

Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief Pekela - Veendam





*Een "Kainstobbe" of fossiel stuk veenhout.
Tevens de naam van de locatie van de eerste werksessie ten behoeve van het Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.*

De gemeenten Pekela en Veendam werken al een aantal jaren succesvol samen. Als één van de resultaten hiervan ligt nu voor u het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief Pekela-Veendam. Het ontwikkelingsperspectief gaat over de ruimtelijke kwaliteit van beide gemeenten en hoe wij de geconstateerde waarden op het vlak van cultuurhistorie, landschap en stedenbouw met elkaar kunnen door ontwikkelen. Het perspectief legt geen normen op, maar geeft aan de hand van kwalitatieve regieaanwijzingen een duidelijke koers en richting hoe we om kunnen gaan met onze dagelijkse leefomgeving. Het kwalitatieve en integrale karakter van het perspectief sorteert voor op de nieuwe Omgevingswet, waarin deze benadering centraal staat.

Kwaliteiten

Als er iets duidelijk is geworden tijdens het totstandkomingsproces van dit perspectief is het wel dat Pekela en Veendam beschikken over veel kwaliteiten. Nu zullen er sommigen onder u zijn die dit altijd al gezegd hebben, maar voor velen binnen en buiten onze gemeenten zal dit toch verrassend zijn. Daarom gaan we de geconstateerde waarden uit het perspectief allereerst delen met onze burgers en de verschillende vakdisciplines binnen en buiten onze gemeenten. Door bewustwording creëren we gunstige uitgangskondities om met elkaar, bij het maken van plannen, verder in gesprek te gaan en te werken aan een mooi en vitaal gebied van Pekela en Veendam.

Beleid

Het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief wordt gebruikt als onderlegger voor het toekomstige, ruimte gerelateerde, beleid van de beide gemeenten. Het gedachtegoed en onderdelen van het perspectief worden meegenomen in omgevingsvisies, omgevingsplannen en andere beleidsinstrumenten om de ruimtelijke kwaliteit te behouden en versterken.

Ontdekkingstocht

Het perspectief is in een aantal werkateliers tot stand gekomen door een samenwerking van medewerkers van beide gemeenten, lokale deskundigen, medewerkers van de provincie Groningen en professionals vanuit Libau, de adviesorganisatie op het vlak van ruimtelijke kwaliteit in Groningen en Drenthe. Met veel plezier zijn aan de hand van veldwerk, literatuuronderzoek, onderlinge gesprekken en schetssessies de waarden in Pekela-Veendam onderzocht. Deze zoektocht bleek een ware ontdekkingstocht te zijn. Zo blijkt de bijzondere ontwikkelingsgeschiedenis van de ontginning van turf, landbouwkundig gebruik en de voor Noord Nederland unieke industrialisatie in het landschap en de kernen nog duidelijk herkenbaar en afleesbaar. Naast bekende waardevolle ensembles, zoals Tusschendiepen in de kern Veendam, zijn ook minder bekende stedenbouwkundige kwaliteiten aan het licht gekomen.

Wij nodigen u uit om kennis te nemen van deze en andere verhalen. Wij willen, samen met u, een nieuw hoofdstuk toe te voegen zodat Pekela en Veendam goed gekend worden en mooi en vitaal blijven!

Henk-Jan Schmaal
Wethouder Gemeente Veendam



inhoudsopgave

	voorwoord	3
	inleiding	6
DEEL LANDSCHAP	landschapsgenese	10
	ontginningslandschap	14
	agrarisch landschap	20
	industrieel landschap	26
	woon- en recreatielandschap	32
	samenvatting landschap	38
DEEL KERNEN	kanaaldorpen algemeen	44
VEENDAM	Veendam	48
	Borgercompagnie	52
	Wildervank	54
	Bareveld	58
	Ommelandervijk & Zuidwending	60
	Wildervanksterdallen	62
PEKELA	Oude Pekela	64
	Bronsveen	68
	Nieuwe Pekela	70
	Boven Pekela	74
	bijlage 1 begrippenlijst	76
	bijlage 2 samenstelling werkgroep	78
	bijlage 3 literatuurlijst	79
	bijlage 4 bronnen GIS kaarten	80

Aanleiding / opgave

De ambtelijke werkorganisatie de Kompanjie heeft namens de gemeente besturen van Veendam en Pekela Libau gevraagd een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (ROP) op te stellen. Dit ROP bestaat uit een deel A en een deel B. Deel A heeft betrekking op het landschap en is vanuit de nauw verweven ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis beschreven voor de beide gemeenten als geheel. In deel B wordt ingegaan op de verschillende kernen en is daarmee specifiek voor de afzonderlijke gemeenten.

Wat is een ruimtelijke ontwikkelingsperspectief en wat kun je er mee?

In het ROP is de dragende ruimtelijke hoofdstructuur van de gemeenten Pekela en Veendam als geheel en de daarin aanwezige kernen verbeeld en beschreven. Door het formuleren van kwalitatieve noties (zogenaamde regie aanwijzingen) over hoe met deze dragende ruimtelijke hoofdstructuur om te gaan, ligt er een onderlegger die zowel gebruikt kan worden bij het opstellen en actualiseren van verschillende beleidsinstrumenten, als het begeleiden van uiteenlopende ruimtelijke ontwikkelingen.

Om draagvlak van het ROP te vergroten is er voor gekozen dit document de status van een zelfstandig ruimtelijke beleidsdocument te geven. Het is daarmee een waardevol en vastgelegd vertrekpunt. De resultaten van het deel landschap kunnen bijvoorbeeld een goede basis vormen voor het opstellen van een gemeentelijke structuurvisie of bestemmingsplan buitengebied. De uitkomsten van het deel kernen zijn op hun beurt waardevol bij het herzien of actualiseren van het welstandsbeleid en het opstellen van beeldkwaliteitsplannen. Ten slotte is met het ROP ook het deelgebied Veenkoloniën uit de kwaliteitskaart landschap cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zoals opgesteld onder regie van de Provincie Groningen verder uitgewerkt tot op het schaalniveau van de gemeenten.

Proces

Het ROP is tot stand gekomen onder begeleiding van Libau met inzet van een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de Kompanjie, de Provincie Groningen en een aantal gebiedsexperts. In bijlage 2 is de volledige samenstelling van de werkgroep opgenomen. In een drietal werksessies van een dagdeel op locaties in het gebied (Theetuin De Kainstobbe te Wildervanksterdallen; multifunctioneel centrum De Binding in Oude Pekela en de Margaretha Hardenbergkerk in Wildervank) is uitvoerig gesproken over de kenmerken die het landschap en de daar in aanwezige kernen typeren en bediscussieerd hoe hier met regie aanwijzingen het beste zorgvuldig mee omgegaan kan worden.

Het ontwerp ROP heeft ter inzage gelegen van tot ... 2016. In deze periode zijn ... zienswijzen ontvangen. In de bijlage 5 is aangegeven op welke wijze met de ontvangen zienswijzen is omgegaan. Het ROP is vastgesteld in de raad van Pekela op ... en in de raad van Veendam op



'theeschenkerij De Kainstobbe' (Wildervanksterdallen) locatie werksessie - landschap



historische foto 'theeschenkerij De Kainstobbe'



de Margaretha Hardenbergkerk (Wildervank) locatie 3e werksessie

Leeswijzer



multifunctioneelcentrum de Binding
(Oude Pekela) locatie 2e werksessie -
kernen

Het rapport is als volgt opgebouwd. Na deze inleiding volgt het deel landschap dat begint met een hoofdstuk over de vorming van het landschap. Dit hoofdstuk wordt gevolgd door vier hoofdstukken waarin de belangrijkste grotendeels elkaar opeenvolgende ontwikkelingsfasen die hebben geleid tot het landschap zoals we dat nu aantreffen aan bod komen. De ontwikkelingsfasen zijn als zelfstandige chronologisch opgebouwde verhaallijnen beschreven en hebben betrekking op: het ontginningslandschap, het agrarisch landschap, het industrieel landschap en het woon- en recreatielandschap. In het slot hoofdstuk van het deel landschap worden de meest belangrijke karakteristieken van het landschap samengevat en zijn hiervoor regie aanwijzingen geformuleerd.



schetsen tijdens de werksessies

Na het deel landschap volgt het deel kernen dat begint met een hoofdstuk waarin een overzicht en typering van alle kernen wordt gegeven. Voor deze kanaaldorpen worden de algemene karakteristieken met regie aanwijzingen beschreven. In de hier op volgende hoofdstukken wordt uitvoerig ingegaan op de volgende kernen: Veendam, Borgercompagnie, Wildervank, Bareveld, Wildervanksterdallen, Ommelanderswijk & Zuidwending, Oude Pekela, Bronsveen, Nieuw Pekela en Boven Pekela. Per kern worden de karakteristieken uit de periode tot 1850, tussen 1850 en 1945 en na 1945 beschreven. Vervolgens zijn voor iedere kern regie aanwijzingen gekoppeld aan de belangrijkste karakteristieken

Omwille van de leesbaarheid en een beter begrip hebben wij er voor gekozen om in de tekst de voor het gebied specifieke begrippen te behouden en deze in een begrippenlijst in bijlage 1 nader toe te lichten. Achter in het rapport zijn tot slot een literatuurlijst en een overzicht van de geraadpleegde bronnen voor de GIS kaarten als bijlagen 3 en 4 opgenomen.



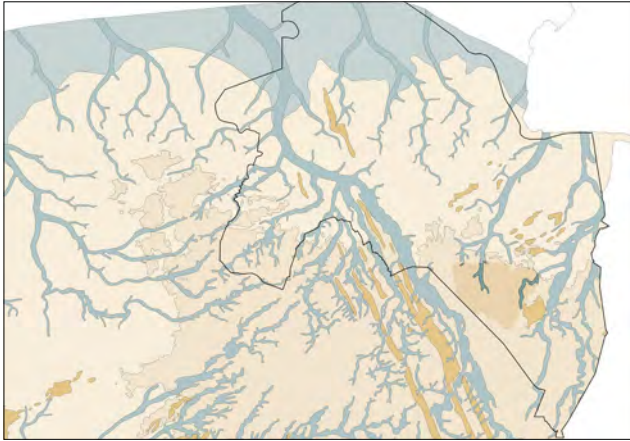
'moodboard' met kenmerken en kwaliteiten van het Veekoloniale landschap



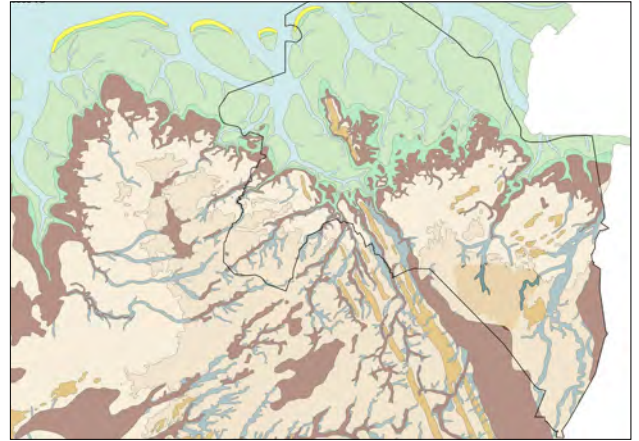
Deel

A landscape photograph showing a vast green field in the foreground, a line of trees in the middle ground, and a blue sky with scattered white clouds. The word "landschap" is overlaid in large black text across the center of the image.

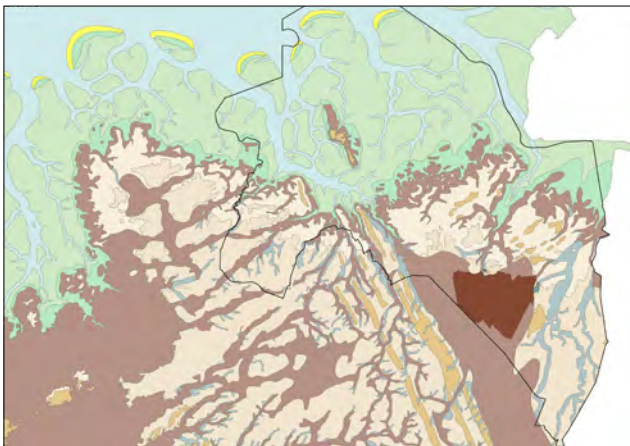
landschap



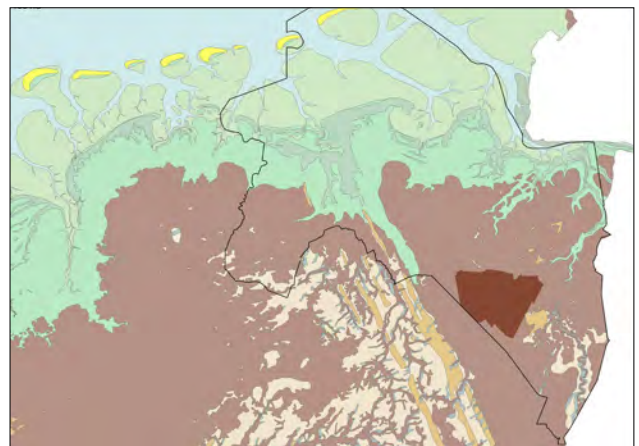
9000 vC



3850 vC



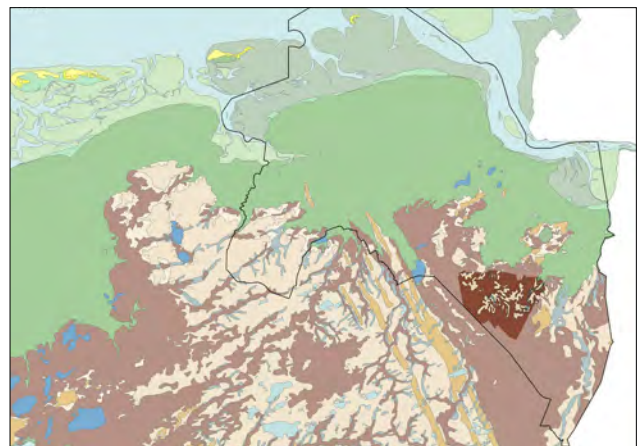
2750 vC



100 nC



1500 nC

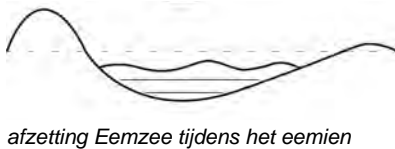
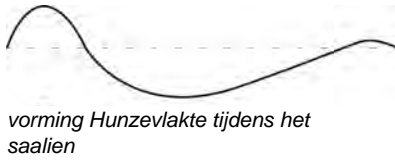


1850 nC

de vorming van het landschap tijdens het Holoceen verbeeld aan de hand van 9 tijdstippen uit de paleogeografische kaart van Noord Nederland (het plangebied is als een donkerder gebied binnen de begrenzing van de provincie weergegeven)

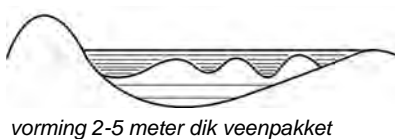
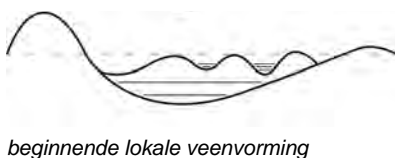
landschapsgenese

Pleistoceen

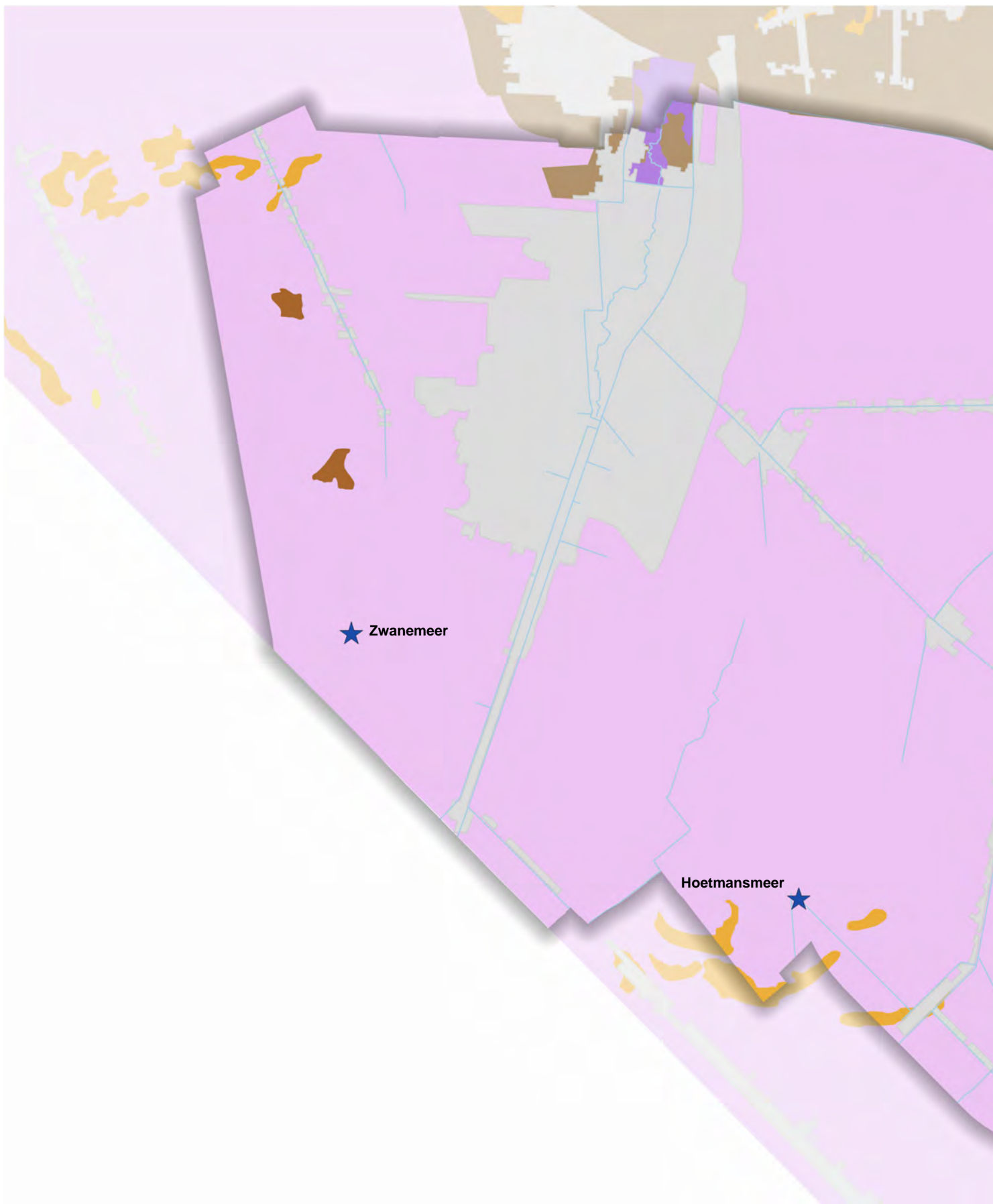


Het huidige landschap is gevormd in de voorlaatste ijstijd, (het saalien, 370.000-130.000 jaar geleden) waarin de noordelijke helft van Nederland bedekt was met een ijskap. Tijdens deze ijstijd schuurde een lobvormige landijstong het Hunzedal uit. De veenkoloniën liggen ten oosten van de huidige Hunze in de zogenaamde Hunzevlakte. Na het saalien volgde een warmere periode, het eemien, waarin het landijs smolt en de zeespiegel steeg en de lagere delen van het landschap door de Eemzee werden overstroomd. Tot diep in het Hunzedal werd een pak grof zand afgezet. Na het eemien volgde een nieuwe ijstijd (het weichselien 115.000-10.000 jaar geleden). In deze periode bereikte het landijs Noord-Nederland niet. Wel was de invloed van het koude klimaat goed merkbaar. Oudere afzettingen erodeerden door vorst, dooi en smeltwaterstromen. Vanwege het droge, koude klimaat en het ontbreken van dichte vegetatie kon de wind gemakkelijk vat krijgen op het fijne zand aan de oppervlakte. Hierdoor werd over een groot gebied een laag dekzand afgezet en vervlakte het bestaande reliëf. Dalen werden met zand opgevuld en hoge koppen werden afgevlakt. Op vlaktes ontstond echter nieuw reliëf in de vorm van dekzandkoppen en -ruggen. Tijdens de zomerperioden was de bodem permanent bevroren op een dunne bovenlaag na. Rivieren zoals de Hunze en de Eems moesten grote hoeveelheden smeltwater met sediment uit de ontdooide toplaag afvoeren, waardoor de beddingen verstopt raakten. Door de permanent bevroren ondergrond konden de rivieren zich niet meer diep insnijden en werden voortdurend nieuwe beddingen gevormd. In de laatste fase van het weichselien (circa 12.000 voor Chr.) was er sprake van een kleine klimaatsverbetering. In deze periode deden mens en dier intrede in het landschap.

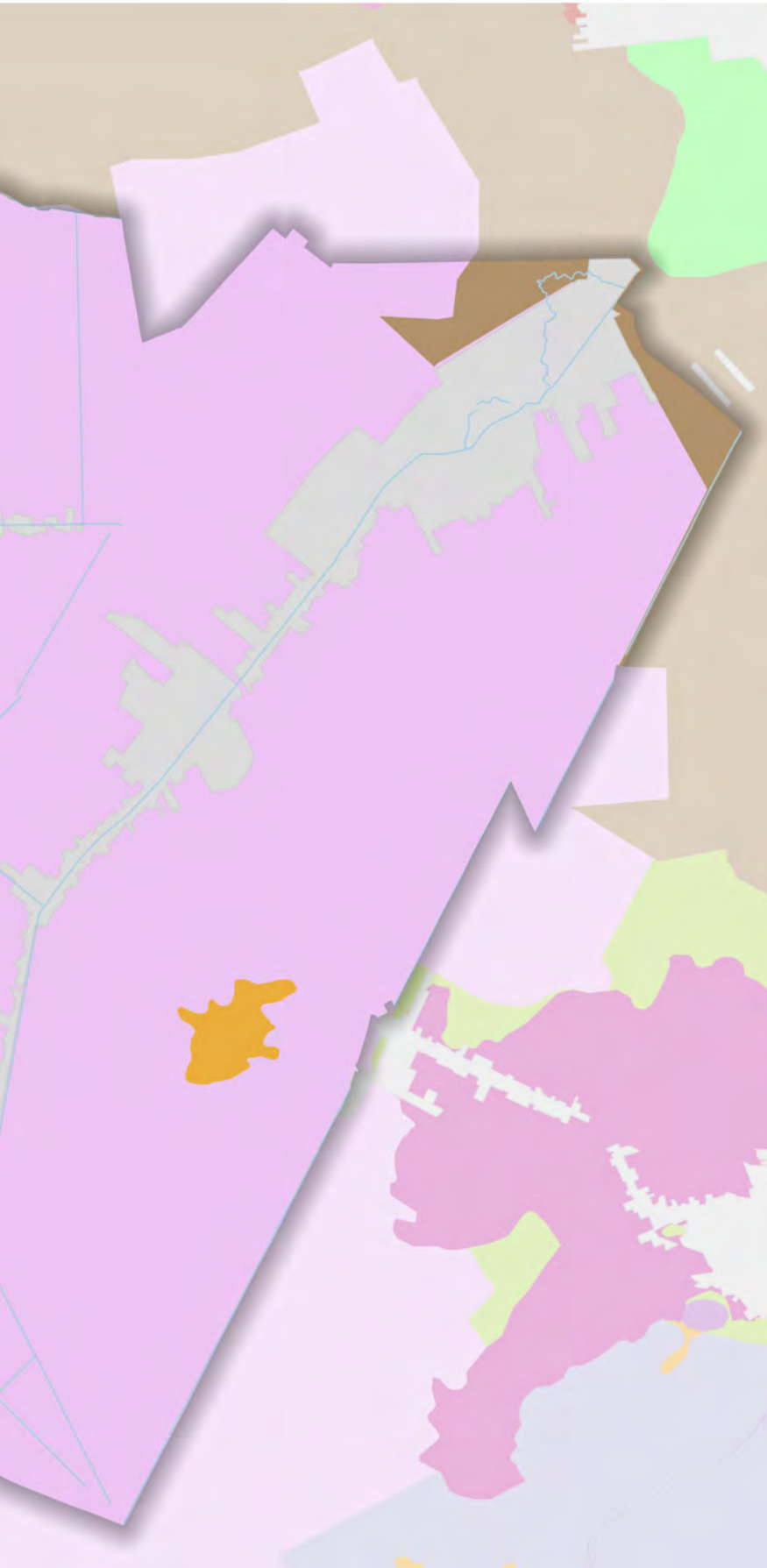
Holoceen



In het holoceen (11.000 jaar geleden) neemt de opwarming verder toe, wordt het klimaat vochtiger en ontstaat als gevolg hiervan rond 6000 voor Chr. een dicht loofbos. Verondersteld wordt dat de dichtheid van deze bossen van negatieve invloed was op de aanwezigheid van wild, voornamelijk grote grazers. Hierdoor verloor het gebied haar aantrekkelijkheid voor de mens. Door de klimaatverandering steeg ook de zeespiegel en verslechterde de afwatering van het achterland en steeg het grondwaterpeil dusdanig dat veengroei ontstond en het bos zich niet kon handhaven. Het veen groeide aanvankelijk lokaal in rivier- en beekdalen en andere laagten. Van daaruit breidde het veen zich langzamerhand uit over de gehele Hunzevlakte. Op dekzandvlaktes ontstonden zo veenpakketten van circa 2 meter dik, in dalen en andere laagtes pakketten tot wel 5 meter dik. De afdekking met dit veenpakket had opnieuw tot gevolg dat het onderliggende reliëf nauwelijks meer zichtbaar was. In dit veen ontstonden meertjes, zogeheten meerstallen, zoals het voormalige Zwanenmeer ten westen van Wildervank en het voormalige Hoetmansmeer, de bronnen van respectievelijk de veenrivieren de Oude Ae en de Pekel Aa.



