

Grensoverschrijdend Regionaal Openbaar Vervoer

Jelte Sikkema
Masterscriptie Economische Geografie
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Rijksuniversiteit Groningen

Begeleider: Dr. W.J. Meester

Inhoud

Voorwoord	5
1 Inleiding	7
1.1 Inleiding.....	7
1.2 Aanleiding	7
1.3 Probleemstelling	8
1.4 Doelstelling	8
1.5 Vraagstelling	8
2 Theoretisch Kader	9
2.1 Inleiding.....	9
2.2 De Europese eenwording	9
2.3 Het grenseffect	10
2.4 Grensoverschrijdende samenwerking	12
3 Het grensgebied verkend	15
3.1 Inleiding.....	15
3.2 De grensgebieden.....	16
4 Openbaar vervoer in de drie betrokken landen.....	19
4.1 Inleiding.....	19
4.2 Openbaar vervoer	19
4.3 OV beleid in de drie landen	20
4.4 Informatievoorziening	27
4.5 Conclusie	29
5 Interactie over de grens.....	31
5.1 Inleiding.....	31
5.2 Woon-werk verkeer.....	31
5.2 Schoolverkeer.....	34
5.3 Toerisme.....	39
5.4 Betrouwbaarheid databronnen	40
5.5 Conclusies	41
6 Openbaar vervoer tussen Nederland en zijn buurlanden	43
6.1 Inleiding.....	43
6.2 Met de trein de grens over.....	43
6.3 Met de bus de grens over.....	51
6.4 Een kwantitatieve vergelijking.....	53
6.5 Een verklaring	58
6.6 Conclusies	60
7 Conclusies, aanbevelingen en slot	63
7.1 Inleiding.....	63
7.2 Antwoorden op de deelvragen	63
7.3 Aanbevelingen.....	67
7.4 Betekenis van dit onderzoek voor grensgebieden elders.....	69
8 Nawoord.....	71
9 Bronnen.....	73

Voorwoord

Voor u ligt het onderzoek "Grensoverschrijdend Regionaal Openbaar Vervoer." Dit onderzoek heb ik geschreven in het kader van het afstuderen voor de studie Sociale Geografie aan de Rijksuniversiteit in Groningen.

De Europese eenwording is de afgelopen decennia zeer snel gegaan. Meer en meer landen hebben zich bij de Europese Unie aangesloten en het vrije verkeer is merkbaar in het dagelijkse leven van de Europeaan. Steeds vaker komen we in contact met mensen uit andere landen. Of dat nou is op de universiteit, op het werk of gewoon op straat.

Als student geografie heb ik veel reisjes door Europa gemaakt. Vaak was dat met het vliegtuig, soms liftend maar opvallend weinig met het openbaar vervoer. De reden daarvoor was niet alleen dat het vrij prijzig is gebleken maar ook dat het enerzijds zeer moeilijk was om achter de opties van reizen per openbaar vervoer door Europa te komen en anderzijds dat de mogelijkheden soms zeer beperkt bleken te zijn.

Deze constatering hebben me geholpen met het vinden van een onderwerp voor de afstudeerscriptie. Het onderwerp heeft me geboeid en hoewel het schrijven van het onderzoek vrij lang heeft geduurd heb ik het onderzoek met veel plezier doorlopen.

Jelte Sikkema

Juli 2008

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Sinds de Tweede Wereldoorlog hebben de grenzen in Europa aan belang ingeleverd. Internationale verdragen hebben hun effect gehad op de integratie van de Europese economieën. Het verdrag van Schengen is in 1985 ondertekend en heeft ervoor gezorgd dat de grenscontroles tussen nu 13 landen zijn verdwenen. De meest recente verandering is de invoering van een gemeenschappelijke munteenheid om de integratie van de economieën verder te versterken. Vrij verkeer van kapitaal, goederen, diensten en personen worden nu als een groot goed beschouwd.

Door samenwerking tussen overheden is in Europa een uitgebreid netwerk van spoorlijnen tot ontwikkeling gekomen. Er wordt ingezet op snelle verbindingen tussen grote steden in Europa. Met het gereedkomen van de HSL lijn tussen Parijs en de Randstad zal er een snelle verbinding tussen beide gebieden komen. Ook andere hoofdsteden in Europa zijn goed bereikbaar per openbaar vervoer. Het wegvallen van de grenzen heeft ervoor gezorgd dat reizen tussen EU landen zonder al te veel problemen mogelijk is.

Maar heeft het wegvallen van de fysieke grenzen er voor gezorgd dat de grens op regionale schaal ook is vervaagd? Je mag verwachten dat de regionale grensoverschrijdende verbindingen ook tot ontwikkeling zijn gekomen. Voor totstandkoming van verbindingen over landsgrenzen is samenwerking vereist. Maar hebben de regionale overheden wel contact met regionale overheden over de grens? De totstandkoming van het HSL netwerk getuigt van een hoog ambitieniveau van de nationale overheden. Hebben regionale bestuurders dezelfde grensoverschrijdende blik? Kijken zij ook verder dan de landsgrenzen? En zijn de andere spelers op het gebied van openbaar vervoer ook bereid om mee te werken in de totstandkoming van grensoverschrijdende regionale verbindingen?

1.2 Aanleiding

De aanleiding van dit onderzoek vormt het vermoeden dat het vrije verkeer van personen via openbaar vervoer over de landsgrenzen moeizaam is en dat bij het oversteken van de grens toch vrij veel gebruik moet worden gemaakt van eigen vervoer. Het vermoeden bestaat dat de aanwezigheid van een landsgrens een barrière is in de totstandkoming en exploitatie van regionaal openbaar vervoer.

1.3 Probleemstelling

Het is onduidelijk in hoeverre de grensgebieden met elkaar ontsloten zijn door regionaal openbaar vervoer en in hoeverre de spelers in het openbaar vervoer "over de grens kijken". Ook is het onduidelijk of de bestuurlijke samenwerking tussen Europese landen er toe heeft bijgedragen dat de regionale verbindingen tussen de landen zijn verbeterd.

1.4 Doelstelling

Dit onderzoek heeft als doel om meer inzicht te krijgen in het regionale grensoverschrijdend openbaar vervoer en het effect van de eenwording van Europa hier op.

1.5 Vraagstelling

hoofdvraag:

"Wat is het effect van de aanwezigheid van een landsgrens op de totstandkoming en exploitatie van grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer?"

Het onderzoek zal zich uitsluitend op de grensgebieden tussen Nederland en zijn buurlanden richten. Veel zaken die aan bod zullen komen kunnen ook van toepassing zijn op andere grensgebieden. Mogelijke barrières die landsgrenzen met zich mee brengen zullen elders ook een rol kunnen spelen.

Dit onderzoek zal dus een case study worden naar de grenzen tussen Nederland en Duitsland en die tussen Nederland en België. Na afloop zal stil worden gestaan bij de vraag in hoeverre het onderzoek ook van toepassing kan zijn op andere grensregio's.

Om tot beantwoording van de hoofdvraag te komen zijn de volgende deelvragen van belang:

- 1. "In welke mate is er sprake van interactie tussen bewoners aan beide kanten van de Nederlands- Duitse en Nederlands- Belgische grens?"*
- 2. "Hoe is het openbaar vervoer binnen de landsgrenzen van België, Duitsland en Nederland geregeld en waarin verschillen zij van elkaar?"*
- 3. "Hoe verhoudt het aanbod van regionale verbindingen over de grens zich tot regionale verbindingen binnen de landsgrenzen?"*

2 Theoretisch Kader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar wat er is verschenen in de wetenschappelijke literatuur over grenzen. Europa streeft naar een gemeenschappelijke markt en probeert het effect van de binnengrenzen op allerlei manieren te verzachten. In paragraaf 2.2 zal bij de Europese eenwording worden stilgestaan.

Belangrijk aspect voor grensoverschrijdend openbaar vervoer is de interactie over de grens. Zonder interactie zal de vraag naar openbaar vervoer niet groot zijn. Maar een grens heeft een psychologische werking die van invloed kan zijn op de interactie. Diverse auteurs hebben hier over geschreven. In paragraaf 2.3 zal hier een korte samenvatting van worden gegeven.

Voor grensoverschrijdend openbaar vervoer is internationale samenwerking vereist. Over grensoverschrijdende samenwerking is veel wetenschappelijke literatuur verschenen. In paragraaf 2.4 zal een korte beschrijving worden gegeven van een aantal van deze publicaties.

2.2 De Europese eenwording

Dit onderzoek plaatst het regionale grensoverschrijdend openbaar vervoer in het licht van de Europese eenwording. De eenwording van Europa is een proces dat werd ingezet na de Tweede Wereldoorlog. De angst voor nog een oorlog in Europa was groot en er werd verondersteld dat economische samenwerking nieuwe oorlogen zou kunnen voorkomen. In 1951 werd de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal opgericht zodat een potentieel conflict tussen Frankrijk en Duitsland voortaan niet direct in oorlog zou uitmonden maar de landen door hun wederzijdse afhankelijkheid zou dwingen eerst een gesprek aan te gaan. Deze economische samenwerking is in de loop van de tijd steeds verder uitgebreid. Andere sectoren werden betrokken bij het samenwerkingsverband. In 1957 werd de Europese Economische Gemeenschap (EEG) opgericht. De opheffing van onderlinge handelsbelemmeringen was een van de hoofddoelen van de EEG. Van 1958 tot 1970 zorgde de afschaffing van de douanerechten voor opvallende resultaten. De handel tussen de lidstaten verzesvoudigde, terwijl de handel van de EEG met de rest van de wereld verdrievoudigde. Ook steeg het gemiddeld bruto nationaal product met 70% (BEP, PDC, 2007). In 1986 namen de lidstaten van de Europese Gemeenschap de Europese Akte aan. De realisatie van de vier vrijheden van de Europese eenheidsmarkt (vrij verkeer van goederen, personen, diensten en arbeid) moest eind 1992 gerealiseerd zijn (De vries et al. 2007 p.14). Een belangrijk middel hiertoe was het toen al in werking zijnde Schengen verdrag. Dit verdrag

werd op 14 juni 1985 ondertekend door de Benelux, Frankrijk en Duitsland. Door ondertekening van dit verdrag werd er sprake van een vrij verkeer van personen tussen de deelnemende landen. Dit hield in dat de grenscontroles verdwenen. Dit aantal is in de loop van de jaren steeds gegroeid en recentelijk is het aantal op 22 EU lidstaten gekomen.

De invoering van de gemeenschappelijke munteenheid de Euro kan worden gezien als laatste grootste stap naar een gemeenschappelijke Europese markt.

Na de economische samenwerking is er vooral na de ondertekening van het verdrag van Maastricht in 1990 ook naar andere beleidsterreinen gekeken. In dit verdrag is voor het eerst stil gestaan bij de aanwezige infrastructuur binnen de Unie. De toegenomen economische interactie tussen de deelstaten betekende een grotere druk op de aanwezige internationale transportassen. Er is een plan gemaakt om de infrastructuur tussen de deelstaten te verbeteren. Onder de naam Trans European Transport Network (TEN-T) zijn dertig projecten aangewezen als prioriteit verbindingen. De HSL en de Betuwelijn zijn ook onderdeel van deze projecten. Toch blijkt het TEN-T project vooral een ideologisch beleidsconcept (Van der Vleuten en Kaijser, 2005). Het concept is duidelijk gebaseerd op een pan-Europese zienswijze, maar de uitwerking ervan is sterk bottom-up vanuit de lidstaten gestuurd (De Vries, 2005 p. 20). Ook blijkt er niet veel Europese financiële steun te zijn voor projecten tussen rijkere lidstaten. Zo zou de totale Europese bijdrage aan de HSL zuid slechts een paar procent zijn geweest (De Vries, 2005 p. 20).

2.3 Het grenseffect

Dat de landsgrens een belangrijk psychologisch effect heeft concludeert het Nijmegen Centre for Border Research. Van Houtum en Van Naerssen erkennen het feit dat mensen op allerlei schaalniveaus onderscheid maken tussen "us" en "them" (Van Houtum et al. 2001). Een ieder wenst zichzelf een plek te geven in de wereld die te groot is om volledig te bevatten. Door het proces van "othering" (het aannemen van een identiteit door stigmatisering van groepen waar je je niet toe voelt behoren) ontstaat er een zekere mate van identiteit en orde. Deze manier van "ordering" via "othering" speelt een belangrijke rol bij landsgrenzen. Van Houtum en Van Naerssen spreken zelfs expliciet van "bordering". Mensen aan de andere kant van de grens vallen in veel gevallen direct in de categorie "other". Niet alleen de mogelijke taalverschillen spelen hierbij een rol maar ook de verhouding van informatievoorziening tussen het binnenland en het buitenland draagt hier aan bij. TV berichten en series, kranten en andere vormen van media spelen een belangrijke rol in het vormen van nationaal gerichte identiteit. (Strüver, 2002) Veel van de informatie die we tot ons krijgen is binnenlands gerelateerd. Kranten maken zelfs fysiek onderscheid met een katern "buitenland". Het onderscheid wordt direct gemaakt tussen het "self" ofwel het binnenland en "the other" dus alle andere landen in de wereld. België en Duitsland verdienen geen aparte plek in de Nederlandse kranten op basis van hun nabijheid. Ze krijgen in de kranten dezelfde plaats als alle andere landen en worden

behandeld als ver weg en misschien wel minder belangrijk. In ieder geval niet belangrijker dan andere willekeurige Europese landen. Op deze manier wordt het binnenland als dichtbij ervaren en het (nabije) buitenland als ver weg.

Het effect van de nationale identiteit op de beleving van de afstand over de landsgrens is onder de loep genomen in een onderzoek van de Amerikaanse sociaal psychologen Burris en Branscombe uit 2003. In dit onderzoek is aan een groot aantal Amerikaanse respondenten gevraagd om een schatting te geven van de afstand tussen twee steden. Er is aangetoond dat de schatting van afstand tussen twee plaatsen binnen het eigen land dicht bij de werkelijke afstand ligt dan wanneer één van de plaatsen in het buitenland ligt. In dat laatste geval werd de afstand significant overschat. Maar als beide plaatsen in het buitenland liggen dan blijkt de perceptie van de afstand weer beter te kloppen met de werkelijke afstand. De psychologen concludeerden dat de grens vooral een mentale invloed op de respondenten heeft als het eigen land erbij betrokken is. Ze concluderen dat *"the foreign location is "pushed away" when people cross the boundary from "self" to "not-self"* (Burris et al. 2003).

De 'eigen' grens blijkt dus in de beleving van mensen te worden gezien als een afstand. Nu is het begrip afstand een centraal begrip in veel theoretisch geografische modellen. Bij bekende theorieën zoals distance decay, het zwaartekracht model en het klassieke model van Von Thünen staat het begrip afstand centraal. De overeenkomst tussen de modellen en theorieën is dat de interactie tussen twee plaatsen af zou nemen bij een groeiende afstand. Deze veronderstelling staat ook centraal in de veel geciteerde *"First Law of Geography"* van Tobler: *"Everything is related to everything else, but near things are more related than distant things"*. (Tobler, 1970) Dus hoe groter de afstand tussen twee plaatsen, hoe minder relaties er zijn tussen de twee plaatsen. De aanwezigheid van een landsgrens kan volgens het eerder genoemde onderzoek van Burris en Branscombe betekenen dat de beleving van de afstand in hoofden van mensen groter is. Je zou dus mogen verwachten dat de interactie door aanwezigheid van een landsgrens tussen twee plaatsen minder zou zijn dan wanneer er geen landsgrens zou zijn.

Deze hypothese is reeds aan het einde van de jaren '50 getoetst door J.R. Mackay (1958). Mackay gebruikte het zwaartekracht model om de ruimtelijke patronen van telefoongesprekken in en tussen Amerikaanse en Canadese steden te verklaren. Het zwaartekracht model gaat uit van een afnemende interactie bij een groeiende afstand. In zijn geval dus een afnemend aantal telefoongesprekken tussen steden naarmate ze verder van elkaar verwijderd liggen. Na het in kaart brengen van het aantal telefoongesprekken vanuit drie steden in Canada naar elkaar en naar 50 andere Canadese en 20 Amerikaanse steden kon dit aantal telefoongesprekken worden vergeleken met het verwachte aantal telefoongesprekken die voortkwamen uit het zwaartekrachtmodel. Mackay concludeerde dat het aantal telefoongesprekken significant lager was dan berekend als er een grens tussen de twee steden lag. Tussen de deelstaten Quebec en Ontario was er sprake van 1/5 deel van het aantal verwachte telefoongesprekken op basis van het zwaartekracht model. Als de

Amerikaans-Canadese grens werd overschreden dan was er zelfs sprake van 1/50 deel van de verwachting (Dicken et al. 1990, p. 121).

De grens blijkt dus een aantoonbaar effect te hebben op interactie tussen twee gebieden. Volgens Burris en Branscombe wordt de afstand significant te hoog ingeschat tussen binnenland en buitenland. Het effect van de grens op interactie is aangetoond in het onderzoek van Mackay. Het blijkt dat de grens de interactie doet verkleinen.

In de rest van dit onderzoek zullen we spreken van "grenseffect" waarmee de negatieve invloed van de aanwezigheid van de landsgrens op de interactie wordt bedoeld, die voortkomt uit de psychologische werking van de grens.

2.4 Grensoverschrijdende samenwerking

Er is veel geschreven over grensoverschrijdende samenwerking. De universiteit van Maastricht huisvest het Centrum voor Euregionale en Locale Studies (CELS) en het Maastrichts Europees Instituut voor Transnationaal Rechtswetenschappelijk Onderzoek (METRO). Het CELS constateert een aantal hindernissen voor grensoverschrijdende samenwerking. Ten eerste worden de hindernissen op bestuurlijk en juridisch niveau genoemd. De lagere overheden voeren lokale politiek uit. Door deze lagere overheden worden contacten met het buitenland vaak gezien als een taak voor de landelijke overheid. De Nederlandse landelijke overheid behandelt het buitenland ook als zodanig. Er is hier een groot verschil met de omliggende buurlanden. In Duitsland en België zijn de lagere overheden bevoegd om internationale verdragen te ondertekenen. In Nederland is dat niet het geval. Hier is alleen de landelijke overheid de aangewezen instantie om buitenlandse politiek te bedrijven. Maar grensoverschrijdende samenwerking komt vaak "bottom up" tot stand. Locale overheden aan weerszijden van de grens communiceren met elkaar maar de bevoegdheden verschillen op significante vlakken.

Een ander aspect waar in de praktijk vaak tegenaan wordt gelopen is de regelgeving. Veel regels gelden in het buurland niet. Zo is in Nederland een uitvoerig arsenaal aan veiligheidsvoorschriften van kracht. Buitenlandse partners horen zich hier ook aan te houden maar veel begrip blijkt hier niet voor te zijn. Het is gebleken dat veel van dergelijke kleine details de samenwerking negatief beïnvloeden, zelfs meer nog dan de verschillen in wettelijke bevoegdheden (Spoormans 1999).

Ten derde constateert het CELS hindernissen op politiek terrein. Veel nationale regels hebben hun invloed op de grensregio's. Het besef bij de nationale beleidsmakers is vaak niet voldoende aanwezig. Als voorbeeld kan het accijnsbeleid op brandstof dienst doen. In de laatste jaren van het vorige millennium ging de accijns op brandstof in Nederland omhoog. Veel grensbewoners besloten om vervolgens hun tank te vullen in Duitsland. De gevolgen voor de pomphouders in de grensregio's waren groot. Veel van deze bedrijven stonden op de rand van faillissement. De Nederlandse overheid heeft toen besloten om deze pomphouders

tegenmoet te komen en hun financieel te steunen. Maar hier maakte de Europese Unie weer bezwaar tegen. Het probleem heeft zich vanzelf opgelost nadat de prijzen in Duitsland ook werden verhoogd. Zelfs zover dat veel Duitsers nu in Nederland diesel komen tanken omdat deze brandstof in Duitsland zelfs duurder werd dan in Nederland.

In het kader van de grensproblematiek kent ook het Nederlandse drugsbeleid de laatste jaren een groeiende belangstelling. Vooral de provincie Limburg trekt veel buitenlanders aan die in Nederland hun drugs komen kopen. Ook dit beleid is in Den Haag besloten maar de uitwerking van dit beleid is voor de grensregio's van een andere aard. De lagere overheden moeten zelf maar uitzoeken hoe ze de problemen rond drugstoerisme een halt toe roepen.

Een andere hindernis op politiek terrein is het verschil in beleidsvorming. In Nederland wordt het alom bekende consensusmodel overal toegepast. Alle politieke partijen zijn bij de volledige beleidscyclus betrokken. In Duitsland geldt dat niet. Hier mogen de oppositiepartijen zich roeren tijdens de planvormingfase, maar hebben bij de besluitvorming geen zeggenschap. Dit soort verschillen kunnen aanleiding geven tot wrijvingen en kunnen grensoverschrijdende projecten bemoeilijken.

De vierde hindernis die wordt genoemd ligt op cultureel-psychologisch vlak. Het buitenland lijkt voor veel mensen ver weg. De aanwezigheid van een grens kan het gevoel van afstand beïnvloeden. In dit zelfde kader kunnen de vooroordelen worden geplaatst. Het beeld van buitenlanders is altijd anders dan dat van mensen uit je eigen land. Deze vooroordelen kunnen het vooruitzicht op samenwerking in een negatief daglicht stellen.

Een vijfde hindernis ligt op het financiële terrein. De hindernissen die hierboven zijn beschreven brengen vaak extra kosten met zich mee. Ook voor grensoverschrijdend openbaar vervoer is dit het geval. Zo moeten treinen die de grens over rijden voorzien zijn van twee veiligheidssystemen om aan beide regelgevingen te voldoen. De voltages van de bovenleidingen liggen vaak ver uiteen. (Nederland gebruikt 1500 volt, België en Duitsland resp. 3000 en 15000 volt). Dit is slechts een voorbeeld waaruit extra kosten blijken te bestaan voor grensoverschrijdende projecten.

