

88 Grenzen verdwijnen

De gevolgen van de Europese eenwording

Ben Janssen

LOBITH/TOLKAMER 1993. Het oude jaar is zoals gebruikelijk uitgeluid met veel vuurwerk aan de Rijnkade, het nieuwe jaar begint met het overbrengen van de beste wensen aan familieleden, vrienden en bekenden. Ogenschoonlijk een onveranderd, zich herhalend ritueel. Maar talrijke douaneambtenaren en marechaussees weten dat dit de laatste keer is dat zij nieuwjaar aan de Rijnkade te Tolkamer vieren. Verscheidene expediteurs, winkeliers en cafébazen maken zich grote zorgen over hun toekomst. De reden daarvoor is dat na een langjarig proces van Europese eenwording met ingang van 1 januari 1993 de onderlinge douanegrenzen tussen twaalf lidstaten van de Europese Unie vervallen. Alleen de buitengrenzen blijven bestaan. Deze praktische maatregel heeft grote gevolgen op elk niveau, van de landelijke overheid tot aan de eenvoudige burger die aan de grens woont en werkt.

Europese integratie

Een belangrijke stap op weg naar de Europese eenwording werd gezet op 9 mei 1950. De Franse minister van Buitenlandse Zaken R. Schuman stelde toen de oprichting voor van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS). Het doel was de Europese kolen- en staalmarkt te 'transnationaliseren'. Zes landen (Frankrijk, West-Duitsland, Italië en de Benelux) sloten zich aaneen. In 1951 trad het verdrag in werking. Een jaar later stelde de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken J.W. Beyen voor de totale economie van de zes betrokken landen te vergemeenschappelijken, maar zijn idee vond bij de politiek aanvankelijk geen gehoor. Tijdens een conferentie in Messina in 1955 poetste de Belgische minister Henri Spaak dit plan weer op. Het kreeg een definitief vervolg op 25 maart 1957 met het Verdrag van Rome, waarmee de weg openlag naar de Europese Economische Gemeenschap (EEG). De zes lidstaten groeiden in de loop van de twintigste eeuw uit tot vijftien. In 2004 kwamen er tien Oost-Europese landen bij, terwijl er voorbereidingen werden getroffen voor de toetreding van Bulgarije, Roemenië, Kroatië en mogelijk ook Turkije. Als het zover komt zal bijna geheel Europa lid van de Europese Unie (EU) zijn, slechts met uitzondering van Zwitserland, Noorwegen, Rusland en delen van het voormalige Joegoslavië.

Lobith/Tolkamer aan de Rijn

De economische basis van de huidige gemeente Rijnwaarden, waarbinnen Lobith en Tolkamer vallen, werd tot na de Tweede Wereldoorlog gevormd door de baksteenfabricage, de scheepsbouw en de dienstverlening ten behoeve van het grensoverschrijdend scheepvaartverkeer. Toen het scheepvaartverkeer over de Rijn door de geallieerde bezettingsmachten weer werd toegestaan, was er meteen volop werk voor de douane. Aan vijf steigers langs de kade van Tolkamer lagen de Rijnmotorschepen tien rijen dik. Op stroom lagen de slepen voor anker en daar tussendoor voeren de parlevinkers met hun winkelwaren, vlees, groenten en vers fruit aan boord. De olieboten voorzagen de sleepboten en motorschepen van stookolie. In grijs getinte snelle sloopjes voeren ambtenaren van

douane, marechaussee en rijkspolitie te water om alles in goede banen te leiden. De expeditiekantoren, winkels en cafés in Tolkamer waren zeven dagen per week geopend.

Aan de Tolkamerse waterkant bevonden zich op een oppervlakte van ongeveer driehonderd bij vijfhonderd meter drie slagerijen, vier kruidenierswinkels, twee bakkerijen, een drogisterij, een groentehandel, zes horecabedrijven, twee slijterijen, een sigarenwinkel, een bazaar en een vishandel annex friteszaak.

In 1950 werd de zogenaamde 'groene' klaring ingevoerd. Douaneformaliteiten konden voortaan aan boord worden afgehandeld. De schipper hoefde dus niet meer aan wal te komen. In 1955 passeerden 130.000 schepen de doorlaatpost Tolkamer. Twee jaar later was dit gestegen naar bijna 170.000. De 130 douaneambtenaren moesten in die tijd meer dan 300.000 documenten verwerken met betrekking tot meer dan 60 miljoen ton handelsgoederen. Op 1 juli 1958 werd de *Zusammenlegung* van de Nederlandse en Duitse douanekantoren een feit. De schepen hoefden nu nog maar één stop te maken. Voor de opvaart (naar Duitsland) te Emmerik en voor de afvaart (naar Nederland) te Tolkamer.

