

De grensoverschrijdende realisatie van regiorail

Stef van den Ackerveken
Student Planologie, Radboud Universiteit Nijmegen
stef.vd.ackerveken@student.ru.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

De grensoverschrijdende realisatie van regionaal

Het aantal regionale grensoverschrijdende railverbindingen is beperkt in vergelijking met binnenlandse verbindingen. De precieze oorzaken hiervoor zijn niet bekend. Wellicht heeft het te maken met een beperkte vervoervraag, heeft het weinig politieke aandacht of levert de grens technische en administratieve barrières op. Een aantal publicaties besteedt aandacht aan dit onderwerp. Vaak zijn dat beleidsdocumenten of haalbaarheidsstudies, gericht op één of meerdere specifieke verbindingen. Daarnaast is in de landelijke politiek aandacht aan dit onderwerp besteed. Onderzoek gericht op de zaken die een rol spelen in het proces van realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen ontbreekt echter.

Welke aspecten precies een rol spelen bij de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen is niet duidelijk, feit is wel dat ze zeer divers zijn. Het kan gaan om bijvoorbeeld politieke, technische, maatschappelijke en economische factoren. Om met dit veelvoud aan aspecten om te gaan is actor-netwerktheorie (ANT) toegepast. Deze omvangrijke theorie, die steeds in ontwikkeling is, biedt mogelijkheden om op een open maar wel gestructureerde wijze deze aspecten te bestuderen. Bij toepassing van ANT is een proces met betrekking tot realisatie van een railverbinding in drie fasen in te delen. Ten eerste is er het problematiseren, waarbij initiatiefnemende actoren de identiteit van andere actoren (zowel mensen, organisaties als dingen) vast proberen te stellen en bekijken hoe deze wellicht te wijzigen is. In de fase van interesseren pogen initiatiefnemende actoren andere actoren te overtuigen een gewenste identiteit aan te nemen. Indien dit slaagt vindt enrolment plaats, diverse actoren vormen samen een actor-netwerk, een railverbinding wordt gerealiseerd.

Middels ANT zijn de casussen Hengelo – Bad Bentheim en Nijmegen – Kleve bestudeerd en vervolgens met elkaar vergeleken. Hieruit is gebleken dat de diverse haalbaarheidsonderzoeken een belangrijke rol spelen bij het problematiseren, maar reizigersprognoses niet doorslaggevend zijn. Daarnaast speelt de grens een diverse rol en kenmerkt zich door diverse politieke en administratieve systemen, technische kenmerken en andere verplaatsingspatronen. Politieke wil en inzet is van cruciaal belang voor de realisatie van verbindingen. Zo zetten lokale en regionale politici zich bij de casus Hengelo – Bad Bentheim in voor een treinverbinding, wat in de proef met de Grensland Express heeft geresulteerd. Bij de verbinding tussen Nijmegen en Kleve leiden wisselende voorkeuren tussen trein of tram niet tot eensgezindheid en leidt dit er toe dat het interesseren van diverse actoren moeizaam verloopt. Lokale en externe omstandigheden in combinatie met politieke wil beïnvloeden zo de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Vergeleken met het aantal binnenlandse regionale railverbindingen is het aantal regionale grensoverschrijdende railverbindingen zeer beperkt. In de twintigste eeuw zijn diverse grensoverschrijdende treinverbindingen gesloten. Sinds de oprichting van de Europese Unie neemt de betekenis van landsgrenzen echter af en bevordert men grensoverschrijdende samenwerking. Bovendien is de exploitatie van een aantal regionale railverbindingen in Nederland en Duitsland aanbesteed wat heeft geleid tot het gebruik van moderne railvoertuigen.

Hoewel enkele ontwikkelingen een positieve invloed op de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen hebben, is het aantal van deze verbindingen nog steeds beperkt. Een duidelijke verklaring hiervoor is niet beschikbaar, wel zijn een aantal mogelijke verklaringen te noemen. Wellicht levert de samenwerking tussen landen aan beide zijden van de grens problemen op. Of is de vraag van reizigers naar dergelijke verbindingen laag. Of durft men vanwege onzekerheden omtrent reizigersaantallen hier niet aan te beginnen. Of stelt men openbaar vervoer in eigen land voorop. Of is er gewoonweg geen aandacht voor.

