ZUID-WEST

PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE

GEMEENTEBESCHRIJVING HOOGEVEEN
(ontwerp)

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

DIT EXEMPLAAR WORDT NIET UITGELEEND!

APRIL 1989

HOOGEVEEN

1. Inleiding

De gemeente Hoogeveen maakt deel uit van het het inventarisatiegebied Zuidwest-Drenthe en omvat naast Hoogeveen zelf de nederzettingen Hollandsche Veld, Noordscheschut en Elim. Het grondgebied wordt begrensd door in het zuidwesten de gemeente Zuidwolde, in het noordwesten de gemeente Ruinen, in het noorden de gemeenten Beilen en Westerbork en in het oosten van noord naar zuid achtereenvolgens de gemeenten Oosterhesselen, Dalen en Coevorden. De zuidgrens valt samen met de provinciegrens tussen Drenthe en Overijssel. Aangrenzend liggen hier de gemeenten Gramsbergen en Hardenberg. De huidige omvang van Hoogeveen bedraagt 6471 hectare. Het inwonertal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850-8.276, 1900-11.949, 1940-17.908, 1988-45.233.

2. Fysische Gesteldheid

Als randgemeente van het Drents Plateau maakt Hoogeveen deel uit van een brede laagte die als het ware ingeklemd ligt tussen de hogere zandgronden van het Drents Plateau en het stuwwallengebied van Noord-Overijssel. Door stagnatie in de waterhuishouding, de afwatering geschiedde via de riviertjes het Oude Diep (Echternerstroom) en De Reest, werd nagenoeg de gehele gemeente Hoogeveen tijdens de warmere perioden van het Holoceen bedekt met een dik veenpakket.
Afgraving van dit pakket gedurende de laatste drie eeuwen heeft er uiteindelijk toe geleid dat het grondgebied van Hoogeveen thans vrijwel geheel uit afwisselend oudere dalgronden en zwartveenontginningsgronden bestaat. De hoeveelheid restveen wisselt van plaats tot plaats, ook binnen de percelen. Verder komen aangrenzend aan de bebouwing van Hoogeveen nog enkele jongere dalgronden voor en bevindt zich langs de Echtenerstroom een strook met beekdalgronden. Het gebied dat nu via de Hoogeveensche en de Verlengde Hoogeveensche Vaart afwatert, helt geleidelijk af in westelijke en in geringere mate ook zuidelijke richting. De hoogte varieert van circa 15.1 tot 8.5 meter NAP.

3. Ontginningsgeschiedenis

De geschiedenis van Hoogeveen vangt aan in 1625, het jaar waarin Roelof van Echten grote stukken veen kocht van de markegenoten van Steenbergen en Ten Arlo in het kerspel Zuidwolde. Alvorens tot ontginning van de venen over te kunnen gaan moest er eerst vanaf Meppel via Rogat en Echten een kanaal gegraven worden. Hierbij kon gebruik gemaakt worden van de oude loop van de Wetering en het Echtenerdiep zodat de Hoogeveensche Vaart reeds in 1627 een feit was. De kosten van de aanleg waren echter zo hoog opgelopen dat Van Echten, die ondertussen ook de ondergrond van het veen had gekocht, in 1630 genoodzaakt was tot de oprichting van de ontginningsmaatschappij Compagnie van de 5000. Morgen. Hierin participeerden tal van westelijke financiers en met het daadwerkelijk op gang komen van de ontginningen viel de Compagnie spoedig uiteen in meerdere ondercompagnieën.

De Heer Van Echten, hij had bij zijn octrooi aanvraag de heerlijke rechten over het gebied verkregen, behield de leiding.
Naast de ontginningen in het heerlijkheid, die niet het gehele grondgebied van de huidige gemeente besloeg, waren er nog de ontginningen in het "Zuidwolder Hoogeveen".
Dit ten westen van het Hollandscheveldsche Opgaande en de Riegtshoogtendijk gelegen veengebied maakte vroeger deel uit van Zuidwolde en werd vanaf 1654 ontgonnen door de Zuidwolder Compagnie (zie gemeentebeschrijving Zuidwolde). Later werd het, evenals een deel van de marke van Pesse (gebied ten noorden van Noordsche Opgaande), grotendeels aan Hoogeveen toegevoegd.
Rond 1850 waren de verveningen, die zich met het doortrekken van de Hoogeveensche Vaart (=Verlengde Hoogeveensche Vaart) geleidelijk aan steeds verder in oostelijke richting uitstrekten, nagenoeg voltooid. Resultaat van de aktiviteiten was het ontstaan van een patroon van opstrekkende verkavelingen dat zich over vrijwel een de gehele gemeente uitstrekte. Tengevolge van het opereren van meerdere ondercompagnieën konden verschillend strokenverkavelingscomplexen onderscheiden worden. Deze werden van elkaar gescheiden en doorsneden door een uitgebreid stelsel van kanalen (opgaanden) en wijken, welke alle direct dan wel indirect in verbinding stonden met de tijdens de gehele verveningsperiode centraal staande Hoogeveensche Vaart.
Doordat na afgraving van het veen een belangrijk deel van de gronden braak bleef liggen (zie grondgebruik), waren veel dalgronden in het midden van de vorige eeuw tot heideveld en daarmee opnieuw woeste grond geworden. Zo kon het gebeuren dat Hoogeveen ondanks het feit dat het veen vrijwel overal reeds aan snee gebracht was, omstreeks 1850 toch nog voor meer dan de helft uit woeste grond bestond.
Zoewel het oostelijke deel van het Hollandsche Veld als het zuidelijke deel van het door de Zuidwolder Compagnie ontgonnen veengebied waren destijds geheel met een heidevegetatie begroeid. Slechts de aanwezigheid van talloze wijken en sloten herinnerde nog aan de aktiviteiten van weleer. De relatief sterke groei van de rundveestapel (zie grondgebruik) zorgde rond 1850 dan wel voor voldoende mest om plaatselijk de tot heide geworden dalgronden alsnog in landbouwgrond om te zetten, maar de ontginningen kwamen pas echt goed op gang toen tegen het eind van de vorige eeuw het kunstmestgebruik meer algemeen verbreid raakte. Rond 1940 was dientengevolge de huidige gemeente Hoogeveen nagenoeg geheel in cultuur gebracht (bos meegerekend). Slechts op een enkele plaats trof men nog een snippertje overgebleven woeste grond aan.
Het dichte slotenpatroon dat de kaart van 1940 toont in het Hollandsche Veld en het gebied ten westen van het Zuider Opgaande geeft aan dat de waterhuishouding hier vroeger verre van ideaal moet zijn geweest. Dit blijkt ook uit het feit dat men reeds in 1884 overging tot het oprichten van een tweetal waterschappen: Alteveer en Zuideropgaande. Deze moesten tegemoet komen aan de aanhoudende klachten betreffende de slechte toestand van de wijken en kanalen en het eigenmachtig afvoeren van water naar de lagere kanaalpanden, waardoor boeren aldaar weer met wateroverlast kwamen te zitten.
Ondanks het doorvoeren van waterstaatkundige verbeteringen bleef de afwateringstoestand van dit deel van de gemeente nog slecht tot aan de oprichting van het overkoepelende waterschap Riegmeer in 1956.