In 1965 vond, na vijf jaar voorbereiding, in Tolkamer de eerste nachtklaring voor afvarende schepen plaats. In 1967 maakten gemiddeld vijf- tot zeshonderd schepen daarvan maandelijks gebruik. In 1970 werd in het kader van de eenwording van Europa de zogenaamde doorvaartregeling ingevoerd, waarbij controle alleen geschiedde bij het begin- en eindpunt van de vaart. Naarmate de tijd verstreek nam het aantal schepen dat gebruik maakte van de vrije doorvaart toe: in 1972 was dat 32 procent van de schepen, in 1975 52 procent en in 1979 65 procent. Deze doorvaartregeling was de eerste echte stap in de richting van het opheffen van binnengrenzen in 1993.

Tot het midden van de jaren zeventig waren het drukke tijden voor de dienst van invoerrechten en accijnzen. Daarna werden de activiteiten minder. Steeds minder schippers kwamen aan wal, hetgeen nadelig was voor de middenstand en horeca in Tolkamer. Eind jaren tachtig bleken de gevolgen van de Europese integratie voor de dienstverlening in Tolkamer onomkeerbaar. Het Rijnverkeer was door de internationale ontwikkelingen een snelle doorvoer geworden, rechtstreeks van Rotterdam naar het Duitse achterland. Elke minuut oponthoud betekende geldverlies voor de schepen; of de grensplaatsen verlies leden, was daarbij niet relevant. De schepen legden niet meer aan in Tolkamer en het vertier werd er minder. De taken van douane en marechaussee kregen steeds minder inhoud en zij verlieten de streek. Daarop volgden de opheffing van middelbare scholen en het verdwijnen van allerlei publieke voorzieningen. Overheidsdiensten en bankinstellingen vertrokken. Verenigingen kregen te maken met ledengebrek en de gemeenschap ging tekenen van vergrijzing vertonen. Tolkamer werd een onopvallende stip op de nieuwe kaart van Europa. Toch blijven de mensen vol optimisme voor de toekomst. Zij rekenen wederom op het water, dat van de streek een natuurlijk recreatiegebied heeft gemaakt. Met name de grensoverschrijdende ontwikkelingen in het kader van het natuurgebied de Gelderse Poort scheppen grote verwachtingen voor de toekomst.

Culturele en economische grenscontacten

De traditionele banden in de grensstreken, tussen de Achterhoek en Westfalen en tussen het Rijk van Nijmegen en het Neder-Rijnse gebied, werden vrij spoedig na de Tweede Wereldoorlog weer hersteld.

Daarna leidde het officiële herstel van de goede betrekkingen tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland in 1961 tot een cultureel akkoord, dat mogelijkheden bood voor uitwisseling op het gebied van kunst, wetenschap en onderwijs. Het akkoord ging ervan uit dat ondanks de staatkundige grens tussen Nederland en Duitsland sprake was van verwantschap. Pas in de loop van de negentiende eeuw had de staatsgrens ook een scheiding op cultureel en maatschappelijk gebied veroorzaakt. Als gevolg van de Tweede Wereldoorlog was die scheiding scherper geworden, maar nu moest deze scheidsmuur tussen mensen geslecht worden. Het streven naar samenwerking sloot aan bij de groei van Europa naar eenheid en bij de taak die de Verenigde Naties in 1965, als jaar 'van de internationale contacten', aan de grensgebieden hadden toegedacht.

In feite betekende het cultureel akkoord geen nieuwe ontwikkeling. Wederzijdse contacten in het grensgebied waren reeds in de jaren vijftig in gang gezet door particuliere initiatieven. Eerder en sterker dan op landelijk niveau was daar het besef aanwezig dat een betere maatschappij alleen kon gedijen wanneer aan beide zijden van de grens het klimaat daartoe werd geschapen. Sterke anti-Duitse sentimenten speelden bij de Gelderse grensbewoners geen overheersende rol. In de grensstreek kon men bovendien teruggrijpen op de talrijke historisch gegroeide banden, gemeenschappelijke gebruiken, streektalen en niet te vergeten de familierelaties.

