

Nieuwe vaart in de Veenkoloniale kanalen

Een onderzoek naar de toekomst van de Veenkoloniën op basis van de cultuurhistorische waarden van het gebied



Maurits Foorthuis, december 2011

Nieuwe vaart in de Veenkoloniale kanalen

Een onderzoek naar de toekomst van de Veenkoloniën op basis van de cultuurhistorische waarden van het gebied

Profielwerkstuk C&M, Maurits Foorthuis, December 2011

Willem Lodewijk Gymnasium, Klas 6A

Voorwoord

Had ik in het begin nog het idee dat een Profielwerkstuk zoals ik het in mijn hoofd had vooral een literatuurstudie zou zijn wat ik in een paar maanden kon afwerken, dan ben ik stevig uit de droom geholpen. Ik ben misschien te vroeg begonnen waardoor ik meer tijd kon investeren, maar ik heb er vooral erg veel tijd in gestoken doordat ik door zoveel mensen ben aangesproken, door hun enthousiasme heb ik de grenzen steeds verlegd. Zowel professionele onderzoekers als de amateurs, door historici en geografen, archiefmedewerkers en inwoners van het gebied, jong en oud, maar ook familieleden en vrienden tot zelfs onderzoekers vanuit het buitenland, iedereen droeg een steentje bij.

Onvoorstelbaar wat er los kan komen als je een historisch thema in de maatschappelijke opgaven van vandaag en morgen plaatst. Wat is het toch wat mensen vooral op momenten van transitie zo gevoelig maakt voor geschiedenis en landschappelijke structuren. En dat op een thema en in een gebied waarvan men toch in het algemeen vindt dat het cultureel niet waardevol is. Mijn begeleiders zagen dat anders. Ik wil vooral mijn docent de heer Jan ten Brummelhuis bedanken voor zijn enthousiasme en niet aflatende steun. Daarnaast bedank ik mijn vader, Willem Foorhuis, voor de inspirerende discussies en de excursies door het gebied. Hij bracht mij ook met tal van experts op het thema, binnen en buiten het gebied, in contact. Mijn dank gaat ook vooral naar hen uit: Hans Elerie, Dirk Strijker, Michiel Gerding, Wobbe Katoen, Jan van Dijk, Ko Munneke, Gerrie Koopman, Wilfried Heijnen, Tanja van Heuvelen, Derk Jan Stobbelaar, Cees Kwakernaak en Hans Derksen.

Ook wil ik diegenen bedanken die mij geholpen hebben door het aandragen en toegankelijk maken van materiaal, Alex Hollemans, Corrie van der Wees, Ida Datema en Peter Kraan, alsmede de medewerkers van de rijksarchieven in Groningen en Assen en van het IISG te Amsterdam. Op deze plek ook een bijzonder woord van dank voor Sabine Lutz; zij heeft tijdens het lange proces van schrijven steeds weer geholpen door de teksten kritisch te lezen; ook wil ik haar dank zeggen voor de hulp bij de opmaak van de tekst.

Het meest intensieve werk was het digitaliseren van kaartmateriaal naar een GIS-bestand. Dit was niet mogelijk zonder de enthousiaste steun van Marien de Bakker en Elena Uibel, zij hebben mij en mijn 'GIS-team' ingewijd in de grote geheimen van de geografische informatie systemen. En bovenal bedank ik mijn teamleden onder leiding van mijn broer Lodewijck Foorhuis en Marit de Jong. Samen hebben we een eindeloos aantal uren besteed om de duizenden handelingen te verrichten die nodig zijn om een filmpje van een twintigtal seconden te maken. Ik wil hierbij ook de Agenda voor de Veenkoloniën, de Stichting Ommelanden en het Recreatieschap Drenthe dank zeggen voor de financiële bijdrage in de realisatie van het GIS-bestand.

Wat misschien wel het meest heeft bijgedragen aan deze studie waren de gesprekken met de inwoners van het gebied en dan vooral de omwonenden van de twee plekken die ik nader wilde uitzoeken: de sluiscomplexen van Bargercompascuum en Klazienaveen-Noord. Ik heb hier in huiskamers gezeten, foto's in oude dozen bekeken, veel koffie gedronken en ben voor blaffende honden weggerend. Mevrouw Tabak en haar zoon en haar burens, de heer Venema, de heer Nijhof en de heer Kuiper en de omwonenden van sluis Bargercompascuum. Ik wil hen hartelijk dank zeggen en hoewel ik blij ben dat ik met de afronding van het profielwerkstuk veel werk voor mijn examen klaar heb, is het misschien wel belangrijker dat ik ertoe heb bijgedragen dat ik voor deze enthousiaste inwoners van de Veenkoloniën een stuk van hun verleden waar ze zo gepassioneerd over praten heb uitgewerkt. Het is dan ook fantastisch dat er naast dit profielwerkstuk een brochure

wordt uitgegeven door de gemeente Emmen met daarin de hoofdstukken drie en vier van dit profielwerkstuk.

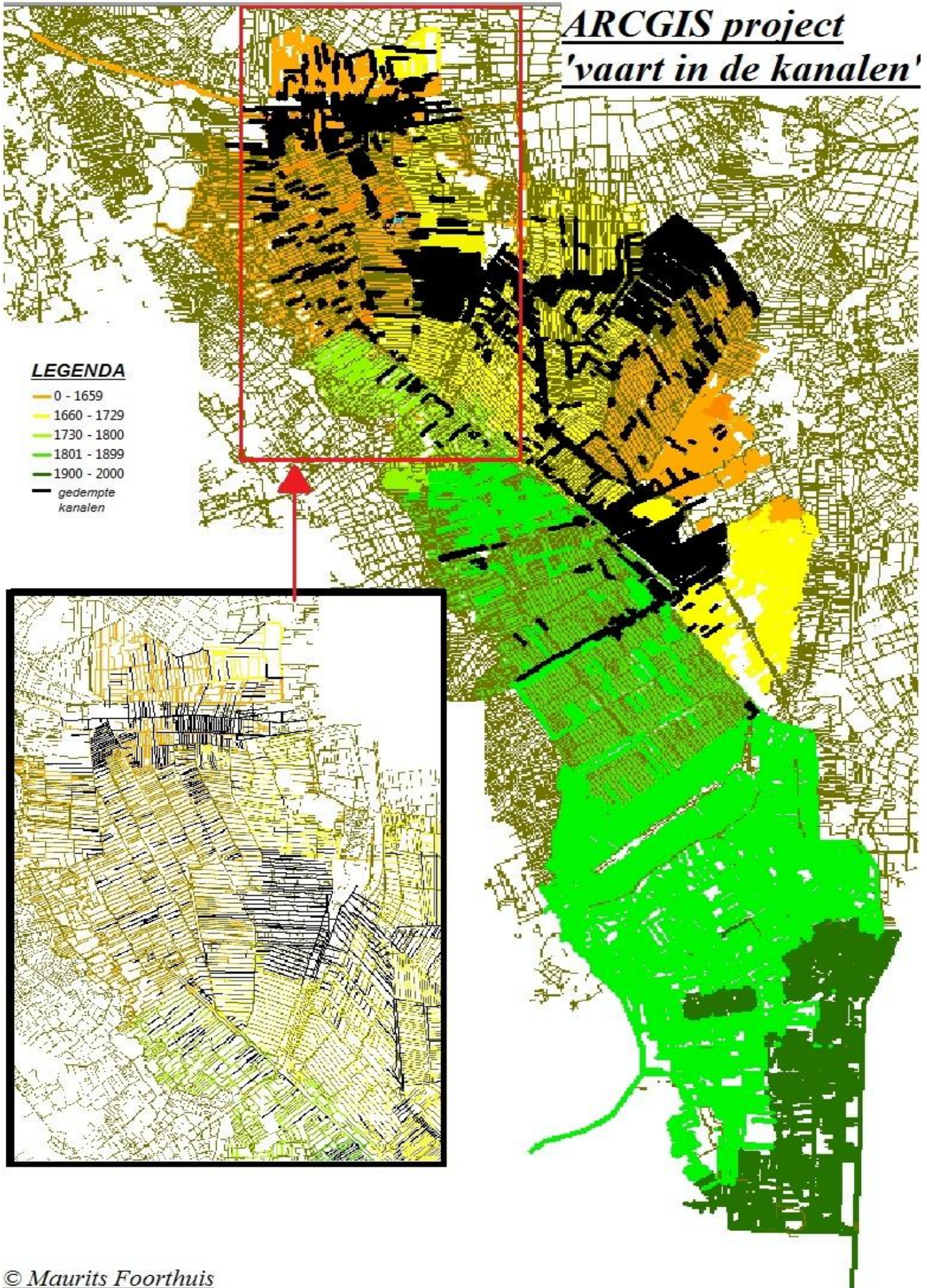
Glimmen, 15 december 2011

Inhoudsopgave

Inleiding	7
De onderzoeksvraag.....	7
De onderzoeksopzet in zeven stappen.....	8
Leeswijzer.....	8
1. CONCEPT	9
1.1 Belvedere, plattelandseconomie en cultuurhistorie.....	9
1.2 De Nota Belvedere.....	9
1.3 De Veenkoloniën.....	10
1.4 Identiteit.....	10
1.4.1 <i>De identiteit van de Veenkoloniën</i>	11
1.4.2 <i>Van het verleden naar de toekomst</i>	12
2. REGIO	14
2.1 Het verhaal van de Veenkoloniën.....	14
2.1.1 <i>De regio</i>	14
2.2 Het kanaal als karakteristiek landschapselement.....	15
2.2.1 <i>De omvang van het kanalenstelsel</i>	15
2.3 Aard en omvang van het scheepvaartverkeer.....	18
2.4 Beschadigd landschap.....	19
2.5 Herinrichting.....	20
2.6 Identiteitsverandering.....	21
2.7 En de bevolking?.....	22
2.8 Inland Waterways International.....	24
2.9 Nieuw leven voor het kanaal – Eerste conclusies.....	25
3. DRAGENDE CULTUURHISTORISCHE STRUCTUUR	27
3.1 Kanalen als slagaders van de Veenkoloniale economie.....	27
3.1.1 <i>Het ontstaan van de Veenkoloniën</i>	27
3.1.2 <i>De venen ontsloten</i>	28
3.1.3 <i>De werkwijze</i>	28
3.1.4 <i>De veenontginning in de zeventiende eeuw</i>	29
3.2 De Veenkoloniën ontstaan.....	31
3.3 De wijken en kanalen – hoe ging men te werk?.....	31
3.3.1 <i>Het eerste begin</i>	31
3.4 De tweede fase.....	31
3.4.1 <i>Kanalenrace</i>	32
3.5 En vandaag?.....	32
4. BEWONERS	33

4.1 De Plek: Klazienaveen-Noord en Bargercompascuüm.....	33
4.2 Aanleiding.....	33
4.3 Bargercompascuüm.....	34
4.4 Klazienaveen-Noord.....	34
4.5 De betekenis van de sluis.....	35
4.6 De sluis als dorpsplein.....	36
4.7 Een bloeiende economie.....	36
4.8 Sluismeesters en schippers.....	37
4.9 Het Scholtenskanaal, het duurste kanaal van Drenthe.....	38
5. TOEKOMST	41
5.1. Een toekomst voor het kanalenstelsel.....	41
5.1.1 <i>Inleiding</i>	41
5.1.2 <i>Digitaliseren</i>	41
5.1.3 <i>Voor gek verklaard</i>	41
5.1.4 <i>Plan van aanpak</i>	42
5.1.5 <i>Aan het werk</i>	43
5.2 Andere functies; out of the box.....	44
5.3 Nieuw leven voor kanalen – Vervolgconclusies.....	47
5.3.1 <i>Afval</i>	47
5.3.2 <i>Wateropslag</i>	47
5.3.3 <i>Algenkweek</i>	47
5.3.4 <i>Nieuwe functies</i>	48
5.4 Conclusies: Nieuwe vaart in de Veenkoloniale kanalen.....	48
<i>Algemene conclusie</i>	48
BRONNENLIJST	49

ARCGIS project 'vaart in de kanalen'



INLEIDING

Als groot liefhebber van geschiedenis en aardrijkskunde spreken vooral landschappen mij erg aan. Het landschap is de zichtbare en beleefbare erfenis van eeuwen en zelfs van millennia menselijk gedrag. Het Noorden van ons land heeft rijke landschappen met hoge cultuurhistorische waarden. Dit bezit geeft natuurlijk ook grote zorg.

We leven in een tijd van economische crisis. We spreken daarnaast van krimp, waarbij de bevolking wegtrekt van het platteland. En dan hebben we ook nog te maken met de vergrijzing van de achtergebleven bevolking. Problemen te over, zou je denken. Wie heeft het dan nog over landschap en cultuurhistorie? Dat *kost* toch alleen maar geld? De huidige economische ontwikkelingen zetten juist de waardevolle cultuurhistorische kwaliteiten onder druk. Ik maak me daar grote zorgen om. Gelukkig komt er steeds meer belangstelling voor cultuurhistorie en landschap. Zo verscheen eind jaren negentig de *Nota Belvedere* waarmee de rijksoverheid beleid ontwikkelde voor cultuurhistorie en landschap. Daarbij gaat het nog om behoud van cultuurhistorische elementen door ze een nieuwe functie te geven. Eigenlijk moeten we nog een stap verder, naar een beleid waarbij economische ontwikkelingen in samenhang worden gebracht met de kwaliteit van het landschap. Een goede reden om belangrijke cultuurhistorische objecten en waardevolle landschappen op de agenda van politiek, burger en ondernemer te zetten. Ik kies voor een concrete uitwerking. In mijn profielwerkstuk onderzoek ik of het mogelijk is om economische ontwikkelingen te stimuleren door de landschappelijke en culturele kwaliteiten van een regio te versterken; met andere woorden kunnen we verdienen aan een cultuurlandschap. Voor mijn onderzoek ging ik op zoek naar een regio die over het algemeen niet als cultureel waardevol wordt beschouwd, maar toch hoge culturele waarden bezit (hoewel slecht zichtbaar).

De onderzoeksvraag

Ik heb hierbij gekozen voor de Gronings-Drentse regio De Veenkoloniën omdat ik dit gebied ken en omdat het mij aanspreekt. Ik vind dit gebied extra interessant omdat het grote economische problemen heeft die moeilijk te verhelpen zijn. Tevens is dit ontginningslandschap de afgelopen 50 jaar flink beschadigd. En ook vandaag de dag wordt het Veenkoloniale gebied enorm bedreigd door bosaanplant en vooral door de plaatsing van waanzinnig grote windmolens. Ik wil kijken of er toch een manier is om via de rijke cultuurhistorische waarde van het Veenkoloniale landschap het hele gebied meer en vooral nieuwe waarden te geven.

Mijn hoofdvraag is:

Is het de moeite waard om met de Belvedere-gedachte in het achterhoofd, de toekomst van tenminste delen van het Veenkoloniale ontginningsconcept veilig te stellen, of beter een nieuwe ontwikkeling te geven? De vraag is niet vanzelfsprekend, omdat de Veenkoloniën niet als aantrekkelijk landschap worden beschouwd.

Uit deze hoofdvraag ontstaan de volgende deelvragen:

- ♦ Wat is Belvedere; kan het verleden de toekomst van een gebied versterken?
- ♦ Kent de regio Veenkoloniën cultuurhistorische waarden die van bovenregionaal en zelfs van internationaal belang zijn?
- ♦ Heeft het Veenkoloniale gebied een dragende cultuurhistorische structuur die de moeite waard is om nieuw leven in te blazen?
- ♦ Is het landschap ook belangrijk voor de mensen die er wonen?
- ♦ Zijn er nieuwe ontwikkelingen te benoemen die de versterking van de kwaliteit van het Veenkoloniale landschap kunnen realiseren, met andere woorden zijn er middelen voor investeringen te vinden?

De onderzoekopzet in zeven stappen

Toen ik eenmaal met deze vragen rondliep ben ik over het onderwerp gaan lezen en heb ik met deskundigen gesproken. Uit die gesprekken kon ik de opgave voor mezelf formuleren waaruit ook de opzet voor mijn werkstuk is ontstaan:

1. Ik ben op zoek gegaan naar een regio; een gebied met een duidelijke identiteit maar die niet als erg waardevol erkend wordt.
2. Vervolgens vroeg ik mij af wat een identiteit eigenlijk is? En hoe neem je dat landschappelijk waar en hoe kun je dat economisch en cultureel gebruiken? Hier kwam ik bij het concept van de Nota Belvedere wat ik verder als basis gebruikt heb.
3. Als derde stap wil ik de identiteit van de gekozen regio, in dit geval de Gronings-Drentse Veenkoloniën, proberen vast te stellen door de historische ontwikkeling te gaan onderzoeken, waarbij ik vooral heb gezocht naar dragende cultuurhistorische elementen van bovenregionale en zelfs internationale waarde.
4. Ik heb een belangrijke dragende structuur gevonden. Vervolgens heb ik het ontstaan en de betekenis van die dragende elementen onderzocht, ik wil een historisch overzicht geven, maar ook de huidige stand van zaken vaststellen. In deze stap heb ik gebruik gemaakt van GIS.
5. In deze stap zocht ik naar de betekenis voor de mensen zelf; hoe ervaren de bewoners deze regio en de dragende structuur; de kanalen. Ik heb daarom een tweetal lokale plekken gezocht met een bijzondere betekenis en ben daar met bewoners in gesprek gegaan om hun beleving te onderzoeken; uiteraard heb ik deze plekken in ontstaan en betekenis uitgewerkt; een lokale biografie.
6. Als volgende stap heb ik gekeken naar mogelijkheden om de dragende cultuurhistorische structuren een nieuwe toekomst te garanderen zodat deze regio een sterke eigen identiteit kan behouden wat op zich dan weer aanleiding zal geven voor nieuwe economische ontwikkelingen.
7. Tenslotte heb ik mij afgevraagd hoe we de burgers, bestuurders en ondernemers, maar vooral ook de jeugd van dit gebied leren de waarde en de schoonheid van dit landschap te zien.

Leeswijzer

Mijn scriptie kent vijf blokken: concept, regio, dragende cultuurhistorische structuur, bewoners en toekomst.

- ✦ In hoofdstuk 1 (CONCEPT) ga ik in op de rol van de cultuurhistorie op de regionale economie; met de transitie van de regionale economie wordt het wonen en daarmee de cultuurhistorie en de identiteit van een regio steeds belangrijker. Wat betekent dit voor een regio zoals de Veenkoloniën.
- ✦ In hoofdstuk 2 (REGIO) geef ik in vogelvlucht de historische ontwikkeling van de regio Veenkoloniën aan met de nadruk op het ontstaan van het omvangrijke en kanalen- en wijkensysteem qua opkomst en ondergang. In dit hoofdstuk ga ik op zoek naar de belangrijkste cultuurhistorische dragers van het Veenkoloniale landschap en zoom daarbij in op de kanalen en wijken; hierbij heb ik een belangrijke ontdekking gedaan.
- ✦ In hoofdstuk 3 (DRAGENDE CULTUURHISTORISCHE STRUCTUUR) wordt een historische schets gegeven van het grootste bevaarbare kanalenstelsel ter wereld namelijk het Veenkoloniale wijken- en kanalenstelsel
- ✦ Hoofdstuk 4 (BEWONERS) maakt de overstap van regio naar plek, onder de titel *Bewoners* beschrijf ik mede aan de hand van bewoners van twee plekken in de Veenkoloniën het ontstaan en het sociale leven en functioneren van hun plek toen dit nog vitale plekken waren.
- ✦ En hoofdstuk 5 (TOEKOMST) tenslotte zoekt naar mogelijkheden tot revitaliseren en versterken van de woonomgeving in de Veenkoloniën en dan specifiek vanuit de optiek van het kanalen- en wijkensysteem. Uiteindelijk geef ik mijn bijdrage aan het broodnodige proces van bewustwording van de Veenkoloniale bewoners over de cultuurhistorische waarde van hun leefomgeving.

1 CONCEPT

1.1 Belvedere, plattelandseconomie en cultuurhistorie

De discussie over regionale ontwikkeling en de toekomst van het Nederlandse platteland wordt momenteel gedomineerd door de 'krimp-discussie'. In veel media wordt een scenario geschetst van een leeglopend platteland, een ruimtelijk bankroet en een desastreuze economie. Politici zien het somber in; jongeren trekken weg naar de stad om te studeren en keren na afloop van hun studie niet meer terug, de bevolking vergrijsd, jonge gezinnen vestigen zich elders, winkels en voorzieningen sluiten, scholen gaan dicht, het bedrijfsleven vindt geen personeel meer, het landschap wordt niet goed meer onderhouden, landschappelijke structuren en historische objecten worden minder belangrijk en zo zet zich een 'culturele erosie' in en komt een plattelandsregio in een neerwaartse spiraal.

De krimpvrees lijkt de gemoederen te beheersen. De discussie wordt bepaald door de economische en demografische begrippen. Traditionele oplossingen, zoals woonwijken bouwen, industrieterreinen en wegen aanleggen helpen niet meer. Iets nieuws moet worden bedacht om de mensen in het gebied te houden. De laatste jaren is men in de politiek gaan inzien dat één van de belangrijkste waarden die het platteland bezit het eigen karakter van elk gebied is. Een landschap met een verhaal en met een eigen kenmerkend uiterlijk wordt als mooier ervaren dan karakterloze landschappen. Een woonomgeving waar men trots op is of waar men plezier aan beleeft kan zijn bewoners meer bieden en zal minder snel leegstromen.

1.2 De Nota Belvedere

Je zou dus kunnen zeggen dat zichtbare en beleefbare cultuurhistorie een antwoord op krimp kan zijn. De kiem voor deze gedachte ligt in de Nota Belvedere die in juli 1999 is uitgebracht. De Nota Belvedere gaat over de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting¹. In deze nota wordt gestreefd naar het vroegtijdig en volwaardig betrekken van cultuurhistorie bij de ruimtelijke planvorming. Hierbij gaat het niet alleen om behoud van cultuurhistorische waarden, maar ook om het ontwikkelingsgericht omgaan met deze waarden om de culturele kwaliteit van een regio te versterken.

De Nota Belvedere gaat ook uit van een gebiedsgerichte benadering, zowel voor het landelijk als het stedelijk gebied. In de nota worden een groot aantal zogenoemde Belvedere gebieden onderscheiden. Het gaat hier om de 'cultuurhistorisch meest waardevolle gebieden van Nederland'. Voorbeelden van deze gebieden zijn de Hollandse Waterlinie, het Limburgse heuvellandschap en de Fries-Groningse terpen- en wierdenlandschappen².

Gebieden zoals het Groningse Oldambt en de Gronings-Drentse Veenkoloniën zitten hier niet bij. Deze regio's worden niet gezien als onderdeel van de cultuurhistorisch meest waardevolle gebieden van Nederland. Waar de Hollandse Waterlinie een negen uit de tien scoort op de cijferlijst van de Nederlandse gebieden, zal de regio Veenkoloniën een schamele vijf of nog lager halen. Juist daarom zou ik graag het accent van mijn profielwerkstuk willen leggen op een regio als de Veenkoloniën; een in mijn ogen volstrekt uniek gebied. Een blik in elke willekeurige Atlas is voldoende om te zien dat hier sprake is van een uniek ontginningslandschap dat bescherming, of beter ontwikkeling op basis van cultuurhistorische kwaliteiten verdient.