3 Het grensgebied verkend

3.1 Inleiding

Dit onderzoek zal zich richten op de grensgebieden tussen Nederland en Duitsland en de grensgebieden tussen Nederland en België. De interactie over deze grensgebieden zal niet overal van dezelfde omvang zijn. Geografische spreiding van nederzettingen en de daarbij horende bevolkingsdichtheid in het gebied zullen verschillen. Ook de economische en sociale oriëntatie tot de landelijke kerngebieden zal over de regio's verschillen net als de historische banden met het aangrenzende buitenland. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de grensgebieden die in dit onderzoek worden behandeld. In figuur 3.1 zijn de beschreven gebieden op een kaart weergegeven.

Figuur 3.1 De grensgebieden



3.2 De grensgebieden

Groningen/ Drenthe – Ostfriesland/ Emsland

Dit gebied laat zich aan beide zijden van de grens typeren als een landelijk gebied. Er zijn maar weinig grote steden en aan beide kanten van de grens wordt het gebied als perifeer gezien ten opzichte van het landelijke kerngebied. De economische ontwikkeling blijft dan ook achter bij het landelijk gemiddelde. (Van Dijk en Zanen, 2000) Op het grensvlak ligt een groot gebied dat vroeger werd gebruikt voor de turfwinning. Het veengebied betekende in het verleden een soort van natuurlijke barrière tussen Duitsland en Nederland waardoor er weinig contacten over en weer waren. Aan Duitse zijde is het veengebied minder in cultuur gebracht dan aan de Nederlandse zijde. Het Duitse grensgebied bleef dan ook minder dicht bevolkt dan het Nederlandse (Smit, 2000 p. 117). Ook nu nog is er sprake van een moeizame interactie over de grens. Contacten tussen het Nederlandse en Duitse grensgebied worden enigszins belemmerd door uiteenlopende culturele oriëntatie en de geringe mogelijkheid om elkaar economisch aan te vullen (Smit, 2000 p. 117).

Twente- Westmünsterland

Dit grensgebied is veel sterker verstedelijkt dan het meest noordelijke grensgebied. Aan Nederlandse zijde heeft dit vooral te maken met de opbloeiende textielindustrie in de 19^e eeuw. Er bestond hier geen natuurlijke barrière en de contacten over de grens waren dan ook al in het verleden veel groter dan meer noordelijk (J.G. Smit, 2000 p. 117). De grootste steden in dit gebied zijn Hengelo, Almelo en Enschede aan Nederlandse zijde. Aan de Duitse zijde vinden we de steden Münster en Osnabrück. Deze regio kent al jaren een grensoverschrijdend samenwerkingsverband en de EUREGIO is de oudste in zijn soort van Europa. In het jaar 2001 is de sinds 1981 niet meer gebruikte regionale spoorwegovergang tussen Enschede en Gronau weer geopend.

Achterhoek- Westfalen

Dit gebied strekt zich uit vanaf Haaksbergen tot aan Gendringen en heeft meer dan het gebied Twente- Westmunsterland een ruraal karakter. Ten Noorden van deze regio liggen de door de textielindustrie gegroeide steden en ten zuiden bevinden zich de steden Arnhem en Nijmegen. Deze regio heeft zich meer op de urbane gebieden in eigen land gericht dan op het Duitse grensgebied. Vroeger waren er nog twee spoor verbindingen met Duitsland vanaf Winterswijk. Die zijn echter al lang gesloten.

Rijn/Waal

Dit gebied kent veel grensoverschrijdende verbindingen. Zowel per trein, over de weg als over water vormt dit gebied een corridor tussen het Nederlandse en het Duitse kerngebied. Het

voor Nederland belangrijke Ruhrgebied ligt niet in deze regio, maar veel van de verkeersstromen gaan wel hier langs. Ook het tracé van de nieuwe Betuwelijn gaat door deze regio. Het gebied kent de steden Arnhem en Nijmegen aan Nederlandse zijde. Aan Duitse zijde vinden we de steden Kleve, Goch en Wesel. De Duitse grensplaatsen zijn veel kleiner dan de Nederlandse. De verhouding tussen ruraal getint Duits gebied en de geurbaniseerde regio aan Nederlandse zijde maakt dat de interactie een vrij eenzijdig karakter heeft.

De Euregio Rijn- Waal maakt zich sterk om niet alleen van belang te zijn voor het internationale verkeer maar ook zelf op regionale schaal te profiteren. Dit doet de Euregio Rijn-Waal door het stimuleren en realiseren van grensoverschrijdende samenwerking in het Nederlands-Duitse grensgebied (www.euregio.org). De regionale spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleve speelt een belangrijke rol in dit streven.

Noord- en Midden Limburg- Niederrhein

Vanaf de grensovergang van de A77 naar Goch naar het zuiden begint een grensgebied dat een bijzondere ruimtelijke structuur heeft. De Maas slingert op een kleine afstand van de grens over Nederlands grondgebied. Het gebied tussen de Maas en de grens is dunbevolkt en heeft weinig grote woonkernen. De aanwezige infrastructuur volgt dezelfde route als de Maas en pas bij Venlo wordt een dichte concentratie van grensoverschrijdende verbindingen over de weg aangetroffen. De nabije ligging van het Ruhrgebied maakt dat vanaf de stad Venlo veel overgangen zijn. De regio is economisch vrij dicht vervlochten. Al langer in het Duitse deel maar in toenemende mate ook voor het Nederlandse deel worden goederen geproduceerd voor de nabije stedelijke gewesten aan oost- en westkant van de Rijn. (Smit 2001 p. 120)

Zuid-Limburg- regio Aken en Luik

Dit grensgebied kan ruimtelijk als een stedelijke regio worden gezien. De Nederlandse steden in het gebied liggen ver van het landelijke economisch centrum maar de intensieve contacten met de regio Aken en Luik maken dat de regio veel eigen kansen heeft en meer dan andere Nederlandse grensregio's een eigen koers vaart. Dit uit zich in het feit dat dat inwoners van deze regio gemakkelijker dan elders over de grens wonen, werken, winkelen en recreëren. Zeker in het winkel-, toeristische en recreatieve verkeer bestaat de grens nog nauwelijks. (Frissen, 2008)

Brabant- Belgisch Limburg

De steden Breda, Tilburg, Eindhoven en Weert vormen een lijn die parallel loopt aan de grens. Ook de aanwezige infrastructuur volgt aan Nederlandse zijde hetzelfde patroon. Aan Belgische zijde vinden we veel kleinere steden zoals Turnhout en Lommel. De Belgische Grensstreek is veel minder dicht bevolkt. Er zijn weinig grensoverschrijdende spoor- of autowegen. Aan Belgische zijde zijn er meerdere sporen voor treinen die vlak voor de grens ophouden. Turnhout is een kopstation net als Genk.

Zeeuws Vlaanderen- Regio Antwerpen

De havenstad Antwerpen speelt een belangrijke rol in dit gebied. Samen met de stad Gent draagt ze voor het grootste gedeelte bij aan de totale bevolking van deze grensregio. Aan Nederlandse zijde vinden we Zeeuws Vlaanderen. Dit gedeelte van Nederland is door de Schelde afgesloten van de rest van Nederland. Naast de haven van Antwerpen is ook de haven van Gent hard aan het groeien. De schepen die deze haven willen bereiken moeten via het kanaal van Gent naar Terneuzen. Grensoverschrijdende samenwerking is door de groei van de haven van Gent de laatste jaren steeds belangrijker geworden.

4 Openbaar vervoer in de drie betrokken landen

4.1 Inleiding

Bij grensoverschrijdend openbaar vervoer moet er sprake zijn van aansluiting van twee landen met wellicht hele diverse regelgevingen en organisaties. Dit hoofdstuk zal zich richten op de overeenkomsten en verschillen in openbaar vervoer tussen Nederland, Duitsland en België. Ook de Europese Unie heeft het één en ander te zeggen in de organisatiestructuren van het openbaar vervoer. Ook hier zal bij worden stil gestaan. Maar voor we iets concreets kunnen zeggen over openbaar vervoer zal er in paragraaf 4.2 eerst worden stil gestaan bij het begrip openbaar vervoer zelf. Paragraaf 4.3 beschrijft het openbaar vervoer in België, Nederland en Duitsland. Belangrijk aspect van openbaar vervoer vormt de informatievoorziening. Het is van belang dat reizigers weten waar en hoe de grens over te steken is. Paragraaf 4.4 zal gaan over de informatievoorziening.

4.2 Openbaar vervoer

4.2.1 Begripsafbakening openbaar vervoer

Voordat we deze paragraaf beginnen met een inventarisatie van het openbaar vervoer over de grenzen, verdient het begrip 'openbaar vervoer' enige aandacht. Wat is openbaar vervoer eigenlijk? De wet in Nederland heeft het als volgt gedefinieerd in de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000):

Openbaar vervoer:

"Voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig".

Deze definitie zullen we gebruiken in het onderzoek. Belangrijk aspect in deze definitie is het begrip dienstregeling. Ook hiervoor geeft dezelfde wet een definitie:

Dienstregeling:

"Voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed".

Vooral het “voor een ieder kenbaar” vereist extra aandacht. De WP2000 stelt dat de vertrektijden en de stopplaatsen bekend moeten worden gemaakt bij het publiek. Dat kan zijn via een dienstregeling, een folder of via internet. Een populaire bron van informatie vormen de zoekmachines op internet. Aan het eind van dit hoofdstuk zal worden bekeken hoe het gesteld is met de informatievoorziening van grensoverschrijdende verbindingen.

4.2.2 Vraag en aanbod

Openbaar vervoer vormt pas een goed alternatief voor verplaatsing met de auto als er met een bepaalde frequentie wordt gereden. Het voordeel van gebruik van de auto is dat de gebruiker op elk moment kan vertrekken. Bij gebruik van openbaar vervoer moet de reiziger rekening houden met de vertrektijden. Is de frequentie van de OV verbinding erg laag dan kan de reiziger snel kiezen voor de auto. Kans van slagen voor een nieuwe verbinding is dan klein. Maar als de vervoerder ervoor kiest om bij een nieuwe verbinding meteen te beginnen met een hoge frequentie dan kan dat betekenen dat de beginperiode misschien niet winstgevend zal zijn. Vraag en aanbod vormt een bekend spanningsveld in het OV beleid. Moet het aanbod de vraag volgen of kan het aanbod voorwaarde zijn voor een vraag naar OV?

4.3 OV beleid in de drie landen

Voor grensoverschrijdend openbaar vervoer moet er worden gekeken naar de verschillen in organisatievormen tussen de betrokken landen. In Nederland zijn diverse ondernemingen betrokken bij het openbaar vervoer. Van oudsher was het OV vooral een taak van de overheden. Hoe en waarom is de verschuiving naar marktwerking tot stand gekomen? En hoe is de situatie aan de andere kant van de grenzen?

De Europese Unie heeft ook zeggenschap over de organisatie van het openbaar vervoer. Deze analyse zal dan ook beginnen met een beschrijving van het beleid van de EU. Dan volgt een beschrijving van de organisatie in België. Er wordt vervolgd met respectievelijk Nederland en Duitsland.

4.3.1 De Europese Unie

Eén van de pijlers van de Europese Unie en tevens één van de belangrijkste redenen voor de oprichting ervan is het tot stand brengen van een open markt voor heel Europa. Ook op het gebied van openbaar vervoer streeft de unie naar marktwerking. Meer concurrentie zou volgens de Europese Commissie leiden tot een efficiënter openbaar vervoer. Dit zou moeten leiden tot een meer consumentgerichte aanpak, met een betere dienstverlening. Een betere dienstverlening zou dan automatisch leiden naar een grotere vraag en meer inkomsten. Concurrentie zou eveneens een snellere innovatie en vernieuwing met zich mee brengen. Decentralisatie en deregulering zou eveneens leiden tot een betere afstemming op regionale bijzonderheden. Veel lidstaten en het Europees Parlement zijn tegen het nieuwe beleid in

opstand gekomen. Vooral het dwingende karakter stond veel lidstaten niet aan. Er werd gezocht naar een nieuwe overeenkomst. Op 10 mei 2007 werd een Europese verordening goedgekeurd over het personenvervoer waarin diverse keuzemogelijkheden aangeboden worden aan de lidstaten. De Europese lidstaten zijn vrij om zonder aanbesteding het openbaar vervoer aan één marktpartij of semi-overheidsinstelling te gunnen. Als dit het geval is dan mag het betrokken vervoerbedrijf echter nergens meer mededingen naar andere aanbestedingen. Hiermee werd het dus mogelijk om gemeentelijke vervoerbedrijven zoals we die kennen in bijvoorbeeld Rotterdam te laten bestaan.

4.3.2 België

België is onderverdeeld in drie gewesten en drie gemeenschappen. De drie gewesten zijn Wallonië, Vlaanderen en het Hoofdstedelijk Gewest Brussel. De drie gemeenschappen zijn de Vlaamse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap en de Franse Gemeenschap. De gewesten voeren beleid dat zich richt op gebiedsgerelateerde zaken zoals economie, werkgelegenheid, ruimtelijke ordening, milieu etc. De gemeenschappen richten zich op zaken die direct aan mensen gerelateerd zijn zoals onderwijs, welzijn, sport, media etc. (Mol en Beghin, 2006 p. 13) Het Vlaamse Gewest en de Vlaamse gemeenschap zijn in een zeer vroeg stadium echter gefuseerd en zo ontstond het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. In Wallonië is vastgehouden aan de originele structuur.

Bij nationale OV verbindingen ligt de verantwoordelijkheid bij de federale overheid. Het merendeel van het verkeer over het spoor wordt door de nationale overheid geregeld. De nationale vervoerder over het spoor is de NMBS. Deze organisatie is actief in alle gewesten van België. De NMBS is in het kader van Europese regelgeving in 2005 opgesplitst in aparte bedrijven voor het beheer van de infrastructuur en voor het reizigersvervoer. Het autonome overheidsbedrijf Infrabel draagt verantwoordelijkheid voor en is de beheerder van de Belgische railinfrastructuur.

De indeling van het regionaal openbaar vervoer is gelijk aan de indeling van de gewesten. Elk gewest voert haar eigen beleid rondom het regionale openbaar vervoer. Voor regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer zullen we vooral te maken hebben met Vlaanderen. Slechts een klein gedeelte van de Nederlandse grenzen grenst aan Wallonië.

Voor het streekvervoer in Vlaanderen is er de Vlaamse Vervoers Maatschappij met als commerciële naam De Lijn. Zij draagt de verantwoordelijkheid voor al het regionaal openbaar vervoer in Vlaanderen. Ongeveer de helft van alle buslijnen heeft De Lijn via onderaanbesteding over gelaten aan andere vervoerders. (Mol en Beghin, 2006) Deze vervoerders mogen alleen maar bussen in de huisstijl van De Lijn gebruiken. De regie en de verantwoordelijkheid blijven liggen bij De Lijn.

Van echte marktwerking is in Vlaanderen geen sprake. Het beleid wordt door de Vlaamse regering bepaald en er is maar één vervoerder die de verantwoordelijkheid over het openbaar

vervoer heeft. De Vlaamse regering heeft zich van het begin af aan met succes verzet tegen de plannen van de Europese Unie. Door de lobby van (niet alleen) Vlaanderen hebben overheden de vrijheid gekregen om een eigen semi-overheidsbedrijf het openbaar vervoer onderhands te gunnen. Voorwaarde is echter wel dat het bedrijf is gebonden aan het territorium van de overheid en dus niet mag meedingen in andere regio's waar de markt wel is opengesteld voor concurrentie.

Basismobiliteit

Op 20 april 2001 werd in Vlaanderen een nieuwe wet goedgekeurd die garantie op mobiliteit moet bieden voor iedere Vlaming. Deze wet staat bekend als het "Decreet op Basismobiliteit". Het is een ambitieus plan waarin eisen worden gesteld aan het openbaar vervoer wat betreft de maximale afstand van voordeur tot OV halte en frequenties. In tabel 4.1 worden de eisen die zijn gesteld weergegeven. De eisen zijn alleen van kracht in woonzones. Woonzones zijn gedefinieerd als 'een gebied met als bestemming wonen volgens de gewestplannen en de gewestelijke en de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (Decreet Basismobiliteit, art. 2)'.

Tabel 4.1: Normen voor minimumaanbod

Gebieden	Afstand tot halte	Spits		Dal		Weekend	
		frequentie	Interval	frequentie	Interval	frequentie	Interval
Grootstedelijk	500 meter	5	15'	4	20'	3	30'
Stedelijk	500 meter	4	20'	3	30'	2	40'
Pandstedelijk	650 meter	3	30'	2	40'	1	75'
Kleinstedelijk	650 meter	3	30'	2	40'	1	75'
Buitengebieden	750 meter	2	40'	1	75'	0,5	140'

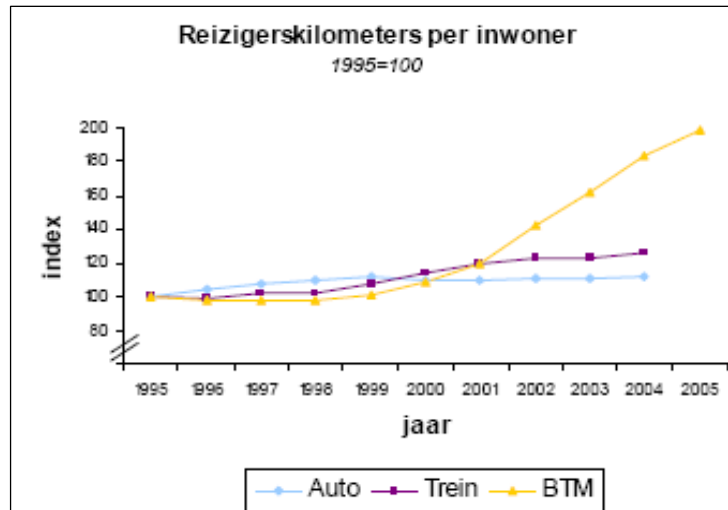
Bron: Decreet basismobiliteit en Besluit Basismobiliteit.

Het aanbod van het openbaar vervoer in Vlaanderen was lang niet voldoende om aan de eisen te voldoen. Na de inwerkingtreding van het beleid is er dan ook een grote investering gedaan in het Vlaamse OV aanbod. Vóór de investeringen voldeed ongeveer 55 procent van de woonzones in Vlaanderen aan de gedefinieerde basismobiliteit. In april 2006 lag het percentage al op ongeveer 80% (Mol en Beghin, 2006) Zodra een gemeente voldaan heeft aan de normen van de basismobiliteit hebben de bewoners er recht op. Bij het niet halen van de normen geldt vanaf dat moment dat de bewoners recht hebben op compensatie als de norm niet wordt gehaald.

Het nieuwe beleid heeft zijn effect gehad op het gebruik van het openbaar vervoer. In figuur 4.1 is het aantal reizigerskilometers per inwoner van Vlaanderen weergegeven. BTM staat voor Bus, tram en metro. Duidelijk is te zien dat het gebruik na invoering van het nieuwe systeem enorm gegroeid is. Het gebruik van het stads- en streekvervoer is hiermee in korte tijd op ongeveer dezelfde orde van grootte gekomen als in Nederland. In 2004 lag het aantal reizigerskilometers voor bus, tram en metro in beide landen rond de 400 kilometer per inwoner per jaar. (Mol en Beghin, 2006 p. 6) Vlaanderen kende een grote achterstand op

Nederland maar heeft door het decreet op Basismobiliteit de achterstand ingehaald en het aantal reizigerskilometers zal waarschijnlijk nog doorgroeien.

Figuur 4.1 Reizigerskilometers per inwoner in Vlaanderen



Bron: Mol en Beghin, 2006

Aan het succesverhaal van het stads en streek vervoer in Vlaanderen hangt wel een prijskaartje. De Vlaamse regering droeg in 1995 nog €238 miljoen bij aan de exploitatiekosten, in 2004 was dit gestegen tot ruim €580 miljoen.

Spartacusplan

De ingeslagen weg van basismobiliteit heeft een impuls voor het openbaar vervoer in Vlaanderen betekend. Maar omdat in de basismobiliteit de bereikbaarheid van het huis van de reiziger centraal heeft staan, heeft de nieuwe aanpak heeft echter vooral voor het lokale vervoer betekenis gehad. Voor het regionale verkeer heeft De Lijn nu ook een plan opgesteld voor diverse regio's in Vlaanderen. Het zogenaamde Spartacusplan voorziet in een integraal netwerk van snelbussen- en sneltramlijnen voor de Vlaamse provincie Limburg. Het plan moet de steden in het gebied met elkaar verbinden. Maar ook steden buiten het gebied zijn meegenomen in het plan. Het Spartacusplan beoogt ook diverse verbindingen met Nederlandse steden. De verbinding tussen het kopstation Neerpelt en het Nederlandse Weert is onderdeel van het plan. Ook Sittard zou worden aangedaan door een sneltram vanuit Maasmechelen als het plan volledig doorgang zou vinden. Voor één verbinding is het plan al tot besluit geëvolueerd. Maastricht zal weldra via een sneltram zijn aangesloten op het Vlaamse Laneken.

4.3.3 Nederland

Sinds een aantal jaren kent Nederland een trend van het terugdringen van overheidsingrijpen. Op allerlei terreinen wordt ingezet op decentralisatie. De toegenomen complexiteit op veel beleidsterreinen kan door regionale overheden beter worden waargenomen. Tevens zullen optimale oplossingen per regio sterk kunnen verschillen. Een algemeen beleid voor alle situaties zou geen recht doen aan de gebiedsspecifieke problemen. Dit was ook de overtuiging die ten grondslag lag aan het decentraliseren van het regionale openbaar vervoer.

