



DRACHTEN[∞]

DRACHTEN[∞] [IN ONEINDIGHEID]
MSc Stedenbouw scriptie
Technische Universiteit Delft, faculteit Bouwkunde
Leerstoel van Ruimtelijke Planning & Strategie
Complex Cities afstudeerstudio
4 juli 2014

MENTOREN
Arch. F.F. Colombo
Dr. A. Romein

AUTEUR
Ir. R.R. (Robert) Cruiming
Studentennummer: 4019296
+31-6-1149378
robert@cruiming.com
www.robertcruiming.nl

Auteursrechten voorbehouden

OPMERKING
Ondanks mijn uiterste zorg en bereidheid, vraag ik begrip voor eventuele spelling en grammaticale fouten. Als dyslecticus zie ik dit werk als een mogelijkheid om mijn schrijfvaardigheid te verbeteren. IWAL cliëntnummer: 2090940

Fig. 1.01 [voorpagina] – De Tjaarda flats in contrast met bebouwing van Ureterpervallaat (bron: Drachten terug in de Tijd)

**ZACHTE KRIMP PREVENTIE
DOOR HERSTRUCTURERING
VAN EEN BESTAANDE
BEDRIJFSTERREIN
VAN EEN REGIONALE
VERZORGINGSKERN IN
NOORD-NEDERLAND**

SAMENVATTING

Drachten is een plaats van 45.000 inwoners in Noord-Nederland. Het is na Leeuwarden en Groningen de grootste regionale verzorgingskern met 178.127 inwoners. Het ligt centraal in Noord-Nederland maar het heeft geen spoorverbinding. In de recente decennia was er sprake van de aanleg van de Zuiderzeelijn. Er werd veel economische voorspoed verwacht door de aanleg van deze internationale hogesnelheidsspoorlijn. Echter is het plan in 2007 definitief afgeblazen en de ontwikkelingen in de jaren daarna verslechterde de socio-economische situatie van het dorp en zijn verzorgingsregio. Drachten zit momenteel in een negatieve spiraal die kan worden omschreven met de term 'zachte krimp'; een kwalitatieve afname van het leefbaarheidsniveau. De kredietcrisis heeft een grote negatieve invloed gehad op de socio-economische omstandigheden. De werkloosheid is toegenomen en het voorzieningenaanbod is verslechterd. Zachte krimp is een vicieuze cirkel dat kan leiden tot demografische krimp. En, wat nu? Hoe kan Drachten in ruimtelijk-economisch perspectief participeren tegen de gevolgen van zachte krimp? Dit afstudeerproject geeft hierop een antwoord doormiddel van de herstructurering van het bedrijventerrein De Haven.

HET HUIDIG BELEID ALS PARTICIPATIE TEGEN KRIMP

In het kader van de Strategische Samenwerkingsagenda Gemeente Smallingerland – Provinsje Fryslân (2013, fig. 3.12) hebben de Friese Provinciale Staten €45 miljoen beschikbaar gesteld voor 13 ruimtelijk-economische projecten. Deze projecten hebben betrekking op het behoud en onderhoud van de bestaande voorzieningen. Ook investeert men in het succesverhaal van de Innovatiecluster Drachten. Dit is een bestaande verzameling van innovatieve hightech bedrijven in Drachten die veel hooggeschoolde werknemers van buiten de regio aantrekt.

ALTERNATIEVE AANVULLING VAN DRACHTEN[∞] 2040

Drachten[∞] 2040 is een stedenbouwkundige visie waarin aanvullingen worden aangereikt voor het bestaande ruimtelijk-economische beleid voor Drachten. Het geeft een alternatieve invulling voor het besteding van het budget van €3,30 miljoen van het totaal (fig. 6.01). De aanvullingen komen tegemoet aan de socio-economische transitie en het ruimtelijk

terug brengen van de Drachtster genius loci. De bestaande beroepsbevolking kan hierdoor effectief behouden blijven en vanuit zichzelf het dorp een mogelijke nieuwe moderniteit ontwikkelen.

DRACHTSTER GENIUS LOCI

Drachten kenmerkt zich door zijn historische ontwikkeling als een progressief dorp. Het gedocumenteerde verleden – vanaf ± 1200 – heeft het vijf periodes van bloei gekend. Deze periodes worden ook wel moderniteiten genoemd (Taylor, 1999). Vanuit analyse van de historische ruimtelijke ontwikkeling is gekeken welke verschillende invloeden per moderniteit Drachten hebben gevormd naar zijn huidige vorm. Hierin komt de vervreemding van de oorspronkelijke genius loci naar voren in de moderniteit tussen 1950 tot ± 1973. Philips vestigde in 1950 één van zijn grootste fabrieken in Drachten en daardoor groeide het dorp explosief. De Modernistische stedenbouwkundige principes van 'De Functionele Stad' (Heynens, 2009, p.221-227) bracht oplossingen voor massawoningbouw en schaalvergroting van de voorzieningen. Door de grote sloopdrift waarmee dit moderniseringsproces gepaard ging, verdween de historische ontwikkeling uit het straatbeeld. Bij de andere moderniteiten bleef er een wisselwerking tussen het moderne en het oude bestaan. Door het 'Philips-isme' is de ruimtelijke eenheid van het dorp en de relatie met de omgeving verloren gegaan. De visie Drachten[∞] stelt voor om de gehele Drachtstervaart en het dwarswijkenstelsel te openen. Aan de hand van herstructureringsprogramma van de Gemeente Smallingerland kunnen de verschillende woonwijken geïntegreerd worden in het hele dorp. De belevingswaarde van de Drachtstervaart als identiteitsdrager wordt versterkt door zes cultuurhistorische iconen langs de Drachtstervaart die elk zijn respectievelijke moderniteit symboliseren.

DE SOCIO-ECONOMISCHE TRANSITIE VAN HET ZELFSTANDIG ONDERNEMERSCHAP

Drachten is als Functionele Stad ontwikkeld tot een monotoon dorp waarin wonen, werken en andere voorzieningen van elkaar gescheiden zijn. De huidige morfologische opzet biedt geen ruimte voor de veranderende vraag naar woon, werk en leefruimte. Het bedrijventerrein De Haven is ingericht voor grootschalige bedrijfsvestiging maar kamt nu met het hoogste leegstand en verloedering percentage van Friesland. Parallel is er een groeiende vraag naar geschikte ruimte waar wonen en werken gecombineerd kan worden door zelfstandige ondernemers. Het ontwerp van de Tussendiepen 2.0 is een uitwerking hoe de visie Drachten[∞] 2040 kan worden toegepast in het herstructureren van het bedrijventerrein. In het ontwerp worden ontwerp oplossingen aangereikt die Drachten rationeel en irrationeel een gemengd woon-, werk- en recreatieve leefomgeving transformeren. Op deze wijze wordt getracht de migratie van de kwalitatieve beroepsbevolking te stagneren door ruimte te bieden voor hun ontplooiingsmogelijkheden. Dit ontwerp kan als precedent worden aangemerkt voor het toekomstige herstructureringsprogramma van de Gemeente Smallingerland voor andere woonwijken.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	4	TOEKOMST TRENDS	63
INHOUDSOPGAVE	5	DRACHTEN VERZORGINGSKERN IN EEN KRIMPREGIO	64
INLEIDING	6	SOCIO-ECONOMISCHE TRANSITIE	68
METHODOLOGIE	8	DRACHTSTER IDENTITEIT	72
MODERNITEITEN	11	TUSSENDIEPEN 2.0	77
DRACHTSTER MODERNITEITEN	12	EN, WAT NU!?	78
KLOOSTERTIJD	14	EEN VISIE VOOR DRACHTEN	82
DE VEENKOLONIE	18	DE TUSSENDIEPEN 2.0	88
INDUSTRIALISATIE	22	TER AFSLUITING	103
PHILIPS-ISME	26	CONCLUSIE	104
HJOEDDEDEIS	32	REFLECTIE	106
CONCLUSIE	36	REFERENTIES	107
HUIDIGE SITUATIE	41		
INLEIDING	42		
S.W.O.T. ANALYSE	44		
STRENGTHS	44		
WEAKNESSES	46		
OPPORTUNITIES	48		
THREATS	50		
HET HUIDIG RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID	52		
S.W.O.T. MATRIX	58		
CONCLUSIE	60		

INLEIDING

Het Carillon staat sinds 1996 staat op de centrale kruising van Drachten (fig. 2.27). Het klokkenspel is een ontwerp van architect Gunnar Daan en draagt zowel de Friese als de Nederlandse vertaling van een vers van een gedicht dat geschreven is door Harmen Wind: “Ut ierde binne wei berne, it fjoer stutsen wei út de grûn, ta wolfeart woe it wetter ús drage, de loft hat in tankliet ús jûn”. Het verwijst naar ‘de vier elementen’ die Drachten altijd geholpen hebben met de ontwikkeling van het gebied tot een woonplaats. Sinds het bestaan van het Carillon is specifiek de zin “Ta wolfeart woe it wetter ús drage” ontwikkeld tot de lijfspreuk van het dorp. Het water bracht inderdaad welvaart en voorspoed naar Drachten. In 1641 werd precies op deze plek een brug gebouwd over een veenaufgravingskanaal die toen werd uitgegraven. De Compagnonsvaart ontvouwde zich snel tot de Drachtstervaart; de levensader waarlangs het dorp zich ontwikkelde. Na de Tweede Wereldoorlog heeft het kanaal plaats gemaakt voor de auto die symbool stond voor de ‘nieuwe’ welvaart en voorspoed. De vestiging van Philips in Drachten ontketende een enorme moderniseringsgolf. In de jaren 1990 werd een nieuwe ‘moderniteit’ verwacht van de aanleg van de Zuiderzeelijn. De spoorlijn is inmiddels definitief afgeblazen en door de recente economische crisis vanaf 2008 is de welvaart gestagneerd. De voorspoed heeft plaats gemaakt voor een strijd voor het behoud van het huidige leefbaarheidsniveau. Publieke voorzieningen worden versoberd. De leegstand van bedrijfsgebouwen en winkels zijn het gevolg van de sterk toegenomen werkloosheid. Drachten hoeft door zijn omvang geen demografische krimp in de nabije toekomst verwachten (fig. 1.02), toch zal het moeten participeren tegen de gevolgen van de toenemende krimp die zich in de verzorgingsregio plaatsvindt. Drachten[∞] is een stedenbouwkundig onderzoek naar de preventie voor de gevolgen van de zgn. ‘zachte krimp’ door herstructurering van een bestaande bedrijventerrein van een regionale verzorgingskern in Noord-Nederland.

Drachten is een bijzonder fenomeen in Noord-Nederland. Voor de Tweede Wereldoorlog stond het niet op de landelijke kaart. Het was een doorsnee veenkoloniaal dorp dat in zijn regio gold als een belangrijke verzorgingskern door de centrale ligging in het tram- en vaarrouthenetwerk. Er was een rijk aanbod van voorzieningen aanwezig, zoals: onderwijs, gezondheidszorg, (specialistische) middenstand en diverse regionale kantoren van overheidsinstellingen. Veel industrieën van een lokale omvang hadden zich ook in Drachten gevestigd vanwege de centrale ligging. In 1950 veranderde dit toen Philips in Drachten zijn één-na grootste fabriek in Nederland vestigde. Het dorp groeide met gemiddeld 1.000 inwoners per jaar en moderniseerde zich in een New Town. Eric Dam – hoofdredacteur van de lokale Drachtster Courant – noemde deze evolutie ‘drok, drok, Drachten’ (Gewest Fryslân, 2013; Dam, 1970). In de jaren 1960 had toenmalig burgemeester Van Knobeldorff de ambitie om zo snel mogelijk door te groeien naar meer dan 50.000 inwoners (Gewest Fryslân, 2013), vandaag steekt het inwonersaantal bij 44.940 (CBS, 2012).

REGIONALE VERZORGINGSKERN

Het inwonersaantal van de kern representeert niet direct de belangrijke positie als verzorgingskern voor de omliggende regio. De meeste mensen die afhankelijk van Drachten zijn wonen voornamelijk niet in het dorp maar in de omliggende verzorgingsregio. De mobiliteitsvraag in de regio om naar de voorzieningen in Drachten te komen is 60% sterk auto-afhankelijk (Hospers, 2010). Het inwonersaantal van de verzorgingsregio ‘De Friese Wouden’ is 178.127. Daarmee is Drachten de derde belangrijkste plaats van Noord-Nederland (fig. 4.01). Groningen en Leeuwarden zijn verzorgingskernen die meer inwoners tellen op het niveau van de verzorgingsregio. De beide steden hebben hiërarchisch elk een hoger niveau als verzorgingskern vanuit het Centrale Plaatsen Theorie. Het Centrale Plaatsen Theorie van Christaller (Baskin, 1966) is gebaseerd op het verband tussen de grootte van een plaats en de omvang van het omliggende verzorgingsregio in combinatie met de bevolking van het gebied. Hoe groter de kern, hoe meer verschillende functies en hoe groter de verzorgingsregio is. Leeuwarden en Groningen zijn grotere plaatsen en hebben hierdoor een hoger voorzieningenniveau dan Drachten. Zo heeft bijvoorbeeld Leeuwarden geen universiteit en Drachten geen hogere onderwijsinstelling. Groningen heeft deze voorzieningen weer wel. Dit hiërarchisch socio-economisch geografisch model wordt gebruikt in de ruimtelijke ordening van Noord-Nederland en stelt dat Drachten zich primair moet oriënteren op Leeuwarden als de provinciale hoofdstad en secundair op de ‘landsdeel hoofdstad’ Groningen. In de praktijk oriënteert Drachten zich meer naar Groningen. De door toenmalige burgemeester Van Knobeldorff begeerde ‘magische lijn’ van 50.000 inwoners zou Drachten ook belangstelling krijgen in het nationaal beleid omdat het toegang kreeg door diverse regelingen voor verzorgingskernen van een bovenregionaal niveau.

HET AFBLAZEN VAN NIEUWE (INTER)NATIONALE INFRASTRUCTUUR

In de afgelopen decennia werd veel gesproken over de ambitie om de Zuiderzeelijn aan te leggen.

In 1988 werd de spoorlijn voor het eerst gepresenteerd in het Plan 21 (Nederlandse Spoorwegen, 1988) als één van de vijf nieuwe hogesnelheidsspoorlijnen die Nederland zou integreren met het Europees hogesnelheidsspoornetwerk. De Zuiderzeelijn zou Amsterdam via Lelystad, Drachten en Groningen met Bremen en Hamburg verbinden. Men verwachtte dat dit een spin-off zal worden voor een boost van nieuwe ontwikkelingen die zou leiden tot een nieuwe 'moderniteit' (Taylor, 1999) voor Drachten zal leiden. De gemeente kreeg zou van het provinciaal bestuur vrijheid krijgen voor het aantrekken van voorzieningen die Drachten een hoger verzorgingsniveau gaven. Door de conclusies van de Commissie Langeman (2007) werd de Zuiderzeelijn definitief afgeblazen. De commissie concludeerde door de forse kosten overschrijdingen van andere grootschalige spoorinfrastructuur projecten dat Nederland onbekwaam was om dit soort megaprojecten uit te voeren. Het gereserveerde budget is inmiddels besteed aan lokale infrastructurele projecten in Noord-Nederland. Hierbij zat ook een lokale spoorlijn tussen Heerenveen, Drachten en Groningen dat een sterk gereduceerde vorm had ten opzichte van de Zuiderzeelijn. Dit project werd in 2012 ook afgeblazen en nu heeft Drachten niet direct geprofiteerd van de Zuiderzeegelden dan andere plaatsen die ook niet aan de Zuiderzeelijn zouden komen te liggen (RSP, 2007).

AFWEZIGHEID VAN NIEUWE SOCIO-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

Vanuit historisch perspectief betekende de komst van een nieuwe infrastructurele orde een belangrijke katalysator voor Drachten en zijn regio. Momenteel zijn nieuwe ontplooiingsmogelijkheden voor Drachten opgedroogd. Nieuwe economische activiteiten worden niet aangetrokken naar de regio omdat het in een periferie ligt door de afwezigheid van internationale infrastructuur. De economische crisis vanaf 2008 heeft ook in Noord-Nederland hard toegeslagen. Het is zwaarder getroffen dan de Randstad omdat die altijd een sterke economie heeft gehad. Vooral de grote bouwnijverheid en de maakindustrie sector zijn in Drachten afgezwakt door veel faillissementen en verplaatsing van de productie naar gunstigere locaties in de Randstad of het buitenland. De ruimtelijke ontwikkelingen in Drachten zijn nu gestagneerd en Drachten kampt met een groeiend ruimtelijk problematiek op het gebied van leegstand van bedrijfsruimtes in combinatie met forse waardevermindering op de vastgoedmarkt. In 2009 stond in de gemeente tussen 20.000 en 25.000 m² bedrijfsruimte leeg (Stec Groep, 2010), dit is veruit het grootste percentage van Friesland en dit is inmiddels alleen maar toegenomen.

BESTAANDE KWALITEITEN

Ondanks het negatieve ruimtelijk-economische spiraal blijft Drachten een aantrekkelijke woonomgeving en vestigingslocatie voor bedrijven. Drachten ligt centraal in Noord-Nederland over de bestaande (weg)infrastructuur. De positie wordt momenteel versterkt door de opwaardering van de Centrale As (N356) en de Opperhauptmare (N381) tot provinciale snelwegen. Onder de bestaande bevolking van de Friese Wouden heerst een grote handelsmentaliteit dan in vergelijking met rest van

Noord-Nederland. De bouwnijverheid en de industriesector zijn hierdoor dominantere economische sectoren dan de agrarische sector. De huidige arbeidsmarkt bestaat voornamelijk uit laag tot middelbaar geschoold technisch personeel. In de toekomst is een sterke behoefte aan deze type arbeidskrachten. In Drachten zit ook een MBO instelling die zorgdraagt aan de aanwas van kwalitatief geschoold personeel in deze sectoren. De werkloosheid is momenteel 8,6% in de Friese Wouden, een stuk hoger dan het landelijk gemiddelde van 6,4% (Partoer, 2012). Vooral in de bouwnijverheid en industriesector heerst de grootste werkloosheid (fig. 3.05).

Drachten heeft naast kwantitatieve factoren ook kwalitatieve factoren die het tot een aangename woonomgeving maakt. In de directe omgeving zijn drie verschillende landschappen en twee nationaal parken. Op een iets langere afstand is het Friese Meren gebied, de Waddenzee, het Lauwersmeer, Honsrug en diverse cultuurhistorische steden. De diverse nationale landschappen en de enkele UNESCO statussen zijn het bewijs van het kwalitatieve niveau van de Noord-Nederlandse omgeving. Ook het gegeven dat er nauwelijks files zijn en een divers en levendig cultureel aanbod is het voorzieningenniveau is geven aan dat het leefbaarheidsniveau momenteel op een goede pijl is. Leeuwarden is samen met de hele provincie Fryslân uitgeroepen tot Culturele Hoofdstad voor 2018 en zal zorgen voor een spin-off voor het sociaal-cultureel leven. De sociale samenleving is nog steeds erg hecht, men staat nog vaak klaar voor activiteiten in het belang van de 'mienskip' (Fries: nabuurschap). Sportverenigingen en de kerk hebben ook een dominante positie in de samenleving. In Drachten en de verzorgingsregio is de Bethel kerk met meer dan 5.000 leden en het PKN kerkenverband zeer actief ten behoeve voor de maatschappij.

HARDE EN ZACHTE KRIMP

Toch staat het sociaal-cultureel leven onderdruk door andere recente ontwikkelingen. Bezuinigingen van de overheid en de verdere opschaling van economische activiteiten door landelijke winkelketens hebben een negatieve invloed op de dunbevolkte gebieden van Nederland. Kleinere vestigingen sluiten en kleine ondernemingen hebben moeite om staande te houden tegen de grote concurrentiekracht van de grote ketens vanuit de grotere steden. Sluiting van nevenactiviteiten en regionale kantoren van overheidsinstellingen zorgen voor dat veel instellingen naar de Randstad trekken en minder werkgelegenheid voor toeleveranciers is. De sluiting van de meeste gevangenissen en militaire basissen in Noord-Nederland zijn voorbeelden hiervan. Voorbeelden in Drachten zijn de sluiting van het regionale kantoor van de Land- en Tuinbouworganisatie (NLTO) en die van de Gezondheidsdienst voor Dieren. Dit resulteert in een afname van de werkgelegenheid en de toenemende jeugdwerkloosheid wat in Noord-Nederland ook wel de 'stille brain drain' wordt genoemd. Toenemende aandeel van de jonge beroepsbevolking zoekt zijn geluk in andere regio's met betere arbeidskansen. In combinatie met de vergrijzing (fig. 1.03) kan dit in de Friese Wouden leiden tot een groter groeiende kloof tussen de vraag en het rendabel houden van het aanbod van commerciële en publieke voorzieningen. Hoppers noemt deze afname van leefbaarheid zachte krimp en kan als voorbode leiden tot harde, demografische, krimp (2010, p.78).

METHODOLOGIE

Drachten[∞] is een afstudeerproject voor de masters stedenbouwkunde aan de TU Delft. Bij een wetenschappelijke benadering van ontwerpvragestukken wordt vaak gesproken over 'research by design' en dat is ook de grondslag van dit project. Het eindresultaat heeft de vorm van een ruimtelijk stedenbouwkundig ontwerp dat is opgebouwd doormiddel van onderzoek naar uiteenlopende aspecten waarin het ontwerp een oplossing probeert te vinden. De conclusies uit het onderzoek hebben allemaal als doel tot het vormen van een integraal antwoord voor de preventie voor de gevolgen van de zgn. 'zachte krimp' door herstructurering van een bestaande bedrijventerrein van een regionale verzorgingskern in Noord-Nederland. Dit hoofdstuk is een leeswijzer dat uitleg geeft van de methodologische opbouw van de onderlinge scriptie onderdelen. In het algemeen focussen het onderzoek en ontwerp zich op de specifieke omstandigheden van Drachten en zijn rol als verzorgingskern van de Friese Wouden en indirect op zijn positie in Noord-Nederland. Over het algemeen zijn veel overeenkomsten zijn met andere gelijkwaardige verzorgingskernen in Noord-Nederland, toch zullen veel specifieke factoren per locatie verschillen. Dit onderzoek zal daarmee als casestudy kunnen worden aangemerkt voor het aanpak van het zachte krimp problematiek in combinatie met herstructurering van bedrijventerreinen.

DRACHTSTER MODERNITEITEN

Onderzoeksvraag: Uit welke lagen van stedelijke ontwikkeling bestaat Drachten en hoe reflecteren verschillende ruimtelijke structuren tussen elke moderniteitsfase?

Drachten is altijd een dynamisch en progressief dorp geweest. De historische ontwikkeling van het dorp kunnen in vijf fases onderverdeeld worden. De historisch-ruimtelijke analyse laat zien welke belangrijke ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen belangrijk zijn geweest voor Drachten. Gezocht wordt naar de ruimtelijke kenmerken die door de ontwikkelingen typerend zijn voor het dorp en zijn omgeving. De stedelijke ontwikkelingen wordt geanalyseerd met historische kaartmateriaal van vijf momentopnames uit het verleden. Elke momentopname is representatief voor een tijdsperiode van moderniteit (Taylor, 1999) en heeft dezelfde schaal en omvat dezelfde omgeving. Aan de hand van literatuurbronnen worden de representatieve historische ontwikkelingen beschreven.

Het beoogd eindresultaat is een overzicht van historische ruimtelijk-economische processen die morfologie van Drachten hebben ontwikkeld en elkaar op een chronologische volgorde hebben versterkt. Specifieke interesse is naar welke processen en gerelateerde kenmerken in de loop van de ontwikkelingen verloren zijn gegaan.

HUIDIGE SITUATIE

Onderzoeksvraag: Welke rol heeft Drachten als regionaal verzorgingskern en hoe positioneert het zich in het grotere stedelijk netwerk van Noord-Nederland?

Onderzoeksvraag: Welke ruimtelijk-economische rol is voor Drachten weggelegd volgens de huidige ruimtelijke plannen en politieke agenda's? Hoe reflecteert dit tot de conclusies van de vorige deel onderzoeksvragen?

Drachten is niet een autonoom functionerende plaats maar heeft een sterke relatie met zijn omgeving als belangrijkste verzorgingskern in de Friese Wouden regio. Ook op andere niveaus is Drachten een kruispunt van verschillende uiteenlopende netwerken (Read, 2013). Om de rol van Drachten beter te leren begrijpen wordt onderzocht hoe de verschillende netwerken functioneren. Door een analyse van uiteenlopende thema's wordt onderzocht wat de positie van Drachten is in de Friese Wouden en welke rol het speelt in het netwerk met de omliggende steden Groningen, Assen, Leeuwarden en Heerenveen. De thema's zijn: werkgelegenheid, middenstand, educatie, zorg, bereikbaarheid, sport, recreatie en toerisme. De conclusies uit deze thema's worden in een S.W.O.T. matrix met elkaar geconfronteerd tot het komen van concrete aanbevelingen, programma voor het ontwerpproces. De aanbevelingen geven inzicht in de huidige rol van Drachten in de Friese Wouden en Noord-Nederland en welke specifieke versterkingspunten kunnen worden gebruikt in het ontwerpproces om Drachten te ontwikkelen binnen zijn huidige positie.

De aanbevelingen vanuit de S.W.O.T. matrix zullen gereflecteerd worden met het huidige ruimtelijk-economisch beleid. Het doel is om het ontwerpproject een constructieve toereikende bijdrage te geven aan het huidige beleid dan dat het een losstaand alternatief wordt. De reflectie heeft als doel om tot een afstemming te komen met het huidige beleid van de Gemeente Smallingerland (2006; 2007; 2012; 2013), Provincie Fryslân (2006; 2007; 2012; 2013) en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (Noordervisie, 2013). Deze drie instellingen hebben door de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro, 2006) de verantwoordelijkheid om voor binnen hun beleidsniveau een ruimtelijke structuurvisie op te stellen die betrekking heeft op de ruimtelijke inrichting van Drachten.

TOEKOMSTIGE TRENDS

Onderzoeksvraag: Wat zijn de consequenties van zachte krimp in een verzorgingsregio en hoe kan een verzorgingskern in Noord-Nederland hierop inspelen?

Onderzoeksvraag: Welke consequenties hebben de socio-economische veranderingen op toekomstige ruimtelijke invulling van een bestaande bedrijventerrein, zoals De Haven in Drachten?

Onderzoeksvraag: Hoe kan in een naoorlogse uitbreidingskern omgegaan worden met het versterken van een – grotendeels verloren – ruimtelijke identiteit?

Alle drie onderzoeksvragen hebben betrekking op een inname van een theoretische standpunt in de drie onderwerpen die naar voren zijn gekomen vanuit de aanbevelingen van de S.W.O.T. matrix. Vanuit literatuurstudie en precedentenstudie van relevante stedenbouwkundige projecten wordt een standpunt ingenomen op de benadering van deze onderwerpen. Elk onderwerp wordt afzonderlijk geconcludeerd met een set van aanbevelingen om vorm te geven aan de theoretische standpunt inname in het verdere ontwerp.

TUSSENDIEPEN 2.0

Ontwerpvrage: Hoe kan Drachten in ruimtelijk-economisch perspectief participeren tegen de gevolgen van zachte krimp door herstructurering van het bedrijventerrein De Haven?

De voorafgaande onderzoeksvragen hebben allemaal betrekking op de theoretische onderbouwing van de ontwerpvrage. Het eindresultaat moet leiden tot een integraal ontwerp waarin een ruimtelijke oplossing wordt aangeboden voor de meeste aanbevelingen die zijn gesteld. Het ontwerp zal een alternatieve aanvulling zijn op de bestaande ruimtelijke structuurvisie van de Gemeente Smallingerland (2013) en invulling van de Strategische Samenwerkingsagenda tussen Provincie Fryslân en Gemeente Smallingerland (Provincie Fryslân, 2013).

Het ontwerpgebied bestaat uit drie schaalniveaus: het gehele dorp, de strekking van de Drachtstervaart en de straat De Tussendiepen. Op de schaal van Drachten en specifiek die van de Drachtstervaart wordt de integratie van de totale ontwerpvisie met het bestaande dorp uitgelegd. De herstructurering van het bestaande bedrijventerrein ter hoogte van de Tussendiepen-sstraat wordt op een concreter niveau uitgewerkt in de schaal 1:1.000. Details van de ruimtelijke werking het ontwerp worden op de schaal 1:500 weergegeven.

In het ontwerp wordt gefocust naar het gemengde woon- en werkomgeving dat zijn ruimtelijke kwaliteit te danken heeft aan de recreatieve waarde van het landschap en andere daarop gerelateerde ruimtelijke structurerende elementen.

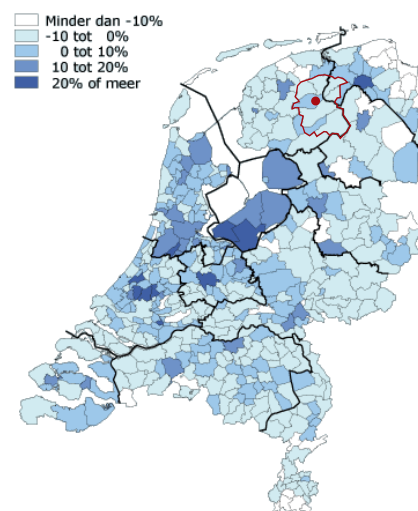


Fig. 1.02 – Bevolkingsgroei prognose in Nederland 2007 – 2025, tegenovergestelde van demografische krimp (CBS, 2012)

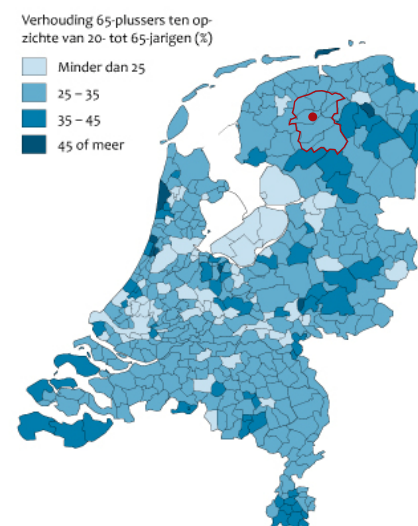


Fig. 1.03 – Vergrijzing in Nederland 2012 (CBS, 2012)



MODERNITEITEN

DRACHTSTER MODERNITEITEN

Als men zich in Drachten begeeft, kan men met enige moeite een vorm van cultuurhistorische sporen ontdekken in het huidige straatbeeld. Het wordt daarom ook een moderne stad genoemd naast de historische Friese elf steden. Toch heeft het een rijk verleden. In de recente geschiedenis vanaf de Tweede Wereldoorlog is Drachten sterk gegroeid. In 1950 telde het dorp ongeveer 10.000 inwoners en is nu ruim verviervoudigd naar 44.940 inwoners (CBS, 2012). In deze groeispurt is het dorp getransformeerd naar een modern dorp dat steeds probeert aan te sluiten op de wensen en eisen van de huidige maatschappij. Oude elementen die destijds het dorp een leven en een gezicht gaven moesten radicaal plaatsmaken voor de auto, massaproductie en grootschalige woningbouwprojecten om bij de tijd te blijven.

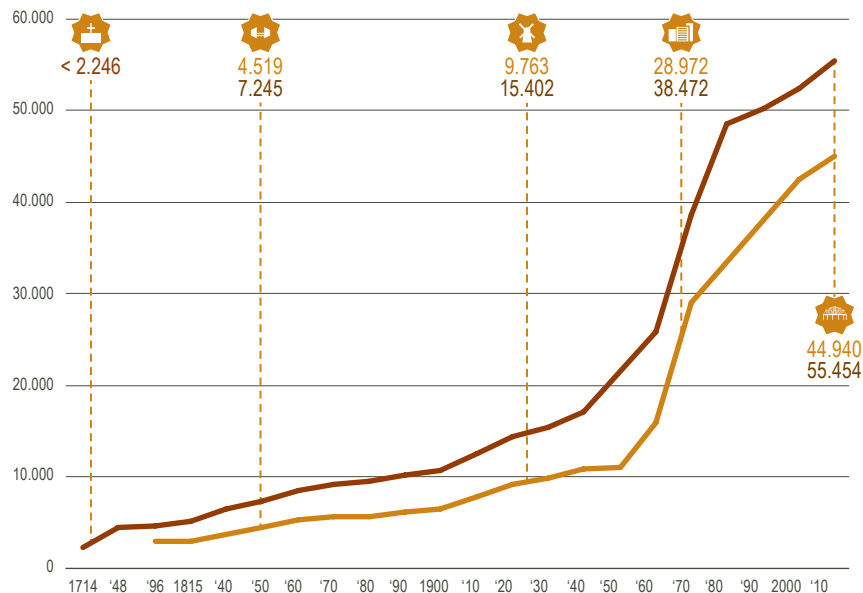


Fig. 2.01 – Bevolkingsontwikkeling van Smallingerland (rood) en Drachten (bruin)
(Gemeente Smallingerland, 1944, p.230; CBS, 2013)

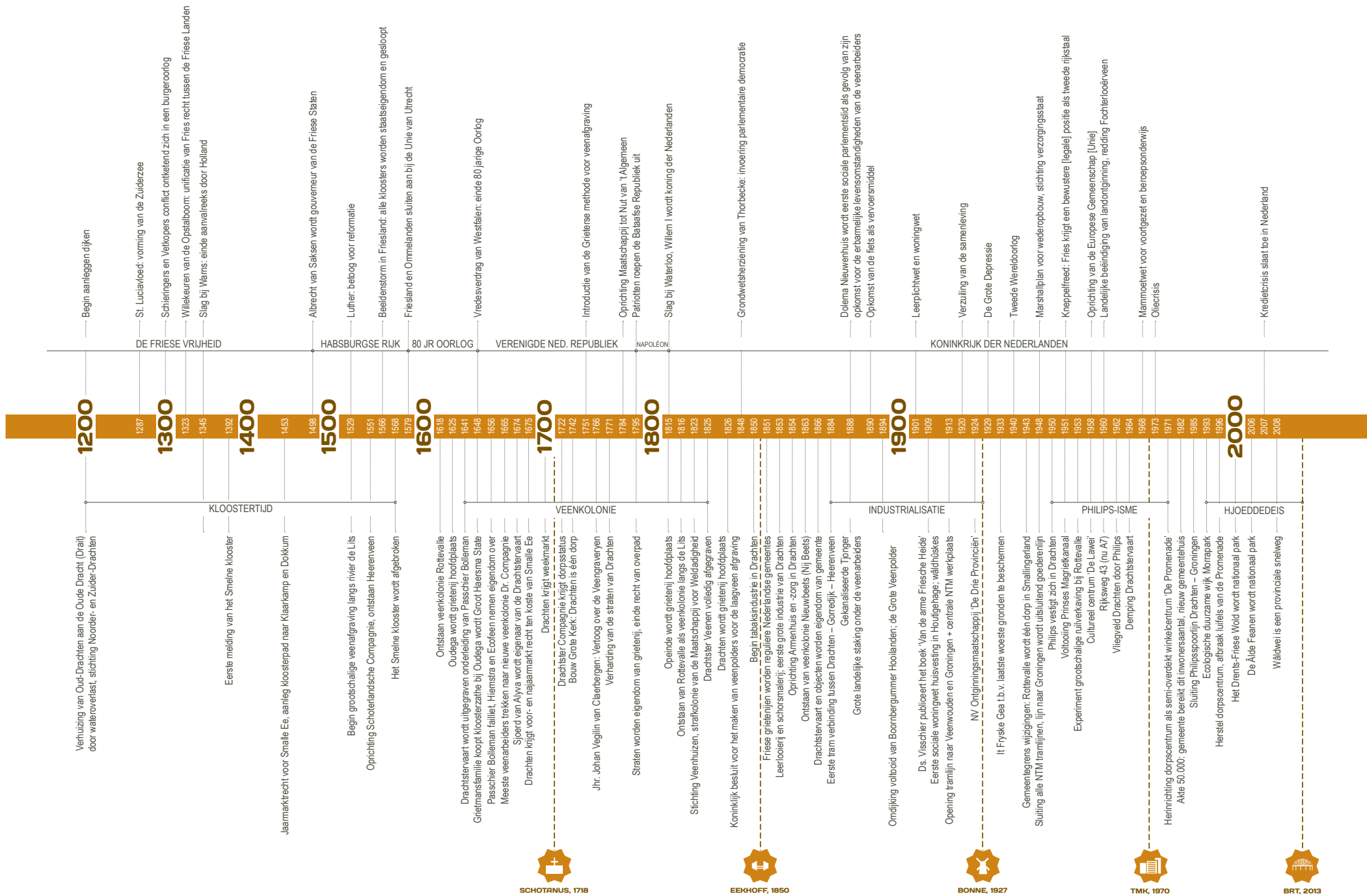
Dit transformatieproces – of modernisering – was niet een op zichzelf staand proces geweest. De geschiedenis van Drachten kan onderverdeeld worden in vier tijdperiodes waarin Drachten getransformeerd is naar de dan geldende moderne tijd. 'Moderniteit' heeft een diepere betekenis dan het Latijnse woord voor 'de huidige tijd'. Het is een meervoud van historische periodes waarin een nieuwe samenleving is ontstaan dat bepaald de werking van de politiek, economie, samenleving, cultuur, geloof, etc. Kortom, dat wat allemaal samenhangt in een algemeen beeld van een bepaalde tijdperiode (Taylor, 1999). Moderniteiten zijn niet aan één gesloten tijdperiodes maar er zit steeds een transitie periode tussen. De 'moderniteiten' zijn vaak al dan niet gekenmerkt met een historisch moment aan het begin of eind. Dit gedeelte behandelt de voornaamste processen uit de verschillende moderniteiten die hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van de landschappelijke en stedelijke structuren. Voor Drachten zijn de volgende moderniteiten gedefinieerd:

- Kloostertijd (± 1200 – 1566)
- Veenkolonie (1641 – ± 1800)
- Industrialisatie (1884 – ± 1933)
- het zogenaamde 'Philips-isme' (1950 – 1973)
- ter afronding wordt de huidige periode kort ter beschouwing genomen; 'hjoeddedeis'

Aan de hand van historisch kaartmateriaal en diverse literatuurbronnen is een selectie gemaakt van de meest karakteristieke processen per periode. Dit werk is niet een volledige historische beschrijving van het dorp Drachten. Hiervoor verwijs ik naar de gerefereerde bronnen, met name het boek 'Smellingera-land: Proeve van geakinde' (Gemeente Smallingerland, 1944) ter betrekking voor de periode tot rond 1900 en het boek 'Drachten van toen naar nu' (Dam, 1990) voor een uitgebreidere geschied vertelling vanaf ± 1900.

In de legenda van de historische kaartmateriaal is zichtbaar gemaakt hoe het voorzieningenaanbod van de verschillende plaatsen is geëvolueerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de principes van het Centrale Plaatsen Theorie (zie p.65). Dit wil zetten dat de opeenvolgende niveaus dezelfde voorzieningen hebben als de voorgaande verzorgingskernniveaus en steeds de aangegeven voorzieningen erbij hebben. Het gaat hierbij om het gemiddelde, er is afzonderlijk tussen de plaatsen binnen dezelfde verzorgingskernniveau enige verschillen.





KLOOSTERTIJD

Er is weinig kwalitatieve geschiedschrijving beschikbaar over de periode voor de reformatie. De Beeldenstorm vond in 1566 plaats in Friesland. In de diverse geraadpleegde bronnen is daarom ook een beschrijvende geschiedvertelling terug te vinden waarin wordt gebaseerd op aannames uit de archeologie en de enkele administratieve opsommingen van goederen. De kaart die het meest in de buurt komt van hoe de omgeving van Drachten in de kloostertijd bij lag is die van Schotanus (1718). In de vertaal slag van deze kaart tot een representatieve weergave van de kloostertijd moeten men twee belangrijke historische evenementen in acht worden genomen. De eerste heeft betrekking tot de ruïnes van het klooster bij Smalle Ee, deze zijn het gevolg van de Beeldenstorm. De kerken in de dorpen zijn toen getransformeerd tot protestantse godshuizen. De tweede is dat de Drachtstervaart met het bijbehorende wijkstelsel ten oosten van de Drachtens in 1641 is uitgegraven. De verveningscampagnes langs de rivier de Lits – nu het meer De Leijen – werd vanaf 1529 ontgonnen (Frieswijk, 2011).

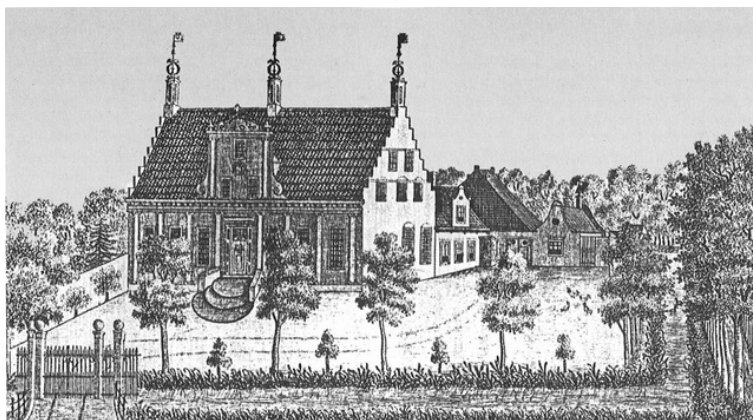


Fig. 2.07 – Groot Haersma State (Gemeente Smallerland, 1944, p.506)

GEOGRAFISCHE KENMERKEN

Drachten ligt op overgang van drie landschapstypes. Ten zuiden stopt een uitloper van het Drents Plateau tot-en-met de bossen rond Beetsterzwaag. Onder de toplaag van het Drents Plateau van zand zit een vaste laag van leem. De leemlaag komt op maaiveld hoogte in de Wijnjeterper Schor en de dalen die de stroom bepalen van de rivieren Drait, Boorne (nu bekend als het Koningsdiep), Tjonger en de Linde. Op deze laag lag een toplaag van heide, zand en hoogveen. Typisch kenmerk is dat verspreid in het landschap van de Friese Wouden en het Westerkwartier dobbes liggen. Deze zijn ontstaan door het opstuiven van de zandlaag en door de grondwater gevormd meertje. Veehouders groeven ook dobbes uit om als drinkplaats te gebruiken voor het vee en de huishouding. Pingoruïnes lijken veel op dobbes maar deze zijn gevormd door kwellen van water van onder de leemlaag. Bekende voorbeelden van dobbes en pingoruïnes zijn: in de Mesken bij Ureterp, in de Duurswoudeheide en de Bakkeveenster duinen. Door de veenafraving, heideontginning en de latere ruilverkaveling zijn veel dobbes en pingoruïnes uit het landschap verdwenen (Frieswijk, 2001, p. 21).

AGRARISCHE SAMENLEVING

De omgeving en maatschappij van Drachten was voor de grootschalige veenontginning een typische boerenstreek. De vruchtbare grond in de drogere gedeelten van het gebied waren zeer geschikt voor landbouw. De meeste boerderijen werden voornamelijk bij elkaar gebouwd van organische materialen zoals hout, stro, leem en plaggen. De boerderijen waren gemengde bedrijven en er werd geboerd zodat ieder gezin zelfvoorzienend was (Gemeente Smallerland, 1944). Men stook ook turf dat 's zomers werd afgegraven van het laagveen rondom de binnenmeren of het hoogveengebied de 'Dragster Veenen'. Maatschappelijk was het blijkbaar van groot belang dat men elkaar toch opzocht door dicht bij elkaar te wonen, het voordeel zal gezocht kunnen worden in het oogpunt van veiligheid en nabuurschap. Rond 1300 bestond de Noorder-Drachten uit een lintbebouwing van 21 boerderijen – deze weg heet nu de Oude weg –, Zuider-Drachten telde 34 boerderijen. Oudega was destijds het grootste dorp met 62 boerderijen (Dam et.al., 1970) maar werd pas in 1625 grietenijhoofdplaats omdat Smalle Ee strategisch belangrijker was met het klooster en de jaarmarkt.

Ten tijde van de Friese Vrijheid waren de verschillende gouden onderverdeeld in grietenijen die vervolgens uit een aantal dorpen bestond. Na de grondwetwijziging van Thorbecke in 1848 zijn de grietenijen gelijkgesteld als een Nederlandse gemeente in de gemeentewet van 1851. Het grietenij bestuur kwam samen in een herberg dat vaak het grietmanshuis werd genoemd. De hoogste functie binnen het grietenij bestuur – de grietman – werd altijd bekleed door de persoon die het meeste landrecht – grondoppervlakte – in bezit had. De taak van de grietman was voornamelijk civiele rechtspraak en besluiten nemen voor bestuurlijke kwesties tussen de verschillende dorpen. Een grietenij had in vergelijking tot de huidige gemeente-vorm een zeer bescheiden verzorgende functie voor de samenleving. Door de toewijzing van de meeste landrecht werd de grietman functie altijd toebedeeld aan invloedrijke adellijke families die het grietmanschap generaties lang uitoefenden doormiddel van het erfrecht. In Smallerland waren de Van Haersma's tot 1832 aan één sluitend

grieman (Tulp, 2010, p. 28). De grietman koos zelf wie in zijn raadgevend bestuur zat. In het werk van Frieswijk (2011) is er een levendige beschrijving over hoe deze adellijke grietmans families met elkaar verbonden waren, zowel in economisch als relationeel opzicht. De zathe van de Van Haersma's stond destijds ten westen van Oudega. Na de Beeldenstorm heeft de familie in 1646 de kloosterzathe van het Smelne klooster overgenomen die ten zuiden van Oudega stond. Het landgoed werd toen omgedoopt tot Groot Haersma State (Gemeente Smallingerland, 1944, p. 506).

KATHOLIEK FRIESLAND

Voor de Beeldenstorm was de katholieke kerk in het Vrije Friesland dominant aanwezig. De bisschop en de vele monniken oefenden niet direct macht uit in de lokale grietenijen of stadsbesturen, al waren zij wel als aparte groep vertegenwoordigd bij de Opstalboom bijeenkomsten. Door hun grootgrondbezit en economische banden met de vele andere kloosters in het Vrije Friesland en ver daarbuiten waren ze zeer machtig in economisch opzicht. Elk klooster bezat vaak ook een eigen handelsvloot. Hun intellect en de geestelijke status gaf hun ook een onschendbare status binnen de agrarische gemeenschap. Veel gebedsmonniken kwamen ook uit adellijke families. Het Benedictijner klooster Smelne bij Smalle Ee was een vrouwenklooster en werd ondersteund vanuit het klooster Vlierbosch dat oostenlijker in de Boornbergumer Hooilanden lag (Gemeente Smallingerland, 1944, p. 272). Sinds 1453 werd Smalle Ee het economische hart van de regio omdat het jaarmarktrecht kreeg (Dam et.al., 1970, p. 11). Dit zorgde ervoor dat de Hogeweg werd aangelegd om een toegang te krijgen over het land die voor een grote deel onafhankelijk werd van overstromingen. Deze dijk annex weg – in Fries is dit één woord – liep parallel aan de westelijke zijde van van de beide Drachtens en sloot aan op de doorgaande weg van de dorpen Opeinde, Middelburen en ging vervolgens noordwaarts richting het grote klooster Klaarkamp bij Rinsumageest en de stad Dokkum. Het kloosterpad had als bijkomend voordeel dat de helft van de Drachtster landbouwgronden beschermde tegen overstromingen en het zure water van het laagveen. De Hogeweg werd de grens tussen de hooilanden en de bouwlanden. Naast het aanleggen van dijken en polders waren de monniken ook verantwoordelijk voor landontginning waarmee de kloosters veel grond in bezat die bewerkt werden door eigen uithoven met leekbroeders of pachten aan gewone boeren.

Elk dorp had een eigen kerk. Deze kerken waren gelieerd aan de naburige klooster en hadden binnen de dorpsgrenzen ook grondbezit. Vanuit het klooster werden de priesters geestelijk, lichamelijk en huishoudelijk gevoed.

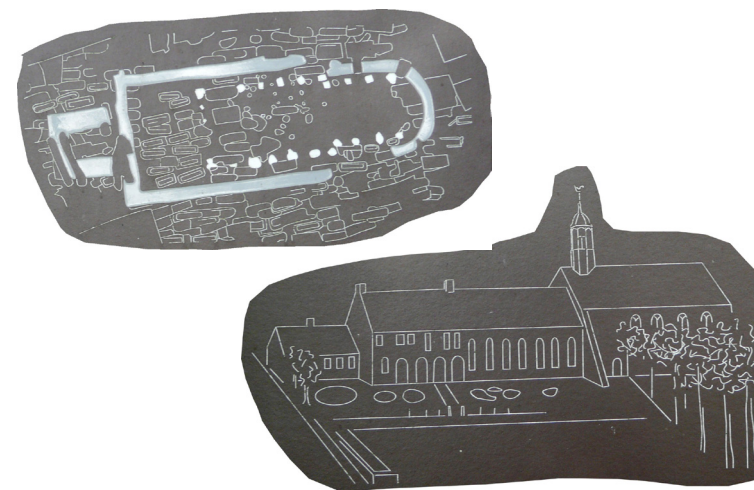


Fig. 2.08 – Fragmenten van het ANWB informatiebord bij de oorspronkelijke locatie van het klooster Smelne. Boven is een overzichtsplattegrond van de laatste archeologische opgraving door Elzinga (1980), onder is een schets van de suggestieve weergave van het oorspronkelijke complex. (bron: Wikipedia)



Fig. 2.10 – Friesland tussen Vliet en Weser ± 1300 (De Bosatlas van Fryslân, 2009, p.22)

DE VOOR- EN TEGENSPOED VAN HET WATER

Het gebied rondom de binnenmeren Wijde Ee, Oudegaster- en Smalle Eester Sanding hebben veel last gehad van overstromingen als gevolg van het inklinken van veen. De eerste nederzettingen lagen vlak langs de oevers en hadden droge voeten door een droge zandlaag bovenop het laagveen te leggen. Zo was de boerderij direct per boot bereikbaar want het was over land onbegaanbaar voor het vee (Koeveringe, 2008, p.19). De ontwatering en oxidatie door de buitenlucht zorgde voor inklinking en toenemende wateroverlast van het openwater (Frieswijk, 2001, p.15). Rond het jaar 1200 besloot men de dorpen te verplaatsen. De kerkje van de 'Oude' Dracht werd gesloopt en herbouwt op de locatie van de kerk van de Zuider-Drachten. Het kerkje van de Noorder-Drachten is in precies dezelfde periode nieuw gebouwd, evenals de kerk in het dorp van Boornbergum. Het voormalig kerkje Kloesewier in de Borbergumer Hooilanden en Veenen geeft ook aan dat daar een nederzetting is geweest, maar het is onduidelijk of deze nederzetting daadwerkelijk naar Boornbergum is verplaatst (Koeveringe, 2008, p. 52; Frieswijk, 2001, p. 24).

De beide Drachtens liggen nu op een zandrug van 10 meter boven NAP ligt. Het hele gebied dat op de kaart van Schotanus is gestippeld ligt op deze hoogte en waren voornamelijk akkergronden omdat dit gevoeliger was voor het zure water van de veengebieden. De lager gelegen gebieden – de niet-gestippelde gebieden – waren de hooilanden. In de zomerperiode bracht men het vee over de doodlopende hooiwegen naar de uitgestrekte weidegebieden. Het gras werd gemaaid ten behoeve van hooi dat men 's winters nodig had in de stallen, vandaar dat de doorlopende wegen naar deze gebieden ook hooiwegen worden genoemd. Verspreid in de hooilanden liggen turfgraverijen. Hier werd het laagveen ontgonnen volgens de Oud-Friese methode. De afgraving bestaat uit lange smalle petgaten waaruit men het veen groef en op de tussenliggende landstroken lieten drogen. Na een periode van 100 tot 200 jaar waren de petgaten dichtgegroeid met veen en kon men het weer ontgraven. Zo leefde de agrarische maatschappij van wat de natuur gaf en terug nam.

Smalle Ee neemt in het lager gelegen gebied een bijzondere positie in want hier komt de hogere zandrug tot aan het water. Dit maakte het tot een verkeersknooppunt en daarbij een logische plaats voor het klooster. Het versterkt de regionale rol van het klooster tussen het regionaal netwerk dat over het land in verbinding stond en het boven regionaal netwerk dat over het openwater voer.

HET RECHT VAN OPSTREK

De gestreepte gebieden op de Schotanus kaart geven de verkaveling weer. Dit was vast gelegd in het Oud-Friese Recht – Lex Frisionum – als het 'recht van opstrek', dat wil zeggen dat de grootste in de aantal roedes van de breedte werd aangegeven. Alle kavels liepen haaks vanaf de centraal liggende doorgaande weg tot aan dorpsgrens met een ander dorp, wateroevers of woeste grond. De dorpsgrens werd vaak aangegeven met slootjes, dijken of kunstmatige afbakening. Naarmate van erfenissen tussen verschillende generaties is de verkaveling van het landbouwgrond fijnmaziger geworden. De buiging van de doorgaande wegen op de zandrug heeft dus veroorzaakt dat het coulisselandschap als een waaijer in elkaar overgaat (Frieswijk, 2001, p. 19).

Er is weinig kwalitatieve geschiedschrijving beschikbaar over de periode voor de reformatie. De Beeldenstorm vond in 1566 plaats in Friesland. In de diverse geraadpleegde bronnen is daarom ook een beschrijvende geschiedvertelling terug te vinden waarin wordt gebaseerd op aannames uit de archeologie en de enkele administratieve opsommingen van goederen. De kaart die het meest in de buurt komt van hoe de omgeving van Drachten in de kloostertijd bij lag is die van Schotanus (1718). In de vertaal slag van deze kaart tot een representatieve weergave van de kloostertijd moeten men twee belangrijke historische evenementen in acht worden genomen. De eerste heeft betrekking tot de ruïnes van het klooster bij Smalle Ee, deze zijn het gevolg van de Beeldenstorm. De kerken in de dorpen zijn toen getransformeerd tot protestantse godshuizen. De tweede is dat de Drachtstervaart met het bijbehorende wijkensstelsel ten oosten van de Drachtens in 1641 is uitgegraven. De verveningscampagnes langs de rivier de Lits – nu het meer De Leijen – werd vanaf 1529 ontgonnen (Frieswijk, 2011).

