

PROVINCIE DRENTHE

**JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE**

**GEMEENTEBESCHRIJVING NIJEVEEN
(ontwerp)**

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

**DIT EXEMPLAAR WORDT
NIET UITGELEEND!**

NIJEVEEN

1. Inleiding

De gemeente Nijeveen ligt in de zuidwesthoek van Drenthe en omvat de dorpen Nijeveen, Kolderveen en Kolderveense Bovenboer. Het grondgebied van Nijeveen wordt begrensd door in het oosten de gemeente Havelte, in het zuidoosten de gemeente Meppel en verder de provinciegrens tussen Drenthe en Overijssel. Aangrenzend liggen langs deze grens in het westen respectievelijk het noorden de gemeente Brederwiede en Steenwijk. De huidige omvang van Nijeveen bedraagt 2538 hectare. Het inwonertal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850 - 1321, 1900 - 1266 (1), 1940 - 1473 en 1988 - 2889.

2. Fysische Gesteldheid

Nijeveen maakt deel uit van de uitgestrekte stroomdalvlakte die zich tussen het Drents Plateau en het stuwwallengebied van Overijssel bevindt. Deze vlakte werd tijdens het Weichselien met dekzand "opgevuld", waarna vervolgens in het Holoceen veenvorming optrad. Over vrijwel het gehele grondgebied van Nijeveen ontstond destijds een veenpakket van geringe, variërende dikte, dat met de latere afgraving en/of ontginning uiteindelijk tot één grote ontginningsvlakte geworden is. De enige zandgronden van de gemeente komen in de directe omgeving van het bebouwingslint van Nijeveen bij de Kolderveense Bovenboer en in het uiterste zuidoosten van de gemeente voor. Het betreft hier zeer arm zand met lage, kalkarme humuspodzolen. Voor het overige bestaat de gemeente uit laagveen (veenmos of zeggeveen), dat ten noorden van Kolderveen en de beide Bovenboeren gedeeltelijk is uitgeveend.

Gezien het vlakke karakter van de gemeente, alleen bij de bewoningsas Nijeveen-Kolderveen is er sprake van een lichte welving (zandruggetje), doen er zich in Nijeveen geen grote hoogteverschillen voor (ca. 0.7 m. - N.A.P. tot 1.0 m. + N.A.P.).

Het grondgebied helt zowel in westelijke als in noordelijke richting geleidelijk af. De afwatering geschiedt via een uitgebreid stelsel van sloten en griften (zie infrastructuur) al dan niet indirect (via de Drentsche Hoofdvaart) naar het Meppelerdiep.

3. Ontginningsgeschiedenis

Reeds in de vroege Middeleeuwen werd een begin gemaakt met de ontginning van het laag-veenmoeras van Nijeveen. Het feit dat er in Kolderveen al in 1362 een kerk gesticht werd, terwijl dit in Nijeveen "pas" geschiedde na afscheiding van de kerspel van Havelte in 1477 doet vermoeden dat de kolonisatie in Kolderveen eerder zal hebben plaatsgevonden dan in Nijeveen (= nieuwe veen). Vermoedelijk werd Kolderveen vanuit Overijssel ontgonnen met als oogpunt het verstrekken van turf aan de IJsselsteden. In Kolderveen manifesteren IJsselinvloeden zich ondermeer in de naamgeving, het dialect en het uiterlijk van boerderijen (kameelrug). Nijeveen daarentegen sluit meer aan bij Drenthe en werd waarschijnlijk vanuit Havelte (=Hesselte) aan snee gebracht. Nijeveen heette vroeger Hesselterveen, wat zoveel betekent als Havelterveen.

