

Regiorail over de grens

De complexe realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen.



Stef van den Ackerveken

Bachelorthesis Pre-master Planologie

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen



20 juni 2012

Regiorail over de grens

De complexe realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen.

Auteur: Stef van den Ackerveken (s4155319)

Begeleider: Joren Jacobs Msc.

Bachelorthesis Pre-master Planologie

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen



20 juni 2012

Voorwoord

Regionale grensoverschrijdende railverbindingen vormen een verbinding tussen twee buurlanden. Desondanks is het aantal verbindingen beperkt, wel zijn een aantal processen aan de gang om hier veranderingen in te brengen. Bij deze processen spelen diverse partijen, organisaties en andere zaken een rol. Deze combinatie van factoren op het gebied van planologie en verkeer, maakt dit erg interessant als onderwerp voor mijn bachelorthesis.

Het schrijven van dit verslag was onmogelijk geweest zonder de medewerking van verschillende personen. Ten eerste dank ik Joren Jacobs voor zijn begeleiding bij het uitvoeren van dit onderzoek. Zijn adviserende en motiverende wijze van begeleiden heb ik als erg prettig ervaren. Daarnaast gaat mijn dank uit aan de heren Beumer, Bos, Giesbers, Hartogs, Michel, Pannen, Pieper, Schoonbrood, Steins en Verheijen. Hun medewerking aan de interviews heeft niet alleen bijgedragen aan het verkrijgen van de voor dit onderzoek benodigde informatie, maar heeft het onderzoek ook tot leven gebracht en aangetoond hoe dit onderwerp in de praktijk leeft. Bovendien gaat mijn dank uit naar alle anderen die op diverse manieren een bijdrage aan de totstandkoming van dit verslag hebben geleverd. Tot slot wens ik u veel plezier toe met het doorlezen van deze rapportage.

Stef van den Ackerveken

Samenvatting

Vergeleken met het aantal binnenlandse railverbindingen zijn er maar weinig regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Dit terwijl de betekenis van de grenzen sinds de oprichting van de Europese Unie en het verdrag van Schengen is afgenomen. Wat de oorzaak hiervan is, is niet bekend, ondanks de maatschappelijke aandacht voor dit thema. Het is dus van belang meer inzicht te verkrijgen in de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Om met deze diversiteit aan aspecten om te gaan is behoefte aan een hulpmiddel. Dat hulpmiddel is gevonden in de vorm van actor-netwerktheorie.

Verschillende publicaties hebben betrekking op regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Een initiatiefnota uit 2008 van de Kamerleden Koopmans en Cramer toont aan dat de Nederlandse politiek grensoverschrijdend railverkeer wil stimuleren. De nota geeft knelpunten en maatregelen om hier mee om te gaan. Daarnaast zijn op regionaal niveau diverse haalbaarheidsonderzoeken verschenen die aandacht besteden aan de technische en financiële mogelijkheden om een bepaalde railverbinding te openen of heropenen. Daarbij speelt de verwachte vervoerwaarde, het aantal reizigers dat van een railverbinding gebruik zou maken, een belangrijke rol. Ook de grens speelt een belangrijke rol, immers wordt deze overschreden. De grens kenmerkt zich door diverse aspecten, zowel politiek-materiële als sociaal-culturele. Europese stimuleringsmaatregelen en afspraken bieden mogelijkheden om met deze aspecten om te gaan.

Om met het breed aantal onbekende aspecten dat een rol speelt bij de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen om te gaan is gebruik gemaakt van actor-netwerktheorie (ANT). Deze theorie is een positieve ofwel verklarende theorie die zich kenmerkt door diverse interpretaties en gebruiken en is continu in verandering. Bij een actor-netwerk benadering staat de vorming van netwerken die uit diverse heterogene actoren bestaan centraal. Actoren zijn er in diverse soorten en maten. Zo zijn er menselijke actoren en organisaties, maar ook dingen zijn in ANT als actor aangeduid. Te denken is aan een treinstel, een haalbaarheidsonderzoek, infrastructuur, een subsidiebron etc.; het zijn allemaal actoren. Er bestaan daarnaast actoren die zogenoemde black-boxes vormen. Dit zijn actoren die weer uit andere deelactoren bestaan. Een voorbeeld is een computer, die bestaat uit een voeding, harde schijf, processor, etc.

Bij toepassing van ANT is het mogelijk een proces in drie fasen in te delen. De eerste fase is het problematiseren. Dit houdt in dat een initiatiefnemende actor of initiatiefnemende actoren in beeld brengen welke actoren nodig zijn om een actor-netwerk te vormen, wat de huidige toestand van die actoren is, of het nodig is die identiteit van bepaalde actoren te wijzigen en hoe dat zou kunnen

gebeuren. Wanneer de fase van problematiseren succesvol is afgerond dan gaat de fase van interesseren van start. Dat betekent dat initiatiefnemende actoren andere actoren proberen te overtuigen een andere positie aan te nemen. Indien dit interesseren slaagt is sprake van translatie. Vervolgens start de fase van enrolment ofwel officiële betrokkenheid in het actor-netwerk. Dit houdt in dat de betrokken actoren samen één actor-netwerk vormen.

ANT is vervolgens toegepast in twee casussen, de treinverbinding tussen Hengelo en Bad Bentheim, waar een regionale trein als proef rijdt en de mogelijke railverbinding tussen Nijmegen en Kleve, waar geen treinverkeer is. In beide casussen is de fase van problematiseren voorspoedig verlopen, waaraan haalbaarheidsonderzoeken een bijdrage hebben geleverd, door het in beeld brengen van de identiteit van diverse actoren.

Bij de casus Hengelo – Oldenzaal is het mede door de inzet van lokale bestuurders gelukt de relevante actoren te interesseren voor een proef van drie jaar met de Grensland Express, die Hengelo, Oldenzaal en Bad Bentheim met elkaar verbindt. Dit ondanks een beperkte verwachte reizigerspotentie uit het haalbaarheidsonderzoek. Deze proef kan als actor weer bijdragen aan het toekomstige proces van interesseren van de betrokken actoren voor een blijvende verbinding, mits de reizigersaantallen hoog genoeg zijn. Wat de casus Nijmegen Kleve betreft verloopt het interesseren minder voorspoedig. Daar zijn namelijk verschillende initiatiefnemende actoren, waarvan een aantal de betrokken actoren voor een treinverbinding probeert te interesseren en een aantal partijen dat juist voor een tramverbinding probeert. Daarnaast is de gemeente Groesbeek vrij sceptisch ten opzichte van een railverbinding, dus nog niet geïnteresseerd.

Enrolment heeft enkel plaatsgevonden voor de proef met de Grensland Express. De actoren hebben samen een actor-netwerk gevormd. Echter is de betrokkenheid van reizigers daarbij niet zoals gewenst, het gebruik van de treinverbinding is lager dan gewenst.

Er is te concluderen dat haalbaarheidsonderzoeken een belangrijke rol vervullen, maar vervoerprognoses niet doorslaggevend zijn. Financieringsmogelijkheden en politieke wil zijn dat wel. De grens beïnvloedt op een zeer diverse wijze het proces en vormt in ANT termen een black-box, die weer uit diverse verschillende actoren bestaat, zoals technische en bestuurlijke verschillen. Eventueel vervolgonderzoek kan meer gedetailleerde inzichten verschaffen door de hier gehanteerde casussen te vergelijken met Belgisch - Nederlandse en binnenlandse casussen. Toepassing van ANT is daarbij aanbevelenswaardig. Processen betreffende de realisatie van een regionale grensoverschrijdende railverbinding zijn op een effectieve wijze uit te voeren door eerst de status van actoren goed in beeld te brengen en daarbij te bedenken hoe actoren zijn te interesseren. Een goed, duidelijk en betrouwbaar haalbaarheidsonderzoek kan hieraan een goede bijdrage leveren.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Achtergrond en aanleiding	1
1.2	Doelstelling.....	2
1.3	Afbakening.....	2
1.4	Vraagstelling	3
1.5	Onderzoeksopzet.....	3
2	Methodologie	4
2.1	Overzicht methoden per onderzoeksdeel	4
2.2	Methodologie bij onderdeel (a).....	4
2.3	Methodologie bij onderdeel (b)	5
2.4	Methodologie bij onderdeel (c).....	8
2.5	Methodologie bij onderdeel (d)	8
3	Van verlaten spoor tot lightrail	9
3.1	Beleid en onderzoek regionale grensoverschrijdende railverbindingen	9
3.2	Haalbaarheidsonderzoek	10
3.3	Regionale grensoverschrijdende railverbindingen in Nederland	12
3.4	Regionale railverbindingen	12
3.5	De grens.....	14
3.6	Grensoverschrijdende samenwerking	16
4	Netwerken en actoren	18
4.1	Nut en keuze theorie	18
4.2	De actor-netwerktheorie (ANT).....	19
4.3	Toepassing ANT	22
5	Problematiseren en de haalbaarheidsstudie.....	25
5.1	Het begin van de Grensland Express	25
5.2	Het einde als begin: van Nijmegen naar Kleve	28
5.3	Problemen en problematiseren.....	33
6	Het interesseren van objecten, sleutelfiguren en organisaties.....	34
6.1	Onderweg met de Grensland Express	34
6.2	Interesseren voor trein of tram	38
6.3	Onvolledige interesse	41
7	Sein op groen, geel of rood, wel of geen enrolment.....	43
7.1	Sein op geel	43
7.2	Sein op rood.....	44
7.3	Geel en rood, het groene licht blijft vooralsnog uit.....	44
8	Conclusies en aanbevelingen	45
8.1	Actor-netwerktheorie (ANT).....	45
8.2	Veel actoren, weinig netwerken.....	45
8.3	ANT geschikt als instrument	46
8.4	Een succesvol proces	46
8.5	Aanbevelingen	47
	Referentielijst.....	50
	Bijlagen.....	53

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Het aantal regionale grensoverschrijdende railverbindingen blijft sterk achter bij het aantal binnenlandse railverbindingen. In het verleden bestonden meer verbindingen, maar veel daarvan zijn in de twintigste eeuw gesloten. Sinds de oprichting van de Europese Unie neemt de betekenis van de Nederlandse grenzen steeds verder af en wordt internationale samenwerking bevorderd. Het lijkt daarom logisch dat internationale railverbindingen heropend worden. In enkele gevallen is dat ook gebeurd, in veel andere situaties zijn discussies aan de gang maar blijven concrete plannen uit.

Dat wekt verbazing gezien een aantal ontwikkelingen. Ten eerste maakt het verdrag van Schengen vrij verkeer van personen en goederen tussen Nederland en andere Schengenlanden mogelijk (Rijksoverheid, z.j.). Ten tweede hebben op het gebied van regionaal treinverkeer de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen plaatsgevonden. Zowel in Nederland en Duitsland is het personenvervoer op verschillende regionale spoorlijnen aanbesteed. Daar maakt men momenteel gebruik van moderne treinstellen, waarmee de exploitatie efficiënter plaatsvindt dan in het verleden het geval was.

Ondanks die ontwikkelingen is het aantal regionale grensoverschrijdende verbindingen dus nog steeds beperkt. Ergens moeten daarvoor toch oorzaken te vinden zijn. Wellicht ligt het aan de samenwerking tussen landen aan beide zijden van de grens. Of stelt men openbaar vervoer in eigen land voorop. Of is de vraag van reizigers naar dergelijke verbindingen te laag. Of durft men er vanwege onzekerheden niet aan te beginnen. Of wordt er gewoon weinig aandacht aan dit onderwerp besteed. Kortom: verschillende verklaringen zijn mogelijk, maar welke dit fenomeen daadwerkelijk verklaard is niet bekend.

Er is slechts weinig wetenschappelijk en niet wetenschappelijk onderzoek naar dit onderwerp uitgevoerd. Dit terwijl het in de maatschappij wel degelijk leeft. Verschillende maatschappelijke organisaties zoals de Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer (VIEV) zetten zich in voor dit onderwerp (Walraven, 2010). Daarnaast worden publieke debatten georganiseerd, bijvoorbeeld in Groesbeek. Ook zijn diverse haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd om inzicht te krijgen in de vervoerwaarde en technische mogelijkheden van bepaalde treinverbindingen. Kortom vormt dit aanleiding om meer inzicht te krijgen in de aspecten die een rol spelen bij de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen.

Wat die aspecten betreft, spelen in ieder geval haalbaarheidsonderzoeken een rol. De kosten van reactivering van een railverbinding en het reizigerspotentieel worden in deze studies in beeld gebracht. Haalbaarheidsonderzoeken vormen daarmee een hulpmiddel bij de politieke keuze om al

dan niet over te gaan tot het realiseren van een regionale grensoverschrijdende railverbinding. Het fenomeen de grens speelt ook een onvermijdelijke rol bij deze verbinding. Deze grens kenmerkt zich door verschillende aspecten, zoals cultuurverschillen, politieke, organisatorische en technische verschillen.

Een diversiteit aan aspecten, waarvan niet geheel duidelijk is welke dat zijn, speelt een rol bij de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Bij het bestuderen hiervan bestaat behoefte aan een hulpmiddel om met deze diversiteit om te gaan. Dat hulpmiddel biedt de actor-netwerktheorie. Het toepassen hiervan levert een bril om met een onbevooroordeelde blik te kijken naar een proces. Dit maakt de theorie geschikt voor dit onderzoek, waar een onbekend fenomeen beschreven en verklaard is.

1.2 Doelstelling

Het is wenselijk meer inzicht in de totstandkoming van grensoverschrijdende railverbindingen te verkrijgen. Het gaat daarbij om het verklaren van de realisatie van grensoverschrijdende railverbindingen. Daarbij is de barrière die de grens vormt en de rol van haalbaarheidsonderzoeken van belang. Vandaar dat onderstaande doelstelling is ontwikkeld.

Het verkrijgen van inzicht in de totstandkoming van grensoverschrijdende regionale railverbindingen en de rol van haalbaarheidsstudies daarbij door het in wederzijds perspectief analyseren van verschillende grensoverschrijdende verbindingen in Nederland.

1.3 Afbakening

Dit onderzoek richt zich op de totstandkoming van regionale railverbindingen. Dat betekent dat de aandacht uitgaat naar de manier waarop men tot het besluit komt een regionale grensoverschrijdende railverbinding te realiseren; door het in beeld brengen wie en wat daarbij een rol spelen. Er is dus geen oordeel over het wel of niet succesvol zijn van een regionale railverbinding gegeven.

Het onderzoek richt zich op regionaal grensoverschrijdend railvervoer van reizigers. Er is dus niet specifiek ingegaan op goederenvervoer en treinen die geen regionale functie hebben, zoals intercité's en hogesnelheidstreinen. Daarnaast focust dit onderzoek zich op de Nederlandse situatie: regionale treinen tussen Nederland en de buurlanden België en Duitsland. Vanwege de selectie van twee Duits-Nederlandse casussen ligt de nadruk op de Duits - Nederlandse situatie.

In deze rapportage is geen afbakening gemaakt naar bepaalde kenmerken. Er is bijvoorbeeld niet enkel gekeken naar ruimtelijke kenmerken of sociaal-economische kenmerken. Dit sluit aan bij de keuze van de actor-netwerktheorie (ANT) zoals in het theoretisch kader is beschreven. Gezien vanuit

ANT is het immers niet wenselijk met vooropgestelde categorieën aan een onderzoek te beginnen, maar gaandeweg te ontdekken welke actoren, zowel mensen, organisaties als dingen, welke rol spelen in een bepaalde situatie. Dit sluit eveneens aan bij de relatief beperkte kennis die over dit onderwerp beschikbaar is, het is niet mogelijk en niet wenselijk om alle aspecten aan te wijzen waarop dit onderzoek zich focust, aangezien deze aspecten niet allemaal bekend zijn en per situatie kunnen verschillen. Wel is het te verwachten dat de aspecten de grens en haalbaarheidsstudies als actor te benoemen zijn.

1.4 Vraagstelling

Om de doelstelling te verwezenlijken is onderstaande onderzoeksvraag opgesteld. In de volgende paragraaf is toegelicht op welke wijze deze vraag is beantwoord.

Hoe is de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale railverbindingen te verklaren, rekening houdend met de obstakels die de grens stelt aan de ontwikkeling van dergelijke verbindingen?

1.5 Onderzoeksopzet

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is het onderzoek in verschillende delen opgedeeld.

Nadat een beschrijving is gegeven van de in dit onderzoek gehanteerde methodologie is een overzicht gegeven van de huidige stand van zaken met betrekking tot grensoverschrijdende regionale railverbindingen. Daar is beschikbare literatuur over dit onderwerp besproken en is aandacht besteed aan voor dit onderzoek relevante zaken als de grens, haalbaarheidsonderzoeken en regionaal openbaar vervoer.

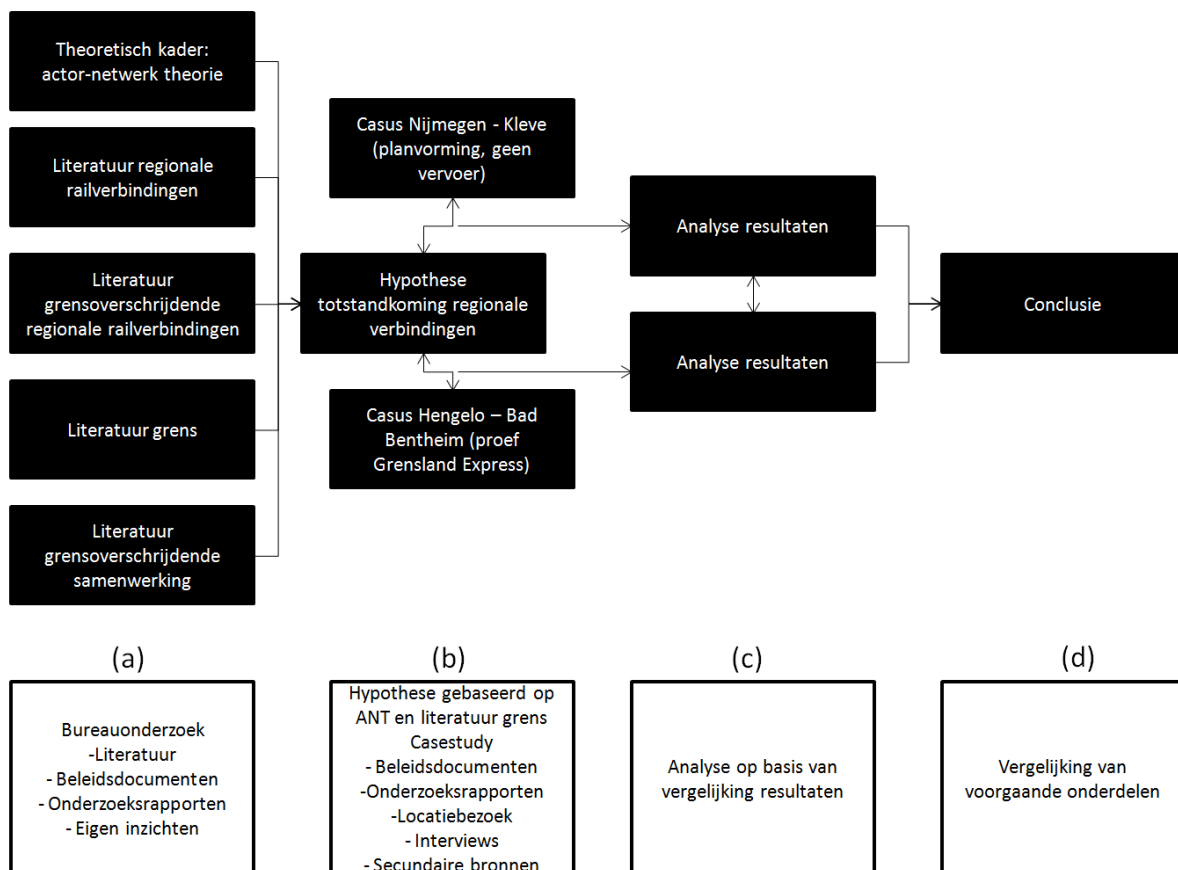
Vervolgens is aandacht besteed aan de ontwikkeling van een theoretisch kader. Daarin zijn een aantal onderdelen uit de actor-netwerktheorie (ANT) besproken. Dit maakt het mogelijk om op een gestructureerde wijze onderzoek uit te voeren. Op basis van de ANT is een hypothese geschetst met betrekking tot het verloop van het proces.

Vervolgens is de theorie toegepast door twee casestudies te beschrijven en te verklaren. Daarbij is een indeling gemaakt in drie stappen om tot een railverbinding te komen. Per stap zijn beide casussen afzonderlijk besproken, waarna ze met elkaar vergeleken zijn. Ten slotte is de rapportage afgesloten met een conclusie en aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

2 Methodologie

2.1 Overzicht methoden per onderzoeksdeel

In de voorgaande paragrafen is weergegeven welke methoden in het onderzoek toepasbaar zijn. In deze paragraaf is toegelicht welke methode in dit onderzoek zijn toegepast. In figuur 4.1 is aan de hand van het onderzoeksmodel schematisch weergegeven welke methoden waar toegepast zijn.



Figuur 2.1 Onderzoeksopzet met methoden

2.2 Methodologie bij onderdeel (a)

Bij dit onderdeel is de methode van bureauonderzoek toegepast. Bij deze onderzoeksstrategie maakt de onderzoeker gebruik van materialen die door anderen zijn gemaakt en heeft dus geen direct contact met het onderzoeksobject. Nieuwe inzichten worden verkregen door reflectie en het gebruik van verschillende soorten literatuur (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 201, 202). Bij bureauonderzoek wordt materiaal vanuit een ander perspectief gebruikt dan waarvoor het oorspronkelijk is geproduceerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen literatuur, zoals boeken, congrespapers en artikelen van wetenschappers, waarin zij de door hen verzamelde kennis

presenteren. Daarnaast zijn er secundaire data; gegevens die door andere onderzoekers zijn verkregen.

