# Stadskanaal en Musselkanaal

## Toekomstperspectief



GEMEENTE Stadskanaal

MINT architecten

estheticon

Complod

# Stadskanaal en Musselkanaal

## Toekomstperspectief

COLOFON

Stadskanaal en Musselkanaal
Toekomstperspectief
Juli 2025

in opdracht van:
Gemeente Stadskanaal

Uitgevoerd door:
MINT architecten
Estheticon
Complod

In samenwerking met:
PeetersenDaan
SteenhuisMeurs

Foto's:
Harry Cock

© 2025



# Voorwoord

Verder kijken dan waar we vandaag staan, dat doen we met dit toekomstperspectief. Dit boek schetst niet alleen een toekomstbeeld, maar is een uitnodiging. Een uitnodiging aan iedereen om samen met ons richting te geven aan de toekomst van onze gemeente. Voor de komende tien tot vijftien jaar en verder.

Nu is het moment om samen te bepalen waar we naartoe gaan en dit vraagt om actie. De kansen liggen voor het grijpen en ons fundament ligt er. We kennen een rijke geschiedenis met pioniersmentaliteit, creativiteit en mensen. Onze inwoners -Knoalsters- weten wat werken is, we kennen onze waarden en weten waar we vandaan komen. Een cultuurhistorie van turf, veen en televisiebuizen.

We staan aan het begin van een tijdperk waarin keuzes ertoe doen. De keuzes die we nu maken, bepalen straks ons leven en dat van onze kinderen, kleinkinderen, buurkinderen en leerlingen. Wat geven wij ze mee voor hun toekomst? Een gemeente waar we samen wonen, leren en groeien. In een regio waar bereikbaarheid geen obstakel is, maar een kans. Want we zijn een samenleving waarin brede welvaart en leefbaarheid voor iedereen binnen handbereik is. Met dit toekomstperspectief bouwen we verder op wat in 2021 begon: het programma Nij Begun en de toekomstagenda voor Groningen.

Het Masterplan Regiocentra is een belangrijke routekaart voor de ontwikkeling van Stadskanaal en Musselkanaal als verzorgende centra voor onze regio. We werken samen aan de verbinding tussen Stadskanaal en Musselkanaal met het kanaal als belangrijke schakel. En we ontwikkelen Dideldom met Makeport Mercurius en de Nedersaksenlijn. Allemaal ontwikkelingen waar ook onze dorpen Mussel, Alteveer, Onstwedde en Vledderveen en het landelijk gebied van meeprofiteren.

Als gemeentebestuur willen we meer dan plannen maken. We willen dromen delen, ideeën vangen en met elkaar geschiedenis schrijven. Niet als losse schakels, maar als een keten van mensen die geloven in vooruitgang en weten hoe dit om te zetten in actie. Dat betekent samen werken met inwoners, het bedrijfsleven, het onderwijs en ook waterschappen en andere gemeenten. Want een sterke regio maak je samen, met Mekoar!

En nu: aan de slag!

Burgemeester Klaas Sloots & Wethouder Egbert Hofstra

# Inhoud


**INLEIDING ..... 09**

**DEEL I: Het verhaal van de Kanaalstreek ..... 11**

Cultuurstorie
Landschap
Integrale analyse
Knalplaat
Knaalster vuistregels

**DEEL II: Vertrekpunt toekomstvisie ..... 27**

Quickscan Masterplan regiocentra
Aanscherpen van de opgave
Stadskanaal in de regio

**DEEL III: Uitwerking ..... 39**

Het Kanaal als levensader
Centrum Stadskanaal
Centrum Musselkanaal
Dideldom
Verankering in het landschap
Toegift

**DEEL IV: Van visie naar doen ..... 133**

Instrumenten voor uitvoering
Financiën, uitvoeringsstrategie en prioritaire gebieden

**DEEL V: Proces en verantwoording ..... 141**

**KATERN**
**Uitgebreid cultuurhistorisch onderzoek ..... 146**






# Inleiding

Nuchter en bescheiden, die volksaard wordt doorgaans op de Groninger geplakt. Zo ook op de inwoners van de Kanaalstreek. Vaak wordt het gevolgd door credo's als 'doe maar normaal dan doe je al gek genoeg', 'wat de boer niet kent vreet-ie niet', 'de kat uit de boom kijken' en 'als je een dubbeltje bent, word je nooit een kwartje'. Er zit natuurlijk altijd wel een beetje waarheid in dit soort duidingen. Met nadruk een beetje. Want gelukkig is er heel veel meer.
Dat blijkt wel als je naar de geschiedenis van de Kanaalstreek kijkt. Hoe nuchter en bescheiden ook: sinds jaar en dag is het ook een gebied vol dynamiek. Een regio die zich meerdere keren opnieuw heeft uitgevonden. Een regio vol pioniersmentaliteit en ondernemerschap. Een trotse streek waarin economie en cultuur hand in hand gingen. En zeker ook een regio waar men durfde. Geen volgers maar voorlopers.

Die veerkracht en 'bescheiden trots' biedt een prachtig en vooral stevig fundament voor de toekomst van Stadskanaal en Musselkanaal. Zelfbewust en toekomstgericht: dat is de sticker die de Kanaalstreek verdient. Niet weglopend voor moeilijke opgaven. Voortbouwend op bestaande waarden. Wederkerig en met aandacht voor iedereen. Precies dat is de insteek van het Toekomstperspectief voor Stadskanaal en Musselkanaal.

Natuurlijk komt dit Toekomstperspectief niet zomaar uit de lucht vallen. Het volgt uit het Masterplan Regiocentra dat in samenspraak met het rijk in opdracht van de Provincie Groningen en acht Groninger gemeenten is gemaakt. Met het Masterplan willen alle betrokken partijen een flinke impuls geven aan de leefbaarheid en brede welvaart van de provincie Groningen. Verbetering van de bereikbaarheid, de revitalisering en herontwikkeling van winkelgebieden en bedrijfslocaties, de versterking van het maatschappelijk vastgoed, de vernieuwing van woongebieden, het verbinden van groen en vooral de samenhang tussen al die onderdelen zijn daarin belangrijke thema's

Vanuit het Masterplan zijn er elf plannen gemaakt voor respectievelijk Appingedam, Bedum, Delfzijl, Hoogezand-Sappemeer, Leek-Tolbert. Nieuwe Pekela, Ter Apel, Uithuizen, Veendam, Winschoten en zo ook Stadskanaal-Musselkanaal. Alle plannen hebben vergelijkbare doelen maar geven daar in iedere gemeente op eigen wijze invulling aan. Zo legt de gemeente Stadskanaal veel nadruk op prettig wonen, sterke centra, vitale groene wijken, duurzame bereikbaarheid en ruimte voor ondernemerschap en innovatie. Ook hebben we alles natuurlijk goed verknoopt met het programma Nij Begun en de plannen voor de Nedersaksenlijn.

Belangrijk kenmerk is ook de cultuurhistorische inbedding. Weten waar je vandaan komt helpt namelijk enorm om de koers voor de toekomst te bepalen. Bovendien is er bewust voor gekozen de participatie integraal onderdeel te maken van het hele traject. Aan dit Toekomstperspectief is letterlijk en figuurlijk samen getekend en ontworpen, samen met bewoners, ondernemers, scholieren en tal van andere stakeholders.

Daarmee is het ook echt een verhaal van, voor en door Stadskanaal en Musselkanaal geworden. Geen in beton gegoten plan, maar een routekaart waarmee we de toekomst vol vertrouwen tegemoet kunnen gaan. Een perspectief dat richting geeft en houvast voor concrete projecten en programma's. En bovenal een verhaal dat inspireert, uitdaagt en ons er allemaal aan herinnert dat we in de gemeente Stadskanaal van oudsher geen volgers maar nuchtere en veerkrachtige voorlopers zijn.

Campagnebeeld symposium 11 juni 2025
door Megan de Vos



# DEEL I:
# Het verhaal van de Kanaalstreek

**In zevenmijlslaarzen door de geschiedenis van de Kanaalstreek**

**Van dekzand tot marke**

Voor wie wil weten hoe het landschap rond Stadskanaal er eeuwen geleden uit heeft gezien, biedt de kaart van Christiaan Sgrooten uit 1573 wat houvast. Rechtsonder, aan weerszijden van de Ruite Aa, zijn twee geelbruine 'inktvlekken' te zien. Beide behoren tot het Boertanger Moor. Dit enorm moerasgebied ontstaat vanaf 5850 voor Christus tussen de hoger gelegen dekzandruggen.