Vanaf de op de zandwieling aangelegde Veendijk werd het gebied in slagen ontgonnen, waarbij de langgerekte percelen loodrecht op de "kadijk" kwamen te liggen. In eerste instantie vond de turfafvoer plaats over de dijk. Later werden ter behoeve van de ontwatering en de afvoer van turf uit de verder van de ontginningsas afgelegen gronden een drietal griften aangelegd (zie infrastructuur). Onder invloed van de toenemende bevolking en de zich verder opstreckende vervening ontstond naar verloop van tijd ten noorden van de oude bebouwingsas een nieuw lint van bebouwing. Vanuit deze zogenaamde Bovenboeren werd het gebied verder in noordelijke richting verveend en, het uiterste noorden daargelaten ontgonnen. Rond 1850 waren deze activiteiten vrijwel voltooid en was er in feite sprake van één groot strokenverkavelingscomplex. Bij een lengte van enkele kilometers hadden de langgerekte percelen in de regel slechts een breedte van 8 tot 10 meter.

In vergelijking met de situatie van voor 1940 is het ontginningslandschap van Nijeveen thans aanzienlijk gewijzigd. In het kader van de ruilverkaveling is in de jaren 1960-1970 de oneconomische strokenverkaveling vervangen door een patroon van kortere en bredere percelen. Bovendien heeft het landschap met het gelijktijdig verdwijnen van een groot deel van de beplanting op de perceelscheidingen een meer open karakter gekregen.

4. Grondgebruik

Omstreeks 1850 waren vrijwel alle gronden in Nijeveen verveend en/of ontgonnen.

Alleen in het noorden van de gemeente kwamen nog enkele stukjes woestegrond voor. Van alle Drentse gemeenten, Meppel uitgezonderd, bezat Nijeveen destijds het laagste percentage woeste grond. Het landbouwverslag uit 1880 illustreert dit beeld met de volgende percentages: Meppel - 0%, Nijeveen 0.32%, Drenthe 54,5%. Over de gehele gemeente verspreid, maar vooral tussen de Veendijk en het Krakeel, kwamen kleine moerasbosjes voor. Voor het overige bestond het grondgebied van Nijeveen volledig uit landbouwgronden en dan vooral grasland.

Met overwegend vochtige gronden leende de gemeente zich namelijk uitstekend voor het bedrijven van veeteelt. Reeds aan het begin van de vorige eeuw behoorde Nijeveen met een veedichtheid die ruim boven het provinciaal gemiddelde lag, tot de belangrijkste veehouderijgebieden van Drenthe. Dienovereenkomstig was de aandacht voor de akkerbouw gering, hetgeen duidelijk tot uiting komt in de oppervlakte verhouding grasland:bouwland; in 1832 luidde deze 1611 hectare: 182 hectare, en had alleen Meppel een nog hogere verhouding. De weinige akkerbouw die er toch plaatsvond, de meeste bedrijven waren gemengd met meer of minder "bouw", concentreerde zich omstreeks 1850 voornamelijk in de zogenaamde "tussenboer". Dat wil zeggen het tussen de bewoningsas Kolderveen-Nijeveen en de respectievelijke Bovenboeren gelegen gebied van Kolderveen- en Nijeveen binnen, dat tegen wateroverlast vanuit het zuidelijk gelegen "uiterdijkse land" werd beschermd door de (regelmatig) verhoogde Veendijk (Kadijk).

Daarnaast lagen er in aansluiting op de lintbebouwingen nog enkele akkers in de "buiten- en bovenlanden", alsmede in de hoger gelegen noordoosthoek van de gemeente (nabij Havelterberg).

Gedurende de laatste helft van de vorige eeuw breidde het landbouw-areaal, met name ten gevolge van het alsnog in cultuur brengen van reeds verveende gronden in de laagstgelegen delen van de gemeente, met ruim een derde uit: 1832-1.793 hectare, 1890-2.395 hectare. Dat deze gronden niet eerder voor de landbouw werden aangewend heeft ondermeer te maken met het feit dat de waterafvoer hier vanouds voor grote problemen zorgde.

