30-05-2012

verplaatsen door middel van de trein. Het lijkt er op dat de sociaal-culturele integratie door deze drie groepen behoorlijk is toegenomen. Er is een toename in samenhang tussen de regio's en men maakt gebruik van de voordelen die te vinden zijn aan weerszijden van de grens.

Hoe en in welke mate vormen van integratie tot stand zijn gekomen in de grensregio's rondom Enschede en Gronau is door betrokken partijen niet onderzocht. Vandaar dat het lastig is om hier een hard oordeel over te vellen. Duidelijk is wel dat er sprake is van een toename van sociaal-culturele integratie door scholieren, winkelend publiek en culturele evenementen terwijl de economische integratie nauwelijks beïnvloed is door de heropening van de verbinding.

5.4.4 De toekomst

De verbinding is duidelijk een succes geworden. Dit betekent echter niet dat er voor de toekomst geen wensen meer zijn om de lijn nog verder te verbeteren. Wellicht kunnen deze verbeteringen de integratie in de betrokken grensregio's nog verder beïnvloeden. Er zijn verschillende wensen om de verbinding Enschede-Gronau nog aantrekkelijker te maken voor gebruik⁵². Zo is er de wens om een passeerspoor te maken ter hoogte van Glanerbrug. Zo kan een stilstand in Gronau van 7 minuten verplaatst worden naar Enschede, het eindpunt van de verbinding. Hierdoor beperk je de reistijd voor reizigers vanuit Münster richting Enschede⁵³.

Andere wensen zijn een herinrichting van het station van Enschede. Hierdoor komt het aankomstspoor vanuit Gronau minder geïsoleerd te liggen ten opzichte van de andere sporen op het station en wordt het voor reizigers gemakkelijker om over te stappen op andere treinen richting steden in Nederland⁵⁴. Dit overstappen is nu nog noodzakelijk vanwege verschillen in beveiligingssystemen van het Duitse en het Nederlandse spoorwegennetwerk. Treinen vanuit Duitsland kunnen daardoor niet verder op het Nederlandse spoorwegennetwerk. Dit is wel een wens vanuit regio Twente. Hengelo is namelijk het centrale station van de regio dus het zou voor passagiers van de verbinding Enschede-Gronau aantrekkelijker zijn om in één keer door te kunnen reizen naar Hengelo zonder te moeten overstappen in Enschede⁵⁵.

Een laatste wens die benoemd kan worden is het verzorgen van een halfuursfrequentie van de verbinding Enschede-Münster. Daar rijdt nu slechts één keer per uur een trein omdat de andere trein vanuit Enschede doorrijdt naar Dortmund⁵⁶. Zoals inmiddels meerdere malen aan

⁵² Enkele van de volgende wensen zijn ook opgemerkt tijdens een observatie waarbij meegereisd werd op het traject Enschede-Gronau. In bijlage 6 worden de knelpunten van de verbinding besproken en eventuele verbeteringen aan het licht gebracht.

⁵³ Wim Michel, interview 30-05-2012

⁵⁴ Wim Michel, interview 30-05-2012

⁵⁵ Wim Michel, interview 30-05-2012

⁵⁶ Wim Michel, interview 30-05-2012

het licht is gekomen, is een éénuursfrequentie niet aantrekkelijk voor reizigers die gebruik willen maken van een spoorverbinding.

Als deze wensen uitgevoerd kunnen worden, dan zal de verbinding Enschede-Gronau en ook de verbinding Enschede-Münster aantrekkelijker worden voor reizigers op dit traject. De reistijd en het gemak om over deze verbinding te reizen wordt namelijk verbeterd. De toename van het gebruiksgemak van de verbinding, zal naar verwachting niet leiden tot extra reizigers die gebruik gaan maken van de verbinding Enschede-Gronau⁵⁷.

5.5 Conclusie

De twee deelvragen die van toepassing zijn op deze casus zijn grotendeels al beantwoord in de voorgaande paragrafen, maar zullen hier nogmaals kort beantwoord worden om vervolgens een conclusie te schrijven die een antwoord geeft op de centrale vraag van dit onderzoek.

De eerste deelvraag luidt als volgt: *“Wat zijn de effecten van nieuwe grensoverschrijdende infrastructurele verbindingen?”*.

De heropening van de spoorverbinding tussen Enschede en Gronau, heeft voor een groeiende reizigersstroom tussen beide steden gezorgd. Voorafgaand aan de heropening is een prognose opgesteld en deze prognose is ruimschoots overschreden (Krebs, 2010, p7). Met name door scholieren wordt veel gebruik gemaakt van de verbinding. Andere redenen zijn voornamelijk inkopen doen, vrijetijdsbesteding en vakantie/bezoek (Krebs, 2010, p7). Op economisch gebied zijn er nauwelijks effecten aan te wijzen⁵⁸. Dit was voorafgaand aan de heropening ook niet het doel. De verbinding is namelijk heropend met het oog op een missende link in een internationaal netwerk van spoorwegen. Hierdoor zijn de effecten met name te zien als sociaal-culturele effecten. Daarnaast is het lastig te benoemen wat de precieze effecten zijn geweest voor de economie, omdat er in de afgelopen 10 jaar veel meer veranderd is dan alleen de aanleg van de spoorverbinding.

De tweede deelvraag die bij deze casus hoort is: *“Hebben nieuwe grensoverschrijdende verbindingen grensoverschrijdende integratie bevorderd?”*.

Bij deze casus kan gesteld worden dat de sociaal-economische integratie wel bevorderd is. Door de heropening van de verbinding is er een stroom reizigers op gang gekomen die met name om sociaal-culturele redenen de grens oversteken. Dit zijn vooral studenten en winkelend publiek⁵⁹. Omdat de verbinding niet echt heropend is met het oog op de bevordering van

⁵⁷ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

⁵⁸ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

⁵⁹ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

integratie in de grensregio's, is hier weinig onderzoek naar gedaan. Dat maakt het maken van een conclusie wat lastiger. Wat wel duidelijk is, is dat de verbinding heropend is om een missende link tussen netwerken aan Duitse en Nederlandse zijde van de grens in te vullen. Deze missende link kan gezien worden als een infrastructureel knelpunt welke zorgen voor een belemmering van de integratie (Allaert, Blom & Boeckhout, 2000, p103). Toen dit knelpunt 10 jaar geleden verdween, is er wel een mogelijkheid ontstaan voor een toename in grensoverschrijdende integratie. Doordat een barrière is verdwenen⁶⁰, kan een grotere grensoverschrijdende stroom op gang komen welke bevorderend is voor de integratie (Rietveld, 1993, p49-50). Het contact is niet zo specifiek toegenomen. Alleen de uitwisseling van studenten is duidelijk toegenomen⁶¹.

De laatste groep reizigers die zorgt voor een toename van integratie, zijn reizigers die naar culturele evenementen reizen. Hier wordt door de vervoerder specifiek op ingespeeld, bijvoorbeeld bij voetbalwedstrijden tussen FC Twente en Borussia Dortmund en culturele manifestaties⁶².

