



Woensdag 18 MEI 2022 te Stadskanaal

### HET MIDDAG PROGRAMMA

13.00 uur: Ontvangst STAR Station Stadskanaal

13.30 uur: Vertrek trein naar Veendam

14.10 uur: Aankomst Station Veendam , welkom door de gemeente Veendam

14.15 uur: Mini-symposium in de Stationsrestaurantie Saloon 1910

15.00 uur: de BBQ staat aan , tijd voor een hapje en drankje

15.45 uur: Vertrek Veendam

16.30 uur: Aankomst Stadskanaal

16.45 uur: Afsluiting



#### Sprekers

mevr. Nynke Houwing  
dhr. Bert Wieringa  
dhr. Alwin te Rietstap  
dhr. Remco Vink  
dhr. Cees den Otter  
dhr. Klaas Pals  
dhr. Anne de Vries  
dhr. Jan van Loenen  
dhr. Thomas Berling

#### Functie

Weth. gem. Borger-Odoorn  
Weth. gem. Veendam  
Weth. gem. Hardenberg  
Ontwikkelmanager Arriva  
Spoorontwikkelaar Arriva  
Afgevaardigde namens VVBK  
Bestuurslid STAR  
Directeur Zorg Belang Drenthe  
Burgemeester Nordhorn

#### Thema

Gastvrouw  
Inleider forum discussie  
Mobiliteitsvisie (in de regio)  
Infrastructuur  
Techniek  
Economie & bedrijfsleven  
Toerisme  
Zorg en mobiliteit  
Regio ontwikkeling De-NL

#### **Toelichting middagprogramma**

's Middags rijdt een historische trein van Stadskanaal naar Veendam en terug, met een intermezzo-programma op het station van Veendam. In de trein wisselt een aantal deskundigen van gedachten met ambtenaren en andere beleidsmakers van verschillende overheden en organisaties uit de regio langs de Nedersaksenlijn. Het gaat over de rol van de spoorlijn en hoe die het best in het gebied verankerd kan worden. Maar het gaat ook over nieuwe technologie, onderwijs, zorg, sociaal economische ontwikkeling. Over kansen.

#### **Adres :**

STAR station  
Stationsstraat 3  
9503 AD 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 andere 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.