landschapsgenese (vervolg)



Legenda

- Bebouwde kernen
- Voormalig meerstal
- Karakteristieke waterlopen
- Landschapstypen Groningen**
 - Heide-ontginningslandschap
 - Veenkoloniaallandschap
 - Wegdorpenlandschap op overgang zand/veen
- Aardkundig waardevolle gebieden Groningen**
 - Dekzandrug
 - Dekzandwieling

Agrarische ontginning vanaf de middeleeuwen

In de 11de-12de eeuw werden de eerste dorpen ten noorden van de gemeenten Veendam en Pekela gesticht zoals Midwolda, Scheemda, Beerta en Zuidbroek. De hogere veengronden werden in cultuur gebracht en in gebruik genomen als rogge- of boekweitakkers, terwijl men de lager gelegen beekdalen als hooi- en weidelanden exploiteerde. Bij de boekweitcultuur werd de bovenste veenlaag ontwaterd en vervolgens afgebrand en ingezaaid. Het in cultuur brengen van de veengronden leidde aan het eind van de 14de eeuw tot problemen met de waterhuishouding. Door ontwatering en agrarisch gebruik van de veengronden ging het veen krimpen en oxideren. Het maaiveld daalde waardoor een relatieve grondwaterstijging optrad. Daarnaast zocht het overtollige water uit de nog niet ontgonnen veengebieden, via de reeds ontgonnen gebieden een uitweg naar zee. Om dat veenwater te kunnen keren werden er in de rivieren/beken dammen en sluisjes aangelegd. Dit kon echter niet voorkomen dat het ontgonnen gebied steeds natter werd en langzamerhand verdronk. Ook de wateroverlast vanuit de zee en de Eemsmonding nam toe. Doordat het maaiveld in het ontgonnen veengebied gedaald was, kon de zee bij overstromingen tot diep in het binnenland doordringen, waardoor de Dollard ontstond. Deze zeeboezem heeft, via het dal van de rivier de Oude Ae, tot aan de rand van de gemeenten Veendam en Pekela gereikt en tot daar klei afgezet. Vanaf de 16de eeuw werd begonnen met de aanleg van dijken om het verloren land terug te winnen. Om het cultuurland tegen zuur veenwater uit onontgonnen venen te beschermen werden zogenaamde veendijken aangelegd. Op een kaart uit 1652 staat een lange veendijk aangegeven. Deze dijk liep vanuit de pleistocene opduiking van Zuidbroek naar het zuiden toe en boog ter hoogte van het Midden Verlaat in Veendam af naar het oosten. Vervolgens liep de veendijk weer met een boog noordwaarts richting Meeden waar deze aansloot op de dijk langs de Beneden Veensloot. Door de aanleg van deze dijk was het bedijkte gebied geschikt geworden voor gebruik als akkers, weiden en hooilanden.



uitsnede uit de kaart Lubbers (1652) met een deel van het tracé van de veendijk

De systematische, grootschalige veenontginning

Het huidige landschap ontleent haar karakteristieken in hoofdzaak aan de rationele, systematische ontginning als veengebied. Op deze wijze is een sterk lineair landschap ontstaan, getypeerd door lange lijnen. In hun omvang en mathematische opbouw zijn de Veenkoloniën uniek in de wereld. De directe aanleiding voor de ruimtelijke transformatie van de Veenkoloniën ligt in de economische waarde van winbare turf. Turf is gedroogde veengrond. Turf werd vanaf de late middeleeuwen niet alleen gebruikt als brandstof voor huishoudens, maar diende ook om de ovens van steenbakkerijen te stoken. De 'verstening' van steden en dorpen kwam op gang. Het veen vertegenwoordigde een steeds grotere economische waarde. Al in de late middeleeuwen was er sprake van kleinschalige, lokale veenontginningen ten noorden van Oude Pekela. Het betreft de veenontginning Zuiderveen, een gebied dat vanuit Winschoten ontgonnen werd. De turf werd op kleine schaal gestoken en gedroogd om als brandstof te gebruiken.

ontginningslandschap

Vervening rond de Pekel A

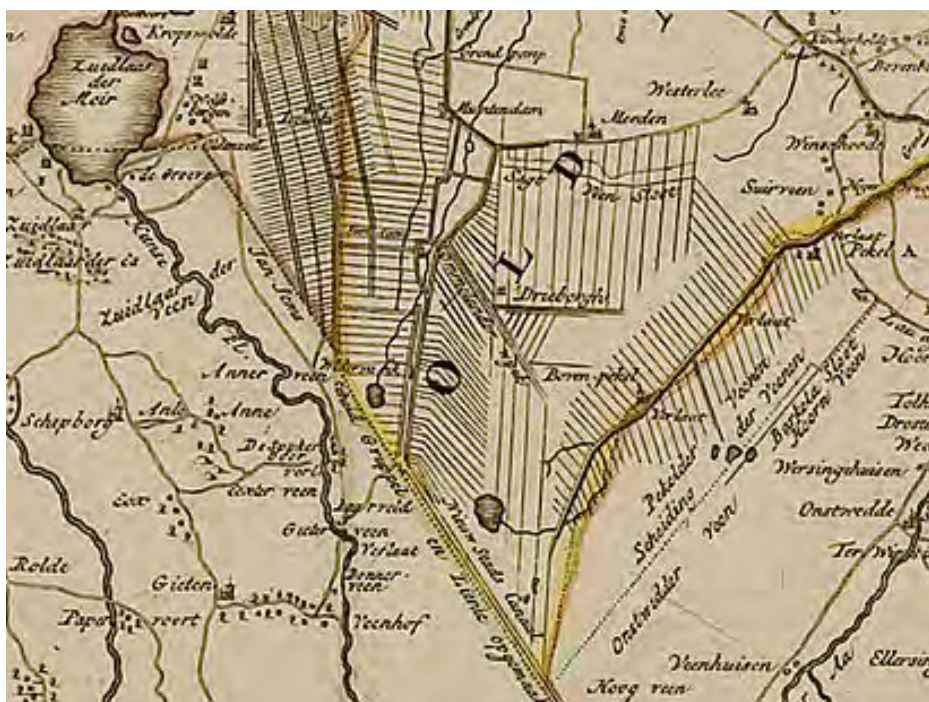


Turfstekers



de brug over het Pekelderhoofddiep in de Turfweg markeert de overgang naar de meer oorspronkelijke benedenloop van de veenrivier

De geschiedenis van de systematische en grootschalige ontginning rond de Pekel A begint in 1599 wanneer vier 'Hollandse Friezen' een stuk veen kopen van de eigenerfden van Winschoten. Enige tijd daarna wordt deze Friese Compagnie uitgebreid met Feiko Clock, een man die veel zal betekenen voor het afgraven van de venen rond de Pekel A en de aanleg van de Pekelder kolonie. Veenwinning begint met de ontwatering van de veengronden. Uit 1608 dateert een contract waarin het graven en verbeteren werd geregeld van de Pekel A, een veenstroom die in de omgeving van het Hoetsmansmeer ontsprong. De afgegraven grond werd gebruikt om aan de weerszijden van de Pekel A dijken te leggen. De naam werd daarna veranderd in Pekelder Hoofddiep. Door tegen de hoogte in af te graven, kon de afwatering via natuurlijk verval plaatsvinden. De turf werd afgevoerd door het Pekelder Hoofddiep via de Westerwoldse Aa naar Emden, Bremen, Hamburg etc. De stad Groningen probeerde haar politieke en economische greep op het gebied te versterken door het turfvervoer via haar diepen te leiden. Hierdoor werd het voor de Friesche Compagnie onmogelijk de venen verder te exploiteren. De Stad nam vervolgens in 1635 het grootste deel van de venen over. Richtlijnen voor het ontginnen werden door de Stad in contracten vastgelegd. De Compagnieën die door de Stad werden ingehuurd voor de ontginning, waren verantwoordelijk voor het uitvoeren van de bepalingen. Na de turfgraverij deden de Compagnieën hun rechten over aan particulieren voor het in cultuur brengen van de grond. Ook hiervoor had de Stad bepalingen opgesteld.



systematische veenontginning uitsnede Kaart der Provintie van Groningen en Ommelanden (1792)

.....

De vervening rond de Pekel A was een langdurig proces met diverse tempowisselingen. Na een vrij trage start in de zeventiende eeuw kwam de veenwinning in de Pekelder venen in de achttiende eeuw goed op gang. Rond 1800 vond omvangrijke turfwinning in Nieuwe Pekela plaats, en werd hier de hoogste productie in de Pekelder venen gehaald. Daarna nam de productie weer af. Toch waren in 1906 nog altijd 30 veenarbeiders in Pekela actief. Rond 1760 is begonnen met de aanleg van de koloniën ten zuiden van Nieuwe Pekela: Noorderkolonie, Zuiderkolonie en Dwarsdiep. De turfgraverij vond voor een groot deel in de 19e eeuw plaats. De verbinding tussen het Pekelder Hoofddiep en het Stadskanaal kwam uiteindelijk in 1877 tot stand.

De grenzen van het Pekelder veengebied ofwel concessiegebied waren aanvankelijk niet nauwkeurig bepaald. In Pekela ontstonden conflicten met grondeigenaren uit Meeden en Onstwedde. Met Onstwedde werd de grens in 1650 door de stad Groningen geregeld met het graven van de Barkelazwet, een sloot vanaf Winschoterzijk in zuidwestelijke richting, met ongeveer halverwege het lijnrechte tracé een bajonet.

Ververning rond de Oude Ae

Motor achter de grootscheepse ontginning van het veengebied in de huidige gemeente Veendam was de stad-Groninger Adriaan Geerts Paap, die zich later Wildervanck noemde. Vanaf 1647 pachtte hij van het kerspel Zuidbroek gronden ten zuiden van de veendijk. Ook hier ontstond strijd over de precieze grens van het veengebied, ditmaal met de Drenthenaren. In opdracht van de Stadhouder was in 1615 door landmeter Johan Sems een grenslijn tussen de Groninger en Drentse veengebieden getrokken. Deze Semslijn vormt een lange, rechte lijn tussen Wolfsbarge en Ter Haar bij Ter Apel. Maar ook na het vaststellen van deze 'rechte scheijdinge' waren er nog regelmatig conflicten over rechten en plichten. In 1637 werd het Zijlvestendiep, later Muntendammerdiep, aangelegd waarmee



De Oude Ae in een uitsnede van de Caerte van Egbert Haubois (1647)

ontginningslandschap (vervolg)



uitsnede uit schilderij van Jacobus Sibrandi Mancadan, gemaakt omstreeks 1650, met een weergave van het hoogveenlandschap van vóór de grootschalige ontginning. Volgens de overlevering zou de man met de hoed A.G. Wildervanck voorstellen.

het water van de Oude Ae richting het nieuw aangelegde Winschoterdiep kon stromen. De Oude Ae was een veenstroom die zijn water deels kreeg uit het Zwanemeer, een meerstal in het hoogveen. Ter weerszijden van de Oude Ae zijn vanuit het Muntendammerdiep het Oosterdiep gegraven en iets later het Westerdiep. Vermoedelijk is hier in 1647 in opdracht van A.G. Wildervanck mee begonnen, maar het is ook mogelijk dat deze diepen (deels) al waren gegraven voordat Wildervanck startte met zijn ontginningswerkzaamheden. Tussen beide diepen zijn dwarsdiepen gegraven. Van belang is ook de aanleg van sluisen om het peilverschil te kunnen overbruggen en tegelijkertijd scheepvaart mogelijk te houden. Rond het Benedendwarsdiep ontstond de nederzetting Boven-Muntendam. Deze nederzetting wordt vanaf 1650 vermeld als Veendam. De ontginningsas die wordt gevormd door het Ooster- en het Westerdiep is vervolgens in zuidwestelijke richting doorgetrokken. Na 1702 vormde het zuidelijke deel, Wildervanck, een eigen kerspel. De Wildervanker veengenoten verenigden zich in de zeventiende eeuw in de Wildervankster Compagnie of het Wildervankster Participanten Verlaat, dat kan worden beschouwd als voorloper van een gemeentebestuur. De beide diepen eindigen bij Bareveld, waarvan de naam refereert aan de nog onontgonnen gronden, het 'boare veld'. Het Oosterdiep bereikte Bareveld in 1764.

Concessiegrenzen en ontginningsassen



Ook Borgercompagnie is in de 17e eeuw ontstaan toen burgers uit de stad Groningen hier een veenkolonie stichtten. In 1647 werd het diep gegraven. In 1650 werd het Nieuwe Meedener Diep gegraven. Deze nieuwe ontginningsas werd later Zuidwending of Zuidwendinger Hoofddiep genoemd. In 1653 werd door de Ommelander Compagnie de Ommelanderwijk gegraven. De westelijke grens van het te vervenen gebied behorend tot het kerspel Meeden werd gevormd door de Jagtveensloot. De naam Kibbelgaarn herinnert nog aan het zeventiende-eeuwse grensgeschil bij Meeden. De Pieter Jan Schuts Linie (huidige Ringsloot en Slingerlaan) vormde de grens met Pekela ten zuiden van de Ommelanderwijk.

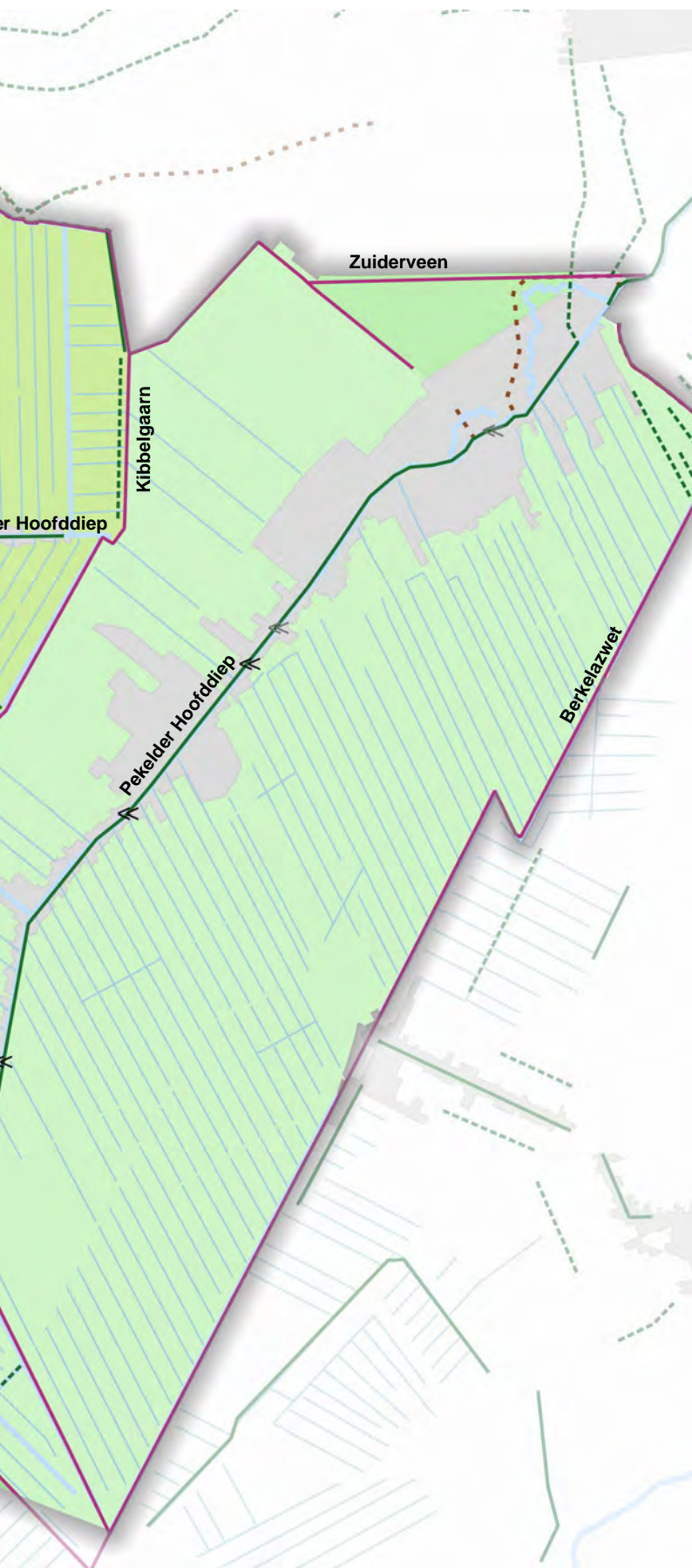


uitsnedes uit de topografische kaart van 1900 van Ommelanderwijk, Zuidwending en Borgercompagnie

Op bepaalde plekken is nog te ervaren hoe concessiegrenzen en ontginningsassen elkaar raken of zelfs op elkaar ingrijpen. Veenconcessiegrenzen, ofwel de scheidingen tussen twee gehuurde stukken, worden vaak gemarkeerd door een achterweg, zoals bij Borgercompagnie. Op andere plekken komen diverse ontginningsrichtingen samen: bijvoorbeeld bij de aansluiting van de verkavelingen van Ommelanderwijk en die vanuit het Pekelder Hoofddiep. Bij Nieuwe Pekela maakt het hoofddiep een bocht en doordat de wijkriching parallel bleef lopen met die bij Oude Pekela ontstonden er wijken met gerende aansluitingen. In de polder Wildervankster Participantenverlaat en de polder Borgercompagnie komen wijken voor die bij de aansluiting op het hoofddiep zijn voorzien van een knik. Deze knik is aangebracht om doorvaartproblemen bij een te schuine aansluiting op het hoofddiep te voorkomen, maar waarschijnlijk vooral omwille van een goede afwatering, zoveel mogelijk met de natuurlijke stroomrichting mee.



ontginningslandschap (vervolg)



Legenda

- Bebouwde kernen
 - Concessiegrenzen
 - Primaire ontginningsas
 - Secundaire ontginningsas
 - Oude (veen)dijken
 - Karakteristieke waterlopen
 - Kanalen en wijken
 - Verlaten (bestaand)
 - Verlaten (verdwenen)
 - Verlaten (verdwenen, geen exacte locatie bekend)
- ### Veengebieden
- Venen langs de Oude Ae
 - Venen langs de Pekel A
 - Venen langs het Stadskanaal
 - Stadsvenen
 - Zuiderveen

Dalgronden

De Veenkoloniën kennen een robuust, weids en open landschap waarvan het overgrote deel een bijzonder goede grondslag vormt voor productielandbouw. Het huidige agrarische gebruik is een direct gevolg van de grootschalige ontginning van het veen. De dalgronden, de gronden die na de turfwinning achterbleven, werden volgens Stadsbevelingen met de bovenste laag van het veen (bolster of bonkveen) en meststoffen geschikt worden gemaakt voor de landbouw. In tegenstelling tot Veendam / Wildervank en de andere compagnieën in de Veenkoloniën kregen de turfgravers van Pekela geen recht op stadsmest, het zogeheten 'stratendrek', zelfs niet tegen betaling. Dit verbod werd pas in 1810 opgeheven. Mede daardoor verliep de overgang van turfwinning naar landbouw in de Pekela's met horten en stoten. Sommige dalgronden werden pas veel later geschikt voor de landbouw. De Stad hanteerde strakke voorschriften voor hoe een boerenplaats in gebruik moest worden genomen, met bijvoorbeeld de bepaling dat de pachtboeren, oftewel meiers, een stenen boerderij moesten bouwen, gelegen aan het kanaal op de kop van het perceel.



akkerland

Het veenkoloniale boerenbedrijf

Het Veenkoloniale boerenbedrijf had van oudsher een beperkte omvang. De grootte van het landbouwbedrijf was van oorsprong ca. 25 hectare. Een perceel mat 85 meter bij 1400 tot 1800 meter, waarbij de percelen veelal achter elkaar geschakeld waren. Pas later werd het mogelijk om grotere investeringen te doen en ontstonden grotere boerenbedrijven. Van oudsher is sprake van gemengde bedrijven, waarbij de nadruk ligt op de akkerbouw. Voor grasland zijn de dalgronden maar matig geschikt; de grond is op veel plaatsen niet vochthoudend genoeg. De dalgronden bleken vooral geschikt voor het verbouwen van boekweit, bonen, knollen en later ook voor aardappelen. In de Veenkoloniën kon de veehouderij worden beschouwd als noodzakelijk nevenbedrijf ten behoeve van de mestproductie voor de akkerbouw.



aardappeloogst

Introductie van de kunstmest

Na 1830 vond een duidelijke toename plaats van het percentage bouwlanden. Een verdere stijging trad op na de invoering van kunstmest en verbeterde afwateringsmethoden. K.J. de Vrieze, geboren in Oude Pekela, onderwijzer in Wildervanksterdallen en leraar aan de landbouwwinterschool was van groot belang voor de ontwikkeling van de Veenkoloniale landbouw. Zo propageerde hij met succes de toepassing van kunstmeststoffen. In 1905 vormde kunstmest zelfs de hoofdmoot; stalmest was voor veel boeren bijnaak geworden.



boekweit

agrarisch landschap

Aardappelteelt



nieuwe aardappelbewaarloodsen



mestbasin

De Veenkoloniën staan bekend om de aardappelteelt. De verbouw van aardappels werd rond 1750 geïntroduceerd. Mede door de uitstekende verbindingen konden de aardappels over zee worden geëxporteerd en afgezet in steden als Hamburg en Bremen. Na de overwonnen landbouwcrisis van 1878-1895 bleek de fabrieksaardappel de kurk waarop de Veenkoloniale landbouw bleef drijven; het zelfbewustzijn van de Veenkoloniale boeren groeide. Na de eeuwwisseling kwam de mechanisatie kwam op gang, met onder meer stoomdorsmachines en vanaf de jaren dertig van de vorige eeuw ook tractoren. Gaandeweg verbeterde de positie van de boerenarbeider, waarbij de invoering van de Landarbeiderswet in 1918 ook van belang was. Wel was met name vanaf de jaren zestig sprake van steeds sneller afnemende werkgelegenheid in de landbouw. De mechanisatie en schaalvergroting leidde daarnaast tot ruilverkavelingen gepaard gaande met verbetering van de infrastructuur en grondverbetering. Ook vandaag de dag blijft het aantal boerenbedrijven dalen. Mede als gevolg hiervan zijn vele historische boerderijen niet langer agrarisch in gebruik. In een typisch agrarisch lint als Borgercompagnie is een nieuwe ontwikkeling zichtbaar.