In de periode nà 1940 hebben er zich belangrijke wijzigingen voorgedaan in het ontginningslandschap. Ten einde de landbouwgronden beter te ontsluiten en rendabeler te maken werden veel wijken en sloten gedempt en werden tevens tal van nieuwe wegen aangelegd. Het veenkoloniale karakter van de gemeente is hierdoor grotendeels verloren gegaan.
Het uitblijven van een ruilverkaveling heeft ertoe geleid dat het oorspronkelijke verkavelingspatroon, ondanks het voorkomen van perceelsvergrotingen, vrij goed gehandhaafd is gebleven.

4. Grondgebruik

Onder de Drentse Veenkoloniën nam Hoogeveen tot ver in de vorige eeuw een bijzondere plaats in. De turfwinning stond er van meet af aan primair en de landbouw kwam duidelijk op het tweede plan. Zoals reeds werd vermeld bleven in de loop van de 17e, 18e en 19e eeuw veel van de afgeveende gronden onbewerkt liggen in plaats van voor landbouwkundige doeleinden aangewend te worden. Bovendien koos men met name in de 19e eeuw nogal eens voor bebossing van de dalgronden. Dit geschiedde vooral in het gebied ten oosten van de nederzetting Hollandsche Veld. Plaatselijk was hier namelijk zoveel veen afgegraven dat het onderliggende, dikwijls zeer arme zand aan de oppervlakte kwam, hetgeen de landbouwkundige waarde van deze gronden gering maakte. In de regel werden de gronden eerst door zware bemesting toch in enigszins vruchtbare staat gebracht, vervolgens enige jaren bebouwd en daarna met bos beplant. Tussen de jonge aanplant kon men dan nog gedurende enkele jaren doorgaan met het bedrijven van akkerbouw. In 1832 besloeg de oppervlakte hakhout en dennebos nog slechts 6% van het totale gemeentelijke grondgebied, een kleine 60 jaar later bedroeg dit percentage al 23% (1435 hectare bos waarvan 2/3 hakhout). Een aandeel dat vervolgens verder zou uitgroeien tot 29% in 1905.
De landbouwgronden besloegen rond 1850 nog geen derde deel van het totale oppervlak van de gemeente en waren in hoofdzaak rondom de bewoningskern van Hoogeveen gesitueerd. De ten westen van de nederzetting gelegen Schutlanden en de gronden langs het Oude Diep deden vrijwel uitsluitend dienst als grasland. De overige landbouwgronden werden daarentegen gekenmerkt door een regelmatige afwisseling van de bestemmingen bouwland en grasland. Deze "gemengde gronden" strekten zich vanaf het Zuider Opgaande in oostelijke richting uit tot halverwege in het Hollandsche Veld (ongeveer ter hoogte van Nieuweoord). De noordelijke begrenzing viel samen met de gemeentegrens, terwijl de gronden in het zuiden reikten tot aan de bebossing. Te midden van de bosaanplant tenslotte bevonden zich nog talloze al dan niet voor toekomstige bebossing bestemde akkertjes, alsmede een bescheiden aantal perceeltjes weiland.
Binnen de gemeente als geheel had het grasland in het midden van de vorige eeuw al duidelijk de overhand over het bouwland. Ten opzichte van de overige gemeenten in de landbouwkundige regio Zuidwestelijke Randgemeenten, waartoe Hoogeveen met in 1850 een bedrijfsvoering waarbij de veeteelt een vooraanstaande rol speelt en het voorkomen van relatief weinig bouwland gerekend wordt, lag de oppervlakteverhouding grasland: bouwland echter laag. Ook het belang van de veeteelt was minder groot dan men zou verwachten op basis van het gegeven dat Hoogeveen in de vorige eeuw de grootste rundveedichtheid (aantal runderen per 100 hectare landbouwgrond) van alle Drentse gemeenten bezat.

Er waren namelijk wel relatief veel runderen, maar door het zeer hoge percentage kleine bedrijfjes (grootste percentage 1-5 hectare van geheel Drenthe) waren zowel de gemiddelde rundveebezetting per bedrijf als de uit deze tak van de landbouw verkregen inkomsten regionaal gezien uitermate laag.
Wat de akkerbouw betreft waren vooral de verbouw van veenboekweit en de daarmee indirecte relatie staande imkerij van belang.
Met het in de tweede helft van de vorige eeuw aflopen van de turfwinning diende de noodzaak zich aan om zich meer toe te gaan leggen op de landbouw. Veel van de eertijds niet in cultuur gebrachte en tot heide geworden dalgronden en later ook bossen werden vervolgens alsnog in landbouwgrond omgezet (zie ontginnigen). In 1910 bedroeg het areaal bouw- en grasland dientengevolge reeds 52%. Daar de nieuwe gronden vaker bestemd werden voor de veeteelt dan voor de akkerbouw, vertoonde de oppervlakteverhouding grasland: bouwland ten opzichte van 1850 een toename. In samenhang hiermee nam ook de runderdichtheid aanzienlijk toe. De rundveebezetting per bedrijf en de gemiddelde bedrijfsgrootte bleven tengevolge van de sterke bevolkingsdruk (hoog geboorte-overschot) wel laag, maar konden niet verhinderen dat het bedrijfstype in Hoogeveen tot 1940 steeds verder in de richting van de regionale karakteristiek verschoof.
Dat met name in de eerste helft van deze eeuw ook de weinig ruimte behoevende varkenshouderij sterk opkwam in de gemeente mag gezien het bovenstaande niet verwonderlijk genoemd worden. Kaartmateriaal van rond 1940 illustreert genoemde ontwikkelingen: door de (her)ontginningen zijn er dan, een enkel perceeltje daargelaten, geen woeste gronden meer binnen de gemeente aanwezig. Het bosareaal is ten opzichte van het begin van deze eeuw eveneens belangrijk ingekrompen. Vrijwel overal is de overheersende positie van het grasland te zien. Alleen in het noordoosten van het Hollandse Veld domineert het bouwland. Het betreft hier de hogere, droge gronden die voor weiland minder geschikt zijn.
Het huidige grondgebruik verschilt niet daadwerkelijk van dat van 1940. Ten gevolge van het kappen van enkele bospercelen is het landbouwareaal iets uitgebreid, waarbij de oppervlakteverhouding grasland: bouwland verder blijkt te zijn toegenomen. Ondanks de voortdurende afvloeiing van arbeidskrachten uit de agrarische sector blijft de gemiddelde bedrijfsgrootte in Hoogeveen de laagste van alle Drentse gemeenten. Een beeld dat overigens vertekend wordt door de sterke opkomst van de niet aan de grond gebonden bioindustrie (met name kippenmesterijen), waardoor de gemiddelde bedrijfsgrootte van de agrarische bedrijven in totaal enorm gedrukt wordt.

5. Infrastructuur

Hoogeveen is ontstaan op het kruispunt van een tweetal belangrijke hoofdkanalen. Dit kruispunt, in de volksmond "Het Kruis" genoemd, heeft sindsdien altijd een centrale positie ingenomen binnen de gemeentelijke infrastructuur. De kaart van rond 1850 illustreert dit beeld; alle verkeersverbindingen, zowel te water als over het land blijken via "Het Kruis" te lopen. De Hoogeveensche Vaart was destijds enige verbindingsweg van betekenis met het Westen. Het kanaal was echter niet veel meer dan een brede sloot met een diepte van ongeveer 1 meter. De pramen die er op voeren waren dan ook klein en mochten niet dieper liggen dan 75 cm.

