Tot 1940: Het lint met winkels, wonen en maatschappelijke functies gemengd

1940-1950: Individuele uitbreidingen van bestaande achter het lint, zoals gemeentekantoren achter het gemeentehuis en scholen achter kerken

1955-1963: Het lint gaat de hoek om, langs de nieuwe verbindingswegen met Ter Maars

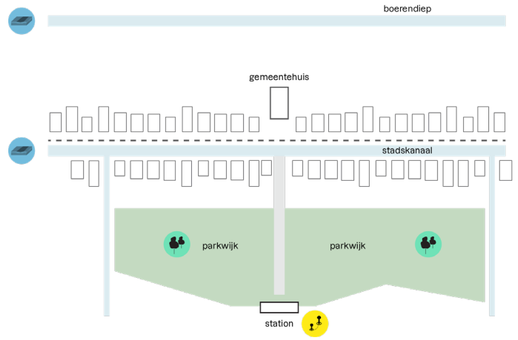
1963-1980: Het lint klapt de hoek om, met de Navolaan als nieuwe voorkant. De ontwikkeling van het winkelcentrum komt moeizaam op gang.

1980-1984: De ontwikkeling van het winkelcentrum ten noorden van de Europalaan barst los met de ontwikkeling van woon-winkelcomplexen rondom het nieuwe Menistenplein. De realisatie van het nieuwe gemeentehuis in de groene zone maakt de Oude Markt vrij voor ontwikkeling.

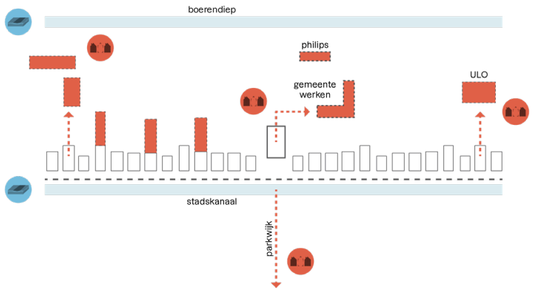
1985-1995: Er wordt gesleuteld aan het bestaande centrum, met als belangrijkste doel om de verschillende winkelgebieden rond het Menistenplein, de Europalaan en de Beneluxlaan beter te verbinden. De Europalaan wordt autovrij en de Europalaan en Beneluxlaan worden verbonden via passages en aan de Oude Markt.

Vanaf 1995: De ontwikkeling van het centrum van Stadskanaal gaat de lucht én het groen in. Hoogteaccenten moeten de entrees van het centrum markeren en in de groene zone worden parkeerplaatsen en voorzieningen gerealiseerd.

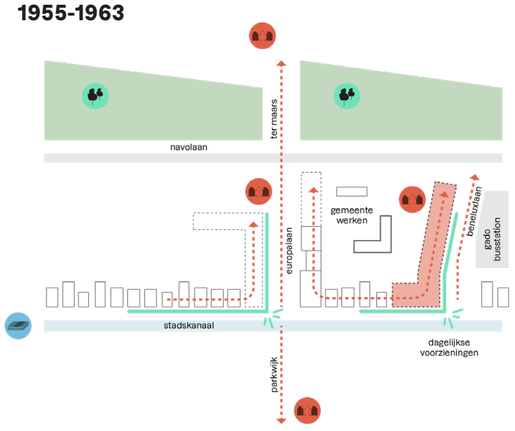
Tot 1940



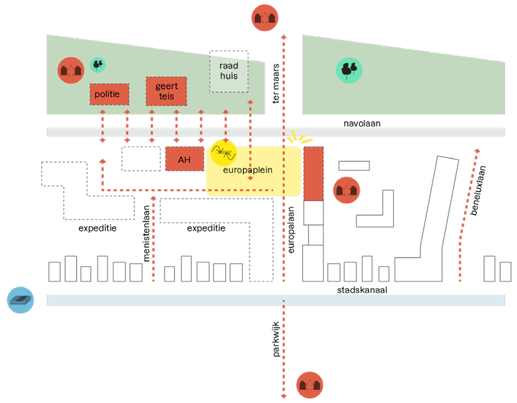
1940-1950



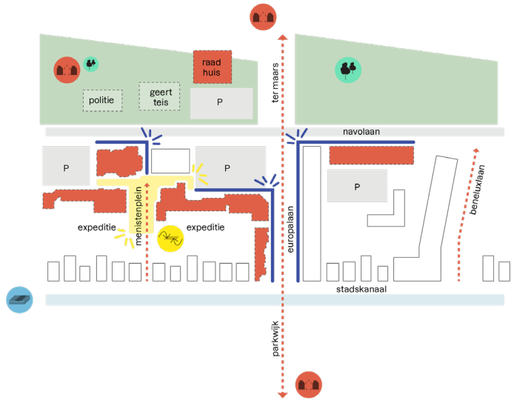
1955-1963



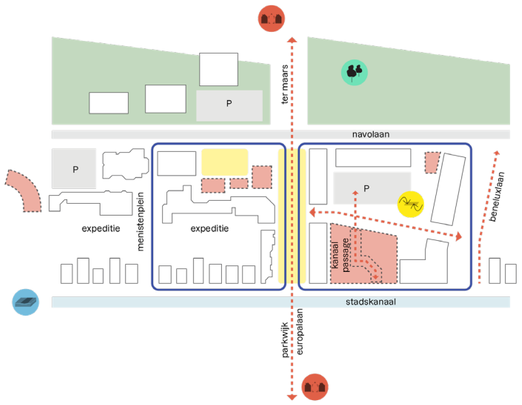
1963-1980



1980-1984



1985-1995



Vanaf 1995



Cultuurhistorische analyse

Het kanaal, dat Groningen met Ter Apel verbindt, is van oudsher de levensader van Stadskanaal. Winkels en voorzieningen lagen verspreid over de gehele lengte van het lintdorp. In 1905 opende het treinstation van Stadskanaal dat via de nieuwe Stationslaan verbonden werd met het kanaal, ter hoogte van het gemeentehuis.

Aan weerszijden van deze dwarsverbinding werd vanaf 1937 Parkwijk gebouwd, met het monumentale Julianapark als hart. De as tussen het gemeentehuis en het station markeerde het eerste centrum van Stadskanaal. In het verlengde, achter het gemeentehuis, lag de Oude Markt. Hier bouwde de gemeente vanaf 1952 kantoren voor de gemeentelijke diensten. In 1955 werd een van deze kantoren de eerste locatie van Philips in Stadskanaal.

Philips kwam niet zomaar. In 1958 presenteerde het bedrijf een forse eisenlijst voor ruimtelijke ontwikkeling van Stadskanaal. Deze lijst zou ruim twintig jaar de koers van Stadskanaal bepalen, volgens het stedenbouwkundige plan van bureau Oom en Kuipers. Ten noordoosten van Stadskanaal kwamen de nieuwe woonbuurten van Ter Maars, verbonden met het bestaande dorp via brede wegen. Waar deze wegen uitkwamen op de Hoofdstraat werd het bestaande lint de hoek omgevouwen. Het zwaartepunt van het centrum verschoof naar het begin van de Europalaan en de Beneluxlaan, waar de historische lintbebouwing in grote schaal en met moderne architectuur werd voortgezet.

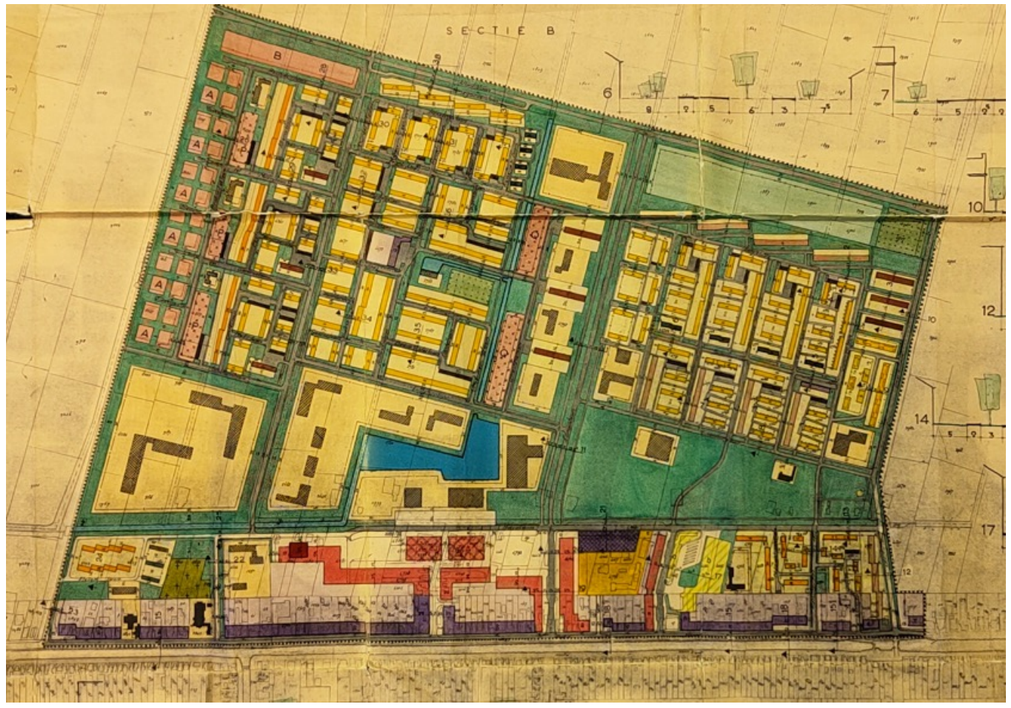
Oom en Kuipers projecteerden verschillende functies op de vier kwadranten rondom het kruispunt van de Navolaan en de Europalaan. Met de klok mee vanaf de noordoosthoek: 1) een park, 2) dagelijkse winkels, het busstation en de bestaande gemeentelijke diensten aan de Oude Markt, 3) een groot winkelcentrum met warenhuizen en lokale ondernemers en 4) een parkzone met daarin de grote gemeentelijke voorzieningen, zoals het politiebureau, het gemeentehuis en het uiteindelijke theater Geert Teis. Met deze ontwikkeling kreeg het centrum van Stadskanaal een nieuwe voorkant. Het zwaartepunt verschoof voor de derde keer, nu naar de Navolaan, waar de nieuwe functies omheen werden gegroepeerd.

Het zou ruim twintig jaar duren voordat het plan van Oom en Kuipers was gerealiseerd. Met name de ontwikkeling van het winkelcentrum kwam moeilijk op gang. Stadskanaal schreef grote concerns aan zoals de Bijenkorf, V&D en Galeries Modernes, maar kreeg weinig respons. Aan het einde van de jaren zeventig waren de groene zones aangeplant, maar op de plekken waar bruisende winkelstraten waren gedacht, lagen lege percelen.

Het afbouwen van de werkzaamheden door Philips gaf de ontwikkeling van het centrum de nodige impuls. Stadskanaal moest zich breder profileren, als streekcentrum dat kon concurreren met de andere grote kernen van Groningen en Drenthe. Als onderscheidende factor werd ingezet op de bereikbaarheid per auto en dus de aanleg van parkeerplaatsen.

De ontwikkeling van het centrum ging schoksgewijs. De bouw van grote winkelruimtes, wandelpassages en woningen op de verdiepingen werden afgewisseld met investeringen in de verfraaiing van de openbare ruimte. De auto's werden uit het centrum geweerd met het autovrij maken van de Europalaan en later de omleiding van het verkeer over de Navolaan via een nieuwe lus achter het Geert Teistheater. De geparkeerde auto daarentegen was zeer welkom. De parkzone tussen Ter Maars en de winkels werd voor een groot deel opgeofferd ten behoeve van parkeerplaatsen.

Vanaf 1990 werd ingezet op een meer stedelijk karakter voor het uitgestrekte centrum van Stadskanaal: compacter, meer bebouwing en meer woningen. Hoogbouwprojecten, zoals Eurostate, City Hotel, Stadshart en het Raethuys, moesten de entrees van het centrum van Stadskanaal markeren. In de afgelopen tien jaar is er hoofdzakelijk geïnvesteerd in de openbare ruimte, met de herinrichting van de kanaaloever, de pleinen en de parkeerplaatsen.



Plan Ter Maars I en II, 1963 – Oom en Kuipers i.s.m. Hajema



1998: omleggen Navolaan achter gemeentehuis en bouw van nieuwe 'eye-catchers' aan de entrees van de wijken.



De Europalaan in het verlengde van de Stationslaan, ca. 1970. Uit: Fotoboek Stadskanaal 1970

"Vestiging van winkels aan de Europalaan, hoofdwinkelstraat in het toekomstige winkelcentrum, is aantrekkelijk omdat Stadskanaal spoedig tot een plaats van 30.000 inwoners zal uitgroeien, maar ook omdat Stadskanaal reeds van ouds koopcentrum voor een wijde omgeving is."

Burgemeester Knottnerus, 1961



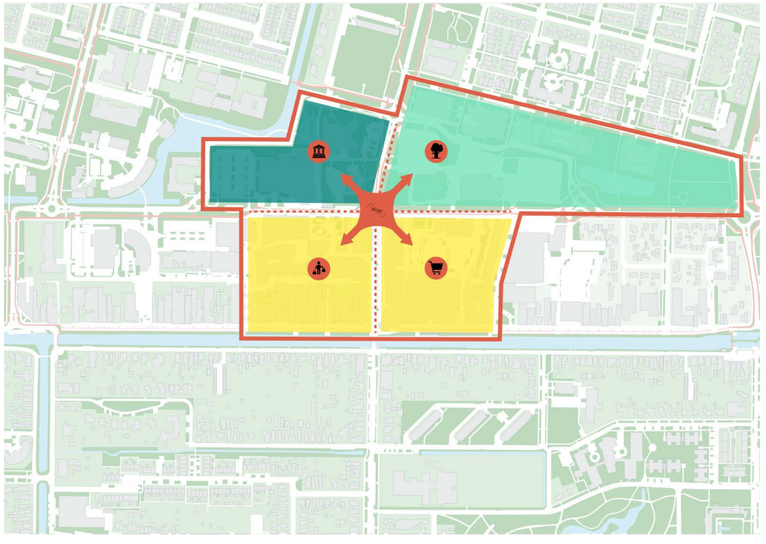
Uit: Fotoboek Stadskanaal 1970

Observaties



Beneluxlaan

- Veel functies in het centrum staan of liggen naast elkaar en doen weinig met elkaar. Ze zijn monofunctioneel en erg op zichzelf gericht. Dat werkt ook door op het karakter van de openbare ruimte die vanuit de omgeving niet echt gevoed wordt. Met name aan de Europalaan wordt die beleving ook beïnvloed door een hoog leegstandspercentage en ‘achterkanten’ aan de straat.



kwadranten

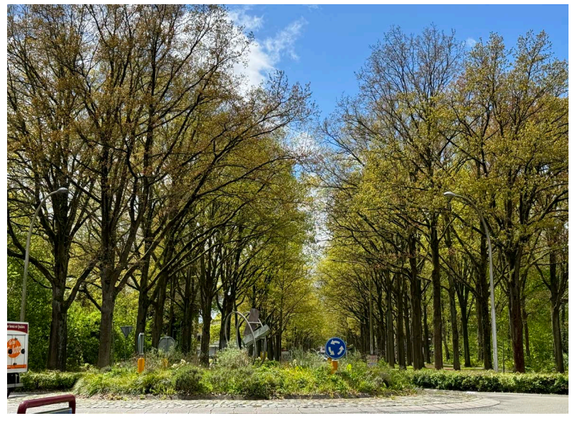
- Door de grote op veel plekken sterk versteende open ruimtes mist het centrum herbergzaamheid en verblijfskwaliteit.



Groenstructuren

- Het centrum wordt omringd door royale groenstructuren die op veel plekken ‘stuklopen’ op de sterk versteende centrumstrip. In verhouding tot de omringende wijken is het centrum het minst groen. De oorspronkelijke scheg tussen de Navolaan en Luxemburglaan veel groene kwaliteit kwijtgeraakt. Het is van een park een parking geworden.