Deze dekzandruggen zijn nog een heel stuk ouder. Samen met de beekdalbodems worden ze in de laatste ijstijd gevormd: het Weichselien, pakweg 116.000 tot 11.700 jaar geleden. Het moeras ontstaat wanneer de zeespiegel stijgt en het zoete water dat vanaf de zandruggen komt niet makkelijk meer weg kan stromen. Het land wordt er nat en sponsachtig. Een perfecte basis voor een steeds dikker wordend veenpakket.

Rond het moeras, op de hoger gelegen zandgronden van Borger-Odoorn en Westerwolde, ontstaan vanaf de elfde eeuw na Christus boerengemeenschappen. De boeren werken samen binnen de marke: een bestuursvorm gebaseerd op collectief eigendom van de heide- en moerasgronden. De gronden worden gebruikt om de schapen te laten grazen en om turf te steken. De mest wordt gebruikt op de essen, waar boekweit en haver wordt geteeld. Het markesysteem legt de basis voor een florende boerengemeenschap.

**In de greep van de stad**

In de zeventiende eeuw komt het Bourtanger Moor in het vizier van de veenontginners. Aanvankelijk is de veenafgraving een zaak van particulieren, al dan niet verenigd in een compagnie. Zij beginnen rond Borgercompagnie, Wildervank en de Pekela's. Al snel neemt de stad Groningen het heft in handen ten koste van het particuliere initiatief. De stad verwerft de moerasgronden voor een appel en een ei van de markeboeren. Op initiatief van de stad wordt in 1787 begonnen met het graven van het Stadskanaal, parallel aan de provinciegrens met Drenthe. Het is bedoeld voor de afvoer van de turf.

De vervening begint ten noorden van het kanaal. Naarmate de afgraving vordert, worden ook in noord- en noordoostelijke richting watergangen gegraven, de zogenaamde wijken. Ten westen van het kanaal, op Drents grondgebied worden de zogenaamde Monden met het kanaal verbonden. Aan beide kanten van de provinciegrens zorgt het kanaal voor flinke impuls. Het wordt de levensader van het gebied.

Het afgraven van het veen en de opkomst van de stad luidt de neergang van de markegemeenschappen in. Oude structuren in het landschap, zoals het Pagediep, worden als gevolg van de vervening uitgewist of vergraven. In de kolonie Stadskanaal bepaalt en betaalt de stad vrijwel alles: van de aanleg van bruggen, sluizen en kades tot en met de school- en kerkbouw. Alleen wie er precies naar de nieuwe kolonie trekken, coördineert de stad niet. Stadskanaal groeit zo uit tot een diverse samenleving, met alle vraagstukken van dien.

**Landbouw en -industrie**

Vanaf het begin van de vervening wil de stad, als opvolgend verdienmodel, van het veenmoeras landbouwgrond te maken. Daartoe wordt het waterpeil kunstmatig verlaagd. In de loop der tijd heeft dit ervoor gezorgd dat de resterende veenlaag grotendeels is uitgedroogd en verschrompeld. De afwatering in combinatie met de onderliggende dekzandondergrond heeft ook flinke hoogteverschillen ij het landschap doen ontstaan, tot wel vier meter.




Groningen op de kaart van Christiaan sGrooten, cartograaf van Filips II, 1573




Stadskanaal op de kaart van Huguenin, 1820. Bron: Groninger Archieven



De opkomst van de stoommachine en de aanwezigheid van duizenden handen maken de Kanaalstreek in de negentiende eeuw tot een gewilde vestigingsplaats voor fabrikanten. De landbouwindustrie (aardappelmeel, strokarton, kunstmest) en de scheepsbouw worden belangrijke werkgevers. Ze leggen de basis voor een periode van bloei waarin Stadskanaal aangesloten wordt op het spoor en een eigen christelijke Hogere Burgerschool (HBS) krijgt.

Om meer gegoede inwoners aan te trekken worden in de nabijheid van de treinstations plannen gemaakt voor nieuwe uitbreidingen. Stadskanaal valt in die tijd onder twee verschillende gemeenten: Wildervank en Onstwedde. De eerste laat in 1920 een plan maken door het bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok. Ontstwedde maakt vier jaar later een vergelijkbaar plan dat de basis wordt van de Parkwijk.

Ook na de oorlog worden er volop plannen gemaakt. De bevolking van Stadskanaal groeit. Een nieuw industrieterrein bij de Vleddermond moet nieuwe industrie en werkgelegenheid brengen. In 1952 keurt Gedeputeerde Staten een uitbreidingsplan voor een woonwijk op Dideldom goed. In het plan van Oom & Kuipers is ruimte voor arbeiders- en middenstandswoningen. De uitbreiding wordt niet gerealiseerd. In plaats daarvan wordt Dideldom een industriegebied.




Het dok en het stationsemplacement in Stadskanaal, 1915. Bron: Groninger Archieven



**De periode Philips**

In 1955 luidt de komst van Philips een nieuwe bloeiperiode in. Gestimuleerd door een forse rijkssubsidie vestigt het bedrijf zich aan de Oude Markt. Al snel valt het oog op Dideldom. De grond was al in handen van de gemeente, die Philips maar al te graag faciliteert. Eerst wordt er een diodefabriek gebouwd en een paar jaar later ook een beeldbuizenfabriek.

Philips' macht en invloed op de lokale cultuur en ruimtelijke ontwikkeling van Stadskanaal is zeker in de jaren vijftig en zestig enorm. Er wordt volop geïnvesteerd in culturele en maatschappelijke voorzieningen en tal van nieuwe woonwijken. Een vroeg voorbeeld is de woonbuurt Ceresdorp in Musselkanaal dat in de jaren vijftig speciaal voor de werknemers van de beeldbuizenfabriek en de glasfabriek in Nieuw-Buinen wordt gebouwd. Ook theater Geert Teis, het nieuwe gemeentehuis en de centrumontwikkeling van Stadskanaal zijn in meer of mindere mate te danken aan Philips.

De groei van de werkgelegenheid blijkt niet structureel. Mechanisatie en goedkope arbeid in verre buitenlanden zorgen voor verlies van werkgelegenheid. Al in 1971 worden 400 medewerkers ontslagen. De sanering zet door in de jaren tachtig en negentig. Na verplaatsing van de productie naar China leidt de sanering in 2006 tot een definitieve sluiting van de fabriek.

**Voorsorteren op eigen kracht**

Dat er iets moet gebeuren om Stadskanaal, en in bredere zin heel Oost-Groningen, nieuw perspectief te geven is in de vroege jaren zeventig al duidelijk. Zo komt de Rijksplanologische Dienst in 1972 met de Nota Noorden des Lands. Het bevat het idee voor een herinrichtingswet waarmee niet alleen de landbouw, maar ook de economische en sociale ontwikkeling van de Veenkoloniën en Oost-Groningen gestalte kan krijgen. Uit deze periode stammen ook de kenmerkende ruilverkavelingsbosjes. Onderliggende ambitie is om de Hondsrug landschappelijk te verbinden met de zanderige gebieden in het oosten.

Na jaren van groei en bloei neemt de negatieve beeldvorming het in de jaren tachtig en negentig geleidelijk over. Dat slaat om rond de eeuwwisseling wanneer de gemeenten Stadskanaal en Borger-Odoorn de opdracht geven aan het bureau van Riek Bakker om een toekomstvisie te maken. De visie verschijnt in 2002 en krijgt de veelzeggende titel Eigen kwaliteit als grondslag voor groei. Een perspectief voor het veenkoloniale deel van de gemeenten Borger-Odoorn en Stadskanaal.

Het zit Stadskanaal niet mee. Na vier toekomsten – die van turf, landbouwindustrie, Philips en de herstructurering – sterft de visie van Riek Bakker onder invloed van de economische crisis van 2008. Maar gelukkig gloort er nieuwe hoop. In het in 2024 gepresenteerde Masterplan Oost-Groningen trekken de gemeenten Oldambt, Pekela, Stadskanaal, Veendam en Westerwolde samen op. Binnen één generatie willen ze de brede welvaart verbeteren en in 2055 opgetrokken hebben tot het landelijke gemiddelde.