Achter de oude boerderijen die nog wel agrarisch in gebruik zijn, worden nieuwe loodsen opgericht ten behoeve van vooral de gecontroleerde opslag van de aardappeloogst. Deze nieuwe loodsen zijn tegenwoordig mede bepalend voor de beleving van dit lint, bijvoorbeeld vanaf de Woortmanslaan. Daarnaast heeft de intensieve veehouderij zich de afgelopen decennia in het gebied gevestigd, met bedrijven in onder meer Ommelandervijk, Zuidwending en Kibbelgaarn. Naast kerngewassen als aardappels, suikerbieten en (in geringere mate) graan, zijn in de laatste decennia ook mais en hennep als nieuwe bulkgewassen in het landschap aanwezig.



aardappelteelt

Historische wegenstructuur

Het agrarische land kan worden gezien als de contramal van de verkavelingsstructuur die voor een belangrijk deel wordt gekenmerkt door het Veenkoloniale patroon van wijken en zwetsloten. Deze hoofdstructuur is nog algemeen herkenbaar. In vergelijking tot het watersysteem is de wegenstructuur vrij grofmazig. De historische wegenstructuur volgt het strak opgezette systeem van hoofddiepen en wijken. Zo is de weg langs het Hoofddiep tot 1850 de enige verharde weg in Pekela. Daarna komen ook verharde dwarsverbindingen tot stand. In het noordelijk deel van Veendam vormen de historische wegen een typerende vorkstructuur met verharde wegen langs de hoofddeepen. Later worden ook de wegen langs Ommelandervijk en Borgercompagnie verhard, evenals dwarsverbindingen zoals de Veendammerweg naar Borgercompagnie en de weg van Ommelandervijk naar Zuidwending, de weg langs wijk Numero Dertien en de weg naar Wildervanksterdallen. Voor de oorlog wordt de Woortmanslaan doorgetrokken naar de Wildervanksterdallen. Veel van deze wegen kennen een (zware) beplanting. Hierdoor vormen deze doorgaande routes samen met de beplante lintdorpen een fraai contrast met het weidse agrarische land daartussen.



Dalweg 36



Zuidwendingerweg

Ruilverkavelingen

Tot in de jaren vijftig van de twintigste eeuw waren de Veenkoloniën voor het landbouwbedrijf ideaal. De akkerbouwers beschikten over lange kavels achter de boerderij. De talloze diepen en wijken waren ideaal voor de aanvoer van kunstmest en de afvoer van de landbouwproducten. Grootschalige ruilverkavelingen waren dan ook niet direct noodzakelijk. Na 1950 kregen de Veenkoloniën last van de wet van de remmende voorsprong. Door de ruilverkavelingen elders waren de boerenbedrijven nu kleiner dan gemiddeld en kwam de efficiënte bedrijfsvoering onder druk te staan. Transport ging steeds meer over de weg, waarbij de wijken en diepen juist belemmerend werkten. De agrariërs in de Groningse en Drentse Veenkoloniën vroegen in april 1970 een ruilverkaveling aan van 70.000 hectare. Door de overheid werd dit opgepakt in het Integraal Structuurplan Noorden des Lands en de Herinrichting van Oost-Groningen en de Gronings-Drentse Veenkoloniën met een totale omvang van 130.000 hectare.



Kanaal Veendam - Musselkanaal

De huidige percelering is mede het gevolg van de ruilverkavelingen waarbij het merendeel van de dwarssloten is gedempt. Ook zijn de kavelscheidende sloten in de lengterichting, de zogeheten zwetsloten, plaatselijk gedempt. Hierdoor is de perceelsgrootte sterk toegenomen. Deze ingrepen gaan echter ten koste van de herkenbaarheid van de opstreckende verkavelingsstructuur waarbij de kavellengte in oorsprong vaak bijzonder groot was, terwijl de geringe breedte bepaald werd door de vaste maten van de veenontginning. In Pekela werd vanaf 1973 bovendien een begin gemaakt met het dempen van de wijken, die vaak al deels waren dichtgegroeid omdat ze lange tijd niet waren onderhouden. De wijken werden verharde wegen.

agrarisch landschap (vervolg)



In Pekela is de oorspronkelijke verkavelingsstructuur vooral ten zuidoosten van het Pekelder Hoofddiep nog herkenbaar.

Ten oosten van Veendam is de oorspronkelijke Veenkoloniale verkaveling door een grootscheepse ruilverkaveling (aangevraagd 1956, gereed 1969) vervangen door een regelmatige blokverkaveling. Ten noorden van Veendam was in 1850 een strokenverkaveling aanwezig en een regelmatige blokverkaveling in polder de Wiede. Deze verkaveling is nog steeds te herkennen. Ten zuiden en ten westen van Veendam is de Veenkoloniale verkaveling ook nu nog afleesbaar. Ook bij Borgercompagnie is de Veenkoloniale verkaveling nog herkenbaar.

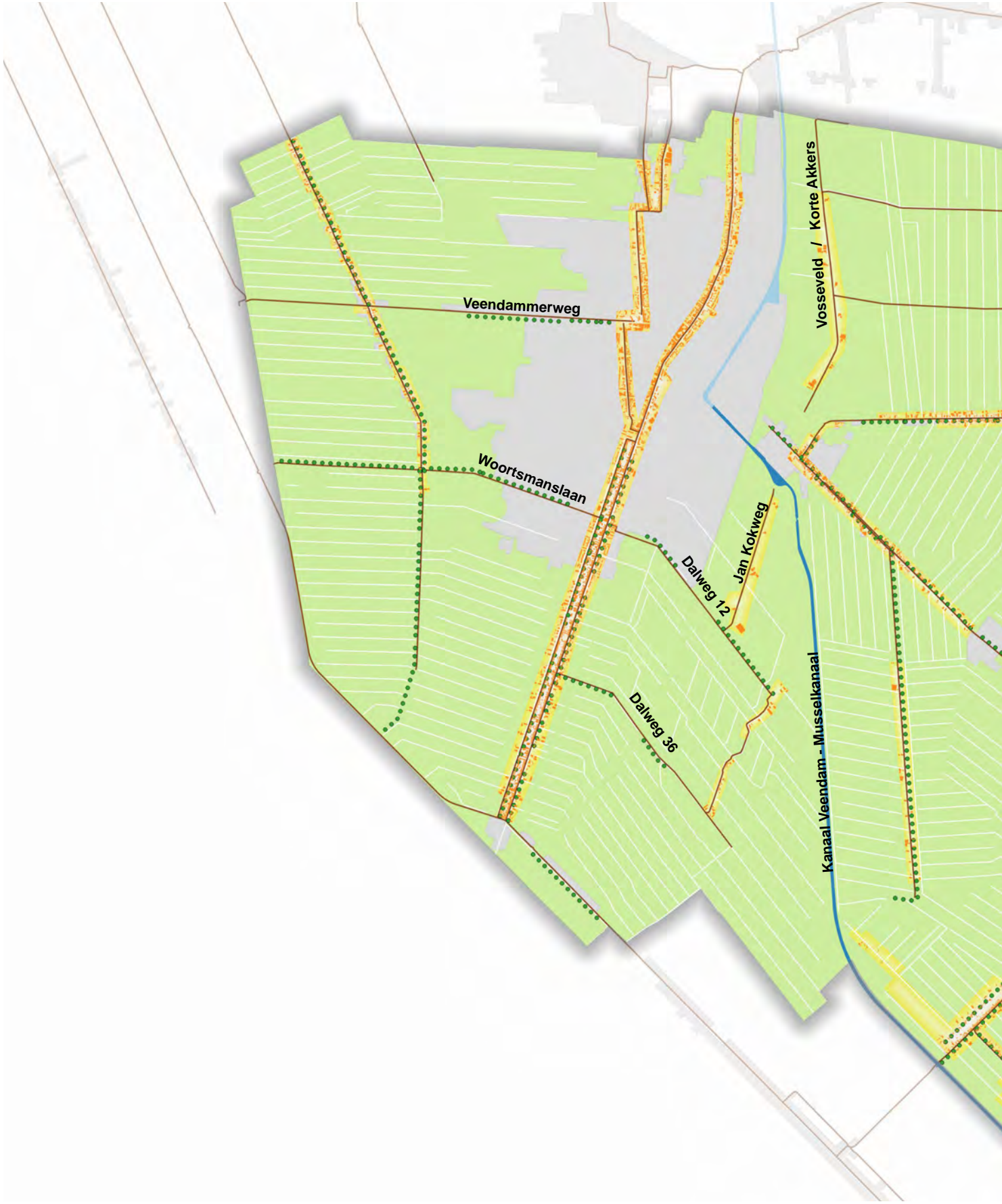


verkaveling voor en na de ruilverkaveling ten noosten van Veendam

Als gevolg van de aanleg van het A.G. Wildervanckkanaal in 1964 is een aantal boerderijen uit het lint geplaatst. Langs het Vosseveld en de Jan Kokweg kwam een nieuw boerderijlint tot stand met nieuwe, groene erven op ruime afstand van elkaar. De Korte Akkers is bij de totstandkoming van nieuwe infrastructuur afgesneden en bestond voorheen voornamelijk uit arbeiderswoningen. Uitplaatsingslinten met losse boerderijplaatsen treft men ook aan bij de Pekela's, zoals de Ontsluitingsweg Nieuwe Compagnie en de Nieuwe Zuideraanleg. Ten behoeve van de landbouw is het A.G. Wildervanckkanaal verlengd (Kanaal Veendam – Musselkanaal). Door middel van het opvoergemaal kan de waterstand in het gebied worden gereguleerd: afvoeren van een teveel aan water in de winter en het opvoeren van water in de zomer wanneer het waterpeil te laag wordt.



het wegenpatroon volgt het strak opgezette systeem van de hoofdiepen en wijken



agrarisch landschap (vervolg)



Legenda

- Bebouwde kernen
- Bebouwde linten en structuren
- Bebouwing binnen linten
- Oude en/of structuurbepalende wegen
- Beplanting langs wegen
- Kanalen en wijken
- Kanaal
- Kanaal (agrarisch belang)

De wind in de zeilen

In het kielzog van de veenderij kwam langzamerhand andere bedrijvigheid tot ontwikkeling. Landbouwers, ambachtslieden en winkeliers vestigden zich langs het Pekelder Hoofddiep en langs het Oosterdiep en Westerdiep. Uit de turfgraverij ontwikkelde zich de turfhandel en een uitgebreide turfvaart. Al rond 1700 was sprake van een schippersstand. Geleidelijk breidde de kust-turfvaart zich uit tot vrachtvaart op de Oostzee en Engeland met na 1800 grotere, meer zeevaardige schepen. De kapiteinswoningen getuigen van de grote bloei van de zeevaart. Met de scheepvaart ontwikkelde zich de scheepsbouw. Daarnaast kwamen ook tal van andere (toeleverings-)bedrijven tot ontwikkeling: houtzagerijen, smederijen, blok-, mast-, en zeilmakerijen. Ook de productie van levensmiddelen kwam tot bloei. In Veendam en Wildervank vestigden zich bijvoorbeeld grutterijen, bierbrouwerijen, een aardappelmoutwijnfabriek, koren-, pel- en oliemolens en steen- & pannbakkerijen. Veendam en Wildervank hadden in 1822 samen zo'n 9700 inwoners. De agglomeratie was daarmee na Groningen en Leeuwarden de grootste bevolkingskern van Noord-Nederland. Na het midden van de 19e eeuw breken er voor de Veenkoloniale zeevaart moeilijker tijden aan, onder meer door dalende vrachtprijzen, de lastige verbinding met de zee en doordat te lang werd vastgehouden aan het zeilschip in plaats van over te schakelen naar stoom. Telden Oude en Nieuwe Pekela, Veendam en Wildervank in 1860 samen 474 zeeschepen, in 1890 was dit aantal gedaald tot 89.



kapiteinswoning



hoogtepunt in de scheepvaart

Veenkoloniale ondernemersgeest

In diezelfde periode, tussen 1870 en 1920, nam de industriële ontwikkeling van de Veenkoloniën juist een hoge vlucht. De Veendammer geograaf H.J. Keuning (1904-1981) noemt de periode rond 1900 zelfs de 'Gründerperiode' voor Veendam als centrumplaats voor de Veenkoloniën. Maar ook Wildervank, Nieuwe, en met name Oude Pekela kenden een belangrijke industriële ontwikkeling. En ook in 'buitendorpen' als Ommelandewijk, Zuidwending, Borgercompagnie en Bareveld vestigden zich fabrieken. De Veenkoloniën groeiden uit tot industriegebied bij uitstek van Noord-Nederland. De oorzaken van het ontstaan en de bloei van deze industrieën zijn velerlei. Allereerst waren de landbouwproducten voor de landbouwverwerkende industrie als aardappels en stro in ruime mate voorhanden, en was sprake van uitstekende verbindingen (over het water). Daarnaast waren ook de benodigde werkkrachten ruim voorhanden, evenals het benodigde kapitaal.



molen Nieuwe Pekela

De landbouwverwerkende industrie voerde de boventoon. Zo leidde de Veenkoloniale aardappelteelt tot de ontwikkeling van een bloeiende aardappelmeelindustrie in het gebied. In 1898 werden in Veendam en Wildervank 12 fabrieken geteld waar 600 mensen werk vonden. Oude Pekela volgde iets later met 2 aardappelmeelfabrieken. Ook in Bareveld stond vanaf 1870 een aardappelmeelfabriek. Rond 1900 was er een tweede golf in het oprichten van aardappelmeelfabrieken.

industriële landschap



voormalige aardappelmeelfabriek

De aardappelmeelprijzen ondergingen namelijk een zeer drastische daling. Ontevreden en ondernemende boeren verenigden zich in coöperaties. In 1898 was de “Eersteling” de eerste coöperatieve aardappelmeelfabriek. In 1919 kwam te Veendam het Aardappelverkoopbureau (Avebe) tot stand, dat zorgde voor het verhandelen van door alle aangesloten fabrieken geproduceerd meel, inclusief de expeditie, de centrale inkoop van fabrieksbenodigdheden en technische adviezen. Mede hierdoor groeide Veendam uit tot het centrum van de aardappelmeelindustrie.



stucadoor-granito kunststeenwerken

Na het oogsten van graan bleven grote hoeveelheden stro over. In de tweede helft van de 19e eeuw werden strokartonfabrieken opgericht. Pas in 1875 werd de eerste strokartonfabriek in Oude Pekela gebouwd. Daarna werden tot 1913 in snel tempo 9 fabrieken gebouwd, waaronder grote coöperatieve strokartonfabrieken. Rond de aardappelmeel- en strokartonindustrie vestigden zich tal van toeleveringsbedrijven zoals machinefabrieken en andere metaalverwerkende bedrijven. Maar in Oude Pekela vestigde zich tevens een grote steenfabriek, Strating, en in Wildervank de tricotfabriek van Schmidt, naast zuivelfabrieken in Wildervank en Veendam, en een turfgestookte elektriciteitscentrale in Veendam.



Free & Co strokartonfabriek Oude Pekela

De industrialisatie leidde tot een tweede immigrantenstroom. Net als de veenarbeiders voor hen hadden ook de fabrieksarbeiders het echter zwaar. Vooral de strokartonfabrieken waren exemplarisch voor de gevaarlijke situaties die zich in de industrie konden voordoen. De armoede en slechte arbeidsomstandigheden in de industrie waren aan het einde van de negentiende eeuw een voedingsbodem voor het socialisme. Onder aanvoering van socialistische en communistische voormannen als Domela Nieuwenhuis (1846-1919) en later Fré Meis (1921-1992) ontstonden her en der grote verzetshaarden. Geruchtmakend was bijvoorbeeld de wilde staking die in 1969 uitbrak onder het vrouwelijke personeel van de sigarenfabriek Champ Clark in Nieuwe Pekela.



Spoorwegovergang

Na het midden van de jaren zestig braken zware tijden aan voor de strokarton, en moest worden overgeschakeld naar oud papier als belangrijkste grondstof. Rond 1980 was er opnieuw malaise in de kartonnage. Een belangrijk deel van deze industrie werd gesaneerd. Ook in de aardappelmeelproductie vond fusering en sanering plaats. Tekenend voor deze ontwikkelingen zijn de restanten van fabriekscomplexen, zoals de fabrieksschoorstenen die de skyline van de Pekela's mede bepalen en bijvoorbeeld de ruïne van de aardappelmeelfabriek aan het oosteinde van Zuidwending.



Tracé spoorlijn Stadskanaal - Ter Apel

Infrastructurele ontwikkelingen

De diepen en wijken verloren gaandeweg hun functie als gevolg van schaalvergroting in de scheepsvaart. Ten behoeve van de industrie zijn nieuwe, bredere vaarwegen ontwikkeld. Het Kanaalplan werd al tijdens de Tweede Wereldoorlog voorbereid. Als gevolg hiervan kon in 1956 het nieuwe Winschoterdiep worden geopend. Het industriekanaal, het A.G. Wildervanckkanaal ten oosten van Veendam, volgde in 1964. Daarnaast nam ook het verkeer over land hand over hand toe.

De aanleg van tram- en spoorwegen eind negentiende eeuw leidde tot aanzienlijk snellere transportmogelijkheden en vormde een stimulans voor de economische ontwikkeling van de regio. In 1880 kwam een paardentramlijn tot stand waarbij Veendam en Wildervank werden verbonden met het pas gerealiseerde treinstation van Zuidbroek en met Stadskanaal, in 1894 uitgebreid met een verbinding met Nieuwe Pekela en aansluiting op de stoomtram naar Winschoten en Stadskanaal. In 1910 volgde de openstelling van de spoorlijn van Zuidbroek naar Stadskanaal, via Veendam en Bareveld. Het spoordok bij het station van Veendam werd gebruikt voor de overslag van onder meer kunstmest. De verliesgevende lijn voor het personenvervoer werd voor de Tweede Wereldoorlog opgegeven, maar is recentelijk nieuw leven ingeblazen waardoor er wederom een goede spoorverbinding is tussen Veendam en Groningen. De verhoogd gelegen spoordijk op enige afstand oostelijk van het historische lint van het Oosterdiep vormt vooral bij Wildervank een zeer zichtbaar landschappelijk element.

industrieel landschap (vervolg)

Een belangrijke stimulans voor de bedrijvigheid was de aanleg van het provinciale wegennet vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw. Recentelijk is de N33 tussen Assen en de rijksweg A7 verdubbeld. In de nabijheid van de provinciale wegen werd ruimte gereserveerd voor omvangrijke bedrijventerreinen voorzien van zichtlocaties zoals Railport, Nedmag en Kisuma. Van noord naar zuid zijn verder nog de volgende bedrijventerreinen ontwikkeld: De Zwaai kom, De Vrijheid en De Dallen I en II. Tussen de N366 en de Veendammerweg in Nieuwe Pekela bevindt zich het bedrijventerrein Pekelwerk. Het aansluitende bedrijventerrein Holland Marsh heeft een zichtlocatie nabij de aansluiting met de N367. Enkele bedrijven die zijn begonnen als scheepswerven ontwikkelden zich tot metaalbedrijven. Sommige aardappelmeelindustrieën ontwikkelden zich tot chemische bedrijven. Naast productie wordt een geleidelijke toename geconstateerd van het aantal bedrijven in de diensteneconomie en ook de transportsector is goed vertegenwoordigd.

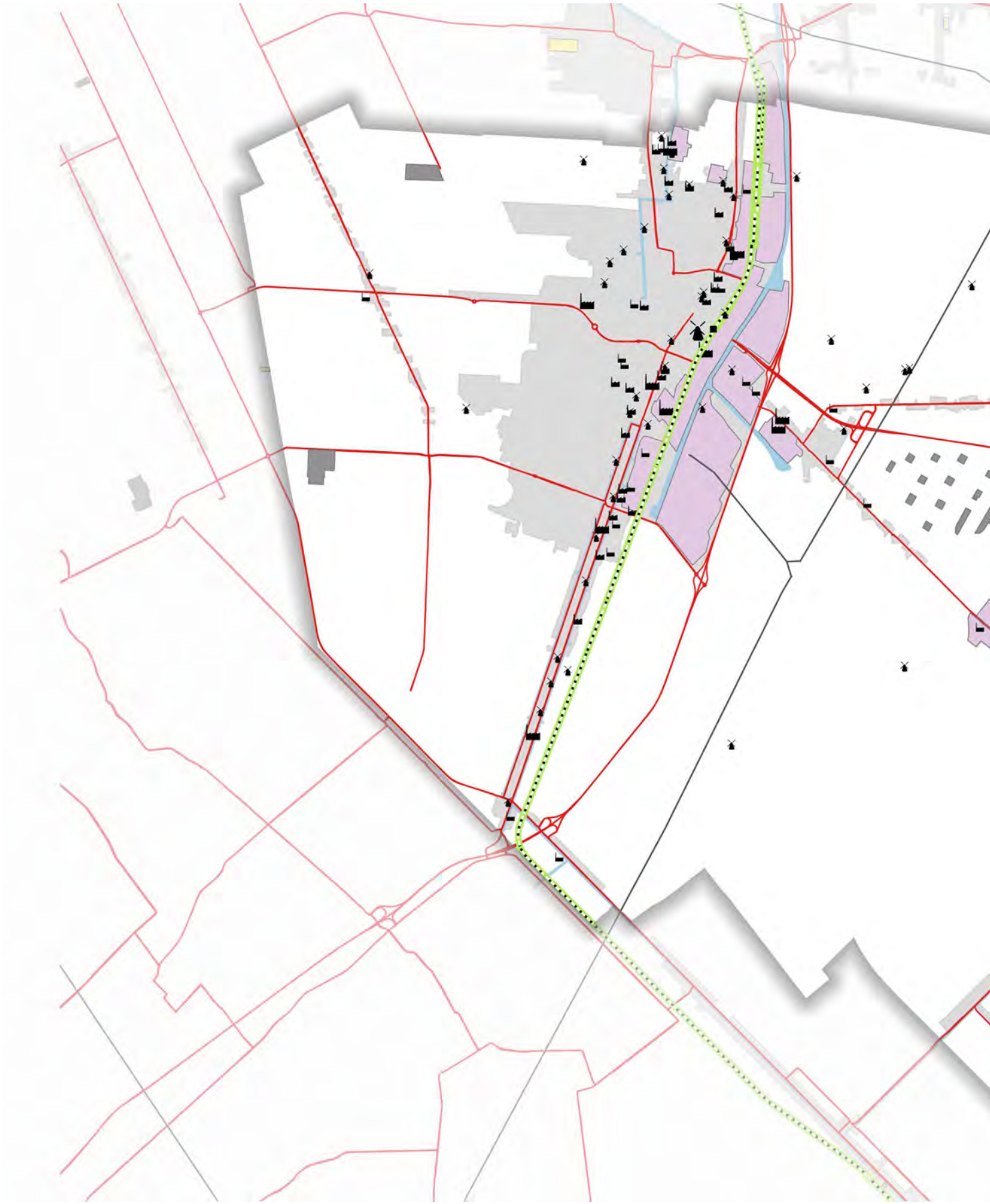
Nieuwe laag in het landschap

Tot het industriële landschap behoren ook de in het oog springende zandwinlocaties, hoogspanningsleidingen, gaswinlocaties, zoals die aan de Woortmanslaan en de aardgasbuffer Zuidwending tussen Ommelanderswijk en de N366. Bij laatstgenoemde locatie bevinden zich ook tal van zoutputten. De plaatsing van grootschalige windturbines langs de N33 is onderdeel van een Rijksinpassingsplan. Daarnaast wordt gezocht naar ruimte voor het plaatsen van zonnepaneelvelden. Mits deze velden zorgvuldig worden ingepast kan hiermee een nieuwe laag aan de geschiedenis van het gebied worden toegevoegd.



verdubbelde N33

.....



.....

industriële landschap (vervolg)



Legenda

- Bebouwde kernen
- Bedrijventerreinen
- Installaties (gas-/zoutwinning)
- Zandwinning
- Water (industriële belang)
- Wegen
- Hoogspanningsleidingen
- Spoorbaan
- Station (bestaand)
- Station (verdwenen)
- Aandachtspunten industrie**
- Bestaand/restant
- Verdwenen
- Molens**
- Bestaand/restant
- Verdwenen

Ontwikkelingsgebied

Het rationeel aangelegde landschap van de Veenkoloniën vormt van oudsher een echt werklandschap. Deze kwalificatie had lange tijd geen negatieve klank. Vanaf de jaren zestig is hierin echter een kentering waarneembaar. Mede gevoed door rapporten van (semi-)overheidsinstanties werden de langgerekte linten en het weidse agrarische productielandschap door velen eentonig gevonden. De Veenkoloniën kregen bovendien door onder meer de stinkende diepen en de hoge (jeugd)werkloosheid als gevolg van de eenzijdige industriële ontwikkeling het stempel van achterstandsgebied, met een steeds negatiever imago.

In de jaren zestig is vanuit functionele motieven fors ingegrepen in de historische structuur. Met het verloren gaan van de scheepvaartfunctie nam de betekenis van de bruggen af. De bruggen werden vaak vervangen door dammen die het beeld van de langgerekte diepen verstoorden. Vele dwarswijken werden gedempt. Ook werden (delen van) de hoofddiepen gedempt, zoals een deel van het Egypteneinde, het Oosterdiep en het Westerdiep in Veendam. Verder werden in 1968 de Ommelanderswijk en Zuidwending gedempt. Waar diepen zijn gedempt geeft de maat van het dwarsprofiel en de ligging van de weg vaak nog informatie over het vroegere kanaal. Niettemin ging een groot deel van de historisch-ruimtelijke identiteit verloren.