Wet Personenvervoer 2000

In januari 2001 is een nieuwe wet van kracht geworden; de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000). Deze nieuwe wet heeft een grote impact gehad op het openbaar vervoer in Nederland. De motivering voor invoering van deze wet was dat verondersteld werd dat door openbare aanbesteding van openbaar vervoer de kwaliteit en de efficiëntie zou worden vergroot. Marktwerking zou het middel zijn om kosten te kunnen besparen én een efficiënter openbaar vervoer te kunnen genereren. De marktwerking uit zich in de aanbesteding van openbaar vervoer. Deze taak is weggelegd voor de regionale overheden. De regionale overheid verleent concessie aan de vervoerder die de laagste prijs kan bieden en de beste kwaliteit kan leveren. Er is sprake van concurrentie óm de weg in plaats van concurrentie óp de weg. Niet alleen Nederlandse vervoersbedrijven kunnen een bod doen op de openbare aanbesteding. De twee bekende vervoerders Arriva en Connexxion zijn respectievelijk Brits en Frans. De aanbestedingsverplichting in Nederland zou volgens de regionale overheden niet ingevoerd worden door de vooronderstelling dat er een vergelijkbare Europese plicht zou komen. Het doel zou slechts het versterken van de rol van het openbaar vervoer door marktwerking zijn (kenniscentrum Europa Decentraal, 2007).

Nederland is onderverdeeld in zo'n 80 concessiegebieden. Het exacte aantal concessiegebieden fluctueert, doordat het geregeld voorkomt dat concessiegebieden bij een aanbesteding worden samengevoegd, danwel opgesplitst. Sommigen hebben een zeer groot inwonertal zoals de steden Amsterdam en Rotterdam en anderen weer een heel klein aantal inwoners zoals een Waddeneiland. Nadat een concessieverlener het vervoer heeft gegund aan de vervoerder (vanaf dan concessiehouder) heeft de vervoerder het alleenrecht op openbaar vervoer in de afgebakende regio. In de concessie staat weergegeven voor welke periode en voor welke modaliteit het alleenrecht van toepassing is. Andere ondernemers mogen dan geen openbaar vervoer verzorgen in het gebied. Met dit exclusieve recht op openbaar vervoer na aanbesteding is er voor derde partijen weinig ruimte over voor initiatieven voor nieuw openbaar vervoer. Sporadisch ontstaan er echter wel verbindingen die zonder overheidssteun kunnen renderen zoals de Rotterdam Airport shuttle. (van Rotterdam Airport naar Den Haag en Amsterdam) Ook de internationale sneldienst Groningen – Oldenburg van Public Express valt in deze categorie. Het busvervoer in de provincie Groningen is aan Arriva gegund en Public Express zou in het gebied dus niet mogen rijden. Voor bepaalde vormen van openbaar vervoer kan echter een ontheffing van de concessieplicht worden aangevraagd. Dit is

gedefinieerd in artikel 29 van de wp2000. Hierin staat dat ontheffing alleen kan gelden als de concessiehouder geen nadeel ondervindt van het initiatief. Financiële steun is er echter niet voor verbindingen die niet in een aanbesteding zijn opgenomen. De ontheffing geldt niet langer dan de concessie en bij succes van het nieuwe initiatief kan de concessieverlener ervoor kiezen om de lijn alsnog in de volgende aanbesteding mee te nemen.

De geografische afbakening van concessiegebieden heeft tot gevolg dat er goed moet worden overlegd tussen de regio's onderling voor interregionale verbindingen. Het gevaar bestaat dat de concessiegebieden eilanden worden waarbinnen het openbaar vervoer efficiënt en goed geregeld is maar bij overstek naar een ander concessiegebied de aansluiting minder optimaal is. De concessieverleners zijn verantwoordelijk voor het voorkomen van een knip in een traject (Van Iersel, 2004). De concessieverleners zijn verplicht om tot afstemming met aangrenzende gebieden te komen (WP2000 artikel 26 lid 1). Ook dienen ze de mogelijkheid te bieden voor vervoerders om afspraken te maken voor wederzijdse inbreuken op elkaars concessie (WP 2000 artikel 25 lid 2).

Figuur 4.2 De spoorlijnen van Nederland



De aanbesteding van het treinverkeer is nog niet volledig tot stand gekomen. De NS blijft ondanks de privatisering privileges behouden voor het treinverkeer in Nederland. De NS bedient in Nederland het hoofdrailnet en verzorgt verbindingen van nationaal belang. Hier heeft de NS het alleenrecht wat wil zeggen dat er geen aanbesteding plaatsvindt, ook niet voor verbindingen die regionaal zijn. Regionale verbindingen zoals de stoptrein tussen Groningen en Zwolle worden niet aanbesteed omdat er

gebruik moet worden gemaakt van het hoofdrailnet. Tot 2015 blijft het alleenrecht van de NS op het hoofdrailnet van kracht. In de komende jaren zal duidelijk moeten worden of de regeling na 2015 zal blijven bestaan of dat er wel aanbesteding plaats zal mogen vinden na dit jaartal.

Naast het hoofdrailnet bestaan er contractsectorlijnen. Dit zijn regionale spoorlijnen die door de lagere overheden worden aanbesteed of op de nominatie staan om te worden aanbesteed. Op deze trajecten rijden diverse partijen zoals Arriva in Noord-Nederland en Syntus in de Achterhoek. In figuur 4.2 een kaart met de spoorlijnen van Nederland.

4.3.4 Duitsland

Duitsland bestaat uit zestien deelstaten. Er zijn twee deelstaten die aan Nederland grenzen. In het noorden is dat Niedersachsen en vanaf halverwege Overijssel is het Nordrhein Westfalen. De deelstaten in Duitsland zijn onderling zeer verschillend. Elk *Land* heeft zijn eigen bestuurlijke structuur. Allemaal zijn ze onderverdeeld in *Bezirke*, *Kreisen*, *Städte* en *Gemeinden*. Binnen een *Land* is het regionale openbaar vervoer (*öffentliche Personennahverkehr*, ÖPNV) onderverdeeld in twee categorieën:

- SPNV: *Schienenpersonennahverkehr*, het regionale personenvervoer over spoor.
- ÖSPV: *Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr*. Dit is het personenvervoer met bussen, trams, metro's etc.

Het SPNV is een taak van de Länder. Ze beslissen over kwaliteit en kwantiteit van het regionaal OV-aanbod op het spoor en financieren en bestellen rechtstreeks – of via een zogenaamd Zweckverband als intermediair – de door de spoorvervoerders te leveren treinritten. (Beghin en Mol, 2007 p. 20). Het ÖPSV ligt bij de bestuurders van de *Städte* en de *Landkreise*. Het overige regionale en lokale openbaar vervoer wordt door deze overheden geregeld.

In de deelstaat Nordrhein-Westfalen is er sprake van een bijzondere situatie. De deelstaat is ingedeeld in negen deelgebieden, de zogenaamde *Kooperationsräume*. Binnen deze gebieden werken *kreisfreie Städte* en *Landkreise* samen aan geïntegreerd stads- en streekvervoer. Nordrhein-Westfalen heeft zijn bevoegdheden voor het regionaal spoorvervoer overgedragen aan deze *Zweckverbände*. Zo liggen de volledige lokale en regionale ov-bevoegdheden in Nordrhein-Westfalen per *Kooperationsraum* bij één instantie: het regionale *Zweckverband*. Dit maakt het makkelijker een geïntegreerd vervoersysteem tot stand te brengen. Onlangs is een plan gelanceerd om het aantal *Kooperationsräume* tot drie te beperken en hiermee grotere openbaar vervoer regie- en beslissingsinstanties te creëren en synergie-effecten en schaalvoordelen te behalen (Mol en Beghin, 2007, p. 34).

Nordrhein-Westfalen heeft de ambitie getoond om het regionale openbaar vervoer tussen Nederland en de Duitse deelstaat opnieuw leven in te blazen. In het document: "Euregionale Mobilität" Pleit de deelstaat voor heropening van vier oude, in onbruik geraakte spoorverbindingen.

4.4 Informatievoorziening

4.4.1 Inleiding

Zoals in de definitie van openbaar vervoer aan het begin van dit hoofdstuk is weergegeven moet openbaar vervoer bij de reiziger bekend zijn. De vervoerder heeft de taak om zijn dienstregeling bekend te maken aan het publiek. In deze paragraaf zullen we de informatievoorziening rond grensoverschrijdende verbindingen onder de loep nemen.

4.4.2 Nederland

Voor internationale reizen moet de Nederlandse reiziger zich wenden tot NS internationaal. NS internationaal heeft tien balies in het land waar kaartjes aangeschaft kunnen worden. De balies zijn niet allemaal zeven dagen per week open en ook de openingstijden per dag zijn niet uniform. Naast de balieverkoop biedt NS internationaal ook treinkaartjes aan via internet of via de telefoon. Alleen als de reiziger de kaartjes aanschaft via internet zijn er geen extra kosten aan verbonden. Voor telefonische bestelling wordt €5,00 in rekening gebracht en koopt men de kaartjes aan de verkoopbalie dan komt er €3,50 overheen (nsinternationaal.nl).

Bij een analyse van de site van NS internationaal komen er een aantal eigenaardigheden boven water. Zo kent de site voor Duitsland slechts 24 steden. Tickets naar overige steden kunnen niet worden besteld via de site. Daarvoor dient de reiziger zich te wenden tot de balie, waar extra kosten komen kijken. Hamburg is als tweede stad van Duitsland opvallend genoeg niet eens genoemd in de lijst. Op de homepage van NS internationaal (nshispeed.nl) kan men meteen de begin- en eindbestemming invullen. Deze snelle link is bedoeld om een reis te boeken. Naast deze zoekopdracht is er nog een zoekopdracht mogelijk om een reis te plannen zonder over te gaan tot aanschaf van een kaartje. Het vreemde is dat de twee zoekopdrachten andere routes berekenen. Zie tabel 4.2. Ook blijken er veel meer steden bekend bij de tweede zoekopdracht. Hamburg is hier bijvoorbeeld wel bekend.

Tabel 4.2 twee resultaten voor zoekopdracht op website NS internationaal

Zoekopdracht: Groningen-Hannover	
Reisplanner	Aanschaf tickets
Groningen-Leer	Groningen-Zwolle
Leer- Bremen	Zwolle-Deventer
Bremen-Hannover	Deventer-Hannover
Reistijd: 3.54 uur	Reistijd: 5.14 uur

bron: www.nshispeed.nl

Uit de tabel blijkt dat de kortste route wel bekend is maar bij de aanschaf van kaartjes wordt de klant met een onnodige omweg Duitsland in gestuurd.

Het blijkt dat bij de aanschaf van tickets de grensovergangen niet allemaal mee worden genomen. De overgangen bij Nieuweschans, Enschede, Venlo en Heerlen zijn niet bekend. Deze grensovergangen worden ook niet door de NS zelf bediend maar door andere regionale vervoerders. Wat de site ook niet aangeeft zijn de kortingen die veel mensen genieten in Nederland. Als de reiziger in het bezit is van een kortingspas moet deze korting gelden voor het gedeelte van de reis in Nederland. Maar de site geeft geen optie voor het aanschaffen van een reis met korting voor het Nederlandse traject. De klant moet zelf uitzoeken tot hoever de korting geldt.

Zoals hierboven beschreven is de website van NS internationaal slechts van toepassing naar een beperkt aantal bestemmingen in het buitenland. Duitsland heeft 24 steden in het bestand staan maar België heeft daarentegen 80 bestemmingen die gekozen kunnen worden. In het kader van grensoverschrijdend openbaar vervoer blijkt de site van de NS dus slechts vooral naar België een handig houvast. Van de 24 steden in Duitsland liggen slechts enkelen in de grensgrensregio.

4.4.4 België

De meest voor de hand liggende zoekmachine voor treinreizen in België is de website van de nationale vervoerder, de NMBS. Deze zoekmachine kent alle stations van dertien Europese landen. Ook voor het zoeken van verbindingen tussen bijvoorbeeld Lissabon en Porto kan deze zoekmachine worden gebruikt. Maar net als op de site van de NS kan ook hier niet een kaartje voor al deze stations worden aangeschaft. Weer is er een beperkt aantal reisbestemmingen te boeken via de site. Voor Nederland zijn 17 stations bekend, verspreid door het hele land. Als de gewenste bestemming niet in het bestand staat dan wordt er verzocht om contact op te nemen met het NMBS call centre. Op de stations van de NMBS kunnen internationale treinkaartjes worden aangeschaft voor elke bestemming in Europa.

De website van de Belgische vervoerder kan worden bekeken in drie talen. Vanzelfsprekend in het Frans en het Nederlands maar ook in het Engels. De internationale reiziger kan dus ook terecht op de site van de NMBS.

4.4.5 Duitsland

De website van de Duitse vervoerder heeft ook een reisplanner. In tegenstelling tot de Nederlandse website is hier slechts één zoekmachine te vinden. Er is niet een aparte opdracht te geven voor het plannen of het boeken van een reis. Na het invoeren van de zoekopdracht wordt aangegeven welke tickets te koop zijn via de site en tegen welke prijs. Als de prijs niet bekend is dan wordt aangegeven dat deze informatie niet aanwezig is en er wordt uitgelegd waarom het niet bekend is. Deze website kent alle spoorwegovergangen met Nederland die nu in gebruik zijn. Ook kent deze site de dienstregelingen van vele andere landen in Europa.

4.5 Conclusie

De organisatievorm van het openbaar vervoer is in de drie betrokken landen zeer verschillend. Vlaanderen kent één semi overheidsbedrijf voor het regionale openbaar vervoer in de regio. Er is daar geen sprake van marktwerking. De Vlaamse overheid bepaalt het beleid voor het regionale openbaar vervoer in heel Vlaanderen. Er zit veel beweging in het regionale openbaar vervoer in Vlaanderen. De invoering van de wet op Basismobiliteit heeft het locale openbaar vervoer een enorme impuls gegeven. Er zijn ook plannen opgesteld voor een integratie van het regionale openbaar vervoer waarbij ook over de grenzen naar Nederland wordt gekeken. De Vlaamse overheid ziet graag nieuwe verbindingen of heropening van oude verbindingen tussen Nederland en Vlaanderen tot stand komen.

In Nederland is het regionale openbaar vervoer zeer sterk gedecentraliseerd. Veel regionaal openbaar vervoer wordt aanbesteed. Lagere overheden bepalen het programma van eisen en stellen daardoor zelf prioriteiten. Er is sprake van marktwerking omdat particuliere vervoerders met elkaar in concurrentie zijn om het openbaar vervoer te mogen verzorgen.

De organisatie van het Duitse regionaal openbaar vervoer is per deelstaat verschillend. De vele overheidslagen in het land hebben allemaal hun eigen terrein. Het regionale treinverkeer wordt door de deelstaten geregeld en het overige regionale openbaar vervoer door de Städte en Landkreise.

Belangrijk aspect van openbaar vervoer vormt de informatievoorziening. Er is gekeken naar de sites voor internationaal treinreizen. De vervoerders in de betrokken landen hebben allemaal een website voor het plannen van internationale treinreizen. Het is gebleken dat de Nederlandse website weinig bestemmingen in met name Duitsland kent. Bij de aanschaf van treinkaartjes moet de reiziger opletten of de juiste grensovergang is gekozen. De kans bestaat dat de reiziger met een omweg Duitsland in wordt gestuurd. De informatievoorziening lijkt sterk gericht te zijn op de binnenlandse markt. De websites van de vervoerders in België en

Duitsland zijn completer. Ze kennen meer grensovergangen en herkennen ook meer plaatsen in het buitenland.

5 Interactie over de grens

5.1 Inleiding

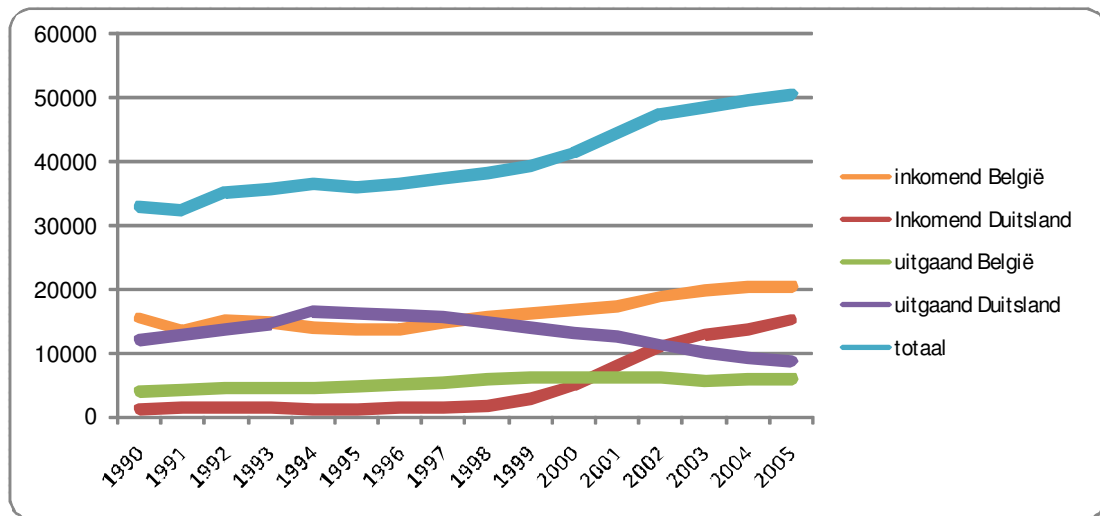
In dit hoofdstuk zullen we de interactie tussen nationaliteiten over de Nederlandse grenzen bekijken. Het is van belang om te weten hoeveel potentiële gebruikers van het openbaar vervoer er zijn. Er zal worden begonnen met een analyse van het grensoverschrijdend woon-werk verkeer in paragraaf 5.2. Vervolgens wordt er gekeken naar de grensoverschrijdende interactie op het gebied van onderwijs in paragraaf 5.3 en er zal in paragraaf 5.4 worden besloten met een aantal woorden over recreatieve interactie.

5.2 Woon-werk verkeer

Woon- werk verkeer vormt een belangrijk aandeel van de potentiële gebruikers van openbaar vervoer. Het CBS geeft data over grensarbeiders. Dat zijn mensen die werkzaam zijn in het ene land en wonen in het andere land. Over de periode 1990 tot 2005 zijn de gegevens bekend van Nederlanders die in Duitsland of België werken en andersom. Als bron van informatie heeft het CBS de gegevens van de in Nederland in 2006 afgeschafte ziekenfondsregeling gebruikt. Betrokken zijn die mensen die in het ene land ziekenfonds verzekerd waren en in het andere land woonden. Daarbij is het niet vanzelfsprekend dat de grens op dagelijkse basis werd overgestoken. Het betekent ook dat mensen die niet onder de ziekenfondsgroep vielen niet werden meegerekend. Dit zijn zelfstandigen of mensen met een inkomen dat boven de ziekenfondsgrens valt. De inkomensgrens voor ziekenfonds wordt elk jaar opnieuw vastgesteld en is in Duitsland hoger dan in Nederland. Zo lag de inkomensgrens in 2002 op € 40.500 in Duitsland terwijl de grens in Nederland op dat moment op € 30.700 lag. (CBS, 2003). Dit geeft dus een vrij grote vertekening en maakt een vergelijking niet goed mogelijk. In België is er geen ziekenfondsgrens. Alle werkende mensen dienen zich in België aan te melden bij een Belgisch ziekenfonds (of mutualiteit). Dit betekent dat de cijfers van België een completer beeld geven dan die van Duitsland. Voor beide landen geldt echter dat de mensen die op detacheerbasis in een ander land werken niet zijn meegenomen. Als iemand voor een beperkte tijd wordt uitgezonden naar een buurland kan hij of zij verzekerd blijven in het land van de vestiging van de detacheerder.

Hoewel er dus de nodige nuances zijn aan te brengen in de gegevens van het CBS zijn deze wel nuttig om trends te kunnen herkennen. In figuur 5.1 zijn de gegevens grafisch weergegeven.

Figuur 5.1 ziekenfondsverzekerde grensarbeiders 1990-2005



Bron: CBS 2007, eigen bewerking

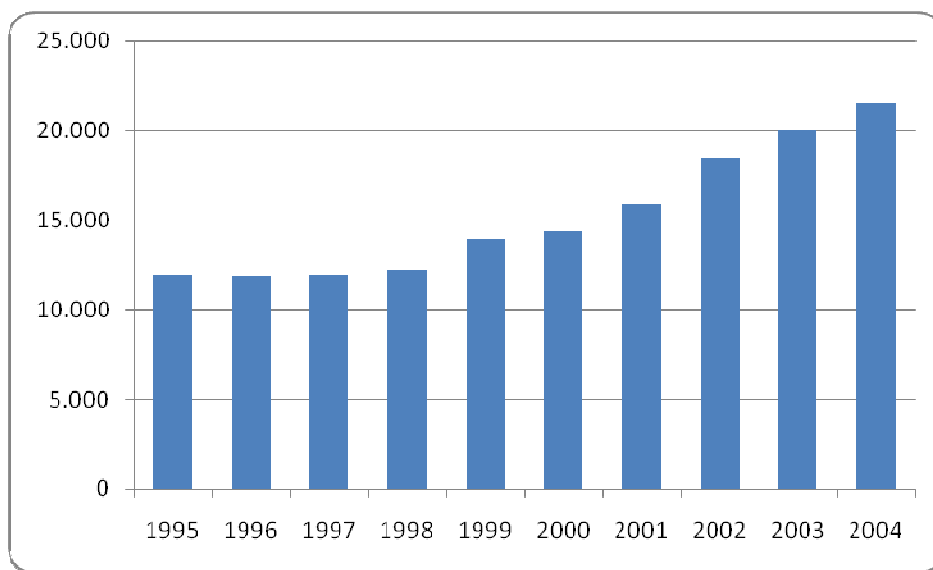
Duidelijk is dat het totaal aantal grensarbeiders de laatste jaren flink is gegroeid. Vooral de relatie tussen Nederland en Duitsland is opvallend. Vanaf het jaar 1999 is het aantal mensen dat in Duitsland woont en in Nederland werkt opvallend gestegen en het aantal Nederlanders dat in Duitsland werkt laat een tegenovergestelde richting zien. In een éénwordend Europa is dat laatste wellicht verassend. Het CBS geeft geen verklaring voor deze daling. Misschien heeft het verschil in economische ontwikkeling tussen de twee landen hier mee te maken. Sinds de val van de muur heeft Duitsland een moeilijke economische ontwikkeling gekend. De moeizame economische ontwikkeling heeft ook invloed gehad op het werkgelegenheidscijfer. De werkloosheid in Duitsland heeft enkele jaren boven de tien procent gelegen (Bundesagentur für Arbeit, 2008). Het feit dat het jarenlang moeilijk is geweest om een baan te vinden in Duitsland kan ook van invloed zijn geweest op het aantal grensarbeiders tussen Nederland en Duitsland.