Een situatie die veranderde toen in 1851 de Compagnie van de 5000 Morgen besloot tot verkoop van de Hoogeveensche Vaart aan de nieuw opgerichte Drentse Kanaal Maatschapppij. Deze verbeterde de vaart van Hoogeveen naar Meppel belangrijk, het vergrootte in capaciteit en richtte zich vervolgens richtte op het doortrekken van het kanaal tot in de venen van Emmen. Zo werd de Hoogeveensche Vaart de belangrijkste afvoerweg voor turf uit Zuidoost-Drenthe en kon Hoogeveen zich gedurende de 2e helft van de vorige eeuw ontwikkelen tot het derde schipperscentrum van ons land (!).
Het vervoer over het land kwam toentertijd duidelijk op de tweede plaats en het wegenpatroon zag er rond het midden van de vorige eeuw eenvoudig uit. Wat de interlocale verbindingen betreft was er sprake van een viertal wegen die zich vanaf "Het Kruis" in alle windrichtingen uitstrekten en als zodanig zelf ook weer een kruis vormden. Deze wegen verbonden Hoogeveen met in het noorden Pesse, in het oosten Oosterhesselen, in het zuiden Dedemsvaart en in het westen Meppel. De overige wegen in de gemeente waren slechts van locale betekenis en volgden nauwgezet het verloop van kanalen en wijken, hetgeen resulteerde in een rechtlijnig wegenpatroon.
Het belang van de scheepvaart wordt onderstreept door het gegeven dat er gedurende de periode 1850-1900 buiten de aanleg van de spoorlijn Meppel-Groningen in 1870 geen verdere landverbindingen van betekenis bij kwamen. Wel werden kort na 1850 een aantal interlocale wegen - naar Meppel, Pesse en Dalen - bestraat. Het vervoer te water bleef evenwel duidelijk nummer één. Nieuwe bedrijven werden voornamelijk aan of nabij de kanalen gevestigd en niet in de buurt van het ten noordwesten van "Het Kruis" gelegen station of langs wegen (zie nederzettingsstructuur).
Tijdens de periode 1900-1940 trad in deze situatie verandering op; het landverkeer, de spoorlijn voorop, werd steeds belangrijker en alle nog onverharde interlocale wegen werden bestraat. Bovendien had Hoogeveen kort na de eeuwwisseling een tweetal tramverbindingen met Nieuw-Amsterdam (één via Slagharen en Coevorden en één via Oosterhesselen en Elim). Dit te zamen met de afnemende handel in turf had tot gevolg dat de scheepvaart via Hoogeveen aanzienlijk terugliep en spoedig geheel werd overvleugeld door het vervoer per spoor en over de weg.
In 1940, toen de tramwegen hun werk na een kortstondige periode van bloei gedaan en waren opgeheven, was de auto naast de trein duidelijk het belangrijkste vervoersmiddel en was de rol van de scheepvaart nagenoeg geheel uitgespeeld. Opvallend is hierbij dat ondanks het groeiend aantal auto's het wegenpatroon ten opzichte van 1900 slechts weinig werd uitgebreid. Bovendien betroffen de nieuwe verbindingen in hoofdzaak landbouwontsluitingswegen en geen wegen van bovengemeentelijke betekenis.
In de periode nà 1940 is de infrastructuur van Hoogeveen ingrijpend gewijzigd. De opvallendste verandering is wel het dempen van de vier kanaalarmen van "Het Kruis" geweest. Hierdoor is er nu nog slechts een kruis van wegen, waar in feite niets meer aan het schippers- en turfmakersverleden van Hoogeveen herinnert. Ook in het buitengebied zijn vrijwel alle kanalen en wijken gedempt, terwijl het wegenpatroon er aanzienlijk verdicht is ten behoeve van de ontsluiting van de landbouwgronden. Zowel regionaal als inter-regionaal is de bereikbaarheid van Hoogeveen sterk verbeterd. Zo heeft men onder meer sinds de aanleg van de A28 aansluiting op het nationale wegennet en is ten noorden van het industrieterrein een vliegveld aangelegd.

Bovendien heeft men ten einde de scheepvaart nieuw leven in te blazen de Hoogeveensche Vaart omgelegd en is de capaciteit van de industriehaven vergroot.

6. Nederzettingsstructuur

Omstreeks 1630 vestigden de eerste kolonisten van Hoogeveen zich rond "Het Kruis". De huizen werden langs de oevers van de beide hoofdkanalen gebouwd, terwijl de dwarswijken onbebouwd bleven. Aldus vertoonde de nederzetting vanaf het prille begin alle kenmerken van een veenkoloniale nederzetting (kanaaldorp). Met de voortgaande turfwinnerij vestigden zich in de loop der jaren naast verveners en notabelen talloze ambachtslieden en kleine neringdoenden op het kruispunt, wat er toe leidde dat dit deel van Hoogeveen in 1850 was uitgegroeid tot een dichtbebouwd dorpscentrum. Vanuit dit centrum strekte de bebouwing, die geleidelijk aan minder aaneengesloten werd, zich in alle vier de windrichtingen uit. In tegenstelling tot het centrum betrof de bebouwing hier vrijwel uitsluitend eenvoudige arbeiderswoningen.
De tot de dorpskern behorende bebouwing liep in 1850 het verst door in noordelijke richting, te weten tot aan het Noordsche Opgaande (Willemskade). Langs de noordelijke kanaalarm (Hoofdstraat) diende zich destijds ook de eerste afwijking van het traditionele vestigingspatroon van Hoogeveen aan. De oorspronkelijke lintbebouwing werd hier namelijk op een tweetal plaatsen onderbroken door dwarsbebouwing langs in oostwaardse richting lopende wegen: de Grote Kerkstraat en de Van Echtenstraat. De bebouwing langs het Noordsche Opgaande kan gezien worden als een ombuiging van het oorspronkelijke lint en hoeft als zodanig niet als afwijkend aangemerkt te worden. Feitelijk past het bij de sterke groei van Hoogeveen in de eerste helft van de vorige eeuw. Rond 1850 was Hoogeveen zelfs de grootste plaats in Drenthe.
In het buitengebied was de eerste bebouwing vooral gerangschikt langs een viertal kanalen, het Noordsche Opgaande, het Krakeelsche Opgaande, het Hollandscheveldsche Opgaande en het Zuider Opgaande. Aangezien in 1850 vrijwel nergens bebouwing voorkwam langs de dwarswijken, was er in het buitengebied een typisch veenkoloniaal karakter ontstaan.