Vanaf de jaren zeventig krijgt het gebied het predicaat ontwikkelingsgebied en worden de Veenkoloniën studiegebied voor planvormers. In rapport na rapport wordt de complexe sociaal-maatschappelijke en ruimtelijke problematiek geanalyseerd en volgen terugkerende constateringten ten aanzien van de diverse ontwikkelingsachterstanden. In de jaren zeventig wordt de daad bij het woord gevoegd, en wordt ingezet op een grootscheepse herinrichting van het gebied, onder de noemer Herinrichting Oost-Groningen en de Gronings-Drentse Veenkoloniën. De Herinrichtingswet van 1983 moest de volgende integrale aanpak mogelijk maken: verbetering van infrastructuur en landbouwkundige structuur, herverkaveling van onroerende goederen en de opheffing van de stadsmeierrechten, de daarmee verband houdende overdracht van wegen en diepen van de stad Groningen, het creëren van voorzieningen voor landschap en recreatie, behoud en ontwikkeling van natuurgebieden en cultuurhistorische elementen, het schrijven en uitvoeren van een sociaal-cultureel plan, de reconstructie van dorpskernen, afbraak van krotten en vernieuwing van slechte woningen en de afhandeling van de problematiek van het industriële afvalwater.

Bovengenoemde planmatige aanpak op regionale schaal waarbij in totaal ettelijke miljarden guldens door de overheid zijn geïnvesteerd, getuigt van een rotsvast geloof in de maakbare samenleving. Vanuit de vooruitgangsgedachte werd planmatig ingegrepen in de structuur van landschap en linten. Naast industrie- en ontsluitingswegen voor het zware vrachtverkeer werden kern- en komvorming noodzakelijk geacht voor een aantrekkelijk woonklimaat. De voorgestane scheiding van functies van wonen, werken en recreëren vormde een breuk met het oorspronkelijke principe van de Veenkoloniale linten waaraan zowel het wonen als het werken waren gevestigd.



toekomstverkenningen voor de Veenkoloniën

woon- en recreatielandschap

Wonen in het groen



*nieuwe sluis ontsluit zeilplas
Langebosch*



*historische begraafplaats aan de Dalweg
12*

De gemeente Veendam afficheert zich nadrukkelijk als Parkstad, waarbij de als avenues vormgegeven hoofdverbindingen binnen de bebouwde kom een nadrukkelijke rol spelen in het groene beeld. Het inzetten op een aantrekkelijke woonomgeving past bij de constatering dat het wonen is uitgegroeid tot een van de belangrijkste economische factoren in het gebied. Hieruit laat zich ook de verbetering van de voorzieningen voor forenzen verklaren, met een betere bereikbaarheid door onder meer het herstel van het personenvervoer per spoor naar Groningen en de recente verdubbeling van de N33.

Het zoeken naar een aantrekkelijke, groene woonomgeving in aanvulling op of zelfs in contrast met de langgerekte lintbebouwing was in feite al zichtbaar in de wijk Tusschendiepen. Deze uitbreiding uit 1910-1916 in het gebied tussen het Beneden Westerdiep en het Beneden Oosterdiep in Veendam vormt de eerste planmatige aanzet tot kernvorming in de Veenkoloniën. Het plan is voor die tijd groots van opzet en heeft aan verdere ontwikkeling van Veendam een belangrijke impuls gegeven als regionaal voorzieningencentrum op het gebied van onderwijs en cultuur, naast de detailhandel. Vanwege de bijzondere ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorische kenmerken is het gebied Tusschendiepen aangewezen als van rijkswege beschermd gezicht. Ook de aanwijzing van vele monumenten getuigt van hernieuwde aandacht voor het gebouwde erfgoed waarin het rijke Veenkoloniale verleden zichtbaar is.

In wijken als Sorghvliet werd in navolging van Tusschendiepen bewust afgeweken van wonen aan het lint. Deze wijken richten zich juist op de omvangrijke groenen recreatiegebieden die in aansluiting op de nieuwe wijken tot stand komen. In een wijk als Sorghvliet werd ingezet op waterwonen aan de zeilplas Langebosch, waarvan het zuidelijk deel het resultaat was van commerciële zandafgraving.



Langebosch Veendam

.....

Ook in Pekela wordt ingezet op wonen bij recreatiegebieden. In Nieuwe Pekela sluit een woonwijk aan op het recreatiegebied Heeresveld met zeilplas en strandje, voortgekomen uit de commerciële zandwinning. Ten zuidoosten van de oude linten van Oude en Nieuwe Pekela komen nieuwe wijken tot stand gericht op 'waterwonen'.

Ook het landschap buiten de linten en de nieuwe wijken wordt deels vergroend. Natuur- en recreatiewaarde hebben bijvoorbeeld het Pekelder bos en de bosstrook tussen Oude Pekela en het Emergobos in noordwestelijke richting. Ook enkele kleinere ruilverkavelingsbosjes in het open landschap tussen de linten zijn van waarde voor wild. Ter plaatse versterken deze incidenten, waaronder ook het historische kerkhof ten zuidoosten van Wildervank, het landschappelijke contrast met het 'lege' agrarische land.

Het Veenkoloniale landschap en haar cultuurhistorie vormen ook een inspiratiebron voor recreatieve routes als het fietsknooppuntennetwerk, met populaire fietsroutes als de Zevenbruggetjesroute door Wildervanksterdallen en de Zoveel Kerkenroute. Om de recreatieve aantrekkelijkheid te vergroten is daarnaast ingezet op de recreatievaart. Om de recreatievaart mogelijk te maken zijn omvangrijke operaties zijn uitgevoerd, waarbij bijvoorbeeld de dammen uit het Pekelder Hoofddiep weer plaatsmaakten voor bruggen. Een vrij recente programmatische ingreep in dit verband betreft het verbreden van een wijk voor de nieuwe vaarverbinding door de Westerdiepsterdallen tussen Langenbosch, de zeilplas bij Sorghvliet, en het Kieldiep.



Margaretha Hardenbergkerk, Wildervank



fietsen langs de zevenbruggetjes route

woon- en recreatielandschap (vervolg)

Nieuwe focus op de Veenkoloniale leefomgeving

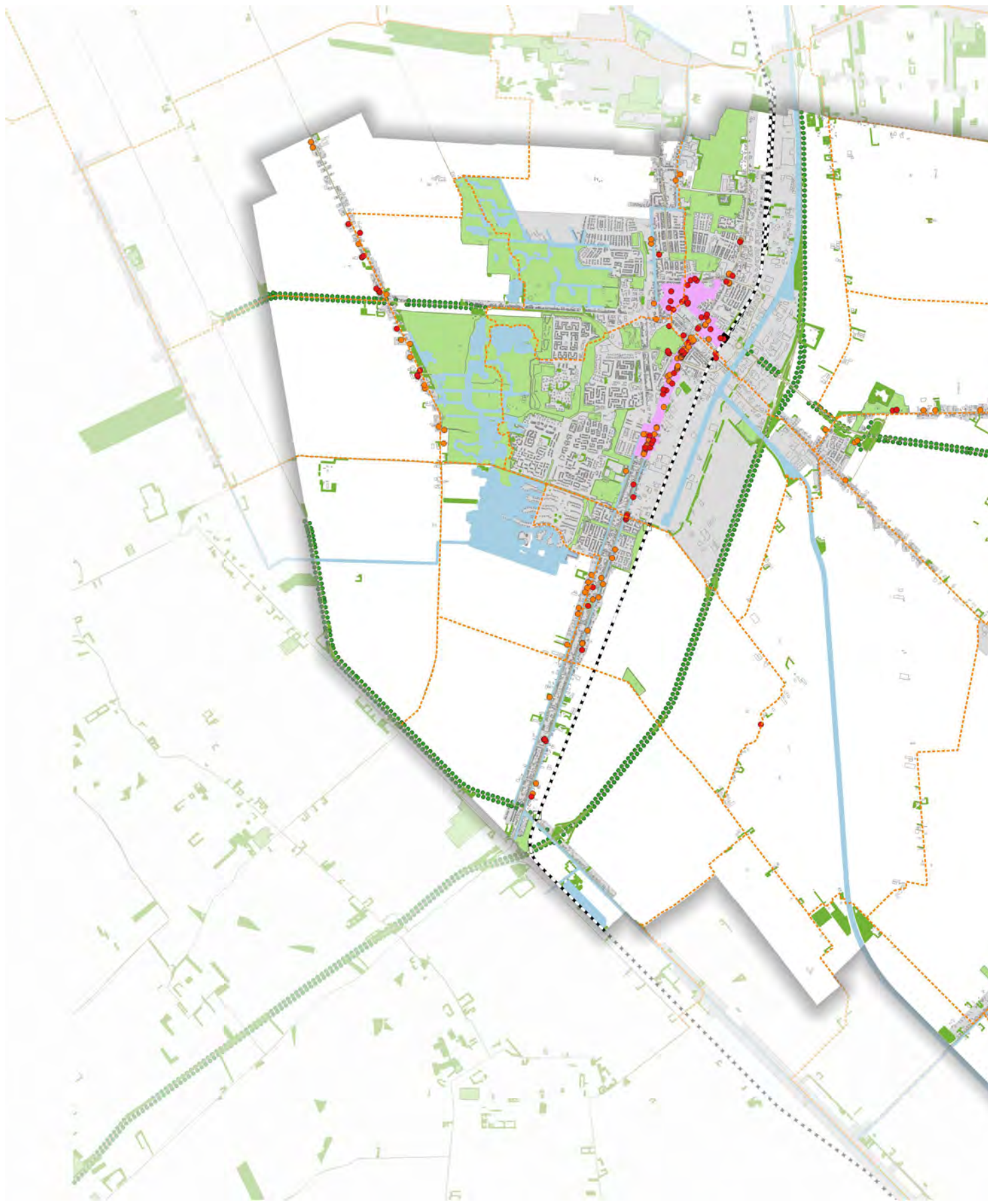
In termen van de beleving van het gebied door haar inwoners blijkt de afgelopen decennia telkens weer dat de bevolking in grote meerderheid veel waardering heeft voor de Veenkoloniale woonomgeving, het rustige wonen in een weids landschap. Ook bij beleidsmakers is de waardering toegenomen voor de specifieke ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie van de Veenkoloniën, met het kenmerkende silhouet van de linten en de uitgestrektheid van de landbouwgronden. Tekenend hiervoor is dat een (klein) deel van de Veenkoloniën is opgenomen in de Nota Belvédère, een beleidsnota over de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke ordening (1999). Het opgenomen gebied betreft de zogeheten 'oude' Veenkoloniën, ingeklemd tussen Veendam, Hoogezand-Sappemeer, het Zuidlaardermeer en het stroomdal van de Hunze.

Er is groeiende aandacht voor het unieke Veenkoloniale landschap met weidse vergezichten en het contrast met het geborgen en zwaar beplante lint. De langgerekte landschappelijke lijnen en linten zijn in oorsprong niet gekozen vanwege de vorm, maar om puur praktische redenen, vanuit uiteenlopende en destijds vanzelfsprekende belangen en voordelen. Steeds meer wordt onderkend dat deze in de basis utilitaire opzet heeft geleid tot een landschap met een geheel eigen identiteit en waardevolle ruimtelijke kenmerken.

Het besef dringt door dat de Veenkoloniën geen grensland zijn, maar een eigenstandig gebied met unieke kwaliteiten. De dynamiek, pioniersgeest en ondernemingszin die tot het huidige, gelaagde landschap hebben geleid is nog invoelbaar. In de Veenkoloniën is nog altijd ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, mits ruimtelijk ingepast met respect voor de aanwezige kernkwaliteiten.



varen op het Oosterdiep



woon- en recreatielandschap (vervolg)



Legenda

- Bebouwde kernen
- Rijksmonumenten
- Gemeentelijke monumenten Veendam
- Beschermd dorpsgezicht
- Spoorbaan
- Station
- Fietsknooppuntennetwerk Groningen
- Beplantingslinten langs wegen
- Groenstructuren
- Bebossing

.....

In de voorgaande hoofdstukken zijn in vier verhaallijnen de belangrijkste ontwikkelingsfasen die hun stempel op het landschap hebben gedrukt beschreven. Ieder hoofdstuk is afgesloten met een overzichtskaart met daarin de belangrijkste karakteristieken. In dit hoofdstuk zijn deze karakteristieken nog eens bondig samengevat, in één totaalkaart verbeeld en verbonden aan een aantal regio aanwijzingen.

Ontginningslandschap

Het meest kenmerkende voor dit landschap is dat de ontginningsgeschiedenis van het veen nog zo goed afleesbaar is. Vanuit de heldere primaire ontginningsassen de Oude Ae en de Pekel Aa is de stelselmatige vervening met diepen en wijken opgepakt. De langgerekte diepen vormen de basis voor het kenmerkende nederzettingpatroon met kanaaldorpen. Doordat de wijken veelal nog tot in de dorpen doordringen is het open landschap tot in de kernen voelbaar.

Agrarisch landschap

Na de vervening is het landschap geschikt gemaakt voor landbouw en ontwikkelt zich tot een grootschalig open agrarisch landschap pur sang. Boerderijen vestigen zich aan de landzijde in de kanaaldorpen en volgen het stramien zoals bepaald door het wijkenpatroon. De ontsluiting vindt plaats via de historische wegenstructuur die veelal de primaire ontginningsassen volgt. De boombeplanting langs enkele van deze historische wegen zorgt samen met de beplante kanaaldorpen een fraai contrast met het weidse agrarische land daartussen. Om ruimte te geven aan verdere agrarische ontwikkelingen zijn nieuwe boerderijreeksen langs uitplaatsingslinten ontwikkeld.

Industrieel landschap

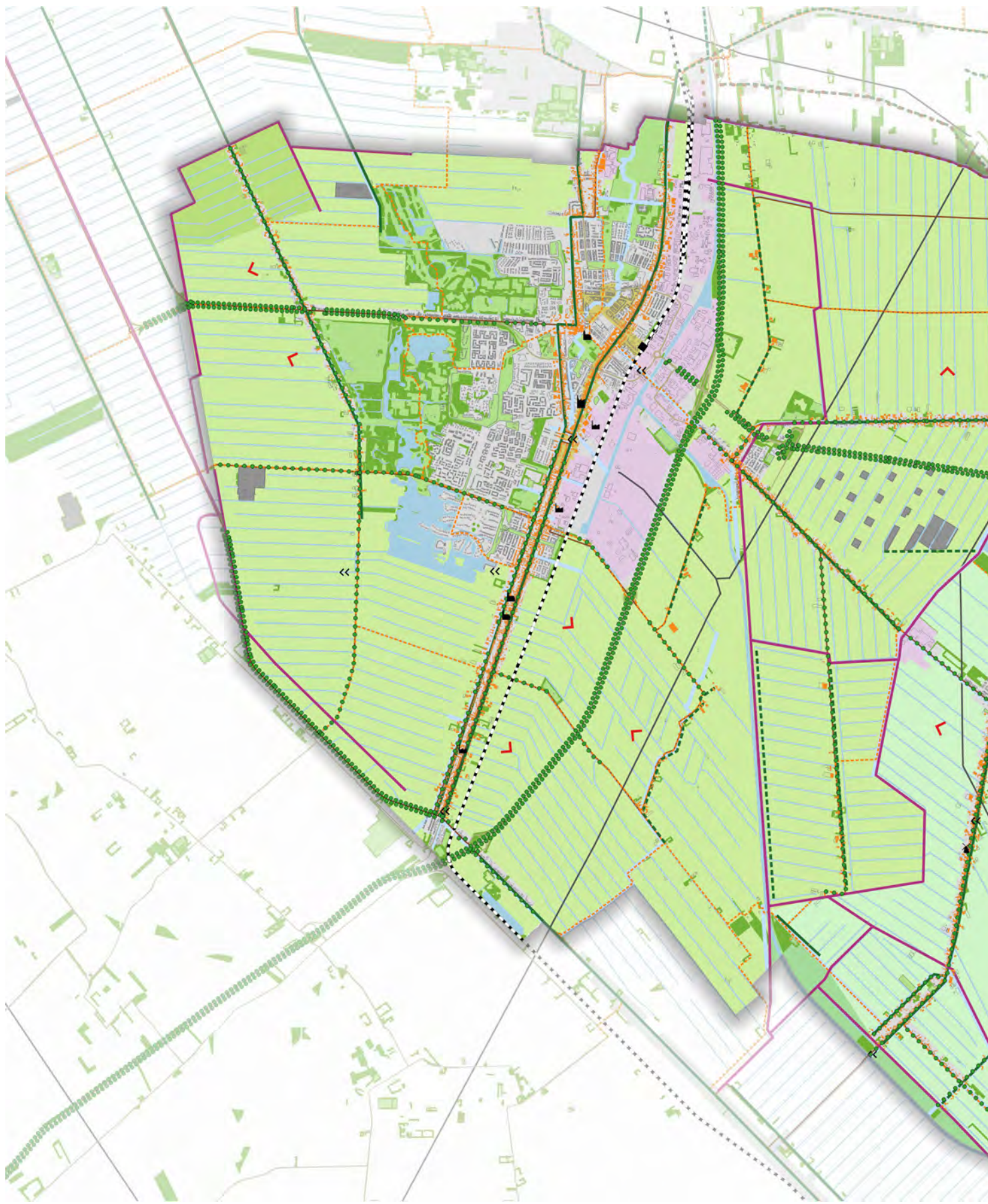
De veenkoloniën behoort van oudsher tot de grootste industriecomplexen van Noord Nederland. Met de vervening en daarna de landbouwkundige in gebruik name ontstonden verscheidene vormen van bedrijvigheid zoals de scheepvaart, stoccartonage en aardappelzetmeelfabrieken etc. Op verschillende punten aanwezige grootschalige fabriekscomplexen geven hier nog blijk van. Met de verbeterde ontsluiting via spoor en weg ontstond hierlangs ook bedrijvigheid. Exploitatie van zand, gas en zout heeft in het landschap ook zijn sporen achtergelaten.

Woon- en recreatielandschap

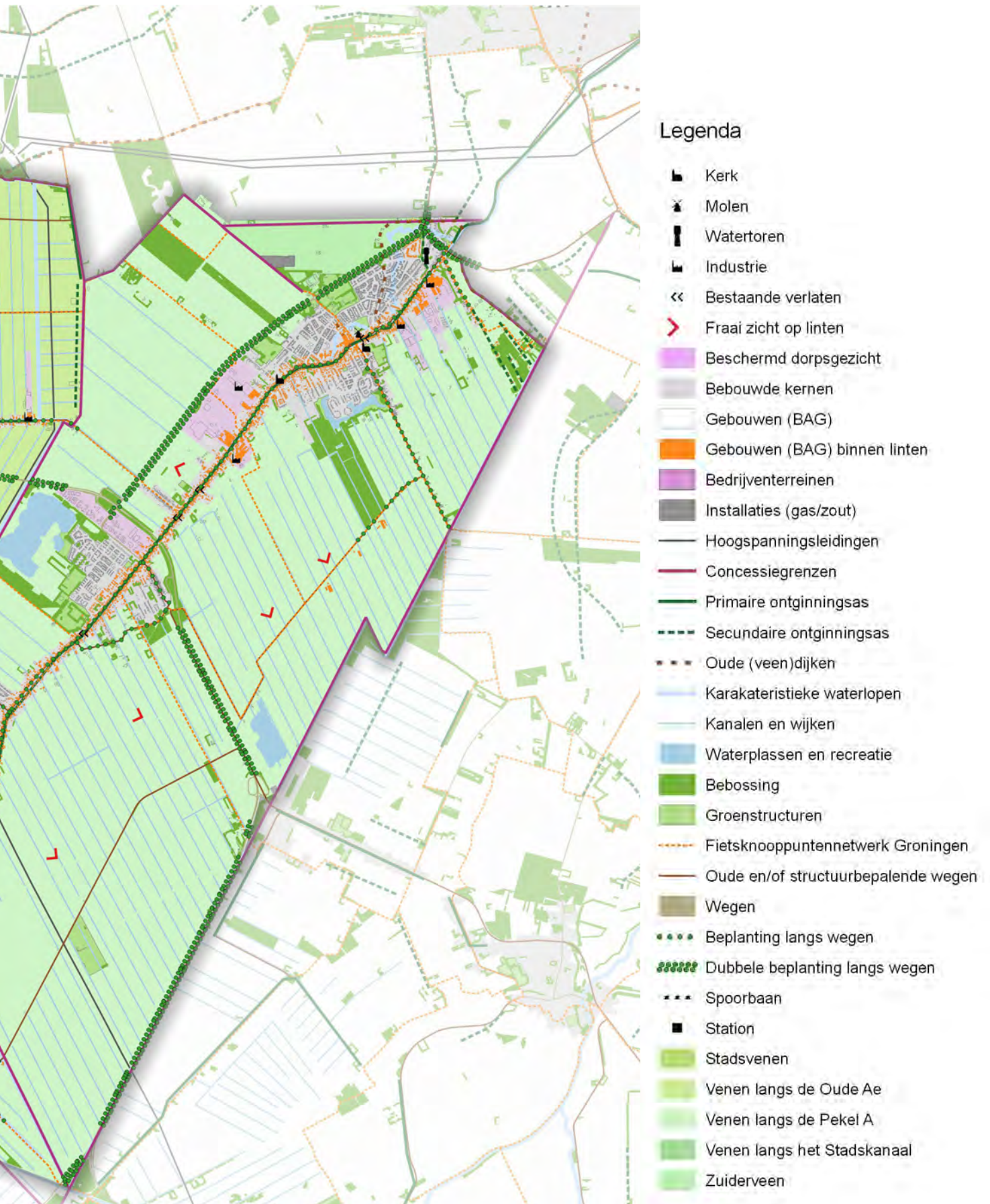
Volgens de wetten van de remmende voorsprong raken de Veenkoloniën achterop en krijgen te maken met achteruitgang. Met stimuleringsmaatregelen ter verbetering van de leefbaarheid worden bijvoorbeeld diepen gedempt en aantrekkelijke goed ontsloten groene woon- en recreatiemilieus met moderne voorzieningen gerealiseerd. De laatste decennia ontstaat er een herwaardering van het veenkoloniale verleden en het culturele erfgoed dat daar onderdeel van uitmaakt zoals de dubbelkanaalstructuur van Wildervank, het beschermde gezicht van Tusschendiepen en de vele (rijks)monumenten.

samenvatting landschap

KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
veenontginning	respecteren van de verschillende veenontginningen
	ontwikkelingen relateren aan de kanalen die de ruggengraat van de kernen en het landschap vormen
	ritmiek van het wijkenpatroon respecteren en deze tot in de kanaaldorpen voelbaar houden
grootschalige openheid	behouden van het contrast tussen het open landschap en de meer besloten kanaaldorpen
	nieuwe ingrepen in het open landschap zorgvuldig inpassen door deze in principe te relateren aan de veenkoloniale structuur
cultureel erfgoed	koesteren veenkoloniale geschiedenis
	inzetten op hergebruik of herbestemmen van industrieel erfgoed
	respecteren fraaie zichten op linten en behouden landmarks
infrastructuur	voorkom verknoping van ontwikkelingen aan infrastructuur
	koesteren (monumentale) boombeplanting langs wegen



samenvatting landschap (vervolg)



A scenic autumn landscape featuring a large tree with vibrant golden-yellow foliage in the foreground. The tree stands on a grassy bank next to a canal. In the background, there are houses with tiled roofs and a street with parked cars. The sky is clear and blue. The word "Deel" is overlaid in large white text in the center of the image.

Deel



kernen

Typologie van enkel en dubbelkanaalsystemen

De bebouwing en de bijbehorende beplanting in de veenkoloniën is hoofdzakelijk geconcentreerd in de kanaaldorpen. Hierdoor ontstaan kenmerkende contrasten tussen de relatieve ruimtelijke beslotenheid van de kanaaldorpen enerzijds en het grootschalige open landschap anderzijds. Kanaaldorpen hebben door hun langgerekte karakter veel contact met het omliggende landschap. Door de wijken en de veelal open bebouwingsstructuur dringt het landschap door tot in het dorp.

De kanaaldorpen hebben een planmatige en mathematische hoofdopzet die is bepaald door het ontginningssysteem van hoofddiep(en) met loodrecht of onder een hoek daarop de wijken. Vanuit het hoofddiep is de ontginningsrichting zijwaarts. De wijken lopen evenwijdig en op regelmatige afstanden (circa 150 meter) van elkaar. Daarnaast wordt het hoofddiep aan weerszijden geflankeerd door een doorgaande en een secundaire route, respectievelijk de “wegzijde” en de “landzijde”. Dit rationele systeem vormt een strak ordenend kader voor de (latere) bebouwing en is in principe oneindig uitbreidbaar en bovendien flexibel aan te passen.

