

Keuning 2.0: Kroniek van de Koningsas

Marinke Steenhuis

Het gebied tussen Assen en Groningen behoort tot het landschap van mijn jeugd. Ik ben geboren in Groningen en groeide op in een Drents dorp, achttien kilometer ten zuiden van Groningen en twintig kilometer ten noorden van Assen. In 1973 liep ik met mijn vader op de autoloze zondag op de pas voltooide A28. Met mijn zus en twee broers droegen wij substantieel bij aan het voortbestaan van de dorpschool, een gebouw met twee lokalen en dertig leerlingen verspreid over zes klassen. Later fietste ik eindeloos op en neer over de uitloper van de Hondsrug naar de middelbare school in de stad. De stad, dat is natuurlijk Groningen. Het Noord-Willemskanaal, de drager van de Koningsas, was in mijn leven niet meer dan een saaie streep in het landschap, in mijn geheugen vastgezet als de route die de onbereikbare jongen uit de vijfde met zijn Zundapp reed – drie magische weken lang zat ik achterop. Naar nu blijkt ben ik geboren en getogen in het Regiopark Land van de Koningsas. Als gezin waren wij een exponent van de trend die dit gebied vanaf eind jaren zestig nieuwe vitaliteit gaf: het forensisme. Waarom vertrokken mijn ouders uit Groningen, wat was hun motief? Ze zochten een huis met karakter, dorpsheid, landschapskwaliteit en ruimte, met de voorzieningen van een universiteitsstad op twintig minuten afstand. Ik woonde op een gradiënt, een grens van verschillende landschapstypen, en het vestigingsklimaat dat mijn ouders kozen was daardoor ongekend gevarieerd. Voor ons was het landschap er gewoon – later bleek het de maatstaf te zijn geworden voor mijn natuurbeeld. De kleine dorpen om ons heen raakten meer en meer bevolkt door jonge gezinnen, die opvallend genoeg niet op zoek waren naar nieuwbouw, maar in de bestaande woningen trokken. Pas toen ik al lang vertrokken was, rond 2000, vonden de eerste grootschalige ontwikkelingen plaats. Op het erf van boer Gies, onze achterbuurman, bouwde nieuwe import met de Ruimte voor Ruimte regeling een woonhuis naast de boerderij, terwijl het land met subsidies werd omgevormd tot plas-dras natuur. Bij het recreatiepark aan het meer werd een veld vol nieuwe huisjes gebouwd. Als je zo lang in een voor jou vanzelfsprekend dorpslandschap komt, zijn dat grote nieuwe dingen, maar ze vallen in het niet bij de ontwikkelingen die andere gebieden in veertig jaar doormaken.

Chaotisch ondernemerslandschap

Het begrip Koningsas bestaat sinds 1996 en is bedacht door historisch geograaf Hans Elerie, die erover schreef in het tijdschrift *Noorderbreedte*. De aanleiding om dit gebied een naam te geven was de aanleg van de zichtlocatie Tynaarlo, een bedrijventerrein bij Vriezerbrug dat de ruimte tussen kanaal en oprit 35 van de A28 uitvult. De verbinding van het dorp Tynaarlo met het bouwland langs het kanaal en de Wester es was vijfentwintig jaar eerder losgeraakt door de aanleg van de snelweg. Toen er midden jaren negentig nieuwe op- en afritten kwamen, was het lot van de tussenruimte bezegeld. Elerie wilde een ‘chaotisch ondernemerslandschap’ in de as Groningen-Assen voorkomen en bekritiseerde de provinciale nota *Bedrijventerreinen in Drenthe*, waar zichtlocaties als beleidsdoelstelling werden geïntroduceerd. De beloofde nieuwe werkgelegenheid, aldus Elerie, kwam er niet door deze terreinen, het gevolg was juist dat de ondernemersvoorkeur in de regio werd gefaciliteerd. Ondernemers kwamen af op de lage grondprijzen en vestigden zich voor een dubbeltje

op de eerste rang. Elerie: 'Op de etaleurskunst van de plattelandsondernemers zit niemand te wachten. (...) Een dergelijk vestigingsbeleid is anno 1996 wel erg provinciaals. Bedrijvigheid uit Groningen lokken met goedkope grondprijzen en etalagepolitiek komt neer op kortzichtige benutting van de stedelijke as Groningen-Assen. Zo'n eenzijdige belangenafweging is in het westen en midden van ons land in de afgelopen jaren fataal gebleken voor de kwaliteit van het landschap.' Hij definieerde de 'overruimte' tussen de bundel van infrastructuur tussen Groningen en Assen als de Koningsas. De Koningsas wordt gevormd door de Asserstraat/Groningerstraat, het Noord-Willemskanaal, de snelweg A28 en de spoorlijn. Deze vier verbindingroutes ontstonden niet toevallig in de grenszone tussen twee stroomgebieden - het afwateringsgebied van het Peizerdiep aan de westzijde en het stroomgebied van de Drentse Aa aan de oostzijde. Hier zag Elerie, in het jargon van midden jaren negentig, een 'groene conurbatie als spil in de opbouw van het stadsgewest Groningen-Assen' voor zich. Bedrijventerreinen in het groen, nieuwe woon-werklandgoederen, recreatievaart en een snelle fietsverbinding: met het Noord-Willemskanaal als drager kon het gebied de Vechtstreek van het noorden worden, terwijl tegelijkertijd de waardevolle landschappen ten westen en vooral ten oosten van de Koningsas gespaard konden blijven. In tegenstelling tot de landschappelijke rooibouw in de Randstad (inmiddels opgerukt tot diep in het noorden) zou de Koningsas kunnen tonen dat economische activiteiten en de kwaliteit van een landschap goed kunnen samengaan. Als samenhangend concept zou de Koningsas tegenwicht kunnen bieden voor de versnippering van het gebied tussen Groningen en Assen door 'kleinsteedse belangen en eng provincialisme.'

