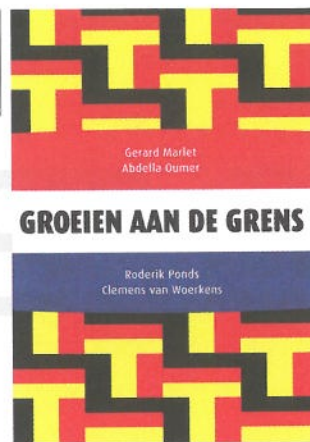


recensies



structuur vooral als weginfrastructuur gelezen worden. Spoorwegen, lucht- en zeehavens ontbreken, maar er zijn wel enkele stations opgenomen.

De auteur selecteerde in het deel 'Thema's en praktijk' vijftien invalshoeken die voor hem zelf relevant zijn en die volgens de auteur samen niet een compleet maar een divers en rijk beeld bieden van wat infrastucture vermogen. Invalshoeken zijn bijvoorbeeld overstap, infrabuilding, beslippunten, commercie, overbruggen, hergebruik, bermbiotopen en snelheidslandschappen. De keuze van de invalshoeken en de voorbeelden is niet altijd goed te volgen. In het geschiedenis hoofdstuk is de geplande, functionalistische stad nog bekritiseerd, maar bij infrabuilding worden La Defense en Les Halles opgevoerd als voorbeelden. Mijns inziens toch geen heel gelukkige voorbeelden van de bepleite mensgerichte dagelijkse leefomgeving. Het kost ook moeite de matrixborden boven de Nederlandse snelwegen als voorbeelden van infrastucture te zien. Bekende voorbeelden waar overstapplaatsen ook echt publieke functies faciliteren ontbreken: Zürich Hauptbahnhof of München Airport Center bieden als overstapplaatsen publieke ruimte aan die gebruikt wordt voor bijvoorbeeld kerstmarkten, sport- en culturele evenementen voor passanten en omwonenden.

De lezer blijft achter met de vraag wat we met de vijftien invalshoeken nu verder moeten in de huidige situatie in Nederland. Dan wreekt zich het ontbreken van de planologische dimensie. Daarvoor kan het boek *Nieuwe Mobiliteit* met als toevoeging *na het autotijdperk*, van Arie Bleijenberg behulpzaam zijn. Bleijenberg

heeft een zorgvuldige analyse gemaakt van de grens aan de ontwikkeling van de auto. Het autotijdperk zoals we dat kennen is volgens hem aan zijn einde. Het systeem is volgroeid. Al vijftien jaar neemt de gemiddelde reissnelheid van de auto niet meer toe. In aantal afgelegde kilometers per persoon per dag ziet hij vooral het luchtverkeer nog groeien: in 2050 zitten we meer kilometers in een vliegtuig dan in een auto.

Goed bereikbare plekken trekken stedelijke ontwikkeling aan. De stations deden dat aan de toenmalige randen van de steden, ringwegen voor de auto trokken bedrijvigheid naar de nieuwe buitenkant van de stad. Nu zullen luchthavens stedelijke ontwikkeling aantrekken. Maar volgens Bleijenberg gaat de aandacht vooral uit naar de mobiliteit in de stad zelf, op het niveau van het *daily urban system*. Gelet op het gegroeide belang van steden als economische motoren en de verder voorziene groei van steden, is het geleiden van de urbanisatie een grote opgave. Hij ziet daar naast de (deel) auto vooral toekomst voor het vergroten van de transportsnelheid door *mass transit* en de fiets. Bleijenberg pleit voor nieuwe mobiliteit: niet economische groei verwachten van het oplossen van files op snelwegen tussen de steden, maar van betere binnenstedelijke vervoerskwaliteit op het niveau van de stedelijke regio. Verdere verstedelijking is vooral rond Amsterdam nodig om te profiteren van de goede internationale verbindingen van Schiphol.