Om af te sluiten met de centrale vraag van dit onderzoek: *“Levert de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen een bijdrage aan de grensoverschrijdende integratie?”*.

Het is niet duidelijk in of, hoe en in welke mate de ontwikkeling van de spoorverbinding tussen Enschede en Gronau heeft gezorgd voor een toename van integratie van de grensregio's. Dit komt onder andere omdat de spoorverbinding niet is ontwikkeld met het oog op een verbetering van integratie en omdat er achteraf nooit een duidelijk onderzoek naar is gedaan. Wel is duidelijk geworden dat inwoners vanuit Duitsland en Nederland meer belangen hebben gekregen over de grens. Er is een duidelijke toename in de stroom scholieren en ook door winkelend publiek wordt er veelvuldig gebruik gemaakt van de treinverbinding⁶³. Er is dus een grensoverschrijdende samenleving ontstaan waarin alle leden kunnen participeren en contacten kunnen onderhouden tussen twee verschillende groepen. Daardoor kan geconcludeerd worden dat er weldegelijk een ontwikkeling heeft plaatsgevonden in de sociaal-culturele integratie (Dagevos, 2005, p8; Schmeets & Te Riele, 2010, p9).

Over economische integratie kan geen duidelijke conclusie getrokken worden vanwege het gebrek aan informatie over de gevolgen voor de economische ontwikkeling na de heropening van de verbinding.

⁶⁰ Peter Tommassen, interview 25-05-2012

⁶¹ Wim Michel, interview 30-05-2012

⁶² Peter Tommassen, interview 25-05-2012

⁶³ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

6. Conclusies & aanbevelingen

6.1 Conclusie

In de methodologie van dit hoofdstuk is uitgelegd dat het door de verschillen in casussen niet mogelijk is om een generaliserende conclusie op te stellen over de centrale vraagstelling van dit onderzoek. Bij de twee casussen zijn daarom twee aparte conclusies opgesteld. In deze conclusie zal ondanks de grote verschillen, toch getracht worden een duidelijke conclusie op te stellen die de centrale vraag beantwoordt voor beide casussen. Verschillen in beide casussen kunnen namelijk wel een belangrijke oorzaak vormen voor het wel of niet ontwikkelen van integratie in grensregio's. Hieronder staat de centrale vraag van dit onderzoek:

“Levert de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen een bijdrage aan de grensoverschrijdende integratie?”.

Als algemene conclusie kan gesteld worden dat dit geheel afhankelijk is van de casus. Waar bij de Avantislijn duidelijk wordt ingespeeld op de samenhang tussen twee regio's en de economische integratie daarbinnen, is bij de casus Enschede-Gronau totaal geen onderzoek gedaan naar de te verwachten effecten op economisch of sociaal-cultureel gebied. Het is dan ook lastiger om bij de laatste duidelijke effecten te benoemen, daar waar deze bij de Avantislijn wel duidelijk aanwijsbaar zijn.

Daarnaast kan gezegd worden dat de relatie Heerlen-Aken toch duidelijk van een andere grote is dan de relatie Enschede-Gronau. Waar Heerlen-Aken veel meer vanuit een internationaal perspectief gezien wordt, ziet men Enschede-Gronau toch meer als een regionale verbinding. Hierdoor zullen Heerlen en Aken elkaar meer te bieden hebben dan Enschede en Gronau. De effecten van deze verbinding zullen dan ook veel belangrijker en duidelijker aanwezig zijn.

Afgezien van de verschillen tussen beide casussen, kan er geconcludeerd kan worden dat een grensoverschrijdende verbinding een duidelijke bijdrage levert aan de grensoverschrijdende integratie. Zowel in economisch opzicht als in sociaal cultureel opzicht. Bij de verbinding Enschede-Gronau is namelijk wel duidelijk naar voren gekomen dat de stroom grensoverschrijdende bewegingen enorm toegenomen is sinds de opening van de spoorverbinding. Nu zal dit wellicht niet alleen gelegen hebben aan de reactivering van de verbinding. De maatschappelijke ontwikkeling en het Europese gedachtegoed zullen hier namelijk een grote rol in hebben gespeeld. Toch zouden de effecten bij afwezigheid van een spoorlijn

minder groot zijn geweest dan nu het geval is. Door de heropening is de participatie van leden uit zowel de Nederlandse als de Duitse grensregio toegenomen waardoor de sociaal-culturele integratie is toegenomen (Schmeets & Te Riele, 2010, p9).

De effecten van de verbinding tussen Heerlen en Aken zijn natuurlijk nog niet zo duidelijk te benoemen aangezien de verbinding nog uitgevoerd moet worden, maar daar wordt voornamelijk ingespeeld op economische integratie. Uit onderzoeken en prognoses blijkt duidelijk dat de verbinding voor een toename in grensoverschrijdende integratie gaat zorgen doordat een grens verdwijnt en een gemeenschappelijke markt kan ontstaan. Hierdoor kan economische integratie ontstaan (Kuipers et al., 2003, p15).

Tot slot wordt nog kort teruggekeerd op de gestelde hypothese: *“Grensoverschrijdende infrastructuur leidt tot integratie van regio’s aan weerszijden van de grens”*. Dit onderzoek heeft aangetoond dat grensoverschrijdende infrastructuur inderdaad leidt tot integratie tussen regio’s aan weerszijden van de grens. Er worden immers infrastructurele knelpunten en barrières weggenomen die de ontwikkeling van integratie in de weg staan (Allaert, Blom & Boeckhout, 2000, p13). De ontwikkeling van integratie gebeurt vervolgens niet vanzelf. Het is duidelijk dat een infrastructurele verbinding op zich niet voldoende is, maar dat deze moet passen in een groter geheel aan maatregelen en visies. Zo is er in Parkstad een regiovisie opgesteld en spelen de ontwikkeling van bedrijventerrein Avantis en de campussen van RWTH een belangrijke rol en speelt bij Enschede-Gronau het vraag-aanbod verhaal een belangrijke rol.

6.2 Aanbevelingen

Uit dit onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van een infrastructurele verbinding kan leiden tot integratie in grensregio’s, maar dat dit niet zondermeer gebeurt. Hiervoor is het van belang dat er goed onderzoek gedaan wordt naar de te verwachten effecten en gekeken wordt op welke manier de verbinding tot een succes gemaakt kan worden. Een verbinding kan dus nooit een opzichzelfstaande verbinding zijn, maar moet altijd passen in een set van maatregelen en andere ontwikkelingen. Bij de casus Avantislijn is dit duidelijk aan de orde gekomen door verschillende onderzoeken en visies. Hierdoor ontstaat een duidelijk beeld over de te verwachten effecten en kan de integratie tussen grensregio’s voorspoedig verlopen.

Verder is het verstandig om voorafgaand aan de ontwikkeling van een verbinding duidelijk te hebben om welke redenen een verbinding tot stand gebracht gaat worden. Bij de casus Enschede-Gronau was dit redelijk vaag en wisten betrokken actoren nooit helemaal precies waarom de verbinding nu ontwikkeld werd. Wel duidelijk was dat het om een missende link ging, maar wat de gevolgen voor de sociaal-culturele of economische integratie konden zijn, is nooit

goed bekeken. Als van te voren duidelijk is waarom een verbinding ontwikkeld wordt, kan hier meer mee gedaan worden en zou de integratie in grensregio's beter kunnen toenemen.