Als de landschapselementen beter zichtbaar worden gemaakt, als kanalen, wijken en sluizen gerestaureerd worden en het hele gebied een zichtbare herinnering krijgt naar de oorspronkelijke staat, dan krijgen wij er in Nederland een uniek landschap bij (Slabbers, 2006, pp. 12).

¹ Behoud door ontwikkeling: Met de nota Belvedere pleiten de toenmalige vier ministeries, OC&W, EZ, LNV en V&W voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden binnen ruimtelijke ontwikkelingen. Niet door een veto uit te spreken over veranderingen, ook niet door het verleden onder te schoffelen, maar door te zoeken naar wederzijds profijt. De strategie die hierbij past is die van 'behoud door ontwikkeling'. In deze nieuwe ontwikkelingsgerichte strategie vormt de cultuurhistorie uitgangspunt voor ruimtelijke planvormingsprocessen. Met een tweeledig doel: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultuurhistorisch erfgoed.

² Nota Belvedere, p. 8

1.3 De Veenkoloniën

De Veenkoloniën zie ik als een hele bijzondere regio, al was het al vanwege de aanwezigheid van het immense kanalenstelsel. Het systeem is weliswaar erg beschadigd en nog maar op enkele plekken in gebruik maar het landschap is er geheel door vormgegeven. Op zijn hoogtepunt in de jaren 1950 was het kanalenstelsel van de Veenkoloniën één van de meest uitgestrekte ter wereld. Ik durf wel te beweren dat dit het grootste bevaarbare kanalenstelsel ter wereld was; *Het Venetië van het Noorden*.



Helaas is dit enorme kanalenstelsel grotendeels gedempt, onderbroken en onbevaarbaar gemaakt. Bruggen werden vervangen door dammen, sluisen werden volgestort, kanaaldelen werden onbereikbaar gemaakt en raakten vervolgens dichtgegroeid, sluis- en brugwachterwoningen werden gesloopt, jaagpaden verwijderd en oude kanalen zijn door nieuwe waterlopen vervangen om de waterhuishouding te verbeteren.

In de Veenkoloniën zijn de kanalen, de daarlangs gelegen kanaaldorpen en de bruggen de traditionele bouwstenen van het ingerichte landschap. Het is om zo te zeggen, samen met de monumentale gebouwen zoals de boerderijen, fabrieken, kerken en sluiswachterwoningen het cultuurhistorische erfgoed van de streek. De zorg om dit historisch erfgoed is de basis van mijn hoofdvraag: *Is het de moeite waard om met de Belvederegedachte in het achterhoofd, de toekomst van tenminste delen van de Veenkoloniën veilig te stellen? Of beter een nieuwe ontwikkeling te geven? De vraag is niet vanzelfsprekend, omdat de Veenkoloniën niet als aantrekkelijk landschap worden beschouwd.*

1.4 Identiteit

Als eerste moet de identiteit van de Veenkoloniën worden vastgesteld. Wat is een identiteit? Een identiteit is *het bonte geheel aan betekenissen dat aan een bepaalde plek wordt gehecht door alle individuen en groepen die zich erbij betrokken weten, van heinde en verre, en op alle manieren die je je kunt voorstellen* (Herngreen, 1998, pp. 24). De identiteit van een gebied is belangrijk omdat dit het gebied een karakter geeft. Mensen willen graag in een gebied met karakter wonen. Als zo'n identiteit beschadigd raakt, bijvoorbeeld door het dempen van kanalen in de Veenkoloniën, heeft

dat een enorme impact op de lokale bevolking. Het gebied in kwestie neemt af in populariteit en dit heeft zowel demografische als economische gevolgen.

1.4.1 De identiteit van de Veenkoloniën

De identiteit van de Veenkoloniën is alles wat te maken heeft met de ontginningen van het veen.



Luchtfoto Klazienaveen

K.L.M. Foto Copyright

Het meest voor de hand liggende en zichtbare object zijn in dit geval de vaarwegen; kanalen en wijken; *het kanaal als drager van de Veenkoloniale identiteit*. Dit is de conclusie van de *Veenatlas, Veenland, grensoverschrijdend veengebied tussen Hondsrug en Hümmling*; een niet gepubliceerd rapport in het kader van het Belvedere project Hondsrug Hümmling van de bureau's Grontmij en Bosch Slabbers dat in 2006 werd afgerond.³ Uit dit rapport blijkt dat de Veenkoloniën vooral geassocieerd worden met kanalen en veen. Door het dempen van de kanalen verdwijnt dus de identiteit en daarmee het karakter van de Veenkoloniën. Met deze gedachte in mijn achterhoofd ben ik gaan praten met enkele bewoners van de Veenkoloniën⁴. Naar aanleiding van deze gesprekken ben ik tot de conclusie gekomen dat men het landschap met daarbij de kanalen waardeert. Ook in de literatuur kom ik dit tegen. Een mooi voorbeeld daarvan is een citaat van de bekende journalist Sietse van der Hoek die in zijn boek *Het bruine goud* zijn emotie beschrijft:

"Urenlang kan ik rondrijden over de afgeveende bodem van het Zuidenveld. Het mooiste land op aarde. Vooral in het begin van het voorjaar, als er bijna nog niets groeit en de aangeharkte akkers er in alle tinten tussen zwart en bruin er vlak en grenzeloos bijliggen, wachtend op de poot van fabrieksaardappels. Pure maagdelijkheid. Wijde vlakten. Rechte kanalen en wijken. Hoe bitter is het dan om te zien dat ze van de Verlengde Hoogeveensche Vaart in Klazienaveen een kermis gemaakt hebben: afgedamd, een fietspad op de bodem, dichtgegooid en parkeerplaatsen aangelegd, de hoofdweg er zigzag overheen. Het hart van het dorp tot een 'knus' winkelcentrum omgebouwd. De verkeersreconstructie wordt gefinancierd door 'Het Europees fonds voor regionale onderontwikkeling', meldt een groot bord" (Van der hoek, 1979, pp.154)

³ Dit rapport werd afgerond in februari 2006 en is opvraagbaar bij de gemeente Emmen.

⁴ Ik ben in de zomer van 2011 met mijn vader meerdaags door de regio Veenkoloniën getrokken en we hebben op veel plekken met mensen gesproken; zo maar willekeurig maar ook wel op afspraak; zowel professionele mensen die werken en wonen in dit gebied als burgers en dan vooral ook ouderen en jongeren.

1.4.2 Van het verleden naar de toekomst

Tijdens mijn onderzoek voor deze studie stuitte ik op een publicatie uit 1989 met de sprekende titel *Van het verleden naar de toekomst*. (Elerie, 1989) Deze bundel, die de ontwikkelingen in de Gronings-Drentse Veenkoloniën beschrijft, bepleit nieuwe ontwikkelingen in het gebied die de landschappelijke identiteit versterken. De titel sprak mij aan. En in het gesprek met de auteurs van deze bundel, ondermeer de bekende historisch-geograaf en publicist Hans Elerie, heb ik mijn onderzoeksvraag gesteld over de verbinding tussen cultuurhistorische kwaliteit van een landschap en economische ontwikkelingen. Volgens Elerie is het zaak juist te werken aan de kwaliteit van landschap en leefomgeving. Hij benadrukt daarbij dat er zogenaamde nieuwe economische dragers van het landelijk gebied ontstaan. **Het grote proces van de laatste decennia is de transitie van werken naar wonen**; geografen spreken van een pendeconomie waarbij mensen op een andere plek werken dan waar ze wonen⁵. Op het platteland wordt steeds minder gewerkt. Deze ontwikkeling vraagt om een geheel andere kwaliteit van het platteland. Men wil mooi wonen. Hans Elerie wijst op drie punten:

1. Huis en Erf.
Mensen willen graag op bijzondere plekken wonen. De persoonlijke voorkeur voor specifieke woonplekken worden bepaald door inkomen, leefstijl, hobby's en levensfase. In onze grensregio wordt de woonplek ook sterk bepaald door zijn ligging in het cultuurlandschap.
2. De leefomgeving van dorp of stad.
Dit niveau behelst de directe leefomgeving dat op het platteland samenvalt met actieve domeinorganisaties als dorpsbelangen, schoolkringen en overige lokale verenigingen. Het dorpslandschap is ook in het moderne woondorp een emotioneel landschap gebleven van veldnamen, betekenisvolle plekken en verhalen.
3. De ruimere leefwereld.
Op het regionale niveau staat de bereikbaarheid van werk en voorzieningen centraal. De automobilititeit speelt hierin een centrale rol en de voorkeur voor plekken en knooppunten wordt sterk bepaald door bestaanswijze, leefstijl, culturele belangstelling, sportbeoefening en shoppen⁶.

Hiermee wil Elerie zeggen dat de landschappelijke kwaliteit zowel sociaal, fysiek als cultureel van groot belang is, juist nu de economie zo aan het veranderen is. Met andere woorden we kunnen dus goed verdienen aan een mooi cultuurlandschap en dan vooral om er in te wonen en te werken. Krimp en vergrijzing staan hierbuiten volgens experts als Hans Elerie, Dirk Strijker of Rik Hergreen. Krimp is volgens hen een ontwikkeling die al heel lang speelt. Eigenlijk ontstond dit direct al na de Tweede Wereldoorlog toen veel mensen overbodig werden door de mechanisatie in de landbouw. Toen dacht men dat het platteland geen toekomst meer had. Maar het platteland overleefde. In de jaren tachtig van de vorige eeuw was het weer mis. Elerie: “*In de schaduw van de economische recessie en de oliecrisis ontstond in de jaren 80 wederom een vrees voor de leegloop van het platteland. In 'De achterkant van verstedelijkt Nederland zetten opnieuw een keur van deskundigen en beleidsmakers de toon. Dit keer stonden niet de demografische prognoses maar het afkalvende voorzieningenpatroon centraal. Volgens de onderzoekers was die zo dramatisch dat in de perifere delen van ons land kansarme bevolkingsgroepen zouden achterblijven. En opnieuw kwam men tot de conclusie dat er teveel dorpen waren. Maar weer bleek de soep niet zo heet als hij werd opgediend. Welke les kunnen we trekken uit de overtrokken krimpvrees uit het recente verleden? In de eerste plaats dat overheden vaak weinig vertrouwen hebben in het oplossend vermogen van individuen en leefgemeenschappen. Ten tweede bestaat bij bestuurders en deskundigen de neiging om veranderingen te overdrijven en 'over' te problematiseren.*”⁷

De gesprekken met de experts waren erg verhelderend. Ik moet me niet laten afleiden door krimp of vergrijzing. Ik moet me concentreren op Belvedere en de potenties daarvan. Kortom geef de verloren landschappelijke elementen met hun culturele omgeving een nieuwe functie met respect

⁵ Opmerking van prof. dr D. Strijker, RU-Groningen

⁶ Elerie, J.N.H. memo Vraagstelling Keuningcongres *Design for decline*, 2010

⁷ Elerie, J.N.H. memo Vraagstelling Keuningcongres *Design for decline*, 2010

voor het object. En ga in gesprek met de gebruikers en aanwonenden zodat er weer een levende culturele omgeving ontstaat en niet slechts een serie van gerestaureerde objecten.

Op de foto hieronder uit het gemeentearchief Emmen is mooi te zien dat men niet alleen op de kanalen en wijken met de schepen voer maar er ook leefde



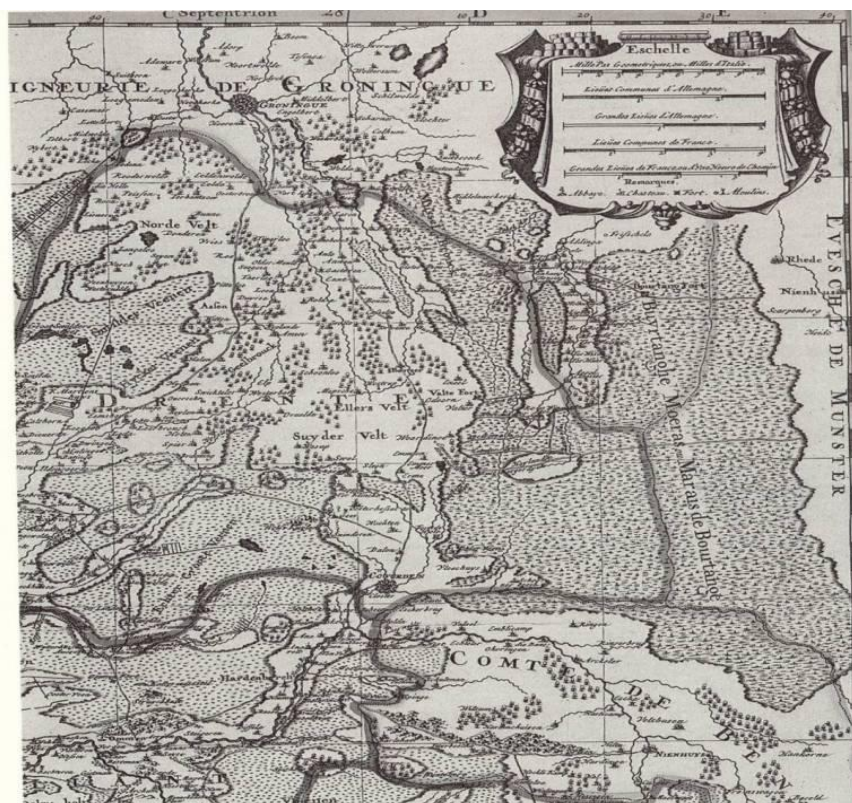
2 REGIO

2.1 Het verhaal van de Veenkoloniën

De liefde voor cultuurlandschappen is mij met de papepel ingegoten. Ik herinner mij vooral de tochten met mijn vader door het Veenkoloniale gebied van Groningen en Drenthe. Een grootschalig en leeg landschap waar feitelijk niets te beleven viel. Een moeilijk leesbaar landschap, maar met een goede gids aan mijn zijde in de persoon van mijn vader, kwam het hele historische proces tot leven. Het lege landschap werd zo een monumentaal landschap, opgebouwd op een stelsel van kanalen en wijken en getypeerd door een regelmatige verkaveling haaks op kanalen en wijken. Deze opbouw geeft een bijzondere ritmiek, zelfs voor de ongeoefende kijker goed te herkennen. Langs de oude diepen verkenden we de lintdorpen met hun erg diverse bebouwing verwijzend naar vergane economische activiteiten zoals de Veenkoloniale zeevaart in de achttiende en negentiende eeuw. Scheepswerven en industriële activiteiten in de dorpen en soms zelfs midden in het open landschap, een grote fabriek ogenschijnlijk willekeurig geplaatst. Voormalige winkelpanden aan weerszijden van de sluizen. Hier werden de duizenden schepen bediend die jaarlijks de sluizen passeerden. En verder in de Veenkoloniale lintdorpen de boerderijen, de schippershuizen, de brugwachterwoningen, kerken en pastorieën; ze getuigen van een rijk verleden. Kortgeleden zijn de Veenkoloniale dorpen Kielwindeweer en Annerveenschekanaal tot beschermd dorpsgezicht verklaard vanwege hun hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde.

2.1.1 De regio

De regio Veenkoloniën omvat het gebied wat begrensd wordt door de plaatsen Hoogezand-Sappemeer, Veendam en Oude-Pekela in het noorden en Emmen en Schoonebeek in het zuiden. Dit voormalige hoogveenmoeras, het zogenaamde Bourtanger Moor, omvat 200.000 hectare en is in de periode 1600 – 1950 verveend en ontgonnen.



Detail van de kaart van Sr. Sanson, 1696, RAD: Topografische Atlas 29c.



Caerte van Egbert Haubois, 1647

In een permanent proces van ontginning van bijna 400 jaar schuift de grens van de ontginning jaarlijks 100 meter op naar het zuiden. Volgens een heel precieze werkwijze worden de waterlopen steeds 100 meter verlengd en daarbij wordt de turf afgegraven, gedroogd en afgevoerd, zoals op de kaart van Egbert Haubois goed te zien is. Wat achterblijft is een grootschalig landschap met een zeer intensief netwerk van kanalen en wijken. Dit maakte dat hier een plattelandregio ontstond met een bijna stedelijke infrastructuur. Schepen waren in staat om werkelijk overal te komen, dit gaf een grote dynamiek en veel mogelijkheden voor economische ontwikkelingen. (Van der Veen, 2011, pp. 55)

Langs de zogenaamde hoofdkanalen, ook wel diepen genaamd, ontstaan nederzettingen. Vanuit deze kanalen wordt het omringende landschap ontgonnen en in gebruik genomen. Zo kruipt de ontginningsgrens langzaam het veen in met een tempo van 100 meter per jaar totdat na bijna 400 jaar van ontginnen het proces rond 1950 vrijwel tot stilstand komt. Vanaf die tijd is er sprake van mechanische vervening waarbij feitelijk geen kanalen meer worden gegraven. Het veen werd na 1950 afgegraven met machines en gebruikt voor tuinaarde.

2.2 Het kanaal als karakteristiek landschapselement

Het meest kenmerkende landschapselement in de Veenkoloniale ontginningen is naar mijn gevoel het kanalen- en wijkenstelsel, of beter het kanaal. Dit landschap wordt gekenmerkt door de vele kunstmatige waterlopen die reiken tot in de verste uithoeken van dit 200.000 hectare grote gebied; hiermee zijn ze de haarvaten van het gebied. Eigenlijk een heel bijzondere regio met een unieke identiteit. Voor wie zich verder wil verdiepen is het aan te bevelen historisch kaartmateriaal te bekijken. Hieruit komt een spectaculair beeld naar voren; deze regio is werkelijk in alle opzichten totaal en ritmisch doorsneden door kunstmatige waterlopen. Mocht het zo zijn dat Nederland hét land in de wereld is dat het dichtst met bevaarbare wateren dooraderd is, zoals de Rijksdienst voor het cultureel erfgoed beweerd (Niemeijer, 2011, pp. 4), dan zal de regio Veenkoloniën dé regio zijn met het grootste aantal bevaarbare waterlopen ter wereld en dat in één systeem.

2.2.1 De omvang van het kanalenstelsel

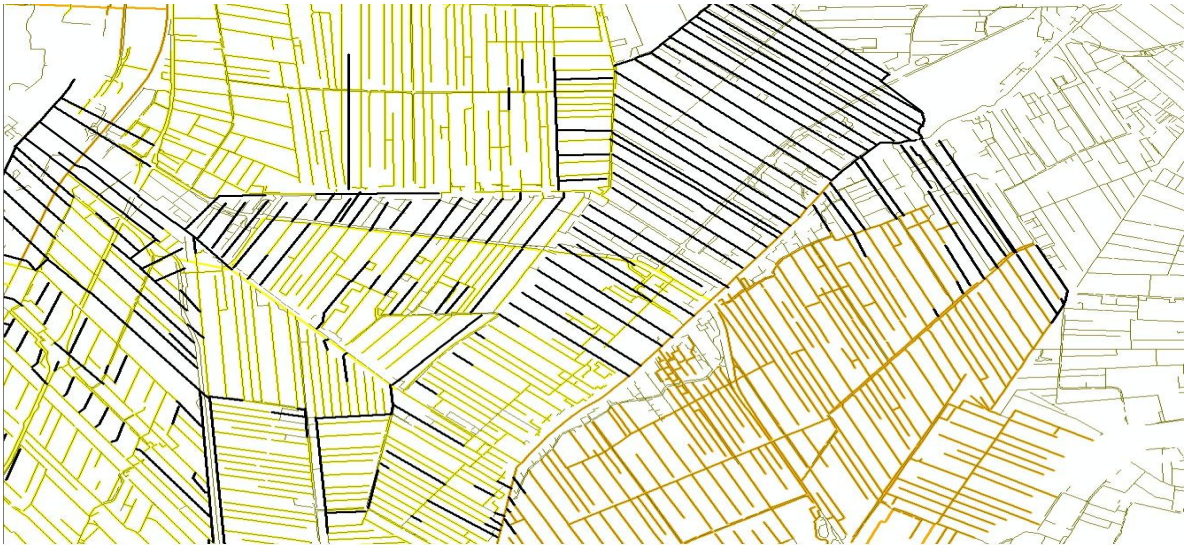
Tegenwoordig denkt niemand daar over na, maar tot aan de Tweede Wereldoorlog was men altijd wel onder de indruk van de ontwikkelingen in de Veenkoloniën. Hierbij gaf men dan graag een indruk van het aantal kanalen en de omvang van het verkeer op die kanalen. Een mooi voorbeeld daarvan is het artikel van D.H.S. Blaupot ten Cate in de *Bijdragen tot de kennis van de provincie Groningen en omgelegen streken uit 1902*. Hij geeft een prachtig overzicht, ruim 70 pagina's, van het toenmalige waterstaatkundige netwerk in de Veenkoloniën. Hij opent zijn artikel als volgt: "Ruimschoots loont het zich de moeite, besteed aan een studie van de kanalen in de Veenkoloniën; de aldaar alomheerschende welvaart hebben deze te danken aan de kanalen, die, oorspronkelijk gegraven voor den afvoer van turf, later de uitgebreide nijverheid en den goed uitgeoefenden landbouw mogelijk maakten (Blaupot ten Cate, 1902, pp. 24).

De opsomming in het artikel is indrukwekkend. Blaupot ten Cate geeft van west naar oost de 'hoofdontginningassen' en hun stroomgebied weer:

"Het Winschoter-, Muntendammer-, Dwars- en Oosterdiep en Stadskanaal tusschen het Eemskanaal en het Compasuumkanaal, 65.200 km, bestaande uit 11 panden; in gemeenschap met het Drentsche diep, het Kielsterdiep en Annerveensch en Eexterveenschkanaal, het Kalkwijksterdiep, het Borgercompagniesterdiep, het Winkelhoekster- en Achterdiep, het Noordbroeksterdiep, het kanaal van het Stadskanaal naar de Ems bij Haren, het Pekelderdiep, de Ommelanderhoofdwijk, het kanaal van Zuidbroek naar Winschoten, het Zuidelijk Verbindingskanaal te Groningen en tal van zijkanalen en wijken, van welke in het bijzonder mogen worden vermeld: het Westerdiep te Veendam en het Westerdiep te Wildervank, beide evenwijdig aan het Oosterdiep, doch met enigszins geringer diepte dan dit hoofddiep zelf; De zijkanalen in de Oostermoersche venen, te weten de Gasselter-Boerveenschemond, de Gasselter-Nijveensche mond, de Drouwenermond, de Buinermond tot Nieuw Buinen met voortzetting als kanaal van Nieuw Buinen naar Buinen, waarin schutsluis, lang 25, breed 5.50, diep op den slagdorpel 1.80 M; de Noorder en Zuider Exloërmond, de Valthermond en de Weeringermond en het Boerendiep te Stadskanaal, waarin de schutsluis, lang 26, breed 6, diep op den slagdorpel 2 M, evenwijdig aan het hoofdkanaal. Alles in beheer bij de gemeente Groningen, behalve het gedeelte van Zuidbroek naar de Batjeverlaat bij eenige waterschappen." (Blaupot ten Cate, 1902, pp.24).