Bleijenberg levert zo een goed onderbouwde en constructieve bijdrage aan het mobiliteitsdebat. Mijn voorstel zou zijn

om rond een mobiliteitsagenda in de lijn van Bleijenberg specifieke infrastuctureontwerpopgaven te benoemen onder regie van de grote steden. Dat zou een mooie bijdrage zijn aan het vergroten van de internationale concurrentiekracht van de steden. ■

Groeien aan de Grens

Gerard Marlet, Abdella Oumer, Roderik Ponds, Clemens van Woerkens, VOC Uitgevers, Nijmegen
Isbn 9789079812141, 124 pp, € 21,70

'Door grensbarrières behoren de meeste grensregio's in Nederland tot de krimpregio's. Ze zitten vaak in een vicieuze cirkel waarin een krimpende bevolking leidt tot minder vraag naar voorzieningen en woningen, waardoor het voorzieningenniveau verschaalt, de waarde van woningen onder druk komt te staan, er leegstand en verloedering ontstaat, waardoor weer meer mensen wegtrekken, de bevolking verder krimpt eenzovoort.'

Met dit apocalyptische beeld starten de auteurs de situatie in grensregio's in hun korte rapport 'Groeien aan de grens'. Een weinig vrolijke opening. Waar ik een enorm *deja vu*-gevoel van kreeg. Want dit is precies wat men in de jaren 1980 zei over de grensregio's, namelijk dat het gemankeerde groeiregio's zijn. Heeft het beleid tot nu dan toe gefaald of zien de auteurs de laatste ontwikkelingen over het hoofd? Wat is waar? Voor een antwoord op die vraag schets ik eerst de achtergrond van het idee dat grensregio's 'gecomputeerde' (Marlet e.a., p. 27)

recensies

groeiregio's zouden zijn. De Europese Unie (EU) lanceerde eind jaren 1980 een beleid waarin de volgens hen perifere, nadelige ligging van grensregio's moest veranderen. Het halvemaancirkelsyndroom, zo werd het toen genoemd. De grens zou de volledige cirkel rondom steden en dorpen aan de grens in termen van woningmarkt, landschap, economische voorzieningen en arbeidsmarkt doorsnijden. Gebaseerd op veelal neo-klassiek economisch denken dat open grenzen meer groei zouden leveren, werd de grens synoniem gesteld aan een barrière voor grensregio's. Precies zoals de auteurs dat nu doen. En de Europese ruimte werd vooral gezien als een economische, interne markt. De grensbelemmeringen moesten weg. Daarvoor werd vanaf 1985 een indrukwekkend programma ontvouwd, een witboek, met daarin de stappen naar de 'voltooiing van de interne markt', zoals het werd genoemd. Landen en regio's werden in dat denken vooral als economische eenheden gezien die zouden moeten integreren. En de EU werd vooral modelmatig gezien als één markt en economie, niet als een conglomeraat van verschillende sociaal geconstrueerde economische- en culturele wensbeelden.

In dat marktdenken werd een sleutelpositie bedacht voor grensregio's, namelijk als proeftuinen en als bruggenbouwers voor de eenwording tussen landen. De integratie van de EU zou enorm gebaat zijn bij het aaneensmeden van de grensregio's. En ook de grensregio's zouden door de interne markt gaan profiteren. Veelgehoord in de jaren 1980 was het idee dat grensregio's in plaats van met de ruggen naar elkaar, met de buiken naar elkaar zouden moeten gaan