Bij de spoorverbinding Enschede-Gronau werd goed duidelijk dat er nauwelijks tot geen onderzoek is gedaan naar de resultaten en effecten van de reactivering. Om duidelijke conclusies over de toename van integratie in de grensregio's te kunnen trekken, zal het belangrijk zijn om meer informatie te hebben over de veranderingen de afgelopen 10 jaar. Dit wordt misschien lastig bij de verbinding Enschede-Gronau en dus zal er gekeken kunnen worden naar de verbinding Groningen-Leer of de Euregiobahn, ook al wordt deze opgeheven nog voordat de Avantislijn tot stand is gekomen.

Ook over de voorwaarden van grensoverschrijdende integratie kan nagedacht worden. Zo blijkt dat de grenslandexpress tussen Hengelo en Bad Bentheim niet tot een succes leidt zoals gebeurd is bij de verbinding Enschede-Gronau. Dit komt door het ontbreken van aantrekkelijke bestemmingen. Hier lijkt het er dan ook op dat infrastructuur is aangelegd om grensregio's dichter bij elkaar te laten komen, maar uiteindelijk werkt het niet. Grensoverschrijdende infrastructuur alleen als middel om integratie tot stand te laten brengen werkt dus niet, er zullen bepaalde randvoorwaarden moeten zijn voordat er daadwerkelijk integratie ontstaat. Welke randvoorwaarden dit zoal zijn, zou onderzocht moeten worden.

Daarnaast is het gebruik van twee casussen wel gezien de tijd en het doel van dit onderzoek genoeg, maar voor een sterkere conclusie zou gebruik gemaakt kunnen worden van meer casussen en dan niet alleen casussen aan de Nederlands-Duitse grens, maar ook van casussen aan de Nederlands-Belgische grens of andere grenzen.

Deze vervolgstappen zouden meer inzicht kunnen geven in de randvoorwaarden voor een spoorverbinding om integratie tot stand te laten komen, zowel bij de Nederlands-Duitse grens als bij andere grensoverschrijdende trajecten. De Nederlands-Duitse grens is namelijk wel erg beperkt om een generaliserende conclusie voor alle landsgrenzen vast te stellen.

Literatuurlijst

- Allaert, G., Boeckhout, S. & Blom, M. (1999) De Noord-Zuid als Regionaal Industrieel Transportsysteem (RITS): De rol van infrastructurele projecten bij grensoverschrijdende economische contacten. In F. Boekema (Ed), *Grensoverschrijdende activiteiten in beweging; Grensregio's, onderzoek en beleid*. Assen: Van Gorcum & Comp. B.V.
- Bauer, H. J., Groen, H. F. (1994). *Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening Subcommissie Zuid – Grensoverschrijdende ecologische infrastructuur tussen Limburg, Gelderland en Nordrhein-Westfalen*. Maastricht: Huisdrukkerij centrale afdeling Interne zaken Provincie Limburg.
- Beijer, W. (n.d.) Minder bevolkingskrimp in Parkstad zonder grenzen. In: H.J. Sistenich (2011) (Red). *Onze gezamenlijke OV-projecten. Stand van zaken*. Heerlen: Parkstad Limburg.
- Bleumink, P. & Bovens, J. (2009) 'Quick scan Avantislijn' In: Buck Consultants International (Red) *Quick scan Avantislijn*. Nijmegen: Buck Consultants International
- Boekema, F. (2000). *Grensoverschrijdende activiteiten in beweging*. Assen: Van Gorcum & Comp. B.V.
- Boekema, F., Buursink, J., & Ehlers, N. (2001). Introduction: Binational cities and their regions: From diverging cases to a common research agenda. *GeoJournaal*, 54(1), 1-5
- Buck Consultants International (2009) *Quick scan Avantislijn*. Nijmegen: Buck Consultants International
- Buursink, J. (2001). The binational reality of border-crossing cities. *GeoJournaal*, 54(1), 7-19
- Corvers, F. (2000) De visie op grensregio's vanuit de Europese Commissie. In: F. Boekema (Ed), *Grensregio's en arbeidsmarkten: Theoretische en empirische perspectieven*. Assen: van Gorcum & Comp. B.V.
- Cramers, J. & Koopmans, G. (n.d.) *De grenzen voorbij. Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer*. Vinddatum: 29-02-2012 op: http://www.cda.nl/Upload/2011_docs/Grensoverschrijdend%20spoorvervoer.pdf
- Creswell, J. W. (2007) *Qualitative inquiry & research design. Choosing among five approaches*. London: Sage Publications.
- Dagevos, J. (2005) Minderheden, armoede en sociaal-culturele integratie. *Migrantenstudies* 21(3) 135-154.

- Deekens, G. & van der Gugten, R. (2000) Bestuurlijke en economische grensoverschrijdende samenwerking. In F. Boekema (Ed). *Grensregio's en Arbeidsmarkten. Theoretische en empirische perspectieven*. Assen: Van Gorcum & Comp. B.V.
- De Keizer, B. (2004) *Spoorverbinding Heerlen – Aken via bedrijventerrein Avantis. Haalbaarheidsonderzoek*. Amersfoort: DHV ruimte en mobiliteit BV.
- Delheij, V. (2012) *Grensoverschrijdend openbaar vervoer*. Heerlen: Stadsregio Parkstad Limburg.
- De Twentsche Courant Tubantia (2010) *Trein naar Gronau steeds populairder*. Vinddatum: 22-03-2012 op: <http://www.tctubantia.nl/regio/enschede-haaksbergen/6946679/Trein-naar-Gronau-steeds-populairder.ece>
- Doorewaard, H. & Verschuren, P. (2007) *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Uitgeverij Lemma.
- Enschede – Gronau: Geschiedenis in het kort (n.d.) vinddatum: 29-02-2012 op: http://www.bcpeters.dds.nl/spoorzoeker_tmp/overig/reactivering_enschede_gronau/geschiedenis.html
- Euregio (n.d.) *Economisch belang van de spoorlijn Enschede-Gronau*. Geen uitgever.
- Euregio & Interreg Duitsland Nederland (2011) *Samenvattend overzicht rapporten, presentaties en bijeenkomsten inzake West-Oost Verkeerscorridor*. Enschede: Euregio.
- Eurlings, C. & Huizinga-Heringa, J. (2008). *Grenzeloos genoeg(en)? Visie op grensoverschrijdend regionaal personenverkeer*. Den Haag: SDU Uitgevers
- Eurlings, C. & Huizinga-Heringa, J. (2009). *Voortgangsrapportage met betrekking tot grensoverschrijdend spoorvervoer*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- European Institute for Brand Management (2010). *Handleiding: Interviewtechnieken*. Vinddatum: 06-11-2011 op: http://www.eurib.org/fileadmin/user_upload/Documenten/PDF/Onderzoek/Interviewtechnieken.pdf
- Europese Commissie (1999). *ESDP – European Spatial Development Perspective – Toward balanced and sustainable development of the territory of the European Union*. Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities
- Europese Commissie, Generaal Directoraat Energie en Transport (2004). *Trans-European transport network. Revised proposals on guidelines and Financial rules 2004*. Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities.