In tegenovergestelde richting is het aantal grensarbeiders zeer snel gestegen. Vóór het jaar 2000 waren er Duitsers die in Nederland werkten maar vanaf dit jaar is dit aantal enorm gegroeid. In dat jaar is er iets veranderd in de wetgeving. Het werd voor Nederlanders mogelijk om de hypotheekrenteaftrek te behouden, ook al werd het huis in Duitsland gekocht. Naast deze verandering in de fiscale regelgeving liggen de prijzen van huizen en kavels in Duitsland an sich ook al stukken lager dan in Nederland. Het verschil kan aanzienlijk zijn. Veel Nederlanders hebben besloten om vlak over de grens een huis te kopen. Er kan worden aangenomen dat de stijging vooral werd veroorzaakt door in Duitsland wonende Nederlanders.

Een andere bron van informatie rondom het thema grensarbeiders vormen de onderzoeken van Graef en Mulder uit 2003 en van Huijeng en Rijmer uit 2005. Zij hebben het aantal Nederlanders in 41 Duitse grensgemeenten in kaart gebracht. Voor alle Duitse gemeenten die

aan de Nederlandse grens liggen is in de periode tussen 2000 en 2004 het aantal woonachtige Nederlanders met 55% gestegen. Meest opvallend voorbeeld vormt Bad Bentheim. In het jaar 2000 woonden er 414 Nederlanders in deze gemeente. Dit getal is in vier jaar verdrievoudigd tot 1372 in 2004 (Huijgen en Rijmer, 2005). De Nederlanders die in de Duitse grensregio zijn gaan wonen behoren over het algemeen tot de hogere inkomens. Eén derde van de personen heeft een inkomen van twee keer modaal of meer (Graef en Mulder, 2003). Deze mensen vallen boven de ziekenfondsgrens en zijn dus niet meegenomen in het de berekening van het CBS van figuur 5.1. In figuur 5.2 is het aantal Nederlanders in 41 (van de 42) Duitse grensgemeenten weergegeven voor de jaren 1995 t/m 2004.

Figuur 5.2 Aantal Nederlanders woonachtig in Duitse grensgemeenten



Bron: Graef en Mulder, 2003, Huijgen en Rijmer, 2005, eigen bewerking

Uit het overzicht blijkt dat het aantal in Duitsland wonende Nederlanders vooral sinds het jaar 2000 een grote vlucht heeft gemaakt. Van de migranten die na 2000 in het Duitse grensgebied zijn gaan wonen blijkt volgens dit onderzoek maar liefst 90% in Nederland te werken. Tot 2000 lag dit percentage rond de 60% (Graef en Mulder, 2003). Dit staakt het vermoeden dat de stijging van het aantal genspendelaars van Duitsland naar Nederland voor een groot gedeelte door in Duitsland wonende Nederlanders wordt veroorzaakt.

Het CBS kwam in het begin van 2008 met cijfers van het aantal in België wonende Nederlanders en visa versa. Net als het geval is geweest in de Duitse grensstreek is ook het aantal Nederlanders die woonachtig zijn in België de laatste jaren sterk gegroeid. In 2006 woonden er ruim 111.000 Nederlanders in België (CBS 2008). De meesten van hen woonden in de grensstreek. Het aantal Belgen in Nederland is veel kleiner dan andersom en ligt stabiel

op 36.000 terwijl er wel een groei is geweest van het aantal Nederlanders in België. Tussen 1991 en 2006 is het aantal Nederlanders in België bijna verdubbeld terwijl het aantal Belgen in Nederland met slechts 3000 is toegenomen (CBS 2008).

5.2 Schoolverkeer

5.2.1 Inleiding

Naast woon-werk verkeer is ook het verkeer van en naar onderwijs van belang. In het kader van grensoverschrijdend openbaar vervoer is deze groep interessant omdat je mag aannemen dat een groot deel van deze groep dagelijks de reis tussen onderwijsinstantie en woonlocatie maakt. Ook kun je aannemen dat mensen in het onderwijs meer gebruik zullen maken van het openbaar vervoer dan mensen die voor hun werk de grens moeten passeren. Mensen die onderwijs volgen zijn vaak jong en missen vaak de mogelijkheid om een auto te rijden.

Er zal worden begonnen met een overzicht van de onderwijsinteractie tussen België en Nederland. Vervolgens zal er worden gekeken naar de onderwijsparticipatie tussen Duitsland en Nederland.

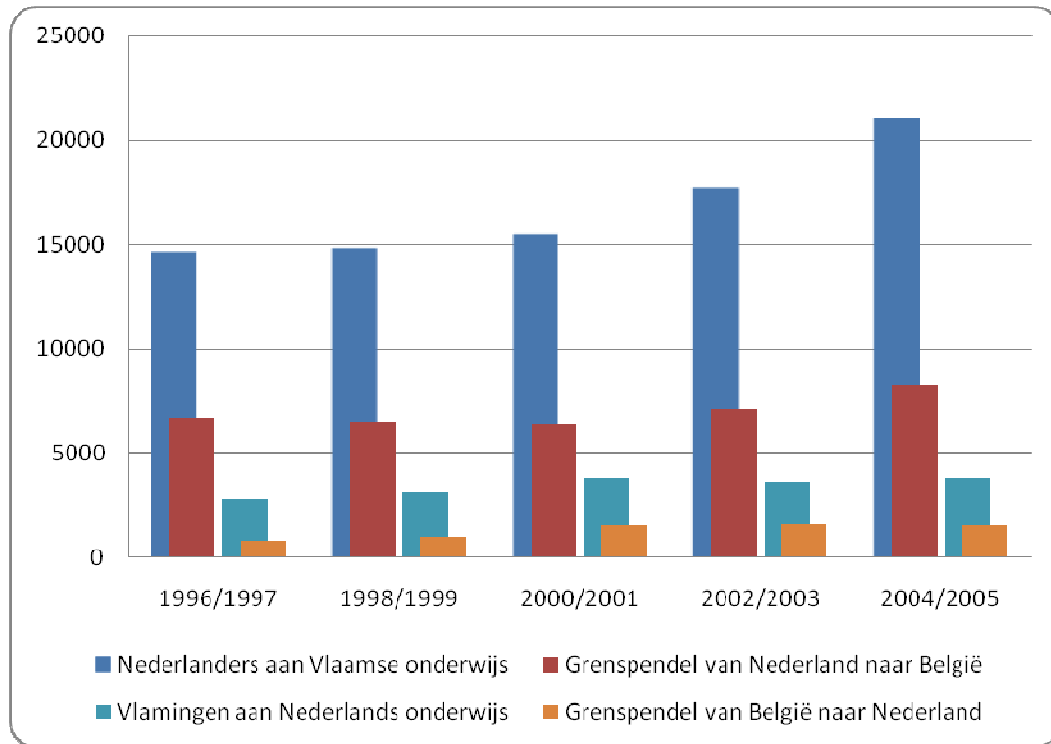
5.2.2 Interactie op het gebied van onderwijs met België

De ministeries van onderwijs in België en Nederland brengen gezamenlijk om de twee jaar een rapport uit met gegevens over de wederzijdse onderwijsparticipatie tussen Nederland en Vlaanderen. Er zijn diverse manieren gebruikt om tot bepaling van het aantal te komen. Ook zijn er in de loop van de jaren nieuwe registratie manieren gevonden. De gevonden gegevens zijn dus een benadering van het totaal aantal.

Er blijkt een groeiende deelname van 'buurlanders' aan de onderwijsinstellingen in België en Nederland. Opvallend is dat de deelname van Nederlanders op de Vlaamse onderwijsinstellingen vele malen groter is dan andersom. Veel Nederlandse ouders kiezen ervoor om hun kinderen naar Vlaamse scholen te sturen. Het betekent wel dat de vervoerstream die ontstaat uit deze interactie ook in grote mate in één richting zal plaatsvinden. In figuur 5.3 is de wederzijdse onderwijsparticipatie van België en Nederland weergegeven. Het onderzoek geeft aan dat er in het onderwijsjaar 2004/2005 meer dan 20.000 Nederlanders ingeschreven stonden aan Belgische onderwijsinstaties. Sinds het jaar 2000 heeft deze groep een flinke groei gekend. Weer heeft dit waarschijnlijk te maken met het feit dat er in dat jaar iets veranderde in de fiscale regelingen rondom hypotheekrenteaftrek waardoor het voor veel Nederlanders aantrekkelijker is geworden om in België te gaan wonen. De kinderen van deze groep mensen blijven hun Nederlandse nationaliteit behouden en blijken vaak naar Belgische scholen te gaan. Waarschijnlijk zullen niet al deze mensen op dagelijkse basis de oversteek over de grens maken. Ze zullen dus niet allemaal interessant zijn voor grensoverschrijdend openbaar vervoer. Het onderzoek heeft echter wel onderscheid gemaakt

naar mensen die onderwijs volgen in het ene land en woonachtig zijn in het andere land. Deze groep is in figuur 5.3 weergegeven onder de naam "grenspendel".

Figuur 5.3 Wederzijdse onderwijsparticipatie tussen Nederland en België



bron: MOV/MOCW 2001 en 2005, eigen bewerking

De grenspendelaars zullen de grens wél op dagelijkse basis oversteken en zijn zodoende interessant voor grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer. Ook hier is een stijgende trend te herkennen. Het totaal aan grensoverschrijdende onderwijsparticipanten was 7423 voor het schooljaar '96/'97. In het jaar '04/'05 was dit aantal gegroeid tot 9780 (ONCW en O&V 2005). Deze stijging van meer dan 31% betreft zowel de pendel tussen Nederland en België als de pendel in omgekeerde richting.

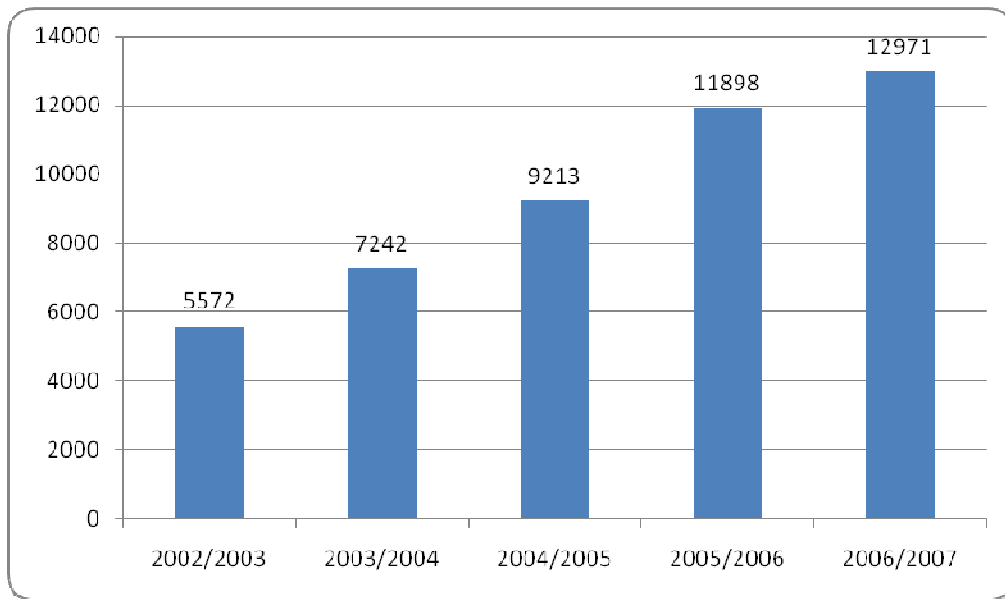
5.2.3 Interactie op het gebied van onderwijs met Duitsland

Het gebruikte onderzoek naar de onderwijs participatie tussen Nederland en België vormt een goede en betrouwbare bron. Voor de grensoverschrijdende onderwijsparticipatie tussen Nederland en Duitsland bestaan zulke gegevens niet. De wederzijdse onderwijsparticipatie tussen Nederland en Vlaanderen wordt niet in grote mate gehinderd door taalverschillen. Dit is echter wel het geval tussen Nederland en Duitsland. Het verschil in taal zal de onderwijsparticipatie met Duitsland nadelig beïnvloeden en je mag aannemen dat de pendel relatief lager zal zijn dan met België. Vooral voor de lagere en de middelbare scholen zal het taalverschil een belangrijke hindernis vormen.

In de vorige paragraaf is het onderzoek van Graef en Mulder genoemd. In dit onderzoek werd een enquête gehouden onder Nederlanders in Duitse grensgemeenten. In dit onderzoek is ook gevraagd naar de plaats van onderwijs van de kinderen van de Nederlanders. Op de vraag: "waar gaan de kinderen naar de middelbare school?" bleek dat van de mensen die zich na 2000 hadden gevestigd maar liefst 89% "Nederland" als antwoord gaf. Het aantal Nederlanders dat zich na 2000 in de Duitse grensgemeenten heeft ingeschreven ligt op meer dan 8000. Voor de basisschool lag het percentage kinderen dat naar een Nederlandse basisschool gaat op 81%.

Er komen ook steeds meer berichten van Duitse studenten aan Nederlandse universiteiten en hogescholen. De website van de Universiteit Twente maakte in september 2007 melding van het feit dat meer dan een kwart van de eerstejaars uit het buitenland en vooral Duitsland kwam. Er mag daarbij worden aangenomen dat van deze buitenlanders ook een aantal de Nederlandse nationaliteit bezitten.

Elk jaar wordt er in Nederland een onderzoek gedaan naar de internationale mobiliteit in het Nederlandse onderwijs. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de NUFFIC, de Nederlandse organisatie voor internationale samenwerking in het hoger onderwijs, in opdracht van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Hierin wordt uiteengezet hoeveel Nederlanders per studiejaar in het buitenland verkeren en hoeveel buitenlanders aan de Nederlandse onderwijsinstellingen deelnemen. In figuur 5.4 is een grafiek weergegeven met het aantal Duitse studenten aan Nederlandse onderwijsinstellingen met als doel het halen van een diploma. Dat wil dus zeggen dat ze de volledige, meerjarige cursus in Nederland volgen en het gaat dus niet om behalen van een aantal studiepunten.

Figuur 5.4: Aantal Duitsers aan Nederlandse onderwijsinstellingen voor behalen van diploma

Bron: NUFFIC, 2004, 2005, 2006 en 2007, eigen bewerking

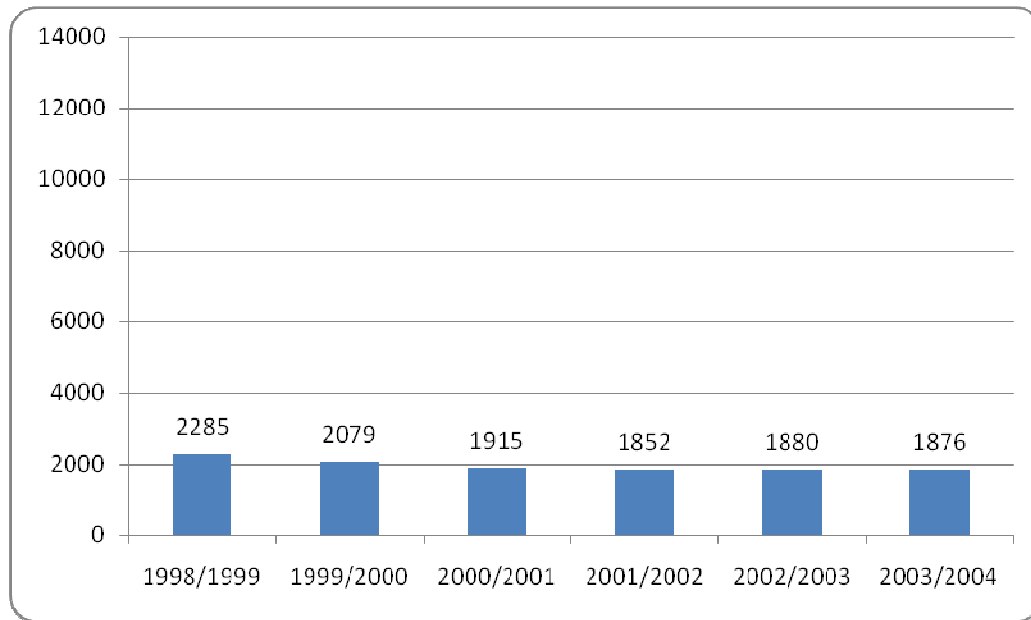
Het blijkt dat het aantal Duitsers aan Nederlandse onderwijsinstellingen de laatste jaren sterk is toegenomen. Het NUFFIC onderkent echter dat veel data in het volledige onderzoek voor discussie vatbaar zijn. Ook de hierboven gepresenteerde data kunnen door een andere registratie van met name in Duitsland wonende en in Nederland studerende studenten een iets vertekend beeld geven. In de loop van de afgelopen jaren zijn er nieuwe registratiesystemen gekomen. Maar de vertekening zou slechts van marginale invloed zijn en kan de conclusie dat er de afgelopen jaren een enorme stijging van het aantal Duitse studenten aan de Nederlandse onderwijsinstellingen niet doen verwerpen. Duitsland had in het studiejaar 2006/2007 met 35 % het grootste aandeel in het totaal aan buitenlandse diplomastudenten aan Nederlandse onderwijsinstellingen (NUFFIC, 2007).

Er is niet onderzocht of de Duitse studenten ook in Nederland woonachtig zijn of dat de studenten dagelijks de oversteek over de grens maken. Daar is in het onderzoek voor het jaar 2003-2004 echter wel even bij stil gestaan. Er werd gesteld dat vanuit de Nederlandse databronnen geen duidelijke schatting te geven is van het aantal grenspendelaars voor onderwijs. Wel zijn er Duitse onderzoeken geweest en op basis daarvan komt de NUFFIC op een schatting van ongeveer 2900 studenten die dagelijks van Duitsland naar Nederland reizen voor hoger onderwijs. Alleen voor het jaar 2003-2004 is deze schatting gegeven. Dit zou betekenen dat in dit jaar ongeveer 25% dagelijks heen en weer reist tussen Duitsland en Nederland. Dat komt aardig overeen met de getallen voor Vlaanderen.

Het aantal Nederlanders dat in Duitsland voor een volledig diploma studeert is aanzienlijk lager dan in omgekeerde richting. In figuur 5.5 is het aantal grafisch weergegeven. Er is

gekozen voor dezelfde schaal als voor de grafiek van figuur 5.4 om de vergelijking makkelijker te maken.

Figuur 5.5: Aantal Nederlandse studenten aan Duitse onderwijsinstellingen voor behalen van diploma



Bron: NUFFIC 2004, 2005, 2006 en 200, eigen bewerking

Het aantal Nederlanders aan Duitse onderwijsinstellingen blijkt tussen 1998 en 2004 een licht negatieve trend te hebben gekend. Het is jammer dat de gegevens die de NUFFIC over beide richtingen geeft niet op dezelfde jaren betrekking hebben. Alleen voor de studie jaren 2002/2003 en 2003/2004 zijn zowel de gegevens bekend over Nederlanders aan Duitse onderwijsinstaties als in tegenovergestelde richting. Het blijkt dat in die jaren er meer dan drie keer zoveel Duitsers in Nederland voor een diploma studeerden dan andersom. De reden dat er zoveel Duitse studenten naar Nederland komen kan in het feit liggen dat de capaciteit in Duitsland te kort schiet ten opzichte van de vraag. Voor veel opleidingen is in Duitsland een numerus fixus terwijl in Nederland voor dezelfde studie niet hoeft te worden geloot.

5.3 Toerisme

Het in kaart brengen van interactie van dagjesmensen is een moeilijke taak. Sinds het wegvallen van de grenzen worden er geen statistieken meer bijgehouden van het aantal voertuigen dat de grens oversteekt.

In Nederland wordt elk jaar een monitor uitgegeven met daarin de stand van zaken rondom het toerisme in Nederland. De gebruikte bron voor deze jaarlijkse monitor zijn de overnachtingen bij hotels, campings of andere vormen van accommodatie. Bij het inchecken voor een overnachting op een camping of in hotel of pension moet een formulier worden ingevuld met daarin het land van herkomst. Voor het regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer zijn deze gegevens echter van minder groot belang. Toeristen die een aantal dagen of weken in Nederland verblijven, zullen een kleine druk uitoefenen op het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Laat staan op het *regionaal* grensoverschrijdend openbaar vervoer. Voor dit onderzoek zijn de mensen die een dagje naar Nederland komen met name interessant. Zij zullen de grens twee keer per dag oversteken. Toeristen die in Nederland verblijven, zullen zich vooral in de vakantieperiodes concentreren. Maar de dagrecreanten zullen naar alle waarschijnlijkheid meer gespreid zijn over het jaar en zullen zodoende een meer vaste basis leggen onder het regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer. Informatie over de dagrecreatie uit België en Duitsland blijkt slechts zeer sporadisch centraal te worden gedocumenteerd. Voor het laatst was dit het geval in 2003. Het Nederlands Research Instituut voor recreatie en toerisme kwam met het rapport *Dagrecreatie in Nederland 2002/2003*. Hierin werd een analyse gegeven van het aantal en de beweegredenen van mensen die een dagje er op uit gingen. Er is ook stil gestaan bij de buitenlandse markt voor de dagrecreatie. Het onderzoek baseert zich echter op een eerder gepubliceerd onderzoek uit het jaar 1998 van het TRN (Toerisme en Recreatie Nederland). Na 1998 is er niet weer een dergelijk onderzoek geweest.

Het TRN heeft de inkomende dagjesmensen uit zowel de deelstaten Nordrhein-Westfalen en Niedersachsen (regio Bremen-Osnabrück) als Vlaanderen in kaart gebracht. Gebieden die verder weg liggen zijn buiten beschouwing gelaten omdat er werd verondersteld dat mensen uit die regio's maar weinig voor een dagje naar Nederland zouden komen.