Er is weinig onderzoek naar dit onderwerp uitgevoerd. Maatschappelijke en politieke aandacht is wel aanwezig. Zo zetten maatschappelijke organisaties zoals de Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer (VIEV) zich in voor de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen (Walraven, 2010). Daarnaast zijn diverse publieke debatten georganiseerd, zoals bijvoorbeeld in Groesbeek. Bovendien zijn verschillende haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd met als doel inzicht te verkrijgen in de vervoerwaarde en technische mogelijkheden van een bepaalde railverbinding. Dit alles vormt aanleiding om inzicht te krijgen in de aspecten die van belang zijn bij grensoverschrijdende regionale railverbindingen.

1.2 Opzet paper

In deze paper staat het verkrijgen van inzicht in de totstandkoming van grensoverschrijdende regionale railverbindingen centraal. Om hier meer inzicht in te verkrijgen is een meervoudige casestudy uitgevoerd, bestaande uit twee casussen: Nijmegen – Kleve en Hengelo – Bad Bentheim.

Alvorens de casestudy is toegelicht is een beknopte beschrijving gegeven van de huidige stand van zaken met betrekking tot regionale grensoverschrijdende regionale railverbindingen. Daarna is aandacht besteed aan actor-netwerktheorie. Bij het bestuderen van de casussen is daarvan gebruik gemaakt. Dit biedt mogelijkheden om op een gestructureerde en open wijze in beeld te brengen welke aspecten welke rol spelen. De wijze waarop actor-netwerk theorie toegepast is in beide casussen is verderop toegelicht. Vervolgens volgt een beschrijving en analyse van beide casussen. De afsluiting is gevormd door een conclusie en aanbevelingen.

2. Nostalgisch spoor en nieuwe kansen

Om inzicht te verkrijgen in de totstandkoming van regionale grensoverschrijdende railverbindingen is het van belang een beeld te hebben van de bestaande situatie met betrekking tot deze verbindingen en de aandacht die dit onderwerp krijgt.

2.1 Onderzoek en aandacht regionale grensoverschrijdende railverbindingen

Naar dit thema is slechts in beperkte mate onderzoek uitgevoerd. Wanneer onderzoek is gedaan, richt dit zich meestal op specifieke railverbindingen. Voorbeelden zijn onderzoeken naar de haalbaarheid van een railverbinding tussen Heerlen en Aachen via bedrijventerrein Avantis (DHV, 2004) en een meer algemeen beleidsdocument van bijvoorbeeld een stadsregio, zoals het Regionaal Plan 2005 – 2020 van de Stadsregio Arnhem – Nijmegen (2006, p. 29).

Een document dat aantoont dat dit onderwerp ook op de nationale politieke agenda staat is de initiatiefnota *Grenzeloos Genoeg(en)? Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer* van de Tweede Kamerleden Koopmans en Cramer (2008). Deze nota richt zich met name op het verklaren van het gegeven dat regionale grensoverschrijdende railverbindingen minder reizigers aantrekken dan regionale binnenlandse railverbindingen en het formuleren van een visie om het gebruik van regionale grensoverschrijdende railverbindingen te verbeteren.

2.2 Haalbaarheidsonderzoek

Om afwegingen met betrekking tot beleid op het gebied van verkeer en vervoer te maken wordt veelal gebruik gemaakt van multicriteria-analyses (MCA) en/of kosten-batenanalyses (KBA) (Rietveld, 2002, p. 241, 242). Deze analyses dienen als hulpmiddel om een objectief beeld van een bepaalde beleidskeuze te schetsen. De mate van objectiviteit is echter afhankelijk van een aantal keuzes die in dergelijke analyses gemaakt moeten worden. Immers moeten bepaalde invoergegevens gebruikt en eventueel gekwantificeerd worden en worden mogelijk gewichten aan bepaalde waarden toegekend. Zodoende moeten vaak keuzes worden gemaakt of aannames worden gedaan, welke weer op kwalitatieve wijze beredeneerd worden.