Zeker ook voor Stadskanaal en Musselkanaal liggen er liggen kansen op te groeien, om de bereikbaarheid te verbeteren en om gezond en gelukkig te zijn in een duurzame groene regio waar het goed wonen is. Niet door weer helemaal overnieuw te beginnen maar juist door de bestaande waarden en kwaliteiten te omarmen en als fundament te gebruiken. Helemaal in de geest van de toekomstvisie van 2002.

# Kn(o)alplaat

De Kanaalplaat, Knalplaat of Knoalploat brengt alles samen. Hierop zie je het kenmerkende Veenkoloniale landschap met zijn lange lijnen. Maar ook de forse hoeveelheid groen in de kernen Musselkanaal en Stadskanaal plus de typerende ruilverkavelingsbosjes in de omgeving.

Ook zie je oude waterstructuren en de relieken van het Pagediep en de Mussel. Dat landschap vertelt het verhaal van de Kanaalstreek. Het is een rijke basis voor toekomstige ontwikkelingen die ten goede komen aan de leefkwaliteit, aan natuurwaarden en sociaaleconomische voorspoed.

Op die basis landen de kansen en potenties. Dat wat er in de ontwikkeling van dit toekomstperspectief is opgehaald. Het zijn geen losse plannen en ambities. Alles hangt met elkaar samen en hecht zich aan de plek, aan het kanaal en aan de bestaande (cultuurhistorische) waarden. EN dat alles knalt behoorlijk van de kaart. Want de potentie is groot. Vandaar: knalplaat.

Verderop in dit document keren alle lagen, plannen en ambities terug. Ze worden voorzien van context en uitwerking. Het mag immers niet blijven bij intenties. Uiteindelijk gaat het om de daadwerkelijke impact: de consequenties, waarmee de Kanaalstreek een waardevol nieuw hoofdstuk kan toevoegen aan het reeds rijke verhaal van Stadskanaal en Musselkanaal.

# De kn(o)alplaat



## Legenda

**Hoogtekaart**

+9 NAP
|
Maaiveldhoogte
|
+4 NAP

**Archeologische landschappen**

Dekzandruggen

Beekdalbodems

**Bodemkaart**

Veldpodzolgronden

Moerige podzolgronden

Moerige eerdgronden

Beekeerdgronden

Gooreerdgronden

**Gebruik**

Bomen

Water

Bebouwing

**Voorgestelde ingrepen**

Zoekgebied uitbreidingsruimte water

Zoekgebied aanvulling bosstructuren

Herstellen lint



# Knoalster vuistregels

De beste plannen voor de toekomst van een gebied beginnen niet met een leeg vel. Ze bouwen voor op dat wat er al is. Op het landschap, op de gebouwen die er al staan, op de geschiedenis en niet in de laatste plaats op de bewoners en hun verhalen en ervaringen. Toch is dat geen vanzelfsprekendheid. In de geschiedenis van vrijwel iedere stad en gemeente zijn momenten aan te wijzen waarop men helemaal overnieuw wilde beginnen. Zo ook in Stadskanaal en Musselkanaal. Ook hebben beide kernen zich, al dan niet noodgedwongen, regelmatige opnieuw uit moeten vinden.

Al die perioden, plannen en momenten hebben Stadskanaal en Musselkanaal gemaakt tot wat het nu is. Vol kwaliteit, maar niet overal meer even zichtbaar. Kansrijk maar ook kwetsbaar. Mooi, maar soms ook sleets of ronduit lelijk. Groen maar ook stenig. Eigen en karaktervol, maar soms ook heel algemeen en generiek. Veel wat al goed is, maar minstens zo veel wat ook nog een heel stuk beter kan.

We zien de kansen en de potentie. Daarbij ligt de grootste opgave in het (weer) brengen van samenhang, het herstellen van dat wat goed was, het verbinden van bestaande waarden en het toevoegen van nieuwe. Dat doen we volgens het Repair with Gold-principe dat ook ten grondslag lag aan het Uitvoeringsplan Panorama Eemsdelta 2021-2022, opgesteld door de gemeente Eemsdelta in samenwerking met de Rijksbouwmeester en het College van Rijksadviseurs.1 De essentie van deze aanpak: voortbouwen op bestaande waarden, waarbij herstel niet onzichtbaar gebeurt maar juist voor zichtbare nieuwe waarde, perspectief en betekenis zorgt.

Gelijktijdig kiezen we – hoe kan het ook anders in een lintdorp – voor doordachte lange lijnen. Geen quick wins, en ook geen pleisters plakken. Zelfbewust en op basis van eigen kracht verzilveren we stap voor stap de kansen. Zo gaan van pleisters naar verband. Daarin laten we ons niet verbinden door grootse vergezichten en gouden bergen. We hebben durf maar gokken niet: niet nodeloos voorzichtig, wel verstandig. En altijd moedig voorwaarts!

Om onszelf onderweg scherp en op koers te houden, hanteren we een set vuistregels. Ze dienen ter inspiratie, helpen om keuzes te maken en prioriteiten te stellen:

**1. Wij omarmen en versterken wat we al hebben, wat goed is én weer goed kan worden**
Herstellen, hechten, transformeren en repareren: daar ligt de prioriteit. Bestaande waarden en kwaliteiten borgen en versterken we. En we benutten ze, als fundament om op verder te bouwen. Steeds maar weer opnieuw beginnen doen we niet. Vergeten kwaliteiten maken we weer zichtbaar. Niet conserverend maar met betekenis voor het nu. Voor vernieuwing is altijd ruimte. Mits het tot een verrijking leidt, wederkerig is en de context snapt. Wij werken aan en langs een lijn in de tijd. Dat zorgt voor de meeste (meer)waarde.

**2. Bodem, water, landschap en cultuurhistorie staan aan de basis van iedere ruimtelijke ingreep**
Ons landschap zit vol cultuurhistorische waarden. Het is rijk en eigen. Kenmerkend is de ontmoeting tussen de lange rechte Veenkoloniale lijnen met z'n vergezichten en ruilverkavelingsbossen, en het kleinschaliger landschap van de dekzandruggen waarmee Westerwolde zich al aankondigt. Weids en woldig. Dat karaktervolle landschap vormt de basis voor alles wat we doen. We versterken het en bouwen er op voort. Dat vraagt om een aanpak waarin bodem en water sturend zijn. We verknopen het met schoonheid, beleving, natuurwaarden en leefkwaliteit. Zo leggen we de basis voor een mooi, duurzaam, historisch gelaagd, gezond, ecologisch rijk en kimaatrobuust landschap.

**3. Wij bieden ruimte voor nieuwbouw en kiezen kwaliteit boven kwantiteit**
De belangrijkste vraag zit niet in het aantal, maar in het soort woningen en hun kwaliteit. Onze nieuwbouw concurreert niet met het bestaande aanbod. We bouwen voor de doorstoom, voor ouderen die gehecht zijn aan de plek maar nu te groot wonen en kleiner willen in de nabijheid van voorzieningen, voor jongeren die graag in de Kanaalstreek willen blijven maar er nu geen passende woning kunnen vinden; voor 'terugkeerders' met heimwee naar hun geboortegrond; en voor een professionele doelgroep die nodig is om het voorzieningenniveau op peil te houden. We verrijken zo ons bestaande aanbod met woningen die niet alleen voorzien in de vraag van vandaag, maar ook daarna hun waarde behouden.

**4. Wij versterken wat we hebben en kiezen inbreiden boven uitbreiden**
Nieuwbouw maakt de bestaande wijken en woonmilieus altijd beter en versterkt de centra van Stadskanaal en Musselkanaal. Langs het lint en in en om die centra van is ruimte genoeg om woningen toe te voegen, zonder dat dit ten koste gaat van bestaande groene kwaliteit. Daarom kiezen we voor inbreiding boven uitbreiding. Zo bevorderen we de doorstroom, voegen we woonkwaliteit toe, investeren we in omgevingskwaliteit en creëren we extra draagvlak voor bestaande voorzieningen.