In dit onderzoek worden diverse documenten worden gebruikt om inzicht te krijgen in de in figuur 2.1 genoemde onderdelen. Zo is wetenschappelijke literatuur gebruikt voor het ontwikkelen van het theoretisch kader en is een mix van bronnen gebruikt voor het verkrijgen van de gegevens voor de overige onderdelen.

Het geheel aan informatie dat in dit onderdeel is verzameld vormt samen een soort hypothese, zoals ook in figuur 2.1 is weergegeven. Het gaat hierbij niet om een zeer concrete hypothese, die weergeeft welke aspecten precies van invloed zouden zijn. De hypothese omvat verwachtingen op basis van de actor-netwerktheorie, gecombineerd met resultaten uit de gebruikte literatuur. Daarmee vormt de hypothese een hulpmiddel om te zoeken naar empirische gegevens, terwijl de mate van toepasbaarheid van dat hulpmiddel gedurende het onderzoek duidelijker is geworden.

2.3 Methodologie bij onderdeel (b)

Kenmerken casestudies

Dit onderdeel richt zich op het uitvoeren van twee verschillende casestudies. In een casestudy werkt men met een beperkt aantal onderzoekseenheden, welke casussen worden genoemd. Door dit kleine aantal is deze methode met name bruikbaar bij een kwalitatief onderzoek (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 183-186). De methode richt zich meer op de diepte dan op de breedte. Diepgang probeert de onderzoeker te verkrijgen door zogenoemde methodentriangulatie, het toepassen van verschillende soorten interviews, observaties en inhoudsanalyses. Daarnaast speelt bronnentriangulatie een rol, dit is te bereiken door met verschillende bronnen te werken en deze met elkaar te vergelijken. Een casus wordt bij een casestudy niet willekeurig gekozen, omdat het risico op een niet bruikbare casus te groot is. Daarom past men het principe van een strategische steekproeftrekking toe, waarbij men casussen selecteert die aansluiten bij de probleemstelling. Bij casestudies maakt men onderscheid tussen een enkelvoudige en een vergelijkende casestudy (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 187-190). Zoals de naam al zegt is bij een enkelvoudige casestudy één casus gebruikt. Bij een vergelijkende casestudy, waarvan in dit onderzoek sprake is, is het van belang dat de betreffende casussen onafhankelijk van elkaar worden bestudeerd, indien mogelijk volgens een vast patroon. Vervolgens worden de casussen met elkaar vergeleken.

Aanpak casestudies

In totaal zijn twee casestudies afzonderlijk van elkaar onderzocht. Welke casussen dat zijn is verderop toegelicht. Hieronder is toegelicht op welke wijze iedere casestudy is uitgevoerd. Daarbij is

allereerst ingegaan op de toepassing van de actor-netwerktheorie (ANT) in dit onderzoek. Vervolgens is aangegeven hoe de benodigde gegevens middels interviews, informatiebronnen en locatiebezoek verzameld zijn.

Toepassing ANT

Hieronder is een overzicht gegeven van de toepassing van de actor-netwerktheorie in dit onderzoek. Een beschrijving van de voor dit onderzoek relevante onderdelen van deze theorie is in hoofdstuk 3 weergegeven. Latour (1997, p. 7) vergelijkt de ANT met de theorie van cartografie en toont daarmee de overeenkomsten aan. Cartografie is geen theorie die de vorm van kustlijnen aangeeft of dieptes in de zee bepaalt, maar geeft aan wat de observant zou moeten doen om kustlijnen in kaart te brengen. Dit geldt ook voor ANT, dit is geen theorie die aangeeft hoe iets in elkaar zit, of hoe iets werkt, maar die aangeeft op welke wijze iets in kaart is te brengen.

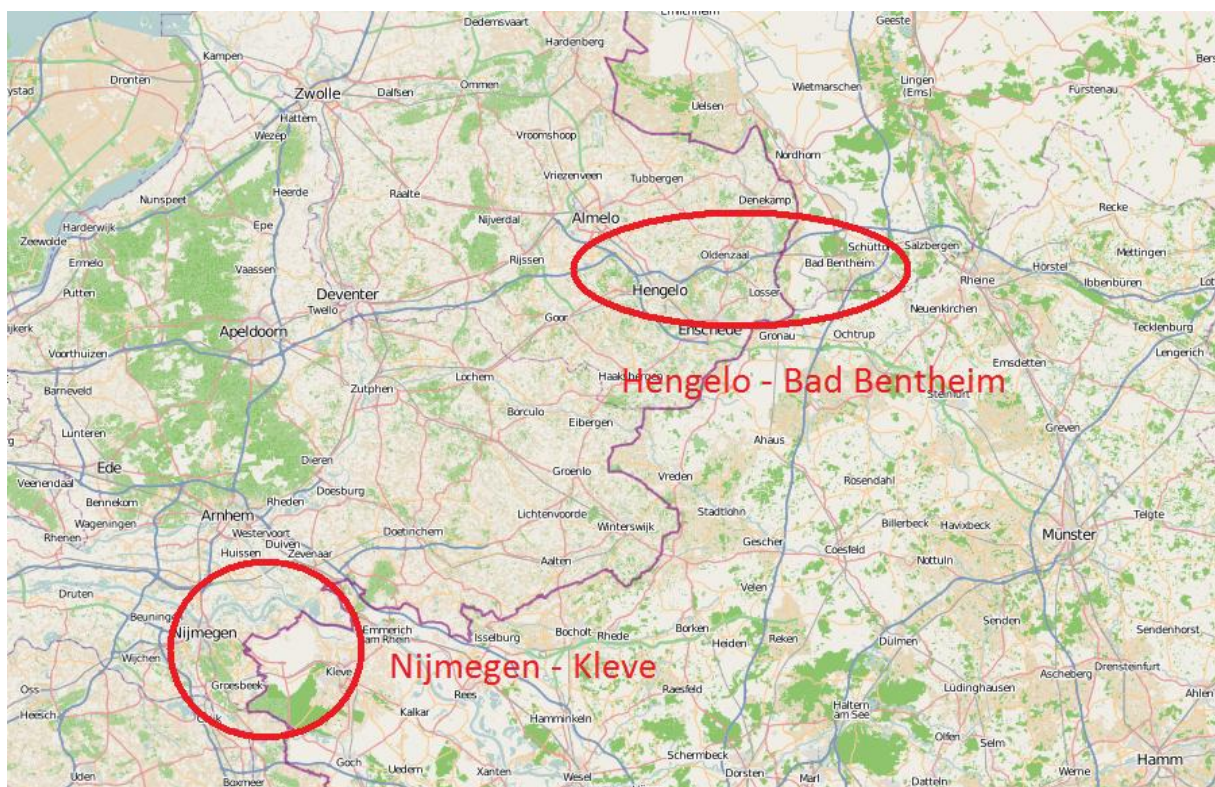
Daarnaast is niet uitgegaan van bepaalde vooronderstellingen, maar van verbindingen en verbanden die bij ANT niet als sociaal, natuurlijk of technisch gekwalificeerd moeten worden (Latour 1997, p. 5). Bij de casestudies worden de verschillende actoren dus niet in verschillende categorieën ingedeeld. Daarbij gaat de onderzoeker in dit geval uit van het agnosticisme van de observant. Dit houdt in dat de onderzoeker als observant niet uitgaat van bestaande structuren en verhoudingen. Het is van belang dat deze gedurende dit onderzoek, zonder oordelen vooraf, bekend worden. Hierbij is gebruik gemaakt van 'network tracing'. Dit houdt in dat netwerken in beeld gebracht worden, waarbij beseft wordt dat actor-netwerken steeds aan veranderingen onderhevig zijn (Latour, 1997, p. 11, 12). In dit onderzoek wordt uitgegaan van een heterogeen netwerk waarin alle actoren op een vergelijkbare manier worden geobserveerd, zoals Callon (in Naafs, 2010, p. 14-17) heeft beschreven. Bij het onderzoeken van een casus worden dus niet van tevoren aannames gedaan over welke actoren van belang zijn en welke rol die spelen, maar dit wordt juist onderzocht.

Bij het beschrijven en verklaren van de casussen is telkens een zelfde werkwijze gehanteerd, gebaseerd op de ANT. Ten eerste is daarbij onderzocht welke actoren van cruciaal belang zijn voor de realisatie van een railverbinding en hoe het in beeld brengen van relevante actoren, het problematiseren, is verlopen. Ten tweede is in beeld gebracht in hoeverre het gelukt is verschillende actoren te interesseren voor het realiseren van een regionale grensoverschrijdende railverbinding. Actoren nemen dan een identiteit aan die de realisatie mogelijk maakt. Ten derde is in beeld gebracht in hoeverre er sprake is geweest van enrolment. Dit betekent dat alle relevante actoren 'overtuigd zijn' en samen een actor-netwerk vormen (Callon, 1986, p. 10).

Selectie casussen

In dit onderzoek zijn twee casestudies uitgevoerd. De selectie van deze casussen is gebaseerd op de inventarisatie van huidige en mogelijke grensoverschrijdende regionale railverbindingen zoals in de bijlage bij dit onderzoeksplan is weergegeven. De eerste casus is *Hengelo - Bad Bentheim*. Dit is een vrij recent gerealiseerde railverbinding, zodat het proces nog actueel is wat de verkrijgbaarheid van informatie naar verwachting ten goede komt. Daarnaast betreft deze verbinding nog een proef. Dat betekent dat gesteld kan worden dat het proces van besluitvorming eigenlijk nog aan de gang is, het besluit over een definitieve treinverbinding wordt over enkele jaren genomen.

De tweede casus betreft *Nijmegen-Kleve*. Er is hier nog geen railverbinding gerealiseerd, maar er zijn al wel haalbaarheidsonderzoeken naar uitgevoerd. Gezien de actualiteit hiervan is naar verwachting voldoende informatie te verkrijgen. Daarnaast maken de visies van verschillende betrokken actoren deze casus interessant.



Figuur 2.2 De twee casussen. Bron kaart: [openstreetmap.org](https://www.openstreetmap.org)

Verkrijgen benodigde gegevens

De benodigde gegevens zijn op verschillende manieren verkregen. Ten eerste zijn gegevens verkregen middels het bestuderen en analyseren van diverse schriftelijke informatiebronnen, zoals

onderzoeken, beleidsdocumenten en nieuwsartikelen. Daarnaast zijn interviews gehouden met mensen die bij het proces over de realisatie van railverbindingen betrokken zijn. Het gaat hierbij om in totaal negen open interviews, zodat degene die geïnterviewd zijn ruimte hebben om hun antwoorden te formuleren. Dit sluit aan bij de ANT benadering. Bij deze interviews zijn vooraf wel vragen geformuleerd, om zo de ontbrekende en gewenste kennis en inzichten te verkrijgen. Anderzijds is er nadrukkelijk aandacht gelegd op de aspecten die de respondent juist belangrijk vindt om te vermelden. Hij of zij is bij de realisatie van de railverbinding betrokken geweest, en weet dus het best wat allemaal gespeeld heeft. Daarnaast is een thema-avond over de railverbinding Nijmegen – Kleve in Groesbeek bezocht. Ook is een rit met de Grensland Express gemaakt, om zo een beeld te krijgen van de huidige proef.

2.4 Methodologie bij onderdeel (c)

Voor de fasen problematiseren, interesseren en enrolment zijn de twee casussen na een afzonderlijke bespreking met elkaar en met de principes van ANT vergeleken. Hierbij zijn overeenkomsten en verschillen in beeld gebracht en is beschreven hoe dit zich tot de ANT verhoudt.

2.5 Methodologie bij onderdeel (d)

Deze conclusie komt tot stand door alle onderzoeksstappen met elkaar te vergelijken. Dit maakt duidelijk hoe het proces met betrekking tot de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen te verklaren is. Het vergelijken van de verschillende onderzoeksstappen is net als analyseren een proces dat op een logische wijze wordt uitgevoerd. Het is echter wel van belang rekening te houden met de eventuele beperkingen van de toepassing van de methoden die tijdens het onderzoek zijn voorgekomen. Dit is gedaan door te reflecteren op het uitgevoerde onderzoek.

3 Van verlaten spoor tot lightrail

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de stand van zaken met betrekking tot grensoverschrijdende regionale railverbindingen en de huidige kennis over dit onderwerp. Enerzijds toont het aan dat de kennis op dit gebied momenteel nog vrij beperkt is. Anderzijds is hieronder beschreven welke kennis wel aanwezig is en welke bruikbaar is bij het analyseren van de verschillende casussen.

Ten eerste is een beschrijving gegeven van het beleid en onderzoek dat op dit onderwerp betrekking heeft. Dit geeft inzicht in de politieke aandacht voor regionale grensoverschrijdende railverbindingen en in de wijze waarop men de haalbaarheid van dergelijke verbindingen onderzoekt. Ten tweede is aandacht besteed aan haalbaarheidsonderzoeken. Deze past men veelvuldig toe met als doel een verwachting over de mate van rendabiliteit te maken. Ten derde is aandacht besteed aan de huidige stand van zaken met betrekking tot grensoverschrijdende regionale railverbindingen in Nederland. Ten vierde is beschreven welke zaken bij regionale railverbindingen in het algemeen van belang zijn. Deze zaken spelen naar verwachting ook een rol bij grensoverschrijdende verbindingen. Ten vijfde is aandacht besteed aan het fenomeen de grens en de invloed daarvan op regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Ten slotte is aandacht besteed aan grensoverschrijdende samenwerking, welke nodig is om een grensoverschrijdende treinverbinding te realiseren.

3.1 Beleid en onderzoek regionale grensoverschrijdende railverbindingen

3.1.1 Publicaties over railverbindingen

Over grensoverschrijdende regionale railverbindingen zijn diverse publicaties verschenen. In veruit de meeste publicaties is aandacht besteed aan een specifieke situatie, bijvoorbeeld de haalbaarheid van een railverbinding tussen Heerlen en Aachen via bedrijventerrein Avantis (DHV, 2004) of een meer algemeen beleidsdocument van een stadsregio zoals het Regionaal Plan 2005-2020 van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (2006, p. 29).

3.1.2 Initiatiefnota Tweede Kamer

Het aantal onderzoeken waarin aandacht aan grensoverschrijdend regionaal railvervoer in het algemeen is besteed, is beperkt. De Tweede Kamerleden Koopmans en Cramer (2008) hebben de initiatiefnota *Grenzeloos Genoeg(en)? Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer* ontwikkeld. Deze nota richt zich op het geven van een verklaring voor het gegeven dat regionale grensoverschrijdende railverbindingen een beperkter aanbod en gebruik kennen dan andere regionale railverbindingen.

Deze nota is dus een politiek document en geeft een visie weer. De visie geeft een overzicht van de verschillende grensoverschrijdende railverbindingen die momenteel in of buiten gebruik zijn.

Daarnaast blijkt uit de ontwikkeling van de nota dat er in de landelijke politiek aandacht voor dit onderwerp is, wat de politieke relevantie hiervan benadrukt. Bovendien verschaft de nota inzicht in diverse facetten van dit onderwerp, welke in de volgende paragrafen nader zijn uitgewerkt en toegelicht.

In de initiatiefnota van Koopmans & Cramer (2008, p. 34,35) zijn knelpunten weergegeven en zijn aanbevelingen gedaan om met deze knelpunten om te gaan. Het gaat daarbij om aanbevelingen over de betrokkenheid van vervoerders, de samenloop met bestaande concessies, de afstemming van concessies over landsgrenzen heen, de bekostiging van de lange termijn en de realisatie van planningsprojecten. Aanbevelingen gericht op zaken die minder direct met de verbindingen zelf te maken hebben, zoals kenmerken van de ruimtelijke omgeving en lokale politieke belangen vallen buiten de scope van deze rapportages.

3.2 Haalbaarheidsonderzoek

Om een afweging te maken met betrekking tot beleid op het gebied van verkeer en vervoer is het gangbaar hierbij gebruik te maken van multicriteria-analyses (MCA) en/of kosten-batenanalyses (KBA) (Rietveld, 2002, p. 241, 242). Bij een MCA stelt men criteria op waaraan men verschillende planalternatieven toetst. Door het standaardiseren van gegevens en het toekennen van gewichten ontstaat vervolgens een rangschikking van meest geschikte alternatieven. Bij een KBA drukt men te verwachten effecten in geld uit, dit gebeurt door het ofwel toepassen van marktprijzen of het op andere wijze in geld uitdrukken van effecten, bijvoorbeeld milieueffecten.

3.2.1 Methoden haalbaarheidsonderzoeken

Het gebruik van een MCA en/of KBA lijkt in eerste instantie een geschikt middel om op objectieve wijze meer inzicht in de haalbaarheid van een bepaalde ontwikkeling te krijgen. Dit vormt een hulpmiddel bij het maken van de politieke keuze om een railverbinding wel of niet te realiseren. Voor het uitvoeren van dergelijke analyses is het echter nodig bepaalde invoergegevens te gebruiken en deze gegevens indien nodig te kwantificeren, waarbij men keuzes moet maken. Daarnaast dient men bij MCA gewichten aan bepaalde criteria toe te kennen. Dit leidt ertoe dat men voor het uitvoeren van een MCA of KBA vrijwel altijd keuzes moet maken of aannames moet doen. Daardoor is de toepassing van dergelijke analysemethoden niet zo objectief als het in eerste instantie lijkt. Bovendien bestaat het risico op het bewust gebruik van gunstige invoerwaarden of gewichten, om zo een gewenste uitkomst van de analyse te verkrijgen. Door het duidelijk beschrijven van afwegingen zijn deze nadelen deels te ondervangen (Werkgroep MER-commissie, 2002, p. 12,13), maar dat neemt niet weg dat het resultaat van een dergelijke analyse nooit helemaal rationeel kan zijn. Zo komt het in sommige situaties voor dat voor één situatie meerdere haalbaarheidsonderzoeken

worden uitgevoerd, met afwijkende resultaten. Dergelijke onderzoeken worden in de praktijk wel als objectief afwegingskader gebruikt bij besluiten die bestuursorganen nemen.

Haalbaarheidsonderzoeken met betrekking tot grensoverschrijdende railverbindingen bestaan vaak uit de technische haalbaarheid en de kosten – batenverhouding.¹ Om de kosten – batenverhouding in beeld te krijgen zijn gegevens met betrekking tot het verplaatsingsgedrag nodig. In veel gevallen zijn deze voor binnenlandse verplaatsingen nauwkeuriger dan voor grensoverschrijdende verplaatsingen. Dit leidt ertoe dat er bepaalde onzekerheidsmarges in dergelijke haalbaarheidsonderzoeken zitten, wat betreft de vervoersprognoses.

3.2.2 Voorbeelden haalbaarheidsonderzoek regionaal

Voor diverse grensoverschrijdende railverbindingen zijn haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd. Een voorbeeld van een dergelijk onderzoek is een onderzoek naar de haalbaarheid van een railverbinding tussen Emmerich en Arnhem (IVV-Aachen, 2005). De infrastructuur is hier aanwezig, echter rijden er geen treinen die zowel in Arnhem als Emmerich stoppen. Samen met andere partijen heeft bureau IVV uit Aachen een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Hierin zijn mogelijke trein- of busverbindingen en de daarbij behorende kosten en vervoerwaarden in beeld gebracht. Bovendien is aandacht besteed aan infrastructurele mogelijkheden. Daarnaast noemt men enkele redenen voor het ontbreken van grensoverschrijdend openbaar treinverkeer. Ten eerste is “financiering en afstemming vanwege de verschillende verantwoordelijkheden van de verschillende instanties moeilijk” (IVV-Aachen, 2005, p. 2, 3). Ten tweede is er officieel gezien geen financiering van exploitatietekorten, zodat het voor een vervoerder financieel niet interessant is om daar een grensoverschrijdende trein te rijden. Ten slotte maken minder forensen gebruik van een grensoverschrijdende verbinding en ontbreekt scholierenvervoer. De conclusie van dit haalbaarheidsonderzoek geeft aan dat na het nemen van enkele infrastructurele maatregelen het mogelijk is een treinverbinding te realiseren (IVV-Aachen, 2005, p. 13, 14).

Een voorbeeld van een onderzoek naar een interregionale grensoverschrijdende railverbinding is een onderzoek naar een verbinding tussen Eindhoven en Nordrhein-Westfalen, die daar op Duitse hogesnelheidstreinen aansluit. In dit onderzoek zijn de verwachte sociaal economische ontwikkelingen in beeld gebracht en zijn diverse varianten voor treinverbindingen onderzocht (Buck Consultants International, Movares & IVV-Aachen, 2008). Vervolgens zijn businesscases ontwikkeld waarbij de kostendekkingsgraad van diverse verbindingen in beeld is gebracht.

¹ Interview dr. ir. Schoonbrood (RoadTrain, coauteur haalbaarheidsonderzoek Hengelo - Bad Bentheim) 22-5-2012

3.3 Regionale grensoverschrijdende railverbindingen in Nederland

In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de regionale grensoverschrijdende railverbindingen in Nederland. Uit dit overzicht is af te leiden dat het aantal regionale grensoverschrijdende railverbindingen beperkt is in vergelijking met het aantal grensoverschrijdende spoorlijnen dat fysiek aanwezig is, maar niet gebruikt wordt. Daarnaast valt op dat bij vrijwel alle fysiek aanwezige grensoverschrijdende spoorlijnen initiatieven zijn voor regionaal treinverkeer. De mate waarin er concrete plannen zijn met betrekking tot een regionale treindienst varieert sterk. De plannen voor verbindingen tussen Weert en Neerpelt en tussen Nijmegen en Kleve zijn daarin het meest gevorderd. Opvallend is dat men in beide gevallen overweegt om een regiotram in te zetten, terwijl er op dit moment nog geen grensoverschrijdende trams in Nederland rijden. Verder valt het op dat vergeleken met de tijd dat Iddink (2008) een overzicht van regionale lijnen samenstelde, er wel veranderingen hebben plaatsgevonden. Nu zijn er regionale grensoverschrijdende railverbindingen tussen Hengelo en Bad Bentheim en tussen Maastricht en Luik, die er in 2008 nog niet waren. Daarnaast heeft een proef plaatsgevonden tussen Arnhem en Emmerich, die niet geslaagd is, maar een zeer beperkte dienstregeling kende.