Alvorens beleidskeuzes over de realisatie van een regionale grensoverschrijdende railverbinding worden gemaakt is het gebruikelijk een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. Een inventarisatie van diverse haalbaarheidsonderzoeken leert dat dergelijke onderzoeken meestal aandacht besteden aan de technische haalbaarheid en kosten-baten verhoudingen. Voor dat laatste zijn gegevens nodig met betrekking tot het verplaatsingsgedrag van mensen, welke in veel gevallen voor binnenlandse verplaatsingen ruimer beschikbaar zijn dan voor grensoverschrijdende verplaatsingen.ⁱ

2.3 Regionale grensoverschrijdende railverbindingen in Nederland

Uit inventarisatie blijkt dat het aantal grensoverschrijdende regionale railverbindingen beperkt is in vergelijking met het aantal grensoverschrijdende spoorlijnen dat fysiek, al dan niet in bruikbare toestand, aanwezig is. Bij veel van die spoorlijnen zijn initiatieven om de lijnen te heropenen voor regionaal railvervoer. Ook zijn de afgelopen jaren enkele regionale grensoverschrijdende railverbindingen geopend en is een proef opgestart en beëindigd.ⁱⁱ

2.4 De Grens

Een regionale grensoverschrijdende railverbinding kenmerkt zich vanzelfsprekend door het overschrijden van een landsgrens. In eerste instantie lijkt een grens in deze tijd wellicht zeer eenvoudig te overschrijden, maar een dergelijke grens kenmerkt zich door diverse aspecten. Ten eerste kennen grenzen een politiek-materiële dimensie waarbij het afbaken van een bepaald territorium centraal staat (Bouwens, 2008, p.24). Middels bijvoorbeeld grenspalen en –stenen zijn grenzen in beeld gebracht, zodat de scheiding tussen landen duidelijk werd en dit grenscontroles uitvoerbaar maakte. Naast gebieden scheidt de grens in deze betekenis ook bestuurlijke en administratieve systemen. Wanneer het beleid aan twee zijden van de grens verschilt, heeft dit invloed op de ontwikkelingen aan beide zijden van de grens. Daarnaast kunnen verschillende systemen het uitvoeren van activiteiten aan de andere zijde van de grens belemmeren.

Naast de politiek-materiële dimensie kent de grens ook een sociaal-culturele dimensie. Deze grenzen, die bijvoorbeeld religieuze, etnische of inkomensgroepen van elkaar scheiden kunnen gelijk zijn aan politiek-materiële grenzen, maar kunnen daar ook van afwijken (Boelens, 2008, p. 25). Het kan zijn dat alle leden van een bepaalde natie binnen de grenzen van een staat wonen, maar het kan ook zo zijn dat een deel daarbuiten woont, of dat er ook mensen die bij een andere natie behoren binnen de grens wonen (Gellner, 2006, p.1). Denk bijvoorbeeld aan de situatie van Koerden die in Turkije wonen. Er kan ook gedacht worden aan Nederlanders die net over de grens in België en Duitsland wonen.

Het effect van de grens op regionale grensoverschrijdende railverbindingen kan tweeledig zijn. Enerzijds zullen Nederlanders die in Duitsland of België wonen regelmatig naar en van Nederland reizen, bijvoorbeeld voor werk of sociale activiteiten. Daarnaast maken cultuurverschillen een uitstapje naar het buitenland interessant. Anderzijds belemmeren administratieve en politieke systemen de mogelijkheden om bepaalde activiteiten in het buitenland uit te voeren, zoals werken in het buitenland. De grens biedt dus kansen, maar zeker ook belemmeringen voor regionale grensoverschrijdende railverbindingen.

Om met belemmeringen die de grens oplevert om te gaan zijn programma's voor grensoverschrijdende samenwerking opgezet. Hierbij is te denken aan INTERREG programma's, die vanuit de Europese Unie zijn opgezet, waarbij grensoverschrijdende projecten middels cofinanciering gestimuleerd worden (INTERREG IV A Deutschland – Nederland, 2012). Binnen Euregio's wordt grensoverschrijdend samengewerkt wat mogelijkheden biedt dergelijke projecten op te zetten.

3. Actoren, netwerken, actor-netwerken

Actor-netwerktheorie (ANT) biedt mogelijkheden om met een situatie waarin diverse aspecten diverse rollen vervullen om te gaan. ANT is een breed begrip dat zich kenmerkt door verschillende interpretaties en toepassingen en ontwikkelt zich steeds verder (Naafs, 2009, p. 10). Een complete beschrijving van deze theorie en de toepassingen daarvan is in deze paper niet op zijn plaats. Vandaar dat is toegelicht hoe onderdelen uit ANT zijn toe te passen bij het bestuderen en analyseren van de realisatie van grensoverschrijdende regionale railverbindingen.