- Het kanaal
- Groene laanstructuur
- Parken
- Pleinen
- Verdwenen scheg

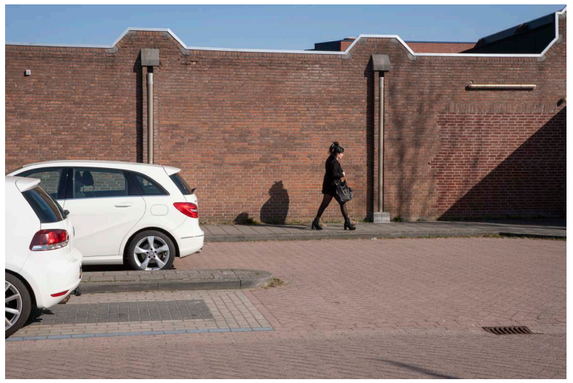


Europalaan



Julianapark

Observaties



Korte Hemenweg in het centrum



Geert Teisplein, kijkend naar het Lilienthalplein

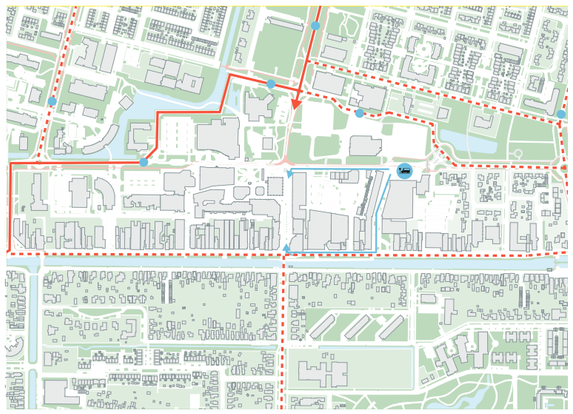


Leegstand aan de Europalaan



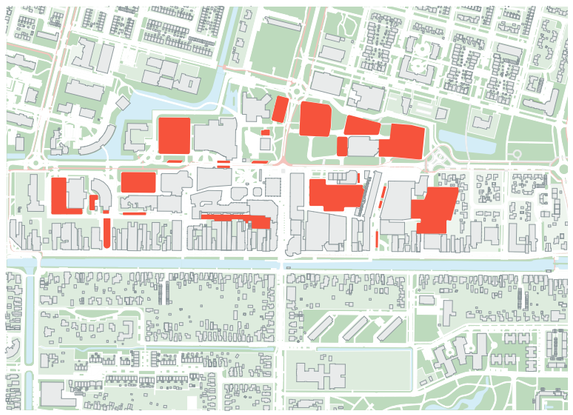
Oudemarkt

- Het centrum is op verschillende manieren bereikbaar. Zo is het mogelijk om met de auto via de Europlaan aan te komen of via de continentenlaan. Ook is er een bus verbinding die naast het centrum zijn halte heeft.



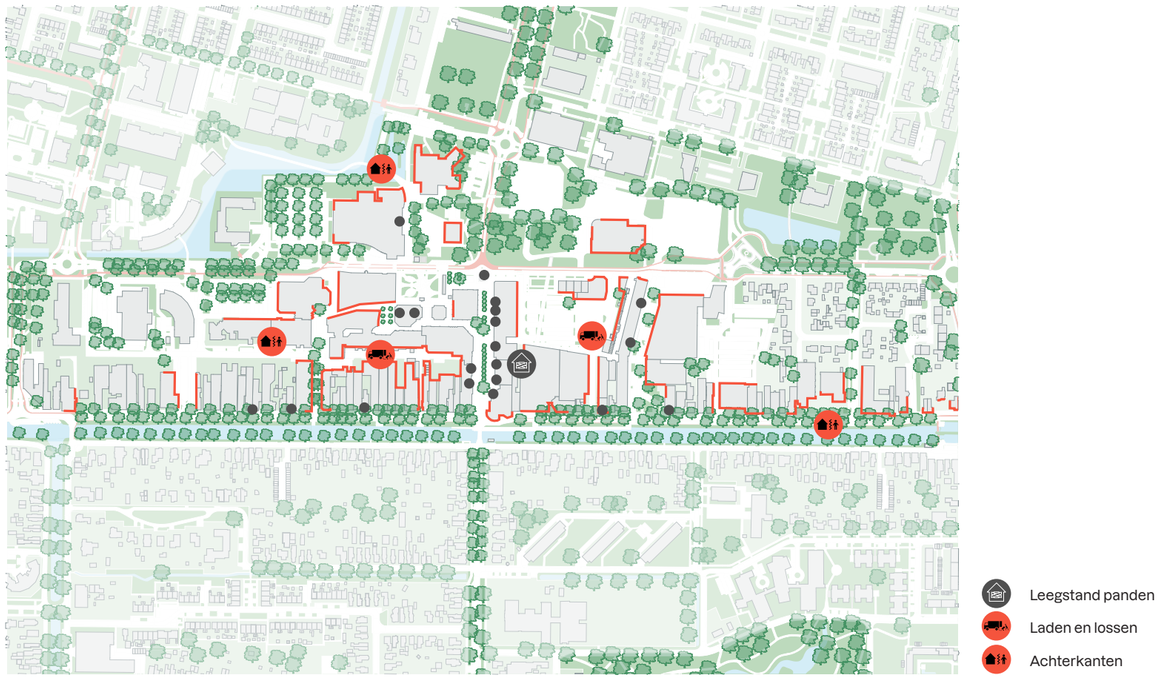
Mobiliteit

- Ruime parkeergelegenheid is een kwaliteit van het centrum van Stadskanaal. Het past ook bij de regiofunctie en de nog sterke autoafhankelijkheid. Wel slokt het parkeren in het centrum veel ruimte op. Op zich is dat geen probleem, ware het niet dat die ruimte wel heel eenzijdig is geprogrammeerd voor louter parkeren. Dat zal zeker op termijn nieuwe opgaven met zich meebrengen zoals hittestress.



Parkeren

- Opvallend is de hoeveelheid achterkanten aan het lint tussen de Europalaan en de Beneluxlaan. Hoewel er al verschillende pogingen zijn gedaan om de relatie tussen het kanaal en het centrum te verbeteren, lijken beide elkaar steeds verder van elkaar af te keren.



Achterkanten en leegstand panden

Observaties

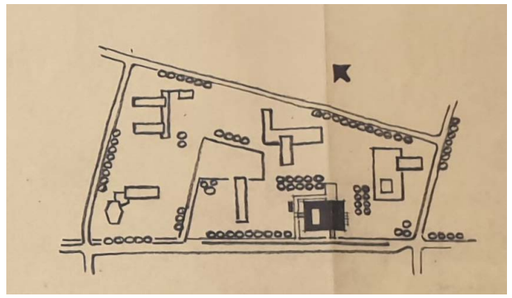


Teather Geert Teis



In 1997 wordt het theater ingrijpend gerenoveerd. Hoewel de weg om het theater heen wordt gelegd, krijgt het theater geen nieuwe gevels aan de achterkant. De (vernieuwde) entree en voorkant blijven aan de oude Navolaan.

- Het gemeentehuis en theater Geert Teis maken deel uit van de historische gelaagdheid van het centrum. Met name het Geert Teis Theater is architectonisch waardevol en heeft een iconische status in de regio. Mede met het oog op duurzaamheid maakt dit dat beslissingen over de toekomst van beide gebouwen gedegen genomen moeten worden.





1998: omleggen Navolaan achter gemeentehuis en bouw van nieuwe ‘eye-catchers’ aan de entrees van de wijken.

- Het omleggen van de Navolaan in 1998 volgde uit de wens om het autoverkeer verder naar de randen van het centrum te drukken. Doel was de creatie van een grote stadsruimte door combinatie van het Raadhuisplein en het Europaplein. Hoe bergijpelijk ook: de ingreep heeft niet het gewenste effect gehad. De ruimte is veel te groot geworden, waarbij beide plekken ook nog steeds ervaren worden als afzonderlijke stadsruimtes. DE omlegging van de Navolaan heeft bovendien gezorgd voor een onlogische zelfs desoriënterende benadering van het centrum. Het haalt alle logica uit de stedenbouwkundige structuur.

Aanbevelingen

- Herstel de logica van de stedenbouwkundige structuur van de Navolaan en herstel het groene karakter van de groene scheg. Breng de bestaande routes goed in kaart en geef inzicht in de bestaande ontmoetingsplekken en points of interest, al dan niet in potentie. Definieer ook alle voor- en achterkanten. En bepaal vervolgens de voetgangershoofdroute(s) parallel aan het kanaal en overdwars. Overweeg op basis hiervan ook of het kernwinkelgebied verkleind kan worden. Wees flexibel en zorg dat de juiste functies op de juiste plekken kunnen landen zodat ze elkaar kunnen versterken.

- Gebruik de omringende groenstructuren om het centrum beter aan de omgeving te hechten. Trek ze door en verrijk daarmee meteen ook de verblijfskwaliteit, waarbij de groene inrichting ook mogelijkheden biedt om het openbare gebied meer geborgenheid te geven. Maak aansluitend voor de gehele centrumstrip een integraal openbare ruimteplan dat voor verbinding en hechting zorgt. Waak voor pleisters en postzegeloplossingen. Denk vanuit het geheel.

- Hou rekening met de oorspronkelijke eigenheid van de kwadranten. Respecteer hun ruimtelijke taal en logica en gebruik dit ook als basis voor vernieuwing, verbetering en toevoeging van andere kwaliteiten. Zo kan nieuwe aanplant in het culturele kwadrant zich het best voegen naar de modernistische opzet van het oorspronkelijke plan, met bomen in orthogonale opstellingen. Versterk zo de kwaliteit, identiteit en eigenheid.

- Onderzoek de kans van een multifunctioneel plein met een cultureel en maatschappelijk profiel. Daarin moeten het gemeentehuis en Geert Teis een rol spelen, maar bijvoorbeeld ook de Kunstenschool, de bibliotheek en discotheek Fox die uit zou kunnen groeien van een ‘klassieke discotheek’ naar en poppodium. De Kanaalster variant op podia en uitgaansgelegenheden als Vera in Groningen of De Effenaar in Eindhoven. Hoewel combinaties in een gebouw mogelijk zijn, zit de kracht vooral in herkenbare losse gebouwen, geclusterd rond het plein.

- Gebruik je woningbouwprogramma om ruimtelijke en programmatische gaten in het centrum op te vullen en achterkanten weer tot voorkanten te maken. Bedien met de nieuwbouw doelgroepen de hechten aan nabijheid van de voorzieningen in het centrum. Kies voor een verrijking van het woningaanbod waarbij nieuwbouw een meervoudige oplossing biedt; een die versterkend werkt op de beleving en levendigheid van het centrum, doorstroom bevordert en voorziet in een vraag/leemte in het woningaanbod in de Kanaalstreek.

- Omarm de royale parkeergelegenheid als kwaliteit maar zorg wel dat de parkeerterreinen meer zijn dan versteende monofunctionele plekken voor het stallen van blik. Maak ook het parkeren tot een volwaardig onderdeel van het stelsel van openbare ruimte. Vergroen en kies er op gezette plekken voor om parkeerruimte op te offeren ten bate van verblijfskwaliteit. De royale reeds aanwezige parkeercapaciteit biedt bovendien ruimte om al dan niet getrapt het parkeren langs het lint verder af te bouwen.

- Hou ruimte voor andere al dan niet hybride scenario’s wat betreft de toekomst van bestaande gebouwen als het gemeentehuis en theater Geert Teis. Hoofdvraag moet zijn hoe dergelijke functies het best kunnen worden verankerd in het centrum. Op zo’n manier dat ze weer van betekenis worden voor de omgeving: repair with gold! Daarin spelen duurzame overwegingen een rol, net als de relatie met de openbare ruimte.

Geert Teis en het gemeentehuis

Stadskanaal denkt na over de toekomst van Theater Geert Teis en het gemeentehuis. Een standpunt is nog niet ingenomen. Wel zijn er al bouwkundige onderzoeken gedaan waaruit blijkt dat de bestaande gebouwen verouderd. Voorzichtig wordt al nagedacht over mogelijke scenario's. Nieuwbouw zou voor beide functies een optie kunnen zijn. Ook een combinatie behoort tot de mogelijkheden, naar voorbeeld van het Huis voor Bestuur en Cultuur in Hoogezand.

Het nemen van een besluit over nieuwbouw is niet eenvoudig. Verschillende overwegingen spelen behoren daarin een rol te spelen. Zo maken de uit 1967 en 1977 stammende gebouwen deel uit van het verhaal van Stadskanaal en de historische gelaagdheid van het centrum. Met name het Geert Teis Theater is architectonisch waardevol en heeft een iconische status in de regio. Daar komt bij dat met het oog op duurzaamheid, CO_2 en circulariteit sloop tegenwoordig meer de eerste optie kan zijn. Bovendien is op het vlak van verduurzamen van bestaande bebouwing vaak veel meer mogelijk dan men op het eerste gezicht denkt. Ontwikkelingen op dit vlak gaan ook razendsnel, ook om het kostenefficiënt te maken.

Ook is het belangrijk om voorbij de mogelijke exploitatievoordelen te kijken. Maatschappelijke meerwaarde is misschien wel net zo belangrijk, zo niet belangrijker. Dan gaat het onder meer over de relatie met de openbare ruimte. In dit licht liggen er juist kansen beide bestaande gebouwen weer een belangrijke rol te laten spelen in het weer tot leven brengen van het Raadhuisplein.

Behoud van beide gebouwen biedt bovendien kansen om de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur te herstellen en weer samenhang te brengen. Ook in korrelgrootte biedt het voortbouwen op twee losse gebouwen een goed vertrekpunt om, gelijk oplopend met de aanpak van de openbare ruimte, het Raadhuisplein een meer geborgen kwaliteit te geven. Dit kan een katalyserende werking hebben op de rest van de centrumstrip en een dynamischer gebruik van de openbare ruimte.

Laat je verrassen door het scenario 'behouden en opwaarderen'. Bouw voort op wat je al hebt, maak het beter en ga voor de bredere maatschappelijke meerwaarde. Mocht dat toch niet realistisch blijken, dan kan nieuwbouw altijd nog op tafel komen. In de vorm van twee losse gebouwen, een clustering of zelfs een volledige functiecombinatie, mits dat natuurlijk ten goede komt aan meer dan alleen een exploitatievoordeel.

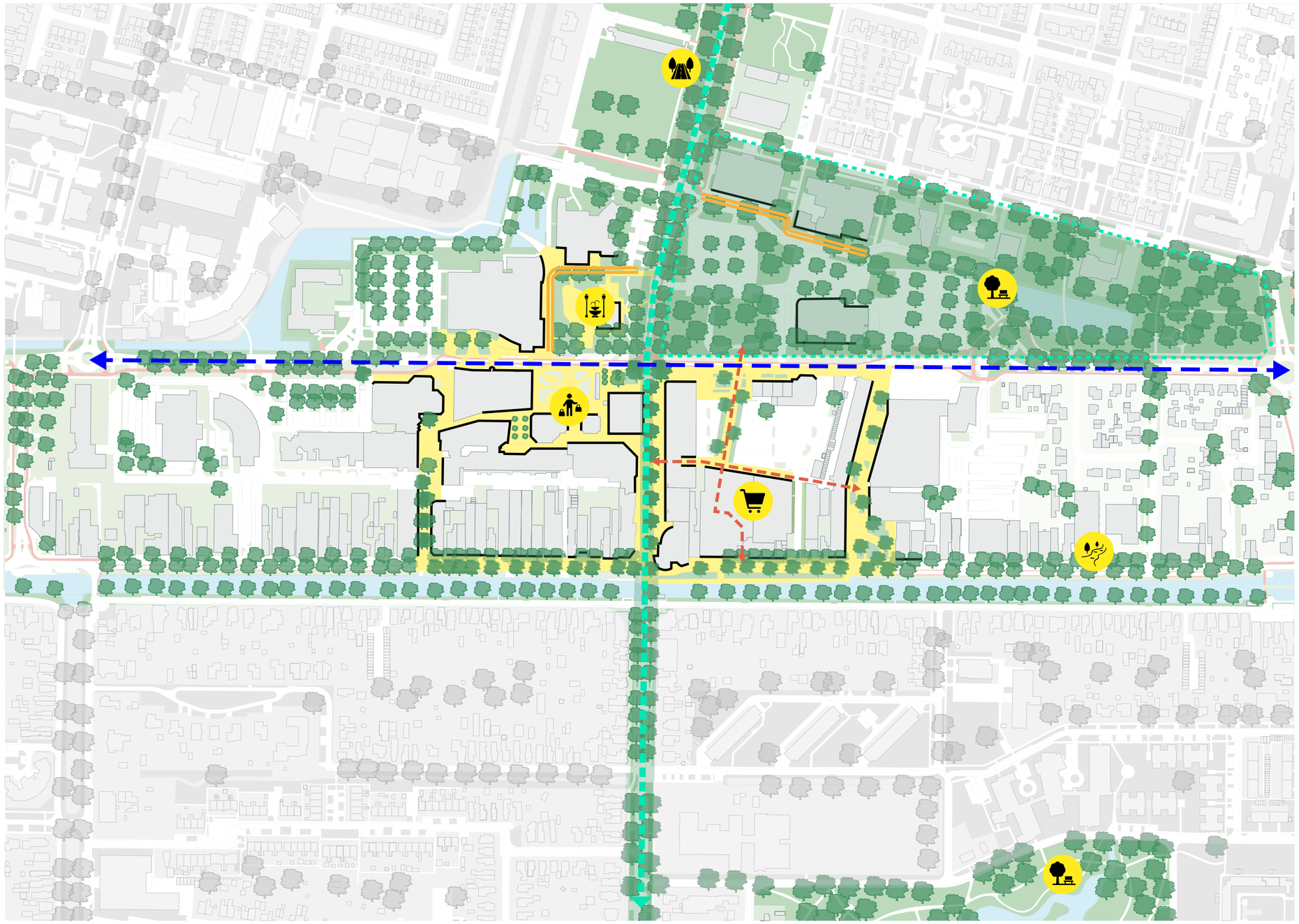


Gemeentehuis



Het Raadhuisplein

Aanbevelingen



- Het kanaal
- Groene laanstructuur
- Parken
- Pleinen
- Winkelen
- Dagelijkse Boodschappen