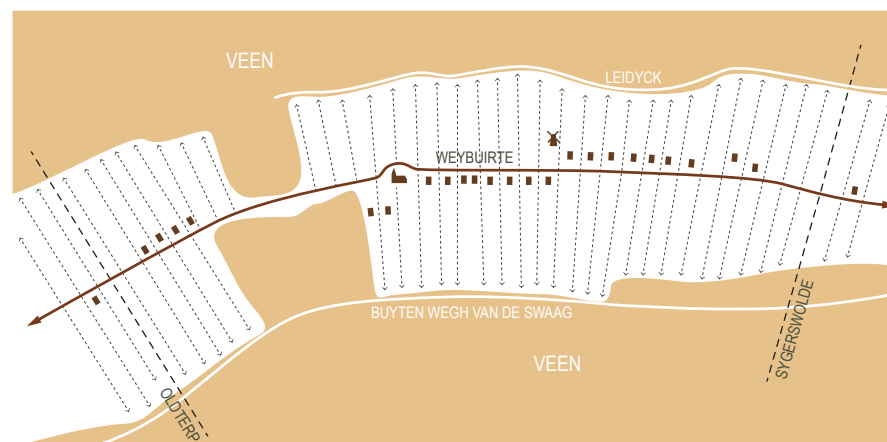
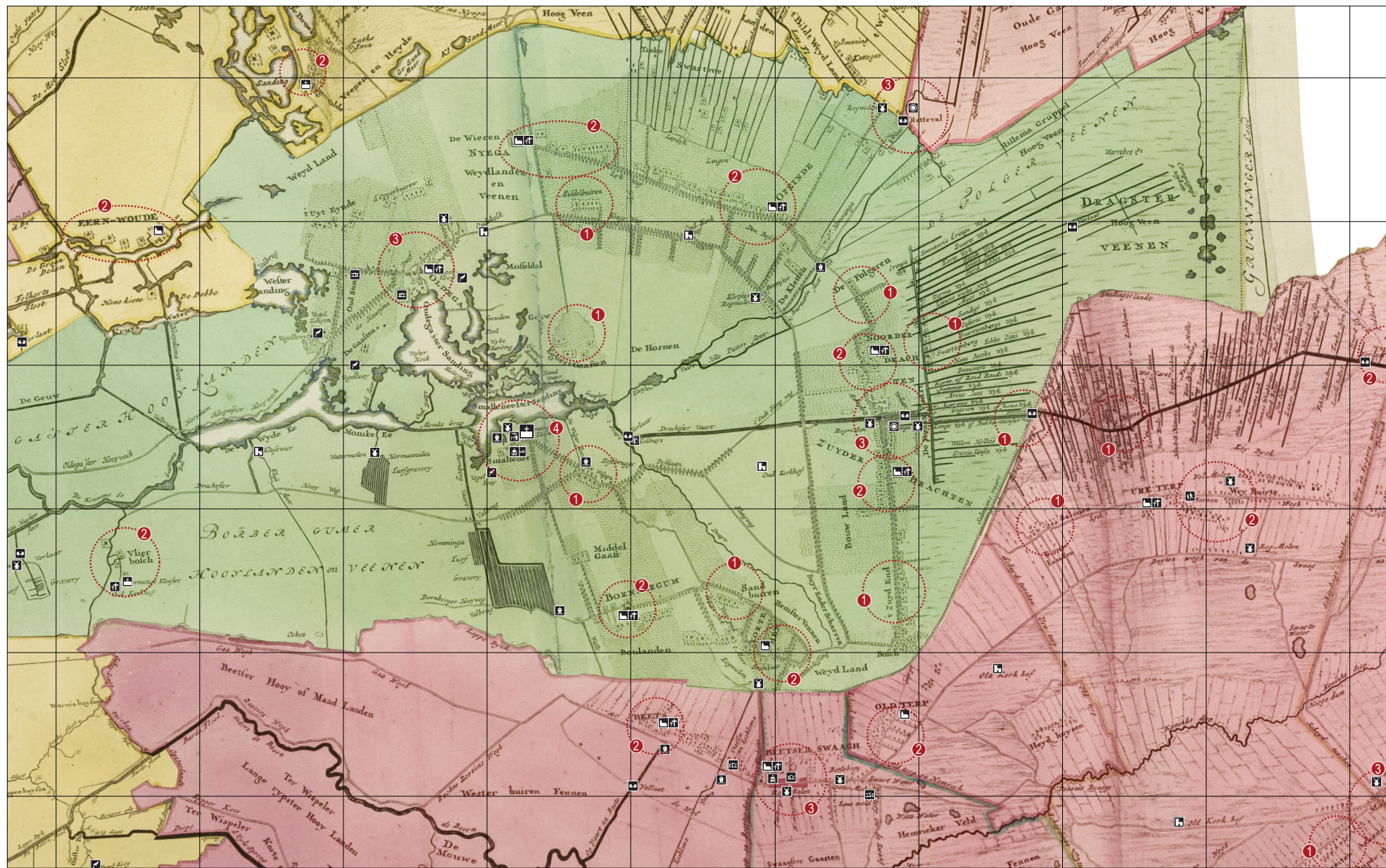


Fig. 2.09 – Schematische weergave van de principe van het recht van opstrek bij Ureterp



- | | | | |
|------------------------------|----------------------------------|-------------|------------|
| 1 MARKTORT | 3 KREISSTADT | 4 STATE | OVERIG |
| ALLEEN GEMENGDE BOERDERUIJEN | GESPECIALISEERDE AMBACHTSUIJEDEN | GAUSTADT | RUINE |
| 2 AMTORT | HAVEN | GRIETENHUIS | SCHANS |
| BEGRAAFPLAATS | HERBERG | KLOOSTER | SCHUTSLUIS |
| KERK | KROEG | MARKT | TOLHUIS |
| | MOLEN | | VOGELKOOI |
| | SCHOOL | | |



Fig. 2.11 – Situatie van Drachten en omgeving in 1718 (Schotanus, 1718)

DE VEENKOLONIE

De grootschalige veenontginning was een gevolg van de toegenomen urbanisatie en mechanisatie in Holland en de elf Friese steden tijdens de Gouden Eeuw dat een steeds grotere vraag naar turf als brandstof kreeg. In Holland waren de meeste veengebieden afgegraven en week men uit naar andere gebieden in de Republiek der Zeven Provinciën waar oorlog geen belemmering leverde voor de toevoer. De uitgestrekte laag en hoogveengebieden rondom de Drachtens kwamen daarbij in belangstelling voor grootschalige veenafraving. In 1641 werd het leven in de boerenstreek radicaal veranderd doordat 800 man in een jaar een heel kanaal en wijkstelsel uitgroeven en brachten ook een transformatieproces waarmee het dorp in 1826 de grietenijhoofdplaats werd. De kaart die voor deze tijdsperiode als referentie wordt gebruikt komt uit de 'Nieuwe atlas van de provincie Friesland' van Eekhof (1850) die net na de Franse Tijd is gemaakt. Kenmerkend is dat het kadastraal systeem is ingevoerd en dat de grietenij is onderverdeeld in vier kadastrale gemeentes. Ook is er een straatweg aangelegd naar Groningen-Stad; de Folgerenlaan. Na de Franse Tijd, vanaf 1815, is de grietenij structuur is heringevoerd ten opzichte van het Franse gemeente systeem voor lokaal bestuur. De Eekhof kaarten waren opgetekend in de vooravond van de Gemeentewet van 1851 die na aanleiding van de grondwetswijziging van Thorbecke in 1848 werd ingevoerd. In deze wet werden grietenijen en stadsbesturen in Friesland gelijkgesteld tot Nederlandse gemeentes die wij tot vandaag kennen. De gouw Oostergo bestaat in deze periode niet meer als bestuurlijke entiteit, deze laag is overgenomen tot het provinciaal bestuur van Friesland binnen de eenheidsstaat van het Koninkrijk der Nederlanden. Een maatschappelijke erfenis uit de Franse Tijd is de vrijheid van godsdienst, dit is in de opvolgende moderniteit van de industrialisatie – van 1884 tot ± 1933 – tot de verzuiling van de maatschappij.

ROTTEVALLE

De Drachtster Veencompagnie – niet te verwarren met het dorp Drachtster-Compagnie – was niet de eerste en enige veencompagnie die actief was in de hoogveengebieden in de Friese Wouden. In 1551 werd de Schoterlandsche Compagnie opgericht die vanuit Heerenveen het hoogveengebied van het toenmalige grietenij Schoterland gingen ontginnen. In 1630 volgde de vervening rond de Gorresloot en de schans Gorredijk door de 'Feenheerens ofte Voogelsangs saete' dat later in 1704 werd doorgezet door de Opsterlandsche Compagnons (Frieswijk, 2001). De Schoterlandsche en Opsterlandsche Compagnieën hadden het hoogveengebied ontgonnen langs de gelijknamige vaarten die nog steeds aanwezig zijn.

De omgeving van Rottevalle is op een andere wijze ontgonnen. Op de Schotanus kaart (1718) die gebruikt is als representatieve weergave van de kloostertijd is het gebied ten westen van het dorp een veenontginningsgebied en op de kaart van Eekhof (1849) is dit gebied veranderd in een groot meer; De Leijen. Dit was het veenontginningsgebied van de Leeuwarder burgemeester Wybe Gerrits en andere edele burgers uit zijn stad. Samen met het Sint Anthony Gasthuis – die hier ook veel veengrond bezat – begonnen ze vanaf 1529 met veenafravingen volgens de Oud-Friese methode (Frieswijk, 2001). Vanaf 1751 ging men over op de zogenaamde Gieterse methode (Koevering, 2008, p.83) waardoor er sneller en op een grootschalige manier veen kon worden gewonnen. Deze methode is in Giethoorn geïntroduceerd en komt op neer dat de veen met netten helemaal weggehaald onder de wateroppervlakte. Hierbij bleven geen dijken over en veranderde het gebied tot een meer omdat het grondwater niet door de leemlaag kan worden gedraineerd. Het gewonnen veen kon op een andere plaats drogen tot turf en bespaarde kosten noch moeite om het winningsgebied te draineren. Op deze wijze is het meer de Leijen in dit veengebied ontstaan. In 1766 stelde de Friese edelman Johan Vegilin van Claerbergen in zijn 'Verloof over de Veengraveryen' aan de kaart bij koning Willem I dat de Gieterse methodiek nadelige gevolgen had omdat potentieel vruchtbaar landbouwgrond veranderd in grote waterplassen die een bedreiging vormde voor omliggende dorpen tijdens stormen. Daarnaast merkte hij op dat de overgebleven veenarbeiders en boeren na de veenafraving werkloos in diepe armoede achterbleven. Vanaf 1826 was er een regeling getroffen voor het verder afgraven van het laagveen van de Boornbergummer Hooilanden (Frieswijk, 2001, p.29), dit in de volgende moderniteit zal dit worden behandeld in de situatie van Nij Beets.

Een belangrijke ontwikkeling op het gebied van ontsluiting voor deze moderniteit is de verschuiving van de landwegen naar het water als primaire infrastructuur. Dit is duidelijk zichtbaar in het ontstaan van het dorp Rottevalle. Gelijk aan Heerenveen is dit een bijzondere verschijning van de urbanisatie die plaatsvond tijdens de grootschalige veenafraving. Het dorp is in 1816 ontstaan langs het riviertje Lits dat ontsprong in de Drachtster Veenen en deed dienst als afwatering en dorpsgrens tussen Opeinde en het hoogveen gebied rondom Surhuisterveen (Tulp, 2010, p.28). De Lits werd gekanaliseerd als hoofd ontsluitingsvaart voor veenafraving in de beide hoogveengebieden. Bij de sluis ontstond een handelscentrum aan beide zijden van de grietenij grens en viel buiten het bestaande netwerk tussen de verschillende dorpen omdat de rivier Lits de grens vormde tussen het dorp Opeinde en het

veengebied de Oude Galeyen dat tot de grietenij Achtkarspelen behoorde, landwegen liepen hier niet. Het heeft tot 1943 geduurd dat het dorp volledig binnen een gemeentegrens van Smallingerland viel en het tot een volledig dorp werd erkend. Echter in 1650 functioneerde het al een volledig dorp met een kerk, molen, herberg, bierbrouwerij en diverse handelaren (Douwstra, 1991, p.14).

DE DRACHTSTERVAART

In 1641 ontketent zich een revolutie in Drachten. De Haagse zakenman Passchier Hendriks Bolleman liet de Drachtstervaart samen met twee dwarsvaarten, een wijkenstelsel, twee sluizen en diverse bruggen in één jaar bouwen. Hij had samen met andere zakenpartners uit Den Haag de rechten geworven om de Drachtster Veenen te ontginnen (Koevering, 2008, p.83). Voor het megaproject waren 800 arbeiders opgetrommeld (Douwstra, 1991, p.10) die moesten een ware invasie veroorzaken in de twee rustige boerenstreken. Veel arbeiders bleven door in dienst te komen bij één van de ondercompagnieën van de Drachtster Veencompagnie. De Drachtstervaart hebben ze volgens het verkavelingsgebruik op de grens van de beide Drachtens uitgegraven. Het voordeel voor de ontwikkeling van de 'vlecke' was dat de beide dorpen tot één grietenij behoorde en er geen bestuurlijke belemmeringen waren. Ook historisch kwamen de twee zusterdorpen voort uit één dorp. Deze moderne ontwikkelingen stonden haaks op de bestaande lintstructuur uit de vorige moderniteit. Langs de vaart kwam een nieuwe gemeenschap te wonen die niet primair op de landbouw was georiënteerd en vestigde zich rondom de sluis Buurtestvallaat. Omstreeks 1660 moesten de beide zijden van de Kades tussen de historische noord-zuid straat en de dwarsvaarten



Fig. 2.12 – Buurtestvallaat, het centrale punt van Drachten destijds (bron: Drachten terug in de Tijd)

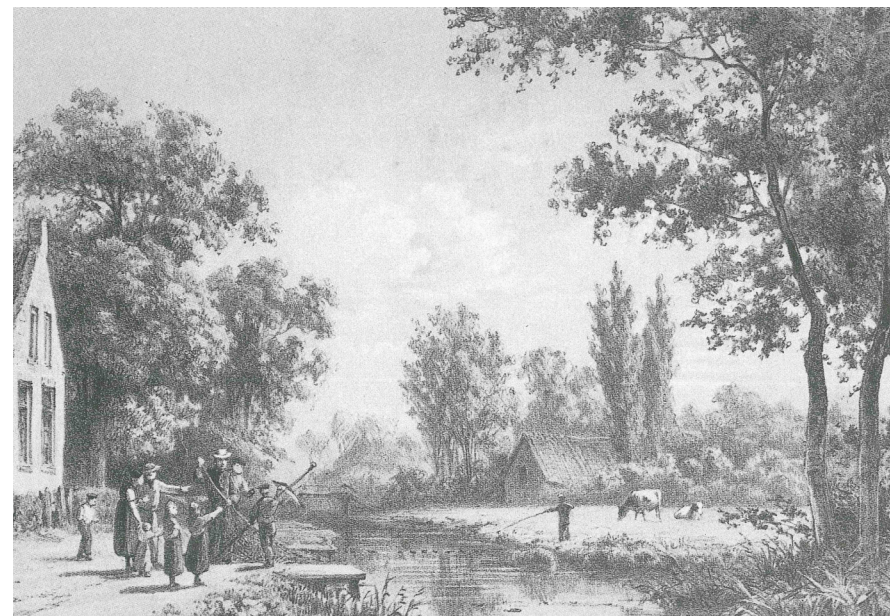


Fig. 2.13 – De Noorder-Dwarsvaart in 1874 door P.A. Schippers: het voormalige veenaufgravingsgebied is reeds overgenomen door de landbouw (Dam, 1990, p.68)

voor het grootste gedeelte zijn volgebouwd (Dam, 1990, p.18). De invasie van veenarbeiders leidde op ten duur dat de twee dorpen werd samen gesmolten tot één dorp. De voltooiing van de Grote Kerk op 1742 wordt als kenmerk gegeven als officiële samenvoeging van de Drachtens tot Drachten. De hervormde kerk was deels gebouwd met onderdelen uit de Noorder- en Zuiderkerk en snel werden afgebroken. De modernisering en verstedelijking ging door in 1771 toen de straten werden verhard (Dam, 1990, p.30). Toen liep het eigendom van het grond tot de vaart door het Recht van Opstrek die nu de historische kavelstroken opdeelde in kleinere kavels die haaks op de Drachtstervaart waren georiënteerd. De aanwonenden moesten elk voor de aanleg en onderhoud van de straat op over hun eigen perceel zorgen, een aantal decennia later nam de grietenij de eigendom en het beheer over.

De Drachtstervaart en alles wat daarmee samenhang was tot 1866 in verschillende particuliere handen. In dat jaar nam de gemeente het in eigendom over. Dit was noodzakelijk omdat er achterstallig onderhoud was aan de waterwegen en de daarbij horende kunstwerken. Het belang van de eigenaren stond vaak haaks op het algemeen belang. Zo had elke brug zijn eigen sores. De Pijpburg verbond de Noorder- en Zuider Hogeweg van het voormalige kloosterpad en stond symbool voor hoe de belangenverstrengelingen soms net zo haaks op elkaar stonden als deze twee ontsluitingselementen uit verschillende moderniteiten. Sjoerd van Aylva nam in 1674 het eigendom van de gehele vaart over van Isbrandus Ecofeen tot Bergclooster overnam. Hij verving meteen de brug in de Hogeweg in een vaste pijpbrug om te besparen op de brugbediening. De nieuwe brug bleek te laag te zijn voor de gemiddelde turfschip. Dit leidde tot 1695 een rechtszaak bij het Hof van Friesland. Die gelastte dat de brug werd vervangen door een valbrug met dezelfde hoogte en breedte als de vorige vaste brug.

Dit heeft Van Aylva gedaan maar het moest niet veel kosten. In 1702 was de toestand van de nieuwe brug al zo verslechterd dat de veenbazen zelf de nieuwe brug en de ophoging betaalde zodat de turfscheepvaart fatsoenlijk langs kon varen. In 1710 had Van Aylva de wijzigingen weer ongedaan gemaakt en ging daarvoor ook tol heffen. In 1866 nam de gemeente de brug over en zorgde ervoor dat voortaan het algemeen belang voorop stond (Dam, 1990, p.17).

DE VEENKOLONIE

De Drachtstervaart droeg ook bij dat de agrarische samenleving werd uitgebreid met handelaren en ambachtslieden die zich specialiseerde in een enkel beroep waardoor een grotere mate van afhankelijkheid groeide en onderlinge handel opkwam. De veenarbeiders verdiende geld dat buiten de omgeving was verdiend. Met dat geld kochten zij voortaan hun levensbehoeften bij handelaren en ambachtslieden of kochten van de bestaande boerenbevolking. In 1646 was langs de zuidzijde van de vaart de volgende bedrijvigheid: een herberg, timmerman, smid, wagenmaker, twee schoenmakers, etc. Aan de noordzijde was een zelfde gevarieerd middenstand beeld: een timmerman, bierbrouwer, kuiper, wagenmaker, bakker en gortmaker. In 1656 waren ook beroepen als wevers, snijders, metselaars en kalkbranders bij gekomen (Dam, 1990, p.18). De scheepsbouw was de belangrijkste ambacht in Drachten. In 1693 waren er al drie scheepswerven; Gebroeders van der Werff was de naam van drie onafhankelijke werven aan de Lange Wijk, de Noorderdwarsvaart en bij het Buitenvallaat. De Gebroeders Roorda hadden een scheepswerf aan het Moleneind. Na het wegtrekken van de veenarbeiders bleef een grote bevolking schippers in Drachten wonen voor de goede regionale positie langs de Drachtstervaart. Deze was al snel verlegt met de Lange wijk naar andere uitgestrekte hoogveen gebieden. De schippers zorgde niet alleen voor het vrachtvervoer – turf – maar ook voor personenvervoer. In 1740 was er een tweemaal per week een buurtschip naar Leeuwarden en wekelijks naar Sneek. Later kwamen Amsterdam en Harlingen bij het reisaanbod. Naast personen werd ook soms wel hele huisraden en veestapels mee vervoerd of de buurtschepen (Dam, 1990, p.54).

In 1665 waren de meeste veenarbeiders vertrokken richting de nederzetting Drachtster Compagnie dat midden op de Drachtster Veenen werd gesticht (Dam et.al., 1970, p.14) maar de nieuwe gespecialiseerde gemeenschap bleef en mengde zich met de bestaande agrarische samenleving. Het is nooit tot een echte stadse samenleving ontwikkeld en is een 'vlecke' gebleven. De eerste editie van de Dikke Van Dale (1864) definieert een 'vlecke' als: 'een verzameling van huizen in straten afgedeeld, doch kleiner dan eene stad; plattelandsgemeente'. Het is dus noch een stad en noch een dorp. De bevolkingsomvang, economische en maatschappelijke positie mochten van een stad spreken en het bezat sommige rechten die voor de Franse Tijd alleen voorbehouden waren aan de stadsrechten. Drachten was door zijn agrarische en veenkoloniale oriëntatie te veel gericht op de bewerking van zijn omgeving dan de meeste steden beroepsmatig los van waren gekoppeld, wellicht doordat er nooit een stadsmuur is gebouwd. In het einde van de 17e eeuw verhuisde het recht om een voor- en najaarsmarkt van Smalle Ee naar Drachten maar die van Gorredijk was groter omdat daar meer handelswaar was door de grotere akkerbouw. In 1700 werd er doorgegaan op een wekelijkse basis, eerst langs de vaart en in het begin van de 20e eeuw verhuisde men naar het Marktpllein waar ook veemarkten plaatsvonden (Dam, 1990, p.14).

De centrale ligging van de veenkolonie trok ook welgestelde burgerij aan naar Drachten. De grietman familie Van Haersma liet een landgoed aanleggen aan de noordzijde van het nieuwe centrum. Verder ten noorden – in het buurtschap Folgeren – was Huize Vreewijk van de familie Dorhout. Aan de zuidzijde van het centrum bouwde de toenmalige grietman Mr. Maurits Pico Diederik baron van Harinxma thoe Slooten zijn state. Deze is in 1842 afgebroken en weer in Beetsterzwaag opgebouwd nadat hij ontslag nam na de volksoproer tegen hem (Dam, 1990, p.60). In Beetsterzwaag werd hij plaatsvervangend kantonrechter. Het Reidingpark is vandaag nog een overblijfsel van dit landgoed. De landgoederen concentreerde zich aan de westzijde van het toenmalige Drachten. Deze zijde van het Buurtestvallaat – de sluis in het centrum – werd ook de Unterein genoemd, hier woonde de gegoede burgerij en rijkere handelaren en mensen met een voornamelijk geleerde maatschappelijke functies. De oostzijde van de sluis werd Bopperein genoemd. Hier woonde eerst de meeste veenarbeiders en na hun wegtrekken bleef hier de armere bevolking wonen. Deze tweedeling was in alle mogelijke onderdelen van de maatschappij doorgevoerd; scholen, kerken, kruideniers, etc. Tot op de dag van vandaag is deze scheiding nog zichtbaar in de verschillen van het gemiddelde inkomen van de noordoostelijke en zuidwestelijke woonwijken van Drachten.



Fig. 2.14 – Scheepswerf Gebroeders Roorda (Dam, 1990, p.19)

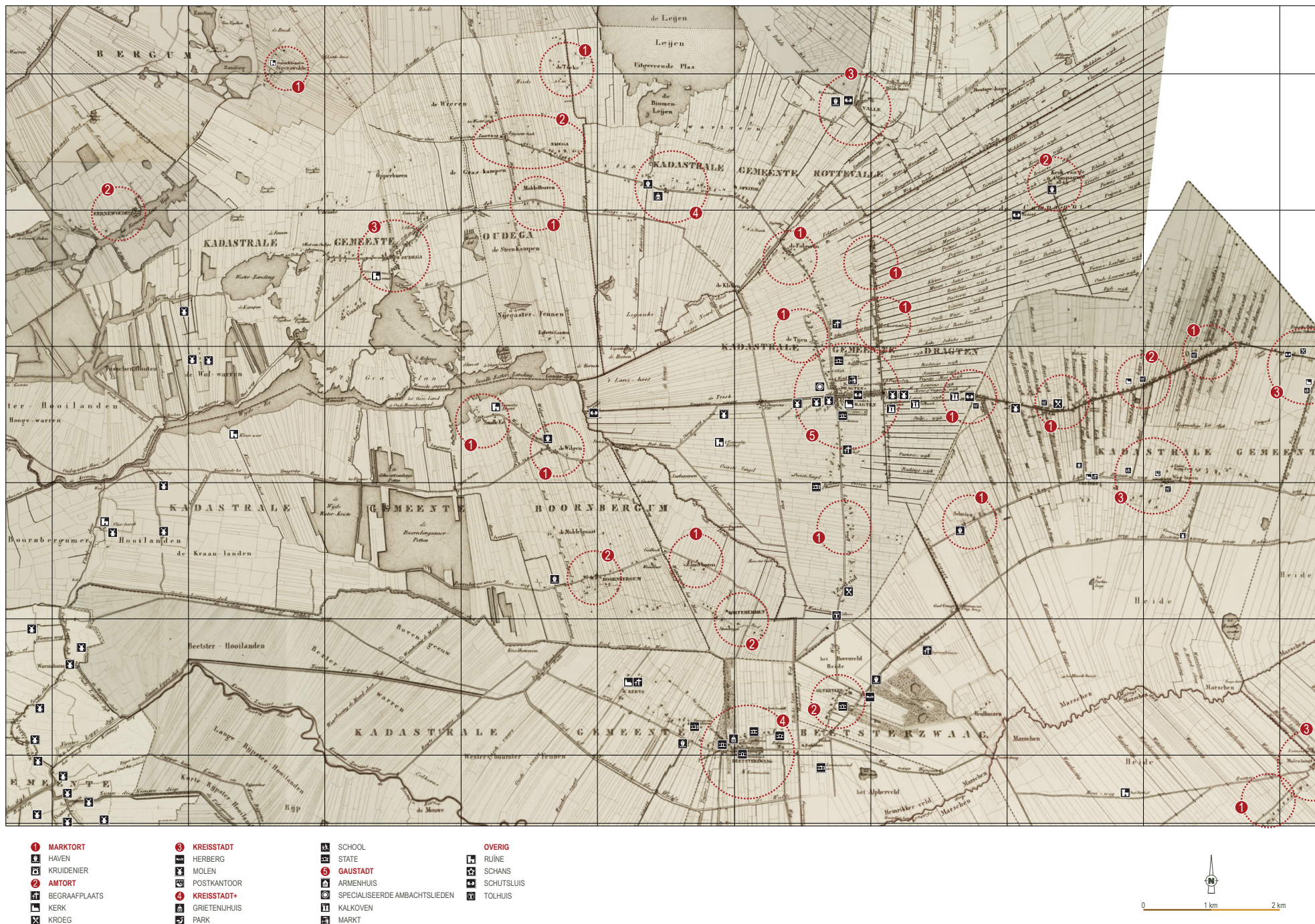


Fig. 2.16 – Situatie van Drachten en omgeving in 1849 (Eekhoff, 1849)

INDUSTRIALISATIE

In 1928 telde Drachten rond de 5.500 inwoners (CBS, 2012). Het dorp in die tijd een centralere positie in zijn regio genomen door de kruising van doorgaande vaarroutes en de aanleg van nieuwe tramlijnen. Het aanbod van publieke voorzieningen is ook sterk uitgebreid doordat veel overheidsgergelde voorzieningen in Drachten werden gevestigd ten behoeve van de hele Friese Wouden. Er was een breed aanbod aan diverse denominaties binnen het lager onderwijs, alle niveaus binnen het voortgezet onderwijs, twee ziekenhuizen, een aantal overheidsinstanties en twee kloosters. Dat laatste is opmerkelijk na hoe men is omgegaan met de kloosters na de Beeldenstorm en de onderdrukking van anders gelovigen dan de hervormde kerk tot de in de Franse Tijd.

DE NEDERLANDSCHE TRAMWEG MAATSCHAPPIJ

Tot na de Tweede Wereldoorlog is de dominantie van het vervoer over water niet uit te sluiten. Alle vracht maar ook veel personenvervoer ging over het water. De omgeving van Drachten was hoofdzakelijk toegankelijk per schip door het fijnmazige kanalenstelsel. Omstreeks 1825 was de veenafraving van de Drachtster Veenen voltooid en werd dit stelsel werd gebruikt voor het afvoeren van melk, vee, hout en stenen van de landbouw en nijverheid die het gebied hebben overgenomen. Deze goederen waren toen het beste per water vervoerbaar. Op de kaart uit 1928 zijn veel woningen in het buitengebied niet eens niet bereikbaar over de weg. De wegen waren de laatste aanvulling voor toegang op het waterwegenstelsel. De fiets nam vanaf 1890 pas een dominante plaats in op de straat, al beleefde de reisafstand beperkt tot lokaalniveau.

De Nederlandsche Tramweg Maatschappij werd in 1880 opgericht in Utrecht. Het had de ambitie om in heel Nederland een tramwegenstelsel aan te leggen. Men begon in hetzelfde jaar met de exploitatie van een paardentram tussen Dokkum en Veenwouden (Tiedema,

1982). Op 8 augustus 1884 was de eerste tramverbinding tussen Drachten, Gorredijk en Heerenveen geopend (Tulp, 2010, p.70). In Heerenveen was er een aansluiting op de landelijke treinen van de Staatsspoorwegen. Op 28 mei 1886 werd de lijn tussen Drachten en het noordelijker gelegen Burgum geopend en op 30 april 1913 was deze verlengd tot Veenwouden. Vanuit Veenwouden ging met over eigen spoor naar Dokkum of over het spoor van de Staatsspoorwegen naar Leeuwarden. In 1913 werd ook de belangrijke spoorlijn van Drachten naar Groningen geopend. Dit zorgde voor dat Drachten een belangrijk knooppunt voor de NTM werd. Via het NTM tramnetwerk was het sneller van Groningen naar Amsterdam te komen. Men had een eigen verbinding tot het veer Lemmer – Amsterdam, in tegenstelling tot de Staatsspoorwegen (via het veer Stavoren – Enkhuizen) of de diensten van de Hollandsche IJzeren-Spoorweg Maatschappij (geheel over land via de noordelijke Veluwe). Er werd daarom een nieuw hoofdstation aan de Noordeinde in Drachten gebouwd met een groot emplacement en hoofdwerkplaats. Het voormalige Zuiderstation, de halte bij de Hoofdbrug en de veeafslagpunt bij de Veemarkt bleven bestaan. Het tramnetwerk bracht een nieuw type vervoer in de regio die de ontbrekende schakels in het waterwegenstelsel en de landweggetjes maakte. Op deze manier maakte de nieuwe verbindingen ook andere contacten en handelsmogelijkheden binnen dezelfde regio. Het tramnetwerk heeft relatief een kort bestaan gekend en de NTM had zijn landelijke ambitie vrij snel geconcentreerd op de provincie Friesland. Op 8 mei 1948 reed de laatste personentram over het baanvlak naar Groningen terwijl de rest reeds was opgebroken ten behoeve van het gemotoriseerde wegverkeer. Toch stond de tram symbool voor een nieuwe moderniteit waarin industrie, een grotere schaal van mobiliteit en het gebruik van niet-inheemse brandstoffen werd geïntroduceerd.

De Drachtstervaart bleef ook veel gebruikt worden. Dit gold ook voor de Opsterlandsche en Schoterlandsche Compagnonsvaart in de regio. Het vaar netwerk werd zelfs tussen 1886 en 1888 uitgebreid met de door de provincie gekanaliseerde rivier Tjonger. Het werd niet meer hoofdzakelijk door turfschepen gebruikt maar veel bulktransport van de industrieën en landbouw werd over deze kanalen gevoerd. Het algemeen belang van deze kanalen werd steeds belangrijker dan die van de veenheren. In de periode van 1887 en 1891 werden de Drachtster- en Opsterlandsche Compagnonsvaart overgenomen door de provinciale waterstaat omdat de particuliere bezitters nauwelijks onderhoud meer aan pleegden (Frieswijk, 2001). Gesteggel tussen de eigenaar en de gebruikers van de vaart was hiermee tot een einde gekomen.

INDUSTRIALISATIE

Door de aanleg van de tram is er een verschuiving plaatsgevonden in het centrum van het dorp. In de veenkoloniale moderniteit lag dit punt bij de sluis Buurtestvallaat en nu is het verschoven naar de Hoofdbrug, het punt waar de tram en de Drachtstervaart elkaar kruisen. Langs de tramweg bij dit punt werden de Noorder- en Zuiderbuurt gevormd met een hoge stedelijke dichtheid en zorgde ervoor dat de Tijen of Oudeweg hun belangrijke functie verloor en ondergeschikt werden aan de Noorderbuurt en Stationsweg. De lintbebouwingstructuur langs de kruisvormige assen wordt

vastgehouden als teken dat de bebouwing primair voor ontsluiting is georiënteerd omdat het contact zoekt met de hoofdassen. Het dorp bleef binnen een reisafstand van 2 km – een loopafstand van 15 min. of 5 min. fietsen – bereikbaar daarvoor is de bestaande bebouwde kom voornamelijk verdicht. Ook begon men incidenteel met de invulling van de tussenliggende gebieden wat tot verschillende kleine woonbuurten in de vorm van straatjes lijdt. Dit werd mogelijk omdat het direct aangrenzende landbouwgrond niet meer noodzakelijk was voor het verbouwen van eigen voedsel, dit als gevolg van de toegenomen specialisatie op de arbeidsmarkt. Het open gebied achter de lintbebouwing heeft ook plaats aan grotere nieuwe gebouwen die door de aanleg van een zijstraat een zo klein mogelijke breedte van de lintbebouwing opgeofferd. De Hogere Burgerschool (HBS; nu het Drachtster Lyceum) en het kantoor van de Koninklijke Nederlandse Heide Maatschappij (KNHM) zijn hier enkele voorbeelden van.

Langs het Moleneind kwam grootschalige industrieën. Hier stonden vanuit de veenkoloniale moderniteit al vijf molens. Voorheen hadden ambachtslieden en kooplieden nooit meer dan één of twee knechten in dienst indien ze al personeel hadden, nu zouden we spreken van zelfstandigen zonder personeel (ZZP) of van kleinbedrijven. Vanaf 1853 kwam er een leerlooierij en schorsmalerij aan het Moleneind dat het eerste bedrijf was dat tientallen werknemers in dienst had. Langs het Moleneind concentreerde deze nieuwe vorm van grotere industriële bedrijven zich. Aan de noordzijde kwam een gashouder, een transformator die elektriciteit kreeg geleverd vanuit Leeuwarden en op de plek van de oude oliemolen kwam een leer- en rubberfabriek die later opgingen in het Dunlop concern. Aan de zuidzijde kwam de betonfabriek Kijlstra en de zuivelfabriek 'De Lijemp'. Elders in het dorp kwamen er in die tijd ook o.a. een cichoreifabriek, wijnazijnfabriek, blikfabriek, matrassenfabriek en een stoomtimmerfabriek (Dam, 1990, p.20). Al deze bedrijvigheid stond niet in de verhouding van de NTM die de grootste werkgever was met ± 100 arbeidsplaatsen (ibidem, p.21). Kortom, het dorp werd meer industrieel centrum dan het zijn bestaan voornamelijk had te danken van het delven van turf en



Fig. 2.19 – Verstedelijking van de Zuiderbuurt, uitzicht op Centrumburg (bron: Drachten terug in de Tijd)

de industrieën wat gelieerd is aan turf als brandstofmiddel. Door deze nieuwe industrieën werden de grondstoffen aker van elders geïmporteerd om het hier te bewerken. Een bekend voorbeeld is de grote tabaksindustrie die vanaf 1850 begon. Tot 1989 werd er het beroemde 'Drachtster Kei' geproduceerd door Erven Fokke van der Meulen (Van Koeveringe, 2008, p.92). Dit gold ook voor de brandstoffen zoals gas, diesel en steenkool.

VERZUILING

Samen met de Industriële Revolutie kwam er ook een proces opgang van het institueren van maatschappelijke zorg als voorloper van de verzorgingsstaat van na de Tweede Wereldoorlog. Voorbeelden in Drachten en de Friese Wouden zijn: de Maatschappij van Weldadigheid (1818) met hun kolonie Veenhuizen en rondom Vledder, de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen (1784) en de stichting van scholen door kerken en andere maatschappelijke organisaties na de invoering van de leerplichtwet in 1901. Met name op het gebied van onderwijs werd Drachten in maatschappelijk oogpunt een centrale plaats waarin verschillende zuilen hun lagere school konden stichten en levensvatbaar konden houden door voldoende kinderen. In de Friese Wouden vond de verzuiling plaats in de jaren 1910 en 1920. Het maatschappelijke segregatieproces bleef niet alleen bij een eigen kerk en lagere school. De zuil waar men toe behoorde bepaalde ook bij welke sportvereniging, fanfare, kroeg, gezondheidszorg en kooplui men behoorde te gaan. De versplintering van de maatschappij door de verzuiling en het groeiende inwonersaantal zorgde voor dat Drachten niet meer als één samenleving functioneerde en nu opgedeeld kon worden in zes zogenaamde zuilen; hervormden, gereformeerden (fynen), Mennonieten, baptisten, katholieken en de 'grouen'; oftewel de niet-gelovigen socialisten (Dam et.al., 1970, p.20). Het katholieke kerkisme was qua inwoners van een zeer bescheiden omvang, toch hadden ze een eigen ziekenhuis Maartenswouden en werd deze gemeenschap ondersteund door een Klooster van de ongeschoeide Karmelietessen en een Franciscanen Minderbroeders klooster die in Drachten waren gesticht. In de jaren 1930 vond deze trend van klooster stichtingen ook plaats in andere veengebieden al mocht hun evangelisatie actie weinig baten na de aanleiding van Beeldenstorm. Het culturele leven vond plaats in de diverse hotels die in Drachten waren. Hotel Phoenix en Het Wapen van Friesland waren beide in de Noorderbuurt, vlakbij of naast de Hoofdbrug. Huize Vreewijk in de Folgeren werd in 1916 omgebouwd tot Hotel Vreewijk en had ook een zaal beschikbaar voor culturele activiteiten (Dam, 1990, p.61). De verschillende activiteiten werden per zuil georganiseerd, welke vaak ook een eigen verenigingsgebouw of een buiten evenemententerrein tot hun beschikking had.

ONTGINNING

De Drachtster Veenen waren in 1865 volledig afgegraven en gecultiveerd tot landbouwgrond. Het bleef een onbebouwd gebied waarin het wijkensysteem werd gebruikt voor vervoer over water en drainage. Het wijkensysteem paste goed in het bestaande coulisselandschap van de reeds bestaande landbouwgebieden. De boerderijen waren geconcentreerd in het dorp Drachtster Compagnie en langs de Noorderdwarsvaart. Daarin tegen was het direct over de provinciale grens met Groningen nog 'woeste' heidegebied. Zo werd de grens goed zichtbaar als het einde van de twee landschappen. In 1928 was er in Drachten een regionaal kantoor van de Koninklijke Nederlandse

Heide Maatschappij (KNHM) die tot doel had de woeste heide en moerasgebieden te cultiveren tot kwalitatief landbouwgrond. Houtigehage was is destijds een dichtere verspreiding van kleine gemengde boerderijen dan in de rest van de omgeving. Hier woonde de arbeiders die werkzaam waren met het ontginnen van de heide gronden namens de Heide Maatschappij en zomers hielpen ze mee als losse arbeiders met de veencampagne in de veenpolders zoals Nij Beets. Dominee Visscher was sinds 1903 predikant in dit gebied en beschreef in het boek 'Van de arme Friesche heide' (1909) de erbarmelijke omstandigheden en de bittere armoede van grote gezinnen van de heideontginners. De huisvesting bestond uit kleine spitketen die binnen één dag gebouwd moesten worden. Veel 'heideknippers' waren genoodzaakt om een inkomen bij te stelen in het rijkere Rottevalle of Drachten om zich in leven te kunnen houden (Dam, et.al, 1970, p.19). In 1909 vond daarom hier ook de eerste sociale woningbouw van de gemeente plaats. De sociale woningen annex kleine boerderijtjes werden hier geïntroduceerd en werden later in alle voormalige veengebieden in de regio gebouwd, vandaar ook de naam 'wâldhûskes'. Een soortgelijke armoedige nederzetting zoals Houtigehage was op de Súderheide dat naast de doorgaande weg tussen Drachten en Beetsterzwaag lag. Hier bivakkeerden de overgebleven veenarbeiders nadat de veenaafgraving in dit gebied voltooid was. Helaas was er voor hun geen stuk landbouwgrond vrijgekomen die zij konden pachten van de grootgrondbezitter en was men niet genoeg vermogend om te verhuizen naar plaatsen waar men als ongeschoolden een redelijk bestaan konden opbouwen. In Drachten was sinds de invoering van de Armenwet in 1854 een Armenhuis gevestigd in de Bopperein aan de Kaden. Het was de gemeentelijke opvanghuis voor bedelaars en landlopers. Hier woonde ook weduwenaren die geen beroep konden doen op hun familie. Het Armenhuis zorgde ook voor noodzakelijke voedsel, kleding en brandstof voor huishoudingen die nog wel een eigen onderkomen hadden. Toch was het Armenhuis niet instaat om de grote aantallen armen om het platteland te helpen (Dam, et.al., 1970, p.19).

De landbouw nam in deze moderniteit weer een prominentere rol in de regionale economie. Toch bleef de schaalverhouding relatief gelijk ten opzichte van de vorige moderniteiten. Wel zijn al de eerste tekenen van modernisering in de landbouw te zien. Overal in de omgeving zijn zuivelfabrieken opgericht die de lokale boeren helpen met de zuivelproductie, zo ook in Drachten, Drachtster Compagnie, Zandburen, Opeinde en Olterterp. In Drachten stond sinds 1878 naast het gemeentehuis aan het Moleneind een waaggebouw waar voornamelijk boter tijdelijk werd opgeslagen voor vervoer door de rest van Nederland (Dam, 1990, p.19). Al deze fabrieken waren direct toegankelijk over het water zodat de melkbussen hoefden hierdoor niet ver over land vervoert te worden. In 1951 is het waaggebouw gesloopt en in 2003 sloot de laatste zuivelfabriek in Olterterp.

NIJ BEETS

Door het vertoog van Johan Vegilin van Claerbergen in 1766 kwam koning Willem I met het besluit dat bij veenaafgravingen in laagveengebieden eerst een polder moest worden aangelegd voordat men met de Gieterse methode toepaste. Na de veenaafgraving kon het gebied bemaald worden en gecultiveerd tot landbouwgrond. Dit werd gedaan na het voorbeeld van wat later het meer de Leijen is geworden (Frieswijk, 2001, p. 29). De Boornbergumer Hooilanden kreeg steeds vaker last van overstromingen als gevolg van veenoxidatie. Dit gebied bezat nog veel veen doordat de Friese methode vanuit de kloostertijd nog altijd op een relatieve kleine schaal werd toegepast zodat de pengatten na

100 tot 200 jaar weer konden aangroeien met veen. Het opraken van andere veengebieden in de omgeving en het gewin op een kortere termijn wouden de veenbazen het veen afgraven maar dit zou leiden tot toenemende wateroverlast. In 1863 gaf de burgemeester van Opsterland toestemming voor het omdijken en inpolderen van de Hooilanden die het koninklijk besluit bekend staan als de zesde en zevende veenpolder. In 1894 was de omdijking voltooid en heette het voorstaan de 'Grote Veenpolder van Smallingerland en Opsterland' (Tulp et.al., 2010, p.66). Deze polder werd centraal ontsloten door het Polderhoofdkanaal en direct in westelijke richting kon worden afgevoerd. De water afvoer werd nu door gemalen verzorgd. Het voordeel van deze methode was dat het laagveengebied niet transformeert in een permanent meer maar kan worden gebruikt als landbouwgrond.

In het midden van de polder ontstond in 1863 de veenkolonie Nieuwbeets (nu Nij Beets) waar de doorgaande weg door de polder kruiste met het Polderhoofd kanaal. Volgens de overlevering van de onderwijzer Tjepke Nawijn waren de leefomstandigheden – net als in Houtigehage en de Súderheide – erbarmelijk. Hij kwam in 1889 in het dorp en gaf daar onderwijs in een houten schooltje. Hij publiceerde vaak in socialistische bladen De Nieuwe Gids en It Heitelân over zijn onderzoek waarom het schoolverzuim zo hoog is, het een tekort aan kleding is en de oorzaak van de alcoholproblematiek. In die tijd waren twee type veenarbeiders; turfmakers en losse arbeiders. De turfmakers woonde permanent in Nij Beets en verdiende in een veencampagne tussen de 250 tot 300 gulden per jaar in de jaren 1860 en 1870. Een losse arbeider kwam van buiten af en verdiende daarentegen ongeveer 90 gulden. Men werd namelijk uitbetaald op het grootte van hun gezin omdat die ook meehielp in het zware werk. Een veencampagne duurde zes weken in de zomermaanden en men werkte 10 tot 12 uur vanaf zonsopgang. De huisvesting van de veenarbeiders werd vaak verzorgd door de veenbazen. Dit waren simpele kleine wâldhûskes met een halfsteensmuurtjes die op turf gefundeerd waren. De vloer was van leem en het dak van stro. De bedstee nam met een hoogte van 1,50 meter de meeste ruimte in. Het achterhuis was een bergingsruimte voor brandstof en gereedschap. De losse (seizoens) arbeiders woonde voornamelijk in zogenaamde trekkershutten. Deze waren 5 bij 5 meter en was gemaakt van ruw hout. Aan twee zijden waren beddenkasten waarin één persoon net twee voet voor zichzelf had om te slapen. Er was geen beddengoed, alleen een vuurplaats in het midden van de hut die ook werd gebruikt als kookstoof. Het dieet bestond hoofdzakelijk uit grauwe erwten, bruine bonen, meelpap, gortpap, pannenkoeken of aardappelen met een dun sausje. Vlees was pure luxe en had men vaak nog nooit gegeten. Veel leerlingen van Tjepke Nawijn gingen vooral in de wintermaanden zonder eten naar bed. Nawijn begon zich steeds meer in te zetten als activist om op te komen voor de veenarbeiders. In jaren 1880 stortte de markt van het turf in door de opmars van kolen wat invloed had op het loon van de veenarbeiders. In 1889 werd één derde van het dorp structureel onderhouden door de armenzorg. De socialistische politicus Domela van Nieuwehuizen werd in plaatsen zoals Nij Beets op handen het voeten gedragen en kreeg de messiaanse bijnaam 'ús Ferlosser' toen hij in 1888 tijdens een landelijke staking een toespraak hield om de trend van loonmindering te kenteren. De erbarmelijke toestanden van de veenarbeiders kregen door deze acties steeds meer landelijke bekendheid. In 1891 hield de Tweede Kamer zelfs een enquête naar hun toestand. Tijdens de verhoorzittingen in Heerenveen kwam naar voren hoe de veenbazen hun veenarbeiders openlijk vergeleek met werktuig en dat door 'gedwongen winkelnering' de veenarbeiders 20% duurder uit waren dan bij de gemiddelde kruidenier, bij rondreizende venters lag het rond de 60% (Frieswijk, 2001). Zelf een moestuin aan huis ging moeilijk door de kleine erfjes en dat de veencampagne tijdens de oogsttijd viel.

PHILIPS-ISME

Na de Tweede Wereldoorlog stond Nederland en Europa in de teken van de Wederopbouw, een explosieve bevolkingsgroei en een toenemende welvaart in alle lagen van de samenleving. Drachten groeide van 10.000 inwoners in 1950 tot 30.000 inwoners in 1970 (CBS, 2012). Het dorp dat in 1927 nog ingebed lag in het omliggende cultuurlandschap was in 1970 getransformeerd tot een industriële enclave die vervreemd was met zijn omgeving. De veroorzaker van de explosieve groei was Philips die zijn grootste fabriek in Nederland in het dorp vestigde. Het trok ook andere grote industrieën aan en een sterke urbanisatie vanuit het platteland. De hervormingen in de overheid en de maatschappij was ook aanleiding voor de vestiging van veel nieuwe publieke functies in Drachten om de regio te voorzien in de nieuwe levensstandaard van de welvaartstaat. De toegenomen welvaart zorgde ook voor het ontstaan van de consumptie maatschappij. In het centrum van Drachten vond een schaalvergroting plaats door de komst van landelijke winkelketens die zij kregen door het clusteren van publieke voorzieningen buiten het centrum. Kortom, de ruimtelijke organisatie van het dorp werd opnieuw gerangschikt aan de hand van de auto als dominante vervoersmiddel. De Modernistische stedenbouwkundige regels werden op Drachten toegepast op een hele radicale en rationele wijze. De groei was enorm en leek onbegrensd. Alles wat aan vroeger herinnerde werd met veel optimisme voor de toekomst gesloopt. De euforie stopte in 1973 bij het uitbreken van de Oliecrisis en men kwam tot inkeer wanneer men de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen uit bronnen realiseerde die wel eens zullen uitputten. Dit maakt de ontwikkelingen in deze moderniteit het meest extreem van allemaal.



Fig. 2.21 – De Tjaarda flats in contrast met bebouwing van Ureterpervallaat (bron: Drachten terug in de Tijd)

PHILIPS

Dat Philips besloot om in 1950 naar Drachten te gaan bleek achteraf goed uit te pakken. Na de Tweede Wereldoorlog verslechterde de bestaande lokale economie. De industrieën raakte gedateerd, de vervening was beëindigd en door de mechanisatie in de landbouw kwamen veel landarbeiders zonder werk te zitten. Kleine boeren konden het ook niet meer bolwerken. De groeiende werkloosheid binnen deze productieve beroepsbevolking stimuleerde Philips om hier een scheerapparatenfabriek te vestigen. In het begin werkte hoofdzakelijk jonge vrouwen aan de lopende band, later werd dit vermengt met mannen. 1970 was het topjaar dat Philips Drachten met 2.500 werknemers de meeste werknemers in dienst had (Douwstra, 1991, p.27). De vestiging van Philips zorgde voor een sneeuwbaaleffect dat andere grootschalige industrieën zich in Drachten vestigden. Het waren niet alleen directe toeleveranciers, het waren ook multinationals of landelijk opererende bedrijven. De lokale economie werd steeds meer afhankelijk van de (inter)nationale economie en kwam de nadruk steeds meer te liggen op de maakindustrie dan op de landbouw. De nieuwe economie had ook profijt van de geografische ligging. Drachten ligt centraal in Noord-Nederland en door de aanleg van de Rijksweg 43 (nu Rijksweg A7) lag het midden tussen de Randstad en de Noord-Duitse steden. Philips maakte voornamelijk gebruik van de tramspoorlijn naar Groningen.

DE OPMARS VAN DE AUTO

Toen op 8 mei 1948 de laatste personentram naar Groningen vertrok sprak toenmalige gemeentesecretaris Sander Israëls deze woorden: "Het moderne autoverkeer eischt den geheelen weg; de rook- en stoom uitblazende tram, eens de schrik van het paard, is nu dezelfde schrik voor den autobestuurder" (Tulp et.al., 2010, p.70). De tram had relatief korte levensduur door de opmars van het gemotoriseerd wegverkeer. Oorspronkelijk was de dienstverlening op de meeste tramsporen vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog gestaakt. De schaarste in de oorlog was de noodzaak voor het heringebruikname van de tramlijnen. In 1948 waren de meeste tramlijnen van de NTM definitief opgeheven en werd het personenvervoer op de tramlijn Drachten – Groningen ook opgeheven (Tiedema, 1982). De NTM ging toen volledig over op personenvervoer met de autobus. De spoorlijn Drachten – Groningen bleef tot 1985 in gebruik voor goederenvervoer door de Nederlandse Spoorwegen. In Drachten was de lijn omgelegd en liep nu langs de Noorderhogeweg en eindigde sinds 1967 in het veemgebouw van Philips. Deze spoorlijn werd ook door de andere industrieën gebruikt.

Voor bulktransport werd een aftakking van het Prinses Magrietkanaal gemaakt naar Drachten en een speciale industriehaven aangelegd voor de groter wordende binnenvaartschepen. Het Prinses Magrietkanaal was in 1951 voltooid en doet dienst als doorgaande binnenscheepvaartroute tussen Amsterdam en Delfzijl. De speciale industriehaven zorgde voor dat de bebouwde kom nu over de Hogeweg passeerde en de historische hooilanden gingen bebouwen met een industriële zone. Aan de andere zijde van de Hogeweg was toen reeds volgebouwd met een woonwijk en kon de Hogeweg als historische barrière dienen binnen de De Functionele Stad principe van functiescheiding van industrie en wonen (Heynens, 2009, p.221-227). Later werd de historische functie van de Hogeweg verder vervaagd door de aanleg van de uitbreidingswijk De Drait. De Hogeweg heeft hierdoor de functie als waterkering en scheiding tussen hooiland en bouwland verloren. Toch is het vandaag nog een belangrijke scheiding tussen Oost- en West-Drachten. Het werd de centrale verkeersader van het dorp en nam hierbij de functie over van het kruisende assenstelsel van de vorige moderniteiten, al gaat de functiescheiding hierin ook op doordat de Hogeweg nu louter een verkeersfunctie heeft en geen sociale functie meer.

De Drachtstervaart moest ook wijken voor de opmars van de auto. De scheepvaart op de veenkanalen liep sterk terug door de opmars van de auto. Steeds meer gebieden in de regio werden ontsloten door doorgaande verharde wegen. In 1964 werd de centrumburg met springstof verwijderd en vervangen tot 'De Dam' zodat het doorgaande verkeer geen last meer had van een openstaande brug (Dam, 1990, p.11). In 1966 werd de hele vaart door dorp gedempt omdat het stilstaande water steeds meer de vormen aannam als van een open riool (Dam et.al., 1970, p.32). De vaart maakte plaats voor parkeergelegenheid voor de consumenten en de wekelijkse kraampjesmarkt (Dam, 1990, p.19).

Drachten was in deze moderniteit erg vooruitstrevend en er waren weinig belemmeringen voor nieuwe ontwikkelingen. Zo kreeg Drachten ook een vliegveld. Deze was in de jaren 1950 aangelegd door Philips voor het invliegen van loonzakjes uit Eindhoven. Ook werd het vliegveld voor zakelijke personenvervoer gebruikt. Opmerkelijk volgt deze modernste vorm van transport wel de



Fig. 2.22 – Het semi-overdekte winkelcentrum 'De Promenade' in 1991 (bron: Dragten.nl)



Fig. 2.23 – Ziekenhuis Nij Smellinghe in de jaren 1960 (Dam, 1990, p.36)

oorspronkelijke kavelstructuur, wellicht omdat het buiten de rondweg was.

DE EXPANSIEDRANG EN SLOOPDRIFT

De komst van Philips en andere grootschalige industrieën – zoals Dunlop en Kijlstra Beton – zorgde voor een periode van sterke urbanisatie. De werknemers die voorheen op het platteland woonden of uit andere delen van het land kwamen, trokken naar Drachten om dichtbij hun nieuwe werk te wonen. Na de uitbreidingswijken Noord-Oost en De Swetten werd ten zuiden van het oorspronkelijke dorp de wijken De Bouwen en De Singels aangelegd. Lijdend voor de dorpsuitbreidingen was de nieuwe schaalverhouding van de auto. De stedenbouwkundige principes van 'De Functionele Stad' – die waren opgesteld tijdens het vierde CIAM congres in 1933 (Heynen, 2009, p.221-227) – opgevolgd om ruimte te scheppen voor de nieuwe moderniteit. Dit is een radicale principe van planologisch stedenbouwkundige uitbreidingen, dat wil zeggen dat er geen rekening wordt gehouden met de bestaande structuren van de bebouwing en landschap. Rondom Drachten werd een rondweg gecreëerd doormiddel van de Hogeweg, Rijksweg 43 en de Ringweg waar Drachten zich op oriënteerde. De wegen ontsloten het dorp en sloten daarmee het ook af van de landschappelijke omgeving. De blokken die binnen de ontsluitingswegen ontstonden werden ingevuld met grootschalige woningbouw doormiddel van het stempelplan. Het had een lagere dichtheid en een monotoon straatbeeld in vergelijking met het oorspronkelijk dorp. De theoretische idealen voor een ideale leefomgeving lagen nu boven de cultuurhistorische waarde.

HET DORPSCENTRUM ALS SEMI-OVERDEKT WINKELCENTRUM 'DE PROMENADE'

Het historische dorp – nu het dorpscentrum genoemd – bleef niet bespaard. In de jaren 1950, 1960 en zelfs door tot in de jaren 1970 heerste een sloopgolf door Drachten. Niks had cultuurhistorische waarde en moest wijken voor de modernisering naar de nieuwe levensstandaard (Gewest Fryslân, 2013). Het masterplan van Broek & Bakema toverde het dorpscentrum in 1971 tot een overdenkt commercieel winkelcentrum na voorbeeld van de Lijnbaan in Rotterdam (Dam, 1990, p.32). De luifels ontnamen het historisch beeld van de het dorpscentrum en konden de winkelpuien primair gericht worden tot het uitdragen van commercie. Het aanleggen van het semi-overdekte winkelcentrum was mogelijk gemaakt door de demping van de Drachtstervaart in 1964, het openbreken van het tramspoor in de noord-zuid as en de verplaatsing van andere publieke functies uit het centrum. In het nieuwe winkelcentrum was autoluw geworden en bood ook geen plaats meer voor horeca. De horeca werd langs de Kaden bij het voormalige Buurtestvallaat geclusterd als uitgaansgelegenheidsgebied. De Noorder- en Zuiderdwarsvaart verloren ook een karakteristieke idyllische identiteit doordat het plaats moet bieden aan een hoofdontsluitingsweg en de bestaande kleinschalige boerderijen paste niet meer in de stempelplan structuur van de uitbreidingswijken.

CLUSTERINGPROCES

In de vorige moderniteit waren veel verschillende publieke en economische functies in het

dorpscentrum geplaatst omdat Drachten een regionale centrum functie kreeg. Hier trad ook een schaalvergroting op. De winkels werden groter en werden overgenomen door landelijke winkelteken die scherper bulkinkopen konden doen en sneller inspelen in de snel veranderende consumptiemaatschappij. De winkels kregen deze ruimte in het bestaande dorpscentrum door het wegtrekken van andere functies naar specifieke clusters buiten het dorpscentrum. Deze functies werden geclusterd in diverse werk, winkel, zorg, cultuur en sportclusters die in de nieuwe uitbreidingswijken waren ingepast. Binnen deze functies vond ook een schaalvergroting plaats door de toegenomen populatie, welvaart en consumptie, vanuit de landelijke overheid werd dit proces ook gestimuleerd. De Mammoetwet (Wet op het voortgezet onderwijs) die in 1968 inwerking werd gesteld zorgde voor dat veel scholen voor het beroeps- en voortgezet onderwijs buiten het centrum werden geplaatst en samen werden geclusterd in enkele grote onderwijsinstellingen. Het afnemen van de verzuiling werd het vestigingsbeleid van basisscholen meer afgestemd op het beleid dat er een gelijke spreiding van christelijke en openbare basisscholen is over de uitbreidingswijken. In de zorgsector heeft een soortgelijk proces plaatsgevonden. De protestantse en katholieke ziekenhuizen werden verplaatst naar een nieuwbouw locatie aan de rand van het dorp. Het katholieke ziekenhuis Maartenswouden specialiseerde zich in de nieuwe doelgroep van de opvang en verpleging voor verstandelijk gehandicapten. Het Armenhuis aan de Kaden werd opgeheven na invoering van de Algemene bijstandswet in 1965 zodat de arme bevolking in een huis konden (blijven) wonen. In de welvaartstaat waren verpleeghuizen wel een nieuw fenomeen. Verpleeg- en verzorgingstehuizen werden ten zuiden van het dorpscentrum geclusterd, rondom het Reiningspark en nabij het Karmel klooster.