Uit deze particuliere activiteiten ontstond in januari 1965 de Nederlands-Duitse vereniging Liemers-Niederrhein met als doelstelling over en weer menselijke contacten tot stand te brengen en in stand te houden en zo bij te dragen tot een betere internationale verstandhouding in het kader van de Europese samenwerking. De vereniging was gevestigd in 's-Heerenberg en Emmerik. Voorzitter Jan van Heek vatte in 1979 de doelstelling als volgt samen: "Wil men tot gedachtewisseling komen om elkander beter te begrijpen, dan is verdraagzaamheid een der eerste voorwaarden." [1] De activiteiten van Liemers-Niederrhein waren kleinschalig, de geografische reikwijdte was relatief gering, maar het idee erachter was groot. Een betere verstandhouding tussen individuen moest leiden tot betere betrekkingen tussen volkeren. Dat kreeg concreet vorm door de organisatie van gemeenschappelijke culturele evenementen aan weerszijden van de grens.

Na 1993 begonnen de Nederlandse en Duitse regeringen aan een brede campagne om de Nederlandse houding tegenover Duitsland te verbeteren. In Amsterdam werd een Duitsland Instituut opgericht en in Utrecht, Groningen en Nijmegen kwamen Duitslandstudies van de grond, het leren van de Duitse taal moest worden aangemoedigd en er moesten meer grensoverschrijdende contacten komen. Er ontstond een kleine Duitslandindustrie, waarin ook de Goethe-instituten in Amsterdam en Rotterdam, het Haus der Niederlande in Münster, de Duitse ambassade in Den Haag, de Nederlandse ambassade in Berlijn (eerder gevestigd in Bonn), het Platform Nederland-Duitsland, het Nationaal Bureau voor Toerisme en de Nederlands-Duitse Kamer van Koophandel participeerden. "De anti-Duitse stemming is, althans bij een kleine elite, aan het omslaan in een positievere benadering van ons belangrijkste buurland en het anti-Duitse ressentiment wordt als een politiek probleem ervaren", sprak Frits Boterman in 1997 bij zijn inauguratie als bijzonder hoogleraar Nederlands-Duitse betrekkingen in Groningen. [2]

Behalve het bevorderen van de grenscontacten op cultureel niveau waren er ook door de overheid gestimuleerde initiatieven om de economische betrekkingen in het grensgebied te ontplooiën. Het ging

hierbij vooral om het vinden van praktische oplossingen voor het grensverkeer. Begin jaren zestig ontstonden de eerste contacten tussen Arnhem, Nijmegen, Emmerik en Kleef. Op 11 juli 1963 vond een conferentie plaats in kasteel Doornenburg met als thema de economische mogelijkheden van een nieuwe verbinding (de A15) tussen de Hollandse Randstad en het Duitse Ruhrgebied. De deelnemers, die het grote nut van dit overleg onderkenden, gaven aan de samenwerking een stevige basis door het formeren van een Werkgroep voor de regionale ontwikkeling van het Nederlands-Duitse Rijn grensgebied tussen IJssel en Maas.

In 1978 werd de Regio Rijn-Waal Raad ingesteld, met als voornaamste doelstelling de versterking van het economisch leven in de regio, onder meer door het verbeteren van de ruimtelijke structuur en het stimuleren van economische, technische en innovatieve mogelijkheden. Maar ook de bescherming van het leefmilieu en de intensivering van culturele en sociale contacten rekende de regio tot haar speerpunten. In 1993 koos zij om de Europese gedachte te benadrukken de naam Euregio Rijn-Waal en kreeg zij als eerste Euregio in Europa een publiekrechtelijke status. Andere regio's volgden, zoals de Eems-Dollard regio, de Euregio Rijn-Maas Noord en de Euregio Maas-Rijn. Deze verbanden waren gebaseerd op het Verdrag van Anholt van 23 mei 1991, waarin Nederland en Duitsland de weg openden voor grensoverschrijdende Nederlands-Duits openbare lichamen. De voordelen hiervan waren al spoedig merkbaar. De samenwerkingsstructuren verbeterden waardoor efficiënter kon worden gehandeld. De werkzaamheden werden, mede door de positieve respons uit de regio, in de loop der jaren uitgebreider en complexer. Euregio Rijn-Waal werd de intermediair om Europese stimuleringsprogramma's uit te voeren en zij begeleidde met financiële ondersteuning talrijke projecten. In 2000 werd in het kader van het Interreg-programma van de Europese Commissie een door de Vereniging Liemers-Niederrhein ontplooid initiatief financieel gesteund. Het ging om een serie gespreksavonden in Emmerich tussen achtereenvolgens juristen, artsen, architecten, boeren, bouwondernemers, accountants en belastingadviseurs, leraren en journalisten uit het grensgebied. Deze gesprekken brachten talrijke grote en kleine verschillen aan het licht in de uitoefening van het ambt of beroep.