- Europees Parlement (1992). *Maastricht. Verdrag betreffende de Europese Unie, standpunt van het Europees Parlement*. Luxemburg: Bureau voor officiële publicaties van de Europese Gemeenschappen.
- Europese Rekenkamer (2010). *Verbetering van de vervoersprestaties op de trans-europese spoorwegassen: Zijn de EU-investeringen in spoorweginfrastructuur doeltreffend geweest?* Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Gemeenschappen.
- Gemeente Enschede (n.d.) Samenvatting – Reizigers op het spoor Enschede-Gronau. Enschede: Gemeente Enschede.
- Geuckler, M. & Tommassen, P.M. (2011) *10 Jahre Reaktivierung der Strecke Gronau – Enschede*.
- Goebbels, R., Tindemans, L., Van der Berg, W. D. (1986) *Tekst van de Benelux-overeenkomst Grensoverschrijdende Samenwerking tussen territoriale samenwerkingsverbanden of autoriteiten*. Brussel.
- Fleurke, F. & Hulst, J.R. (2003) *Europees ruimtelijk beleid en het Nederlands bestuurlijk stelsel voor de ruimtelijke ordening*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam
- Hendriks, F. M. A., Jansen, Kriener, W. & P. G., Meyer, R. P. (1995). *Grensoverschrijdend Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief voor het Nederlands/Nordrijn-Westfaalse grensgebied*. Duisburg: waz-Druck.
- Houtum, H. van (1999) The action, affection and cognition of entrepreneurs and cross-border economic relationships; the case of Zeeland-Gent/Eeklo. In F. Boekema (Ed), *Grensoverschrijdende activiteiten in beweging; Grensregio's, onderzoek en beleid*. Assen: Van Gorcum & Comp. B.V.
- Interreg-Partners (2007) *Deutschland-Nederland 2007-2013*. Bad Bentheim. Vinddatum: 13-02-2012 op: http://interreg.intaboweb03.net/intabox/medienarchive/downloads/071211_vereinbarung_de_nl.pdf
- Klatt, M. (2006). Common, cross-border regional history as an approach to people-to-people cooperation and cross-border regional integration. In: M. Hurd (Ed). *Borderland identities. Territory and belonging in North, Central and East Europe*. Gdansk: Förlags ab Gondolin.
- Klemann, H.A.M. & Paridon, C.W.A.M. (2008) *In voor en tegenspoed... Verleden, heden en toekomst van de Nederlands-Duitse economische betrekkingen*. Epe: Hooiberg.
- Knotter, A. (2002) The border paradox. Uneven development, cross-border mobility and the comparative history of the Euregio Meuse-Rhine. *Fédéralisme Régionalisme*. Volume 3
- Knowlinx (n.d.) *Directe spoorverbinding (Maastricht – Heerlen -) Kerkrade – Avantis – Aken HST*. Vinddatum: 09-03-2012 op: <http://www.knowlinx.eu/nl/via-avantis/via-avantis/>

- Krebs, H. (2010) Verbinding Enschede-Gronau geslaagd model. *Euregio Inform.* 10(3), p7.
- Kubendorff, T. (2011) *Entwicklung und Perspective der RB 64 Münster-Enschede.*
- Kuijpers, B.A.M.M., Swank, J., van Dalen, H.P., van der Geest, S.A. & Varkevisser, M. (2003) *Economische integratie in Europa. Een inventariserende literatuurstudie.* Rotterdam: Erasmus Universiteit.
- Leibenath, M. (2008). Exploring the gap; Sustainability as a challenge for cross-border governance in Central Europe. In M. Leibenath, R. Knippschild & E. Korcelli-Olejniczak (Eds.), *Cross-border Governance and Sustainable Spatial Development – Mind the gaps!*. (pp 1-11). Berlijn: Springer-Verlag
- Lejeune, J. (1958). *Land zonder grens – Aken/Luik/Maastricht.* Brussel: Uitgeverij Charles Dessart.
- Meijs, M.J.M, & Oudsten, P.E.J. (2008) *Aanbesteding spoorlijn Enschede-Gronau.* Enschede: Gemeente Enschede.
- Ministerie van Buitenlandse Zaken (z.d.) *Europese Kaderovereenkomst inzake grensoverschrijdende samenwerking tussen territoriale gemeenschappen of autoriteiten, Madrid, 21-05-1980.* Madrid: Europese Raad.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (z.d.) *Natura 2000.* Vinddatum: 13-02-2012 op: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/natuur/natura-2000?#ref-minInv>
- Miosga, M. (2008). Spatial development policies for border regions. In M. Leibenath, R. Knippschild & E. Korcelli-Olejniczak (Eds.), *Cross-border Governance and Sustainable Spatial Development – Mind the gaps!*. (pp 15-31). Berlijn: Springer-Verlag
- Paasi, A. (1995). *Territories, boundaries and consciousness. The changing geographies of the Finnish-Russian border.* Chichester: John Wiley & Sons Ltd.
- Parkstad Limburg, ruimte en mobiliteit (2011) *RVVP 2011-2020, Actualisatie regionaal verkeer- en vervoersplan.* Heerlen: Parkstad Limburg.
- Parkstadraad (2012) *Jaarplan 2012.* Heerlen: Stadsregio Parkstad Limburg
- Provincie Limburg (2010a) *Factsheet – Euregionaal openbaar vervoer Maastricht Heuvelland .* Maastricht: Provincie Limburg.
- Provincie Limburg (2010b). *Initiatiefvoorstel ‘Agenda treinverkeer in Limburg’ CDA, PVDA en PNL, oktober 2008. Vierde voortgangsrapportage (Mei 2010).* Maastricht: Provincie Limburg.

- Provincie Limburg (2011). *Realisatie Avantislijn*. Vinddatum: 09-03-2012 op:
http://www.limburg.nl/Actueel/Nieuws_en_persberichten/2011/Augustus_2011/Realisatie_Avantislijn
- Rietveld, P. (1993) Transport and communication barriers in Europe. In P.W.J. Batey & R. Cappelin (Red). *Interregional cooperation in Europe, an introduction*. London: Pion Limited.
- Schmeets, H. & te Riele, S. (2010) Sociale samenhang in het drieluik van participatie, vertrouwen en integratie. In H. Schmeets (Red) *Sociale samenhang: Participatie, vertrouwen en integratie*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Sistenich, H. J. (2011) *Onze gezamenlijke OV-projecten. Stand van zaken*. Heerlen: Parkstad Limburg.
- Smit, J., G. (2000) Sociaal-Culturele problemen achter Nederlands-Duitse grensoverschrijdende arbeidsmarkten. In F. Boekema (Ed). *Grensregio's en Arbeidsmarkten. Theoretische en empirische perspectieven*. Assen: Van Gorcum & Comp. B.V.
- Stadsregio Parkstad Limburg (2010). *Naar een duurzaam vitale regio >>>> Regioprogramma*. Heerlen: Stadsregio Parkstad Limburg.
- Strüver, A. (2004) *Getuigen van een 'Gewone Grens': Mentale constructies van het Nederlands-Duitse Grensland*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen
- Strüver, A. (2005) *Stories of the 'Boring Border': The Dutch-German Borderscape in People's Minds*. Münster: Lit Verlag.
- Rijksoverheid (2012). *Wat zijn Schengenlanden?* Vinddatum: 06-02-2012 op:
<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/europese-unie/vraag-en-antwoord/wat-zijn-schengenlanden.html>
- Wever, E. (2003) *De verdwenen grens. Economische interactie in een euregio*. Nijmegen: Janssen Print.
- Zweckverband SPNV Münsterland (2011) *10 Jähriges Bestehen der Schienenstrecke Gronau-Enschede, Jubiläumsfeier in Enschede*. Enschede.