Als we de opsomming van Blaupot ten Cate op de topografische kaart van 1923 in het landschap volgen en als we bedenken dat elk hoofdkanaal om de 180 meter een wijk krijgt dan ontstaat er een geweldig kaartbeeld, zoals hiernaast een uitsnede uit de topografische kaart 1923.





Reconstructie topografische kaart 1900; uitsnede en momentopname uit het Gisbestand, de gele kanaalvakken bestaan vandaag de dag nog, de zwarte zijn gedempt.

Het gaat hier om duizenden kilometers aaneengesloten kanaal en wijk, wellicht even lang of misschien zelfs langer dan de Chinese Muur. Op de vraag hoeveel kilometer kanaal en wijk hier nu eigenlijk ligt of gelegen heeft komt geen antwoord. In de literatuur, in de archieven en bij de verantwoordelijke waterschappen blijft men het antwoord schuldig. Deze vraag bleef mij bezig houden; ik wilde het eigenlijk weten. Maar hoe meet je die kanalen en wijken op? Een eerste poging om de lengte van wijken na te meten en de lengte dan om te rekenen met gebruik van de schaal op de kaart bleek een ondoenlijke opgave; er waren domweg veel te veel kanalen en wijken. Bij het Waterschap Hunze en Aa's kon men mij ook niet verder helpen behalve dan dat het waterschap de afgelopen 15 jaar de bestaande kanalen en wijken na laat meten. Men bleek inmiddels 25.300 zogenaamde nagemeten kanaalpanden in kaart gebracht te hebben, variërend in een lengte van zeven kilometer tot 200 meter. De enige mogelijkheid om erachter te komen hoeveel kilometer aan kanalen en wijken er in de Veenkoloniën liggen is het digitaliseren van de bestaande kaarten en het reconstrueren van verdwenen kanaal- en wijkpanden in een geografisch informatie systeem (GIS). Na gesprekken met de Agenda voor de Veenkoloniën⁸ en de universiteit van Groningen, vakgroep ruimtelijke wetenschappen en met steun van het Recreatieschap Drenthe, ben ik begonnen om naast het onderzoek voor mijn profielwerkstuk ook de Veenkoloniale kanalen en wijken in GIS te digitaliseren, opdat ik aan het eind van dit jaar zo nauwkeurig mogelijk aan kan geven hoeveel kilometer kanaal- en wijk er in deze regio gelegen heeft. Inmiddels heb ik met behulp van familie en vrienden 126.616 digitale handelingen verricht waardoor cijfers zijn ingevoerd. Het digitale eindbestand komt meer en meer in zicht. De aanpak van de digitalisering zal ik in hoofdstuk 5 toelichten, maar op deze plaats passen de gegevens die wij inmiddels kunnen geven. Inmiddels zijn 15.827 kanaal- en wijkpanden gedigitaliseerd met een totale lengte van 5.868 kilometer bevaarbare kanalen en wijken in de Veenkoloniën. **Ik verwacht bij de afronding van de digitalisering meer dan 8.000 kilometer Veenkoloniale vaarroute gereconstrueerd te hebben.** Interessant is het dan deze gegevens te koppelen met gegevens uit hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk wordt de aanleg van het Scholtenskanaal besproken en wordt duidelijk uit de archieven dat de aanleg van dit kanaal met een lengte van 12,5 kilometer 300.000 gulden kostte.⁹

Dit betekent dat elke kilometer kanaal een stevige 25.000 gulden kostte en als we dit omrekenen naar de waarde van de euro vandaag de dag dan mogen we elke gulden vermeerderen met 6.7

⁸ De Agenda voor de Veenkoloniën is een samenwerkingsverband van acht veenkoloniale gemeenten, twee waterschappen en twee provincies.

⁹ Rapport van ingenieur Fabius. Archief Rijkswaterstaat no.3193, D2 1934 en 1551-C, Rijksarchief Drenthe. Dit rapport gaat gedetailleerd in op de kosten van aanleg van het kanaal, sluis en bruggen en sluishuis.

euro volgens het IISG te Amsterdam¹⁰ en dat betekent dan dat elke kilometer kanaal in de Veenkoloniën zo'n anderhalve ton heeft gekost. Vermeerder dit met ruim 8.000 kilometer en er ontstaat een totaalinvestering in de regio Veenkoloniën van ruw geschat 1.200.000.000 euro. Met deze miljardeninvestering is een systeem gebouwd wat de huidige generaties met meer respect zouden moeten willen benaderen, al was het alleen al vanuit respect voor diegenen die hier honderden jaren lang aan gewerkt hebben. Er zijn beperktere objecten en gebouwen die de status van World Heritage hebben gekregen. Misschien moeten de veenkoloniale bestuurders wel ambitieuzer zijn en dit object aandragen als Nederlandse genomineerde voor de World Heritage List, dan is het ook in een keer afgelopen met gebrek aan respect voor dit historische fenomeen. Natuurlijk reconstrueer ik deze gegevens niet op basis van wetenschappelijk onderzoek. Wat ik wel heb aangedragen in deze studie is een betrouwbare meting van het bestaande kanalen- en wijkensysteem rond 1950 en de lengte daarvan. Dit gegeven gekoppeld aan gemaakte kosten bij kanalenaanleg geeft een aardig beeld. In de toekomst is het wellicht de moeite waard om de precieze investering vast te stellen op basis van minutieus onderzoek van het zogenaamde Veenkantoor in het Rijksarchief te Groningen; hierin zijn nagenoeg alle gegevens uitputtend voorhanden.

2.3 Aard en omvang van het scheepvaartverkeer

Door de eeuwen heen is er een enorm netwerk aan kanalen en wijken ontstaan (zie hiervoor hoofdstuk 3). In een permanent proces van bijna vier eeuwen is het netwerk jaarlijks uitgebreid waarmee we vlak na de Tweede Wereldoorlog over een imposant netwerk beschikken. Dit netwerk van bevaarbare kanalen en wijken is de grootste ter wereld. Rond 1950 functioneert het kanalenstelsel optimaal. In 1945 publiceert de bekende geograaf H.J. Keuning zijn beroemde monografie over de Groninger Veenkoloniën. Hiermee beschikken we over een goede tijdsopname van het gebied en het waterstaatkundige netwerk en haar gebruik op een optimaal moment. Zo geeft Keuning de dynamiek van het scheepvaartverkeer weer in een overzicht (Keuning, 1933, pp.308):

“Het goederenverkeer zal in dit door een wijdvertakt kanalennet overdekt gebied voornamelijk geschieden langs de waterwegen, al kan ook niet worden ontkend dat in de laatste jaren het goederenvervoer per vrachtauto een groote omvang heeft aangenomen. Om een indruk te geven van de aard en de omvang van de scheepvaartbeweging van de Veenkoloniën is in onderstaande tabel opgegeven het aantal schepen, dat in 1929 de gezamenlijke stadsverlaten passeerde. Deze stadsverlaten, 19 in getal, liggen regelmatig over de Veenkoloniën verspreid en de scheepvaartbeweging langs de sluisen geeft dus eenigermate een beeld van het verkeer te water in dit gebied:

<i>Turf</i>	<i>62.184 met een tonnage van 3.588.471:</i>
<i>Aardappelen</i>	<i>22.705</i>
<i>Graan</i>	<i>805</i>
<i>Suikerbieten</i>	<i>911</i>
<i>Meststoffen</i>	<i>12.538</i>
<i>Stroo</i>	<i>6.386</i>
<i>Aardappelmeel</i>	<i>5.875</i>
<i>Carton</i>	<i>4.502</i>
<i>Bouwmat.</i>	<i>7.821</i>
<i>Stukgoederen</i>	<i>14.774</i>
<i>Diversen</i>	<i>11.664</i>
<i>Totaal geladen</i>	<i>149.868</i>
<i>Ledig</i>	<i>106.424</i>
<i>Totaal</i>	<i>256.292 met een totaaltonnage van 14.800.188</i>

De groote hoeveelheden aardappelen, aardappelmeel, stroo, stroocarton en meststoffen toonen aan, dat deze binnenscheepvaart voor een groot deel berust op het productiesysteem van de Groninger Veenkoloniën.”

¹⁰ Bij navraag bij het Rijksarchief te Groningen over de huidige waarde van een gulden rond 1900 verwees men mij naar het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis te Amsterdam; hier gaf men aan dat er modellen voor omrekening bestaan en dat de waarde dan van een gulden toen met 6.7 euro vermenigvuldigd mag worden.

Met een kwart miljoen scheepvaartbewegingen alleen al in het Groninger gedeelte van de Veenkoloniën kende het gebied een grote economische dynamiek. Daarnaast waren duizenden mensen werkzaam op en aan de kanalen en wijken; op schepen, als scheepsjagers, bij de sluisen en in de winkels die hun producten aanprezen bij de passerende scheepsbevolking. Maar ook bij de fabrieken en de bedrijven die afhankelijk waren van het vervoer over water. En op de velden de stouwers en verladings, de turfstapelaars en de aardappelkruiers die allemaal meewerkten aan de bevrachting van de schepen. Het kanaal is niet alleen landschappelijk beeldbepalend, maar is dus ook de economische levensader van de regio.

Alle wegen liepen langs de kanalen en na 180 meter volgde er altijd een brug of een bruggetje dan wel een vlonder opdat het vervoer over water niet gehinderd werd. En bij de grotere bruggen stonden de brugwachterhuizen van waaruit men de bruggen bediende. Het hele economische, sociale en landschappelijke leven was gebaseerd op de kanalen en wijken. Daarmee is het kanaal het icoon van de Veenkoloniën.



THE GRIENDTSVEEN MOSS LITTER Co. Ltd.
ROTTERDAM.

Grof Turfstrooisel. Tourbe Litière.
Fijn Turfstrooisel. Tourbe Poussière.

56. Vervoer van turfstrooisel door de kanalen.
Halage des bateaux de tourbe litière.

2.4 Beschadigd landschap

Keuning maakte er al melding van “...al kan ook niet worden ontkend dat in de laatste jaren het goederenvervoer per vrachtauto een groote omvang heeft aangenomen.” Direct na de Tweede Wereldoorlog kwam het overschot van de militaire vrachtwagens op de markt en daarmee deed ook de vrachtauto zijn intrede in de Veenkoloniën. In hoog tempo verving de auto het schip. De wegen moesten daarom verbeterd worden en veel bruggen konden de last van de vrachtwagens niet dragen. Dit was het begin van de afbraak van het kanalenetwerk. Als eerste verdwenen de bruggen waar teveel verkeer op was. Dammen vervingen de bruggen waardoor de betreffende wijken onbevaarbaar raakten. Hier kon de natuur haar gang gaan. Door de functieverandering van kanaal naar weg werd al snel duidelijk dat de kanalen en vooral het onderhoud van de oevers en de kunstwerken te duur werd. Nu de stad Groningen in hoog tempo minder inkomsten uit de belastingen van de schippers en uit de sluis- en bruggelden kreeg stimuleerde zij het dempen van kanalen.

Het proces van afbraak werd versneld doordat de landbouw in het Veenkoloniale gebied floreerde. Vooral in de zestiger en zeventiger jaren was de druk op de grond groot en door de sterk intredende mechanisatie en schaalvergroting, ontstond de behoefte om de overbodig geworden wijken te dempen. Daarnaast was er ook een breed maatschappelijk gevoel om een groot aantal diepen of hoofdkanalen te dempen. Met name in de buurt van aardappelmeel- en

strokartonfabrieken was er sprake van een enorme milieubelasting omdat deze fabrieken hun afval loosden op het openbare water van de kanalen. De stank was enorm en op het water lag een dikke laag 'fabrieksdrek'. Vooral in Oude Pekela en Veendam en in mindere mate in Hoogezand¹¹. Het leven in de kanalen stierf en het leven op de kanalen verdween. Een aantal kanalen veranderden in open riolen. Nu was dit eigenlijk al heel lang aan de gang, maar waar men voorheen de stank verwelkomde als werkgelegenheid, begon men hen nu niet meer te accepteren. Kanalen kregen een negatieve bijklank en je hoorde steeds vaker de roep om de kanalen te dempen. Het kanaal werd een metafoor voor negatieve ontwikkeling. De tijdsgeest wilde wel graag van de kanalen af. Hiermee kwam de identiteit van het gebied in het geding. Massaal werden kanalen en vooral wijken gedempt en dat nog vaak met industrieel afval ook. Het is daarom aan te bevelen in de regio Veenkoloniën bodemonderzoek te doen naar de gedempte kanalen om vast te stellen welke materialen hierbij gestort zijn. We weten dat boorafval van de NAM, glasafval van Philips Stadskanaal en overig industrieel en bouwafval hiervoor gebruikt is.

2.5 Herinrichting

In 1970 werd door de in de Gronings-Drentse Veenkoloniën werkzame landbouworganisaties een ruilverkaveling aangevraagd voor een gebied van ca. 70.000 ha. De landbouw ontwikkelde zich steeds beter en men had behoefte aan ingrijpende aanpassingen van het landschap. Dit was een verstrekkende stap in de omzetting van de Veenkoloniën van vaargebied naar een gebied met transport over wegen. Na het uitbrengen van een interim-rapport door de Reconstructiecommissie en de Nota Noorden des Lands in 1972 werd tot een herinrichting van Oost-Groningen en de Gronings-Drentse Veenkoloniën besloten (130.000 ha.). Hiervoor nam de regering een speciale wet aan: de Lex Speciales (Elerie, 1989, pp. 81-91). De algemene doelstelling werd als volgt geformuleerd: *De herinrichting vindt plaats ter bevordering van een goed leef- en werkklimaat en de economische en maatschappelijke ontwikkeling van Oost-Groningen en de Gronings-Drentse Veenkoloniën* (Slabbers, 1994, pp.21). Deze wet was een antwoord op de neergaande economie van het gebied. En parallel aan de economische neergang werd de landschappelijke identiteit negatief gewaardeerd, als gevolg waarvan een groot aantal karakterbepalende landschapselementen zijn verdwenen.(Elerie, 1989, pp.3).



Veel van deze wijken en kanalen zijn gedempt of onbevaarbaar gemaakt. De bruggetjes verdwenen en de brugafdraaister, hier op de foto goed te zien, verloor haar werk. Door de demping verloren de dorpen en huizen hun oriëntatie.

¹¹ Zie collectie Veenkoloniaal Museum te Veendam

2.6 Identiteitsverandering

Gedurende de decennia na de Tweede Wereldoorlog werd het Veenkoloniale landschap flink onder handen genomen. Wegen werden aangelegd, kanalen en wijken gedempt en ten behoeve van een verbeterde afwatering werden nieuwe afwateringskanalen gegraven die niet geschikt werden gemaakt voor de scheepvaart. De scheepvaart liep in hoog tempo terug totdat ze vrijwel verdween doordat de verbindingen verbroken werden door dempingen en de aanleg van dammen. Feitelijk bleven alleen die grote kanalen gespaard die niet gemist konden worden voor de waterhuishouding. Al met al een groot succes voor de verbetering van het productielandschap gericht op de landbouw.

In deze ontwikkeling komt in de loop van de zeventiger en vooral de tachtiger jaren een steeds sterker pleidooi voor het behoud van de nog bestaande landschappelijke en culturele structuren. En met het ontstaan van het Belvedere-gedachtengoed is de nieuwe benadering ingezet. Geograaf Hans Elerie vat in de bundel *Omstreden Ruimte* de verandering als volgt samen: *“In de achter ons liggende decennia is het platteland in een ongekend tempo veranderd. Dat geldt zowel voor de dorpsamenleving als het landschap en de natuur. Deze veranderingen stonden in het teken van een zich moderniserende landbouw waarbij schaalvergroting en specialisatie voorop stonden. De laatste jaren is het einde van deze expansie in zicht door een wereldwijde marktverzadiging en door een maatschappelijk onaanvaardbare milieudruk. Tegenwoordig is de prioriteit van de landbouw in het landelijk gebied al lang geen vanzelfsprekende zaak meer. De verwachting is dat bepaalde gebieden geconfronteerd worden met een uitstoot van agrarische activiteiten. Tegen deze achtergrond ontstond in de afgelopen jaren een discussie over de identiteit van het platteland. Zal het platteland onder de nieuwe trend van een terugtrekkende landbouw haar eigen karakter kunnen behouden of vormt deze juist een uitdaging voor nieuwe initiatieven?”* (Elerie, 1994, p.25).

Door de Herinrichtingscommissie Drents-Groningse Veenkoloniën zijn miljarden in het gebied geïnvesteerd. Een groots opgezette herverkaveling is uitgevoerd. Ingrijpende maatregelen op sociaal-economisch gebied zijn genomen, het voorzieningenniveau van het gebied is verbeterd. Industrie gemoderniseerd, afwatering, bodem en infrastructuur sterk verbeterd. Maar tegelijkertijd heeft de historische structuur van het landschap en dan met name de drager van het landschap in de vorm van het Veenkoloniale kanalen- en wijkstelsel onherstelbare schade opgelopen. Maar wellicht kunnen we in de opgave voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk woonlandschap, het ontwikkelen van nieuwe economische activiteiten en de opgave gericht op de klimaatsverandering en de opslag van gebiedseigen water een nieuwe toekomst voor het kanalsysteem vinden.

Gelukkig is het inmiddels verboden om kanalen en wijken te dempen in het Veenkoloniale gebied; dit is een goede basis voor vervolg. Gedurende de afgelopen dertig jaar zoeken de overheden naar nieuwe mogelijkheden. Tot op heden spreekt vooral de revitalisering van kanalen voor de recreatievaart erg aan. Inmiddels is al voor meer dan 100 miljoen euro geïnvesteerd in het weer bevaarbaar maken van

kanalen. Het laatste grote project is het traject Erica - Ter Apel; interessant hierbij is dat niet alleen oude kanalen en wijken worden hersteld maar er worden ook nieuwe kanalen gegraven en zo kan het zijn dat men nog tot 2015 kanalen zal graven en dan is het ook precies 400 jaar geleden dat men bij Kropswolde in het noorden begon.

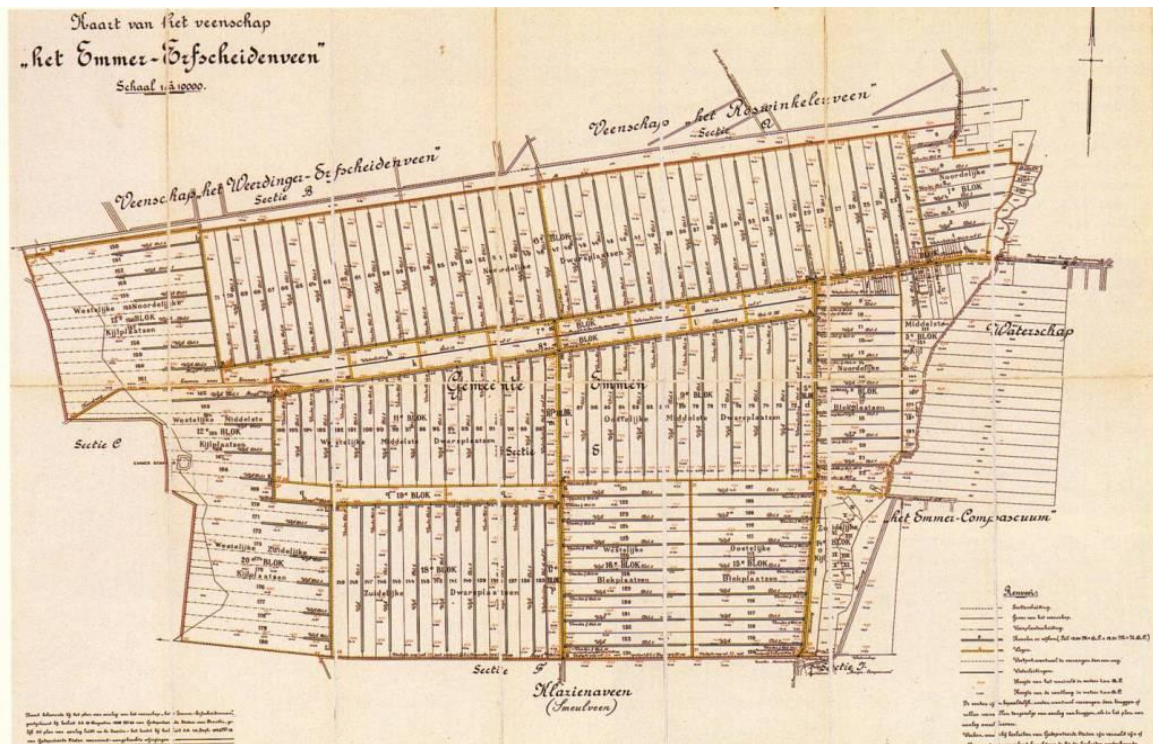
Door de investeringen in de vaarrecreatie wordt de waarde van het kanaal in het dorpsleven weer zichtbaar zoals op deze foto.



2.7 En de bevolking?

Hoe staat de bevolking eigenlijk tegenover haar eigen gebied? Hoe waarderen de inwoners eigenlijk het eigen landschap? Wat vinden zij van het algemene beeld dat de regio Veenkoloniën een slecht imago heeft? De faculteit ruimtelijke wetenschappen van de rijksuniversiteit Groningen heeft onderzoek gedaan naar de waardering en de beeldvorming van de Veenkoloniën. In een rapport komen de onderzoekers Richard Rijnks en Dirk Strijker tot de conclusie: "...dat het met het negatieve imago over het geheel genomen eigenlijk wel meevalt. De meest negatieve meningen zijn te vinden bij respondenten van net buiten de Veenkoloniën..." (Rijnks, 2011, pp.38). De veenkoloniërs zijn dus tevreden over hun regio. Opvallend in het onderzoeksrapport van Rijnks en Strijker vond ik wel dat in de enquêtes werkelijk alles wel genoemd werd, maar dat de kanalen maar zelden ter sprake kwamen. Blijkbaar is de meest dragende structuur voor het landschap, de kanalen en wijken, uit de beleving van de inwoners en de bezoekers verdwenen. In de tabellen 5, 6, 7, 8 en 9 waarin gevraagd wordt naar associaties met het gebied komen begrippen als turf (110 maal genoemd), natuur (55), boeren (19), landbouw, (18), turfindustrie (17), aardappels (11), achtergebleven (10), afgelegen (9), akkerbouw (9) en industrie (8) voor en het begrip kanalen of wijken niet! Uiteindelijk staat in de top 10 meest genoemde associaties met de Veenkoloniën (totaal) het begrip kanalen op de 7^e plaats. Op de eerste plaats staat turf gevolgd door achtereenvolgens veen, armoede, rustige omgeving, natuur en Groningen/Drenthe.