DE WELVAARTSTAAT

De welvaartstaat zorgde dat de Nederlandse bevolking over het algemeen ruim voldoende inkomen kreeg en men kon steeds meer luxe permitteren. Naast auto's werden ook steeds meer aankopen gedaan die louter bedoeld waren voor vermaak in vrije tijd. Het instellen van de vrije zaterdag in 1960 had grote gevolgen door de opkomst van de vrije tijd economie en recreatie. Het gevolg in Drachten was dat steeds meer sportverenigingen werden opgericht en bestaande accommodaties werden uitgebreid. De sportaccommodaties werden in de functionele stad aan de buitenrand gevestigd. Het zwembad was een uitzondering omdat deze op zijn bestaande locatie bleef. In 1961 werd het bestaande zwembad op het toenmalige V.V.V. sportcomplex terrein vervangen door een wedstrijd- en recreatief openluchtbad. In 1989 is op dezelfde locatie een voorledig overdekt zwemparadijs en Olympisch 50 meter zwembad gebouwd (Dam, 1990, p.108). De drafbaan bleef hier ook als een uitzondering lang binnen de woningen van de uitbreidingswijk bestaan.

De recreatie nam ook het vervoer op het water over. Bij het Buitenstvallaat is een grote jachthaven gekomen. De Veenhoop en Eernewoude groeide snel uit tot watersport pleisterplaatsen omdat de dorpjes in een waterrijke omgeving liggen. Aan de zuidzijde van Drachten waren dorpjes waar campings vestigde. Drachten werd niet een toerismeoord zoals zijn omgeving, ook vonden de toeristen geen meerwaarde in de verzorgingskern.

Het culturele leven in Drachten is in deze moderniteit verplaatst van de hotels naar het cultureel

centrum De Lawei. Het complex is in 1958 gebouwd. Het werd in 1960 uitgebreid tot een schouwburg omdat de capaciteit al gauw te klein bleek te zijn. In een cyclus van 10 jaar is het steeds uitgebreid tot een cultureel centrum (Douwstra, 1991, p.49). Het aanbod van kroegen en andere uitganggelegenheden clusterde zich uitsluitend langs de Kaden. Toen waren de diverse kerken ook actief in het organiseren van een breed scala van activiteiten doormiddel van hun verenigingen. Afsluitend met de kantines van de meeste sportverenigingen had Drachten een gezond en levendige samenleving voor die tijd.

DE AGRARISCHE REVOLUTIE EN DE RUILVERKAVELING

Voor de Tweede Wereldoorlog was het overgrote deel van de Friese Wouden ontgonnen en geschikt gemaakt voor de landbouw. In de vorige moderniteit waren de gemeente en provinciale grenzen goed afgetekend in het landschap. Bij de laatste grens is deze lijn nu getransformeerd van een beëindiging van twee landschappen naar een ontsluitingsader van de beide zijde van de provinciale grens.

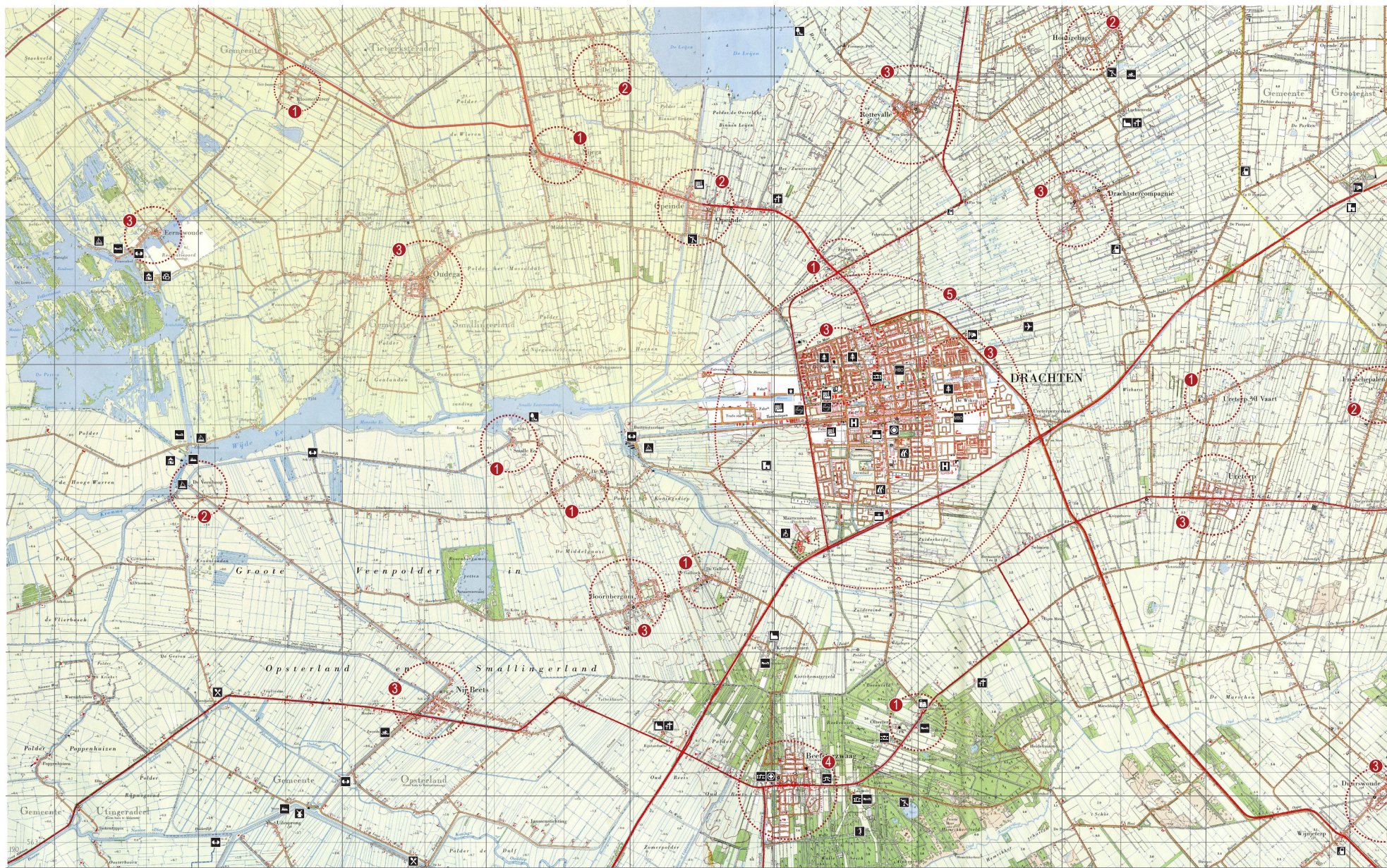
In de toonreden van Prinsjesdag in 1960 meldde de toenmalige koningin Juliana dat de ontginning in Nederland beëindigd is. Dit was nog niet volledig voltooid en door deze beslissing werden de laatste stukken overgebleven wildernis beschermd tegen cultivering. Het bekendste voorbeeld uit de Friese Wouden is het Fochtelooërveen. Dit zijn de laatste 2300 ha aan hoogveenlandschap dat nu nog is overgebleven. Sinds 1933 was It Fryske Gea (Fries: Het Friese [gemeenschappelijk] landschap [of bezit]) opgericht voor de bescherming van overgebleven authentieke stukken landschap. Opmerkelijk is dat deze organisatie is opgericht door Jaring van der Wiel, die ook in 1924 het voortouw nam in de oprichting van de N.V. Ontginningsmaatschappij 'De Drie Provinciën' met een aantal gemeentes binnen de regio en daarmee verantwoordelijk was voor het verdwijnen van grote gebieden van het oorspronkelijk landschap (Frieswijk, 2001, p.6).

De ontginning mocht dan wel beëindigd zijn, het cultuurlandschap werd in deze moderniteit drastisch gemoderniseerd ten behoeve van de mechanisatie in de landbouw. Na de Tweede Wereldoorlog brak de revolutie definitief door met de trekker en andere innovaties op het gebied van intensieve veehouderij en efficiëntere gewassenverbouw. Deze revolutie wordt ook wel de stille revolutie genoemd zoals Geert Mak het uitvoerig beschreef vanuit het perspectief van Jorwerd (1996). Zijn beschrijving is ook representatief hoe de plattelandssamenleving rondom Drachten is veranderd. Boerderijen moesten steeds groter worden en bedrijfsmatiger werken om het rendabel te houden en te voldoen aan de groeiende eisen van de consument, techniek en wetgeving. Veel kleinere boeren konden het niet meer bolwerken en verhuisden naar de grotere plaatsen om de kost bij een werkgever in een fabriek te verdienen. Dit gold ook voor landarbeiders die door de mechanisatie overbodig en duur zijn geworden. De landbouw verloor in deze periode zijn positie van voornaamste werkgever en zo werd Drachten ook economisch verband losgekoppeld van zijn landschappelijke omgeving. Toch bleef de landbouw het grootste grondoppervlakte van de omgeving domineren. Het oude – idyllische – cultuurlandschap verdween ook binnen de 'stille revolutie'. Voor de Tweede Wereldoorlog waren al enkele ruilverkavelingsprojecten geweest maar na het experiment rondom Rottevalle in de periode van 1953 tot 1956 is de ruilverkaveling grootschaliger in heel Nederland aangepakt (Afûk, 2013). Boeren konden na ruilverkaveling grotere weilanden maken die efficiënter waren voor het bewerken

met nieuwe landbouwmachines. Ook werd het landeigendom geclusterd om reisafstanden tussen de boerderij en het land te besparen. Het gevolg was dat het fijnmazige coulisselandschap steeds meer onderdruk kwam te staan en dat veel sporen uit het verleden uit het landschap zijn verwijderd.



Fig. 2.24 – Luchtfoto van Drachten met industriehaven in 1969 (bron: Dragten.nl)



- | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------|
| 1 MARKTORT | 26 SPORTVELD | 36 GEMEENTEHUIS | 46 BUSSTATION | 56 MANEGE | 66 THEATER | 76 GOLFBAAN |
| 17 BEGRAAFPLAATS | 27 KREISSTADT + WOONWUJEN | 37 HOTEL | 47 CENTRUM | 57 MARKT | 67 VLEGVELD | 77 MOLEN |
| 27 BENZINETANKSTATION | 28 IJSSBAAN | 38 MUSEUM | 48 DRAFBAAN | 58 MID. TECHNISCHE SCHOOL | 68 VOORTGEZET ONDERWIJS | 78 RECREATIEPARK |
| 37 KERK | 29 POSTKANTOOR | 39 PARK | 49 ELECTRICITEITSTRANSFORMATOR | 59 PABO (LERARENOPLEIDING) | 69 WEESHUIS | 79 RUINE |
| 47 RESTAURANT | 30 SUPERMARKT | 40 SPORTHAL | 50 GEHANDICAPTEN VERZORGINGSINST. | 60 PHILIPS | 70 VUULSTORTPLAATS | 80 SCHUTSLUIS |
| 57 AMTORT | 31 KREISSTADT+ | 51 VERPLEGINGSINSTELLING | 61 HAVEN | 71 POLITIEBUREAU | 81 ZWEMBAD | 90 STATE |
| 67 BASISCHOOL | 32 BEJAARDENTHUIS | 62 WINKELCENTRUM | 72 INDUSTRIETERREIN | 82 PROVINCIEKANTOOR | 92 OVERIG | 00 STRAND |
| 77 BUURTHUIS | 33 BIBLIOTHEEK | 73 GAUSTADT | 82 JACHTHAVEN | 92 RACECIRCUIT | 00 VEEPONT | 10 ZUIVELFABRIEK |
| 87 KRUIDENIER | 34 BIOSCOOP | 82 KLOOSTER | 92 SPEELTUIN | 00 CAMPING | | |



Fig.2.25 – Situatie van Drachten en omgeving in 1970 (Kadaster, 1970)

HJOEDDEDEIS

Zo mocht de Oliecrisis in 1973 een grote impact op de Nederlandse economie hebben gemaakt, Drachten bleef onvermoeid doorgroeien. Een jaarlijkse bevolkingstoename van 1.000 inwoners stagneerde langzaam (CBS, 2012). De stedelijke ontwikkeling van het dorp bleef de ingeslagen weg van De Functionele Stad volgen. Tussen 1970 en nu is de bebouwde kom in oppervlakte verdubbeld. Met het oog op de toekomst is het somber met Drachten gesteld. De bestaande economie heeft veel last gehad van de Kredietcrisis tussen 2008 tot 2013. Momenteel is het wachten op een nieuwe economische spin-off voordat de stagnatie van de bevolkingsgroei ook voor Drachten omslaat tot krimp.

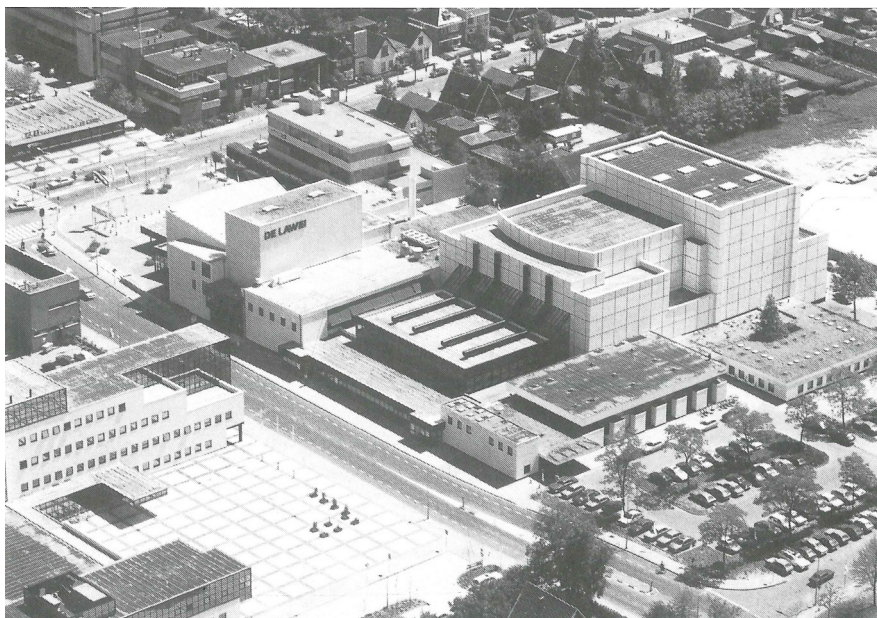


Fig. 2.26 – Luchtfoto uit 1986 van schouwburg en cultureel centrum 'De Lawei' en het nieuwe gemeentehuis (Dam, 1990, p.81)

VOORTZETTING VAN DE FUNCTIONELE STAD

Na 1973 zijn diverse nieuwe uitbreidingswijken aan Drachten bijgebouwd. Hierbij ging men door met de stedenbouwkundige van de Functionele Stad. Bij elke uitbreidingswijk is men als eerste begonnen met het af kaderen van de woonwijk door ontsluitingswegen rondom aan te leggen. Later gebruikte men ook groen en waterstroken. Het afgebakende het terrein was op enkele plaatsen toegankelijk. De uitbreidingswijken uit de vorige moderniteit waren ruimtelijk ingedeeld aan de hand van het stempelplan maar de nieuwere wijken volgen steeds de trends van ruimtelijke indelingsprincipes die in de desbetreffende periode populair was. De Folgeren en de Drait zijn door hun stedelijk patroon te dateren in de overgangperiode van het stempelplan tot een meer menselijke schaal die in de begin van de jaren 1970 werd gepropageerd door de Team X beweging. De Trisken heeft een typische bloemkoolwijk patroon en is daarmee in de jaren 1980 gebouwd. De Sanding, Fennepark en de Drachtstervaart verklappen met hun waterrijke opbouw een datering uit de jaren 1990. De meest recente uitbreidingswijken zijn het Himsterhout en het Burmaniapark. Deze zijn in de jaren 2000 gebouwd. In de laatste twee wijken probeert men iets van de bestaande verkavelingsstructuur en water te behouden, al blijven de algemene woonwensen van de consument doorslaggevend en reflecteren de stedelijke structuur van de VINEX wijken. De verscheidenheid van stedelijke patronen en de afbakening van de verschillende uitbreidingswijken maakt iedere woonwijk een eigen entiteit en daarbij is Drachten uitgegroeid tot een ensemble van verschillende woonmilieus waarin een sterke gemeenschappelijk identiteit steeds meer ontbreekt

Drachten vervreemde zich in deze periode ook meer van zijn omgeving. De oorzaak is de verzware van de bestaande barrières; de opwaardering tot Rijksweg A7 en de Rondweg die werd opgewaardeerd tot de Wâldwei, provinciale snelweg N31. Aan de westkant is een waterpartij bij Egbertsgaasten ontstaan door zandwinning en functioneert als een barrière tussen het landschap en het bedrijventerrein De Haven. De Trisken wordt door één ontsluiting uitsluitend op het stedelijk gebied georiënteerd en is door een waterpartij – die rondom de bloemkoolwijk loopt – afgescheiden van het landelijk gebied. Door alle barrières zijn er nog maar enkele toegangswegen tussen de bebouwde kom en de directe omliggende omgeving van Drachten. Deze toegangswegen lopen hoofdzakelijk langs de drie op- en afritten van Drachten op het nationale wegennet. Dit leidt momenteel tot een slechte verkeersdoorstroming in Drachten voor het in- en uitkomende verkeer naar het regionale als ook het landelijke verkeersnet.

Het clusteringsproces van het scheiden van functies zoals wonen, werken, consumeren, recreëren en zorg werd ook doorgezet. De bestaande clusters van de vorige moderniteit zijn uitgebreid en daar zijn nieuwe clusters aan de rand van het dorp gemaakt. Dit zijn voornamelijk sportaccommodaties, maar nieuw is een moestuincomplex en een meubelboulevard. Ook werd herlokalisering van industrieën gebruikt om tot een verdere functiescheiding te komen. Op het oude terrein van Kijlstra Beton werd de uitbreidingswijk De Peppel gebouwd als eerste grootschalige inbreidingsproject in Drachten. Later is het voormalige terrein van de drafbaan herstructureerd en ontwikkeld als het woonpark 'Suyderpark'.

In 1982 heeft Drachten een kortstondige opleving gehad nadat de bevolkingsgroei steeds meer afvlakte. Onder leiding van toenmalig burgemeester Smallenbroek werd 'Akte 50.000' ingevoerd. Al in de jaren 1960 had de gemeente de ambitie om Drachten zo snel mogelijk tot 50.000 inwoners te laten groeien omdat het dan meer financiële steun kreeg van de Rijksoverheid. Deze mijlpaal hadden ze niet gehaald en met Akte 50.000 kregen alle nieuwe inwoners van buiten de gemeente een vestigingspremie. Deze mijlpaal heeft de gemeente ook gehaald, maar dan in het inwonersaantal van de gehele gemeente. Van deze meevaller werd een nieuw gemeentehuis gebouwd en een uitbreiding van de schouwburg betaald. Het nadeel van de Akte 50.000 was dat onder de nieuwkomers veelal probleemgezinnen uit Leeuwarden werden die een deel van de nieuwe uitbreidingswijk De Trisken tot een achterbuurt transformeerde (Douwstra, 1991, p.29).

INNOVATIECLUSTER

Het clusteringsproces ging ook door voor de bedrijventerreinen. De Haven is inmiddels nagenoeg volgebouwd en nieuwe bedrijventerreinen zijn aangelegd rondom het snelwegenknooppunt Ureterpvalleat. Eén daarvan is uitsluitend voor kantoren bestemd. Na de jaren 1970 is de economie van Drachten meer divers geworden. De maakindustrie is de grootste werkgever in Drachten gebleven, maar de logistieke sector, bouwnijverheid en auto gerelateerde ondernemingen zijn sterk in aantal toegenomen. Een belangrijke nieuwkomer voor Drachten was de zogenoemde innovatiecluster. Echt nieuw is het niet, maar het is een groep uiteenlopende bedrijven binnen de maak-industrie die zich inzetten op hoogwaardige ontwikkeling van nieuwe producten. De kwaliteit wordt in deze ondernemingen boven de kwantiteit gezet. Naast Philips wordt ook Neopost – print- en postmachines – en de Friese Wouden Groep – revalidatie hulpmiddelen – tot deze innovatiecluster gerekend. De recente kredietcrisis heeft voornamelijk in de lokale bouwnijverheid, middenstand en de zorgsector toegeslagen. Het is afwachten hoe de transformatie van de welvaartsamenleving tot een participatie samenleving gaat uitwerken, maar het lijkt alsof de innovatiecluster hier geen nadelige consequenties van heeft.

PARTICIPATIE ALS VERZORGINGSKERN TEGEN KRIMP

Momenteel is er een lichte krimp in sommige gemeentes binnen de Friese Wouden en stabiliseert de bevolkingsgroei in de Gemeente Smallingerland (fig. 1.02). Dit was reden voor de gemeente om in een vroeg stadium voorzorgsmaatregelen te treffen om de leefbaarheid van Drachten – en daarmee direct ook de gehele verzorgingsregio – op het bestaande niveau te handhaven. Het beleid heeft zich gekristalliseerd in door hoofdzakelijk nieuwbouw te plegen voor de bestaande publieke functies en het clusteren van deze functies. Basisonderwijs is één van de publieke voorzieningen die door bevolkingskrimp vaak als eerste wordt getroffen. In Drachten en de omliggende dorpen heeft men getracht door de bouw van brede scholen in combinatie met het wijk- en dorpshuizen het aanbod rendabel te houden. Ook zijn hier winkelcentra vernieuwd om het middenstandsniveau in de buurt op het niveau van vandaag te brengen.

De bereikbaarheid van Drachten verbeterd om zich meer in de verzorgingsregio te verankeren om de leefbaarheid in de kleinere kernen op te vangen na het wegvallen van lokale voorzieningen. De

verdubbeling van de Wâldwei (N31) en de toekomstige opwaardering van de Centrale As (N356) en Opperhauptmare (N381) verankert de positie van Drachten ook op de schaal van Noord-Nederland.

Soort gelijk proces van wat met de middenstand in woonwijken is gebeurd, is op een grotere schaal bezig in het dorpscentrum. De ruimtelijke inrichting met luifels van Broek & Bakema was in 1996 gesloopt omdat het niet meer van die tijd was. Men begon te verlangen naar het historische karakter die weggestopt was boven de luifels. Met nieuwe bestrating en een carillon op De Dam – het kruispunt waar eerst de Hoofdbrug lag – werd geprobeerd om het dorpscentrum een aantrekkelijk winkelgebied te maken. Momenteel staat het centrum weer op de schop. Ditmaal wordt het Raadhuisplein heringericht als een grootschalige winkelcentrum als aanvulling op het bestaande centrum. In 1970 was hier al een winkelcentrum gebouwd dat niet meer voldeed aan de hedendaagse winkeleisen. Er waren veel onoverzichtelijke steegjes, de looproutes met de rest van het centrum waren slecht en er vond verloedering plaats. Nu wil men in het nieuwe Raadhuisplein grootschalige winkelketens aantrekken dat als katalysator voor het rest van het centrum moet zorgen. Het bestaande centrum zou dan meer plaats bieden voor de bestaande winkelketens en kleine zelfstandige ondernemers. Met een stadsplein wil men ook de routing voor het winkelend publiek binnen het centrum uitbreiden zodat er een rondje kan worden gelopen. Het laatste is is volgens de projectontwikkelaar erg belangrijk voor het winkelen als recreatieve bezigheid. Soortgelijke plannen waren ook voor de noordzijde van het centrum waar het voormalige busstation Noorderbuurt en de Vogelzang-sstraat zijn verloederd, deze plannen zijn tegengetrokken. De heropening van de Drachtstervaart tot het carillon is ook een project waarmee men het centrum meer van zijn historische identiteit terug willen laten geven. Dit zal naar verwachting in 2016 opgeleverd zijn.



Fig. 2.27 – Carillon in het centrum in Drachten, voorheen stond hier de Hoofdbrug (bron: Wikipedia)

Om de bereikbaarheid van Drachten in de regio te verankeren worden momenteel twee provinciale snelwegen aangelegd. Daarnaast is in 2008 de Wâldwei geopend, de provinciale snelweg N31 tussen Drachten naar Leeuwarden. Nieuwe snelwegen worden aangelegd door de opwaardering van de bestaande N356 naar Burgum en Dokkum en de N381 – de Opperhauptmare – naar Oosterwolde en tot de Drentse grens waar het als een tweebaansweg verder doorloopt naar de A28 bij Beilen en Emmen. De reistijd vanuit de verzorgingsregio zal verkort worden waardoor de voorzieningen in Drachten beter bereikbaar worden voor die gebieden waarin het in de nabije toekomst niet meer rendabel is om de overgebleven voorzieningen te behouden. De positie van Drachten wordt ook versterkt als poort van de verzorgingsregio naar het nationale wegennet.

In 1985 werd de spoorlijn Drachten – Groningen opgeheven. Het was niet meer rendabel voor de Nederlandse Spoorwegen. De goederentrein zorgde ook dagelijks voor levensgevaarlijke verkeerssituaties omdat het spoor dwarsdoor de winkelstraten van Marum en Leek liep. De Gemeente Smallingerland spande destijds al in voor het krijgen van een internationale – al dan niet nationale – treinspoorverbinding. De Nederlandse Spoorwegen gaf in het Plan 21 (1988) aan dat men de Zuiderzeelijn als noordelijke hogesnelheidslijn wou aanleggen om Nederland in de toekomst volledig in het Europees hogesnelheidstrein netwerk te integreren. Hier is niets van terecht gekomen na het verschijnen van het rapport van de Commissie Duijvenstein (1997). In het rapport werd gesteld dat Nederland niet instaat bleek te zijn voor grootschalige infrastructurele spoorprojecten uit te voeren na forse budgetoverschrijdingen bij de Betuweroute, de HSL-Zuid lijn en de Noord-Zuid metrolijn in Amsterdam. Later is het een poging geweest voor het aanleggen van een regionale enkelsporige spoorlijn tussen Heerenveen – Drachten – Groningen vanuit de gereserveerde rijks gelden voor de Zuiderzeelijn, al snel ging ook dit project definitief niet door (RSP, 2007). Momenteel lijkt de gemeentelijke politiek bijgekomen te zijn van de teleurstelling. In de huidige beleidsdocumenten en in de verkiezingsprogramma's voor de gemeenteraadverkiezingen van 2014 wordt het woord spoorlijn ook niet meer genoemd.

RECREATIEF LANDSCHAP

In de laatste tijdperiode is er een algemene trend gaande om meer identiteit in de ruimtelijke omgeving te leggen, zowel in de bebouwde omgeving als in het landschap. Er is meer diversiteit in het landschap gekomen. Naast de landbouw heeft het landschap ook een grotere recreatieve en natuur conserverende gebruik gekregen. In 2000 en 2006 kregen het Drents-Friese Wold en De Âlde Feanen (Nederlands: Princessenhof) de status van nationaal park en steeds meer gebieden werden getransformeerd tot nieuwe natuurgebieden. Landschappelijke elementen zijn steeds teruggebracht naar een oorspronkelijke staat om het meer recreatieve waarde te geven. Het zijn allemaal kleine projectjes die als punctuur verspreid zijn door het hele landschap en hebben daardoor nauwelijks samenhang tot het streven van een eenduidige representatie van het verleden. Ook kan worden afgevraagd of er überhaupt wel een oorspronkelijke landschap bestaat omdat de natuur vanuit zichzelf ook voortdurend veranderd.

De auto heeft in de laatste tijd ook aan dominantie in het landschap moeten inleveren. Het beeld dat de auto de belichaming is van vooruitgang is steeds meer veranderd naar een symbool van

eentonigheid en deconstructie van de historische leefomgeving. De fietser kreeg meer aandacht door een uitgebreid recreatief fietspaden netwerk en oude vaarwegen worden weer heropend. Ten zuiden van Drachten loopt de Opsterlandsche Compagnonsvaart vanaf Gorredijk via Appelscha naar Smilde. Een actiegroep onder leiding van Pater van Ulden heeft in 1972 de plannen voor sluiting van de vaart voorkomen. De pleziervaart was toen al in de zomermaanden dominant op het kanaal omdat de beroepsvaart nagenoeg uitgestorven was (Turfroute, 2013). De Opsterlandsche Compagnonsvaart groeide uit tot de toeristische motor van de Friese Wouden omdat via deze route de watersporttoerist vanuit het Friese Meren gebied door een groot gedeelte van de regio kan komen. De vaarroute verteld ook het verhaal van de veenkoloniale en industriële moderniteit. Drachten had al snel het nakijken en de bewoners realiseerde zich dat met het dempen van de Drachtstervaart een wezenlijke identiteitsdrager verloren is gegaan. De vaart en wat er langs gebeurd had niet uitsluitend een verkeersfunctie, het was een verblijfsgebied waarop het hele dorp was geënterd. Vanaf de jaren 1990 waren er plannen om de Drachtstervaart te heropenen als onderdeel van het rivaliseren van het dorpscentrum. Door de kredietcrisis zal de Drachtstervaart vanaf 2016 weer bevaarbaar zijn tot het carillon op de Dam. Een gehele opening van de Drachtstervaart tot Assen is nu een lange termijn ambitie van de gemeente (Gemeente Smallingerland, 2006). De hoofddoel van de Drachtstervaart is het terug halen van de Drachtster identiteit, ten tweede is het aantrekken van watersport toeristen. Daarvoor wordt nu ook het Polderhoofd kanaal tussen Nij Beets en de Veenhoop heropend waardoor er een verbinding ontstaat tussen de bestaande Turfroute en de route naar het Lauwersmeer. Toch is het af te vragen of die toeristen daadwerkelijk in Drachten komen. De vergrijzing zorgt nu al voor een afname in de watersport toerisme. Dit is zichtbaar in een dalende trend in bezoekersaantallen op de Turfroute en dalende bootprijzen (Hiswa, 2014). De Drachtstervaart wordt nu een doodlopende vaart en in welke opzicht onderscheid het aanbod van Drachten voor de watersporter in het bestaande aanbod aan het Friese Meren gebied?

De aardgaswinning is een niet zo prominente verandering in het landschap in de laatste periode. In de loop van de jaren zijn er geruisloos steeds meer boorlocaties in de regio bijgekomen. Deze aardgaslocaties staan vaak ver van de doorgaande weg en zijn afgeschermd door bomenwallen in het coulisselandschap. Ook is er nauwelijks menselijke activiteit op deze boorlocaties. Momenteel zijn in de omgeving van Drachten – zoals op de kaart is aangegeven – 15 boorlocaties. Deze installaties staan op verschillende gasvelden in de bodem. Het velden Tietsjerkstradiel, Leeuwarden en Nijega, Ureterp, Marum en Opeinde zijn de grootste. De aardgaswinning kan gezien worden als de opvolger van de veenwinning. Het bijzondere van nu is dat de aardgaswinning in vergelijking geen directe invloed heeft op de lokale economie, samenleving en ruimtelijke indeling. In de toekomst zou dit kunnen veranderen door aardbevingen, al zijn er in het verleden slechts twee kleine aardbevingen gemeten in 1999 en 2003 met een kracht van respectievelijk 1 en 1,8 op de schaal van Richter (Zenuleen, 2014, zie ook fig. 3.10).

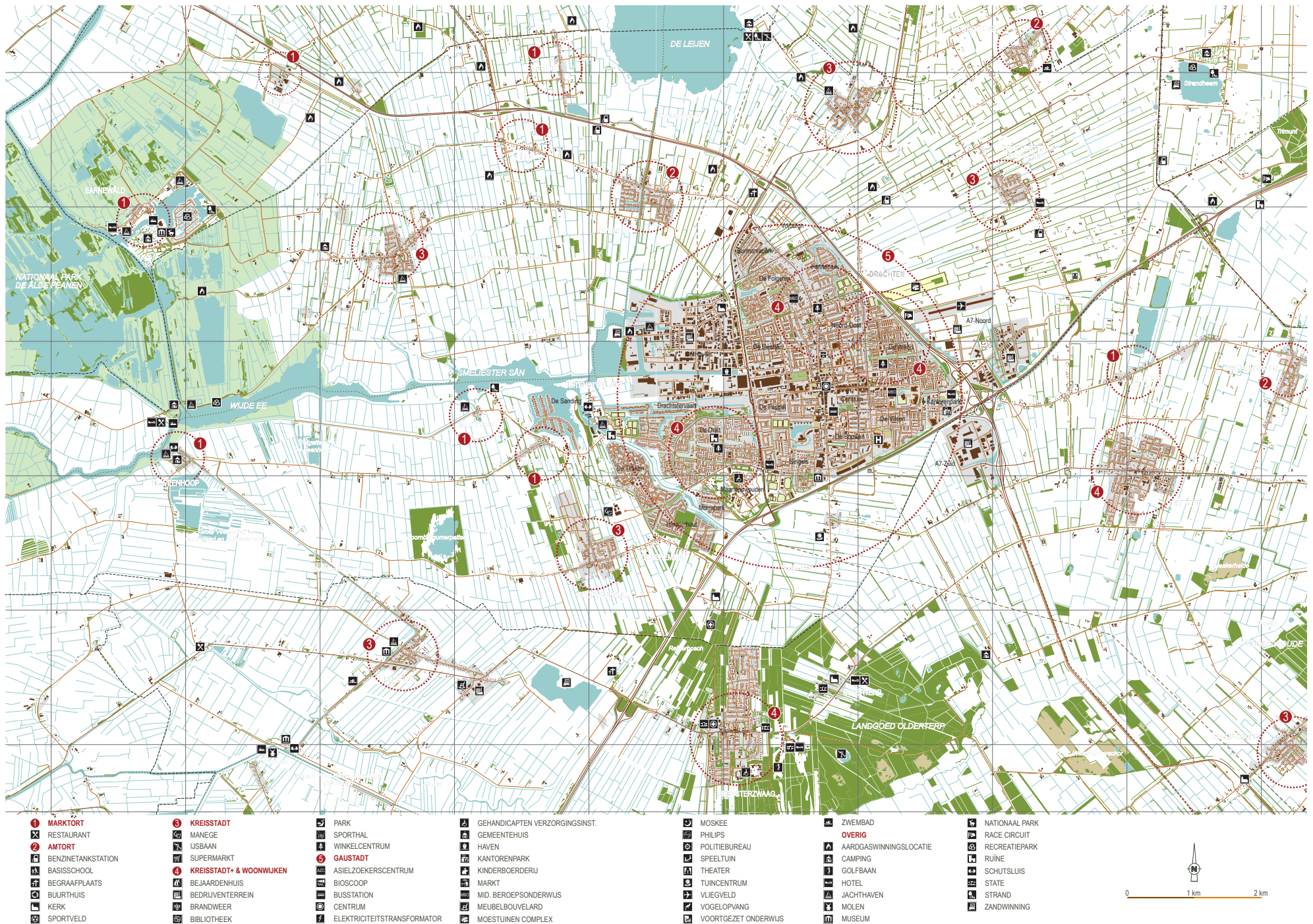


Fig. 2.29 – Situatie van Drachten en omgeving in 2013 (Kadaster, 2013)

CONCLUSIE

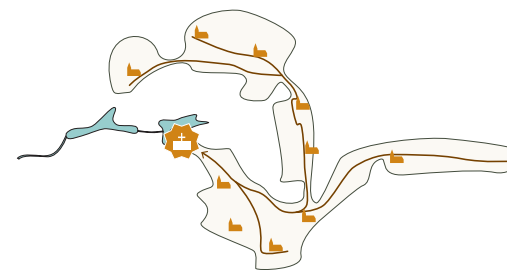
De 'Drachtster identiteit' kan niet specifiek kan worden omschreven in een statisch beeld omdat iedere vier historische moderniteit zijn specifieke kenmerken heeft gekend die samen het Drachten van vandaag hebben ontwikkeld. Tussen de moderniteiten is deze identiteit geëvalueerd in reactie op de veranderingen in de maatschappij. Het herstellen van deze identiteit zal niet meer zo maar lukken omdat dan ook een hele maatschappij dient te veranderen. De klok kan niet worden terug gedraaid. Wat wel mogelijk is de onderlinge verbanden tussen de verschillende transformatie processen te benoemen die kenmerkend zijn voor Drachten. Door herintroductie van – verloren – processen in de bestaande stedelijke structuur kan men bewuster de historische identiteits ontwikkeling zichtbaar maken in de bestaande stedelijke structuur.

EEN KRUISPUNT TUSSEN OPVOLGENDE MODERNITEITEN

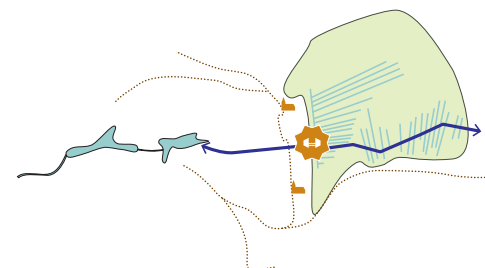
Elke moderniteit kan gekarakteriseerd worden met een eigen vorm van vervoersmiddel. In de kloostertijd ging men per voet, in de veenkoloniale tijd per boot, in de industrialisatie ging met ook per tram en tijdens het Philips-isme werd de auto het dominante vervoersmiddel. Elke vervoersmiddel vroeg naar een nieuwe infrastructuur en waar de ontmoeting plaats vond met de bestaande infrastructuur concentreerde zich ook de nieuwe ontwikkeling van Drachten. De kenmerkende nieuwe voorzieningen en bedrijvigheid concentreerde zich ook altijd rondom het kruispunt. Tussen de moderniteiten verschoof het kruispunt steeds (fig. 2.30). In de kloostertijd lag het kruispunt bij Smalle Ee: waar het droge land bij het bevaarbaar open water kwam. In de veenkoloniale tijd kwam het kruispunt te liggen bij de sluis Bovenstvalaat aan de Kaden. De in de industrialisatie -moderniteit zorgde de tram voor dat het centrum verschoof naar de Hoofdbrug omdat het daar de Drachtstervaart kruisde. In het Philips-isme is het kruispunt verschoven naar de rand van het dorp. De nadruk lag toen op de uitbreidingswijken en de oriëntatie lag op de Rijksweg 43 (A7).

CULTUURLANDSCHAP

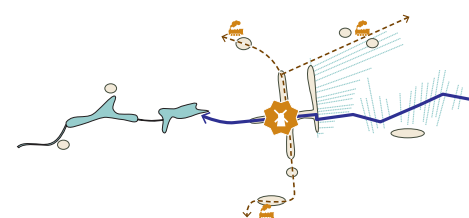
De omgeving van Drachten – en de gehele regio van de Friese Wouden – kent nagenoeg geen natuurlandschap meer. Overal heeft de mens wel ingegrepen om het efficiënter te maken ten behoeve van de landbouw, delfstoffenwinning, huisvesting of transport. De ontwikkeling uit de laatste periode om cultuurland 'terug te geven' naar de natuur voor het



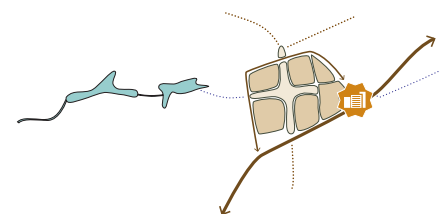
1° Kloostertijd



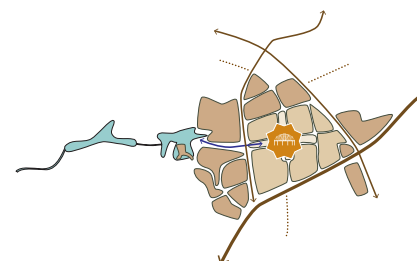
2° Veenkolonie



3° Industrialisatie



4° Philips-isme



5° Hjoeddedeis

Fig. 2.30 – Verschuiving van de kruispunten tussen de verschillende moderniteiten

uitbreiden van de biodiversiteit heeft ook als recreatieve waarde voor de mens. Het landschap verteld daarom eerder het verhaal hoe het land is bewerkt, dan dat de overgebleven stukjes 'woestijn' lieten zien hoe het eruit zag. De stukjes 'woestijn' versterkt het cultuurlandschap door het contrast zichtbaar te houden.

Na 1950 werd Drachten losgekoppeld van zijn landschappelijke omgeving waaruit het bestaansrecht werd gehaald. De toepassing van 'De Functionele Stad' heeft ervoor gezorgd dat Drachten zich ontwikkelde tot een massaconsumptie maatschappij. Toch zal Drachten sterk afhankelijk blijven van het landschap. Het is altijd een belangrijke bron van inkomsten geweest. Het landschap biedt nog steeds voedsel en brandstof al gaat dit nu via (inter)nationale markten. De grootschalige veenaafgraving was in de tweede moderniteit een trendbreuk binnen het rentmeesterschap van het landschap. Voorheen werd veen afgegraven in een cyclus waarin de natuur instaat was om het veen te laten aangroeien. De Gieterse methode die toegepast werd in de grootschalige veenaafgraving was vanuit een niet-duurzame oogpunt toepast om eenmalig een grote winst te maken. Met dank aan het vertoog van Johan Vegilin van Claerbergen uit 1766 is de schade op het landschap door het niet-duurzame winstbejag beperkt gebleven. De laagveengebieden werden ingepolderd om het later als landbouwgrond te gebruiken (Frieswijk, 2001, p.29) anders was een grootdeel van de omgeving veranderd in onbewoonbare binnenmeren zoals De Leijen.

RATIONEEL CULTUURHISTORISCH BESEF

Sinds de Beeldenstorm in 1566 is men steeds rationeler omgegaan met het landschap en de bebouwde omgeving. Het is dus van alle tijd geweest dat gebouwen of landschappen werden verwijderd wanneer het niet meer voldeed aan de huidige moderniteit. De sloopdrift van de gemeente in de Philips-isme moderniteit valt daarom precies in de historische lijn. De omvang van de sloopdrift liet men wel beseffen in welke bovenmenselijke schaal Drachten nu groeide. In de huidige tijdperiode zijn al kenmerkende gebouwen uit het Philips-isme gesloopt. Het Raadhuisplein is al geweken voor nieuwe commerciële bouwprojecten en de Tussendiepen – het oudste gedeelte van de industrieterrein aan de overzijde van de Hogeweg – staat nu op de nominatie voor herstructurering. Met de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart laat ook zien dat er een trend in gang is gezet die een kentering in de rationele sloopdrift heeft gebracht en men meer de cultuurhistorische waarde in acht probeert te nemen. In de toekomstige trends zou steeds moeten worden gekeken hoe men de toekomstige ontwikkeling op een respectvoller manier kan integreren met behoud van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten en het terug brengen van historische beeldragers in hun oude luister.



Fig. 2.31 – Sloop en bouwrijp maken voor het winkelcentrum Raadhuisplein nabij dorpscentrum, 1971 (bron: Drachten terug in de Tijd)

EEN DORP, 'VLECKE' OF STAD? DE DRACHTSTER IDENTITEIT

Vanaf 1641 tot 1966 heeft de Drachtstervvaart voor gezorgd dat Drachten langs twee assen die haaks op elkaar stonden was gegroepeerd. Allerlei soorten woningen en bedrijven stonden gemengd naast elkaar in de buurt. Het clusteringsproces dat vanuit de principes van De Functionele Stad was toegepast heeft ervoor veroorzaakt dat het bloeiende straatleven is verdwenen. De monofunctionele functiescheiding heeft ervoor gezorgd dat men slechts op enkele gezette tijden in de desbetreffende clusters zijn voor een specifieke reden, het spontane is verdwenen. De straat heeft hierdoor zijn verblijfsfunctie verloren en is nu louter bedoeld voor de ontsluiting tussen de diverse clusters. Zou hierdoor de Drachtster identiteit zijn verloren? Voor een groot gedeelte is mijn persoonlijke mening. Drachten heeft altijd een bedrijfsmatige samenleving gekend waar men hoofdzakelijk bij of dichtbij huis werkte. Al heeft het clusteringsproces veel ruimte geboden voor de explosieve groei maar heeft ook veel laten verdwijnen. Het verdwijnen van de Drachtster identiteit heeft ook met meerdere facetten te maken waaruit de maatschappij is opgebouwd. Hierin speelt ook tijd een rol. Het zou beter zijn om te focussen op hoe men kan bijdragen aan een gewenste nieuwe Drachtster identiteit dan weemoedig romantisieren van het verleden. Het blijft voor Drachten zoeken om tot een juiste balans te komen tussen een samenleving die ligt tussen de kenmerken van een stad en een dorpsidentiteit. Drachten heeft daar als 'vlecke' altijd tussenin gezeten.

VOORUITSTREVENDE, NOODZAAK VAN EXTERNE KATALYSATOR

In alle moderniteiten valt op dat Drachten een vooruitstrevend en experimenteel karakter heeft. Het was in elke moderniteit 'modern' en speelde in op elke veranderende trend. De grote katalysators die elk kenmerkend was voor de desbetreffende moderniteit hadden allemaal hun oorsprong buiten Drachten. De Benedictijnse monniken, zakenman Passchier Hendriks Bolleman met zijn Haagse compagnons, de Nederlandsche Tramweg Maatschappij en Philips; zij waren de katalysators die het dorp en de regio in ontwikkeling bracht. Staat Drachten sinds 1973 te wachten op een nieuwe moderniteit? Men zou deze van buiten ver- of afwachten. In de afgelopen decennia werd deze hoop gelegd in de aanleg van de Zuiderzeelijn maar deze is in 2007 definitief van de baan. En, wat nu!? Wat moet nu gebeuren om Drachten een nieuwe moderniteit te ontketenen?



Fig. 2.32 – Functionele cluster indeling binnen Drachten

= HUIDIGE SITUATIE

INLEIDING

De huidige situatie van Drachten kan worden gekenmerkt door een hoog leefbaarheidsniveau tegenover de afwezigheid van nieuwe socio-economische ontwikkelingen. Dit deel gaat in op welke rol Drachten momenteel heeft als verzorgingskern binnen in zijn regio en – op een grotere schaal – zijn positie binnen het stedelijk netwerk van Noord-Nederland. De insteek is om uitsluitend te focussen op socio-economische processen die op een directe wijze van invloed zijn op de ruimtelijk-economische ordening van Drachten. Alle aspecten zijn gerangschikt aan de hand van een S.W.O.T. De uitkomst van een S.W.O.T. confrontatie is gereflecteerd naar het huidige ruimtelijk beleid van de verantwoordelijke Gemeente Smallingerland en Provinsje Fryslân. De conclusie vanuit de S.W.O.T. confrontatie wordt meegenomen als formulering van een opgave voor het ontwerpproces binnen dit afstudeerproject. Drachten is als verzorgingskern zeer nauw verbonden met zijn verzorgingsregio van de Friese Wouden. Deze eenheid kan niet als een op zichzelf staande entiteit gezien worden. Drachten – en ook de regio afzonderlijk – liggen binnen verschillende netwerken waarin zij afhankelijk zijn van hun bestaansrecht. Binnen de context van Noord-Nederland is het omliggend stedelijk netwerk van Leeuwarden, Groningen, Heerenveen en Assen een ander algemeen netwerk waarin Drachten opereert. Volgens Read (2013) zijn elke centra een kruispunt van verschillende netwerken die samenkomen. Deze kunnen uitgedrukt worden in fysieke netwerken, maar Read bedoelt hiermee meer operationele netwerken op wat voor gebied dan ook. De focus van dit gedeelte ligt daarom in de rol van Drachten als verzorgingskern in de omliggende regio alsook zijn rol in het stedelijk netwerk van Noord-Nederland.

Momenteel gaat het met Drachten en de Friese Wouden minder voortvarend als in de betere tijden van het verleden. Een stijgende werkloosheid, toenemende vergrijzing en een afname van het leefbaarheidsniveau hoeven niet perse te leiden tot een conclusie die stelt dat het slecht gaat met Drachten. Er zijn ook positieve ontwikkelingen die parallel lopen naast negatieve ontwikkelingen. Het is een bonte verzameling van allerlei factoren die de huidige situatie van Drachten momenteel beschrijven. In dit gedeelte worden de meeste factoren beschreven die invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkeling. Doormiddel van een S.W.O.T. is het gecategoriseerd en gerangschikt. S.W.O.T. staat voor: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Treaths; respectievelijk vertaald naar het Nederlands: sterke, zwakke punten, mogelijkheden, bedreigingen.

Aan de hand van een confrontatiematrix worden de verschillende factoren tegenover elkaar gezet om verbanden tussen de verschillende processen te zoeken en het formuleren van integrale beleidspunten voor de ontwerpogave. De sterke en zwakke factoren worden in een confrontatiematrix verbonden met de mogelijkheden en bedreigingen.

De uitkomsten van de S.W.O.T. analyse en de confrontatie matrix worden gereflecteerd met het beleid van de drie overheidsinstellingen die verantwoordelijk zijn voor het ruimtelijk-economisch beleid dat betrekking heeft op Drachten. Dit zijn in de eerste en tweede plaats de verantwoordelijke Gemeente Smallingerland en Provinsje Fryslân. Zij zijn actief met het uitvoeren van de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro, 2006). Deze wet verplicht elke overheidslaag voor het opstellen van een ruimtelijke structuurvisie voor hun beleidsgebied. Een ruimtelijke structuurvisie is een vertaling van de ruimtelijke-economische beleidspunten die spelen op het schaalniveau van het overheidsinstituut in een tijdsbestek van nu tot 2030 of 2040. Ten derde is het Samenwerkingsverband Noord-Nederland die voor de drie noordelijke provincies het Noordvisie 2040 (2013) heeft opgesteld. Het overkoepelend ruimtelijk-economische structuurplan heeft zeer bescheiden tot nauwelijks invloed op het ruimtelijk beleid van Drachten.

De beleidsdocumenten die wel invloed hebben de Integrale Toekomstvisie (2006) en de Structuurvisie Smallingerland (2013) van de Gemeente Smallingerland. Vanuit de Provinsje Fryslân neemt de Samenwerkingsagenda Provinsje Fryslân – Gemeente Smallingerland (2013) een bijzondere rol in door een afstemming van het ruimtelijk-economisch beleid tussen de beide overheidslagen dat specifiek geldt voor de positie van Drachten. Het Streekplan Fryslân (2006), Fryske Fiersichten (2007) en Grutsk op 'e Romte! (2012; Ned.: 'trots op de ruimte') zijn de drie algemeen geldende beleidsdocumenten van de Provinsje Fryslân.

Het belang van de reflectie tussen de uitkomsten van de confrontatiematrix en het ruimtelijk-economische overheidsbeleid is om het komen tot een ontwerpogave die een constructieve bijdrage levert aan bestaande ontwikkelingen. Dit waarborgt het uitgangspunt van de ontwerpogave om afstemming met het huidige overheidsbeleid te hebben.



Fig. 3.01 – Opzet van de S.W.O.T. analyse tot ontwerpogave

S.W.O.T. ANALYSE

STRENGTHS

A. INFRASTRUCTUUR: CENTRAAL EN GOEDE BEREIKBAARHEID OVER BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

Drachten heeft een centrale ligging in Noord-Nederland door de bestaande rijks- en provinciale wegen. Op de bovenregionale schaal zijn dit de A7 en N31. Rijksweg A7 is de ader van de zgn. 'Noorderlijke Ontwikkelingsas' als men het tracé neemt als verlenging van de Rijksweg A6 of de 'Economische zone A7' binnen de provincie Friesland als men het volledige tracé neemt vanaf de Afsluitdijk tot-en-met Drachten. De N31 'Wâldwei' en de N381 'Opperhauptmare' is de andere bovenregionale as die bij Drachten kruist en heeft op de regionale schaal een belangrijkere invloed. De positie van Drachten wordt versterkt door de verdubbeling van de bestaande Opperhauptmare (N381) en de aanleg van de Centrale As (N356). De laatst genoemde provinciale snelweg zal een nieuwe doorgaande ontsluiting worden die Dokkum en zijn verzorgingsregio beter laat ontsluiten via Drachten. Hiermee komt Drachten in een gunstigere positie dan Leeuwarden voor Dokkum en zijn verzorgingsregio.

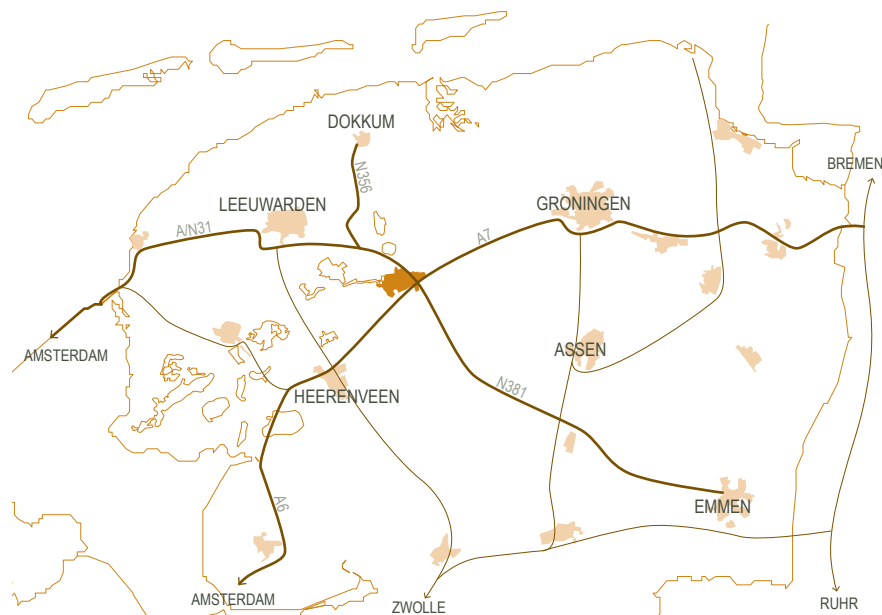


Fig. 3.02 – Infrastructuur: centrale positie van Drachten in Noord-Nederland

Industrieterrein De Haven heeft de grootste binnenhaven van Nederland en is direct verbonden met het Prinses Magrietkanaal dat onderdeel uitmaakt van de Amsterdam – Delfzijl binnenvaart corridor. Deze corridor is geschikt voor binnenvaarschepen tot een CEMT klasse V. De aanvaarroute naar Drachten is tot heden tot een CEMT klasse IV. De Provincie en Gemeente willen de aanvaarroute opwaarderen tot CEMT klasse V (Provincie Fryslân, 2013).

B. INFRASTRUCTUUR: REGIONAAL OPENBAAR VERVOER NETWERK

Sinds 13 december 2009 heeft de concessiehouder QBuzz een compleet nieuw regionaal busnet ingevoerd in het aparte openbaar vervoer concessiegebied voor Zuidoost-Friesland. Alle grotere kernen worden op een efficiëntere wijze ontsloten. Drachten is het kruispunt van alle doorgaande lijnen die aansluiting hebben op de treinverbindingen op de stations aan de rand van het concessiegebied. De regionale lijnen doen in Drachten dienst als een stadsbussysteem omdat alle buslijnen een andere route door het dorp nemen en een overstapmogelijkheid is tussen alle buslijnen op het centrale busstation aan het Van Knobeldorffsplein (QBuzz, 2013).

Drachten wordt op bovenregionale schaal verbonden met drie HOV (hoogwaardig openbaarvervoer) buslijnen die elk aansluitingen hebben op intercity treinen op de stations van Leeuwarden, Heerenveen en Groningen. De HOV lijnen hebben ook een aansluiting op de beroeps- en universitaire onderwijsinstellingen in deze steden.

C. SOCIALE SAMENLEVING: DYNAMISCH EN ONDERNEMENDE MENTALITEIT

De bevolking van de Friese Wouden heeft een gemengde afkomst door de grote getallen migranten die destijds zijn aangetrokken door de veenontgraving en de ontginning van de heidegebieden. Dit is anders dan het kleigebied – It Terpelân – van Friesland. De migranten waren hoofdzakelijk Westfalers, Saksers, Joden, Russen, Roma en Sinti (Gemeente Smallingerland, 1944). De Friese Wouden heeft hierdoor ook niet een dominante landbouwtraditie en heeft een dominantere handels en industriële achtergrond. De Woud-Fries kenmerkt zich door met een ander Fries accent en is temperamentvoller dan de algemene Fries. Er heerst een meer ondernemende mentaliteit die zich op experimentele en alternatieve wijze op de markt durft te profileren.

D. SOCIALE SAMENLEVING: MIENSKIP

Er is een hechte en gezonde sociale samenleving wat in het Fries wordt omschreven als 'mienskip'. De definitie is dat mensen, burens open staan om iedereen onvoorwaardelijk te helpen met raad en daad. 'Nabuurship' komt overeen met deze definitie. Het symboliseert een betrokkenheid van de samenleving onderling. De kerk heeft hierin nog een redelijke positie en spoort ook aan om te blijven investeren in de sociale samenleving. In Drachten is de Bethelkerk zeer prominent aanwezig met ± 5.000 leden, in de regio is de PKN kerk nog erg prominent in elke kern aanwezig. Sportclubs – in het bijzonder hun kantine – ook een sterke maatschappelijke functie.