3.4 Regionale railverbindingen

Informatie over regionale grensoverschrijdende railverbindingen is slechts in beperkte mate beschikbaar, zo is in de eerste paragraaf van dit hoofdstuk besproken. Er is meer informatie beschikbaar over regionale railverbindingen, die niet per definitie grensoverschrijdend zijn, aangezien deze ruimer aanwezig zijn. Hoewel het proces van totstandkoming van deze verbindingen mogelijk sterk kan verschillen met dat bij grensoverschrijdende verbindingen, levert dit toch bruikbare informatie op. Zo is het nut van openbaar vervoer hieruit af te leiden. Daarnaast zijn de voor- en nadelen van lightrailsystemen en heavyrailsystemen uit deze informatie in beeld te brengen. Eveneens is inzicht te verkrijgen in de methoden die gebruikt worden bij de keuze om een regionale railverbinding wel of niet te verwezenlijken.

3.4.1 Nut openbaar vervoer

Openbaar vervoer dient een aantal publieke belangen. Ten eerste zorgt het voor vervoer van grote aantallen personen in dichtbevolkte gebieden (Geurs, Haaijer & Van Wee, 2007, p. 613). Daarnaast draagt het bij aan een afname van congestie en milieubelasting en leidt het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de auto tot een afname van de verkeersonveiligheid. Bovendien biedt openbaar vervoer sociale en economische mogelijkheden voor mensen die geen auto bezitten, wat met name in rurale gebieden van belang is.

3.4.2 Vervoerssystemen

Er zijn verschillende soorten regionale railvervoerssystemen. In dit onderzoek is onderscheid gemaakt tussen lightrail en heavyrail. In de praktijk worden deze begrippen op verschillende wijzen gedefinieerd wat tot verwarring leidt. Vandaar dat hier op beknopte wijze is toegelicht hoe deze begrippen gehanteerd worden.

Lightrail

In een onderzoek naar een verbinding tussen Heerenveen en Groningen beschrijft Buvelot (2009, p. 6) lightrail als “een hybride systeem, dat bestaat uit langzame en snelle deeltracés”. Dit houdt in dat een railvoertuig dat relatief weinig weegt buiten bebouwd gebied snel rijdt, Buvelot (2009, p. 6) noemt 100 kilometer per uur. In bebouwd gebied rijdt het lightrailvoertuig circa 40 kilometer per uur, als een soort tram. Daarbij kan in bebouwde gebieden op zicht worden gereden, zonder een treinbeveiligingssysteem en met gelijkvloerse kruisingen. Buvelot (2009, p. 6) geeft aan dat lightrail een gesloten systeem is, wat niet op bestaand spoor aan kan sluiten. In Nederland is dit inderdaad in alle gevallen zo, zoals bij de Randstadrail. Tijdens een bezoek aan Karlsruhe is echter geconstateerd dat een dergelijk concept wel gebruik kan maken van het Duitse spoorwegnet, wat aantoont dat er in Duitsland wel mogelijkheden voor combinatie bestaan.

Het voordeel van lightrail is dus dat het binnen bebouwd gebied kan rijden en zo mensen vrij dicht bij hun bestemming brengt. Daarnaast is het concept beter inpasbaar in een stedelijke omgeving dan heavyrail. Anderzijds is de snelheid relatief beperkt en kan momenteel geen gebruik worden gemaakt van het Nederlandse spoorwegnet.

Heavyrail

Bij heavyrail gaat het om treinen die over het spoorwegnet rijden en daarbij relatief hoge snelheden kunnen halen (Buvelot, 2009, p. 6). Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan de treinen die NS inzet. Voordeel is dat deze treinen sneller zijn dan lightrailvoertuigen en gebruik kunnen maken van het spoorwegnet. Bij heavyrail is treinbeveiliging in gebruik om ongevallen te voorkomen. Vrijwel ieder land gebruikt een eigen treinbeveiligingssysteem (Prorail, z.j.). Voor een grensoverschrijdende trein is het in een aantal gevallen nodig om zowel Nederlandse als buitenlandse beveiligingssystemen aan boord te hebben, wat uiteraard tot hogere kosten leidt. Er is een Europees treinbeveiligingssysteem ontwikkeld, ERTMS, dat bedoeld is als de standaard voor Europa (ERTMS, 2010). Dit systeem is op vier Nederlandse trajecten aanwezig, maar nog niet op regionale verbindingen. Wanneer dit systeem in Nederland en in het buitenland wordt toegepast maakt dit grensoverschrijdend treinverkeer naar verwachting goedkoper en gemakkelijker uitvoerbaar.

3.4.3 Onderzoeken regionale railverbindingen

In paragraaf 1.1 is een beknopte toelichting gegeven welke afwegingsmethoden zoal worden toegepast bij infrastructurele en ruimtelijke projecten. Voor het maken van deze afwegingen en het nemen van besluiten is uiteraard informatie nodig.

Uit drie onderzoeken (Buvelot, 2009), (Movares Nederland B.V., 2011), (Projectburo RijnGouweLijn, 2003) blijkt dat reizigersprognoses centraal staan bij onderzoeken naar de realisatie van regionale railverbindingen. Dit is logisch te verklaren, enerzijds levert dit meer inkomsten op, anderzijds toont dit het nut van een verbinding aan. Wanneer meer reizigers gebruik maken van een railverbinding dan is deze als nuttig aan te merken; een railverbinding wordt immers gerealiseerd voor het vervoer van reizigers. Daarnaast wordt in de studies aandacht besteed aan kosten. Het gaat daarbij zowel om realisatie- als exploitatiekosten. Deze kosten zijn mede afhankelijk van het gekozen vervoerssysteem, zoals in voorgaande subparagraaf is toegelicht. Ook ruimtelijke ontwikkelingen spelen een rol. Enerzijds hebben deze invloed op te verwachten passagiersaantallen, anderzijds kan een regionale railverbinding ruimtelijke ontwikkelingen aantrekken.

3.5 De grens

Zoals de benaming al aangeeft overschrijdt een grensoverschrijdende regionale railverbinding de grens tussen twee landen. Het is dus nuttig om meer inzicht in de betekenis van de grens te krijgen. De grens tussen twee landen is een begrip dat men veelvuldig hanteert. Het is niet eenvoudig een eenduidige, heldere en allesomvattende definitie hiervan te geven. Om verschillende aspecten van de grens en grensgebieden in beeld te brengen is het mogelijk zeer omvangrijke studies uit te voeren, daar richt dit onderzoek zich niet op. Wel is het van belang om enige zaken die direct met de grens te maken hebben in beeld te brengen, wat hieronder kort is toegelicht.

Politiek-materiële dimensie

Deze dimensie houdt in dat grenzen een functie hebben bij de staatsvorming, waarbij het afbakenen van een bepaald territorium centraal staat (Bouwens, 2008, p. 24). Op deze manier is het mogelijk de in- en uitvoer van personen en goederen te controleren in een bepaalde staat. Dit maakte het autonoom opereren van staten mogelijk; het was duidelijk welk gebied bij welke staat hoorde. Om de grens duidelijk in beeld te brengen is in Europa de afgelopen twee eeuwen gebruik gemaakt van bijvoorbeeld grenspalen en grensstenen. In de geschiedenis zijn de locaties van de grenzen regelmatig veranderd. Oorlogen, conflicten en onderhandelingen veroorzaakten diverse grenswijzigingen, evenals de val van het IJzeren Gordijn.

“In hun politiek-materiële betekenis scheiden grenzen niet alleen twee staatsterritoria, maar ook de bijbehorende politieke en administratieve systemen” (Boelens, 2008, p. 24). Wanneer beleid aan twee kanten van de grens verschilt, heeft dit mogelijk gevolgen voor de ontwikkelingen die aan beide zijden van de grens plaatsvinden. Dit kan dus een rol spelen wanneer men in grensregio's samen wil werken; verschillen tussen beleid en de gevolgen daarvan hebben invloed op de mogelijkheden van bijvoorbeeld een regionale railverbinding. Daarnaast belemmeren politieke en administratieve systemen wellicht het uitvoeren van activiteiten in het buitenland. Dit betekent dat mensen minder grensoverschrijdend reizen, wat het aantal reizigers van een regionale grensoverschrijdende railverbinding niet ten goede komt. Bovendien liggen grensgebieden aan de rand van een land, ofwel perifeer. Deze perifere ligging kan er toe leiden dat ontwikkelingen in die gebieden beperkt zijn. In een aantal grensgebieden is sprake van krimp (Rijksoverheid, 2009), wat nadelig kan zijn voor regionale railverbindingen. Anderzijds kunnen deze verbindingen de perifere gebieden een impuls geven, door ze te verbinden met steden in het buitenland.

Sociaal-culturele dimensie

Naast de politiek-materiële dimensie hebben grenzen ook een sociaal-culturele dimensie. “Naast staatsgrenzen bestaan immers minder concrete grenzen tussen sociale groepen en identiteiten. Zij scheiden bijvoorbeeld religieuze, etnische of inkomensgroepen van elkaar” (Boelens, 2008, p. 25). Deze grenzen maken bijvoorbeeld duidelijk wie wel of niet bij een bepaalde groep horen. Een dergelijke groep wordt vaak een natie genoemd. Hiervoor bestaan verschillende definities, die op deze plaats niet besproken worden. Binnen de politiek-materiële grens van een staat kunnen alle leden van een bepaalde natie wonen, en verder niemand. Maar het kan ook zo zijn dat slechts een deel van de leden van een natie binnen die grens woont, of dat alle leden er wonen, maar dat er ook mensen wonen die tot een andere natie behoren (Gellner, 2006, p. 1). Bij dergelijke zaken denkt men al snel aan conflicten met bijvoorbeeld de Koerden in Turkije, maar er kan ook gedacht worden aan bijvoorbeeld Nederlanders die zich in grensgebieden in België en Duitsland gevestigd hebben. Door verschillende ontwikkelingen in het verleden hebben naties in diverse gevallen een staat gevormd wat sociale en politieke grenzen gelijk maakt (Boelens, 2008, p. 26).

Het effect van deze sociaal culturele dimensie op regionale grensoverschrijdende railverbindingen kan tweeledig zijn. Enerzijds wonen veel mensen aan die kant van de grens waar de meeste andere leden van hun natie wonen. Daar voeren zij ook de meeste activiteiten, zoals werken en ontspannen uit. Zodanig zou er relatief beperkte behoefte aan grensoverschrijdende verbindingen zijn. Anderzijds zijn er ook mensen die om bijvoorbeeld economische redenen aan de andere kant van de grens wonen dan het merendeel van de natie waartoe zij zich voelen behoren. Denk daarbij aan

Nederlanders die in Belgische of Duitse grensplaatsen wonen. Zij voeren juist veel activiteiten in het andere land uit, wat weer potentieel biedt voor grensoverschrijdende regionale railverbinding.

3.6 Grensoverschrijdende samenwerking

Voor realisatie van grensoverschrijdende railverbindingen is internationale samenwerking noodzakelijk. Grensoverschrijdende samenwerking omvat vele zaken en overheidslagen. Vandaar dat in deze paragraaf op hoofdlijnen is aangegeven op welke wijze deze samenwerking plaatsvindt en welke aspecten hierbij van belang zijn.

De Europese Unie bevordert grensoverschrijdende regionale samenwerking. Hierbij is te denken aan stimuleringsmaatregelen zoals subsidies, maar ook aan het bieden van juridische mogelijkheden voor grensoverschrijdende regionale samenwerking.

INTERREG

Voor het versterken van de grensoverschrijdende regionale samenwerking is het INTERREG-programma opgezet. Dit heeft tot doel “de ontwikkelingsverschillen tussen de Europese regio’s te verminderen en de economische samenhang te versterken” (INTERREG IV A Deutschland – Nederland, 2012a). Binnen INTERREG is daarbij onderscheid gemaakt tussen INTERREG A, B en C, waarbij INTERREG A gericht is op regionale samenwerking in grensgebieden. Middels subsidies wordt deze samenwerking gestimuleerd. Bij het verkrijgen hiervan is cofinanciering een vereiste (Raad voor het openbaar bestuur, 2008, p. 67). Dit houdt in dat betrokken overheden en bedrijven ook een deel moeten financieren. Daardoor is het nodig dat verschillende bestuursorganen achter een bepaald project staan, en bereid zijn bij te dragen aan de financiering daarvan.

Op het gebied van grensoverschrijdende regionale railverbindingen blijkt dat bij verschillende projecten INTERREG-subsidies zijn toegekend. Voorbeelden zijn subsidie voor onderzoek naar verbetering van de treinverbinding tussen Groningen en Bremen en subsidiëring van de treinverbinding Hengelo – Bad Bentheim (INTERREG IV A Deutschland – Nederland, 2012b), evenals de euregiobahn waar de trein tussen Heerlen en Aachen onderdeel van is (die euregiobahn, 2009).

Juridische mogelijkheden

Voor de totstandkoming van grensoverschrijdende railverbindingen spreekt het voor zich dat verschillende overheden uit meerdere landen samen moeten werken. Daarbij biedt het acquis van de Raad van Europa regionale en lokale overheden de publiekrechtelijke mogelijkheid om grensoverschrijdend samen te werken. Dit acquis van Europa biedt mogelijkheden voor het sluiten van bilaterale en multilaterale samenwerkingsovereenkomsten tussen verschillende Europese landen

(Raad voor het openbaar bestuur, 2008, p. 33). Deze overeenkomst is uitgebreid met het Tweede Protocol bij de Kaderovereenkomst van Madrid, wat decentrale overheden de mogelijkheid tot inter-territoriale samenwerking op publiekrechtelijke basis biedt. Nederland heeft met Duitsland de Anholt-Overeenkomst en met België de Benelux-Overeenkomst gesloten.

In 2006 is een verordening met betrekking tot een Europese groepering voor territoriale samenwerking (EGTS) aangenomen. “De EGTS levert de samenwerkingsinstrumenten waarmee de belemmeringen voor grensoverschrijdende samenwerking uit de weg kunnen worden geruimd” (Raad voor het openbaar bestuur, 2008, p. 67). Doel van de samenwerking is een sterkere economische en sociale samenhang. De EGTS is aangesteld omdat er problemen waren bij grensoverschrijdende samenwerking bij het INTERREG-programma.

Daarnaast is het voor overheden, bedrijven en personen mogelijk om privaatrechtelijk grensoverschrijdend samen te werken (Raad voor het openbaar bestuur, 2008, p. 35). Bovendien is het mogelijk om niet-juridisch bindend samen te werken (Raad voor het openbaar bestuur, 2008, p. 36).

De Raad voor het openbaar bestuur (2008, p. 40-63) geeft een overzicht van de Euregio's in Nederland en definieert het begrip Euregio. Euregio's zijn formele grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden binnen de Europese unie. Eén van de Euregio's heet de EUREGIO, daarnaast zijn er nog verschillende andere Duits-Nederlandse en Belgisch-Nederlandse Euregio's. Bij de Duits - Nederlandse Euregio's vindt de samenwerking vooral plaats op gemeentelijk niveau, bij de Belgisch - Nederlandse op regionaal niveau.

4 Netwerken en actoren

In dit vierde hoofdstuk is een theoretisch kader ontwikkeld en toegelicht. Ten eerste is een korte toelichting gegeven op het nut van het gebruik van theorie in deze scriptie en wat voor theorie toepasbaar is. Vervolgens is een omschrijving gegeven van de actor-netwerktheorie (ANT). Daarna is het kader geschetst waarin ANT in dit onderzoek is toegepast. Hierin zijn de principes van ANT weergegeven die voor dit onderzoek relevant worden geacht. Daarbij is een hypothese gegeven van de ANT in relatie tot het proces voorafgaand aan regionale grensoverschrijdende railverbindingen.

4.1 Nut en keuze theorie

4.1.1 *Nut van theoriegebruik*

Het gebruik van theorie is te zien als “een bril waarmee je naar de werkelijkheid kijkt” (Martens, 2012). Een theorie onderscheidt zich door de mate van algemeenheid en verschilt daarmee van specifieke uitspraken, die gelden voor een specifieke situatie. Het gebruik van theorie in onderzoek biedt verschillende voordelen. Ten eerste geeft theorie sturing aan empirisch onderzoek, het biedt houvast bij het verzamelen en ordenen van gegevens. Daarnaast plaatst theorie waarnemingen in een verklarend perspectief, behalve het enkel waarnemen van bepaalde zaken, is met behulp van theorie te verklaren welke oorzaken er zijn aan te wijzen voor een waargenomen gegeven. Ten derde functioneert theorie in het kader van versterking en verspreiding van kennis (Martens, 2012). Het gebruik maken van theorie voorkomt dus dat een onderzoeker zelf het wiel, op een ongestructureerde wijze, opnieuw probeert uit te vinden.

4.1.2 *Normatieve en positieve theorie*

Theorieën zijn op verschillende manieren te classificeren. Zo is onderscheid te maken tussen positieve en normatieve theorieën (Brooks, 2002, p. 22). Een normatieve theorie beschrijft hoe de relatie tussen relevante variabelen zou moeten zijn, de theorie is prescriptief. Een positieve theorie beschrijft de relatie tussen verschillende relevante variabelen en is daarmee een beschrijvende ofwel descriptieve theorie.

In dit onderzoek staat het beschrijven en verklaren van een bepaald fenomeen centraal. Vandaar dat het toepasselijk is om één of meerdere positieve theorieën te gebruiken. Het is immers niet het doel om aan te geven hoe iets moet gebeuren, maar om te beschrijven hoe en waarom iets gebeurt.

4.1.3 Ontologie

Ontologische aspecten gaan in op de vraag waaruit de (sociale) werkelijkheid bestaat en op wat voor soort kennis men uit is (Leroy, Horlings & Arts, 2009, p. 2). Binnen de sociale wetenschappen bestaan verschillende ontologische opvatting over hoe de wereld in elkaar zit. Zo zijn er theorieën die veronderstellen dat de wereld op een bepaalde inhoudelijke wijze is te beschrijven en verklaren. De actor-netwerktheorie (ANT), die in de volgende paragraaf nader is toegelicht, beschouwt de sociale werkelijkheid vanuit het perspectief van relaties tussen actoren, die samen een netwerk kunnen vormen. ANT richt zich dus op het bepalen van de rol van actoren en de relaties van actoren. De theorie geeft daarmee niet aan of machtsverhoudingen of juist inhoudelijke zaken bepalen hoe de wereld in elkaar zit, maar geeft aan dat verschillende actoren, zowel mensen als dingen, een rol spelen en onderling gerelateerd zijn.

4.2 De actor-netwerktheorie (ANT)

In deze paragraaf is de actor-netwerk (ANT) theorie besproken. Daarbij is aangegeven wat deze theorie op hoofdlijnen inhoudt en is een beknopte beschrijving gegeven van de belangrijkste punten van de theorie.

Omschrijving ANT

ANT kenmerkt zich door verschillende interpretaties en gebruiken en is constant in ontwikkeling (Naafs, 2009, p. 10). Bruno Latour, Michel Callon en John Law worden als grondleggers van deze theorie beschouwd. Zij en anderen proberen de theorie steeds verder te ontwikkelen. Dit sluit aan bij de ANT die veronderstelt dat alles in verandering blijft; de theorie zelf ontwikkelt zich ook continu.

ANT, dat ook bekend staat als de sociologie van translatie of enrolment theorie, gaat in op machtsmechanismen. ANT geeft aan “that we should analyze the great in exactly the same way that we would anyone else” (Law, 1992, p. 1). Law geeft daarmee aan dat niet vooraf al bepaald dient te worden of iets op macro- of microniveau speelt, maar dat een onderzoek zonder oordelen vooraf van start gaat. Translatie speelt een belangrijke rol bij ANT. Dit begrip is te omschrijven als “a relation that does not transport causality but induces two mediators into coexisting” (Latour, 2005, p. 108). Het gaat daarbij dus niet om een causale relatie tussen verschillende zaken, maar om het samenkomen van meerdere zaken tot een geheel. In de volgende paragraaf is nader op de toepassing van het begrip translatie ingegaan.

Kennis

Het begrip kennis is op diverse manieren te omschrijven; in verschillende materiële vormen. Binnen de ANT is kennis het eindproduct van vele werkzaamheden waarin heterogene deeltjes en stukjes samen een netwerk vormen (Law, 1992, p. 2). Deze netwerken zijn dus niet enkel door mensen, maar ook door allerlei andere zaken zoals dieren, machines en teksten gevormd. Bij deze benadering is het de taak van sociologie om deze netwerken te karakteriseren en te ontdekken hoe patronen ontstaan die effecten als organisaties, ongelijkheid en macht voortbrengen (Law, 1992, p. 3). Daarbij maakt ANT vooraf geen onderscheid tussen bijvoorbeeld technische en sociale aspecten, zoals bij veel andere theorieën wel gebeurt. Ook maakt ANT geen onderscheid tussen micro- en macroniveau, in tegenstelling tot verschillende theorieën die dat wel doen.

Netwerken

Binnen ANT staan zoals de naam zegt actoren en netwerken centraal. Deze begrippen worden uiteenlopend gebruikt en gedefinieerd, vandaar dat het van belang is duidelijk te maken hoe deze begrippen in ANT gedefinieerd zijn. Latour (1997, p. 1) besteedt aandacht aan de definitie van deze begrippen, door verkeerde definities daarvan is ANT namelijk in een aantal gevallen op een onjuiste wijze gebruikt. Vaak wordt, in het perspectief van ANT, de fout gemaakt een netwerk te zien als een technisch systeem, zoals een metronetwerk of een telefoonnetwerk. Een technisch netwerk is echter slechts één van de mogelijke uiteindelijke en gestabiliseerde statussen van een actor-netwerk. Een andere misinterpretatie is het zien van een netwerk als een sociaal netwerk (Latour, 1997, p. 2). Studies op dit gebied gaan in op de sociale relaties tussen individuele menselijke actoren. Daarbij wenst ANT geen sociale netwerken aan sociale theorie toe te voegen, maar sociale theorie uit netwerken verder uit te bouwen.