Regiopark

Elerie schreef zijn planologische visioen vanuit het besef en de liefde voor de landschappelijke waarden van het bredere gebied rond de Koningsas. En hoewel het begrip nooit echt in de hoofden van beleidsmakers, laat staan van bewoners verankerd raakte, kreeg het wel een vervolg. De Koningsas werd geagendeerd op het Keuningcongres van 1996. Na een eerste schetsronde in 1997 werd in 1999 de Regiovisie Groningen-Assen 2030 ondertekend, die gold voor twaalf gemeenten en twee provincies – een veel groter gebied dan de Koningsas. Het uitvoeringsconvenant voorzag in de bouw van 55.000 nieuwe woningen en 1000 hectare nieuwe bedrijventerreinen. Tien jaar en een economische crisis verder pakte de regio Groningen-Assen de ambitie van de Koningsas op, en gaf stedenbouwkundige Enno Zuidema in 2009 de opdracht een ruimtelijk cultureel concept met bijbehorende strategie uit te werken voor het Regiopark van het Stedelijk Netwerk Groningen-Assen. Dit regiopark, waarin wonen, werken en recreatie een plek krijgen, valt samen met de overruimte tussen de infrastructuurlijnen en moet de komende twintig jaar vorm gaan krijgen. Bestaande kwaliteiten moeten verder versterkt worden tot een zone waarin landschappelijke, culturele en recreatieve kwaliteiten voorop staan. Eén van de pijlers van het regiopark is, aldus Zuidema, het verbinden van de snelle wereld van doorgaande infrastructuren tussen Groningen en Assen en de langzame wereld van kwaliteitsgebieden als het Paterswoldse Meer, het dal van de Drentsche Aa, de esdorpen en de landgoederen. De langzame wereld is het 'Land van de Koningsas' genoemd. Om de twee werelden te verbinden, moeten barrières in de bereikbaarheid worden opgeheven. Drie elementen moeten van het gebied een geheel maken. Zogenaamde vestibules, die de snelle wereld van de trein en auto verbinden met de wereld van de wandelaar en fietser. De vestibules zijn uitgewerkt als groene ruimtes, haaks op de infrastructuur. Als tweede het Noord-Willemskanaal, de

zieltogende waterverbinding tussen Assen en Groningen, die sterker als pleziervaart- en fietsroute wordt geprogrammeerd. En als derde een padenstelsel door het gebied.

In het Land van de Koningsas moet, tegenover het intensieve woon-werkgebruik van de eigenlijke Koningsas, het sublieme ontspanningslandschap het primaat hebben. De vier betrokken gemeenten Groningen, Haren, Tynaarlo en Assen worden dus, is de indruk, in dit concept geacht hun woon- en werkgebieden te plannen in de Koningsas. Beter op één plek de dynamiek concentreren, dan een nevel van kleine ontwikkelingen in het gebied uitsmeren, zo lijkt de gedachte. Assen had dit bewust of onbewust al gedaan met het ten noorden van de stad gelegen bedrijventerrein Messchenveld, Vries had dit voor ogen met de woonwijk De Bronnen langs het kanaal, waarvoor de plannen inmiddels zijn bevroren.

Elerie had in 1996 een planologisch visioen, dat vijftien jaar later bestaansrecht heeft gekregen. Met het plan van Zuidema is de Koningsas een ontwerpogave geworden.

Kroniek van de Koningsas

Heeft de ontwerpogave Koningsas ook een eigen identiteit? Wat is dat voor woord, Koningsas - de eerste hit met Google is een motoronderdeel ('een staande as, direct naast de cilinder, die vooral bij oude (viertakt)motoren werd gebruikt om via kegeltandwielen de nokkenassen aan te drijven'). Met enige verbeelding zijn hier de steden Groningen en Assen in te herkennen, verbonden door een stalen pijp. Is de Koningsas misschien een kwaliteitskeurmerk, verbonden met koning Lodewijk Napoleon die rond 1800 grootse plannen liet maken om Assen tot residentie om te bouwen? Kortom, hoe kan je het over de toekomst van een gebied hebben, zonder de geschiedenis van dat gebied te kennen? Als er door de regio Groningen-Assen wordt nagedacht over een nieuwe streek, één die er nooit is geweest, is het nuttig om thema's of aanleidingen te vinden die de Koningsas geloofwaardig maken en haar uit haar mentale gevangenis bevrijden. Want een streek zonder verleden heeft nauwelijks bestaansrecht. Het gevaar is zelfs niet ondenkbaar dat zo'n gebied, zoals Ed Taverne zo mooi beschreef voor de Haarlemmermeerpolder, door het gebrek aan geheugen en mensen met een belang in het gebied, al snel het afvoerputje van de ruimtelijke ordening wordt.

Wat zie je als je argeloos door het gebied rijdt? Het landschap en het kaartbeeld laten grote en kleine fragmenten en breuklijnen zien. Van noord naar zuid: de stadsrand met zware infrastructuur en geluidswallen van Groningen, en woonschepen in het kanaal. Dan de watervlaktes van Hoornse en Paterswoldse meer met pal langs de A28 de idyllische Hoornsedijk waarover het Pieterpad voert, aan de oostkant van de A28 geflankeerd door de villa's en stadsbuitenplaatsen langs de Rijksstraatweg in Haren, beste woongemeente van 2011. Weer terug aan de westkant van de snelweg ligt de nieuwe natuur van Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer in polder Lappenvoort, gevolgd door een abrupte overgang naar de afgehekte terreinen van de bloemenveiling en vliegveld Eelde. Dicht tegen de snelweg ligt het horecapaviljoen van visplas Sassenhein met ten zuiden, aan weerszijden van de A28, flarden van het landgoederenlandschap rond Glimmen. Steeds is het weggetjes inrijden, toch geen doorgaande verbinding, omkeren en opnieuw proberen. Per fiets gaat dat overigens al een stuk beter. Langs de snelweg liggen vreemd aandoende ontoegankelijke waterplassen, doorkruist met een stelsel van weggetjes waar mannen in auto's op zoek zijn naar de herenliefde. (het bewijst de duurzaamheid van plekken voor sociaal gebruik – nadat in 2007 de ontmoetingsplek Witte Molen langs de A28 werd opgeruimd, heeft deze activiteit zich in hetzelfde gebied voortgezet).

Daar ongeveer eindigt de stedelijke invloedssfeer en begint de wildernis van Drenthe. Want zo was het eeuwenlang: onder Eelde en de Punt begon de woestijn. 'Opgerold als een egel lag het

landschap Drenthe tussen zijn venen', zo schreef historicus Izaak Hendrik Gosses aan het begin van de twintigste eeuw. Net buiten het regiopark is ze gevonden, het meisje van Yde, aan de rand van de Zuideres. De vondst ongeveer op deze plek, door turfstekers, van haar 16-jarige in het veen geconserveerde lichaam is nu de enige plek waar het landschap wordt uitgelegd, op niet mis te verstane wijze met een bord en een groot veld van zwerfkeien. Voor terloopse ontroering over dit 2000 jaar oude meisje is hier geen ruimte. We gaan verder: een nieuw fietspad door de ruilverkavelde Ydermaden, tussen spoor en snelweg, voert sinds kort langs de Drentse Aa en doet reeds zijn best om de recente belofte van verbindingen in te lossen. Verderop, bij de sluis onder Yde, bewerken boeren de rond 1930 ontgonnen heidevelden en esgronden ter weerszijden van het kanaal. En daar is-tie dan: de zichtlocatie, gemarkeerd door een haas op een heuvel en alweer: zwerfkeien. Het landschap verderop doet Engels aan, met grote monumentale boompartijen en zandpaden. Het regiopark is hier weer wat breder, de A28 buigt er dwars doorheen. Bij Ubbena springt een gloednieuwe serrestal in het oog, en niet veel verder begint de bebouwde kom van Assen, al van verre aangekondigd door hoge nieuwe gebouwen van bedrijventerrein Messchenveld. Daar splitst het Noord-Willemskanaal, om te eindigen in de havenkom aan de Assense Industrieweg. Maar ik vermoed dat we het regiopark dan al verlaten hebben.