Het werkgebied van de Euregio Rijn-Waal bestrijkt de regio's Arnhem, Nijmegen, Noord-Limburg, Noordoost-Brabant, het Rivierengebied, Zuidwest-Veluwe, Achterhoek, de Kreise Kleve en Wesel en de Stadt Duisburg. Het gebied is 5.756 km² groot en telt ongeveer 2,7 miljoen inwoners. In 2004 waren 55 leden aangesloten, waaronder vele gemeenten, regionale overheden en twee Kamers van Koophandel en Fabrieken.

De gevolgen van 1993

Het verdwijnen van de binnengrenzen had tot gevolg dat binnen het verenigd Europa een nagenoeg volledige vrijheid van verkeer ontstond voor personen, goederen, diensten en kapitaal. Alle burgers van de Europese Unie hebben het recht om waar dan ook binnen de gemeenschap te reizen, te wonen, te werken, te studeren en van hun pensioen te genieten. Wat betekende dit voor de grensbewoners in Gelderland en Noord-Rijnland-Westfalen?

In Duitsland wonen, werken en studeren kon ook vóór 1993, maar het werd sindsdien wel gemakkelijker. Het aantal Nederlanders dat – aangetrokken door de lagere prijzen van koopwoningen – pal over de

grens in Duitsland ging wonen, nam sterk toe. Voor hun werkzaamheden bleven deze emigranten echter overwegend op Nederland gericht. Nederlandse studenten maken nog maar weinig gebruik van stageplaatsen in Duitsland en omgekeerd geldt hetzelfde. Om de grens te passeren is men aangewezen op de auto want grensoverschrijdende openbare trein- en busverbindingen zijn er nauwelijks. Het internationale treinvervoer heeft in de grensstreek geen stopplaatsen.

De opheffing van grenscontroles heeft geleid tot een toevloed van werkzoekenden uit de Europese gemeenschap. Dergelijke grensoverschrijdende arbeid was er voordien ook, maar gaat nu gemakkelijker. Overigens is de instroom van goedkopere arbeid niet altijd gunstig voor Nederland. Bewoners van de grensstreek kijken nu ook over de grens of iets goedkoper is – zeker na de invoering van de euro in 2001. Dat wil niet zeggen dat onbeperkte invoer van goedkopere artikelen mogelijk is, deze wordt belemmerd door verschillen in de belastingwetgeving. Mede in verband hiermee is de Koninklijke Marechaussee inmiddels weer teruggekeerd in de regio. Vanuit Zevenaar oefent zij controles uit langs de grens, evenals de teruggekeerde douaneambtenaren.

De samenwerking tussen grensgemeenten op het gebied van politie, brandweer en ambulance in het kader van rampenbestrijding komt maar moeizaam van de grond. Mogelijkheden daarvoor zijn er wel, maar voordat het zover is, zal er nog heel wat Rijnwater langs het stille Tolkamer stromen. Met uitzondering van de Euregio Rijn-Waal is er nog geen sprake van een intensieve samenwerking tussen overheden aan beide zijden van de grens.

NOTEN

1. Toespraak J. van Heek (11 maart 1979). – Archief Vereniging Liemers-Niederrhein.
2. Stefanie Beth, “Die deutsch-niederländische Verhältnisse“ (interview 26 januari 2001). – Archief Vereniging Liemers-Niederrhein, map 2000-2001.

BRONNEN

archieven

Archief Vereniging Liemers-Niederrhein, Emmerich (Dld).

LITERATUUR

H. Agterhof en J. Gal, *De douane uit beeld. Een beeldverhaal over de werkzaamheden van de douane in Achterhoek en Liemers* (Doetinchem, z.j.).

G.B. Janssen, *In naam der wet. Twee eeuwen politiezorg op het Gelders Eiland* (Aalten, 2003).

G.B. Janssen, *Vereniging Liemers-Niederrhein 1965-2004* (Aalten, 2004).

A.F. Manning e.a. (red.), *Onze Jaren 45-70* (Amsterdam, z.j.).

P. Spapens en K. van Kemenade, *De grens gemarkeerd. Grenspalen en Grenskantoren aan de landzijde* (Hapert, 1992).