Uiteindelijk geeft het rapport aanbevelingen. *Aanbeveling 3: Cultiveer het beeld van het verleden vooral NIET. Dus geen grootschalig turffestival, een armoede-fair, veen-ronde, staking-toneel of turfstokerspopconcert. Verleg de aandacht naar heden en toekomst (een uniek landschap, volledig ontgonnen en ingericht naar de behoeften van de mensen in en rond het gebied, technisch op orde). Kies voor initiatieven en evenementen die passen bij de beschikbaarheid van ruimte, rust, afstand, horizon, kanalen en andere zaken die bij de Veenkoloniën van vandaag passen.* (Rijnks, 2011, pp. 38-40). Dit sluit aan bij de vraagstelling van mijn profielwerkstuk. Hierbij wil ik wel vast stellen dat het instrument enquête om tot gegevens te komen op zijn minst beperkt is. Uit gesprekken met bewoners komt een beter beeld naar voren, hoewel de conclusies wellicht dezelfde zijn. Maar kernbegrippen als turf te hanteren in gebieden waar sinds 1800 geen turf meer gegraven is, zoals in het gebied van de Oude Groninger Veenkoloniën is op minst wat suggestief te noemen. Ik wil graag de aanbevelingen vanuit het rapport van Strijker en Rijnks willen ondersteunen en sterker nog ... de ambitie kan nog wel wat hoger. Immers de regio Veenkoloniën heeft een vaarwegensysteem met een internationale allure; nergens een groter systeem dan dit; waarom dan niet de lokale en regionale bestuurders adviseren dit systeem voor te dragen voor de World Heritage List van Unesco; alleen al deze actie zal leiden tot meer bewustwording binnen en buiten de Veenkoloniën van de eigen culturele landschappelijke waarden.



Kaart van het ontwikkelplan 'Het Emmer – Erfscheidenveen'; bron: Kaart van het veenschap 'het Emmer Erfscheidenveen'; Archief waterschap 'Het Emmer Erfscheidenveen' in Archief Waterschape Hunze en Aas,

Beschrijving van de kaart:

De kaart is een goed voorbeeld van de kaarten die sinds de tweede helft van de negentiende eeuw verplicht gemaakt moesten worden; wilde men vergunning krijgen om een veengebied aan snee te brengen. Het provinciale reglement op de verveningen stelde een deugdelijk plan van aanleg verplicht. De kaarten werden over het algemeen gedrukt zodat allerlei belanghebbenden erover konden beschikken.

De kanalen en wijken en de wegen moesten erop worden aangegeven en zelfs alle vonders, terwijl wijzigingen apart door een besluit van GS moesten worden bekrachtigd. In het midden van de kaart, het zevende en achtste blok, is duidelijk de dubbele kanalenstructuur te zien die de hoofdvas vormt in het veenschap. Het was de bedoeling dat zich hier in de loop van het verveningsproces de bebouwing zou concentreren, hetgeen minder bruggen noodzakelijk maakte dan bij een enkelkanaal structuur. Op de recente topografische kaart is dit duidelijk te zien: Kanaal B en kanaal A met daartussen de bebouwing. Het kanaal B liep naar het oosten door in het waterschap Emmer-compascuum om verderop aan te sluiten op het Stads-Ter Apel Kanaal.

De waterweg tussen het vierde en het vijfde blok dat in pal zuidelijke richting loopt is het latere Verlengde Scholtenskanaal dat de venen van Scholten (het Smeulveen) via et Stadskanaal verbond met zijn fabrieken in de provincie Groningen. Verder zuidelijk in klazienaveen sloot dit kanaal aan op de Verlengde Hoogeveense Vaart. De oostelijke grens van het veenschap werd gevormd door de oorspronkelijke loop van de Ronde die naar het noorden afstroomde, maar met het verveningsproces geleidelijk verdwenen is.

De kaart staat volgetekend met rode en blauwe cijfers die respectievelijk de hoogte van het maaiveld en van de zandlaag aangegeven boven N.A.P. Het verschil tussen beide is dus de dikte van de veenlaag die hier tussen de vier en zes meter bedroeg. Het ging hier waarschijnlijk – gezien de datering van de kaart – om reeds gedeeltelijk ontwaterd en ingedroogd veen. De turf uit het Erfscheidenveen was over het algemeen van goede kwaliteit en werd vooral voor de hardbrand bestemd. Behalve steekturf werd er ook veel baggerturf gewonnen.

De structuur van het plan van aanleg is op de recente topografische kaart overduidelijk herkenbaar. (Goelema, 1992, pp.162).

2.8 Inland Waterways International

De afgelopen jaren is de belangstelling voor de culturele- en economische waarden van landschapselementen zoals kanalen toegenomen. Er bestaat zelfs een mondiale organisatie die zich bezighoudt met kanalen; de zogenaamde *Inland Waterways International* (IWI). Met een eigen tijdschrift *World Wide Waterways* en een jaarlijks mondiaal congres, *the World Canal Conference*. Ook bestaat er een groot aantal publicaties over kanalen, hun historie en de ontwikkeling van nieuwe functies voor kanalen en dat is dan vooral gericht op de recreatievaart (Brolsma, 2011, pp.15). Het IWI had als locatie voor haar mondiale congres 2011 gekozen voor de stad Groningen. Inspirerend hierbij was ook het slotdocument van het congres, een 'Declaration' die de congresgangers hebben opgesteld tijdens het congres; een declaratie die ik in mijn onderzoek wil opnemen:

The Groningen Declaration

Ambitions of the Groningen Declaration

The Groningen Declaration seeks to establish a set of guidelines of integrated care for canals that have lost their prime function as an economically viable means of transportation of goods and people. The care for these canals has often been transferred to new custodians whose interest is confined to a limited perspective, such as recreational use, water storage and water transport, water quality, or water management. A wide variety of players are involved in and around canals, who all invest time, effort and money. The Groningen Declaration aims to stimulate parties within these fragmented interests to coordinate their efforts towards the integrated development of canals and inland waterways. The ambition is to protect and reinforce the spatial quality of waterways, to fight neglect and deterioration, and to enhance their qualities:

- **The quality of the resources** deals with the actual canal and its associated facilities, its use, maintenance and preservation.
- **The quality of the experience** encompasses the way in which visitors and users experience the canal, both from the water and from ashore.
- **The quality of use** addresses the issue of canals being conserved in such a way that their usefulness for their original purpose is maintained.
- **The quality of life** aspect is the sustainable and economically viable development of communities alongside the canal.

Recommendations of the Groningen Declaration

The **quality of the resources** is concerned with the integrity of inland waterways and the preservation of values, buildings, skills and objects of historic, cultural and spatial significance.

We recommend

- New developments concerning canals should be in harmony with historic values and should not lead to fragmentation of banks and towing paths, or disturb significant sightlines related to canals and connected infrastructure.
- A heritage impact assessment should be required for new developments that may have an impact on the significance of canals and their setting.
- Historically relevant objects related to canals or other infrastructure related to the function and use of waterways should be preserved.
- Ongoing monitoring should be set up to prevent decay, loss of significance or trivialization of canals and to ensure improvement in preservation, management and interpretation practices. The versatility and diversity of the entire landscape related to the waterways should be safeguarded.
- Historical waterways should be reconnected with each other where possible in order to increase the scale of the recreational use of the water network, which will provide better incentives for its maintenance.
- Historical qualities of canals should be treated with more care in the spatial planning process, because they can be a source of inspiration for future spatial development.

The **quality of the experience** deals with the way in which visitors and users experience the canal, both from the water and from ashore. The quality of the experience focuses on the various ways in which we can satisfy the needs and exceed the expectations of the users and visitors of canals and continuously improve our services to enhance these.

We recommend

- Panoramic views from waterways and on waterways should receive a protected status. Visibility of the water-related infrastructure has a positive impact on the visitor experience and helps to raise public awareness of the historic values of

waterways and their environment. Canal management has to guarantee open vistas from waterways onto the land and vice versa.

- The banks of historic waterways should be retained in the public domain, so that they can also be utilized by hikers and bikers.
- Special attention should be paid to the landscaping alongside canals, preferably in harmony with the cultural and natural setting of the canal.
- Custodians of canals should provide information on the canals at easily accessible locations, and also make information on historic waterways available digitally, through their websites.

The **quality of use** is the way in which canals are maintained in order to preserve their original purpose and usefulness.

We recommend

- Rehabilitation of canals should be executed within a wider social and economic perspective. Rehabilitation is not only the conservation of what has been, but also the creation of an asset that can be used.
- The original design draught should be provided wherever possible, to preserve the possibility of use for commercial carrying or moving urban waste or materials to recycling plants.
- An integrated approach for the rehabilitation of canals. Only by combining knowledge, resources and efforts will it be possible to revitalize canals as a vital aspect of society, sustained by a community.

The **quality of life** deals with the local community.

We recommend

- Any initiative aimed at the revitalization of inland waterways should consider the local community as a major stakeholder.
- An assessment should be made of the long-term economic viability of any project, and the social impact of the intended development.
- The local population should be able to gain economic benefit from the development in terms of jobs and spending capacity.
- Interdisciplinary involvement should be standard practice in conservation and management settings.
- **Professional training, interpretation, community education and public awareness should be encouraged to support the sharing of knowledge, as well as to promote conservation goals and improve the efficiency of the protection tools, the management plans and other instruments.**

2.9 Nieuw leven voor het kanaal - Eerste conclusies

De Groningen Declaration is geschreven als oproep aan het lokale bedrijfsleven en overheden om kanalen die niet meer gebruikt worden als vaarweg toch te benutten. Dit sluit aan bij mijn profielwerkstuk omdat ik onderzoek doe naar nieuwe manieren om deze kanalen te gebruiken. Het sluit ook naadloos aan bij de Nota Belvedere. Bij een analyse van de Groningen Declaration vallen vier punten op.

1. Met The Quality of Resources worden de objecten bedoeld die zijn verbonden met de kanalen, zoals bijvoorbeeld de sluisen en bruggen, maar ook eigenlijk de hele kanaaldorpen. De aanbeveling is hier om deze objecten te bewaren en te herstellen. Ik ga hierin nog een stap verder; ik wil kijken of deze objecten een nieuwe functie gegeven kan worden en of er waar mogelijk gedempte kanalen weer geopend kunnen worden.
2. The Quality of Experience gaat uit van de beleving; hoe beleven mensen het kanaal én het omringende landschap. Hierbij is het ook belangrijk dat de oevers van de kanalen goed bereikbaar zijn voor fietsers en voetgangers. In de Quality of Experience wordt enkel gekeken naar de nog bestaande wijken en kanalen; in de beleving zouden ook de gedempte kanaalvakken nog moeten worden betrokken, want het geheel is bijzonder, niet slechts de restanten.
3. The Quality of Use kijkt eigenlijk alleen maar naar mogelijkheden om de transportfuncties van de kanalen te bewaren; dit is naar mijn mening de beperking van de 'Declaration'. Er zijn meer mogelijkheden om de kanalen te gebruiken. Daar komt bij dat veel kanalen en wijken simpelweg niet meer gebruikt worden voor het afvoeren van goederen, dus moeten we kijken naar nieuwe manieren om het kanaal te gebruiken. De Declaration kijkt vooral naar scheepvaart en recreatie, ik onderzoek of je de kanalen ook nog op totaal andere manieren kan gebruiken. Hier ga ik verder op in hoofdstuk 5.
4. The Quality of Life kijkt naar de betrokkenheid van de omwonenden; hoe kijken zij naar de toekomst van de kanalen en de transitie in hun woongebied? Voor het Veenkoloniale gebied

ligt hier een belangrijke opgave; om met de bewoners naar nieuwe functies te zoeken zodat zij er economisch van kunnen profiteren.

The Groningen Declaration is prachtig. Juist de benadering vanuit de vier invalshoeken biedt veel mogelijkheden. In mijn profielwerkstuk probeer ik deze mogelijkheden te vinden om de vier invalshoeken te realiseren. De focus van het document op slechts de transportfuncties en vaarrecreatie is in mijn ogen te beperkt.



Sfeerplaatje Kielwindeweer

3 DRAGENDE CULTUURHISTORISCHE STRUCTUUR

3.1 Kanalen als slagaders van de Veenkoloniale economie

3.1.1 Het ontstaan van de Veenkoloniën

Toen er zo'n 11.000 jaar geleden een einde kwam aan de ijstijden en hevige stormen een golvend duinlandschap van dekzand achterlieten, was er nog geen sprake van veenvorming. Maar de klimaatomstandigheden veranderden. Het werd warmer en vochtiger. Bossen bedekten de bodem. Rond 4500 voor Christus nam de vernatting zulke vormen aan, dat door de zeer slechte afwatering bomen afstierven. Het water bleef in het gebied staan. Uiteindelijk vormde zich vanuit deze situatie een reusachtig veenpakket met een dikte van soms wel twaalf meter. Het gehele pakket omvatte een gebied van ruim 200.000 hectare. Dit zogenaamde Bourtanger Moor strekte zich in oostelijke richting uit tot over de Duitse grens. Het Gronings-Drentse deel lag tussen de kleigronden van de Dollard in het noorden, het Hunzedal in het westen, de Duitse grens in het oosten en de Overijsselse Vecht in het zuiden. Het veenpakket werden doorsneden door riviertjes zoals de Pekel A, de Hunze, de Muntendammer Ae en de Runde. Vanuit deze rivierlopen werd het veen al vroeg kleinschalig verveend (Van der Veen 1992, pp. 10-12).



Het veencomplex was lange tijd van beperkte waarde. Men kon het gebied maar moeilijk betreden en landbouw was er eigenlijk niet mogelijk. De venen waren over het algemeen in bezit van de grote kloosters zoals die van Aduard, Ter Apel, Heiligerlee, Essen en Schildwolde. Deze kloosters verveenden op kleine schaal ten behoeve van de eigen steenbakkerijen en bierbrouwerijen. Grote verandering bracht de 80-jarige oorlog. Toen Groningen zich in 1594 aansloot bij de staatsgezinden en het Spaanse rijk de rug toekeerde kwamen de Calvinisten aan de macht en werden de rijke bezittingen van de kloosters geconfisqueerd. Zodoende kreeg de stad Groningen grote delen van het Bourtanger Moor in bezit; juist op een moment dat de economie snel groeide en er een grote behoefte aan energie ontstond. Groningen had hiermee een goudmijn aangeboord. 200.000 hectare veengebied met een gemiddelde dikte van vier meter; als de stad Groningen deze energiebron kon aanboren dan zou de stad een enorm kapitaal vergaren; vergelijkbaar met de gasvelden van Slochteren in onze tijd, met dat verschil dat dit geld wel in de regio bleef!!.

Bourtanger Moor

Het Bourtanger Moeras was een groot hoogveenmoeras in Westerwolde en het aangrenzende Duitsland (Emsland). Het Duitse begrip Bourtanger Moor omvat overigens niet alleen het Bourtanger Moeras, maar ook de voornamelijk Groninger en Oostermoerse Venen op de westgrens van Westerwolde, de Zuidenveldse Venen in Zuidoost-Drenthe en het hoogveencomplex bij de Ems (Dld). Het geheel besloeg 200.000 ha., waarvan 70% in Nederland en 30% in Duitsland (Brood, 1999, deel I, p. 132).

3.1.2 De venen ontsloten

Natuurlijk had men in Groningen al eeuwenlang ervaring met het turfsteken en baggeren in het Bourtanger Moor, al was dat altijd kleinschalig gebeurt. Met het stijgen van de turfprijs en het toenemen van de vraag was het belangrijk om het gebied planmatig aan te pakken. Daarom investeerde de stad Groningen zelf in de aanleg van de kanalen waarmee het veen ontwaterd kon worden. De eerste grote investering was de aanleg van het Winschoterdiep waardoor de veengebieden rond Hoogezand, Sappemeer, Veendam en Muntendam bereikbaar werden. Tegelijkertijd begon een groep verveners vanuit Winschoten de Pekel A bevaarbaar te maken zodat de Pekelder Venen ontsloten werden. Zodoende vond de Veenkoloniën haar oorsprong door het graven van drie kanalenstelsels, die het door hun uitschietende wijken mogelijk maakten het gehele veengebied tot in de verste uithoeken te exploiteren. De Pekela's, het Muntendammerdiep met Veendam en Wildervank en het Winschoterdiep van Foxhol tot Zuidbroek met Hoogezand-Sappemeer, Borgercompagnie en Kielwindeweer. Uiteindelijk vloeiden de systemen samen tot twee systemen bij Bareveld. De beide stelsels van hoofdkanalen en zijkanalen met hun uitschietende wijken bestrijken het gehele gebied van de Groninger en Drentse Veenkoloniën (Keuning, 1933, pp.298-299).

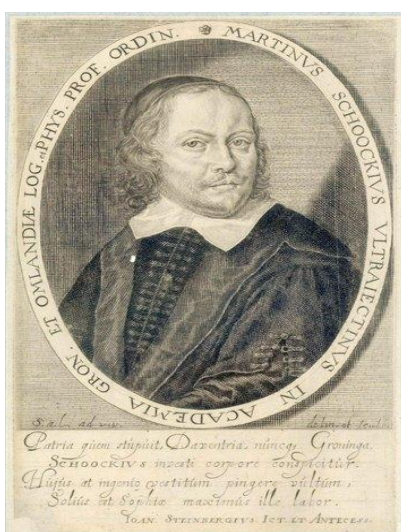
3.1.3 De werkwijze

In overeenstemming met de hoogteverschillen in het landschap – het is een misverstand dat de Veenkoloniën volstrekt vlak zouden zijn, daar het een restant is van een duinlandschap met veel reliëf – werden de kanalen en wijken gepland. De ontwatering van de venen was een heel precies werkje. In ontwikkelplannen werden percelen veen in beeld gebracht. Eerst werd met peilstokken de dikte van het veenpakket gemeten en zodoende niet alleen het werk, de waarde van de turf, maar ook het reliëf van de ondergrond in beeld gebracht. Op basis van dit onderzoek werd het tempo van de vergraving vastgesteld en ook de ontginningsrichting; altijd tegen de hoogte in. Daarna werden de kanalen en wijken gepland, en zo nodig de sluizen. Dit werd in kaarten uitgewerkt volgens precieze voorschriften van de stad Groningen. De ontsluiting van de veengebieden bleek van begin af aan een gouden greep. In de jaren 1624-1628 legde het stadsbestuur de verveners een groot aantal regels op die de kolonisatie van het gebied sterk bevorderden en dus vooral de stad Groningen rijk maakten.



De veenontginning in de zeventiende eeuw

Het is interessant om de eerste publicaties rond het veenbedrijf in de vroege zeventiende eeuw te bekijken. Een mooi voorbeeld daarvan is het *Tractatus de turfis* van de Groningse hoogleraar Martin Schoock. Hij publiceerde dit boek in 1658. Hij besprak hierin het ontstaan en de exploitatie van het hoogveen in de Noordelijke Nederlanden. Op de volgende pagina heb ik een hoofdstukje uit dit bijzondere boekje opgenomen.



Martinus Schoockius, 1614-1669

Quo artificio venae incultae ad effosionem disponi, aquisque paludosis liberari consueverint

In tractandis venis summa dexteritas atque industria requiritur, maxime quando illae primitus ad effosionem praeparabuntur; (hoc Belgis est *Een Veen aen steecken*) nec praeter rationem, à Turffifossoribus venae incultae atque ligonis impatientes dici solent similes esse puerperae, ad quam morbo forte correptam, si medicus vocetur, quam circumspecte in medendo progreditur, habita ratione corporis enervati per *wclinaş* atque multis modis fracti.

Pari ratione, illi, qui venas has tractabunt, progredi debent, atque ut primitus iis obijciuntur venae, eo usque udae et humidae, ut humani vestigii sint impatientes, ante omnia curari debet ut non minus ordinate quam tuto solum paludosum superfluo humore liberatum, convenienter tractari queat. Eoque summa cura per fossores, pedum plantis suppositos habentes latiores asseres, ne paludibus profundius immergantur, (ut superiori capite vidimus) pro re nata modo plures, modo pauciores, interim sufficienti numero, ad lineam duci debent fossulae (eas vulgo vocant *Raden*, ob similitudinem, quod vix latiores esse soleant cantho rotae) aquarum subductioni servientes. Hae ordinario in latitudinem patent duos solum pedes, aut ad summum sestertium pedem pro re nata; siquidem in profundiores esse, alias enim collabuntur valla (nos Belgae dicimus *Wallen*) aggesta instar murorum, ad labra harum fossularum. Ubi hac ratione aquae aliquo usque venis fuerint subductae, atque illae ipsae jam incipiunt humanum vestigium sustinere; ut aquae porro subduci possint, atque ne contingat paludes aquis pluviis contegi, ducendae sunt alterius ordinis fovae, (eas Belgae nostri vocant *Gruppen*, sive *Groepen*) quae licet ad summum non pateant ultra duos pedes in latitudinem, profunditas tamen earum variat, nam aliquando est quinque, aliquando sex, nonnunquam etiam septem pedum. Alias, hae fovae terminorum quoque rationem habent inter venas finitimas. Caeterum, in fossulis et foveis his ducendis summa opus prudentia, atque curandum, ut ita ducantur, ne à superiori venera parte, aqua ad depressiora venarum decidua, fossarum usum convenientem prostituat.

Door welke ingrepen braakliggende veengronden geschikt gemaakt worden voor turfdelving en ontdaan worden van moeraswater.

Bij het behandelen van de veengebieden is de grootste handigheid en ijver vereist; vooral wanneer de venen vanuit hun oerstadium geschikt voor ontginning gemaakt moeten worden (dat is in het Nederlands: een Veen aen-Steecken). Niet zonder reden zeggen de turfgravers gewoonlijk dat de braakliggende venen die de bewerking van een spade nog niet kunnen verdragen lijken op een barende vrouw die, wanneer zij toevallig ziek geworden is door een arts, wanneer geroepen is, voorzichtig benaderd wordt tijdens het medisch onderzoek omdat hij ervan uitgaat dat het lichaam door weëen uitgeput en w.b. weerstand in velerlei opzichten gebroken is.

Op dezelfde manier moeten diegenen die de veengronden bewerken deze gebieden voorzichtig benaderen, rekening houdend met hoe de veengronden zich aan hun tonen— die gronden zijn zo vochtig en drassig dat ze de menselijke voetstappen niet kunnen verdragen. Er moet vooral ook zorg voor gedragen worden dat de moerasgrond op gepaste wijze wordt behandeld, nl. dat de hele moerasgrond op efficiënte wijze van het overtollig vocht wordt bevrijd. En daarom moeten de delvers, met de grootste zorgvuldigheid, met brede planken onder hun voeten, om niet dieper weg te zakken in de moerassen (zodat we alleen de overgebleven hoofden kunnen zien) naar gelang de ontstane situatie met meer of minder mensen tegelijkertijd, intussen wel met een voldoende aantal, zich laten leiden door de rooilijn van de sloot (die noemt men gewoonlijk *Raden*, wegens hun gelijkenis ermee, omdat ze meestal nauwelijks breder zijn dan het loopvlak van een wiel) wanneer ze voor de afwatering dienen. De diepte van de sloten bedraagt gewoonlijk slechts twee voet of op zijn hoogst 2.5 voet naar gelang de omstandigheden, - aangezien ze in ongerepte veengebieden niet dieper dan twee voet kunnen zijn – anders storten de valla (wij Neerlanders noemen het *Wallen*) in elkaar, net als muurtjes van losse aarde, langs de randen van de graafgeulen. Als dan op deze manier het water ergens heen is afgevoerd en onttrokken is aan het veen, en het al bestand begint te raken tegen de menselijke voetstap, en teneinde dan het water verder kan worden afgevoerd, tevens om te verhinderen dat de moerassen door regenwater weer tot een egaal vlak gemaakt worden, moeten er kuilen van een tweede categorie gemaakt worden (onze Nederlanders noemen ze meestal *Gruppen* of *Groepen*) waarvan de breedte niet meer dan 2 voet mag zijn, waarvan de diepte varieert, soms is het ergens 5,6 of zelfs 7 voet diep. Bovendien hebben deze kuilen de functie van begrenzing van de veengebieden. Overigens: er is een grote voorzichtigheid nodig bij het aanleggen van sloten en kuilen. Men moet ervoor zorgen dat het neervallende water zodanig vanaf het hoger gelegen deel van het veen naar het lagere deel gesluist wordt dat het de beoogde nut van de sloten prijsgeeft (*Schoock, 1658, 23-25*).