Een tocht door het regiopark Koningsas is een route zonder samenhang en met op het eerste gezicht weinig aanknopingspunten voor een narratieve laag, een verhaal dat het gebied tot een geheel maakt, tot een bestemming met een bepaalde herkenbaarheid en aantrekkingskracht. Onder de waarneembare wereld is het mogelijk dezelfde tocht te maken door bijna verdwenen of onzichtbaar geworden stukken van de Koningsas. Kaartenreeksen, foto's, literatuur en archiefbronnen geven prijs hoe deze zone laag over laag en vanuit verschillende maatschappelijke claims op de ruimte is gebruikt. Er zijn niet alleen infrastructurele breuken in het gebied, het landschap, de bodem en het ontwateringssysteem zijn keer op keer aangepast en omgevormd naar de noden van de tijd – soms tijdelijk en uitwisbaar, soms heftig en onomkeerbaar. Fotograaf Harry Cock maakte opnames langs het kanaal op precies hetzelfde standpunt als opnamen van dertig, veertig of honderd jaar geleden. Met een hoogwerker maakte hij het Groningse panorama opnieuw, een vedute van de 21^e eeuw.

Enkele episodes, van noord naar zuid.

Verdienmodel

Het verdienmodel van het nooit echt lucratieve publiek-privaat aangelegde Noord-Willemskanaal was gebaseerd op het heffen van sluisgeld voor houttransporten. Dat ging per balk: vijf cent voor een eiken balk, drie cent voor een grenen balk. Initiatiefnemer van de N.V. Noord-Willemskanaalmaatschappij, die het kanaal liet graven, was J.W.C baron van Ittersum, oud-burgemeester van Groningen, die een concessie voor honderd jaar exploitatie in de wacht sleepte. Na het aflopen van de concessie in 1956 kwam het kanaal in handen van het rijk en werd het verdiept en verbreed voor grotere schepen. Het was te laat: de snelweg was het nieuwe handelskanaal geworden. Nog geen honderdvijftig schepen passeren er per jaar, tegen 2500 pleziervaartuigen.

Oorlogslandschap en een mislukt moeras

De Koningsas bevat rudimenten van een verdedigingslinie en bij Glimmen een recent volgens natuurdoeltypen en gidssoorten bedacht moeras, dat door een meetfout een mislukt moeras werd.

Proefboerderij en landbouwschool

Bij Haren werd in 1853 een immense proefboerderij voor landbouwexperimenten gesticht door de Groninger Maatschappij voor de Landbouw, met daaraan verbonden een landbouwschool.

Kolonielandchap

In de Koningsas lag boven Tynaarlo het kolonie-dorp Filadelfia, gebouwd door de christelijke vereniging tot stichting en instandhouding van arbeidskoloniën 'Het Hoogeland'. Met een eigen fonds en een eigen tijdschrift runde de vereniging deze mini-samenleving, compleet met woningen, kerkje en een verpleeggebouw. De directeurswoning van Filadelfia aan de Groningerweg 4 herinnert nog aan deze episode.

Bouwend grootkapitaal

De Koningsas is ook het gebied waar grootindustriëlen hun invloed ruimtelijk lieten gelden. Landbouwindustriële W.A. Scholten (1819-1892) en zijn zoon, kunstmecenas Jan Evert Scholten (1849-1918) verdienden hun geld in de veengebieden en het aardappelzetmeel, en gaven het uit in de Koningsas. 's Winters woonden ze in Villa Gelria langs de Hereweg net buiten de stad, zomers keken ze vanuit hun buitenhuis de Paalkoepel uit over het Paterswoldse Meer. W.A. Scholten liet de Nijveensterkolksluis voor de pleziervaart bouwen, waarmee de oude loop van het Hoornsediëp met het Paterswoldsemeer werd verbonden. De Scholtens zijn niet alleen met hun mentale en gebouwde erfgoed in de Koningsas te vinden, maar ook nog tastbaar aanwezig in hun gigantische grafmonument op de Zuiderbegraafplaats.

De modegiganten van de familie Meddens zagen ook een combinatie van leisure en profijt in het gebied. Ze kochten in 1900 het tweehonderd hectare grote ontginningslandgoed Heidenheim langs het kanaal onder Vries, en lieten een manege met koetshuis bijbouwen. De manege is er nog, alsmede enkele woningen en boerderijen langs het kanaal.

Bulderbaan

De Koningsas is ook het toneel van de ruim veertig jaar aanhoudende strijd om de baanverlenging van vliegveld Eelde, waarbij het archief van de activisten van toen het begin van het verlies van vertrouwen in de overheid laat zien. Dankzij een lobby van de Gasunie en de Groningse universiteit en het dreigement van honderden miljoenen waardeverlies op onroerend goed veegde de Raad van Bestuur van de N.V. Luchthaven Eelde in de zomer van 1968 de 'bulderbaan' van de tekentafel. Om het plan twee jaar later opnieuw in de pers te brengen, nu nadert het zijn ontknoping.

Marke

Eén van de meest fascinerende onderdelen van collectief-particulier opdrachtgeverschap, een modewoord van nu, is het middeleeuwse markesysteem (in Groningen: hemrik) dat in de Koningsas nog steeds functioneert. Een marke (grens) was een collectief van boeren dat samen het gebruik van hun gemeenschappelijke grond rond het dorp reguleerde. Marke is ook de benaming van het gebied dat bij een dorp hoort. De marke was geen vrijblijvende commune maar een sociaal-economisch systeem dat de wederzijdse afhankelijkheid van dorpsbewoners onderling in regels en gebruiken vastlegde. Geld kwam er niet aan te pas. Landbouwgronden, woeste gronden, landbouwwerktuigen, het aanwezige *loo* (bos) voor houtkap, het potstalsysteem om mest te genereren, onderhoud van de brink met de brandvijver, kortom alle aan het bodemgebruik en vestigingsmilieu verbonden activiteiten waren in regels en rituelen vastgelegd. Koning Willem I zorgde er met de Markewetten uit de 19^e eeuw voor dat markegronden toegewezen moesten worden aan particuliere eigenaren. Pas met de komst van de kunstmest en de start van de heideontginningen rond 1900 werden alle kavels apart toegewezen. Hoewel de gronden verdeeld zijn, zijn in de vereniging van Drentse boermarken zijn nog altijd 87 boermarken actief. Landbouwmachines worden collectief gebruikt en zijn op de website te reserveren.