- As Navolaan
- Sturen op voorkanten
- Verbinding routes
- Actieve voorgevel

Verbinden van groenstructuren

Compact en doorwaadbaar winkelgebied

Helderheid in voor- en achter kanten

Multifunctioneel cultuurplein

3. Centrum Musselkanaal

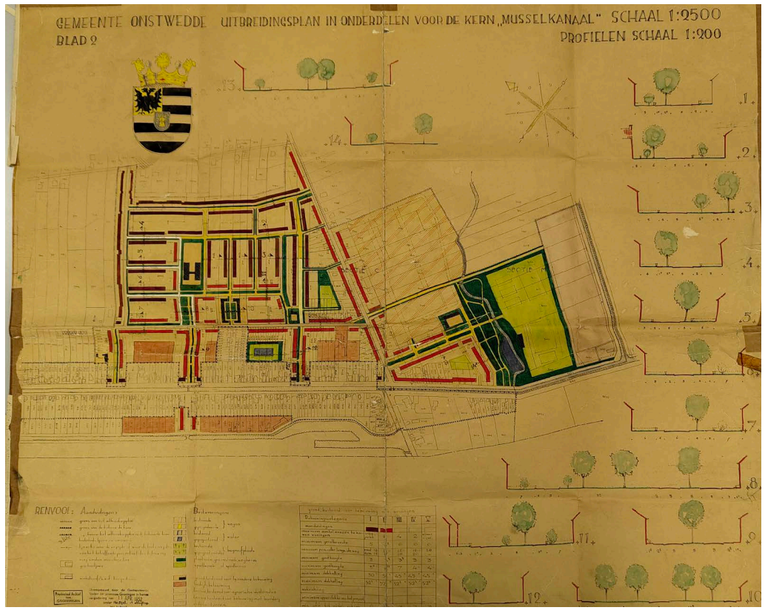
De kracht van Musselkanaal schuilt in het groene casco. Het is bepalend voor de identiteit. Minstens zo bijzonder is de ontmoeting tussen het kleinschalige en landschappelijke karakter de zandwal waar (een deel van) Musselkanaal op ligt en de grootschalige, meer industriële signatuur van het kanaal en het veenkoloniale landschap. Hier, in Musselkanaal, is de overgang van het ene naar het andere landschap volop voelbaar. En dat is een grote kwaliteit.

Voor Musselkanaal ligt er een wens het centrum te versterken en beter te verbinden met de omgeving. Hiervoor is in 2019 een centrumvisie opgesteld, Aandachtspunt is de koppeling met het Spoordok, een voormalig industriegebied dat in de jaren negentig is getransformeerd tot recreatiegebied. Een betere verbinding kan zowel ten goede komen aan het centrum als aan Spoordok, zowel in leefkwaliteit als het aantrekken van meer bezoekers. Ook hebben bewoners behoefte aan een nieuw dorpshuis.

Uitdagingen liggen er rond het Willem Diemerplein dat in de huidige vorm erg stenig is en te groot aanvoelt. Het biedt niet de knusse, gastvrije sfeer die een dorpsplein kan bieden. Een herinrichting van het plein met aanzienlijk meer groen kan voor meer verblijfskwaliteit zorgen en een betere binding tussen het centrum en het dorp.

Daarnaast bestaat er brede steun voor een snelfietsverbinding tussen Musselkanaal en Stadskanaal. Dat kan de bereikbaarheid en leefbaarheid van beide kernen verbeteren. Ook het plan voor een nieuw dorpshuis speelt een rol, als potentieel ontmoetingspunt binnen de dorpsstructuur. Ook hier vragen alle opgaven om een samenhangend antwoord, waarbij volop geprofiteerd kan worden van het bestaande groene casco. Door voort te bouwen op de oorspronkelijke landschappelijke structuren kan het centrum aantrekkelijker worden, net als de verbindingen met de bredere omgeving.

Cultuurhistorische analyse



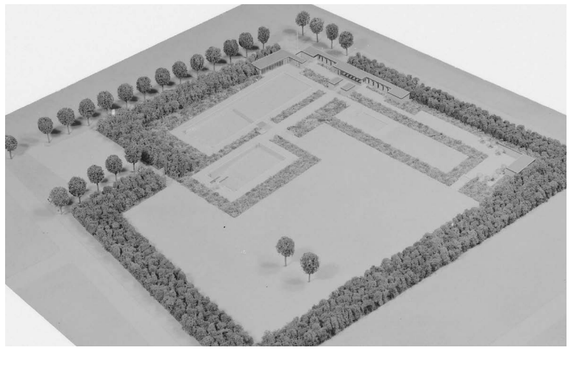
Eerste uitbreidingsplan voor Musselkanaal, 1952. Het zwarte H-vormige gebouw was de eerste L.T.S. Uiterst rechts het Sportpark met vijver. Bron: Groninger Archieven, toegang 2291, inv. nr. 1602.



Musselkanaal vanuit de lucht in 1971. Op de voorgrond het Sportpark. Bron: Aerophoto Eelde.



Het centrum van Musselkanaal vanuit de lucht in 1999. Midden voor de IJzeren Klap. Centraal op de foto wooncomplexen Heggerank, Havenzicht en Spoorzicht. Links Spoordok. Bron: Aerophoto Eelde.



Maquette van zwembad De Horsten uit 1963. Rond de baden en de ligweiden werden brede beplantingsstroken geplant om beschutting te bieden. Bron: Heidemij, Nationaal Archief.



Zandweg van de Horsten met boerderijen aan weerszijde. Bron: Streekhistorisch Centrum Stadskanaal.



De Schoolstraat met links de Eerste Sluis van Musselkanaal, 1920. Bron: Groninger Archieven.

Op de plek waar nu Musselkanaal ligt, graasde eeuwenlang het vee van de markeboeren uit Onstwedde. Dwars door deze woeste gronden werden in de negentiende eeuw de rechte lijnen van de ontginning aangelegd. Ze bepalen nog altijd de structuur van het dorp.

In 1837 begon de particuliere ontginning vanaf een kleine zandrug in het veen, resulterend in het dorpje De Horsten. Tegelijkertijd werd het grote stadsproject van Groningen gerealiseerd: het Stadskanaal, dat in 1851 de Eerste Valthermond bereikte. De oude grens tussen deze twee ontginningen is herkenbaar in de huidige Telefoonweg en Badstraat.

Langs het kanaal, bij de sluizen en de IJzeren Klap, ontstonden clusters van bebouwing en voorzieningen. Scheepsvaarders en handelaren hielden hier pauze bij de cafés en hotels op hun route over het kanaal. Het recentelijk verbouwde logement 't Schot herinnert nog aan die tijd. Vanaf 1872 vond bij de IJzeren Klap twee keer per jaar een veemarkt plaats, die uitgroeide tot een groot evenement met kermis en bezoekers uit de wijde omtrek trok.

In de eerste helft van de twintigste eeuw ontwikkelde Musselkanaal zich tot een industriële kern, met werkgelegenheid in het dorp zelf. De Biscuitfabriek J. Branbergen was de grootste werkgever van Musselkanaal en exporteerde de bekende Bruintje Beerkoeken door heel Europa. In 1924 werd het dorp verbonden met de spoorlijn, wat resulteerde in de aanleg van het Spoordok. Vanaf 1940 waren de loodsen van het agrarische coöperatief Algemeen Belang Musselkanaal aan het dok gevestigd.

In de periode kort na de oorlog werd de open ruimte tussen de drie parallelle routes ingevuld met woonstraten, waarbij veel aandacht was voor groen. Een voorbeeld hiervan is de groenstrook rondom het oude badhuis, gelegen tussen de Gladioolstraat en de Fr. Nanningastraat.

Tegen de nieuwe middenstandswijk ten oosten van de Kruisstraat het fraaie Sportpark aangelegd, waarin het tracé van de Mussel-A werd opgenomen in een vijver. Minstens van zoveel allure was de Landbouw Technische School, gebouwd in het hart van het dorp. Door de nabijheid van Philips werd de school in 1965, nog geen tien jaar na de opening, flink uitgebreid. Musselkanaal was een zelfvoorzienend dorp, met een breed aanbod aan winkels, volop werkgelegenheid en natuurlijk vermaak. Bioscoop en café De IJzeren Klap, met een lichtgevende dansvloer, was dé plek voor een avond uit op zaterdag.

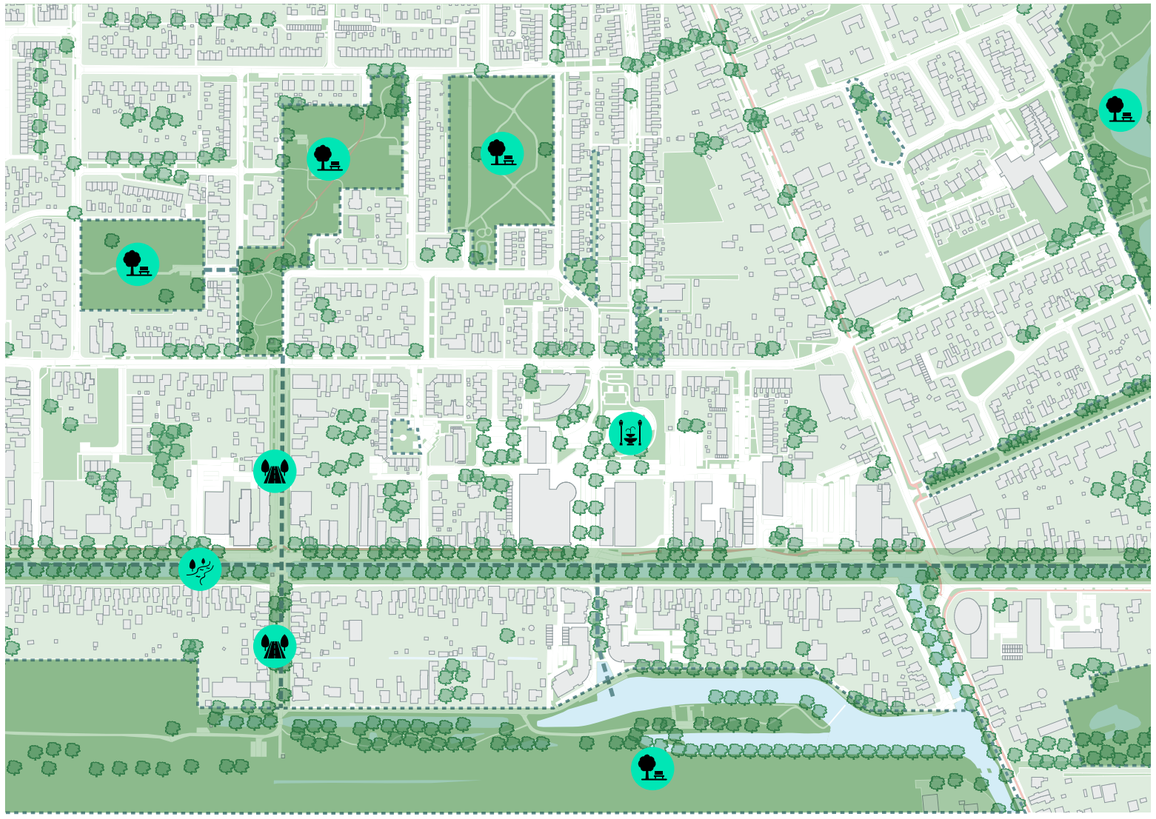
Vanaf de jaren tachtig stond de verdichting van het centrum hoog op de agenda. Dit resulteerde in twee grote bouwprojecten: de Heggerank aan de ene kant van het kanaal, Havenzicht en Spoorzicht aan de andere kant. Deze ontwikkelingen introduceerden een nieuwe as dwars op het lint en moesten de verbinding tussen het centrum en het Spoordok te versterken. Op luchtfoto's is goed te zien dat deze bouwprojecten een flinke schaalvergroting betekenden ten opzichte van de dorpse schaal van Musselkanaal.

Aan de randen van het dorp was ruimte voor bijzondere groenbestemmingen. Het zwembad De Horsten werd ingebed in het landschap met forse beplantingsranden. Het industriële Spoordok is omgevormd tot een waterrecreatiegebied met een camping. Daarnaast vormt het Horstenerbos een ecologische verbinding haaks op het kanaal en biedt beschutting te midden van het open landschap van de veenkolonie. Samen met de beplantingsstructuren van de naoorlogse wijken en de recent ontstane groene ruimtes nabij het dorpscentrum vormen deze groene flanken een landschappelijk casco waarbinnen het dorpsleven van Musselkanaal zich afspeelt.

Observaties

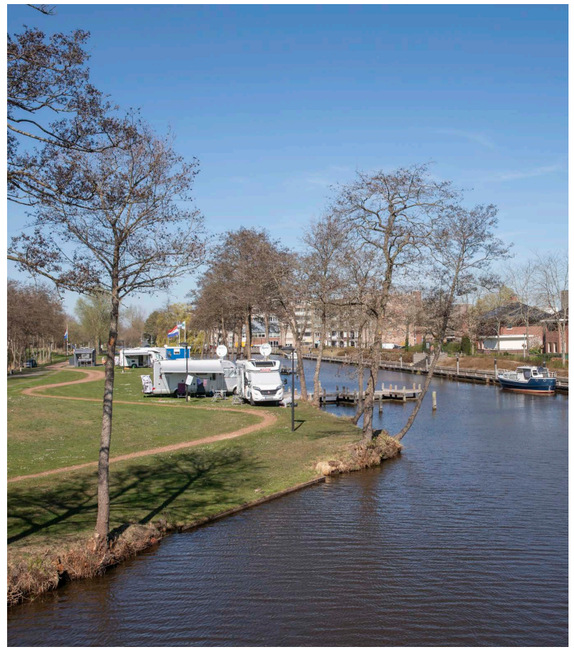
- In de nabijheid van het centrum van Musselkanaal bevinden zich forse groene ruimten met een parkachtige potentie. Ook diverse omliggende straten krijgen karakter door royale bomenrijen. Sterk is ook de groene cirkel rond het dorp met het sportpark, de parklaan en het Horstenbos. De woonwijken die aan deze groene zones grenzen worden zeer gewaardeerd, al heeft en deel van het groen wel wat aandacht nodig. Waar je ook woont in Musselkanaal je hebt altijd royaal groen binnen bereik. Deze groene kwaliteit keert slechts beperkt terug in het centrum.





Kwaliteiten: groenstructuren





- Verhoudingsgewijs kent Musselkanaal – net als Stadskanaal – vrij veel karaktervolle winkels met een rijke historie en een bovenregionale klantenkring: een absolute kwaliteit. Ook activiteiten als de langste braderie en de winkelweek zijn bekend en geliefd. Musselkanaal is trots, betrokken en kenmerkt zich door noaberschap.

- De kruising en omgeving van de Marktstraat, Kruisstraat, Akade en Aweg is cultuurhistorisch waardevol, bevat veel impliciete en expliciete kwaliteiten en biedt enorm (dus) veel potentie. Hetzelfde geldt voor Spoordok, het ‘schiereiland’ van de Havenkade en Marktkade en de Stationsstraat als dwarsverbinding.

Het kanaal

Groene laanstructuur

Parken

Pleinen

Observaties



Willem Diemerplein

- De recente herinrichting van (een deel van) het Willem Diemerplein is een begrijpelijke zet om meer openbare ruimtekwaliteit te brengen. Er missen alleen nog wel relaties met de bredere omgeving., waardoor de nieuwe ingreep en wat verloren bijligt. Ook het gehele centrum komt versnipperd over. Alle functies liggen vooral monofunctioneel naast elkaar en doen weinig met en voor elkaar.