Vooraf het gebied ten westen van de Nijeveense grift ondervond bij stormachtig weer door het opstuiven van water in de Giethoornse meren veel overlast. Met de oprichting van het waterschap De verenigde Polders van Nijeveen en Kolderveen in 1863 (zie Infrastructuur), verbeterde de waterhuishouding, ondermeer door plaatselijke onderbemaling met een aantal windmolens, echter zodanig dat ook hier de aanmaak tot landbouwgronden aantrekkelijk werd. Wel bleven deze nieuwe landerijen nog tot in deze eeuw kampen met wateroverlast tijdens de nattere perioden. De toename van het landbouwareaal kwam in de laatste helft van de vorige eeuw geheel toe aan de veeteelt; het bouwlandareaal nam tussen 1832 en 1890 zelfs met ruim een derde af. In 1890 stonden grasland en bouwland dientengevolge in de verhouding 2.287 hectare: 108 hectare.

Daar met het aflopen van de verveningen, waarin aan het begin van de vorige eeuw nog ongeveer 40% van de beroepsbevolking van Nijeveen werkzaam was, veel inwoners van de gemeente elders een bestaan zochten, nam de bevolking tussen 1850 en 1900 licht af. Tezamen met de uitbreiding van het landbouwareaal had dit tot gevolg dat het aantal kleine bedrijfjes (1-5 hectare) in Nijeveen in vergelijking met de meeste andere gemeenten in Zuidwest-Drenthe steeds uitermate laag gebleven is. In 1910 had de gemeente met een percentage van 20 zelfs het laagste aandeel van alle gemeenten in Drenthe. Aan het begin van deze eeuw werd Nijeveen dan ook overwegend gekenmerkt door grote bedrijven waarop de melkveehouderij met een opvallend hoge rundveebezetting per bedrijf sterk domineerde. Hoewel Nijeveen een eeuw eerder in het licht van het Drents gemiddelde een relatief groot aantal varkens per 100 hectare landbouwgrond bezat, was het aandeel van de varkens in de totale veestapel ten gevolge van de voortijd aan de specialisatie in de richting van de intensieve rundveehouderij rond 1900 opvallend laag. Doordat gedurende de eerste helft van deze eeuw verdere uitbreiding van het landbouw-areaal niet mogelijk was en de bevolking weer begon te groeien, was er tussen 1900 en 1950 sprake van een geringe daling van de gemiddelde bedrijfsgrootte (van 12.0 naar 9.5 hectare). Het aandeel van de kleine bedrijven bleef echter laag en de intensivering van de veeteelt ging ongeremd voort. Zo verdubbelde het rundveebestand tussen 1900 en 1950 bijna en nam ook het aantal varkens aanzienlijk toe. Eén en ander werd ondermeer mogelijk gemaakt door nieuwe marktontwikkelingen, een toenemend kunstmestgebruik en verbetering van de algehele waterhuishouding (zie infrastructuur).

Na 1940 hebben zich enkele opvallende ontwikkelingen voorgedaan binnen de landbouw van Nijeveen. Naast van een verdergaande intensivering in zowel de rundveeteelt als de varkenshouderij, is er vanaf ongeveer 1950 tevens in toenemende mate sprake van schaalvergroting. Een proces dat nog versneld werd door de ruilverkaveling. Zo daalde alleen al over de periode 1960-1973 het aantal bedrijven van 219 tot 153 en steeg daarmee de gemiddelde bedrijfsgrootte van 10 tot 14 hectare.

5. Infrastructuur

Tot het midden van de 19e eeuw waren de wegen in de gemeente Nijeveen zeer slecht. De Nijeveense grift die bovenstrooms van Meppel in het Oude Diep uitmondde en de Kolderveense Ooster- en Westergrift die via sluisjes toegang gaven tot het Meppeler Diep, vormden nog altijd de hoofdverkeersaders waarlangs ondermeer turf, mest, hooi, hout, veldvruchten en van elders komende gebruiksgoederen per praam werden vervoerd.

Op geregelde plaatsen hadden de griften verbredingen, zogenaamde wisselplaatsen, om de pramen gelegenheid te geven elkaar te passeren.

Via dwarsgrachten en sloten kon men bij de huizen en landerijen komen.