Tussen 1850 en 1900 veranderde er in het dorp Hoogeveen ruimtelijk gezien slechts weinig. De bebouwing van "Het Kruis", en dan vooral de zuidelijke (Alteveerweg) en de oostelijke kanaalarm (Het Haagje) verdichte aanzienlijk, terwijl in de omgeving van de Grote Kerkstraat tevens enige nieuwe bebouwing verrees. Het bebouwingspatroon van 1850 bleef hiermee in belangrijke mate gehandhaafd.
Functioneel echter traden er wel enige wijzigingen binnen de structuur van de nederzetting op. Was de bedrijvigheid rond 1850 nog voor een belangrijk deel op de turfwinnerij gericht, kort nadien was dit voornamelijk de scheepvaart. Profiterend van zijn gunstige ligging was Hoogeveen destijds immers uitgegroeid tot derde schippersplaats van Nederland (zie infrastructuur) en had het daarmee na het grotendeels wegvallen van de turfwinnerij in de gemeente een nieuwe bron van bestaan verkregen. Tal van scheepswerven, scheepstimmerbedrijven, café's, etc. verrezen gedurende deze periode langs de vaarwegen van "Het Kruis". Bovendien lagen 's winters honderden schepen in de vaarten en wijken van de dorpskom te overwinteren wat een enorme stimulans voor de plaatselijke middenstand betekende.

Met de aanleg van de spoorlijn Meppel-Groningen kreeg ook Hoogeveen een station. De aansluiting op het landelijke spoorwegennet betekende een uitbreiding van de handelsmogelijkheden.
Tegen het einde van de vorige eeuw was het echter voor een belangrijk deel gedaan met de scheepvaart en kreeg Hoogeveen te maken met een langdurige periode van structurele werkloosheid.
Voor dé ommekeer zorgde begin twintiger jaren de opkomst van een geheel nieuwe bedrijfstak: de op de agrarische sector gerichte industrie.
De gemeente Hoogeveen, die in deze dagen economisch zijn bestaansrecht vrijwel geheel aan de vaak uiterst marginale landbouw dankte, bevond zich namelijk in de gelukkige omstandigheid dat er reeds een deugdelijke industriële aanzet aanwezig was, waarop kon worden voortgebouwd. Bovendien zorgde met name de spoorlijn voor goede bereikbaarheid over het land. Zo begon in 1925 de metaalwarenfabriek Drenthina met het vervaardigen van blikjes voor de plaatselijke zuivelfabriek. Later vestigde zich hier de N.V. Aardenburg, welke industrie boontjes die in de omgeving in overvloed verbouwd werden, ging conserveren. De ruimtelijke ontwikkeling van Hoogeveen bleef gedurende de eerste decennia van deze eeuw in hoofdlijnen geënt op de 19de eeuwse structuur. Toch zijn er enkele ontwikkelingen die duiden op een meer planmatige benadering. In de eerste plaats komt dat tot uiting in de zogenaamde Oranjebuurt. Hier werd vanaf 1914 in opdracht van de Bouwvereniging "Hoogeveen" een serie arbeiderswoningen gebouwd. De opdracht daarvoor werd verleend aan de gemeente-architect J. Carmiggelt. In 1915 heeft dat geleid tot de bouw van 40 woningen terwijl in hetzelfde jaar een uitbreidingsplan door Carmiggelt werd gepresenteerd voor nog eens 142 woningen. Van dit plan is slechts een beperkt gedeelte uitgevoerd. Enige jaren later, in 1918, werd door de gemeente-architect Carmiggelt nog een partieel uitbreidingsplan opgesteld voor het grondgebied tussen het station en de Brinkstraat. Hoewel de gezondheidscommissie haar goedkeuring aan dit plan gaf, had zij ook haar bedenkingen, ondermeer voor wat betreft de kleinschaligheid in de straataanleg. De gezondheidscommissie gaf daarom ook aan dat het wenselijk zou zijn om een uitbreidingsplan voor de gehele gemeente op te stellen.

De wenselijkheid van een uitbreidingsplan wordt steeds groter omdat de ontwikkelingen met name in de industrialisatie niet meer te stoppen waren. Reeds in 1940 was Hoogeveen de eerste industrieplaats van Drenthe.
Het gebied tussen het Noordsche Opgaande (industriehaven) en de huidige Vos van Steenwijklaan, had in 1940 al duidelijk de verschijningsvorm van een industrieterrein. Zowel over het water als over het land, de stoomtramweg naar Nieuw-Amsterdam liep dwars over het terrein, was het gebied uitstekend bereikbaar. Enkele bedrijven die er gesitueerd waren zijn: de fabrieken De Hoop, De Nijverheid alsmede de gemeentelijke gasfabriek.
Uiteraard ging de groei in de industrie gepaard met een toename van de bevolking. Nadat adviezen van de gezondheidscommissie al hadden gepleit voor een totaal uitbreidingsplan ging ook de gemeente het belang hiervan zien. In eerste instantie dacht B&W aan een prijsvraag. In 1924 deed B&W hiervoor een voorstel. Toen in 1925 de inspecteur van volksgezondheid adviseerde om het bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok uit Rotterdam in de armen te nemen, bleek het idee van de prijsvraag al weer vergeten. In 1926 werd door dit bureau een schetsontwerp in hoofdlijnen gepresenteerd.

Het meest opvallend aan dit plan is dat er nieuwe doorgaande wegen zijn geprojecteerd. Het zogenaamde kruis had onvoldoende capaciteit gekregen en daarvoor in de plaats werd achter de bestaande lintbebouwing van Hoofdstraat en Schutstraat een nieuwe weg geprojecteerd. Andere opvallende elementen zijn de doorgetrokken lijn Hollandsche Veldsche Opgaande naar het centrum en de aanduiding van lokaties voor belangrijke gebouwen. Kennelijk moesten deze gebouwen zorgen voor stedebouwkundige accenten. Omdat met name in het oostelijk deel van Hoogeveen ongunstige eigendomsverhoudingen waren, slechts een paar lieden hadden de grond in bezit, moest de gemeente zich eerst richten op het westelijk gedeelte. Hier werd dan ook in 1930 een partieel uitbreidingsplan voor opgesteld. In de toelichting op dit plan staat dat de gemeente met de aanleg van een martkterrein in het uitbreidingsplan hoopt dat het evenwicht van het oude centrum zich hersteld. Dat centrum is door de uitbreiding naar het oosten toe behoorlijk verstoord. Daarnaast zijn hoofdelementen van dit plan de ontlasting van de Hoofdstraat en een uitbreiding van het woningbestand.
Enkele jaren later in 1935 werd een uitbreidingsplan gepresenteerd waarop voor het eerst sprake was van demping van de Hoogeveensche Vaart in de Hoofdstraat en een gedeelte van het Noordsche Opgaande. Pas na de oorlog (zie ook infrastructuur) werd begonnen met de demping. Overigens geldt voor meerdere onderdelen van dit plan dat ze pas na de oorlog werden uitgevoerd. Een gebouw dat wel voor de oorlog werd gebouwd en waarvoor het uitbreidingsplan nog weer gewijzigd moest worden, is het gemeentehuis. Dit zeer zorgvuldig ontworpen gebouw van C.J. Blaauw (Delftse School) staat precies in de as van de Grote Kerkstraat. Visueel ontstaat daardoor een afsluiting en dat lijkt, in tegenspraak met het eerdere uitbreidingsplan waarmee getracht werd om het centrum van Hoogeveen meer naar het westen te trekken. Misschien had men zich er bij neergelegd dat de grootste bouwactiviteiten van voor de oorlog juist aan de oostzijde tot stand kwamen. Immers parallel aan de woningbouw van de Oranjebuurt en de Van Echtenstraat werd in de dertiger jaren aan de Bentinckslaan gebouwd. Hier werden voornamelijk vrijstaande of tweeonder-één kap woningen gebouwd met een duidelijke voorlijn.