3.1 Netwerken en actoren

Zoals de naam aangeeft staan netwerken en actoren binnen ANT centraal. De definitie van deze termen verschilt van de definities die men in andere situaties vaak hanteert. Latour (1997, p. 1) besteedt aandacht aan deze definities. Een netwerk is in het perspectief van ANT geen technisch of sociaal netwerk. Het is een netwerk gevormd door diverse actoren, die onderling sterk van elkaar kunnen verschillen qua hoedanigheid. ANT start bij verschillende, niet opdeelbare eenheden ofwel actoren die zo klein mogelijk zijn, compleet van elkaar kunnen verschillen en niet met elkaar verbonden zijn (Latour, 1997, p. 3). Een actor hoeft dus niet een persoon of organisatie te zijn, maar kan ook bijvoorbeeld een grens, treinstel, gebouw of spoorlijn zijn. Een actor kan weer bestaan uit andere actoren. Een dergelijke actor noemt men black box (Latour, 2005, p. 202). Een voorbeeld van een black box is een computer, die als een actor in een netwerk kan functioneren, maar weer bestaat uit andere actoren zoals de voeding, processor en harde schijf. Wanneer de computer niet goed functioneert komen de andere actoren in beeld; de black box gaat open.

3.2 Problematiseren, interesseren en enrolment

Wanneer bepaalde actoren iets willen realiseren, in dit geval een railverbinding en zij beseffen dat de betrokkenheid van andere actoren daarbij nodig is, dan zijn de te ondernemen stappen te verklaren middels ANT. Hierbij is het proces in te delen in de fasen van problematiseren, interesseren en enrolment. Hieronder zijn deze drie fasen toegelicht.

3.2.1 Problematiseren

Wanneer initiatiefnemende actoren beseffen dat de betrokkenheid van andere actoren benodigd is gaan zij de status van die actoren in beeld brengen. Dit noemt men problematiseren (Callon, 1986, p. 6). Indien de medewerking van bepaalde actoren noodzakelijk is vormen deze actoren 'obligatory passage points'. Het is van belang dat initiatiefnemende actoren niet alleen de identiteit van benodigde actoren vaststelt, maar ook de belangen identificeert.

3.2.2 Interesseren

Wanneer de fase van problematiseren is afgerond gaan initiatiefnemende actoren pogen andere actoren te interesseren voor de realisatie van bijvoorbeeld een railverbinding. Het interesseren is te omschrijven als de acties die een bepaalde actoren ondernemen om een bepaalde activiteit aan andere actoren op te leggen en deze te stabiliseren (Callon, 1983, p. 8-10). Het begrip interesseren wijkt af van de definitie die in het dagelijks leven gehanteerd wordt, behalve mensen of organisaties kan bijvoorbeeld een spoorlijn

geïnteresseerd worden, deze neemt dan een bruikbare positie aan om een trein of tram te laten rijden. Om geïnteresseerd te raken moeten actoren dus overtuigd worden van het nut van het vormen van een bepaald actor-netwerk, zij moeten voordelen daarvan ondervinden.

3.2.3 Enrolment

Indien het interesseren geslaagd is gaat de fase van enrolment van start. Dit betekent dat actoren de rol die hen is toebedeeld gaan vervullen (Callon, 1986, p. 10). In het geval van een railverbinding betekent dit dat de railverbinding wordt gerealiseerd, de treinen of trams gaan rijden en de reizigers deze gebruiken.