Schoock haalde zijn gegevens uit de directe omgeving: de bloeiende turfmarkt in de stad Groningen en de ontginning van de hoogvenen in het zuid-oosten van de provincie. Bovendien had hij onder zijn studenten de zoon van een vervener uit Hoogezand, die hem informatie verschafte. Als eerste heeft Schoock onder andere de techniek van het graven beschreven en de daarbij behorende terminologie nauwkeurig genoteerd. Dit maakt dit boekje uniek. Het is opvallend dat de door Schoock beschreven veenontginningen in al haar aspecten tot in de twintigste eeuw eigenlijk onveranderd bleef. Natuurlijk waren er technische verbeteringen, maar gedurende 350 jaar bepaalde dit verveningssysteem met haar duizenden werknemers, haar eigen economie en infrastructuur, haar eigen afwatering- en vervoerssysteem, haar eigen cultuur en vooral haar enorme landschappelijke en economische effect de dynamiek van deze regio en samenleving. Het is wel heel erg bijzonder dat dit enorme systeem vlak na de Tweede Wereldoorlog zo geruisloos ten onder ging en sindsdien zo weinig besproken is.

3.2 De Veenkoloniën ontstaan

Vanaf het begin van de zeventiende eeuw had de stad met ijver en veel kapitaal gewerkt aan het ontwateren en daardoor toegankelijk maken van het moeras. Zo werd op 27 januari 1612 besloten tot het graven van een kanaal naar Foxhol en Muntendam; het huidige Oude Winschoterdiep. In 1629 was de aanleg van het kanaal gevorderd tot voorbij Zuidbroek. Met de aanleg van de vele zijkanalen, diepen, wijken, sloten, groepen en raaien was men reeds begonnen. Door het graven van deze vele grote en kleine waterlopen werd het veen systematisch ontwaterd, waardoor het mogelijk werd het te exploiteren en ontginnen. De kanalen werden de basis voor de huidige veenkoloniale nederzettingen. Rond het midden van de zeventiende eeuw waren er een groot aantal plaatsen in ontwikkeling, zoals Sappemeer, Veendam en Pekel-A.

De stad, als eigenaar van de venen, vaardigde vele regels uit voor de verving. Eén van de belangrijkste was dat alle gestoken turf naar de Groningse markt getransporteerd moest worden om daar te worden verhandeld. De stad wilde natuurlijk winst maken op deze lucratieve handel in energie. Door een ingenieus stelsel van belastingen op turf, alsmede brug- en sluisgelden verdiende Groningen grote sommen geld aan de veenontginningen. Dit kapitaal werd vervolgens weer geïnvesteerd in de opbouw van de regio Veenkoloniën. (Van Dijk, 1984, pp. 5-9)

3.3 De wijken en kanalen - hoe ging men te werk?

3.3.1 Het eerste begin

Zodra bepaald werd waar een kanaal moest worden gegraven, kwamen de kanaalgravers. De kanaalgravers waren meestal uit Noord-Brabant en van de Zuid-Hollandse eilanden afkomstige polderjongens. Zij waren in dit graafwerk gespecialiseerd en waren snel ter plekke als er een groot kanaal gegraven moest worden. Eerst groeven zij ondiepe sloten, die jaarlijks werden verdiept. Greppeltjes van zo'n 15 centimeter breed en 10 centimeter diep die zo'n 150 meter het moeras in werden gegraven. Op deze manier werd het veen gelijkmatig ingedroogd zonder dat er scheuren ontstonden. Pas later ging men over tot het graven van de wijken en de kanalen. Het ontwateringsproces kon wel twee tot tien jaar in beslag nemen. De polderjongens vertrokken weer als het werk was geklaard en bleven niet om als veenarbeider te werken. Ze vormden duidelijk een aparte groep, waar buitenstaanders niet makkelijk tussenkwamen. Deze arbeiders die de kanalen groeven werden van oudsher de zandschietters genoemd. Ze groeven met ijzer beslagen houten scheppen. De breedte en de diepte van de wijken en kanalen werd bepaald door de functie die zij kregen. Kwam er veel scheepvaart, dan werd een kanaal breder en dieper. Diende het slechts om turf van het veld te halen, dan werd het een wijk. Elk jaar kwamen de kanaalgravers terug om de kanalen en wijken met honderd tot tweehonderd meter te verlengen, jaar in jaar uit door de eeuwen heen.



3.4 De tweede fase

Vanaf 1765 begon de volgende fase in de aanleg van kanalen. De venen van Veendam, Wildervank, Hoogezand en Sappemeer en van de Pekela's waren nagenoeg leeg. Daarom begon

de stad Groningen met een tweede grote investering namelijk de aanleg van het zogenaamde Stadskanaal. **Dit was één de grootste investeringsprojecten van die tijd. Deze waterweg vormde de ruggengraat van een van de weinige grote ontginningsprojecten die ten tijde van de Republiek der Verenigde Nederlanden door een overheid werden ondernomen.** Vanaf 1765 schoof de vervening honderd tot tweehonderd meter per jaar naar het zuiden. De veenontginning kroop als het ware door de venen van de marken van Onstwedde, Eext, Gieten, Bonnen, Gasselterboerveen, Gasselternijveen, Drouwen, Buinen, Exloo en Valthe voorbij Ter Apel en daarna richting de Runde. Rond 1900 werd de huidige gemeentegrens overschreden. (Elerie, 1992, pp. 88)

3.4.1 Kanalenrace

In de tweede helft van de 19^e eeuw werd het mogelijk het nog resterende stuk van het Bourtanger Moor in het Zuidoosten van Drenthe te ontginnen. Dit hoogveenmoeras met een omvang van 25.000 hectare werd gezien als het 'Drentsch California'; hier kon je, net als in California, geld verdienen! Begerige ondernemers begonnen van drie kanten in concurrentie met elkaar elk een kanaal te graven met het doel de Emmervenen te ontsluiten, en er financieel beter van te worden. De Drentsche Veen- en Midden-kanaal Maatschappij startte vanuit Smilde met het Oranjekanaal. De concurrent, de Drentsche Kanaal Maatschappij, stelde alleen belang in de aanleg en de exploitatie van de Verlengde Hoogeveensche Vaart. Twintig jaar na de eerstgenoemde maatschappijen, 1870, begonnen twee andere maatschappijen van weer andere kanten elk een kanaal te graven: het Stieltjeskanaal vanuit Coevorden en het Stadscompascuümkanaal vanuit Ter Apel. Door de hevige concurrentie is het gebied in nog geen honderd jaar ontwaterd, opengelegd en vergraven, het laatste stuk (althans aan Nederlandse zijde) van het immense Bourtanger Moor. (Van der Hoek, 1979, pp.154). Met de opening van het Verlengde Oosterdiep in Bargercompascuum en het Scholtenskanaal tussen de Hoogeveensche Vaart en het Stads-Compascuumkanaal werd het Veenkoloniale kanalenstelsel afgerond. Hiermee was het systeem compleet en beschikte deze regio over het grootste bevaarbare kanalenstelsel ter wereld.

3.5 En vandaag?

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de overgang van schip naar vrachtwagen. Kanalen werden overbodig en gedurende de jaren zestig en vooral zeventig werden veel kanalen en wijken gedempt of ontoegankelijk gemaakt doordat bruggen werden vervangen door dammen. Jaar na jaar werd het kanalenstelsel steeds verder afgebroken, zoals in Veendam, Hoogezand of Borgercompagnie, totdat men eind jaren zeventig tot het bewustzijn kwam dat de kanalen een belangrijke rol speelden in de waterhuishouding, de kwaliteit van het landschap en dat het misschien mogelijk was de kanalen te gebruiken voor recreatie en toerisme. Er werden plannen gemaakt om kanalen te herstellen om zo doorgaande vaarverbindingen te maken. Meer dan 100 miljoen euro werd geïnvesteerd om kanalen te herstellen, bruggen en sluizen aan te pakken en ...nieuwe kanaaldelen te graven. En zo begon het proces van het aanleggen van kanalen opnieuw. En tot op de dag van vandaag wordt gewerkt aan doorgaande bevaarbare routes over de Veenkoloniale kanalen vanaf Zuidoost-Drenthe tot aan de stad Groningen.

4 BEWONERS

Belvedere gaat uit van de levende cultuur; inwoners en bezoekers ervaren de cultuurhistorie en zijn er aan gehecht. Ik heb dit op twee plekken onderzocht. Beide plekken liggen in Zuidoost-Drenthe in de gemeente Emmen. Door de investeringen in de vaarrecreatie werden twee oude en vervallen sluiscomplexen gerestaureerd. Ik ben een aantal malen op deze plekken geweest en heb met veel mensen, bewoners en bezoekers gesproken. Aan de hand van deze gesprekken en archief- en literatuuronderzoek heb ik de historie en de beleving van beide plekken in beeld gebracht. Maar vooraf één ding: de bewoners mogen erg graag hun herinneringen ophalen aan alles wat er aan en op het kanaal en rond de sluisen gebeurde.

4.1 De Plek: Klazienaveen-Noord en Bargercompascuüm



Het sluisje van Bargercompas in het Verlengde Oosterdiep voor de restauratie

4.2 Aanleiding

In 2011 werden twee sluisen in Klazienaveen-Noord en in Bargercompascuüm gerestaureerd. Met de restauratie, terug naar de oorspronkelijke staat, zijn de twee sluisen weer passend gemaakt in het Veenkoloniale landschap. Doel van de restauratie was niet alleen het behoud van deze twee historische objecten, maar ook dat 'de oorspronkelijke functie in het waterbeheersingsysteem en in het sociale leven van de Veenkoloniale dorpen hiermee ook weer tot de verbeelding gaat spreken'.¹² Bovendien zag men vanuit het project 'Van turfvaart naar toervaart' de restauratie van de beide sluisen als een kwalitatieve opwaardering van dit deel van de grensstreek. Dit project betreft de aanleg van de toeristisch/recreatieve vaarverbinding Erica – Ter Apel en de reconstructies van de dorpscentra van Barger-Compascuum en Zwartemeer. De sluis van Bargercompascuüm fungeert tegenwoordig alleen nog als waterdoorlaat en de sluis in Klazienaveen-Noord heeft geen functie meer omdat het kanaal geheel afgesloten is.

De restauratie van beide sluisen en de motivatie van de overheden om dit te doen is een mooie aanleiding om beide sluiscomplexen van een biografie te voorzien; wanneer zijn ze gebouwd, wat kostte dat eigenlijk, hoe functioneerden ze en wat betekenden ze voor het sociale leven in de beide dorpen. In dit hoofdstuk wil ik de wereld rond de sluis reconstrueren vanuit die dynamische wereld van toen. Ik ben op zoek gegaan naar de achtergronden van beide sluiscomplexen, centraal gelegen in het immense kanalenstelsel van de Veenkoloniën: een wereld van schippers, bevrachters, sjouwers, stouwers en scheepsjagers. Van kanaalgravers, tollenaars en

¹² Persbericht van de gemeente Emmen bij de oplevering van het werk door de aannemer 2011

sluiswachters, winkeliers en caféhouders en uiteraard van veenarbeiders, pionierende industriëlen en moderne boeren. Het verhaal over het leven bij de sluisen en op de kanalen is zeldzaam; een overblijfsel van een in ons land geheel verdwenen cultuur. Er waren veel gesprekken met dorpsbewoners voor nodig en menig bezoek aan de beide dorpen om tot een verhaal over de sluisen te komen. In de literatuur is weinig tot niets te vinden over het leven op de kanalen. Wat mij opviel bij de gesprekken met de vooral oudere dorpingen was dat men over het thema 'kanaal' altijd een verhaal heeft. **Het onderwerp leeft in de hoofden van de mensen.**

4.3 Bargercompascuüm



Barger - Compascuüm

Het sluiscomplex in Barger-Compascuüm in de jaren veertig. Let ook op de winkels die rond de sluis gebouwd zijn.

In het Verlengde Oosterdiep ligt de sluis Bargercompascuüm ter hoogte van Oosterdiep 167 in het dorp Bargercompascuüm. De sluis staat ook wel lokaal bekend als Sluis Vuuregge, genoemd naar de sluismeester die hier decennialang de sluis bediende. Deze schutsluis heeft geen functie meer en is nog slechts een doorlaat. De sluis heeft geen monumentstatus en op het kanaal waarin de sluis ligt varen al lang geen schepen meer. Gelukkig is de sluis niet geruimd, dat zal wel te duur geweest zijn toen het kanaal voor doorvaart gesloten werd. En hierdoor is er een verstilde plek overgebleven van een sluis met gemoderniseerd sluishuis midden in het veld en aan de wegkant nog enkele huizen, waaronder de voormalige bakkerij. Het sluiscomplex zelf, gebouwd in 1915, is een voormalige schutsluis met een licht ovale kolk. De kolk is opgebouwd uit baksteen en afgezet met een rollaag waarop een ijzeren hoekprofiel is geplaatst. De sluishoofden zijn voorzien van natuurstenen elementen en in de kolkmuur zijn bolderhouders gemetseld. De sluisdeuren zijn nog wel aanwezig maar ze werken niet meer. De bovenduren zijn gesloten maar laten via schuiven wel water door. De sluis is eind 2011 totaal gerenoveerd.

Sluis Vuuregge is gebouwd bij de aanleg van het voormalige Barger-Compascuümkanaal wat tegenwoordig het Verlengde Oosterdiep heet en een voortzetting is van het Emmer-Compascuumkanaal of Oosterdiep. Het kanaal komt zuidwaarts uit in de Verlengde Hoogeveensche Vaart en vormde noordwaarts de verbinding met de stadskanalen. Hierdoor was dit kanaal van groot belang voor de doorgaande vaart van zuid naar noord. Aan het eind van de 19e eeuw is het kanaal aangelegd met twee identieke schutsluizen.

4.4 Klazienaveen-Noord

Ten noorden van Klazienaveen vinden we het sluiscomplex in het Scholtenskanaal ter hoogte van Scholtenskanaal 24. Deze sluis is een onderdeel van een serie van drie schutsluizen in het Scholtenskanaal dat gegraven werd in 1907 in opdracht van de firma W.A. Scholten. De drie sluisen werden aangelegd om een peilverschil van 3.69 meter tussen de Hoogeveensche Vaart en het Stads-Compascuumkanaal te overbruggen.

Dit kanaal vormde samen met het Willemskanaal, het Verlengde Scholtenskanaal en de Ronde de verbinding tussen de Verlengde Hoogetveensche Vaart en het Stadscompascuumkanaal¹³. Hiermee werd de laatste schakel gerealiseerd tussen het Gronings-Drentse Veenkoloniale waterwegensysteem en het kanalsysteem rond Hoogetveen. Nu was de doorgaande route helemaal gereed, direct van de stad Groningen tot Meppel met directe verbindingen naar Duitsland en centraal Drenthe. Het Scholtenskanaal was de laatste schakel in wat misschien wel het grootste bevaarbare kanalenstelsel ter wereld is, met een lengte van circa 8000 kilometer! Daarom was dit kanaal ontzettend belangrijk. Zonder dit kanaal moest men namelijk kilometers omvaren, waardoor de schipper kostbare tijd verloor. En tijd hadden de schippers niet. Sluis II in Klazienaveen-Noord was een belangrijke sluis. Tegenwoordig heeft zowel het kanaal als de sluis geen functie meer voor de scheepvaart. Het werd in 1969 voor de scheepvaart gesloten en dient sindsdien voor de waterbeheersing in dit gebied. De sluismeester is er niet meer en zijn huis is afgebroken; de winkels rond de sluis zijn in woonhuizen veranderd en de paardenstal met het logo van de firma Scholten is verdwenen. Wat rest is een voormalige schutsluis met een licht ovale kolk. De kolk is opgebouwd uit baksteen en afgezet met een rollaag waarop een ijzeren hoekprofiel is geplaatst. De sluis hoofden zijn voorzien van natuurstenen elementen en in de kolkmuur zijn bolderhouders gemetseld. De vier sluisdeuren zijn niet meer aanwezig en de voormalige schutsluis is in gebruik als waterdoorlaat. De schutsluis heeft een enkele schotbalkspanning met een ontlastingsboog in tegenstelling tot de meer gangbare dubbele schotbalkspanning. De sluis is eind 2011 gerestaureerd.

4.5 De betekenis van de sluis

In de van oorsprong onbewoonde streken van de veengebieden van Zuidoost-Drenthe heeft zich in de loop der eeuwen een grote verscheidenheid aan mensen gevestigd, soms van dichtbij afkomstig, soms van heinde en ver: avonturiers, kolonisten, ondernemers, seizoenarbeiders. Mens en landschap geven het veengebied dat bijzondere karakter. Juist als gevolg van die maatschappelijke dynamiek zijn er echter ook veel van die bijzondere kenmerken verloren gegaan. Als samenhangend geheel en als landschappelijke regio bestaan de veengebieden eigenlijk alleen nog in de geest. Wie vandaag in het gebied verblijft moet over een gedegen voorkennis of een goede gids beschikken, wil hij nog iets van de wordingsgeschiedenis, van de landschappelijke structuren en van de sporen uit een boeiend verleden herkennen, die het gebied leesbaar en begrijpbaar maken

Zo'n moeilijk leesbare plek is Sluis II in Klazienaveen-Noord; het voormalige decor van de weidse ruimte van het veenlandschap is vervangen door jonge bosaanplant. Het kanaal wordt niet meer bevaren en de huizen lijken hun publieke functies te hebben verloren. Het is vandaag een verstilde plek, gelegen in het monumentale Veenkoloniale landschap.

Dat deze plek gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw een druk verkeersknooppunt was met veel dynamiek is maar moeilijk te geloven. De nederzetting Klazienaveen-Noord was daarbij volledig op het drukke scheepvaartverkeer georiënteerd. Wekelijks meerden honderden schepen aan geladen met steen, grind, aardappelen, turf en later ook bieten, en werden ze geschat. Velen gebruikten deze stop om water te halen, boodschappen te doen of de paarden te beslaan die het schip trokken. Zondag was altijd de gezelligste dag. Op die dag lag het scheepvaartverkeer stil en de schippers zorgen er dan wel voor dat ze op een plek lagen waar gezelligheid heerste en voorzieningen konden worden benut; een kerk behoorde daar niet toe.

Het sluiscomplex staat niet alleen voor een waterstaatkundig kunstwerk en de kwaliteit van het ingenieurschap. Gelegen in het netwerk van Veenkoloniale kanalen, het meest uitgebreide kanalenstelsel wat Europa en wellicht de wereld kent, hielpen de sluisen de hoogteverschillen te overbruggen. Hierdoor werden de schippers, die altijd haast hadden, gedwongen halt te houden en daarmee ontstond een verkeersknooppunt waar commerciële activiteiten zich ontwikkelden. Gelijk aan een Duitse Raststätte langs de Autobahn van vandaag de dag waar de vrachtwagenchauffeurs stoppen voor de nacht en automobilisten stoppen voor een pauze, zo fungeerden de sluisen in de Veenkoloniale kanalen ook. Hierbij ging het om soms tientallen en soms honderden schepen die kleine dorpen aandeden en daarmee was het dorp een direct verlengstuk van het verkeer op de waterwegen. En net zo gemakkelijk als de Raststätte gesloten kan worden bij het sluiten van de

¹³ www.wikipedia.nl

Autobahn, zo verloor de nederzetting rond Sluis II haar economische basis toen het Scholtenskanaal in 1969 voor verkeer gesloten werd.

4.6 De sluis als dorpsplein

Daar waar de sluisen het scheepvaartverkeer belemmerden ontstond vooral tijdens de zomer en de herfst veel drukte. Schepen moesten wachten om geschut te worden en soms lagen er wel veertig schepen te wachten. Op deze punten, bij de sluisen, ontstonden de nederzettingen. In alle dorpen en plaatsen in het Veenkoloniale gebied vindt men hier dan ook de oudste huizen, vooral winkels en dienstverlening. En zo ontwikkelde Klazinaveen-Noord zich ook rond en vanuit de sluis. Uiteindelijk treffen we rond de sluis een school met schoolmeesterswoning aan, een kruidenier en een bakkerij, iets verderop een kruidenier en een kledingwinkel en daar direct naast een café, annex winkel en slijterij en weer iets verderop de smederij annex winkel en later rijwiel en bromfietshandel. Het sluishuis was aan de overkant gelegen, een mooi gezellig huisje met een grote boomgaard. Dit huis was van de firma Scholten. Naast het huisje was er nog een schuilhutje met het logo van de firma Scholten. En achter het huisje rees het veen hoog op.

Midden in het veen, gelegen aan het 12.5 km lange Scholtenskanaal lag daar werkelijk midden in het niets dat piepkleine dorpje aan de oostzijde van de sluis. Nagenoeg elk huis had een openbare functie en het dorpje leefde van het verkeer op het kanaal. Een hele specifieke gemeenschap van winkeliers en kleine ondernemers helemaal gericht op de scheepvaart. De oudere inwoners spreken graag over deze tijd. Hier kon je ten alle tijde aankloppen voor vers water, hier kon je altijd de paarden beslaan en hier waren altijd de winkels open. Zelfs op zondag. Je moest weliswaar achterom, maar iets kopen kon je er altijd. Zelfs op zondag? Juist op zondag! Sluis II was een geliefde stopplaats tijdens de verplichte zondagsrust als de sluisen gesloten waren. Veel schippers planden hun vaarroute en de tijden op het sluiten van de sluisen op zaterdagavond. Je lag dan een dag stil en dan was het prettig om op een plek te liggen waar voorzieningen waren en waar het gezellig was. En daarom was het in het vaarseizoen altijd gezellig druk op zondag bij sluis II op Klazinaveen-Noord. Er waren dan veel schippers met hun knechten en soms hun gezinnen. Er werd dan bijgepraat in het café, de paarden werden beslaan en er werden boodschappen gehaald; weliswaar achterom. Deze dynamiek trok dan ook de bewoners van de huizen op het veen die her en der langs de wijken woonden; veelal huizen van de firma Scholten. En zelf bewoners van Bargercompas liepen dan naar Klazinaveen-Noord. Hier was immers 'altied wat te doen'¹⁴

4.7 Een bloeiende economie

De beide sluisen in Klazinaveen-Noord en Bargercompascuum dateren van rond 1900; een periode waarin het Drentse veenbedrijf het meest typische bedrijf van Drenthe was. In de periode tot aan de Tweede Wereldoorlog was de inspanning in de vervening enorm. Duizenden arbeiders waren werkzaam in de venen en de turfproductie was hoog. Zo werd er bijvoorbeeld in 1938 zo'n 650.000 ton turf op de zetvelden te drogen gezet. Als we er gemakshalve vanuit gaan dat deze voorraad verkocht werd en vervolgens moest worden afgevoerd met schepen variërend van 60 tot 120 ton dan wordt duidelijk dat er alleen al voor dat jaar duizenden schepen nodig waren om deze turfvoorraad af te voeren. Bedenken we dan ook nog dat de kanalen de wegen van tegenwoordig waren en dat aanvoer van alle producten, maar ook de normale vrachtvervoerder, de beurtschippers, langs de kanalen en door de sluisen werden gevoerd dan is de dynamiek van het verkeer in de kanalen overduidelijk.