**5. Wij stellen de ene modaliteit niet boven de ander maar gaan voor een goede balans**
Fietser, voetganger, automobilist en ov-reiziger: op de schaal van de hele gemeente ze zijn ons even veel waard. Daarom investeren we in goede en veilige fietsverbindingen, gaan voor beter openbaar vervoer, maken het voor voetgangers aangenaam én omarmen de autobereikbaarheid van onze centra. Die verschillende modaliteiten moeten elkaar versterken, en niet in de weg zitten. Dat vraagt om een goede balans waarbij soms de een en soms de ander meer ruimte krijgt. Verkeerskundige oplossingen staan nooit op zichtzelf. De balans ontstaat door er goed aan te ontwerpen.



**6. Wij gaan voor de hoogst mogelijke maatschappelijke meerwaarde**
Publieke investeringen zetten we strategisch in, steeds met oog voor duurzame waardeontwikkeling. Dat betekent dat we verder kijken dan de korte en middellange termijn. Alles wat we doen en iedere stap die we zetten dient meerdere doelen: niets staat op zichzelf. Met onze publieke investeringen inspireren we anderen om ook hun bijdrage te leveren.

**7. Wij ontwerpen contextbewust en op een menselijke maat en schaal**
Een leefomgeving met een menselijke maat en schaal is een voorwaarde voor een hoge leefkwaliteit. Het zorgt voor herkenning, nabijheid en bevordert interactie en sociale veiligheid. Bovendien doen we zo recht aan het bestaande karakter en de cultuurhistorie en de bestaande ruimtelijke structuur van Stadskanaal en Musselkanaal.

**8. Het lint is onze levensader**
Zonder kanaal geen Stadskanaal en Musselkanaal. Alleen daarom al vraagt het lint bovengemiddelde aandacht en verdient het meer te zijn dan alleen een verkeersader. Programmatische toevoegingen en ruimtelijke ingrepen aan en rond het lint versterken het karakter een de samenhang. Zo herstellen we de aloude relatie tussen water, straat en bebouwing. 'Rotte kiezen' vullen we op passende wijze. Op die plekken waar ruimte is of ontstaat sluit de nieuwbouw goed aan op de omgeving. Ook verdichting behoort tot de mogelijkheden, mits passend en op de juiste plek.

**9. Verankerd in de regio**
Heel veel opgaven die op Stadskanaal en Musselkanaal afkomen, houden zich niet aan gemeente- en provinciegrenzen. Ook kansen laten zich vaak het best verzilveren wanneer er breder wordt gekeken. Daarom kijken we over onze eigen grenzen en denken we altijd vanuit het perspectief van de hele regio. We stellen ons wederkerig op, vanuit de overtuiging dat samenwerking en samenhang uiteindelijk tot de beste oplossingen en de grootste meerwaarde leidt.

**10. Wij omarmen pioniersgeest en het particuliere initiatief**
Pioniers hebben de Kanaalstreek gemaakt tot wat het is. Arbeiders uit alle landstreken kwamen hier bij elkaar. Fabrikanten bloeiden er op. Die pioniersgeest hoort bij de Stadskanaal en Musselkanaal, net als het ondernemerschap en de zelforganisatie van bewoners die ten grondslag ligt aan het noaberschap. Daarom omarmen we de pioniersgeest en het particuliere initiatief. We stimuleren het, geven het ruimte en dagen iedereen uit om de Kanaalstreek samen sterker te maken.



Weekmarkt in Stadskanaal



Gebouw S in Dideldom



# DEEL II:
# Vertrekpunt toekomstvisie

**Dit toekomstperspectief bouwt voort op het Masterplan Regiocentra Groningen dat in opdracht van de provincie Groningen en de betrokken Groninger gemeenten werd gemaakt. Aansluitend speelt het in op het programma Nij Begun en de plannen voor de Nedersaksenlijn. Samen met een uitgebreid cultuurhistorisch onderzoek, een analyse van het landschap, mobiliteit en bredere ontwikkelingen in de regio plus actuele inzichten op het vlak van demografie en woningbehoefte in de Kanaalstreek vormen zij het vertrekpunt van dit toekomstperspectief.**

**Kansen en opgaven quickscan**

- Het Masterplan Regiocentra Groningen Quickscan ophaven en toekomstperspectief van januari 2024 noemt de gemeente Stadskanaal ‘kwetsbaar en kansrijk’. Dat leidt tot de volgende opgaven, obeservaties, kansen en ontwikkelingen:

- Stadskanaal–Musselkanaal behoort tot de grote kernen van Groningen. Veel mensen maken gebruik van het aanbod van dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen. Het verzorgingsgebied is groot. Om die waarden vast te houden zijn de winkelcentra in de afgelopen jaren al verbeterd. Dat heeft al geleid tot meer levendigheid, meer groen, meer openbare ruimte en minder leegstand.

- Wat betreft het wonen zijn de recente woonwijken het meest geliefd. Hier staan veel grotere woningen in een groene en waterrijke omgeving. Ook de karakteristieke woningen aan het lint zijn gewild. Wel liggen hier uitdagingen op het vlak van duurzaamheid en woningverbetering.

- De wijken uit de wederopbouwperiode en bepaalde delen van het lint kampen met opgaven op het vlak van gezondheid en armoede. Zeker in de wijken uit de jaren zestig is het verloop groot en de sociale samenhang niet optimaal. Energetisch zijn veel woningen verouderd. Stedenbouwkundig zijn deze wijken vaak wél op orde. Een goede basis om op voort te bouwen.

- Het aanbod en de diversiteit van maatschappelijke voorzieningen is redelijk goed op orde, zeker in vergelijking met andere gemeenten. De voorzieningen liggen verspreid over de kernen. Wel voldoen ze lang niet allemaal meer aan de eisen van deze tijd. Verbetering is wenselijk.

- Een belangrijke uitdaging ligt in de bereikbaarheid, en dan vooral op het vlak van het openbaar vervoer. De komst van de Nedersaksenlijn kan voor meer vitaliteit en leefkwaliteit zorgen waarvan niet alleen Stadskanaal en Musselkanaal zullen profiteren, maar een veel groter gebied. Tot slot verdienen de entrees tot de beide kernen aandacht, net als de uitstraling van de bedrijfslocaties.

# Masterplan regiocentra




De opgavekaart uit Masterplan regiocentra fase 1



Bereikbaar station



Hub: Makepoort Mercurius



Vernieuwen dorpscentrum Musselkanaal



(Her)ontwikkelen tot leefgebied: kanaalzone



Maatschappelijke functies concentreren



Woonwijken vernieuwen



Groen verbinden:
de stad in en als ontwikkelas



Transformatie van zones die vernieuwingsgebieden onderling verbinden tot een hoogwaardig en samenhangend leefgebied.

# ACHT FYSIEKE BOUWSTENEN VOOR DE REGIOCENTRA

**Acht soorten investeringen in de regiocentra**
Deze quickscan en de gesprekken zijn voor elk van de regiocentra door KAW vertaald tot acht terugkerende vormen van fysiek investeren. Die zijn terug te zien in het volgende deel van deze rapportage. Samen dragen zij bij aan een omgeving en structuur waarin brede welvaart een betere kans krijgt. Ze grijpen ineen, komen in sommige kernen sterker voor dan in andere, kunnen overlappen op één plek. Voor elk regiocentrum is er een eigen palet aan relevante potentiële ingrepen. We introduceren hier de acht vormen.



Het toevoegen van nieuwe knooppunten (waaronder stations Nedersaksenlijn en doorontwikkeling Wunderline) en het oplossen van verkeersknelpunten.



Gebiedsontwikkeling rondom clusters van maatschappelijke en/of commerciële functies, vaak bij knooppunten van mobiliteit, toevoegingen waaronder vaak ook wonen.



Concentratie van winkels in een compacter centrum, oplossen van leegstand, functieverandering tot wonen en maatschappelijke functies, herinrichten van de ruimte.



Transformatie tot andere functies zoals wonen, of vernieuwen tot een nieuw, toekomstgericht werk- en leergebied, verbinding met onderwijs.



Herschikken van diverse functies, zorgen voor toekomstbestendige accommodaties ter vervanging van verouderd vastgoed.