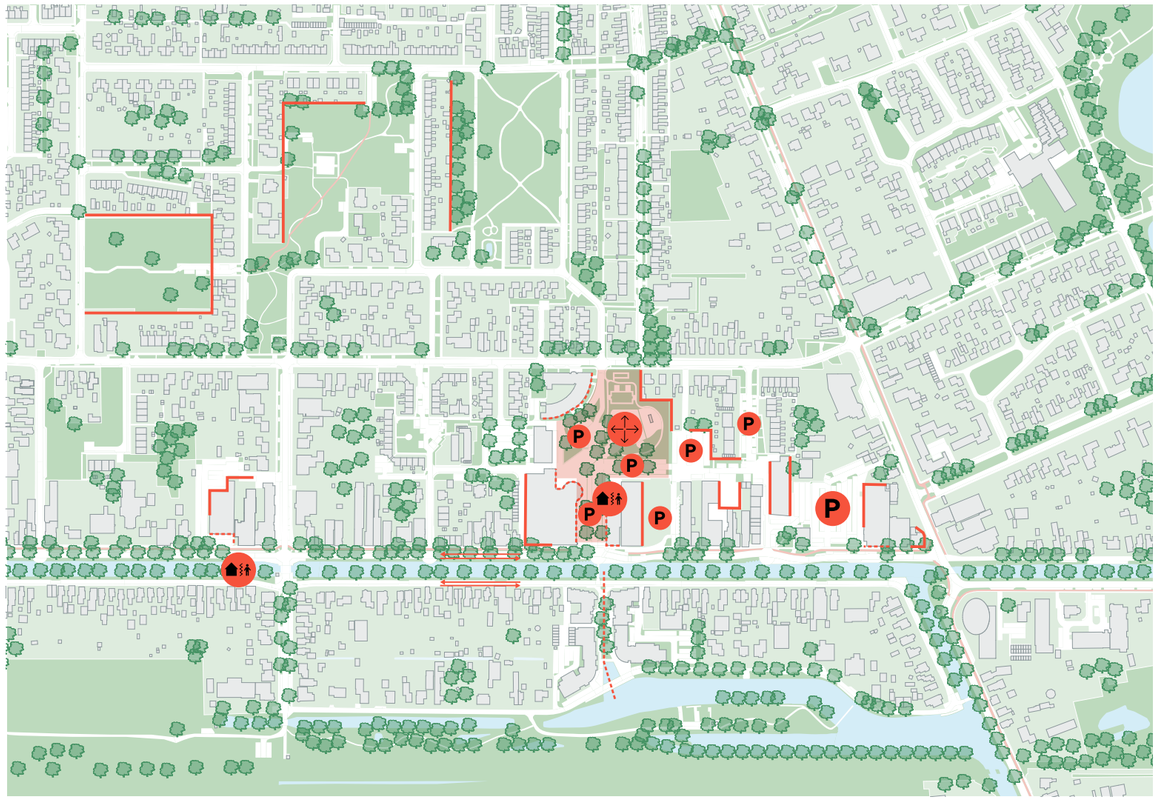
Willem Diemerplein

- In de huidige opzet is het centrum niet klimaatrobuust. De stenige omgeving in combinatie met beperkt groen zorgt voor snelle opwarming op zomerse dagen. Ook de waterbuffercapaciteit is hierdoor beperkt, wat de kans verhoogt op overbelasting van het riool bij piekbuien.



Willem Diemerstraat richting Havenplein

- Leven en interactie ontbreekt, vooral doordat het centrum een plek is van komen en gaan en grotendeels geordend is op autobereikbaarheid en parkeren. Ook zit er nauwelijks uitwisseling tussen plintfuncties en de straat. Veel functies zijn naar binnen gericht, waarbij het afplakken van ramen op de begane grond – deels het gevolg van verdwijnende winkelfuncties – de verblijfskwaliteit ook niet ten goede komt.

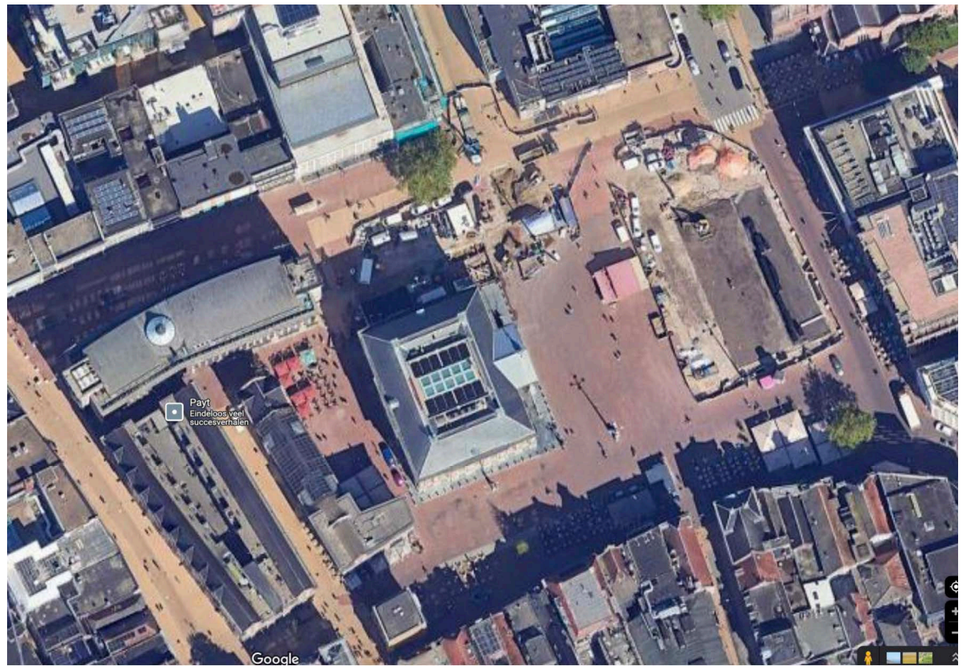


Knelpunten

Observaties



Luchtfoto Willem Diemerplein in Musselkanaal



Luchtfoto Grote Markt n in Groningen

Schaalvergelijking

- Het Willem Diemerplein en de Willem Diemerstraat zijn stenig en sterk ingericht op de auto. De schaal van het hele plein is fors: groter dan de Grote Markt in de stad Groningen. Een echt pleingevoel ontbreekt en de verblijfskwaliteit is laag. De relaties tussen de omliggen de gebouwen en het plein zijn beperkt, zowel ruimtelijk als programmatisch.

Aanbevelingen

- Het hele centrum verdient een andere aanvliegroute waarin niet de auto en het parkeren leidend zijn, maar de kwaliteit van de openbare ruimte, de verblijfskwaliteit en de kwaliteit van de routes binnen het centrum en tussen het centrum en de omgeving. Daarbij dient de auto zich meer te gaan voegen naar de openbare ruimte in plaats van andersom. Door hier goed aan te ontwerpen en op een hoger schaalniveau naar de opgave te kijken, kan dit tot een enorme kwaliteitsslag leiden zonder dat de autobereikbaarheid daar onder lijdt.

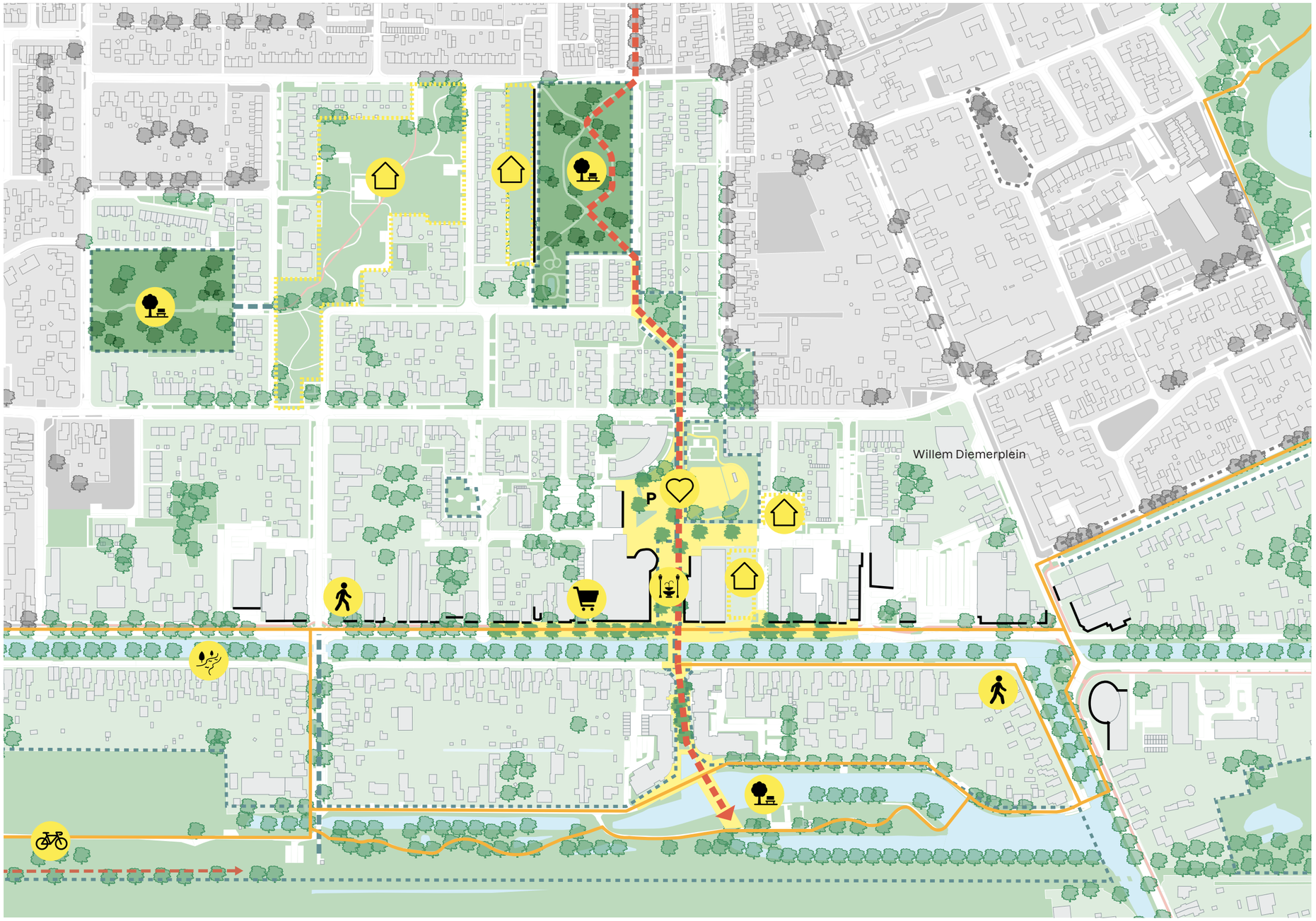
- Trek de voor Musselkanaal zo kenmerkende groenstructuren door tot in het centrum. Zo kan het centrum beter verbonden worden met de omgeving, ontstaat er meer verblijfskwaliteit en wordt het Willem Diemerplein ook klimaatrobuuster. Vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie zal het hoe dan ook nodig zijn om de huidige overmaat aan parkeren te gebruiken om het (bestaande) groen aanzienlijk meer ruimte te geven.

- Aan de Marktstraat ligt een enorme kans voor aanzienlijk meer verblijfskwaliteit, waarmee het centrum verbonden kan worden met het kanaal. De aanpak van de openbare ruimte kan hier gelijk oplopen met de (her)ontwikkeling van het bouwblok tussen de Willem Diemerstraat, de Marktstraat en het Willem Diemerplein. Hier liggen kansen voor het toevoegen van passende woningen in de nabijheid van voorzieningen en plintfuncties die waarde geven aan de straat en profiteren van de nabijheid van het kanaal. Herontwikkeling van het bouwblok kan ook helpen om de het gehele centrum veel beter leesbaar te maken en meer positieve beleving te geven.

- Een nieuw dorpshuis is voor het centrum een aanwinst. Zoek hiervoor de best passende plek met de grootste meerwaarde, waarbij het buurthuis ook gebruikt kan worden om loop en levendigheid te brengen. Breng daartoe verschillende scenario's in beeld: van een vrijstaand dorpshuis tot een dorpshuis als onderdeel van een nieuw te ontwikkelen bouwblok, al dan niet georiënteerd op een nieuw verblijfsplein aan het water of het Willem Diemerplein. Ontwerp eraan en maak op basis hiervan een afweging die op de korte en de langere termijn z'n waarde bewijst.

- Zowel voor Spoordok, het schiereiland annex Havenkwartier en het centrum is een aantrekkelijke extra voetgangersbrug bijzonder waardevol. Zo worden de verschillende gebieden beter met elkaar verbonden, komen de individuele kwaliteiten en potenties van de locaties nog meer in elkaars nabijheid te liggen en wordt geïnvesteerd in extra langzaamverkeersroutes die weer bijdragen aan de verblijfskwaliteit. Breng de verschillende opties goed in kaart.

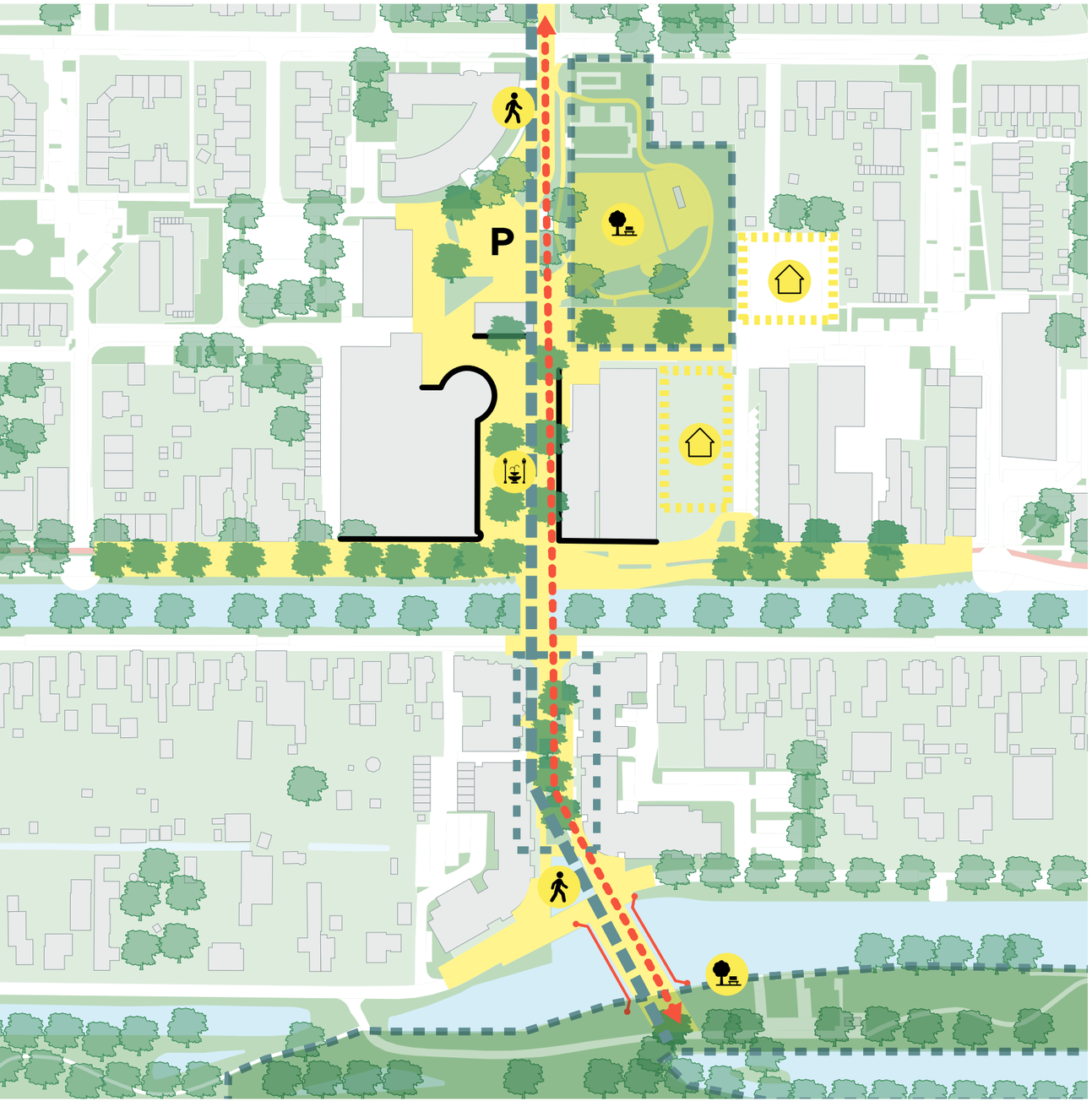
Aanbevelingen



- Het kanaal
- Parken
- Pleinen
- Winkelen en dagelijkse boodschappen
- Beter verbonden wandelroute
- Snelfietsverbinding
- Woningbouwlocatie
- Zoekgebied nieuw dorpshuis

- Sturen op voorkanten
- Verbinding
- Wandelroute

Aanbevelingen



Groen verbinden

Nieuwe pleinen met menselijke maat

Wandelroute





Referentie Doelenplein Delft
Minder auto's, stevig boomdak, verbondenheid met het water



Een nieuw verblijfsplein ter plaatse van de Willem Diemerstraat kan het centrum weer aan het kanaal hechten en verbinden met het Spoordok.