Uit de genoemde Duitse gebieden bleek 26% van de bevolking vanaf 14 jaar tussen juni '97 en mei '98 Nederland voor een dagje te hebben bezocht (totaal 17,7 miljoen inwoners). De gemiddelde frequentie in deze periode ligt voor mensen uit Nordrhein-Westfalen op 5,0 keer en voor de mensen uit de regio Bremen-Osnabrück op 3,1 keer (NRIT 2003, p. 45). Deze cijfers laten zich moeilijk lenen voor bepaling van het totaal aantal Duitsers dat naar Nederland is gekomen voor een dagtocht (door het onbekende percentage dat in 1998 14 jaar en jonger was) maar je mag aannemen dat het totaal aantal ver boven de 10 miljoen uit moet zijn gekomen. Dat is veel meer dan de 2,6 miljoen Duitsers die Nederland komen bezoeken

voor een vakantie (NBTC, 2007). Amsterdam was in 1998 de populairste stad voor Duitsers om te bezoeken, gevolgd door Enschede, Groningen en Venlo.

Het aandeel van de Vlaamse bevolking (vanaf 14 jaar) dat een dagtocht naar Nederland heeft ondernomen in de periode juni 1997- mei 1998, bedraagt 35%. Circa 70% van de Vlamingen heeft in het verleden wel eens een dagtocht naar Nederland ondernomen (NRIT, 2003 p. 46). Opnieuw geven deze cijfers niet een volledig beeld van het totaal aantal Vlamingen dat naar Nederland is gekomen voor een dagtocht. Toch blijkt uit de genoemde percentages dat de grens tussen Nederland en Vlaanderen toch regelmatig door de Vlamingen wordt overgestoken voor een dagtocht naar Nederland.

De provincie Limburg heeft veel grensoverschrijdende interactie. Op het gebied van school en woon-werk verkeer zou er nog sprake zijn van een (afnemende) grensweerstand. Maar voor recreatief verkeer als winkelen zou de grens bijna geen rol meer spelen (Frissen, 2008). De invoering van de Euro heeft hieraan bij gedragen.

5.4 Betrouwbaarheid databronnen

Het blijkt dat een goede analyse van de interactie over de grenzen een moeilijke taak is. Veel gegevens zijn niet compleet of niet goed met elkaar te vergelijken. De data hebben vaak betrekking op andere jaren, zijn slechts eenzijdig of gebruiken weer net andere criteria zoals we zagen bij het onderzoek van het CBS over grensarbeiders. Andere gegevens zijn weer te oud of geven slechts een momentopname. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in 2005 ook geprobeerd om duidelijke kwantitatieve cijfers te achterhalen van de grensoverschrijdende interactie maar ook zij liep tegen deze problemen aan. In het document "Samenwerken in de Eurodelta" wordt door deze Raad verslag gegeven van het verkennend onderzoek dat werd gedaan.

In de vele interviews kwam de Raad tot de volgende conclusie: *"vrijwel iedereen kan een of meer voorbeelden noemen, maar niemand heeft inzicht in het totaal van deze patroonveranderingen"* (RVW 2005 p. 29). De niet geverifieerde voorbeelden die de raad noemt zijn onder ander de volgende:

- Een derde tot de helft van het aantal passagiers dat opstapt op de Luchthaven van Düsseldorf is afkomstig uit Nederland. Voor Niederrhein liggen deze percentages nog veel hoger.
- Een toenemend aantal Duitsers en Belgen komt voor de duurdere niet-dagelijkse goederen winkelen in de steden van Zuid- en Midden-Limburg (jaarlijkse bestedingen "buiten de eigen regio" zouden inmiddels liggen op 1,25 miljard euro).
- Het Hoger Onderwijs in Venlo kent meer Duitse leerlingen dan Nederlandse, de verhouding zou inmiddels 60-40% zijn.

- Aan de Universiteit van Münster studeren meer Duitse studenten Nederlands dan er aan alle Nederlandse universiteiten bij elkaar Nederlandse studenten Duits studeren.
- Bij een recente snelle busverbinding tussen Kleef en Nijmegen was in de kosten-batenanalyse gerekend op 20% meer passagiers ten opzichte van de vroegere langzame verbinding; binnen enkele maanden lag de passagiersgroei al op 50%.

Deze voorbeelden geven weer dat er inderdaad sprake is van een grote interactie over de grens. Maar ook deze constatering is slechts voorbeelden en geven alleen een momentopname. Desondanks durft ook de raad te stellen dat de interactie over de grens aan het toenemen is (RVW, 2005).

5.5 Conclusies

Aan de hand van de voorgaande uiteenzetting kunnen we stellen dat de interactie over de grenzen de laatste jaren toegenomen is. Er wonen steeds meer Nederlanders vlak over de grens. Dit geldt zowel voor de Duitse grensstreek als de Belgische grensstreek. De grenspendel van arbeiders is de laatste jaren toegenomen.

Tussen Nederland en België is een grote mate van interactie op het gebied van onderwijs aangetoond. De laatste jaren is de interactie sterk gegroeid. Er is ook aangetoond dat er een aanzienlijke stijging is geweest van het aantal mensen dat woonachtig is in het ene land en onderwijs volgt in het andere land. Het aantal Nederlanders op Belgische onderwijsinstellingen is vele malen groter dan in omgekeerde richting.

Een integraal onderzoek naar de interactie op het gebied van onderwijs tussen Nederland en Duitsland is er niet. Het blijkt echter wel dat in Nederland een toenemend aantal Duitse studenten op hogescholen en universiteiten zit. Het aantal Nederlanders op Duitse onderwijsinstellingen blijkt klein te zijn.

Tekortkoming in dit hoofdstuk is bij gebrek aan data een uiteenzetting van de trend van dagjesmensen. In 1998 is voor het laatst een integraal onderzoek gedaan naar het aantal dagjesmensen dat naar Nederland komt vanuit de buurlanden.

Een gebrek aan databronnen staat een volledig overzicht in de weg. Door net iets andere criteria te gebruiken kunnen veel onderzoeken moeilijk met elkaar worden vergeleken. De trends die de onderzoeken beschrijven staven de stelling dat de interactie de laatste jaren gegroeid is echter voldoende.

6 Openbaar vervoer tussen Nederland en zijn buurlanden

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal een uiteenzetting worden gegeven van de OV verbindingen die er zijn tussen zowel Nederland en Duitsland als Nederland en België. Eerst komen de grensoverschrijdende treinen aan bod en vervolgens krijgen de verbindingen met bussen de aandacht. De beide inventarisaties worden in paragraaf 6.4 vergeleken met een door Nederland getrokken lijn. Zodoende moet duidelijk worden of het aanbod van openbaar vervoer over de grens achterblijft bij openbaar vervoer binnen de landsgrenzen.

6.2 Met de trein de grens over

Onderstaande uiteenzetting geeft een overzicht van waar treinrails de Nederlandse grens over gaan. Het is echter niet per definitie zo dat er ook treinen rijden over de rails. In sommige gevallen is er sprake van slechts goederenvervoer en in andere gevallen ligt het traject er zelfs geheel verlaten bij. Bij veel van de grensovergangen is echter een bepaalde mate van discussie. Omdat veel van de ongebruikte grensovergangen vroeger wel gebruikt werden voor personenvervoer zijn ze interessant voor dit onderzoek en zijn ze wel meegenomen in het overzicht. Het geeft inzicht in het verloop van het aanbod. Het overzicht is tot stand gekomen met medewerking van Lambiek Kneplé van de Vereniging voor Innovatief Euregionaal openbaar Vervoer, de VIEV.

Groningen - Leer

Het traject Groningen Leer heeft de afgelopen jaren veel veranderingen ondergaan. Jarenlang was het niet mogelijk om rechtstreeks naar Leer te rijden vanaf Groningen. De Nederlandse treinen stopten in Nieuweschans waar de reizigers over dienden te stappen op een Duitse trein. De aansluiting was ook niet van hoge frequentie. Door de slechte staat van het spoor konden treinen niet harder rijden dan 30 kilometer per uur tussen Nieuweschans en Leer. Dit baanvak ging in het jaar 2000 dicht voor renovatie. In december 2002 was de verbinding gerenoveerd maar het bleek het moeilijk om de vervoerders zo ver te krijgen dat de directe aansluiting daadwerkelijk een feit zou worden. De Duitse treinen hadden niet de vergunning om op Nederlands spoor te mogen rijden en de Nederlandse vervoerders vonden het te duur om door te rijden tot aan Leer. Pas in 2005 werd de directe aansluiting weer een feit en sindsdien

rijden de treinen van Arriva vanuit Groningen door tot aan Leer in Duitsland. Er is nu acht keer per werkdag een verbinding tussen Groningen en Leer.

Coevorden- Bad Bentheim

Tussen Coevorden en Bad Bentheim is ook een spoortraject te vinden. Dit spoor wordt alleen gebruikt voor goederenvervoer en is eigendom van de Duitse maatschappij Bentheimer Eisenbahn. Door de vele onbewaakte overgangen is de maximum snelheid op dit traject 50 kilometer per uur. De Duitse stad Nordhorn ligt aan dit traject en zou graag via dit spoor willen worden aangesloten op het Duitse spoorwegennet. Deze stad wordt vooralsnog niet bediend door personenvervoer per spoor. De wens van Nordhorn is om via Bad Bentheim met het Nederlandse Oldenzaal te worden verbonden. Concrete plannen zijn nog niet verschenen.

Oldenzaal-Bad Bentheim

De grensovergang tussen Oldenzaal en het Duitse Bad Bentheim wordt gebruikt voor het internationale treinverkeer op de verbinding Amsterdam- Hannover. Meerdere malen per dag rijdt hier een trein de grens over. Voor de grensplaats Oldenzaal wordt anders dan vroeger niet meer gestopt. In de Duitse grensplaats Bad Bentheim wordt nog wel gestopt omdat hier van locomotief moet worden gewisseld in verband met de verschillen in netspanning. Na Bad Bentheim stopt de trein nog in Rheine en de volgende station is Osnabrück. Voor de tussengelegen stations is de verbinding dus niet van belang. Een stoptrein is niet aanwezig.

De regionale vervoerder die in het Nederlandse grensgebied actief is, is Syntus. Sinds Syntus de treinverbinding Zutphen- Hengelo- Oldenzaal heeft overgenomen van de NS is de frequentie verhoogd en de reizigersaantallen zijn ook gestegen. Syntus is bereid om de regionale verbinding met Duitsland uit te voeren maar er blijkt geen geld beschikbaar. De regionale overheden zullen het een plek moeten geven in de aanbesteding van de lijn. Vooralsnog is daar geen sprake van.

Enschede-Gronau

Dit baanvak werd in 1981 gesloten. Pas in 2001 werd het weer in dienst genomen en tegenwoordig rijden er twee keer per uur treinen tussen Enschede en Gronau. Vanuit Gronau kan de reis verder gaan naar zowel Münster als Dortmund. De verbinding Enschede-Münster wordt verzorgd door de Regiobahn Westfalen, onderdeel van de DB en de verbinding Enschede- Dortmund sinds december 2004 door de particuliere vervoerder Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft, nu onderdeel van Arriva. Beide vervoerders maken gebruik van nieuwe lightrail treinstellen. De totstandkoming van de spoorverbinding Enschede- Gronau is door intensieve samenwerking tussen de regionale overheden tot realiteit geworden.

Het gebruik van de nieuwe spoorverbinding heeft de verwachting overtroffen. Op een doordeweekse dag rijden er 1300 reizigers per dag de grens over. Op zaterdag en zondag

respectievelijk 2500 en 900 personen. De Saxion Hogeschool in Enschede heeft voor dertig procent Duitse studenten die veel gebruik maken van de verbinding. (VIEV, 2007)

Het traject Enschedé-Gronau wordt door velen gezien als voorbeeld dat het wel mogelijk is om rendabele en hoogfrequente grensoverschrijdende verbindingen op regionaal niveau te realiseren.

Winterswijk- Borken

Dit traject is gesloten in 1974. Tot dit jaar werden er nog per stoomtrein goederen over de grens vervoerd. Aan de Nederlandse zijde is het traject verkocht aan natuurbeheerders, maar aan de Duitse zijde wordt het traject nog onderhouden. Er zijn geen plannen voor personen vervoer over dit traject.

Arnhem-Oberhausen

Op dit grenstraject gaan internationale treinen de grens over. De waarde voor de regio is echter beperkt. De trein stopte jaren lang tussen Arnhem en Oberhausen slechts op het station Emmerich om te wisselen van locomotief. Maar met de invoering van de ICE treinen die geschikt zijn voor meerdere netspanningen in november 2000 is ook deze halte komen te vervallen. De Euregio Rijn-Waal heeft zich sterk gemaakt voor de ingebruikname van het spoortraject voor regionale treinen. In december 2005 werd er voor een half jaar een verbinding aangeboden tussen Arnhem en Emmerich. De verbinding werd uitgevoerd door Syntus maar het aanbod was klein. Slechts 4 keer per dag ging er een trein de grens over en alleen maar in het weekend. In juni 2005 is gestopt met het proefproject. Er bleek weinig animo voor de verbinding in het weekend.

Nijmegen-Kleve

Net als tussen Enschede en Gronau is er in het verleden een treinverbinding over de grens geweest tussen Nijmegen en Kleve. Deze verbinding vormde in 1865 zelfs de eerste verbinding voor Nijmegen met het spoorwegennet. Nijmegen was dus eerder aangesloten op het Duitse spoorwegennet dan op het Nederlandse. Maar sinds 1991 ligt het traject er verlaten bij. Tot die tijd reed de DB met zwaar materieel over het traject. Maar de reizigersaantallen daalden en de frequentie werd vervolgens verlaagd. Maar zelfs toen bleek de verbinding niet rendabel meer en is de DB gestopt met de exploitatie. Volgens de Euregio Rijn/Waal is de situatie nu veranderd. De laatste jaren is de interactie over de grens sterk toegenomen. Een van de redenen is dat er nu veel Nederlanders in Duitsland zijn gaan wonen vanwege de lagere woonlasten. Ook zijn er nu andere, goedkopere oplossingen voor het vervoer. Lightrail treinen zijn eerder rendabel dan het zware materieel van weleer.

De discussie over her-ingebruikname van het traject is een langslappende kwestie. Politieke meningen aan beide kanten van de grens sloten maar moeilijk op elkaar aan. Maar ook tussen overheden in het Nederlandse grensgebied zijn de meningen verdeeld. De gemeente Nijmegen

is voor reactivering. Ook vanuit Duitsland zijn de meningen positief. Nordrhein- Westfalen is bereid om de lightrailverbinding tussen Düsseldorf en Kleef door te trekken naar Nijmegen. Er zijn echter ook mensen die de trein proberen tegen te houden. Bewoners van Groesbeek zijn bang voor geluidsoverlast. Het traject gaat door het centrum van Groesbeek. Verder heeft Groesbeek plannen voor woningbouw en recreatie in de spoorzone en ziet men daarom liever geen treinverkeer tot stand komen.

Diverse partijen hebben zich in de discussie gemengd. Ook de universiteit van Nijmegen wijst op de positieve effecten van de verbinding en pleit voor her-ingebruikname. Ruimtelijk gezien is de verbinding Nijmegen-Kleef een "missing link". Zeker als je in acht neemt dat de steden een inwoneraantal van respectievelijk 150.000 en 50.000 hebben. Kleve is een kopstation voor treinen uit de richting Dortmund en uit de richting Keulen. Twee keer per uur wordt dit kopstation aangedaan. Reizigers die door willen reizen naar Nijmegen zullen gebruik moeten maken van een bus.

Uit Duits onderzoek is gebleken dat de verbinding rendabel zou kunnen worden geëxploiteerd.

Venlo-Kaldenkirchen

Tussen Venlo en Mönchengladbach gaat eens per uur een trein de grens over. De sneltreinen rijden sinds enkele jaren niet meer maar de bereikbaarheid van de grensregio is door de stoptrein gewaarborgd. Deze grensovergang wordt door de website van NS internationaal echter niet erkend. Reizigers tussen Venlo en Frankfurt worden door de site via Arnhem gestuurd en de reis zou volgens NS 4 ¼ uur duren maar met gebruik van deze grensovergang is de reis in drie uur mogelijk. Op het station van Venlo staat een Duitse kaartjesautomaat en het traject op Nederlands grondgebied is uitgevoerd met het in Duitsland gebruikte veiligheidssysteem.

Roermond- Mönchengladbach

Ook op dit traject reed tot in de jaren '90 een personentrein de grens over. In 1993 is gestopt met deze verbinding. Dat wil zeggen, op Nederlands grondgebied. Vanaf Duitsland rijdt er nog altijd een trein tot aan de grens bij het plaatsje Dalheim. Vanuit Duitsland klinkt al jaren de wens om deze verbinding door te trekken naar Roermond maar de stad Roermond ziet dit niet zitten. De bestuurders en bewoners zijn sceptisch omdat ze bang zijn dat de treinen geluidsoverlast zullen veroorzaken in het stadscentrum en in het nabijgelegen natuurgebied De Meinweg. De negatieve meningen over treinverkeer op dit tracé lijken te zijn gebaseerd op de angst voor heropening van de IJzeren Rijn. Dit is een oude spoorverbinding voor goedertransport tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Tegenstanders verwachten veel geluidsoverlast door lange goederentreinen in de stad en in het natuurgebied De Meinweg. Voorstanders van de regionale verbinding tussen Roermond en Mönchengladbach wijzen op het feit dat lightrail weinig geluidsoverlast teweeg brengt en de bezoekers van het natuurgebied hebben met lightrail een alternatief voor de auto om het gebied te bereiken. De

voorzitters pleiten voor het aanleggen van een Lightrail traject zolang de besluitvorming duurt zodat de mogelijkheid wordt uitgesloten om meteen zware goederentreinen te laten rijden op dit traject. Maar het verdrag met België maakt deze optie zeer onwaarschijnlijk. Bewoners en bestuurders lijken stelling te hebben gekozen tegen al het verkeer van wat voor trein dan ook.

Heerlen-Aken

Dit traject werd in 1992 opengesteld voor regionaal personenverkeer omdat de verbinding tussen Aken en Maastricht via Simpelveld dat jaar werd stilgelegd. In 2001 werd dit traject overgenomen van de NS door de Euregiobahn. Dit is een samenwerkingsverband tussen het Aachener Verkehrsverbund, de Euregio Maas-Rijn en diverse andere partners. De treinen zijn lightrail dieseltreinen. Zo wordt het probleem van het verschil in spanning op de bovenleiding omzeild. Een zelfde soort verbinding ligt tussen Aken en Luik. Ook hier wordt gebruik gemaakt van dieseltreinen. De Euregio en de provincie Limburg maken zich sterk voor een integraal openbaar vervoersnetwerk waarbij gebruik kan worden gemaakt van verlaten spoor in de regio. De regio kent veel verlaten spoor uit de tijd dat het gebied nog intensief gebruikt werd voor mijnbouw. Het genoemde samenwerkingsverband heeft er toe geleid dat er voor de reizigers een apart ticket te koop is om de grens over te steken. Voor €13,50 kan het zogenaamde Euregoticket aangeschaft worden waarmee gedurende de hele dag gebruik kan worden gemaakt van al het openbaar vervoer in een groot gebied van de Euregio Maas-Rijn.

Maastricht- Aken

In 1992 is gestopt met de verbinding tussen Maastricht en Aken via Simpelveld. Vanaf toen werd de verbinding tussen Heerlen en Aken gebruikt voor regionaal personenvervoer. Het CDA van de provinciale staten van Limburg heeft bij minister Eurlings aangedrongen op reactivering van deze spoorverbinding. Maastricht zou dan een vlotte aansluiting hebben op HSL verbindingen die Aken aandoen. Het traject is voor een groot gedeelte nog aanwezig. Ook hier zou gebruik kunnen worden gemaakt van lightrail dieseltreinen.

Maastricht- Luik

De verbinding tussen België en Nederland wordt op dit traject door de Belgische vervoerder NMBS verzorgd. Op 10 december 2006 heeft de NMBS deze verbinding van de NS overgenomen. De doorgaande trein uit Brussel rijdt sindsdien door tot aan Maastricht. Voor het station Eijsden wordt sindsdien niet meer gestopt. Zou de NMBS hier wel stoppen dan zou zij inbreuk maken op het alleenrecht van de concessiehouder. Alleen het internationale treinverkeer betekent niet een inbreuk op deze concessie omdat de concessiehouder daar geen nadeel van ondervindt. Ook het station Randwijck in Maastricht wordt nu niet meer bediend voor deze verbinding. Tussen Maastricht en Luik is de verbinding met een frequentie

van 18 treinen per werkdag goed, maar met sluiting van station Eijsden kan worden gesteld dat de regionale functie van deze verbinding aan belang heeft ingeleverd.

Op het station van Maastricht kunnen geen Belgische kaartjes voor de HSL trein worden gekocht en er blijkt een toelage te zijn voor deze grensovergang. Het is gebleken dat veel Nederlanders in het Belgische grensplaatsje Visé instappen om deze toeslag te omzeilen.

Maastricht pleit al jaren voor aansluiting op het HSL netwerk dat net om het puntje van Limburg door Duitsland en België leidt. De HSL treinen doen Aken in Duitsland aan en Luik in België. De inzet heeft geloond want in maart 2008 werd bekend dat de minister toestemming heeft gegeven voor deze aansluiting. De treinreis tussen Maastricht en Brussel zal dan niet langer duren dan 75 minuten (VIEV, 2008)

Maastricht-Hasselt

Dit traject wordt sinds het begin van de jaren '90 niet meer gebruikt. Tot 1993 was er nog sprake van goederenvervoer tussen Maastricht en Lanaken. Sindsdien is er geen verkeer meer op dit traject. Maar de werkzaamheden zijn begonnen en weldra wordt de verbinding hersteld en zijn beide steden weer met elkaar verbonden. Het initiatief voor dit besluit komt van Belgische zijde. In het kader van het zogenaamde Spartacusplan wordt er 55 miljoen Belgische Euro's in het plan gestoken. Het is de bedoeling dat een sneltram de beide stadscentra gaat verbinden. Belangrijk aspect dat wordt genoemd in het Spartacusplan is dat de beide steden een universiteit hebben. Een goede verbinding tussen beide steden zal ook Hasselt aansluiten op het Euregionet.