E. ONTROEREND GOED: GEVARIEERD WONINGAANBOD

Het woningaanbod van Drachten verschilt sterk qua woonwijk; iedere wijk biedt voldoende aanbod voor een specifiek segment. Een rijtjeswoning is de meeste voorkomende woningvorm. Gezinnen met kinderen is de meest dominante huishoudsamenstelling al zijn Drachtsters ouder dan 65 jaar voornamelijk alleenstaand. 33% van het totale woningaanbod zijn coöperatieve huurwoningen. Gemiddeld inkomen per huishouden ligt rond het modaal inkomen (Drait, Singels, Himsterhout, Fennepark, Folgeren, Burmania, Peppel en Vrijburg) tot tussen het minimum in wijken als De Swetten, Noord-Oost, De Bouwen en De Trisken (midden) (Oostveen, 2011). De gemeente en woningbouwcoöperaties zetten zich momenteel actief in op verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Dit doen zij door het energiezuiniger te maken en levensloopbestendig (Gemeente Smallingerland, 2006). Projectmatig krijgen steeds twee woonwijken de aandacht binnen wijkvernieuwingsprojecten, momenteel hebben de wijken Noord-Oost en De Bouwen deze aandacht.

F. EDUCATIE: GOEDE ONDERWIJSINSTELLINGEN VOOR AANWAS NIEUWE (ARBEIDS)BEROEPSBEVOLKING

Er is momenteel een gevarieerd onderwijsaanbod in Drachten. Het kenmerkt zich als een regionaal centrum door de aanwezigheid van drie voortgezet onderwijs gemeenschappen, speciaal onderwijs en drie MBO instellingen. De aangeboden MBO opleidingen sluiten aan bij de bestaande economische sectoren: techniek, zorg en handel/administratieve dienstverlening. Voor HBO en universitair onderwijs is Drachten direct verbonden met Leeuwarden en Groningen door het HOV netwerk. Leeuwarden en Groningen worden ook versterkt door de aantrekking van buitenlandse studenten, met name uit Duitsland, Polen en de Baltische staten.

G. LEEFBAARHEID: KWALITATIEF GOED AANBOD VAN PUBLIEKE VOORZIENINGEN

Drachten huisvest de meeste publieke voorzieningen voor een plaats van 45.000 inwoners is algemeen denkbaar zijn. Er is zelfs een lichtelijk overaanbod volgens voormalig burgemeester Van Knobeldorff. (Gewest Fryslân, 2013). De gemeente is momenteel bezig met het opwaarderen van het bestaande culturele centrum De Lawei, bestaande buurthuizen en bestaand sportcomplexen. Buurthuizen worden nu geclusterd met bestaande basisscholen en andere publieke lokale functies

in zgn. brede scholen. Het dorpscentrum heeft ook volle aandacht van de gemeente om een kwalitatief winkelaanbod te garanderen wanneer de zachte krimp in de toekomst overslaat naar harde krimp (Gemeente Smallingerland, 2013). Het bestaande centrum is nu goed bereikbaar met een overcapaciteit aan parkeergelegenheid.

H. CULTUUR: FRYSLÂN CULTURELE HOOFDSTAD 2018

De Friese cultuur is rijk en kent een trotse identiteit met een rijke historie. Er is een levendig aanbod van diverse culturele activiteiten, met name in het voorjaar en zomer, zoals dorpsfeesten en openlucht theaters. Fryslân is in 2018 de Europese culturele hoofdstad. Drachten kenmerkt zich op cultureel vlak als experimenteel en vooruitstrevend en biedt hierbij een alternatief op het aanbod vanuit Leeuwarden en Groningen (Gemeente Smallingerland, 2007).

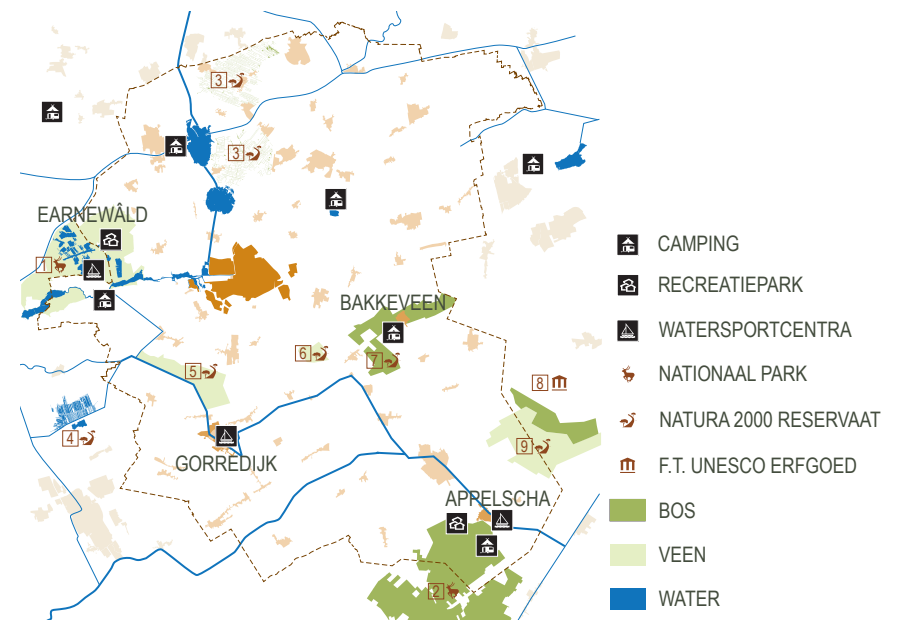


Fig. 3.03 – Toeristische centra in de verzorgingsregio Friese Wouden met volgende landschappelijke kwaliteiten: 1. Nat. Park De Âlden Feanen; 2. Nat. Park Drents-Friese Wold; 3. Nat. Landschap Noardelike Fryske Wâlden; 4. De Deelen; 5. Van Oordts Mesken; 6. Weinterper Schar; 7. Duurswouderheide; 8. Weldadigheidskolonie Veenhuizen; 9. Fochteloërveen

I. RECREATIE: RUIM RECREATIEF AANBOD, SEIZOENSGEBONDEN

In de verzorgingsregio De Friese Wouden zijn diverse toeristische centra waar zomers veel activiteit is dat gerelateerd kan worden aan de diverse landschappen. De centra zijn: Earnewâld (Nationaalpark De Âlde Feanen), Teherne (Friese Merengebied), Gorredijk (Turfroute), Appelscha (Turfroute, Drents-Friese Wold, Fochterlooërveen) en Bakkeveen (Duurswouderheide). Nationaalpark De Âlde Feanen, het Friese Merengebied en de Turfroute zijn primair op het watertoerisme georiënteerd. De Turfroute is daarmee de toeristische as voor de Friese Wouden regio omdat het in verhouding geen boezemwater kent en het Friese Merengebied ontsluit met het vaarrouthenetwerk in de provincie Drenthe (Haas, 2011).

J. SPORT: STERKE MAATSCHAPPELIJKE FUNCTIE VAN VOETBALCLUBS

Er is een rijke variantie van sportverenigingen en faciliteiten in Drachten voor de verzorgingsregio. Voetbal is het meest dominant. In de regio hebben de voetbalclubs met hun kantines daarom ook een sterke sociale functie binnen het dorpsgemeenschap. 's Winters is er ook een rijk aanbod van ijsbanen en het open water biedt ook veel mogelijkheden voor toertochten. Drachten heeft daarin tegen niet een echte ijsbaan die recht doet aan de vraag.

WEAKNESSES

K. INFRASTRUCTUUR: GEOGRAFISCHE VERSPLINTERING VAN DE VERZORGINGSREGIO

De verzorgingsregio van Drachten bestaat uit acht gemeentes. Twee van de gemeentes liggen in de provincie Groningen en twee andere gemeentes vallen gedeeltelijk onder een andere regionale verzorgingskern. Dit leidt tot versplintering van overheidsbeleid en een te kleine schaalverhouding waarin het beleid eigenlijk invloed op moet hebben. Daarnaast wordt Noord-Nederland behandeld als uiteinde van het land waarbij de grens bij Bad Nieuweschans psychologisch nog erg sterk is. Dit leidt tot een zwakke samenwerking met de Landkreise in Ost-Friesland en Emsland.

L. WERKGELEGENHEID: HOGE WERKLOOSHEID

De werkloosheid in de regio bedroeg 8,6% in 2012. Dit ligt fors hoger dan 7,0% in Fryslân en 6,4% in Nederland (Partoer, 2012). De werkloosheid bevindt zich voornamelijk in de techniek- en industrie sector, zoals: de bouwnijverheid, metaalindustrie en autoreparatie. De zorg- en publieke sector volgen daarop. Dit zijn juist de sectoren die van oudsher sterk zijn in Drachten. Langdurige werkloosheid kan leiden dat kwalitatieve beroepsbevolking wegtrekt uit Drachten, de zgn. 'stille braindrain' (Hospers, 2010). Dit heeft alle gevolgen vandoen voor het behoud van de leefbaarheid en bedrijven in relatie tot de toenemende vergrijzing.

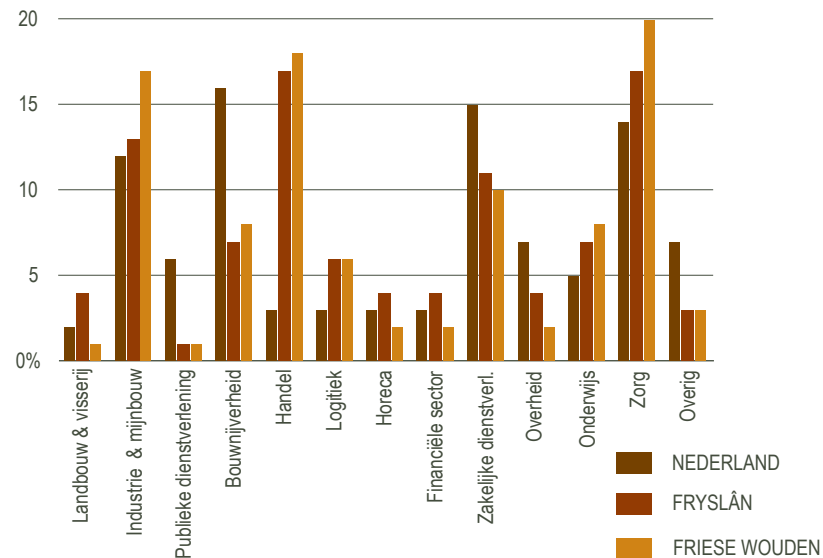


Fig. 3.04 – Werkgelegenheid per SBI-sector (Monitor Fryslân, 2011; CBS StatLine, 2011)

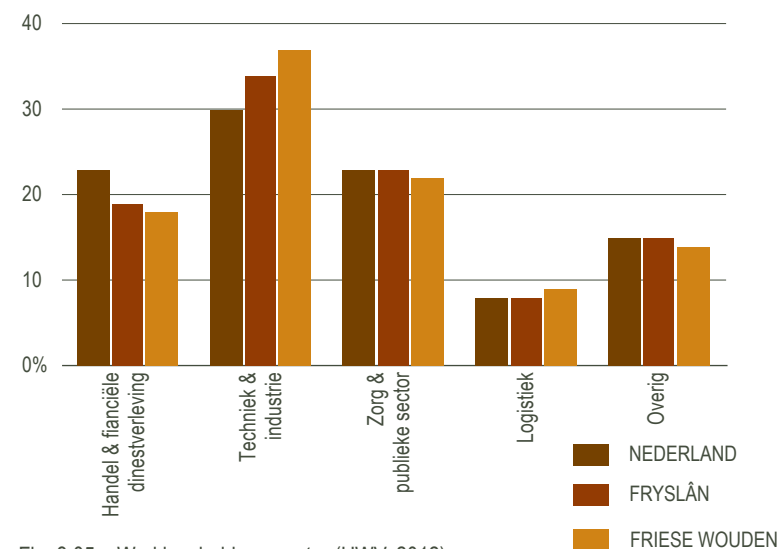


Fig. 3.05 – Werkloosheid per sector (UWV, 2012)

M. WERKGELEGENHEID: ZWAKKE BESTAANDE ECONOMIE

De economische positie van Noord-Nederland is na de industrialisatie altijd zwakker dan de Randstad (Partoer, 2012). De huidige economische crisis heeft een grote impact gehad door een stijgende werkloosheid en veel faillissementen, met name in de grote bouwsector. Nieuwe economieën worden niet naar de regio gehaald door de afwezigheid van een internationale infrastructurele verbinding. Als lichtpunt blijft wel de innovatieve hightech industrie die zich voor Noord-Nederland zich in Drachten heeft gevestigd. In de Samenwerkingsagenda tussen de Provincie en Gemeente wordt vermeld dat één kwart van de investeringen in Noord-Nederland door hightech bedrijven voor innovatie in Drachten plaatsvindt (Provincie Fryslân, 2013).

N. LEEFBAARHEID: NEGATIEVE GEVOLGEN VAN MODERNE STEDENBOUW

Het toepassen van De Functionele Stad principes voor het ruimtelijk faciliteren van de groeisput van Drachten tussen 1950 en 2000 heeft voor gezorgd dat het karakteristieke Drachtster identiteit verloren ging. Het dynamische straatleven langs de twee centrummassen werd ontmanteld door verplaatsing van diverse functies naar specifieke monofunctionele clusters in de uitbreidingswijken (zie p.28).

O. TOERISME: ONAANTREKKELIJKE ENTREE VAN DRACHTEN VOOR WATERSPORTERS

Historisch gezien heeft Drachten nooit een echte waterfront gehad aan het open water. Het dorp is ontstaan op de kruising van de bestaande weg en het kanaal dat was ontgraven ten behoeve van de veenontgraving. Historisch gezien heeft de verbinding met het water alleen een industriële functie. Het bedrijventerrein De Haven is daardoor in dezelfde lijn aangelegd. De Haven vormt samen met de snelwegen een barrière tussen het dorp en de omgeving. Het gevolg van deze functionele afbakening is dat Drachten moeilijk een relatie kan aangaan met het Friese boezemwater.

P. TOERISME: DOODLOPENDE DRACHTSTERVAART

De Drachtstervaart wordt tot de Dam met het carillon – daar waar de voormalige Hoofdbrug was – uitgegraven (Gemeente Smallingerland, 2014). Het zal bijdrage aan de verfraaiing van het centrum en biedt watersport toerisme de mogelijkheid om in het centrum te kunnen komen. Echter is er geen bijzondere bestemming in het centrum voor de watersport binnen het bestaande aanbod aan het Friese Meren gebied. Drachten zou meer profijt hebben aan de watersport toerisme als er doorgaande vaarroutes door Drachten lopen en dat het een interessante 'tussenstop' wordt.

Q. INFRASTRUCTUUR: GEEN BOVENREGIONAAL OPENBAAR VERVOER, INDIEN WEL DAN ALLEEN PERSONENVERVOER

Het perifrastrisch imago van Noord-Nederland zorgt voor een onaantrekkelijk vestigingsklimaat

binnen Nederland. De voornaamste oorzaak is het ontbreken van een doorgaande internationale verbinding met de Noord-Duitse havensteden Bremen en Hamburg, deze liggen daarom nu ook buiten het vestigingsperspectief in Nederland. Door het afblazen van de Zuiderzeelijn in 2007 is er geen vooruitzicht van een internationale infrastructurele verbinding. De gemeente wil nu het bestaande HOV netwerk opwaarderen door decentralisatie naar verschillende transferia bij op- en afritten rondom Drachten (Provincie Fryslân, 2013).

R. SPORT: OLYMPISCH WEDSTRIJD ZWEMBAD IS GEDATEERD

Desondanks het gevarieerd aanbod van sportvoorzieningen is er momenteel geen topsport accommodatie in Drachten. Drachten had een drafbaan en momenteel is het Olympisch 50 meter wedstrijdzwembad gedateerd. Het zwembadcomplex De Welle zou moeten worden opgewaarderd om zich te blijven profileren op nationaal niveau als voorkoming van het 'Thialf-effect' in Heerenveen.

S. RECREATIE: HORECA IS ALS CLUSTER SLECHT GEPOSITIONEERD AAN UITEINDE VAN CENTRUM

Door de clustervorming in het stedenbouwkundig beleid na 1950 (zie p.28) is de Kaden nu een uitgangsbied waar zich alle uitgaansgelegenheden en de bioscoop zijn gevestigd. Het fungeert nu als een onaantrekkelijk gebied in het centrum en er zijn geregeld opstootjes. Dit gebied was hart van het samengesmolten Drachten tijdens de veenkoloniale-moderniteit omdat hier de sluis Buurtestvallaat lag.

T. INFRASTRUCTUUR: INTERNE BEREIKBAARHEID VERSLECHTERD DOOR NIET MEE ONTWIKKELEN AAN ONTWIKKELINGEN VAN BUITEN HET DORP

De interne en externe hoofdontsluiting van Drachten wordt verzorgd door de Hogeweg. De bovenregionale ontsluiting door de Wâldwei (provinciale snelweg N31) en de A7 verzorgt ook het merendeel van de regionale ontsluiting van Drachten. Met name op de Hogeweg leidt dit in de spits tot een groot verkeersaanbod. Om files in de toekomst te voorkomen moet er een uitbreiding komen op de bestaande hoofdontsluiting. De gemeente wil de bestaande kruisingen opwaarderen in turbo-rotondes en een ongelijkvloerse kruising (Provincie Fryslân, 2013). Dit zal niet voorzien in de technologische ontwikkeling van automatisch berekende omleidingsroutes door navigatiesystemen op basis van actuele verkeersdrukte.

U. IMAGO: GEEN BIJZONDERE AANTREKKINGSKRACHT VOOR INWONERS

Drachten heeft statistisch veel te bieden voor inwoners maar mist een specifieke identiteit als vestigingsplaats. Werkgelegenheid en geboorteplaats zijn nu factoren om in Drachten te (blijven) vestigen. Voor toeristen is er daarom ook geen interessante aangelegenheid om Drachten te bezoeken.

OPPORTUNITIES

1. LEEFBAARHEID: GROTE VERZORGINGSREGIO

Drachten telt met 178.127 qua inwoners het grootste verzorgingsregio van Noord-Nederland. Op het zelfde verzorgingsniveau hebben Leeuwarden en Groningen met respectievelijk 170.891 en 352.384 inwoners maar hebben een groter verstedelijkt gebied en hebben ook een verzorgingsfunctie op een hoger niveau (zie fig. 4.01). Door de sterke regionale functie van Drachten kunnen diverse mogelijkheden vanuit de regio ook bovenregionaal profiteren.

2. EDUCATIE: GOEDE TOEVOER VAN KWALITATIEVE JONGE BEROEPSBEVOLKING

De grote MBO instelling in Drachten levert een kwalitatieve jonge beroepsbevolking voor de bestaande sterke sectoren; techniek, zorg, handel- en administratieve dienstverlening. Aantrekking van nieuwe economieën kunnen inspringen op deze toevoer en combinatie van hoge (jeugd) werkloosheid in deze sectoren.

3. TOERISME: ONONTDEKTE BESTAANDE MOGELIJKHEDEN VOOR DRACHTEN

In de regio is een sterke toeristische sector. Door de uitbreiding van vliegveld Groningen-Eelde is het aantrekkelijker om bezoekers van andere landen dan Nederland en Duitsland aan te trekken. Drachten kan zich hierin profileren door een alternatief (slechtweer) aanbod te bieden aanvullend op het bestaande aanbod. Hierbij kan Drachten zich breder oriënteren naast een louter woon- en werkplaats.

4. WERKGELEGENHEID: AFSCHAFFING MELKQUOTUM GUNSTIG VOOR OPLEVING AGRARISCHE SECTOR

De Europese Unie schaft op 1 april 2015 de melkquotum af. Dit heeft de agrarische sector de mogelijkheid tot het uitbreiden van de bestaande boerderijen. Op deze wijze kan men voldoen aan grote vraag van melkpoeder uit opkomende economieën zoals China. In Heereveen worden momenteel vier en in Assen één grootschalige zuivelfabrieken gebouwd.

5. WERKGELEGENHEID: NIEUWE ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

Faillissementen en leegstand maken de bedrijfsgebouwenmarkt problematisch. Onder andere op het bedrijventerrein De Haven is een trend van een toename van bedrijfsverzamelgebouwen. Deze nieuwe vorm van bedrijfslocaties is vertegenwoordigd in de recente nieuwbouw binnen het



Fig. 3.06 – Knelpunten in de bereikbaarheid over de bestaande wegen infrastructuur

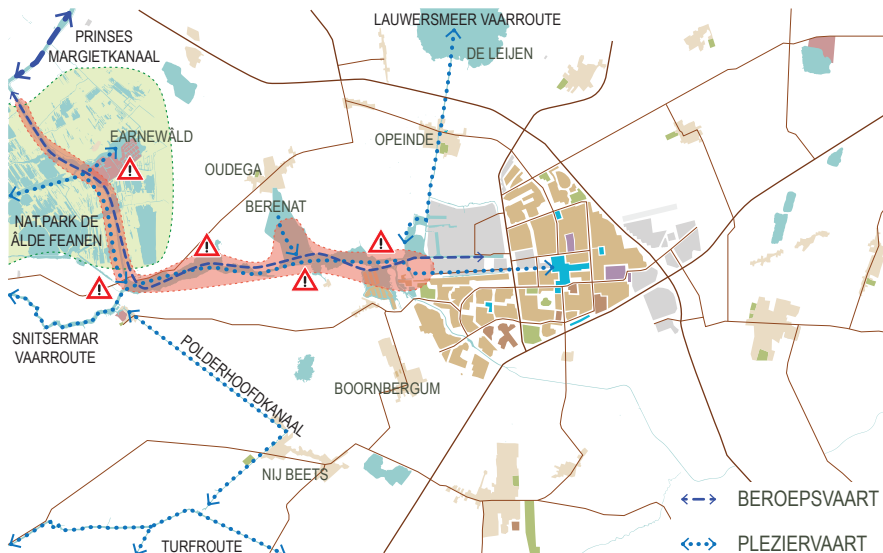


Fig. 3.07 – Knelpunten in de bereikbaarheid over de bestaande water infrastructuur

bedrijventerrein. Het is een reactie op de sterk groeiende aantal ondernemingen binnen de sector van de zelfstandige zonder personeel (ZZP) en kleinbedrijven. Deze trend is onderbelicht bij de overheid en de monofunctionele stedenbouwkundige opbouw van Drachten sluit niet aan op de veranderde vraag naar een gecombineerde woon- en bedrijfsvestiging (zie p.69). Vanuit de overheid wordt wel herkend dat vanuit het bedrijfsleven veel wordt geïnvesteerd binnen de hightech en innovatie sector in Drachten (Provincie Fryslân, 2013). Een brede oriëntatie op meerdere sectoren blijft essentieel voor een veerkrachtige regionale economie.

6. MIDDENSTAND: GEVARIEERDER WINKELAANBOD DAN OMLIGGENDE GROTERE STEDEN

Drachten heeft in vergelijking tot Leeuwarden en Groningen een gevarieerder winkelaanbod in het centrum. Dit wordt niet erkent door het winkelend publiek vanuit de regio. Oorzaken kan hiervoor zijn dat het centrum een (historische) identiteit mist. De gemeente probeert dit op te lossen door deels de Drachtstervaart te herstellen (zie weakness punt P). Ook zou de compactheid van het centrum als een positief punt kunnen worden genomen.

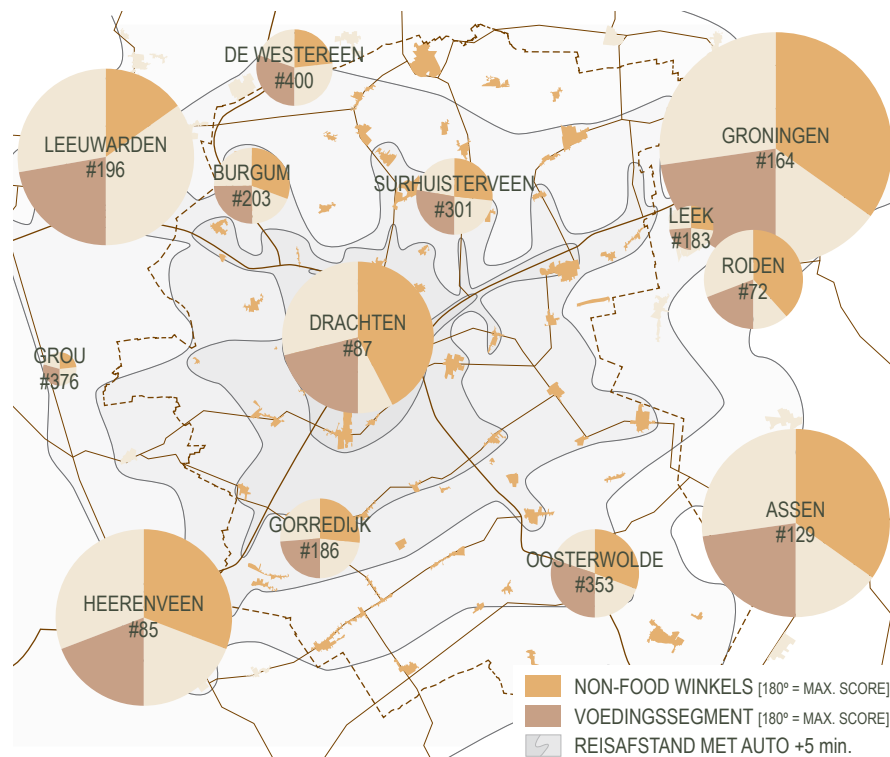


Fig. 3.08 – Winkelvariantieindex (CBS StatLine, 2012): donkerbruin is variatieomvang van non-food winkels, lichtbruin representeert de levensmiddelen divisie. 180° is maximale score per divisie. Grootte van de cirkels representeren het totale winkel oppervlakte. De nummers zijn de ranglijstnoteringen van desbetreffend dorp.

7. ZORG: NIEUWBOUW ZIEKENHUIS OVER 10 JAAR

Binnen de toekomstvisie van de Gemeente Smallingerland (2006, p.57) wordt gesteld dat er binnen 10 jaar een gehele nieuwbouw voor het ziekenhuis gewenst is. Reeds is in de Friese demografische krimpgebieden het ziekenhuis in Dokkum en Harlingen gesloten. Om de gevolgen voor verdere schaalvergroting te voorkomen is een voortijdig op niveau houden van het ziekenhuis noodzakelijk.

8. INFRASTRUCTUUR: OPWAARDERING BINNENVAART ROUTE

De binnenvaartschippersvereniging en de gemeente hebben de ambitie en financiering voor het opwaarderen van de bestaande aanvaarroute voor de binnenscheepvaart naar Drachten (Provincie Fryslân, 2013). Drachten heeft momenteel de grootste binnenhaven van Nederland maar er is geen permanente faciliteit waarmee deze vorm van transport wordt gekoppeld met de geografische centrale positie die Drachten heeft in Noord-Nederland op het wegennet. Dit zal ook gunstig zijn voor de bestaande logistieke sector in Drachten.

9. INFRASTRUCTUUR: EXPERIMENTEEL ALTERNATIEF VOOR DE TREIN

Door het afblazen van de Zuiderzeelijn door het Rijk is de sterke vraag naar een hoogwaardige (internationale) hoogwaardige openbaarvervoer verbinding voor Noord-Nederland niet afgenomen. Er zou moeten worden ingezet in alternatieve mogelijkheden die regionaal kan worden gerealiseerd.

10. SPORT: UITBREIDING VAN SPORTVOORZIENINGEN IN MOTOR EN PAARDENRACE SPORT

Drachten heeft een sterke autoreparatie industrie en paardensport maar mist nog een sociale schakel. Uitbreiding van het sportaanbod zou zich kunnen richten op de (auto)motorrace en paardenrace. Hierbij moet worden opgemerkt dat op het bestaande vliegveld Drachten ook dragraces worden georganiseerd en dat het Fries Paardencentrum in Drachten een grote indoorpiste heeft en de zetel van het Friese paarden stamboekregister.

11. RECREATIE: COMBINEREN VAN LEEFBAARHEID EN TOERISME

Om cultureel een alternatief en experimenteel platform te bieden zou Drachten bijvoorbeeld kunnen kijken naar een mogelijkheid om het voorzieningenaanbod te kunnen uitbreiden met een cultureel podium in de openlucht. Dit zou een verrijking voor de inwoners alsook toerisme moeten zijn.

12. DUURZAAMHEID: LANDSCHAP IS EEN GEMEENSCHAPPELIJK GEWAARDEERDE 'DELFSTOF'

Het landschap heeft samen met water veel welvaart gebracht door de landbouw en veenafgraving. Het delven van turf en gas als brandstoffen werd en wordt niet op een duurzame methode gedaan zodat toekomstige generaties geen baat bij hebben. De intensieve veehouderij zoekt ook de grens op van een grote winst tegenover het duurzaam behoud van het landschap. Hoe kan op een verantwoorde en effectieve manier met het landschap om worden gegaan zodat het niet uitgeput raakt voor de toekomstige generaties?

THREATS

13. BESTUUR: GEEN POLITIEKE SAMENWERKING OP REGIONAAL NIVEAU DOOR CULTURELE MOTIEVEN

Provincie Fryslân verzet zich sterk tegen een samenvoeging met de Groningen en Drenthe tot één noordelijk landsdeel. De motieven zijn onder andere dat men bang is voor het behoud van de Friese cultuur en taal nadat een eigen provinciaal bestuur wegvalt. Parallel loopt een regionale competitie voor het behoud van bestaande faciliteiten en werkgelegenheid doordat het rijks spreidingsbeleid op nationaal niveau is afgeschaft.

14. WERKGELEGENHEID: DE STILLE BRAIN DRAIN: UITBLIJVEN ECONOMISCHE ONTWIKKELING, WERKGELEGENHEID

De groeiende jeugdwerkloosheid forceert de jonge beroepsbevolking om weg te trekken naar andere plekken waar zij een beter arbeidsperspectief hebben. De vergrijzende beroepsbevolking houdt nu de belangrijkste banen vast in de bestaande economische sectoren.

15. MIDDENSTAND: LEEGLOOP CENTRUM DOOR SCHAALVERGROTING EN INTERNET

Een gevaar voor het behoud van de middenstand in Drachten en de dorpskernen in de regio zijn: de schaalvergroting binnen de detailhandel en het groeiende verkoop via internet. Landelijk is er een dalende trend in de omzet van de detailhandel terwijl de omzet van internetwinkels juist stijgt (CBS, 2013). Minder dichtbevolkte gebieden zijn hierdoor kwetsbaarder door de kleinere middenstand. Het faciliteren van grootschaligere retail in het centrum zal ook voor omzet verderving voor de kleinere ondernemers kunnen zijn.

16. ONTROEREND GOED: LEEGSTAND BEDRIJVENTERREIN DE HAVEN, VERLOEDERING

25 ha van de 118 ha vloeroppervlakte staat leeg op het bedrijventerrein De Haven. Daarbij komt dat 125 ha van de 236 ha grondoppervlakte verouderd is (Stec Groep, 2010). Het onaantrekkelijk wordende straatbeeld op het bedrijventerrein De Haven zorgt mede voor een minder aantrekkelijk vestigingsmogelijkheid voor nieuwe bedrijven. Meeste 'concurrentie' vindt plaats binnen Drachten doordat bedrijven eerder voor nieuwbouw kiezen op de nieuwe bedrijventerreinen A7-Noord en -Zuid dan dat ze het bestaande gebouw gaan vernieuwen. De bestaande leegstaande bedrijfsgebouwen zijn vaak te groot voor de resterende vraag naar bedrijfsvestiging voor zelfstandige of kleine ondernemingen (zie weakness punt 5).

17. ZORG: VERGRIJZING

De bevolking vergrijsst binnen Drachten en de Fryske Wâlden (fig. 1.03). Dit geeft een groeiende druk op de gezondheidszorg in de korte termijn, op lange termijn zal deze druk afnemen. Er moet gezorgd worden dat de kwaliteit hoog blijft in Drachten en dat het toegankelijk blijft voor de lage inkomens na de liberaliseringsproces.

18. LEEFBAARHEID: DEMOGRAFISCHE KRIMP IN DE VERZORGINGSREGIO

Gemeente Achtkarspelen heeft momenteel te maken met een lichte demografische krimp. Het is de verwachting dat de andere gemeentes van de Friese Wouden in 2020 demografische krimp hebben. In Smallerland zal de bevolkingsgroei stabiliseren (CBS, 2012; fig. 1.02). Dit heeft consequenties voor de rendabiliteit voor de publieke voorzieningen in de dorpen en het platteland. Mede door de toenemende mobiliteit zal de regiofunctie van Drachten alleen maar belangrijker worden voor de leefbaarheid van de gehele regio.

19. INFRASTRUCTUUR + TOERISME: COMBINATIE VAN BINNENVAART EN WATERSPORT OP VAARWEG NAAR DRACHTEN

In de afgelopen decennia zijn de binnenvaartschepen groter geworden ten opzichte van de pleziervaartschepen. De aanvaarroute naar Drachten voor de binnenvaart loopt nu door het nationaalpark De Âlde Feanen en is een populair watersport gebied. Er moeten maatregelen worden genomen om het voorkomen van de toename van dodelijke aanvaringen.

20. TOERISME: DALENDE TREND WATERSPORT TOERISME

De watersport toerisme moet niet worden overschat van zijn potentie voor Drachten. Er is een dalende trend voor de populariteit van de watersport: dalende prijzen van plezierboten, afname aantal verhurende boten en afname van bezoekers aan de Turfroute (Haas, 2011). Oorzaken worden genoemd in de vergrijzing en het goedkoper worden van vliegtickets naar bestemmingen met goed weer garantie.

21. ENERGIE: AARDBEVING RISICO DOOR GASWINNING

Er zijn een tiental gaswinninglocatie in de regio. Tot op heden zijn er geen aardbevingen en grondverzakkingen geweest zoals in Noordoost-Groningen. Als dit leidt tot grondverzakking is er direct gevaar voor overstromingen als rond 1200 en in de periode 1863 tot 1894 in de Drachtster n Boornbergummer Hooilanden (zie paragraaf 'Nij Beets' p.24 voor gedetailleerde beschrijving).

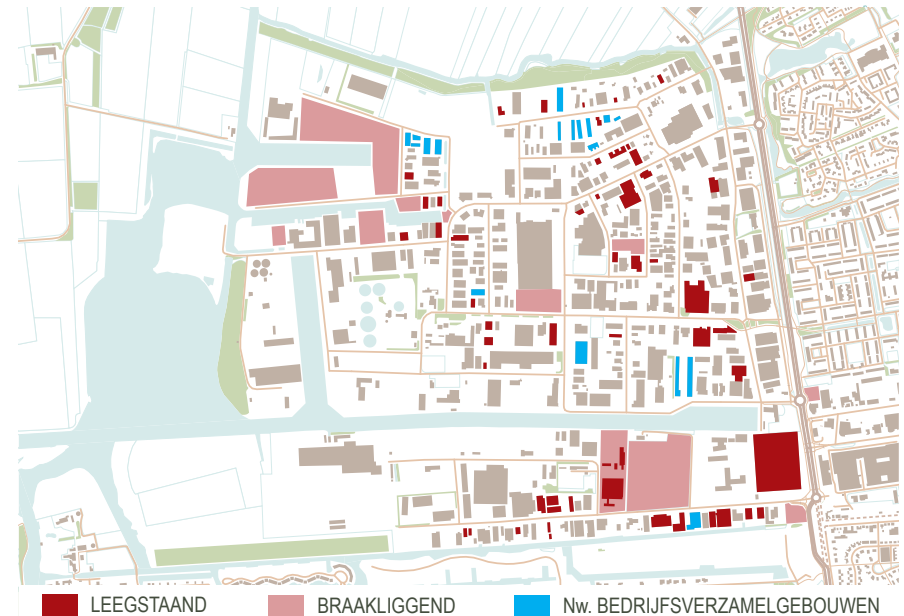


Fig. 3.09 – Leegstand bedrijfsgebouwen en braakliggend terrein op het bedrijventerrein De Haven. Blauw zijn de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen.

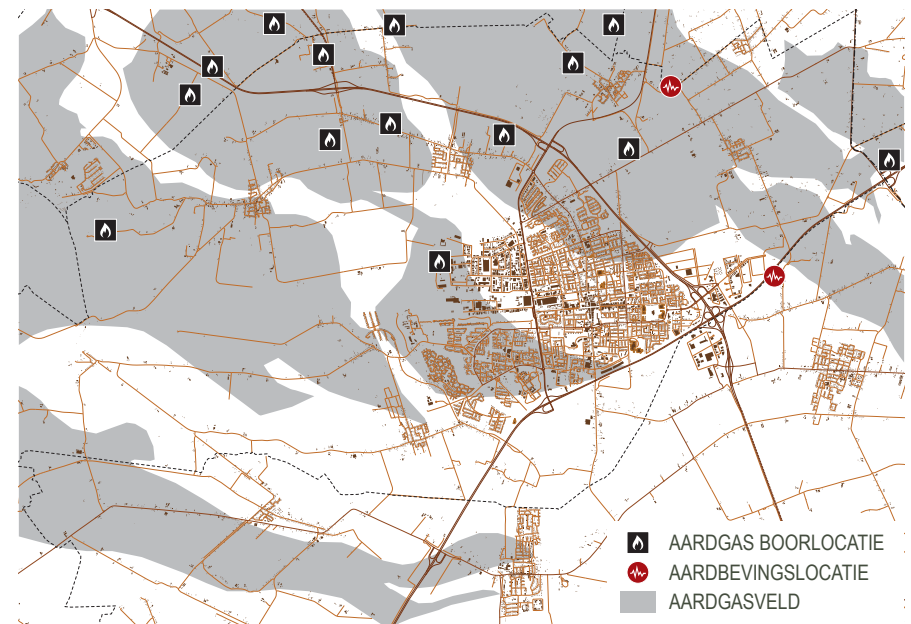


Fig. 3.10 – Aardgasvelden (donkerzwart) en boorlocaties (witte stip) in de omgeving van Drachten (bruin). Gele stippen zijn lokaties van gemeten aardbevingen (bron: www.zesnuleen.nl).

HET HUIDIG RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID

Dit hoofdstuk heeft een reflectie van het huidige ruimtelijk-economisch beleid aan de hand van de thema's die in de huidige analyse naar voren kwamen. Hierbij wordt het beleid van de Gemeente Smallerland, Provinsje Fryslân en – in mindere mate – het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) in beschouwing genomen. De laatst genoemde instelling heeft recentelijk de Noordvisie 2040 uitgebracht (2013). Dit is een overkopelende ruimtelijk-economische structuurvisie voor de drie noordelijke provincies als een tegenreactie op de structuurvisie Randstad 2040, wat nu bij facto als de huidige nationale Nota Ruimte wordt gezien. De Noordvisie is niet een echte beleidsdocument maar meer een document dat oproept voor een debat tot het komen met een concrete invulling van de ambities die in de 'glossy' worden benoemd. In de benoemde ambities is men bewust van de toekomstige problematiek als gevolg van de vergrijzing en bevolkingskrimp.

De Gemeente Smallerland is doormiddel van zijn ruimtelijk-economisch beleid zeer bewust van de positie van Drachten als een verzorgingskern van een groot verzorgingsgebied en daar buiten. De gemeente streeft naar een behoud en opwaardering van de bestaande voorzieningen doormiddel van ver- of nieuwbouw en het doorzetten van het clusteringsbeleid. Economisch wil de gemeente de positie van Drachten versterken door het aantrekken van hooggeschoolde werknemers in de hightech innovatie sector als aanvulling van de bestaande lager- en middelbaargeschoolde technische beroepsbevolking. De ruggengraat van deze hightech innovatiecluster is de Research and Design afdeling van Philips dat in Drachten is gevestigd. De gemeente verwacht eerder een lichte groei van de bevolking (Gemeente Smallerland, 2006, p.13) dan een stabilisatie of krimp zoals het CBS voorspeld (fig. 1.02). In het ruimtelijk beleid wil de gemeente ook het watersporttoerisme naar Drachten trekken voor de verfraaiing en gedeeltelijk herstellen van het straatbeeld in het centrum. Veel aandacht van de gemeente concentreert zich op de versterking van de

voorzieningen rondom het centrum. De gemeente is ook actief in de herstructurering van de bestaande woningvoorraad en de winkelveorzieningen in het centrum.

De gemeente wordt actief gesteund door de provinciale overheid. In het Strategisch Samenwerkingsagenda 2013 – 2022 budgetteert de Provinsje Fryslân 13 ruimtelijke interventies die de gemeente wil uitvoeren. Het totale budget is €45 miljoen uit de zogenoemde Nuon-gelden (fig. 3.12). Deze interventies zijn voornamelijk in het opwaarderingen van de voorzieningen, maar ook op het gebied van infrastructuur en het herstructureren van het bestaande bedrijventerrein.

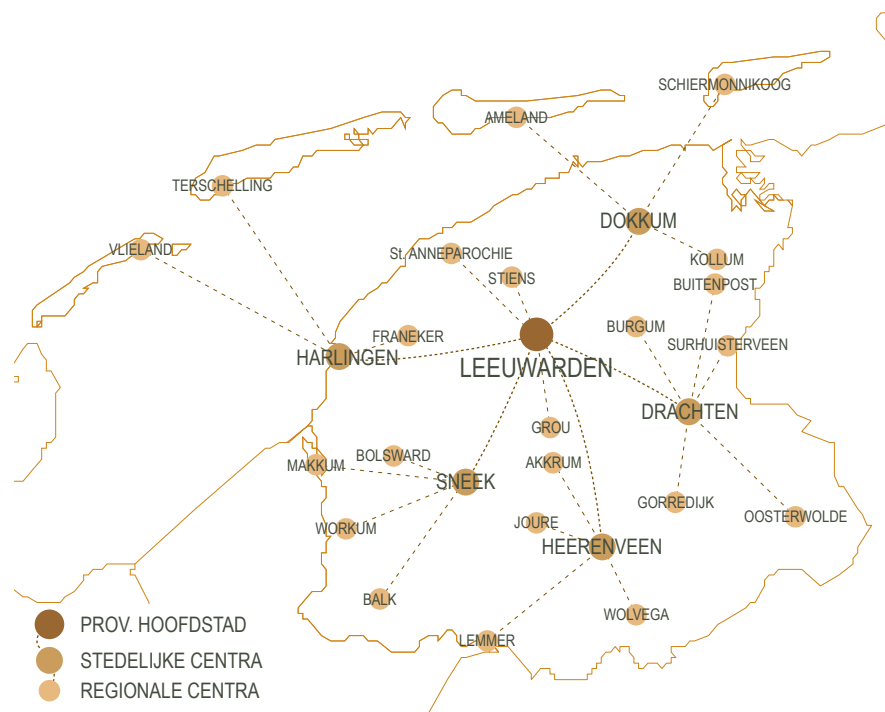


Fig. 3.11 – Het hiërarchisch verzorgingskernenstructuur van de Provinsje Fryslân (2006)

BESTUUR - G, 1, 13, 18

Volgens de Gemeente Smallingerland zal de gemeente in de komende decennia geen last krijgen van demografische krimp. Men verwacht een sterkere bevolkingsgroei dan de verwachting voor de rest van Noord-Nederland (Gemeente Smallingerland, 2006, p.13). Echter, men kijkt hier alleen binnen de gemeentegrenzen. Aangrenzende gemeentes – zoals de Gemeente Achtkarspelen – hebben nu al een lichte bevolkingsafname en dit zal in de komende jaren toenemen. De voorzieningen in de aangrenzende gemeentes moeten op een grotere schaal gaan opereren om een rendabele bevolkingsgrootte te kunnen voorzien. De groeiende afhankelijkheid van de aangrenzende gemeenten op Drachten als centrale regionale verzorgingskern wordt hierdoor buiten beschouwing gelaten. Dit komt terug in alle beleidsdocumenten. Actieve samenwerking tussen de gemeenten binnen de verzorgingsregio voor participatie met de – zachte alsook harde – krimp is er niet. Iedere overheidsinstelling hanteert hierbij zijn eigen beleid in hoeverre hun reikwijdte en mogelijkheden nog zijn.

STEDELIJK RUIMTELIJK BELEID - N

De structuurvisie (fig. 3.12) geeft aan dat de gemeente de dorpsranden wil 'verzachten' en het stedelijk weefsel een gelijkmatigere overgang wil laten krijgen met het omliggend landschap. Vanuit historisch perspectief is het huidige stedelijk weefsel vervreemd van de originele verkavelings- en waterstructuur. Voordat de grote uitbreidingswijken werden aangelegd was er een sterke relatie tussen het cultuurlandschap en de clustering van bebouwing. De relatie was levensafhankelijk en structurerende elkaar. De Rijksweg A7 en de provinciale snelweg N31 (Wâldwei) doen nu dienst als fysieke dorpsranden en zijn structurerend voor het stedelijk weefsel. Hierdoor is Drachten vervreemd met zijn landschap. Een ander punt is dat het doorbreken van deze barrières kan leiden tot een conflict situatie met het provinciaal beleid. In het provinciaal landschappelijk beleid wordt het landschap op slot gezet (Provinsje Fryslân, 2012). De Provinsje streeft naar om het landschap als één groot cultureel erfgoed te behouden en te herstellen. Men ziet de verwachte demografische stabilisatie en krimp als een mogelijkheid om dit te verwezenlijken omdat er geen behoefte meer zal zijn voor stedelijke uitbreiding.

Het gemeentelijk beleid lijkt zich door de recente economische crisis ten gunste van het provinciaal beleid te keren. Grootschalige uitbreiding van Drachten zal daar in de komende decennia niet plaatsvinden. Men wil zich focussen op stedelijke archipunctuur en herbestemming van verouderde gebieden. Gezien de verwachte stabilisatie of krimp van de bevolking is dit een logische stap. Suggestie kan worden gedaan door de archipunctuur te gebruiken tot het creëren van een meer divers straatbeeld. Ook kan worden overwogen dat de geplande stedelijke uitbreidingen bij het dorp Boornbergum en de nieuwbouwwijk Vrijburgh weer in landbouwgrond moet worden hersteld.

Het provinciaal beleid uit het Streekplan (Provinsje Fryslân, 2006) hanteert het Centrale Plaatsen Theorie van Christaller (zie p.6 voor een uitleg, fig. 3.11 in reflectie met fig. 4.01). Het hiërarchisch stedenbouwkundig model bepaalt dat zo veel mogelijk regionale voorzieningen in Leeuwarden worden gevestigd. De andere sub-regionale kernen – zoals Drachten en Heerenveen – krijgen op hun beurt de mogelijkheid om kleinschalige vernieuwingen aan te trekken. Voor Drachten betekent dit

dat ze kansen voor grootschalige bedrijvigheid mislopen ondanks de gunstigere geografische positie in Noord-Nederland. In het Streekplan wordt er een uitzondering gemaakt wanneer de Zuiderzeelijn wordt aangelegd. Dit zal niet het geval zijn, dus moet Drachten voorstaan met de kleinschalige vernieuwingen die zijn ook gebudgetteerd in de Strategische Samenwerkingsagenda (fig. 3.12).

BEREIKBAARHEID - A, B, K, Q, T, 8, 9, 19

In de geraadpleegde beleidsstukken van de Gemeente Smallingerland, Provinsje Fryslân en het SNN wordt veel nadruk gelegd op het aanleg van de Zuiderzeelijn. Het zal de motor zijn voor alle economische ontwikkelingen en ook in Drachten zouden alle nieuwbouwplannen van de regionale voorzieningen (ziekenhuis, zwembad, hightech bedrijven en zorg gerelateerde instellingen) rondom het nieuwe treinstation moeten plaatsvinden. De gemeente en de provincie zijn door de tand des tijds hierop terug gekomen. In de Strategische Samenwerkingsagenda (Provinsje Fryslân, 2013) worden budgetten uitgegeven aan projecten die de bereikbaarheid moeten verbeteren door het opwaarderen van de bestaande (wegen) infrastructuur. Alle kruisingen bij de afslag Drachten-Oost en op de Hogeweg worden opgewaardeerd naar turbotorondes of ongelijkvloerse kruising in het geval van de kruising Hogeweg – Gauke Boelensstraat – Lauwers.

Desondanks zal het krijgen van een aansluiting op een bovenregionale of (inter)nationale openbaar vervoer verbinding gunstige effecten hebben voor een verzorgingskern als Drachten. Er kan een kanttekening geplaatst worden bij het verwachte effect van de spoorlijn. Drachten en de Friese Wouden zal meer gebaad zijn bij werkgelegenheid die zich in de kern vestigt dan dat Drachten zich meer gaat ontwikkelen als een forensendorp. Een mogelijkheid voor goederenvervoer over het spoor zou positief zijn voor de lokale economie. Langs het beoogt tracé – die loopt parallel langs de zuidzijde van de rijksweg A7 – ligt ook een bestaande bedrijventerreinen die van de spoorlijn gebruik kunnen maken. Op een hogesnelheidslijn is goederenvervoer onmogelijk en zal Drachten juist een sterkere forensenstroom opleveren.

In de Strategische Samenwerkingsagenda (Provinsje Fryslân, 2013) wordt een budget gereserveerd van € 0,20 miljoen voor het opwaarderen van de aanvaarroute tussen het Prinses Magrietkanaal en Drachten. Hierdoor kunnen dan grotere binnenvaartschepen – CEMT-klasse V – naar Drachten bereiken. Momenteel loopt de aanvaarroute door het nationaalpark De Âlde Feanen en een toename van het aantal en omvang van de beroepsvaart zal nadelige gevolgen hebben voor de watersport toerisme in het nationaalpark alsook langs de resterende aanvaarroute. Er worden geen alternatieve aanvaarroutes voorgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de beleidsstukken wordt ook geen koppeling gemaakt tussen het vervoer over water en de centrale positie van Drachten in Noord-Nederland door het wegeninfrastructuur.

In de Strategische Samenwerkingsagenda (ibidem) wordt ook budget besteed aan het verbeteren van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer. Het gaat om het herstructureren van het gure busstation Van Knobelsdorffplein en de realisatie van twee transferia. De transferia zijn niet bedoeld om de parkeersdruk in het centrum te verminderen want daar is een ruime overcapaciteit. De transferia zijn bedoeld als overstap halte tussen stads- en regionale buslijnen op de bovenregionale HOV

bussen. Momenteel is er een centrale overstap mogelijkheid bij het busstation, welke sinds december 2009 is verbeterd door het nieuwe integrale buslijnnennetwerk. De transferia zouden het binnenstedelijk en regionale buslijnnennetwerk loskoppelen en de overstap mogelijkheden decentraliseren naar de rand van het dorp. De transferia zullen naar verwachting geen bijzondere voordelen opleveren dan het huidige systeem.

In de Strategische Samenwerkingsagenda (ibidem) wordt ook aandacht geschonken aan het bestaande vliegveld van Drachten dan ten opzichte van de andere beleidsdocumenten. Het vliegveld is in 1962 aangelegd door Philips en wordt momenteel hoofdzakelijk gebruikt door hobby luchtvaart en dragraces. De Gemeente Smallerland is eigendom van de luchthaven maar zinspeelt nog op een toekomstig gebruik van het vliegveld. De provincie ziet vanuit hun beleidsniveau geen waarde in de burgerluchthaven en concentreert zich meer op de versterking van het regionale luchthaven van Groningen-Eelde. De start- en landingsbaan van deze regionale luchthaven in ondanks verlengd tot 2.500 m en is daarmee geschikt voor grotere lijn- en chartervliegtoelagen. Een betere verbinding tussen het vliegveld Groningen-Eelde met de provincie is voor de toeristensector wenselijker dan het opwaarderen van een eigen luchthaven. (Provincie Fryslân, 2006; 2007; Noordervisie, 2013).

Wel kan worden gekeken in hoeverre een commerciële invulling aan het vliegveld Drachten kan worden gegeven in de vorm van goederenvervoer. Dit in combinatie van de gunstige ligging van Drachten via de wegeninfrastructuur en het water.

WERKGELEGENHEID - L, M, 5, 14, 16

De Gemeente Smallerland wil zijn economische positie binnen het stedelijk netwerk van Noord-Nederland versterken door te profileren in innovatie in de hightech industrie. Men wil meer hoogopgeleiden in deze sector aantrekken om de beroepsbevolking meer divers te maken (Gemeente Smallerland, 2012). Momenteel bestaat de beroepsbevolking voornamelijk uit laag tot middel opgeleid technische vakmensen, middelopgeleiden in de zorgsector en hetzelfde niveau vindt men in de handel en reparatie sector (fig. 3.04). Vestigingen van bedrijven zoals de Research & Design afdeling voor de consumentenartikelen van Philips, Neopost en andere bedrijven binnen het Drachtster Innovatie Cluster worden als dragers van deze economische sector gezien. Ruimtelijk wil de gemeente deze bedrijven zo veel mogelijk clusteren. De twee genoemde bedrijven zijn echter op een bedrijventerrein geplaatst waar geen uitbreiding mogelijk is voor vestiging van nieuwe bedrijven van dit segment. Het bedrijventerrein A7-Noord is nu aangewezen als vestigingslocatie. De Strategische Samenwerkingsagenda (Provincie Fryslân, 2013) spreekt hier juist over de Tussendiepen als beoogde locatie.

Het ruimtelijk-economisch provinciaal beleid werkt nadelig voor Drachten voor het aantrekken en vestigen van grotere bovenregionale bedrijven. Het hiërarchisch vestigingsbeleid forceert de vestiging van deze bedrijven in Leeuwarden (Provincie Fryslân, 2006). Het beleid is nadelig voor bedrijven van deze omvang die een geografische centrale positie vereisen. Door de slechtere geografische positie van Leeuwarden profileert deze stad zich in de backoffice sector van bovenregionale dienstensector, zoals: de Belastingtelefoon, Centraal Justitieel Incassobureau en diverse andere commerciële

callcentra.

De focus zou breder gelegd moeten worden naar het verkrijgen van nieuwe werkgelegenheid wat toekomt aan de groeiende werkloosheid van de laag- en middelopgeleide beroepsbevolking in de bestaande lokaal sterke sectoren. De gemeente betreurt de vele ontslagrondes door de faillissementen maar er wordt niet actief ingegrepen om deze bevolkingsgroep te behouden. De gemeente herkent wel een sterke toename van het midden- en kleinbedrijf in de geplaagde beroepsbevolking. Bijzonder is het groeiend aantal zelfstandigen zonder personeel. Het is een grote brede groep kwalitatieve mensen die uiteenlopende diensten in de vorm van arbeid en producten leveren. De gemeente komt deze trend tegemoet door het versoepelen van het vestigen van een bedrijfje aan een bestaand huis (Gemeente Smallerland, 2006, p.64). Uit een eigen inventarisatie van het huidige bezetting van de bedrijfspanden op het bedrijventerrein De Haven komt naar voren dat bedrijfsverzamelgebouwen populair zijn omdat zij de meeste recente nieuwbouw oververtegenwoordigen (fig. 3.09). De grotere bedrijfsloodsen zijn juist de bedrijfsgebouwen die langdurig leegstaan en moeite hebben met het krijgen van een nieuwe bestemming. Voor het revitaliseren van het bedrijventerrein zou de focus beter verlegd kunnen worden naar bedrijfsvestiging voor het MKB en ZZP'ers. Een mogelijkheid ligt ook om een aanbod te genereren van een betaalbare combinatie tussen wonen en werken voor de sterkste bestaande economische sectoren. Het combineren van woon- en werkfunctie op één kavel speelt ook in op de trend naar een flexibelere woon-, werk- en recreatie levensstijl (zie p.68-71).

MIDDENSTAND - P, 6, 15

In de Structuurvisie Smallerland (2013) wordt veel aandacht besteed aan het opwaarderen van het huidige centrum. Het is een onderdeel van het handhaven van het huidige voorzieningenniveau. Het moet in de toekomst een gezonde winkelaanbod voor de gehele verzorgingsregio garanderen. De huidige trend is dat winkels sluiten door de toenemende concurrentie van internet en de winkelcentra van Leeuwarden en Groningen. Een andere reden is de schaalvergroting binnen landelijke winkelketens. De gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart moet het centrum een deel van zijn historische elan terug geven en daarmee ook toeristen lokken. Punt 20 in de S.W.O.T. analyse geeft juist een bedreiging aan van overoptimisme op het gebied van de huidige trends in de watersport toerisme. Drachten heeft namelijk niet een specifieke bestemming dat een bijzondere aanvulling is aan het huidige aanbod binnen het Friese Meren gebied.

In de Structuurvisie Smallerland (2013) wordt ook aandacht besteed om het centrum toegankelijker te maken als een 'fun shopping' gebied met een recreatieve inslag. Pijlers zijn de realisatie van winkelcentra aan het Raadhuisplein en de Vogelzang. Hier zal ruimte zijn voor supermarkten, grotere retail ketens en parkeergelegenheid. Het 'historisch' centrumgebied zou dan meer plek moeten gaan geven aan gespecialiseerde, kleinschalige detailhandel. Deze type winkels worden nu juist met hun bestaan bedreigd door de eerder genoemde factoren. Een bijkomende bedreiging voor de kleinschalige detailhandel is de groeiende wens van verschillende politieke partijen om zondagsopening toe te staan, het nieuwe college zal dit in de komende vier jaar ook niet toestaan.