4. Dideldom

Dideldom is door de gemeente Stadskanaal aangewezen als voorkeurslocatie voor een station aan de Nedersaksenlijn. De komst van het station kan een extra impuls geven aan de gebiedsontwikkeling op de plek waar decennialang Philips gehuisvest was. De ligging aan het spoor, een goede (ov) bereikbaarheid, de aanwezige cultuurhistorie en de economische activiteit er al aan het opbloeien is bieden een prachtige basis voor de toekomstige ontwikkeling van Dideldom. Meteen met als aantekening dat, mocht het station onverhoopt toch elders een plek krijgen, Dideldom nog altijd veerkracht genoeg heeft. Kortom: een campusontwikkeling kan met en zonder station.

Wie weleens in Stadskanaal komt, zal vast en zeker gebouw S kennen: een van de bewaard gebleven Philips-gebouwen op Dideldom. Het is weliswaar geen monument, maar absoluut monumentaal. Uniek naoorlogs erfgoed dat een tweede leven verdient. In twee andere voormalige Philips-panden is dat tweede leven eigenlijk al begonnen: de gebouwen D en E. Hier bevindt zich Makeport Mercurius, een initiatief van ondernemers en onderwijsinstellingen. Het is een plek waar innovatie, onderwijs en de maakindustrie samenkomen en samenwerken.

Vooruitlopend op deze ontwikkelvisie zijn de kansen van Dideldom al uitvoerig verkend. Het resultaat is het ambitiedocument Dideldom 2050 waarmee Stadskanaal zich voorbereid op de komst van de Nedersaksenlijn. Het document belicht de potentie van een nieuw station en de kansen voor onderwijs, werk en wonen. Daarin wordt onder meer onderzocht hoe Makeport Mercurius uit kan groeien tot een volwaardige campus, En welke betekenis die campus kan hebben voor Stadskanaal en de bredere regio.
 Het werk dat met Dideldom 2050 al is verzet, verklaart ook de hoge uitwerkingsgraad van dit hoofdstuk.



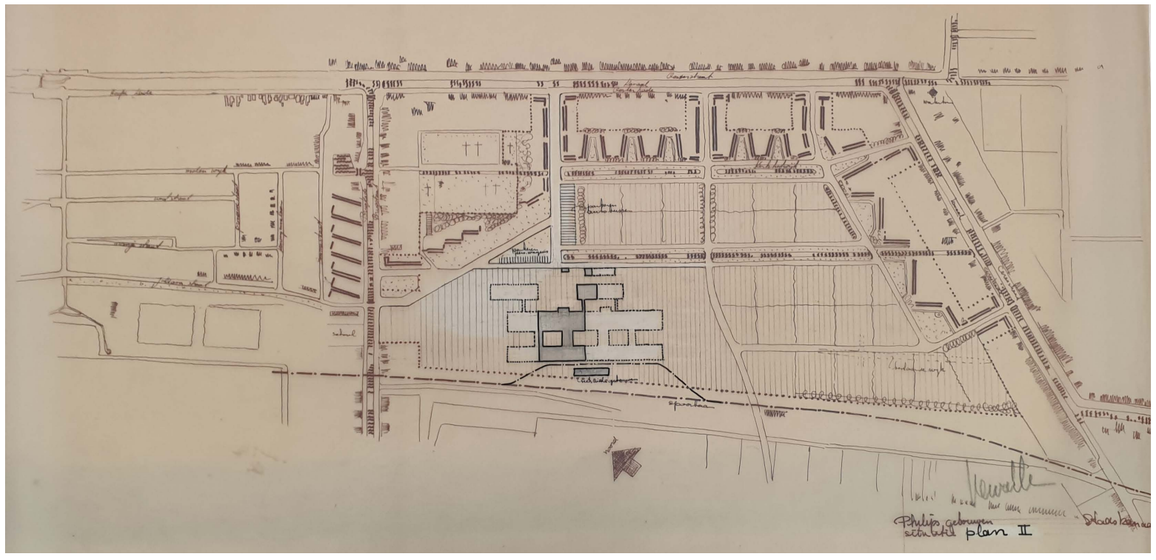
Daarbij vertaalt de visie zich hier naar een concreet toekomstbeeld waarbij Dideldom zich in 2050 heeft ontwikkeld tot een betekenisvol deel van Stadskanaal met een uitgesproken eigen karakter en identiteit, sterk verankerd in de omgeving. Het wordt een robuuste wijk met een aantrekkelijke campus. Er wordt gewoond, gewerkt en gestudeerd.

De wijk is stevig ingebed in groen: het landschap en de gebouwen werken er samen. Dankzij een snelfietsverbinding over de oude spoorlijn is het centrum van Stadskanaal dichtbij. De treinverbinding, al dan niet met een station in Dideldom, faciliteert ondertussen studenten en forensen. Het gebied rondom het Ceresmeer is een natuurgebied geworden waar volop gerecreëerd wordt.

De oude Philips-gebouwen zijn het vertrekpunt geweest voor een gebiedsontwikkeling waarbij zich in de voetsporen van het verleden, in een aantal decennia, een herkenbare en duurzame wijk ontwikkeld heeft. Het stoere, industriële karakter zie je er nog duidelijk terug. De rationele opzet van het voormalige Phillips-terrein herken je in de structuur van de nieuwe wijk. Tussen duurzaam getransformeerde industriegebouwen zijn nieuwe gebouwen verrezen: circulair en biobased gebouwd, en ingebed in stevige groenstructuren.



Dideldom in 1949



Plan Maaskant 1956, ingebed in de woonwijk. Bron: Het Nieuwe Instituut



Ontwerp van F. Klein en H.A. Maaskant voor de Philips-fabriek. Bron: *BOUW*, 1957



Het interieur van Gebouw A, de montagehal van de halfgeleiders.

Cultuurhistorische analyse

Aan de zuidzijde van Stadskanaal ligt Dideldom, daar waar voorheen de Philips-fabriek actief was. Een deel van de oude fabrieksbebouwing staat er nog. Ze geven Dideldom karakter. Dideldom ligt op de plek waar het Stadskanaal een knik maakt. De ruimtelijke structuur is sterk beïnvloed door de waterstructuren die voor de ontginning aangelegd zijn, zoals het kanaal en de diepen van Nieuw-Buinen. De naam wordt in de negentiende eeuw al gebruikt. Waar het precies vandaan komt is niet bekend. Al zou het te herleiden kunnen zijn naar Dideldum, een bundel drinkgedichten van de Duitse dichter en tekenaar Wilhelm Busch.

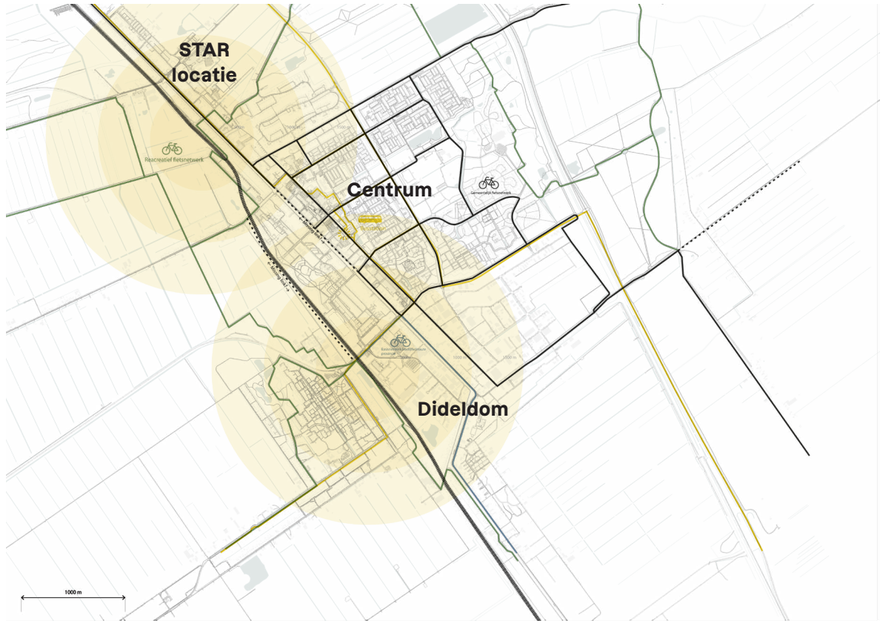
Lang is Dideldom een perifeer gebied, ingesloten tussen drie waterwegen en een spoorlijn.
Die ligging maakt het ideaal voor functies die tussen de woonbebouwing niet gewenst zijn, zoals een scheepswerf, een glasfabriek, twee begraafplaatsen, een gasfabriek en een watertoren.
Dat verandert na 1945 wanneer de gemeente Ontswedde plannen maakt voor een woonwijk op Dideldom, als onderdeel van een groter uitbreidingsplan.

De woonwijk komt er niet. In plaats daarvan krijgt Dideldom een industriële bestemming. Met de komst van Philips naar Stadskanaal komt het gebied razendsnel in ontwikkeling, op basis van een plan van de Rotterdamse architect Hugh Maaskant. Aanvankelijk wordt uitgegaan van de bouw van en diodefabriek omringd door wooncomplexen. In 1959 volgt het besluit om naast die fabriek ook een beeldbuizefabriek te bouwen, waarmee heel Dideldom inderdaad een industriegebied wordt.

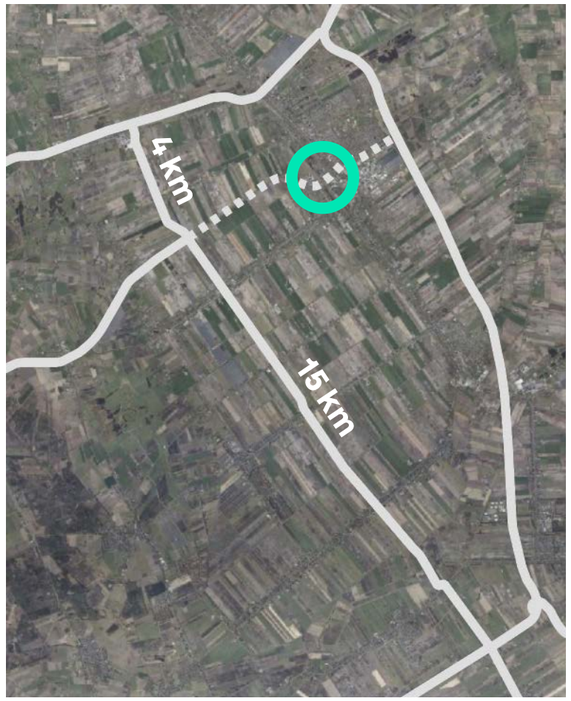
Dideldom in verbinding

Dideldom wordt een levendig en leefbaar woon-werkgebied. Daarbij speelt het prioriteren van verschillende verkeersstromen een belangrijke rol. Met name langzaam verkeer moet goed worden gefaciliteerd. In de kaart op pagina 32-33 hanteren we daarom het STOMP-principe als leidraad: stappen > trappen > ov-voorzieningen > Mobility as a Service (MaaS: deelauto's) > personenvervoer. Daarmee geven we prioriteit aan duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Minder duurzame mobiliteitsvormen, zoals de auto, krijgen een lagere prioriteit.

Dideldom transformeert tot een aantrekkelijke, loop- en fietsvriendelijke omgeving met een fijnmazig netwerk van veilige en toegankelijke fietsverbindingen. Ook op regionale schaal krijgt de fiets een prominente plaats, waarbij het pad ten westen van het spoor snelle fietsverbindingen mogelijk maakt. Dit bevordert niet alleen duurzame mobiliteit, maar versterkt ook de samenhang tussen verschillende delen van het dorp en de omliggende regio. In het stedenbouwkundig plan wordt de ontsluiting van autoverkeer van en naar de campus (en het station) op termijn richting het oosten verlegd, langs de historische waterlopen. Met deze verplaatsing ontstaat ter hoogte van de Kathodeweg meer ruimte voor campusontwikkelingen en langzaam verkeer. Tegelijkertijd ontstaat aan het Pagediep een meer overzichtelijke entree, die bijdraagt aan zowel de toegankelijkheid als de esthetische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied.



Bestaande mobiliteitskaart: trein, bus en fiets. Het huidige knooppunt bevindt zich in het centrum. Het voormalige spoor biedt kansen om getransformeerd te worden tot fietspad



De afwaardering van de N-weg door Stadskanaal is een kans om Dideldom weer met het centrum te verknopen. Het gesprek hierover moet op provinciaal niveau gevoerd worden





Hoofdstructuur Stadskanaal

In de voetsporen van Philips

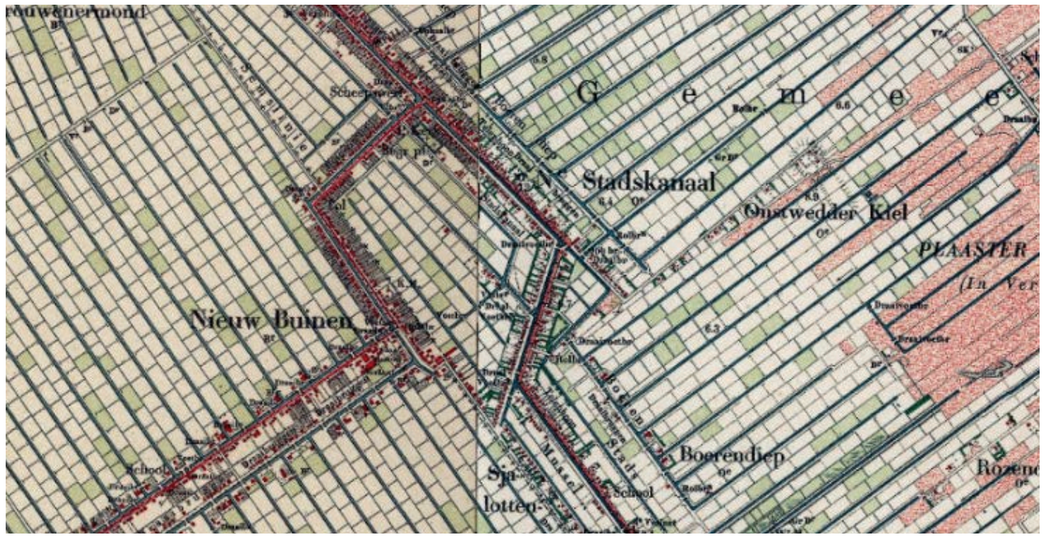
Eerder noemden we al het belang van de landschappelijke dragers voor de toekomstige ontwikkeling van Dideldom. In het stedenbouwkundig plan worden deze op vier manieren benut:

1. Bij nieuwe infrastructurele ingrepen worden de historische ontginningsstructuren van de linten en de Electronicaweg versterkt.

2. De nog waardevolle bestaande Philips-bebouwing blijft intact en wordt getransformeerd. De gebouwen worden behouden als herkenbare ankerpunten van het gebied.

3. Bij nieuwe transformaties wordt gerefereerd aan de voormalige contouren van het Philips-terrein. Locaties van voormalige bebouwing worden daarbij ruimtelijk gemarkeerd en zichtbaar gemaakt door uit bomen opgebouwde contramallen. De ontstane ruimten kunnen gebruikt worden voor publieke functies, zoals fietsenstallingen.

4. Nieuwe bebouwing kan plaatsvinden op de oorspronkelijke contouren van de Philips-gebouwen. Hiermee wordt de historische structuur van het terrein behouden, terwijl tegelijkertijd nieuwe ontwikkelingen ruimte krijgen. Ook vanuit ecologisch oogpunt is het gebruik van de bestaande contouren interessant: verdichte bodems hergebruiken heeft de minste impact op het bodemleven.