In plaats van het starten vanuit universele wetten, sociaal of natuurlijk, en daarmee vreemde, lokale gebeurtenissen proberen te verklaren, start ANT bij verschillende eenheden, die niet opdeelbaar, dus zo klein mogelijk zijn, compleet van elkaar kunnen verschillen en niet met elkaar verbonden zijn (Latour, 1997, p. 3). Uiteindelijk kunnen deze eenheden samenkomen tot voorlopige verbindingen met elkaar.

Het op deze manier gebruik maken van het fenomeen netwerk biedt de mogelijkheid geen onderscheid te maken tussen macro- en microniveau. Dit onderscheid heeft volgens Latour (197, p. 4) de sociale wetenschappen altijd geplaagd. In de ANT is een netwerk nooit groter dan een ander, het is enkel langer of intenser verbonden. Een netwerkbenadering impliceert dus een compleet

andere sociale theorie, die niet uitgaat van een vooraf vastgestelde hiërarchie. Daarnaast is er bij ANT geen sprake van een vooraf afgebakende grens of grenslijn.

Actoren

Net als bij netwerken bestaan er ook misverstanden bij het gebruik van de term actoren in ANT. Een actor is vaak gezien als een menselijke individuele actor, die men meestal met een bepaald gedrag in verband brengt (Latour, 1997, p. 5). De term actor die in ANT gebruikt wordt is afgeleid van de term 'actant'. Dat is iets, wat handelt of op een andere wijze een bepaalde rol speelt en het handelen van anderen zo beïnvloedt. Een actor kan letterlijk alles zijn, denk daarbij bijvoorbeeld aan een spoorlijn, een burgemeester, een computer of een document. Een actor vormt zelf als het ware ook weer een netwerk (Law, 1992, p. 5). Zo kan een computer een actor vormen, maar bestaat deze zelf weer uit verschillende actoren, zoals een voeding, harde schijf enzovoort. Deze zaken komen vaak aan het licht wanneer er iets met de computer mis is; als een actor problemen kent, kijkt men wat die problemen veroorzaakt. Die computer is in dat geval te omschrijven als een black box (Latour, 2005, p. 39, 202). Een black box fungeert in een actor-netwerk als één actor, maar bestaat weer uit meerdere actoren. Wanneer één daarvan niet de identiteit aanneemt die wenselijk is in een actor-netwerk, dan doet de black box als geheel dat wellicht ook niet.

Drie hoofddelen ANT

De moeilijkheid van het bevatten van ANT ligt in het gegeven dat er drie hoofddelen zijn. Ten eerste gaat het om het door bestuderen van signalen, symbolen en de betekenis daarvan (semiotics) tot een definitie van 'entity building' te komen, het in beeld brengen van zaken die apart van andere dingen bestaan en een eigen identiteit kennen, en samen een geheel ofwel een 'building' vormen (Latour 1997, p. 6). Ten tweede is het ontwikkelen van een methodologisch kader waarin de heterogeniteit van een dergelijk geheel wordt opgenomen van belang. Ten derde is de ontologische claim van het 'netwerkachtige' karakter van actoren zelf van belang; een actor is zelf ook weer een netwerk en bestaat dus weer uit meerdere actoren. ANT geeft aan dat de beperkingen van deze drie ongerelateerde belangen alleen zijn op te lossen indien zij samengevoegd worden in een integrale toepassing of theorie.

Het kernpunt bij toepassing van ANT is dat iedere eenheid te begrijpen is als keuze of selectie van fijnere en fijnere 'takken' die variëren van abstracte structuren tot concrete actoren. Die relaties tussen actoren genereren de betekenis van die verschillende actoren in een bepaalde situatie. Dit leidt tot een grote vrijheid van analyse vergeleken met andere sociale theorieën (Latour, 1997, p. 6).

Network-tracing

Latour (1997, p. 11, 12) geeft aan dat ANT niet over getraceerde netwerken gaat, maar over het traceren van netwerken gaat ("a network-tracing activity"). Een netwerk is niet een ding, maar een waargenomen verandering van een ding. Bij ANT wordt geen strikt onderscheid gemaakt tussen natuur, samenleving en discours, in tegenstelling tot wat vaak wel gedaan wordt.

4.3 Toepassing ANT

In de voorgaande paragraaf is een beschrijving van ANT gegeven. Uit deze beschrijving blijkt dat ANT een vrij abstracte theorie is. In deze paragraaf is het kader geschetst waarin ANT in dit onderzoek is toegepast. Gezien de aard en omvang van dit onderzoek is niet gepoogd de hele theorie in dit kader te plaatsen, maar zijn die onderdelen die aan dit onderzoek bijdragen uit de theorie gelicht en hieronder beschreven. Ten eerste is daarbij aandacht besteed aan het problematiseren en de 'obligatory passage points' die daarbij van belang zijn. Ten tweede is toegelicht wat interesseren en translatie inhoudt. Ten slotte is aandacht besteed aan enrolment, hiervan is sprake wanneer actoren de aan hen opgelegde rol gaan vervullen.

4.3.1 Problematiseren

Problematiseren speelt een rol wanneer een actor iets wil bereiken of realiseren. Wanneer een actor dit niet alleen kan realiseren en dit ook beseft leidt dit tot problematiseren (Callon, 1986, p. 6). Dit betekent dat deze actor de actoren wiens medewerking nodig is voor het bereiken van het gewenste doel benoemt en de identiteit van die actoren identificeert. Wanneer de medewerking van bepaalde actoren noodzakelijk wordt geacht, worden deze actoren ook wel 'obligatory passage points' genoemd. Het is van belang dat de actor die iets wil opstarten niet alleen actoren benoemt en identificeert, maar ook duidelijk aangeeft welke belangen deze actoren bij de gewenste realisatie van iets hebben (Callon, 1986, p. 7,8).

4.3.2 Interesseren en translatie

Nadat de fase van problematisering is afgerond is het van belang om de relevante actoren te interesseren voor een bepaalde ontwikkeling. Het interesseren is te omschrijven als de acties die een bepaalde actor onderneemt of die bepaalde actoren ondernemen om een bepaalde identiteit aan andere actoren op te leggen en te stabiliseren (Callon, 1983, p. 8-10; Goes, 2010, p. 22). Een andere term voor het interesseren is het actor-netwerken, het pogen een actor-netwerk te vormen. De andere actoren moeten er dus van worden overtuigd dat zij baat hebben bij bepaalde ontwikkelingen en bij de rol die zij daarbij aan zouden moeten nemen. De manier waarop dit plaatsvindt verschilt per actor en heeft onder meer te maken met de hoedanigheid van een actor.

Een spoorlijn moet bijvoorbeeld op een andere wijze geïnteresseerd worden dan een wethouder, maar het principe van het interesseren blijft hetzelfde: actoren dienen een identiteit aan te nemen die het mogelijk maakt iets te realiseren. Het proces waarbij actoren overtuigd raken van het deelnemen in een bepaald netwerk is als translatie te omschrijven; het samenkomen van meerdere actoren tot een geheel (Latour, 2005, p. 108).

4.3.3 Enrolment

Als actoren in de fase van interesseren 'overtuigd zijn' van de kansen die meedoen aan het onderzoek biedt, dan gaat de fase van 'enrolment' ofwel 'officiële betrokkenheid' van start. Dit betekent dat de voorgaande fase van interesseren succesvol is afgerond. In deze fase van enrolment gaan actoren de rol die hen is toegedeeld vervullen (Callon, 1986, p. 10). Enrolment geeft een middel waarmee met elkaar gerelateerde rollen worden gedefinieerd en aan actoren die deze accepteren worden toegekend.

4.3.4 Hypothese ANT in relatie tot de totstandkoming van regionale grensoverschrijdende railverbindingen

Hiervoor is beschreven op welke wijze ANT de ontwikkeling van een bepaald iets verklaart. In dit onderzoek is het proces voorafgaand aan de eventuele totstandkoming van een grensoverschrijdende regionale railverbinding hetgeen dat verklaard wordt. Op basis van bovenstaande informatie is een beknopte verwachting van het verloop van dergelijke processen op basis van ANT te geven.

Problematiseren

Ten eerste is het te verwachten dat één of meerdere actoren een initiatief nemen om een railverbinding te openen. Snel zal het besef ontstaan dat daarbij andere actoren een rol spelen. Dan gaat de fase van problematiseren van start. De betrokkenheid van sommige actoren is wenselijk, maar zonder hun medewerking zijn er ook mogelijkheden. De betrokkenheid van andere actoren is absoluut noodzakelijk, deze actoren vormen obligatory passage points. Bij regionale grensoverschrijdende railverbindingen is wat betreft actoren bijvoorbeeld te denken aan gemeentebesturen, rijksoverheden, regionale overheden, haalbaarheidsstudies, een spoorlijn, maatschappelijke organisaties, politieke partijen, trams, treinen, treinbeveiliging, wetgeving en INTERREG-subsidies. Of deze actoren obligatory passage points vormen zal sterk afhangen van de specifieke situatie. Een INTERREG-subsidie kan bijvoorbeeld een obligatory passage point zijn wanneer er anders onvoldoende financiële middelen zijn, maar als die middelen al wel aanwezig zijn

is een INTERREG-subsidie wellicht geen obligatory passage point, maar een actor waarvan het wenselijk is dat deze betrokken is.

In het geval van regionale grensoverschrijdende railverbindingen is het te verwachten dat het problematiseren vrij voorspoedig voorloopt. Een haalbaarheidsonderzoek draagt bij aan het in beeld brengen van diverse actoren, zoals de infrastructuur, technische aspecten en reizigers. Politici en maatschappelijke organisaties communiceren hun visie, zodat ook dit vrij snel duidelijk is.

Interesseren en translatie

In de fase van interesseren proberen de initiatiefnemende actoren andere actoren te overtuigen deel te nemen aan de realisatie van een railverbinding. Andere actoren kunnen de initiatiefnemers daar bij helpen, zoals een haalbaarheidsstudie die gunstig uitvalt. Of het interesseren slaagt hangt af van diverse factoren, die situatiegebonden kunnen zijn. Het is te verwachten dat een railverbinding niet tot stand komt wanneer het interesseren niet slaagt. Wanneer het interesseren wel slaagt, is sprake van translatie. Meerdere actoren zullen samenwerken om de totstandkoming van een railverbinding te bereiken.

Het is te verwachten dat het interesseren het grootste struikelblok vormt bij de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Het aantal actoren is divers, de kans is aanwezig dat één of meerdere daarvan zich moeilijk aanpassen aan de identiteit die nodig is om een railverbinding mogelijk te maken. In dat geval vindt geen translatie plaats.

Enrolment

Wanneer er translatie heeft plaatsgevonden vindt enrolment plaats. Actoren gaan de functie die hen is toebedeeld vervullen. Verbindingen worden gefinancierd, een spoorlijn neemt een bruikbare vorm aan, vervoerbedrijven gaan de verbinding exploiteren, bestuurders communiceren over het succes, reizigers maken gebruik van de trein etc.

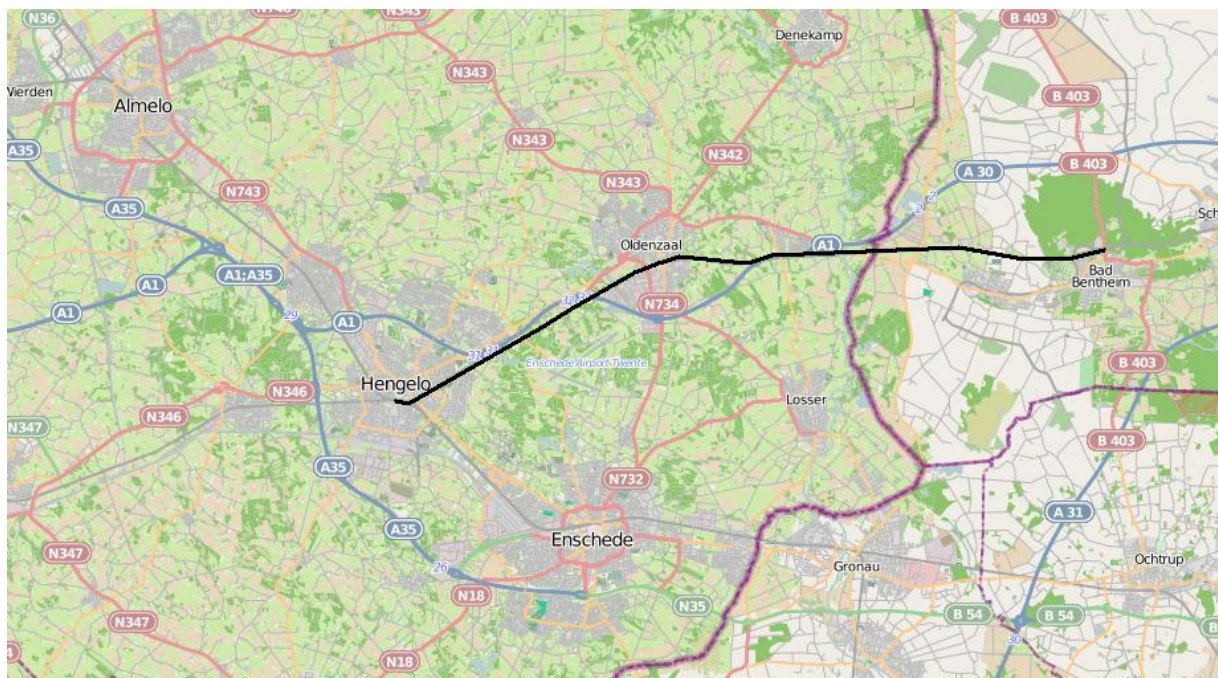
Het is te verwachten dat wanneer het proces van interesseren geslaagd is, enrolment ook voorspoedig zal verlopen. Wanneer de diverse actoren geïnteresseerd zijn en er translatie heeft plaatsgevonden is de kans groot dat ze samen het actor-netwerk vormen dat een railverbinding mogelijk maakt.

5 Problematiseren en de haalbaarheidsstudie

In dit hoofdstuk is een beschrijving gegeven van de fase van problematiseren, in beide geselecteerde casussen. Daarbij is de rol die haalbaarheidsstudies vervullen in beeld gebracht. In kaders zijn de belangrijkste punten uit die haalbaarheidsstudies weergegeven. Dit hoofdstuk is afgesloten met een vergelijking tussen beide casussen in de fase van problematiseren.

5.1 Het begin van de Grensland Express

Het proces voorafgaand aan de proef met de Grensland Express is in 2002 gestart. Vanaf dat jaar was dhr. Pieper wethouder van de gemeente Oldenzaal. Samen met de toenmalige burgemeester van Bad Bentheim, dhr. Alsmeier zette hij zich in voor de realisatie van deze railverbinding. Toen in 2006 dr. Pannen als burgemeester van Bad Bentheim werd gekozen, zette ook hij zich in voor het de treinverbinding en kwam het proces in een stroomversnelling.² Ook de Regio Twente en de Grafschaft Bentheim toonden belangstelling voor deze treinverbinding. Daarom is door deze organisaties opdracht gegeven voor een haalbaarheidsonderzoek, wat in 2007 plaats heeft gevonden³ (Arcadis & IVV-Aachen, 2007).



Figuur 5.1 Route van de Grensland Express (Bron kaart: openstreetmap.org)

² Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

³ Interview dhr. Michel (Beleidsadviseur Mobiliteit, Regio Twente), 13-4-2012

5.1.1 *Obligatory passage points*

Zoals de naam al aangeeft zijn obligatory passage points bepaalde actoren die in het netwerk betrokken moeten worden, zij zijn van cruciaal belang daarbij. Ten eerste vormt financiering een obligatory passage point. Een regionale trein is in het algemeen niet kostendekkend te exploiteren.⁴ Dit werd ook snel beseft door de actoren die een dergelijke verbinding wilden opzetten. Zo werd een koppeling gemaakt met een initiatiefnota van de Tweede Kamerleden Koopmans en Kramer die gericht is op grensoverschrijdende railverbindingen.⁵ Naar aanleiding daarvan stelde de Rijksoverheid geld beschikbaar voor grensoverschrijdend openbaar vervoer. Eveneens werd overleg gevoerd met het Land Niedersachsen en met de provincie Overijssel. Daarnaast werd beseft dat INTERREG-subsidie te verkrijgen zou zijn en dat voor het verkrijgen daarvan bepaalde voorwaarden gelden (INTERREG Deutschland - Nederland, 2010).

Naast de financiering vormt ook de toelating van de treinverbinding op het Duitse en Nederlandse traject een obligatory passage point. Bestaande concessies, regels voor de toelating van materieel en vervoerders zijn daarbij van belang. Dit hadden de betrokken actoren tijdig ingezien, waardoor de Bentheimer Eisenbahn en Syntus samenwerken.⁶ In het haalbaarheidsonderzoek is aangegeven dat de LINT treinstellen van Syntus niet toegelaten zijn tussen Oldenzaal en Bad Bentheim (Arcadis & IVV-Aachen, 2007, p. 24). Voor die toelating zouden infrastructurele maatregelen nodig zijn.

Een treinverbinding dient uiteindelijk voor de reizigers, zij hebben hier baat bij. Daarnaast betalen zij voor het gebruik van de trein. Het spreekt dan ook voor zich dat men ook inzicht probeert te verkrijgen in deze actor, de reizigers. Dit is ook gebeurd middels een haalbaarheidsonderzoek, waarin men het te verwachten reizigersaantal in beeld heeft gebracht (Arcadis & IVV-Aachen, 2007, p. 31-61).

De grens vormt als black-box een obligatory passage point wat uit diverse aspecten bestaat. Te denken is aan bestuurlijke verschillen, sociaal economische verschillen, andere verplaatsingspatronen en technische verschillen.

Het haalbaarheidsonderzoek vormt een hulpmiddel bij het problematiseren, maar tegelijkertijd een obligatory passage point. Het onderzoek draagt namelijk bij aan inzicht in de technische en financiële mogelijkheden. Daarmee verschaft het onderzoek de informatie die nodig is om een politiek besluit te nemen.

⁴ Interview dhr. Michel (Beleidsadviseur Mobiliteit, Regio Twente), 13-4-2012

⁵ Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

⁶ Interview dhr. Bos (Marketeer Syntus, 19-4-2012)

Haalbaarheidsonderzoek grensoverschrijdende spoorverbindingen Hengelo, Bad Bentheim, Nordhorn en Rheine

In het haalbaarheidsonderzoek is in beeld gebracht welke alternatieven mogelijk zijn voor een treinverbinding tussen Bad Bentheim en Hengelo. Op basis van een quick scan zijn drie alternatieven geselecteerd die verder zijn onderzocht. Het gaat om een treinverbinding tussen Hengelo en Nordhorn, een functionele koppeling in Bad Bentheim, waarbij er een aparte verbinding met Nordhorn is en een alternatief waarbij een treinverbinding van Rheine naar Hengelo wordt gecombineerd met een aparte verbinding tussen Nordhorn en Bad Bentheim. In alle drie de varianten is dus een verbinding met Nordhorn opgenomen. Daarbij is rekening gehouden met het materieel dat voor de varianten geschikt is (Arcadis & IVV-Aachen, 2007, p. 12-15).

Vervolgens is aandacht besteed aan de huidige infrastructuur en de veranderingen die daaraan per variant nodig zijn. Hieruit blijkt dat met name de aanpassingen aan het baanvak Bad Bentheim – Nordhorn kostbaar zijn. Daar rijden momenteel enkel goederentreinen met een lage snelheid. Eveneens is ingegaan op beveiliging en energie. De aanpassingen op dit gebied verschillen sterk per alternatief. Een trein die van Hengelo naar Rheine of Nordhorn rijdt moet voorzien zijn van Duitse en Nederlandse treinbeveiligingssystemen, in het geval van een elektrische trein dient deze met de beide stroomsterkten op de bovenleiding in Duitsland en Nederland overweg te kunnen. Uiteindelijk blijkt dat de investeringskosten voor infrastructuur gelijk zijn, maar dat verschillen bestaan in de investeringskosten in materieel en beveiliging. Uit het onderzoek blijkt eveneens dat de LINT treinen van Syntus niet zijn toegelaten tussen Oldenzaal en de rijksgrens. Dit doordat deze lichte treinstellen wellicht niet gedetecteerd worden door beveiligingssystemen. Dit is met infrastructurele maatregelen op te lossen (Arcadis & IVV-Aachen, 2007, p. 15-28).

De volgende stap in het haalbaarheidsonderzoek is gevormd door vervoerwaardeberekeningen van de verschillende alternatieven. Op basis van een verkeersmodel en huidige en geprognosticeerde sociaal economische gegevens uit Nederland en Duitsland is een verwachting gegeven van de verwachte reizigersaantallen. Dit onderdeel vormt een uitgebreid deel van het haalbaarheidsonderzoek dat met behulp van tabellen kwantitatief is weergegeven (Arcadis & IVV-Aachen, 2007, p. 29-64). Afhankelijk van de variant ligt het aantal reizigers tussen Oldenzaal en Bad Bentheim volgens prognose tussen de 260 en 360,.

De laatste stap is gevormd door de exploitatiekosten- en opbrengsten. Daarbij is eveneens aandacht besteed aan juridische zaken, zoals vervoersconcessies en geplande aanbestedingen. Bij een nieuwe treinverbinding dient men met bestaande vervoersconcessies rekening te houden, een vervoerder die een bepaalde concessie heeft verworven mag op een gedeelte van dat traject niet zomaar concurrentie krijgen van een nieuwe vervoerder (Arcadis & IVV-Aachen, 2007, p. 29-64).