Weert-Neerpelt

Ook dit traject behoorde vroeger tot de IJzeren Rijn. Het traject heeft jarenlang stil gelegen maar met ingang van maart 2005 werd het weer mogelijk om op bescheiden schaal goederenvervoer te laten plaatsvinden op dit traject. Het gedeelte tussen Weert en Budel is in de jaren voor de heropening vernieuwd. De goederentreinen mogen acht keer per week gebruik maken van dit traject maar de snelheid mag niet hoger zijn dan 30 kilometer per uur. Personenvervoer vindt vooralsnog niet plaats.

Het treinstation Neerpelt is voor wat betreft personenvervoer per trein een kopstation. De trein vanuit Antwerpen gaat vanaf hier niet verder. Het traject ligt er wel en de Belgische spoorwegen maken op het traject Antwerpen-Neerpelt gebruik van dieseltreinen. Het zou dus met relatief weinig kosten mogelijk moeten zijn om de verbinding met Nederland te realiseren. Ook deze verbinding is meegenomen in het Vlaamse Spartacusplan. Vanuit België ziet men de verbinding graag weer tot stand komen. Het vormt een relatief goedkope manier om beide landen op elkaar aan te laten sluiten. Maar ook rondom de doorgaande verbinding richting Weert zijn veel discussies. Veel bewoners zijn ook hier tegen reactivering van de spoorverbinding uit vrees dat er weer op grote schaal goederenvervoer zal plaatsvinden op het voormalige IJzeren Rijn traject.

Roosendaal- Antwerpen

Tussen Roosendaal en Antwerpen liggen twee soorten verbindingen met België. Ten eerste is er de stoptrein tussen de twee steden. Deze is een Belgische trein en gaat één keer per uur de grens over en stopt op twaalf stations. De andere verbinding die gebruikt maakt van dit tracé is de zogenaamde Beneluxtrein. Deze trein verbindt Amsterdam met Brussel. (Luxemburg heeft deze trein nooit aangedaan hoewel dit wel de bedoeling was, vandaar de naam) Deze trein stopt na de Randstad op de stations Dordrecht en Roosendaal. De Beneluxtrein is een speciale samenwerking tussen de NMBS en de NS. Er wordt gebruik gemaakt van Nederlandse treinen die in een aparte kleur zijn gespoten. Zowel het gele van de NS als het rode van de NMBS zijn verwerkt in het uiterlijk van de trein.

In het voorjaar van 2007 maakte de NS bekend dat bij gereedkomen van de HSL verbinding tussen Amsterdam en Brussel de Beneluxtrein zal worden geschrapt. De NS vindt dat het niet zinvol is om twee treinen te laten rijden op dit traject maar de nieuwe HSL zal de stations Roosendaal en Dordrecht niet meer aandoen. De regionale functie die de Beneluxtrein vervult zal komen te vervallen.

Terneuzen- Gent

Dit traject is in gebruik voor goederenvervoer. Maar voor dit traject zijn er plannen om ook personenvervoer te verwezenlijken. Tussen Gent en de grensplaats Zelzate is de aanwezige infrastructuur door intensief woon-werk verkeer in de spits overbelast. Er wordt ingezet op een verbinding van het type sneltram. In de stad Gent rijden al trams en het traject tussen Gent en Terneuzen zal geschikt kunnen worden gemaakt voor gebruik door een sneltram. Het traject heeft geen bovenleiding wat voor een tram wel noodzakelijk is. Er zijn dus aanzienlijke kosten mee gemoeid. De plannen verkeren nog in een vroeg stadium en er is nog geen overeenstemming tussen de gemeentes die betrokken zijn.

6.2.2 Analyse

Bij het voorgaande overzicht zijn een aantal zaken die opvallen. Ten eerste hebben we gezien dat het aanbod van grensoverschrijdende spoorverbindingen de laatste jaren is gedaald. Bij de verbindingen Nijmegen-Kleve, Maastricht- Hasselt, Roermond- Mönchengladbach en Maastricht- Aken valt het op dat in het begin van de jaren '90 al deze lijnen zijn gesloten. (voor de laatste werd echter wel een alternatief geboden). Een directe link tussen de privatisering van het openbaar vervoer dat rond die periode gestalte kreeg en het sluiten van de grensovergangen is niet aangetoond, maar het is evenwel niet ondenkbaar dat de twee zaken met elkaar te maken hebben. Als we kijken naar het aantal grensovergangen per spoor in de periode voor de tweede wereldoorlog dan zien we dat de daling van het aanbod al vroeg begon. Tabel 6.1 geeft een overzicht van de grensovergangen tussen Duitsland en Nederland in 1935 en 1998. Het blijkt dat het aantal grensovergangen per spoor voor personenvervoer tussen beide jaren van zestien naar vijf is afgenomen.

Tabel 6.1 Grensovergangen per spoor tussen Nederland en Duitsland in 1935 en 1998 (personenvervoer)

	1935	1998
Groningen/ Drenthe- Ostfriesland/ Emsland	2	1
Twente-Westmünsterland	4	1
Achterhoek/ Westfalen	2	0
Rijnas	3	1
Nrood/Mid-Limburg-Niederrhein	3	1
Zuid-Limburg/regio Aken	2	1
totaal	16	5

Bron: Smit, 2000 p. 122, eigen bewerking

Er zijn op het moment nog maar acht grensoverschrijdende spoorlijnen waar personenvervoer plaats vindt. Toch blijken er de laatste jaren veel lobbies te zijn die pleiten voor intensivering van regionale grensoverschrijdende verbindingen. Dit heeft ertoe geleid dat de verbinding tussen Groningen en Leer is herboren. Evenzo geldt dat voor de verbinding tussen Enschede en Gronau en de intensivering op het traject Heerlen- Aken. Opvallend is dat deze verbindingen niet door de NS worden bediend maar door andere bedrijven die sinds de privatisering op de Nederlandse markt aanwezig zijn. De NS verzorgt nu enkel nog de verbinding tussen Amsterdam en Brussel maar heeft zelfs de intentie om deze te schrappen. De andere verbindingen zijn steeds minder van regionaal belang zoals de lijn Arnhem-Oberhausen en Oldenzaal- Bad Bentheim waar sinds inzet van de Duitse ICE treinen veel stations in de grensregio niet meer worden bediend.

6.3 Met de bus de grens over

Naast de treinen zijn er natuurlijk ook busverbindingen die de grens kruisen. Het vinden van deze verbindingen is echter moeilijk. De verbindingen zijn niet weergegeven op zoekmachines op het internet. Voor onderstaand overzicht is gebruik gemaakt van de websites van de vervoerders. In het overzicht zijn niet meegenomen de verbindingen met regionale vliegvelden. Zo is het mogelijk om vanuit Nederland een belbus te reserveren naar bijvoorbeeld het vliegveld Weeze vlak bij Nijmegen over de grens. Deze bussen hebben als doel mensen die gebruik maken van het vliegveld op te halen of weg te brengen. Het is niet vereist dat de passagiers gebruik maken van het vliegveld, gebruik van deze dienst staat voor iedereen open en zou strikt genomen dus wel onder openbaar vervoer vallen. Maar omdat de bussen puur bedoeld zijn om het vliegveld te bereiken, onder andere door het feit dat er geen tarief is voor het eerder uitstappen dan op het vliegveld worden deze verbindingen niet meegenomen. Op de volgende pagina is een overzicht weergegeven met alle busverbindingen tussen Nederland en Duitsland evenals Nederland en België.

Tabel 6.2 Grensoverschrijdende busverbindingen in één richting

Traject	Vervoerder	Thuisland vervoerder	Frequentie werkdagen
Naar Duitsland			
Groningen-Oldenburg	Publicexpress	DE	4
Nieuweschans- Leer	Weser-Ems Busverkehr	DE	2 ¹
Ter Apel- Haren- Meppen	Levelink	DE	3
Emmen- Meppen	Levelink	DE	3
Enschede-Alstätte	Regionalverkehr Münsterland	DE	6 ²
Winterswijk-Vreden	Regionalverkehr Münsterland	DE	6
Winterswijk- Stadthlohn	Regionalverkehr Münsterland	DE	3 ³
Winterswijk- Bocholt	Regionalverkehr Münsterland	DE	8 ²
Doetinchem- Bocholt	Syntus, Regionalverkehr Münsterland	NL / DE	9 ⁴
Doetinchem- Emmerich	Syntus, NIAG	NL / DE	9 ⁵
Nijmegen- Kranenburg	NOVIO	NL	6
Nijmegen- Kleef	NIAG	DE	14
Arcen- Geldern	Stätliche Dienste Geldern	DE	1 ²
Venlo- Duisburg	NIAG	DE	2
Roermond- Heinsberg	VEOLIA	NL	14
Sittard- Geilenkirchen	West	DE	15
Sittard- Heinsberg	West	DE	1
Eijgelshoven- Ubach- Palenberg	VEOLIA	NL	18
Kerkrade- Hertogenrath	VEOLIA	NL	31
Maastricht- Aken	VEOLIA	NL	22
Heelen- Aachen	VEOLIA	NL	32 ¹
Kerkrade- Aachen	ASEAG	DE	16
Vaals- Fuchserde	ASEAG	DE	23
Vaals- Aachen	ASEAG	DE	32 ⁶
Naar België			
Vaals- Eupen	TEC	BE	15
Meerssen- Teuven	VEOLIA	NL	13
Maastricht-Visé- Luik	TEC	BE	7 ¹
Maastricht- Visé	VEOLIA	NL	32
Maasticht- Kanne	VEOLIA	NL	19
Maastricht- Tongeren	De Lijn	BE	16
Maastricht-Laneken	De Lijn	BE	17 ⁷
Maastricht- Hasselt	De Lijn	BE	19
Maastricht- Genk- Hasselt	De Lijn	BE	18
Sittard- Maaiseik- Weert	VEOLIA	NL	17 ⁸
Valkenswaard-Achel	VEOLIA/ BBA	NL	12 ⁹
Weebosch- Luyksgestel-Lommel	VEOLIA/ BBA	NL	10 ⁹
Reusel- Turnhout	De Lijn	BE	18
Tilburg- Turnhout	De Lijn	BE	16
Breda- Antwerpen- Hulst	VEOLIA	NL	10 ⁸
Bergen op Zoom- Antwerpen	VEOLIA/ BBA/ De Lijn	NL/ BE	30 ¹⁰
Hulst- St. Niklaas	De lijn	BE	15 ¹¹
Terneuzen - Zelzate	VEOLIA/ BBA	NL	25
Oostbrug- Maldegem	VEOLIA/ BBA	NL	6
Breskens- Brugge	VEOLIA	NL	16
¹ Ook treinen op dit traject	⁵ Overstappen bij grens	⁹ Buurtbus	
² Alleen belbussen	⁶ Diverse buslijnen	¹⁰ Tot Putte, daar 15 min. Wachten	
³ Eén keer vanaf Kotten	⁷ op donderdag en vrijdag nog één	¹¹ 3 lijnen	
⁴ 3 keer overstappen	⁸ Rechtstreeks, toevallig via België		

Bron: websites vervoerders, (januari '08)

Op het eerste gezicht lijkt het aantal bussen zeer klein te zijn. Ten noorden van Roermond gaat alleen bij Nijmegen vaker dan tien keer per dag een bus de grens over. Wat opvallend is aan het overzicht is dat de grensoverschrijdende verbindingen vooral geconcentreerd zijn in de provincie Limburg. Hier zijn de steden in de grensregio's ook het grootst. Vooral de steden Heerlen, Kerkrade en Aken zouden ruimtelijk als één stedelijk systeem kunnen worden beschouwd. Vaals zou ruimtelijk gezien een buitenwijk van Aken kunnen zijn. Het is niet verwonderlijk dat hier de meeste verbindingen zijn aangezien je mag verwachten dat hier ook de grootste vraag naar grensoverschrijdend OV zal zijn.

Met een lage frequentie voor veel lijnen, een aantal lijnen waarbij de reizigers vaak moeten overstappen en het gebruik van buurtbussen bestaat de indruk dat het grensoverschrijdend busverkeer een lager niveau heeft dan binnenlandse verbindingen. Om dit vermoeden te testen zullen we in de volgende paragraaf de gegevens van het aantal OV verbindingen die we behandeld hebben in deze en de voorgaande paragraaf gebruiken om te kijken hoe het aantal verbindingen over de grens zich verhoudt tot een willekeurig getrokken lijn door Nederland.

6.4 Een kwantitatieve vergelijking

Tabel 6.3 OV verbindingen over binnenlandse lijn in één richting

traject	lijn	vervoerder	frequentie werkdagen
<i>bus</i>			
Zolle- Lelystad	330	connexxion	57
Kampen- Dronten	143	connexxion	28
Zwolle- Dronten	140	connexxion	11
Zwolle- Apeldoorn	90s	veolia	46
Zwolle- Apeldoorn	294	veolia	12
Zwolle- Apeldoorn	95s	veolia	30
Zwolle- Elburg	200	veolia	6
Zwolle- Hattem	97	veolia	14
Zwolle- Harderwijk	100s	veolia	42
Twello- Deventer	171	veolia	21
Deventer - Espe	56S	syntus	35
Holten - Laren	54	syntus	23
Diepenheim - Borculo	95	syntus	32
Hengevelde- Neede	92	syntus	14
Haaksbergen- Neede	20	syntus	38
Haaksbergen- Eibergen	74S	syntus	23
<i>trein</i>			
Zwolle- Amersfoort		NS	86
Deventer- Apeldoorn		NS	80
Goor- Lochem		syntus	34
totaal in één richting			632

Bron: websites vervoerders

In de voorgaande twee paragrafen is een overzicht gegeven van alle aangeboden openbaar vervoer mogelijkheden tussen Nederland en zijn buurlanden. Hiermee weten we feitelijk nog niets over de vraag of het aanbod over de grens nou hoog of juist zeer karig is. Om beter inzicht te krijgen in deze vraag kan er een vergelijking worden gemaakt met een willekeurige lijn door Nederland. Hiervoor is een lijn getrokken vanaf het Ketelmeer met de brug tussen Kampen en Dronten via de provinciegrens tussen Overijssel en Gelderland tot de Duitse grens bij Haaksbergen. Al het verkeer door openbaar vervoer is over deze lijn in kaart gebracht. In figuur 6.3 is een overzicht

gegeven van alle mogelijkheden om deze lijn op een werkdag te doorkruisen. Er moet worden opgemerkt dat dit een willekeurige lijn is. Je mag aannemen dat er lijnen door Nederland zullen zijn met een veel grotere frequentie. Ook zullen er lijnen zijn waarbij de intensiteit lager zal zijn. In dit overzicht zijn alle lijnen meegenomen. Ook die lijnen die van Nationaal belang zijn. Het zijn dus niet alleen regionale verbindingen. Voor een vergelijking tussen de lijn Overijssel- Gelderland met de beide landsgrenzen is in tabel 6.4 het aantal OV lijnen en frequenties samengevat. De lijn O-G is de lijn die getrokken is vanaf het Ketelmeer via de provinciegrens tussen Overijssel en Gelderland. In de tweede en vierde kolom zien we respectievelijk de grens Nederland- Duitsland en Nederland- België. Omdat we te maken hebben met grenzen die niet van dezelfde lengte zijn is het aantal OV verbindingen per kilometer bepaald. Dit is zowel gedaan voor de trein en bus als voor alle modaliteiten (is trein en bus) van alle grenzen. Zo moet een vergelijking mogelijk worden. In de derde en vijfde kolom zien we hoe de verbinding over de twee landsgrenzen zich verhouden tot de lijn O-G. Omdat de lijn door Nederland al het openbaar vervoer behandelt en niet alleen het regionale openbaar vervoer is bij deze vergelijking al het OV over de landsgrenzen meegenomen. Dus hoewel dit onderzoek het regionale grensoverschrijdend openbaar vervoer behandelt zijn in deze vergelijking ook de internationale verbindingen betrokken, ook al is de waarde voor de grensregio beperkt. Hier wordt later in dit hoofdstuk bij stil gestaan. Voor het bepalen van het aantal treinen dat de landsgrenzen oversteekt is gebruik gemaakt van de zoekmachine van de Deutsche Bahn. Het blijkt echter dat het aantal keren dat een trein de grens oversteekt niet het hele jaar door hetzelfde is. De gebruikte data zijn van januari 2008. In bijlage 1 is het aantal treinen weergegeven voor alle grensoverschrijdende verbindingen.

Tabel 6.4 Grensoverschrijdend OV versus binnenlands OV

	O-G*	NL-DE	verhouding tot O-G	NL-BE	verhouding tot O-G
lengte grens in kilometer	105	585		460	
aantal treinen op werkdagen	432	89		54	
aantal bussen op werkdagen	200	280		331	
treinen per kilometer	4,11	0,15	1/27	0,12	1/35
bussen per kilometer	1,90	0,48	1/4	0,72	1/2,6
modaliteiten per kilometer	6,02	0,63	1/9,5	0,84	1/7,2

* Dit is de getrokken grens tussen Overijssel en Gelderland

Het is duidelijk dat er over de lijn door Nederland meer openbaar vervoer is dan over de landsgrenzen. Vooral het verschil in aantal treinen is groot. Er gaan 27 keer zoveel treinen per kilometer over de lijn Overijssel- Gelderland als over de grens tussen Nederland en Duitsland. Voor de grens met België is de verhouding zelfs 35 in het voordeel van de lijn Overijssel- Gelderland. Echter, zodra de bussen worden meegerekend dan blijkt het verschil veel minder groot. Er gaan als we de bussen meerekenen respectievelijk 9,5 en 7,2 keer zoveel

modaliteiten over de grens tussen Overijssel en Gelderland als tussen Nederland en Duitsland en Nederland en België.

Zoals we hebben kunnen zien in het overzicht van het aantal bussen dat de grens oversteekt blijkt een groot gedeelte van de verbindingen zich te concentreren in Zuid-Limburg. Zuid-Limburg vormt ruimtelijk gezien een bijzondere grensregio. De steden in deze regio liggen zeer dicht op de grens en ook aan de andere kant van de grens liggen veel grote plaatsen zoals Luik en Aken. Je mag verwachten dat in deze grensregio meer interactie is dan elders. Als we deze regio los beschouwen van de overige landsgrenzen dan komen we tot het volgende overzicht. Zuid-Limburg is hier begrensd vanaf Venlo naar Vaals en van Vaals naar de overgang bij Weert. Isoleren we Zuid-Limburg van de overige gebieden dan krijgen we een overzicht zoals hieronder:

Tabel 6.5 Zuid-Limburg

	O-G*	Dollart- Venlo	verhouding tot O-G	Zuid- limburg	verhouding tot O-G	Weert-Noordzee	verhouding tot O-G
lengte grens in kilometer	105	495		170		380	
aantal treinen op werkdagen	432	71		36		36	
aantal bussen op werkdagen	200	76		377		158	
treinen per kilometer	4,11	0,14	1/26,7	0,21	1/19,4	0,09	1/43,4
bussen per kilometer	1,90	0,15	1/12,4	2,22	1/0,8	0,42	1/4,6
modaliteiten per kilometer	6,02	0,30	1/20,3	2,43	1/2,5	0,51	1/11,8

* Dit is de getrokken grens tussen Overijssel en Gelderland

Dit overzicht geeft een heel ander beeld. De meeste bussen zijn inderdaad sterk geconcentreerd rond Zuid-Limburg. Het blijkt dat er per dag meer bussen per kilometer over de grenzen van Zuid-Limburg gaan dan over de lijn Overijssel- Gelderland. Over de grens tussen Overijssel en Gelderland gaat "slechts" 2,5 keer vaker een OV modaliteit de grens over. Het aantal, dat de grens van dit gedeelte van Limburg oversteken blijkt wel achter te blijven bij de bussen.

Het grensgebied vanaf de Dollard in Groningen tot aan Venlo komt er het slechtst vanaf. Over deze afstand van ongeveer 500 kilometer gaan slechts 71 treinen per dag de grens over en 76 bussen. Dat betekent dat er over de door Nederland getrokken lijn per kilometer 20 keer zoveel mogelijkheden zijn om deze lijn over te steken dan het betreffende grensgedeelte. Ook de situatie langs de grens van Weert tot de Noordzee is opvallend. Omdat de grensovergang tussen Maastricht en Luik bij Zuid-Limburg hoort is in deze categorie nog maar één grensovergang per spoor. Hierdoor rijden over dit grensvak ongeveer 43 keer zo weinig treinen als over de lijn Overijssel- Gelderland.

Aanbod en gebruik

De uitgevoerde inventarisatie en analyse zeggen iets over het aanbod van openbaar vervoer maar zegt niets over het gebruik van de verbindingen. Voor een aantal grensoverschrijdende verbindingen per bus moet van te voren gereserveerd worden. Je mag aannemen dat er dan ook momenten zijn dat de bus niet hoeft te rijden, anders zou het wel een reguliere verbinding zijn. Alle mogelijkheden van de belbussen zijn echter wel meegenomen in de analyse. Weer andere verbindingen worden uitgevoerd met taxibusjes waar maar een zeer beperkt aantal mensen in kan. Ook buurtbussen zullen niet een hele grote capaciteit hebben. Vaak betreft het hier achtpersoonsbusjes. In de analyse tellen deze even zwaar als een intercity met honderden zitplaatsen. Bij de uitgevoerde analyse staat de keuzemogelijkheid centraal. Hoeveel mogelijkheden zijn er om een bepaalde grens met openbaar vervoer te doorkruisen? Dit is wezenlijk anders dan de vraag hoe het gebruik van het openbaar vervoer over de landsgrenzen zich verhoudt tot het binnenlandse gebruik. Maar met genoemde argumenten kun je wel aannemen dat het gebruik van grensoverschrijdend openbaar vervoer vele malen achter blijft bij het binnenlandse.