staan. Om van die veronderstelde, economisch onvoordelige halve cirkel een hele cirkel te maken. Om dat denken kracht bij te zetten, werd er een flink budget gereserveerd door de EU via het INTERREG-programma. Instituten creëren financiering, maar dat lokt ook weer instituten uit. Want sinds de jaren 1980 zijn er tal van grensoverschrijdende samenwerkingsinstituten opgericht, de EUREGIO's, die in veel gevallen vooral een soort van doorgeefluik en secretariaat waren van de EU-gelden. Het denken over grensregio's als sleutelregio's voor Europese integratie is later door verschillende auteurs als opmerkelijk betiteld. Dat zou je nationaal niet doen. Nationale eenwording gebeurt zelden aan de provinciegrenzen en gemeentegrenzen. Integratie gebeurt doorgaans tussen machtscentra, niet aan de grenzen. Voor de Europese eenwording is dat inmiddels ook gebleken. Het nationalisme is niet minder, maar juist groter geworden in de interne markt, er is veel strijd over de toepassing van het economische marktdenken zonder rekening te houden met nationale verschillen in cultuur en identiteit (zie de discussie over de EURO), en de Euregio's zijn, ook zeer tegen hun eigen wil in, inmiddels grotendeels verstrikt geraakt in een steeds meer toegenomen bureaucratisch web. Een web dat enerzijds gesponnen werd vanwege de wens van machtscentra in de nationale lidstaten en van de auditcentra in Brussel om controle te houden op de besteding van de gelden.

De Euregio's zijn speelbal geworden van de strijd tussen de hoofdsteden en Brussel. Het gevolg is dat het lokale denken, dat wat belangrijk en uniek is in

een bepaalde regio, minder belangrijk is geworden in het grensoverschrijdende samenwerkingsbeleid in de grensregio's dan het doorvoeren van de logica dat grenzen alleen maar barrières zouden zijn en het uitvoeren van het blauwdrukdenken in programma's en richtlijnen dat daarop aansluit. De Euregio's zijn daardoor (nog) niet in hun missie geslaagd. Een en ander hadden we geanalyseerd en opgeschreven in ons boek 'Grensland: atlas, essays, en ontwerp; geschiedenis en toekomst van het grenslandschap' (Eker en Van Houtum, 2013), vorig jaar besproken in S+RO. Daarin maken we na een uitvoerige analyse van het grensland, de balans op van het Euregionale beleid, het denken over grenzen en kijken we middels een ontwerpend onderzoek naar de toekomstmogelijkheden van grensregio's. Ongeveer wat Marlet c.s., weliswaar in een veel korter beslag, nu ook doen voor de grensregio's, maar dan vooral redenerend vanuit dat oude markteconomisch groeidenken.

Marlet c.s. bespreken in de eerste paar hoofdstukken de regionale verschillen (hoofdstuk 1 en 2) en de barrières (hoofdstuk 3) die ze zien, om vervolgens met behulp van simulatiemodellen schattend te redeneren dat als de barrières weg zouden zijn, er veel meer groei mogelijk zou zijn (hoofdstuk 4 en 5). Wat is het toch jammer dat wetenschap disciplinair zo verkaveld is geworden. Meer in het algemeen is het een gemiste kans dat de auteurs die vooral gekeken hebben naar economische modelstudies, niet of nauwelijks naar recente studies in het grensstudies debat hebben gekeken, zoals verwoord in tijdschriften als >>

recensies

Geopolitics, Regional Studies en in het tijdschrift dat speciaal op grensregio's en grenzen is gericht, het *Journal of Borderlands Studies*. De analyse die gedaan is in termen van regionale economische verschillen in Nederland is zeker interessant. Maar voor een goede aanbeveling voor de toekomst van grensregio's is het te beperkt.