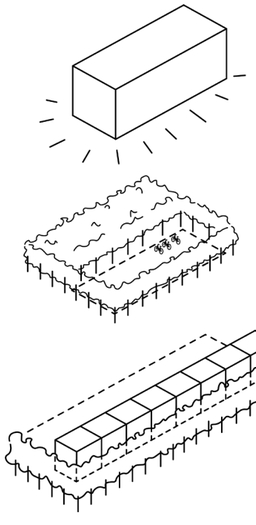
Links: Dideldom in het verleden, met alle Philips-gebouwen. Rechts: de situatie in 2024, met het zonnepark en de overgebleven gebouwen S, D en E



Dideldom na het slopen van een aantal Philips-gebouwen
Bron: Museum Philips Stadskanaal



Huidige situatie van Gebouw S en gebouw D/E
Foto: Huisman Media via *Dagblad van het Noorden*





Principes bij herontwikkeling Dideldom:

A: Behoud waardevolle gebouwen, zichtbaar in het landschap
B: Gebruik voormalige contouren voor nieuwe landschappelijke invullingen
C: Realiseer nieuwbouw op de locaties van verdwenen gebouwen, stevig ingepakt door boomkaders

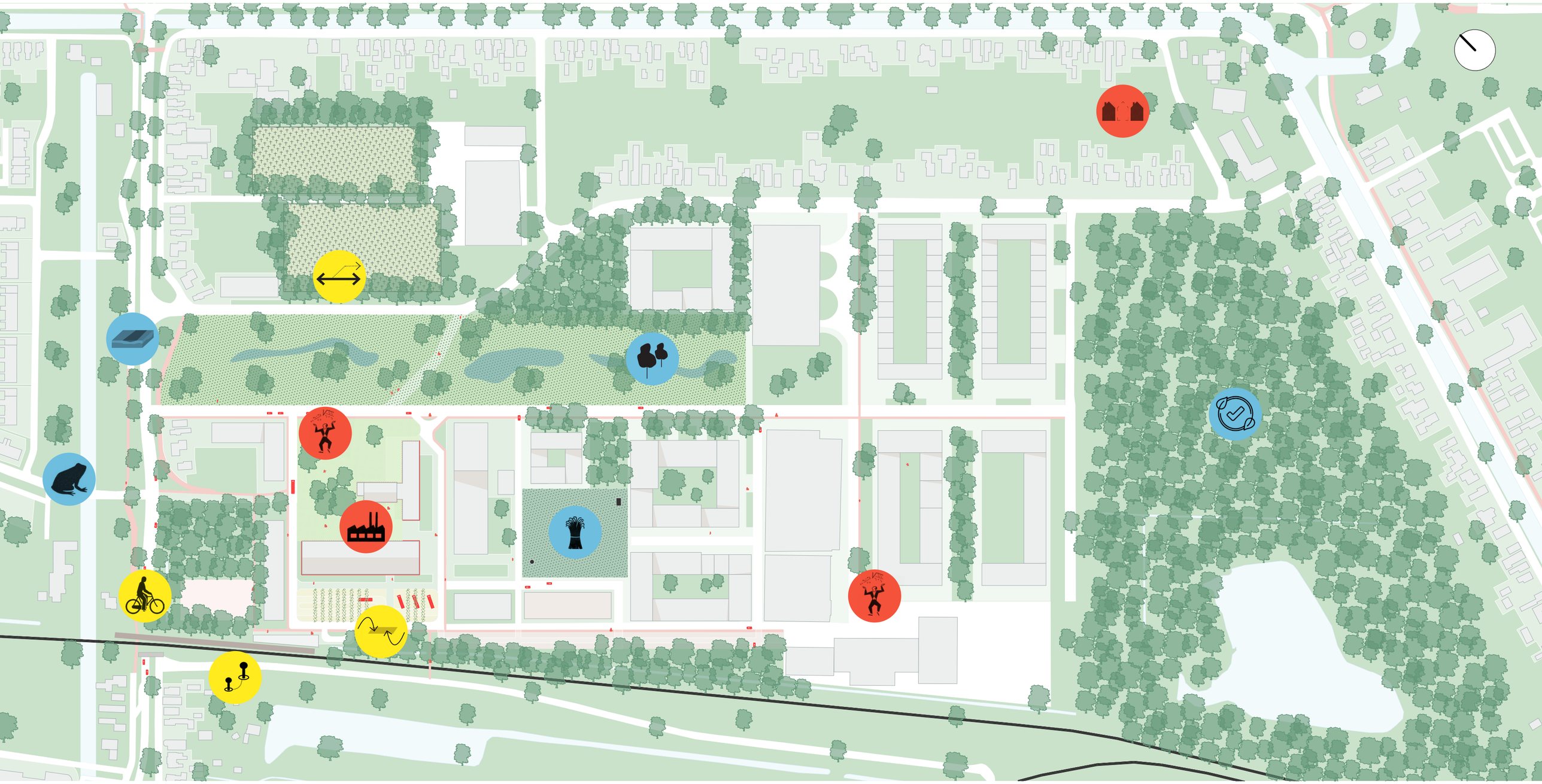


Referentie: omgaan met contouren.
De Groene Kathedraal van Marinus Boezem in de Noordoostpolder

De 12 principes van Dideldom

Dideldom wordt een bereikbare plek, een robuuste wijk met een aantrekkelijke campus en ruimte voor bedrijven. Dat gebeurt aan de hand van twaalf principes.

- Water en bodem zijn sturend
- Doorgaande ecologische structuren
- Bestaande cultuurhistorische kwaliteiten worden benut
- Historische structuren worden hersteld
- Aantrekkelijke leeromgeving
- Landschapsreinigingsprincipe
- Innovatiehub landbouw, biobased gewassen
- Duurzame mobiliteit: de fietser en het ov op 1
- Lokale verbondenheid
- Regionale verbondenheid
- Klimaatrobuust en waterbufferend park
- Heldere ontsluiting



Stap voor stap naar een nieuw Dideldom

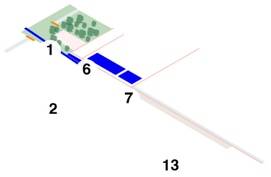
Hoewel alle ontwerpprincipes in hun geheel worden doordacht, vindt de uitvoering niet ineens plaats. Dideldom wordt in fasen herontwikkeld. Dat begint klein, door te werken met wat er nu is. Naarmate meer grond en meer budget beschikbaar komen, gaat de ontwikkeling van het gebied verder.

Fase 1

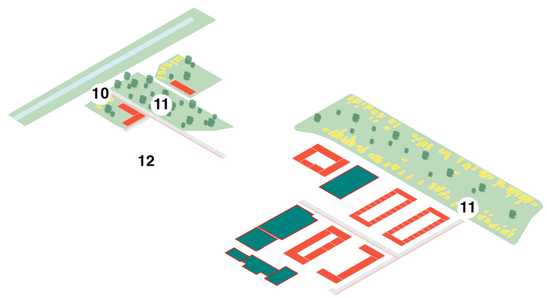
Fase 2



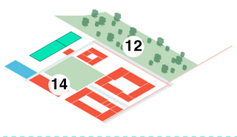
Fase 3

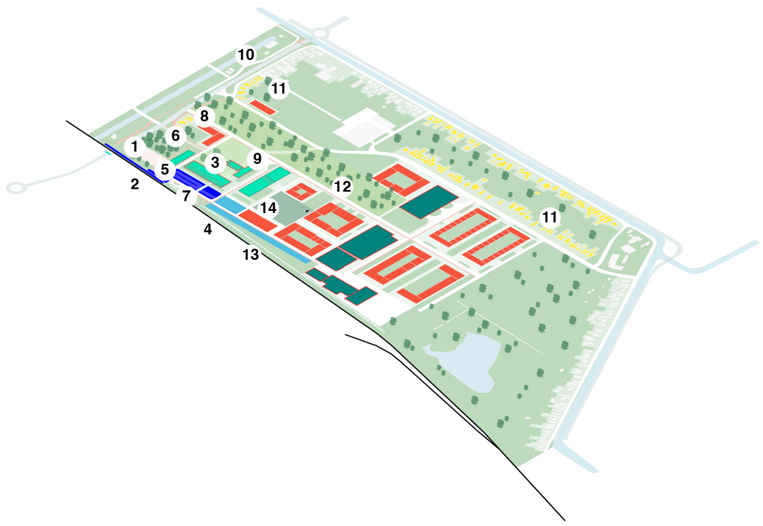


Fase 4



Fase 5





- Bestaande gebouwen
- Campusprogramma
- Ov-knoop
- Parkeergarage
- Fietsnetwerk
- Wegen
- Lintwonen
- Wonen en werken
- Maakindustrie

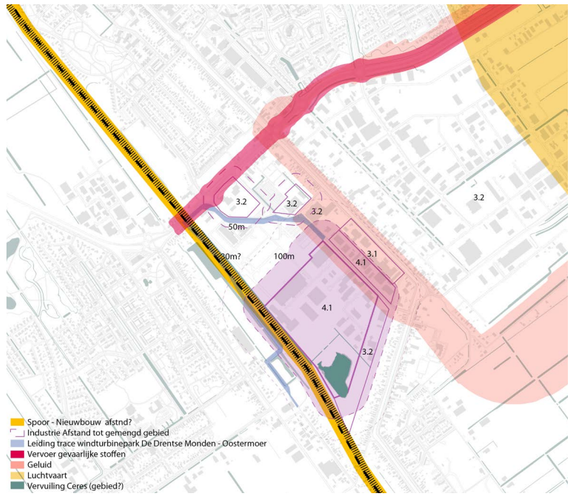
Maatregelen lange termijn

1. Aanleg onderdoorgang
2. Bouw perron
3. Aanleg plein
4. Bouw busstation met toe- en afrit
5. Bouw multifunctioneel pand
6. Aanplanten van bos (met fietsplein in gebouwcontour)
7. Aanleg busstop op het plein
8. Verplaatsen hoofdontsluiting
9. Plein vergroten
10. Terugbrengen waterloop Buinermond
11. Bouw nieuwe woningen aan historisch lint
12. Aanleg park
13. Uitbreiden P+R langs spoor
14. Ontwikkelen biobased innovatiehub

De ambities voor Dideldom zijn gericht op een naadloos ontwerp dat geschiedenis, landschap, stedenbouw en architectuur combineert, op basis van een aantal kernprincipes. Om dat te kunnen verwezenlijken, moeten we de factor tijd relativeren. Daarom presenteren we de strategie hier in fasen.

Met betrekking tot het nieuwe station kan er een beslissing komen over een mogelijke verandering in de grenzen tussen provincies – dat heeft invloed op de uitvoering van toekomstige ontwikkelingen. Op het gebied van huisvesting laat de kaart aan de rechterkant een aantal planologische beperkingen zien, zoals de huidige industriecategorie en geluidsoverlast van de N-weg. Ook wordt Dideldom nu
opgedeeld door een zonnepark, waarvan de lease minstens tot 2038 duurt.

Voordat de strategie voor Dideldom wordt ontwikkeld, moeten alle beperkingen aangepakt en beslissingen genomen worden. Ondertussen helpt een gefaseerde ontwikkeling helpt bij het stap voor stap doorvoeren van kleine veranderingen. De fasen 1 en 2 beginnen klein en draaien om de bestaande gebouwen op het terrein. Fase 3 omvat de ontwikkeling van het station dat Dideldom verbindt met de regio. Fase 4 is het meest complex en bereidt het terrein voor op de ontwikkeling van woningen in het gebied. Fase 5 rondt de strategie af met de ontwikkeling van het hart van Dideldom, wanneer de huur van het zonnepark voorbij is. Dit markeert de afsluiting van het traject en rondt de verbinding van de buurt als geheel af.



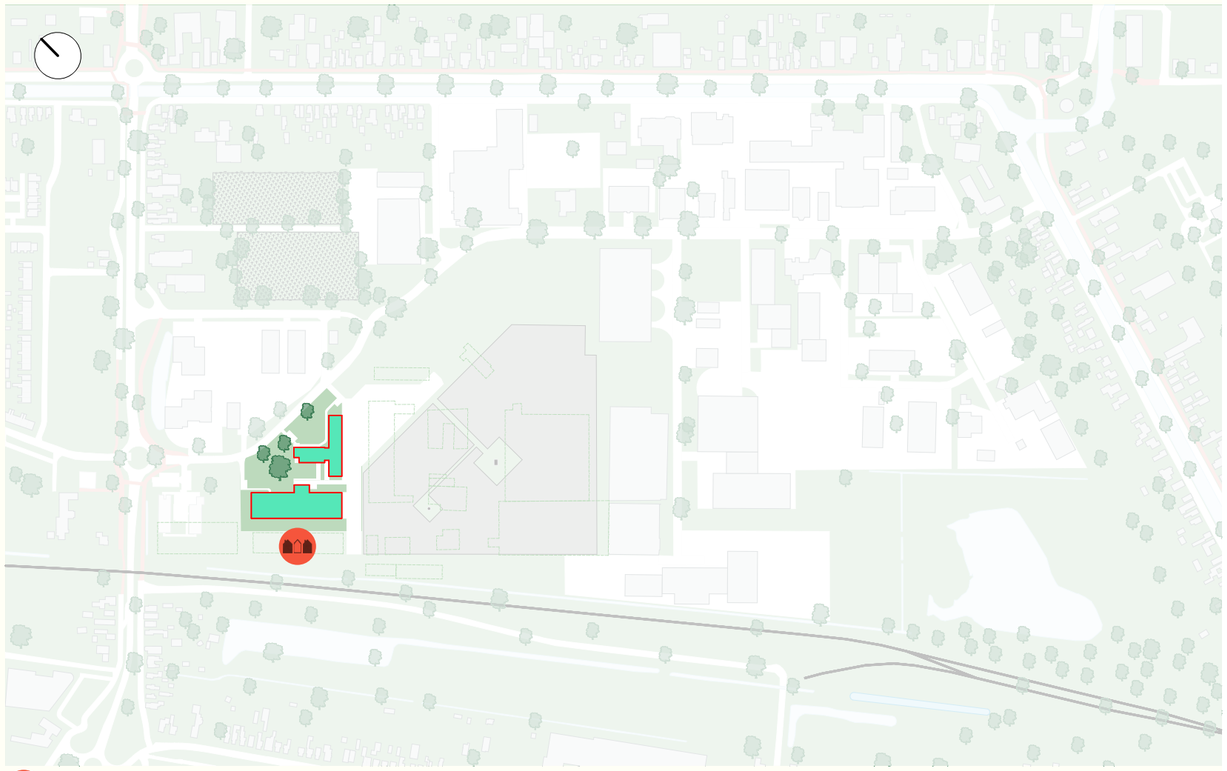
Om Dideldom te ontwikkelen richting een woonmilieu is een bestuurlijke keuze nodig: reductie van de maakindustrie.

Hierboven de planologische beperkingen die van invloed zijn op de huidige situatie

Fase 1

Campus Makeport

Werken met wat er is



historische structuren herstellen

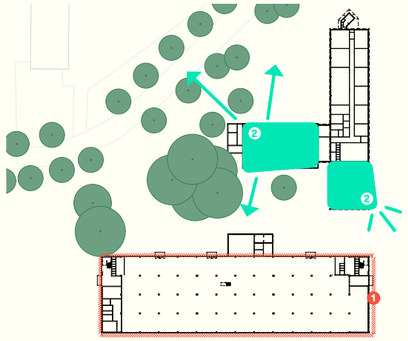
De waarde van de historische gebouwen die overgebleven zijn op het Philips-terrein, is groot. Twee van de drie overgebleven panden hebben intussen een nieuwe functie, en daarmee is er nieuwe activiteit op de plek. Met welke ingrepen en strategieën kan dit de basis vormen voor de opzet van Campus Makeport?



Huidige situatie van Gebouw S en gebouw D/E
Foto: Huisman Media via Dagblad van het Noorden

Kansen

1. Historische structuren herstellen
   Gevels repareren
2. Bestaande cultuurhistorische kwaliteiten benutten



Centraal in fase 1 staan de voormalige fabrieksgebouwen die overgebleven zijn op het Philips-terrein. De meeste zijn gesloopt, maar de kwaliteit van de nog overeind staande gebouwen S, D en E is een goed startpunt. De waarde van dit industriële erfgoed zit in de manier waarop de panden oorspronkelijk gebouwd zijn, maar ook in de bijzondere ruimtes tussen de afzonderlijke gebouwen.

Werken met wat er is – dat betekent het onderzoeken van de mogelijkheden die de renovatie van gebouwen biedt, en van de kansen tot herbestemming van bestaande structuren tot nieuwe functionele gebouwen. Zo wordt het verleden van de plek gerespecteerd en gewaardeerd, ontstaat een gevoel van verbondenheid met de geschiedenis van de plek. Bovendien wordt Dideldom op een duurzame manier herontwikkeld in een tijd waarin de bouwindustrie een van de grootste veroorzakers van klimaatverandering is.

Om de voormalige industriegebouwen weer in gebruik te kunnen nemen, moeten ze hersteld en opgeknapt worden. Gebouw D en E, voorheen kantoor- en kantineruimte, zijn al opgeknapt en opnieuw in gebruik genomen op het Mercurius Business Park. Er zitten ondernemers, er zijn werk- en vergaderruimtes en het project Makeport Mercurius heeft hier een plek gekregen. In Gebouw S zit een sportschool die intussen goed loopt.Daarmee is er weer dynamiek en reuring op het terrein. Het opnieuw activeren van de gebouwen en de pioniersgeest van de huidige gebruikers vormen samen een goede basis voor de opzet van een campus.

In Gebouw S, de voormalige beeldbuizenfabriek, kan het campusprogramma uitgebreid worden met extra kantoorruimte, vergaderzalen, trainingsruimte en praktijklokalen. Zo kan dit pand een katalysator worden voor de verdere gebiedsontwikkeling.

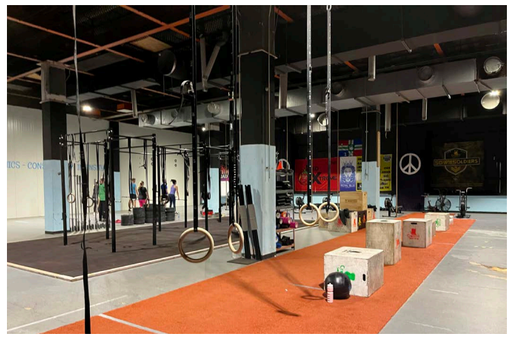
De manier waarop de voormalige Philips-gebouwen zijn ontworpen, biedt genoeg flexibiliteit voor een nieuw programma. Dat kan met een beperkt aantal complexe en minder complexe ingrepen. Zo kunnen nieuwe verticale verbindingen in de fabriekshal van Gebouw S waarde toevoegen aan het gebouw en het gebied, in lijn met de ambitie die Stadskanaal voor de nieuwe campus heeft.