We weten ook dat het veenbedrijf vanaf 1880 eigenlijk een stervende bedrijfstak was. Immers steenkolen werden steeds goedkoper waardoor de turfprijzen daalden. De arbeidsomstandigheden werden minder en op veel plaatsen was de verplichte winkelnering een broodnodige aanvulling op het karige inkomen van de vervener. De Eerste Wereldoorlog onderbrak dit proces. Het was oorlog en Nederland bleef neutraal, de grenzen werden gesloten. Hierdoor werden plotseling de kolen schaars. De industrie schreeuwde om energie. De turfprijzen stegen tot ongekennde hoogten. In 1919 waren de lonen 285% gestegen ten opzichte van 1914 en de prijs van fabrieksturf nam met 250% toe. Door de grote vraag naar turf werd er in die tijd goed verdiend. Overal in het land kon je horen dat de veenarbeiders met wel 80 gulden in de week naar huis gingen. Een extreem hoog bedrag als we het vergelijken met de weeklonen van handwerkslieden en landarbeiders, die het

¹⁴ Gegevens gereconstrueerd op basis van gesprekken met inwoners van de beide dorpen Bargercompascuum en Klazinaveen-Noord.

met 12 gulden in de week moesten doen. Het mag dan ook geen wonder heten dat de dynamiek in deze regio veel mensen aantrok. Het verkeer op de kanalen kende een hoogtepunt en de gemeenschap rond Sluis II deed in die tijd goede zaken. Dit was de gouden tijd. (Van Dijk, 1988, 25).

Haast ongemerkt kwam er in 1918 abrupt een einde aan de gouden jaren in de Drentse venen. Nadat de Vrede van Versailles een einde aan de Eerste Wereldoorlog maakte, herleefden de handel in en productie van steenkool.

Jan Evert Scholten (1849 – 1918) was de zoon van de Groninger grootindustriële Willem Albert Scholten. Na het overlijden van zijn vader in 1892 nam Jan Evert de leiding over van het multinationale Scholtensconcern. Hij erfde een fortuin, waarmee hij tot een van de rijkste mannen in Nederland behoorde. Vader en zoon Scholten spreken tot de verbeelding. Ze behoren tot de eerste grootindustriëlen in Nederland met de allure van de Engelse Industriële revolutie. Zij richtten zich daarbij op met name de aardappelmeel- en de strokartonindustrie. Voor het Veenkoloniale gebied was de rol van de twee Scholten-generaties er een van uitzonderlijke bekwaamheid, durf en energie (Stienstra, 1994, 175). Vader W.A. Scholten had in de jaren zeventig van de negentiende eeuw vele hectares veengronden in het zuidoosten van Drenthe aangekocht. De exploitatie hiervan werd aan Jan Evert overgelaten. Scholten werd vervener en bouwde in 1889 bij Klazienaveen (vernoemd naar zijn moeder Klaassien Sluis) een turfstrooiselfabriek. Jan Evert pionierde in de veengebieden van Zuidoost-Drenthe. Hij bouwde een turfkarton en –papierfabriek, had plannen voor glasfabriek en een ammoniakfabriek, hij raakte betrokken bij enkele ontginningsmaatschappijen en heeft hij zich ondermeer ingezet voor de ontsluiting van het gebied door kanalen en wijken. Jan Evert Scholten behoorde tot de grondleggers van deze regio.

Zondagmiddag

Druk verkeer bij Sluis II op Klazinaveen-Noord. Pramen op het kanaal met kisten met daarin gasflessen, piterolie of kokosmatten. Maar ook aardappelpramen, puritbakken en turfschepen. Mevrouw Tabak (1948) herinnert zich het verhaal dat thuis verteld werd, waarbij zelfs een Urker vissersboot in 1924 naar het dorp voer. De Urker vissers voeren door de sluis en verkochten dan hun vis. *’t Was drok hier*. Het kwam van alle kanten. Het Scholtenskanaal was een hoofdkanaal; een hoofdroute die de noordelijke veengebieden in Groningen en de zuidelijke veengebieden verbond. De sluis in Klazinaveen-Noord lag centraal in het Veenkoloniale kanalenennetwerk. Je kon naar Emmercompascuum varen en naar Nieuw-Amsterdam. Of in de andere richting naar Ter Apel en dan door naar Stadskanaal en Veendam/Groningen. Of via Klazinaveen naar Duitsland dan wel via Hoogeveen en Meppel naar Zwolle of Amsterdam. In dit enorme netwerk van kanalen en wijken lag Klazinaveen-Noord als een spin in het web. En dat merkten de bewoners.

4.8 Sluismeesters en schippers

Bij het obstakel in het kanaal, de sluis, moesten de schepen altijd wachten om geschut te worden. De schipper kwam dan aangevaren en blies ruim op tijd op zijn sloopstoeter opdat de sluismeester de tijd had om naar buiten te komen en de stok te pakken; een lange paal met een haak bedoeld om de sluisdeuren open of dicht te duwen. De sluismeester sloot dan eerst, wanneer nodig, de sluisdeuren die open stonden. Dan draaide hij met de zwengel de schuiven open in de deuren aan de kant met hoog water. Als het waterniveau gelijk was met dat in de sluis voeren één of meerdere schepen de sluis binnen, waarna de deuren weer werden gesloten. De schuiven aan de zijde met laag water gingen open als de sluismeester met de zwengel op de sluisdeur stond en de schuif open draaide. Het waterniveau in de sluis daalde dan. Als het waterniveau in de sluis gelijk was met dat aan de lage of de hoge zijde, dan pakte de sluismeester zijn lange stok met de haak en duwde vervolgens de beide sluisdeuren open. De schepen konden de sluis uitvaren. Het hele proces duurde ongeveer dertig tot veertig minuten.¹⁵ Op deze manier werden de schepen van het ene waterpeil naar het andere gebracht. Van hoog naar laag of van laag naar hoog.

¹⁵ www.wikipedia.nl

Natuurlijk was dit ook de plek waar de eigenaar van kanaal en sluis tolgelden kon innen. De schipper kon immers geen kant op en als de sluismeester de gang van zaken niet beviel dan bleven de sluisdeuren gesloten. De sluismeester schut het schip en int het sluisgeld. Soms gaat het geld in de klomp die de sluismeester in de kolk laat zakken zodat de schipper het geld in de klomp kan doen. Maar soms moet de schipper aan land en lopen beiden naar het sluiskantoor in het huis van de sluismeester waar de scheepsbrief gecontroleerd wordt. In de scheepsbrief staat exact vermeld hoeveel turf een schip geladen heeft. Deze brief is ingevuld door de scheepsmeter bij het laden van het schip, hij heeft de turf per meter gemeten. Natuurlijk ging het bij aardappels, bieten of stro net zo.

Sluis II in het Scholtenskanaal was het domein van Sluismeester Blauw. Niet zo'n grote kerel, alpinopet op, beetje voorover hangend, leunend op de stok. Hij had altijd een pet op en hij sprak altijd, zelfs tijdens het duwen van de sluisdeuren. En als het schip dan in de sluis lag en de deuren gesloten werden opdat de andere deuren geopend konden worden, dan kwam het klompje. Een klomp aan een stok met een twee meter lang touw om de afstand tussen schipper en sluismeester te overbruggen. De schipper deed dan het verschuldigde bedrag in de klomp, waarna Blauw naar de andere deuren sjokte. De oude inwoners van Klazienaveen-Noord spreken met veel genoegen over dit ritueel. Decennialang bediende sluismeester Blauw deze sluis; soms honderden malen per week, duizenden keren per jaar en misschien wel een miljoen keer gedurende zijn lange loopbaan als de sluismeester van Sluis II te Klazienaveen-Noord.

Sluis Vuuregge in het Verlengde Oosterdiep te Bargercompascuum was een passeersluis. De sluis lag midden in het kanaal en de schipper wilde deze hindernis zo snel mogelijk nemen om verder te kunnen varen naar de bestemming. Het was dan zaak de sluismeester tijdig met de toeter te alarmeren, zodat de schutdeuren snel geopend werden. Als het schip dan in de sluis lag om gesloten te worden kon de sluismeester de tarieven vaststellen. Na het afrekenen wilde de schipper dan zo snel mogelijk door. Het kwam wel eens voor dat het schutten snel verliep en de vrouw van de schipper nog in de winkel was. Het was dan de gewoonte dat de schipper gewoon verder voer en de vrouw moest dan met boodschappen en al het schip lopend inhalen om bij de volgende brug aan boord te komen. De oudere inwoners van beide dorpen kennen hierover nog prachtige verhalen.

Bij sluis Vuuregge op Bargercompascuum waren maar weinig winkels. Vuuregge had zelf een winkeltje in het sluishuis en aan de overkant was de bakker. Drank schonk vuuregge niet, daar was hij fel op tegen. Hierdoor werd hij 'Koukebek' genoemd; niet echt een gezellige man en zeker geen garantie voor gezelligheid op zondag; dan kon je beter naar Klazienaveen-Noord gaan. Je moest dan wel tijdig bij sluis Vuuregge zijn want op zaterdagmiddag om 18.00 uur sloten de sluisdeuren. Was je te laat, dan konden de paarden van de scheepsjager in de stal of nam de scheepsjager ze mee naar huis voor de zondag. De schipper overnachtte met knecht of gezin dan in het vooronder van het schip. Het kwam vaak voor dat er op zondag meer mensen op de schepen waren, dan er mensen rond de sluis woonden. Op maandagmorgen werd dan om 06.00 de eerste toeter geblazen en hervatte het scheepvaartverkeer haar route. De hele dag kon je dan de scheepstoeters horen¹⁶.

4.9 Het Scholtenskanaal, het duurste kanaal van Drenthe

Woest waren de schippers op de familie Scholten. Sluiswachter Blauw van sluis II in het *gouden kanaal* ter hoogte van Klazienaveen-Noord zagen ze als de grootste tollenaar van Drenthe en Groningen. Hier ging de tol wel een paar keer over de kop. Het Scholtenskanaal, eigendom van de familie Scholten, was voor schippers in verhouding met de andere Veenkoloniale kanalen wel heel erg duur. Waar de tol op de doorvaart van de meeste kanalen 21 tot maximaal 68 cent per ton voor een schip van 60 ton kostte, was men op het Scholtenskanaal 1,51 gulden kwijt aan tol per ton. De schippers ervoeren dit als een grote schande. Maar met de familie Scholten viel niet te praten, zij rekenden de schippers voor dat het 12,5 kilometer lange kanaal het bedrijf 300.000 gulden had gekost. Daarnaast was er elk jaar 22.780 gulden en 88 cent nodig om het kanaal te onderhouden. De sluiswachterwoning bij sluis II kostte 385,60 gulden en de woning bij sluis III 408,69 gulden. Per jaar dat het kanaal in gebruik was kostte het 22.780,88 gulden aan onderhoudskosten¹⁷. Een duur

¹⁶ Gegevens ontleend aan gesprekken met vooral oudere bewoners van de dorpen Klazienaveen-Noord en Bargercompascuum

¹⁷ Rapport van ingenieur Fabius. Archief Rijkswaterstaat no.3193, D2 1934 en 1551-C, Rijksarchief Drenthe.

kanaal op een strategische plek. Dus was het logisch dat de tarieven hier hoog waren en wie het niet beviel kon langs een lange omweg varen. Natuurlijk betaalden de eigen schepen van de firma Scholten niets en het kon ook gebeuren dat schippers met vracht voor of van de firma ook een erg aantrekkelijk tarief kregen. Vreemde schippers moesten de volle prijs betalen. 'Vaar maar om' riep de sluiswachter dan. Via de omweg langs Bargercompascuum varen kon natuurlijk ook. Ondenkbaar natuurlijk want schippers hadden altijd een vreselijke haast en deze omweg kon wel een dag kosten op de route naar het noorden. De schippers roerden zich en zelfs de nationale vakpers meldde de klachten van de schippers. Het weekblad *Schuttevaer* voerde de boventoon; vooral in de edities in het jaar 1932 verschenen artikelen over de tarieven in het Scholtenskanaal. Het conflict liep zo hoog op dat zelfs de minister er aan te pas kwam; hij stelde een onderzoek in. Scholten hield natuurlijk voet bij stuk. Na het onderzoek bleek uit het rapport van ingenieur A.H. Fabius op 14 juli 1934 dat de tol voor een schip van 60 ton 0,99 cent diende te bedragen om winst op te leveren voor de NV. *Klazienaveen*. Dit was nog steeds erg duur voor die tijd. Het blijkt zelfs, dat in 1934 de NV. *Klazienaveen* nog slechts 4,4 kilometer kanaal beheerde. Dit houdt dus in dat men 1,51 gulden per ton kwijt was voor slechts 4,4 kilometer kanaal! De schippers hadden dus wel een punt, maar uit niets blijkt dat de tol verlaagd werd. De Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat keurde het rapport goed op 3 augustus 1934.¹⁸



Veel effect had het niet op de drukte bij de sluisen op Klazienaveen-Noord en Bargercompascuum. Volgens een rapport van de Commissie Normalisatie scheepvaartwegen uit 1949 blijkt dat het scheepvaartverkeer op de kanalen in Zuidoost-Drenthe in de periode 1930-1940 stabiel is gebleven. De omvang was zelfs toegenomen; op het Scholtenskanaal met 220 procent! In de

¹⁸ Bron: rapport van ingenieur Fabius. Archief Rijkswaterstaat no.3193, D2 1934 en 1551-C, Rijksarchief Drenthe; <http://nl.wikipedia.org/wiki/Scholtenskanaal>

oorlogsjaren 1940-1945 was er wederom sprake van een toename door de benzineschaarste en de toename van turftransporten door energiegebrek¹⁹.

Gedurende de jaren dertig was het dus een drukte van belang rond de sluisen in de Veenkoloniale kanalen. De schippers bepaalden het beeld en ze joegen hun bevrachters op. Oudere inwoners herinneren zich dit nog levendig: "...soms in 2.5 uur 60 tot 70 ton laden. Plank over schip, lange koele, 2 man er voor; dikke duvels die schippers. Ik snap nait dat ik 90 jaar worden bin. Met aardappels was het echt gekkenwerk; laden als idioten!" De 90-jarige kan boeiend vertellen over deze periode. Een tijd waarin vooral de vrouwen de turf moesten stouwen op de schepen en regelmatig zagen we ook dat vrouwen 'in de zeel' liepen en zodoende het schip bij windstille trokken.

Als het schip geladen was dan wilde de schipper direct weg. Het beeld was dat schepen getrokken werden, soms zeilden ze ook en later werden ze geduwd door motorbootjes middels een zijaandrijving. Maar het meest in het geheugen gegrift is de scheepsjager. Dit was de man die ingehuurd kon worden om het schip te trekken. De scheepsjager had een paard, vaak een oud paard, om de nek van het paard hing dan een trekzeel, een jagerslijn en een scheepsjagersknuppel. Iedereen die deze tijd heeft meegemaakt heeft wel een verhaal over een scheepsjager. En in combinatie met het boek van Derk Gort *Aan het veen verknocht* is er een mooie reconstructie te maken van het leven bij de sluis.

Alleen gehaaide scheepsjagers waren in staat een goede boterham met dit werk te verdienen. Het kwam op het aannemen van een schip aan. Je moest goed op de hoogte zijn van de afstanden en hoeveel tijd je nodig had om een schip ergens naartoe te brengen. En je moet kijken hoe breed het is, en of het niet te diep ligt, want dan moest je het over de bodem trekken. En ook wanneer je een leeg schip met veel tuig tegen een straffe wind in moest trekken, moest je dat in de prijs berekenen. Anders had je zo'n dag een strop. (Gort, pp.1995, 218)

Er was een reglement waar de scheepsjager zich aan moest houden. Er stond bijvoorbeeld iets in over het strijken van lijnen met het oog op voorrang van op- of afvaart en van lege of geladen schepen. Bij één stoot op de hoorn passeerde een schip een tegemoetkomend schip links, bij twee stoten rechts. Om de jagerslijn te redden, moest ook de scheepsjager daar wat vanaf weten. Bij iedere sluis was een horizontale paal op stutten, waar de paarden aangebonden konden worden en werden gevoerd tijdens het schutten. In het najaar was het met de afvaart van geladen en de opvaart van lege turfschepen erg druk in de kanaalstreek van Wildervank tot Ter Apel. Daar kwamen tijdens de oogst de aardappel- en bietenschepen ook nog bij. Dan stonden er soms wel tien tot vijftien paarden aan de paal. Bij een sluis was vaak ook een café. Sommige scheepsjagers namen wel eens te veel drank in. Zij waren beter voor zichzelf dan voor hun paard. Als zo'n jager bij het verlaten van de sluis dronken achter zijn paard liep en zijn paard niet goed verzorgde, kon de veldwachter hem een bekeuring uitschrijven. Dan was hij zijn koperen plaat en dus zijn vergunning kwijt.

De scheepsjager kwam over het algemeen 's nachts thuis; soms erg laat of diep in de nacht. Dat werd dan meestal veroorzaakt door de onervarenheid van de scheepsjager: hij bracht de schepen dan te ver weg, ze lagen te diep of hij nam een schip aan met een hoge bovenlast, dat tegen de wind in moest varen. Bij het invallen van de winter werd het paard meestal verkocht.

Direct na de Tweede Wereldoorlog kwam het verkeer op de kanalen onder druk te staan. Dit werd vooral veroorzaakt door de vele vrachtwagens die na de oorlog op de markt kwamen. Ook in Emmen en omgeving kwamen de eerste truckers- en legertrucks van 5 ton naar Emmen die de producten van het land haalden en naar het spoor toebrachten. Deze nieuwe vorm van vervoer was praktisch en vooral snel. Het effect op de scheepvaart was merkbaar en er gingen steeds meer stemmen op om bruggen te vervangen door dammen en kanalen te sluiten. Het weekblad *Schuttevaer* kopte op 7 mei 1949 'Sluiting van kanalen in het Noorden?' Geleidelijk aan nam de waarde van het Scholtenskanaal voor de scheepvaart af en in 1969 werd het kanaal voor de scheepvaart gesloten. In een gesprek met mevrouw Tabak en haar burens werd gezegd: "In 1970 was alles over".

De sluis werd afgesloten, de winkels verloren geleidelijk aan hun functie en Klazienaveen-Noord werd al met al een gewoon dorpje met een bijzonder verleden.

¹⁹ Rapport betreffende de wenselijkheid tot voortzetting van de exploitatie als scheepvaartweg van enige kanalen in de provincie Drenthe. Commissie Normalisatie Scheepvaartwegen in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel, 10 februari 1949. Archief Gedeputeerde Staten, 797-1949, Rijksarchief Drenthe.

5 TOEKOMST

5.1 Een toekomst voor het kanalenstelsel

5.1.1 Inleiding

De Veenkoloniale kanalen zijn ontzettend belangrijk, zowel voor het landschap als voor de mensen. In de vorige hoofdstukken is dit duidelijk geworden. Daarom is het belangrijk om actief te zoeken naar een toekomst voor dit indrukwekkende kanalenstelsel. Vaarrecreatie en revitalisering van kanalen in dorpen om de woonomgeving te versterken is een succesvolle aanpak gebleken, maar het betreft maar een deel van het totale systeem. In dit hoofdstuk wil ik de mogelijkheden verkennen

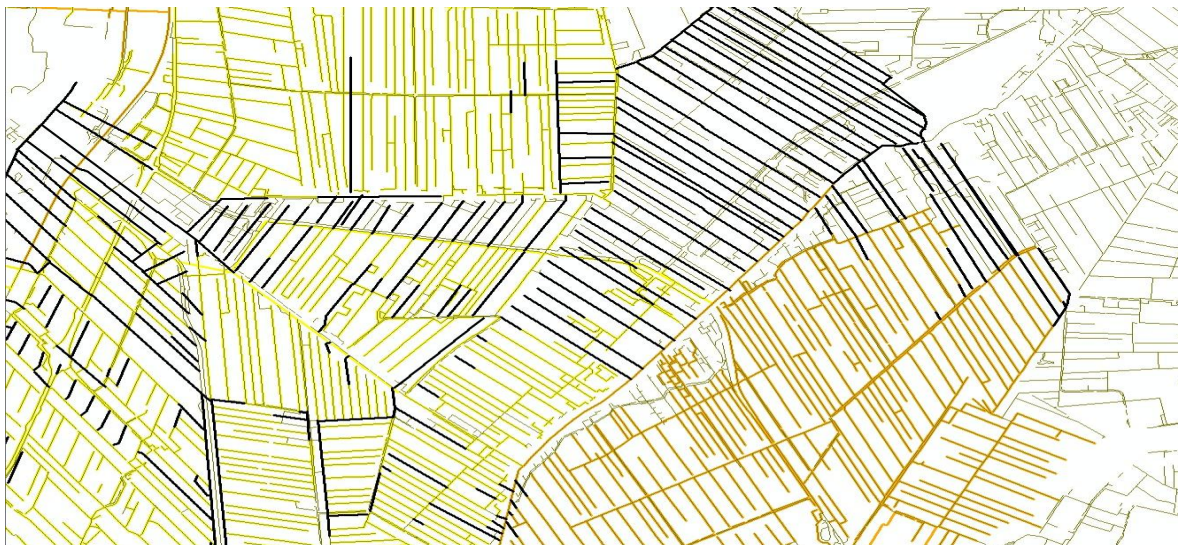
5.1.2 Digitaliseren

In het kader van het onderzoek ten behoeve van mijn profielwerkstuk wilde ik echt iets nieuws toevoegen aan de bestaande kennis. Het leek mij fantastisch om een methode te ontwikkelen waarbij zowel het gedempte als het huidige kanalenstelsel wordt gedigitaliseerd zodat de mogelijkheid ontstaat een beter overzicht te krijgen van het kanalenstelsel in haar grootste omvang (1950). Hiermee zou de kennis over dit kanalenstelsel als drager van het Veenkoloniale landschap voor iedereen veel toegankelijker worden en kan men zich ook meer bewust worden van dit bijzonder waardevolle cultuurhistorisch erfgoed. Als dit erfgoed gedigitaliseerd wordt dan kan men bijvoorbeeld de totale lengte van de kanalen en wijken in kilometers in beeld krijgen, waar de kanalen en wijken lagen of hoeveel water daarin geborgen kon worden. Ook kan men zien waar kanalen en wijken gedempt zijn en bijvoorbeeld onderzoek doen naar het (verontreinigde?) materiaal waarmee deze kanalen destijds gedempt zijn. Hierdoor ontstaat een digitaal bestand waarin door en vanuit verschillende media veel verschillende gegevens (foto's, rapporten, kaarten, muziek, persoonlijke verhalen, historische overzichten, statistische data, etc.) middels de digitale kaart toegankelijk gemaakt worden voor publiek, bedrijven en overheid. Met dit bestand krijgt de regio Veenkoloniën een waardevol instrument ter beschikking voor bewonersinformatie, recreatie, toerisme, planning en voorlichting. En wat ik persoonlijk ook belangrijk vind is dat dit digitale bestand een monument wordt voor de mensen die gedurende 400 jaar continu aan het Veenkoloniale kanalenstelsel gewerkt hebben.