De winkelvariantie index van het CBS (fig. 3.08) geeft aan dat het centrum meer divers is dan

de 'concurrenten' Leeuwarden en Groningen. Er zijn mogelijkheden om de diversiteit uit te breiden naar specialistische detailhandel in het voedingssegment. Ook zal er voor het openen van de Drachtstervaart het oude (vee)marktplaats een stedenbouwkundige herstructurering nodig hebben zodat het winkelgebied kan worden uitgebreid. Dit is reeds vermeld in de structuurvisie (Gemeente Smallingerland, 2013, p. 26) en zal bijdragen dat er meerdere aantrekkelijke wandelroutes door het centrumgebied ontstaan.

Grote retail wordt door het hiërarchisch vestigingsbeleid van de Provincie Fryslân (2006) uitsluitend in Leeuwarden toegestaan. Dit heeft dus nadelige gevolgen voor ketens die op het niveau van Noord-Nederland willen opereren. Bij deze schaal van retail kan men ook afvragen dat het niet funest zal zijn voor de kwetsbare bestaande middenstand die in dezelfde segment opereren. Het is dus van belang om de middenstand zo veel mogelijk in de huidige schaal te blijven concentreren in het centrum om een zo gezond en divers winkelaanbod te behouden.

WONEN - E, U

De wijkatlas van Smallingerland (Oostveen, 2011) geeft aan dat de woningvoorraad divers is en dat elke woonwijk een accent heeft op een ander segment van de woningmarkt. Het aanbod sluit ook aan op de huidige huishoudenssamenstelling. De Gemeente Smallingerland stelt dat de woningvoorraad meer divers kan en dat er meer woningen in het centrum moet komen. De onderlinge identiteiten van de wijken en dorpen moet hierin wel worden behouden (Gemeente Smallingerland, 2006). Het tijdperk van woningvoorraad uitbreiding ten behoeve van demografische groei is grotendeels voorbij. De gemeente focust nu op kwalitatieve renovatie en levensloopbestendig maken van de bestaande voorraad. De uitbreidingslocaties bij het dorp Boornbergum en de nieuwbouwwijk Vrijburgh blijven bestaan, al is de realisatie op lange termijn uitgeschoven. Dit beleid wordt ook voorgeschreven door de provincie (2006, p.36). Toch spreekt de provincie zichzelf in hetzelfde Streekplan tegen omdat men ook wil stimuleren om inwoners van buiten Fryslân aan te trekken voor de gunstige leefklimaat en de ruime mogelijkheden om ruimtelijk te wonen in het landelijk gebied (idibem, p.36). Toch is dit laatste uitsluitend sporadisch toegestaan omwille de eigen lokale bevolking (idibem, p.37).

De gemeente spreekt alleen over een diverse woningaanbod, niet naar een diverse straatbeeld. Drachten is sinds de grotere uitbreidingen vanaf 1950 monofunctioneel ingericht en is hierbij zijn oorspronkelijke identiteit verloren. Een prominentere rol voor het mengen van de functie-clusters zou een verrijking zijn om het dorp als geheel aantrekkelijk te houden. Er zou ook gekeken moeten worden of er daadwerkelijk nog grootschalige stedelijke uitbreiding nodig is. Door de ruime opzet van Drachten en veranderingen van het ruimtelijk gebruik zou de nieuwbouwvraag zo veel mogelijk kunnen worden opgevangen door stedelijke inbreidingen.

ONDERWIJS - F, 2, 14

Drachten heeft drie MBO instellingen met een onderwijsaanbod dat goed aansluit bij meest voorkomende economische sectoren van de huidige beroepsbevolking en werkgelegenheid. In de structuurvisie (2013) komt de grootste vestiging van een MBO instelling terug als de 'kenniscampus'

(fig. 3.12). Momenteel wordt dit project afgerond en zal in de komende decennia kwalitatief geschoolde beroepsbevolking leveren. Momenteel zit de problematiek bij de schaarse werkgelegenheid in deze beroepssectoren en bestaat het gevaar dat de nieuwe aanwas van de beroepsbevolking wegtrekt om elders wel een geschikte baan te vinden.

ZORG - 7, 17

De toenemende vergrijzing in de verzorgingsregio zal voor de zorgsector meer werkgelegenheid opleveren. Op de lange termijn verwacht de zorgsector een groot arbeidstekort, maar momenteel zijn diverse ontslagrondes gaande en zijn twee verzorgingstehuizen in Drachten gesloten. De gemeente wil de bestaande woningvoorraad levensloopbestendig maken zodat ouderen zo lang mogelijk in hun bestaande woonmilieu kunnen leven. Dit is conform het landelijk overheidsbeleid.

In de Integrale Toekomstvisie wordt aangegeven dat het regionaal ziekenhuis Nij Smellinghe binnen 10 jaar een complete nieuwbouw nodig heeft (Gemeente Smallingerland, 2006, p.57). De nieuwbouw zal op de huidige locatie blijven na het afblazen van de Zuiderzeelijn en het bijbehorende treinstation. Dit heeft dan consequenties voor aanrijroutes van ambulances vanuit de regio. De ontsluiting is momenteel slecht omdat er geen directe ontsluiting is naar de verzorgingsregio omdat het ziekenhuisterrein deels wordt afgesloten door de rijksweg A7. Een goede positionering aan de hand van de aanrijroutes vanuit de verzorgingsregio zal op termijn belangrijk zijn als voordeel voor het behoud van een regionaal ziekenhuis dan het wordt overgenomen door schaalvergroting van het MCL in Leeuwarden en het UMCG en Martini ziekenhuis in Groningen. De verdubbeling van de Centrale As (N356) en de Opperhauptide (N381) zou hierin leidend kunnen zijn (punt A van de S.W.O.T. analyse). Specialisering in van diverse afdelingen op interregionaal en nationaal niveau van het ziekenhuis is minder relevant voor de positionering in Drachten.

CULTUUR - H

Op cultureel vlak heeft de Gemeente Smallingerland een aparte Cultuurnota (Gemeente Smallingerland, 2007). De nota streeft naar een culturele ontwikkeling met vernieuwing en experiment als sleutelwoorden. Dit spreekt aan bij het algemeen publiek omdat het raakvlakken heeft met de zgn. 'Drachtster identiteit'. Het beleid wil hiermee een verbreding bieden naast het groter cultureel aanbod van Groningen en Leeuwarden. Leeuwarden – in combinatie met de gehele provincie Fryslân – wordt in 2018 culturele hoofdstad. Dit is een spin-off voor versterking van cultureel programma in de hele provincie.

Het clusteringsbeleid voor het behoud van publieke voorzieningen geldt ook voor de culturele sector. De gemeente is momenteel bezig met een verbouwing van de schouwburg De Lawei waarbij het een bredere cultureel cluster wordt (fig. 3.12).

Het cultuurbeleid is nu primair gefocust op het publiek die woonachtig zijn in de verzorgingsregio. Een verbreding van het facilitair cultureel aanbod kan worden gezocht in een toenadering van het (watersport) toerisme die zomers naast de lokale doelgroep kan worden meegenomen als potentiële

bezoekers. Het cultureel beleid kan op deze wijze worden aangekoppeld aan de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart.

RECREATIE - I, S, 11

Het beleid van de gemeente op het gebied van recreatie hangt samen met het sport en toerismebeleid.

In het gemeentelijk beleid wordt geen aandacht geschonken aan de horeca-cluster aan de Noord- en Zuidkade. Dit gebied heeft een rommelig straatbeeld en het heeft een slechte integratie met het winkelgedeelte van het centrum door zijn nachtelijke functie. Het clusteren van alle uitgaansgelegenheden levert ook overlast op de uitgaansavonden. Spreiding van de horeca gelegenheden door het centrum zou een gunstige bijdrage leveren op de ambitie van de gemeente voor het centrum, zie ook de Middenstand paragraaf.

In ruimtelijke zin zinspeelt het provinciaal Streekplan op dat er een toenemende belangstelling is naar cultuurhistorische recreatie in Friesland (Provinsje Fryslân, 2006, p.73). Dit zou voornamelijk rondom de historische elf steden moeten plaatsvinden. Drachten en de verzorgingsregio van de Friese Wouden heeft een afwijkende geschiedenis als voormalig veengebied en zou een verbreding zijn voor de cultuurhistorische recreatie. Door de ruilverkaveling en de sluiting van de meeste veenkanalen zijn veel sporen van het verleden uit het landschap verdwenen. Reconstructie van deze sporen zou in discussie kunnen worden gesteld in hoeverre zij nog een authentieke representatie hebben. Er bestaat al een attractie dat aandacht geeft aan de cultuurhistorische recreatie in de directe omgeving van Drachten. Dit is het openluchtmuseum It Damhûs dat verteld over de veenkoloniale periode in Nij Beets en de Groote Veenpolder van Smallerland en Opsterland (zie p.24). Momenteel wordt het direct toegankelijk voor de pleziervaart doormiddel van de heropening van het Polderhoofdkanaal.

TOERISME - O, P, 3, 19, 20

In de gemeentelijke structuurvisie (fig. 3.12) is de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart de cruciale ruimtelijke ingreep. De heropening van het Polderhoofdkanaal – tussen Nij Beets en De Veenhoop – positioneert Drachten ook strategisch in het toeristische vaarnetwerk tussen de Turfroute en de vaarroute naar het nationaalpark Lauwersmeer en de Waddenzee. In de Integrale Toekomstvisie van Smallerland (2006) wordt veel verwacht van de economische groei die het watersporttoerisme zal opleveren. In de huidige plannen zal de Drachtstervaart in het centrum doodlopen. Het zou de historische elan terug brengen in het centrum en veel watersport toeristen naar het centrum leiden. Vergeleken met alle andere plaatsen aan het Friese Meren gebied onderscheid Drachten zich niet als een specifieke bestemming. De populariteit van het watersporttoerisme in Friesland is te danken aan dat men kan doorvaren in een uitgebreid waterstelsel. Een doodlopende vaart is een onaantrekkelijke toevoeging tot het geheel. Historisch gezien was Drachten een tussenstop voor de scheepvaart die naar het hoogveen gebied ten oosten van het dorp voer. In de Integrale Toekomstvisie van Smallerland (2006, p.78) wordt een melding gemaakt over het heropenen van het historisch wijkstelsel ten oosten van Drachten en daarmee een verbinding creëren naar

Groningen en Drenthe. De gemeentelijke structuurvisie (2013, p.16) is bescheiden door alleen een doorgaande vaarverbinding met het Westerkwartier voor te stellen. Dit zal gunstiger zijn voor Drachten als tussenstop in de watersporttoerisme. Ook kan hiermee de 'verzachting' van de dorpsranden mee worden aangepakt, zie paragraaf Stedelijk ruimtelijk beleid van dit hoofdstuk.

Het provinciaal beleid concentreert zich meer op het toerisme over land; campings, bungalowparken en bed & brochjes. In de Friese Wouden zijn de volgende kernen aangemerkt als toeristische centra: Appelscha, Akkrum, Bakkeveen, Earnewâlden en Olderberkoop (fig. 3.03). Hier zijn grote campings, bungalowparken en watersportvoorzieningen (m.u.v. Bakkeveen) toegestaan en reeds al aanwezig. Drachten zou binnen het provinciaal beleid ook grootschalige toeristische accommodaties mogen aantrekken. Omdat het dorp zelf geen specifieke toeristische kwaliteiten heeft, kunnen nieuwe grootschalige accommodaties beter geconcentreerd blijven bij de bestaande centra. Deze liggen nabij de landschappelijke kwaliteiten van de regio zoals in fig. 3.03 is aangegeven.

De waarschuwing van over optimisme voor wat het watersporttoerisme voor Drachten kan opleveren (punt 20 van de S.W.O.T. analyse) zou dus ook voor het toerisme in het algemeen kunnen gelden. Toerisme moet niet als hoofddoel gezien worden maar als een bijkomende periodieke afzetmarkt, aanvullend op de bestaande afzetmarkt.

SPORT - J, R, 10

Binnen de gemeentegrenzen van Smallerland zijn twee topsportvoorziening; het Olympisch 50 meter zwembad De Welle en het Fries Paarden- en Congrescentrum. De Integrale Toekomstvisie (Gemeente Smallerland, 2006, p.66) stelt dat De Welle gedateerd is en dat er of een herbouw op de huidige locatie of nieuwbouw bij het beoogde toekomstig treinstation zou moeten plaatsvinden. In de Strategische Samenwerkingsagenda (Provinsje Fryslân, 2013) wordt dit project weer opgepakt met een budget tussen € 10 en € 35 miljoen, afhankelijk van welke variant gekozen wordt. Men gaat nu vanuit dat het zwembad op zijn huidige locatie blijft.

Opmerkelijk is dat de aanwezigheid van de paardensport niet wordt opgemerkt in de beleidsdocumenten. Net buiten de westrand van Drachten is het Fries Paardencentrum. Het is met 5.500 m² één van de grotere maneges van Nederland en tevens de thuisbasis van het Frysk Hiender stamboek. Als uitbreiding van op de manage faciliteiten is het ook een congrescentrum en evenementencomplex. Opmerkelijk dat er er geen drafbaan meer in Drachten. Verder wordt geen andere sportvoorziening aangegeven in de beleidsdocumenten.

LANDELIJK ORDENING BELEID - 4

De gemeente verwacht dat de ruimtelijke dominantie van de agrarische sector zal afnemen en meer plaats vrijkomt voor toerisme en de vrijetijdseconomie (Gemeente Smallerland, 2006, p.21). De recente ontwikkelingen kunnen hierin een trendbreuk veroorzaken want de Europese Unie schaft per 1 april 2015 het melkquotum af. Momenteel worden in Assen één en in Heerenveen drie grote zuivelfabrieken gebouwd om in de grote vraag vanuit China en andere opkomende economieën te

voorzien met kwalitatieve zuivelproducten uit Nederland. De afschaffing van de Chinese één-kind politiek zal deze vraag alleen maar laten toenemen. De consequentie is dat er meer landbouwgrond nodig is waar melkveehouderijen goed kunnen boeren. Friesland is één van de weinige plekken waar geschikte landbouwgrond is. De verwachting is dat in de toekomst een grotere druk op de landbouwgrond komt te staan om te voldoen aan de mestquotum. De gemeente neemt nu geen voorzorgsmaatregelen. Vanuit de provincie is men wel opzoek naar de inpassing van grootschaliger landbouw met een zo gering mogelijke aantasting van het fijnmazige coulisselandschap van de Friese Wouden. De verloren fijnmazigheid door de ruilverkaveling wil men juist herstellen.

Kort samengevat is het landschappelijk ruimtelijk beleid van ‘Grutsk op ‘e Romte’ (Ned.: Trots op de Ruimte/platteland; Provinsje Fryslân, 2012) om de elf verschillende landschappen te behouden, versterken en te herstellen van oude bomenwallen en waterlopen. Kleine plattelandskernen zijn op slot gezet voor verdere uitbreiding. Ook wil men geen nieuwe bebouwing meer op het platteland en eventueel sloop voor het behoud van het open landschappelijk karakter (idibem, p.12). Toch geeft wel weer aan dat bij nieuwe ontwikkelingen de bestaande verkaveling structuur bepalend zijn voor de vorm en proportie verhouding (idibem, p.19). Ook moeten cultuurhistorische ontwikkelingen zichtbaar blijven (idibem, p.22). Hiervoor heeft de Provinsje ‘FAMKE’ opgesteld, dat is een uitgebreid archeologische monumentenkaart (idibem, p.20) die op archeologische interessante locaties verdere restricties leggen. Dit is een tegenreactie op de grootschalige ruilverkaveling die vanaf 1953 heeft plaatsgevonden. Reconstructie van oude landschappelijke structuren zou in discussie kunnen worden gesteld in hoeverre zij nog authentiek representatie hebben.

DUURZAAMHEID - 12, 21

De gemeente onderzoekt samen met de provincie naar het creëren van een waterbergingsmeer bij Oudega; het Berenat. Dit meer moet ruimte bieden aan de stijgende waterspiegel van de Friese boezemwater en kan voor recreatieve doeleinden gebruikt worden (Gemeente Smallingerland, 2006, p.36). Men verwacht een bodemdaling van ± 30 cm als gevolg van oxidatie van ondergrondse veenlagen. Een nadeel van de ontwikkeling van het Berenat is dat het de watersporter buiten Drachten houdt en gaat tegen de ambitie van de gemeente om deze toeristen Drachten in te krijgen. Het Berenat zal ook een toename opleveren van overstekend pleziervaart over de Wijde Ee. Dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid omdat hier ook de doorgaande route naar Drachten loopt voor de beroepsvaart. Het nationaalpark De Âlde Feanen en het Berenat liggen namelijk aan de noordzijde van de Wijde Ee, het Polderhoofdkanaal en de toegang tot Drachten ligt aan de zuidzijde (fig. 3.07).

In alle beleidsdocumenten wordt niks verteld over de aardgaswinning, laat staan over aardbevingsrisico zoals het geval is in Noordoost-Groningen. De Gemeente Smallingerland had de ambities om windmolens te plaatsen langs de westelijke dorpsgrens bij het bedrijventerrein De Haven. Het plan is op 14 januari 2014 definitief weggestemd door de gemeenteraad omdat te veel horizon vervuiling zou opleveren vanaf het merengebied. Op provinciaal niveau wordt alleen in de ‘Fryske Fiersichten’ (2007) gesproken over duurzame energie opwekking langs de Afsluitdijk.



	Projecten vanuit het Samenwerkingsagenda Gemeente Smallingerland – Provinsje Fryslân	Beschikbaar gesteld budget door provincie
	Versterking hightech Innovatiecluster Drachten	€ 2,00 mln
	Aanleg glasvezel netwerk voor breedband internet	n.v.t.
	Opwaarderen zuidelijke invalsweg Burgemeester Wuiteweg	n.v.t.
	Alternatieve aanvaarroute voor beroepsvaart	€ 0,20 mln
	Aanleg waterberging en recreatiewater ‘Berenat’ ten zuiden van Oudega	€ 21,50 mln
	Herstructurering bedrijventerrein Tussendiepen	€ 0,10 mln
	Revitalisatie zwembad De Welle	n.v.t.
	Cultureel cluster rondom schouwburg De Lawei	n.v.t.
	Transferium noordelijke invalsweg Noorderhogeweg – Wâldwei	n.v.t.
	Opwaarderen rotondes + transferium oostelijke invalsweg Tjaarda	€ 4,90 mln
	Opwaarderen kruispunten Noorder- en Zuiderhogeweg	€ 1,30 mln
	Opwaarderen ontsluiting rondom onderwijscluster Splitting	€ 2,00 mln
	Opwaardering Van Knobelsdorffplein busstation + afkoppeling OV systeem	€ 13,00 mln
	Totaal:	€ 45,00 mln

Fig. 3.12 – Overzicht structuurplan van de Gemeente Smallingerland (2013, p.22) en de 13 ruimtelijk-economische projecten van de Strategische Samenwerkingsagenda (Provinsje Fryslân, 2013)

S.W.O.T. MATRIX

OPPORTUNITIES

1. Bestuur: grote verzorgingsregio
2. Educatie: goede toevoer van kwalitatieve jonge beroepsbevolking
3. Toerisme: onontdekte bestaande mogelijkheden voor Drachten
4. Landelijk ordening beleid: afschaffing melkquotum gunstig voor opleving agrarische sector
5. Werkgelegenheid: nieuwe economische ontwikkelingen
6. Middenstand: gevarieerder winkelaanbod dan omliggende grotere steden
7. Zorg: nieuwbouw ziekenhuis over 10 jaar
8. Bereikbaarheid: opwaardering binnenvaart route
9. Bereikbaarheid: experimenteel alternatief voor de trein
10. Sport: uitbreiding van sportvoorzieningen in motor en paardenrace sport
11. Recreatie: combineren leefbaarheid en toerisme
12. Duurzaamheid: Landschap is een gemeenschappelijk gewaardeerde 'delfstof'

STRENGTHS

- A. Bereikbaarheid: centraal en goede bereikbaarheid over bestaande infrastructuur
- B. Bereikbaarheid: regionaal openbaar vervoer netwerk
- C. Sociale samenleving: dynamisch en ondernemende mentaliteit
- D. Sociale samenleving: mienskip
- E. Wonen: gevarieerd woningaanbod
- F. Educatie: goede onderwijsinstellingen voor aanwas nieuwe (arbeids)beroepsbevolking
- G. Bestuur: kwalitatief goed aanbod van publieke voorzieningen
- H. Cultuur: Fryslân Culturele Hoofdstad 2018
- I. Recreatie: ruim recreatief aanbod, seizoensgebonden
- J. Sport: sterke maatschappelijke functie van voetbalclubs

INVESTEER

Bestaande bereikbaarheid blijven garanderen door verbeteringen tussen de ontsluiting van Drachten en de aansluiting op de nieuwe en bestaande (boven)regionale wegen. (A – 8)

Aanleg van een permanente faciliteit voor de overslag van containergoederen tussen de binnenvaart aanvaartroute en het weginfrastructuur. (A – 8)

In het versterken van de bestaande faciliteiten een beter perspectief innemen dat Drachten en de verzorgingsregio zowel een kwalitatieve woon- en werkplaats blijft alsook aantrekkelijk is voor toerisme (C, G, H, I – 3)

Investeer in een verbeterende hoogwaardige openbaarvervoer verbinding met de HBO en universitaire onderwijsinstellingen in Leeuwarden en Groningen zodat hogeropgeleide jongeren in Drachten kunnen blijven wonen dan HBO instelling naar Drachten te laten halen (F – 8)

Het bestaande Markplein herstructureren om het een integraal onderdeel uit te maken van het (winkel)centrum en nieuwe plaats voor de bestaande kraampjesmarkt is twee maal per week wordt georganiseerd. (G – 6)

Vrijkomende ruimte binnen de bebouwde kom herbestemmen met nieuwe – rendabele – faciliteiten die met sport of publieke voorzieningen een versterkende sociale rol kunnen hebben. Ook kan deze ruimte worden benut voor nieuwbouw voor de woningbouw. (J – 10, 11)

Een openlucht theater, ijsbaan, (motor)racebaan en drafbaan zijn opties voor nieuwe recreatieve en sportvoorzieningen voor Drachten. (J – 11)

WEAKNESSES

- K. Infrastructuur: geografische versplintering van de verzorgingsregio
- L. Werkgelegenheid: hoge werkloosheid
- M. Werkgelegenheid: zwakke bestaande economie
- N. Stedelijke ruimtelijk beleid: negatieve gevolgen van moderne stedenbouw
- O. Toerisme: onaantrekkelijke entree van Drachten voor watersporters
- P. Toerisme: doodlopende Drachtstervaart
- Q. Infrastructuur: geen bovenregionaal openbaar vervoer, indien wel dan alleen personenvervoer
- R. Sport: Olympisch wedstrijd zwembad is gedateerd
- S. Recreatie: horeca is als cluster slecht gepositioneerd aan uiteinde van centrum
- T. Infrastructuur: interne bereikbaarheid verslechterd door ontwikkelingen buiten het dorp
- U. Wonen: geen bijzondere aantrekkingskracht voor inwoners

BESLISSEN

Niet focussen op transferia binnen het openbaar vervoer, maar in een experimentele alternatief voor een bovenregionale (trein) verbinding waarop het bestaande openbaar vervoer systeem op kan worden aangekoppeld bij het centrale busstation. (B, Q – 9)

Stimuleren (ruimtelijk als ook financieel) van nieuwe vormen van (creatieve) economieën welke passen binnen de bestaande sterke economische sectoren techniek, zorg en zakelijke dienstverlening in de vorm van eenmanszaken of kleinbedrijven. (F, L, M – 2, 5)

Onaantrekkelijke entree van Drachten opheffen met bijzondere functies voor zowel toerisme als inwoners (bijv. De openlucht theater/evenemententerrein aan de water strategisch langs de entree en de Drachtstervaart te plaatsen. (H, I, O – 3, 11)

Versterking van Drachten de regionale positie door belangrijke voorzieningen (o.a. nieuw ziekenhuis, HOV halte, (top)sport voorzieningen) zo in te passen dat het buiten Drachten snel toegankelijk is. (I, Q, R, T – 1, 7, 10)

Opwaardering van het economisch-strategisch vestigingsklimaat door voorzieningen aan te leggen voor goederenvervoer: overslaghaven in De Haven of het uitbreiden van het vliegveld voor vrachtluchten. (M, Q – 8)

Focus op de economische mogelijkheden vanuit landschappelijk productief perspectief – bij behoud van landschappelijke kwaliteiten – en niet louter 'romantisieren' ten behoeve van de toerisme. (M, U – 12)

Geen nieuwe uitbreidingsplannen die ten koste gaan van het landschap omdat er in redelijke termijn harde krimp wordt verwacht en de groeiende economische waarde voor kwalitatieve weilanden voor melkveehouderij. Stedenbouwkundige ontwikkeling focussen op inbreiding en herstructurering. (N – 4)

Drachten zou zich moeten opstellen als een kruispunt waarbij de watersport en camping/bungalowpark toerisme met de 'infrastructuur' van het dagelijks leven; het winkel aanbod, bedrijven, culturele en zorg gerelateerde voorzieningen. (O, P – 3, 6)

Opwaardering van de recreatieve sector van Drachten: ander horeca beleid, slecht weer voorzieningen voor inwoners en toeristen; bijvoorbeeld een binnenwaterpretpark. (S – 3)

Bestaande goede bereikbaarheid blijven garanderen door verbeteringen van de ontsluiting van Drachten met de direct aangrenzende regio buiten de bestaande bovenregionale toegangspunten. Alternatieve routes voor de Hogeweg in noord-zuidelijke richting alsook meer doorlopende oost-west routes in het dorp zullen bijdragen in de toekomstige interne ontsluiting (T – 1)

THREATS

13. Bestuur: geen politieke samenwerking op regionaal niveau door culturele motieven
14. Werkgelegenheid: de stille brain drain: uitblijven economische ontwikkeling, werkgelegenheid
15. Middenstand: leegloop centrum door schaalvergroting en internet
16. Werkgelegenheid: leegstand bedrijventerrein de haven, verloedering
17. Zorg: vergrijzing
18. Leefbaarheid: demografische krimp in de verzorgingsregio
19. Bereikbaarheid + toerisme: combinatie van binnenvaart en watersport op vaarweg naar Drachten
20. Toerisme: dalende trend watersport toerisme
21. Duurzaamheid: aardbeving risico door gaswinning

BEWAAK

Gaswinning wordt op nationaal niveau geregeld, toch kan regionaal en lokaal worden gezocht naar innovatieve alternatieven voor de winning van gas. Dit in lijn van experimenteel en alternatief. (C – 21)

Focus op de woningmarkt meer naar kleinere gezinswoningen voor eenpersoonshuishoudingen of gezinnen met minimum inkomen die levensloopbestendig zijn. Zo veel mogelijk door vernieuwing bestaande woningvoorraad. (E – 17, 18)

Focus voor nieuwe ontwikkeling is op het behoud van de bestaande inwoners. (F – 14)

Effectief beleidsvoering door kwantitatief te krimpen in voorzieningen waarbij de kwaliteit van de leefbaarheid blijft gewaarborgd door de toegenomen mobiliteit. (G – 13, 18)

PREVENTIE

Nieuwe politieke benadering van samenwerking door een nieuwe onderscheid tussen gemeenschappelijk belang en individuele diversiteit. (K – 13)

Shared-space: door nieuw stedenbouwkundig orderingsbeleid nieuwe interactie op straatniveau creëren om sociale en economische ontwikkeling te laten ontwikkelen (N – 14, 15, 16)

Zorgvuldige sloopbeleid voor het creëren van nieuwe binnenstedelijke ontwikkelingen voor behoud van de schaarse resterende sporen van de historische identiteit van Drachten. (N – 15)

Aanvaarroute voor de binnenvaart moet worden losgekoppeld van de watersportgebieden geleden ten oosten van Drachten. (O – 19)

Toerisme – watersport in specifiek – kan niet worden gezien als een rendabele nieuwe economische sector voor Drachten. Het moet gezien worden als een verrijking en toevoeging voor de overige aspecten. (P – 20)

Het Berenat project voorziet in waterberging ten behoeve van de klimaatverandering. Drainage kan doormiddel van het herstellen van het kanalen en wijken structuur. Een doorgaande vaarverbinding naar Groningen en Assen voor de watersport toerisme en de herstructurering van bestaande woonwijken kunnen hier een voordeel mee hebben. (P – 21)

STRENGTHS

- A. Bereikbaarheid: centraal en goede bereikbaarheid over bestaande infrastructuur
- B. Bereikbaarheid: regionaal openbaar vervoer netwerk
- C. Sociale samenleving: dynamisch en ondernemende mentaliteit
- D. Sociale samenleving: mienskip
- E. Wonen: gevarieerd woningaanbod
- F. Educatie: goede onderwijsinstellingen voor aanwas nieuwe (arbeids)beroepsbevolking
- G. Bestuur: kwalitatief goed aanbod van publieke voorzieningen
- H. Cultuur: Fryslân Culturele Hoofdstad 2018
- I. Recreatie: ruim recreatief aanbod, seizoensgebonden
- J. Sport: sterke maatschappelijke functie van voetbalclubs

WEAKNESSES

- K. Infrastructuur: geografische versplintering van de verzorgingsregio
- L. Werkgelegenheid: hoge werkloosheid
- M. Werkgelegenheid: zwakke bestaande economie
- N. Stedelijke ruimtelijk beleid: negatieve gevolgen van moderne stedenbouw
- O. Toerisme: onaantrekkelijke entree van Drachten voor watersporters
- P. Toerisme: doodlopende Drachtstervaart
- Q. Infrastructuur: geen bovenregionaal openbaar vervoer, indien wel dan alleen personenvervoer
- R. Sport: Olympisch wedstrijd zwembad is gedateerd
- S. Recreatie: horeca is als cluster slecht gepositioneerd aan uiteinde van centrum
- T. Infrastructuur: interne bereikbaarheid verslechterd door ontwikkelingen buiten het dorp
- U. Wonen: geen bijzondere aantrekkingskracht voor inwoners

CONCLUSIE

De S.W.O.T. matrix en de reflectie met het huidige ruimtelijk beleid geven aan dat de situatie van Drachten zowel gunstige als ongunstige ontwikkelingen kent. De opstelling van dit gedeelte is breed en daarbij zijn de eindbevindingen van dit onderdeel samengevat in drie thema's. De thema's zijn gekozen door een selectie te maken van actoren die relevant zijn met betrekking tot de ontwerpvrage: *Hoe kan Drachten in ruimtelijk-economisch perspectief participeren tegen de gevolgen van zachte krimp door herstructurering van het bedrijventerrein De Haven?* De drie thema's zullen in de loop van de scriptie terugkomen. In het volgende gedeelte wordt per thema een toekomstige trend geschetst in relatie tot de situatie van Drachten. De eindbevindingen van de huidige en de toekomstige trends worden in het hoofdstuk 'En, wat nu!?' (p. 78) vertaald naar concrete randvoorwaarden tot het komen van een ontwerp. Met deze aanpak wordt getracht om integratie te zoeken met het huidige ruimtelijk-economisch beleid van de Gemeente Smallingerland en Provincie Fryslân.

DRACHTEN ALS VERZORGINGSKERN IN EEN KRIMPREGIO

Het bestaande beleid investeert intensief om de bestaande voorzieningen en de bereikbaarheid van Drachten op een kwalitatief hoog niveau te houden. Deze ontwikkelingen zijn voornamelijk de sterke punten van de S.W.O.T. matrix. Bij sommige projecten en wensen van de overheidsinstellingen kan worden afgevraagd of de focus niet beter verschoven kan worden. Voorbeelden zijn: het plan voor transferia voor het openbaar vervoer en het aantrekken van een HBO onderwijsinstelling in Drachten. Deze projecten staan echter buiten de afbakening van dit project.

De investeringen die de Strategische Samenwerkingsagenda doet in kader van bereikbaarheid (fig. 3.12) zijn gefocust op het opwaarderen van de bestaande infrastructuur. De verschillende rotondes in de hoofdonsluitingsas Noorder- en Zuiderhogeweg worden opgewaardeerd tot tubro-rotondes en de kruising met de Gauke Boelensstraat wordt een ongelijkvloerse kruising. Een alternatief is om het aantal kruisingen in de Noorder- en Zuiderhogeweg te verminderen door betere interne doorgaande verkeerstromen tussen oost en west te krijgen. Een alternatieve noord-zuid ontsluitingsroute aan de westzijde van het dorp zal de druk op de Noorder- en Zuiderhogeweg ook afnemen. Het regionale verkeer kan zich dan beter langs de Noorder- en Zuiderhogeweg Drachten in en uitstromen. De druk van het regionale verkeer naar Drachten zal in de toekomst door de bevolkingskrimp alleen maar toenemen. De regio zal steeds meer een beroep moeten doen op de voorzieningen die in Drachten wel behouden blijven.

De stagnatie van de bevolkingsgroei van Drachten heeft ook effect op de manier hoe de groei van de stedelijke omvang wordt omgegaan. De tijdsperiode van het ontwikkelen van grootschalige uitbreidingswijken is voorbij. De recente uitbreidingswijken – Drachtstervaart, dorpsuitbreiding Boornbergum en Vrijburg – worden nu geplaagd met stagnatie door de overprogrammering ten opzichte van de daadwerkelijke vraag. De focus zal in de toekomst meer komen te liggen in kleinschalige stedelijke inbreiding en herstructurering van ongebruikte binnenstedelijke ruimte. Dit is een landelijke trend die bekend staat als de 'Ladder Duurzame Verstedelijking' (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Dit is een ruimtelijke ordeningsinstrument waarmee het Rijk de vraaggerichte ruimtelijke programmering wil bevorderen en overprogrammering wil voorkomen. De Ladder methodiek voorkomt ook verdere afname van weilanden. Dit komt ten gunste naar de toenemende economische belang van landbouwgrond door de afschaffing van de melkquotum.

SOCIO-ECONOMISCHE TRANSITIE

De S.W.O.T. analyse bracht het thema werkgelegenheid naar voren als het meeste problematisch waarin aanvullend ruimtelijk beleid wenselijk is. Er is een groeiende werkloosheid door de recente economische crisis en de gevolgen van de zachte krimp. De werkloosheid heerst voornamelijk in de sectoren die het sterkst vertegenwoordigd zijn in Drachten en het omliggende verzorgingsregio. Toch bestaat er een lokale grote ondernemende mentaliteit dat zich o.a. uit in een forse toename van zelfstandige ondernemers (fig. 4.05). De huidige stedelijke morfologie biedt nauwelijks ruimte voor

deze kleinschalige vorm van ondernemingen omdat het voornamelijk is gericht op middelmatige en grootschalige bedrijven. Ook is er nauwelijks ruimte aan huis om een bedrijf te beginnen of het wordt geblokkeerd door regelgeving vanuit het bestemmingsplan. Parallel staat op het bedrijventerrein De Haven bijna een kwart van de totale bedrijfsruimte leeg (fig. 3.09). Het aanbod voor bedrijfslocaties correspondeert niet meer met de vraag. Het volgende gedeelte wordt verder op de trends van de socio-economische transitie ingegaan (p. 68-71). De gemeente investeert momenteel vooral op de uitbreiding van de Innovatiecluster dat hoogopgeleid technisch personeel aantrekt. Toch is het belangrijk om de bestaande laag- en middelbare geschoolde beroepsbevolking in de maakindustrie te behouden voordat men verhuist naar andere regio's waar wel voldoende ontplooiingsmogelijkheden zijn. Hetzelfde geldt ook voor de toekomstige beroepsbevolking die momenteel wordt onderwezen in één van de onderwijsinstellingen van Drachten.

De logistieke bereikbaarheid moet zo gunstig mogelijk blijven om de vestigingslocatie voor de maakindustrie zo aantrekkelijk mogelijk te houden. De gemeente onderzoekt inmiddels naar een economische herbestemming voor het Vliegveld Drachten en valt ook buiten de afbakening van dit project. Het opwaarderen van de aanvaarroute voor de beroepsvaart is wel van een direct belang voor het project. De Strategische Samenwerkingsagenda heeft een budget vrijgemaakt voor verder onderzoek (fig. 3.12). In de S.W.O.T. analyse is naar voren gekomen dat er een alternatief tracé wenselijk is die zowel voor de beroepsvaart als de pleziervaart een gunstige aanvaarroute naar Drachten biedt.

DE DRACHTSTER IDENTITEIT

Het gevolg van het toepassen van De Functionele Stad principes voor de stedenbouwkundige uitbreidingen na 1950 is dat het karakteristieke Drachtster identiteit verloren is gegaan. Het dynamisch straatleven dat vroeger het straatbeeld bepaalde werd ontmanteld door voorzieningen in verschillende clusters buiten het centrum te plaatsen. In de samenleving heeft daardoor Drachten emotioneel een negatief imago gekregen terwijl het op het rationeel een hoog leefbaarheidsniveau heeft. Het benadrukken van cultuur(historie) en recreatie als verbindend element kan Drachten ook irrationeel een aantrekkelijke woon- en werkplaats houden. In de S.W.O.T. matrix worden hiervoor verschillende suggesties gedaan hoe dit met andere thema's gecombineerd zou kunnen worden. Waakzaamheid is dat er een nuchtere verwachting moet worden gesteld ten opzichte van toerisme. Het zal nooit als een economische hoofdsector van het dorp kunnen worden omdat er reeds andere toeristische centra in de verzorgingsregio hebben met elk eigenaardige kwaliteiten. Drachten zou vanuit zijn bestaande rol als verzorgingskern van de regio een sterkere faciliterende rol kunnen innemen met de versterking van de bestaande voorzieningen; winkels, slechtwee accommodaties en cultureel aanbod.

✓ TOEKOMST TRENDS

DRACHTEN ALS VERZORGINGSKERN IN EEN KRIMPREGIO

De prognose van de Nederlandse bevolkingsontwikkeling in de komende decennia (fig. 1.02) laat zien dat de Gemeente Smallerland een stabilisatie van de bevolkingsgroei kan verwachten. De omliggende verzorgingsregio zal een krimp tot 10% plaatsvinden. Demografische krimp als ruimtelijk thema wordt vaak geassocieerd met regio's zoals Noordoost-Groningen, Zuid-Limburg en Zeeuws-Vlaanderen. Krimp is breder een veel breder begrip als ruimtelijk thema. Hospers (2010) heeft een helder onderscheid in de veelzijdigheid van de definitie van krimp. Hij maakt onderscheidt tussen zgn. harde en zachte krimp. Met harde krimp is er sprake van demografische krimp. Zachte krimp is het proces dat vooraf harde krimp gaat en veel gemeen heeft met consequenties die ook bij harde krimp plaatsvinden. De leefbaarheid neemt kwalitatief af doordat de beroepsbevolking afneemt en ook minder werkgelegenheid is. Gevolg is dat publieke en commerciële voorzieningen met voortzetting worden bedreigt omdat het niet meer rendabel is terwijl wel een vraag blijft bestaan. Het is een vicieuze cirkel die kan leiden tot harde krimp. De toenemende vergrijzing van de bevolking speelt hierin ook een grote rol. Dit hoofdstuk gaat meer in op de andere kant van de bevolkingsonttrekking, namelijk de migratie van de beroepsbevolking. Deze bevolkingsgroep wordt gezien als de drager van de voorzieningen die direct een bijdrage kunnen leveren om de leefbaarheid rendabel te houden. In dit hoofdstuk worden de consequenties van het zachte krimpproces in een verzorgingsregio benoemd en hoe een verzorgingskern hierop kan inspelen. Aan de hand van bestaande voorbeelden uit andere krimpregio's worden goede en slechte gevolgen van reeds uitgevoerd beleid toegelicht. Afsluiting is een korte samenvatting van aanbevelingen. Deze aanbevelingen zullen worden meegenomen in de vertaling naar concrete randvoorwaarden tot het komen van een ontwerp.

GEVOLGEN VAN ZACHTE KRIMP

De leefbaarheid van Drachten staat onderdruk door diverse factoren. De bezuinigingen van de overheid en de gevolgen van de recente economische crisis hebben Noord-Nederland hard geraakt en zullen het ruimtelijk-economisch beleid blijvend veranderen. Noord-Nederland is sinds de Wederopbouwperiode afhankelijk geworden van de overheid als voornaamste werkgever. In de ruimtelijke nota's werden de belangrijkste economische ontwikkelingen in het westen en midden van het land geconcentreerd. Noord-Nederland kreeg baad bij de decentrale vestigingsbeleid van de Rijksoverheid. De Belastingdienst, het gevangeniswezen en het leger werden de grote werkgevers in het noorden waarvan diverse toeleveranciers afhankelijk van werden. Het gevolg van de bezuinigingen door het kabinet Rutte is dat veel overheidsinstellingen sluiten of gecentraliseerd worden in de Randstad. Dit betekent een afname van werkgelegenheid voor de specifieke ambtenaren beroepen, maar ook voor toeleveranciers, middenstand en publieke voorzieningen die voor een groot deel van hun bestaan afhankelijk was van de rijksdiensten. In Drachten is de Belastingdienst, Gezondheidsdienst voor Dieren en de Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO) reeds vertrokken.

De kwetsbaarheid dat de regionale economie afhankelijk is van enkele grote werkgevers is in het recente verleden al opgemerkt. In de historische ontwikkeling van Drachten lag tijdens moderniteit 'Philips-isme' de nadruk dat er steeds grotere werkgevers kwamen. In de periode na 1973 – de Oliecrisis – is het werkgeversaantal meer divers geworden. De dominantie van de enkele grote werkgevers is afgenomen door de groei van het aantal werkgevers met een middelbare bedrijfsomvang. De (semi-) overheidsdienstverlening was na 1973 wel gegroeid. Momenteel is er dan ook een transitie gaande dat de laatste dominante werkgever verdwijnt en de kans biedt om de arbeidsmarkt veerkrachtiger te maken door een toenemende diversiteit en grotere mate van afhankelijkheid van externe economische ontwikkelingen.

Momenteel is het overgrote deel van de lokale werkgevers ketens van landelijke bedrijven, vooral in de middenstand. Door de recente economische crisis zijn deze landelijke ketens meer genoodzaakt om de minder rendabele vestigingen te sluiten. Overgebleven vestigingen moeten dan een grotere afzetmarkt bedienen. In het centrum van Drachten vindt nu een leegloop plaats van landelijke ketens omdat zij zich liever in Leeuwarden of Groningen willen concentreren. Deze steden hebben in Noord-Nederland hiërarchisch een hogere verzorgingsfunctie desondanks de gunstige geografische positie van Drachten. Ook speelt een uitsluitende concentratie van verkoop via internet een rol in de afname van winkels. Deze trend maakt dat het centrum van Drachten – dat uitsluitend uit winkelgebied bestaat – in een negatieve vicieuze cirkel zit. Het is kwetsbaar om een rendabel en gezond aanbod aan te blijven bieden voor de bevolking waar inkopen kunnen gedaan en dat ook als een sociaal centrum werkt voor het dorp en de verzorgingsregio.

MOBILITEIT

Door schaalvergroting en toename van de vergrijping verdwijnen steeds meer voorzieningen in de plattelandskernen. Dit proces versterkt de positie van de grotere verzorgingskernen voor de regio. Deze trend dwingt om anders te kijken naar de schaalniveau's waarop voorzieningen in de toekomst rendabel kunnen functioneren. In de definitie van de verzorgingskern is in de algemene inleiding de Centrale Plaatsen Theorie van Christaller aangehaald (Baskin, 1966). Deze theorie is representatief voor hoe de hiërarchie tussen verzorgingskernen in de afgelopen eeuw functioneerde. Hall (1999) heeft de Centrale Plaatsen Theorie vertaald naar de huidige context (fig. 4.02). Hij stelt dat de kleinste twee niveaus van verzorgingskernen niet meer van toepassing zijn en de historische taken van deze voorzieningenniveaus zijn overgenomen door het derde niveau. Er treed een steeds meer groeiende afhankelijkheid op tussen de verzorgingskern en de omliggende regio. In de regio's waar momenteel harde krimp plaatsvindt zijn de plaatsen die onder de eerste drie niveaus vallen bijzonder kwetsbaar voor het behoud van de voorzieningen. In de toekomst zal door voortzetting van de demografische krimp het behoud van een aanvaardbaar niveau van leefbaarheid in de regio vooral van betekenis zijn voor de verzorgingskern van het hoogste niveau. Dit resulteert ook in een toenemende afhankelijkheid in mobiliteit. Het is natuurlijk nobel om te strijden voor het behoud van zo veel mogelijke kleinschalige voorzieningen in de kleinere dorpskernen. Wat hier vaak gebeurt is het zgn. 'kerktoren denken', dat uitsluitend naar het behoud van de leefbaarheid van één dorp wordt gekeken terwijl de problematiek ook bij de omliggende dorpen speelt. Een regionale aanpak zal in de praktijk effectiever resultaat opleveren. In de situatie van Drachten en de Friese Wouden heeft de mobiliteit al een relatief gunstig effect op de leefbaarheid en de toegankelijkheid van het platteland op de voorzieningen in de bebouwde kom omdat de reisafstand op een aanvaardbaar niveau blijft door de aanleg van de Centrale As (N356) en de verdubbeling van de Opperhauptmare (N381). De knelpunt in mobiliteit zit hem nu voornamelijk in de interne ontsluiting rondom de Noorder- en Zuiderhogeweg (zie conclusie van het gelijknamige onderwerp op p.60).

STILLE BRAINDRAIN

Een afname van werkgelegenheid is één van de voornaamste oorzaken van het zachte krimpproces in de Friese Wouden. In de S.W.O.T. analyse (punt F op p.45) geeft aan dat Drachten een goede basis vormt voor de aanwas van kwalitatief geschoolde beroepsbevolking in de bestaande sterke economische sectoren (fig. 3.04). Toch is de werkloosheid in deze sectoren het hoogst door veel faillissementen die hebben plaatsgevonden (fig. 3.05). Het gevaar is dat de jonge beroepsbevolking wegtrekt om elders wel een geschikte baan te vinden. Dit effect wordt ook wel de 'stille braindrain' genoemd (Hospers, 2010). De migratie altijd het sterk geweest onder de hoogopgeleide jonge beroepsbevolking. Momenteel geldt is dit ook steeds meer van toepassing op de midden en lager opgeleide beroepsbevolking. Drachten kent van oudsher een sterke maakindustrie die werkgelegenheid biedt aan midden en lager opgeleide beroepsbevolking. Met het uitblijven van nieuwe economische impuls zal de terugloop van werkgelegenheid steeds meer effect hebben op het aanbod van andere voorzieningen. Het niveau van leefbaarheid zal dan kwalitatief afnemen. In de geraadpleegde beleidstukken van de gemeente en provincie zou deze vicieuze cirkel doorbroken worden door de aanleg van de Zuiderzeelijn en de economische voorspoed dat het met zich mee zou brengen (zie 'Bereikbaarheid' op p.53). Deze spoorlijn komt er niet en daarmee is ook de gehoopte

doorbraak voor economische groei verdwenen.

De Gemeente Smallingerland richt nu voornamelijk op de versterking van de Innovatiecluster Drachten. Dit zijn negen hightech bedrijven in de maakindustrie die zeer vooruitstrevend zijn op het gebied van innovatie. Bekende voorbeelden zijn: de research and design afdeling van Philips, Neopost en Vitalis. De Strategische Samenwerkingsagenda (Provinsje Fryslân, 2013) vermeldt dat één-derde van alle investeringen op het gebied hightech kennisontwikkeling in Drachten plaatsvindt. De Innovatiecluster Drachten telt nu 3000 directe arbeidsplaatsen die voornamelijk in het hogeropgeleide technisch segment liggen met uiteenlopende specialisaties. Een meerderheid van de werknemers is dus van buiten de regio aangetrokken. De Innovatiecluster Drachten kan als een succesverhaal gezien worden omdat het ook nieuwe bedrijven aantrekt. Dit is een strategie die ook elders is toegepast, al dan niet met een positief resultaat, bijvoorbeeld: Parkstad, Zuid-Limburg en De Blauwe Stad nabij Winschoten. Ondanks deze ontwikkelingen blijft de meerderheid van de beroepsbevolking onvoorzien met nieuwe ontplooiingsmogelijkheden. Ook hebben de nieuwkomers vaak geen affiniteit met de omgeving en zullen zij niet met een lange termijn perspectief investeren voor hun verblijf in Drachten en de Friese Wouden.

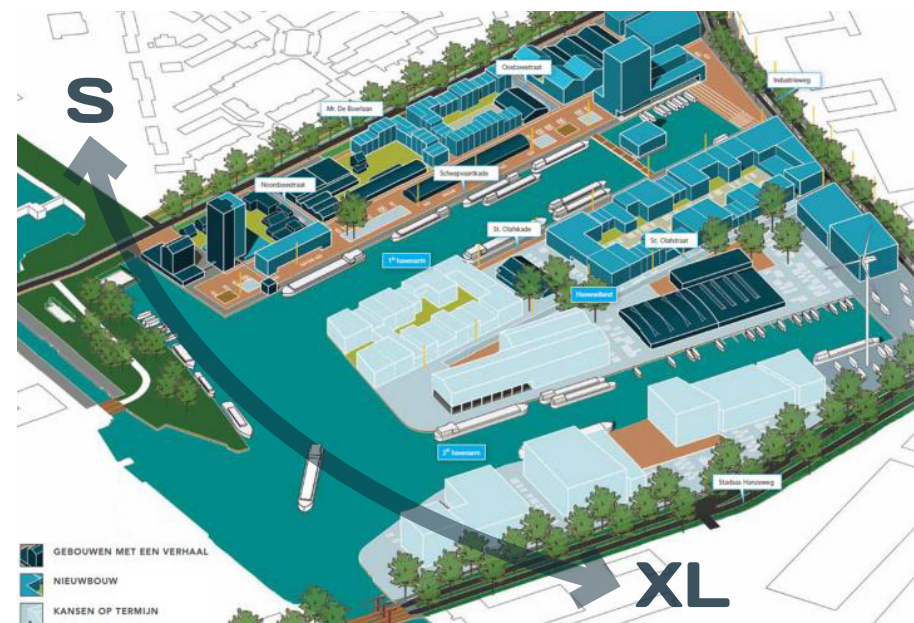


Fig. 4.03 – Masterplan Havenkwartier in Deventer (Gemeente Deventer, 2010)

LESSEN VAN DE BLAUWE STAD

De Blauwe Stad nabij Winschoten was een nieuw landschappelijk plan waarin 1.000 woningen gebouwd zouden worden rondom kunstmatig aangelegde Oldambtmeer. Het aantrekken van rijke hoogopgeleide mensen uit de Randstad was het idee om de leefbaarheid in de krimpregio in een zekere mate te garanderen. Helaas bleef de belangstelling van de potentiële doelgroep sterk achter en zijn de plannen voor een groot deel afgeschaft. De fout die met de Blauwe Stad is gemaakt is dat er geen ruimtelijk-economisch aantrekkingsmechanisme voor de doelgroep was, zoals werkgelegenheid of herkomst. De reistijd tot deze voorzieningen waren vanuit Noordoost-Groningen te lang voor forensenverkeer wat gemiddeld aanvaardbaar is. Versterking van de Innovatiecluster van Drachten is een betere strategie als men wilt focussen op het aantrekken van hogeropgeleiden van buitenaf. Een monotone focus op het aantrekken van een doelgroep van buitenaf draagt echter niet bij om de bestaande bevolking van Drachten en verzorgingsregio te behouden. Tot het komen van een veelzijdige samenleving moet een bredere focus worden gelegd in de transformatie van de monotone samenlevingsopbouw.

AANBEVELINGEN

Krimp – hard of zacht – wordt vaak als een negatief effect beschouwd. Ook kan het als een signaal worden gezien om een transformatie in het ruimtelijk-economisch beleid door te voeren. De initiatieven die tegen krimp worden genomen zijn vaak gebaseerd op een vrees voor verlies van bestaande kwaliteiten. Ook wordt er uitsluitend gedacht dat nieuwe kwaliteiten van buitenaf aangetrokken moeten worden. Er wordt zelden gekeken naar hoe bestaande kwaliteiten vanuit zichzelf kunnen transformeren en innoveren naar de nieuwe werkelijkheid. De Gemeente Smallerland doet zijn best om de bestaande leefbaarheidskwaliteit te behouden door opwaardering van de bestaande voorzieningen. Momenteel zijn vrijwel alle voorzieningen opgewaardeerd of zijn ze momenteel onder de schop (zie p.57). De uitbreiding van de Innovatiecluster is een positieve trend, maar voor behoud van de werkgelegenheid van de grootste beroepsbevolking is dit afdoende. Voor behoud van de laag en middel geschoolde technische beroepsbevolking moet worden gekeken naar een nieuwe vormen van bedrijfsontwikkeling voor dit segment die lokaal – en regionaal – nieuwe economische ontwikkeling kan genereren.

Verzorgingskernniveau volgens Christaller	Verzorgingskernniveau volgens Hall	Verzorgingsgebied [km radius]	Min. inwonersaantal verzorgingskern	Min. inwonersaantal verzorgingsgebied	Voorbeeld verzorgingskernen in de Friese Wouden	Voorbeelden van voorzieningen (volgens auteur)
Marktort	[n.v.t.]	4,00	1.000	3.500	Veenhoop, Houtigehage	Hooguit een kerk of een horeca voorziening, belbus voorziening
Amtort	[n.v.t.]	6,90	2.000	11.000	Opeinde, Boornbergum	Een basisschool en sporadisch kleinschalige bedrijvigheid, voetbalclub, bushalte buiten de dorpskern
Kreisstadt	Kreisstadt	12,00	4.000	35.000	Ureterp, Rottevalle	Meerdere basisscholen, buurt supermarkt, sporthal, bushalte in de dorpskern
Bezirkstadt	Bezirkstadt	20,70	10.000	100.000	Gorredijk, Oosterwolde	Eén voortgezet onderwijs school, redelijke middenstand en regionaal georiënteerde bedrijvigheid, overdekt zwembad, stoptrein station
Gaustadt	Gaustadt	36,00	30.000	350.000	Drachten	Meerdere voortgezet onderwijsinstellingen, speciaal onderwijs, beroepsonderwijs, schouwburg, middenstand met meeste landelijke ketens (Hema, C&A), landelijk opererende bedrijvigheid, intercity station
Provinzstadt	Provinzstadt	62,10	100.000	1.000.000	Leeuwarden	Hoger beroepsonderwijs, grote evenementenhal, betaald voetbalclub, topsportlocatie, dienstensector, grootschalige retailketens (V&D en Mediamarkt)
Landstadt	Landstadt	108,00	500.000	3.500.000	Groningen	Universiteit, landelijke overheidsdienstverlening, rijk cultureel aanbod, gerenommeerd theater, groot middenstand aanbod en grote retail (Ikea).
[n.v.t.]	Semi-globale stad	183,60	1.000.000	10.000.000	Amsterdam	Meerdere universiteiten, internationale luchthaven, politiek centrum, internationaal georiënteerde bedrijven en winkelketens.
[n.v.t.]	Globale stad	312,00	5.000.000	35.000.000	Londen, Berlijn	

Fig. 4.02 – Overzicht van de verzorgingskernniveau's van het Centrale Plaatsen Theorie (Baskin, 1966) met de modernisering (Hall, 1999) en een vertaling naar de situatie van Drachten en de Friese Wouden regio.

SOCIO-ECONOMISCHE TRANSITIE

In de afgelopen jaren is de werkgelegenheid in Noord-Nederland gestagneerd en de werkloosheidscijfers zijn toegenomen. Leegstand en verloederding van bedrijfsgebouwen en winkels wordt momenteel een steeds groter ruimtelijke probleem. In de huidige analyse (zie p.60) is naar voren gekomen wat voor gevolgen heeft in Drachten. De ontwikkelingen vanuit de Innovatiecluster Drachten geven weliswaar een nieuwe impuls aan de economische ontwikkelingen maar dit is afdoende voor de grotere problematiek van de bestaande economie en arbeidsmarkt. Op het bedrijventerrein De Haven staat 30% van de totale bruto vloeroppervlakte leeg en 52% van het totale grondoppervlakte is aangemerkt als verloederd (Stec Groep, 2010). Deze cijfers komen uit 2009 en in de tussentijd is het er niet beter op geworden. Deze cijfers geven aan dat het een serieus probleem is en er is nog geen aandacht om de negatieve spiraal te stoppen. Een toenemende leegstand en verloederding van de omgeving heeft namelijk ook negatieve gevolgen voor de resterende – vaak goed functionerende – bedrijven. Zij zien hun omzet dalen door de toenemende negatieve imago van hun vestigingslocatie. De dalende grondprijs maakt het minder eenvoudig voor een bedrijf om naar een gunstigere locatie te verhuizen. Verslechtering van de werkomgeving heeft ook invloed op de werkgelegenheid en de totale sociale structuur van het dorp en de verzorgingsregio.

In dit hoofdstuk worden de consequenties geschetst voor een toekomstige ruimtelijke invulling van een bedrijventerrein De Haven aan de hand van een algemene visie over de veranderingen die nu spelen op socio-economisch vlak en statistische trends.