Juist voor een onderwerp als grenzen is multidisciplinair denken belangrijk. Er is veel gebeurd in het grensstudie-debat sinds de jaren 1980, mede gevoed door het inclusiever nemen van het maatschappelijke denken over nationale identiteit en cultuur. Er zijn tal van kennisinstituten ontstaan over grenzen en grensregio's, ook in Nederland. En er is veel kennis verzameld en tal van interessante debatten georganiseerd wereldwijd. Door overtuigende analyses is de visie van dat jaren-1980-denken, namelijk dat grensregio's gemankeerde groeiregio's zouden zijn als gevolg van grensbarrières, inmiddels behoorlijk bijgesteld. Grenzen zijn meer dan alleen economische barrières. Maar zijn ook een sociaal-politieke en culturele waarde *an sich*, als afbakening van de eigen identiteit, het gevoel van thuis, en een habitus. Dat laat het nationalisme in de EU vandaag de dag duidelijk zien. Cultuurverschillen en regelverschillen zijn niet alleen maar lastig, maar worden dus juist ook nadrukkelijk gewenst. De opvatting dat iets economisch profijtelijker is, is een redenering die ervan uitgaat dat mensen volledig of beperkt rationele subjecten zijn die alleen economisch zouden handelen. De sociale psychologie van de mens, die zich uit in termen van nationale identiteit en habitus kunnen we echter

niet veronachtzamen. En dus ook niet in de economische wetenschap. De auteurs hebben niet gesproken met inwoners en bedrijven in de grensregio's, of gekeken naar (economische) studies die dat wel doen of daar zinnige dingen over zeggen, maar redeneren grotendeels vanachter de computer. En de computer is geduldig, maar daarmee zijn haar berekeningen nog niet sociaal en economisch relevant. En grenzen kunnen daarnaast zelf ook generator zijn, juist het verschil dat grenzen maken kan hulpbron zijn van nieuwe kansen. Het verschil kan verlangingen oproepen, een willen kijken over wat daar is, en daarmee economisch en cultureel inzet zijn van exploratie en exploitatie. Die kant van het Janusgezicht van de grens blijft nu onderbelicht.

Ook over krimp in grensregio's wordt momenteel genuanceerder gedacht. In sommige sectoren pakt het inderdaad slecht uit, voor andere activiteiten en sectoren kan verstillings en leegte ook gunstig uitpakken zoals een andere krimpdeskundigen recentelijk hebben laten zien. Krimp is bovendien niet gebonden aan grensregio's, zoals de op zich nuttige kaartjes in *Groeien aan de Grens* laten zien. Dat patroon is geografisch breder. Krimp dan ook niet alleen aan de grensligging. Het is logisch gebaseerd op kaartjes, maar zegt weinig over de oorzaken. Dat het aan de grens zou liggen is een correlatie die erin gelegd wordt maar statistisch niet significant wordt aangetoond. Er zijn tal van gebieden verspreid over Nederland en er zijn tal van grensregio's het wel goed doen. Ook voor internationale gebieden wordt die correlatie niet overtuigend aangetoond. Niettemin adviseren de auteurs om de

grensbarrières af te schaffen en ze berekenen wat dat voor economische groei op zou leveren voor grensregio's. Het is een utilitair wensdenken dat sterk overeenkomt met de jaren 1980. Nu ben ik in principe voor open grenzen, maar wat de auteurs met dat afschaffen bedoelen, wat dat betekent voor de Nederlandse economie, cultuur en samenleving en hoe dat afschaffen dan moet, of dat gewenst is, hoe het zich verhoudt met de bewezen persistentie en behoefte aan nationale verschillen in de EU de afgelopen dertig jaar, het blijft vaag.

Ik sluit af. *Groeien aan de Grens* is zeker een aardig gedachte-experiment, maar helaas nu nog gebaseerd op een eenzijdige opvatting over sociale psychologie, economie, grenzen en grensregio's, en daardoor op zijn slechtst, misleidend in zijn aanbeveling, op zijn best, weinig realistisch. Om terug te komen op de vraag of de auteurs iets over het hoofd zien of dat de Euregio's (nog) niet geslaagd zijn: het is allebei waar. En dat is twee keer zonde. Hoog tijd voor een multidisciplinair gesprek over grenzen en grensregio's. Daar profiteren de grensregio's uiteindelijk het meeste van. ■

Henk van Houtum

Nijmegen Centre for Border Research,
Radboud Universiteit Nijmegen
h.vanhoutum@fm.ru.nl