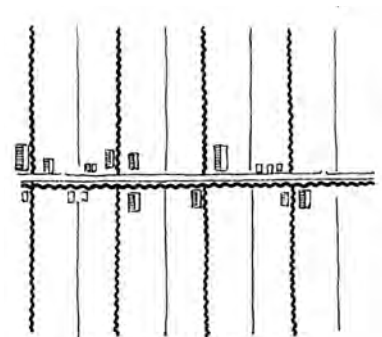
Enkelvoudige kanaalstructuur

De enkelvoudige kanaalstructuur is de oudste en meest eenvoudige vorm van een veenkolonie bestaande uit één kanaal met aan weerszijden wijken. De primaire ontginningsbasis is het hoofddiep. Sprekende voorbeelden zijn het Pekelder Hoofddiep en het Borgercompagniesterdiep. Bij de eerste toepassingen van het systeem wordt meer rekening gehouden met de natuurlijke gesteldheid van de ondergrond dan bij latere toepassingen. Zo worden de wijken aanvankelijk vooral daar gegraven waar de zandondergrond laag ligt. Hierdoor is bijvoorbeeld in het meest noordelijke deel van Oude Pekela het wijkenpatroon nog niet zo regelmatig als bij latere ontginningen.

Tweevoudige kanaalstructuur

Voor kernen met enige omvang is het bovengenoemde enkel-kanaalsysteem onpraktisch en kostbaar vanwege de vele bruggen die in de langs- en dwarsrichting nodig zijn. Hierdoor heeft een aantal kanaaldorpen een tweevoudige kanaalstructuur gekregen waarbij de strook tussen de diepen is gereserveerd voor niet-agrarische bebouwing. De tweevoudige kanaalstructuur kent twee varianten die nauw aan elkaar verwant zijn:

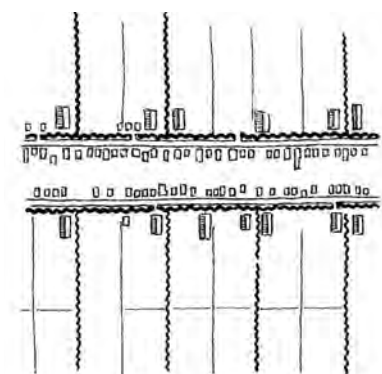
Bij het dubbele kanalenstelsel worden twee, in principe gelijkwaardige kanalen gegraven op een vaste afstand van elkaar. Beide doorgaande wegen worden onderling verbonden door (dwars)lanen. Aan de buitenkant van de kanalen (de landszijde) liggen de boerderijen en landarbeiderswoningen. Via bruggen over het hoofddiep kunnen telkens twee kavels worden bereikt. Het sterk gerationaliseerde en in principe oneindig



opbouw enkel kanaalsysteem



voorbeeld enkel kanaal Nieuwe Pekela



opbouw dubbel kanaalsysteem



voorbeeld dubbel kanaal Wildervank

kanaaldorpen algemeen

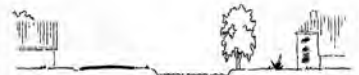


uitbreidbare systeem is met name in Wildervank compleet met genummerde dwarslanen nog altijd goed te ervaren.

Bij dit systeem, zoals in Boven Pekela, splitst een boeren- of achterdiep zich af van het hoofddiep. Dit secundaire diep loopt vervolgens op enige afstand van en parallel aan het hoofddiep. Ook hier zijn de boerderijen gesitueerd aan de landszijde. In de tussenruimte tussen hoofd- en achterdiep is ruimte voor niet-agrarische bebouwing.



De openbare ruimte van de kanaaldorpen is in de lengterichting ruimtelijk vrijwel onbegrensd. De bruggen en verlaten zorgen voor een zekere opdeling van de grote lengte van het kanaal, diversiteit en een aantrekkelijke aankleding van de openbare ruimte. Kenmerkende verschillen tussen de kanaallinten in de Veenkoloniën worden daarnaast gevormd door variatie in profielbreedtes. De smalle waterkanten en de wegbermen met gras en bomen bepalen samen met de tuinen het groenbeeld. Hoewel bomen langs het hoofddiep oorspronkelijk niet voorkwamen, perkt de boombeplanting de schaal van de kanaalstructuur wat in, zonder dat de beleving van de lengte van een kanaaldorp verloren gaat. Ook geven bomen de soms brede profielen een zekere intimiteit.



Kenmerkend voor de bebouwingsstructuur van de kanaaldorpen is de variatie in dichtheid in het lint. De bebouwing is in de eerste plaats geconcentreerd aan de "wegzijde". Vooral nabij historische knooppunten in de structuur zoals sluisen of bruggen ontstaan gesloten straatwanden. Op de overige plekken in het lint is het bebouwingsbeeld meer open met doorzichten naar het achterliggende landschap. Een ander relevant kenmerk van de bebouwingsstructuur is de redelijk uniforme maat en schaal van de bebouwing. Uitzonderingen hierop vormen de boerderijen, openbare gebouwen, fabrieken en fabrikantenvilla's. Eveneens kenmerkend zijn: de strakke rooilijn waarvan slechts zelden wordt afgeweken; de vaak smalle maten van de afzonderlijke panden; de bovengeschildte nokrichting evenwijdig aan de wijkrichting en de individuele herkenbaarheid van vrijwel alle gebouwen.



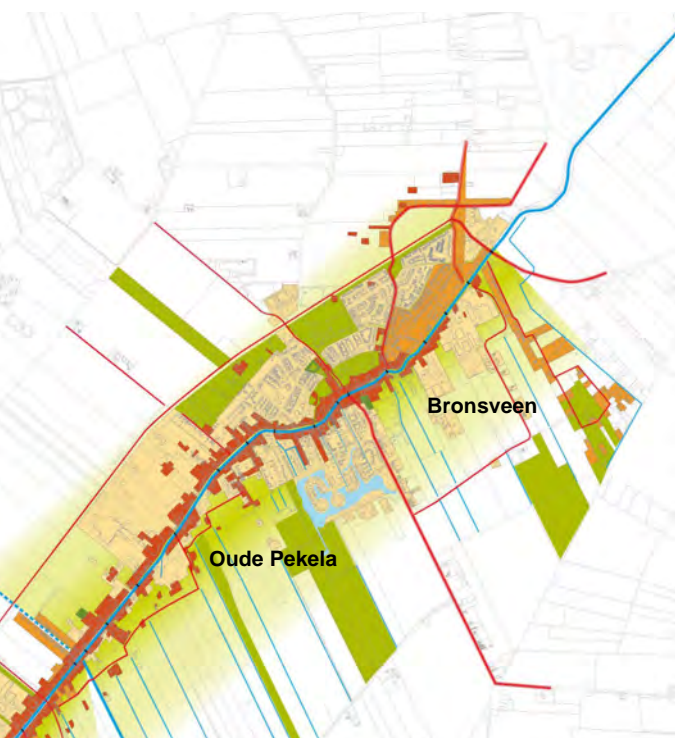
Onder meer aan de ouderdom van de kanaalbebouwing is duidelijk af te lezen dat de ontginningen van de 17e eeuw vanuit het noorden naar het zuiden hebben plaatsgevonden. In de oude kanaaldorpen dateren sommigen boerderijen van voor 1800. Naast het Oldambtster boerderijtype komt een oude, specifiek Veenkoloniale variant voor, waarbij het voorhuis aan een of beide zijden is voorzien van een krimp. Het zijraam in de krimp biedt zicht over het kanaal. De oude kapiteinshuizen of bebouwing van neringdoenden kennen een vergelijkbare opzet. Van de historische woonbebouwing zijn vooral de woningen van de gegoede burgerij bewaard gebleven, in de vorm van dwarshuizen, villa's of rijk uitgevoerde Veenkoloniale woningen met de nok haaks op de weg en een lijstgevel. De vele arbeiderswoningen zijn vaak gesloopt en vervangen of sterk vergroot.



typische kanaaldorp profielen



kanaaldorpen algemeen (vervolg)



KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
relatie landschap en dorpslinten	handhaven van het contrast tussen het grootschalig open landschap en de kanaallinten met hun besloten karakter
hoofdstructuur	behoud en versterking van de verankering van kanaaldorpen in het landschap door handhaven en herstellen patroon van wijken en het be-loop van de historische routes over land
	respecteren van doorzichten vanuit de linten en bij de plaatsing van gebouwen, bosjes en dergelijke zorgvuldig omgaan met de richting van de wijken
	hoofdstructuur bij inbreidingen en/of ingrepen in de openbare ruimte op kruising van de kanaalstructuur met andere structuren blijft de kanaalstructuur bovengeschild
	bij ingrepen in de openbare ruimte en/of de bebouwingsstructuur rekening houden met de karakteristieke verschillen tussen de land- en de wegzijde (of bij dubbelkanalen de middenstrook)
	inzetten op het behoud en herstel van het bebouwingsbeeld van de kanaallinten zoals dat wordt bepaald door het karakter van individuele gebouwen van verschillende typen
karakteristieke elementen	behoud en herstel van sluisen, bruggen in de kanalen en hoofddiepen en hun omgeving en boombeplanting zodat de maat de kanaalstructuur wordt verzacht maar wel afleesbaar blijft
	houd gedempte delen van diepen herkenbaar
karakteristieke elementen	behoud en herstel van karakteristieke en monumentale gebouwen die het verhaal van de streek vertellen zoals arbeiders- en kapiteinswoningen, diverse boerderijtypen, fabriekscomplexen, watertorens, molens en kerken.

Kenmerken uit de periode tot 1850

- Grootscheepse, planmatige turfwinning vanuit Oosterdiep en Westerdiep met een kenmerkende vorkstructuur waartussen het oude veenriviertje de Oude Ae is gelegen. Overige relevante structuurdragers zijn het Boven en Beneden Dwarsdiep, de Ommelandervijk en de Middenweg.
- De bebouwing is geconcentreerd langs de diepen. Het Ooster- en Westerdiep hebben ieder hun eigen gezicht. Het Oosterdiep is tussen de sluis op de overgang naar Wildervank tot aan het Beneden Dwarsdiep tweezijdig bebouwd terwijl het Westerdiep zich kenmerkt door een bebouwde wegzijde en een open landzijde.
- Ter plaatse van de ontmoeting met de Ommelandervijk staan het Ooster- en Westerdiep met elkaar in verbinding via de Kerkstraat en is sprake van enige komvorming. Op de kruising van de Oude Ae en de Kerkstraat staat, teruggeplaatst ten opzichte van de overige bebouwing, de monumentale N.H. kerk (1660) met bijbehorende groene kerkhof.
- Aan het Oosterdiep, direct achter de bebouwing van de Kerkstraat, ligt de buitenplaats met bijbehorend park "Veenlust".



Oosterdiep



Stationsstraat

Kenmerken uit de periode 1850 - 1945

- In het begin van de 20^{ste} eeuw wordt Veendam met een spoorlijn oostelijk van het Oosterdiep verbonden met de regio.
- Er vinden in deze periode diverse planmatige uitbreidingen plaats binnen de vork van Veendam. Meest karakteristiek is Tusschendiepen, de vooroorlogse omgeving rond de Van Beerensteinstraat die is ontwikkeld rondom een groene as vanuit het monumentale station (1909) langs de buitenplaats "Veenlust" naar de monumentale Hertenkampschool (1915).
- De Oude Ae is in de bovengenoemde planmatige uitbreidingen nog afleesbaar in de parkeeraanleggen/of waterpartijen zoals de Wilhelminasingel, het Julianapark, het hertenkamp voor de streekschool, de Ae kade, de Nassaustraat, het Oranjepark en langs de Schaepmanstraat.



Fontein bij de Hertenkampschool



beschermd gezicht Tusschendiepen

Veendam



Kenmerken uit de periode na 1945

- Na de tweede wereldoorlog wordt de vork tot aan de sluis bij Wildervank en het Beneden Dwarsdiep verder bebouwd met een aantal woonbuurten die van elkaar gescheiden worden door groenstructuren.
- In de zestiger jaren wordt Veendam aangehaakt op het provinciale wegennet door de aanleg van de N33 parallel aan het spoor, N963 en de N366. Een nieuwe weg, de J.G. Pinkerstraat, langs de begraafplaats verbindt de N366 met het centrum. Ook wordt in deze periode parallel aan het spoor en de N33 het A.G. Wildervanckkanaal aangelegd. Hierdoor raakt Veendam losgesneden van het landschap en verschuift de entree naar de zij- en achterkant van de kern.
- In de jaren zestig wordt ook direct ten westen van de historische kern, buiten de vork, langs de Veendammerweg een sport- en recreatiecomplex Langeleegte en de begraafplaats Buitenwoelhof aangelegd.
- Aan het begin van de jaren '70 zijn het Boven Westerdiep en het Beneden Oosterdiep en een gedeelte van het Beneden Dwarsdiep gedempt. Dit zorgt voor een drastische wijziging in het straatbeeld in de kern. Ook breidt Veendam in deze periode uit in de oksel van de Veendammerweg met het gedempte Boven Westerdiep. Deze wijk bestaat uit een aantal buurten in het groen. Bij de stedenbouwkundige opzet is niet of nauwelijks ingespeeld op de veenkoloniale landschapsstructuur. Deze buurten worden ontsloten door de Sorghvlietlaan die is vormgegeven als een parkway. Op de ontmoeting van deze laan met de Veendammerweg-Kerkstraat met het gedempte Boven Westerdiep is de historische structuur niet meer afleesbaar.
- In de jaren '70 tot en met '90 breidt de bedrijvigheid zich uit rondom de op- en afrit van de N33 en de uitlopers van het A.G. Wildervanckkanaal. Ook wordt aan het einde van deze periode het A.G. Wildervanckkanaal doorgetrokken in de richting van Musselkanaal. De oostelijke entree krijgt daardoor het karakter van een werkstad en raakt de relatie tussen de kern en het landschap verstoord.
- In de periode bereikt ook de woningbouw de Woortmanslaan. De overgang tussen de woonwijken en het landelijk gebied wordt gevormd door het Borgerswold, een parkachtig recreatiegebied. Dit recreatieterrein speelt niet of nauwelijks in op de veenkoloniale landschapsstructuur en grenst aan het lint van Borgercompagnie. Ook is de verstedelijking ten noorden van de Langeleegte en de Buitenwoelhof met de Gildenbuurt ingezet.
- Vanaf de eeuwwisseling is Veendam in het zuidwesten afgerond met de waterrijke woonbuurt Langebosch. Daarnaast is in aansluiting op Langeleegte en Buitenwoelhof een golfbaan in een parklandschap aangelegd. In de luwte van het parklandschap wordt momenteel de woonbuurt Buitenwoel ontwikkeld. Anders dan de woonbuurten aan de Sorghvlietlaan speelt deze buurt meer in op de veenkoloniale landschapsstructuur. Tot slot is langs het zuidelijk deel van het kanaal Veendam-Musselkanaal en de N33 een nieuw bedrijventerrein in ontwikkeling.



Oude Ae



gedempt Westerdiep



gedempt Beneden Oosterdiep



zorgvuldige relatie kerk - Kerkstraat

Veendam (vervolg)



Veendam - Tusschendiepen

KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
heldere opbouw recreatie-wonen-werken	doorontwikkelen Veendam op basis van heldere functionele opbouw
Veendam als Parkstad	in stand houden van de parkachtige rand in het zuidwesten en aan het veenkoloniaal landschap gerelateerde rand in het noordoosten
	koesteren groen- en waterstructuren in Veendam
	behouden en versterken van het groene karakter van de stadsentrees en de centrumring
vorkstructuur (Ooster- en Westerdiep)	vork als ruimtelijke hoofdstructuur koesteren en/of versterken door continuïteit in maat en schaal van de bebouwing en een samenhangende inrichting van de openbare ruimte
	herkenbaar houden van oude (hoofd)diepen en wijken
Oude Ae	open houden van het veenweide gebied rondom de Oude Ae
	herkenbaar en afleesbaar houden van de Oude Ae in de water- en groenstructuren binnen de vork
stationsbuurt en Tusschendiepen (beschermd gezicht)	koesteren van de verkavelingsopzet met karakteristieke profielen en de samenhang in architectuur
besloten karakter Kerkstraat	zorgvuldig relateren van de kerk aan Kerkplein en Kerkstraat

Kenmerken uit de periode tot 1850

- Borgercompagnie maakt samen met kanaallinten Kiel-Windeweer, Lula en Tripscompagnie deel uit van de 17^e eeuwse veenontginningen. Deze kanaallinten lopen evenwijdig aan elkaar vanaf het Winschoterdiep het veen in. Dwarsrelaties tussen deze linten zijn schaars en beperken zich tot enkele informele laantjes. Het kanaallint van Borgercompagnie strekt zich van noord naar zuid uit van Sappemeer via Kleine Meer tot aan de Woortmanslaan
- Het bebouwingspatroon van Borgercompagnie is gebaseerd op de onderliggende ontginningsstructuur waarbij de ruimte tussen de wijken, haaks op het Borgercompagniesterdiep (verder: hoofddiep), is opgedeeld in twee langgerekte stroken bouwland. Op de kop van één van deze stroken is ruimte gereserveerd voor een boerderij met bijbehorend erf. Doordat bovenstaand principe wordt gespiegeld aan de andere zijde van het diep ontstaat een afwisselend patroon van bebouwde en onbebouwde delen langs het hoofddiep. Op de kruising van het hoofddiep met het Kleinemeersterdiep en op het grondgebied van de gemeente Veendam is dit bebouwingspatroon rond 1825 verdicht



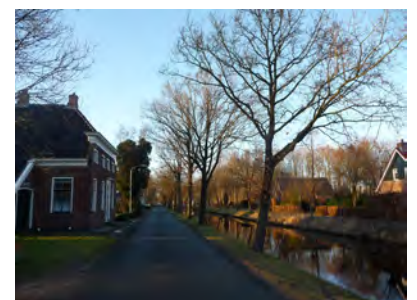
gedempte deel Borgercompagniesterdiep



uitsnede historische kaart 1900

Kenmerken uit de periode 1850-1945

- Aan het begin van de 19^e eeuw wordt het pad langs de wijk tussen Borgercompagnie en de Kerkstraat in Veendam opgewaardeerd en doorgetrokken naar de Kielster Zwarteweg. Op de kruising van deze verbinding - de Lange Leegte - met het Borgercompagniesterdiep vindt vervolgens enige verdichting plaats. Hier ontstaat bedrijvigheid onder andere in de vorm van een aardappelmeelfabriek. Hierna blijft verdere ontwikkeling van Borgercompagnie uit



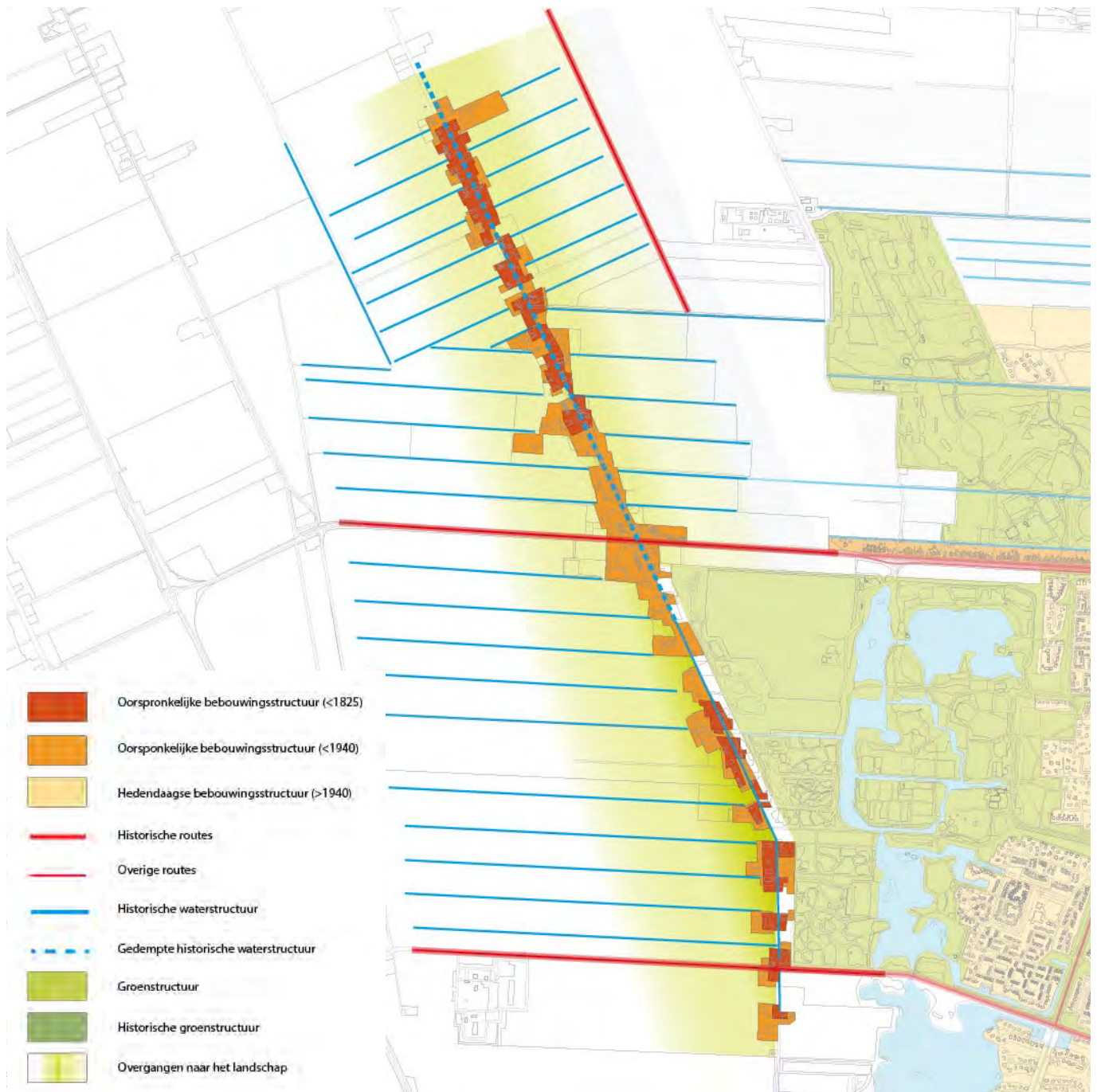
Borgercompagniesterdiep ter hoogte van grens met Borigerswold

Kenmerken uit de periode na 1945

- In de naoorlogse periode wijzigt het karakter van Borgercompagnie aanzienlijk. Het Borgercompagniesterdiep tussen de Lange Leegte en de gemeentegrens Veendam-Menterwolde wordt gedempt en daarnaast slaat Veendam haar vleugels uit waardoor het zuidelijk deel van Borgercompagnie met de groene stadsrand verweven raakt



Borgercompagniesterdiep ten zuiden van de kruising met de Woortmanslaan



KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
kanaallint in drie gemeenten	beschouw het kanaallint als een samenhangend geheel bij ruimte gerelateerde ingrepen
aansluiting op Veendam	in stand houden van de parkachtige rand in het zuidwesten en aan het veenkoloniaal landschap gerelateerde rand in het noordoosten

Kenmerken uit de periode tot 1850

- Dubbelkanaal met een middenstrook niet-agrarische bebouwing tussen het Ooster- en het Westerdiep met haaks daarop aan de landzijden wijken. De routes aan de randen van de middenstrook zijn de wegzijde, de secundaire routes aan de overzijden van de diepen vormen de landzijde. Het Oosterdiep staat via een sluis in directe verbinding met het Boven Oosterdiep van Veendam. Het Westerdiep staat met een haakse bocht in verbinding met het Oosterdiep en deze sluis. Een oude route haaks op de diepen wordt gevormd door de Woortmanslaan. Deze laan verbindt Wildervank met het uiteinde van het lint van Borgercompagnie.
- In deze periode is de middenstrook bebouwd vanaf de sluis op de grens met Veendam tot aan grofweg de Dalweg 36, daarna is de middenstrook vrijwel alleen langs het Oosterdiep deels bebouwd. In de loop der tijd wordt de middenstrook verder verdicht. De landzijde langs het Oosterdiep is bebouwd vanaf de bovengenoemde sluis tot aan Dalweg 36. De overige gedeelten van de landzijde zijn bebouwd met boerderijen die op regelmatige afstanden ten opzichte van elkaar zijn geplaatst.
- Een bijzondere plek in de middenstrook is het met bomen omzoomde kerkhof met in het midden de monumentale Margaretha Hardenbergkerk (1687).