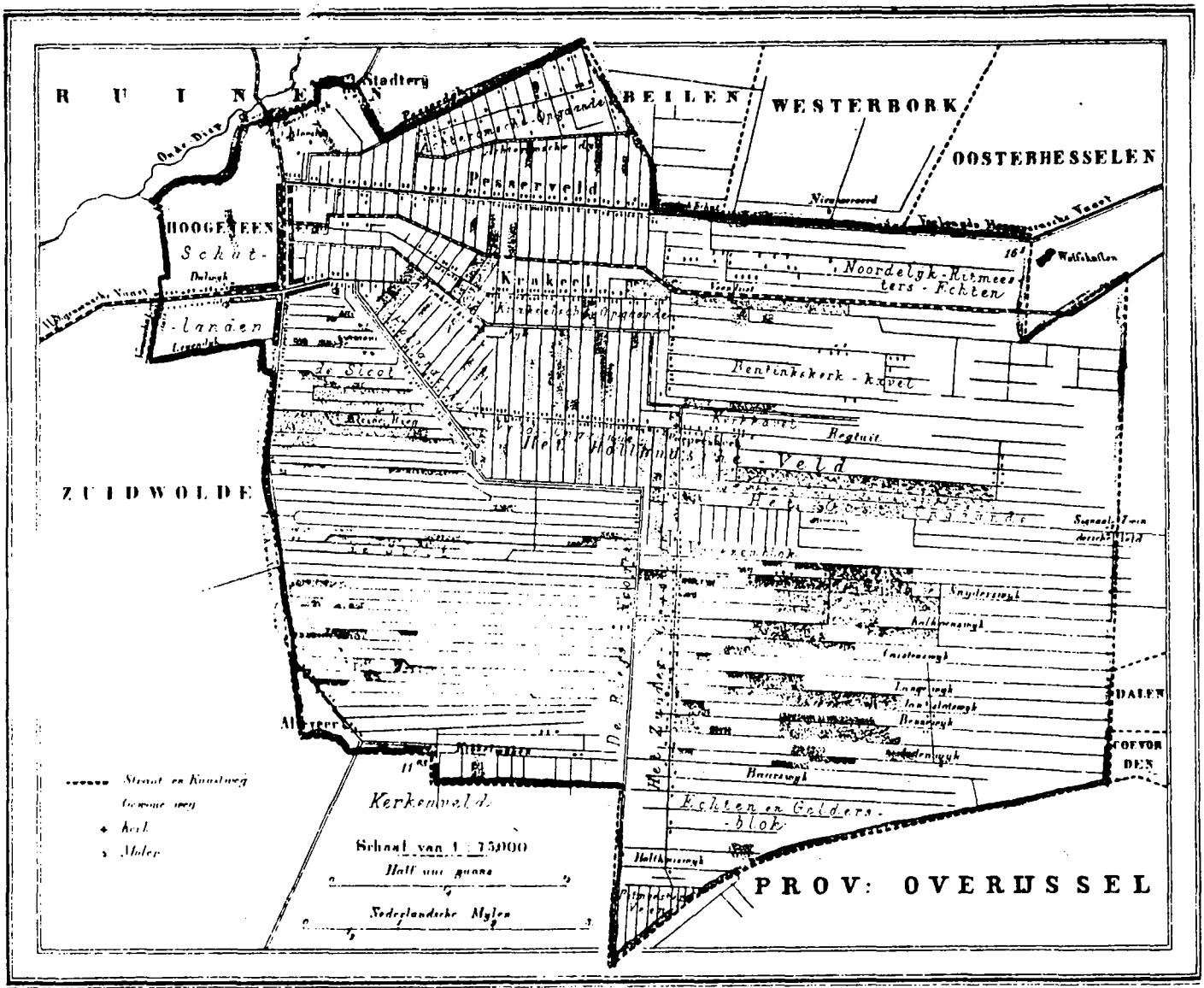
In het buitengebied deden zich tussen 1850 en 1940 eveneens enkele belangrijke ontwikkelingen in het vestigingspatroon voor. De reeds aanwezige bebouwing langs de kanalen verdichte aanzienlijk, hetgeen in de vorige eeuw leidde tot het ontstaan van een tweetal nieuwe nederzetting en: Noordsche Schut aan het Noordsche Opgaande en Hollandscheveld aan het Hollandsche Veldsche Opgaande. Daarnaast ontstond te midden van de nieuwere ontginningen in het zuidoosten van het Hollandse Veld later nog de nederzetting Elim (voortgekomen uit de 1915 opgerichte hervormde gemeente Elim). Alle drie de nieuwe nederzettingen hadden in 1940 duidelijk het karakter van een veenkoloniaal kanaaldorp. Elim was aanvankelijk zelfs beter per boot dan over het land bereikbaar.
Opvallend was verder in het buitengebied de enorme toename van verspreide agrarische bebouwing, met name tijdens de eerste decennia van deze eeuw. Daar de boederijtjes hierbij vrijwel altijd wel langs kanalen of wijken gevestigd werden bleef het rechtlijnige patroon gehandhaafd.

Nà 1940 heeft er in Hoogeveen een sterke verstedelijking plaatsgevonden. De eerste uitbreidingen konden nog worden opgevangen in de bestaande dorpskern, maar spoedig volgde noodgedwongen toch ook het creëren van geheel nieuwe woonwijken aan de rand van de nederzetting. Verdere uitbreiding in westelijke richting was vrijwel niet mogelijk door de aanwezigheid aldaar van de gemeentegrens, zodat de excentrische ligging van "Het Kruis" verder versterkt werden. Grenswijziging in 1970 maakte uiteindelijk uitbreiding in westelijke richting (woonwijk De Weide) mogelijk, waardoor Hoogeveen thans een meer evenwichtige stadsuitleg heeft.
Aan de bebouwing langs de oorspronkelijke hoofdassen werd in de loop der jaren veel veranderd. Met name de winkels werden verbouwd of zelfs geheel vervangen door nieuwbouw. De demping van het water en de inrichting tot winkelstraat hebben het oorspronkelijk karakter ernstig aangetast. Een gebied waar de oorspronkelijke bebouwing goed bewaard is gebleven, is het noordelijk deel van de Hoofdstraat en de Brinkstraat. Samen met de veel oudere Hervormde Kerk, de voormalige synagoge aan de Schutstraat en de bebouwing bij "Het Kruis" vormt dit gebied de belangrijkste verwijzing naar de geschiedenis van voor circa 1915. Voor wat de jongere ontwikkelingen betreft zijn gebieden als de Oranjebuurt, de Bentinckslaan, de Zuiderweg en de Pessestraat van belang.

De dorpen Hollandscheveld en Elim hebben hun veenkoloniale karakter vrijwel geheel verloren. Alleen in Noordsche Schut bleef het veenkoloniale karakter redelijk gehandhaafd omdat hier in tegenstelling tot Hollandsche Veld en Elim het hoofdkanaal niet gedempt werd. Voor alle drie de dorpen geldt dat afzijdig van de oorspronkelijke lintbebouwing nieuwbouw plaats vond.