Het haalbaarheidsonderzoek is afgesloten met conclusies en aanbevelingen. In de conclusies is inzicht gegeven in de vervoerwaarde, mogelijkheden en kosten per alternatief. Vervolgens zijn aanbevelingen gegeven, waarin ten eerste wordt gewezen op het gegeven dat de te verwachte kostendekkingsgraad laag is. Daarbij is aangegeven dat een politieke afweging gemaakt moet worden. Verder is aanbevolen de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek te presenteren aan belangrijke stakeholders zoals vervoerders, financiers, bestuurders en beheerders. Daarnaast is aanbevolen om de mogelijkheden voor een proefexploitatie nader te onderzoeken (Arcadis & IVV-Aachen 2007, p. 29-64).

5.1.2 Het haalbaarheidsonderzoek: een hulpmiddel bij problematiseren

In 2007 is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. In bovenstaand kader is op hoofdlijnen weergegeven welke punten in dit onderzoek aan bod zijn gekomen.

Het haalbaarheidsonderzoek vormt dus een omvangrijk onderzoek dat diverse aspecten bevat. Deze aspecten vormen een aantal actoren in het actor-netwerk. Het onderzoek heeft een zeer duidelijke link met het fenomeen problematiseren. Bij problematiseren draait het er om alle relevante actoren in beeld te brengen en inzicht te krijgen in de situatie waarin deze actoren verkeren en wat hun belangen zijn. En dat is nu juist hetgeen waaraan het haalbaarheidsonderzoek bijdraagt. Van verschillende actoren is de huidige status in beeld gebracht. Daarbij is bijvoorbeeld te denken aan het beschikbare materieel, de treinverbindingen, de infrastructuur, de potentiële reizigers en juridische zaken. Er zijn echter actoren waaraan in het haalbaarheidsonderzoek geen aandacht is besteed, maar die wel relevant zijn bij het problematiseren. Immers moeten bepaalde partijen bereid zijn de treinverbinding mede te financieren. De bereidheid van deze mogelijke financiers is in het haalbaarheidsonderzoek niet beschouwd. Wel is aanbevolen om met een aantal relevante stakeholders overleg te voeren.

5.2 Het einde als begin: van Nijmegen naar Kleve

De discussie over de heropening van deze railverbinding startte al bij de beëindiging van de treindienst in 1991.⁷ De lijn is gesloten vanwege het beperkte gebruik, er reden slechts drie treinen per dag in de tijd voordat de treinverbinding werd gesloten. Van deze treinen werd slechts in beperkte mate gebruik gemaakt, mede door de grenstoeslag van tien gulden.⁸ De fase van problematiseren, die dus al in 1991 is gestart, loopt nu, in 2012 nog steeds.

5.2.1 Tram, trein of tramtrein

Verschillende partijen zetten zich in voor reactivering van de railverbinding. De belangen en wensen verschillen echter sterk van elkaar. Zo zijn de Stadsregio Arnhem-Nijmegen^{9,10} en de gemeente Nijmegen¹¹ voorstander van een tramverbinding. Dat is te vergelijken met het begrip lightrail zoals in hoofdstuk 3 besproken. Een tram kan namelijk de binnenstad van Nijmegen bereiken en kan vaker stoppen, wat als aanjager van ruimtelijke ontwikkelingen kan fungeren. De partijen aan Duitse zijde zijn echter geen voorstander van een tramverbinding, maar van een treinverbinding, dus heavyrail.¹² In het geval van een treinverbinding kan het Land Nordrhein-Westfalen meefinancieren, in het geval

⁷ Interview dhr. Giesbers & dhr. Beumer (wethouder & verkeerskundige gemeente Groesbeek), 1-5-2012

⁸ Interview dhr. Giesbers & dhr. Beumer (wethouder & verkeerskundige gemeente Groesbeek), 1-5-2012

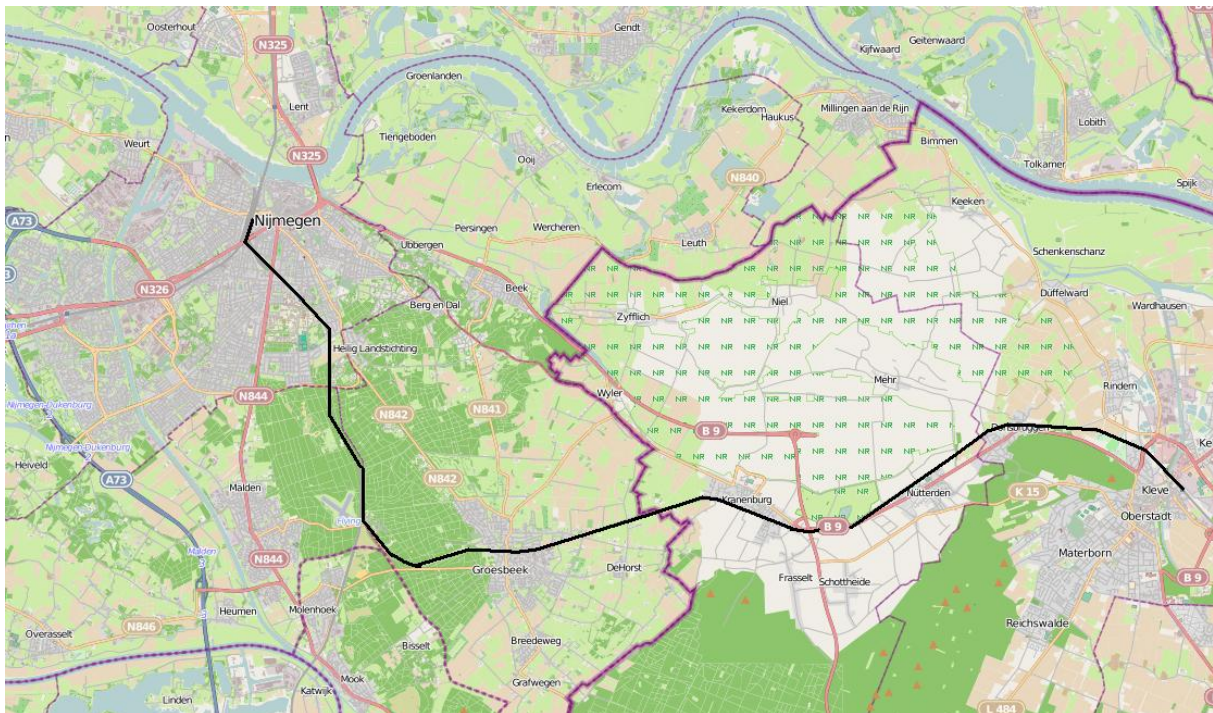
⁹ Thema-avond Groesbeek, dhr. Modder (voorzitter stadsregio Arnhem-Nijmegen), 16-4-2012

¹⁰ Interview dhr. Hartogs (stadsregio Arnhem-Nijmegen), 25-5-2012

¹¹ Thema-avond Groesbeek, dhr. Beerten (wethouder gemeente Nijmegen), 16-4-2012

¹² Thema-avond Groesbeek, dhr. Leenders (locoburgemeester Kleve), 16-4-2012

van een tram moeten de gemeenten betalen, zij hebben daarvoor onvoldoende financiële middelen. De Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer (VIEV) is voorstander van een lightrailverbinding, in eerste instantie eventueel tussen Nijmegen Heyendaal en Kleve.¹³ De VIEV is er voorstander van de reactivering van de lijn Nijmegen-Kleve los te koppelen van het Nijmeegse tramproject, aangezien dat pas na 2030 plaatsvindt (Walraven, 2012). De visie en huidige toestand van deze actoren is voor de andere actoren ook duidelijk. Tijdens informatiebijeenkomsten is regelmatig van gedachten gewisseld en ook in de media is aandacht voor dit onderwerp. Bij het problematiseren kijken verschillende actoren dus in hoeverre de toestand van andere actoren zich verhoudt ten opzichte van de gewenste toestand.



Figuur 5.2 Tracé van de oude spoorlijn (Bron kaart: openstreetmap.org)

5.2.2 *Verplicht te passeren: obligatory passage points*

Om een railverbinding tussen Nijmegen en Kleve te kunnen realiseren is de betrokkenheid van bepaalde actoren van essentieel belang. Ten eerste de toestand van de railinfrastructuur. Voor reactivering dient een nieuwe bovenbouw (spoor, dwarsliggers, ballastbed), evenals trein- en overwegbeveiliging worden aangebracht (DHV, Spiekermann & StadtUmBau, 2011, p. 20).

Verschiedende factoren zoals beveiliging, infrastructuur, vervoerwaarde, financiering en aantal haltes zijn afhankelijk van de modaliteitkeuze: trein, tram of tramtrein (DHV et al, 2011). De actoren tram, trein of tramtrein vormen dus obligatory passage points, bij het maken van een modaliteitkeuze

¹³ Thema-avond Groesbeek, dhr. Walraven (voorzitter VIEV), 16-4-2012

dienen deze allemaal betrokken te worden. Diverse partijen geven namelijk de voorkeur aan verschillende modaliteiten.¹⁴

De gemeenten langs de lijn vormen letterlijk obligatory passage points, evenals de samenwerkingsverbanden Kreis Kleve en Stadsregio Arnhem Nijmegen. De gemeente Groesbeek heeft zich tegen reactivering van de treinverbinding uitgesproken.¹⁵ Argumenten hiervoor zijn de hoge kosten van een treinverbinding, de hinder voor het overige verkeer, geluidsoverlast en een verslechtering van het aanbod openbaar vervoer per bus.¹⁶

Vanzelfsprekend vormt ook de financiering een obligatory passage point. Zonder geld is het niet mogelijk een treinverbinding te realiseren. Ten eerste zijn investeringen in de infrastructuur noodzakelijk, daarnaast is de railverbinding niet kostendekkend te exploiteren (DHV et al., 2011, p. 21, 24). Om een railverbinding mogelijk te maken is een bijdrage van één of meerdere overheden dus noodzakelijk. Een specifieke financieringsbron is nog niet in beeld.

Eén of meerdere haalbaarheidsonderzoeken vormen eveneens een obligatory passage point. Deze geven immers het benodigde inzicht om een besluit te kunnen nemen en kunnen bijdragen aan het motiveren van andere actoren. Uit het feit dat meerdere haalbaarheidsonderzoeken zijn uitgevoerd blijkt dat men al vrij snel het besef had dat deze actor bij het netwerk betrokken moest worden.

Ten slotte vormt de grens een obligatory passage point. De grens is niet direct te zien als één actor, maar meer als een soort black box die verschillende actoren bevat. Cultuur en bestuurlijke organisatie spelen daarbij een rol. Ook speelt de grens een rol bij het verplaatsingsgedrag van mensen.¹⁷ Een actor-netwerk dat een railverbinding mogelijk maakt moet de grens overbruggen.

5.2.3 Problematiseren met haalbaarheidsonderzoeken

De verschillende haalbaarheidsonderzoeken hebben bijgedragen aan het problematiseren; de identiteit van een aantal actoren is in beeld gebracht en er is aangegeven hoe die identiteit zich kan veranderen. Nadat in 1997 een haalbaarheidsonderzoek is gedaan waaruit bleek dat een verbinding vanuit maatschappelijke kosten en baten niet interessant was,¹⁸ is in 2011 het zogenoemde Sintropheronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek concludeert dat een verbinding haalbaar is, maar geeft aan dat het wel of niet openen van een railverbinding een bestuurlijke keuze blijft. Daarnaast heeft de stadsregio Arnhem Nijmegen een bestuurlijke verkenning uit laten voeren. De VIEV heeft

¹⁴ Thema-avond Groesbeek 16-4-2012

¹⁵ Interview dhr. Giesbers en dhr. Beumer (wethouder en verkeerskundige Gemeente Groesbeek). 8-5-2012

¹⁶ Interview dhr. Verheijen (raadslid CDA Groesbeek) 23-4-2012

¹⁷ Interview dr. ir. Schoonbrood (RoadTrain, coauteur haalbaarheidsonderzoek) 22-5-2012

¹⁸ Interview dhr. Hartogs (Stadsregio Arnhem Nijmegen) 25-5-2012

daarnaast in 2010 een eigen onderzoek uitgevoerd. In onderstaande kaders zijn de hoofdpunten van deze drie onderzoeken toegelicht. Deze hoofdpunten geven weer in welke toestand welke actoren verkeren en wat nodig is om die toestand te veranderen.

Alternatieven voor een railverbinding Nijmegen-Kleve-Weeze Airport

Het onderzoek vormt een verkenning naar de mogelijke reactivering van de railverbinding Nijmegen – Kleve. Daarbij is ook een aansluiting van Weeze airport onderzocht. Het onderzoek is in het kader van het INTERREG IVB project SINTROPHER uitgevoerd en wordt in de praktijk vaak het SINTROPHER onderzoek genoemd. De studie kent de volgende doelstelling: “Het formuleren, definiëren, ontwikkelen, berekenen en afwegen van drie alternatieven van een railverbinding tussen Nijmegen-Kleve-Weeze (Airport) die de kwaliteit van de stijgende grensmobility verbeteren” (DHV, Spiekermann & StadtUmBau, 2011, p. 6). Daarbij focust het onderzoek zich op drie modaliteiten: tram, tramtrein en trein.

Het onderzoek is een verkennende studie, waarbij het gebruikelijk is dat er behoorlijke onzekerheidsmarges bestaan (DHV et al., 2011, p. 8). Vervolgens is een workshop met stakeholders gehouden waarbij eisen en wensen zijn geformuleerd, waaraan een railverbinding moet voldoen. Daarna zijn alternatieven en varianten ontwikkeld die achtereenvolgens zijn onderzocht op het gebied van vervoerwaarde, exploitatie en infrastructuur. Daarna zijn een kwantitatieve en kwalitatieve analyse uitgevoerd. Voor Nederland is een Regionale Kentallen Kosten Baten Analyse (RKKBA) uitgevoerd, voor Duitsland de Standardisierte Bewertung.

Rond 2000 zijn de regio Kleve en de Stadsregio Arnhem Nijmegen meer onderlinge verbanden gaan krijgen. Steeds meer Nederlanders verhuizen naar Duitsland en ten aanzien van werkgelegenheid, scholing en recreatie neemt de band tussen de Duitse regio en Nijmegen toe. Ook is Airport Weeze voor Nederlandse passagiers van belang, in 2009 kwam 52% van de vliegtuigpassagiers uit Nederland (DHV et al., 2011, p.8).

De huidige OV netwerken zijn gericht op de steden Nijmegen en Kleve. Er is één doorgaande buslijn die beide steden met elkaar verbindt. De busverbinding heeft meer een ontsluitende dan een verbindende functie (DHV et al., 2011, p.10).

De verschillende stakeholders hebben eisen gesteld aan vervoer, materieel, infrastructuur, uitstraling, inpassing en financiën en een minimale kostendekkingsgraad van de exploitatie van 50%. (DHV et al., 2011, p. 10, 12).

Het pakket van eisen is omgezet in een aantal maatgevende toepisen op het gebied van materieel, haltes, integratie met busnetwerk, aansluiting op huidige systemen en aandrijving. Mede op basis daarvan zijn drie varianten opgesteld: een tram tussen Nijmegen en Kleve, een tramtrein tussen Nijmegen en Airport Weeze en een trein Nijmegen - Kleve - (Düsseldorf) (DHV et al, 2009, p. 16). De tram stopt op vier stations extra waar de trein en tramtrein niet stoppen. Vervolgens zijn vervoerwaardeberekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat de tramtrein de meeste reizigers trekt. Het gaat daarbij om 10.100 in- en uitstappers per dag waarvan er 6.700 nieuw zijn in het openbaar vervoer. Het aantal grensoverschrijdende reizigers ligt lager met ca. 2.000. Deze variant rijdt in tegenstelling tot de andere varianten wel door naar Airport Weeze en enkele tussenliggende plaatsen. De langere rit leidt tot meer kosten in exploitatie en in aanleg van de verbinding met Airport Weeze (DHV et al., 2009, p. 18).

Op het gebied van infrastructuur dient de bovenbouw (spoor, dwarsliggers, ballastbed) vernieuwd te worden. Daarnaast is overweg- en baanbeveiliging nodig. Indien naar Airport Weeze wordt doorgereden is een nieuwe verbinding nodig en als elektrisch materieel wordt ingezet is een bovenleiding nodig. (DHV et al., 2011, p. 20).

Op het gebied van infrastructuur kosten is de tramtrein ook het duurst, door de aansluiting met Airport Weeze. De tramvarianten vallen duurder uit dan de treinvarianten, maar hier kan een deel van de kosten wellicht met het Nijmeegs tramproject worden gedeeld (DHV et al., 2009, p. 21).

Uit de analyses blijkt dat “alles overziend de trein financieel beter dan de tram en veel beter dan een tramtrein” scoort (DHV et al., 2011, p. 24).

Men concludeert dat een frequentie van twee keer per uur tussen Nijmegen en Kleve reëel is. Een tramtrein naar Airport Weeze is dat niet, de kostendekkingsgraad zakt onder de 50% wat de minimeis van de stakeholders is. Een combinatie met de treindienst op de Maaslijn is vanwege de drukte op het spoor niet aan te bevelen (DHV et al, p. 24 - 28). Op het gebied van trams geniet een elektrische tram de voorkeur boven een hybride tram vanwege de lagere exploitatiekosten. Echter zijn de investeringen voor een bovenleiding weer kostbaar. Qua inpassing in Groesbeek en Kleve is een tram voordeliger dan een trein. Verder is aangegeven dat een tramsysteem nieuw is in de regio en een treinsysteem kan aansluiten op bestaande systemen. Een treinverbinding kan later eventueel in een tramverbinding worden omgezet, maar dat zorgt voor een desinvestering. Uiteindelijk concludeert men dat de keuze tussen tram en trein een bestuurlijke keuze is, iedere modaliteit heeft voor en nadelen.

Sintropherproject Nijmegen – Kleve. Review afwegingen en bestuurlijke keuzen.

Om de in het Sintropheronderzoek genoemde bestuurlijke afweging te maken heeft de Stadsregio Arnhem – Nijmegen Goudappel Coffeng gevraagd dit te onderzoeken. Er is aangegeven dat beter vanaf een breder perspectief dan enkel financiën en technische aspecten naar de verbinding gekeken kan worden. Men geeft aan dat de snelle hart-op-hartverbinding tussen de stadsregio en het Ruhrgebied via Arnhem loopt. De verbinding met Düsseldorf via Nijmegen zou suboptimaal zijn (Goudappel Coffeng, 2011, p. 2,3). In Nijmegen zijn plannen voor een tram op de Noord-Zuidverbinding tussen de Waalsprong, de binnenstad en Heyendaal. Een tramverbinding tussen Nijmegen en Kleve kan daarmee gecombineerd worden. Daarnaast biedt een tram de mogelijkheid van koppeling van de centra van Nijmegen, Kranenburg en Kleve. Het doortrekken van de Regional Express 10 van Kleve naar Nijmegen kent bovendien bezwaren, zoals inpassing in Kleve en Groesbeek en te weinig perroncapaciteit in Nijmegen (Goudappel Coffeng, 2011, p. 4,5). Men adviseert dan ook bestuurlijk vast te stellen dat de verbinding kansrijk is en het meest kansrijk is als deze als een vrijliggende tramverbinding tussen Nijmegen Centrum en Kleve is uitgevoerd.

Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbindung Nijmegen –Kleve.

De Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer (VIEV) heeft in 2010 deze rapportage gepubliceerd. Men geeft in dit onderzoek argumenten voor heropening van de railverbinding (Walraven, 2010, p. 1,2). Daarnaast is de toestand van de aanwezige infrastructuur beschreven. Eveneens is een verwachting gegeven van de reizigerspotentie en kostendekkingsgraad. Die is afgeleid uit een haalbaarheidsonderzoek uit 1998, maar er is wel beargumenteerd dat de lijn nu meer reizigers zou trekken dan in 1998 (Walraven, 2010, p. 3). Vervolgens is een overzicht gegeven van de kosten van reactivering van de spoorinfrastructuur. Deze kosten zijn afgeleid uit andere onderzoeken en andere gereactiveerde railverbindingen. Afhankelijk van diverse factoren schat men de kosten tussen de 18,4 en 27 miljoen euro (Walraven, 2010, p. 4). Daarbij concludeert men op basis van vergelijkbare casussen dat Duitse gemeenten slechts 0 tot 17% van de kosten van reactivering moeten betalen (Walraven, 2010, p. 5). In Nederland zouden de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de provincie Gelderland en het Rijk meebetalen. Ook een INTERREG-bijdrage zou mogelijk zijn. Verder blijkt uit een inventarisatie dat diverse bestuursorganen en publieke organisaties hebben aangegeven voorstander van reactivering te zijn (Walraven, 2010, p. 7). Daarnaast is een beschrijving van drie mogelijke verkeersconcepten gegeven: light train in de vorm van het doortrekken van de RE 10 uit Düsseldorf, light train met het doortrekken van de StadsregioRail Zutphen-Heyendaal naar Duitsland en TramTrain, het doortrekken van een Nijmeegse tramverbinding. De rapportage is afgesloten met een advies hoe verder te gaan, waarbij in 2015 de railverbinding geopend kan worden. Daarnaast zijn nog enkele tegenargumenten weerlegd en zijn twee praktijkvoorbeelden van succesvolle regionale treinverbindingen gegeven (Walraven, 2010, p. 8-10).

5.3 Problemen en problematiseren

De haalbaarheidsonderzoeken hebben in beide casussen bijgedragen aan het problematiseren. De onderzoeken hebben de status van een aantal relevante actoren in beeld gebracht en aangegeven wat er dient te gebeuren om de status daarvan te veranderen. Uit beide onderzoeken blijkt dat die status te veranderen is. Een belangrijk onderdeel van de studies, de vervoerwaarde, blijft een inschatting en geen zekerheid, maar geeft wel de verwachte mate waarin reizigers geïnteresseerd zullen zijn. Met name het haalbaarheidsonderzoek voor de verbinding Nijmegen – Kleve besteedt aandacht aan een aantal bestuurlijke eisen en wensen, maar beide onderzoeken gaan niet in op de bestuurlijke en maatschappelijke haalbaarheid.