Het zijn zo maar wat ruimtelijke en sociale aanknopingspunten die de programmering van de constructie Koningsas en het Land van de Koningsas kunnen versterken. Al deze dingen - een arbeiderskolonie, een ondernemer die publieke werken financiert, een systeem van middeleeuws grondgebruik - je glimlacht er nog eens om en gaat over tot de orde van de dag. Maar het interessante van deze voorbeelden is dat ze ons telkens andere vormen van collectiviteit laten zien, van publiek-private samenwerking in verschillende mengvormen. Of het nu een marke, een waterschap, een ontginningslandgoed of een arbeiderskolonie betrof, in al die samenwerkingen ligt de waarlijke 'fine Dutch tradition', de innovatieve vormen van samenwerking, voortkomend uit het telkens veranderende landgebruik. Wat zou er gebeuren als we een aantal thema's serieus nemen en bijvoorbeeld het markesysteem evalueren op bruikbare elementen voor het heden? In het zoeken naar alternatieve eigendomsmodellen voor woon- en werkinitiatieven kan die (andere) modieuze verkoopterm 'naboerschap' dan werkelijk inhoud krijgen. Wat is een ontginningslandgoed in de 21^e eeuw? Hoe kan de typologie van de kolonie opnieuw gestalte krijgen?

Het zijn potentiële verrijkingen voor het stadslandschap van de Koningsas, maar als ruimtelijke artefacten misschien nog te fragmentarisch om als drager van een regiopark te fungeren.

De ambitie van het regiopark veronderstelt een gebied met parkachtige kenmerken, een zone waarin, aldus het ontwerp van Zuidema, 'landschappelijke, culturele en recreatieve kwaliteiten voorop staan.' In een samenleving waarin authenticiteit het nieuwe massaproduct is, groeit de vraag naar landschappen en plekken met karakter en geschiedenis. Daarbij doet zich iets merkwaardigs voor. Authenticiteit laat zich nauwelijks kunstmatig construeren.

De meest verbazingwekkende vondst uit dit onderzoek ligt verstopt in de archieven. Het is het manuscript van het nooit vastgestelde streekplan voor Noord-Drenthe uit de jaren dertig, waar elf gemeenten in 1934 op eigen initiatief mee begonnen. De poging die ik deed om de Koningsas van een geheugen te voorzien is in dit streekplan op grondige wijze waargemaakt. Geheel in de traditie van de streekplanning van de jaren dertig bevat het manuscript een complete sociaal-economische, waterstaatkundige maar ook historische schets van Noord-Drenthe in de jaren dertig. De auteurs: de Groningse stedenbouwkundige ir. J. Beckering Vinckers en de Veendamse sociaal geograaf dr. H.J. Keuning. Inderdaad, de Keuning van de Keuningcongressen.

Een streekplan voor Noord-Drenthe, 1934-1940

De jaren dertig waren de tijd van voortwoekerende lintbebouwing, met sociale en financiële ontwrichting van kernen tot gevolg, de komst van het autoverkeer, wilde bouw van zomerhuisjes en de teloorgang van het traditionele landgoedbeheer. Het beroemde Hollandse stelsel van ruimtelijke wetten en regels bestond nog nauwelijks, en alleen grotere gemeenten voldeden met frisse tegenzin, en vaak na excessen aangespoord door de provincie, aan de verplichting om een uitbreidingsplan op te stellen. Niet zelden leverde een gemeente een uitbreidingsplan in waarbij het gehele grondgebied was verkaveld met villaparken, goed voor de gemeentekas. Toch besloten elf gemeenten rond de stad Groningen, daartoe aangespoord door de Commissarissen der Koningin van Groningen en Drenthe, om de ruimtelijke ontwikkeling van hun grondgebied in onderlinge samenhang te beschouwen. Het streekplan is gemaakt voor het grondgebied van Zuidlaren, Vries, Eelde, Peize, Roden, Haren, Hoogezand, Leek, Hoogkerk, Noorddijk en Groningen.

Het motief van de burgemeesters: het vasthouden van het unieke vestigingsklimaat van dit gebied, dat zijn karakter ontleent aan het natuurschoon. Dat natuurschoon stond echter van twee kanten

onder druk. Uit de inleiding van het streekplan, gepresenteerd in 1938: 'Het betreft hier voornamelijk de bescherming van een gebied, rijk aan natuurschoon, dat voor de daaromheen gelegen bevolkingscentra van groote waarde is, mede als ontspanningsgebied, daar de bevolkingscentra zelf in natuurschoon arme streken zijn gelegen, waar bovendien nog elke vierkante meter grond aan cultuuroeleinden is dienstbaar gemaakt. In het natuurschoonrijke gebied vindt echter tengevolge van de voortschrijdende agrarische ontwikkeling voortgaande ontginning van heidevelden en boschtereinen plaats, waardoor het natuurschoon in sterke mate wordt aangetast, alsmede de meest stelselloze verspreide bebouwing in allerlei vormen, van landarbeiderswoningen tot renteniersbehuizingen, zomerhuisjes en consumptie-inrichtingen.' Het doel van het streekplan was ten eerste een analyse van de 'structuurveranderingen in het gebied', om daarna 'na te gaan hoe de verdere ontwikkelingsmogelijkheden kunnen worden geleid tot een min of meer evenwichtigen eindtoestand, waarin op bevredigende wijze aan de verschillende tegenstrijdige gebruikseisen wordt tegemoet gekomen en waarbij tevens zooveel mogelijk het natuurschoon wordt gespaard.' Het ging er dus om, in andere woorden, om het laadvermogen van het streekplangebied voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen.

Het streekplan zou voor de betrokken gemeenten een bindend document zijn dat de benodigde nieuwe verkeerswegen aangaf, alsmede de toekomstige bestemming van terreinen met aanwijzing van de gedeelten, geschikt voor bebouwing en de plaatsen, die als natuurruimten in stand moesten blijven. De uitbreidingsplannen, die voor de afzonderlijke gemeenten opgesteld gingen worden, moesten zich vanzelfsprekend voegen naar het streekplan. Dat was sleutelen aan een draaiende motor, want helaas, zo valt te lezen in de inleiding, waren de uitbreidingsplannen van de grote woongemeenten Eelde, Haren en Groningen bij de start van het werk al vastgesteld, of ontbrak de wil tot samenwerking. Met de overige gemeenten werd wel overeenstemming bereikt. Grote pleitbezorger van het streekplan was dr.ir. F. Bakker Schut, Inspecteur van Volkshuisvesting in de provincies Groningen en Drenthe. Het was zijn taak om alle gemeentelijke uitbreidingsplannen te toetsen, en in zijn eentje bracht hij een planologisch regime in praktijk dat opmerkelijke parallellen vertoont met de tegenwoordige pogingen om de ruimtelijke ordening vanuit het provinciaal belang opnieuw uit te vinden.

Als ontwerper werd gevraagd ir. J. Beckering Vinckers (18?-19?) , die zich bij architectenbureau Hoekzema te Groningen had gespecialiseerd in de stedenbouw. Hij kende het gebied op zijn duimpje, door zijn stedenbouwkundig advieswerk voor meer dan twintig gemeenten in Groningen en Drenthe, onder andere Baflo, Beerta en Warffum, Zuidlaren, Anlo en Norg. Hij ging in zijn ontwerpen uit van de spankracht van het landschap, en probeerde bijvoorbeeld voor Norg een bouwplan op het mooiste stuk van de weg Donderen-Norg te voorkomen.