*zjs

PROVINCIE DRENTHE. GEMEENTE HOOGEVEEN.



1867. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

6218 Bunders. 10500 Inwoners.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

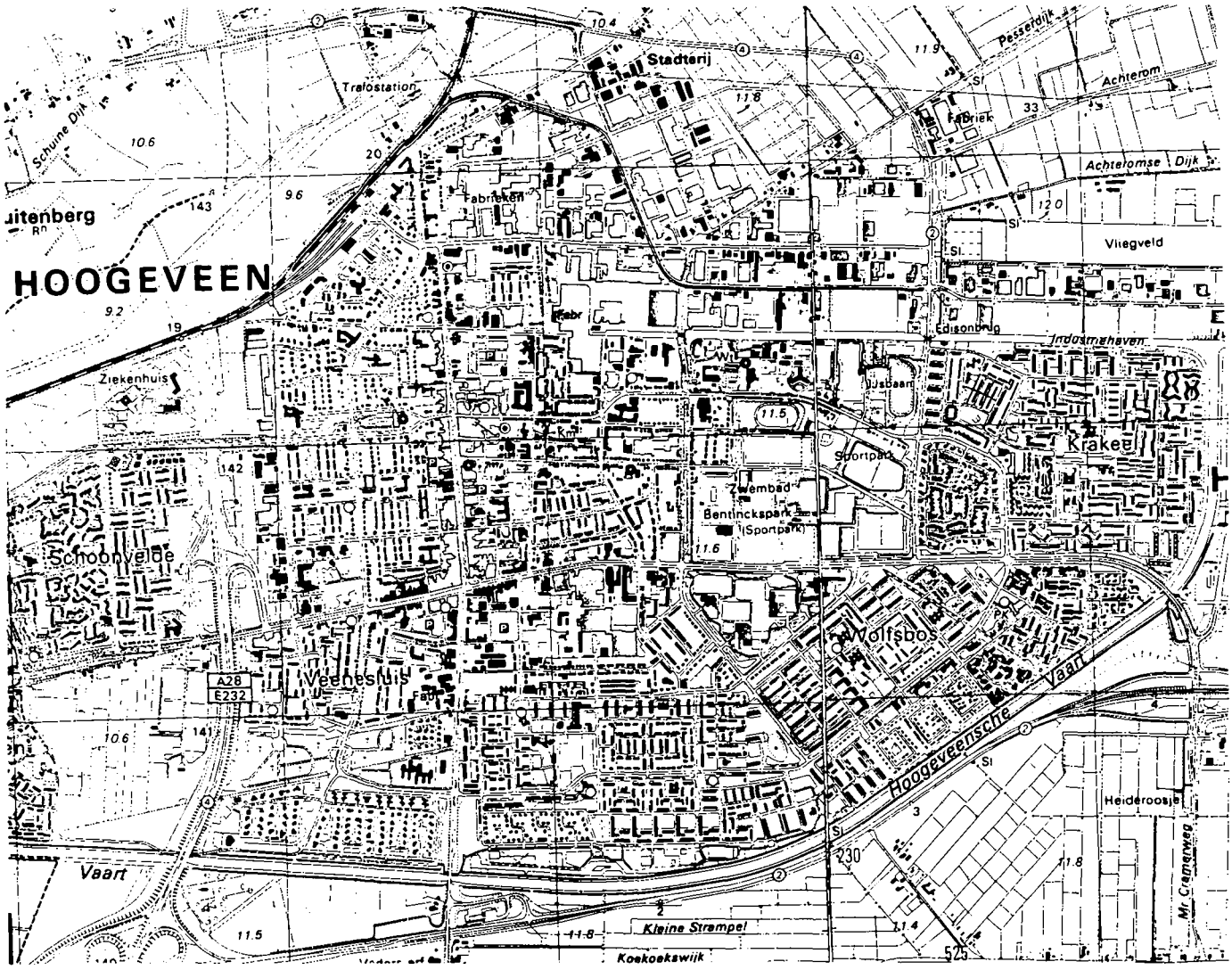
Gemeente: Hoogeveen

Kern: Hoogeveen

Type nederzetting: Stedelijke nederzetting

ca. 1850

ca. 1920-1930



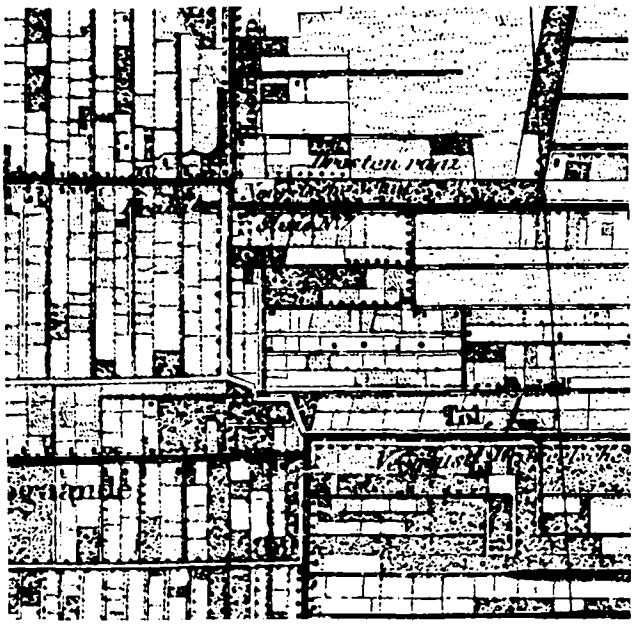
ca. 1985-1988

Schaal 1:25.000

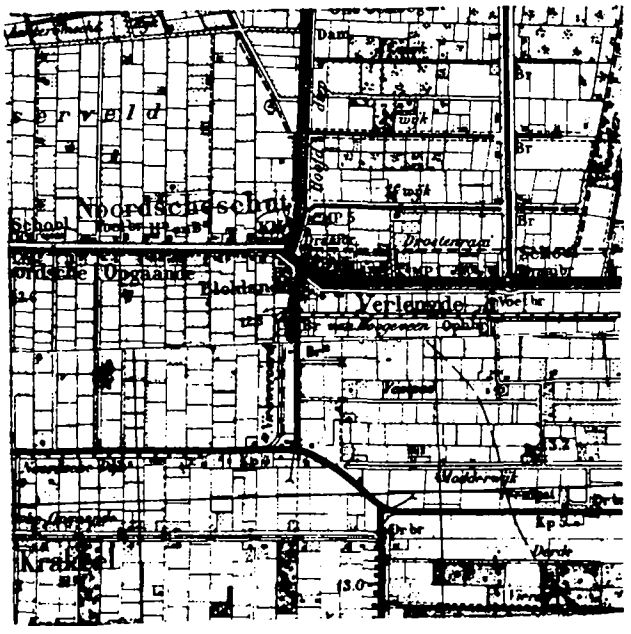
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Hoogeveen