5.1.3 Voor gek verklaard

Om deze digitalisering mogelijk te maken ben ik in gesprek gegaan met de coördinator van het bureau Agenda voor de Veenkoloniën, de heer K. Munneke te Stadskanaal. Ik heb hem mijn plan voorgelegd. Dat viel in goede aarde, vooral ook omdat in september 2011 een internationaal kanalencongres in Groningen werd gehouden waar wat hem betrof mijn digitaliseringproject op de agenda kon komen. Daarop heb ik mijn plan voorgelegd aan de heer M. Gerding, organisator van het kanalencongres, in dit gesprek werd ik in eerste instantie voor gek verklaard. De heer Gerding geloofde niet dat het mogelijk zou zijn om in enkele maanden tijd alle Veenkoloniale kanalen te digitaliseren, daar ik meer dan 250.000 handelingen zou moeten verrichten en dat de benodigde software extreem kostbaar is. Maar hij vond het wel een leuk idee. Toen ben ik teruggegaan naar de heer Munneke. Hij gaf aan dat hij wel beperkt geld beschikbaar had en dat ik moest onderhandelen met het Centrum voor Ruimtelijke Informatiekunde Groningen (CRIG) van de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de RUG. De coördinator van het CRIG, de heer M. de Bakker, vond dit wel een heel ambitieus idee, maar hij was graag bereid om mij te helpen. Samen met hem heb ik het plan van aanpak: "GIS Kanalen in de Veenkoloniën, ontwikkeling in de tijd" uitgewerkt om zodoende het kanalenstelsel van de regio Veenkoloniën in beeld te brengen in haar historisch ontwikkelingsproces en dit te digitaliseren in GIS (Geografisch Informatie Systeem). Het optimale kaartbeeld als eindbeeld van het Veenkoloniale *landschap* (zie *kaartbeeld topografische kaarten rond 1940*) kent een indrukwekkend en inspirerend beeld en is resultaat van een vier eeuwen durend permanent proces van ontwikkelen, plannen en vooral graven; elk jaar maar weer met honderden kanaalgravers op blote voeten in de veenondergrond. Hiermee is waarschijnlijk een van meest complexe waterstaatkundige werken ter wereld ontstaan, met een lengte van duizenden kilometers. Dit systeem, aangekleed met bruggen, sluisen,

brugwachterwoningen, rolpalen, polders, molens, scheepswerven moet indrukwekkend geweest zijn. Jammer genoeg is het systeem ingrijpend beschadigd; veel kanalen en wijken zijn gedempt.



Uitsnede uit het Gisbestand, de gele kanaalvakken bestaan nog; de zwarte zijn gedempt

De interesse van de universiteit in mijn plan motiveerde de heer De Bakker als volgt: *'In het licht van de huidige transitieprocessen in de Veenkoloniën waarbij het watertekort (gebrek aan 10 miljoen m³ water per jaar), de modernisering van de landbouw, de transitie van werken naar wonen en de landschappelijke herwaardering centraal staan, is een dynamisch GIS-bestand van het oorspronkelijke kanalsysteem wenselijk'*. Een interactief GIS-bestand waarop de basisstructuur van de kanalen en wijken zijn uitgewerkt en waarop aanvullende data tot in het oneindige kunnen worden toegevoegd (sociaaleconomisch, waterstaattechnisch, cultuurhistorisch, bodemkundig, etc). Het accent ligt daarbij voorlopig op de kanalen die van 1602 tot aan 1940 in een permanent proces zijn gegraven. Het *plan van aanpak* ziet er als volgt uit:

5.1.4 Plan van aanpak

Doel van dit Plan van Aanpak is om in een Geografisch Informatie Systeem (GIS) data te verzamelen om de ontwikkeling van het kanalen systeem in de Veenkoloniën (Drenthe en Groningen) in kaart te brengen. Het project kan in een aantal fasen onderscheiden worden:

1. Proof of concept: eerste grove opbouw van het watersysteem
2. Nadere uitwerking, waarbij het tijdsaspect wordt gedetailleerd aan de hand van externe bronnen.
3. Data publiceren via een website

Elke fase zal afgesloten worden door presentaties en publicaties (onder andere mijn profielwerkstuk).

De opbouw van het bestand zal zoveel mogelijk²⁰ als open data beschikbaar gesteld worden.

Plan van Aanpak Fase 1: Proof of Concept

Betrokkenen:

Maurits Foorthuis: vertegenwoordiger opdrachtgever (leerling WLG en student/leerling coördinator)

Marijn de Bakker, CRIG: projectleider en GIS deskundige

Elena Uibel, CRIG: technisch GIS specialist

Leerlingen Praedinius gymnasium, invoer en digitalisering kanalen

Op te leveren producten:

1. Geo-database van het oorspronkelijk kanalen systemen (op basis van Top10NL), aangevuld met gedigitaliseerde kanalen op basis van luchtfoto's en aannames.
2. Simulatie van groei (op basis van aanname snelheid uitbreiding)

²⁰ Onderzocht moet worden in hoeverre dat kan met data, geleverd door het Kadaster/Waterschap Hunze en Aa's

3. Rapportage met aanbevelingen voor vervolg
4. Presentatie door Maurits Foorthuis op internationaal congres

Activiteiten

1. Projectleiding
2. Overleg met opdrachtgever
3. Verzamelen basisdata (Top10NL, luchtfoto's, waterschapsdata)
4. Instructie leerlingen t.b.v. digitaliseren
5. Digitaliseren
6. Controle op aangeleverde data
7. Tijdsaspect toedelen aan gegevens
8. Simulatie maken
9. Rapportage
10. Ondersteuning presentatie

5.1.5 Aan het werk

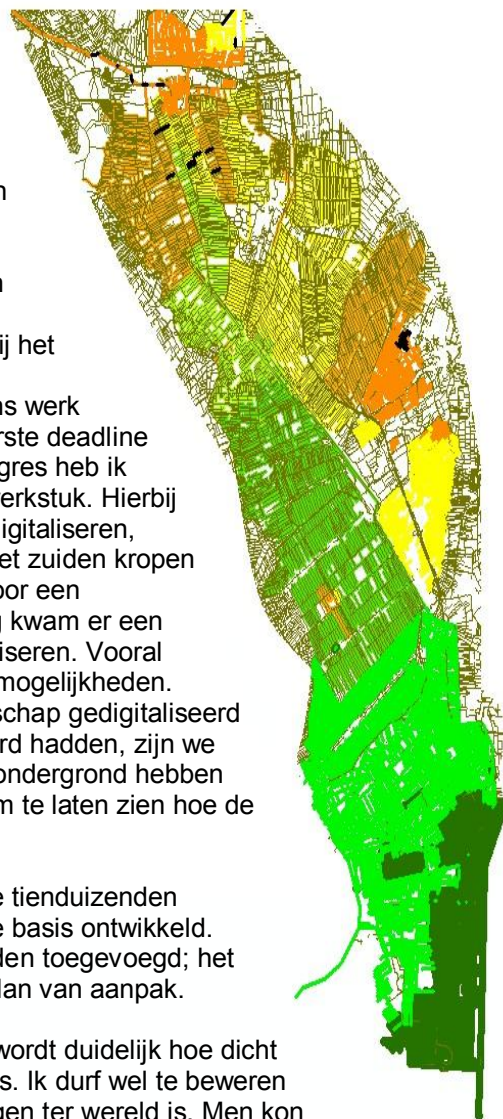
In juni 2011 hebben we een inventarisatie van de nog overgebleven kanalen en wijken van het Waterschap Hunze en Aa's gekregen. Uit deze inventarisatie is gebleken dat het Veenkoloniale kanaalsysteem uit 25.300 zogenaamde *kanaalvakken* bestaat; nog open stukken kanaal. Deze kanaalvakken variëren van dertig centimeter tot zeven kilometer.

In juli 2011 heb ik een cursus GIS gevolgd, samen met mijn aardrijkskundedocenten de heren Ten Brummelhuis, Mulder en Van der Schaaf. Enkele dagen later hebben mijn broer, Lodewijck Foorthuis en zijn vriendin Marit de Jong een uitgebreidere cursus GIS gevolgd. Na deze cursus heeft mijn broer de leiding van het digitaliseren op zich genomen. Samen met zijn vriendin hebben we stuk voor stuk alle kanalen in de Veenkoloniën gedigitaliseerd. Hiervoor gebruikten we oude atlanten en de inventarisatie van het waterschap; we moesten vooral op de grens van de regio Veenkoloniën vanuit de oude atlanten bepalen welke kanalen en wijken wel en welke niet bij het Veenkoloniale kanaalsysteem horen.

We hadden maandelijks besprekingen op de universiteit en ons werk werd telkens gecontroleerd door de heer De Bakker. Onze eerste deadline was 20 september; The World Canals Conference. Op dit congres heb ik samen met mijn vader een lezing gehouden over mijn profielwerkstuk. Hierbij lieten we een simulatie zien van de stand van zaken van het digitaliseren, waarop te zien was hoe de kanalen vanuit het noorden naar het zuiden kropen en het veen ontgonnen werd. Deze lezing werd bijgewoond door een internationaal gezelschap van circa 50 mensen, na mijn lezing kwam er een interessante discussie op gang over de waarde van het digitaliseren. Vooral professor Strijker mengde zich in deze discussie, hij ziet veel mogelijkheden. In november 2011 hadden we de inventarisatie van het waterschap gedigitaliseerd (zie printscreen hiernaast). Toen we alle kanalen gedigitaliseerd hadden, zijn we begonnen met de gedempte kanalen in kaart te brengen. Als ondergrond hebben we een topografische kaart uit 1940 gebruikt. Ons doel was om te laten zien hoe de kanalen na 1960 massaal verdwenen.

De eerste stap die we gezet hebben is het digitaliseren van de tienduizenden kanaalvakken op een geografische ondergrond. Hiermee is de basis ontwikkeld. Vervolgens kunnen aanvullende data tot in het oneindige worden toegevoegd; het laatste zal een vervolgfase zijn en is geen onderdeel van dit plan van aanpak.

Op de kaarten op pag. 6 en 52, maar ook de kaart hiernaast wordt duidelijk hoe dicht het netwerk van bevaarbare waterwegen in de Veenkoloniën is. Ik durf wel te beweren dat dit netwerk het grootste bevaarbare netwerk van waterwegen ter wereld is. Men kon met een schip van de stad Groningen tot in de verste uithoeken van de Veenkoloniën varen.



Uit deze kaart blijkt des te meer dat de kanalen de identiteit van de Veenkoloniën vormen. Er moeten toch, behalve 'bezienswaardigheid', meer functies voor deze kanalen te bedenken zijn.

5.2 Andere functies; out of the box

Daarom heb ik enkele onderzoekers en specialisten gevraagd naar hun mening over toekomstmogelijkheden voor de Veenkoloniale kanalen. Ik heb hen vier vragen gesteld:

Vraag 1: vormen de kanalen die gedempt zijn met industrieel afval een gevaar voor de volksgezondheid?

Dr. D.J. Stobbelaar, lector groene kennis voor burgers, Hogeschool van Hall Larenstein te Velp:
"Dat is afhankelijk van het soort afval en de wijze waarop het eventueel in contact kan komen met de bevolking (grondwaterstromen?)"

Ir. W. Heijnen, beleidsmedewerker Strategie van Waterschap Hunze en Aa's te Veendam:
"Nee, geen direct gevaar voor de volksgezondheid. De eventueel aanwezige verontreiniging ligt wel weer zo diep dat het onder de bouwvoor is weggewerkt. Het verontreinigen van bodem en grondwater is natuurlijk wel een punt en misschien is het wel een tikkende tijdbom. Niemand kan vertellen wat er aan rommel de grond in is gegaan in de tijd voordat het huisvuil huis-aan-huis werd opgehaald. Daarbij is industrieel afval ook hier en daar wel een probleem (denk aan het Ceresmeer Stadskanaal waar Philips het meer voor afval gebruikte), maar zijn het vooral de particulieren/boeren zelf geweest die de einden van veel wijken hebben gedempt met huishoudelijk en ander afval dat vrijkwam op het bedrijf (of "kennissen"). Een voorbeeld van een VW kever onderstel, vaten en banden heb ik naar boven zien komen bij een te verlengen wijk."

Drs. T. van Heuvelen, teamleider milieukunde Hogeschool van Hall Larenstein te Leeuwarden:
"Hangt ervan af welk afval in de grond zit. Ik weet wel dat het inderdaad gebeurd is. Daarvoor zou je monsters moeten nemen? Mijn collega's Roelof Eleveld en Leo Bentvelzen (allebei milieuexperts op gebied van bodemvervuiling en sanering) zouden je hiermee op weg kunnen helpen."

Dr. J.N.H. Elerie, historisch geograaf en publicist:
"De meeste kanalen zijn opgevuld met boorafval van de NAM. Dit afval is niet gevaarlijk en staat niet hoog op de lijst van te verwijderen afval."

Prof. Dr. D. Strijker, hoogleraar Plattelandsontwikkeling Rijksuniversiteit Groningen:
"Er zijn zeker kanalen en wijken gedempt met afval. Er is absoluut niet in kaart gebracht welke wel en welke niet."

Dr. C. Kwakernaak, fysisch geograaf en onderzoeker Wageningen UR - Alterra
"Lastige vraag om in het algemeen te beantwoorden. Allereerst hangt het ervan af uit welke stoffen de verontreiniging bestaat. Veel organische verontreinigingen (zoals PAK's) breken na een bepaalde periode af in onschadelijke stoffen als ze aan de lucht (zuurstof) worden blootgesteld of in planten worden opgenomen. Zware metalen blijven daarentegen immobiel (dus worden niet opgenomen) als ze onder anaerobe (zuurstofloze) omstandigheden verkeren, dus bv. permanent onder water. Asbest is alleen gevaarlijk als je eraan gaat rommelen, dat moet je vooral zo laten zitten zoals het zit, anders kun je vezels inademen. Voor de volksgezondheid is het van belang dat de vervuiling zich niet als vervuiling gaat verspreiden (van immobiel naar mobiel wordt, als stof in de lucht komt etc) en dat afbreekbare vervuiling de tijd krijgt om daadwerkelijk af te breken in ongevaarlijke stoffen. Verder is van belang welke functie de kanalen vervullen. Veel kanalen zijn gedempt om ze te gaan gebruiken als wegen. Daar zit de vervuiling behoorlijk veilig onder, maar je zou wel eventuele uitspoeling naar bv. bermsloten in de gaten moeten houden. Als je er gewassen op gaat telen, dan wordt vervuiling natuurlijk veel riskanter."

Drs. G. Koopman, docent milieukunde en plattelandsvernieuwing (publicist) Hogeschool van Hall Larenstein te Leeuwarden:
"Hier is alleen wat over te zeggen als je weet wat is gestort en waar dat is gestort. Ik weet (maar heb dat vooral van horen zeggen), dat er ziekenhuisafval is gedumpt. Ook afval van de NAM. Dit is

allemaal geen lekker spul. Als je daarin gaat trekken, kan dat zeker gevaar opleveren. In welke mate, dat hangt er vanaf wat er in zit en hoe het zich kan verspreiden via lucht of water. Hier zou uitgebreid historisch onderzoek naar gedaan moeten worden. Nadeel zal zijn dat niet goed geregistreerd is wat waar in gekieperd is. Kaartenonderzoek (jouw gis-database) kan een mooi hulpmiddel zijn om te zien welke wijken in welke periode zijn gedempt. Daar zou ook via booronderzoek en analyses van monsters plaats kunnen vinden. Het zal waarschijnlijk moeilijk zijn om hier in jouw pws-periode iets zinnigs over te zeggen. Wel kun je aanbevelingen geven over hoe dit aan te pakken.”

Vraag 2: Kunnen de gedempte kanalen weer heropend worden om zo de benodigde jaarlijkse waterhoeveelheid van tien miljoen kubieke meter op te slaan in de Veenkoloniën zelf, in plaats van het jaarlijks uit het IJsselmeer te pompen?

Dr. D.J. Stobbelaar, lector van lectoraat Geïntegreerd Natuur- en Landschapsbeheer Hogeschool van Hall Larenstein te Velp:

“Dat is een interessant concept, waarbij je rekening moet houden met de (on)mogelijkheid om het peil van de kanalen te verhogen (voor het extra water).”

Ing. W. Heijnen, watersysteemcoördinator Veenkoloniën van Waterschap Hunze en Aa's te Veendam:

“Uit het IJsselmeer krijgen de Veenkoloniën (Groningen en Drenthe) samen jaarlijks ca. 45 miljoen m³ uit het IJsselmeer. De ca. 10 miljoen m³ extra is de prognose voor de klimaatverandering (langere perioden van droogte in de zomers). Belangrijk nu is het behouden en beschermen van wat er nog is. Verlande wijken of een deels teruggebrachte brede wijk naar een smalle sloot zijn eventueel nog terug te brengen in oude staat (verbreding). Dan moet daar de eigenaar wel willen meewerken. Demping van de wijken wordt niet meer toegestaan en is hier dus een watervergunning voor nodig. Handhaving en controle hierop is dan meer het probleem. Een trend is de toename aan veehouderijen (weidegronden) en het daarmee minder problemen hebben met hogere grondwaterstanden, m.a.w. de sloot kan wel dicht want het belang van water is bij deze bedrijven minder.

De ruimte voor water moet zeker wel gevonden worden in de wijken en kanalen. Sturen op behouden, beschermen en eventueel binnen gebiedsontwikkelingen terugbrengen is nodig. Als je voor de zomer ergens 45 milj.m³ moet parkeren, zonder daarbij tot wateroverlast te zorgen bij de grondgebruikers (willen in het voorjaar op een droge kavel aan het werk en in deze periode het land op om te oogsten. M.a.w. ze willen het land goed kunnen bewerken en dus geen hogere waterpeilen in de wijken en kanalen.”

Dr. J.N.H. Elerie, historisch-geograaf en publicist:

“In principe is dat natuurlijk mogelijk en ik weet dat er in het verleden in verschillende ontwerpstudies naar gezocht is. Maar een dergelijk project is alleen rendabel als het water een hoge kwaliteit krijgt, bijvoorbeeld als drinkwaterwinning of proceswater. De huidige bulklandbouw is niet geïnteresseerd in een dergelijke investering.”

Prof. Dr. D. Strijker, hoogleraar plattelandsontwikkeling Rijksuniversiteit Groningen:

“Op basis van jullie kaart van kanalen kun je uitrekenen hoeveel kanaal je nodig hebt voor 10 miljoen kuub. Vervolgens valt er wel een slag te slaan naar de kosten van het weer open maken. Die zijn zo ongeveer gelijk aan die van het graven van een nieuw kanaal. Voor de vaarverbinding is bij Annerveenschekanaal een nieuw stuk gegraven. Daar kun je de kosten per kilometer van nemen.”

Dr. C. Kwakernaak, fysisch geograaf en onderzoeker Wageningen UR - Alterra:

“Of je kanalen weer kunt openen hangt allereerst natuurlijk af van hoe die voormalige kanalen nu gebruikt worden. Als het wegen zijn geworden (is vaak het geval) dan is heropening van kanalen natuurlijk lastig. Maar als het toch lukt om kanalen te heropenen dan heb je er voor waterberging alleen wat aan als het waterpeil in het kanaal mag fluctueren. Hoeveel berging je ermee realiseert bereken je door de lengte van het kanaal te vermenigvuldigen met de hoogteverschil tussen het gemiddeld kanaalpeil en het maximaal toelaatbare kanaalpeil.”

Drs. G. Koopman, docent milieukunde en plattelandsvernieuwing (publicist) Hogeschool van Hall Larenstein te Leeuwarden:

“Dit is juist wat wij de afgelopen jaren hebben onderzocht in de verschillende deelgebieden. Denk er wel om dat het hier in mindere mate om kanalen gaat. Het gaat vooral om de wijken en wijkenstructuren: de haarvaten van de Veenkoloniën.”

Vraag 3: Is het mogelijk om in de kanalen bijvoorbeeld energieopwekkende algen te kweken of andere energiebronnen vorm te geven?

Lector Dr. H. Derksen, lector Biobased Economy Hogeschool van Hall Larenstein te Leeuwarden:

“Voor algenteelt heb je rond te pompen systemen nodig die van voldoende mineralen en ook toegevoegde (= doorgeborrelde) CO2 voorzien kunnen worden. Hoewel ik het qua ruimtelijke ordening een leuk idee vind, lijkt het me onpraktisch om kanalen op die manier voor algenteelt te gebruiken. Zeker voor energie: dit is ook in geoptimaliseerde systemen (in bassins en zo) onder Nederlandse temperatuur en zonlicht condities sowieso onrendabel. Een alternatief zou nog wel eendenkroos kunnen zijn: deze aquatische biomassa wordt steeds meer onderzocht voor nieuwe toepassingen. Het groeit ongeveer even snel als algen (20 ton/ha/jaar) maar is veel eenvoudiger (en dus goedkoper) qua teelt en verwerking. Bovendien haalt het mineralen uit het water en voorkomt zo eutrofiëring. Toepassingen voor het in de vrije natuur geproduceerde kroos moet je vanwege allerlei regelgeving vooral zoeken in niet-voedsel toepassingen, zoals technische eiwitten en vezel voor bijv. papier. Puur voor energie kan eendenkroosteelt, net als algen, economisch gezien niet uit in Nederland. Tenzij je kosten in rekening kan brengen voor het “opschonen” van de waterwegen (een bedrijf als Aquaphyto reinigt afvalwater met de-icing middelen op Schiphol mbv algen en brengt daar kosten voor in rekening: dat is wel een rendabel model).

Overigens wordt o.a. in zuidoost Azië ook eendenkroos gekweekt ten behoeve van Tilapia of graskarper teelt. Zoiets zou je je ook voor kunnen stellen in de Veenkoloniën: dat je in de kanalen vis kweekt die dan gevoed worden door de eendenkroos die op het wateroppervlak groeit.