PYRAMIDES AND PANCAKES

Drachten is ruimtelijk monofunctioneel ingericht als een woon- en werkplaats. Dit heeft zich zo ontwikkeld vanaf 1950 toen Philips zich in Drachten vestigden. Het concern ontpopte het zich in de daaropvolgende decennia als de grootste werkgever van Drachten en de Friese Wouden. Philips was de katalysator die het dorp in een snel tempo liet moderniseren naar een nieuwe moderniteit (zie p.26-31). In deze moderniteit transformeerde de dominantie van het zelfstandige en kleine ondernemerschap naar de samenleving waar de meerderheid uit werknemers bestond. De hele samenleving van het dorp werd (in)direct afhankelijk van enkele grote werkgevers. Deze trend begon al in de industrialisatie moderniteit met de Leerlooierij en Schorsmalerij. Dit bedrijf was opgericht in 1853 en was eerste bedrijf in Drachten dat tientallen werknemers had. In 1913 vestigde de NTM zijn hoofdwerkplaats in Drachten dat werkgelegenheid voor een honderdtal werknemers bood. De dominantie van elke grote werkgevers werd minder na de Oliecrisis in 1973. Het gevolg was dat de werkgelegenheid van Drachten steeds meer werd aangeboden door meerder werkgevers van middelbare omvang. De recente kredietcrisis heeft voor een sterke golf van faillissementen gezorgd binnen de regio. De bouwsector is het zwaarste getroffen omdat de meeste grotere aannemersbedrijven failliet gingen. Dit was de sector met die het meeste werkgelegenheid bood in de regio op de gezondheidszorg na. Dit verklaart mede het grote aandeel van grotere bedrijfsgebouwen die structureel leegstaan op het bedrijventerrein De Haven (fig. 3.09). Statistieken over de recente ontwikkelingen op het gebied van de bedrijfsomvang (fig. 4.06) laat zien dat de categorie van grote bedrijven stagneert ten opzichte van een forse toename van zelfstandige ondernemers zonder personeel (ZZP). Dezelfde grafiek laat ook een trend zien met de toename van kleine bedrijven die uitsluitend door deeltijdsfuncties gerund worden. De mensen achter deze trend zijn vaak ook nog werknemer bij een andere werkgever die voor hunzelf een eigen bedrijf starten. De verwachting is dat een groot deel van deze starters op ten duur hun onderneming vitaal genoeg hebben ontwikkeld zodat het een toereikend inkomen kan genereren voor een voltijdsfunctie. De huidige trend is dat het aanbod van werkgelegenheid steeds meer divers wordt. De samenleving wordt daarmee ook meer ondernemender door afname van het dominante aandeel van werknemers.

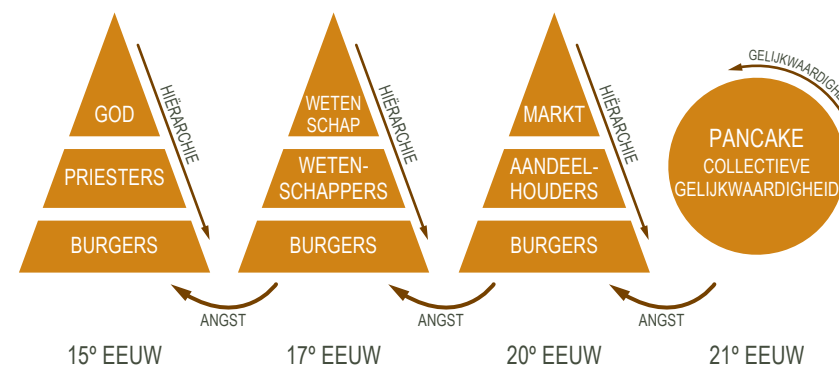


Fig. 4.04 – Het huidige hiërarchisch 'pyramide' en het beoogde 'pancakes-model' (Green, 2010)

Philips was voorheen grootste werkgever van Drachten en heeft deze trend ook opmerkt en omarmd. Dit is opzicht opmerkelijk omdat het ook als een bedreiging kan worden opgevat voor het voortbestaan van het mondiale bedrijf. Josephine Green – senior directeur van de Trends en Strategie afdeling van Philips – verwoordt deze trend als het ‘piramides naar pannenkoeken-model’ (Green, 2007). Zij bedoelt hiermee te zeggen dat het tijdperk dat de socio-economische maatschappij niet meer wordt bepaald door hiërarchie en winstbelang maar dat het naar een model evolueert dat functioneert in een cyclus verband op basis van gelijkwaardigheid. Winst en groei wordt dan niet meer in geld of met het bruto nationaalproduct uitgedrukt maar meer met immateriële zaken als gezondheid, levenskwaliteit en geluk. Deze transformatie is gebaseerd op de trends die nu zichtbaar zijn op het gebied van werkgelegenheid, toepassing van communicatieve technologie en de bewustwording rondom duurzaamheid. Nu volgt een korte samenvatting van Green’s betoog op deze drie gebieden.

De huidige socio-economische maatschappij is gebaseerd op massaproductie, -distributie en -consumptie. Het was in de 19^e en 20^e eeuw ontwikkeld als oplossing voor de toenmalige grootschalige problemen. Om dit op grote schaal in goede banen te leiden is er een managementtaal ontwikkeld met termen als: planning, budgetteren, meten, evaluatie, organisatie, structureren en controlling. Green stelt dat het kapitalistisch systeem veroorzaakt heeft dat de maatschappij beland is in een cyclus dat streeft naar een constante toename van het bruto nationaalproduct. Het kapitalisme zorgt steeds voor dat de ene kortstondige winstbejag wordt opgevolgd door een andere die allemaal schaarste als uitgangspunt hebben. De competitie in dit proces probeert steeds vanuit schaarste winst te halen wat altijd ten koste zal gaan met het verlies van een andere. Het Darwinisme ondersteund deze cyclus met de filosofie van de ‘overlevering van de fitsten’.

Green stelt dat de westerse maatschappij door het piramidesysteem het geloof in zijn eigen subjectiviteit heeft verloren omdat we onze levens voor werkgevers en andere stakeholders inzetten dan dat we met deze stakeholders samenleven. De communicatieve technologie van internet en media helpt volgens Green om weer die eigen subjectiviteit terug te krijgen. Internet wordt nu al als een primaire levensbehoefte gezien terwijl het nog relatief kort bestaat. Voordat er internet waren de grenzen van ruimtelijke minimum en maximum afzetmarkten van verzorgingskernen uitsluitend bepaald op basis van mobiliteit. Het Centrale Plaatsen Theorie van Christaller was een middel om de massaproductie, -distributie en -consumptie op een efficiënte en overzichtelijke wijze over het land te spreiden. Internet heeft inmiddels deze grenzen vervaagd. Online dienstverlening, winkelen, Marktplaats en uitruilen of samen kopen van goederen brengt een nieuwe werkelijkheid dat nu naast de bestaande fysieke winkels in het dorpscentrum zijn bestaansrecht zoekt. De criteria voor de vestigingslocatie van een onderneming zijn door deze ontwikkeling veranderd. De locatiekeuze lijkt steeds meer irrelevant te worden. Door 3D printen en gratis aanbod van kennis op internet zal iedere mens waar ook op de aarde op een gelijkwaardige manier toegang heeft tot kennis. Het stelt ook iedereen in staat om zelf te beslissen hoe men deel wilt nemen aan samenleving en minder indirect forceert kan worden door de grotere spelers van de markt.

De laatste trendsontwikkeling die Green aanhaalt hebben betrekking op verduurzaming. Zij baseert zicht voor het algemeen op een bewustwording van onderlinge relaties; sociaal tussen mensen en het verbruik van natuurlijke (fossiele) bronnen door de mens. Uitwerkingen van deze bewustwording

zijn onder andere: minder consumptie door urban farming, gebruik van duurzame energie en het terugdringen van het gebruik van niet-biologisch afbreekbare materialen. De participatie samenleving kan als een nieuw voorbeeld genoemd worden in deze vorm van het verduurzamingsproces. Het begrip werd tijdens Prinsjesdag 2013 geïntroduceerd. Het representeert zich in een minder actieve rol van de overheid in de samenleving zodat meer ruimte wordt gegeven voor de individuele subjectiviteit van mensen in de samenleving. Green gaat een stap verder met de bewering dat het tot een collectieve cyclus van gelijkwaardigheid – het zogenoemde ‘pannenkoek-model’ – zal evalueren. Toch zien wij nu dat deze aanleiding de kloof tussen arm en rijk vergroot. Sociale collectiviteit en mobiliteit zullen volgens Green hierin steeds meer waarde brengen. Vaak wordt gevreesd dat technologische ontwikkelingen ten kosten gaat van de sociale samenleving. De keerzijde is dat het ons ook nieuwe sociale uitdagingen biedt om – bijvoorbeeld – de levenskwaliteit optimaal mogelijk te houden wanneer we langer leven. Wij moeten steeds vaker leren omgaan met een ziekte op een steeds langere termijn dan dat we eraan overlijden.

Historisch gezien is er altijd angst voor een transitie naar een nieuwe vorm van een socio-economische structuur. Dit wordt vaak gekweekt door de groep die hoog in de middelste zone van de piramides zijn gepositioneerd en macht dreigen te verliezen (fig. 4.04). In de huidige piramide zijn dit de aandeelhouders, grote bedrijven en financiële instellingen. In tijden van crisis zijn deze grote bedrijven het meest kwetsbaar en hebben vanuit hun centrale positie in het systeem directe invloed op de stabiliteit van het hele systeem. Het zgn. ‘pannenkoek-model’ is een veerkrachtiger systeem omdat de groter wordende groep zelfstandige ondernemers niet in een hiërarchisch verband afhankelijk zijn. Zij kunnen zich hierdoor gemakkelijker aanpassen aan de omstandigheden. Het ideaal is dat er geen marktleiders zijn maar elke ondernemer onderdeel is van een groter collectief complex netwerk. Dit vergt een verandering in de denkbeeld en handelen binnen de westerse cultuur. Begrippen zoals innovatie, uitdaging, verbeeldingskracht, beleving en leren krijgen een nieuwe betekenis.

VERANDERING IN BEDRIJFSVESTIGINGSVOORKEUREN

Een ruimtelijke vertaalslag naar de socio-economische transitie kan worden gedestilleerd uit de huidige trends in de vestigingscriteria van de culturele en creatieve economische sector (Romein, 2014). De culturele en creatieve sector het meest vooruitstrevend op het gebied van het oppakken van ontwikkelingen op sociaal cultureel – en indirect ook op economisch – gebied. De afbakening van de beroepen die onder de culturele en creatieve economische sector valt is al zeer divers als de definitie van TNO (2010) wordt vergeleken met die van de British Council for Creative and Cultural Economy (2010). Het gaat hier voornamelijk ook om zelfstandige ondernemingen en kleine bedrijven met max. 50 werknemers.

Wensen en eisen voor een werkplek zijn voor elke zelfstandige ondernemer verschillend. Dit geldt niet alleen functie-specifiek maar ook vanuit hoe de huishoudensamenstelling is. De relatie tussen lokaal en globaal valt hierin op hoe het door internet is veranderd. De zakelijke afzetmarkt is door internet verschaald naar een mondiale schaal terwijl de private leefomgeving veel meer de lokale verbondenheid zoekt (Romein, 2014). In het algemeen zijn het kleinschalige qua ruimtelijke omvang. Deze behoefte komt niet overeen met het aanbod van grotere bedrijfsgebouwen op het

bedrijventerrein De Haven. Ook wijkt vestigingsvoorkeur anders. De symbolische waarde van het gebouw en de directe omgeving is nu net zo belangrijk als functionele factoren zoals bereikbaarheid en mogelijkheden voor uitbreiding op de bedrijfslocatie. De symbolische waarde van de vestigingslocatie uit zich voor de bedrijven doormiddel van de uitstraling en de centrale geografische en sociale positie van het bedrijf in de samenleving. Deze locaties zijn vaak bekender bij een groter groep van de hele lokale samenleving omdat het zich in het collectief gebied zoals een centrum bevindt. Binnen dit gebied kan men vaak ook beter gebruik maken van derde ontmoetingsplaatsen voor het houden van vergaderingen, zakelijke ontmoetingen of het uitwisselen van informatie in een café, op straat, bibliotheek of onderwijsinstelling. De trend is dan ook dat deze nieuwe vorm van kleinschalige bedrijvigheid zich meer op karakteristieke locaties vestigt, zoals in historische binnensteden of op herbestemmingslocaties van oude bedrijventerrein aan de rand van een stadscentrum. De monofunctionele indeling van het bedrijventerrein De Haven staakt haaks op deze behoeftes. De gewenste voorzieningen zijn niet in de directe omgeving aanwezig en zijn bovendien niet toegestaan. Buiten werktijden is op De Haven nauwelijks (auto)verkeer wat niet ten gunste is voor de gewenst bruisende sfeer.

Collectiviteit en coöperatie is vanuit het zakelijk oogpunt ook een belangrijke factor voor de vestigingslocatie van een bedrijf in de culturele en creatieve sector alsook voor zelfstandige ondernemers in andere economische sectoren. Een herkenbare fysieke vestigingslocatie zorgt ook voor een goede vindbaarheid en betrouwbaarheid naast dat dit op internet een pre is. De aanwezigheid van andere zelfstandige ondernemers in de buurt van de fysieke en sociale vestiging levert ook een bijdrage aan een zakelijk netwerk dat de nodige werkgelegenheid kan opleveren. Door deze netwerk kunnen nieuwe klanten met ondernemers gekoppeld worden. Opdrachten kunnen via deze netwerken ook aan elkaar uitbesteed worden en grotere opdrachten kunnen coöperatief worden uitgevoerd.

Het private uitgangspunt is ook een belangrijke veranderingen in de veranderingen van de bedrijfsvestigingsvoorkeuren van zelfstandige ondernemers. Uit onderzoek van de Kamer van Koophandel (2012, fig. 4.06) is gebleken dat er een grote behoefte is om de bedrijfsvestiging in een directe omgeving van het woonadres te hebben. Twee argumenten liggen hier ten grondslag. De eerste is dat uit financieel oogpunt voordeliger is om de werkplek in het eigen huis te vestigen dan bedrijfsruimte te huren. Het hier namelijk vaak om één persoon. De vastgoedmarkt voor bedrijfsruimte heeft hier bovendien nauwelijks aanbod in zoals op het bedrijventerrein De Haven. De andere reden is dat er een vervaging is tussen het sociale en zakelijke levensstijl. Een zelfstandige ondernemer is instaat om zijn eigen dagindeling te bepalen dan een werknemer. Tijdens reguliere werktijden is de zelfstandig ondernemer ook instaat om private zaken te doen ten behoeve van het gezin.

HAVENKWARTIER DEVENTER: EEN VERNIEUWDE WIJZE VAN VERKAVELING

Het Havenkwartier in Deventer is een herstructureringsopgave van een vervallen industriehaven door functiemenging van wonen en werken (Gemeente Deventer, 2010, zie ook fig. 4.03). Voorheen was de industriehaven van Deventer met een directe verbinding op de IJssel en het treinspoor. In de recente decennia nam verloedering de overhand. Momenteel wordt het gebied herontdekt door

zelfstandige ondernemers in de culturele en creatieve sector die op het braakliggend terrein tussen het historisch industrieel erfgoed een eigen woning annex bedrijfsgebouw willen bouwen. Het totale masterplan bestaat verder ook uit het renoveren en herbestemmen van het industrieel erfgoed voor deze nieuwe vorm van wonen en werken. De charme van de historische industriehaven en de gunstige ligging naast het historisch centrum van Deventer maakt het een ideale locatie voor de nieuwe doelgroep. Qua bereikbaarheid is het voor bedrijfsvestiging gunstiger omdat de parkeergelegenheid beter is voorzien dan in de binnenstad.

Hoe ziet dan deze nieuwe vorm van een bedrijventerrein met woningen eruit? De ondernemers van de culturele en creatieve sector zijn erg divers waardoor de wensen en eisen sterk uiteen lopen voor de fysieke bedrijfsruimte. De combinatie met gezinshuisvesting maakt het alleen maar complexer. Grootschalige projectontwikkeling past daarom niet bij het programma en particulier opdrachtgeverschap biedt hierin wel mogelijkheden. De gemeente krijgt weer een meer leidende rol als het gaat om de inrichting van de openbare ruimte en de integratie van het herstructureringsgebied met de omliggende stad. Binnen de bestaande regelgeving is het nog moeilijk om huisvesting te combineren met een bedrijventerrein. De Wet Geluidshinder en de Bedrijf Milieuzonering (VNG, 2009) zorgen voor een strikte functiescheiding tussen bedrijven en woon- en leefgebieden. Momenteel wordt er een beroep gedaan op de experimentele bouw capsule die een vrijheden stelt op de bestaande regelgeving met projecten waar wonen- en werken gecombineerd wordt. De regelgeving voor ruimtelijke invulling omtrent bedrijventerreinen zouden ook moeten worden aangepast. Binnen het Havenkwartier heeft men deze zonering opgelost door de milieuzonering van west naar oost op te laten lopen tussen de gebieden die gescheiden worden door de voormalige insteekhavens (fig. 4.03).

De flexibiliteit voor de invulling van de bouwkvavels zorgt voor een passend aanbod door de uiteenlopende individuele vraag. De verkavelingsstructuur is in traveeën opgedeeld. De traveeën zijn elk 1,20 meter breed en variëren in diepte door het desbetreffende bouwblok. Het systeem van traveeën biedt de vrijheid om een passende kaveloppervlakte samen te stellen binnen het toekomstige gesloten bouwblok. De rooilijnen en vaste bouwenvelop maatvoering waarborgen de eenheid tussen van het toekomstige bouwblok met de verschillende gebouwen. Het systeem heeft hiermee veel af van de bouwstructuur binnen de Amsterdamse Grachtengondel. Het beoogt toekomstig straatbeeld krijgt ook hier hoog stedelijk karakter en zal een continuering vormen met naastgelegen bestaande centrum.

AANBEVELINGEN

Het verkavelingssysteem dat is toegepast in het Havenkwartier in Deventer zou ook toegepast kunnen worden voor het herstructureren van een bedrijventerrein zoals De Haven. De grote leegstaande bedrijfsgebouwen kunnen gesloopt worden en de kavel kan vervolgens geherstructureerd worden doormiddel van kleinere kvavels. Het crieëert een aanbod voor de behoefte naar kleinschaligere woon- en bedrijfsvestiging. Het toepassen van een traveeënsysteem biedt voor elke ondernemer een geschikte bouwlocatie. Doormiddel van randvoorwaarden kunnen eisen worden gesteld aan de schaalverhouding aan de nieuwe bebouwing en hoe het zich zal integreren in de bestaande bebouwde omgeving.

Het bedrijventerrein De Haven heeft geen industrieel erfgoed of andere ruimtelijke elementen die het bedrijventerrein een specifieke aantrekkelijke karakter geven zoals het geval is bij het Havenkwartier in Deventer. Ook verschilt de aanwezigheid van de doelgroep. De culturele en creatieve sector heeft zich niet dominant in Drachten gevestigd maar in Leeuwarden en Groningen. Drachten is sterk in de maakindustrie en handel (fig. 3.04). Binnen de maakindustrie zijn de metaal en bouwsector dominant vertegenwoordigd waar ook de meeste zelfstandige ondernemers onder bevinden. De toename en potentie van zelfstandig ondernemers zit ook in deze sector als uitweg van de hoge werkloosheid en vele faillissementen tijdens de kredietcrisis (fig. 3.05). De vraag naar de specifieke bedrijfsruimte voor de zelfstandige ondernemer is hierbij in de vorm van een kantooromgeving aan huis of een grote werkplaats of stallingsruimte voor (bouw)materiaal. In tegenstelling tot de definitie van TNO voor de culturele en creatieve sector zal binnen deze 'creatieve' groep het voornamelijk gaan om 'het creëren, produceren en exploiteren van fysiek materiaal', in plaats van 'symbolisch' materiaal.

In het algemeen kan men concluderen dat de vraag naar bedrijfsvestiging is veranderd tot wat de Functionele Stad momenteel aanbiedt in Drachten. Deze ruimtelijke ordeningsprincipe heeft Drachten na 1950 doormiddel van de grootschalige uitbreidingen op een rationele manier in clusters verdeeld die elk uit een monotone functie bestaat (fig. 2.32). Nu is de wens dat dit proces wordt terug gedraaid tot gemengde milieu waarin wonen, werken en recreatie gecombineerd kan worden. Momenteel zijn alle bestaande ruimtelijke regelgeving en plannen gebaseerd op een monotone functiescheiding. De bestaande morfologie van de woonwijken bieden nu nauwelijks ruimte om een bedrijf aan huis in de passen binnen de bestaande structuur. De leegstandproblematiek op het bedrijventerrein De Haven biedt momenteel wel ruimte voor het toepassen van deze nieuwe – toch historische – gemengde milieu om de bestaande beroepsbevolking te behouden en nieuwe ontplooiingsmogelijkheden te bieden. In de toekomst kan dit een strategie worden voor de herstructurering en verduurzaming van de bestaande woningvoorraad in andere woonwijken.

Het zachte krimpproces speelt een rol met betrekking tot het combineren van detailhandel in het gemengde milieu. Zoals in het vorige hoofdstuk is behandeld, is de bestaande detailhandel in het centrum van Drachten kwetsbaar. De bestaande middenstand heeft meer profijt bij een versterking met nieuwe middenstand in de bestaande cluster dan dat er een verspreiding plaatsvindt door het dorp. Het zal de rol van het centrum als het kloppend economisch en sociaal hart waarborgen.

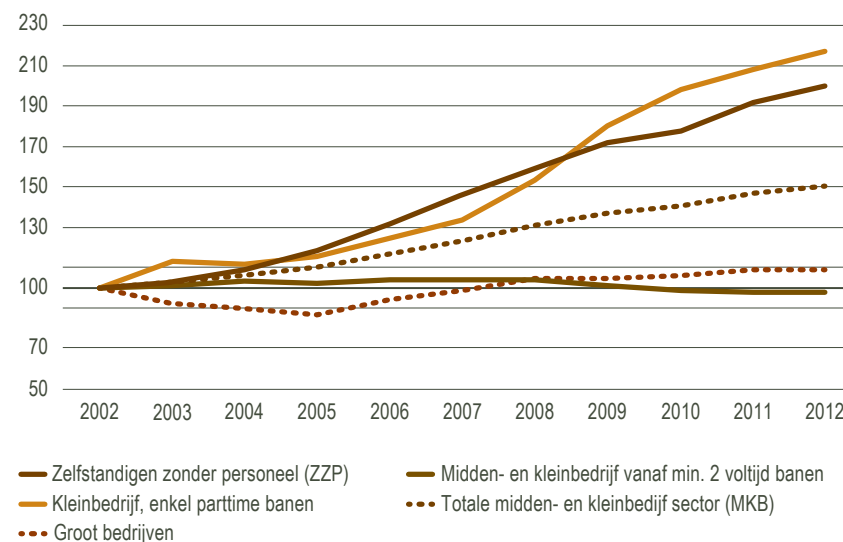


Fig. 4.05 – Ontwikkeling van bedrijfsomvang in de provincie Fryslân (Provinsje Fryslân, 2012, p.28)

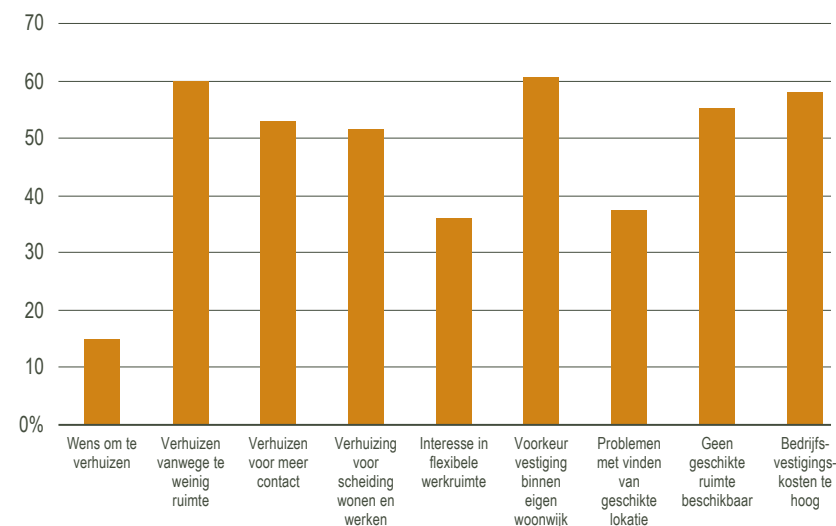


Fig. 4.06 – Huisvestingskosten van zelfstandigen zonder personeel (Kamer van Koophandel, 2012, p.6)

DRACHTSTER IDENTITEIT

In dit hoofdstuk wordt bekeken in hoeverre deze historische identiteit kan worden hersteld. Wat zijn de bouwstenen van een identiteit van een plaats, oftewel; wat betekent 'genius loci'? Kan zo maar een straatbeeld terug worden gebracht een bepaalde moment opname uit het verleden? Of wordt van een levend organisme als een dorp een statische vorm van een openluchtmuseum? Het doel van dit hoofdstuk is om een manier te komen hoe bewust kan worden omgegaan met het herstellen van de identiteit van een plaats.

Drachten heeft te kampen met een identiteitscrisis. Als men een gemiddelde Fries of noordeling vraagt wat hij vindt van Drachten dan zal dat negatief van toon zijn. Maar volgens een recent onderzoek wordt het leefklimaat in Drachten goed gewaardeerd. De argumenten die worden genoemd hebben vaak betrekking op de uitgebreide woningvoorraad, de diversiteit van de voorzieningen en dat beide factoren goed onderhouden worden (Oosterveen, 2011). Het negatieve imago van Drachten ligt in het gebrek aan een unieke identiteit van het dorp. Het straatbeeld van Drachten onderscheidt zich vaak niet met andere plaatsen doordat de opzet van het dorp in de loop van de jaren uitsluitend de landelijke stedenbouwkundige trends heeft gevolgd. Laat staan als wij praten over sfeer. De zweer die het dorp voor 1950 opriep wordt sterk geromantiseerd en maakt vaak de huidige ontwikkelingen ondergeschikt aan wat verloren is. In de Bibliotheek van Smallingerland en op internet zijn veel bronnen te vinden die met historisch beeldmateriaal in de behoefte probeert te voorzien van de weemoedige gevoelens van dit ideaal beeld. De Gemeente Smallingerland is momenteel vanuit deze gevoelens bezig met een gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart. Eens was het de levensader van het dorp maar het werd in 1964 gedempt. De redenen waren rationeel beredeneerd vanuit de moderniseerden tijdgeest die de jaren 1950 tot-en-met 1970 heerste. Men vond dat het verleden een ondergeschikte rol speelde en moest wijken voor alles wat modern was. Momenteel is men in Drachten tot het besef

gekomen dat deze rationele benadering ook een negatieve gevolg heeft gehad voor de irrationele waarde van het dorp.

GENIUS LOCI

Een andere en meer gebruikelijke term voor de identiteit van een plaats is 'genius loci'. Het is een term uit de oudheid. Het kan gedefinieerd worden als de bezieling van een plek die gevormd is in de gedachten van een mens. Het is wederkerig uitwisselbaar en beïnvloed door de 'locos'; een door mensen gestructureerde plek.

Clemens Steenbergen (1992) definieert 'genius loci' vanuit het Grieks en Latijn. Het Griekse woord 'topos' is een mythologische term voor het heilige landschap, een oneindige woonplaats voor de goden. Het Latijnse woord 'locos' staat voor een ruimte dat door menselijke ordening is veranderd tot een plek. Beide woorden verschillen in de afbakening van de plek. Locos staat voor een door mensen gedefinieerde – eindige – vorm van een plek. Door deze begrenzing heeft de plek een identiteit heeft gekregen. Steenbergen gaat in zijn definitie niet in op het woord 'genius'. Norberg-Schulz (1980) geeft hiervoor wel een aanvulling. De Romeinen stelden dat plek een eigen geest had – een 'genius' – dat hem leidde hem tijdens zijn hele leven. Dit gold ook voor elk individu. De 'genius' was gevormd in de gedachten van een mens en kon eenvoudig tussen de fysieke en de geestelijke wereld communiceren. In het Grieks wordt dit concept omschreven met het woord 'δαίμων' (demon). Om de 'genius' van een plek te doorgronden moet de mensheid het structureren om het een 'plek' te kunnen noemen die men kan bewonen. Norberg-Schulz geeft drie redenen waarom mensen behoefte hebben om dit te doen:

1. Om de plek te kunnen visualiseren en het doorgronden van de verschillen in de natuur.
2. Zo kan de mens een bijdrage leveren aan wat nog ontbreekt in de natuur.
3. De kennis van de natuur kunnen symboliseren door het toevoegen van cultuurgood.

Interessant is om de koppeling met de plek en architectuur te maken. De Acropolis in Athene is een voorbeeld van de menselijke vermogen om een 'plek' te maken als ultieme vorm van 'genius loci'. Deze ruimte is met ontzag voor de natuur geordend en gevisualiseerd met architectuur om de plek te begrijpen. De toevoeging van tempels en andere object geven hierin een expressie van hun cultuur. Sitte (1996) stelt dat het verschil tussen de publieke ruimte – de openlucht – en gebouwen in de Griekse Oudheid geringer werd beleefd dan in onze huidige perceptie. Toen vonden veel meer activiteiten buiten plaats die wij nu eerder binnen doen. Eerbied en ontzag voor de natuur stond centraal in de Oud-Griekse cultuur. Dit uitte zich ook kwam in de aanbidding van de vele goden in de tempels. Sitte stelt dat de architectuur alleen het doel had om de goden te verheerlijken. Dit werd bijvoorbeeld gemanifesteerd door het creëren van publieke pleinen – fora – die ontsloten waren met kolommen en accentueerde de positie van de tempels voor de belangrijkste goden. Deze tempels stonden op deze manier prominent in het dagelijks leven van de plek.

MEMORY OF THE CITY

Een andere term dat van toepassing is op de identiteit van een plaats is de 'memory of the city'. Deze term is meer gebruikelijk binnen het stedenbouwkundig vakjargon. Alexander (1978, p.131) definieert het als de plek dat de omgeving en bewoners symboliseert. Het beeld wordt bepaald door historische gebouwde objecten en natuurschoon die uniek zijn voor de specifieke plek. Alexander koppelt in zijn definitie het een onlosmakelijk onderdeel is van de persoonlijke identiteit van iedere bewoner van de plek. De noodzaak van een band de 'roots' staat haaks op de definitie die ideologie van De Functionele Stad hanteerde. De Functionele Stad zijn de uitgangspunten van de Modernistische stad zoals zij tijdens het vierde congres van de CIAM zijn gedefinieerd (Heynens, 2009, p.221-227). Le Corbusier was de grote man achter het Modernisme van de CIAM. Le Corbusier's argument was dat 'steden met uitsterven bedreigd worden omdat zij niet geometrisch zijn. [...] Er is geen eerste klas menselijke productie dat geometrie als zijn uitgangspunt heeft.' (Jeanneret, 2000, p.342). Le Corbusier had een diepe kennis van de klassieke architectuur en begreep de termen 'genius loci' en 'memory of the city' maar gebruikte dit om een nieuwe historisch identiteit te creëren voor de moderne stad vanuit zijn ideaal. Plan Voisin en Cité Radieuse voor Parijs zijn voorbeelden hoe hij dacht over de bestaande steden. De twee plannen waren een oplossing voor het grootschalige sloppenproblematiek waar Parijs in het begin van de vorige eeuw te maken had. De sloppenwijken moesten met de grond gelijk worden gemaakt zodat er vanuit een schone lei plaats kon worden gemaakt voor wolkenkrabbers in een parkachtig landschap. Een heldere geometrische indeling en functiescheiding waren de sleutelprincipes. Functiescheiding van de activiteiten binnen de stad, type verkeersstromen, open groene zones tussen de woningblokken en verkeerroutes en wolkenkrabbers van een monumentale omvang; allemaal ten behoeve van een nieuwe 'genius loci' van de moderne stad.

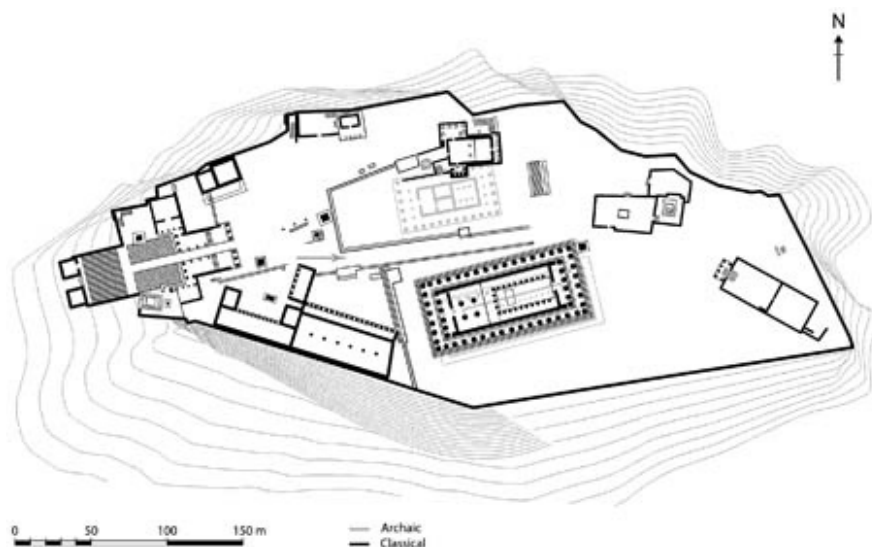


Fig. 4.07 – Acropolis in Athene (Bron: www.ajaonline.org)

DRACHTEN EN DE FUNCTIONELE STAD

In de afgelopen halve eeuw zijn de stedenbouwkundige principes van De Functionele Stad toegepast in Drachten. Het uitgangspunt van de zuivere geometrische basis voor de woonomgeving van de mens pas niet in de perceptie die een mens heeft bij het bewonen van een plek. Het probleem is dat dit als 'schone lei' werd toegepast en rationeel de 'roots' werden uitgewist. De oorspronkelijke identiteit van de plek ging op deze wijze verloren. De Drachtstervaart in 1964 gedempt om plaats te maken voor de auto en parkeerplaatsen in het centrum. Zonder enige vorm van emotie werd een groot deel van de bestaande bebouwing en landschap verwijderd om plaats te maken voor de nieuwe geometrie van de vooruitgang. Voor die bracht het veel oplossingen voor de grote vraag die toen was door de economische en maatschappelijke groei. Het verlies van het ouden heeft nu na de moderniteit van grote ontwikkelingen een nieuwe besef voor erfgoed gegeven. In 1996 werden de luifels van de 'Promenade' gesloopt en transformeerde het modernistische semi-overdekte winkelcentrum weer het dorpscentrum met meer historische allure terug te brengen. Ook in de uitbreidingswijken na de jaren 1970 neemt inpassen van het cultureel erfgoed steeds meer een prominente rol in het straatbeeld.

De recentere stedenbouwkundige ontwikkelingen zijn gebaseerd op de principes vanuit de 'New Urbanism' (Burg, 2006) beweging. Dit baseert zich meer op topologische en morfologische studies van de bestaande situatie. De studies zijn bepalend hoe nieuwe interventies integreren met de historische en culturele karakteristieke elementen. Hierin wordt vanuit gegaan dat het verleden niet statisch in de fysieke vorm van het landschap of stedelijke omgeving zit, maar in de mentale structuur vanuit de architectonische geschiedenis en het type gebruik dat het 'ademt'. Het spel tot het komen met nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen is het ontdekken van nieuwe verschijningsvormen uit bestaande toepassingen binnen de eigen context dan dat het ideeën van elders toepast. Dit was in de jaren 1970 tot-en-met 1990 nog wel gebeurd met welbekende voorbeelden zoals de bloemkoolwijken en vinexwijken. Het toepassing van deze niet-inheemse stedelijke structuren geleid dat de bewoners meer vervreemd raken van de eigenlijke 'roots' van deze plekken. Elementen die wel zijn overgebleven van het oorspronkelijk erfgoed krijgen in deze wijken een bijzonder sterke emotionele waarde. Voor de woonwijk De Trisken in Drachten is dit de rivier de Drait. Een ander voorbeeld is in de recente woonwijk Burmania. Hier is het oude tracé van het Philipsspoor gereconstrueerd als een fietspad en oversteekplaatsen in de vorm van een spoorwegovergang.

DE LEVENDE STAD

Om een antwoord te vinden op het verlangen van het terugroepen van de historische Drachtster identiteit is het reconstrueren van historisch erfgoed niet de meest gewenste vorm. Het preserven van een straatbeeld of landschap zal het ten duur alleen het onleefbaar worden en zijn dynamiek verliezen. Erfgoed of nalatenschap is niet alleen een statisch object uit het verleden, het is een verwijzing naar een fysieke of psychische context waarop in de huidige tijd verder kan worden ontwikkeld. Cultureel erfgoed kan daarom niet ontkent worden vanuit de ervaring van De Functionele Stad. Cultrueel erfgoed heeft samen met de natuur een gelijkwaardige invloed op de bezieling van de identiteit van plek. Cultureel erfgoed is namelijk ook ontstaan vanuit de doorgronden van de genius loci en kan hierbij van dienst zijn.

AANBEVELINGEN

Ieder afzonderlijk element van de bestaande stedelijke structuur heeft een gelijkwaardige waarde omdat het de totale ontwikkeling van het dorp weerspiegelt. De stempelplan structuur van De Functionele Stad is net zo waardevol als de structuur van het historische lintdorp en het coulisselandschap. Een grootschalige sloopdrift om het cultuurerfgoed te herstellen kan gezien worden op de fout die men in het Philips-isme moderniteit maakte. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen en herstructureringsopgaven en een proces kunnen leiden om de identiteit van het dorp te versterken. Hierin kan keken worden in een samenspel in wat er momenteel is, er vroeger was en hoe dit samen kan gaan in de toekomst. In kader van het 'zachte krimp' proces is de Gemeente Smallerland momenteel bezig met het renoveren en herstructureren van de bestaande woningvoorraad. Dit proces wordt op buurt- of straatniveau aangepakt en zou een geschikte aanleiding zijn om de 'genius loci' te versterken in deze buurten. Momenteel is de gemeente bezig in de wijken Noordoost en De Bouwen, dit zijn ook de wijken met een verslechterende leefklimaat terwijl dit wel levendige woonwijken zijn doordat er nog relatief veel functiemenging is (Oostveen, 2011).

Op het schaalniveau van het hele dorp is de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart een fundamenteel project voor het herdefiniëren van de genius loci van het dorp. De vaart is de historische levensader van het dorp en heeft daarom een grote culturele waarde. De heropening van de Drachtstervaart zal niet het straatbeeld langs het tracé kunnen herstellen in oude luister omdat de aanliggende bebouwing inmiddels drastisch veranderd door de ontwikkelingen van de afgelopen decennia. De heropening van het kanaal roept wel weer een sfeer op van een samenkomst van verschillende activiteiten langs het lange kanaal. Dit representeert ook in het feit dat alle representatieve objecten met een grote waarde van het cultureel erfgoed uit de diverse moderniteiten langs de Drachtstervaart staan. Ideaal zou zijn dat de gehele Drachtstervaart met de dwarswijkenstelsel werd heropend. De oostzijde van het dorp krijgt dan een impuls om met stedelijke herstructurering de genius loci binnen de huidige morfologie te versterken. Uit eindelijk zal een sterker irrationeel zelfbeeld aan het dorp ten gunste zal zijn voor de aantrekkingskracht als vestigingslocatie voor bestaande en nieuwe inwoners. Janientus Have – voorzitter van de stichting Nije Kompagnons voor promotie van de toeristische vaarroute netwerk Turfroute in de Friese Wouden – had in een radiointerview op Omrop Fryslân op 14 maart 2014 gewaarschuwd dat de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart alleen 'dood water' zal brengen. Hij legt hier een meerwaarde in het kanaal. De gedeeltelijke heropening is volgens zijn standpunt slechts een verfraaiing van het straatbeeld zal zijn en niet de oriëntatie van het dorp op deze cultuurhistorische as kan worden gelegd.



Fig. 4.08 – Plan Voisin van Le Corbusier voor Parijs (Bron: www.mheu.org)

✓ TUSSENDIEPEN 2.0

EN, WAT NU!?

Momenteel zit Drachten in een negatieve spiraal waarin het dorp zijn groei en ontplooiingsmogelijkheden moet inleveren. De tijd dat men sprak over een 'Drok, drok, Drachten' (Dam, 1970) is reeds voorbij. Er wordt nu actief opgetreden om het bestaande leefbaarheidsniveau te behouden door veel te investeren in de publieke voorzieningen van de verzorgingskern. Uit historisch oogpunt zou nu een externe factor zich in Drachten moeten vestigen om het dorp een nieuwe ontwikkelingsimpuls – een moderniteit – te geven. Na de Benedictijner monniken, de compagnons van Passchier Hendricks Bolleman, de trams van de NTM en de vestiging van Philips verwachtte men veel heil door de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. De Zuiderzeespoorlijn komt niet, maar wat nu dan!? Economisch zijn de ontwikkelingen vanuit de Innovatiecluster van Drachten zeer gunstig te noemen voor het aantrekken van werkgelegenheid en meer diversiteit in de beroepsbevolking. Toch is deze ontwikkeling onvoldoende om het dorp en de omliggende verzorgingsregio te behoeden van een 'braindrain' in de bestaande beroepsbevolking. Als men niet een adequate baan kunnen vinden in de arbeidsmarkt zal er een (langdurige) werkloosheid blijven bestaan. Ook verhoogt het de aanleiding om te verhuizen naar andere regio's waar wel een gunstig perspectief heerst voor arbeidsontplooiing. Om een ruimtelijke, stedenbouwkundige antwoord op dit probleem te geven, wordt in het volgende gedeelte de ontwerpvrage beantwoord: Hoe kan Drachten in ruimtelijk-economisch perspectief participeren tegen de gevolgen van zachte krimp door herstructurering van het bedrijventerrein De Haven?

In dit hoofdstuk wordt eerst het ontwerpprogramma omschreven. Dit is een samenvatting van de beleidspunten die vanuit de huidige analyse zijn geformuleerd en de aanbevelingen vanuit de toekomstige trends. De afbakening van dit ontwerp focust zich op de ruimtelijk-economische problematiek. De focus ligt in het ontwerp op het bedrijventerrein aan De Tussendiepen. Vanuit de huidige analyse is de ruimtelijke problematiek het grootst op deze locatie. In het ontwerpprogramma formulering wordt

deze keuze voor de 'testlocatie' verder beargumenteerd. De historisch-ruimtelijke analyse die aan de hand van de Drachtster moderniteiten zijn behandeld is de derde contextuele bron dat als leidraad is gebruikt voor de ruimtelijke vertaalslag van het theoretische programma.

DRACHTEN ALS VERZORGINGSKERN IN EEN KRIMPREGIO

Het ruimtelijk-economisch beleid van de Gemeente Smallerland is gunstig is voor het behoud van het kwalitatieve leefbaarheidsniveau in Drachten. Dit komt zowel in de huidige analyse als in de toekomst trends komt naar voren. Een primaire focus op het behoud van de bestaande beroepsbevolking zal een toegevoegde waarde zijn aan dit beleid. Dit doel kan worden gekoppeld met de herstructurering van het bedrijventerrein De Haven omdat hier ruimte vrijkomt dat een affiniteit met werkgelegenheid heeft.

Het behoud van de bestaande beroepsbevolking is essentieel om de totale leefbaarheid te garanderen. Indien dit niet gebeurt zal de stagnatie van de bevolkingsgroei omgezet kunnen worden in bevolkingskrimp. Er zal dan een steeds grotere groep ouderen nog in hun woonplaats blijven wonen. Het aantrekken van een hoger geschoolde beroepsbevolking door de Innovatiecluster Drachten is een gunstig effect toch zal dit onvoldoende zijn om de gehele samenleving te ondersteunen. Deze groep hoger geschoolde beroepsbevolking heeft geen hechte band met Drachten of de Friese Wouden omdat zij hoofdzakelijk van buiten de regio worden aangetrokken.

In de huidige analyse is naar voren gekomen dat de middenstand in het centrum fragiel is. Het is voor een verzorgingskern zoals Drachten van belang om een kloppend centrum te hebben. In het programma blijft de detailhandel bewust in het bestaande centrum geconcentreerd of direct aangrenzend daaraan. De bestaande winkelvariatie kan als een positieve aantrekkingskracht worden gebruikt voor het aantrekken van nieuwe detailhandelaars en consumenten, zowel bovenregionaal als toeristen in de regio.

In aanvulling op de bestaande beoogde verbeteringen van de bereikbaarheid van Drachten zou de interne structuur van ontsluitingswegen worden uitgebreid. Doorlopende ontsluitingswegen in zowel oost/west en noord/zuid-richting kunnen de verkeersdruk van de Hogeweg afnemen. Dit zijn hoofdzakelijk bestaande ontsluitingswegen. Door het aanpassen van diverse knelpunten en het verbinden van ontbrekende stukken zal het verkeerssysteem integraler worden in het gehele dorp. De diverse rotondes in de Hogeweg die nu apart de oost of westzijde van Drachten ontsluiten veroorzaken dat nu het ontsluitingssysteem los van elkaar staan.

SOCIO-ECONOMISCHE TRANSITIE

Na 1950 transformeerde de lokale economie van een dominante zelfstandig ondernemerschap naar een samenleving waarin de meerderheid een werknemer is. De recente statistieken geven aan dat dit proces momenteel wordt teruggedraaid (fig. 4.05, zie ook p. 68-71). De morfologische opbouw van Drachten biedt momenteel nauwelijks ruimte om een bedrijf te beginnen aan huis. Door de veranderende marktomstandigheden is het ook niet meer wenselijk om nieuwe uitbreidingswijken aan te leggen die voorziet in deze nieuwe vraag. Herstructureringslocaties in Drachten kunnen uitkomst bieden om ruimte te bieden voor een gemengd woon- en werkomgeving. Beleidsmatig zou dit veel aanpassingen moeten maken omdat de bestemmingsplannen geen vrijheid bieden om meerdere functies op één kavel te vestigen. De bestaande milieucategorie zoning zou ook moeten worden aangepast om ook wonen mogelijk te maken op het bestaande bedrijventerrein (Brunner, 2009).

Een keerzijde van de huidige economische transitie is de grote hoeveelheid leegstaande bedrijfsgebouwen en de verloedering die optreedt op het bedrijventerrein De Haven. Met name aan de Tussendiepen is deze problematiek het grootst. Dit gedeelte van het bedrijventerrein grenst ook aan de Drachtstervaart die momenteel wordt heropend. De huidige onaantrekkelijke situatie van de Tussendiepen drukt hierbij een stempel op de entree van het dorp vanaf het water. Dit biedt kansen om ruimte te creëren voor een aantrekkelijk woon- en werkruimte. De herstructureringsopgave gelijktijdig de gelegenheid voor een historische terugkoppeling met het verleden van Drachten en zijn bijbehorende kanaal. Het doet dus ook dienst als 'testlocatie' voor ontwerpprincipes die in andere herstructureringsopgaven kunnen worden toegepast.

DRACHTSTER IDENTITEIT

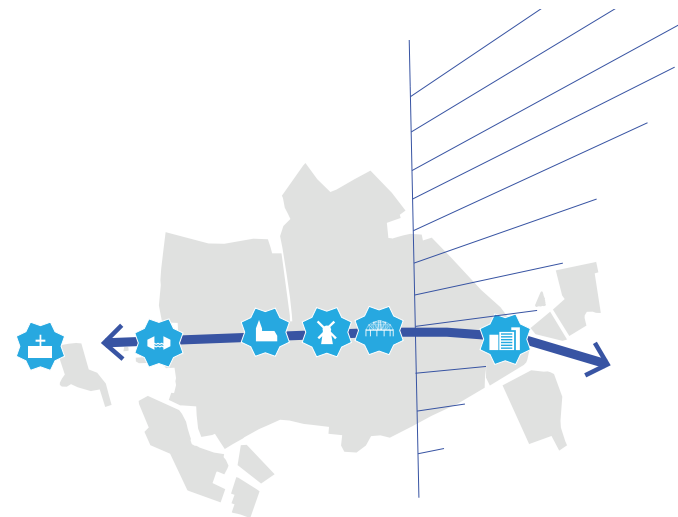
Drachten is vervreemd van zijn 'roots'. De stedenbouwkundige strategie na 1950 heeft toen in veel noden voorzien maar in de loop van de tijd heeft het dorp zijn irrationele kwaliteit verloren. Met de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart wil de gemeente de identiteit herstellen. Het is niet dat alleen het straatbeeld een bijzonder historisch element krijgt. Het kanaal is ook het symbool waarlangs de verschillende netwerken (Read, 2013) elkaar ontmoeten en bedrijvigheid en levendigheid ontstaat. Door de gedeeltelijke heropening die momenteel plaatsvindt zal dit laatste aspect niet tot zijn recht worden hersteld. Het heropenen van de gehele Drachtstervaart zal voor het herstellen van de Drachtster identiteit beter van belang zijn. Dit is inclusief – eventueel een gedeelte van – het dwarswijkenstelsel. De bedoeling is dat de mogelijkheid wordt hersteld om de ontwikkelingen tussen de verschillende moderniteiten in de openbare ruimte weer te kunnen aflezen. Het is niet de bedoeling dat het historisch straatbeeld wordt terug gebracht naar één historisch momentopname.

Naast de oorspronkelijke ontsluitings- en kavelstructuur zijn ook veel historische karakteristieke gebouwen verdwenen. Toch zijn er iconische bouwwerken bespaard gebleven die elk een andere moderniteit – of een aspect daarin – representeren. Het meeste van dit cultureel erfgoed staat langs de Drachtstervaart. Een bewuste accentuering van deze iconen zal de cultuurhistorische waarde van deze as versterken.

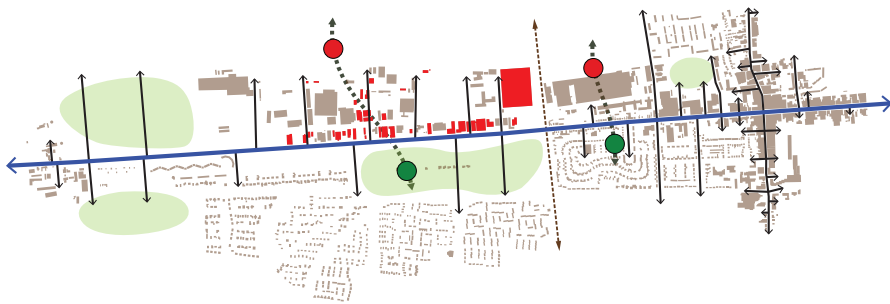
Toerisme kan in de gehele heropening van de Drachtstervaart een gunstig bijeffect geven voor de beleving van het recreatieve aspect van het dorp. De heropende Drachtstervaart laat het dorp beter met de omgeving integreren en draagt bij aan de verfraaiing van de diverse karakteristieke elementen langs het water. Het bestaande cultureel en recreatief aanbod kan ook worden uitgebreid met water(sport) gerelateerde functies. Het is van belang dat het voor de pleziervaart mogelijk is door Drachten heen te kunnen varen. Momenteel blijft Drachten buiten de doorgaande vaarroutes en is daarom geen reden om Drachten te bezoeken. Dit vereist ook afstemming met de aanvaarroute voor de beroepsvaart om gevaarlijke kruispunten op het water te voorkomen.

RANDVOORWAARDEN

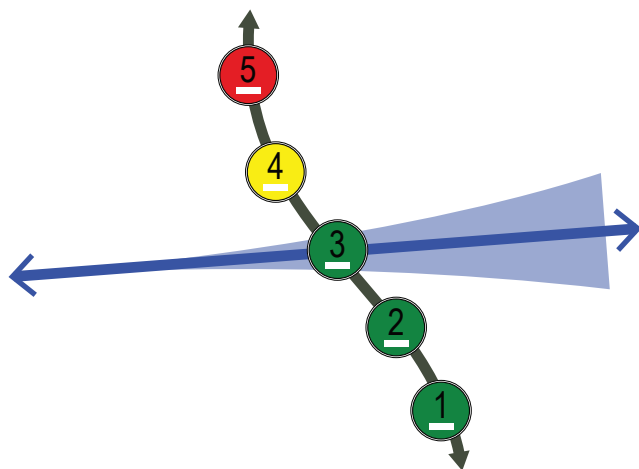
De ontwerpopgave kan worden samengevat in tien randvoorwaarden. Op de naastliggende pagina staan de randvoorwaarden schematisch weergegeven. De randvoorwaarden zijn in de volgende hoofdstukken uitgewerkt is een visie voor Drachten in 2040 en een specifiek ontwerp De Tussendiepen.



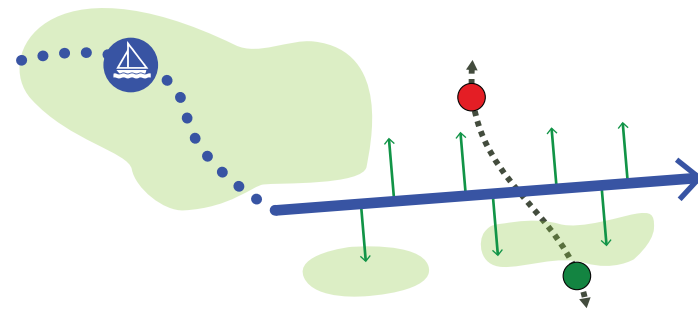
1. Versterking van de Drachtstervaart als cultuurhistorische as. Het wordt de dominante as van het dorp, de oorspronkelijke levensader.



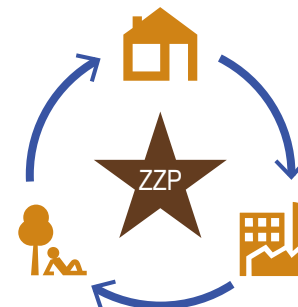
2. Het is van belang om zo veel mogelijke ruimtelijk-economische kwaliteiten langs de Drachtstervaart te handhaven. Op verschillende plekken langs het kanaal kunnen de zichtassen naar bijzondere ruimtelijke entiteiten worden versterken. De Tussendiepen wordt niet in zijn geheel gesloopt zoals voorheen gebruikelijk was.



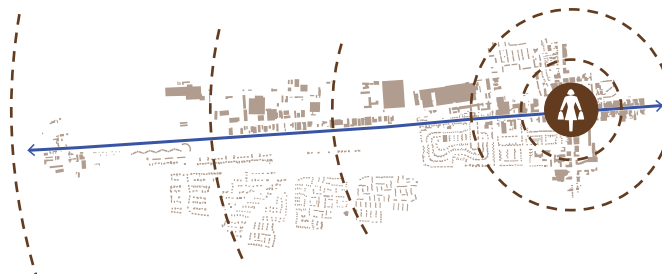
3. Een groot gedeelte van de Drachtstervaart ligt langs De Tussendiepen, het gedeelte van het bedrijventerrein De Haven waar de herstructureringsopgave ligt. Een overgangszone met een gemixt woon- en werkmilieu kan op deze plek een aantrekkelijke overgang tussen het bestaande woonmilieu aan de zuidzijde en het bestaande bedrijventerrein aan de noordzijde creëren. Dit moet inpasbaar zijn met de milieuzonering van de bestaande bedrijven die gehandhaafd blijven. Langs de as in oost/west richting moet de nieuwe bebouwing zich inpassen in de overgang tussen het bestaande landschap (oost) en de stedelijke dichtheid van het centrum (west).



4. Het ontwikkelen van een aantrekkelijke entree vanaf het watersportgebied aan de oostzijde van het dorp. Langs deze 'groenblauwe' as kan ook functiemenging plaatsvinden met recreatie in het gemengde woon- en werkmilieu.



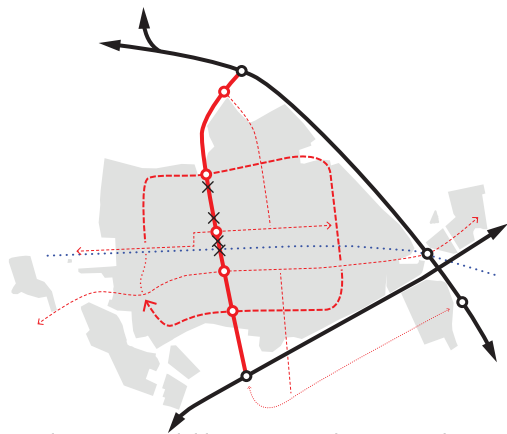
5. Het is van belang om een aantrekkelijk vestigingsruimte te creëren voor woningen met een bedrijf aan huis. Dit is een aanvulling op de bestaande woningvoorraad van Drachten als reactie op de huidige socio-economische trends.



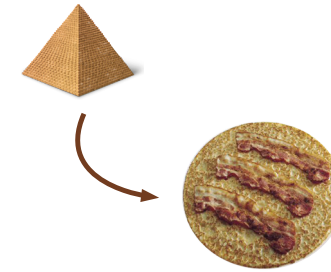
6. De detailhandel blijft in en direct rondom het centrum geconcentreerd. Dit vanwege de fragiele staat van de huidige detailhandel en het belang van een sterk kloppend centrum voor de leefbaarheid van het hele dorp en de verzorgingsregio.