Westerdiep



boerderij aan de landzijde

Kenmerken uit de periode 1850-1945

- Het raadhuis (1890) met een pleinachtige voorruimte met gedenkteken en de monumentale Grote Kerk (1911) met een bijbehorend groen voorplein vormen bijzonder plekken in de middenstrook.
- In het begin van de 20^{ste} eeuw wordt ten oosten van het Oosterdiep de spoorlijn tussen Veendam en Musselkanaal aangelegd. Wildervank krijgt ter hoogte van de lijn Woortmanslaan-Dalweg 12 met het spoor een eigen station met bijbehorend emplacementterrein. De Dalweg 12 tussen het Oosterdiep en het station, de huidige C.W. Lubbersstraat, raakt vanaf deze periode bebouwd.



Laantje verbindt de linten

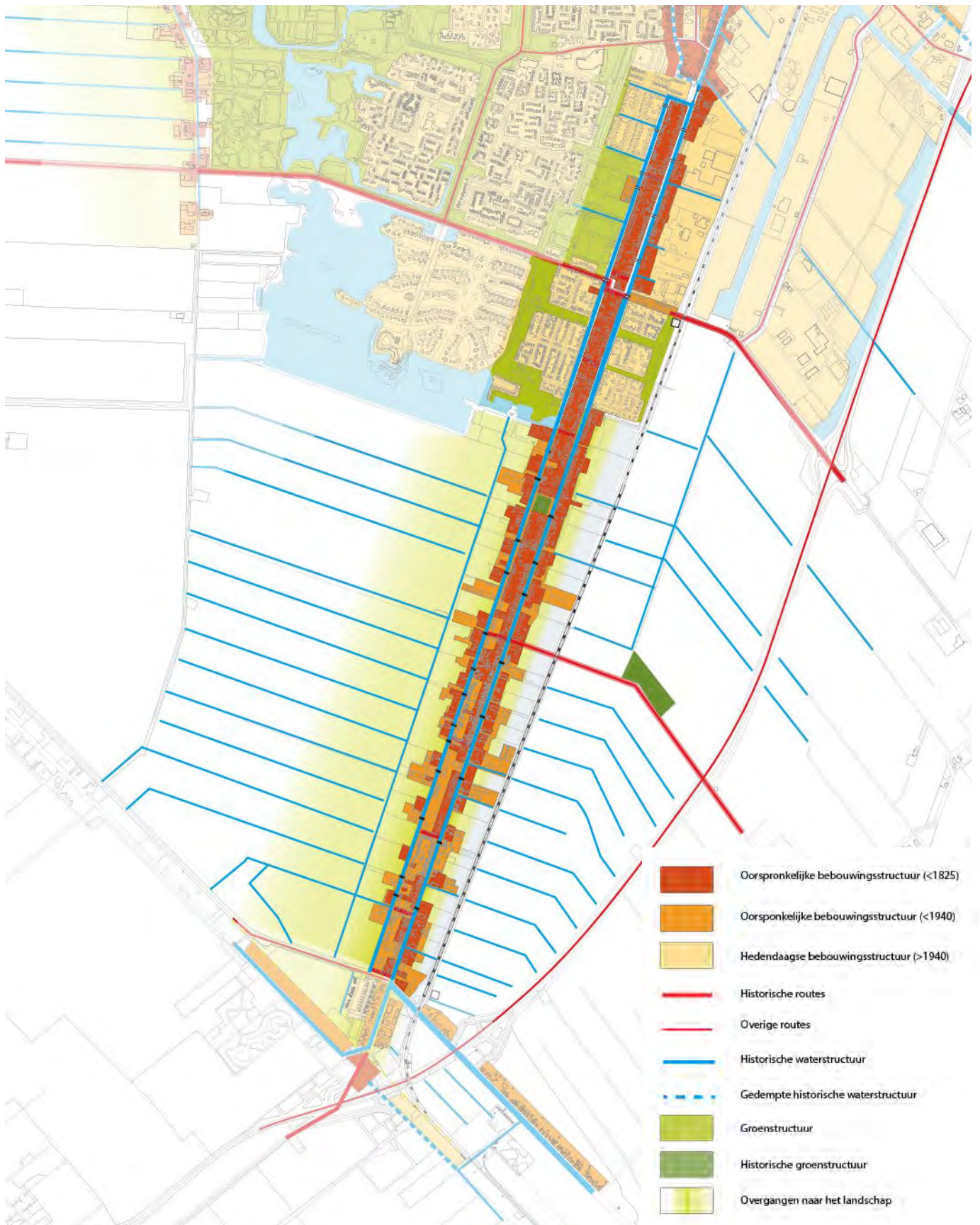
Kenmerken uit de periode na 1945

- Na de oorlog ontwikkelt Wildervank zich aan de landzijde in het noordelijk deel van de kern. Ten zuiden van de lijn Woortmanslaan-C.W. Lubbersstraat-Dalweg 12 in de nabijheid van het station ontstaan haaks op de diepen woonbuurten die van elkaar worden gescheiden door groen- en/of waterstructuren. In de noordwesthoek van het Westerdiep met Woortmanslaan worden een sportcomplex met een bijbehorend zwembad aangelegd.
- In de jaren '50 verliest de spoorlijn haar functie voor personenvervoer. Hierdoor komt het stationsgebouw van Wildervank leeg te staan en wordt het uiteindelijk aan het einde van deze periode gesloopt. Op dit moment is alleen het emplacement nog enigszins herkenbaar en afleesbaar.



Nummering van een laantje

Wildervank



-
- De bedrijvigheid concentreert zich in deze periode in eerste instantie tussen deze woonbuurten, het Oosterdiep, Veendam en het spoor. Begin jaren '70 wordt het A.G. Wildervanck kanaal aangelegd. Langs de uitlopers van dit kanaal ontstaat hierdoor nieuwe ruimte voor bedrijvigheid op het bedrijventerrein De Dallen I.
 - In de jaren '70 wordt de provinciale weg N33 aangelegd en wordt Wildervank aangesloten op het provinciale wegennet. De hoofdentree van Wildervank wordt gevormd door Dalweg nummer 12.
 - Vanaf de jaren '80 rukt de verstedelijking vanuit Veendam aan de westzijde van Wildervank in een aantal stadia op tot aan de 24^e laan. Door groen- en waterstructuren tussen de uitbreidingswijken van Veendam en Wildervank zijn beiden kernen op zich nog enigszins herkenbaar en afleesbaar. Het overige deel van Wildervank behoudt haar agrarische karakter.
 - Door de toegenomen verstedelijking nam de druk op het onderliggende wegennet toe en is in de jaren '90 de karakteristieke bajonetaansluiting van de Woortmanslaan-Westerdiep-12^e laan vervangen door de Apollolaan met een meer vloeiend wegbeloop. Op de kruising van de Apollolaan met de Poststraat is een klein winkelcentrum met een parkeerplaats gesitueerd waardoor er een aanzienlijk gat in de aaneengesloten gevelwand langs het Oosterdiep is ontstaan.
 - In deze periode is de oostelijke uitloper van het A.G. Wildervanck kanaal in de vorm van het kanaal Veendam-Musselkanaal doorgetrokken en is de ruimte in de oksel van de N33 met de Dalweg nummer 12 gereserveerd voor bedrijvigheid met zichtlocaties op de provinciale weg. Hiermee krijgt de oostelijke entree van Wildervank een meer bedrijfsmatige uitstraling.



Oosterdiep



Wijk scheidt percelen en loopt door tot aan het diep

Wildervank (vervolg)



Wildervank

KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
dubbel kanaalstructuur	behouden van de ruimtelijke hoofdstructuur met evenwijdige kanalen met daartussen een middenstrook met lanen haaks op deze kanalen
	koesteren van de verschillende bebouwingpatronen en -dichtheden aan de landzijde en in de middenstrook. Aan de landzijde handhaven van de op regelmatige afstand van elkaar geplaatste boerderijen met daartussen ruime doorzichten naar het landschap. In de middenstrook streven naar compact bebouwingsbeeld
	behouden en versterken van de bijzondere plekken in de kanaalstructuur zoals de Margaretha Hardenbergkerk met het groene kerkhof en het raadhuis met bijbehorend plein en de Grote Kerk met het voorplein
lint met twee gezichten	koesteren van het landelijke en suburbane karakter respectievelijk ten noorden en zuiden van de Nijveenlaan / Beukenlaan
	in het suburbane deel behouden van de groen- en/of waterstructuren haaks op de dubbele kanaalstructuur
relatie met landschap	herkenbaar en afleesbaar houden van weg-, water- en/of groenstructuren die vanuit het veenkoloniale landschap aansluiten op de ruimtelijke hoofdstructuur zoals de Woortmanslaan of Dalweg 12
	in het suburbane deel koesteren van de parkachtige randen. In het landelijk deel blijvend inzetten op contrastrijke overgangen met het buitengebied. Aandacht vormt het open houden van de ruimte tussen het spoor en de gave dorpsrand
voormalig station	afleesbaar en herkenbaar maken van de voormalige stationslocatie

Kenmerken uit de periode tot 1850

- Bareveld is een kern die wordt doorsneden door de Semslinie, de grens tussen Groningen en Drenthe die in 1615 is uitgezet door landmeters Jan Sems en Jan de la Hay. Deze grens is de oudste lijnrechte grens van deze omvang ter wereld en loopt achter de percelen langs aan de Semsstraat / Nieuwediep over het voorerf van Huize Bareveld.
- De stad Groningen heeft voor de ontginning van het zuidoostelijk deel van Groningen vanaf het Oosterdiep bij Wildervank parallel aan de Semslinie vanaf het einde van de 18e eeuw het Stadskanaal gegraven. Bareveld was voor de Stad van groot geopolitiek belang. Door Huize Bareveld met bijbehorende gronden te verwerven, kon de Stad de afvoerroutes voor het Drentse veen blijven bepalen, passagegelden innen en zelfs het verloop van de turfwinning beïnvloeden. In Bareveld ontstond een structuur van drie lange tijd op een dam doodlopende vaarroutes bestaande uit de Grevelingvaart-Oosterdiep-Nieuwediep met in het midden een landroute tussen Veendam-Wildervank met het Drentse Gieten langs Huize Bareveld
- In de eerste helft van de 19^e eeuw is alleen het Drentse deel van Bareveld bebouwd. Er is enige verdichting bij Huize Bareveld en langs het Nieuwediep tussen de Gietermond en de Oude Hopmans- of Tjassenwijk.



knooppunt van vaarroutes

Kenmerken uit de periode 1850-1945

- In de tweede helft van de 19^e eeuw wordt de dam bij Bareveld afgegraven en worden het Oosterdiep en de Grevelingvaart via het Grevelingkanaal met elkaar verbonden.
- In het begin van de 20^e eeuw wordt de spoorlijn Stadskanaal-Zuidbroek aangelegd. Bareveld krijgt een eigen station gesitueerd in de oksel van het spoor met het Stadskanaal direct achter het lint van Wildervank. Ook zijn in deze periode een aardappelmeelfabriek aan het Oosterdiep en een tweetal steenbakkerijen langs de Gietermond in bedrijf. Langs de weg naar Stadskanaal is een redelijk dicht bebouwd lint ontstaan. Later komt ook vanuit de richting van Wildervank de eerste bebouwing op gang. Bij het station wordt een hotel-stationskoffiehuys gebouwd en aan de Bareveldstraat vindt woningbouw plaats in combinatie met onder andere de bouw van een lagere school.



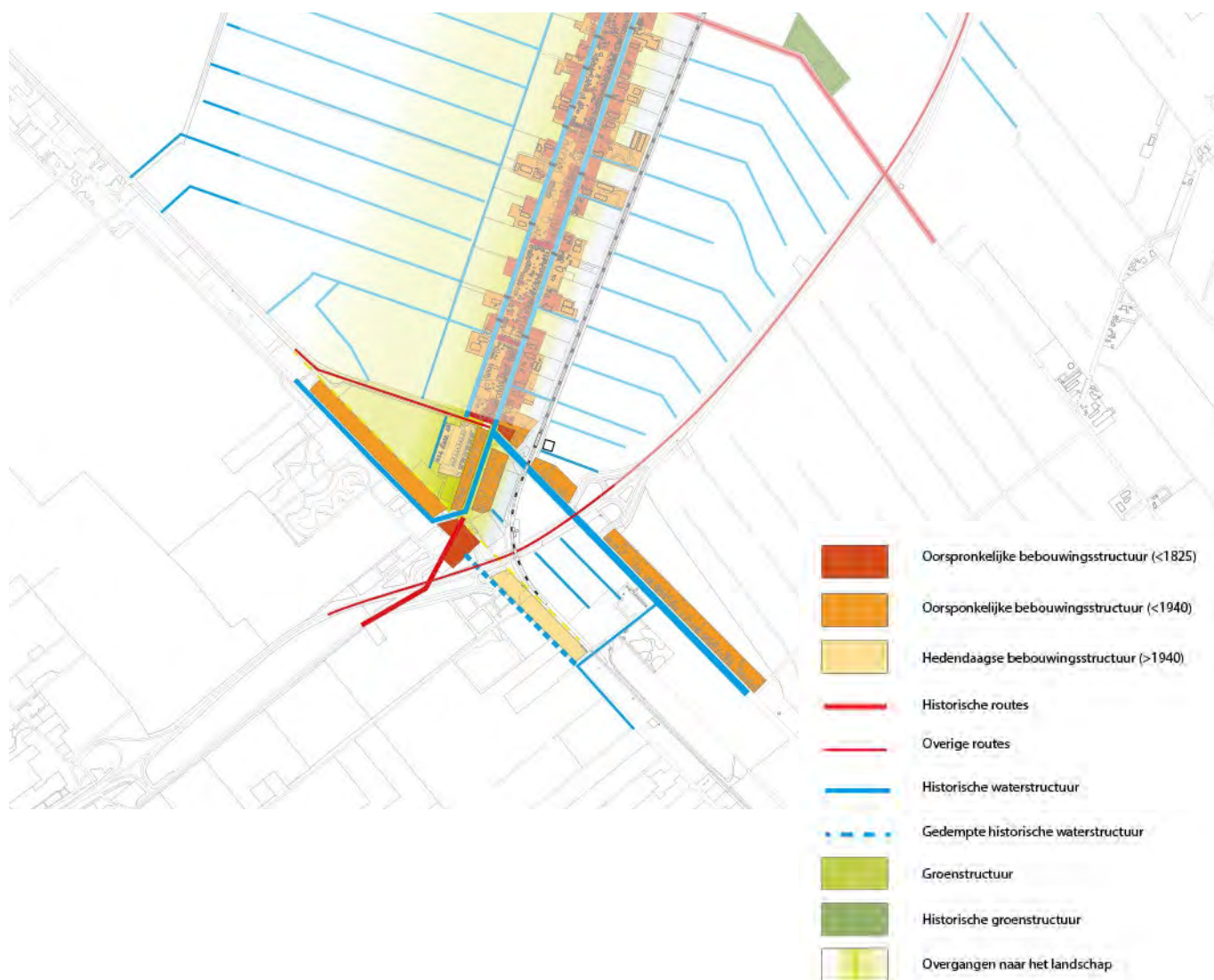
huize Bareveld en tolhuis rond 1900

Kenmerken uit de periode na 1945

- In de naoorlogse periode vindt verdere verdichting plaats langs de Bareveldstraat en wordt achter deze straat een eenvoudige woonbuurt aangelegd met geschakelde woningen. Deze buurt wordt ruimtelijk los gehouden van de lintbebouwing langs de Grevelingvaart. In de tweede helft van de 20^e eeuw wordt dicht langs de kern de N33 aangelegd. Hierdoor raakt de lintbebouwing langs het Stadskanaal en de Grevelingvaart doorsneden en wordt de oude route Bareveld-Gieten onderbroken. Ook wordt in deze periode het Nieuwediep tot aan de Gietermond gedempt. Door deze ingreep is Bareveld als strategisch punt tussen water- en landroutes niet meer helder afleesbaar. De steenbakkerij aan de zuidoever van het Stadskanaal is tenslotte in deze periode gesloopt.



*voormalig hotel-stationskoffiehuys, nu
zorghotel*



KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
grensdorp	Bareveld als markant punt langs de Semslinie herkenbaar en afleesbaar maken
	behouden en versterken ruimtelijke hoofdstructuur bestaande uit de dam in Grevelingvaart-Nieuwe Diep en het Grevelingkanaal
	bij ruimte gerelateerde ingrepen het kanaallint ondanks bestuurlijke grenzen als een samenhangend geheel beschouwen
relatie met provinciale wegen	voorkom verknoping aan de N33 en de Kielsterachterweg (N385)
	versterken van het groene karakter van de K.J. De Vriezelaan
lint met twee gezichten	afleesbaar en herkenbaar maken van de voormalige stationslocatie

Kenmerken uit de periode tot 1850

- Ommelanderswijk en Zuidwending zijn kanaaldorpen met een 18^e eeuwse oorsprong respectievelijk langs het Ommelanderdiep en het Zuidwendinger Hoofddiep. Deze kanaaldorpen liggen ongeveer in het midden van een veenontginning tussen Meeden, de Pekela's, het Stadskanaal en Wildervank-Veendam en hebben een gezamenlijke kerk (1845) met kerkhof aan het Kerkpad ten oosten van het Noorderkwartier.
- De kanaaldorpen reageren in hun ligging op hun omgeving en staan hierdoor onder een hoek ten opzichte van elkaar. Het Zuidwendinger Hoofddiep loopt parallel aan het lint van Meeden terwijl het Ommelanderdiep vrijwel haaks staat op het Oosterdiep en het Pekelderhoofddiep. Bij het Noorderkwartier komen beide kanaaldorpen met een knik in het Zuidwendinger Hoofddiep bij elkaar.
- De wijkenstructuur beweegt met de verschillende richtingen van het Zuidwendinger Hoofddiep en het Ommelanderdiep mee. Hierdoor staan de wijken aan één zijde haaks en aan de overzijde onder een hoek ten opzichte van de diepen. Ondanks deze hoekverdraaiingen staat de bebouwing vrijwel altijd haaks op het Zuidwendinger Hoofddiep en het Ommelanderdiep.



Zuidwending



breed profiel verwijst naar aanwezigheid oorspronkelijke diep

Kenmerken uit de periode 1850-1945

- In de 19^e eeuw zijn Ommelanderswijk en Zuidwending nog twee afzonderlijke kanaallinten. Beiden diepen zijn aan weerszijden bebouwd maar anders dan gebruikelijk bij linten is er geen sprake van een "stille kant" en een "drukke kant". Bij Ommelanderswijk verdicht de bebouwingsstructuur zich in de richting van de sluis en het Noorderkwartier terwijl de bebouwingstructuur van Zuidwending in het midden het meest verdicht is. De Molenstreek tussen Ommelanderswijk-Zuidwending en Veendam is behoudens enkele woningen en een steenbakkerij in deze periode nog grotendeels onbebouwd.
- In de eerste helft van de 20^e eeuw groeien de kanaallinten van Zuidwending en Ommelanderswijk aaneen. Ook groeit Ommelanderswijk-Zuidwending door de bouw van een aantal woningen en een dextrine-, strokarton- en een stoffabriek vast aan Veendam. In Ommelanderswijk-Zuidwending neemt de bedrijvigheid ook toe. Verspreid over de kanaallinten liggen een aantal aardappelmeelfabrieken.

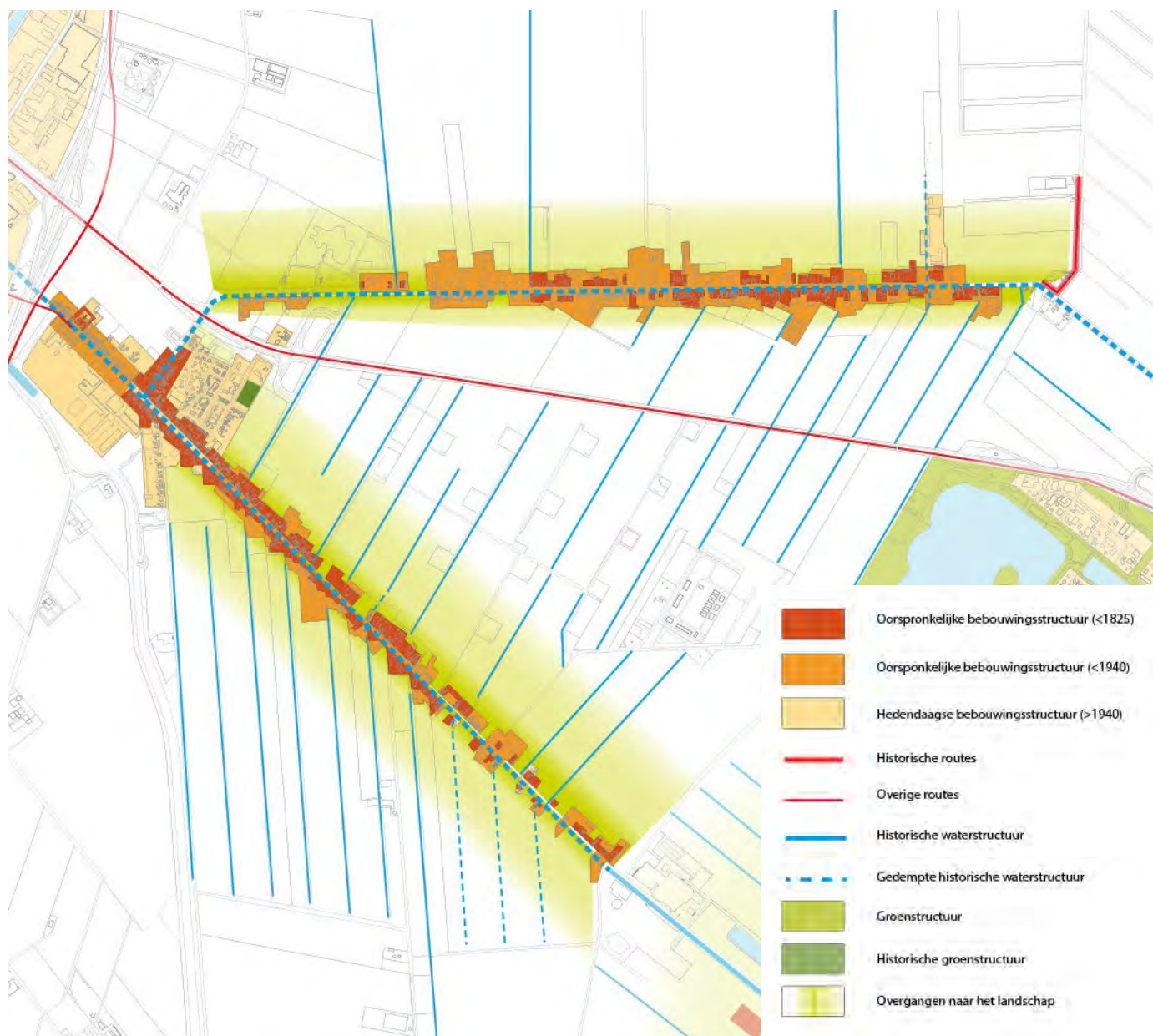
Kenmerken uit de periode na 1945

- In de naoorlogse periode wijzigt het karakter van Ommelanderswijk-Zuidwending drastisch. Door de aanleg van het Wildervanckkanaal en de provinciale wegen raken de kanaallinten los gesneden van Veendam en van elkaar. Ook worden het Zuidwendinger Hoofddiep en het Ommelanderdiep, met uitzondering van het Pekelderdeel, in deze periode gedempt. Waar de gedempte diepen samen komen ontstaat een uitbreidingswijk.