Technisch zou dat moeten kunnen lijkt mij, echter bij mijn weten is dat vanwege regelgeving (nog) niet toegestaan in Nederland. Tenzij je het vismeel dan weer als voedingsbron voor bijv. paling of andere carnivore vissen kunt gebruiken? Misschien leuk om daar eens over door te denken en uit te zoeken wat kan en mag.”

Ing. W. Heijnen, watersysteemcoördinator Veenkoloniën van Waterschap Hunze en Aa's te Veendam:

“Bedenk wel met alles wat je bedenkt, er een verantwoordelijkheid ligt voor een ecologische gezonde balans in het watersysteem. Dus de flora en fauna en de waterkwaliteit moeten nog steeds in balans gebracht worden en blijven.”

Dr. J.N.H. Elerie, historisch-geograaf en publicist:

“Algen zijn moeilijk in de hand te houden in kanalen: zij verstikken het leven doordat ze alle zuurstof opsouperen. Je zult dus aparte kweekbassins moeten ontwikkelen. Wageningen doet al experimenten in een gesloten systeem van plastic buizen.”

Prof. Dr. D. Strijker, hoogleraar plattelandsontwikkeling Rijksuniversiteit Groningen:

“Algen telen in de kanalen wordt een smeerbeel, het positieve van een kanaal doe je dan teniet.”

Dr. C. Kwakernaak, fysisch geograaf en onderzoeker Wageningen UR - Alterra:

“Voor algenteelt heb je vooral ondiep water waarin het zonlicht tot de bodem kan doordringen nodig. Verder kost algenteelt behoorlijk wat energie voor doorstroming. Zie artikel uit Intermediair hierover. Dit lijkt me dus niet zo voor de hand liggen bij kanalen.”

Drs. G. Koopman, docent milieukunde en plattelandsvernieuwing (publicist) Hogeschool van Hall Larenstein te Leeuwarden:

“Dit lijkt mij prima mogelijk, maar dan zul je de omstandigheden wel aan moeten passen. Voor algen heb je voedselrijk water nodig en dat is niet echt bevorderlijk voor de waterkwaliteit. Je zult er dan voor moeten zorgen dat er geen sprake is van stromend water. Je zou dan bijvoorbeeld wijken kunnen isoleren en in kunnen richten voor iets als algenkweek. Je hebt dan meerdere vliegen in een klap: een uitbreiding van je waterstelsel, een economisch gebruik van het water en het

revitaliseren van een cultuurhistorisch waardevol landschapsstelsel. Je zou ook kunnen denken aan waterkrachtenergie. Je wilt water namelijk zo lang mogelijk vasthouden en als je dat dan laat 'ontsnappen' via waterkrachtturbines heb je Veenkoloniale groene stroom...

Vraag 4: Is het mogelijk om de kanalen te gebruiken voor bijvoorbeeld het kweken van vis? Met andere woorden zijn er nieuwe economische functies te bedenken?

Dr. D.J. Stobbelaar, lector van lectoraat Geïntegreerd Natuur- en Landschapsbeheer Hogeschool van Hall Larenstein te Velp:

"Bis. Dit zijn wel wezenlijke vragen voor de ontwikkeling van de streek, waar echter niet op een achternamiddag antwoord op te geven is. Je zou iemand moeten vinden die ondernemend bezig is in de streek, die zou deze vragen beter kunnen beantwoorden.

W. Heijnen, watersysteemcoördinator Veenkoloniën van Waterschap Hunze en Aa's te Veendam:
"Als de vorige vraag. Het kan mogelijk zijn, maar denk daarbij wel aan de bestaande verantwoordelijkheden voor ons natuur op land en in het water."

Drs. T. van Heuvelen, teamleider milieukunde Hogeschool van Hall Larenstein te Leeuwarden:
"Tja, wellicht."

Dr. J.N.H. Elerie, historisch-geograaf en publicist:

"Ook het kweken van vis is alleen te reguleren en rendabel te maken in een gesloten systeem. Er zijn al verschillende palingboeren in de veenkoloniën.

Het lijkt me verstandig om eens met Alterra in Wageningen contact op te nemen over deze problematiek. Persoonlijk zie ik toekomst in de veenkoloniën voor irrigatiesystemen voor de verbouw van hoogwaardige genetisch gemodificeerde gewassen."

Dr. C. Kwakernaak, fysisch geograaf en onderzoeker Wageningen UR-Alterra:

"Ik ben geen viskweek specialist. Voor zover ik weet vindt viskweek in NL alleen in bassins plaats onder geconditioneerde omstandigheden. Je moet voor viskweek n.l. een goed uitgebalanceerd systeem opzetten met voldoende visvoer, bescherming tegen (vries)kou, afbraak van meststoffen etc. Lijkt me dus niet iets om in kanalen te gaan doen."

5.3 Nieuw leven voor kanalen - Vervolgconclusies

De experts die ik benaderde delen mijn enthousiasme met betrekking tot de waarde van het Veenkoloniale kanalenstelsel. Eigenlijk hadden allen ook wel kennis, onderzoeksmateriaal of verwijzingen naar mogelijkheden om delen van dit kanalenstelsel en dan met name de wijken te heropenen en nieuwe functies te geven. Ook kreeg ik veel positieve reacties op het GIS-bestand.

5.3.1 Afval

De experts zijn het niet met elkaar eens wat betreft de schadelijkheid van het afval waarmee de kanalen zijn gedempt. Wat wel duidelijk is, is dat niemand precies weet wat nou waar gedempt is en of het schadelijk is. Het lijkt onschadelijk, maar het zou evengoed een 'tikkende tijdbom' kunnen zijn. Het is blijkbaar nooit onderzocht. 'Hier zou uitgebreid historisch onderzoek naar gedaan moeten worden.' Zo luidt het advies van de heer Koopman. Hij vervolgt: 'Nadeel zal zijn dat niet goed geregistreerd is wat waar in gekieperd is. Kaartenonderzoek (jouw gis-database) kan een mooi hulpmiddel zijn om te zien welke wijken in welke periode zijn gedempt.'

5.3.2 Wateropslag

Het is iedereen wel duidelijk dat, zoals Heijnen zegt, de ruimte voor water zeker wel gevonden moet worden in de wijken en kanalen, sturen op behouden, beschermen en eventueel binnen gebiedsontwikkelingen terugbrengen is nodig. Dat er mogelijkheden zijn op het gebied van de opslag van gebiedseigen water staat wel vast. Hier liggen echte kansen.

5.3.3 Algenkweek

Algenkweek is in principe niet rendabel, slecht voor de waterkwaliteit en 'het ziet er niet uit'. Wat wel een mogelijkheid is, is eendenkroos in een geïsoleerde wijk kweken. Je zou dan in zo'n wijk

vissen kunnen kweken die zich voeden met het eendenkroos. Dit zou in principe niet veel geld moeten kosten en is dus rendabel en daarbij geeft het de 'nutteloze' wijken een nieuwe functie.

5.3.4 Nieuwe functies

Nieuwe functies zoals viskweek kunnen rendabel zijn, maar er zitten ook genoeg nadelen aan, bijvoorbeeld temperatuurregeling in de kanalen en afbraak van meststoffen etc. Hier moet dus grondig onderzoek naar worden gedaan voordat hier een uitspraak over kan worden gedaan. Elerie ziet 'een toekomst in de veenkoloniën voor irrigatiesystemen voor de verbouw van hoogwaardige genetisch gemodificeerde gewassen'. Maar ook op het gebied van bio-energie en nieuwe teelten zijn er mogelijkheden om bestaande en nieuwe kanalen te benutten.

5.4 Conclusies: Nieuwe vaart in de Veenkoloniale kanalen

De wetenschappers hadden maar een kleine voorzet nodig om tot interessante gedachten te komen waarmee de kanalen en wijken nieuwe functies zouden kunnen krijgen en waarmee ook gedempte kanalen heropend zouden kunnen worden en opnieuw gebruikt. Langs deze weg wordt de beleving van het landschap sterker. Eigenlijk moet dit beter georganiseerd worden op een manier dat de wetenschappers en ontwerpers met de bewoners samen tot nieuwe ontwerpen komen. Het gaat dan niet alleen om een nieuw ontwerp, maar meer nog om een nieuw gebruik. In mijn gesprekken met bewoners bleek wel al dat de bewoners heel graag de kanalen en wijken willen revitaliseren, maar het ontbreekt ze aan ideeën die ook werkelijk uitvoerbaar zijn. Daarom is de combinatie met onderzoekers en studenten ook zo sterk. Enige jaren geleden is al eens zo'n experiment uitgevoerd in de zogenaamde Kenniswerkplaats Veenkoloniën.²¹ In het project DAIP werkten studenten, bewoners, ambtenaren en ontwerpers samen om tot een plan en proces te komen waarin de heropende kanalen van het grote project *Van turfvaart naar Toervaart* beter door de lokale bewoners konden worden benut. Dit was een prachtig concept en in samenwerking met de culturele instellingen in het gebied zoals het Veenkoloniaal Museum te Veendam, het Streekhistorisch Centrum te Stadskanaal, Veenmuseum 't Aole Compas te Bargercompas, maar ook instellingen als Drents Plateau en Vereniging Kleine Dorpen Groningen met natuurlijk de scholen die samenwerken in de Kenniswerkplaats Veenkoloniën in samenwerking met de lokale overheden moet het mogelijk zijn een ontwerpproces voor de eigen omgeving te ontwikkelen. Alleen langs deze weg kan punt 4 van de Groningen Declaration: "Strengthen the quality of life aspect is the sustainable and economically viable development of communities alongside the canal" bereikt worden.

Ik wil hiertoe met mijn Profielwerkstuk, maar vooral ook met het GIS-systeem wat nu in ontwikkeling is een interactieve methodiek aanbieden waarmee burgers en vooral ook jongeren kunnen werken. Als de basis die nu ontwikkeld is, aangeboden wordt aan de regio op een dusdanige manier dat iedereen zijn deel kan toevoegen en informatie kan geven op de plek die voor hem of haar belangrijk is dan zal er een gedragen en indrukwekkende levende en interactieve encyclopedie van deze regio Veenkoloniën ontstaan. Ik roep daarom overheden, scholen en culturele instellingen op om dit verder vorm te geven. Op deze wijze geven we gehoor aan punt 4 van de Declaration en belangrijker nog via deze weg wordt de cultuurhistorie van de regio werkelijk werelderfgoed al was het alleen al in de hoofden en harten van haar bewoners.

Algemene conclusie

Het Drents Groningse Veenkoloniale gebied kent een unieke geschiedenis. Als resultaat van het historische proces van ontginning van een moerasgebied tot een spraakmakend agrarisch-industrieel complex is het grootste bevaarbare kanalen- en wijkenstelsel ter wereld ontstaan. Een gegeven waar vrijwel geen enkele Veenkoloniaal zich van bewust is.

Het Veenkoloniale kanalsysteem moet zichtbaar worden gemaakt, zowel in het landschap als digitaal. Een GIS-bestand is hierbij een nieuw en belangrijk middel. Daarnaast bestaan er al rapporten en onderzoeken over mogelijkheden om de kanalen opnieuw te gebruiken, er is een breed draagvlak onder experts en onderzoekers. Er zijn ook belangrijke aanleidingen om de kanalen aan te pakken, zoals de jaarlijkse waterproblemen in de zomer die kostbare oplossingen mogelijk maken. Mijn conclusie is derhalve dat alle bouwstenen aanwezig zijn. Daarom is de reactie van Stobbelaar misschien wel de meest interessante. Hij schrijft: 'je zou iemand moeten

²¹ Zie voor informatie over de Kenniswerkplaats Veenkoloniën www.kenniswerkplaats.eu

vinden die ondernemend bezig is in de streek'. Vind deze mensen en breng de Veenkoloniën onder op de **Unesco World Heritage List**.

BRONNENLIJST

Literatuur

- Brands, J.J., (1994) *Waar eens de boekweit bloeide, schetsen uit de geschiedenis van Nieuw-Dordrecht*, Groningen.
- Broek, J. van den, Brood, P., Goslinga, M., Hillenga, M., Hoekman, P. Houkes, J., Kerkmeijer, W. Kiel, M., Koster, E., Molema, J., Smedes, T., Stuu, G., Veen, van der H., Werff., van der E., (2003) *375 jaar Hoogezand en Sappemeer*, Bedum.
- Blaupot Ten Cate, D.H.S., (1902) 'Het Eemskanaal, het Winschoterdiep, het Muntendammer, Dwars- en Oosterdiep en het Stadskanaal..' in *Bijdragen tot de kennis van de provincie Groningen en omgelegen streken*, deel II, 23 – 95, Groningen.
- Brolsma, J.U. (2011) A brief history of inland navigation and waterways, (Rijkswaterstaat) Delft
- Brood, P. e.a. [red.] (1999) *Nieuwe Groninger Encyclopedie*, deel I, Groningen.
- Crompvoets, H., (1981) *Veenderijterminologie in Nederland en Nederlandstalig België*, Amsterdam.
- Dijk, van J.D.R., W.R. Foorhuis en M.C. van der Sman (1984), *Martinus Schoockius, tractatus de turfis 1658*, catalogus universiteitsmuseum, Groningen.
- Dijk, J.D.R. en W.R. Foorhuis (1988) *Drenthe 20-40, tentoonstellingscatalogus*, Assen.
- Elerie, J.N.H.[red.], (1989) Van het verleden naar de toekomst, de Groninger Veenkoloniën in historisch-, geografisch- en economisch opzicht tijdens het Keuningcongres van 26 en 27 mei 1989 te Veendam, congresbundel, Groningen.
- Elerie, J.N.H. e.a., (1992) *Dollardzijvest*, gepeild en aangekaart, Groningen.
- Elerie, J.N.H. en C.A.M Fleischer-van Rooijen, (1994) *Omstreden ruimte, een discussie over de toekomst van het landelijk gebied*, Groningen.
- Formsma, W.J., e.a. (1976) *Historie van Groningen, Stad en Lande*, Groningen.
- Gerding, M.A.W. e.a. (1991) *Geschiedenis van Meppel*, Meppel/Amsterdam.
- Goelema, W, *Kaart Emmererfscheidenveen*, in Elerie, J.N.H. e.a., (1992) *Dollardzijvest*, gepeild en aangekaart, Groningen, 162-163
- Gort, D. (1995) *Aan het veen verknocht; geschiedenis van een veenarbeidersfamilie 1876-1922*, Groningen.
- Heringa, J. e.a. (1985) *Geschiedenis van Drenthe*, Meppel/Amsterdam.
- Herngreen, R. (1998) *De procesarchitectuur van participatieprojecten* in Nota Dorpslandschappen, deel II, , Tijdschrift Noorderbreedte, Groningen
- Hoek, S. van der, (1979) *Door den vreemd'ling met eerbied te naderen*, Groningen.
- Keverling Buisman, F. e.a., (1983) *Hoogeveen, oorsprong en ontwikkeling 1625-1813*, Hoogeveen.
- Koldam, w. van, Veen, H. van der, Wilkens, J.N., (1979) *Veenkoloniale scheepvaart*, Veendam.
- Leeuw, G. (z.j.) de. e.a. *Knapzakroute Emmen over de grens*, Assen.
- Keuning, H.J., (1989) *De Groninger Veenkoloniën, een sociaal-geografische studie*, Groningen, (herdruk facsimile 1933).
- Knoop, W.H. (1980), De scheepvaart in de groningse veenkoloniën in de 19^e eeuw, schets van een ontwikkeling, in: *Monumenten van bedrijf en techniek in Groningen*, p. 57-81, Groningen.
- Niemeijer, F. (2011) Kanalen als cultureel kapitaal' in Kanalen als cultureel kapitaal, *tijdschrift van de rijksdienst voor het cultureel erfgoed*, nr. 3, Amersfoort.
- Rijkswaterstaat, (1965) *Beschrijving van de provincie Drenthe behorende bij de waterstaatskaart, uitgave van het ministerie van Waterstaat*, 's-Gravenhage.
- Rijnks, R.H. en D. Strijker, (2011) *Het imago van de Veenkoloniën*, niet gepubliceerd rapport, Groningen.
- Schoockius, M. (1658) *Tractatus de Turfis ceu Cespitibus Bituminosis*, Groningen.
- Sitter, J.A., (1796) "Vertoog over de veenen derzelver aanleg en invloed op de Vaderlandsche regten", in: *Verhandelingen ter nasporing van de wetten en gesteldheid onzes Vaderlands IV* 199-346, Groningen.
- Slabbers, S. en J.F.M. Ulijn (1994) Toekomstverkenning voor het landschap van de hoogveenontginningen, perspectief voor een winningslandschap. Wageningen.
- Slabbers, S en W.R. Foorhuis, (2006) *Veenatlas, veenland, grensoverschrijdend veengebied tussen Hondsrug en Hümmling*, Emmen (niet gepubliceerd rapport).
- Stienstra, H. (1994) Jan Evert Scholten, in: J.D.R. van Dijk en W.R. Foorhuis (red), vierhonderd jaar Groninger Veenkoloniën in biografische schetsen, 175- 179, Groningen.

Timmer, K en D. de Vries, (2011), 400 jaar venen rond Emmen, Bedum.
Top, H.J. (1893), *Geschiedenis der Groninger veenkoloniën*, Veendam.
Veen, van der H. (1992) *Boeren op toegemaakte grond*, Groningen.
Van der Veen, H. (2011) *Veenkoloniën, strepen aan het water*, Bedum.
Visscher, J. (1949) 'Veevorming' in *Noorduijn's wetenschappelijke reeks, no. 33*, Gorinchem
Vonk, H., (1975) *Drenthe in grootvaders tijd*, Den Haag.

Aangehaalde websites

<http://www.emmen.nl/over-de-gemeente/emmen-in-beeld/historie-van-emmen/gemeentearchief.html>

<http://www.inlandwaterwaysinternational.org>

www.wikipedia.nl

Geraadpleegde archieven

Gemeentearchief Emmen

Fotocollectie Vaarten en kanalen

Rijksarchief Groningen:

Archief Veenkantoor

Historisch waterschapsarchief Waterschap Hunze en Aa's:

Waterschap Barger/Compascuum, 1892 / 1951, stukken van algemene aard.

Veenschap Het Emmer/Erfscheidenvveen, lijst van tekeningen voortkomende in series van algemene aard en in financiële stukken.

Maatschap Het Emmer/Erfscheidenvveen)1884, stukken van algemene aard.



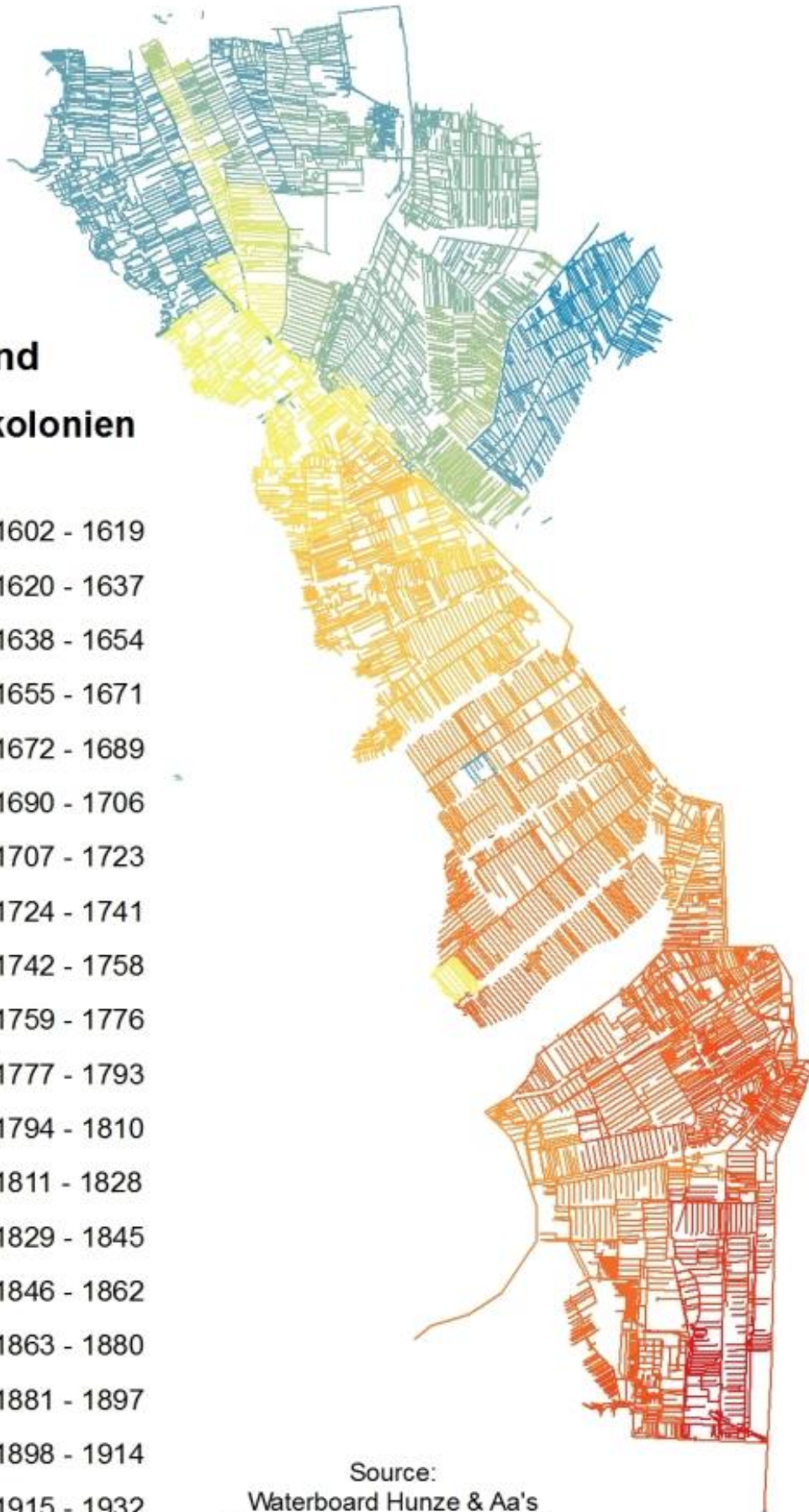
400 jaar lang, elk jaar weer, werken de kanaalgravers aan het Veenkoloniale kanalen- en wijkensysteem. Er zijn maar weinig bouwwerken waaraan op een georganiseerde manier met honderden werknemers 400 jaar gewerkt is. In de regio Veenkoloniën is nergens een monument, kunstwerk of straatnaam te vinden die het werk en de inzet van deze mensen eert.

Legend

Veenkolonien

year

- 1602 - 1619
- 1620 - 1637
- 1638 - 1654
- 1655 - 1671
- 1672 - 1689
- 1690 - 1706
- 1707 - 1723
- 1724 - 1741
- 1742 - 1758
- 1759 - 1776
- 1777 - 1793
- 1794 - 1810
- 1811 - 1828
- 1829 - 1845
- 1846 - 1862
- 1863 - 1880
- 1881 - 1897
- 1898 - 1914
- 1915 - 1932
- 1933 - 1949



Source:
Waterboard Hunze & Aa's
Updated by pupils and CRIG
20-09-2011