Dankzij de haalbaarheidsonderzoeken en de duidelijkheid waarmee maatschappelijke organisaties en bestuurders hun visie uitten zou het problematiseren voor alle actoren duidelijk moeten zijn. Dit betekent dat zij aanknopingspunten hebben om bepaalde actoren te interesseren. Echter zijn er met name bij de casus Nijmegen - Kleve wel duidelijke tegenstellingen duidelijk geworden. Zo zijn enkele partijen overtuigd voorstander van een tramverbinding, terwijl Duitse partijen die een tram zouden moeten financieren daarvoor niet de financiële mogelijkheden hebben. Daarnaast is duidelijk dat de gemeente Groesbeek tegenstander van een railverbinding is.

6 Het interesseren van objecten, sleutelfiguren en organisaties

In het vorige hoofdstuk is de fase van problematiseren beschreven. De fase die daarop volgt, de fase van interesseren, gaat het om het interesseren van de relevante actoren, met als doel de vorming van een actor-netwerk mogelijk te maken. In dit hoofdstuk is beschreven hoe deze fase in beide casussen is verlopen.

6.1 Onderweg met de Grensland Express

Het proces van interesseren voor een treinverbinding tussen Hengelo en Bad Bentheim is nog steeds aan de gang. De treinverbinding die daarbij gerealiseerd is, de Grensland Express, is een proefverbinding, in de periode van 2010 tot en met 2013 (INTERREG Deutschland- Nederland, 2010, p. 14-16). Er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt voor een vervolg van de proef.¹⁹ Vandaar dat te stellen is dat de fase van interesseren voor deze treinverbinding nog steeds aan de gang is; om een vervolg van deze proef mogelijk te maken dienen verschillende actoren nog geïnteresseerd te worden in een definitieve treinverbinding.

6.1.1 Geïnteresseerde actoren

De mate waarin het geslaagd is de diverse actoren te interesseren voor een treinverbinding verschilt per actor. Hieronder is de mate waarin welke actoren geïnteresseerd zijn kort beschreven. Daarbij is in beeld gebracht op welke wijze is gepoogd bepaalde actoren te interesseren.

De gemeente Oldenzaal is duidelijk voorstander van een treinverbinding. Voormalig wethouder Pieper heeft zich ingezet voor een railverbinding en doet dit nu als lid van de Provinciale Staten van Overijssel.²⁰ Ook het huidige college van burgemeester en wethouders in Oldenzaal is voorstander van een treinverbinding.²¹ Het initiatief voor de Grensland Express werd genomen door de heer Pieper samen met de vorige en huidige Burgemeester van Bad Bentheim, dhr. Alsmeier tot 2006 en dr. Pannen na 2006. Het is hen gelukt de gemeenten Hengelo en Nordhorn eveneens te interesseren voor de treinverbinding. Dit heeft zich vertaald in het gegeven dat ook deze gemeenten meebetalen aan de proef met de Grensland Express (INTERREG Deutschland - Nederland, 2010, p. 24-25).

De Provincie Overijssel en het Land Niedersachsen waren ook overtuigd van de realisatie van een proef. Begin 2008 gaven gedeputeerde van Overijssel Klaasen en Staatssecretaris van Niedersachsen Werren aan dat zij niet geïnteresseerd waren in de onmogelijkheden, maar in de mogelijkheden voor

¹⁹ Interview dr. Pannen (Burgemeester Bad Bentheim) 26-4-2012

²⁰ Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

²¹ Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

een treinverbinding.²² Zij hebben in januari 2008 besloten een werkgroep op te richten om de mogelijkheden van een treinverbinding in beeld te brengen (Provincie Overijssel, 2008). Naast hun inzet hebben ook deze partijen de Grensland Express mede gefinancierd. Ook LNVG Niedersachsen, de openbaar vervoer autoriteit in Niedersachsen draagt financieel bij aan de proef. Daarnaast begeleidde LNVG de realisatie van de Grensland Express.²³ De Regio Twente en de Grafschaft Bentheim hadden al het initiatief genomen voor het haalbaarheidsonderzoek dat in 2007 is uitgevoerd. Daarnaast dienden het CDA en de Christenunie in de Tweede Kamer een initiatiefnota in, met het stimuleren van grensoverschrijdend railvervoer als doel (Koopmans en Cramer, 2008). Ook VVD Kamerlid Pieter Hofstra zette zich in voor deze treinverbinding.²⁴ Dit alles heeft er toe geleid dat het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat de grootste financiële bijdrage aan de proef heeft geleverd (INTERREG Deutschland - Nederland, 2010, p. 24).

Door cofinanciering van verschillende lokale partijen was het mogelijk INTERREG-subsidie aan te vragen, welke ook verstrekt is.²⁵ De administratieve handelingen die dit met zich meebracht zijn uitgevoerd en gecoördineerd door de EUREGIO. Daarnaast gaf de EUREGIO leiding aan de werkgroep die is opgericht om de treinverbinding mogelijk te maken (Provincie Overijssel, 2008). De heer Oostenbrink vertegenwoordigde deze organisatie bij het organiseren van overleggen tussen verschillende partijen.²⁶ Bovendien is in het Euregionaal Mobiliteitsplan uit 2008 opgenomen de haalbaarheid van een dergelijke treinverbinding te onderzoeken (Buck Consultants International, IVV & Movares, 2008, p. 51-54).

De infrastructuur is niet gewijzigd voor de proef. Daarom is het vanwege treindetectie niet mogelijk om met de LINT trein te rijden, maar is voor een ander treintype gekozen. Dit lost het probleem op, maar is wel duurder in lease en gebruik.²⁷ Het interesseren van de infrastructuur is dus geslaagd door een andere actor, een ander type trein, in het actor-netwerk te betrekken. Dit zelfde geldt voor het perron in Bad Bentheim. Dat perron is te laag voor de instap van het materieel dat men op de Grensland Express inzet. Aangezien investeringen in het ophogen van het perron erg kostbaar zijn in vergelijking met de looptijd van de proef, is besloten dit op te lossen door gebruik te maken van mobiele trapjes, zodat reizigers toch zonder hoge opstap met de trein mee kunnen.

²² Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

²³ E-Mail dhr. Weisbrich (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH)

²⁴ Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

²⁵ Interview dhr. Michel (Beleidsadviseur Mobiliteit, Regio Twente), 13-4-2012

²⁶ Interview dr. Pannen (Burgemeester Bad Bentheim) 26-4-2012

²⁷ Interview dhr. Bos (Marketeer Syntus, 19-4-2012)

De vervoerders Syntus en Bentheimer Eisenbahn exploiteren de Grensland Express gezamenlijk.²⁸ Deze partijen zijn dus geïnteresseerd in de Grensland Express en hebben een businesscase opgezet, welke vervolgens door de betrokken openbaar vervoer autoriteiten geaccepteerd is. Deze samenwerking tussen de twee vervoerders heeft eveneens bijgedragen aan het interesseren van de betrokken spoorbeheerders en spoorautoriteiten aan beide zijden van de grens. Syntus heeft immers contacten en ervaring met Prorail en de Bentheim Eisenbahn met de Eisenbahn Bundesamt en DB Netz.

6.1.2 Het haalbaarheidsonderzoek, de grens en de proef

Het haalbaarheidsonderzoek vormt een bijzondere actor, enerzijds is het een hulpmiddel bij het problematiseren, anderzijds is het een actor die ook geïnteresseerd moet worden. In dat geval geeft deze een uitkomst die een railverbinding mogelijk maakt. De grens is een actor die een black-box vormt, die uit een diversiteit aan andere actoren bestaat. De proef met de Grensland Express is het resultaat van het interesseren van diverse actoren en is zelf een actor bij het vormgeven van een netwerk dat een blijvende treinverbinding mogelijk maakt. Hieronder is een toelichting bij deze drie bijzondere actoren gegeven.

Het haalbaarheidsonderzoek heeft met betrekking tot het interesseren verschillende betekenissen gehad. Ten eerste is beschreven dat het mogelijk is om bepaalde actoren zoals de infrastructuur en een aantal reizigers te interesseren. Anderzijds geeft het onderzoek een prognose van het aantal reizigers dat per dag grensoverschrijdend zou reizen: tussen de 290 en 370 (Arcadis & IVV-Aachen, 2007, p. 71,72). Er is geconcludeerd dat de vervoerwaarde daarmee beperkt genoemd kan worden en dat de kostendekkingsgraad laag is. Dit draagt in eerste instantie niet bij aan het interesseren van de betrokken actoren. Zo is te stellen dat het haalbaarheidsonderzoek als actor niet voldoende geïnteresseerd is, het onderzoek biedt de benodigde gegevens, maar op het gebied van reizigersprognoses draagt het niet bij aan het mogelijk maken van een grensoverschrijdende railverbinding. Wel is aanbevolen om de mogelijkheden voor een proefexploitatie te onderzoeken. Een proef kan er namelijk toe leiden dat mensen zien dat er aanbod is en zo van de trein gebruik gaan maken, zodat het gebruik in de loop van de tijd toeneemt.²⁹

De grens speelt als actor een zeer diverse rol. Enerzijds levert de grens belemmeringen op vanwege politieke en cultuurverschillen. Deze belemmeringen zijn echter te overbruggen, zo is gebleken uit de verschillende interviews. De betrokkenen tonen zich tevreden over de samenwerking. Wel heeft de grens invloed op het vervoeraanbod en de voorspelling daarvan. Zo zijn er minder nauwkeurige

²⁸ Interview dhr. Bos (Marketeer Syntus, 19-4-2012)

²⁹ Interview dr. ir. Schoonbrood (RoadTrain, coauteur haalbaarheidsonderzoek) 22-5-2012

gegevens over grensoverschrijdend verplaatsingsgedrag beschikbaar dan over binnenlandse verplaatsingen.³⁰ Dit maakt het uitvoeren van grensoverschrijdende haalbaarheidsonderzoeken complexer en kan invloed hebben op de nauwkeurigheid van de uitkomsten daarvan. Bovendien heeft de grens invloed op technische zaken, zoals diversiteit in treinbeveiliging. Anderzijds biedt de grens juist aantrekkingskracht voor toerisme. De cultuurverschillen aan de andere zijde van de grens in combinatie met attractiepunten in het gebied maken het voor toeristen aantrekkelijk dit gebied te bezoeken.³¹

De resultaten van de proef met de Grensland Express tonen aan dat het gemiddeld aantal grensoverschrijdende reizigers per dag tussen de 200 en 250 ligt.³² Dat komt redelijk overeen met de prognoses uit het haalbaarheidsonderzoek maar komt nog niet in de buurt van het vooraf gestelde criterium van 600. Bij dat getal zou men de proef als een succes beschouwen. Wel blijkt dat de trein op marktdagen en tijdens bepaalde evenementen goed bezet is.³³ Een verklaring voor het gegeven dat de reizigers nog niet zodanig geïnteresseerd zijn in de verbinding is te vinden in het gegeven dat er zeker aan Duitse zijde geen grote steden aan de lijn liggen. Wanneer de trein bijvoorbeeld een directe verbinding met Rheine, Osnabrück of Nordhorn zou bieden dan zou dat naar verwachting tot meer grensoverschrijdende reizigers leiden.³⁴

6.1.3 *Verder met interesseren*

Het is gelukt om vrijwel alle actoren te interesseren voor de proef. Het probleem met de treinbeveiliging en perronhoogte is opgelost door de inzet van een ander type treinen en trapjes op het perron. Een treinverbinding is dus technisch mogelijk gemaakt en ook in de vorm van een proef gerealiseerd. De proef is echter zelf ook te zien als een middel om te interesseren. Een postief resultaat, in dit geval meer dan 600 vervoerde reizigers, kan diverse actoren interesseren om een actor-netwerk te vormen dat een vervolg van de proef mogelijk maakt. Het reizigersaantal is echter lager dan de gewenste 600. Dit maakt het lastiger om een actor-netwerk te vormen. Zo verwacht het LNVG Niedersachsen dat het voortzetten van de proef niet mogelijk zal zijn, omdat de kosten in verhouding tot de baten te hoog liggen.³⁵ Anderzijds heeft Syntus bij hun winnend aanbod voor de spoorvervoerconcessie tussen Zutphen en Oldenzaal een optie opgenomen om door te rijden naar Rheine en wordt er nagedacht aan de mogelijkheid om de trein van Osnabrück naar Bad Bentheim

³⁰ Interview dr. ir. Schoonbrood (RoadTrain, coauteur haalbaarheidsonderzoek) 22-5-2012

³¹ Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

³² Interview dhr. Michel (Beleidsadviseur Mobiliteit, Regio Twente), 13-4-2012

³³ Interview dhr. Pieper (Statenlid Overijssel en voormalig wethouder Oldenzaal), 20-4-2012

³⁴ Interview dhr. Bos (Marketeer Syntus, 19-4-2012)

³⁵ E-Mail dhr. Weisbrich (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH)

door te trekken naar Hengelo.^{36,37} Dit dient uiteraard wel gefinancierd te worden. Het proces van interesseren hiervoor is nog niet echt op gang, zo blijkt uit de verschillende interviews. Indien dat proces van start gaat zullen initiatiefnemende actoren andere actoren moeten overtuigen dat reizigers op een andere wijze wel te interesseren zijn, bijvoorbeeld bij een verbinding die grotere steden zoals Rheine of Nordhorn aandoet.

6.2 Interesseren voor trein of tram

Het proces van interesseren is bij de casus Nijmegen – Kleve in volle gang. Het is in deze casus niet zo dat er één of meerdere initiatiefnemers zijn, die andere actoren voor één en hetzelfde doel proberen te interesseren. Wel zijn er een aantal actoren die andere actoren voor een treinverbinding proberen te interesseren, terwijl er ook actoren zijn die zich inzetten voor een tramverbinding.³⁸ Kortom: twee groepen actoren proberen elkaar en de andere actoren te interesseren voor twee verschillende modaliteiten.

6.2.1 Actoren proberen elkaar te interesseren

Het verschilt per actor in hoeverre deze geïnteresseerd is in de totstandkoming van een trein- of tramverbinding. Hieronder is een beschrijving gegeven van de relevante actoren en de mate waarin zij geïnteresseerd zijn.

De gemeente Nijmegen is voorstander van een tramverbinding. Deze is namelijk te combineren met de plannen voor een stadstram in Nijmegen en kan het centrum van Nijmegen direct verbinden met de andere plaatsen langs de lijn.³⁹ De gemeente Nijmegen is dus geïnteresseerd in een tramverbinding, maar niet in een treinverbinding. De gemeente Groesbeek is tegenstander van een railverbinding. Er is nooit een raadsmeerderheid voor een dergelijke verbinding geweest. Wellicht dat die meerderheid er in de nabije toekomst wel is.⁴⁰ In dat geval zou de gemeente Groesbeek een positief kritische positie innemen, waarbij men een aantal voorwaarden op het gebied van inpassing, busvervoer en een stop in Groesbeek stelt. In dat geval is het waarschijnlijk dat een tram de voorkeur boven de trein heeft. Daarnaast is de publieke opinie in Groesbeek van belang, momenteel is een deel van de bevolking geen voorstander van een railverbinding.^{41,42} De gemeente Kranenburg ziet mogelijkheden voor reactivering op de langere termijn. Daarom heeft de gemeente samen met andere gemeenten het tracé aangekocht, zodat dit behouden blijft. Eveneens houdt de gemeente

³⁶ Interview dhr. Bos (Marketeer Syntus, 19-4-2012)

³⁷ Interview dhr. Michel (Beleidsadviseur Mobiliteit, Regio Twente), 13-4-2012

³⁸ Thema-avond Groesbeek 16-4-2012

³⁹ Thema-avond Groesbeek 16-4-2012, dhr. Beerten (Wethouder Nijmegen)

⁴⁰ Interview dhr. Giesbers & dhr. Beumer (wethouder en verkeerskundige gemeente Groesbeek), 1-5-2012

⁴¹ Interview dhr. Verheijen (raadslid CDA Groesbeek) 23-4-2012

⁴² Gesprekken met enkele Groesbekers, 16-4-2012

met het plannen van ruimtelijke ontwikkelingen rekening met de locatie van het oude station, zodat dit bij een heropening centraal in Kranenburg ligt.⁴³ Wat betreft de inpassing en de mogelijkheden voor haltes biedt de tram voordelen, wat betreft de financiering de trein. Het land Nordrhein-Westfalen kan eventueel bijdragen aan het financieren van een treinverbinding, bij een tramverbinding is dat niet het geval.⁴⁴ De gemeenten hebben zelf niet de financiële mogelijkheid een verbinding te financieren. Ook in Kleve staan diverse partijen positief ten opzichte van een railverbinding. Echter ziet het CDU dit niet op korte termijn gebeuren (DerWesten, 2011). Er is te concluderen dat de gemeente Kleve ten dele geïnteresseerd is in een railverbinding. Een tramverbinding biedt daarbij het voordeel dat een viaduct in het centrum van Kleve niet herbouwd moet worden, wat bij een treinverbinding wel het geval is (Peeters, 2011).

De stadsregio Arnhem-Nijmegen is voorstander van een tramverbinding.⁴⁵ De tram is beter inpasbaar in de omgeving en kan vanwege meer haltes beter fungeren als aanjager voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat daarbij onder andere om een nieuwe hogeschool in Kleve, het centrumplan in Groesbeek en de uitbreiding van de campus Heijendaal.⁴⁶ Daarnaast is het met een tram mogelijk door te rijden naar het centrum van Nijmegen. Met deze argumenten probeert de stadsregio ook andere actoren te interesseren voor een tram. Het Kreis Kleve houdt zich wat meer op de achtergrond. De SPD fractie uit het Kreis geeft aan dat het project enkel levensvatbaar is wanneer het economische haalbaar is (DerWesten, 2011). Indien voor een tram gekozen zou worden zou het Kreis Kleve dit mee dienen te financieren, waarvoor het Kreis geen geld heeft.⁴⁷

Het land Nordrhein-Westfalen en het Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) zijn voorstander van een treinverbinding.⁴⁸ Bij de aanleg van een treinverbinding zou Nordrhein-Westfalen een financiële bijdrage kunnen leveren, VRR zou een bijdrage aan de exploitatiekosten kunnen leveren. Aan Nederlandse zijde bestaat de mogelijkheid dat het Rijk een financiële bijdrage levert. In het regeerakkoord uit 2010 is het stimuleren van grensoverschrijdende railverbindingen opgenomen, maar na de verkiezingen in september 2012 kan deze visie veranderen (VVD & CDA, 2010).

Het volledig interesseren van de infrastructuur heeft nog niet plaatsgevonden, deze is momenteel niet bruikbaar voor treinverkeer en er zijn geen plannen om daar verandering in aan te brengen. Wel is door het aankopen van de spoorlijn door gemeenten en het inzetten van de draisine, toeristische railfietsen op het oude spoor, voorkomen dat de toestand van de infrastructuur verslechtert, of de

⁴³ Interview dhr. Steins (Burgemeester Kranenburg), 31-5-2012

⁴⁴ Interview dhr. Verheijen (raadslid CDA Groesbeek) 23-4-2012

⁴⁵ Thema-avond Groesbeek 16-4-2012, dhr. Modder (Voorzitter Stadsregio Arnhem Nijmegen)

⁴⁶ Interview dhr. Hartogs (stadsregio Arnhem-Nijmegen), 25-5-2012

⁴⁷ Thema-avond Groesbeek 16-4-2012, dhr. Modder (Voorzitter Stadsregio Arnhem Nijmegen)

⁴⁸ Interview dhr. Hartogs (stadsregio Arnhem-Nijmegen), 25-5-2012

gronden een andere bestemming krijgen wat een railverbinding onmogelijk zou maken.⁴⁹ Het is dus gedeeltelijk geslaagd de infrastructuur te interesseren.

6.2.2 Het haalbaarheidsonderzoek en de grens

Het haalbaarheidsonderzoek en de grens vormen beide bijzondere actoren die zich kenmerken door een diversiteit aan aspecten die van belang zijn; beide actoren zijn black boxes die weer uit een aantal andere actoren bestaan. Dit is hieronder toegelicht.

De mate waarin reizigers daadwerkelijk geïnteresseerd zijn wordt pas duidelijk wanneer er een trein of tram rijdt. Het haalbaarheidsonderzoek geeft daarvan wel een verwachting, waaruit is af te leiden dat er voldoende belangstelling voor een treinverbinding zou zijn (DHV et al., 2011, p.18). De kostendekkingsgraad voldoet daarmee aan het criterium dat in het haalbaarheidsrapport gesteld is. Het haalbaarheidsonderzoek als actor is geïnteresseerd; het onderzoek geeft aan dat het mogelijk is een railverbinding te realiseren. Pas wanneer besloten is tot de realisatie van een railverbinding kan men starten met het interesseren van reizigers door middel van marketing. Het uitvoeren van gerichte enquêtes biedt een beeld van de mate waarin betrokken reizigers geïnteresseerd kunnen worden.⁵⁰

De grens speelt in het proces ook een rol en kenmerkt zich daarbij met name door technische en organisatorische verschillen. Zo zijn er verschillende treinbeveiligingssystemen in Nederland en Duitsland in gebruik. Daarnaast zijn er in beide landen andere overheden betrokken bij het proces. Uit verschillende interviews blijkt dat er soms kleine cultuurverschillen zijn tussen Duitsers en Nederlanders, maar dat dit geen problemen oplevert en men zeer tevreden is over de samenwerking. Zo hebben de gemeenten Groesbeek, Ubbergen, Kranenburg en Körmend in Hongarije een samenwerkingsverband, wat de samenwerking ten goede komt.⁵¹

6.2.3 Een vastgelopen proces

De verschillende standpunten van actoren hebben tot een driedeling in visies geleid. Een aantal actoren zijn voorstander van een treinverbinding, een aantal actoren zijn voorstander van een tramverbinding. Belangrijke argumenten zijn financiering, een snellere verbinding versus een betere inpassing en het kunnen doorrijden naar Nijmegen. Daarbij komt nog dat de gemeente Groesbeek momenteel tegenstander is van een railverbinding. Deze belangen lijken nauwelijks verenigbaar in een actor-netwerk. Toch moet een dergelijk netwerk ontstaan om een railverbinding mogelijk te

⁴⁹ Interview dhr. Steins (Burgemeester Kranenburg), 31-5-2012

⁵⁰ Interview dhr. Verheijen (raadslid CDA Groesbeek) 23-4-2012

⁵¹ Interview dhr. Steins (Burgemeester Kranenburg), 31-5-2012

maken. Men ziet dit in en poogt dit te bereiken met een tramtrein (Walraven, 2012).⁵² Deze gedraagt zich in de stad als een tram en daarbuiten als een trein. Echter blijkt dit niet het ei van Columbus te zijn. De VIEV is voorstander van een dergelijke verbinding (Walraven, 2012), ook door andere partijen wordt de tramtrein genoemd.⁵³ Echter is er zover bekend nog geen lokaal of regionaal bestuur dat zich als voorstander van een tramtrein heeft uitgesproken, wellicht dat dit te maken heeft met het gegeven dat een tramtrein niet optimaal aan zowel de voordelen van een trein als van een tram voldoet.