Makeport Mercurius in Gebouw D/E



In het voormalige Gebouw S zit een sportschool



Interieur van de sportschool in Gebouw S

Verleden en toekomst smelten samen

Stadskanaal groeide in de jaren zestig van de vorige eeuw stevig, lieten we in deel 1 van dit document al zien. Daarin had de komst van Philips een belangrijk aandeel. Bijna alle productiegebouwen die het bedrijf in Stadskanaal liet bouwen, verrezen in dit decennium. Architect Hugh Maaskant ontwierp ze, beginnend met Gebouw A. Hij maakte stevige gebouwen die deden waarvoor ze bedoeld waren, maar had ook oog voor schoonheid en detail.

Een paar jaar na de sluiting van de vestiging in Stadskanaal werden bijna alle Philips-gebouwen gesloopt. Gelukkig bleven Gebouw S en Gebouw D/E staan. Samen met het trappenhuis – gesierd door een schilderij van Mercurius – en de schoorsteen zijn het de herkenningspunten die de geschiedenis van Dideldom verbinden met het heden. De fragiliteit van de gebroken fabrieksvensters en het solide casco van de gebouwen die de tand des tijds hebben weerstaan, symboliseren hoe verleden en toekomst hier samensmelten. Iets dat op het oog stuk is, kan zomaar de basis zijn voor een waardevolle nieuwe laag.



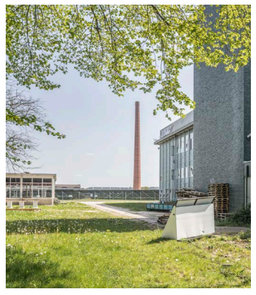
Philips-terrein, ca. 1970.



Gebouw D/E in 2024.



Trappenhuis met kunstwerk *Mercurius.*
Bron: Museum Philips Stadskanaal



Gebouwen D/E, Gebouw S en de fabrieksschoorsteen.

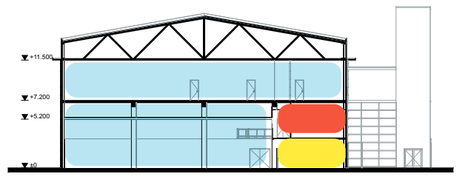


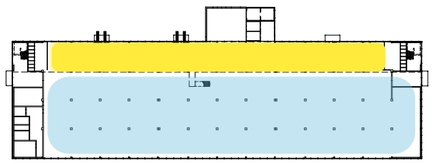
Gebouw S in 2024.

Flexibel en toekomstbestendig

Ondanks het strakke ritme en het stramien dat Maaskant aan Gebouw S gaf, biedt het genoeg flexibiliteit en ruimte voor toekomstig gebruik. Dat geldt in het bijzonder voor de eerste verdieping, die een constructief wonder is: een grote hal zónder kolommen.

Mannen en vrouwen hadden in de jaren zestig in een fabrieksgebouw elk hun eigen kleedruimtes en verplaatsten zich via gescheiden routes. De werknemersingang liep direct door die kleedkamers. Op de begane grond van Gebouw S zijn deze kleedruimtes terug te vinden. De mezzanine was de plek waar de administratie plaatsvond, terwijl de kantoren een visuele verbinding met de productiehal op de begane grond hadden. Trappenhuizen en toiletten bevinden zich aan de randen van het gebouw.

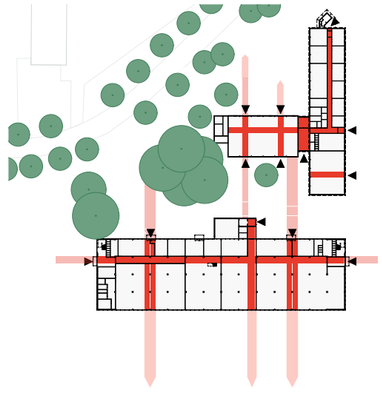




productiehal kleedkamers kantoren

Transparante opzet

Maaskant ontwierp niet alleen de gebouwen met zorgvuldigheid, maar besteedde ook veel aandacht aan de positionering en planning van een zeer functioneel opgezet fabrieksterrein. De gebouwen kregen duidelijke ingangen en toegangswegen vanaf de hoofdstraat. De circulatie liep door de verschillende panden en strekte zich uit tot aan de buitenruimte, die in directe verbinding stond met naburige gebouwen. Deze transparantie maakte navigeren makkelijk voor de gebruikers van het terrein. We kunnen ervan leren bij het het ontwerpen van nieuwe interventies, en in het algemeen als het gaat om de verbinding tussen gebouwen en de stad. Ook voor de nieuwe functies in Dideldom is het contact tussen verschillende onderdelen en gebouwen belangrijk: een terrein dat opgebouwd is uit met elkaar verbonden elementen, en waar mensen en functies elkaar vinden, is vruchtbare grond voor samenwerking, dynamiek en levendigheid.



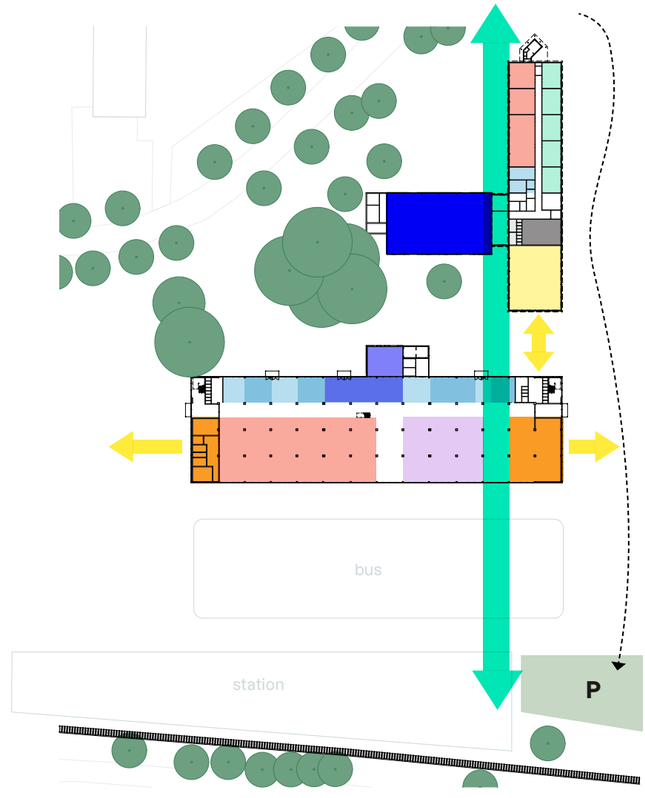
Campus Makeport: een hybride leeromgeving met competentiegericht onderwijs

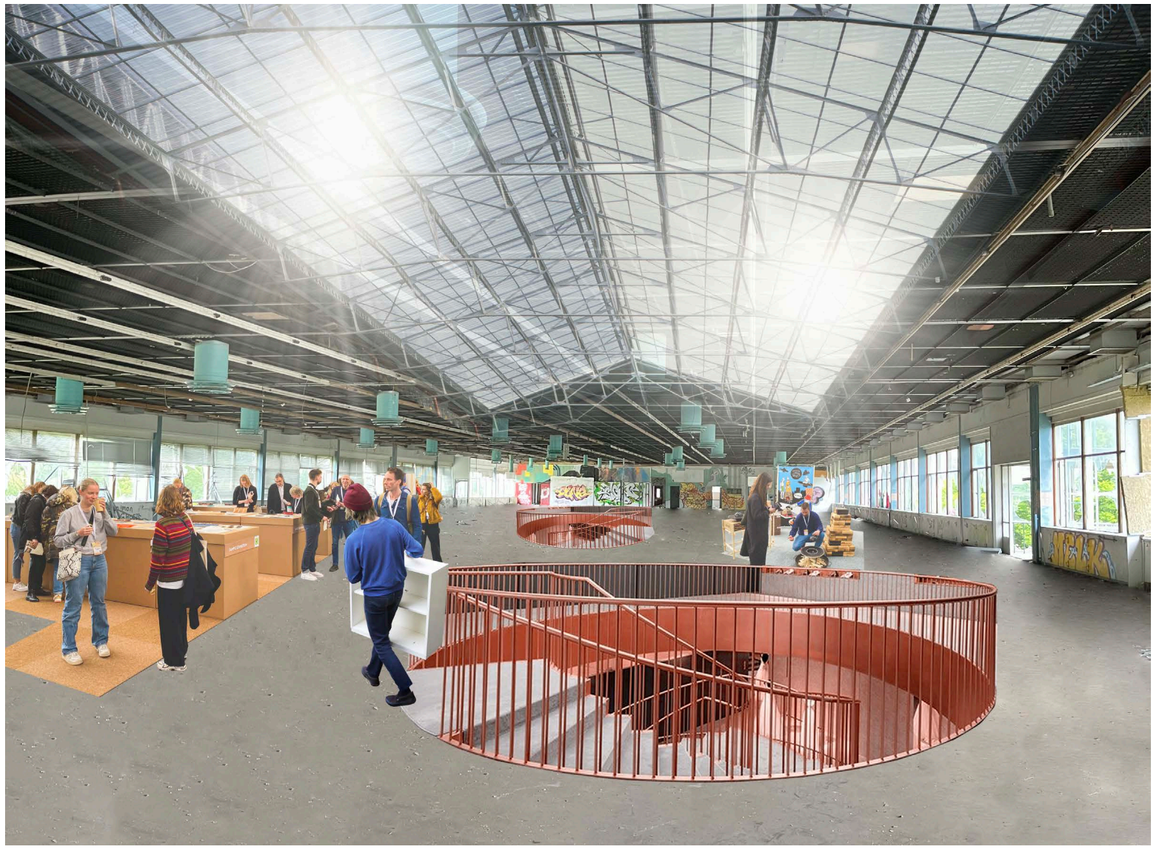
Op het voormalige Philips-terrein is Makeport Mercurius een unieke ontwikkeling. Ondernemers, de overheid en het onderwijs geven gezamenlijk vorm aan dit initiatief, dat onderwijsinstellingen en ondernemers uit de regio moet verbinden en versterken. Binnen de ontwikkeling van Dideldom kan een sterk neergezette Campus Makeport de plek bij uitstek worden waar innovatie, de maakindustrie en het onderwijs samenkomen en samenwerken.

De koppeling tussen bedrijven en onderwijs zet in op wederkerigheid. Vakmensen zijn hard nodig, en ondernemers zien mogelijkheden om mensen op te leiden in de maakindustrie. Het onderwijs ziet op haar beurt veel potentie in een contextrijke leeromgeving. Campus Makeport moet een hybride leeromgeving worden, met competentiegericht onderwijs als uitgangspunt. Leerlingen die praktisch bezig willen zijn kunnen hier aan de slag.

De campus moet vooral laagdrempelig zijn. Een repaircafé op het terrein kan een ontmoetingsplek voor de buurt worden. Tegelijkertijd ademt de campus innovatie. Hij kan zo worden vormgegeven dat mensen zich er een leven lang kunnen ontwikkelen. Praktijkgericht onderzoek kan er in interdisciplinaire teams worden uitgevoerd: een co-creatie van bedrijven, leerlingen, studenten, docenten en professionals. Campus Makeport moet bovendien een plek worden waar leerlingen zich gekend en gewaardeerd voelen. Het ontwikkelen van een volwaardige campus kan in drie stappen, die we op de volgende pagina's toelichten.







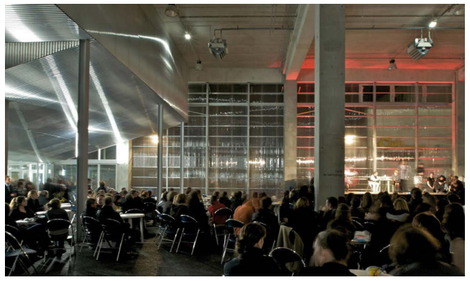
- parkeren
- praktijklokalen
- sportschool
- kantoor ruimtes (start-ups / scale-ups / MBP)
- bibliotheek / eLAB
- Philips-museum
- nieuwe functie op verdieping
- stadsmaakplaats
- vergaderruimtes
- kantine
- repaircafé / e-waste-café
- algemeen / faciliteiten



Bronx Floors
Gordon Matta-Clark



Nieuwe verticale verbinding in bestaand gebouw
Anton Eindhoven, DiederenDirrix

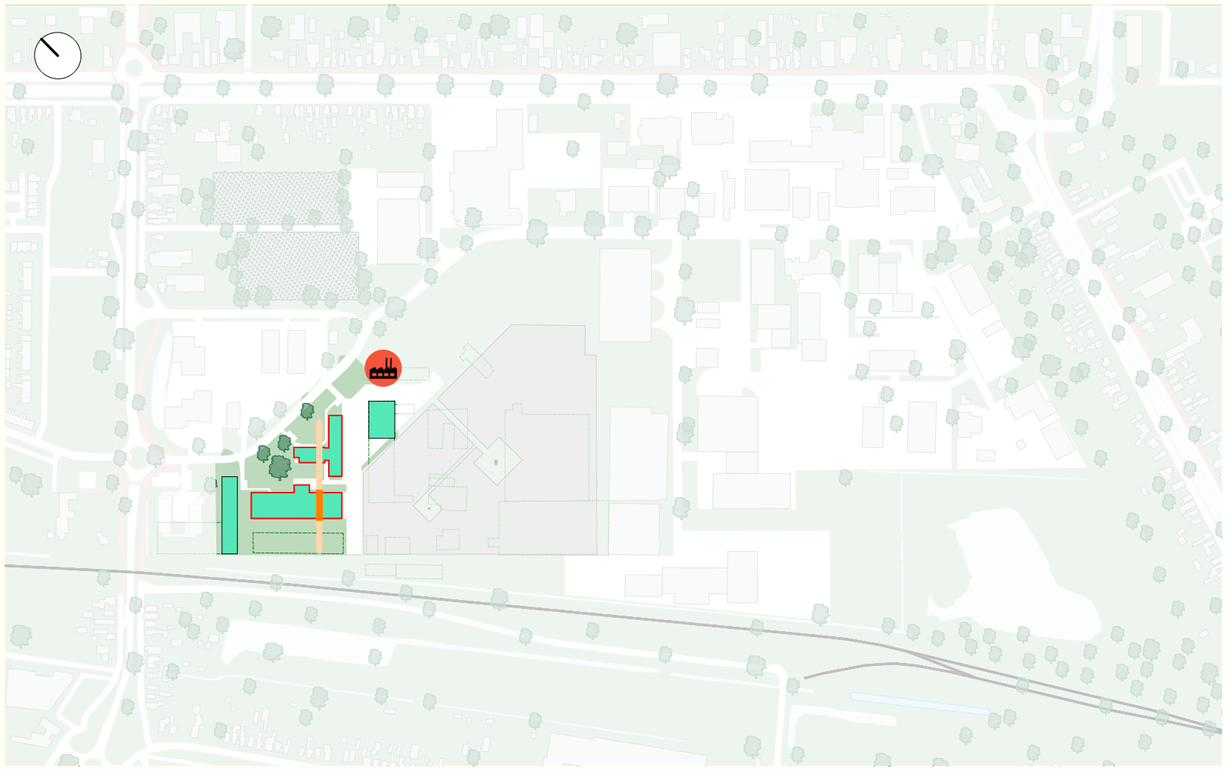


Presentatieruimte in voormalig industriegebouw.
Frac&Pdc, Lacaton & Vassal

Fase 2

Ruimte voor nieuwe gebouwen

In de voetsporen van Philips



benutten van bestaande cultuurhistorische kwaliteiten

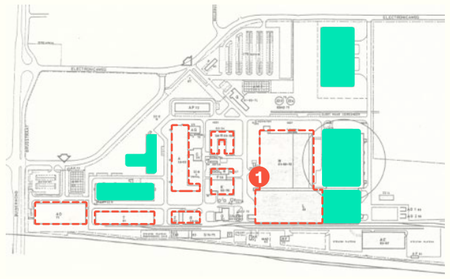
In fase 2 ontstaat ruimte voor het toevoegen van programma aan Dideldom. Een nieuw, multifunctioneel gebouw op de contouren van het voormalige Gebouw A zet de ontwikkeling van Campus Makeport door, terwijl een lengtedoorsnede in Gebouw S de circulatie op het terrein verbetert.