Bijlagen

Bijlage 1: Nederlands & Duits spoorwegennetwerk	53
Bijlage 2: Interview Paul Alzer	55
Bijlage 3: Interview Peter Tommassen	57
Bijlage 4: Interview Wim Michel	59
Bijlage 5: Interview Eric Wolff	62
Bijlage 6: Observatie treinverbinding Enschede-Gronau	64

Bijlage 1 – Nederlands & Duits spoorwegennetwerk

In bijlage 1 zijn twee afbeeldingen opgenomen met het spoorwegennetwerk in Nordrhein-Westfalen en het Nederlandse spoorwegennetwerk. Deze twee afbeeldingen versterken de conclusie uit afbeelding 7 dat het traject een missende link is. Er zijn namelijk allerlei verbindingen te zien, met name bij het Duitse spoorwegennetwerk die vlak voor de grens ophouden. Om de een of andere reden worden deze lijnen niet doorgezet over de grens. Ook bij het Nederlandse spoorwegennetwerk valt het op dat spoorlijnen wel langs de grens lopen, zie bijvoorbeeld de spoorlijn langs Winterswijk door de Achterhoek, maar dat de grens niet overschreden wordt tussen Arnhem en Groningen. De verbinding Hengelo – Bad Bentheim wordt hierbij buiten beschouwing gelaten omdat dit slechts om een proef gaat en de resultaten van deze proef niet goed genoeg zijn om de lijn in stand te houden⁶⁴.

Spoorwegen 2006



⁶⁴ Peter Tommassen, interview 25-05-2012 & Wim Michel, interview 30-05-2012

http://www.zws-online.de/fileadmin/contents/2_fahrplaene liniennetz/2_2_linienplaene/2_2_1_regionalverkehrsplan_nrw/Regionalverkehrsplan_2012.pdf

Bijlage 2 – Interview Paul Alzer

2.1 Interviewplan

Om meer inzicht te krijgen in de casus Avantislijn, is een interview gehouden met dhr. Paul Alzer. De heer Alzer is werkzaam bij de stadsregio Parkstad Limburg en werkzaam als programmamedewerker Mobiliteit. Zodoende is hij betrokken bij de ontwikkeling van de Avantislijn.

Het doel van dit onderzoek is om zo veel mogelijk informatie te vergaren over de Avantislijn en dan met name toegespitst op de doelstellingen van de Avantislijn en welke bijdrage deze kan leveren aan de integratie tussen de beide betrokken grensregio's. Om zoveel mogelijk informatie te kunnen vergaren is er gekozen voor een ongestructureerd interview. Deze interviewmethode heeft namelijk als voordeel dat de vragen die gesteld kunnen worden, zeer weinig sturing met zich mee hoeven te brengen, waardoor de geïnterviewde zoveel mogelijk zijn eigen verhaal kan vertellen. Het interview is zo genoemd non-directief. Mochten de gegeven antwoorden vrij oppervlakkig en onduidelijk van aard zijn, dan is er de mogelijkheid om door te vragen vanuit de antwoorden die gegeven zijn (European Institute for Brand Management, 2010). Het ongestructureerde interview is dus zeer geschikt om de geïnterviewde zoveel mogelijk te laten vertellen wat precies het doel is van dit interview.

2.2 Interviewvragen

Om zoveel mogelijk informatie te vergaren over de verschillende genoemde aspecten is het interview verdeeld in een paar onderdelen. Per aspect zijn er enkele vragen opgesteld die zeer open van aard zijn. Het kan daardoor zijn dat de aspecten door elkaar gaan lopen, vandaar dat het belangrijk is voor de interviewer om in de gaten te houden dat de geïnterviewde wel bij het onderwerp blijft. Aan de hand van de verschillende aspecten is de volgende vragenlijst opgesteld.

Introductie

1. U bent programmamedewerker Mobiliteit voor de stadsregio Parkstad Limburg. Wat houdt dit in?
2. Op welke manier bent u daardoor betrokken bij de Avantislijn?
3. Hoe lang vervult u deze baan?

Verskillende aspecten

Waarom Avantislijn?

1. Wat is de Avantislijn?
2. Te beginnen met de vraag: Waarom is het belangrijk dat de Avantislijn ontwikkeld wordt? Welke redenen worden aangedragen om de Avantislijn uit te voeren.
3. Wat zijn de doelstellingen van de Avantislijn, wat wordt er geprobeerd te bereiken.
4. Hoe denkt men deze gestelde doelstellingen te bereiken?
5. Er zijn toch al grensoverschrijdende verbindingen in deze regio? Waarom is het dan belangrijk dat er nog één extra komt. Gaan deze twee verbindingen niet met elkaar concurreren?

Integratie

1. Is de aanleg van de Avantislijn alleen voldoende voor het bereiken van grensoverschrijdende integratie?
2. Wat wordt getracht te bereiken met de Avantislijn? Economische of sociaal-culturele integratie bijvoorbeeld?
3. Zijn er nog andere maatregelen genomen om deze doelen te bereiken? Er wordt namelijk gesteld dat infrastructuur op zich niet de beoogde effecten bereikt.
4. Zorgt een betere bereikbaarheid standaard voor een betere economische integratie?

Ervaringen van andere projecten

1. Wat zijn de ervaringen met andere grensoverschrijdende infrastructurele projecten? Denk hierbij aan de Euregiobahn.
2. Heeft het in deze casus geleid tot toename van de grensoverschrijdende integratie? Zo ja, hoe dan?
3. Waarom worden veel lijnen weer heropend?

Overig

1. Waarom ontstaan juist nu overal grensoverschrijdende spoorverbindingen waar ze vroeger allemaal zijn verdwenen?

Afsluiting

1. Bedankt voor het interview. Heeft u misschien nog tips die ik zou kunnen gebruiken bij het schrijven van mijn scriptie of waar ik extra informatie over de Avantislijn zou kunnen inwinnen?

Bijlage 3 – Interview Peter Tommassen

3.1 Interviewplan

Om meer inzicht te krijgen in de casus Enschede-Gronau, is een interview gehouden met dhr. Peter Tommassen. De heer Tommassen is werkzaam bij Provincie Overijssel als beleidsadviseur mobiliteit. Zodoende is hij betrokken geweest bij de ontwikkeling van de spoorverbinding Enschede-Gronau.