4. Nijmegen – Kleve en de Grensland Express

Om een beeld te krijgen van de realisatie van grensoverschrijdende regionale railverbindingen zijn twee casestudies uitgevoerd, waarbij volgens de principes van ANT het proces om een railverbinding te realiseren in beeld is gebracht. Daarbij zijn de casus Nijmegen – Kleve, waar nog geen railverbinding is gerealiseerd, en de casus Hengelo – Bad Bentheim, waar een proefverbinding is, geselecteerd. In dit hoofdstuk zijn het proces van problematiseren, interesseren en enrolment voor beide casussen afzonderlijk in beeld gebracht. De benodigde gegevens over het proces zijn verkregen middels interviews en een informatiebijeenkomst in Groesbeek.ⁱⁱⁱ

4.1 Problematiseren

4.1.1. Hengelo – Bad Bentheim

Het proces voorafgaand aan de realisatie van de proef met de Grensland Express is in 2002 gestart. De heer Pieper, toenmalig wethouder van Oldenzaal, zette zich samen met burgemeester Alsmeier van Bad Bentheim in voor deze treinverbinding. In 2006 werd de heer Alsmeier opgevolgd door de heer Pannen, waarna het proces in een stroomversnelling kwam. Ook de Regio Twente en de Grafschaft Bentheim toonden belangstelling voor een treinverbindingen. Daarom hebben zij opdracht gegeven voor een haalbaarheidsonderzoek, wat in 2007 is uitgevoerd (Arcadis & IVV-Aachen, 2007). Dat haalbaarheidsonderzoek heeft bijgedragen aan het problematiseren. Het doel van het haalbaarheidsonderzoek is immers het in beeld brengen van diverse zaken, ofwel actoren in ANT termen) en de toestand daarvan. Daarnaast is in beeld gebracht welke stappen ondernomen moeten worden om de identiteit van die actoren te wijzigen. Het haalbaarheidsonderzoek vormt dus een hulpmiddel bij het problematiseren. Uit het onderzoek bleek dat het technisch gezien haalbaar is om een railverbinding te realiseren (Arcadis & IVV-Aachen, 2007). Daarnaast is het reizigerspotentieel in beeld gebracht. De verhouding tussen de kosten en reizigersopbrengsten bleek daaruit relatief ongunstig te zijn. Hieruit is af te leiden dat het van belang is om financiers te interesseren. Financieringsbronnen vormen daarmee een obligatory passage point. Het haalbaarheidsonderzoek zelf is ook weer een actor die eveneens als obligatory passage point is te definiëren. Immers is opdracht gegeven voor een onderzoek, om een beslissing te kunnen nemen.

4.1.2. Nijmegen – Kleve

Nadat het treinverkeer op de railverbinding in 1991 beëindigd is, zijn diverse initiatieven ondernomen om railverkeer te hervatten. Kenmerkend voor deze situatie is dat verschillende partijen zich inzetten voor een treinverbinding en de verschillende andere partijen zich inzetten voor een tramverbinding. Er is dus vanuit verschillende perspectieven geproblematiseerd. Verschillen in financierings- en inpassingsmogelijkheden beïnvloeden de haalbaarheid van een tram- of treinverbinding. Om te problematiseren zijn diverse haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd. Uit de meeste onderzoeken blijkt dat het haalbaar is een railverbinding te realiseren. Een duidelijke technische of financiële voorkeur voor een trein of tram is niet af te leiden. Het meest omvangrijke en recente onderzoek, het zogenoemde SINTROPHER onderzoek brengt in beeld welke zaken bij het problematiseren van belang zijn en welke mogelijkheden verschillende modaliteiten bieden (DHV, Spiekermann & StadtUmBau, 2011). Het haalbaarheidsonderzoek geeft daarbij inzicht in de actoren die bij het

problematiseren van belang zijn, maar geeft geen oordeel of het problematiseren zich op de tram of de trein moet richten. Dit blijft een bestuurlijke afweging.

Het haalbaarheidsonderzoek wijst enkele obligatory passage points aan. Het gaat daarbij om financieringsbronnen, de huidige infrastructuur, en betrokken overheden. De gemeente Groesbeek heeft zich immers als tegenstander van de railverbinding uitgesproken. Ook de actoren tram of trein vormen obligatory passage points.

4.2 Het interesseren van actoren

4.2.1 Interesseren voor de Grensland-Express

Het haalbaarheidsonderzoek leek gezien het beperkte reizigerspotentieel weinig mogelijkheden voor een regionale railverbinding van Hengelo via Oldenzaal naar Bad-Bentheim te bieden. Wel is in dat onderzoek een aanbeveling gedaan om de uitkomsten van het onderzoek middels een proef te evalueren. De bestuurders Pannen en Pieper zetten zich in om een proef te realiseren. Daarbij wisten zij diverse partijen te overtuigen, met name op het gebied van financiering.