6.3 Onvolledige interesse

In geen van beide casussen is men er in geslaagd alle relevante actoren in voldoende mate te interesseren voor een railverbinding. Er is dan ook geen sprake van translatie, actoren zijn nog niet in staat om samen één actor-netwerk te vormen. Wel is het interesseren bij de verbinding Hengelo-Bad Bentheim op veel meer onderdelen geslaagd dan bij de casus Nijmegen – Kleve; daar is immers de Grensland Express gerealiseerd.

Uit de bespreking van de toestand van de diverse actoren zijn er twee grote verschillen tussen beide casussen te noemen, die verklaren waarom het in het geval van de Grensland-Express wel gelukt is om de actoren te interesseren voor een proef met een treinverbinding, terwijl dat bij de verbinding Nijmegen - Kleve niet het geval is. Ten eerste hoefde de actor infrastructuur niet geïnteresseerd te worden voor de proef met de Grensland Express. Zonder infrastructurele wijzigingen vindt deze proef plaats. Indien infrastructuur wel geïnteresseerd moet worden, brengt dat aanzienlijke kosten met zich mee. Dit is het geval bij de verbinding tussen Nijmegen en Kleve, de aanwezige spoorlijn is niet bruikbaar voor railverkeer. Ten tweede is er bij de casus Hengelo – Bad Bentheim sprake van een sterke politieke wil aan beide zijden van de grens. Gezien de aanwezige infrastructuur was er geen discussie over vervoermodaliteiten, maar zetten de betrokken bestuurders zich gezamenlijk in voor een treinverbinding. Toenmalig wethouder Pieper van Oldenzaal en burgemeester Pannen van Bad Bentheim wisten samen met de Regio Twente en Grafschaft Bentheim betrokken regionale en bovenregionale bestuurders te interesseren in de proef met de Grensland Express. De politieke wil en eensgezindheid heeft de proef met de Grensland Express mogelijk gemaakt. Dit in tegenstelling tot de andere casus, waar er in Groesbeek altijd politieke wil aanwezig is geweest om juist geen railverbinding te realiseren en er zowel voorstanders van een trein als tram zijn.

De mate waarin de haalbaarheidsonderzoeken hebben bijgedragen aan het interesseren van de diverse actoren is opvallend te noemen. Het haalbaarheidsonderzoek voor de verbinding tussen

⁵² Thema-avond Groesbeek 16-4-2012

⁵³ Thema-avond Groesbeek 16-4-2012

Nijmegen en Kleve scoort qua kostendekkingsgraad en vervoerwaarde veel gunstiger dan dat het geval is voor de railverbinding tussen Hengelo en Bad Bentheim. Daarmee kan het eerstgenoemde haalbaarheidsonderzoek bijdragen aan het interesseren van andere actoren, terwijl bij het tweede onderzoek enkel de aanbeveling om een proef te overwegen in combinatie met de technische haalbaarheid heeft bijgedragen aan het interesseren van actoren.

De grens speelt als black-box een veelzijdige rol. Op het gebied van bestuurlijke organisatie, technische aspecten en vervoersstromen heeft de grens een duidelijke invloed. Deze aspecten zijn ook beïnvloed door diverse andere actoren. Dit maakt het moeilijk de precieze rol van de grens in beeld te brengen, of aan te geven in hoeverre de grens geïnteresseerd is. Wel is te concluderen dat de grens een rol speelt en geïnteresseerd moet worden om een railverbinding mogelijk te maken.

7 Sein op groen, geel of rood, wel of geen enrolment

In dit hoofdstuk staat enrolment centraal. Hierbij is beschreven in hoeverre dit heeft plaatsgevonden; in hoeverre de verschillende actoren samen een netwerk hebben gevormd dat een regionale grensoverschrijdende railverbinding mogelijk maakt.

7.1 Sein op geel

Binnen deze casus is het mogelijk onderscheid te maken tussen enrolment bij de proef met de Grensland Express en bij het eventuele vervolg daar. Met betrekking tot het laatste is er nog geen sprake van officiële betrokkenheid, zo blijkt uit de verschillende interviews. De proef met de Grensland Express kende wel de officiële betrokkenheid van de actoren die nodig waren voor deze verbinding.

De infrastructuur is niet gewijzigd. Met de inzet van bepaalde treinstellen en maatregelen op het perron in Bad Bentheim is voorkomen dat een kostbaar proces van het interesseren van de infrastructuur voor een ander treintype nodig was. Zonder aanpassingen is de infrastructuur opgenomen in het netwerk.

Wat de betrokken overheden betreft heeft duidelijk enrolment plaatsgevonden. Het dagelijks bestuur van de Regio Twente heeft in juni 2009 ingestemd met de proef en een bijdrage van maximaal één miljoen euro en in oktober 2010 de overeenkomst goedgekeurd (Regio Twente, 2010). Ook de Graftschaft Bentheim is akkoord en draagt gedurende drie jaar in totaal 90.000 euro bij (Landkreis Graftschaft Bentheim, 2010). In maart 2010 heeft toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Eurlings een bijdrage van 1.667.355 euro toegezegd voor de proef met de Grensland Express (Eurlings, 2010). In december 2009 ging de gemeenteraad van Oldenzaal akkoord met een bijdrage van 150.000 euro. In het raadsvoorstel is aangegeven dat Oldenzaal het meeste belang heeft bij deze verbinding, aangezien er nog geen grensoverschrijdende verbinding in Oldenzaal stopt (Gemeente Oldenzaal, 2009). De gemeenteraad van Hengelo heeft in januari 2010 besloten een bijdrage van 150.000 euro uit de reserve Mobiliteit beschikbaar te stellen voor de proef (Gemeente Hengelo, 2010). Naast deze partijen hebben het Ministerium für Wirtschaft van Niedersachsen (€147.731), de provincie Overijssel (€833.677), de Stadt Bad Bentheim (€45.000), LNVG Niedersachsen (€810.000) en de Stadt Nordhorn (€15.000) een financiële bijdrage geleverd aan de Grensland Express (INTERREG Deutschland - Nederland, 2010, p. 24-25).

Het gegeven dat de vervoerders Syntus en de Bentheimer Eisenbahn samen de Grensland Express Exploiteren betekent dat ook daar enrolment heeft plaatsgevonden. Enrolment met betrekking tot

de spoorwegautoriteiten heeft op tijd plaatsgevonden, al is pas in de allerlaatste fase de toelating van treinstellen type DM'90 op dit traject gegeven.⁵⁴

Wat het aantal reizigers betreft is gebleken dat reizigers bij de proef betrokken zijn. Het aantal reizigers ligt echter fors lager dan de gewenste 600. Er is dus te stellen dat enrolment heeft plaatsgevonden met betrekking tot de reizigers, maar niet in de gewenste mate.

7.2 Sein op rood

In de casus Nijmegen – Kleve is er nog geen sprake van enrolment. Diverse organisaties hebben weliswaar verklaard voorstander van een railverbinding te zijn, maar er is nog geen actor-netwerk gevormd waarin de realisatie van een trein, trein-tram of tram wordt nagestreefd. Met betrekking tot de financiering zijn nog helemaal geen concrete afspraken gemaakt.^{55,56} Dit betekent dat er nog geen enrolment heeft plaatsgevonden. Dit is logisch te verklaren aangezien men er ook nog niet in geslaagd is alle relevante actoren te interesseren voor een bepaald type railverbinding.

7.3 Geel en rood, het groene licht blijft vooralsnog uit

In beide casussen is er geen sprake van enrolment voor een blijvende treinverbinding. Wel is een actor-netwerk gevormd dat de proefexploitatie van de Grensland-Express mogelijk maakt. In beide casussen is nog geen sprake van enrolment voor de realisatie van een blijvende railverbinding. Uit de uitgevoerde interviews is gebleken dat er zeker op korte termijn geen uitzicht is op de realisatie van nieuwe railverbindingen in beide casussen. Er vinden nog geen onderhandelingen plaats die de toestand van de betrokken actoren dusdanig kunnen veranderen dat enrolment plaats vindt. Gezien deze situatie is het niet mogelijk om een verwachting uit te spreken over de mogelijkheid wanneer en waarop enrolment plaatsvindt. De oorzaken daarvoor zijn divers, maar de bereidheid tot het beschikbaar stellen van financiën speelt een cruciale rol.

⁵⁴ Interview dhr. Bos (Marketeer Syntus, 19-4-2012)

⁵⁵ Interview dhr. Giesbers en dhr. Beumer (wethouder en verkeerskundige gemeente Groesbeek). 8 mei 2012

⁵⁶ Interview dhr. Hartogs (stadsregio Arnhem-Nijmegen), 25-5-2012

8 Conclusies en aanbevelingen

Het aantal aspecten dat een rol speelt bij de realisatie van grensoverschrijdende regionale railverbinding is groot. Actor-netwerkteorie heeft bijgedragen aan het in beeld brengen en verklaren van de diverse aspecten die betrekking hebben op het proces dat vooraf gaat aan de realisatie van dergelijke verbindingen. Daaronder vallen de rol van de haalbaarheidsonderzoeken en die van de grens, beide zijn daarbij van groot belang.

8.1 Actor-netwerkteorie (ANT)

ANT biedt aanknopingspunten en mogelijkheden voor het in beeld brengen van de diverse aspecten die bij de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen een rol spelen. ANT is op verschillende wijzen gebruikt en geïnterpreteerd en ontwikkelt zich voortdurend. Vanwege de aard en omvang van dit onderzoek is besloten een aantal aspecten uit ANT te lichten en deze in dit onderzoek toe te passen. Uiteindelijk is dit effectief gebleken. Toepassing van ANT heeft bijgedragen aan het gericht en op eenzelfde wijze bestuderen van de twee verschillende casussen. Doordat gekozen is voor het uitlichten van de hoofdlijnen uit ANT is voorkomen dat door toepassing van de theorie het onderzoek nodeloos ingewikkeld en onduidelijk maakt, maar is wel een zekere structuur aangebracht. Deze structuur is opgebouwd rond de drie stappen die uiteindelijk tot de vorming van een actor-netwerk, dat een railverbinding mogelijk maakt kunnen leiden.

Dit begint met het problematiseren, waarbij het in beeld brengen van alle relevante actoren en hun status centraal staat. Onder actoren worden niet alleen mensen of organisaties verstaan, maar ook zaken zoals infrastructuur, materieel of een haalbaarheidsonderzoek. Wanneer de stap van problematiseren is afgerond dan gaat de fase van interesseren van start. Dit houdt in dat initiatiefnemende actoren proberen andere actoren te overtuigen om indien nodig een andere identiteit aan te nemen. Daarbij is bijvoorbeeld te denken dat een gemeente bereid is een railverbinding mee te financieren of dat infrastructuur van een onbruikbare in een bruikbare toestand verandert. Wanneer ook deze fase succesvol is afgerond en alle relevante actoren in een railverbinding zijn geïnteresseerd dan volgt de fase van enrolment. Deze fase, ook wel aan te duiden met officiële betrokkenheid, houdt in dat de verschillende actoren de identiteit aannemen die nodig is om een railverbinding te realiseren en vervolgens samen een actor-netwerk vormen.

8.2 Veel actoren, weinig netwerken

De theoretische veronderstellingen gebaseerd op de actor-netwerkteorie zijn te koppelen aan de empirische gegevens uit de twee casussen. Daaruit blijkt dat de verschillende zaken in het proces zijn

te koppelen aan problematiseren, interesseren en enrolment uit de ANT. Zo is de fase van problematiseren in beide casussen geslaagd. Het interesseren is in beide casussen nog niet afgerond.

Bij de verbinding Hengelo – Oldenzaal – Bad Bentheim is het interesseren in een proef met de Grensland Express geslaagd. Alle actoren die daarbij nodig waren zijn geïnteresseerd, waarna enrolment volgde en er een actor-netwerk is gevormd waardoor de Grensland Express rijdt. Dit is een proef, die in 2013 afloopt. Het interesseren start dus weer opnieuw, met de proef als actor die wel of juist niet kan bijdragen aan het interesseren voor een vervolg van de proef; bijvoorbeeld een blijvende treinverbinding. Dit proces van interesseren moet nog van start gaan. Wat de verbinding Nijmegen – Kleve betreft blijkt dat de verschillende actoren elkaar proberen te interesseren voor verschillende modaliteiten. Een aantal actoren is voorstander van een tram, een aantal andere van een trein. Er zijn dus eigenlijk twee processen van interesseren aan de gang, er kan er echter maar één slagen. Dat is nog niet gebeurd, er is geen sprake van enrolment en dat enrolment is nog niet in zicht.

8.3 ANT geschikt als instrument

ANT is op deze wijze toepasbaar bij een onderzoek naar de realisatie van grensoverschrijdende regionale railverbindingen. Het biedt de benodigde bril waarmee een onderzoeker op een gestructureerde wijze naar de werkelijkheid kijkt. ANT maakt geen onderscheid tussen bepaalde soorten actoren, waardoor alle relevante aspecten aandacht krijgen. Dit voorkomt dat relevante aspecten door een bepaalde focus buiten beschouwing blijven. Anderzijds leidt dit tot het risico dat zo veel actoren in beschouwing worden genomen dat een onoverzichtelijke situatie ontstaat. Dit is middels black-boxing te voorkomen. Sommige actoren vormen black-boxes, een soort actor-netwerken op zichzelf. Zo bestaat de actor infrastructuur uit dwarsliggers, rails, bovenleiding, seinen, overwegen etc. Door niet op deze deelactoren in te gaan, maar de actor als geheel te behandelen zijn geen aspecten buiten beschouwing gelaten, maar is voorkomen dat een beschrijving van een netwerk met een groot aantal actoren wordt gegeven waarbij het overzicht ontbreekt. Er is dan sprake van black-boxes waar veel actoren deel van uitmaken.

8.4 Een succesvol proces

ANT heeft bijgedragen aan het verklaren van de ontwikkelingen in de twee genoemde casussen. Met behulp van empirische gegevens is in beeld gebracht welke actoren welke rol in de processen spelen. Op basis daarvan is te concluderen dat een aantal factoren van doorslaggevend belang blijken te zijn in de behandelde casussen.

Ten eerste zijn financieringsafspraken van cruciaal belang. Het is niet mogelijk regionaal openbaar vervoer kostendekkend te exploiteren, publieke organisaties zullen dus altijd een exploitatiebijdrage

moeten leveren. Zij zullen dit enkel doen wanneer zij een bepaalde potentie van een verbinding verwachten. Die te verwachten potentie is middels haalbaarheidsonderzoeken in beeld te brengen. Bijzonder is dat het haalbaarheidsonderzoek in de casus Hengelo – Bad Bentheim qua vervoerprognose minder gunstig is dan bij de casus Nijmegen – Kleve, maar dat in de eerstgenoemde casus wel een tijdelijke treinverbinding is gerealiseerd en in de tweede niet. Daarvoor zijn meerdere verklaringen. De eerste is af te leiden uit het haalbaarheidsonderzoek zelf: voor de proef met de Grensland Express zijn geen infrastructurele maatregelen nodig, in tegenstelling tot de verbinding Nijmegen – Kleve. Dat maakt de investering minder groot.

Ten tweede is de politieke wil van belang. De Grensland Express is tot stand gekomen door de inzet van lokale en regionale bestuurders, die samen één en hetzelfde nastreven, een treinverbinding. In de andere casus zijn de meningen over de modaliteit verdeeld en is er geen eensgezinde politieke wil. Bij een eensgezinde politieke wil hoort een goede samenwerking. In beide casussen is gebleken dat betrokkenen aan weerszijde van de grens tevreden zijn over de samenwerking.

Ten derde speelt de grens als actor een rol. Deze kenmerkt zich door organisatieverschillen, technische verschillen en heeft invloed op de mobiliteit. Daarmee vormt de grens een black-box die diverse actoren bevat. Hoewel er duidelijk organisatieverschillen bestaan heeft dit in beide casussen geen nadelige invloed op de samenwerking, de geïnterviewden personen toonden zich allemaal tevreden over de samenwerking met hun buitenlandse partners.

Tot slot spelen gunstige omstandigheden een rol. De proef met de Grensland Express werd mede mogelijk gemaakt door financiële bijdragen in het kader van rijksbeleid en het INTERREG-programma Deutschland-Nederland. Dergelijke programma's zijn niet direct aan een bepaalde verbinding gerelateerd, maar bieden belangrijke mogelijkheden op het gebied van financiering.

8.5 Aanbevelingen

Uit het onderzoek zijn enkele aanbevelingen af te leiden. Ten eerste gaat het om aanbevelingen voor vervolgonderzoek over regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Vervolgens zijn aanbevelingen gedaan met betrekking tot de opzet van een proces voorafgaand aan de realisatie van grensoverschrijdende regionale railverbindingen.

8.5.1 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

In dit onderzoek zijn twee casussen bestudeerd en met elkaar vergeleken. Dit geeft een duidelijk beeld van de ontwikkelingen in beide casussen. Om een breder beeld over dit onderwerp te krijgen is het nodig om een vergelijkbaar onderzoek bij andere casussen uit te voeren. De ANT biedt daarbij een goede basis.

Bij andere casussen is ook te denken aan casussen met het andere buurland: België. Het is te verwachten dat een aantal aspecten vergelijkbaar zijn met de Duits – Nederlandse casussen, maar er kunnen ook bepaalde verschillen optreden. Daarnaast is het aan te bevelen om een zelfde methode op een binnenlandse regionale railverbinding toe te passen. Door een vergelijking te maken met een grensoverschrijdende casus zijn verschillen en overeenkomsten in beeld te brengen.

8.5.2 Aanbevelingen voor succesvol problematiseren en interesseren

Iedere regionale grensoverschrijdende railverbinding is uniek en kent verschillende actoren die een rol spelen. Ieder proces verdient dan ook een eigen aanpak. Dat neemt niet weg dat een aantal actoren steeds terugkomen, zij het dat hun rol wellicht anders is. De actor-netwerktheorie biedt aanknopingspunten om hier mee om te gaan.

Ten eerste is er de fase van problematiseren. Hierbij is het van belang dat initiatiefnemers duidelijk in beeld brengen welke actoren welke identiteit aannemen en of en hoe het mogelijk en nodig is deze te veranderen. Het gezegde ‘bezint eer ge begint’ is hier op zijn plaats. In het geval van een regionale grensoverschrijdende treinverbinding is aan de volgende zaken te denken:

- De huidige toestand van de infrastructuur en de mogelijkheden deze te veranderen.
- Mogelijke subsidiebronnen en de wijze waarop deze aan zijn te spreken
- Mogelijke tegenstanders van een railverbinding of een bepaalde vorm van een railverbinding
- Technische mogelijkheden en daarbij horende kosten
- De visie van bestuurlijke actoren zoals gemeenten en regionale overheden
- Het potentieel reizigers dat te verwachten is.

Een goed opgezet haalbaarheidsonderzoek kan hieraan een duidelijke bijdrage leveren. Een dergelijk onderzoek moet vertrouwen van alle betrokken hebben en ook begrijpelijk en beknopt zijn.

Daarnaast zijn inzichten te verkrijgen door met bestuurlijke partijen overleg te voeren en zo het initiatief daarop af te stemmen.

Pas wanneer duidelijk is wat de toestand is van de diverse actoren is, dan is het aan te raden om van start te gaan met de fase van interesseren. Dit klinkt wellicht vrij theoretisch, maar het is van belang om goed op de hoogte te zijn van alles wat een rol speelt en dan pas verder te gaan met het daadwerkelijk pogen een railverbinding te realiseren. Het is namelijk beter dat het iets langer duurt om alles in beeld te krijgen dan dat het proces in een later stadium door onduidelijkheden vastloopt. Bij het interesseren is het van belang om alle actoren mee te krijgen, waarvan in de fase van problematiseren duidelijk is geworden dat zij een rol spelen. Dat geldt met name voor actoren wiens medewerking echt noodzakelijk is om een railverbinding mogelijk te maken, de zogenoemde

obligatory passage points. Hierbij is te denken aan een haalbaarheidsonderzoek, de railinfrastructuur en subsidiebronnen. Voor sommige actoren die niet te interesseren zijn is het wellicht mogelijk deze door andere actoren te vervangen. Denk aan een bepaald voertuig dat niet op een bepaald baanvak mag rijden of een niet meewerkende bestuurlijke partij wiens medewerking niet noodzakelijk, maar wel wenselijk is.

Indien de fase van interesseren succesvol is afgerond en de benodigde actoren geïnteresseerd zijn vindt translatie plaats en kan een actor-netwerk worden gevormd; de fase van enrolment gaat van start. Wanneer het interesseren succesvol is afgerond is de kans groot dat deze fase probleemloos verloopt.

Referentielijst

Arcadis & IVV-Aachen. (2007). *Grensoverschrijdende spoorverbindingen Hengelo – Bad Bentheim – Nordhorn en Rheine. Haalbaarheidsonderzoek.*

Arriva. (2011). *Reisinformatie, folders en busboekjes.* Vinddatum 11 februari 2012, op <http://www.arriva.nl/reisinformatie/folders-en-busboekjes/groningen/>.