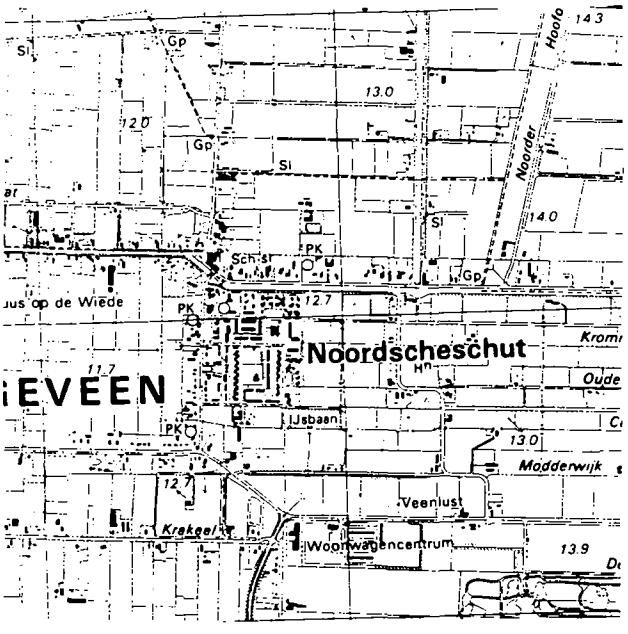
Kern: Noordscheschut



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Type nederzetting: Kanaaldorp

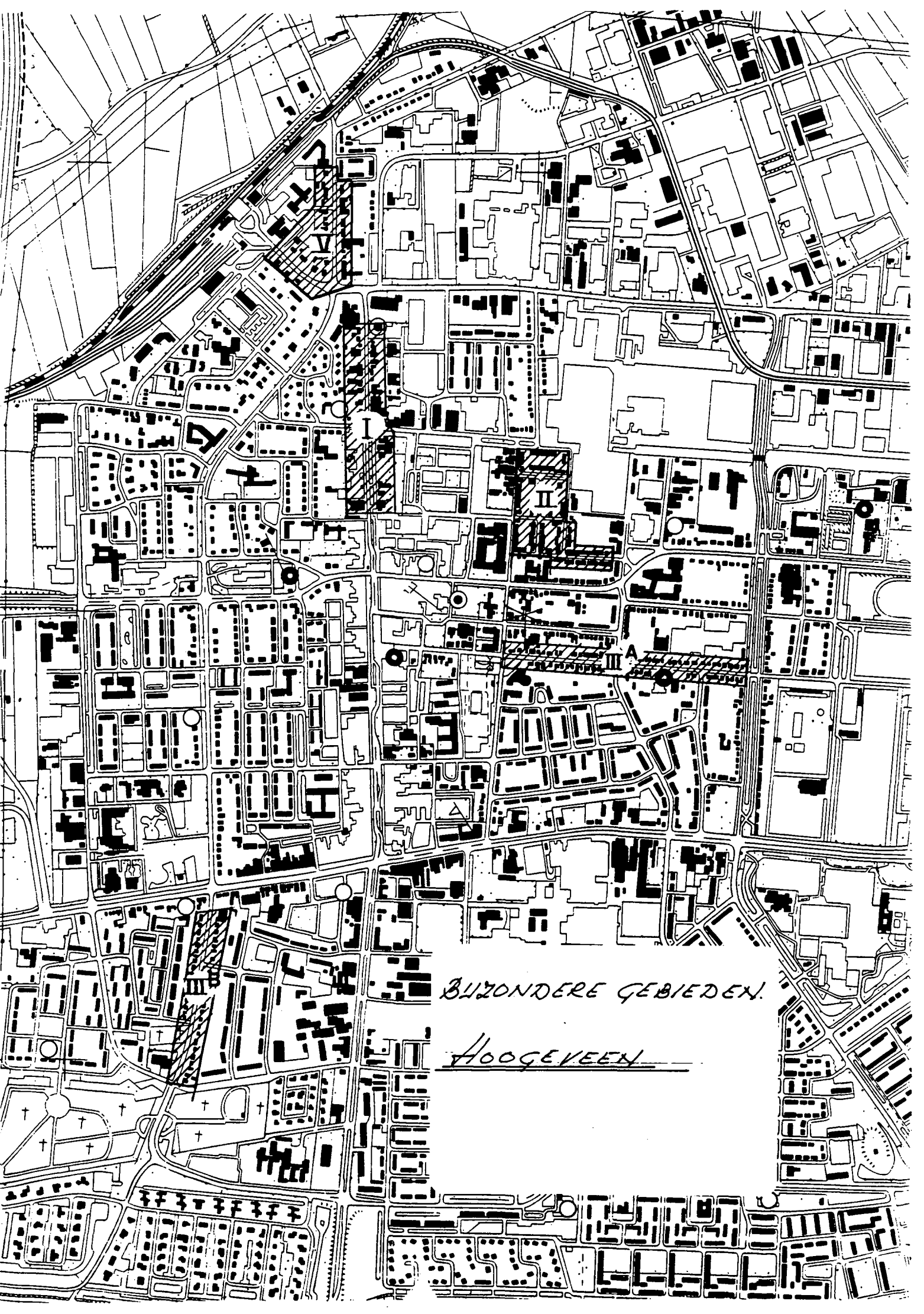
Schaal 1:25.000

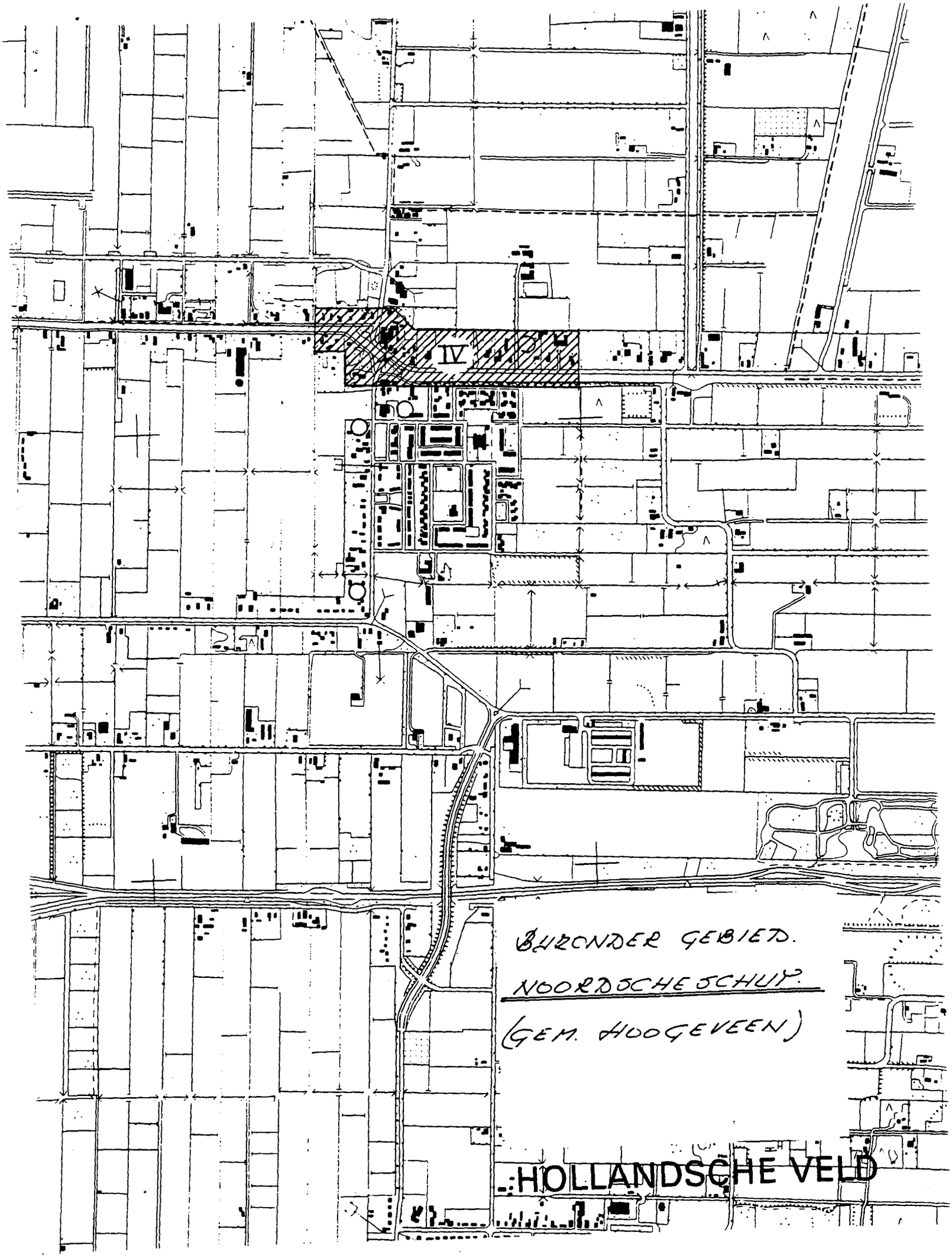
Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