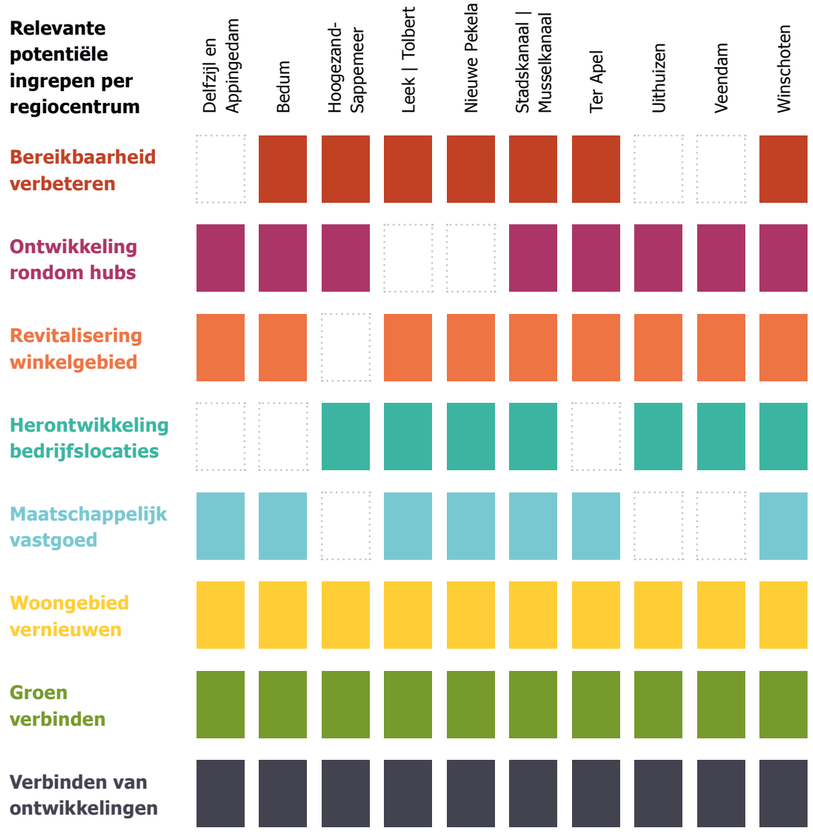
Vernieuwing van bestaande woningen en een betere woonomgeving in woonwijken, toevoegen van nieuw woonprogramma voor doorstroming.



Groene verbindingen tussen bebouwd gebied en omliggend landschap, groene kwaliteit binnen de kernen, met verblijfskwaliteit, klimaatadaptief.



Transformatie van zones die vernieuwingsgebieden onderling verbinden tot een hoogwaardig en samenhangend leefgebied.




De methodiek met de 8 bouwstenen uit Masterplan regiocentra fase 1

# Aanscherpen van de opgave

De gemeente Stadskanaal wil haar fysiek ruimtelijke investeringen ten goede laten komen aan de brede welvaart. Het moet leiden tot een verhoging van de leefkwaliteit voor een zo groot mogelijke groep mensen en zorgen voor nieuwe economische en maatschappelijke dynamiek. Om snel tot duurzaam resultaat te komen koppelt Stadskanaal nieuwe projecten en initiatieven aan bestaande plannen en ambities. Dat leidt tot deze bouwstenen:

**1. Makeport Mercurius biedt mensen toekomst**
Een hechte relatie tussen onderwijs en maakindustrie biedt kansen voor het bedrijfsleven en werkgelegenheid in de Kanaalstreek. De onderlinge nabijheid samenwerking zorgt voor een goede voedingsbodem voor innovatie en startups, die vervolgens ook de ruimte krijgen om te groeien. Dat is Makeport Mercurius.

**2. Een aantrekkelijk leefgebied langs het kanaal**
Het gebied tussen het kanaal en de groenzone Navolaan - Luxemburglaan biedt kansen om het winkelhart beter met de omgeving te verbinden. Het kan (her)ontwikkeld worden tot een woon-, winkel-, werk-, leer- en recreëergebied. Ook richting Musselkanaal liggen er mogelijkheden om het lint te versterken met ruimte voor woningbouw en bedrijvigheid.

**3. Toekomst voor maatschappelijke functies**
Het aanbod maatschappelijke functies en voorzieningen is het resultaat van de groei van de Kanaalstreek in voorgaande decennia. Behoeften en doelgroepen zijn veranderen en de huisvesting is lang niet altijd meer up to date. Er ligt een wens te vernieuwen als onderdeel van herontwikkeling van de Kanaalzone, waarbij bundelen en samengaan tot de scenario's behoren.

**4. Een groene, gezonde stadsontwikkeling**
Ruimtelijke transformaties bieden Stadskanaal en Musselkanaal de kans een groene en gezonde leefomgeving te maken. Met centrumvernieuwingen en gebiedsontwikkeling is de goede weg ingeslagen. We breiden dit uit en bouwen erop voort. Binnen de stad en met het landschap liggen kansen voor groene verbindingen en een groene omzoming.

**5. Bereikbare stad: ontwikkelen rondom hubs**
Het station en de ontwikkeling van de aangrenzende gebieden Makeport en de Kanaalzone kunnen van Stadskanaal en Musselkanaal een complete goed bereikbare plek maken, goed verbonden met de rest van Nederland, in het bijzonder met de stad Groningen, Emmen en Oost-Nederland.

**6. Woonbuurten vernieuwen**
Het wonen in en rond de centra van Stadskanaal en Musselkanaal heeft een impuls nodig. Met nieuwbouw en herstructurering van de bestaande voorraad kan ingespeeld worden op veranderende woonbehoeften en het bedienen zo niet aantrekken van andere doelgroepen. Ook biedt het een kans om 'gaten te vullen', meer levendigheid te brengen en stedenbouwkundig tot meer samenhang te komen tussen de beide centra en de bredere omgeving.



# Breder perspectief en context

Stadskanaal-Musselkanaal ligt op een interessante plek aan de grens van Groningen en Drenthe. De diversiteit aan landschappen in de directe omgeving is een kwaliteit: van ‘het eigen’ veenkoloniale landschap rond en aan het lint tot de Drentse Hondsrug en het bijzondere beekdallandschap van Westerwolde.

Wat betreft de auto zijn er goede bestaande verbindingen met de stadsregio Groningen – Assen, Eemsdelta en de Eemshaven en de regio Emmen. De Nedersaksenlijn biedt een kans om ook de ov-bereikbaarheid op regionale en (inter) nationale schaal aanzienlijk te verbeteren.

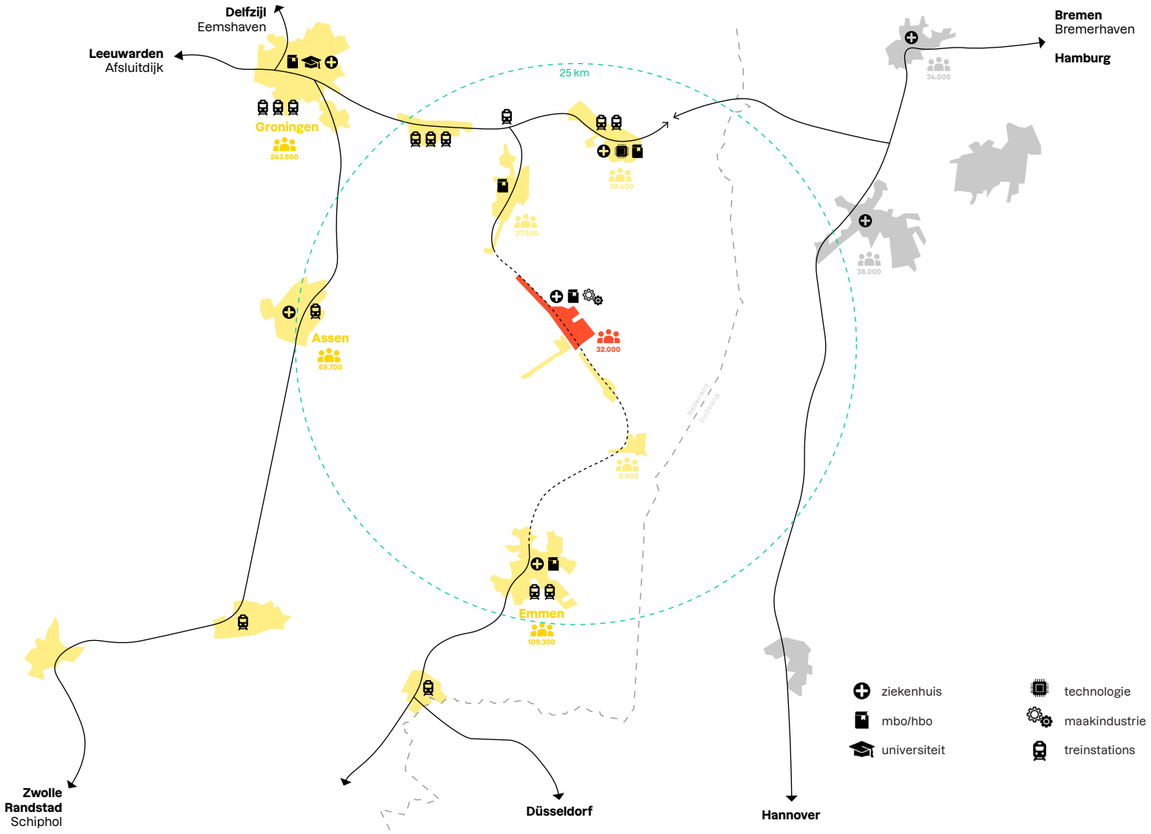
Volgend op de parlementaire enquête aardgaswinning komt het kabinet in 2023 met het programma Nij Begun: een aanpak die Groningen nieuw toekomstperspectief moet geven. Financiering vanuit Nij Begun moet een breed spectrum aan ontwikkelingen mogelijk maken. Daaronder valt ook de eerste fase van de Nedersaksenlijn: de reactivering van de spoorlijn tussen Veendam en Stadskanaal. Uiteindelijk gaat die Nedersaksenlijn Groningen met Twente verbinden. Het besluit over het deel Veendam-Stadskanaal is al genomen. Beoogde locatie van het nieuwe station is het Mercurius Business Park in Dideldom.