Diverse gemeenten zijn geïnteresseerd in de verbinding en hebben hun financiële bijdrage daaraan geleverd. Dat geldt ook voor regio's aan Nederlandse en Duitse zijde, evenals voor de provincie Overijssel, de Rijksoverheid en het Land Niedersachsen. Doordat in Nederland geld beschikbaar was voor dergelijke grensoverschrijdende projecten in combinatie met INTERREG subsidies maakten gunstige externe omstandigheden de railverbinding mede mogelijk. De politieke wil in combinatie met deze omstandigheden hebben er aan bijgedragen dat het interesseren slaagde. Daarnaast was het interesseren van de infrastructuur snel mogelijk, met enkele tijdelijke, eenvoudige oplossingen is het mogelijk geweest de proef met de treinverbinding te realiseren.

De grens heeft als black-box ook een rol gespeeld bij de realisatie van de Grensland-Express. De grens bestaat uit diverse actoren, zoals infrastructurele zaken en bestuurlijke zaken. Door een goede samenwerking tussen Duitse en Nederlandse actoren is deze grens overbrugd; politiek gezien is daaraan samengewerkt, maar ook de vervoerders Syntus en Bentheimer Eisenbahn hebben samen de exploitatie op zich genomen. Dit maakt het mogelijk om met de Duitse en Nederlandse regelgeving om te gaan.

Om een vervolg van de proef mogelijk te maken is het nodig tijdig partijen daarvoor te interesseren. Dat heeft nog niet plaatsgevonden.

4.2.2 Interesseren voor trein of tram

Het problematiseren bij de casus Nijmegen – Kleve heeft zich zowel op de trein als tram gericht. Dat geldt ook voor de pogingen van diverse actoren om anderen te interesseren voor een bepaalde verbinding. Een aantal partijen zijn geïnteresseerd. De gemeente Nijmegen en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen zijn voorstander van een tramverbinding. De Duitse partijen zijn vanwege onder andere financieringsmogelijkheden met name voorstander van een treinverbinding. De grens vervult hier dus bestuurlijk gezien een belangrijke rol, het Land Nordrhein-Westfalen kan wel een bijdrage leveren aan een treinverbinding, maar niet aan een tramverbinding. De gemeente Groesbeek is voornamelijk niet geïnteresseerd in reactivering van de verbinding in welke vorm dan ook. Daarnaast zijn er nog maatschappelijke organisaties zoals de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) die zich inzetten voor railverbindingen. Het interesseren van subsidiebronnen of de infrastructuur, die overduidelijke obligatory passage points

vormen is nog niet geslaagd. Het haalbaarheidsonderzoek kan als middel dienen om actoren zowel voor de tram als trein te interesseren en werkt dus niet in het voordeel of nadeel van bepaalde partijen. De internationale samenwerking tussen de verschillende overheden verloopt over het algemeen goed tot zeer goed, ondanks verschillende inzichten over de reactivatie van de railverbinding.

4.3 Enrolment

4.3.1 Enrolment voor de proef

Momenteel rijdt de Grensland Express. Dat betekent dat enrolment ofwel officiële betrokkenheid bij de proef plaats heeft gevonden. Dit is logisch te verklaren aangezien de benodigde actoren geïnteresseerd zijn. De mate waarin bij de reizigers enrolment plaats heeft gevonden is te bediscussiëren. Er maken inderdaad reizigers gebruik van de trein, maar niet in het aantal dat door de betrokken partijen is nagestreefd. Maar voor het vervolg van de proef heeft nog zeker geen enrolment plaatsgevonden. Daar is het proces van interesseren nog niet gestart. Het is daarmee de vraag of het enrolment tijdig plaats zal vinden voor verlenging van de proef.

4.3.2 Geen enrolment voor trein of tram

In de casus Nijmegen – Kleve is nog geen sprake van enrollment. Het interesseren is immers nog niet afgerond. Er zijn nog geen afspraken gemaakt, zeker niet op het gebied van financiering, wat cruciaal is voor het mogelijk maken van deze railverbinding. De discussie over een trein of tram vertraagt dit proces.