De tweede auteur en de onderzoeker van het streekplan was Hendrik Jan Keuning (1904-1985) die van 1948 tot 1974 hoogleraar economische en sociale geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen was. Keuning was een ongekennd veelzijdige wetenschapper, die via een studie geschiedenis bij de sociale geografie terechtkwam. Vanaf 1930 doorliep hij een loopbaan waarin theorie en praktijk elkaar afwisselden. Bij het Centraal Bureau voor de Statistiek volgde hij als hoofd van de afdeling Handels- en Vervoersstatistiek de ontwikkelingen van de samenleving op de voet. In dezelfde periode promoveerde hij in 1933 op een duizelingwekkend proefschrift over de Groninger Veenkoloniën. Het boek is een zogenaamde regionale monografie, wat erop neer komt dat een streek als een personage wordt beschreven en de relaties tussen het menselijk welvaartsstreven en de gevolgen daarvan voor het 'gelaat' (de term is van Keuning) van de streek centraal staan. In zijn oratie 'Regionalisme' uit

1949 stelde Keuning het begrip 'genre de vie' centraal. Met dit dynamische begrip duidde hij op het innovatieve talent van de mens om het oer-productieproces, ooit bepalend geweest voor het ontstaan van de levensstijl van een streek, telkens weer om te vormen waarmee de levensstijl verandert maar toch zichzelf blijft. Keuning schreef net zo makkelijk een genetische beschouwing over de ontwikkeling van esdorpen als het vuistdikke *Mozaïek der functies* (1955), een overzicht van de Nederlandse regio's en hun economische bijdrage aan de nationale volkshuishouding op vier momenten in de tijd, te beginnen bij het jaar nul. Hij vernieuwde de geografie door multidisciplinair naar landschapsvorming te kijken – hij verbond de occupatiegeschiedenis en het stelsel van culturele gewoonten met het landschapsbeeld. De streek als uitdrukking van cultuur, mentaliteit en wijze van bestaan - Keuning verwees naar het Franse 'pays' - was met de opkomst van de geografie als wetenschap onderwerp geworden van een theoretisch begrippenkader. Als vertrouwd beschouwde streekgebonden samenhangen verdwenen door de opkomst van nieuwe landbouw- en industriële ontwikkelingen, waardoor andere ruimtelijke samenhangen ontstonden. In economisch opzicht was de regio in opkomst, maar mentaal was de streekgebondenheid nog verre van verdwenen.

De dertigjarige Keuning werd een jaar na zijn promotie gevraagd om het streekplangebied Noord-Drenthe sociaal geografisch te onderzoeken. Hij deed dat, net als bij de veenkoloniën, door het landschap en het bodemgebruik vanuit de omslagmomenten in de geschiedenis te beschrijven. Anderhalf jaar na de opdrachtverstrekking leverde hij een manuscript van honderden pagina's, waarin hij zich de biograaf van de streek toont. In de hoofdstukken behandelt hij de waterstaatkundige, bodemkundige, economische en sociaal-culturele toestand van het gebied, de verdeling van de bevolking en de bestaansbronnen. Het zoeken naar agrarische ontwikkelingsmogelijkheden vormde het uitgangspunt voor het streekplan. Kan er ruilverkaveld worden, en in hoeverre is het verantwoord om de waardevolle natuurgebieden te sparen ondanks de economische druk tot ontginning – het is één van de hoofdvragen die Keuning impliciet beantwoordt met een apart bijgevoegde, 25 pagina's lange inventarisatie van waardevolle natuurterreinen. ('Strubben en heide-terreintje ten westen van Vries: de eikenstrubben zijn plantensociologisch interessant, daar enkele eikenboschjes aan de rand van de eschakkers behoren tot het typische Querceto-Carpinetum stachyetosum, waarin verder van de esch af steeds meer elementen van Querceto-Betuletum binnendringen.' Paterswoldse meer: 'Talrijke Carex-soorten, waaronder veel niet-alledaagsche als b.v. Carex filiformis, Carex lepidocarpa, Carex pulicaris, groeien in het Friescheveen, waar bovendien een vuilstorting van de gemeente Groningen tot standplaats dient van vele zeldzame exoten.')

De hoofdstukken van Keuning

Keuning begint zijn studie met het onderscheid tussen de invloedssfeer van de stad Groningen ('onbetwist de metropool van het noordelijk deel van ons land'), en die van het landschap Drenthe. Groningen, aanvankelijk een Drentse stad onder het bewind van de Utrechtse bisschop, controleerde vanaf de vroege middeleeuwen door slimme handelsstrategieën steeds grotere gebieden. Waterwegen werden uitgediept (om de opbrengsten van het Hogeland en het hout vanuit de Oostzee te vervoeren), vergraven (om met het Stadskanaal belasting te kunnen heffen op de veenkoloniale turftransporten). Noord-Drenthe was anders, een heel eigen, 'vrije boerenrepubliek', die zich in diezelfde vroege middeleeuwen ontworstelde aan de bisschoppelijke invloed en in economisch en sociaal opzicht een in zichzelf besloten gebied was. Innovatief door het collectief

grondeigendom in de marke, mysterieus door de vele woeste gronden, witte wieven en volksgebruiken.