Waar het station uiteindelijk ook moge komen en of het er al dan niet op termijn meer worden dan een: in alle gevallen biedt de Nedersaksenlijn een kans voor Stadskanaal, Musselkanaal en de bredere regio. Wel is het van belang realistisch te blijven. Dat Nedersaksenlijn effect zal hebben is zeker, maar verwacht geen wonderen. Om die kansen wel zo optimaal mogelijk te verzilveren, dient het perspectief van de gehele regio voorop te staan. Zet in op de kracht van het netwerk. Doe de juiste dingen op de juiste plek. Daarbij kan de koppeling van maakindustrie aan onderwijs voor Stadskanaal onderscheidend zijn.

Kijkend naar de autonome huishoudensontwikkeling zien we dat het aantal huishoudens tot 2035 met ca. 400 huishoudens kan stijgen, en daarna mogelijk krimpt. De onderliggende bevolkingsontwikkeling toont dat de bevolking in dezelfde periode krimpt met ongeveer 600 personen. De verwachting is dat de krimp daarna verder doorzet. Voor de Kanaalstreek en de bredere regio zal sprake zijn van ‘grijze druk’ en het ontbreken van aanwas in de lagere leeftijdscategorieën.

Deze prognoses zijn gebaseerd op een bestendiging van de huidige situatie en het uitblijven van nieuwe impulsen. Omarming van het toekomstperspectief Stadskanaal-Musselkanaal en gerichte investeringen in de regionale centrumfunctie kan voor nieuw perspectief zorgen, waaronder een positieve huishoudensontwikkeling, ook na 2035.

# De kansen van de Nedersaksenlijn

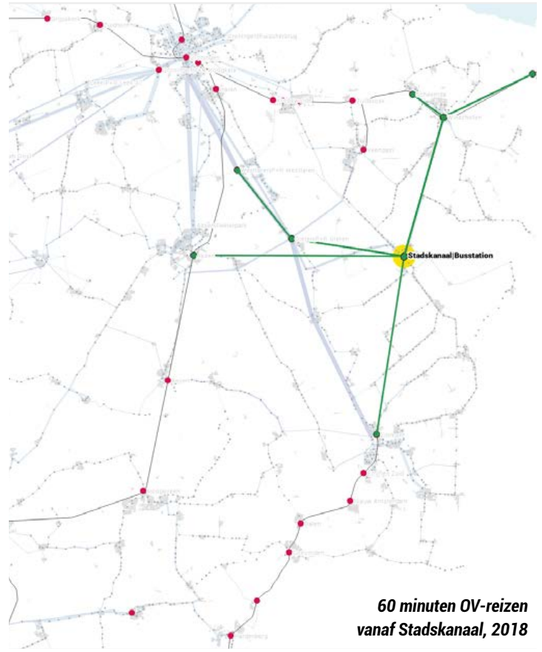



"Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. De Nedersaksenlijn zou Twente met Groningen verbinden, als de tussenliggende schakel (Emmen - Veendam) niet zou ontbreken. Een schakel die de robuustheid van de spoorverbinding tussen Groningen en de rest van Nederland verbetert. Een spoorlijn van 180 kilometer die 1,3 miljoen mensen met elkaar, en met 650.000 banen verbindt. Mits we die laatste schakel van 44 kilometer herstellen."

Bidbook Nedersaksenlijn, 2022



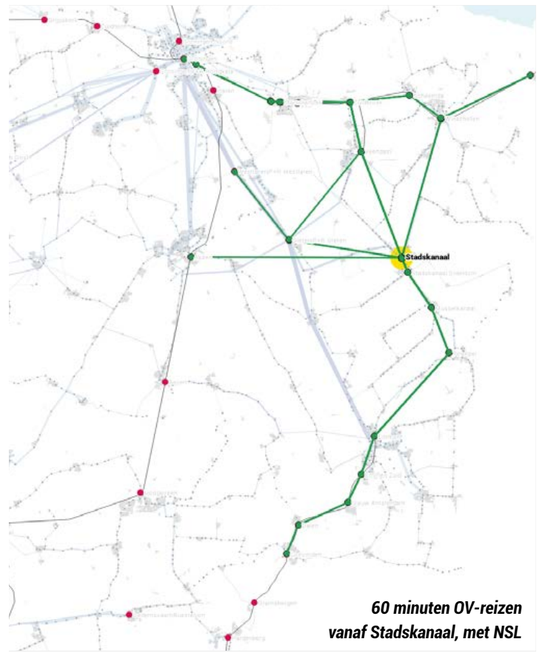
Met het oog op een nieuw station voor Stadskanaal gingen we uitgebreid in gesprek met Bureau Spoorbouwmeester. Een van de waardevolle adviezen die we kregen: redeneer niet alleen vanuit Stadskanaal, maar vanuit de corridor als geheel: de hele spoorverbinding. Kijk naar de regio als geheel, werd ons meegegeven, en zet in op de kracht van het netwerk wanneer het gaat om thema's als zorg, cultuur of onderwijs.




***60 minuten OV-reizen vanaf Stadskanaal, 2018***

Het essay Spoor=corridor beschrijft hoe het spoor al in de 19e eeuw bepalend was voor de ontwikkeling van Nederland en hoe het in de 21e eeuw opnieuw een antwoord geeft op de ruimtelijke en economische uitdagingen waar Nederland voor staat.
Met het essay, geschreven door Jan Duffhues, houdt Bureau Spoorbouwmeester een pleidooi voor het denken en werken buiten de eigen kokers, zodat synergie gevonden wordt tussen spoor, stations, omgeving en de ontwikkeling van de hele regio waar het spoor in ligt, of het nou een krimpgebied is of een stedelijke regio met groeipijn. Met voorbeelden uit het hele land én het buitenland wordt duidelijk wat een spoorcorridor is en wat het kan betekenen voor én iedereen die met ruimtelijke planvorming bezig is.

Uit *Spoorbeeld*




***60 minuten OV-reizen vanaf Stadskanaal, met NSL***

Verbinding binnen 60 minuten vanaf Stadskanaal
Bron: Stichting Nedersaksenlijn, 2023











# DEEL III:
# Uitwerking

In deel III maken we de Kanaalster Vuistregels concreet aan de hand van vijf concrete casus: het lint, het centrum van Stadskanaal, het centrum van Musselkanaal, Dideldom en de relatie met het omliggende landschap. In alle gevallen vormen de kansen en opgaven uit de quickscan aangevuld met het bredere perspectief en de context het vertrekpunt. Iedere casus begint met een duiding van de opgave, gevolgd door een korte cultuurhistorische analyse. Daarna volgt een serie observaties die per casus resulteert in concrete aanbevelingen. We sluiten Deel III af met een toegift: een collectie losse plannen en ideeën die van waarde kunnen zijn voor de verdere profilering van de Kanaalstreek.