Daar zowel de waterafvoer als het onderhoud van de waterlopen en de daartoe behorende kunstwerken aanhoudend voor grote problemen zorgden, belasten de kerspelbesturen van Nijeveen en Kolderveen zich in tegenstelling tot andere gebieden in Drenthe, waar kerspel- en markebesturen zich slechts sporadisch met de waterhuishouding bemoeiden, reeds vroeg met de zorg voor deze griften, sluizen, bekadingsen en waterlossingen. Hoewel in de loop der eeuwen het aantal lage kaden, stuwen en zijlen groeide, waardoor er in enige mate waterbeheersing plaats kon vinden, werd met het voortgaan van de Drentse verveningen de hoeveelheid af te voeren water alsmaar groter en nam de wateroverlast verder toe. Bovendien boden de vroege bedijkingen van het Zwarte Water en de Zuiderzee in de vorige eeuw het achterland nog weinig bescherming en werd het gebied bij (zuid)-westen wind veelvuldig door stormvloed geteisterd. Aanhoudende klachten vanuit Overijssel (Vollenhove) over de slechte onderhoudstoestand van de sluisjes in de griften langs het Meppeler Diep (overlast door lekwater + vrees voor mogelijke doorbraak) deden de Staten van Drenthe in 1861 besluit tot de oprichting van de eerste waterschappen in Drenthe: de Polder Kolderveen en de Polder Nijeveen, in 1863 samengevoegd tot het waterschap De Verenigde Polders van Nijeveen en Kolderveen. Sindsdien verbeterde de waterhouding op diverse punten. Zo werden onder meer in het laaggelegen gebied van Kolderveen ten behoeve van de plaatselijke onderbemaling een aantal windmolens geplaatst en vond er aan de sluizen, bruggen en waterlozingen regelmatig onderhoud plaats. Belangrijker was echter in 1919 de participatie in de bemaling van het land van Vollenhove (de boezem waarop de beide polders loosden), waardoor de winterse overstromingen van grote delen van het gebied tot het verleden gingen behoren. Bovendien leidde de peilverlaging er toe dat de verkeerssituatie in het laaggelegen noordwesten aanzienlijk gewijzigd werd, hetgeen in het onderstaande nog nader aan de orde zal komen.

De enige verbindingen van betekenis over het land waren in 1850 de onverharde, maar wel redelijk onderhouden Veendijk en de in de jaren 1825-1829 op de grens van de gemeenten Havelte en Nijeveen aangelegde rijksweg Meppel-Steenwijk/Leeuwarden. Om van de Bovenboeren, waar de verspreid staande boerderijen door een slingerende voetpad onderling verbonden werden, naar de Veendijk te komen moest men vaak met recht van overpad de erven van de zuidelijk boerderijen passeren. Ook maakte men gebruik van stegen, ook wel koestegen genoemd omdat men ze gebruikte voor het verweiden van vee vanuit de noordelijke weiden naar de zuidelijke graslanden en omgekeerd.

De bekendste steeg was de Bootsmanweg, de vroegere verbinding Meppel-Steenwijk, andere voorbeelden zijn de Mandersteeg, de Schuurmanssteeg en de Kerksteeg.

Langs de griften liepen voetpaden, welke tevens dienden als truilpad (truilen = voortbewegen van een vaartuig met een boom). Daar waar de griften de Veendijk kruisten waren langs de griften langere of kortere laad- en losplaatsen aanwezig, de zogenaamde oevers. Dit waren met beschoeiing versterkte grifwallen voor het laden en lossen van goederen die tevens fungeerden als knooppunt van het openbare leven (te vergelijken met de brink in een esdorp).

Met het teruglopen van de vervening en de opkomst van het asverkeer werden de landwegen vanaf 1850 geleidelijk aan steeds belangrijker, zoals ondermeer blijkt uit de verharding van de Veendijk in 1875.