Het doel van dit onderzoek is om zo veel mogelijk informatie te vergaren over Lijn Enschede- Gronau en dan met name toegespitst effecten die de lijn heeft gehad op gebied van integratietussen de twee betrokken grensregio's. Om zoveel mogelijk informatie te kunnen vergaren is er gekozen voor een ongestructureerd interview. Deze interviewmethode heeft namelijk als voordeel dat de vragen die gesteld kunnen worden, zeer weinig sturing met zich mee hoeven te brengen, waardoor de geïnterviewde zoveel mogelijk zijn eigen verhaal kan vertellen. Het interview is zo genoemd non-directief. Mochten de gegeven antwoorden vrij oppervlakkig en onduidelijk van aard zijn, dan is er de mogelijkheid om door te vragen vanuit de antwoorden die gegeven zijn (European Institute for Brand Management, 2010). Het ongestructureerde interview is dus zeer geschikt om de geïnterviewde zoveel mogelijk te laten vertellen wat precies het doel is van dit interview.

3.2 Interviewvragen

Om zoveel mogelijk informatie te vergaren over de verschillende genoemde aspecten is het interview verdeeld in een paar onderdelen. Per aspect zijn er enkele vragen opgesteld die zeer open van aard zijn. Het kan daardoor zijn dat de aspecten door elkaar gaan lopen, vandaar dat het belangrijk is voor de interviewer om in de gaten te houden dat de geïnterviewde wel bij het onderwerp blijft. Aan de hand van de verschillende aspecten is de volgende vragenlijst opgesteld.

Introductie

1. U bent beleidsadviseur van de provincie Overijssel, wat houdt dit in?
2. Op welke manier bent u daardoor betrokken geraakt bij de spoorlijn Enschede-Gronau?
3. Hoe lang bent u al bezig met de spoorverbinding Enschede-Gronau?

Verskillende aspecten voor de scriptie

Waarom een spoorverbinding tussen Enschede en Gronau?

1. Allereerst: Wat is de spoorverbinding Enschede-Gronau? Wat is het traject hiervan?
2. Waarom was het zo belangrijk dat de spoorverbinding heropend werd? Deze is eerder immers gesloten ivm te weinig animo
3. Wat waren de doelstellingen vooraf aan de heropening? Wat wilde men hiermee bereiken?
4. Hoe is aan het bereiken van deze doelstellingen gewerkt?

Actoren

1. Welke actoren spelen allemaal een rol bij de uitvoering van de verbinding tussen Enschede en Gronau?
2. Welke belangen hadden zij bij het heropenen van de spoorverbinding? Zijn dit economische belangen, of meer sociaal-culturele?
3. Op welke manier komen deze belangen naar voren?

Integratie

1. Is de verbinding Enschede – Gronau heropend met het oog op integratie in grensregio's? Economisch of sociaal-cultureel gezien?
2. Zo ja, hoe wordt hier aan gewerkt? Het blijkt namelijk dat het beschikbaar stellen van een verbinding niet genoeg is. Zijn er nog andere maatregelen genomen?

Resultaten

1. Zijn de genoemde doelstellingen bereikt?
2. Op welke manier is dit gelukt, of mislukt?
3. Om welke redenen wordt er gebruik gemaakt van de verbinding Enschede- Gronau?
4. Heeft de verbinding een bijdrage geleverd aan de integratie van de twee grensregio's?
5. Wat zijn de reacties op de heropening van de verbinding Enschede-Gronau?

Overig

1. Enschede-Gronau is niet de enige lijn die is gesloten. Toch ontstaan er inmiddels overal nieuwe grensoverschrijdende verbindingen. Waarom is dit denkt u?
2. Het is lastig om aan informatie te komen over de verbinding Enschede-Gronau. Heeft u enig idee waar ik misschien iets meer informatie kan verkrijgen over de ontwikkeling van de spoorverbinding?

Bijlage 4 – Interview Wim Michel

4.1 Interviewplan

In navolging op het interview met Peter Tommassen is er een interview gehouden met dhr. Wim Michel. De heer Michel is werkzaam bij regio Twente als beleidsadviseur mobiliteit. Zodoende is hij betrokken geweest bij de ontwikkeling van de spoorverbinding Enschede-Gronau.

Het doel van dit onderzoek is om zo veel mogelijk informatie te vergaren over Lijn Enschede- Gronau en dan met name toegespitst effecten die de lijn heeft gehad op gebied van integratie tussen de twee betrokken grensregio's. Om zoveel mogelijk informatie te kunnen vergaren is er gekozen voor een ongestructureerd interview. Deze interviewmethode heeft namelijk als voordeel dat de vragen die gesteld kunnen worden, zeer weinig sturing met zich mee hoeven te brengen, waardoor de geïnterviewde zoveel mogelijk zijn eigen verhaal kan vertellen. Het interview is zo genoemd non-directief. Mochten de gegeven antwoorden vrij oppervlakkig en onduidelijk van aard zijn, dan is er de mogelijkheid om door te vragen vanuit de antwoorden die gegeven zijn (European Institute for Brand Management, 2010). Het ongestructureerde interview is dus zeer geschikt om de geïnterviewde zoveel mogelijk te laten vertellen wat precies het doel is van dit interview.

Dit interview zal wel gestructureerder verlopen dan het interview met dhr. Tommassen. Dit omdat de aspecten met betrekking tot integratie in het voorgaande interview niet tot een duidelijk positief resultaat hebben geleid. Door dieper door te vragen bij met name de effecten van een grensoverschrijdende verbinding, wordt gehoopt dat er dit maal wel duidelijk een resultaat naar boven komt.

4.2 Interviewvragen

Om zoveel mogelijk informatie te vergaren over de verschillende genoemde aspecten is het interview verdeeld in een paar onderdelen. Per aspect zijn er enkele vragen opgesteld die zeer open van aard zijn. Het kan daardoor zijn dat de aspecten door elkaar gaan lopen, vandaar dat het belangrijk is voor de interviewer om in de gaten te houden dat de geïnterviewde wel bij het onderwerp blijft. Aan de hand van de verschillende aspecten is de volgende vragenlijst opgesteld.

Met name bij het aspect doelstellingen en resultaten zal er verder doorgevraagd worden.

Introductie

1. U bent adviseur mobiliteit voor de regio Twente, wat houdt dit in?
2. Op welke manier bent u daardoor betrokken geweest bij de spoorlijn Enschede-Gronau?

3. Hoe lang bent u betrokken geweest bij de spoorverbinding Enschede-Gronau?
Verschillende aspecten voor de scriptie

Waarom een spoorverbinding tussen Enschede en Gronau?

1. Allereerst: Wat is de spoorverbinding Enschede-Gronau? Wat is het traject hiervan?
2. Waarom was het zo belangrijk dat de spoorverbinding heropend werd? Deze is eerder immers gesloten ivm te weinig animo
3. Wat is de precieze reden dat de lijn gesloten is?
4. Wie heeft de heropening van de lijn op de agenda gezet?
5. Wat waren de doelstellingen vooraf aan de heropening? Wat wilde men hiermee bereiken?
6. Wat was de belangrijkste reden voor heropening van de lijn?
7. Hoe is aan het bereiken van deze doelstellingen gewerkt?