Illustratief in dit verband is de typering van de kunstschilder Reinhart Dozy in het tijdschrift Drenthe van 1930: 'Aan de Drenthen, zooals aan alle lieden van 't Noorden, kan men terdege bemerken, dat zij nooit overheerscht zijn geworden, noch door adel noch door een kerk. Dat heeft een waardig, zelfbewust en zelfstandig denkend ras gevormd, afkeerig van slaafsche vormen, en met een hun speciaal eigen gevoelsleven, dat ik zeer hoog stel, een ras daarbij vol latente kracht en dat niet gedesorienteerd is door al hetgeen de moderne tijd al voor veranderingen heeft medegebracht.' In een uitgebreid waterstaatkundig hoofdstuk komt Keuning tot de conclusie dat de opkomst van de waterschappen vanaf 1910 de waterstaatkundige toestand in het streekplangebied sterk heeft verbeterd. Het gebied is inmiddels 'diep ontwaterd.' De regulering van de Hunze heeft het blank staan van gronden zeer doen afnemen, maar de waterschapslasten drukken wel zwaar op de landerijen. In het hoofdstuk 'Het gebruik van de bodem' behandelt Keuning het agrarisch gebruik van de grond en plaatst die in historisch perspectief. Met als ijkpunt 1936 treft hij een landschap aan dat enorm in verandering is: grote stukken heide zijn ontgonnen en als cultuurgrond in gebruik genomen, terwijl het karakter van de streek van akkerbouw in veeteeltgebied (met akkers voor diervoeder) is veranderd. Het Drents Plateau kan worden onderverdeeld in een aantal dorpsgebieden, georganiseerd rondom het collectief grondgebruik van de marke. Hij beschrijft het potstal-bemestingsstelsel, dat door de komst van de kunstmest in onbruik raakte, waarmee ook de schapen verdwenen – en de bebossing toenam. De groepering van boerderijen rond de brinken komt aan bod, de hiërarchie van landeigenaren en de logica achter de 'concentrische groepering' van de Drentse dorpsgronden: essen, groenlanden en woeste gronden. Toch is er nog veel woeste grond aanwezig. Enerzijds is dit een bodemreserve voor de landbouw, zo schrijft Keuning, anderzijds bieden deze woeste gronden recreatiemogelijkheden voor de verstedelijkte randgemeenten. 'In het onderstaande zal dan ook worden getracht na te gaan, op welke wijze zulks kan worden bereikt, zonder dat de agrarische belangen van Noord-Drenthe hierdoor ernstig behoeven te worden geschaad.' In het economisch-geografisch hoofdstuk constateert Keuning dat zich langs het Noord-Willemskanaal en de rijksweg Groningen-Assen en langs de spoorlijn – de latere Koningsas dus – een sterke toename van bebouwing heeft plaatsgevonden. Industrie is er overigens nauwelijks in het landelijk deel van het streekplangebied, op de melkbussenfabriek in Tynaarlo en de acht zuivelfabrieken na. Vervolgens worden alle afzonderlijke gemeenten economisch-geografisch onderzocht en geduid, wat fascinerende typering oplevert, vooral van de stad Groningen. Het archief van het streekplan bevat ook de geboorte van de A28, zo blijkt uit een brief aan de minister van Waterstaat uit 1935. De hoofdroute over de Hondsrug, de zes meter brede Rijksweg lijdt aan ernstige congestie en ongelukken gebeuren dagelijks. In het wegprofiel ligt ook nog een trambaan. Verbreding van de weg zou fatale gevolgen hebben voor het profiel: de aanliggende villatuinen en de zware wegbeplanting van eiken zouden ervoor moeten sneuvelen. In de brief wordt gespeculeerd op een apart tracé vanaf Vries naar Groningen, dat het Paterswoldsemeer spaart en het snelverkeer dwars door het Bunnerveen en de Peizer- en Eeldermeden moest leiden. Zo is het niet geworden – maar de discussie begon hier.

Vanaf hoofdstuk zes, 'De woongebieden in verband met de economisch-geografische structuur', neemt stedenbouwkundige Beckering Vinckers het over. Een ontwerp in de huidige, ruimtelijk verbeeldende zin van het woord, maakt hij niet. Veleer is het stuk een koers, een richting voor het streekplangebied, waarbij hij Keuning's analyse met de trends in bebouwing, landbouw en industrie

en verkeer verbindt. Geprojecteerde villaterreinen van Haren tot de Punt, lintbebouwing 'in den meest verwerpelijksten zin' en de groei van een Groningse stadswijk in de gemeente Oosterhogebrug. Ruilverkaveling konden de oplossing bieden voor de versnipperd gelegen esgronden, ook werden de teeltverbeteringsmogelijkheden voor suikerbieten en fabrieksaardappelen uitgebreid beschreven. Als nieuwe mogelijkheden voor industrie noemt hij onder meer brandstof uit suikerbieten en broodfabrieken – allemaal 'grondgebonden' verwerkingsbedrijven. Als interessante aanbeveling in dit verband spreekt Beckering Vinckers over de mogelijkheid van landbouwkolonies in samenhang met bijpassende industrie, zodat de bewoners ook buiten het landbouwseizoen werkzaam kunnen zijn. 'De voordeelen zijn behalve de materiele, ook van maatschappelijke en geestelijke aard. Zijn bestaan hoofdzakelijk in ontwikkeling van het zelfstandigheidsbesef en het geestelijk evenwicht dat een gevolg is van het werken onder den vrijen hemel, het samenleven in een dorpsgemeenschap versterkt de onderlinge band tusschen de leden (...).' Ook footloose vestigingen van industrieën zijn in opkomst, aangemoedigd door goedkope bouwgrond en autoverkeer. In verband met hun ligging in het 'vrije landschap' moeten hier hoge eisen aan de bouwkundige vormgeving en beplanting gesteld worden – om 'etterende zweren' te voorkomen. In wonen in het landelijk gebied zag Beckering Vinckers geen probleem, 'mits het op ordelijke wijze geschiedt en niet tot vernietiging van natuurschoon leidt.' Ook arbeiders zouden buiten kunnen wonen, in een vrijstaand huis met een erf, 'waardoor een arbeidersklasse wordt gekweekt met grooter verantwoordelijkheidsgevoel en grooter zelfstandigheid, welke minder geneigd is tot onrust en politieke uitspattingen dan het in huurwoningen levende bezitlooze proletariaat der groote steden.'

Hoofdstuk 7: een historische analyse van de hoofdwegen en het handelsverkeer in het streekplangebied. Vooral de radiale wegen voor het secundaire verkeer van en naar Groningen hadden verbetering nodig – 'een probleem, dat tot het uitbreidingsplan van Groningen behoort.' Veel aandacht is besteed aan alle mogelijke verbindingen met het vliegveld Eelde. In de zomer van 1931 werd een proefdienst op Amsterdam gevlogen, op het moment dat het streekplan verscheen waren de nachtverlichting en het stationsgebouw gereed. Met welke werkgelegenheidscijfers de voor- en tegenstanders ook nu nog komen, ook toen al werd het als een prestigieus en opwindend project gezien.

Het meest literaire deel van Beckering Vinckers tekst betreft zijn beschouwing over het natuurschoon. Hier analyseert hij het landschapsbeeld aan de hand van begrippen als openheid en beslotenheid, contrast en kleur. Vier categorieën ontspanningsgebieden, oplopend in gebruiksintensiteit, moesten het streekplangebied als regionaal gebied van de stad Groningen aantrekkelijk houden. Voor toeristen van buiten suggereert Beckering Vinckers een fietspadennet.

Het Streekplan Noord-Drenthe is een schets voor een gebied dat niet schoksgewijs, maar geleidelijk van gedaante veranderde. Het ademt angst én verrukking voor de mogelijkheden van een nieuwe landschappelijke gedaante, die het gevolg is van de introductie van de kunstmest rond 1900, het autoverkeer, de toegenomen vrije tijd en het forensendom. Keuning en Beckering Vinckers en de gemeentebesturen waar zij voor werkten waren vooruitgangdenkers, maar streefden ernaar de fysieke gevolgen van de vooruitgang zo behoedzaam mogelijk in het landschap in te bedden. Daarmee tonen zij zich verwant aan contemporaine ontwerpers als ir. P. Verhagen, wiens professionele missie het was om binnen de kaders van de streek vernieuwing mogelijk te maken - de regio toe te laten - met behoud van de identiteit en de samenhang. Juist in landelijke gebieden, schreef Verhagen tijdens de oorlog, was het cruciaal om het 'wezenlijk bepalende van een landschap' te onderzoeken, omdat het landschapsbeeld hier immers veel sterker door beplanting dan door

bebouwing werd bepaald. In te moderniseren landschappen ging het erom, 'de deur open te zetten voor de traditie, zonder aan de bedrijfseisen van vandaag tekort te doen.'