Kort daarna werd besloten tot de aanleg van een zandweg door de Bovenboeren en kwam de verharde verbinding Meppel-Kolderveen (de Meppelerweg) tot stand. De realisering van laatstgenoemde weg was voor Nijeveen van betekenis omdat men tot dan voor het verkeer over het land was aangewezen op de rijksweg Meppel-Steenwijk. Kort na de eeuwwisseling werd de Meppelerweg doorgetrokken tot aan de in 1904 verharde weg door de Bovenboeren. Ondanks deze opkomst van het wegverkeer bleef toch ook het vervoer over het water, met name in Kolderveen en de Bovenboeren nog geruime tijd van belang. Zo was bijvoorbeeld de zogenaamde Gortebrijshoek, een huizenrij iets ten noorden van de (eigenlijke) Kolderveense Bovenboer, tot 1881, toen er een voetpad werd aangelegd uitsluitend per boot bereikbaar en werd er in Kolderveen nog tot 1930 turf uit Giethoorn aangevoerd. Het noordwestelijke deel van de gemeente, de Bramen, moest zelfs tot 1933 wachten op de eerste wegverbinding. Het was uiteindelijk de bemaling door het gemaal van Vollenhove die hiervoor zorgde. Door peilverlaging in de sloten en griften nam de bereikbaarheid van dit graslandgebied namelijk zodanig af dat een intensief gebruik van de (verbeterde) gronden niet mogelijk was, hetgeen het Waterschap er toe deed besluiten een wegenplan voor de Bramen op te stellen. In het kader hiervan werden in 1933 in werkverschaffingsverband een aantal zandwegen door het gebied aangelegd. De betekenis van de spoorlijn Meppel-Leeuwarden, die sinds 1867 ten oosten van de nederzetting Nijeveen liep is slechts van korte duur geweest. Vanaf het laatste decennium van de 19e eeuw, toen de eerste stoomzuivelfabrieken in de regio gebouwd werden, was er sprake van een toenemend verkeer. Zowel de fabrieken van Kolderveen en Nijeveen als die van Havelte en Wanneperveen voerden hun boter via het station van Nijeveen af. Tevens werden kolen aangevoerd voor het verhitten van de stoomketels. Kort na de eerste wereldoorlog kwam aan deze periode van redelijke bloei echter een einde en werd mede onder druk van het toenemende autoverkeer in 1932 de halte opgeheven. Vier jaar later volgde de sloop van het station.

In de periode na 1940 heeft er binnen de gemeente Nijeveen een opvallende verdichting van het wegenpatroon plaatsgevonden. Zowel ten behoeve van de interlocale verkeersligging als ten behoeve van de landbouwontsluiting werden bestaande wegen verhard en kwamen tevens tal van nieuwe verbindingen tot stand. Van de oude infrastructuur langs de griften; oevers, wisselplaatsen en truilpaden, is thans niets meer over.