Ommelanderswijk

Ommelanderwijk en Zuidwending



KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
scharnierpunt in veenontginning	behouden ruimtelijke hoofdstructuur bestaande uit twee kanaallinten onder een hoek met elkaar samen komen in de knik bij het Noorderkwartier
	in de inrichting van het profiel de voormalige kanalen en bijzondere plekken zoals de sluis herkenbaar en afleesbaar houden
omgeving provinciale weg	voorkom verknoping aan de N366
	open houden gebied tussen de N366 en de gave dorpsrand van Zuidwending en versterken artificiele karakter gebied tussen de N366 en Ommelanderwijk

Kenmerken

- Wildervanksterdallen is ontgonnen vanaf het einde van de 18^e eeuw vanuit Wildervank. "Dallen" verwijst naar de in het gebied aanwezige dalgronden.
- Karakteristiek zijn de afwijkende kamvormige wijkenstructuur (zogenaamde gaffelwijken) en het daarmee samenhangende blokvormige verkavelingspatroon. Deze gaffelwijken staan in verbinding met het Oosterdiep in Wildervank en liggen tot wel vier keer zo ver uit elkaar als de reguliere wijken in de omgeving. Om de turf op de diepe percelen af te kunnen voeren, zijn onder een hoek ten opzichte van de wijken doodlopende wijken gegraven. De ruimte tussen deze doodlopende wijken is verkaveld in een blokvormig patroon. Om de waterlopen bevaarbaar te maken zijn de scherpe hoeken op kruisingen van de wijken afgeschuind waardoor een bijzondere waterstructuur ontstaat.
- Aan het einde van de 19^e eeuw worden de uiteinden van de gaffelwijken, met elkaar verbonden door de aanleg van het Dalkanaal. Via dit kanaal werd Wildervanksterdallen ook verbonden met het Stadskanaal. Doordat bij de aanleg van het kanaal rekening is gehouden met het verkavelingspatroon heeft het kanaal een kenmerkend beloop met korte rechtstanden. Ook in het kanaal zijn vanwege de bevaarbaarheid hoeken afgeschuind
- Langs het kanaal, tussen Dalweg 12 en 36 die Wildervanksterdallen verbinden met Wildervank, vindt enige lintvorming plaats met bebouwing meest aan de oostzijde van het kanaal. Rond 1900 bestaat het kanaallint uit een aantal verspreid liggende Oldambtster boerderijen met hier en daar een arbeiderswoning van het krimpjestyle. In de twintiger jaren van de vorige eeuw is op de kruising van het Dalkanaal met Dalweg 36 een openbare school gebouwd.



Dalweg 36



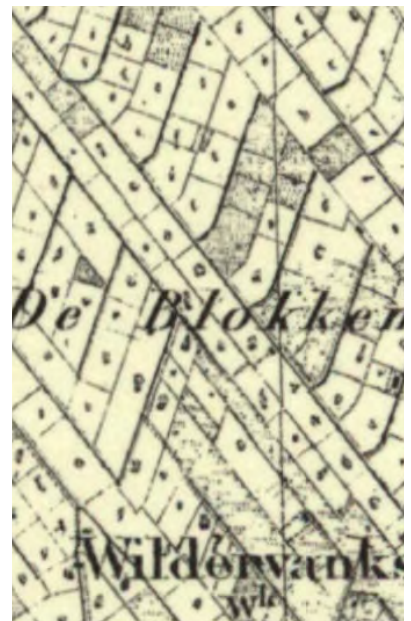
Oldambtster boerderij



Wildervanksterdallen met Dalkanaal

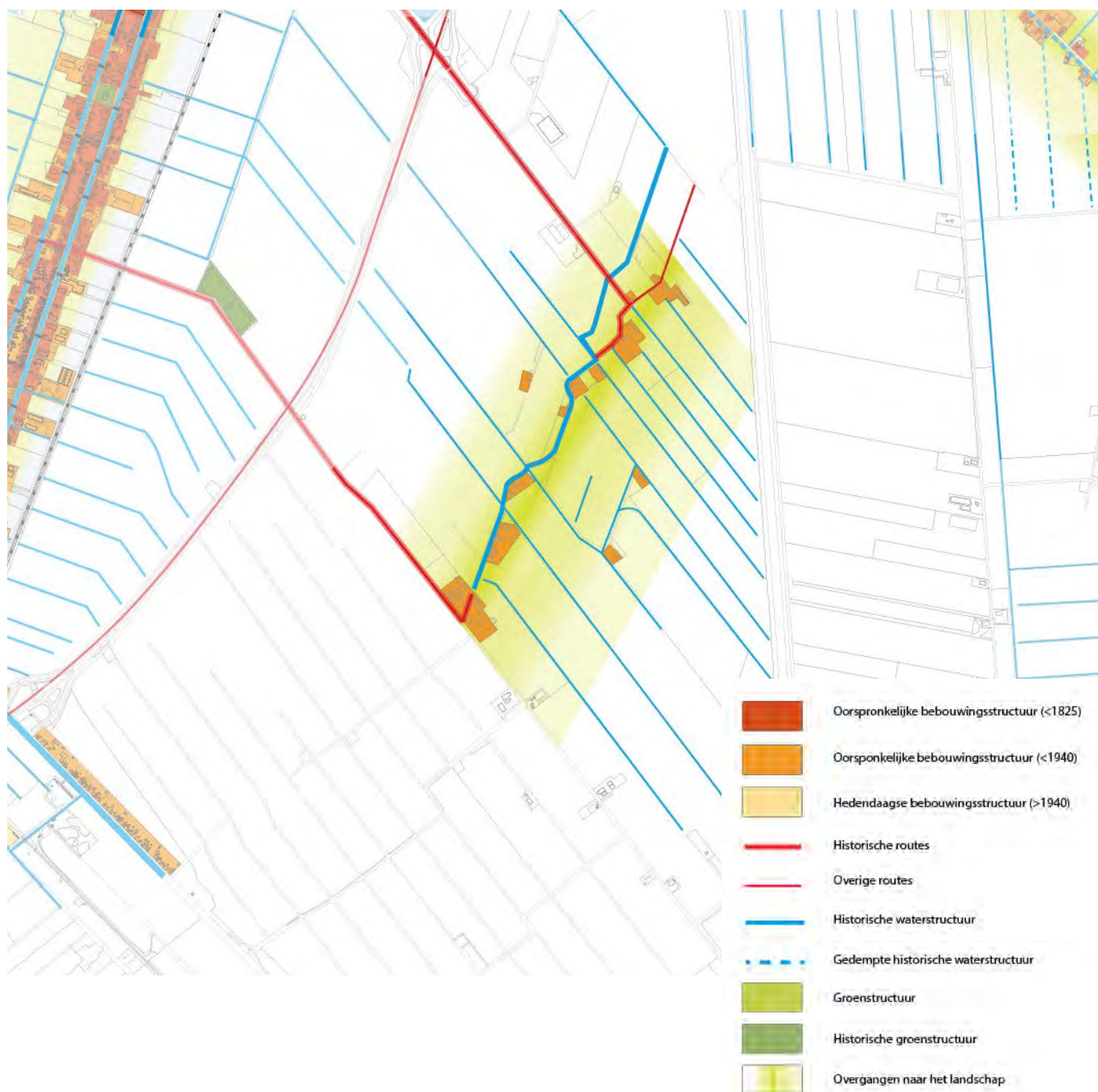


Wildervanksterdallen



Structuur van gaffelwijken in 1875

Wildervanksterdallen



KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
Dalkanaal	kenmerkend beloop met korte rechtstanden van het Dalkanaal zijn uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen
Bebouwingsbeeld	doorontwikkelen van gevarieerde opbouw en beeld van het bebouwingsslint met doorzichten naar het open landschap

Kenmerken uit de periode tot 1850

- De oudste historische kern ligt aan de kruising van de meanderende Pekela A met de oude weg naar Wedde.
- Het gebied ten noorden van de historische kern tussen de huidige Raadhuisweg en de Zuiderveensterweg maakt deel uit van de kleinschalige, middeleeuwse randveenontginning “Zuiderveen”.
- De meanderende structuur van de Pekel A is nog herkenbaar in parkzone Parklaan-Veendijkstraat-Scholtenswijk. De meander naar en langs de Zuiderveensterweg is niet meer herkenbaar en afleesbaar.
- Op de kruising van water en weg lag, ter hoogte van de Burgemeester Snaterlaan-Raadhuislaan-Veendijkstraat-Scheepshellingstraat vermoedelijk de Pekelborg. Borg en borgterrein zijn niet meer herkenbaar en afleesbaar.



kronkelend Pekelderhoofddiep

Kenmerken uit de periode na 1850 - 1945

- De Pekela A wordt bij de historische kern en langs de oude weg naar Winschoten rechter getrokken maar behoudt een kenmerkend slingerend beloop.
- De bebouwing strekt zich uit langs het kanaal van de Turfweg tot aan Gelmswijk waarbij de noordkant van het kanaal de wegzijde vormt en de zuidkant de landzijde.
- De Pekel A is in deze periode tussen grofweg de Burgemeester van Weringstraat en Vijverlaan bebouwd aan twee zijden. Achteraf, aan de oude weg naar Wedde, ligt de kerk en het bijbehorende groene kerkhof. Door de tweezijdige bebouwing en het bochtige beloop van de Pekel A ontstaan voor de veenkolonie unieke intieme straatbeelden.
- Het aantal fabrieken tussen en achter de bebouwing langs het kanaal, variërend van strokartonfabrieken, aardappelmeelfabrieken tot steenbakkerijen is opmerkelijk. Een aantal van deze fabrieken zijn nog herkenbaar en afleesbaar en veelal met een andere functie nog in bedrijf.
- Door de aanleg van de Winschoterweg in de jaren '30 van de 20^e eeuw verliest de oude route naar Winschoten haar betekenis. Van deze route is de Zuiderveensterweg nog herkenbaar en afleesbaar. De route langs de Pekel A is verdwenen.
- De eerste planmatige uitbreiding vindt ook in de jaren '30 plaats tussen de Burgemeester van Weringstraat (oude weg naar Winschoten) en de Pekel A. De Thorbeckelaan vormt de centrale as die aan de uiteinden is verbijzonderd met een plantsoen met bijpassende bebouwing en een watertoren.

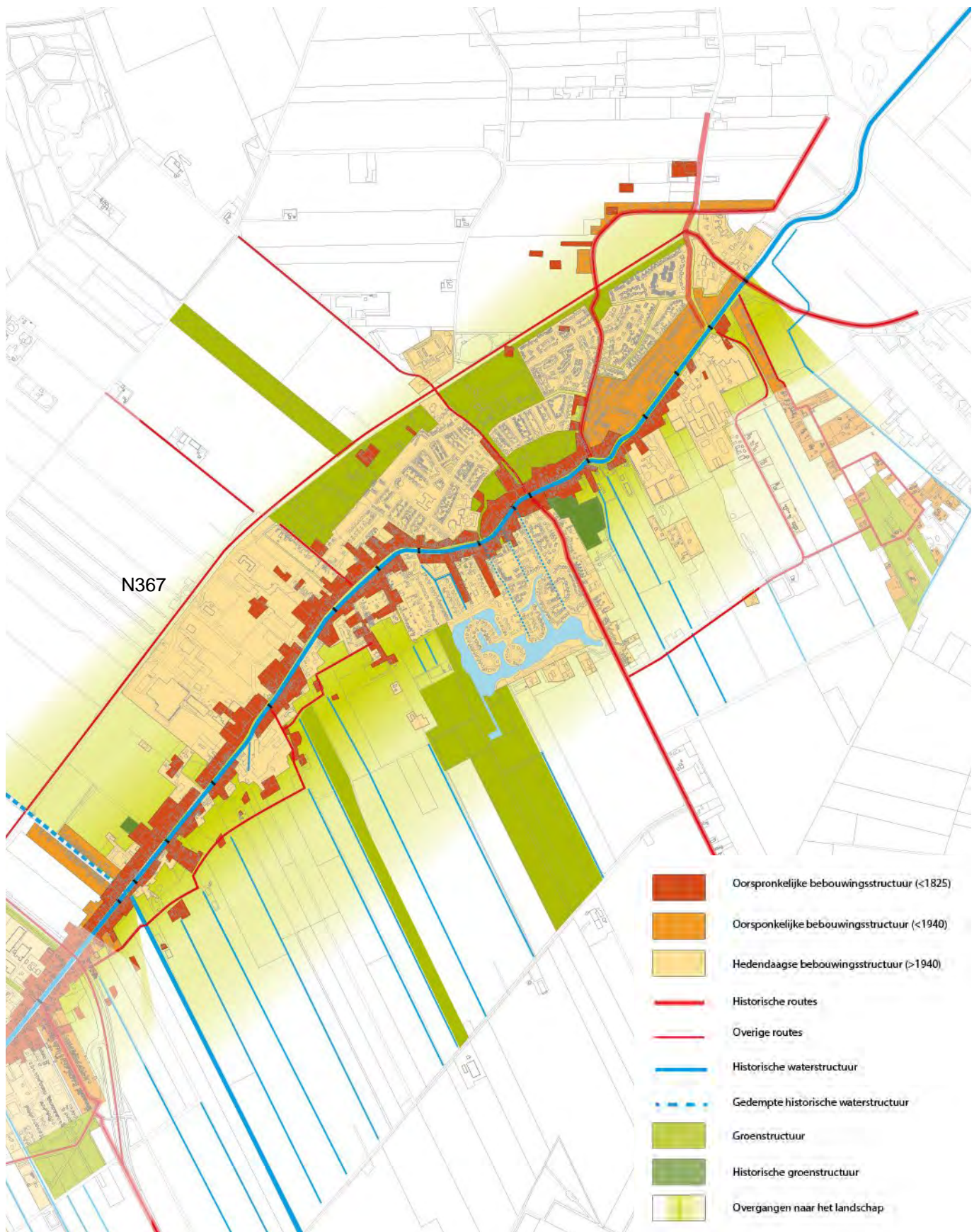


eerste planmatige uitbreiding jaren '30



Thorbeckelaan met zicht op watertoren

Oude Pekela



Kenmerken uit de periode na 1945

- Ter weerszijden van de Kerklaan (aan de voet van de rijksmonumentale Sint Willibrorduskerk 1895-1896) vindt in de jaren '50 ook een bescheiden planmatige uitbreiding plaats.
- Vanaf de jaren '60 wordt het doorgaande verkeer omgeleid buiten de kern door de aanleg van de provinciale weg parallel aan het kanaal en het doortrekken van de Turfweg tot aan de kruising van de provinciale weg-Winschoterweg.
- Met de aanleg van de Raadhuislaan eveneens in de jaren '60 krijgt de kern een nieuwe aansluiting op de nieuwe provinciale weg. De zone tussen de bebouwing langs het kanaal en de provinciale weg wordt planmatig uitgebreid. De kern en de provinciale weg worden van elkaar gescheiden door akkers en een sportcomplex.
- Tussen de oorspronkelijke bebouwing langs het kanaal en de planmatige uitbreiding is ter plaatse van een oude meander van de Pekel A een parkzone aangelegd. Op de kruising van deze parkzone met de Raadhuislaan liggen achter de bebouwing langs het kanaal de centrumvoorzieningen van Oude Pekela.
- Vanaf de jaren '80 vindt planmatige uitbreiding plaats aan de landzijde in de oksel van de Wedderweg en het Pekelderhoofddiep. De overgang naar het landschap wordt gevormd door brede waterpartijen en het Pekelder bos. Dit bos heeft een langgerekte vorm passend in de veenkoloniale landschapsstructuur en heeft voor de kern een belangrijke recreatieve betekenis.
- In deze periode worden, achter de bebouwing, langs het kanaal enkele verkeerskundige ingrepen gepleegd om het vrachtverkeer naar de fabrieken en landbouwverkeer om de woonkern te leiden en wordt de provinciale weg opgewaardeerd door aansluitingen met het onderliggende wegennet op te heffen en de aanleg van enkele rotondes.
- Langs de provinciale weg, ten zuiden van de Kerklaan, is rondom bestaande fabriekscomplexen een bedrijventerrein ontwikkeld. Deze uitgifte van bedrijfskavels verloopt mede door de economische crisis minder snel dan verwacht.



parkzone oude Pekel A



Pekel A en zicht op de R.K. kerk



steenfabriek Strating

Oude Pekela (vervolg)



Oude Pekela

KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
kronkelend Pekelderhoofddiep	handhaven ruimtelijke hoofdstructuur gerelateerd aan de oude veenrivier Pekel A
	herkenbaar en afleesbaar houden van de oude meanders van de veenrivier in de parkreeks langs de Parklaan-Veendijkstraat
relatie met landschap	herkenbaar en afleesbaar houden van weg-, water- en/of groenstructuren die vanuit het veenkoloniale landschap aansluiten op de ruimtelijke hoofdstructuur zoals de Wedderweg of de Kerklaan
	koesteren van de parkachtige rand langs de N367 en ten zuiden van de Pekel A doorontwikkelen van bebouwing, groen- en waterstructuren in smalle, langgerekte stroken haaks op de Pekel A
	verbetering uitstraling braakliggend bedrijventerrein langs de N367 met (tijdelijk) groen
grote fabriekscomplexen	oriëntatie op het hoofddiep (levendigheid)
	bij functieverlies inzetten op herbestemmen
	bij sloopvervangende nieuwbouw aansluiten bij maat en schaal, het industriële karakter en oriëntatie op het diep
Thorbeckelaan en omgeving	koesteren van de verkavelingsopzet van deze eerste planmatige uitbreiding met inrichting profielen, samenhang in architectuur (inclusief de watertoren)

Kenmerken uit de periode tussen 1850 en 1945

- Bronsveen is een kleine, laat 19^e eeuwse veenontginning tussen de wijkenstructuur van Oude Pekela en “Het Westeinde” van het dorp Blijham en wordt begrensd door het kanaaldorp en de wijkenstructuur van Oude Pekela, de veendijk van Oude Pekela richting Morige en de Barkela Zwet (grenssloot tussen de venen van Pekela-Westerwolde).
- Vanaf de tol bij de brug over de PekelA, parallel aan de wijkenstructuur van Oude Pekela, wordt het gebied ontsloten door de Bronswijk (de huidige Bronsveenlaan) met aan het uiteinde een min of meer rechthoekige lus. Het Bronsveen is vervolgens opgedeeld in kleinschalige bouwpercelen met verschillende afmetingen. Op de kaart van 1906 zijn op een aantal bouwpercelen kleine, onregelmatig geplaatste, arbeiderswoningen met erfbeplanting zichtbaar.



Bronsveenlaan



Korenlaan

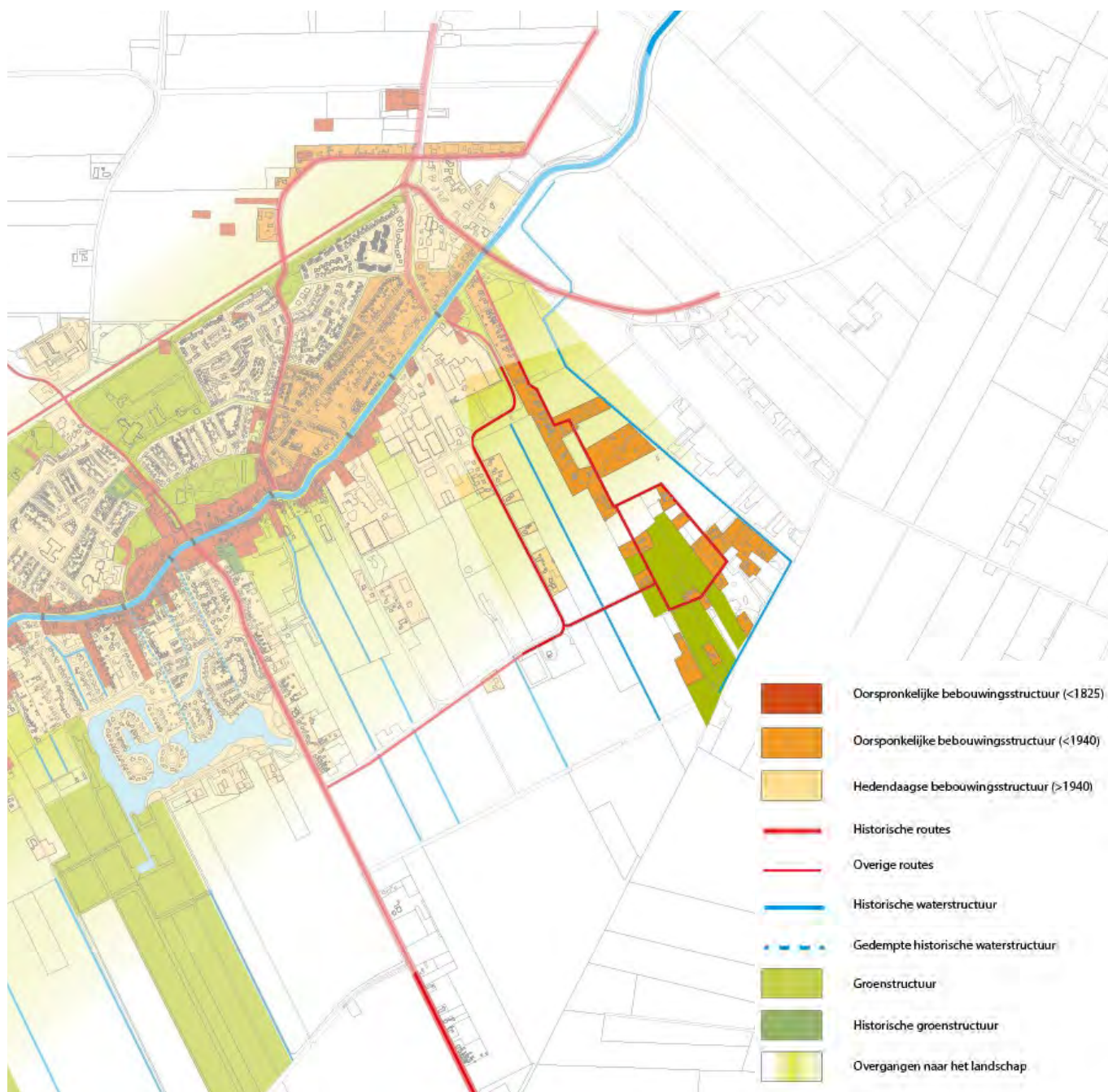
Kenmerken uit de periode na 1945

- Tot in de jaren zestig vindt binnen deze structuur verdichting plaats. Aan het einde van de jaren '70 wordt Bronsveen aangesloten op de Industrieweg Oost-De Akkers en vindt nabij de kruising met deze nieuwe verbinding enige bosaanleg plaats op een aantal bouwpercelen. De afgelopen decennia is dit bos in zuidoostelijke richting uitgebreid tot aan de Barkelazwet.



Bronsveen

Bronsveen



KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
Kleinschalige, groene buurtschap in het veen	bij nieuwe ontwikkelingen aansluiten op de oorspronkelijke, kleinschalige ontginningsstructuur en het afwisselende open en besloten bebouwings- en beplantingsbeeld
Bebouwingsbeeld	doorontwikkelen van ruime kavels met kleine eenvoudige bouwvolumes

Kenmerken uit de periode tot 1850

- De turfwinning is grootschalig en planmatig van aard geweest. Anders dan in Oude Pekela is hier sprake van lange rechtstanden. Kenmerkend in de structuur van Nieuwe Pekela is de knik in het Pekelderhoofddiep ter plaatse van de kruising met de Ommelandervijk. Doordat de wijkenstructuur niet reageert op deze knik staan de wijken ten noorden van de knik min of meer haaks op het Pekelderhoofddiep. Zuidelijk van de knik staan de wijken onder een hoek ten opzichte van het hoofddiep.



lange rechtstanden

Kenmerken uit de periode 1850 - 1945

- Het Pekelerhoofddiep is in deze periode aan weerszijden bebouwd tussen het Heerendiep-Zuidwending en de Ommelandervijk. Ongeveer in het midden tussen Zuidwending en de Ommelandervijk, achter de bebouwing langs het diep, ligt de Hervormde kerk met het groene kerkhof. Aan het einde van deze periode wordt ter hoogte van de Hervormde kerk aan het diep een raadhuis gebouwd. Dit raadhuis wordt ten opzichte van de bebouwing langs het diep terug geplaatst zodat plaatselijk een bijzondere plek ontstaat.
- De wegzijde van Nieuwe Pekela ligt ten noordwesten van het Pekelderhoofddiep terwijl de zuidoostzijde de landzijde vormt. Vanaf ongeveer de Ommelandervijk neemt de bebouwingsdichtheid in de richting van Boven Pekela af. Deze structuur is nog duidelijk herkenbaar en afleesbaar.
- Alhoewel de industrialisatie niet geheel voorbij is gegaan aan Nieuwe Pekela heeft de kern boven alles een agrarisch karakter. Uitzondering is de weg naar Ommelandervijk met een aantal industriële complexen.



raadhuis

Kenmerken uit de periode na 1945

- In de jaren '50 en '60 werd vanuit de richting van Veendam tussen de Ommelandervijk en Zuidwending een nieuwe provinciale weg aangelegd die via de Veendammerweg aan takt op het Pekelderhoofddiep en de Onstwedderweg. Haaks op deze nieuwe provinciale weg, parallel aan het Pekelderhoofddiep, werd de provinciale weg naar Oude Pekela geprojecteerd.
- In deze periode breidt Nieuwe Pekela ten noordoosten van de Hervormde kerk en in de oksel van de Ommelandervijk met het Pekelderhoofddiep uit. Vanaf de jaren '70 tot in de jaren '90 wordt de ruimte tussen de kern en de Veendammerweg vol gebouwd. De zandwinlocatie het Heeresmeer geeft de noordrand van de kern een waterrijk karakter.
- In de jaren '80 wordt de bebouwingsstructuur langs het Pekelderhoofddiep bij het raadhuis gewijzigd. De oorspronkelijke lintbebouwing wordt gesloopt waardoor er aan het lint een langgerekte, pleinvormige ruimte ontstaat.
- In de jaren '90 wordt de Veendammerweg ontlast door de provinciale weg om het dorp heen te leggen.