# 1. Het lint

Zonder kanaal geen Stadskanaal én geen Musselkanaal. Het is de levensader en de naamgever. Bovendien bepaalt het de ruimtelijke structuur van beide kernen. Voor het lint en de directe omgeving is het is beeld- en identiteitsbepalend.

Alle bebouwing richt zich aanvankelijk op het water. Zo ontstaat het archetypische bebouwingslint. Ook de vroege uitbreidingen van voor en kort na de tweede wereldoorlog voegen zich naar het lint. Het water blijft de belangrijkste structuur. Dat verandert in de loop van de jaren vijftig. Nieuwe woonwijken keren zich steeds meer van het kanaal. Gelijktijdig verliest het kanaal haar economische functie. De weg langs het kanaal wordt belangrijker dan het water. De auto boven het schip.

De prominente positie van de auto zorgt met name aan de noordkant van het kanaal dat de vanzelfsprekende relatie tussen water, kade, weg, stoep en bebouwing doorbroken wordt. Het lint wordt vooral een verkeersader en verliest betekenis als een multifunctionele openbare ruimte. Resultaat is ook de grote hoeveelheid uitritten die vaak voor onveilige situaties zorgen. Op diverse plekken heeft dit geleid tot een versnipperd profiel en een verschraling van het groen. En waar de bebouwing zich voorheen oriënteerde op het lint, lijkt het nu in het gebruik meer op een achterkant. Nieuwere bebouwing keert zich in sommige gevallen ook af van het lint.

Ondertussen leeft het kanaal bij veel inwoners nog steeds. Ze zien graag dat het weer een centrale rol krijgt, als een hernieuwde levensader. Die potentie is er zonder enige twijfel, en zeker niet alleen als en ruimtelijk en cultuurhistorisch element. Nog interessanter is wanneer die cultuurhistorie en ‘al het goede van de bestaande ruimtelijke structuur’ als vetrekpunt genomen wordt. Zo kan het lint opgeladen worden als verbindende schakel voor en drager van ecologische, landschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen.

In de afgelopen jaren zijn ook verschillende initiatieven genomen om het lint en het kanaal nieuw leven in te blazen. Tot structurele veranderingen heeft dat nog niet geleid. Maar wat nog niet is, kan komen. Daarom zijn alle eerdere plannen en voor het lint goed bekeken en gebruikt voor het maken van dit toekomstperspectief.

Wanneer we het kanaal weer wakker willen kussen, ligt de sleutel in het versterken van het profiel, met gelijktijdige aandacht voor groen, mobiliteit en bebouwing. Behoud en vooral het voortbouwen op bestaande al dan niet wat sleets geworden kwaliteiten dient als vertrekpunt. Door voort te bouwen op wat er al kan het kanaal opnieuw de verbinding vormen tussen verleden, heden en toekomst.

# Cultuurhistorische analyse

Tot ver in de twintigste eeuw speelt het kanaal een belangrijke rol voor goederentransport over water. Bordewijk schrijft in 1951 over de vele aardappelschuiten op het kanaal, in contrast met de rust op de wegen. Vanaf 1894 rijdt er een tram langs het kanaal die in de jaren vijftig wordt vervangen door de bus.

Tot 1940 kenmerkt het profiel langs het kanaal zich door een zekere informaliteit. De relatie tussen bebouwing, straat, kade en water is sterk en vanzelfsprekend. Verkeerskundigen zullen het tegenwoordig shared space noemen. De straat heeft geen belijning en er is veel minder verharding. De nomen en groene bermen zijn maatgevend voor de rijruimte. Tussen de huizen en de eerste bomenrij loopt een strook die vooral door voetgangers wordt gebruikt. Deze wordt in de loop der jaren verhard met klinkers.

Tussen het kanaal en de tweede bomenrij is lange tijd ook ruimte voor een jaagpad. Overigens niet alleen aan de noord- maar ook aan de zuidkant van het kanaal.

Na de Tweede Wereldoorlog verandert dit snel. Alle lijnen worden rechtgetrokken. De informaliteit verdwijnt en er wordt duidelijk verschil gemaakt tussen rijwegen en trottoir. Oude bomenrijen worden hiervoor gekapt en deels ververvangen door nieuwe aanplant. In latere jaren krijgt de auto steeds meer ruimte langs het kanaal. Het percentage verharding neemt toe. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid komen er na verloop van tijd ook aparte stroken voor de fiets die van de rijbaan gescheiden worden met middenbermen en parkeerstroken.




Ansichtkaart. Bron: Beeldbank Groningen






1931, Hoofdstraat. Bron: Beeldbank Groningen




1931, Hoofdkade. Bron: Beeldbank Groningen




1950, Hoofdstraat. Bron: Beeldbank Groningen

# Observaties



Sluistraat

- De oorspronkelijke lintbebouwing heeft met het verdwijnen van de economische functie geen directe relatie meer met het kanaal. De inrichting is zeker aan de noordkant sterk infrastructureel van aard, gericht op doorgaand (auto)verkeer. Dit maakt dat het water lastig te bereiken en te ervaren is. In de huidige situatie wordt slechts beperkt ingespeeld op nieuwe functies en andersoortig gebruik, zoals recreatieve functies al dan niet gecombineerd met klimaatadaptieve maatregelen.



Vlonder bij de Hoofdstraat



Hoofdkade



Hoofdstraat, gezien vanaf de Hoofdkade

- Met uitzondering van het deel tussen de Esperantolaan en de Amerikalaan is het wegprofiel langs het kanaal sterk gericht op de auto. Een opeenvolging van stoep, fietspad, smalle middenberm, parkeren, weg en een relatief smalle oeverstrook met bomen bepaalt het beeld. De functies zijn sterk gescheiden. Wellicht los van de (geparkeerde) auto zitten veel functies krap in de ruimte. Vooral het groen heeft het moeilijk in deze sterk versteende omgeving. Door gebrek aan ruimte drukken boomwortels het fietspad omhoog.

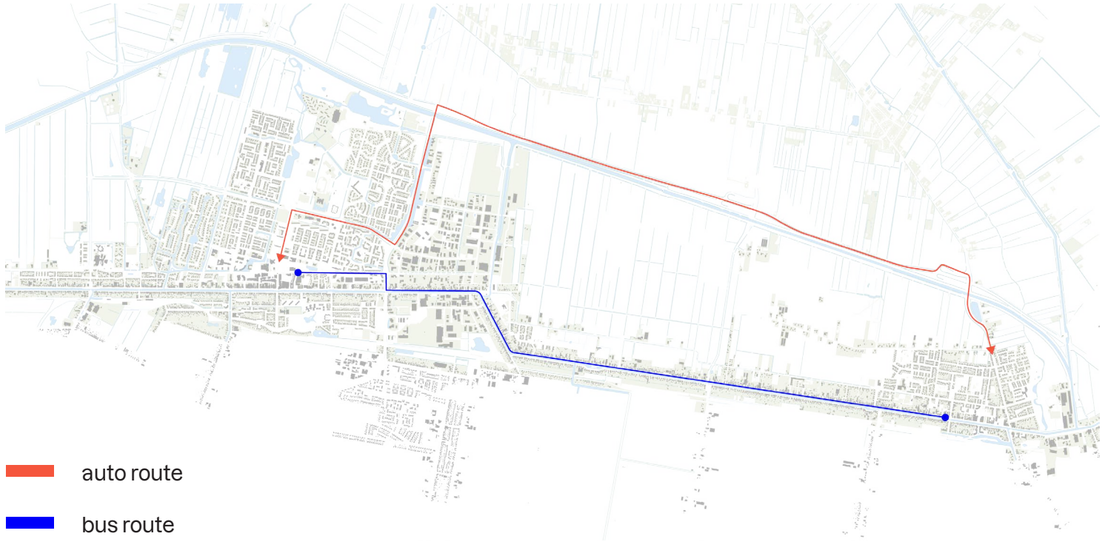
- Parallel aan de centrumstrip is de Hoofdstraat heringericht. Eenrichtingsverkeer zorgt voor meer ruimte voor groen. Afwisselende klinkerbestrating draagt bij aan een vriendelijker beeld. De relatie tussen het water en de directe omgeving is hierdoor al sterk verbeterd, al blijft er wel sprake van een duidelijke ordening op functies. Of de verkeersruimte is getransformeerd naar volwaardig openbare ruimte is wel te vraag. Los van de keus voor eenrichtingsverkeer moet er nog altijd erg veel opgelost worden op een relatief smalle strook.