Gemeente Hoogeveen

Gebied 1: Hoofdstraat(N) - Brinkstraat
Gebied 2: Oranjebuurt
Gebied 3: Bentincklaan(3A) Zuiderweg(3B)
Gebied 4: Noordscheschut
Gebied 5: Stationsstraat-Pesserstraat
Gebied 6:
Gebied 7:

Criteria:	*Gebieden* 1	2	3	4	5	6	7
I Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:							
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;		+					
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+		+	+			
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	+		+		+		
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).				+			
II Bijzondere historische betekenis, zoals:							
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+		+	+		
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;							
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).							
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:							
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;							
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	+	+		+			
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+			+	+		
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+						
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+	+					


I
II
III
A
B
V
BIJZONDERE GEBIEDEN.
HOOGEVEEN


IV
BIJZONDER GEBIED.
NOORDSCHE SCHUIT.
(GEM. HOOGEVEEN)
HOLLANDSCHE VELD

Naam bijzonder gebied

Hoofdstraat (N)-Brinkstraat (1)

Algemene karakteristiek
Lintbebouwing met hoofzakelijk villa's en middenstandswoningen langs de oude noord-zuid as.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit.
  Met name de verkaveling van de Hoofdstraat (overigens ook het gedeelte dat niet binnen het bijzondere gebied valt) verraadt het oorspronkelijke verveningslandschap. Er is namelijk geen gesloten gevelwand wat ongetwijfeld te maken heeft met de vroegere aanwezigheid van wijken. Het gebied geeft daarnaast een goede afspiegeling van hoofdzakelijk eind 19e-eeuwse en begin 20e-eeuwse bouwstijlen.

* Historische betekenis
  De gebouwen weerspiegelen een economische opleving. Onder meer enkele veenheren lieten hier bouwen.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  De lintbebouwing maakt onderdeel uit van de belangrijkste noord-zuid as. De verandering van het straatprofiel (Hoofdstraat-breed; Brinkstraat-smal) duidt op de vroegere loop van de Hoogeveensche Vaart.

* Gaafheid
  De bebouwing verkeert in redelijk gave staat.

* Zeldzaamheid
  Voor Hoogeveen waar in de loop der decennia zo veel veranderingen tot stand zijn gekomen en de historische gelaagdheid moeilijk afleesbaar is geworden, is dit zeker een zeldzaam gebied.

Naam bijzonder gebied

Oranjebuurt (2)

Algemene karakteristiek

Algemeen stedelijk gebied met verscheidenheid in sociale woningbouw.

Nadere omschrijving bijzondere waarden.

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Het gebied toont een overzicht van sociale woningbouw. De eerste woningen (± 1885) werden aan de Oranjestraat gebouwd (vergelijkbare ontwikkeling deed zich voor aan de Van Echtenstraat). Haaks op de Oranjestraat werd in noordelijke richting verder gebouwd. Met name de oostzijde van de Wilhelminastraat geeft een fraai voorbeeld van Woningwet-bouw.

* Historische betekenis
  De verscheidenheid aan woningtypen kan een uitdrukking zijn van de wijzigende opvattingen over de sociale woningbouw.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  De relatie met de industrie was zo intens dat groei van de industrie ook groei voor de Oranjebuurt tot gevolg had. Onderzoek naar deze relatie zou nog veel informatie kunnen verschaffen. Ook ten aanzien van na-oorlogse ontwikkelingen.

* Zeldzaamheid
  De variëteit aan woningtypen in een tamelijk kleine buurt is zeker voor Drenthe zeldzaam.

Naam bijzonder gebied

Bentincklaan (3a)/Zuiderweg (3b)

Algemene karakteristiek

Twee lintbebouwingen met overwegend middenstandswoningen uit de jaren dertig.

Nadere omschrijving bijzondere voorwaarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Beide lintbebouwingen, waarbij opgemerkt moet worden dat de Zuiderweg reeds bestond, geven geen overdonderende architectuur maar bieden onder meer door de regelmatige verkaveling een bijzondere indruk.

Naam bijzonder gebied

Noordscheschut (4)

Algemene karakteristiek
Niet stedelijk ingericht gebied op het kruispunt van een kanaal en enkele wegen.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Fraai voorbeeld van verdichting op een infrastructureel knooppunt waarbij de dominante positie van het vaarwater duidelijk naar voren komt.

* Historische betekenis
  De gevarieerde bebouwing (huizen van veenheren, boerderijen, arbeidershuizen, een café, een winkel, een brug en de schutsluis) geven een beeld van de verveningsgeschiedenis.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  De schutsluis maakt deel uit van een reeks van sluizen in de Hoogeveensche Vaart en de Verlengde Hoogeveensche Vaart en is dominant in het beeld van Noordscheschut.

zjs/coll

Naam bijzonder gebied

Stationsstraat - Pesserstraat (5)

Algemene karakteristiek
Voornamelijk ingericht als villabebouwing in de buurt van het station en de oude uitvalsweg naar het noorden.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Dit gebied wordt bepaald door een gevelwand met 19e eeuwse bebouwing en voor het overige voornamelijk bebouwing uit de jaren dertig van deze eeuw.
  Met name enkele van de laatst genoemde panden bieden door de ruimtelijke plasticiteit een verrijking van het straatbeeld.

* Historische betekenis
  Terwijl in bij voorbeeld Meppel direct na de aanleg van de spoorweg het gebied tussen de stad en het station in gebruik werd genomen is dat in Hoogeveen pas later gebruikt. Inzicht in het waarom hiervan (waarschijnlijk heeft het te maken met de fysische omstandigheden) is van belang voor het historische perspectief.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  Met name de bebouwing aan de Pesserstraat markeert als het ware de overgang van stad naar land.