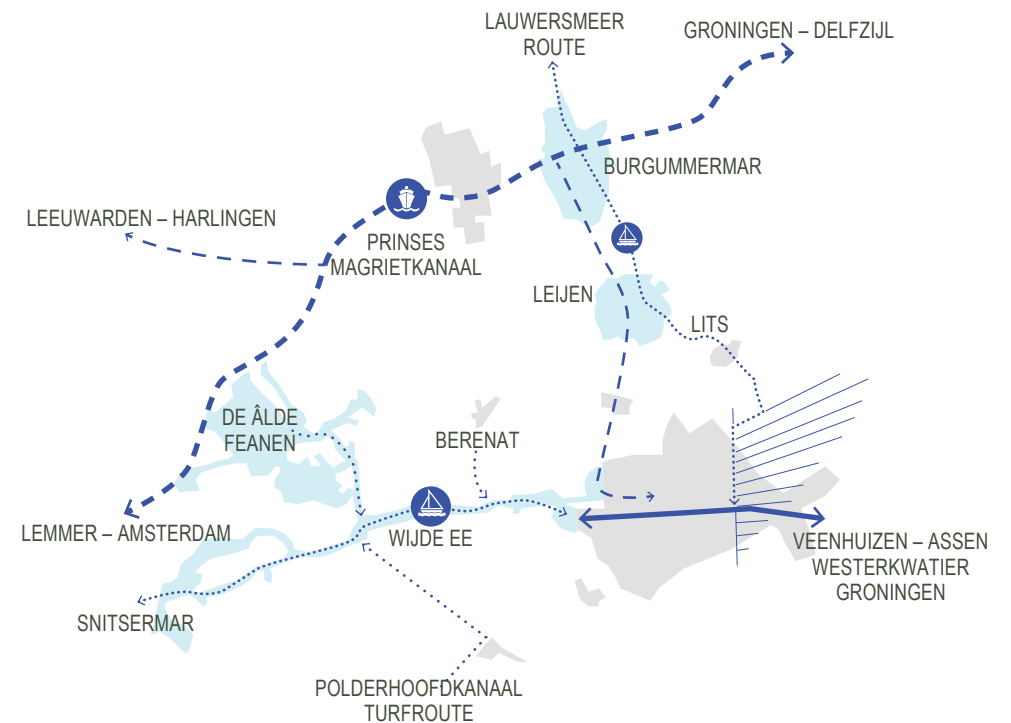
7. Koppeling van de openbare ruimte van de Tussendiepen met de Drachtstervaart als integratie van het herstructureringsgebied met het dorp en versterking van lokale sociale leefbaarheid langs de Drachtstervaart.



8. Verbetering van interne ontsluitingswegen door een betere doorstroming van de ontsluitingswegen in zowel oost/west als in noord/zuid-richting. Deze zullen de verkeersdruk op de Hogeweg afnemen en de aantal rotondes doen afnemen. Hoofdzakelijk zijn dit bestaande ontsluitingswegen. Aanpassing van diverse knelpunten en verbinden van ontbrekende stukken zal het verkeerssysteem integraal worden in het gehele dorp.



9. Duurzaamheid als rentmeesterschap. Stedenbouwkundig plan moet daarbij geen blauwdruk zijn maar vereist de nodige flexibiliteit om aanpassingen in korte en lange termijn mogelijk te maken om de ruimte te beiden aan de veranderende woon- en werkbehoefte.



10. Scheiding van de aanvaarroute voor de beroepsvaart en voor de pleziervaart. Het creëren van een doorvaarroute voor de pleziervaart door gehele heropening van de Drachtstervaart en het dwarswijkenstelsel.

EEN VISIE VOOR DRACHTEN

Door de historische ontwikkelingen van Drachten is het dorp steeds meer vervreemd van zijn omgeving. De omliggende snelwegen vormen een barrière en hebben er voor gezorgd dat de stedelijke structuur zich los van zijn oorspronkelijke 'roots' verder ontwikkelde. Het gemeentelijke initiatief van de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart wordt in deze visie aangegrepen om de originele structuur van het dorp verder terug te brengen in het huidige straatbeeld. Het dorp zal een grote cultuurhistorische waarde terug krijgen omdat het aflezen van de ontwikkeling tussen alle moderniteiten beter is. Daarnaast biedt deze visie een uiteenlopende mogelijkheden voor verdere herstructurering van de verschillende wijken om een nauwere samenhang in het dorp en met de omgeving te creëren. De focus van deze visie ligt op de versterking van de Drachtstervaart als (ver)nieuw(d) e hoofdas van het dorp en daarmee een bovengeschiedte rol inneemt in de ruimtelijke organisatie dan de huidige hoofdas; de Hogeweg. Het gebied rondom de Tussendiepen wordt verder uitgewerkt als interventie gebied. Het is momenteel een zwakke schakel tussen de entree van de Drachtstervaart en het centrum. Het is een verloederd bedrijventerrein dat geen relatie vormt met de aanliggende Drachtstervaart. Het Tussendiepen 2.0 ontwerp kunt u zien als een precedent waarin ontwerpprincipes wordt toegepast voor toekomstige herstructureringsopgave elders in het dorp.

HUIDIGE SITUATIE

Kort samengevat is Drachten tijdens de 'Philips-isme' moderniteit vervreemd geraakt met zijn oorspronkelijke identiteit. Dit kwam door de volgende factoren:

- De ruimtelijke en toegankelijke afscheiding van het landschap is gebarricadeerd door bovenregionale infrastructuur en bedrijventerreinen.
- Verwijdering van cultuurhistorische elementen uit de openbare ruimte. Denk hierbij aan de demping van de Drachtstervaart, de herplaatsing van publieke functies uit het centrum naar specifieke clusters en de sloopdrift die de historische afleesbaarheid heeft weggenomen.

In de huidige situatie van Drachten is het hele dorp op de Noorder- en Zuiderhogeweg

georiënteerd. Het huidige beleid van de Gemeente Smallingerland is om deze weg als hoofdas te handhaven en bovendien de afhankelijkheid te vergroten door het versterken van de dominante positie van de Hogeweg binnen de distributie en ontsluiting van het dorp (fig. 3.12). De heropening van de Drachtstervaart zal meer druk op de Hogeweg leggen omdat de Piipbrêge de enige optie zal zijn die het dorp diagonaal verbindt. Momenteel heeft de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart uitsluitend het doel voor de verfraaiing van het straatbeeld van het Moleneind; de straat tussen de Piipbrêge tot het Carillon, het centrumpunt). Wil Drachten zich ook buiten de functionele faciliteiten zich ontwikkelen in een aantrekkelijke omgeving waar naast wonen en werken ook geleefd kan worden, dan kan er meer worden uitgehaald in de heropening van de Drachtstervaart. Drachten[∞] is een visie waarin beoogde interventies zijn samengevat die Drachten een sterkere eigen identiteit geven. Het doel is dan om voornamelijk de bestaande bewoners hierin ontplooiingsruimte te geven voordat zijn buiten de verzorgingsregio verhuizen voor aansluitende werkgelegenheid.

DE DRACHTSTERVAART ALS HOOFDAS

Indien de Drachtstervaart in zijn geheel wordt heropend langs het oorspronkelijke tracé dan ontstaan een blauwe as die dwarsdoor het huidige dorp loopt. Het tracé is voornamelijk onbebouwd en heeft nu de functie als straat, parkeerterrein of plantsoen. Het versmalde wegenprofiel zorgt ervoor dat de nieuwe hoofdas bestemd kan zijn als doorgaande route voor wandelaars, fietsers en pleziervaart. Het gemotoriseerde verkeer zal zich langs een nieuw ontsluitingssysteem door het dorp moeten verplaatsen. Ruimtelijk zal de oriëntatie van het dorp ook weer langs de Drachtstervaart worden gelegd. Het centrum krijgt dan weer een natuurlijkere centrale positie in het dorp en de omliggende verzorgingsregio wat gunstig is voor de aantrekkingskracht als winkelgebied.

Om de bereikbaarheid van Drachten over het water te verbeteren is de aanvaarroute voor de beroepsvaart losgekoppeld van die van de pleziervaart. Zoals bij randvoorwaarde nr. 10 (p.81) reeds is aangegeven, blijft Drachten over de Wiide le bereikbaar voor de pleziervaart. De beroepsvaart kan via het Burgummermar, De Leijen en het Opeinder Kanaal bij de industriehavens komen. De heropening van het wijkensysteem zorgt ervoor dat de het Friese Meren gebied en de Lauwersmeerroute bereikbaar zijn door Drachten heen.

Door de historische waarde van de Drachtstervaart liggen alle belangrijke iconische bouwwerken of plekken die elk precedent staan voor een bepaalde moderniteit in de cultuurhistorische ontwikkeling van het dorp. De volgende iconen zijn op de visie tekening (fig. 5.13) aangegeven:

-  1° moderniteit 'Kloostertijd': Het voormalig kloosterterrein van het Smelne klooster
-  2° moderniteit 'De Veenkolonie': De sluis Buitenstvallaat
-  3° moderniteit 'Industrialisatie': De Durkz molen

4° moderniteit 'Philips-isme': de Tjaarda flats

5° moderniteit 'Hjoeddedeis': het Carillon

6° en eventueel toekomstige moderniteit: beoogd nieuwbouwlocatie voor de Bethel kerk

De Buitenstvallaat sluis, De Tjaarda flats en het Carillon zijn de bouwwerken die al reeds bestaan. Voor de Durkz molen zijn particuliere plannen om een reconstructie te bouwen op de oorspronkelijke locatie waarbij nu een passantenhaven wordt aangelegd. Voor de twee godsdienstige iconen zijn respectievelijk voorstellen in deze visie opgenomen.

RECONSTRUCTIE SMELNE KLOOSTER

Op de locatie van het voormalige klooster is niks meer terug te vinden van het dominante gebouw. Het enige wat resterend is, is een kunstmatige bolling in het weiland waaronder fundament resten liggen en een ANWB informatiebord (fig. 2.08). Dit is erg bescheiden in de relatie met welke rol de monniken van dit klooster – en ook van de andere kloosters in het voormalige Vrije Friesland – hebben gehad in de vorming van het landschap. In Ihlow (Oost-Friesland) heeft men reconstructie gemaakt van het voormalige klooster met een staalskelet. Het heeft een impressie hoe dominant het gebouw in het landschap stond, in letterlijke en figuurlijke zin. Onder de huidige grondoppervlakte op de plek van het voormalige altaar is een stilteruimte en een kleine informatieruimte ingericht. Dit is een precedent hoe ook het Smelne klooster weer een representatieve positie in het landschap terug kan krijgen. Het zal mede door een veerpont in verbinding kunnen staan met Drachten en de Grote Veenpolder van Smalingerland en Opsterland die aan de westzijde van het gehucht Smalle Ee begint. Het zal een belangrijk onderdeel van het verhaal symboliseren en een bijdrage brengen aan het reeds bestaande cultuurhistorisch recreatie aanbod langs het Friese Meren gebied c.q. de provincie Friesland. Het voormalig klooster bij Ritsumageest en Aduard waren destijds groter en dominanter dan het Smelne klooster en zouden relatief gezien interessanter zijn om te reconstrueren. Beide kloosters staan op een minder aantrekkelijke plek in relatie tot het verschil en afleesbaarheid van het landschap en het (water)toerisme.

BETHEL KERK

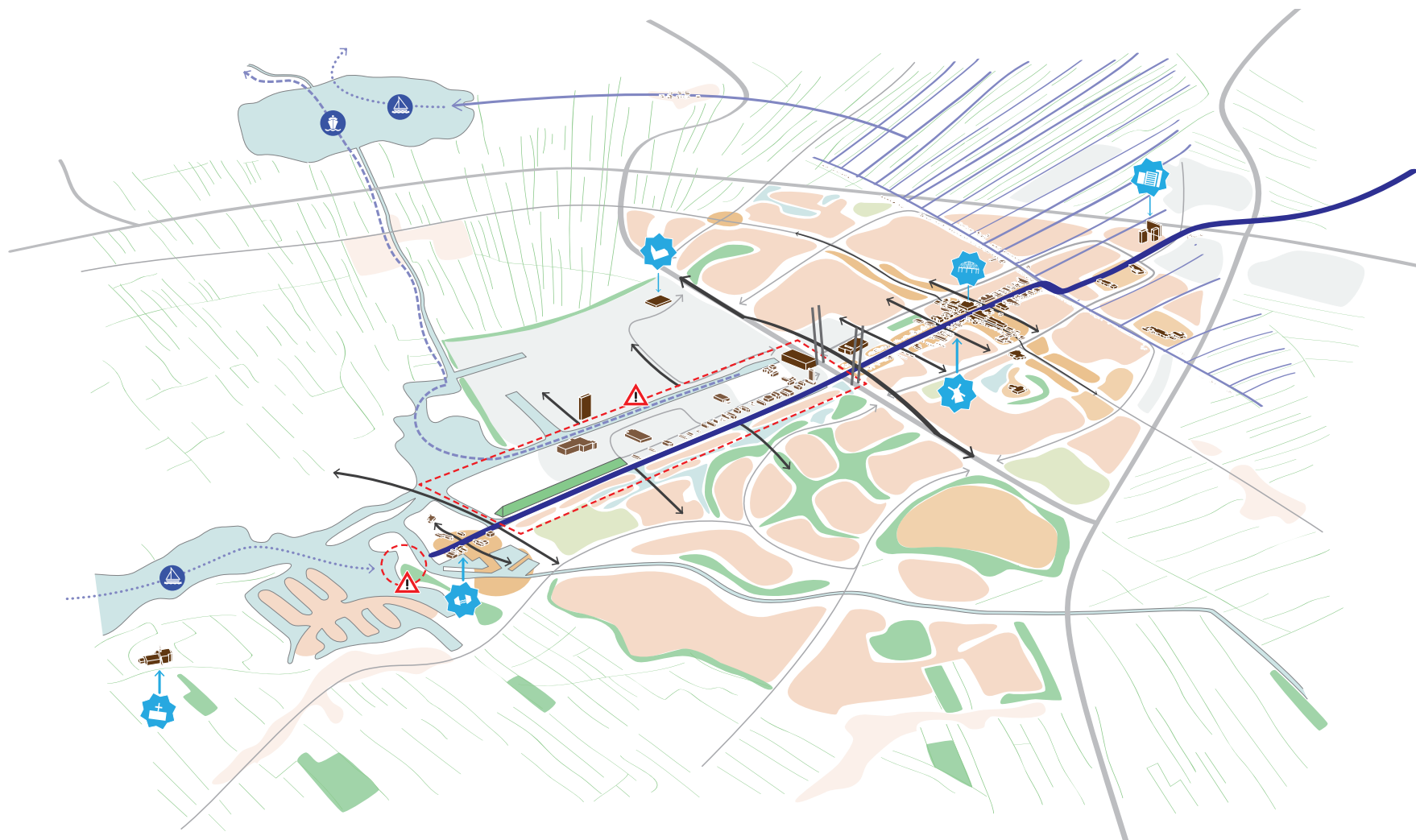
De Bethelkerk representeert in deze visie de toekomstige moderniteit van Drachten. De Vrije Baptistengemeente Bethel is een één van de grootste kerkgemeenschappen van Nederland met ongeveer 5.000 leden. De kerk is nu gehuisvest in een voormalige fabriekshal aan De Bolder 75 op het bedrijventerrein De Haven. Dit gebouw is in 2000 als kerk in gebruik genomen en voortdurend wordt de capaciteit uitgebreid. Momenteel heeft de grote kerkzaal 2.000 zitplaatsen en een kleinere zaal voor de jeugd 350 zitplaatsen. Ook zijn er een tiental lokalen voor de crèche, een loods met koffie en thee catering en een kantoorlandschap voor vaste werknemers. Er zijn plannen om de kerk in de toekomst een nieuw onderkomen te bieden. De huidige locatie zal op ten duur zijn maximum in het efficiënte capaciteitsuitbreiding hebben bereikt, ook zijn de stijgende servicekosten een groter financieel probleem. In de visie voor Drachten wordt daarom voorgesteld om een nieuwbouwlocatie voor deze kerk toe te wijzen langs de nieuwe Drachstervaart-as, op de kruising met de Hogeweg als symbool voor de toekomstige ontwikkeling in navolging op de historische ontwikkelingen (fig. 2.30).



Fig. 5.11 – Reconstructie Smelne klooster



Fig. 5.12 – Beoogt sfeerbeeld van de nieuwbouw Bethel kerk (bron historische foto: Dragten.nl)



CULTUURHISTORISCHE DRACHTSTERVAART:

-  RECONSTRUCTIE SMELNE KLOOSTER
-  HERINGEBRUIKNAME BUITENSTVALLAAT
-  RECONSTRUCTIE DURKZ MOLEN
-  TJAARDA FLATS
-  CARRILON
-  NIEUWBOUW BETHELKERK

RITME STEDELIJKE STRUCTUUR

-  AANVAARROUTE BEROEPSVAART
-  AANVAARROUTE PLEZIERVAART
-  ZICHTLIJNEN
-  DRACHTSTERVAART
-  DWARSWIJKENSTELSEL
-  KNELPUNTEN = PLANGEBIEDEN

BESTAANDE SITUATIE:

-  WOONWIJK
-  BEDRIJVENTERREIN
-  GEMENGDE BEBOUWING
-  COULISSENLANDSCHAP
-  WATER
-  ONTSLUITINGSWEGEN



Fig. 5.13 – Visie Drachten∞ 2040

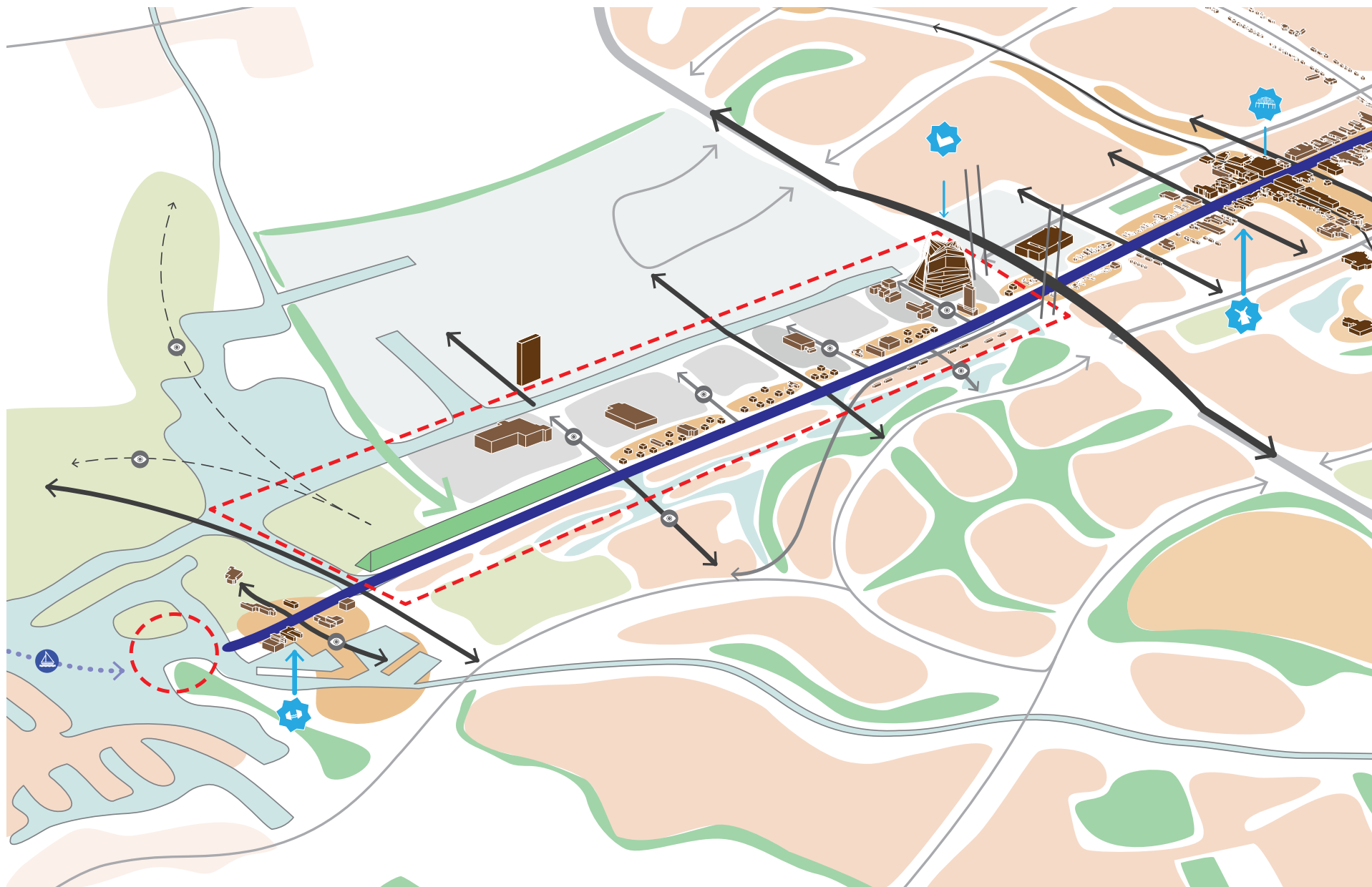


Fig. 5.14 – Visie Drachten∞ 2040, inzooming op het plangebied van de Tussendiepen en het waterfront

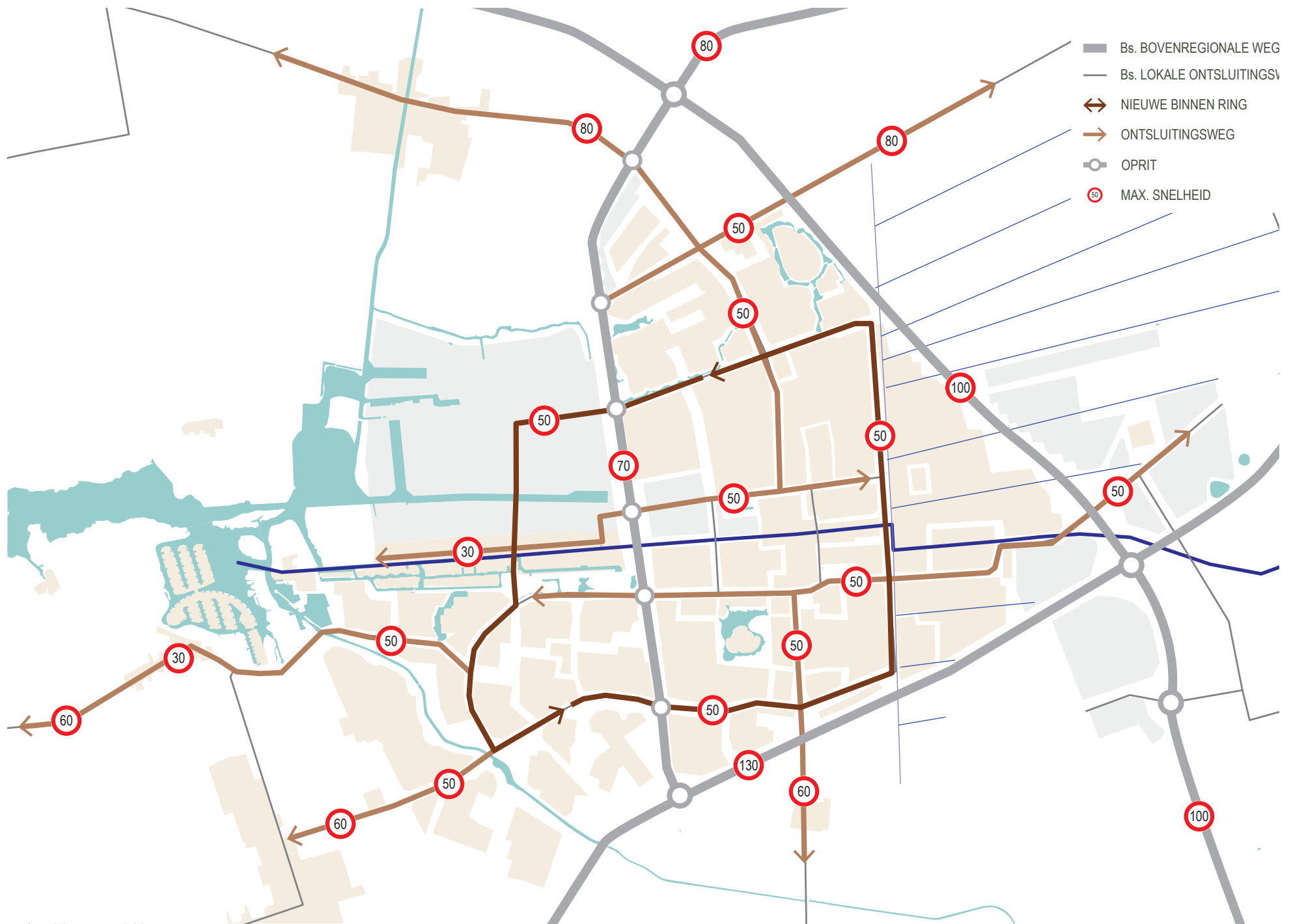


Fig. 5.15 – Nieuwe ontsluitingssysteem

NIEUWE ONTSLUITINGSWEGEN STRUCTUUR

De volledige heropening van de Drachtstervaart en het dwarswijkenstelsel vraagt om een nieuw ontsluitingssysteem voor de interne ontsluiting van het dorp. Na de demping van de vaart in 1964 is het tracé deels een ontsluitingsweg geworden waar veel van het doorgaande autoverkeer tussen de nieuwe woonwijken en voorzieningencusters stroomt. Door de heropening van de Drachtstervaart is dit niet meer mogelijk en biedt het uitsluitend voor het langzame verkeer doorgang. Fig. 5.15 geeft schematisch weer hoe het nieuwe ontsluitingssysteem werkt. Het is een doorgaande tangent ontsluiting door de vier gedeeltes van het dorp loopt die gescheiden zijn door de Drachtstervaart en de Hogeweg. De tangent loopt over – hoofdzakelijk – over bestaande ontsluitingswegen, alleen het gedeelte door het projectgebied van de Tussendiepen ontbreekt nu nog de schakel. De tangent zorgt voor dat er doorgaande wegen tussen de vier gedeeltes zijn en de Hogeweg wordt ontlast met het interne autoverkeer. Dit biedt de mogelijkheid om het aantal rotondes en kruispunten in deze weg met vier te verminderen tot zes. De ontbrekende schakel door de Tussendiepen zal ook ten gunste zijn voor de bevordering van het fietsverkeer binnen Drachten.

OVERGANG TUSSEN LANDSCHAP EN CENTRUM

De Drachtstervaart en het bijbehorende dwarswijkenstelsel waren de historische dragers voor hoe het landschap zich rondom Drachten heeft gevormd na voltooiing van de veenaftgravingen. Langs deze waterwegen is het dorp ook gevormd. Het niet verwonderlijk dat het coulisselandschap aan de oostzijde van het dorp nog naast de voormalige wijken lopen die nu dienst doen als sloten. Door het herstellen van het dwarswijkenstelsel wordt het landschappelijk patroon weer tussen de bestaande morfologie her geïntroduceerd. De doorgaande vaarverbinding voor de scheepvaart is hierbij de drager om de toegankelijkheid en tussen de weersijden van de Wâldwei snelweg te verbeteren en geeft een aanleiding voor toekomstige herstructurering van de woonwijk De Wiken.

TOEKOMSTIGE HERSTRUCTURERING VAN WOONWIJKEN

De Gemeente Smallerland is momenteel bezig met een herstructureringsopgave in de wijken Noordoost en De Bouwen. In samenwerking met de desbetreffende woningbouwverenigingen, particulieren en commerciële eigenaren wordt de bestaande woningvoorraad verduurzaamd en levensloopbestendig gemaakt. Sommige woningblokken worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwe. De openbare ruimte krijgt ook een opknapbeurt. Het doel van de Gemeente Smallerland (2006) is om in de toekomst de herstructureringsopgave voort te zetten door steeds twee andere woonwijken te herstructureren. De Wiken één van de twee woonwijken die als eerst volgend aan de beurt zullen zijn. De woonwijk is in de jaren 1960 gebouwd volgens het stempelplan en heeft veel open groene tussenzones waarin het dwarswijkenstelsel geherintroduceerd kan worden. Binnen de herstructurering kan er aandacht worden besteed aan de integratie en oriëntatie van deze woonwijken op de nieuwe as die door het water wordt gevormd.

Met het ontwerp van de Tussendiepen 2.0 wordt eerst aan de westzijde van het centrum aandacht besteed omdat is een groter ruimtelijk probleem heerst. Dit geldt als precedent voor ontwerpproces voor verdere herstructureringsopgaven.



Fig. 5.16 – Detail impressie bestaande Pijpbrêge (bron: VIA Drupsteen; www.devaarterin.nl)

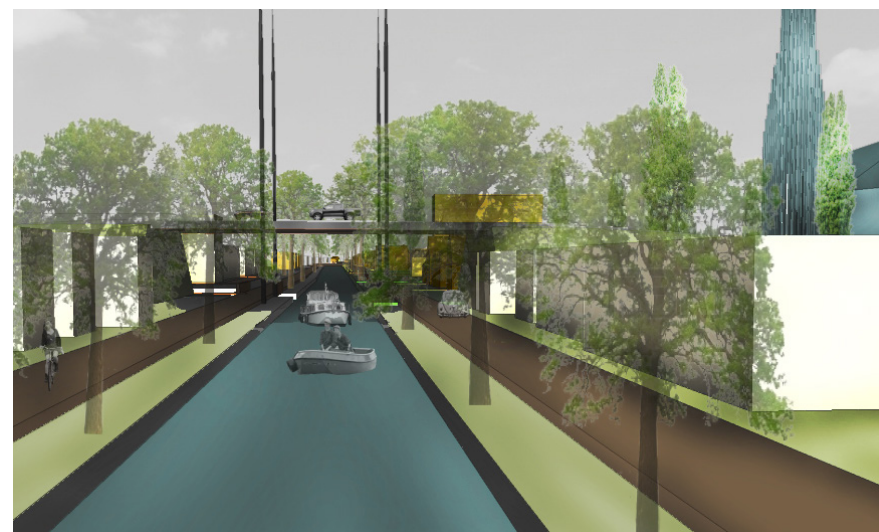


Fig. 5.17 – Detail impressie vernieuwde Pijpbrêge

DE TUSSENDIEPEN 2.0

De Tussendiepen vormt momenteel een zwakke schakel in Drachten. Door de – gedeeltelijke en/of gehele – heropening van de Drachtstervaart creëert het zuidelijke gedeelte van het bedrijventerrein De Haven een onaantrekkelijke entree van Drachten vanaf het boezemwater van het Friese Merengebied. Ruimtelijk vormt de Tussendiepen geen relatie met de Drachtstervaart en de problematiek van leegstaande bedrijfsgebouwen en verloedering is hier het hardnekkigst van Fryslân (fig. 3.09; Stec Groep, 2010). Voldoende reden om op deze locatie een begin te maken voor het herstructureren conform de Drachten[∞] visie.

Het ontwerp van de 'Tussendiepen 2.0' heeft als doel om doormiddel van het herstructureren van het bestaande bedrijventerrein ruimte te bieden aan de bestaande beroepsbevolking om hun eigen woon en werk locatie te kunnen ontwikkelen. Met deze methode wordt geparticipeerd tegen de toenemende gevolgen van zachte krimp door de bestaande beroepsbevolking in Drachten te laten houden om ze ontwikkelingsmogelijkheden te bieden. De socio-economische transitie (p. 48-71) heeft de vraag naar conventionele bedrijfsvestiging sterk laten afnemen. De sterke toename van zelfstandige

ondernemers vraagt naar kleinschalige bedrijfshuisvesting dat gecombineerd kan worden met een eigen woonhuis (fig. 4.05 + 4.06). Met deze combinatie kan men de kosten drukken en is men in staat om naast het ondernemen ook een huishouding te onderhouden.

BESTAANDE SITUATIE

In de inventarisatie van de bestaande bedrijfsgebouwen komt de problematiek sterk naar voren. De met rood aangegeven bedrijfsgebouwen in fig. 5.18 zijn ongebruikt en/of zijn gedateerd. Door sloop van de deze bedrijfsgebouwen ontstaat er ruimte waar de nieuwe vorm van wonen en werken ontwikkeld kan worden. Het creëren van woningen op een bedrijventerrein is in Nederland niet conventioneel en wordt door de milieucategorie zoning (VNG, 2009) ontmoedigd. Aan de overzijde van de insteekhaven is een zone waarin bedrijven tot maximaal milieucategorie 5 zijn gevestigd. Dit is de op één-na zwaarste milieucategorie en bepaald dat de externe veiligheidsrisico's dermate hoog zijn dat het onmogelijk is om woningbouw in de directe omgeving te plaatsen. Dit is wel mogelijk met de milieucategorieën 1-2-3. Milieucategorie 4 – o.a. de betonfabriek van Kijlstra – op met een gepaste afstand mogelijk om woningen toe te laten.

Een ander obstakel voor de herstructurering van het gebied is de zogenaamde geluidswal. Dit is een dijk die langs de Drachtstervaart loopt en is 6 x 80 meter breed met een hoogte van 35 meter. Het herbergt de vervuilde grond van de voormalige vuilstortplaats die op de aangrenzende locatie lag waar momenteel de woonwijk Drachtstervaart wordt gebouwd. Van concrete geluidsoverlast is

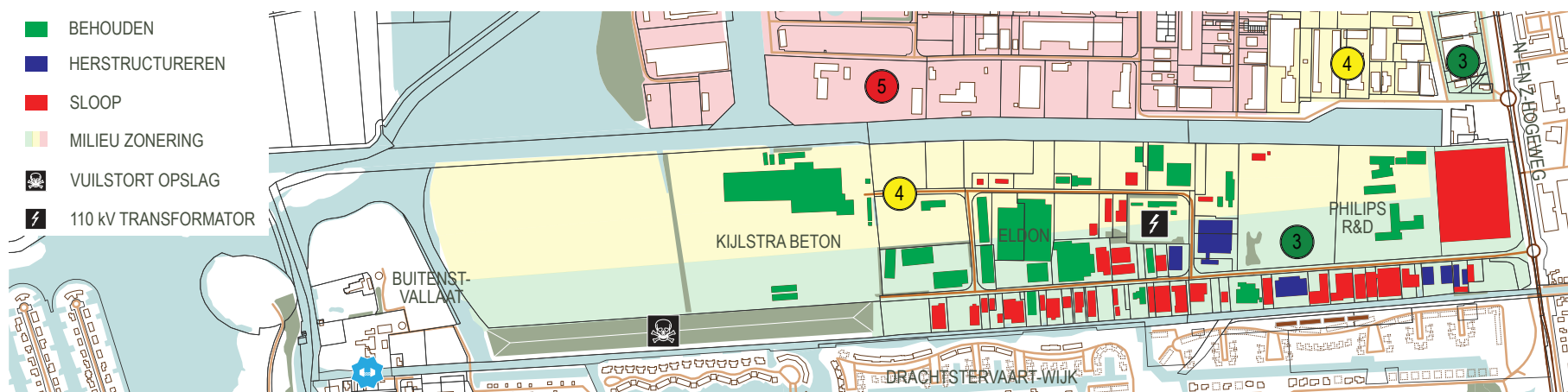


Fig. 5.18 – Inventarisatie van huidige bebouwing van de Tussendiepen in combinatie met milieucategorie zoning

vanuit het bedrijventerrein nauwelijks sprake, toch was het vanwege de algemene bepalingen van de Wet op Geluidshinder wenselijk om hier een geluidswal te maken (Bügel-Hajema, 2012, p.27). De 'geluidswal' kan door zijn vervuilde inhoud niet worden verplaatst en zal als een barrière moeten worden opgenomen binnen het ontwerp. Het belemmert niet alleen de entree van Drachten vanaf het Friese boezemwater, maar ook het zicht op het open landschap wat ten noordwesten van de barrière bevindt.

ORIËNTATIE OP DE DRACHTSTERVAART

Tussen de gebouwen die gehandhaafd worden – en inclusief de geluidswal – is een nieuwe zonering gemaakt die de oriëntatie naar de Drachtstervaart legt. In de huidige situatie is de oriëntatie van de Tussendiepen naar binnen gekeerd omdat hier de enige de ontsluitingsweg loopt. Er is een nieuwe ontsluitingsweg direct langs de Drachtstervaart gelegd. Hier is voldoende ruimte bij de gehandhaafde gebouwen en zij zullen hun voor- en achtergevel moeten wijzigen. Met deze ingreep wordt het ritme van de verschillende blokken van de lintbebouwing langs de Drachtstervaart doorgetrokken aan deze zijde van de Hogeweg en ingepast in de bestaande verdeling van de gehandhaafde bedrijfskavels. Het continueren van bebouwingslint zorgt ervoor dat er een gelijkmatige overgang komt tussen de beide zijden van de Hogeweg. De gehandhaafde bedrijfsgebouwen zullen geïntegreerd worden in deze nieuwe lint. De opzet van de nieuwbouwwijk aan de zuidzijde van de Drachtstervaart blijft gehandhaafd. De wooneilanden vallen namelijk binnen het ritme van de bouwblokken, toch is er een interventie voor de invulling van het laatste onbebouwde wooneiland. Op dit eiland worden de vier geplande rijtjeswoningen die met de achtertuin naar de Drachtstervaart stonden omgedraaid. Op deze wijze krijgt het hele wooneiland een betere aansluiting met de Drachtstervaart en de herstelde doorgaande fietsroute van het voormalig kloosterpad dat aan deze zijde van de vaart loopt.

De Hogeweg is historisch gezien altijd een barrière geweest als een leidijk. Het beschermt de bouwlanden aan de oostzijde tegen het zure water van het laagveen aan de westzijde (p.15). In de Drachten[∞] visie houdt de Hogeweg zijn verkeersfunctie in het nieuwe ontsluitingssysteem. Recent is een nieuwe Piipbrêge opgeleverd voor de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart. Het probleem met deze nieuwe vaste brug is dat het zicht langs de Drachtstervaart dermate is verstoort. De brug vormt ook een barrière voor het doorgaande langzaam verkeer langs de vaart. In het ontwerp wordt een alternatieve brug voorgesteld waarin de landhoofden achter de rooilijnen van de bebouwinglinten worden geplaatst. Ook het brugdek wordt tot 3 meter boven straatniveau gelegd om de continuïteit van de hoofd-as te accentueren. Momenteel is de doorvaarhoogte van de bestaande brug 2,90 meter en zijn daarom fietsers genoodzaakt om door een verdiepte onderdoorgang de brug te passeren (fig. 5.16 versus 5.17).



Fig. 5.19 – Zonering van de Tussendiepen

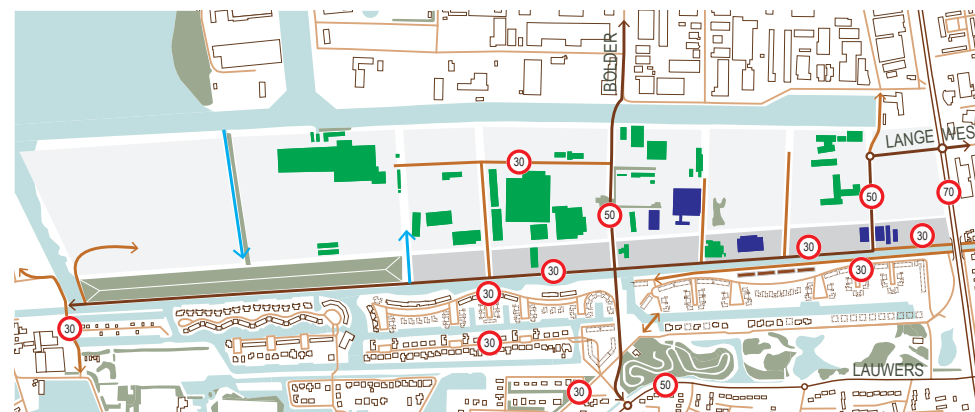


Fig. 5.20 – Ontsluitingssysteem van de Tussendiepen

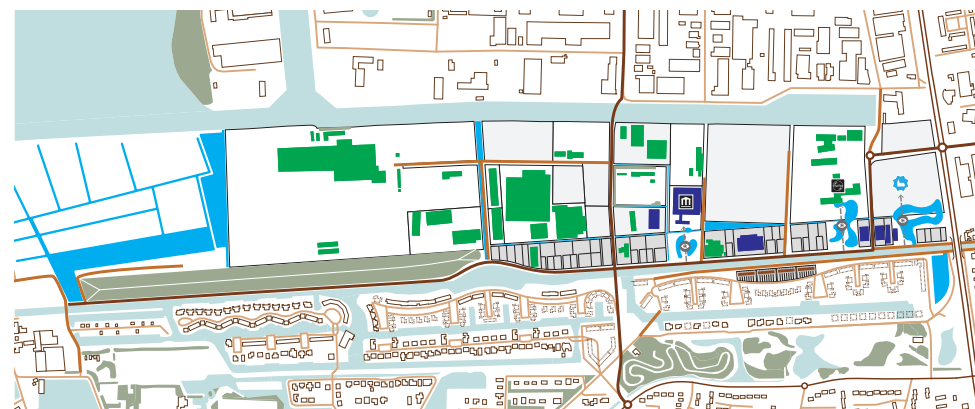


Fig. 5.21 – Verkavelingsstructuur van de Tussendiepen

ONTSLUITINGSSYSTEEM

Vanuit de oriëntatie en zonering wordt het stratenpatroon ingepast in de bestaande situatie. De hoofdontsluitingsweg van het gebied komt langs de Drachtstervaart te liggen en alle zijwegen sluiten haaks hierop aan. De zijwegen liggen tussen de gehandhaafde bedrijfskavels wat toekomstige herontwikkeling van deze kavels vereenvoudigd. De zijstraten geven ook het ritme weer dat vanuit de bestaande lintbebouwing aan de oostzijde van de Hogeweg wordt doorgezet.

In de nieuwe ontsluitingssysteem voor Drachten werd ook een missende aansluiting geïntroduceerd die de een tangent systeem maken van de bestaande ontsluitingswegen. Deze missende aansluiting ligt parallel met de hoogspanningsmasten die het Tussendiepen gebied doorkruizen. Het is een tweebaansweg met aan beide zijde fietsstroken, gelijk aan de bestaande ontsluitingswegen. De bestaande straat die vanuit deze nieuwe ontsluitingsweg naar het terrein van Kijlstra Beton loopt blijft gehandhaafd in verband met het vermijden van zware vrachtverkeer langs de nieuwe woningen aan de Drachtstervaart.

VERKAVELING

De zonering en het stratenpatroon dat is ingepast in de gehandhaafde situatie bepaald ook de verkaveling van het verdere gebied. De zonering aan de noordzijde van het plan zijn tussen de zijwegen vrij deelbaar door grotere bedrijven. Dit zijn bedrijven die binnen de milieucategorie 4 vallen en niet verenigbaar zijn met een woonfunctie op dezelfde kavel. Hierbij kan gedacht worden aan de zelfde type bedrijven dat in deze zone aanwezig is: grotere kantoorgebouwen, bouwmaterialen handelaren, grotere maak-industrie en een goederenoverslag. Door de afbakening van de zijwegen is er veel vrijheid voor de onderlinge invulling van deze kavels.

Langs de Drachtstervaart is er een ruimte voor kavels waarop woningen in combinatie met kleinschalige bedrijfsruimte kan worden gecombineerd. Historisch kwam deze combinatie in Drachten veel voor en gaf het straatbeeld langs de historische horizontale en verticale as een gevarieerd straatbeeld door de wisselende groottes van de huizen en bedrijfsruimtes. De wensen en eisen van het beoogde doelgroep is zeer divers, zowel apart in het wonen als apart in de specifieke bedrijfshuisvesting en zeker in de combinatie van beide. Om dit in een goede ruimtelijke vertaling te brengen is er gekozen om particulier opdrachtgeverschap mogelijk te maken. De meeste zelfstandige ondernemers zitten in de maakindustrie sector en hebben vaak voldoende zelfkennis en kunde voor het creëren van eigen huisvesting, al dan niet met samenwerking vanuit hun zakelijk netwerk. Het is daarom binnen dit plan onmogelijk om vooraf gedefinieerde verkaveling vast te stellen. In de zonering is onderverdeeld in traveeën van elk 1,50 meter breed. Het traveeën principe is geïnspireerd op het recht van opstrek (p.16) en is ook in een hoog stedelijke context toegepast in het Havenkwartier in Deventer (p.70). Anders dan in Deventer is de travee breder geworden om een lagere dichtheid af te dwingen. Ook is de langgerekte zone in twee stroken verdeeld die elk 35 meter diep zijn. Hierdoor wordt de mogelijkheid gegeven om achter de bebouwing meer kavelruimte te nemen en ontstaat er een diepte werking door achterliggende bebouwing en tussenstraatjes zoals dit ook elders in Drachten veelvuldig voorkwam. Het traveënsysteem moet zorg dragen voor dat iedere kavelgrootte naar eigen specifieke wensen kan worden bepaald zonder dat het ten kosten gaat van de gehele samenhangende structuur.



Fig. 5.22 – Voormalige relatie tussen Grote Kerk en Drachtstervaart (bron: Dragten.nl)

De lintbebouwing met wonen en werken wordt op drie verschillende plekken onderbroken om het zicht te bieden op drie representatieve gebouwen die in de noordelijke zone van de Tussendiepen staan. Dit is het voormalig bedrijfspand van Machinefabriek Sluis BV (het enige industrieel erfgoed van het bedrijventerrein De Haven), de Research & Design campus van Philips en de beoogde nieuwbouwlocatie van de Bethelkerk. De relatie met de Drachtstervaart wordt gelegd door een opening te geven in de lintbebouwing zodat het achterliggende gebouw zichtbaar is. Dit principe komt vaker voor in Drachten, voorbeelden zijn de Grote Kerk aan de Zuidkade (fig. 5.22) en het Drachtster Lyceum vanaf de Stationsweg.

DOELGROEP

Om een beeld te krijgen van de diversiteit van de beoogde doelgroep zijn een viertal zelfstandige geportretteerd die reeds hun specifieke omstandigheden en behoeften voor het combineren van wonen en werken ruimtelijk hebben vertaald.



Fig. 5.23 – Robert Ovbiagbonhia met eigen woon- en werk omgeving
(bron: Hanze Hogeschool; Google Streetview)

Dhr. Ovbiagbonhia is naast zelfstandige architect ook een jonge vader van een gezin van twee kleine kinderen. Zijn vrouw heeft aan huis een kinderopvang die zij zelfstandig runt. Ovbiagbonhia heeft vooral behoefte aan rust wanneer hij zelfstandig kleinschalige architectonische projecten uitwerkt. Daarnaast is hij ook docent aan de Hanze Hogeschool. Zijn huidige woning in het nieuwbouwwijk Drachtstervaart is van zijn eigen hand. De basis is een ruim opgezette gezinswoning. De zolder etage is een eigen werkatelier en een ruim dakterras met zonnepanelen die zijn ambitie voor duurzaam bouwen verkapt. Het kinderdagverblijf is als een zijbeuk naast zijn woning gebouwd. Hierdoor blijft de privacy gescheiden en hebben de kinderen de mogelijkheid om langs de woning gebruik te maken van een speelveldje op de eigen kavel.



Fig. 5.23 – Sander Cruiming met eigen werkomgeving
(bron: XXL Webhosting; Google Streetview)

Dhr. Cruiming – broer – is een ondernemer met een webhostingbedrijf. Hij heeft vier werknemers voltijd in dienst. Zijn kantoorbehoefte is gering met vijf werkplekken en een ruimte voor vergaderingen. In de laatste jaren is het bedrijf meerdere malen verhuist van het ene bedrijfsverzamelgebouw naar de andere. Deze zijn allemaal in Leeuwarden gevestigd omdat in Drachten nauwelijks geschikte aanbod is. De redenen van de vele verhuizingen zijn de uiteenlopende huurprijzen, de faciliteiten en de locatie. Elke locatie heeft zijn eigen voor- en tegens maar het gebrek van een geschikte ruimte heeft dhr. Cruiming veel frustraties over dit onderwerp geven. Hij ziet duidelijk een zakelijke meerwaarde om tussen zijn doelgroep fysiek aanwezig te zijn, maar liever blijft hij in Amsterdam wonen. Doormiddel van 'het nieuwe werken' vindt hij het aanvaardbaar om wonen en werken te scheiden.



Fig. 5.24 – Rick van Roon met eigen woon- en werk omgeving
(bron: Rick van Roon; Google Streetview)

Dhr. van Roon is een zelfstandige ondernemer met een klussersbedrijf. Om een grote overdekte werkschuur te hebben is hij met zijn gezin verhuist naar een woonboerderij. In de schuur kan hij zijn materiaal en materieel opslaan. Ook is het een werkplaats waar hij alle kozijnen en andere bouwelementen maakt voordat hij het naar de bouwlocatie brengt. Parttime is Van Roon ook buschauffeur om te voorzien in een vastinkomen. Zijn vrouw is werkzaam bij de Belastingdienst en is voornamelijk op pad, zij heeft dan aan een aparte kantoorruimte in het ruime woonhuis voldoende. Het nadeel de woonboerderij is dat het achterstallig onderhoud heeft gehad en hierdoor veel werkuren in zijn eigen woning besteed moet worden. Er was geen mogelijkheid voor nieuwbouw van een gelijkwaardige omvang.



Fig. 5.26 – David van Geest met eigen woon- en werk omgeving
(bron: Artec Bouwkundig Ontwerp & Advies; Google Streetview)

Dhr. van Geest heeft een groot gezin met vijf kinderen. Dit vraagt om een grote vrijstaande woning met een grote tuin. Zelf is hij de enige kostwinner en kan leven van zijn eigen bouwkundig adviesbureau. In de opstartfase deelde hij een kantoorruimte bij zijn schoonvaders holding om niet gestoord te worden door zijn gezin. Momenteel heeft hij zijn eigen woning gebouwd. Dit is een zeer grote vrijstaande woning aan de rand van Ureterp. In een aanbouw is zijn kantoor gevestigd op dezelfde wijze als een typologische pastorie woning.

TYPOLOGIEËN VAN WONEN EN WERKEN

De beoogde doelgroep voor de wonen en werken locaties is erg divers en het ruimtelijk plan zou zo veel mogelijke vrijheid moeten bieden. Vrijheid betekent dat er wel richtlijnen moeten worden gegeven die een balans strekt ongestoord van die vrijheid kunnen profiteren. Aan de hand van verschillende typologieën hoe woningen met een bedrijfsvestiging gecombineerd kunnen worden een suggestieve indelingen van de zone gemaakt. Aan de hand van de bevindingen zijn de randvoorwaarden opgesteld voor de verdere verkaveling en de onderlinge indeling. De randvoorwaarden zijn schematisch weergegeven:

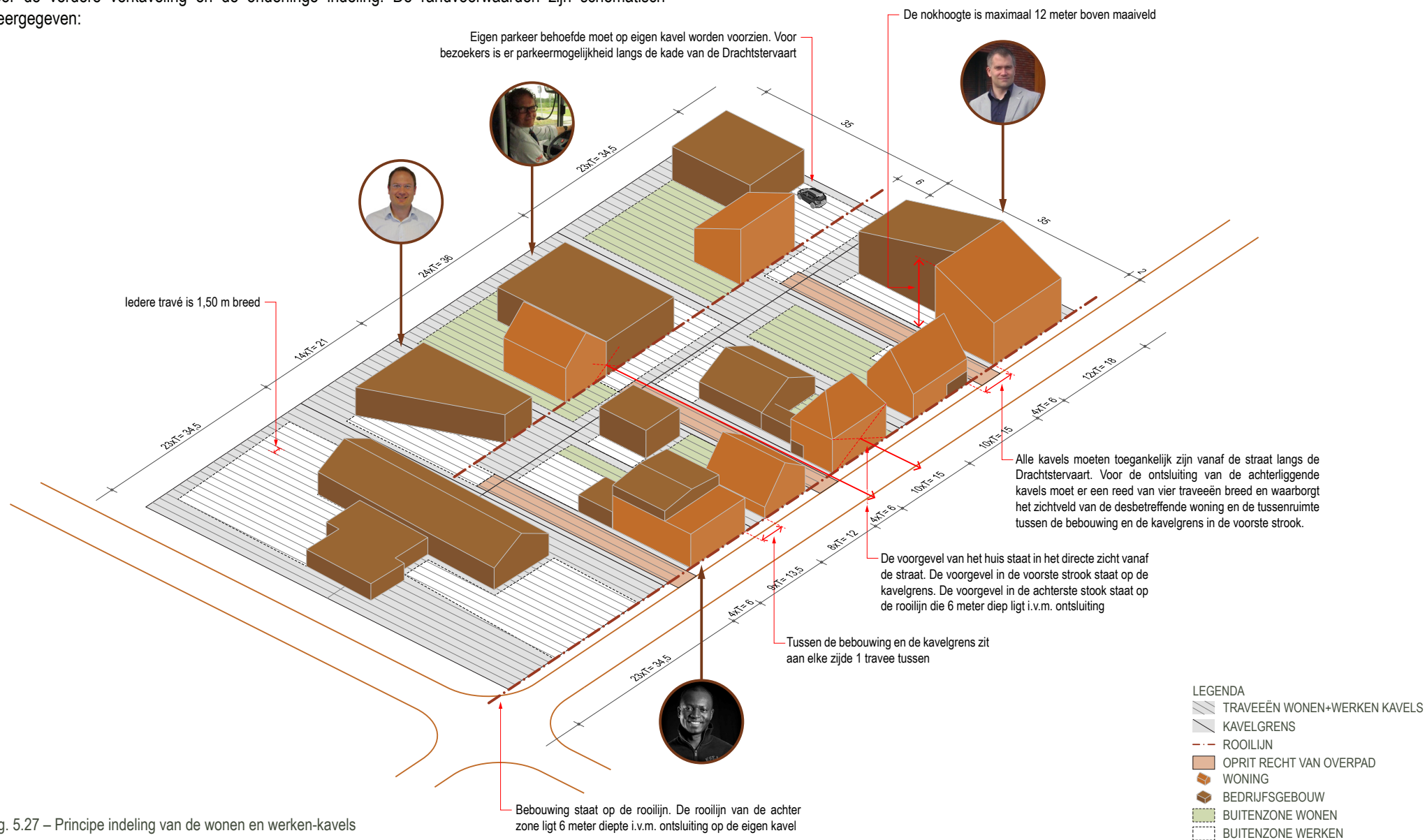


Fig. 5.27 – Principe indeling van de wonen en werken-kavels

OPENBARE RUIMTE

Voor de invulling van de openbare ruimte is het shared-space concept toegepast. Het is een verkeerskundig concept wat door Hans Monderman is uitgedacht. Shared-space ziet de straat als een verblijfsruimte dan een louter verkeersruimte. Door menging van de verschillende verkeersstromen in één multifunctionele ruimte wordt een grotere verkeersveiligheid afgedwongen omdat er intensievere contact tussen de verschillende verkeersdeelnemers moet zijn. Het onderlinge contact wordt versterkt door zo weinig mogelijk verkeersborden en verkeerslichten toe te passen en alleen de basis voorrangeregels te laten gelden (CROW, 2011). Drachten is met diverse proef kruispunten de oorsprong van het shared-space concept. Momenteel is het een internationaal toegepast alternatief om complexe verkeerssituaties in binnenstedelijke gebieden op te lossen. De nieuwe situatie in de Tussendiepen kan ook worden aangemerkt als een complexe verkeerssituatie. Het vindt een samenloop plaats van woon, werk en recreatieverkeer. Elk kunnen per voet, fiets, brommer, auto, vrachtwagen en boot gaan.

Het straatprofiel van de ontsluitingsweg langs de Drachtstervaart heeft een rijstrook van zes meter breed. Tussen de rijstrook en de kavels zit een optische strook van twee meter. Aan de andere zijde van de rijstrook is een zes meter breedte kade strook. De kade strook heeft een afwisseld programma van parkeerplaatsen en diverse verblijfsruimten. De menging van het openbare verblijfsruimte met de straat langs de Drachtstervaart wordt het accent op de vaart gelegd en bouwt het voort op het multifunctionele ruimte gebruik dat historisch langs de vaart was (fig. 5.33). De bomenwal in de kade strook accentueert de doorlopende lijn langs de vaart naar het centrum omdat het aansluit met de bomen wal die langs het Moleneind en in het centrum worden geplant. Langs de geluidswal loopt de straat door in een afgeslankte vorm zonder kade.