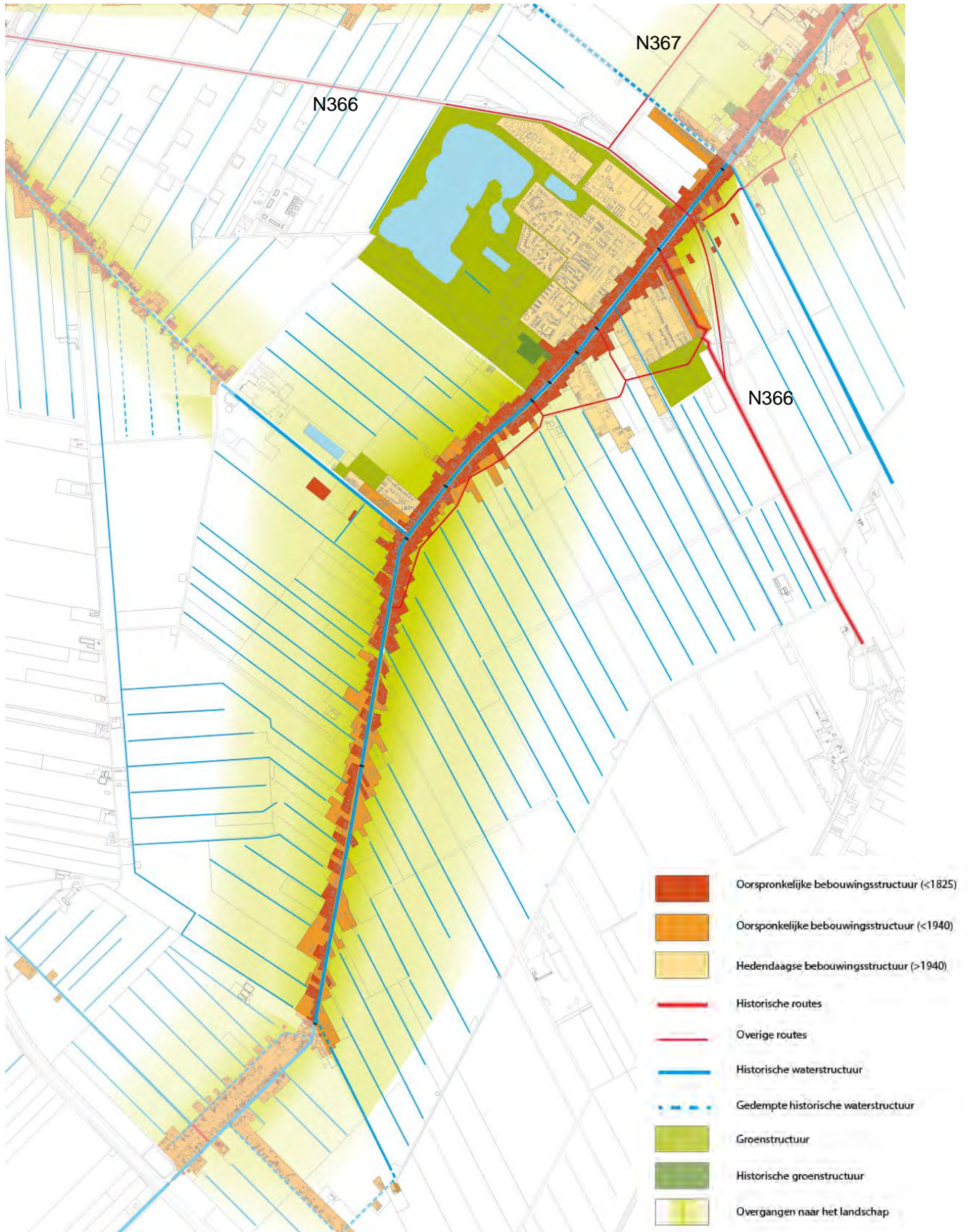


knik bij Ommelandervijk



sluisje Dokter H. Brouwerstraat

Nieuwe Pekela



-
- De Ommelanderweg wordt achter het lint aan de landzijde aangelegd om het landbouwverkeer om de kern te leiden. Bij de kruising van de Onstwedderweg met de Ommelanderweg is de continuïteit van de historische route naar Onstwedde verstoord.
 - De aanleg van bovengenoemde nieuwe infrastructuur heeft geleid tot verder verstedelijking. Aan de noordkant is parallel aan de provinciale weg een bedrijventerrein ontwikkeld met een duidelijk adres aan de provinciale weg. Hierdoor heeft de belangrijkste entree tot Nieuwe Pekela een bedrijfsmatig karakter. Aan de zuidkant van het Pekelderhoofddiep is tussen het bestaande lint en de Ommelanderweg een woonwijk ontwikkeld.
 - De afgelopen jaren is de bebouwingsstructuur langs het Pekelderhoofddiep bij de Kerkstraat gewijzigd. Door de sloop van een school en het bankgebouw nabij de hoek Kerkstraat-Albatrosstraat is aan de hoofdstructuur ruimte ontstaan voor een nieuw gebouwde supermarkt met parkeerplein. De Gereformeerde kerk (1866, aanbouw 1940) komt door de sloop van de oorspronkelijke bebouwing weer voor een deel in zicht maar wordt door de nieuwe supermarkt ook weer voor een deel aan het zicht onttrokken.



doorzicht naar het landschap



Poortmanswijk, relatie met het landschap



Nieuwe Pekela - lint

Nieuwe Pekela (vervolg)



Nieuwe Pekela - dorp

KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
langgerekt kanaallint	handhaven van de ruimtelijke hoofdstructuur langs het Pekelderhoofddiep
	accentueren van bijzondere plekken langs het hoofddiep zoals sluizen en voorzieningen. Aandachtspunt hierbij is dat deze plekken de continuïteit van het kanaallint niet aantasten.
lint met twee gezichten	koesteren van het onderscheid tussen het suburbane karakter van de kern achter de Dominee S. Tjadenstraat - Albatrosstraat en het landelijke karakter van de Jan Oldenburgerstraat en het vervolg daarvan in zuidelijke richting
	bij ontwikkelingen rekening houden met de verschillende bebouwingspatronen en -dichtheden aan de weg- en landzijde
relatie met landschap	herkenbaar en afleesbaar houden van weg-, water- en/of groenstructuren die vanuit het landschap aansluiten op de ruimtelijke hoofdstructuur zoals de Veendammerweg, Onstwedderweg, Oude Alteveer of Ommelanderwijk
	in het suburbane deel in het noordwesten versterken van de parkachtige rand
	in het noordelijk deel koesteren van de smalle, langgerekte bebouwings-, groen- en waterstructuren gerelateerd aan het Veenkoloniale landschap
	versterken van de relatie tussen Heeresmeer en Nieuwe Pekela
omgeving N366	ruimte tussen de provinciale weg en de Zuidwendingerweg open houden

Kenmerken

- Boven Pekela is in de 19^e eeuw ontstaan bij verving van een min of meer driehoekig gebied tussen Nieuwe Pekela en de gemeentegrens. De naamgeving houdt verband met de bovenloop van de voormalige veenrivier de Pekel Aa en de hier rondom gelegen hogere veengronden.
- De primaire ontginningsas is het Pekelerhoofddiep dat bij Boven Pekela een knik maakt om haaks aan te sluiten op het verderop gelegen Stadskanaal. Boven Pekela bestaat uit de kleine kanaallinten Hoetmansmeer, Noorderkolonie, Zuiderkolonie en Nieuwe Zuideraanleg.
- Vanuit het Pekelerhoofddiep is het veen van Zuiderkolonie ontgonnen. Via een achterdiep / boerendiep, parallel aan het hoofddiep, zijn Noorderkolonie en Hoetmansmeer ontgonnen. Nieuwe Zuideraanleg is tenslotte ontgonnen via een diep parallel aan de wijkenstructuur van Nieuwe Pekela. Dit diep maakt ten zuiden van Zuiderkolonie een knik en kruist de gemeentegrens met een haakse hoek. Met uitzondering van het Pekelderhoofddiep zijn de diepen gedempt.
- Rond 1900 zijn de wegzijde van het Pekelerhoofddiep en Zuiderkolonie meest bebouwd met arbeiderswoningen. De landzijde van het Pekelerhoofddiep, Noorderkolonie, Hoetmansmeer en Nieuwe Zuideraanleg kennen eveneens enige bebouwing in de vorm van boerderijen en/of arbeiderswoningen. Een bijzondere plek langs het Pekelderhoofddiep wordt gevormd door de historische begraafplaats.
- Na 1900 verdicht de bebouwing zich en wordt aan de landzijde van het Pekelderhoofddiep een school gebouwd. Na de Tweede Wereldoorlog wijzigt het beeld drastisch door het dempen van de diepen van Noorderkolonie en de Nieuwe Zuideraanleg. Daarnaast zijn in deze periode het kanaal Veendam-Musselkanaal en het landbouw uitplaatsingslint aangelegd. Op de ontmoeting van de structuren van Boven Pekela met het kanaal worden bosjes aangeplant.



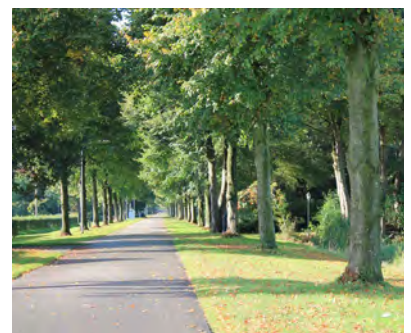
dorpsentree Boven Pekela



bebouwingsbeeld Pekelderhoofddiep



Pekelderhoofddiep

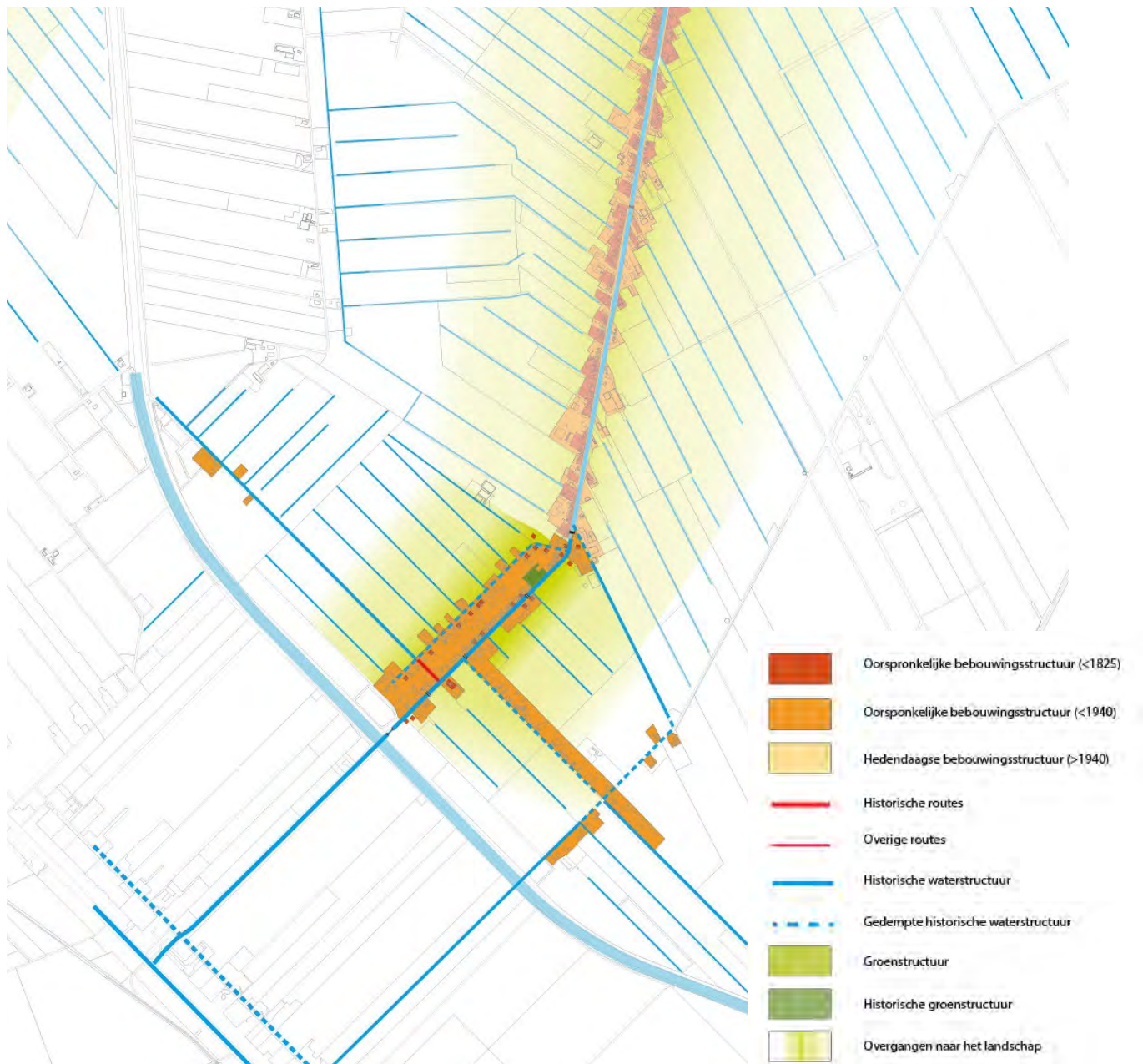


gedempte achterdiep



Boven Pekela

Boven Pekela



KARAKTERISTIEK	REGIEAANWIJZING
kanaallinstelsel Boven Pekela	behouden en versterken dubbelkanaalstructuur van Noorder- en Zuiderkolonie en de secundaire kanaallinten Hoetmansmeer en Zuideraanleg
	koesteren van de verschillende bebouwingpatronen en -dichtheden in de kanaallinten
relatie met landschap	kern ruimtelijk los houden van het kanaal Veendam-Musselkanaal

Achterdiep / boerendiep

Parallel aan en op vaste afstand van het hoofddiep gelegen zijtak. Dit dubbele kanalenstelsel werd toegepast wanneer kernvorming werd verwacht of beoogd (voorbeeld Boven Pekela). De (dorps)bebouwing in de strook tussen de beide diepen werd op efficiënte wijze ontsloten. Aan de landzijde lagen de boerderijen.

Achterweg

Een achterweg markeert de concessiegrens tussen twee veenontginningen (voorbeeld Borgercompagnie). Vanaf de ontginningsbasis werd verveend tot aan de concessiegrens. Oorspronkelijk aangelegd als zandweg, later vooral ook gebruikt als ontsluitingsweg voor de landbouw.

Concessiegrens

Vanaf de ontginningsbasis, het hoofddiep, werd verveend tot aan de concessiegrens. Deze scheiding tussen twee aan compagnieën in concessie uitgegeven veengebieden werd gemarkeerd door een achterweg of een sloot (voorbeeld Barkelazwet tussen Pekela en Onstwedde).

Compagnie

Groep van samenwerkende ondernemers die een bepaald veengebied in concessie kregen en de vervening en ontginning ter hand namen (voorbeeld Friese Compagnie, actief in het tegenwoordige Oude Pekela).

Dalgrond

De gronden die na de turfgraverij achterbleven en gereed werden gemaakt voor de landbouw. Hierbij werd de voor de vervening verwijderde bovenlaag of bolster weer teruggebracht en vermengd met de ondergrond.

Gaffelwijk

Zijtak van het hoofddiep met gevorkte structuur.

Kainstobbe

Kienhout, gefossiliseerd hout dat bewaard is gebleven in veenlagen.

Kolonie

Een nederzetting die ontstond nadat in een bepaald veengebied werd begonnen met de turfgraverij.

Landzijde

De 'stille' zijde van het kanaal. Hier bestond de bebouwing vooral uit boerderijen en arbeiderswoningen en ontbrak (aanvankelijk) een doorgaande wegverbinding. Vergelijk Wegzijde.

Meerstal

Een natuurlijk gevormde plas in een hoogveengebied. Vaak werd het overtollige water in een hoogveengebied via meerstallen afgevoerd naar veenriviertjes (voorbeeld Zwanenmeer ten westen van Wildervank).

Meier

Pachter van voor agrarisch gebruik geschikt gemaakte gronden. De meier was contractueel gehouden aan diverse bepalingen, opgesteld door de eigenaar van de gronden.

bijlage 1 begrippenlijst

Ontginningsbasis

Lijn vanwaar de vervening plaatsvond richting de concessiegrenzen. De ontginningsbasis viel samen met (een deel van) het hoofddiep.

Sediment

Sediment of afzetting is door wind, water en/of ijs getransporteerd materiaal zoals kleideeltjes of zand.

Veendijk

Dijk aangelegd om ontgonnen gronden om het zure veenwater van de buiten de dijk gelegen veengebieden tegen te houden.

Verlaat

Uitwaterings- en schutsluis in het kanaal.

Wegzijde

De 'drukke' zijde van het kanaal voorzien van een doorgaande wegverbinding. Naast boerderijen bevond zich vooral overige dorpsbebouwing aan deze zijde. Vergelijk Landzijde.

Wijk

Zijkanaal van het hoofddiep. Vaak zijn de wijken haaks op het hoofddiep aangelegd. De veelal rechte wijken lopen parallel aan elkaar met regelmatige onderlinge afstanden.

Zwetsloot

Perceelscheidende sloot in de lengterichting van de kavel. De zwetsloot verdeelde het stuk grond tussen twee wijken in twee boerenplaatsen.

bijlage 2 samenstelling werkgroep

Naam	Organisatie	Functie
Marga Bremer van der Kooi	Provincie Groningen	§senior beleidsmedewerker provinciaal bouwheerschap
David van Dijk	De Kompanjie	adviseur ruimtelijke ordening, volkshuisvesting
Peggy Emmelkamp	De Kompanjie	adviseur ruimtelijke ordening, monumenten
Arnoud Garrelts	Libau	adviseur landschap en stedenbouw Team Ruimtelijke Kwaliteit
Karel Geijzendorffer	extern	enthousiaste autoriteit op het ruimtelijk vlak
Eddy Jager	De Kompanjie	adviseur verkeer en vervoer
Martin Jonker	De Kompanjie	adviseur openbare ruimte
Paul Keemink	De Kompanjie	adviseur ruimtelijke ordening, monumenten
Bart Lammerink	De Kompanjie	adviseur duurzaamheid, recreatie/toerisme
Nathanja Mulder	VVV	coördinator VVV Veenkoloniën
Rob Oost	De Kompanjie	adviseur stedenbouw, ruimtelijke kwaliteit
Francien van Soest	Provincie Groningen	§senior beleidsmedewerker provinciaal bouwheerschap
Berry Strik	De Kompanjie	adviseur ruimtelijke ordening, monumenten
Herman Waterbolk	Libau	architectuurhistoricus, adviseur erfgoed
Tim Willems-Kruize	Libau	atelierleider Team Ruimtelijke Kwaliteit Libau

bijlage 3 literatuurlijst

Brink, E., Brood, P., Hillenga, M. e.a: De oudste lijnrechte grens ter wereld: 400 jaar Semslinie. Zwolle 2015.

Brood, P., Hillenga, M. en Van der Veen, H. (red.): 350 jaar Veendam. Stichting 400 jaar Veenkoloniën. Bedum 2006.

Brood, P., Hillenga, M. en Van der Veen, H. (red.): 400 jaar Pekela. Stichting 400 jaar Veenkoloniën. Bedum 2006.

Hacquebord, L., Possel, J., Werf, M. van der e.a.: Pekela gemeentebescrijving regio Veenkoloniën. Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen 1991.

Hacquebord, L., Possel, J., Werf, M. van der e.a.: Veendam gemeentebescrijving regio Veenkoloniën. Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen 1991.

Karstkarel, P., en Karstkarel, K.,: 323x Groningen: van Adorp tot Zuurdijk. Noordbroek 2009.

Keuning, H.: De Groninger Veenkolonien: Een sociaal-geografische studie. (fotografische herdruk dissertatie 1933) Groningen 1989.

Provinciale planologische dienst van Groningen: Dorpen in Groningen (1987).

Provincie Groningen: Kwaliteitskaart Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke Kwaliteit (2015).

Schaap, P., Meijerink, E., Jansen, B. e.a.: De Nieuwe Veenkoloniën. Groningen 2005.

Schroor, M. en Meijering, J.: Golden Raand: Landschappen van Groningen. Assen 2007.

Kaartlaag	Bron shp-file	Bron input	Facetkaart*
Voormalige meerstal	Libau	Historische kaarten	1
Karakteristieke waterlopen	Libau (beleidskaarten) en provincie Groningen	Historische kaarten	1, 2, 6
Landschapstypen	Provincie Groningen		1
Aardkundig waardevolle gebieden	Provincie Groningen		1
Veengebieden indeling	Libau	Waterstaatskaart (en hisgis)	2, 6
Concessiegrenzen	Provincie Groningen (bewerkt door Libau)	PPD en CWK	2, 6
Ontginningsassen	Provincie Groningen		2, 6
Veendijken	Libau (beleidskaart) en provincie Groningen	Historische kaarten	2, 6
Kanalen en wijken	Provincie Groningen		2, 3, 6
Verlaten	Libau (o.a. beleidskaarten)	Historische kaarten en moderne topo	2, 6 (kaart 6 alleen bestaande)
Oude en/of structuurbepalende wegen	Libau (o.a. beleidskaarten) en provincie Groningen	Historische kaarten en moderne topo	3,6
Bebouwing binnen oude linten	BAG-panden (bewerkt door Libau)		3, 6
Bebouwde linten en structuren	Libau	Historische kaarten en moderne topo	3
Boomrijen langs wegen	Kompanjie		3, 6
Water (kanaal)	Top10NL (bewerkt door Libau)		3
Stations	Libau (beleidskaart Veendam)		4, 5 (alleen bestaande), 6
Spoorbaan	Top10NL		4, 5, 6
Aandachtspunten industrie	Libau (m.n. beleidskaarten)	Historische kaarten, streetview, Kompanjie	4
Aandachtspunten scheepsbouwindustrie	Libau (beleidskaarten)	Historische kaarten	4
Bedrijventerreinen	Libau	Top10NL, luchtfoto's	4, 6
Gas-, zout- en zandwinning	Alterra (bewerkt en aangevuld door Libau)		4, 6 (zonder zand in kaart 6)

bijlage 4 bronnen GIS kaarten

Kaartlaag	Bron shp-file	Bron input	Facetkaart*
Hoogspanningsleidingen	Top10NL		4, 6
Moderne wegen	Top10NL (bewerkt door Libau)		4, 6
Water (industrie)	Top10NL (bewerkt door Libau)		4
Molens	Libau (beleidskaarten)		4
Rijksmonumenten	RCE (bewerkt door Libau)		5
Gemeentelijke monumenten Veendam	Libau (beleidskaart)	Gemeente Veendam	5
Beschermd dorpsgezicht	RCE		5
Fietsknooppuntennetwerk Groningen	Provincie Groningen	Georegister	5
Bebouwing	BAG-panden		5, 6
Groenstructuren	Libau	Alterra, Top10NL, Luchtfoto's	5, 6
Bebossing	Top10NL (bewerkt door Libau)		5, 6
Water (recreatie)	Top10NL (bewerkt door Libau)		5, 6
Boomlinten langs provinciale en rijkswegen	Libau	Provincie Groningen en satellietbeelden	5, 6
Landmarks Kompanjie	Libau	Rijksmonumenten en moderne topo/lufo	6
Fraai zicht op linten	Libau	Kompanjie	6
Bebouwde kernen	Libau	Bewerking van bestemmingsplangrens	1, 2, 3, 4, 5, 6

* De facetkaarten slaan terug op de overzichtkaarten zoals die in de hoofdstukken van het deel Landschap zijn opgenomen. De nummering correspondeert met de volgende hoofdstukken.

- Facetkaart 1 Landschapsgenese
- Facetkaart 2 Ontginningslandschap
- Facetkaart 3 Agrarisch landschap
- Facetkaart 4 Industrieel landschap
- Facetkaart 5 Woon- en recreatielandschap
- Facetkaart 6 Samenvatting landschap



colofon

onderwerp : Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief Pekela - Veendam

publicatie : Libau, april 2016

foto's : Libau, De Kompanjie, VVV Veenkoloniën

opdrachtgever : De Kompanjie
Postbus 85
9640 AB Veendam