Het belang voor de grensregio

De voorgaande analyse heeft al het openbaar vervoer over de grenzen meegerekend. Veel van de verbindingen hebben echter een beperkte waarde voor de grensregio. Zo is de Thalys tussen Amsterdam en Parijs meegenomen in de analyse terwijl deze als meest zuidelijke Nederlandse station Rotterdam heeft. In Antwerpen wordt er weer gestopt en zodoende heeft de grensregio er niets aan. Het uitsluiten van bepaalde lijnen die niet regionaal grensoverschrijdend zouden zijn is moeilijk en zou vaak discutabel zijn. Hoe veel belangrijker voor de grensregio is de busverbinding tussen Groningen en Bremen dan de treinverbinding tussen Maastricht en Luik? Het is moeilijk iets zinvol te zeggen over zulke vragen. Een zelfde analyse voor alleen regionaal openbaar vervoer lijkt dus moeilijk.

Feit is dat veel verbindingen die wel zijn meegenomen in de analyse geen waarde hebben voor de grensregio. Anderzijds is de in de analyse getrokken lijn door Nederland ook een verbinding die misschien meer nationaal dan regionaal is. Dat is de intercity tussen Zwolle en Amersfoort. Maar houden we in het achterhoofd dat voor grensoverschrijdende railverbindingen de waarde voor de grensregio bij ongeveer de helft van de gevallen matig tot minimaal is dan kunnen we daaruit concluderen dat het grensoverschrijdende regionaal OV nog verder achter blijft bij het binnenlands OV dan de analyse ons vertelt.

Kwaliteit

Kwalitatief goed openbaar vervoer betekent dat de frequentie hoog is. Pas dan ontstaat er een zekere mate van keuzevrijheid voor de gebruiker. De busverbindingen met het buitenland gaan gemiddeld 13.8 keer per dag terwijl de verbindingen over de lijn Overijssel-Gelderland 27 keer per dag gaan. De frequentie van de treinverbindingen over de grens is ook veel lager

dan de frequenties binnen de landsgrenzen. Op dit kwaliteitsaspect scoort grensoverschrijdend OV lager dan binnenlands OV.

Openbaar vervoer is voor iedereen toegankelijk. Zoals we hebben gezien in de definitie van openbaar vervoer is ook de informatievoorziening hierbij van belang. Openbaar vervoer is pas goed toegankelijk als het voor de reiziger bekend is. Tegenwoordig is het internet de belangrijkste informatiebron voor reizigers. Anders zijn er nog de busboekjes. Maar voor wat betreft de grensoverschrijdende busverbindingen bieden deze echter weinig soulaas. De grensoverschrijdende busverbindingen die in het overzicht zijn vermeld zijn gevonden op de websites van de vervoerders. Zonder uitvoerige zoektochten is het vinden van de verbindingen moeilijk. Ook op dit kwaliteitsaspect scoort de grensoverschrijdende bus niet goed, in ieder geval slechter dan binnenlandse bussen.

De Euregio Maas-Rijn heeft dit probleem onderkend. Het in Limburg aanwezige OV- platform heeft een online reisplanner beschikbaar gesteld met alle dienstregelingen van alle vervoerders in het grensgebied.

Vraag en aanbod

Wat moeilijk te zeggen valt is of het aanbod nu tekort schiet ten opzichte van de vraag. Is het een probleem dat er 40 keer zoveel treinen tussen Gelderland en Overijssel rijden als over de grens tussen Zeeland en Brabant met Vlaanderen? Deze vraag valt alleen met een vermoeden te beantwoorden. Argumenten moeten dan komen vanuit hoofdstuk vier over interactie in relatie tot het aanbod van openbaar vervoer. Zoals duidelijk is geworden is de interactie over de grenzen de laatste jaren duidelijk toegenomen. Maar een toename in het aanbod van openbaar vervoer is niet aangetoond. Sterker nog, er zijn diverse lijnen geschrapt in het begin van de jaren '90. Verbindingen die wel tot stand zijn gekomen de laatste jaren hebben in veel gevallen geleid tot een vraag die de verwachtingen heeft overstegen. Dit is het geval geweest bij de bus verbinding tussen Nijmegen en Kleve en de spoorverbinding tussen Enschede en Gronau. (Hermans, 2008) Er lijkt dus wel degelijk een markt te bestaan voor grensoverschrijdend openbaar vervoer.

Bij openbaar vervoer komt vaak de vraag naar voren wat er eerst moet zijn; het aanbod of de vraag. Vlaanderen heeft er met de introductie van het begrip Basismobiliteit duidelijk voor gekozen om te beginnen bij het aanbod. Iedere bewoner heeft recht op een degelijke aansluiting op openbaar vervoer. Zoals we hebben gezien in hoofdstuk drie heeft in het geval van Vlaanderen het nieuwe beleid er toe geleid dat de vraag en het gebruik van het regionaal openbaar vervoer enorm is toegenomen. Het is een investering en een risicovolle aanpak geweest maar de toename in aanbod heeft het gebruik en de vraag naar OV doen vergroten. Maar grensoverschrijdende OV verbindingen kennen deze aanpak waarschijnlijk niet. Het feit dat over een afstand van bijna 500 kilometer grens slechts 71 bussen per dag de grens over gaan en waarvan ook nog een groot gedeelte belbussen zijn versterken dit vermoeden.

6.5 Een verklaring

Het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer over de grens blijkt ver achter te liggen bij het binnenlandse openbaar vervoer. Natuurlijk is er sprake van een bepaalde mate van grensweerstand op de vraag naar openbaar vervoer. Woon-werk verkeer en schoolverkeer zal binnen de landsgrenzen een veel grotere vraag uitoefenen op het openbaar vervoer dan tussen twee landen. Maar los van het feit dat de vraag minder zou zijn lijkt er toch meer aan de hand. In hoofdstuk drie hebben we gezien hoe het openbaar vervoer tot stand komt in Vlaanderen, Duitsland en Nederland. Nederland heeft van deze landen het meest gedecentraliseerde systeem van aanbesteding door lagere overheden. Toch worden grensoverschrijdende OV verbindingen in de regel niet aanbesteed. Het is zelfs wettelijk uitgesloten dat grensoverschrijdende verbindingen worden gesteund door Nederlandse subsidies. (Frissen, 2008) De bestuurlijke bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grensoverschrijdend vervoer ligt bij het Ministerie van V&W, in plaats van bij de Provincie. Dat betekent voor lagere overheden veel administratieve rompslomp om met OV verbindingen de grens over te gaan. (Weijers, VEOLIA 2008)

Nederland kent een verschuiving van veel verantwoordelijkheden van de nationale overheid naar regionale overheden. (decentraal wat kan, centraal wat moet) Ook het regionale openbaar vervoer is overgelaten aan de regionale overheden. Maar zodra een regionale OV lijn de landsgrenzen passeert dan blijkt dat de decentrale vrijheden niet te gelden. Er mag geen Nederlands geld worden besteed aan een grensoverschrijdende buslijn in België of Duitsland en er zijn voor grensoverschrijdende spoorlijnen geen exploitatiebudgetten beschikbaar. (Frissen 2008). De gevolgen hiervan zijn illustratief weer gegeven in figuur 6.1. Ook Europees geld gaat het regionale grensoverschrijdend openbaar vervoer voorbij. De INTERREG gelden gaan veel naar hogere schaalniveaus zoals het Trans European Network (TEN) of de HSL verbindingen. (Frissen, 2008)

Figuur 6.1 een voorbeeld van problemen bij grensoverschrijdende OV verbindingen

Buslijn 19, Breda- Hulst

Tussen het Brabantse Breda en het Zeeuwse Hulst verzorgt VEOLIA buslijn 19. Omdat de rivier de Schelde Zeeuws Vlaanderen afsluit van Noord-Brabant rijdt deze bus om via Antwerpen en doet dus Belgisch grondgebied aan. In 2002 is de frequentie van deze buslijn (toen nog verzorgd door Connexion) teruggeschroefd omdat lijn 19 in financiële moeilijkheden verkeerde. Tevens werden de tarieven voor deze bus verhoogd en op Belgisch grondgebied werden haltes geschrapt. Dit ondanks het forse aantal gebruikers van toen 225.000 per jaar. In augustus 2002 stelde GroenLinks hier vragen over aan het college van Gedeputeerde Staten van Zeeland. Gedeputeerde Staten antwoordde dat hier een aantal zaken aan ten grondslag ligt:

- Het feit dat er geen subsidie wordt ontvangen over de opbrengsten van het Vlaamse traject van de grensoverschrijdende verplaatsingen.
- Het toegenomen gebruik van Vlaamse vervoerbewijzen met een lagere prijs, waardoor de rijksbijdrage voor het Nederlandse traject van de grensoverschrijdende verplaatsingen onder druk staat kwam te staan.
- het omvangrijke gebruik van de OV-studentenkaart, iets wat op een grensoverschrijdende verplaatsing eigenlijk niet is toegestaan - en dus ook niet wordt gesubsidieerd - maar jarenlang is gedoogd.

Bron: www.brabant.nl

Toch zijn er in de grensstreek gebieden te herkennen met goede OV verbindingen over de grens. De regio Zuid-Limburg valt op door het hoge aanbod en frequenties van bussen die de grens passeren. Dit aanbod is zelfs per kilometer groter dan de lijn die getrokken is door Nederland. Limburg wenst meer grensoverschrijdend treinverkeer maar voor zolang daar nog geen sprake van is, is er een groot aanbod van grensoverschrijdend busverkeer. In de aanbesteding van het regionale openbaar vervoer in Limburg is voor de gunning van de concessie van 2006 geregeld dat de toekomstige vervoerder afspraken zou maken met andere vervoersbedrijven om de continuïteit van grensoverschrijdende buslijnen te verzekeren. (Frissen 2008). Limburg kent als enige regio een uitgebreid aanbod van grensoverschrijdende bussen. Er is tussen Limburg en de omliggende regio's veel overleg voor wat betreft het openbaar vervoer in de regio en is er zelfs een OV-platform waar alle betrokken vervoersautoriteiten in samenwerken. De samenwerking heeft tot een aantal initiatieven geleid. Zo is er een online OV reisplanner en is in een groot gebied het Euregio ticket geldig. Veolia is de vervoerder in het gebied en die laat weten dat er een complexe oplossing is gekozen om grensoverschrijdende lijnen toch gesubsidieerd te krijgen. Veolia meldt dat

omdat de DRU's (dienstregeluren) in het buitenland niet worden vergoed, men nu DRU's mag declareren van buitenlandse vervoerders die in Nederland rijden. (Goedhart, 2008).

Voor grensoverschrijdend railverkeer blijkt het voor regionale overheden moeilijk om creatieve oplossingen te vinden. Hier is meer geld mee gemoeid dan bij busverbindingen. Er bestaat het gevaar dat grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer tussen wal en schip komt te vallen. De nationale overheid heeft zich voor regionale vraagstukken teruggetrokken en meer verantwoordelijkheden bij de decentrale bestuurders gelegd. Maar bij grensoverschrijdende projecten hebben regionale overheden niet genoeg bevoegdheden en financiën voor een adequate aanpak. *"Het grensbeleid van Nederland kan op dit punt nog wel wat meer decentraal worden gemaakt"*(Frissen 2008).

Toch heeft de decentralisatie ook voor kansen gezorgd. Nu de regio Limburg zelf meer zeggenschap heeft gekregen over het openbaar vervoer kan ze ook het belang van grensoverschrijdende verbindingen behartigen. Volgens de Commissaris van de Koningin van Limburg heeft de decentralisatie betekend dat de grensregio zelf meer prioriteiten bij grensoverschrijdend OV kan leggen.

Ook tussen Zeeuws Vlaanderen en België zijn regelingen getroffen voor verdeling van opbrengsten en subsidies van grensoverschrijdende lijnen. Uitzondering is Lijn 19 (figuur 6.2). Deze wordt volledig door Zeeuws Vlaanderen betaald. Veolia laat weten dat men voor de overige grensoverschrijdende lijnen naar rato van het aantal gereden kilometers in België de kosten met De Lijn moet verdelen. (Goedhart, 2008). De grensoverschrijdende lijnen in Zeeuws Vlaanderen zijn inbegrepen in de concessie. Vergoeding is er echter alleen maar tot aan de grens. Maar van tevoren is geregeld dat er financiën beschikbaar zouden komen voor het buitenlandse gedeelte van het traject. Overleg met Vlaanderen is dus al door de concessieverlener gedaan.

Opvallend is dat de verbindingen tussen Noord- Brabant en Vlaanderen niet een dergelijke regeling kennen. De busverbindingen van de concessies West- en Midden Brabant gaan slechts tot aan de grens. Hier zijn ook de aansluitingen op het vervoersnet van De Lijn slecht. De Buurtbussen naar Archel en Lommel horen bij de concessie Kempen/ De Peel en worden volledig door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven betaald (Veolia, 2008). Het blijkt dat per concessiegebied de aanpak van grensoverschrijdend openbaar vervoer per bus nogal verschillend is.

6.6 Conclusies

Dit hoofdstuk heeft een inventarisatie gegeven van het aanbod van grensoverschrijdend openbaar vervoer. Er zijn veel grensoverschrijdende spoorverbindingen geweest in het verleden. Veel daarvan zijn de laatste 100 jaar gesloten. We hebben gezien dat veel van de grensoverschrijdende treinverbindingen een beperkt belang voor de grensregio hebben. Steeds minder internationale treinen stoppen in de grensregio. Toch zijn er veel initiatieven

om oude spoorlijnen weer in gebruik te nemen voor regionaal gebruik. Lightrail treinstellen maken spoorverbindingen sneller rendabel en de interactie over de grens neemt toe. Een aantal initiatieven hebben daadwerkelijk geleid tot nieuwe of heropende lijnen.

We hebben alle grensoverschrijdende OV verbindingen geïnventariseerd en vergeleken met een lijn dwars door Nederland. Het aanbod van grensoverschrijdende OV verbindingen is sterk verschillend per regio. Zuid-Limburg kent de meeste grensoverschrijdende OV verbindingen. De rest van de Duitse grens komt er het slechtste af. Wat met het vergelijkend onderzoek is aangetoond is dat er sprake is van gescheiden markten. Een willekeurig persoon die per OV de grens wenst over te steken heeft opvallend veel minder keuzemogelijkheden dan wanneer deze persoon een reis per OV binnen de landsgrenzen wil maken.

Er is kort stil gestaan bij de kwaliteit van grensoverschrijdend openbaar vervoer. De frequentie van het grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer is lager dan die van het binnenlands openbaar vervoer. De kwaliteit van openbaar vervoer laat zich tevens meten door het gemak van het vinden van informatie. De online OV routeplanners kennen de grensoverschrijdende bussen niet. Ook hierin scoort grensoverschrijdend openbaar vervoer dus slechter dan het binnenlandse openbaar vervoer.

Limburg kent veel grensoverschrijdende OV verbindingen met het buitenland. Deze regio hecht veel waarde aan grensoverschrijdende vervoerslijnen en door intensief overleg zijn er creatieve oplossingen bedacht voor grensoverschrijdend openbaar vervoer zoals de online reisplanner en een integratie van het openbaar vervoer.

Er is gekeken naar een reden voor de matige staat van het grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer. Er zijn veel juridische moeilijkheden om grensoverschrijdend openbaar vervoer te steunen door subsidiegelden. Nederlandse busmaatschappijen die buiten Nederlands grondgebied rijden kunnen de in het buitenland gereden kilometers niet vergoed krijgen. Grensoverschrijdende buslijnen zijn wettelijk uitgesloten van concessies. De concessieverlener blijkt toch de aangewezen instantie om grensoverschrijdend OV te garanderen door met creatieve oplossingen te komen.

Grensoverschrijdende treinverbindingen zijn nog moeilijker tot stand te brengen door Nederlandse regionale overheden. De nationale overheid ziet het als een regionaal vraagstuk en blijkt moeilijk in beweging te krijgen. Door het internationale karakter van grensoverschrijdende verbindingen kunnen regionale overheden ook niet goed uit de voeten met dergelijke projecten. Het openbaar vervoer is in Nederland sterk gedecentraliseerd. Een decentralisatie van het Nederlandse grensbeleid zou helpen om regionale overheden meer slagvaardigheid te geven op het gebied van grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer. Een van de doelen was om het grensoverschrijdend openbaar vervoer in het licht van de Europese eenwording te plaatsen. Voor het regionale grensoverschrijdend openbaar vervoer kan worden gesteld dat van de eenwording weinig terug te vinden is in werkelijke

verbindingen. Er blijken zelfs veel regionale verbindingen, zowel per bus als per trein, te zijn verdwenen.

7 Conclusies, aanbevelingen en slot

7.1 Inleiding

Dit hoofdstuk zal een samenvatting geven van de gevonden resultaten van dit onderzoek. Allereerst zullen de deelvragen die geformuleerd zijn in hoofdstuk één worden behandeld alsmede de hoofdvraag. In paragraaf 7.2 zal worden vervolgd met een aantal aanbevelingen die het grensoverschrijdend openbaar vervoer makkelijker tot stand zouden kunnen brengen. In de laatste paragraaf wordt kort stil gestaan bij de betekenis van dit onderzoek voor grensoverschrijdend OV over grenzen elders in de wereld.

7.2 Antwoorden op de deelvragen

Deelvraag 1:

"In welke mate is er sprake van interactie tussen bewoners aan beide kanten van de Nederlands- Duitse en Nederlands- Belgische grens?"

Deze deelvraag is behandeld in hoofdstuk vijf. Het bepalen van de totale interactie over de grenzen is een moeilijke taak. In het hoofdstuk zijn echter een aantal bronnen beschreven die melden dat de interactie zeer sterk aan het groeien is. Het woon-werk verkeer over de grenzen heeft een grote vlucht genomen na het jaar 2000. In dit jaar werd het voor Nederlanders mogelijk om de hypotheekrenteaftrek te behouden ook al wordt het huis in het buitenland gekocht. Ook op het gebied van onderwijs is de interactie gegroeid. Wat hier wel opviel is dat veel van deze interactie een eenzijdig karakter heeft. Zo zijn er veel meer Nederlanders op Belgische scholen dan andersom. Voor wat betreft Duitsland is dat juist weer in omgekeerde richting: Er zijn veel meer Duitsers op Nederlandse onderwijsinstellingen dan Nederlanders aan Duitse onderwijsinstellingen.

De recreatie is het moeilijkst in kaart te brengen van de grensoverschrijdende bewegingen. Voor de overnachtingen van buitenlanders bestaan er wel statistieken maar voor de dagjesmensen bestaat dit niet. Dit is in het kader van dit onderzoek jammer omdat met name de internationale dagjesmensen een grote aanspraak op het regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer zouden kunnen maken. Hoewel de mensen die komen overnachten in Nederland zich met name in de vakantieperiodes concentreren mag je verwachten dat de dagjesmensen meer gespreid over het jaar naar Nederland komen en zodoende een meer solide basis zouden kunnen leggen onder het grensoverschrijdend openbaar vervoer.

De tweede deelvraag is aan bod gekomen in hoofdstuk zes.

"Hoe is het openbaar vervoer binnen de landsgrenzen van België, Duitsland en Nederland geregeld en waarin verschillen zij van elkaar?"

Er blijkt een groot verschil te zijn in de organisatiestructuren van het regionale openbaar vervoer. België heeft de verantwoordelijkheden voor het regionale openbaar vervoer gelegd bij de Gewesten. De drie gewesten hebben allemaal een semi-overheidsbedrijf dat de organisatie van het openbaar vervoer op zich neemt. Het regionale openbaar vervoer wordt niet aanbesteed. De Belgische gewesten hebben zich lang tegen het beleid van de Europese Unie gekeerd en met succes. De verplichte aanbesteding is in een laat stadium niet door gegaan. Het openbaar vervoer mag onderhands worden gegund maar dan mag het betreffende bedrijf nergens anders in Europa meedingen naar concessies.

Nederland heeft wel gekozen voor een systeem van openbare aanbesteding. De lagere overheden zijn de aangewezen instanties om regionaal openbaar vervoer aan te besteden. Per concessiegebied wordt er één bedrijf gekozen dat het openbaar vervoer mag gaan verzorgen. Anderen mogen dan niet in het afgebakende gebied OV aanbieden. Slechts in bepaalde uitzonderingsgevallen is hier een ontheffing voor te krijgen. Belangrijkste voorwaarde is dat de concessiehouder geen nadeel ondervindt van de inbreuk op de concessie.

In Duitsland is de organisatie van het openbaar vervoer per deelstaat verschillend. De vele overheidsinstanties die in de 'Länder' aanwezig zijn hebben in elke deelstaat de verantwoordelijkheden weer op een andere manier verdeeld.

De derde deelvraag luidt als volgt:

"Hoe verhoudt het aanbod van regionale verbindingen over de grens zich tot regionale verbindingen binnen de landsgrenzen?"

Om deze vraag te beantwoorden is al het openbaar vervoer tussen Nederland en de buurlanden in kaart gebracht. Wat opviel is dat de meeste verbindingen zich in Zuid-Limburg concentreren. Om antwoord te geven op de deelvraag is er een tweede lijn dwars door Nederland getrokken en ook over deze lijn zijn alle OV modaliteiten in kaart gebracht. Er blijkt een groot verschil te zitten in het aanbod van openbaar vervoer binnen Nederland en het aanbod van openbaar vervoer over de landsgrenzen. Grote grensgebieden in met name het Noorden van het Nederland blijken zeer slecht verbonden met gebieden aan de andere kant van de grens. Grote plaatsen zoals Hardenberg, Coevorden en in Duitsland Nordhorn liggen op een steenworp afstand van de grens maar er blijkt geen enkele mogelijkheid om de grens met het openbaar vervoer over te steken. Bekijken we de gehele grens dan blijkt dat er per kilometer rijden bijna tien keer zoveel modaliteiten over de lijn door Nederland als tussen

Nederland en Duitsland. Voor de grens tussen Nederland en België is deze verhouding meer dan zeven in het voordeel voor de lijn door Nederland. Laten we het grensgebied van Zuid-Limburg buiten beschouwing dan vallen deze getallen nog groter uit. Een andere nuance ligt in het feit dat veel grensoverschrijdende verbindingen met belbussen of buurtbussen wordt uitgevoerd. Alle mogelijkheden zijn meegenomen zonder te kijken of de verbinding een goede aansluiting kent. De uitgevoerde analyse zegt ook niets over het gebruik van het openbaar vervoer. Een intercity met misschien honderden zitplaatsen telt even zwaar mee als een belbusje. Er moet ook in ogenschouw worden genomen dat van de grensoverschrijdende treinverbindingen er veel helemaal niet in de grensregio stoppen. Het bleek moeilijk om bepaalde verbindingen buiten te sluiten van de analyse.