Tussen Keuning en de Koningsas ligt bijna een halve eeuw, maar er is alle aanleiding om de twee te verbinden. Het manuscript ontroert omdat het landschap als een personage, met een karakter en een carrière, heel precies wordt beschreven. De kracht daarvan is ongelooflijk. Keuning en Beckering Vinckers tonen overtuigend aan dat het landschapsbeeld van het gebied ten zuiden van Groningen het ware kapitaal vertegenwoordigt. De begrippen hebben niets van hun vitaliteit verloren en laten ons vanuit de inhoud als nieuw naar het gebied kijken. Keuning brengt het landschap in woorden tot leven, zoals de aarde in een Discovery documentaire aan je oog voorbij trekt. Een handelseditie van dit bijzondere manuscript zou alleen al om deze reden gerechtvaardigd zijn – waarbij de tekst dan vergezeld kan gaan van eenzelfde tekst, met als ijkpunt 2012.

Lange lijnen

Hoewel het streekplan strandde bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1940 is de achterliggende missie ervan – het verenigen van groei en natuur- en landschapsbehoud – door latere generaties verder gebracht. Heel kort: de Drentse landschapsconsulent Harry de Vroome (1920-2001) bracht de claim van de ruilverkavelingen in balans met die van natuur- en landschapsbehoud, door in zijn landschapsplannen voor ruilverkavelde gebieden voort te bouwen op de bestaande landschapsstructuren. Hij deed in de jaren zestig voorstellen voor nieuwe vormen van financiering en beheer en werkte op fenomenale wijze aan Drenthe als vrijetijdslandschap, een kracht waar men in de jaren zestig een campagne omheen bouwde. Zijn *Gedachtenplan voor het stroomdallandschap van de Drentse Aa* (1965) verenigde in één aanpak natuurbeheer, agrarisch en recreatief gebruik. Nog in hetzelfde jaar werd het landschapsreservaat bij provinciaal besluit ingesteld.

Een tweede erfenis van het streekplandenken stamt uit 1970, het jaar waarin de na de oorlog opgerichte Provinciaal Planologische Dienst het ontwerp-streekplan Noord-Drenthe presenteerde. Een groep mensen werkzaam bij de Groningse universiteit, de Vereniging Milieudefensie, de Milieuraden van Drenthe en Groningen en de Contactcommissie voor Natuur-en Landschapsbescherming, bijna allen woonachtig in het streekplangebied, stelde een alternatief streekplan op. 'Tijdens de hoorzittingen is de door GS en PPD geliefkoosde beeldspraak 'het (natuurlijk) milieu moet worden gezien al parapluie over het gehele streekplangebied en moet derhalve als toetsingscriterium van de eerste orde gelden' steeds gehanteerd. Maar 'vele gemeenten blijken uit prestige-overwegingen groei na te streven, waardoor in de praktijk groei voorrang krijgt boven milieu. (...) Het milieu fungeert slechts als dekmantel.' *Een streekplan op de helling. Aanval en aanvulling op het ontwerp-streekplan Noord-Drenthe* is gemaakt door onder meer de Wageningse landbouwkundige dr. ir. P.F.J. van Burg, en (de latere prof. dr.) Louise Fresco, landbouw- en voedselkundige. Het is een groep mensen die het vooroorlogse denken over landschap en laadvermogen verder bracht en onderbouwde met wetenschappelijk onderzoek. Eén van de interessantste noties: het buitenwonen komt voort uit gebrek aan goede voorzieningen in de stad. De werkgroep ontwikkelde een methodiek waarbij het streekplangebied in vier klassen van kwetsbaarheid werd opgedeeld, en stelde vervolgens de draagkracht van elke klasse vast. De derde groep erfgenamen van het denken van Keuning en Beckering Vinckers bestaat uit de gangmakers achter een pluriforme verzameling van initiatieven in het gebied. Landschapsbeheer Drenthe, Atelier Mooi Drenthe, de lessen van 'Grounds for Change' over duurzame energiewinning,

de Drentse structuurvisie voor de ondergrond, initiatieven van de waterschappen, Staatsbosbeheer, de Dienst Landelijk Gebied en LTO Noord-Nederland. Historische verenigingen, het tijdschrift Noorderbreedte: al deze partijen werken vanuit het besef dat Noord-Drenthe en de zone van de Koningsas een uniek gebied is, maar van veraf gezien is de samenhang moeilijk waar te nemen.

Keuning 2.0: toekomst en geheugen voor de Koningsas

En zo zijn we weer bij de Koningsas, die nog een groot verhaal ontbeert, een dragend concept voor deze mentale constructie, een koers die overheden, investeerders en burgers kan verenigen in een collectieve energie. De motieven uit het streekplan Noord-Drenthe van 1938 zijn nog even geldig als toen. Het begrip genre de vie bijvoorbeeld, de levensstijl van een streek – gaat uit van de gedachte dat het productieproces telkens verandert, maar het landschapsbeeld toch verbonden blijft met de vroegere fases. Afstoffen van Keuning geeft de aanknopingspunten voor een ruimtelijke visie die de Koningsas en het Land van de Koningsas daadwerkelijk vast kunnen maken aan de gelaagdheid en verhaallijnen van het gebied.

Het moment is uitgelezen: de Nederlandse ruimtelijke ordening bevindt zich in een buitengewoon spannende fase. Noodsignalen klinken, omdat de rijksoverheid verantwoordelijkheden loslaat en doorschuift naar provincies en gemeenten. Die experimenteren op hun beurt met nieuwe aanpakken en allianties, maar worden tegelijkertijd geconfronteerd met stilgevallen gebiedsontwikkelingen en renteverliezen op hun bouwgrond. De oude aanpak lijkt uitgewerkt, verliezen moeten worden genomen. Even lijkt alles fluïde. Zonder de noodkreten te bagatelliseren is de bouwcrisis, gekoppeld aan de nieuwe rijkskoers (of beter: het ontbreken van een koers) dé kans voor de Koningsas en het Land van de Koningsas om dit unieke gebied naar eigen inzicht te programmeren, de kwaliteiten ervan te borgen en het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven onderscheidend te maken en te houden. De oude reflex, zestig jaar denken vanuit groei en functionele bestemmingen van gronden, wordt schoorvoetend maar onomkeerbaar ingeruild voor het zoeken naar mogelijkheden die passen in een gebied. Dat is een grote omslag in de planningslogica die we in de twintigste eeuw hebben opgebouwd. De maakbare samenleving is uitgewerkt: het gaat om maatwerk en vakmanschap in plaats van eindbeeldplanning, kleinschalig entrepreneurschap en nieuwe verdienmodellen in plaats van grootschalige gestapelde belangen. In plaats van sloop-nieuwbouw denken we steeds vaker aan hergebruik, terwijl in processen de langzame waardecreatie het wint van de snelle kapitaalinjectie. Dat is allemaal wennen. De meest succesvolle initiatieven van deze tijd hebben telkens één essentiële eigenschap: het opheffen van het sectorale denken en het koppelen van op het eerste gezicht naast elkaar staande belangen. Jongeren krijgen huurkorting als ze ouderen helpen zelfstandig te blijven, een projectontwikkelaar krijgt gratis marketing door een afgeschreven gebouw door creatieven te laten gebruiken. Wat zou er gebeuren als we dat denken op de landbouw en ecologie loslaten, of industrie en recreatie? Zoals rijkslandschapsadviseur Yttje Feddes het zegt: de ontwikkeling van het landschap, de oplossing van de geografische, topologische, ecologische en economische problemen, is niet alleen een technische (lees: ecologische of economische) maar juist een landschappelijke, een culturele opgave.