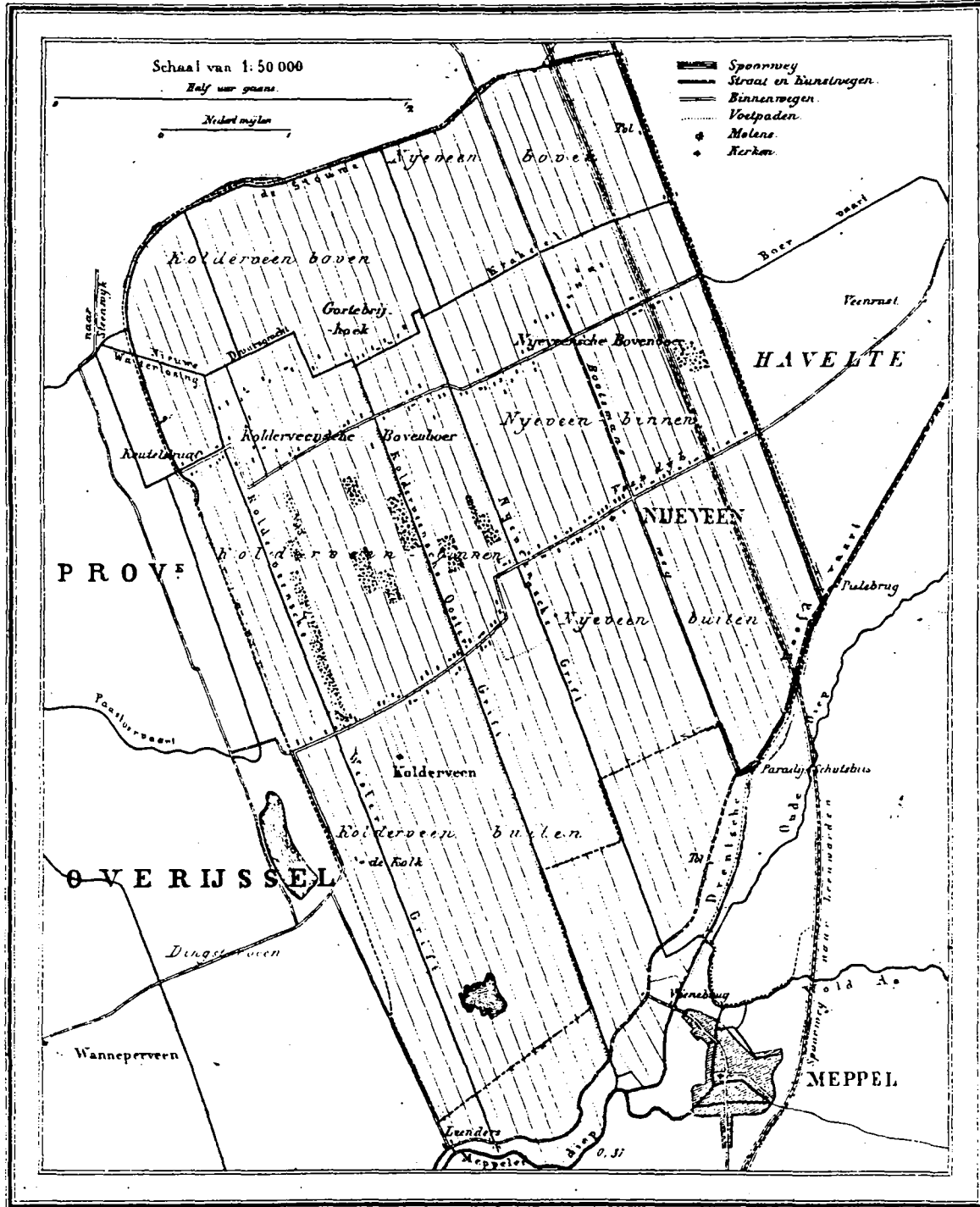
6. Nederzettingstructuur

De vroegste boerderijvestigingen in Kolderveen en Nijeveen vonden plaats langs de Veendijk. Het op de kaart van 1850 getoonde zwaartepunt van bebouwing doet vermoeden dat de eerste woningen aan de "hoge" noordzijde van de dijk waren gesitueerd. De gronden aan de zuidzijde van de dijk behoorden tot het zogenaamde "uiterdijkse land" en waren als zodanig minder aantrekkelijk voor vestiging. Met het dichter bevolkt geraken van de dijk verzezen er later wel enige boerderijen, maar de meeste nieuwe boerderijvestigingen vonden, mede onder invloed van de zich steeds verder in noordelijke richting optrekkende ontginningen, plaats in het ten noorden van de oude nederzetting gelegen "bovenland". Hier ontstond in de loop der jaren een nieuw, tweede bebouwingslint, de Kolderveense en Nijeveense Bovenboer geheten. Hoewel de naam anders doet vermoeden stonden de bewoners van deze buurtschappen in maatschappelijk opzicht vaak juist onder die van de oude erven.