Bentheimer Eisenbahn. (2010). *Die Verbindung zwischen Twente und Grafschaft Bentheim.* 11 februari 2012, op <http://www.bentheimer-eisenbahn-ag.de/eisenbahn/personenverkehr/grenslan-express/>.

BN De Stem. (2008). *‘Die verbinding had er al jaren moeten zijn’.* Vinddatum 12 februari 2012, op <http://www.bndestem.nl/regio/zeeland/3035893/Die-verbinding-had-er-al-lang-moeten-zijn.ece>.

Bouwens, S. (2008). *Over de streep. Grensarbeid vanuit Zuid-Limburg naar Duitsland, 1958-2001.*

Bozuwa, J., Korteweg A., Van Dijk, W. & Berg J. (2009). *Railverbinding Emmen – Meppen.* ECORYS Nederland BV.

Brooks, M.P. (2002). *Planning Theory for Practitioners.* Chicago: American Planning Association.

Buck Consultants International, IVV, Movares. (2008). *Rapport Euregionale Mobiliteit*

Buck Consultants International, Movares & IVV-Aachen. (2008). *HST CrossBorder connect. Business Cases railverbindingen Eindhoven – Duitsland.*

Buvelot, R. (2009). *Openbaar vervoerverbinding Heerenveen-Groningen.* Quooste.

Callon, M. (1986). *Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay.*

Dagblad van het Noorden. (2011). *Raad Coevorden wil trein naar Duitsland.* Vinddatum 11 februari 2012, op <http://www.dvhn.nl/nieuws/drenthe/article1089991.ece/Raad-Coevorden-wil-trein-naar-Duitsland>.

DeGroesbeek.nl. (2011). *Spoorlijn Nijmegen-Kleve: nee is nee.* Vinddatum 6 maart 2012, op <http://www.degroebeek.nl/lokaal-nieuws/11371/spoorlijn-nijmegen-kleve-nee-nee/>.

De Lijn. (2004). *Spartacusplan Concept Regionet Limburg.*

De Lijn. (2011). *Spartacus: principiële keuze voor elektrische sneltram tussen Hasselt en Maastricht.* Vinddatum 12 februari 2012, op http://www.delijn.be/mobiliteitsvisie2020/spartacus/nieuws/Spartacus__principiele_keuze_voor_elektrische_sneltram_tussen_Hasselt_en_Maastricht.htm.

DerWesten. (2011). *Verwaiste Gleise.* Vinddatum 27 maart 2012, op <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-kleve-und-der-region/verwaiste-gleise-id4561815.html>.

DHV. (2004). *Haalbaarheidsonderzoek spoorwegverbinding Heerlen-Aachen via bedrijventerrein Avantis.* DHV Ruimte en Mobiliteit BV.

DHV, Spiekermann, StadtUmBau. (2011). *Alternatieven voor een railverbinding Nijmegen – Kleve – Weeze - Airport Eindrapport.* Sintropher.

Die euregiobahn.(2009). *Interregmittel für grenzüberschreitenden ÖPNV.* Vinddatum 8 maart 2012, op http://www.dieeuregiobahn.de/erb-ressorts/news-infos/aktuelles/artikel/aktuell/interregmittel-fuer-grenzueberschreitenden-oepnv/?tx_ttnews%25Byear%25D=2009&tx_ttnews%25Bmonth%25D=06&tx_ttnews%25Bday%25D=29&cHash=19b9720ed31978f2c32ad157df3c074b.

ERTMS. (2010). *Deployment World Map.* Vinddatum 1 maart 2012, op <http://www.ertms-online.com/>.

Eurlings C. (2010). *Rijksbijdrage pilot spoorvervoer Hengelo - Bad Bentheim.*

Gellner, E. (2006). *Nations and Nationalism.* Oxford: Blackwell Publishing Ltd.

- Gemeente Hengelo. (2010). *Raadsbesluit Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer Hengelo – Bad Bentheim*.
- Geurs, K., Haaijer, R. & Van Wee B. (2006). Option Value of Public Transport: Methodology for Measurement and Case Study for Regional Rail Links in the Netherlands. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 26:5, 613-643.
- Goes, R.J.G. (2010). *Actoren en grote infrastructuurprojecten. Een Actor Netwerk-perspectief op de positie van actoren tijdens het planvormingsproces van een groot infrastructuurproject*. Masterthesis Planologie, Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Goudappel Coffeng. (2011). *Sintropherproject Nijmegen – Kleve. Review afweging en bestuurlijke keuzen*.
- Het Nieuwsblad. (2011a). *Gemeentebestuur wil volwaardig treinstation*. Vinddatum 12 april 2012, <http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=GV3IAO1A>.
- Het Nieuwsblad. (2011b). *Treinverkeer opnieuw mogelijk vanaf 2013*. Vinddatum 15 juni 2012, op <http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=F43HGKQB>.
- Iddink, J. (2008). *Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer. Dood spoor of vliegende start?* Afstudeerrapport NHTV Internationale Hogeschool Breda, fractie CDA.
- INTERREG Deutschland – Nederland. (2010). *Aanvraagformulier voor een bijdrage uit het programma INTERREG IV A Deutschland – Nederland. Schienenverbindung Oldenzaal – Bad Bentheim*.
- INTERREG IV A Deutschland – Nederland. (2012a). *Wat is INTERREG?* Vinddatum 27 februari 2012, op http://www.deutschland-nederland.eu/seiten/interreg/was_ist_interreg.cfm.
- INTERREG IV A Deutschland – Nederland. (2012b). *Projecten* Vinddatum 6 maart 2012, op <http://www.deutschland-nederland.eu/seiten/projekte.cfm>.
- IVV-Aachen (2005). *Grensoverschrijdend openbaar vervoer Arnhem – Emmerich*. Kort verslag.
- Koopmans, G.P.J. & Cramer, E.A. (2008). *De grenzen voorbij; Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer*. Initiatiefnota Tweede Kamer der Staten - Generaal.
- L1. (2007). *CDA wil weer trein Maastricht-Aken*. Vinddatum 12 februari 2012, op <http://www.l1.nl/nieuws/cda-wil-weer-trein-maastricht-aken>.
- Landkreis Grafschaft Bentheim. (2010). *Schließung der SPNV Angebotslücke Bad Bentheim – Oldenzaal. Beschlussvorlage*.
- Latour, B. (1997). *On Actor Network Theory: A few clarifications*. CSI-Paris.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, J. (1992). *Notes on the Theory of Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity*. Lancaster: Centre for Science Studies, Lancaster University.
- Lazaroms, J. (2011). *Schrappen trein Brabant België is nog onzeker*. Vinddatum 12 februari 2012, op <http://www.bndestem.nl/regio/roosendaal/9566869/Schrappen-trein-Brabant-Belgie-is-nog-onzeker.ece>.
- Leroy, P., Horlings, I. & Arts, B. (2009). *Het ontbrekende hoofdstuk. Theorie en samenleving als inspiratiebron voor een goede probleemstelling*.
- Luijt, D. (2010). *Capaciteitsanalyse Groningen – Leer drgl 2011*. ProRail V&D / Vervoersanalyse & Capaciteitsontwikkeling (VACO).
- Martens, K. (2012). *Nut en gebruik van (planologische) theorieën in de bachelor thesis*. Collegesheets Vobathe Radboud Universiteit Nijmegen.
- Naafs, J.P. (2009). *Relaties in het transdisciplinaire maakproces*. Master thesis Universiteit Utrecht.

- Movares Nederland B.V. (2011). *RegioMetro Amsterdam Almere. Verbinding in de blauwe metropool*.
- NS. (2012). *Reisplanner*. Vinddatum 11 februari 2012, op <http://www.ns.nl/reisplanner-v2/index.shtml>.
- Ophelders, R. (2011). *Eerste trein rijdt over spoor Maastricht-Lanaken*. Vinddatum 12 februari 2012, <http://www.limburger.nl/article/20110610/REGIONIEUWS01/110619940/0>
- Peeters, H. (2011). *'Liever tram dan trein tussen Nijmegen en Kleef'*. Vinddatum 22 maart 2012, op De Gelderlander, <http://www.gelderlander.nl/voorpagina/nijmegen/8294100/Liever-tram-dan-trein-tussen-Nijmegen-en-Kleef.ece>.
- Projectburo RijnGouweLijn. (2003). *Nota Voorkeursalternatief RijnGouweLijn Oost*. Leiden: Projectbureau RijnGouweLijn.
- Prorail. (z.j.). *Treinbeveiliging*. Vinddatum 1 maart 2010, op <http://www.prorail.nl/Overheden/Pages/Treinbeveiliging.aspx>.
- Provincie Drenthe. (2009). *Railvisie Drenthe 2040*.
- Provincie Overijssel. (2008). *Onderzoek naar treinverbinding tussen Oldenzaal en Bad Bentheim*. Persbericht.
- Raad voor het openbaar bestuur. (2008). *Besturen over grenzen*.
- Regio Twente. (2010). *Voorstel dagelijks bestuur, proef treinverbinding Hengelo – Oldenzaal – Bad Bentheim*.
- Rietveld P. (2002). Een afwegingskader voor beleid in verkeer en vervoer: kosten-batenanalyse en multicriteria-analyse. In G.P. Van Wee & M. Dijkstra (red.) *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen* (pp. 241-265). Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Rijksoverheid. (2009). *Krimp leidt niet altijd tot afnemende woningvraag*. Vinddatum 8 maart 2012, op <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2009/11/27/krimp-leidt-niet-altijd-tot-afnemende-woningvraag.html>.
- Rijksoverheid. (z.j.) *Wat zijn Schengenlanden?*. Vinddatum 28 maart 2012, op <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/europese-unie/vraag-en-antwoord/wat-zijn-schengenlanden.html>.
- Syntus. (2006). *Treindienst Arnhem-Emmerich stopt per 1 juli 2006*. Vinddatum 12 februari 2012, op http://syntus.nl/inhoud/nieuws/nieuws_detailpagina.asp?niid=103.
- Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer. (z.j.). *Roermond-Mönchengladbach*. Vinddatum 12 februari 2012, op http://www.viev.nl/Page/GS2_ML_Roerm_MGladb.htm.
- Verschuren, P.J.M. & Doorewaard, J.A.C.M. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- VVD & CDA. (2010). *Vrijheid en verantwoordelijkheid, Regeerakkoord VVD-CDA*.
- Walraven M (2010). *Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbindung Nijmegen – Kleve*. VIEV
- Walraven, M. (2012, 19 mei). Nu voor tramtrein naar Kleef kiezen. *De Gelderlander*.
- Visscher, Q. (2010, 12 december). Boemeltjes bij de Duitse grens in ere hersteld. *Trouw*, p. 10.
- Wergroep MER-commissie. (2002). *Notitie Multi Criteria Analyse in Milieu Effect Rapportage*.
- WTNW. (2009). *Geschiedenis*. Vinddatum 12 februari 2011, op <http://www.wtnw.nl/geschiedenis.php>.

Bijlagen

Bijlage 1: overzicht grensoverschrijdende regionale railverbindingen

Deze bijlage geeft een overzicht van de verschillende regionale verbindingen in Nederland. Ten eerste is daarbij aandacht besteed aan verbindingen die momenteel in gebruik zijn. Vervolgens is aandacht besteed aan railverbindingen die fysiek aanwezig zijn, maar waarover geen regionaal railvervoer plaatsvindt. In alle gevallen gaat het om treinverbindingen, regionale tramverbindingen bestaan nog niet.

Grensoverschrijdende regionale verbindingen

Hieronder is een overzicht van de bestaande grensoverschrijdende regionale verbindingen opgenomen en is informatie over de verschillende railverbindingen weergegeven. Als eerste zijn de verbindingen met Duitsland besproken, daarna de verbindingen met België.

Groningen - Leer

De meest noordelijk gelegen internationale railverbinding verbindt de stad Groningen met het Duitse Leer, via Nieuweschans. Vervoerder Arriva rijdt hier iedere twee uur een stoptrein tussen Groningen en Leer (Arriva, 2011). Op het Nederlandse gedeelte van het traject rijden ook nog andere stoptreinen, zodat daar een frequentere dienstregeling geldt. Er zijn plannen voor uitbreiding van de treindienst op dit traject met een sneltrein, tussen Groningen en Leer die dus minder vaak stopt (Luijt, 2010). Vanwege onder andere de beperkte capaciteit op het traject zijn deze plannen nog niet gerealiseerd.

Hengelo – Bad Bentheim

Sinds december 2010 is op deze spoorlijn een regionale treindienst aanwezig, de Grensland Express. Deze treindienst wordt verzorgd door de Bentheimer Eisenbahn en Syntus (Bentheimer Eisenbahn, 2010). Het gaat om een proef van drie jaar waarbij bestaande Nederlandse treinstellen zijn ingezet. Of de treindienst daarna nog blijft bestaan hangt af van het reizigersaanbod (Visscher, 2010). Naast deze regionale treinen is het spoor ook in gebruik door intercity's van NS Hispeed (NS, 2012).

Enschede - Gronau

Deze spoorlijn is in 2001 heropend voor reizigersvervoer, sinds dat jaar rijden hier Duitse treinen (Visscher, 2010). Ieder uur rijdt een trein van Enschede naar Münster, daarnaast rijdt ieder uur een trein van Enschede naar Dortmund. Samen vormen deze treinen een halfuurdienst tussen Enschede en Gronau (NS, 2012).

Venlo - Hamm

Vanaf Venlo rijdt ieder uur een Regional Express van vervoerder Keolis naar Hamm (NS, 2012). Dit treintype is te vergelijken met een sneltrein en rijdt voor een regionale verbinding vrij ver Duitsland in.

Heerlen - Aachen

De meest zuidelijke regionale railverbinding met Duitsland wordt gevormd door de verbinding tussen Heerlen en Düren of Stollberg Altstadt (NS, 2012). Deze trein rijdt ieder uur en bestaat uit twee treinstellen van de Deutsche Bahn die ieder een verschillend begin- of eindpunt in Duitsland hebben.

Maastricht – Luik

Sinds december 2011 is er weer een regionale treinverbinding tussen Maastricht en Luik, die de Intercity tussen deze twee steden vervangt. Deze stoptrein van de NMBS stopt op alle stations tussen Maastricht en Luik Guillemins, waaronder het Nederlandse Eijsden (NS, 2012).

Roosendaal – Antwerpen

Tussen Roosendaal en Antwerpen rijdt ieder uur een stoptrein van de Belgische vervoerder NMBS. Daarnaast rijdt er op dit traject een intercity, die nergens stopt tussen Roosendaal en Antwerpen Centraal (NS, 2012). Op termijn verdwijnt deze intercity, een Fyra trein via de HSL volgt deze op. Men onderzoekt de mogelijkheden om een Belgische trein die nu tot de grensplaats Essen rijdt door te trekken naar Roosendaal (Lazaroms, 2011).

Overzicht mogelijke grensoverschrijdende regionale verbindingen

Hieronder is een overzicht gegeven van fysiek aanwezige railverbindingen die momenteel niet in gebruik zijn.

Emmen – Meppen

In 2009 is in opdracht van de provincie Drenthe verkennend onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een nieuwe grensoverschrijdende spoorlijn tussen Emmen en Meppen (Bozuwa, Korteweg, Van Dijk & Berg, 2009). In dit onderzoek is aandacht besteed aan de mogelijkheden voor zowel goederenvervoer als reizigersvervoer. Uit het onderzoek blijkt dat de vervoerpotenties te laag zijn voor de aanleg van deze spoorverbindingen.

Coevorden – Bad Bentheim

Deze spoorlijn wordt momenteel enkel gebruikt voor goederenvervoer. De lokale politiek in Coevorden acht een passagiersdienst over deze spoorlijn wenselijk (Dagblad van het Noorden, 2011). Aan Duitse zijde wordt aandacht besteed aan dit onderwerp. De provincie Drenthe besteedt hieraan in haar railvisie aandacht, maar geeft niet direct aan hier voor of tegen te zijn. Feit is dat maar een kort gedeelte van de spoorlijn op Nederlands grondgebied ligt (Provincie Drenthe, 2009).

Arnhem – Emmerich

Op deze spoorverbinding vindt geen regionaal reizigersverkeer plaats. Hogesnelheidstrein ICE rijdt over deze spoorlijn, maar stopt niet in Emmerich (NS, 2012). In 2006 heeft er tussen Arnhem en Emmerich tijdelijk als proef een regionale trein gereden, die enkel in het weekend reed (Syntus, 2006). In juli 2006 is deze treindienst beëindigd wegens technische redenen en een laag gebruik. Het beperkte gebruik van deze treindienst heeft wellicht te maken gehad met het beperkt aantal ritten en het gegeven dat de trein enkel in het weekend reed.

Nijmegen – Kleve

De spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve is niet meer in gebruik maar is nog wel fysiek aanwezig. Aan beide zijden van de grens is er belangstelling van heropening van deze lijn. Hierbij is naast het doortrekken van een Duitse Regional Express, een trein, overwogen een tramverbinding te realiseren (Goudappel Coffeng, 2011). Uit dit onderzoek blijkt dat de tramverbinding voordelen biedt ten opzichte van de treinverbinding. Het gaat daarbij om technische aspecten, zoals minder kosten voor railinfrastructuur en treinbeveiliging, maar ook om de flexibiliteit van de tram die bijvoorbeeld naar het stadscentrum van Nijmegen door kan rijden. Anderzijds blijkt uit een ander onderzoek dat een tram juist duur uit kan vallen doordat een tramsysteem nieuw is in de regio (DHV, Spiekermann, StadtUmBau, 2011). Daardoor duurt de ontwikkeling langer, wat ook weer tot meer kosten leidt. De bestaande spoorlijn loopt via de plaats Groesbeek, waar de meerderheid van de gemeenteraad geen voorstander is van een railverbinding (DeGroesbeek.nl, 2011).

Roermond – Mönchengladbach

Het Nederlandse gedeelte van deze spoorlijn is niet meer in gebruik. Er waren initiatieven om de regionale trein op het Duitse gedeelte van het traject door te trekken naar Roermond, maar de plannen werden door de Nederlandse overheden niet haalbaar geacht (Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer, z.j.). Zover bekend is er de laatste jaren weinig ontwikkeling met betrekking tot het toelaten van reizigersvervoer op dit traject.

Heerlen – Aachen via bedrijventerrein Avantis

Momenteel is er een treinverbinding van Heerlen naar Aachen via Herzogenrath. In 2004 is onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van een spoorverbinding tussen Heerlen en Aachen via bedrijventerrein Avantis (DHV, 2004). Het tracé verloopt grotendeels via bestaand en te reactiveren spoor, daarnaast dient ruim vier kilometer aan nieuw spoor aangelegd te worden om deze verbinding te realiseren. In augustus 2011 is aangegeven dat de men er naar streeft de realisatie van de spoorverbinding medio 2012 aan te besteden, zodat de treindienst eind 2016 van start kan gaan (Parkstad Limburg, 2011). Daarvoor is het wel nodig dat men aan Duitse zijde voldoende financiële middelen reserveert, in Nederland heeft dit al plaatsgevonden.

Maastricht – Aachen

Een gedeelte van de spoorlijn tussen Maastricht en Aachen is momenteel in gebruik als binnenlandse verbinding, een ander deel als museumspoorlijn. Behalve een idee van het CDA (L1, 2007) zijn er zover bekend geen plannen de lijn te reactiveren voor reizigersverkeer.

Maastricht – Hasselt

De spoorlijn tussen Maastricht en Hasselt is momenteel gedeeltelijk in gebruik voor goederenvervoer (Ophelders R., 2011). De Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn stelt in het zogenoemde Spartacusplan voor om deze lijn via Lanaken op te nemen in een nieuw te ontwikkelen vervoernetwerk (De Lijn, 2004). Deze lijn zal dan als sneltramlijn fungeren. In 2011 heeft de Vlaamse regering De Lijn gevraagd samenwerkingsovereenkomsten met Nederland uit te werken. De Lijn verwacht veel van de verbinding en verwacht dat het aantal reizigers per jaar op de gehele verbinding de 6,8 miljoen kan halen. (De Lijn, 2011).

Weert - Neerpelt

Deze spoorlijn maakt evenals de verbinding Roermond – Mönchengladbach deel uit van de IJzeren Rijn. De Werkgroep Treinreizigers Neerpelt-Weert (WTNW) zet zich in voor reizigersvervoer op deze spoorlijn, middels het doortrekken van de Belgische IR trein tussen Antwerpen en Neerpelt naar Roermond (WTNW, 2009). Volgens de werkgroep is er vanuit de Belgische vervoerder NMBS en vanuit de betrokken gemeenten belangstelling voor deze passagiersverbinding. De trein uit Antwerpen wordt in 2013 doorgetrokken naar Hamont, dat aan de Belgische zijde van de grens is gelegen. Er is nog geen akkoord aan Nederlandse zijde om de trein naar Nederland door te laten rijden (Het Nieuwsblad, 2011b).

Hogesnelheidslijn Breda - Antwerpen

De hogesnelheidslijn tussen Breda en Antwerpen kent geen grensoverschrijdende regionale treindienst. In België ligt het station Noorderkempen, dat een directe verbinding met Antwerpen kent. Het is nog niet geheel duidelijk of er ook internationale treinen gaan stoppen op dit station. De Belgische gemeenten in de regio wensen wel een uitbreiding van de treindienst, maar bezuinigingen leiden juist tot versoering daarvan (Het Nieuwsblad, 2011a). Het gaat in deze situatie om een hogesnelheidslijn, die naar verwachting geen echte lokale functie zal krijgen.

Terneuzen – Gent

Deze spoorlijn is als goederenspoorlijn in gebruik. Net als in de rest van Zeeuws-Vlaanderen rijden er geen passagierstreinen. Er zijn initiatieven voor een regionale passagiersverbinding, maar concrete plannen zijn er niet. Daarnaast zijn er twijfels over het aantal passagiers dat van de verbinding gebruik zou maken (BN De Stem, 2008).