De voetsporen van Philips
Bron: Museum Philips Stadskanaal

Kansen

1. Het verleden als stevige basis voor de ontwikkeling van een campusprogramma



De contouren van het Philips-terrein omstreeks 1970. Rood omlijnd de gebouwen die er in 2024 nog staan, in groen toekomstige ontwikkelingen.
Bron: Museum Philips Stadskanaal

Met de geschiedenis als startpunt wordt Dideldom in fase 2 verder ontwikkeld. Het ontwerp van Maaskant biedt inspiratie en aanknopingspunten. Ook in de doorontwikkeling van het concept en het uitdenken van de toekomst van dit gebied wijzen geschiedenis en traditie de weg.

Philips veranderde Stadskanaal in de jaren zeventig, door velen toegang te geven tot de arbeidsmarkt. Ook de herontwikkeling van Dideldom moet positieve verandering in gang zetten. De nieuwe campus verbindt leren en werken met elkaar. Daarbij blijft de nadruk op praktische beroepen liggen: op Campus Makeport moeten werknemers ter plekke kunnen worden opgeleid.

In lijn met de ambities van de gemeente Stadskanaal zijn nieuwe gebouwen voor de campus de eerste elementen die gebouwd gaan worden in Dideldom. Daarbij vormen de organisatie, bruikbaarheid en schoonheid van het plan van Maaskant steeds het startpunt. Op deze manier bouwt Dideldom voort op de voetafdruk van het Philips-terrein. Op de contouren van het inmiddels verdwenen Gebouw A verschijnt een transparant, multifunctioneel gebouw: een volgende stap in de ontwikkeling van Campus Makeport.

De campus biedt een kans om de al sterke maakindustrie verder te ontwikkelen, gericht op de behoeften van nu en van de toekomst. Op Campus Makeport wordt kennis gedeeld en worden mensen getraind op het gebied van biobased (bouw)materialen, de biobased maakindustrie, de energietransitie en duurzaamheid.



Campus TU/e
Eindhoven



Fairm (biobased schuim)
TU Delft



Biobased Camp DDW 2019
Studio Marco Vermeulen, Eindhoven



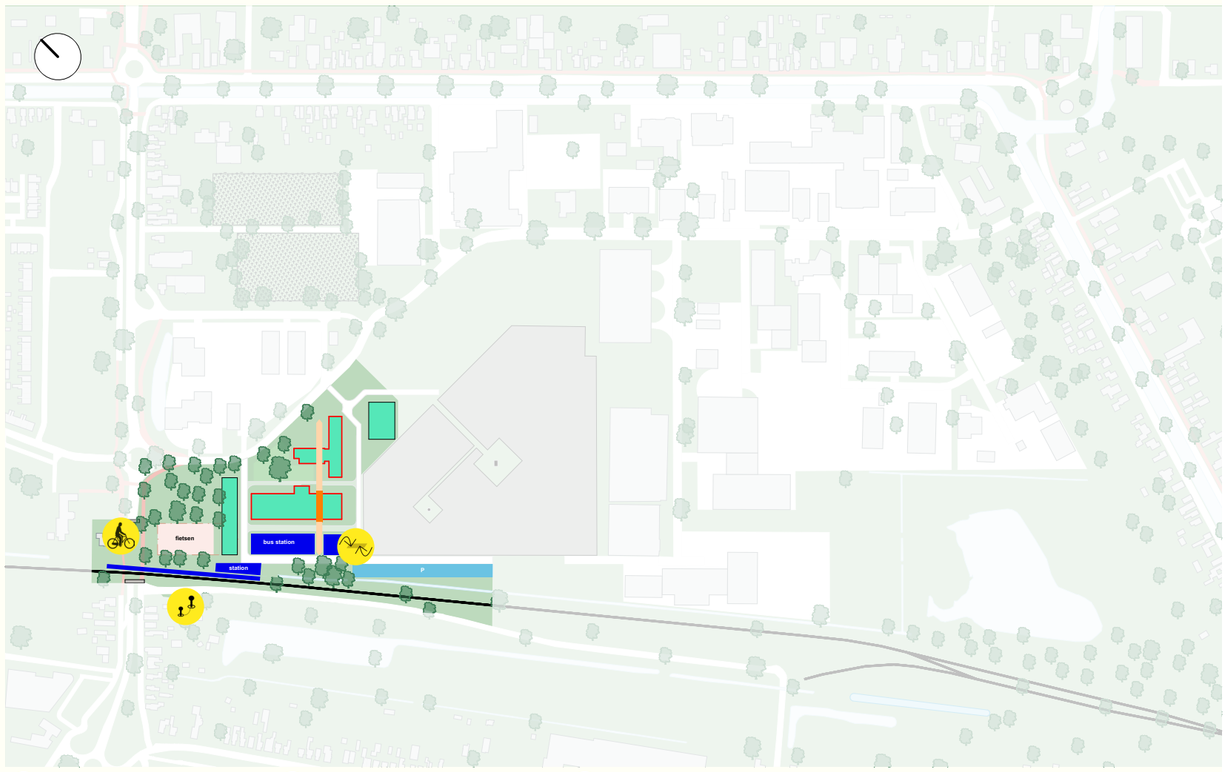
Referentie transparant, multifunctioneel gebouw, maximaal 1 verdieping. Pavilijoen in Pachacámac, Studio Tom Emerson

Fase 3

Station Dideldom

Verbinding met de regio

- Bestaande gebouwen
- Campusprogramma
- Ov-knoop
- Parkeergarage
- Fietsnetwerk
- Wegen



lokale verbondenheid

regionale verbondenheid

duurzame mobiliteit: de fietser en het ov op één

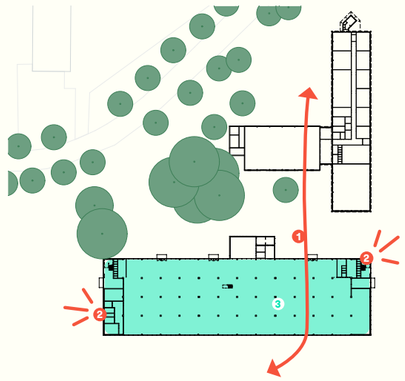
In fase 3 wordt het stationskwartier in Dideldom uitgevoerd. Er komt een nieuw treinstation, de N-weg wordt verplaatst en er komt een onderdoorgang in de zone rond het nieuwe station. Een bushalte, uitbreiding van het fietsnetwerk en parkeerplekken langs het spoor zorgen voor verbinding met de regio.



De Philipstrein arriveert op het station van Stadskanaal, 1958. Bron: Groninger Archieven

Kansen

1. Het gebied verbinden via de gebouwen
2. Koppen hebben potentieel om ontvangsthallen te worden
3. Flexibiliteit om het programma in te vullen

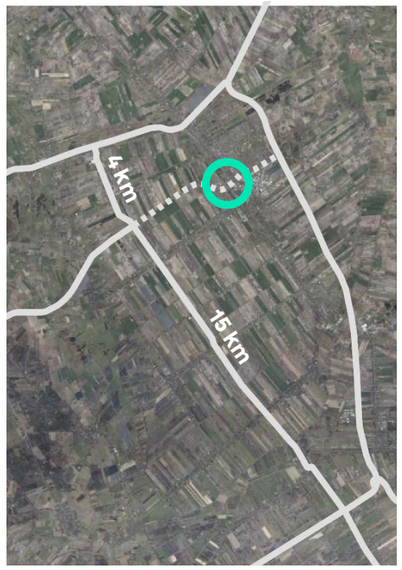


Met de uitvoering van het stationskwartier in Dideldom komen nieuwe verbindingen tot stand. Tussen mensen, tussen Dideldom en de rest van Stadskanaal, binnen de campus zelf én met de regio. De ov-knoop krijgt een treinstation, een bushalte en auto- en fietsvoorzieningen. Ook hier zijn de ontwikkelingen gebaseerd op de contouren van het plan van Maaskant.

Voor de transformatie van Dideldom naar een gebied met meer publiek gerichte functies en wonen is de bereikbaarheid en de verbinding met de rest van Stadskanaal een belangrijke randvoorwaarde. We zetten daarom in op een versmalling van de N374 (de Buinerweg) en een verlaging van het verkeerstempo.

Hiermee ontstaat ruimte voor groen, water en ruimtelijke kwaliteit, maar ook een betere verbinding tussen de wijk en het noordelijk gelegen centrum van Stadskanaal. Het terugbrengen van de verkeersdruk biedt mogelijkheden om woningbouw langs het lint te ontwikkelen, passend bij de bebouwing die er al is. Dit versterkt de identiteit van de wegen. Dideldom voegt zich op die manier zowel ruimtelijk als programmatisch beter in de geschiedenis van Stadskanaal.

Om de campus in de toekomst een trekker te maken, is een sterke regionale verbinding essentieel. Een treinverbinding naar Groningen en een ov-knooppunt waar reizigers naadloos overstappen tussen trein en bus zijn dan ook de insteek van dit stedenbouwkundig plan. Het verbetert de bereikbaarheid van Campus Makeport vanuit omliggende dorpen en steden aanzienlijk, maar versterkt ook de connectiviteit van de campus voor studenten, medewerkers en bezoekers. Met dit doel zet het stedenbouwkundig plan in op een perron dat de dorpskern aan de noordzijde en de nieuwe ontwikkeling aan de zuidzijde verbindt, en een goed ontworpen ov-hub met kwalitatieve openbare ruimte, publieke voorzieningen en ontmoetingsplekken. Het levert een levendige en dynamische campusomgeving op, die goed verbonden is met de bredere regio.



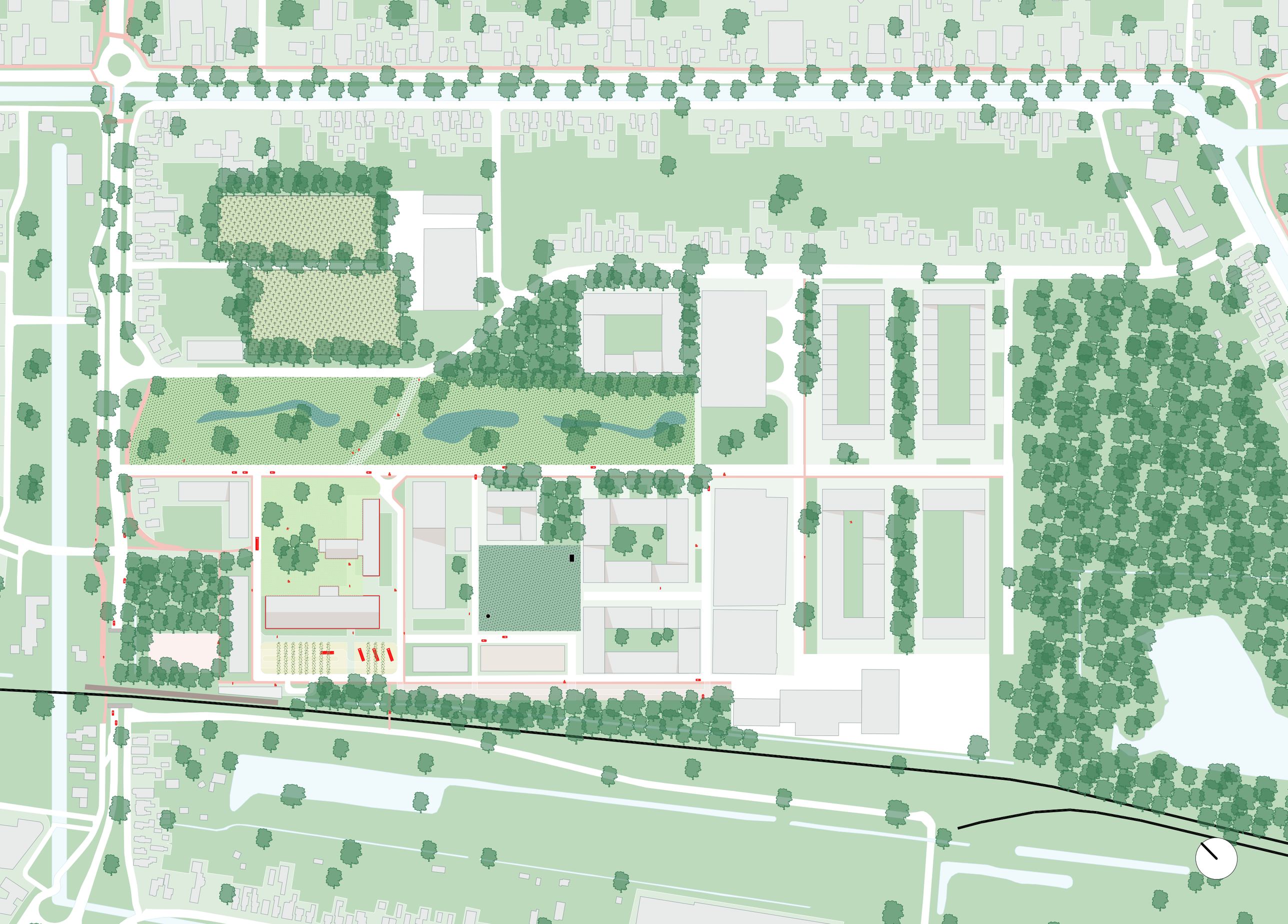
Afwaardering van de N-weg door Stadskanaal is een kans om Dideldom weer aan het centrum te verknopen



Treinreizigers
UitgeestOnline



Referentie: Boomdak parkeerplaats - Franklin Rooseveltplaats Antwerpen



Verbinden met het landschap

Lang niet iedere inwoner en ondernemer zal doorhebben hoezeer hij of zij betroken is bij de bodem en het landschap van de Kanaalstreek. Zichtbaar en onzichtbaar wordt de leef- en werkomgeving in hoge mate bepaald door de waterlopen, de kwaliteit en samenstelling van de ondergrond en daar waar bomen en andere vegetatie wel of niet goed groeien. Historisch gezien heeft die ondergrond zelfs bepaald waar nederzettingen, waterlopen en niet in de laatste plaats het veen zich hebben gevormd.

Onder invloed van het veranderende klimaat en de opgaven op het vlak van natuur en biodiversiteit worden de bodem, het water en het landschap (weer) veel belangrijker. Het water- en bodemsysteem verdient zelfs een doorslaggevende rol bij iedere ruimtelijke opgave. Voor een duurzame ontwikkeling is dat niet alleen pure noodzaak. Het biedt ook grote kansen om onze leefomgeving mooier, beter, gezonder, groener, meer divers en klimaatrobuust te maken. Daar profiteren natuurlijk ook direct de vele mooie kleinere kernen binnen de gemeentegrens van, alle met hun eigen kwaliteiten en karakter. Bovendien kunnen we vanuit een sturende rol van water en bodem Stadskanaal en Musselkanaal integraal onderdeel maken van het omliggende landschap. En dat zorgt op vrijwel alle fronten voor winst.

In en om de Kanaalstreek liggen veel kansen om de relatie tussen de bodem en het landgebruik te verbeteren. De geografie biedt een vruchtbare onderlegger om het gesprek te voeren en de ruimtelijke keuzes zo goed mogelijk te maken. Bovendien biedt de geschiedenis veel handvatten om ook richting de toekomst slimmer om te gaan met de ruimte, bijvoorbeeld door het verbinden van de bestaande bospercelen, de creatie van meer wateropvanggebieden en het ontwikkelen van bijpassende woon- en leefmilieus voor mens, plant en dier.

Aanbevelingen

- Veel ruilverkavelingsbossen liggen nu als vreemde elementen in het open landschap. Door ze met groene zones beter met elkaar te verbinden groeit hun waarde en betekenis. De groene zones verrijken het landschap, ‘ontvreemden’ de bossen, bieden ruimte voor recreatie en doen dienst als ecologische verbinding. Dat komt ten goede aan leefkwaliteit en natuurwaarden.

- Behalve als groene zoom rond Stadskanaal en Musselkanaal liggen er kansen om met de groene zones het landschap van de Kanaalstreek nog beter te verbinden met de bredere omgeving. Aansluitend kan herstel van oorspronkelijke waterlopen het landschap klimaatrobuuster maken en versterkend werken op ecologie en natuurwaarden.

- Door de groene en blauwe verbindingen te verknopen met de bestaande groenstructuren in de kernen Stadskanaal en Musselkanaal ontstaan logische routes tussen de parken en parkzones en het omliggende landschap. Ze zorgen letterlijk en figuurlijk voor een betere verbinding.

- Het hoogteverschil in de Kanaalstreek kan benut worden door de laagstgelegen delen beter te benutten voor waterberging. De Mussel-Aa en het Pagediep kunnen zich hierdoor ontwikkelen als een ader in de beekdalbodems, en de ruimtes daaromheen zouden geschikte gebieden kunnen zijn voor extra wateropvang.

- De aandacht moet zeker niet alleen gaan naar de centra van Stadskanaal, Musselkanaal, Dideldom en het lint. Binnen de gemeentegrenzen liggen tal van prachtige kleinere kernen die kunnen profiteren van de investeringen in de grotere kernen, maar ook en vooral van een betere integratie van landschap en leefomgeving. Hiermee kan het aanbod aan sterke, aantrekkelijke en diverse woonmilieus binnen de gemeente alleen maar groter worden.