Er is ook stil gestaan bij de kwaliteit van de informatievoorziening. Deze blijkt voor grensoverschrijdende verbindingen slecht te zijn. De reisplanners kennen de verbindingen niet en de gebruiker moet maar net weten welke vervoerder, al dan niet aan de andere kant van de grens actief is om te kijken op de site van de vervoerder of er überhaupt een verbinding is. Nemen we de gevonden resultaten met al de genoemde nuances in acht, dan mogen we concluderen dat het grensoverschrijdend openbaar vervoer sterk achter blijft bij het binnenlandse.

Dan naar de hoofdvraag van dit onderzoek:

"Wat is het effect van de aanwezigheid van een landsgrens op de totstandkoming en exploitatie van grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer?"

Om tot beantwoording van deze vraag te komen moeten eerst alle gevonden feiten in het kader van de verwachtingen die de theorie ons hebben gegeven worden geplaatst. De theorie spreekt van 'het grenseffect'. De grens blijkt een psychologische werking te hebben op de beleving van afstand en zodoende ook op de verwachte interactie over de grens. Je mag dus verwachten dat de vraag naar openbaar vervoer over de landsgrenzen achter blijft bij het binnenlandse. Dit is inderdaad ook zo gebleken. Maar de kwaliteit en de kwantiteit van grensoverschrijdend openbaar vervoer bleek toch wel erg veel achter te liggen ten opzichte van het binnenlandse. In navolging van deze constatering is geprobeerd om een andere reden te vinden voor de matige staat van het openbaar vervoer over de landsgrenzen. Het blijkt dat er tal van juridische moeilijkheden bestaan voor de totstandkoming van grensoverschrijdende verbindingen. Het grootste probleem zit hem in de financiering. De gereden kilometers buiten Nederlands grondgebied mogen de Nederlandse vervoerders niet declareren. Hier is dus geen geld voor beschikbaar. Buitenlandse vervoerders kunnen ook niet ver over Nederlands grondgebied rijden. Want zijn er mensen die aan de Nederlandse kant van de grens instappen om elders in Nederland weer uit te stappen dan wordt er inbreuk gemaakt op het alleenrecht van de concessiehouder. Om die reden is het station Eijsden in

Limburg geschrapt nadat de verbinding tussen Maastricht en België aan de NMBS is overgelaten. Grensoverschrijdende verbindingen per spoor kennen sowieso al hogere kosten omdat er verschillen zijn in de regelgeving, veiligheidssystemen en bovenleidingspanning tussen de betrokken landen.

In het theoretisch kader is ook gesproken over barrières voor grensoverschrijdende samenwerking. Een van de genoemde barrières ligt op het juridische vlak. Dat blijkt bij het grensoverschrijdend openbaar vervoer ook het geval te zijn. Voor buitenlandse samenwerking hebben de regionale overheden in Nederland weinig handvaten. Internationale afspraken, en ook internationale OV verbindingen worden in Nederland door de nationale overheid behandeld. Maar die zelfde nationale overheid trekt zijn handen meer en meer af van regionale vraagstukken. De regionale overheden met ambitie om over de grens te kijken lopen tegen deze uitdaging aan. Ze zullen veel ambitie moeten tonen om grensoverschrijdende OV verbindingen tot stand te zien komen.

Een andere barrière die genoemd is in het theoretisch kader ligt op het politieke terrein. De nationale beslissingen hebben vaak een onverwachte invloed op de grensgebieden. Het Nederlandse drugsbeleid vormt vaak juist in de grensgebieden een probleem. Ook het systeem van openbare aanbesteding van regionaal openbaar vervoer zou je kunnen scharen onder de kop 'politieke barrière'. De concessiegebieden in Nederland zijn duidelijk afgebakend. Om ervoor te zorgen dat de concessiegebieden binnen Nederland geen eilanden worden met moeilijke overstappen tussen de concessiegebieden onderling is wettelijk vastgelegd dat de vervoerders onderling afspraken maken over de aansluitingen. De invoering van het systeem was een politieke beslissing en blijkt binnen Nederland goed te werken. Maar het systeem is een uitdaging voor de grensgebieden. Er is nergens vastgelegd dat de concessiehouder ook met het aangrenzende buitenland om de tafel moet gaan zitten. De vervoerders krijgen de gereden kilometers in het buitenland zoals gezegd niet vergoed dus de ambitie om ook met de vervoerder in het aangrenzende buitenland te gaan praten mag je niet verwachten van de vervoerders. De sleutel lijkt te liggen bij de concessieverlener. De provincie Limburg is een van de weinige concessieverleners die veel waarde lijkt te hechten aan de verbindingen tussen de eigen regio en de aangrenzende gebieden in Duitsland en België. Hier is door de concessieverlener in de aanbesteding duidelijk uitgesproken dat de grensoverschrijdende verbindingen positief worden beoordeeld hoewel ze niet bij de concessie zelf horen. De samenwerking met de gebieden aan de andere kant van de grens heeft in Limburg geleid tot een gezamenlijk OV platform. Door intensieve samenwerking is veel bereikt zoals een online routeplanner en een uniform kaartstelsel voor alle drie de landen in de regio.

Naast de situatie in Limburg kan ook de verbinding tussen Enschede en Gronau worden genoemd als een bewijs voor het feit dat het toch mogelijk is om een grensoverschrijdende OV verbinding over het spoor te realiseren. Na een zeer intensieve lobby is het gelukt om een verbinding rendabel te laten zijn. De reizigersaantallen zijn veel hoger uitgevallen dan verwacht.

Nu terug naar de hoofdvraag: Wat is nu het effect van de aanwezigheid van de landsgrens op regionaal openbaar vervoer? We kunnen stellen dat de aanwezigheid van de landsgrens tussen Nederland en de aanliggende landen geen onoverkomelijke barrière is. Maar we kunnen wel stellen dat de landsgrens een uitdaging vormt voor beleidsmakers die grensoverschrijdende verbindingen tot stand zouden zien komen. Een hoog ambitieniveau is vereist om de moeilijkheden te omzeilen.

7.3 Aanbevelingen

Europa streeft naar een gemeenschappelijke markt. Ook op het gebied van vervoer en transport zijn er duidelijke ambities. Ook de Nederlandse nationale overheid laat deze ambities zien. De HSL lijn zal weldra een snelle verbinding moeten vormen tussen de Randstad en Parijs. Ook de Betuwelijn is een project van de Nederlandse staat die het Rotterdamse havengebied zal moeten aansluiten op het Duitse spoorwegennet. Op nationale schaal lijkt de integratie van Europa goed te werken. Maar op regionale schaal zijn er meer moeilijkheden. Dit onderzoek heeft een aantal belemmeringen aangetoond voor de totstandkoming van regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer. Een aantal aanbevelingen die gedaan kunnen worden is vooral gericht op Nederland. Van de drie betrokken landen blijkt het Nederlandse systeem voor de meeste uitdagingen te zorgen. De eerste aanbeveling die genoemd kan worden is de volgende:

"Geef grensoverschrijdende verbindingen een plaats in het Nederlandse systeem van openbare aanbesteding"

Het systeem van openbare aanbesteding in Nederland maakt het moeilijk voor buitenlandse vervoerders om tot Nederlandse steden te rijden. Heel Nederland is bedekt met concessiegebieden en er mag slechts onder strikte voorwaarden door anderen dan de concessiehouder OV worden aangeboden. Public Express maakt in Noord Nederland gebruik van artikel 29 van de WP2000. Hierin staat dat er voor andere initiatieven wel ontheffing kan gelden als de concessiehouder er geen nadeel van ondervindt. De concessiehouder in het gebied verzorgt geen busverbinding tussen Groningen en de Duitse stad Oldenburg dus Public Express mag aanspraak maken op de ontheffing. Maar het betekent ook dat er geen mensen tussen Groningen en de grens mogen worden afgezet. Haltes tussen de stad Groningen en de grens zijn voor Public Express uitgesloten omdat dan de kans bestaat dat mensen voor een binnenlandse verplaatsing in de bus van Public Express zouden stappen in plaats van in de bussen van de concessiehouder Arriva. Dit is een van de redenen waarom de meeste grensoverschrijdende busverbindingen slechts een paar kilometer over de grens rijden. Om voor een beter grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer te zorgen zou het genoemde artikel 29 van de WP2000 iets ruimer zou mogen worden geformuleerd.

De tweede aanbeveling ligt sterk in het verlengde van de eerste:

"Zorg voor extra financiën voor grensoverschrijdende OV verbindingen"

Het systeem van openbare aanbestedingen voor kleine concessiegebieden lijkt binnen Nederland goed te werken. Er zijn kosten bespaard en de kwaliteit blijkt omhoog te zijn gegaan. Maar voor grensoverschrijdende OV verbindingen blijkt geen Nederlands geld beschikbaar. Er zijn geen OV subsidies beschikbaar zijn voor gebieden die in het buitenland dus per definitie buiten het concessiegebied liggen. Dit heeft er toe geleid dat slechts 16 van alle grensoverschrijdende busverbindingen door Nederlandse vervoerders worden verzorgd. De sneltram verbinding tussen Maastricht en Hasselt is volledig door de Belgische burens betaald. Nederlands geld lijkt moeilijk beschikbaar te kunnen komen omdat het geld verdeeld is onder alle concessiegebieden. Nederland zou het belang van grensoverschrijdende verbindingen moeten erkennen en daar komen kosten bij kijken.

Een derde aanbeveling heeft betrekking op de bevoegdheden voor lagere overheden:

"Geef bevoegdheden aan lagere overheden voor grensoverschrijdende regionale politiek"

Het Nederlandse overheidsbeleid is in de afgelopen jaren sterk gedecentraliseerd. Decentraal wat kan, centraal wat moet. Het regionale openbaar vervoer is ook sterk gedecentraliseerd. Maar de bevoegdheden voor grensoverschrijdende politiek liggen nog steeds bij de nationale overheid. Grensoverschrijdende regionale vraagstukken dreigen hierdoor tussen wal en schip te vallen. De landelijke overheid is niet meer gewend om zich met regionale vraagstukken bezig te houden en regionale overheden missen de bevoegdheden. Meer bevoegdheden voor lagere overheden kunnen helpen om de organisatie van grensoverschrijdend OV te versoepelen. In de omliggende landen ligt de bevoegdheid voor regionaal openbaar vervoer bij overheidslagen die wel internationale afspraken mogen maken. We hebben gezien dat er vanuit de buurlanden ook meer initiatieven komen om de grensgebieden met elkaar te ontsluiten met OV.

De vierde en laatste aanbeveling is gericht op de lagere overheden in Nederland:

"De lagere overheden zouden meer ambitie mogen tonen als het gaat om grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer"

De lagere overheden hebben meer zicht op de regionale vraagstukken dan de nationale overheid die nog steeds de verantwoordelijkheid heeft voor internationale politiek. Maar door veel ambitie en intensieve samenwerking zijn er toch een aantal projecten geslaagd. De trein tussen Enschede en Gronau kan worden genoemd als een succes, net zoals de vele busverbindingen tussen Limburg en het buitenland. Hiervoor is veel inzet getoond en het heeft geleid tot een aantal zeer succesvolle initiatieven. Grensgemeenten elders in Nederland blijken soms zeer slecht verbonden met openbaar vervoer naar het aangrenzende buitenland. De lagere overheden in Nederland vervullen de sleutelrol in de totstandkoming van grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer. Hoewel zij over te weinig handvaten beschikken blijken ze toch door met creatieve oplossingen te komen grensoverschrijdend OV te kunnen waarborgen.

7.4 Betekenis van dit onderzoek voor grensgebieden elders

Dit onderzoek heeft zich uitsluitend gericht op de grenzen tussen Nederland en Duitsland en tussen Nederland en België. De vraag is echter of dit onderzoek ook van waarde kan zijn voor andere grensgebieden in Europa of de wereld.

Ten eerste moet worden gerealiseerd dat de interactie over de grens per geval sterk zal kunnen verschillen. In hoofdstuk drie zijn de diverse regio's van de in dit onderzoek behandelde grensgebieden beschreven. Er bleken tussen de regio's grote verschillen te zijn in bevolkingsdichtheid en historische banden met het aangrenzende buitenland. Grensgebieden over de wereld zullen nog veel grotere diversiteiten laten zien die zich zullen uiten in de interactie over die grenzen. Gespannen politieke banden over grenzen zullen invloed hebben op interactie. Een natuurlijke barrière tussen twee landen zoals een hooggebergte kan van grote invloed zijn op de interactie. Elke grens zal een specifiek palet aan eigenschappen kennen die allemaal van invloed kunnen zijn op de vraag naar openbaar vervoer over de grens. In dit onderzoek zijn wet- en regelgeving van groot belang gebleken voor de interactie over de grenzen. De politieke beslissing dat de hypotheekrenteaftrek vanaf het jaar 2000 ook gaat gelden voor Nederlanders die een huis het buitenland kopen heeft ervoor gezorgd dat de interactie zeer sterk is gegroeid. Dit voorbeeld geeft weer dat unieke beslissingen van groot belang kunnen zijn op de vraag naar openbaar vervoer.

Naast de interactie die van belang is voor de vraag naar openbaar vervoer is ook de organisatie van het openbaar vervoer van zeer groot belang gebleken. Dit onderzoek heeft twee grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden behandeld. Ten eerste tussen Nederland en Duitsland en ten tweede tussen Nederland en België. Er blijken grote verschillen in organisatiestructuren die het in sommige gevallen zeer moeilijk maken om OV te realiseren. Om iets zinnigs te zeggen over de moeilijkheden die tussen andere landen bestaan moet er eerst een worden gekeken naar de verschillen en overeenkomsten in organisatiestructuren tussen twee landen aan weerszijde van de betreffende grens.

Naast de verschillen in organisatie van openbaar vervoer is ook gebleken dat het ambitieniveau zeer bepalend is geweest voor grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer. Er mag worden aangenomen dat elke grens op de wereld een aantal moeilijkheden met zich meebrengt voor de totstandkoming van regionaal openbaar vervoer. De in dit onderzoek behandelde grensregio's hebben een grote mate van diversiteit in ambities laten zien. De vele verbindingen tussen Limburg en het buitenland zijn resultaat van vergaande ambities van de betrokken organisaties.

Geconcludeerd moet worden dat er sprake is van zo veel specifieke eigenschappen van de behandelde grensgebieden dat het niet direct mogelijk is om dit onderzoek toe te passen op grensgebieden elders in de wereld.

Het onderwerp kan echter wel interessant zijn voor grensgebieden elders in Europa. De eenwording van Europa heeft op veel meer grenzen invloed. Het aantal Schengenlanden is in december 2007 met nog eens negen landen uitgebreid zodat grenscontroles tussen steeds meer landen zijn verdwenen. De Europese eenwording heeft waarschijnlijk op meer landen het effect gehad van een groeiende interactie over landsgrenzen. Hoe die groeiende interactie zich zal uiten, zou per geval bekeken moeten worden maar dit onderzoek kan een handvat zijn voor onderzoeken van grensregio's elders.

8 Nawoord

Nu ik aan het einde gekomen ben van deze masterscriptie, is het tijd om een aantal mensen te bedanken. Eerst wil ik mijn begeleider Wim Meester bedanken, voor zijn opbouwende commentaar en tips. Ook wil ik al mijn respondenten bedanken voor de tijd die zij hebben genomen om mij de noodzakelijke informatie voor dit onderzoek te verschaffen. Verder iedereen die mij heeft gesteund tijdens het schrijven van de scriptie en de voorliggende periode aan de universiteit.

Jelte Sikkema
4 juli 2008

9 Bronnen

Geraadpleegde literatuur:

Burris, C.T en Branscombe, N.R. (2003): Distorted distance estimation induced by a self-relevant national boundary. Department of Psychology, St Jerome's University, Waterloo Ont., Canada

Centraal Bureau voor de Statistiek (2008) "Belgen in Nederland en Nederlanders in België" voorburg

Centraal Bureau voor de Statistiek (2003) "Grensarbeid tussen Nederland en België of Duitsland" Voorburg

Dijk, Jouke van, en Teun-Jan Zanen (2000). 'Grensoverschrijdende samenwerking en de arbeidsmarkt in de Eems-Dollard regio'. in: F. Boekema (red.), *Grensregio's en arbeidsmarkten – Theoretische en empirische perspectieven*. Assen: Van Gorcum, p.59-82.

Graef, P. En Mulder, J. (2003). "Wonen over de grens, een onderzoek naar woonmigratie van Nederlanders naar Duitsland". I&O Research, Enschede in opdracht van Regio Twente

Hemmer, D, Hollos, B.M. (2003) "Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU-15: Eisenbahn und ÖPNV" Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung, Wenen

Houtum, van en Naaerssen, van (2002) "Bordering, Ordering and Othering" in: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, - Blackwell Synergy 2002 vol:93 no 2 pag 125

Huijgen, G en Reijmer, I (2005). Wonen in Duitsland, een kwalitatieve verkenning van actuele ontwikkelingen. I&O Research, Enschede in opdracht van Regio Twente

Kessen A.A.L.G.M., (1999)"Grensoverschrijdende Samenwerking vanuit Historisch Perspectief", In: Spoorman H.C.G., Reichenbach E.A. & Korsten A.F.A., *Grenzen Over: Aspecten van Grensoverschrijdende Samenwerking*, Coutinho, Bussum

Mackay, J.R. (1958) "the Interaction Hypothesis and boundaries in Canada" in Canadian Geographer 11: 1-8

Ministerie van Onderwijs en Vorming / Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (2005) "De wederzijdse onderwijsparticipatie van leerlingen en studenten in Nederland en Vlaanderen Schooljaar 2004/2005" MOCW, Den Haag

Ministerie van Onderwijs en Vorming / Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (2001) "De wederzijdse onderwijsparticipatie van leerlingen en studenten in Nederland en Vlaanderen Schooljaar 2000/2001" MOCW, Den Haag

Mol en Beghin (2006) Transtec adviseurs BV: "Benchmark OV Vlaanderen: Beleid, cijfers, trends, analyses en succesfactoren". In opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Van der Most en Nieuwhof (2006) "Destiholland. De buitenlandse toerist nader bekeken". NBTC Afdeling Research

Raad Verkeer en Waterstaat (2005) "Samenwerken in de Eurodelta, kansen voor de positieversterking van Nederland, België en Duitsland in het economisch kerngebied van continentaal Noordwest Europa". Den Haag

Smit, J.G. (2000) "Sociaal culturele problemen achter Nederlands-Duitse grensoverschrijdende arbeidsmarkten" in: Boekema, F. (2000) Grensregio's en arbeidsmarkten

Spoormans H.C.G., Reichenbach E.A. & Korsten A.F.A., (1999) "Grenzen Over: Aspecten van Grensoverschrijdende Samenwerking", Coutinho, Bussum

Stichting Nederlandse organisatie voor internationale samenwerking in het hoger onderwijs (NUFFIC) (2002): BISON Monitor van internationale mobiliteit in het onderwijs. In opdracht van: Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

Strüver, Anke (2004) "Everyone creates one's own borders, The Dutch-German borderland as representation" in: Geopolitics, vol 9 No3 s Taylor and Francis

Tobler, W, (1970) "Cellular Geography." In S. Gale and G. Olsson, Philosophy in Geography, pp. 379-386. Dordrecht: Reidel.

Vlaamse Regering (2002), *Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Basismobiliteit in het Vlaams Gewest*, Brussel, 29 november

Vleuten, E. van der & A. Kaijser (2005), 'Networking Europe', History and Technology, 21, 1, 21-48.

De Vries, Habers en Verwest (2007) "Grensoverschrijdende projecten in Nederland en Vlaanderen, Ieren van HSL-zuid, Schelde en IJzeren Rijn" NAI Uitgevers, Rotterdam Ruimtelijk Planbureau, Den Haag

Interviews

L.J.P.M. Frissen, Commissaris van de Koningin Provincie Limburg en voorzitter Euregio Maas-Rijn, november 2007

Ruben Gielis, Promovendus sociale geografie, Radboud Universiteit Nijmegen, november 2007

Weijers, P, Veolia Transport Brabant, januari 2008

Goedhart P, Veolia Transport Limburg, januari 2008

Lambik Kneplé, Vereniging voor Euregionaal Openbaar Vervoer, december 2007

Geraadpleegde websites:

- Arriva Nederland: <http://www.arriva.nl>
- ASEAG: <http://www.aseag.de>
- Belgisch bureau voor de statistiek: <http://www.statbel.fgov.be>
- Belgische Spoorwegen: <http://www.nmbs.be>, <http://www.b-rail.be>
- Centraal Bureau voor de Statistiek: <http://www.cbs.nl>
- Connexion Nederland: <http://www.connexion.nl>
- Duitse Spoorwegen: <http://www.dB/de>
- Hermann Levelink, Omnibusverkehr GmbH & Co. KG: <http://www.levelink.de>
- Kenniscentrum Europa decentraal: <http://www.europadecentraal.nl>

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat: <http://www.minvenw.nl>
- Nederlandse Spoorwegen Internationaal: <http://www.nshispeed.nl>
- Nederlandse Spoorwegen: <http://www.ns.nl>
- NIAG: <http://niag-online.de>
- NOVIO: <http://www.novio.nl>
- Provincie Brabant: <http://www.brabant.nl>
- PublicExpress: <http://www.publicexpress.nl>
- Regionalverkehr Münsterland GmbH: <http://www.rvm-online.de>
- Syntus: <http://www.syntus.nl>
- Transport En Commun en Wallonie: <http://www.infotec.be>
- Veolia Nederland: <http://www.veolia.nl>
- VEOLIA: <http://www.veolia.nl>
- Vereniging voor Euregionaal Openbaar vervoer: <http://www.viev.nl>
- Vlaams bureau voor de statistiek: <http://aps.vlaanderen.be>
- Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn: <http://www.delijn.be>
- Weser- Ems Busverkehr GmbH: <http://www.weser-ems-bus.de>