Actoren

1. Welke actoren speelden allemaal een rol bij de uitvoering van de verbinding tussen Enschede en Gronau?
2. Welke belangen hadden zij bij het heropenen van de spoorverbinding?
 - a. De belangen voor de spoorverbinding, zijn deze van sociale aard, culturele aard of economische aard?
 - b. Op welke manier komt dit naar voren?
 - c. Welke economische belangen zijn er?
 - d. Welke sociaal-culturele belangen zijn er?
3. Op welke manier is er met deze belangen omgegaan? Hoe wordt getracht deze belangen zoveel mogelijk tot uitvoering te brengen?
4. Hoe wordt gedacht over de belangen met betrekking tot de grensoverschrijdende infrastructuur?

Integratie

1. Is de verbinding Enschede – Gronau heropend met het oog op integratie in grensregio's? Economisch of sociaal-cultureel gezien?
2. Zo ja, hoe wordt hier aan gewerkt? Het blijkt namelijk dat het beschikbaar stellen van een verbinding niet genoeg is. Zijn er nog andere maatregelen genomen?

Resultaten

1. Zijn de genoemde doelstellingen bereikt?
2. Op welke manier is dit gelukt, of mislukt?
3. Hoe wordt gemerkt wat de resultaten van de verbinding zijn?
4. Wat is er veranderd in de afgelopen jaren?
 - a. Eerst na de aanleg?
 - b. Vervolgens na 10 jaar?
5. Om welke redenen wordt er gebruik gemaakt van de verbinding Enschede- Gronau?
6. Heeft de verbinding een bijdrage geleverd aan de integratie van de twee grensregio's?
 - a. Wat is de bijdrage voor sociale integratie
 - b. Wat is de bijdrage voor economische integratie
 - c. Wat is de bijdrage voor culturele integratie
7. Op welke manier komt dit naar voren?
8. Hoe wordt deze bijdrage bereikt?
9. Wat zijn de reacties op de heropening van de verbinding Enschede-Gronau?
10. Zijn de regio's echt met elkaar verbonden geraakt?
11. Geeft het succes van de verbinding reden tot uitbreiding van de lijn?

Overig

1. Enschede-Gronau is niet de enige lijn die is gesloten. Toch ontstaan er inmiddels overal nieuwe grensoverschrijdende verbindingen. Waarom is dit denkt u?
2. Enschede-Gronau is een succes, is het daardoor ook een voorbeeld voor andere (nog te ontwikkelen) spoorverbindingen?
3. Het is lastig om aan informatie te komen over de verbinding Enschede-Gronau. Heeft u enig idee waar ik misschien iets meer informatie kan verkrijgen over de ontwikkeling van de verbinding?

Bijlage 5 – Interviewplan Eric Wolff

5.1 Interviewplan

Om meer inzicht te krijgen in de casus Avantislijn, is een interview gehouden met dhr. Eric Wolff. De heer Wolff is werkzaam bij de Provincie Limburg en houdt zich bezig met grensoverschrijdende verbindingen. Zodoende is hij betrokken bij de ontwikkeling van de Avantislijn.

Het doel van dit onderzoek is om zo veel mogelijk informatie te vergaren over de belangen van grensoverschrijdende verbindingen, en de bijdrage die deze kunnen leveren aan verschillende vormen van integratie. Daarnaast zal er informatie vergaart worden over de Avantislijn en dan met name toegespitst op de doelstellingen van de Avantislijn en welke bijdrage deze kan leveren aan de integratie tussen de beide betrokken grensregio's. Om zoveel mogelijk informatie te kunnen vergaren is er gekozen voor een ongestructureerd interview. Deze interviewmethode heeft namelijk als voordeel dat de vragen die gesteld kunnen worden, zeer weinig sturing met zich mee hoeven te brengen, waardoor de geïnterviewde zoveel mogelijk zijn eigen verhaal kan vertellen. Het interview is zo genoemd non-directief. Mochten de gegeven antwoorden vrij oppervlakkig en onduidelijk van aard zijn, dan is er de mogelijkheid om door te vragen vanuit de antwoorden die gegeven zijn (European Institute for Brand Management, 2010). Het ongestructureerde interview is dus zeer geschikt om de geïnterviewde zoveel mogelijk te laten vertellen wat precies het doel is van dit interview.

5.2 Interviewvragen

Om zoveel mogelijk informatie te vergaren over de verschillende genoemde aspecten is het interview verdeeld in een paar onderdelen. Per aspect zijn er enkele vragen opgesteld die zeer open van aard zijn. Het kan daardoor zijn dat de aspecten door elkaar gaan lopen, vandaar dat het belangrijk is voor de interviewer om in de gaten te houden dat de geïnterviewde wel bij het onderwerp blijft. Aan de hand van de verschillende aspecten is de volgende vragenlijst opgesteld.

Introductie

1. Wat is uw functie bij de Euregio en hoe bent u daardoor betrokken bij grensoverschrijdend openbaar vervoer en de ontwikkeling van de Avantislijn?
2. Hoe lang bent u al betrokken bij de Avantislijn?

Verschillende aspecten voor mijn scriptie

Grensoverschrijdend vervoer

1. Waarom is grensoverschrijdend vervoer belangrijk?

2. Welke belangen spelen er voor en grensregio?
3. Hoe wordt geprobeerd om grensoverschrijdende infrastructuur tot stand te laten komen?
4. Zijn hier meer problemen bij dan bij landelijke verbindingen?

Integratie

1. Probeert men met grensoverschrijdende verbindingen de economische of sociaal-culturele integratie te bevorderen?
2. Op welke manier kunnen nieuwe grensoverschrijdende verbindingen een bijdrage leveren aan de economische integratie?
3. Op welke manier kan grensoverschrijdend openbaar vervoer een bijdrage leveren aan sociaal-culturele integratie?
4. Welke andere maatregelen kunnen gedaan worden om de integratie verder te bevorderen? Infrastructuur alleen blijkt namelijk niet genoeg te zijn.
5. Waarom is integratie van grensregio's zo belangrijk?
6. In welke mate is er nu al sprake van integratie en in hoeverre kan deze verbeteren door de aanleg van nieuwe verbindingen?

Resultaten

1. Wat zijn de ervaring van al lopende projecten? Denk hierbij aan de Euregiobahn (Heerlen-Aken).
2. Heeft een nieuwe verbinding al aangetoond dat de grensoverschrijdende integratie hierdoor toeneemt?
3. Is dit dan ook de reden dat veel gesloten verbindingen inmiddels weer heropend worden en nieuwe verbindingen bekeken worden?