5 Conclusie en aanbevelingen

5.1 Conclusie

Actor-netwerktheorie is bruikbaar om het proces gericht op de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen in beeld te brengen. De fasen van problematiseren, interesseren en enrolment zijn in de praktijk duidelijk toepasbaar. Door naar alle actoren te kijken, en niet alleen naar bijvoorbeeld technische of bestuurlijke aspecten is het mogelijk een meer volledig beeld te verkrijgen van de realisatie van dergelijke verbindingen.

Het aantal regionale grensoverschrijdende railverbindingen in Nederland is beperkt. Het uitvoeren van een casestudy heeft aanknopingspunten opgeleverd voor de oorzaken daarvan, maar biedt uiteraard geen algemeen geldende verklaring; iedere casus is immers gekenmerkt door specifieke omstandigheden. Wel zijn een aantal aspecten aan te wijzen die bij alle situaties een rol spelen. Ten eerste is de financiering van belang, een regionale railverbinding is niet enkel uit reizigersopbrengsten te exploiteren. Ten tweede is een duidelijke politieke wil en eensgezindheid nodig. Dit verklaart mede dat de Grensland Express is gerealiseerd, terwijl tussen Nijmegen en Kleve geen tram of trein rijdt. Daar draagt juist het verschil van inzicht over een tram of trein bij aan het gegeven dat er geen besluiten worden genomen. Ten derde spelen de toestand van de infrastructuur en de eventuele kosten om deze op te knappen een duidelijke rol. Ten vierde is een haalbaarheidsonderzoek nodig om inzicht in de kosten-baten verhouding te krijgen. Een meer gunstig resultaat daarvan garandeert echter niet dat een railverbinding gerealiseerd wordt, ook aspecten als onzekerheid en bepaalde voorkeuren zijn van belang.

5.2 Aanbevelingen

Uit de conclusie zijn aanbevelingen af te leiden voor processen bij de realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen. Een duidelijke eensgezindheid en het overtuigen van de juiste instanties of personen is nodig. Daarbij is het van belang om in de eerste fase van problematiseren rekening te houden met de mogelijkheden van andere actoren. Een haalbaarheidsonderzoek kan daaraan bijdragen, maar moet niet gezien worden als beslissing om wel of niet door te gaan met de realisatie, dat blijft een politieke keuze. Het interesseren loopt voorspoedig wanneer de actoren de voordelen van een verandering van hun identiteit inzien, dat moet dus vanzelf duidelijk zijn. Wanneer het interesseren slaagt is de stap naar enrolment, een definitieve treinverbinding, een kleine stap.

Met betrekking tot vervolgonderzoek naar dit onderwerp is het aan te raden om wat Belgisch – Nederlandse, Duits – Nederlandse en binnenlandse casussen met elkaar te vergelijken. Hierdoor ontstaat een breder beeld en kunnen bovenstaande conclusies versterkt of aangepast worden. Actor-netwerktheorie is daarbij zeer bruikbaar.

Referentielijst

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

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

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

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.*

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

INTERREG IV A Deutschland – Nederland. (2012). *Wat is INTERREG?*
http://www.deutschland-nederland.eu/seiten/interreg/was_ist_interreg.cfm.

Koopmans, G.P.J. & Cramer, E.A. (2008). *De grenzen voorbij; Grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer.* Initiatiefnota Tweede Kamer der Staten - Generaal.

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.

Naafs, J.P. (2009). *Relaties in het transdisciplinaire maakproces.* Master thesis Universiteit Utrecht.

Rietveld P. (2002). Een afwegingskader voor beleid in verkeer en vervoer: kosten-batenanalyse en multicriteria- analyse. In G.P. Van Wee & M. Dijst (red.) *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen* (pp. 241-265). Bussum: Uitgeverij Coutinho.

Stadsregio Arnhem-Nijmegen (2006). *Regionaal Plan 2005-2020.*

Walraven M (2010). *Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbinding Nijmegen – Kleve.* VIEV.

ⁱ Zo is gebleken uit gesprekken met betrokkenen.

ⁱⁱ Zie voor een overzicht van regionale grensoverschrijdende railverbindingen de bachelorscriptie *Regiorail over de grens* (aan te vragen via e-mail titelpagina).

ⁱⁱⁱ De meer gedetailleerde verwijzingen staan vermeld in bovengenoemde bachelorscriptie.