De boerderijen in de Bovenboeren werden niet langs een weg of dijk aangelegd en kwamen daardoor veel verspreider te liggen dan de bebouwing van de oude nederzettingen aan de Veendijk. Zo ontstond ook het iets afzijdig van de Kolderveense Bovenboer gelegen rijtje woningen van de Gortebrijshoek. Als vermeld fungeerden de "oevers" langs de griften vroeger als knooppunt van het openbare leven. Op deze kruispunten van water- en landwegen ontstond vanouds de zogenaamde nering, zoals bakkerijen, winkeltjes, café's en molens. In Nijeveen had men voor de aan- en afvoer van goederen op de oostelijke oever van de Nijeveense grift een weg, de Molensteeg, aangelegd. Hieraan werd in 1853 een koren- en pelmolen gebouwd. Ook verrees rond die tijd aan de Molensteeg het huis dat later gedurende vele jaren dienst zou gaan doen als gemeentehuis. Het achterste gedeelte bood onderdak aan de veldwachter/gemeentebode en verder bevonden zich achter het gebouw een arrestantenlokaal en een brandspuithuisje. Dit gebouw is inmiddels verdwenen. Het huidige gemeentehuis is het pand Dorpsstraat 41, dat oorspronkelijk dienst deed als de woning van de burgemeester. In 1861 werd bovendien de school van Nijeveen, die oorspronkelijk bij de kerk stond, verplaatst naar de omgeving van het kruispunt Nijeveense grift - Dorpsstraat (Veendijk), waarmee dit deel van de nederzetting meer en meer het karakter van dorpskom verkreeg. Het oude schoolgebouw naast de kerk werd in 1936 door de architecten Jans en Henneke (uit Hengelo) verbouwd tot het huidige cathegesatielokaal of buurthuis. Nijeveen was in deze tijd al duidelijk het hoofddorp. In Kolderveen was van "komvorming", hoewel er zich nabij de oevers wel enige concentratie van niet agrarische activiteiten voordeed geen sprake. Ook in het oostelijke deel van Nijeveen, nabij de kruispunten Veendijk-Rijksweg en Veendijk-spoorlijn, was met name sinds de aanleg van de spoorlijn in 1867 sprake van een bescheiden concentratie van niet agrarische activiteiten, zoals bijvoorbeeld een station en een aantal café's. Tussen 1850 en 1940 veranderde er in feite weinig in de nederzettingstructuur van Nijeveen, Kolderveen en de Bovenboeren. Onder invloed van de geringe bevolkingstoename trad er slechts in bescheiden mate verdichting van de bebouwing op. Van verspreide bebouwing was in 1940 nog immer nagenoeg geen sprake.