De Avantislijn

1. Wat is de Avantislijn?
2. Te beginnen met de vraag: Waarom is het belangrijk dat de Avantislijn ontwikkeld wordt?
3. Welke redenen worden aangedragen om de Avantislijn uit te voeren?
4. Wat zijn de doelstellingen van de Avantislijn, wat wordt er geprobeerd te bereiken.
5. Hoe denkt men deze gestelde doelstellingen te bereiken?
6. Er zijn toch al grensoverschrijdende verbindingen in deze regio? Waarom is het dan belangrijk dat er nog één extra komt. Gaan deze twee verbindingen niet met elkaar concurreren? –
7. Hoe kan de Avantislijn een bijdrage leveren aan de economische integratie?
8. En aan de sociaal-culturele integratie?
9. Welke stappen, behalve de Avantislijn, worden nog meer ondernomen om deze vormen van integratie in de grensregio's te bevorderen?

Afsluiting

1. Bedankt voor het interview. Heeft u misschien nog tips die ik zou kunnen gebruiken bij het schrijven van mijn scriptie of waar ik extra informatie over de Avantislijn zou kunnen inwinnen?

Bijlage 6 – Observatie spoorverbinding Enschede-Gronau

6.1 Waarom?

Om een beeld te krijgen van de spoorverbinding Enschede-Gronau wordt een observatie gedaan door de reis vanuit Enschede op en neer naar Gronau te maken. Hierbij zal gelet worden op zaken die aan de orde zijn gekomen tijdens de interviews met Peter Tommassen en Wim Michel, maar ook op de eigen beleving van de spoorverbinding. Vooraf aan de reis zal gekeken worden naar de informatievoorziening op Enschede Centraal. Ook zal er gekeken worden naar de aansluiting op andere treinen, de frequentie van de verbinding en de duur hiervan. Vervolgens zal er gekeken worden naar de verbinding op zich. Tijdens de reis wordt er op gelet wat voor type reizigers er gebruik maken van de verbinding, hoe druk het is en waar veel mensen in/uit stappen. Tevens zal gekeken worden naar eventuele reclame en reisinformatie tijdens de reis door te kijken naar de aanwezigheid van conducteurs of posters. Na aankomst in Gronau zal hier wederom gelet worden op de informatievoorziening, de drukte, promotie van de verbinding etc. Daarna zal de reis weer terug gemaakt worden.

6.2 Station Enschede

Wat het meeste opvalt op station Enschede is de afgelegen ligging van het spoor dat naar Gronau leidt. Om hier te komen, moet je eigenlijk eerst van station Enschede weg, een stukje lopen om het spoor over te steken en dan kom je bij perron 5. De enige trein die hier komt is de trein van en naar Gronau. Het is goed zichtbaar dat Enschede een eindstation is van het Nederlands spoorwegennetwerk. De eerste 4 sporen stoppen namelijk allemaal op het station. Enkel spoor 5 gaat enkelbaans verder richting de Duitse grens. Afgezien van de afgelegen ligging, is het ook onduidelijk waar en wanneer de trein richting Gronau vertrekt. Op de schermen met reisinformatie staat deze verbinding er namelijk niet tussen. Enkel de Nederlandse spoorverbindingen worden hierop aangegeven. Het enige dat aanduidt dat er een verbinding naar Gronau is, is een poster met informatie over de vertrektijden. Hiervoor was het wel even zoeken. Wim Michel gaf in zijn interview ook al duidelijk aan dat de afgelegen ligging van spoor 5 een minpunt van de verbinding is. Er zijn dan ook plannen om station Enschede te gaan verbouwen waardoor spoor vijf bij de rest van het station komt te liggen en van zijn geïsoleerde ligging afraakt. Hierdoor is de aansluiting op andere treinen niet zo goed als andere aansluitingen.

Nadat duidelijk was geworden waar de trein naar Gronau vertrok, was het nog even zoeken naar de juiste kaartjes om met de trein mee te mogen. De NS-kaartautomaten die in de hal stonden, gaven namelijk wel de mogelijkheid om een kaartje te kopen voor €8,-, maar omdat het een verbinding is die geëxploiteerd wordt door de Duitse DB was het voor mij onduidelijk of dat deze kaartjes goed zouden zijn. Vandaar dat ik navraag heb gedaan bij een informatieloket waar mij gemeld werd dat kaarten gekocht konden worden op het perron waar de trein vertrok of anders in de trein. In de centrale stationshal, waar alle andere kaarten gekocht kunnen worden, kon het dus niet. Daarnaast was er bij het informatieloket geen enkele informatie beschikbaar over de verbinding Enschede-Gronau. Er lagen stapels met folders over reizen in Nederland, maar over grensoverschrijdende infrastructuur was niets te vinden.

6.3 Treinreis richting Gronau

Tijdens de treinreis richting Gronau is gelet op het aantal reizigers dat zich in de trein bevindt. Dat zijn er niet veel, wellicht doordat de reis midden op de dag gemaakt is. Ongeveer 10/20 personen zullen zich in de trein hebben bevonden. Het type reiziger dat gebruik maakte van de verbinding, was met name scholier, maar er waren ook enkele ouderen, misschien forensen of mensen die in Enschede zijn wezen winkelen.

Verder is er in de trein gekeken naar eventuele informatievoorzieningen. In de trein is geen conducteur gezien. Wel werd er bij elke stop gezegd waar uitgestapt kan worden en vervolgens in Gronau in welke richtingen er overgestapt kan worden. In de trein waren posters opgehangen over een jazz-festival in Gronau. Hierbij werd nadrukkelijk aangegeven dat de trein een goed vervoersmiddel was om op het festival te komen, met name vanuit Enschede. Deze poster bevestigt de informatie die zowel Wim Michel als Peter Tommassen al gaven, namelijk dat de lijn bij culturele evenementen nadrukkelijk gepromoot wordt als verbindingsmiddel om bij evenementen te komen.

De reis duurde 11 minuten waarbij twee tussenstops waren: Enschede Eschmarke en Glanerburg. De trein rijdt prima op tijd.

6.4 Station Gronau

Station Gronau is veel kleiner dan het station van Enschede. De trein komt hier ook gewoon aan op het station zelf en het perron ligt niet zo geïsoleerd. Hierdoor heeft de verbinding een veel minder grensoverschrijdend karakter dan dat deze vanuit Enschede gezien heeft. Het station is dan ook vooral een regionaal station waar verder geen voorzieningen zijn. Ook de stad Gronau is vergeleken bij Enschede, een kleinere stad. Dit maakt het wellicht minder interessant voor Nederlanders.

Wel duidelijk op station Gronau is de informatievoorziening. Op de schermen die hier hangen, wordt namelijk wel duidelijk aangegeven dat er een spoorverbinding is naar Enschede die tweemaal per uur rijdt.

Het kopen van kaartjes is op het station niet mogelijk, althans ik heb het niet gezien. In de trein kon dit wel.

6.5 Treinreis richting Enschede

De trein richting Enschede is beduidend drukker dan de trein richting Gronau. Gevuld met overwegend Duitse scholieren (te beoordelen aan de hand van de Duitse gesprekken en leeftijd) en een enkele forens, zat de trein voor ongeveer een derde vol. In totaal waren dit ongeveer 40 reizigers.

Op het eindstation (Enschede) stroomde de trein leeg en stonden alweer veel Duitse scholieren te wachten om de reis terug naar Gronau te maken.