Bestuurders en politici, beleidsmakers, inwoners en recreanten van de Koningsas zijn zich dit wel bewust. Ze zullen wel moeten, het landelijk deel van de Koningsas is een krimpgebied. Het aantal ouderen stijgt spectaculair, terwijl de jongeren wegtrekken. Uit het GS-rapport *Van Groei naar Bloei. Inspelen op de gevolgen van bevolkingsdaling* uit december 2010: 'We streven met onze

omgevingsvisie naar ruimtelijke kwaliteit door nieuwe ontwikkelingen en bestaande kwaliteiten in samenhang te bezien.'

Wie is de nieuwe Keuning die er 2.0 van maakt, die de zichtbare en onzichtbare thema's uit het gebied opdiept, de claims op de ruimte in kaart brengt, de bestaande initiatieven en mogelijkheden om het anders te doen verkent en dit alles verder brengt met de verantwoordelijk bestuurders en bewoners? Het gebied rondom de Koningsas kan in zekere zin het brein van het Noorden genoemd worden, met de universiteit, ziekenhuizen, onderzoeksinstituten, hogescholen en gespecialiseerde bedrijven om de hoek. De toekomst van de ruimtelijke ordening ligt met een terugtrekkende overheid meer en meer in handen van betrokken burgers. Als er ergens denkkraft en draagvlak aanwezig is om verder te kijken dan alleen het eigenbelang van de NIMBY-activist (not in my backyard), is het in dit gebied. Wat als 5% daarvan zou worden ingezet om de culturele opgave vanuit verschillende facetten te definiëren, zoals met het landschaps- en milieufacet in *Streekplan op de helling* gebeurde? Want economische duurzaamheid kan samenvallen met ruimtelijke kwaliteit. Hier ligt de kans voor de Koningsas – juist nu, in het oog van de orkaan, in het planologische vacuüm waarin alles voor een kort moment vloeibaar is.

Met dank aan:

Harry Cock, fotograaf te Assen die het Noord-Willemskanaal aan de hand van historische opnamen in een eigentijds licht zette

Jan van Dijken, kavelruil coördinator DLG, voor het gesprek in juli 2011

Hans Elerie, historisch geograaf en geestelijk vader van de Koningsas, voor zijn artikelen en de gesprekken in februari en juli 2011

Theo Spek, voor het gesprek samen met Hans Elerie in februari 2011

Uko Vegter, waterschap Aa en Hunze, voor het gesprek in juli 2011

Hans Venhuizen, intendant van de Koningsas en mijn opdrachtgever

Roel Visser, beleidsadviseur LTO Nederland, voor het gesprek in juli 2011

Literatuur (selectie)

E. Boneschansker, G.J. Hospers, *Trots, trend en traditie in het Noorden. Terugblik stimuleringsbeleid*, Rapport Kamer van Koophandel 2009

H. Elerie, 'Zichtlocaties, een uitzichtloze weg', *Noorderbreedte* 4 (1996), P. 8-11

Encyclopedie Drenthe Online

H.J. Keuning, *De Groninger Veenkoloniën. Een sociaal-geografische studie*, Amsterdam (1933)

H.J. Keuning en J. Naarding, *Het esdorp* (1946)

H.J. Keuning, *Mozaïek der functies. Proeve van een regionale landbeschrijving van Nederland op historisch- en economisch-geografische grondslag*, Den Haag (1955)

H.J. Keuning, *Het Nederlandsche volk in zijn woongebied. Hoofdlijnen van een economische en sociale geografie van Nederland*, Den Haag (1965)

Piet Pellenburg, Keunings 'Mozaïek der functies' – Pleitbezorger van de periferie, *Geografie* 1 (2003)

Hans Renes, 'Keuning en de historische geografie',

Spek, Th. (2006) 'De metamorfose van het Drentse landschap 1905-2005', Inleiding tot:

Topografische Atlas Drenthe 1900, Tilburg (...)

M. Steenhuis, *Stedenbouw in het landschap. Pieter Verhagen (1882-1950)*, handelseditie dissertatie RUG, Rotterdam (2007)

Streekplan op de helling. Aanval en aanvulling op het ontwerp-streekplan Noord-Drenthe, Groningen (1973)

Ed Taverne, 'Het betwiste landschap van de Haarlemmermeer', in: *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 4 (2006), p. 711-726

Marinke Steenhuis en Fransje Hooimeijer (red.), *Maakbaar landschap. Nederlandse landschapsarchitectuur 1945-1970*, Rotterdam (2009)

Van Groei naar Bloei. Inspelen op de gevolgen van bevolkingsdaling, GS-rapport december 2010.
Beleidsadvies bevolkingsdaling in Drenthe, Statenstuk januari 2011

Archieven

De Groninger Archieven:

Archief Gedeputeerde Staten van Groningen, stukken betreffende de aanleg van het Noord-Willemskanaal, 1855-1861

Archief Commissie Streekplan Groningen-Noord-Drenthe

Archief de N.V. Maatschappij Noord-Willemskanaal

Archief Provinciaal Bestuur van Groningen: verkeer en vervoer door de lucht en buiten de dampkring

Rijksarchief Drenthe:

Archief van de N.V. Maatschappij Noord-Willemskanaal

Archief Drents Economisch-Technologisch Instituut (ETI)

Archief Provinciaal Planologische Dienst Drenthe 1946-1987 (PPD)

Archief Rijkswaterstaat Drenthe, 1957- 1980

Websites

Gronings Ontzet: www.grunn.nl

Website Archief "Oud Vries", p/a F. de Graaf, Molenstraat 13, 9481 BA Vries

Heidenheim: <http://karelvdb.home.xs4all.nl/>

Scholtens: www.hugovandermolen.nl

Landbouwonderwijs: www.landzaat.info

Bedrijventerreinen: www.maartjesruimte.nl

www.dehondsruiginbeeld.nl

www.oudzuidlaren.nl