WATERFRONT

Aan de oostzijde van het buurtschap en de sluis Buitenstvallaat is in het ontwerp een doorbraak gemaakt in de landtong. Het is nu een open vaarverbinding die de pleziervaart op een logische manier naar de toegang van de Drachtstervaart leidt. Er is bewust gekozen om dit door de historische sluis te leiden om een bewuste beleving van de cultuurhistorische as. Het leidt ook tot dat de aanvaarroute voor de pleziervaart niet in contact komt met die voor de beroepsvaart. Langs het nieuw waterfront is ook ruimte voor wonen en werk locaties die een directe relatie met het water hebben. Recreatieve functies – zoals: Marrekrieten steigers, een camping en een horeca voorziening – zullen het gebied tot een aantrekkelijke pleisterplaats transformeren. De geluidswal kan als barrière binnen het plan integreert worden als een lichaam waarop een tribune kan worden gemaakt voor een openlucht theater. De overgebleven weilanden aan de noordzijde en de bypass kunnen getransformeerd worden tot een 'sail-in openlucht theater'. In combinatie met het uitzicht op het water en het wijde polder- en coulisselandschap zal het een verrijking zijn voor de culturele voorzieningen van Drachten voor zijn eigen inwoners en de toeristen van de Friese Meren.



Fig. 5.28 – Impressie op de wonen + werken kavels

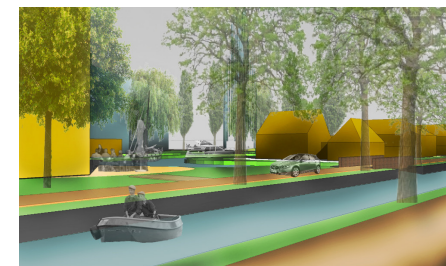


Fig. 5.29 – Opening van de lintbebouwing voor de verbijzondering bij de Bethel kerk



Fig. 5.30 – Vogelvluicht impressie vanaf het Geasterdijp in westelijke richting



Fig. 5.31 – Impressie vanaf de Drachtstervaart van de overgang van de geluidswal naar de wonen + werken lintbebouwing

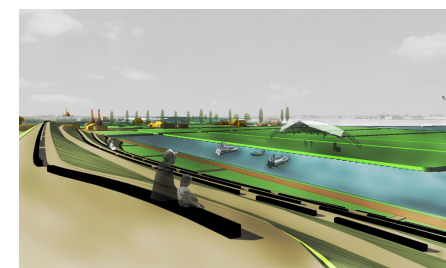


Fig. 5.32 – Uitzicht vanaf de geluidswal annex tribune op het evenemententerrein en de noordelijke bebouwing van het waterfront



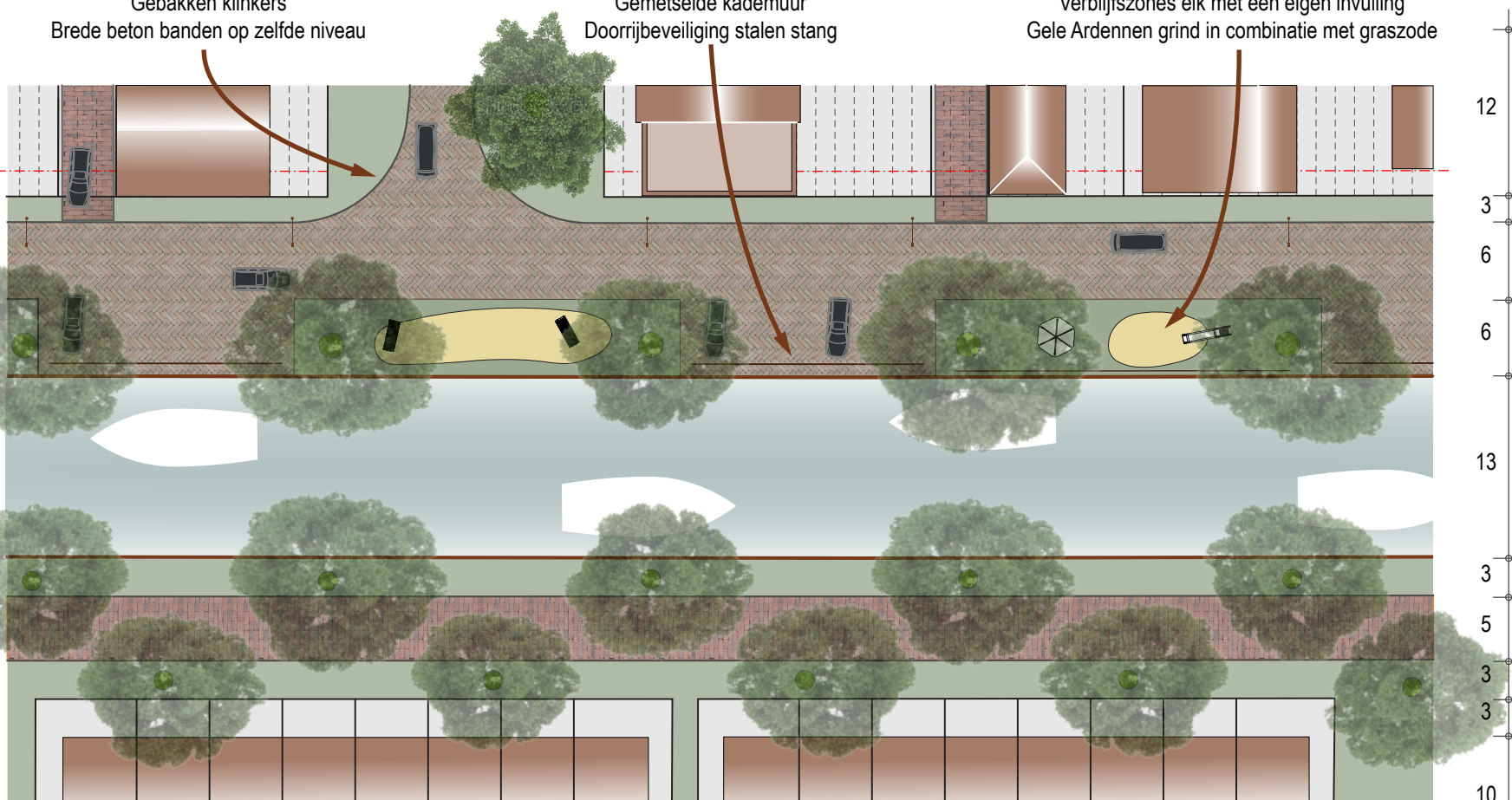
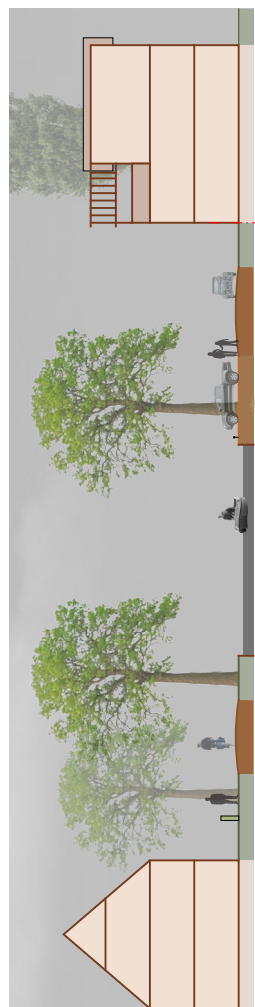
Gebakken klinkers
Brede beton banden op zelfde niveau



Gemetselde kademuur
Doorrijbeveiliging stalen stang



Verblijfszones elk met een eigen invulling
Gele Ardennen grind in combinatie met graszode



TUSSENDIEPEN [NIEUW]

Fig. 5.33 – Inrichting van de openbare ruimte langs de Drachtstervaart

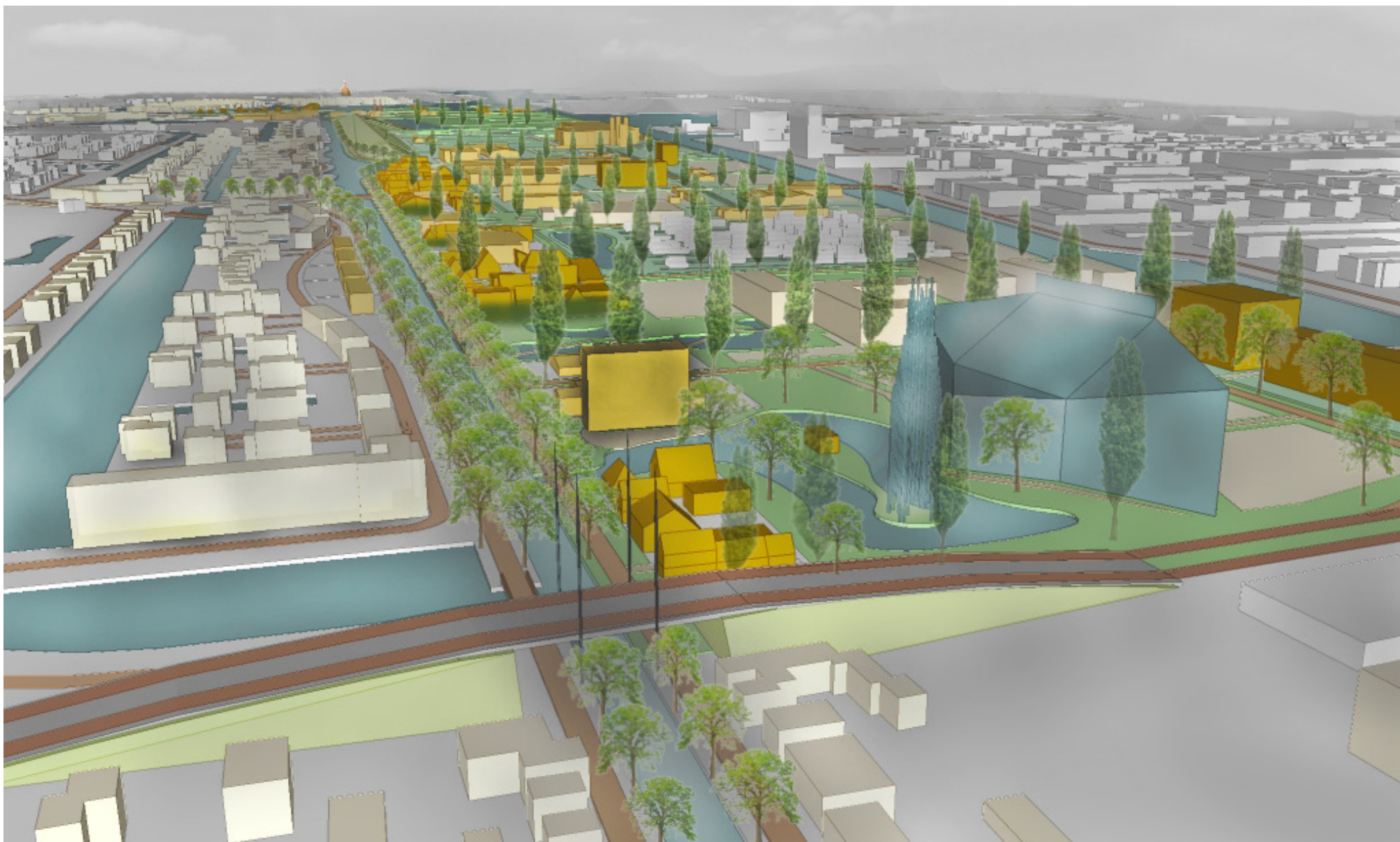
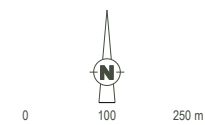
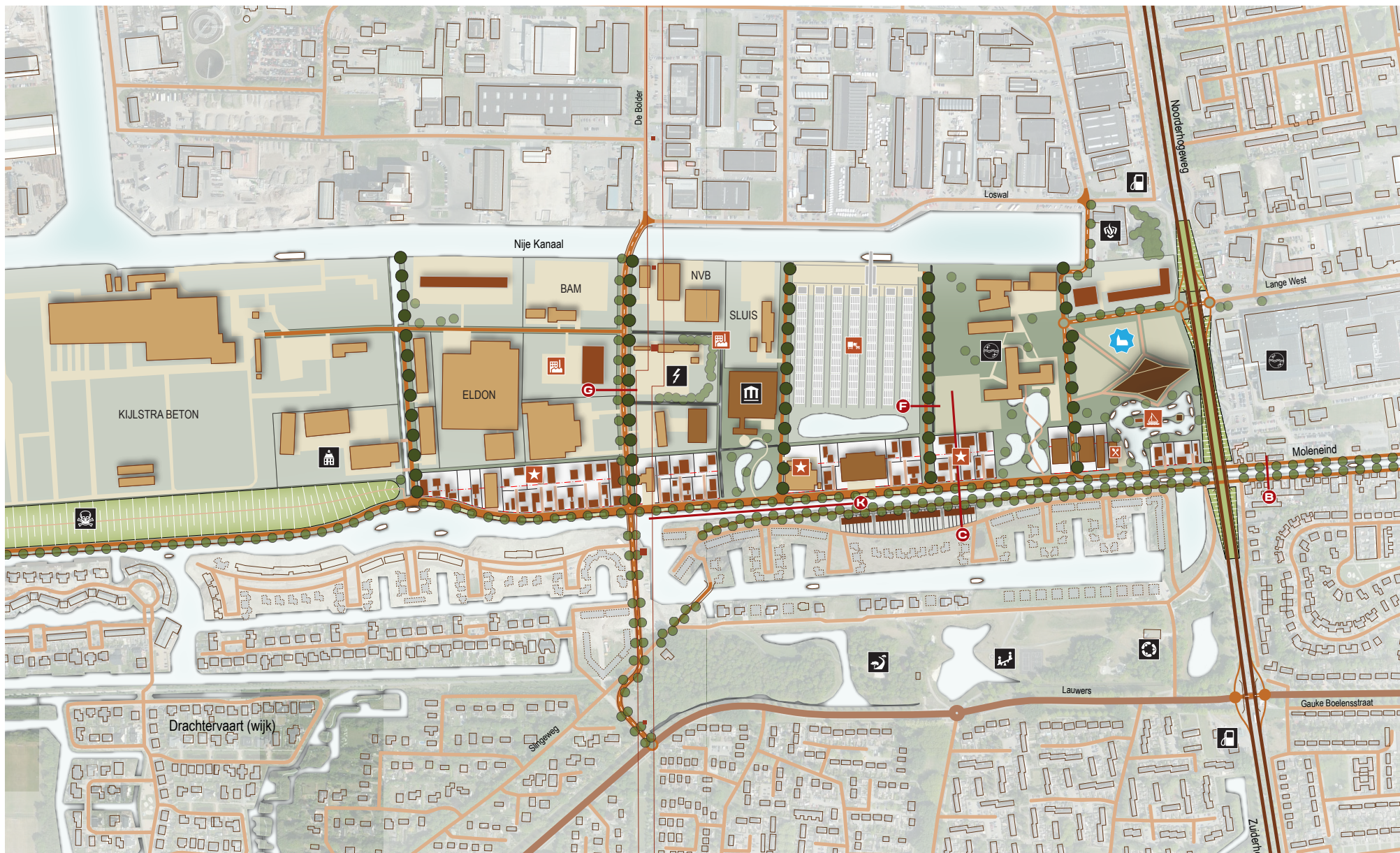


Fig. 5.34 – Vogelvlucht impressie vanaf de Piipbrêge in oostelijke richting



NIEUWE SITUATIE: ■ NIEUWE GEBOUWEN ■ Nw. BIJZONDERE GEBOUWEN ■ HERGESTRUCTUREERDE GEBOUWEN ■ BESTAANDE GEBOUWEN ■ OPENBARE STRAAT ■ VERHARDING ■ WATER	BESTAANDE SITUATIE: ■ GEBOUWEN ■ TOEKOMSTIGE GEBOUWEN ■ HOOFDONTSUITINGSWEG ■ STRAAT ■ HOOGSPANNINGSTRACÉ ■ BEBOSSING ■ TALUD	VERKAVELING: ■ WONEN + WERKEN ■ Nw. BEDRIJVEN ■ Bs. BEDRIJVEN ■ LANDSCHAPPELIJKE INVULLING ■ Bs. VERKAVELING ■ ROOIJLJN WONEN + WERKEN	SCHEEPVAART: ■ AANVAARROUTE PLEZIERVAART ■ AANVAARROUTE BEROEPSVAART ■ VEERPONT ■ MARREKRIETEN STEIGER ■ JACHTHAVEN ■ PASSANTENHAVEN	CULTUURHISTORISCHE AS: ■ RECONSTRUCTIE SMELNE KLOOSTER ■ HERGEBRUIKNAME BUITENSTVALLAAT ■ RECONSTRUCTIE DURKZ MOLEN ■ TJAARDA FLATS ■ CARILLON ■ NIEUWBOUW BETHELKERK	NIEUWE FUNCTIES: ■ WONEN + WERKEN [MILIEUCAT. 1-3] ■ BEDRIJVEN [MILIEUCAT. 3-4] ■ CAMPING ■ GOEDERENOVERSLAG ■ OPENLUCHT THEATER ■ RESTAURANT ■ UITKIJKTOREN [KALKOVEN]	BESTAANDE FUNCTIES: ■ BRANDWEERKARZERNE ■ JONGERENSOOS ■ 'GELUIDSWAL' [VUILSTORT OPSLAG] ■ GEMEENTEWERF ■ MONUMENTAAL GEBOUW ■ PARK ■ PHILIPS VESTIGING	■ SPEELTJUN ■ TANKSTATION ■ TRANSFORMATOR ■ VOETBALVERENIGING ■ ZANDWINNING ■ DOORSNEDE
--	---	---	---	--	---	---	--

Fig. 5.35 – Nieuwe situatie Tussendiepen 2.0, doorsnedes op volgende pagina's.



DOORSNEDES BESTAANDE SITUATIE



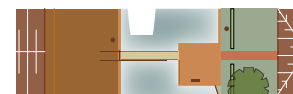
12 7,5 1,5 12

A CENTRUM



1,5 2,5 5 1 10 1 5 2,5 1,5 1,2

B MOLENEIND



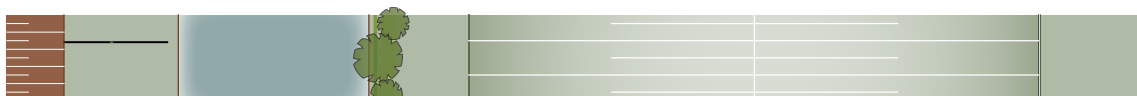
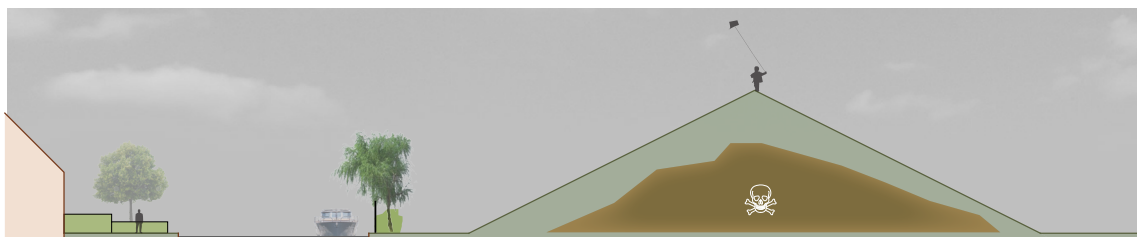
1 7 6 4,5 6

E BUITENSTVALLAAT



3 2 5 8 18,5 2 21 40 10 3 7 3 5

C TUSSENDIEPEN

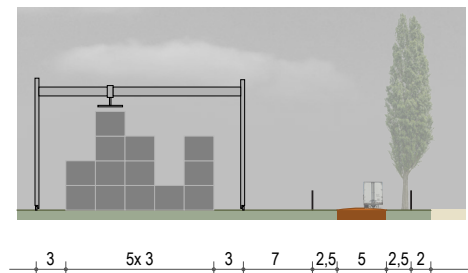


12 20 3,5 7 30 30

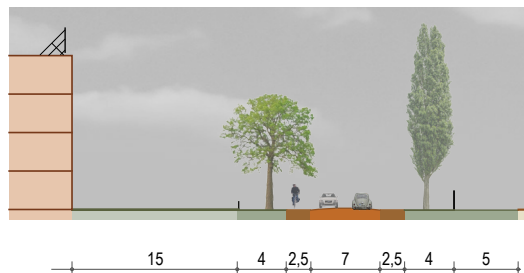
D GELUIDSWAL

Fig. 5.36 – Doorsnedes als aangegeven in fig. 5.35

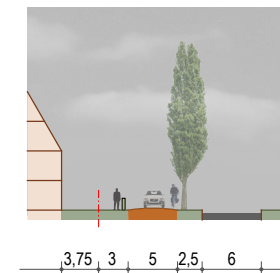
DOORSNEDES NIEUWE SITUATIE



F ZIJSTRAAT OVERSLAG - PHILIPS R&D



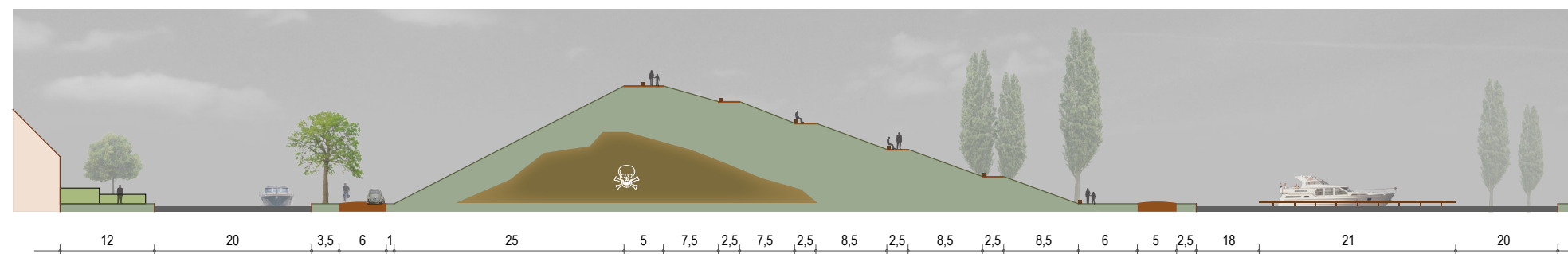
G Nw. DOORSTROOMWEG



H NABIJ GEASTERDJIP



J PENISULA TUSSEN SANDING EN ÂLDE DRAIT



D' GELUIDSWAL + SAIL-IN OPENLUCHT THEATER [NIEUW]

Fig. 5.34 – Doorsnedes als aangegeven in fig. 5.32

DOORSNEDES NIEUWE SITUATIE

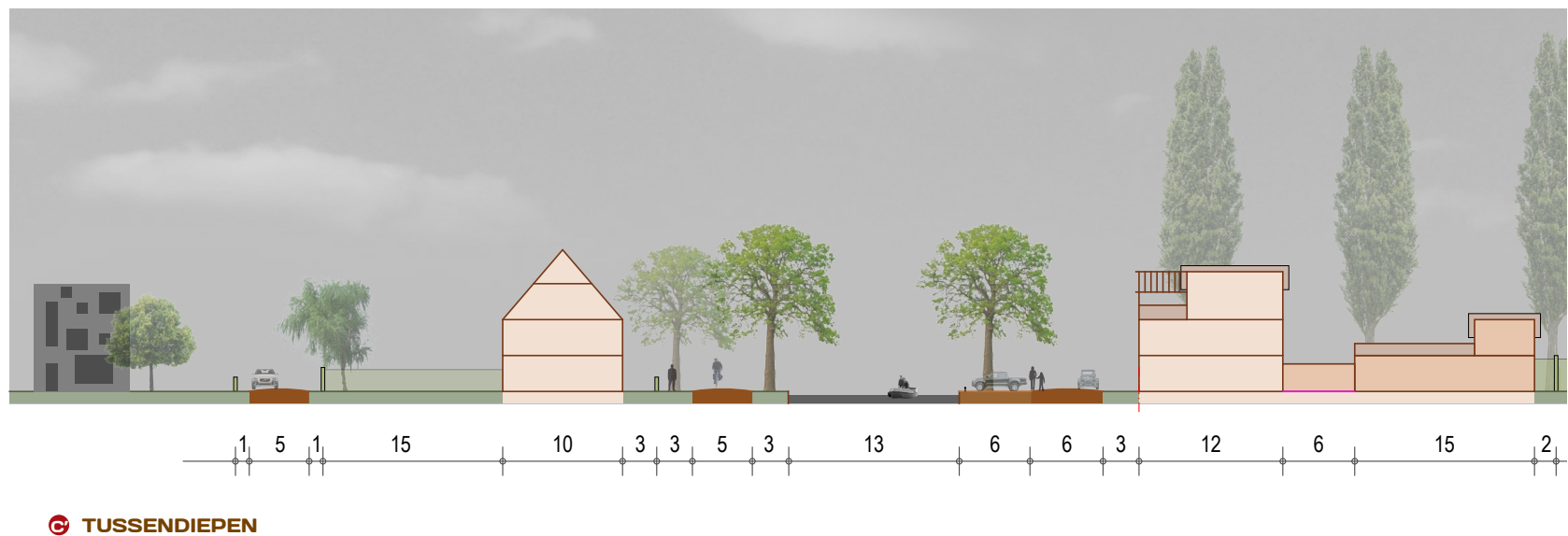
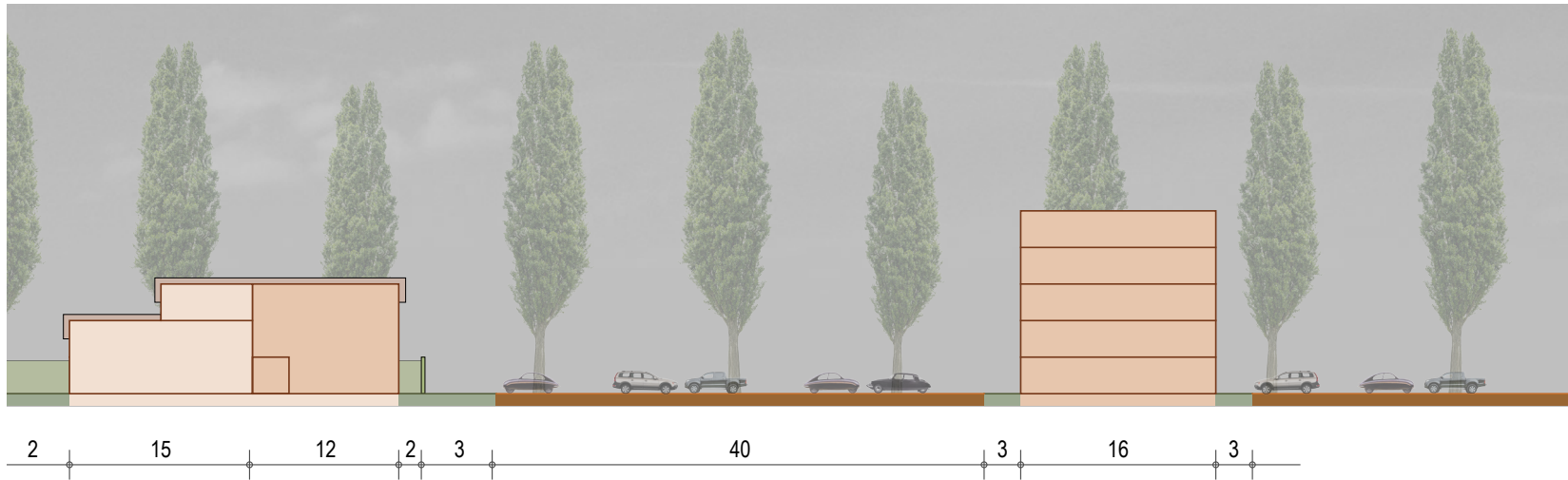


Fig. 5.37 – Doorsnedes als aangegeven in fig. 5.35



■ **TER AFSLUITING**

CONCLUSIE

Drachten[∞] is een stedenbouwkundig onderzoek naar de preventie voor de gevolgen van de zgn. 'zachte krimp' door herstructurering van een bestaande bedrijventerrein van een regionale verzorgingskern in Noord-Nederland. Drachten is momenteel een regionale verzorgingskern met veel positieve aspecten die het tot een aangename leefomgeving maken. Dit staat door de recente ruimtelijke-economische ontwikkelingen onderdruk. Men had verwacht dat de aanleg van de Zuiderzeelijn Drachten tot in een nieuwe moderniteit zou ontwikkelen. Deze spoorlijn komt er definitief niet en de recente economische crisis hebben de ontwikkelingsmogelijkheden verder verslechterd. En, wat nu? De hoofdvraag van dit 'research and design' afstudeerproject luidt: Hoe kan Drachten in ruimtelijk-economisch perspectief participeren tegen de gevolgen van zachte krimp door herstructurering van het bedrijventerrein De Haven? Aan de hand van het onderzoek en daarop aansluitend ontwerp is een antwoord gegeven op deze vraag.

DRACHTEN ALS VERZORGINGSKERN IN EEN KRIMP REGIO

De Gemeente Smallerland – waar Drachten de hoofdplaats van is – heeft momenteel niet te maken met demografische krimp en zal volgens de prognoses (fig. 1.02) dit ook niet ondervinden. De verzorgingsregio die afhankelijk is van Drachten heeft momenteel al wel te maken met 'harde krimp' en dit zal in de toekomst toenemen. Drachten heeft dan wel op een vrij directe manier te maken met de gevolgen van krimp. Dit noemt men 'zachte krimp'; een afname van de kwalitatieve leefbaarheid doordat er een groter groeiende kloof ontstaat tussen de vraag naar voorzieningen, werkgelegenheid en het rendabel kunnen houden van het aanbod van commerciële en publieke voorzieningen. De vicieuze cirkel zal op een gegeven moment kunnen leiden tot harde, demografische krimp. Veel van de kwalitatieve beroepsbevolking is in deze situatie geneigd om te migreren naar gebieden met een gunstigere leefklimaat en arbeidsperspectief. In samenhang met een sterke vergrijzing van de bevolking die blijft zal de bevolkingsgroei negatief worden.

SOCIO-ECONOMISCHE TRANSITIE

Na 1950 breidde Drachten in een hoog tempo uit. De stedenbouwkundige principes van 'De Functionele Stad' boden een antwoord om met massa woningbouw de explosieve bevolkingsgroei te huisvesten. De Modernistische stedenbouwkundige benadering van

de CIAM heeft het dorp een rationeel opgezette woon- en werkdorp getransformeerd waarin alle functies binnen het dorp gescheiden zijn in diverse clusters. Momenteel ondervindt men steeds meer de nadelen van deze vorm van stedenbouwkunde. Op het gebied van werkgelegenheid is het moderne, hedendaagse Drachten geënt op grotere bedrijven waarin de bevolking als grote groepen werknemers hun bestaan mee verdienen. De recente economische ontwikkelingen laten zien dat deze vorm van arbeidsparticipatie afneemt en het aandeel van zelfstandig ondernemerschap groeit. De vraag naar bedrijfsvestiging verandert hierdoor. De kleinere omvang van de nieuwe bedrijfjes hebben geen behoefte aan het aanbod van grotere bedrijfsgebouwen. Dit verklaart deels het grote leegstand en verloederingsproblematiek op het bedrijventerreinen De Haven. Het gaat hierbij om de laag- en middelbaar geschoolde beroepssectoren die lokaal sterk vertegenwoordigd zijn: de maak-industrie, handel, zakelijke dienstverlening en zorg. Met name in de maak-industrie en de bouwnijverheid is de werkloosheid het hoogst. Voor deze doelgroep is het zelfstandig ondernemerschap vaak de enige optie om in hun levensonderhoud te voorzien of ze zijn genoodzaakt om te migreren naar een regio waar wel voldoende arbeidsperspectief is. Uit onderzoek is gebleken (fig. 4.06) dat zelfstandige ondernemers de voorkeur hebben om hun bedrijf bij hun woonhuis te vestigen. Het bespaart huisvestingskosten en het biedt vrijheid om het zelfstandige ondernemerschap te combineren met hun privé huishouding. De morfologische opzet van Drachten biedt geen ruimtelijk geen mogelijkheid om een eigen bedrijf aan huis te beginnen. De regelgeving van het bestemmingsplan biedt daarnaast ook geen ruimte voor functiemenging. Wil Drachten een kans bieden om de bestaande kwalitatieve beroepsbevolking te houden en daarmee verdere toename van het zachte krimpproces te keren, dan zou er ruimte voor deze groeiende doelgroep worden gemaakt. Door van herstructurering van het bedrijventerrein waar de leegstand en verloederingsproblematiek het grootst is kan ruimte bieden voor een geschikte locatie voor een gemengd woon-, werk- en recreatie omgeving. De Tussendiepen is hierbij het gebied in Drachten die het meest voldoet.

DRACHTSTER IDENTITEIT

Het vervreemden van de 'roots' is het tweede nadelig aspect van de toepassing van 'De Functionele Stad' voor Drachten. De grootschalige ontwikkelingen en de sloopdrift heeft gezorgd dat de oorspronkelijke mentale structuur die vanuit de bestaande architectuur en ruimtelijke indeling werden opgeroepen vervreemd raakte met de huidige situatie. Momenteel is de Gemeente Smallerland bezig met het inpassen van de 'roots' met de gedeeltelijke heropening van de Drachtstervaart. Het water zal een gunstig effect hebben op de openbare ruimte de straat waardoor het loopt; het Moleneind en één winkelstraat. Dit zal niet direct de genius loci in het hele dorp terug brengen omdat de Drachtstervaart beeld bepalend was dat het een centrum vormde door hele voormalige lintdorp heen, dan alleen de kruising als één dominant punt. Het hele dorp was ontstaan langs het kanaal en vervolgens haaks erop verder in het binnenland ontwikkeld. Naast de participatie voor de socio-economische transitie is het ook van belang om Drachten een deel van zijn unieke identiteit te herintroduceren. Het zal zich hiermee ook in irrationeel oogpunt beter profileren als kwalitatieve woon-, werk- en recreatieve dorp.

DRACHTEN∞ 2040

De visie Drachten∞ 2040 geeft een aanvulling op het bestaande ruimtelijk-economische beleid van de Gemeente Smallingerland. Hierbij is gekeken in hoeverre het een bijdrage kan leveren in de €45 miljoen die de Provincie Fryslân heeft uitgegeven aan de gemeente voor besteding binnen de Strategische Samenwerkingsagenda Smallingerland – Fryslân (Provincie Fryslân, 2013; fig. 3.12). Binnen dit ruimtelijk-economische plan is het behoud en onderhoud van de bestaande voorzieningen sterk. Ook investeert men meer in het succesverhaal van de Innovatiecluster Drachten. Dit is een bestaande verzameling van innovatieve hightech bedrijven in Drachten die veel hooggeschoolde werknemers van buiten de regio aantrekt. Binnen het budget van €3,30 miljoen (fig. 6.01) kan de visie van Drachten∞ een aanvulling bieden zodat tegemoet wordt gekomen aan de socio-economische transitie en het terug brengen van de Drachtster genius loci. De bestaande beroepsbevolking kan hierdoor effectief behouden blijven en vanuit zichzelf het dorp een mogelijke nieuwe moderniteit ontwikkelen.

Met een gehele heropening van de Drachtstervaart en het bijbehorende dwarswijkenstelsel zal aanzet geven voor de herintroductie van de genius loci in het gehele dorp. Aan de hand van het bestaande herstructureringsprogramma voor de woonwijken kan de gemeente in combinatie met woningbouwcoöperaties en andere belanghebbenden het huidige dorp transformeren naar de oorspronkelijke genius loci. Door ruimtelijke oriëntatie op het kanaal te leggen wordt getracht een verdergaande eenheid te creëren tussen de verschillende woonwijken. De Drachtstervaart vormt hierbij een as door de hele ontwikkeling van het dorp. De cultuurhistorische waarde van de Drachtstervaart als wordt door de verschillende bijzondere bouwwerken die elk zijn respectievelijke moderniteit representeert. In de visie zijn zes verschillende iconen opgenomen waarvan één een suggestie is voor de toekomstige moderniteit. De gehele heropening van het waterstelsel biedt ook voor het watersporttoerisme kansen om de recreatieve waarden van dit gebied te versterken. Drachten biedt hiermee een alternatieve aanvulling op het bestaande aanbod van het Friese Meren gebied. Het is een progressief dorp dat zich van veenkolonie heeft doorontwikkeld tot een moderne pleisterplaats voor wonen, werken en recreëren op een snijpunt van drie landschappen.

Voor de gehele heropening van de Drachtstervaart en het wijkstelsel is ook een nieuw ontsluitingssysteem ontwikkeld. De Drachtstervaart is nu een doorgaande route voor langzaam verkeer, het autoverkeer is doormiddel van een tangentsysteem opgelost. Dit verbetert de interne bereikbaarheid met een doorgaande verbindingen langs de Drachtstervaart en de Hogeweg. Tevens ontlast het de Hogeweg waar langs het toenemende verkeer uit de verzorgingsregio kan worden geleid. De loskoppeling van de aanvaarroute voor de beroepsvaart en de pleziervaart zal de bereikbaarheid van Drachten over het water ook versterken (nr. 10 op p.81).

TUSSENDIEPEN 2.0

In de herstructureringsopgave van het bestaande bedrijventerrein aan de Tussendiepen-straat komen de aspecten van de socio-economische transitie en het herstel van de Drachtster identiteit samen. De bestaande bedrijvigheid wordt gehandhaafd en wordt ingepast in de een gemengd woon-, werk- en recreatie omgeving. Het biedt ontplooiingsruimte voor het groeiend aantal zelfstandige

ondernemers in de bestaande beroepsbevolking. De ruimtelijk oriëntatie is herstelt richting naar de Drachtstervaart en krijgt hierdoor integratie met de rest van het dorp. De inrichting van de locatie geeft aan hoe de historische ruimtelijke elementen in een moderne situatie kunnen worden toegepast. Aan de hand van particulier opdrachtgeverschap is het mogelijk om de variabele kavelgrootte in te richten naar de specifieke wensen voor de woon- en bedrijfsvestiging. Met behulp van vier voorbeeld ondernemers zijn de randvoorwaarden bepaald waaraan de specifieke typologie aan moet voldoen.

Het verbeteren van de aanvaarroute voor de pleziervaart geeft ook een invulling op de wens van de gemeente om de harde stadsranden te verzachten (p.53) en de recreatieve waarde van het landschap te verbinden met de binnenstedelijke ruimte. Hierdoor zal het geen 'dood water' worden, zoals Janientus Have stelde (p.74), maar een meerwaarde vinden in de gehele heropening van de Drachtstervaart.

Tussendiepen 2.0 kan als ontwerp aangemerkt worden als precedent toekomstige herstructureringsprogramma voor andere woonwijken. Zoals reeds vermeld in de vorige paragraaf is de Gemeente Smallingerland steeds bezig om projectmatig twee woonwijken tegelijk grondig op te waarderen. Hierin wordt de bestaande woningvoorraad verduurzaamd en levensloopbestendig gemaakt, maar ook de lokale leefbaarheidsniveau verbeterd. De toegepaste ontwerpprincipes kunnen ook toegepast worden om deze woonwijken te laten integreren met het dorp en ruimte bieden voor een gemengde leefomgeving.

	Projecten vanuit het Samenwerkingsagenda Gemeente Smallingerland – Provincie Fryslân	Beschikbaar gesteld budget door provincie
	Versterking hightech Innovatiecluster Drachten	€ 2,00 mln
	Aanleg glasvezel netwerk voor breedband internet	n.v.t.
	Opwaarderen zuidelijke invalsweg Burgemeester Wuiteweg	n.v.t.
	Alternatieve aanvaarroute voor beroepsvaart	€ 0,20 mln
	Aanleg waterberging en recreatiewater 'Berenat' ten zuiden van Oudega	€ 21,50 mln
	Herstructurering bedrijventerrein Tussendiepen	€ 0,10 mln
	Revitalisatie zwembad De Welle	n.v.t.
	Cultureel cluster rondom schouwburg De Lawei	n.v.t.
	Transferium noordelijke invalsweg Noorderhogeweg – Wâldwei	n.v.t.
	Opwaarderen rotondes + transferium oostelijke invalsweg Tjaarda	€ 4,90 mln
	Opwaarderen kruispunten Noorder- en Zuiderhogeweg	€ 1,30 mln
	Opwaarderen ontsluiting rondom onderwijscluster Splitting	€ 2,00 mln
	Opwaardering Van Knobelsdorffplein busstation + afkoppeling OV systeem	€ 13,00 mln
	Totaal:	€ 45,00 mln

Fig. 6.01 – Overzicht van de 13 ruimtelijk-economische projecten van de Strategische Samenwerkingsagenda (Provincie Fryslân, 2013). Met rood aangegeven budgetten waarin Drachten∞ een alternatieve aanvulling geeft.

REFLECTIE

OMSCHRIJVING PROJECT

'Zachte krimp' preventie door herstructureren van een bestaande bedrijventerrein van een regionale verzorgingskern in Noord-Nederland. Zachte krimp is een kwalitatieve afname van het leefbaarheidsniveau, voorbode van demografische krimp.

ONTWERP DOEL

Een integraal ontwerp voor het herstructureren van het bestaande bedrijventerrein De Tussendiepen in Drachten als een gemengd woon- en werkmilieu. Het is een alternatieve aanvulling op het bestaande ruimtelijk-economisch beleid vanuit de structuurvisie van de Gemeente Smallingerland en de Strategische Samenwerkingsagenda tussen Provincie Fryslân en Gemeente Smallingerland.

1. DE RELATIE TUSSEN ONDERZOEK EN ONTWERP

De relatie tussen het onderzoek en het ontwerp is naar mijn mening zeer sterk. Veel van de verschillende onderzoeksdelen heb ik toegepast voor het opbouw van het ontwerp. In de loop van het ontwerpproces zijn een aantal onderzoeksresultaten afgedankt omdat zij geen relevantie meer hadden voor het totale project. Hiermee heeft het project ook één van zijn oorspronkelijke beoogde theoretische grondslagen verloren. Dit was de koppeling met de Centrale Plaatsen Theorie van Christaller (Baskin, 1966) is een theoretisch ruimtelijk-economische modellen voor verzorgingskernen in hun specifieke omgeving. Dit onderdeel heb ik gebruikt om een paper te schrijven voor het vak Theory of Urbanism. In de afbakening van het project is het regionale schaalniveau buiten beschouwing gevallen, doch is de relevantie van de positie van Drachten als verzorgingskern wel gebleven als onderdeel van veel randvoorwaarde en ontwerpbelissingen die gesteld zijn.

2. DE RELATIE TUSSEN HET THEMA VAN DE STUDIO EN HET Afstudeeronderwerp dat gekozen is door de student

Het thema binnen de Complex Cities is divers. Als men spreekt over thema in relatie tot schaalniveau's dan heb ik mij met een 'stad' van 45.000 inwoners als een 'klein eendje' gevoeld tussen de andere afstudeerprojecten over zeer complexe wereldsteden, zoals São Paulo of Durban. Door mijn mentoren keuze nam dit gevoel af en sloot de studio voor mij steeds meer aan door hun invalshoek van ruimtelijke ordening in combinatie van ontwerp. Het evenwicht tussen een mentor met een theoretische invalshoek (Dr. A. Romein) en een mentor met praktische ontwerp oriëntatie (F.F. Colombo) vond ik fijn. De tegenovergestelde invalshoeken vormde in zijn geheel een goede begeleiding voor het project.

3. DE RELATIE TUSSEN DE METHODOLOGISCHE STRATEGIE VAN DE Afstudeerstudio EN DE GEKOZEN METHODIEK DOOR DE STUDENT BINNEN DIT FRAMEWERK

Zelf ben ik van mening dat mijn gekozen methodiek overeenkomt met de methodologische strategie van de afstudeerstudio. Ik vond het prettig om alle belangrijke ontwerpbeslissingen vanuit het onderzoek te kunnen beargumenteren. In het afstudeerproces heb ik mij ook erg vast kunnen houden aan de gekozen methodiek en die steeds heb kunnen versterken dan dat ik grote wijzigingen heb moeten aanbrengen. Hierin merk ik dat ik veel lessen heb kunnen toepassen uit mijn vorige afstudeerperiode voor MSc Architectuur. Hiermee bedoel ik onder andere:

- Zorgen voor een heldere afbakening
- Zelfkennis van je eigen werkvermogen met het inschatten van de benodigde tijd
- Voortijdig een heldere concrete visie proberen te zoeken in de uiteindelijke doelen

Deze lessen hebben mij ook geholpen in de bewaking van de voortgang in combinatie van de planning.

4. DE RELATIE TUSSEN HET PROJECT EN DE BREDERE SOCIALE CONTEXT

Binnen het afstudeerprojecten worden diverse sociale processen behandeld die al dan niet problematisch zijn. In de project omschrijving staat de term 'zachte krimp'. Dit is een term dat het proces beschrijft hoe het sociaal-cultureel leven in Noord-Nederland momenteel onderdruk staat. De recente economische crisis, de bezuinigingen vanuit de overheid en verdere opschaling van economische activiteiten door landelijke winkelketens hebben een directe invloed op dunbevolkte gebieden van Nederland. In Noord-Nederland wordt vaak gesproken over een 'stille brain drain' door de afname van de werkgelegenheid en de toenemende jeugdwerkloosheid. Deze jongeren zoeken hun geluk in andere regio's met betere arbeidskansen. In combinatie met de vergrijzing leidt dit tot een grotere kloof tussen de vraag en het rendabel kunnen houden van het aanbod van commerciële en publieke voorzieningen. Hospers (2010) noemt deze afname van leefbaarheid zachte krimp. Het is een viceuze cirkel die kan leiden tot harde krimp; een demografische afname zoals in Noordoost-Groningen. Met het project probeer ik juist de bestaande beroepsbevolking nieuwe ontplooiingsmogelijkheden te bieden door de ruimtelijke interventie van het herstructureren van een bedrijventerrein. Het doel is om deze kwalitatieve beroepsbevolking in de regio te houden en vervolgens een katalysator voor het aantrekken van nieuwe socio-economische ontwikkelingen. De poging is om een nieuwe 'moderniteit' te ontwikkelen vanuit Drachten zelf dan dat het in het verleden vanuit een externe factor kwam of het door de Zuiderzeelijn werd verwacht.

REFERENTIES

Afûk (2013) *Kanon fan de Fryske Skiednis*. [online] beschikbaar via: www.11en30.nu [geraadpleegd op 13 maart 2014]

Alexander, C. (1978) *A Pattern Language*. Oxford: Oxford University Press

Baskin, C.W. (1966) *Central places in Southern Germany*. [vertaling van: Christaller, W. (1942) *Die zentralen Orte in Süddeutschland*]. Englewood Cliffs: Prentice-Hall

British Council (2010) *Creative and Cultural Economy series/2: Mapping the Creative and Cultural Industries: A toolkit*. London: British Council

Bügel-Hajema (2012) *Bestemmingsplan Industrierrein De Haven*. Leeuwarden: Bügel-Hajema Adviseurs BV

Burg, L. van den; Meyer, H. (2006). *Geheugen van de stad*. Amsterdam: SUN

CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek (2012) *Demografische kerncijfers per gemeente 2012*. CBS: Den Haag

CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek (2013) *Omzet detailhandel krimpt*. Persbericht [online] beschikbaar via: www.cbs.nl/NR/rdonlyres/13C3580B-68F9-4C2B-BBFE-EE6E3D3B2186/0/pb13n069.pdf [geraadpleegd op 15 april 2014]

CBS StatLine (divers) *elektronische databank van het CBS*: Centraal Bureau voor de Statistiek [online] beschikbaar via: <http://statline.cbs.nl> [geraadpleegd op 15 april 2014]

Commissie Langeman (1997) *Rapport van de Commissie Ruimtelijke-Economisch Perspectief Noord-Nederland*. [online] beschikbaar via: <http://www.sernoordnederland.nl/uploads/fckconnector/01f24bf4-4a52-474d-8860-f49cad18fd23> [geraadpleegd op 17 oktober 2013]

Dam, F. et.al. (1970) *Drok, drok, Drachten*. Drachten. Vereniging van Handelaren en Industrieën

Dam, F. (1990) *Drachten van toen naar nu: 350 jaar leven, wonen, werken*. Drachten: Friese Pers Boekerij

De Bosatlas van Fryslan (2009) Noordhoff Atlas Productions, Groningen

Dikke Van Dale (1864) *Nieuw woordenboek der Nederlansche Taal*. [online] beschikbaar via: <http://woordenboekvianetid.tudelft.nl> [geraadpleegd op 9 april 2014]

Douwstra, G. (1991) *Het gezicht op Nederland: Smallingerland*. Abcoude: Uniepres

Eekhoff, W. (1850) *Nieuwe atlas van de provincie Friesland*. Leeuwarden: W. Eekhoff [online] beschikbaar via: www.frieslandopdekaart.nl [geraadpleegd op 31 oktober 2013]

Frieswijk, J., Schroor, M. (2001) *Geschiedenis van Zuidoost-Friesland*. Drachten: Noord-Nederlands Bureau voor Toerisme

Gemeente Deventer (2010) *Ontwikkelingsplan Havenkwartier Deventer: Ruimte voor Ideeën*. Deventer: Gemeente Deventer

Gemeente Smallingerland (1944) *Smellingera-land: Proeve van een "geakinde" van de Gemeente Smallingerland, uitgegeven ter gelegenheid van het driehondersjarig bestaan van Drachten 1641-1941*. Drachten: Drukkerij Laverman N.V.

Gemeente Smallingerland (2007) *Meemaken: cultuurvisie Gemeente Smallingerland*. Drachten: Gemeente Smallingerland

Gemeente Smallingerland (2006) *Integrale toekomstvisie Smallingerland*. Drachten: Gemeente Smallingerland

Gemeente Smallingerland (2012) *Economische visie en uitvoeringsagenda Smallingerland: Samen werken*. Drachten: Gemeente Smallingerland

Gemeente Smallingerland (2013) *Structuurvisie Smallingerland*. Drachten: Gemeente Smallingerland

Gemeente Smallingerland (2014) *De vaart erin!*: website over het Drachtstervaartproject [online] beschikbaar via www.devaarterin.nl [geraadpleegd op 14 april 2014]

Gewest Fryslân: *Drachten wurdt almal grutter* [tv programma] Omrop Fryslân, 30 maart 2013. [online] beschikbaar via <http://www.youtube.com/watch?v=gW8s8QP01Bc> [geraadpleegd op 12 september 2013]

Green, J. (2007) *Democratizing the future: Towards a new era of creativity and growth*. Eindhoven: Koninklijke Philips Electronics NV

Haas, de M.; Huig, P.H. (2011) *Toerdata-Noord: Toerisme in Cijfers 2011 in Fryslân, Groningen en Drenthe*. Leeuwarden: Instituut Service Management

Hall, P. (1999) *The future of cities*. Computers, Environment and Urban Systems, vol.23, p.173-185

Heynen, H.; Loeckx, A.; Cauter, L. de; Herk, K. van, eds. (1999) *Dat is Architectuur: sleutelteksten uit de twintigste eeuw*. Rotterdam: 010

Hospers, G.J. (2010) *Krimp!* Amsterdam: SUN

Jeanneret, C.E. (2000) *A Contemporary City*. In: LeGates, R.T. (2000) *The City Reader*, vol.2. London: Routledge

Kadaster (1927) *Chromo-topografische kaart des Rijks* [zgn. Bonnekaarten], blad 110-112, 128-130, 146-148. Apeldoorn: Kadaster [online] beschikbaar via: www.frieslandopdekaart.nl [geraadpleegd op 9 december 2013]

Kadaster (1970) *Topografische en Militaire Kaart van Nederland*, blad 130-131. Apeldoorn: Kadaster [online] beschikbaar via: www.frieslandopdekaart.nl [geraadpleegd op 30 november 2013]

Kadaster (2013) *Basisregistratie Topografie kaart* [BRT]. Apeldoorn: Kadaster [online] beschikbaar via: www.openstreetmaps.org [geraadpleegd op 10 oktober 2013]

Kamer van Koophandel (2012) *ZZP'ers in beeld*. Rotterdam: Kamer van Koophandel

Mak, G. (2012) *Hoe God uit Jolwerd verdween*. Utrecht: Olympus

Mecanoo (2003) *Masterplan Centrum Drachten*. Delft: Mecanoo Architecten

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013) *Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking*. [online] beschikbaar via: http://ladderverstedelijking.minienm.nl/pdf/IEM_Handreiking.pdf [geraadpleegd op 12 mei 2014]

Monitor Fryslân (divers) *Sosjaal ekonomyske sifers en feiten oer Fryslân en Fryske gemeente*. [online] beschikbaar via: www.monitorfryslan.nl [geraadpleegd op 15 april 2014]

Nederlandse Spoorwegen (1988) *Plan 21: Sporen naar een nieuwe eeuw*. Utrecht: Nederlandse Spoorwegen

Noordervisie 2040 (2013) *Nooderzine*. Groningen: Noordervisie 2040

Norberg-Schulz, C. (1980) *Genius Loci: Towards a phenomenology of architecture*. London: Academy

Oostveen (2011) *Wijkatlas Smallerland 2011*. Enschede: Oostveen Beleidsonderzoek en Advies

Partoer (2012) *Fluchskrift: Friese Arbeidsmarkt en Economie* [online] beschikbaar via: <http://www.monitorfryslan.nl/publicaties> [geraadpleegd op 14 januari 2014]

Provinsje Fryslân (2006) *Streekplan Fryslân 2007: Om de kwaliteit fan de romte*. Leeuwarden: Provinsje Fryslân

Provinsje Fryslân (2007) *Fryske Fiersichten: Ideeën en projecten voor Fryslân in 2030*. Leeuwarden: Provinsje Fryslân

Provinsje Fryslân (2012) *Grutsk op 'e Romte!: Ruimtelijke kwaliteit in Fryslân*. Leeuwarden: Provinsje Fryslân

Provinsje Fryslân (2012) *Wurkgelegenheid Fryslân: Utkomst Wurkgelegenheidsûndersik 2012*. Leeuwarden: Provinsje Fryslân

Provinsje Fryslân (2013) *Strategische samenwerkingsagenda 2013-2022: Gemeente Smallerland – Provinsje Fryslân*. Leeuwarden: Provinsje Fryslân

QBUZZ (2013) *Lijnennetkaart Zuidoost-Fryslân 2013-2014* [online] beschikbaar via: www.qbuzz.nl / Friesland/plan-mijn-reis/plattegronden [geraadpleegd op 14 januari 2014]

Read, S. (2013) *Intensive urbanisation: Levels, networks and central places*. Joss: Journal of Space Syntax, vol. 4(1), p. 1-17

RSP: Regio Specifiek Pakket (2007) *Overzicht RSP-projecten* [online] beschikbaar via: <http://www.rsp-projecten.nl> [geraadpleegd op 16 oktober 2013]

Schotanus à Sterringa, B. (1718) *Uitbeelding der Heerlijkheit Friesland; zoo in 't algemeen als in haare XXX bijzondere grietenijen*. Leeuwarden: François Halma [online] beschikbaar via: www.frieslandopdekaart.nl [geraadpleegd op 31 oktober 2013]

Sitte, C. (1996) *The Art of Building Cities*. In: LeGates, R.T. (2000) *The City Reader*, vol.2. London: Routledge

Taylor, P.J. (1999) *Modernities: A Geographical Interpretation*. Cambridge: Polity Press

Tiedema, J.J.; Buikstra, J.J. (1982) *Friesland rond per tram*. Boekenreeks NVBS, nr. 25. Deventer:

Uitgeverij Kluwer

Tulp, K.; Wal, J. van der (et. al.) (2010) *Smallingerland op de kaart: een historische cartografie*. Drachten: Smelne's Erfskip

Turfroute (2013) *De Friese Turfroute: In het spoor van de veenbazen, turfgravers en –schippers*. [online] beschikbaar via: www.turfroute.nl/turfroute_2013.pdf [geraadpleegd op 14-3-2014]

Stec Groep (2010) *Herstructureringsopgave Fryslân in beeld*. Arnhem: Stec Groep

Steenbergen C.M. (1992) *Architectuur en Landschap*. Delft: Publikatieburo Bouwkunde

TNO (2010) *Notitie: Creatieve industrie in de SBI 2008 bedrijfsindeling*. [online] beschikbaar via: <http://www.overlegbk.nl/wp-content/uploads/2012/09/2010-04-Creatieve-Industrie-volgens-de-TNO-definitie.pdf> [geraadpleegd op 28 april 2014]

UWV: Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (2012) *Basiscijfers gemeenten: Arbeidsregio Friesland*. Leeuwarden: UWV

Visscher, J.A. (1909) *Van de arme Friesche heide*. Haarlem: Tjeenk Willink

VNG: Vereniging Nederlandse Gemeentes (2009) *Bedrijven en Milieuzonering: handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk*. Den Haag: Sdu

Waslander, C. (eds.) (2008) *Fan ûnlân oant Smellingertân: Fryske feanûntgrinningen yn de midsieuwen en lettere turfwinning om Drachten hinne*. Hoorn: Uniepres

Wro: *Wet Ruimtelijke Ordening* (2006) Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu. [online] beschikbaar via: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0020449> [geraadpleegd op 16-10-2013]

Zenuleen (2014) *Overzichtkaart van aardbevingen in Noord-Nederland door aardgaswinning*. [online] beschikbaar via: www.zesnuleen.nl/images/downloads/Aardbevingen_in_Noord-Nederland/index.html [geraadpleegd op 14-3-2014]

Robert R. Cruiming

Robert R. Cruiming
Binnenwatersloot 23
2611 BJ Delft
The Netherlands

+31-6-11493783
robert@cruiming.com