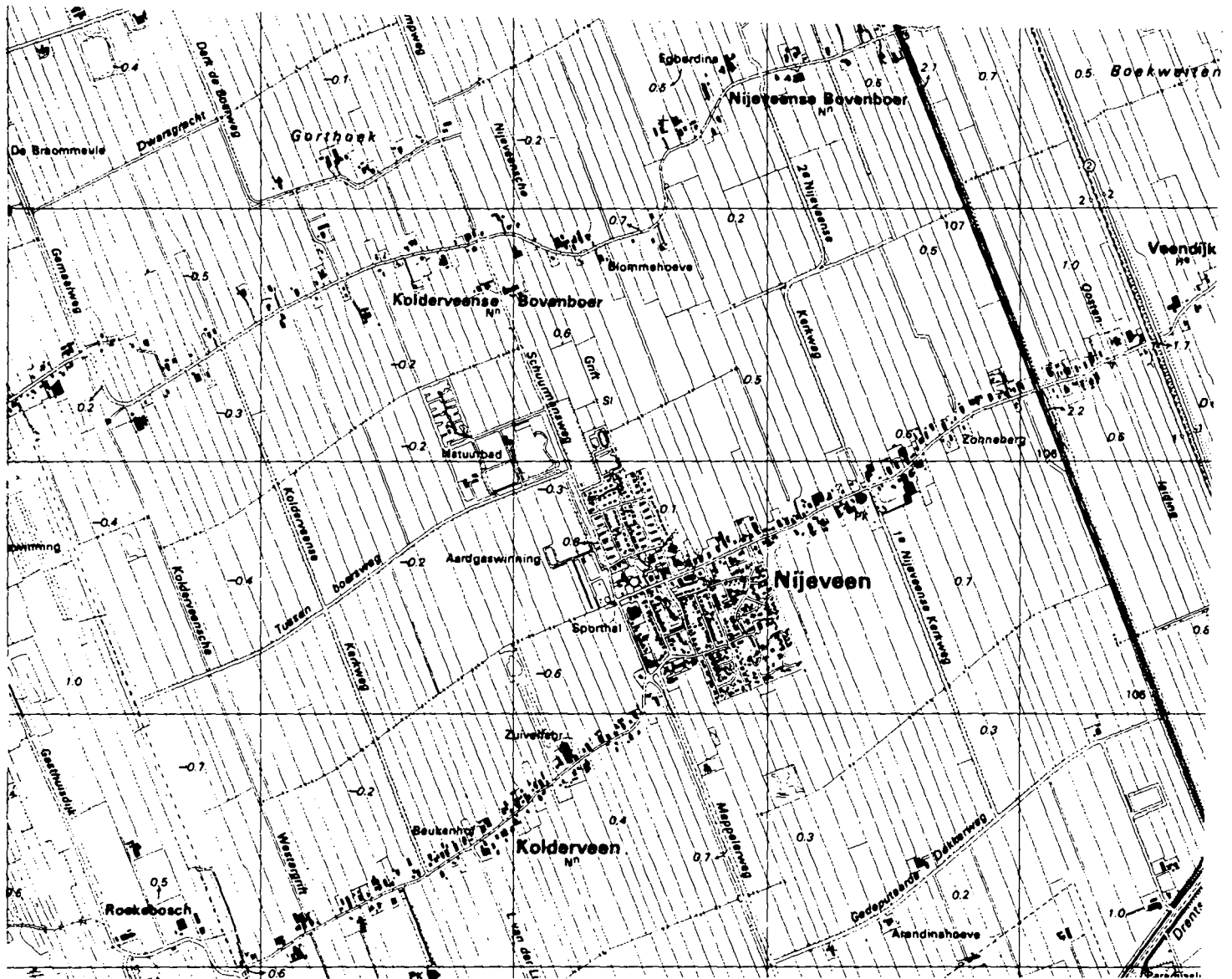
De plaatselijke nijverheid, de in 1894 respectievelijk 1898 opgerichte coöperatieve zuivelfabrieken van Kolderveen en Nijeveen uitgezonderd, bleef van een beperkt verzorgend karakter (toch is de zuivelfabriek van Kolderveen nog steeds in gebruik) en ook het plaatselijke winkelbestand kwam niet boven een bescheiden lokaal verzorgend niveau uit. Voor de meer duurzame goederen wendde men zich naar de nabijgelegen centra van Meppel en Steenwijk. In de periode na 1940 hebben zich duidelijk afwijkende ontwikkelingen voorgedaan in de nederzettingsstructuur van Nijeveen. Rond de oude dorpskern is gedurende de laatste decennia een ruim opgezette nieuwbouw uitbreiding gereed gekomen, waardoor het dorp nu een echt centrum heeft. Verder is de verspreide bebouwing in het buitengebied in het kader van de ruilverkaveling sterk toegenomen; langs de Bramenweg is thans zelfs sprake van een derde lintbebouwing. Deze ontwikkelingen hebben met zich meegebracht dat de cultuurhistorisch waardevolle lintbebouwingen van zowel de oude nederzettingen als de Bovenboeren, met onder meer de karakteristische boombeplanting langs de wegen, van ingrijpende wijzigingen zijn ontzien en als zodanig hun oorspronkelijke karakter vrij goed behouden hebben. Passend in het oorspronkelijke karakter zijn de streekgebonden boerderijtypen. Aan de Klosseweg (Kolderveense Bovenboer) komen een aantal boerderijen voor van het zogenaamde kameelrug-type. Kenmerkend voor dit type is de oplopende nek die de verbinding vormt tussen het woonhuis en de schuur (achterhuis). Dit type komt eveneens voor in het aangrenzende deel van Overijssel. Verspreid over het gehele gemeentelijke grondgebied staan de op het Friese Stelp-type geïnspireerde boerderijen. Feitelijk hebben deze boerderijen de traditionele opzet van het Drentse Hallehuis-type maar ze onderscheiden zich door het hoge schilddak van het woonhuis.

*zjs





ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Schaal 1:25.000