



HET AVOND PROGRAMMA

- 19.00 uur: inloop en welkom**
- 19.30 uur: opening**
- 19.35 uur: inleidend gesprek o.l.v. dhr. Marcel Nieuwenweg**
- 19.45 uur: terugkoppeling van de middagsessie**
- 19.55 uur: inleiding tot de podium discussie**
- 20.00 uur: thema gesprek – Concurrentie op het spoor , flexibiliteit en techniek**
- 20.15 uur: thema gesprek – Mobiliteit , de regio zonder grenzen?**
- 20.30 uur: thema gesprek – Sociaal economische (inter)regionale ontwikkeling**
- 20.45 uur: afsluiting i.s.m. CdK dhr. René Paas**
- 20.50 uur: informele nazit**

Sprekers / Podium gasten

dhr. Marcel Nieuwenweg	Avond voorzitter
dhr. Klaas Sloots	Burgemeester gem. Stadskanaal
dhr. Maarten Offinga	Burgemeester gem. Hardenberg
mevr. Nynke Houwing	Wethouder gem. Borger-Odoorn
mevr. Jieskje Hollander	Regiodirecteur Oost · Arriva Nederland
dhr. Joachim Berends	Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
dhr. Thomas Berling	Bürgermeister der Stadt Nordhorn
dhr. U. Fietzek	Landrat Landkreis Grafschaft Bentheim
mevr. Nelleke Vedelaar	Gedeputeerde prov. Drenthe
dhr. René Paas	Commissaris van de Koning in Groningen

's Avonds

is er in Theater Geert Teis een bijeenkomst voor bestuurders, statenleden, raadsleden, bewoners, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, zorg, onderwijs etc. Ook vanuit de Duitse buurgebieden zijn gasten aanwezig van bestuurlijk niveau. Tussen 19.30 uur en 20.45 uur worden de aanwezigen bijgepraat over de ontwikkelingen rond het project Nedersaksenlijn. In tweegesprekken gaat presentator Marcel Nieuwenweg dieper in op kansen, dilemma's en samenwerking.

Adres :

Theater Geert Teis
Geert Teisplein 2
9501 VL Stadskanaal

Achtergrond

De regio is bezig om het idee van een rechtstreekse spoorverbinding tussen Enschede en Groningen, via Emmen en Ter Apel om te zetten in een concreet plan. Een plan wat we de komende maanden willen neerleggen in een bidbook. Dit gezamenlijke product van provincies, gemeenten, bedrijfsleven, onderwijs, zorginstellingen en inwoners, is bestemd als basis voor verdere gesprekken en activiteiten richting bijvoorbeeld het Rijk, de Tweede Kamer en andere beleidsbepalers en beslissers. De regio is persoonlijk door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in gesprekken uitgedaagd een bidbook op te stellen, zodat zij een concreet en breed gedragen project in handen heeft dat meer is dan alleen 26 kilometer extra spoor. In het avondprogramma in Theater Geert Teis tijdens de Dag van de Nedersaksenlijn op 18 mei gaat het ook concreet daarover.

Als spoorlijn verbindt de lijn. Mensen, ideeën, regio's, organisaties, instellingen, bedrijven. Maar ze verbindt, koppelt ook letterlijk internationale verbindingen. De Nedersaksenlijn vormt een noord-zuid verbinding tussen de internationale lijnen Groningen-Bremen, Coevorden-Nordhorn-Rheine (2025) en de lijn Zwolle-Munster (plan) cq. Amsterdam-Berlijn.

En, niet onbelangrijk, de realisatie van de Nedersaksenlijn zorgt ervoor dat er vanuit Zwolle via Coevorden en Emmen langs Ter Apel een nieuwe verbinding komt met de stad Groningen, een bypass voor het kwetsbare stuk Zwolle-Meppel, waar één klein incident het hele spoorverkeer vanuit en naar Noord-Nederland vanuit Zwolle platlegt. Of werkzaamheden die twee weken lang de inzet van bussen nodig maken tussen Zwolle en Meppel.

Het denken over de Nedersaksenlijn en z'n plaats in de wereld van de toekomst vraagt enige fantasie en toekomstvisie. Lef ook. Buiten huidige kaders durven gaan. Want een spoorlijn leg je niet aan voor tien of twintig jaar, maar kan en zal voor het gebied en zeker voor de regio Zuidoost-Drenthe, een groot deel van het veenkoloniaal gebied en de regio Westerwolde, - een gebied met zo'n 100.000 inwoners-, mee richting geven aan het woon- werk- en recreatief klimaat voor de komende tientallen jaren, misschien wel de komende eeuw. En dan kijken we nog even niet naar de interesse voor de lijn vanuit het aangrenzende Duitse gebied, de Landkreise Emsland en Grafschaft Bentheim. In totaal spreken we dan over het verbinden van een gebied met meer dan 800.000 inwoners

De Nedersaksenlijn is als project niet alleen een spoorlijn, maar ook nadrukkelijk een aanjager van tal van ontwikkelingen langs en rond het traject en bijvoorbeeld in de omgeving van stations. Stations in de regio die in de ruimtelijke visie van het Rijk en Provincies de functie krijgen van 'verbinder'. Geen halteplaats meer, maar een centraal punt waar verbindingen samenkomen: Bus, buurtbus, taxi, deelauto, (elektrische)fiets, wandelaars, spoor. Van halteplaats naar Hub.

De broodnodige woningbouw voor ons land ziet het Rijk ook het liefst in de omgeving van die stations, die Hubs. Een kwartiertje fietsen op de elektrische fiets, maximaal, is zo ongeveer de cirkel waarbinnen het moet gebeuren. Voor het Noordelijke platteland zal het misschien iets verder zijn en zal naast de fiets ook het openbaar vervoer en de deelauto een belangrijke rol moeten krijgen om het buitengebied te koppelen. Of de zelfrijdende taxi of deelauto op afroep. Nogmaals: We denken niet over morgen, maar aan over-, overmorgen en verder.

De samenstelling van de bevolking gaat veranderen. We worden allemaal in steeds grotere getale ouder. Dan neemt de eigen mobiliteit af en groeit de zorgbehoefte. In ieder geval de komende tientallen jaren, zo is de verwachting. Dat gaat grote impact hebben op onze regio, weten we nu al. Verder kijken dan enkele tientallen jaren qua bevolkingsontwikkeling is echter lastig. Is echt een glazen bol met mist er in. En ook waar die mensen dan wonen. Want er zijn nog ander factoren dan groen, rust en ruimte die een trek naar de oostelijke regio op gang kunnen brengen. Wat doet het milieu, de

zeespiegel. Blijven we wel bouwen in de Randstad? Of gaan we massaal oostwaarts. In de richting van de regio van de Nedersaksenlijn?

Allemaal zaken om over na te denken. In blokken van bijvoorbeeld tien jaar. Wat zien we nu, wat verwachten we over 10 jaar, wat over 20 jaar, wat over een halve eeuw? En hoe kunnen we daar nu al op inspelen? En durven we dat ook?

Het plan van de regio voor de regio langs de Nedersaksenlijn moet daar op inspelen, moet durf laten zien. Toekomstgerichtheid. Zowel ruimtelijk als op technologisch gebied. En zonder grenzen. Wat die blijven verder vervagen, nu de samenwerking op tal van terreinen en ook met treinen snel groeit.