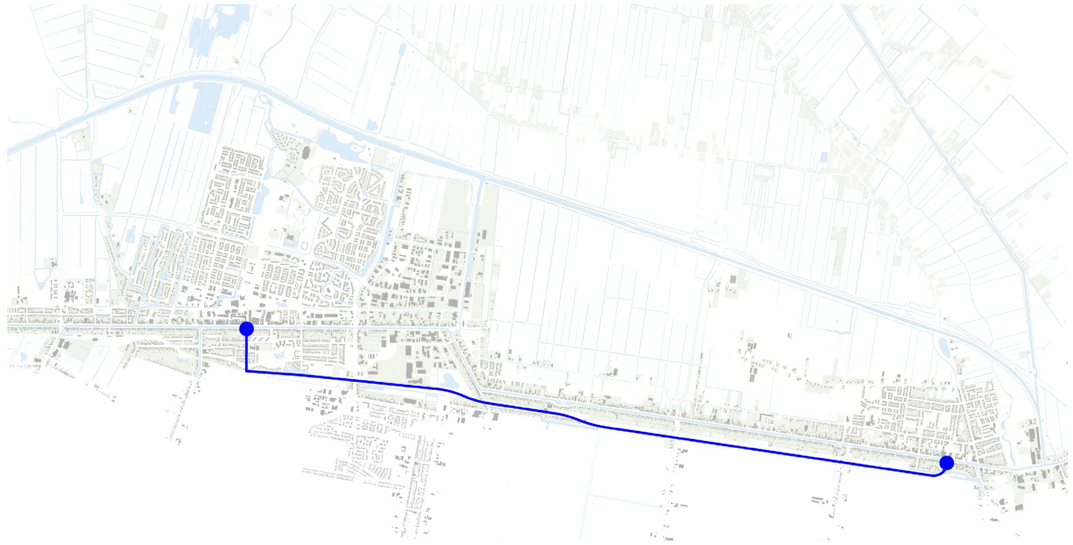


Hoofdstraat

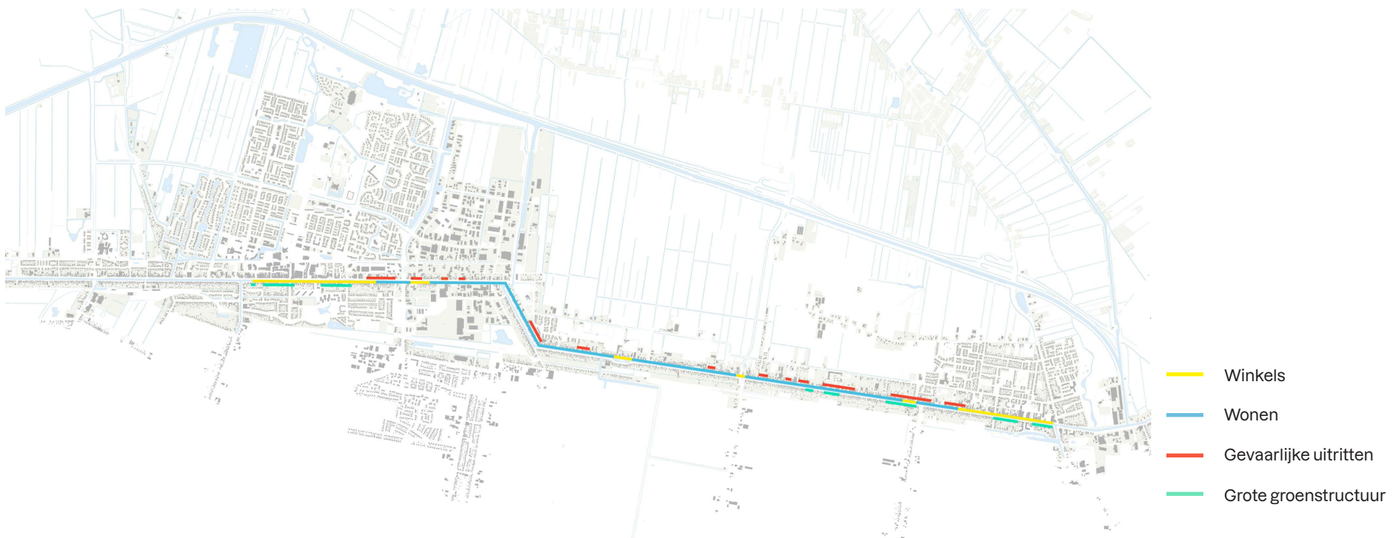
# Observaties

- De N366 wordt door veel bewoners gebruikt als ‘rondweg’: een snelle verbinding tussen Stadskanaal en Musselkanaal. Samen met de N975 (Kruisstraat) en de N374 (Nautilusweg) dient als alternatief voor de route langs het kanaal. Het nog aantrekkelijker maken van het gebruik van deze ‘vlotte buitenom’ kan de verkeersdruk langs het kanaal verder verlichten, waardoor ruimte ontstaat voor andere functies en een betere, aangename en zeker ook veiliger relatie tussen water, kade, straat, stoep en bebouwing.



- Veel bewoners hebben behoefte aan een snelle en vooral ook veilige fietsverbinding tussen de kernen en centra van Stadskanaal en Musselkanaal. Deels als aanvulling op de bestaande routes, maar ook als alternatief voor de bestaande routes, zeker die langs het kanaal. Door de vele onveilige uitritten, de wortelopdruk, de onderhoudsstaat en de breedte van het huidige fietspad ervaren bewoners de huidige route aan de noordkant van het kanaal als onprettig.





- Aan weerszijden van het lint bevinden zich veel karaktervolle soms zelfs monumentale panden, sommige in goede staat, andere niet. Het veranderende gebruik van het lint keert ook terug. Zo hebben verschillende voormalige (woon)winkelpanden een volledige woonbestemming gekregen. Hier en daar is sprake van verschraling, ‘rotte kiezen’, lege plekken en nieuwe bebouwing die zich weinig aantrekt van de ligging aan het lint. De slechte delen verstoren de eenheid en samenhang in het lint en stralen negatief af op de omgeving.



- Hoewel menigeen bij het lint vooral zal denken aan het kanaal, tellen Stadskanaal en Musselkanaal nog meer bebouwingslinten, parallel aan het kanaal, zoals de Stadswijk en de Telefoonweg. Deze ‘tweede linten’ hebben alle hun eigen karakter en kwaliteiten.



# Aanbevelingen

- Een nieuwe snelfietsverbinding tussen Stadskanaal en Musselkanaal kan meer zijn dan alleen een veilige route. Als onderdeel van de verschillende verbindingen tussen beide kernen verdient het een eigen karakter en een eigen beleving. Meer dus dan een breed fietspad.

- Zowel aan het ‘hoofdlint’ als de tweede linten liggen kansen voor toevoeging van woningen. Daarbij is het wel raadzaam om nieuwbouw in te zetten ter versterking van bestaande waarden en kwaliteiten, waarbij niet ieder lint en iedere plek aan het lint om dezelfde mate van verdichting vraagt. Ten behoeve van het herstel, de plaatselijke verdichting en de versterking van het lint is het raadzaam een Beeldkwaliteitsplan op te stellen dat samen met het omgevingsplan de kaders bepaalt. Het is raadzaam hierin meteen ook de ‘tweede linten’ mee te nemen en de bevindingen uit de gemeentelijke lintvisie.

- Interessant is een koppeling aan het oude tracé van het spoor dat als onderdeel van de Nedersaksenlijn geen nieuwe functie zal krijgen. Het spoortracé kan met behoud van de rails dienstdoen als wandelpad. Aan weerszijden van het fietspad en het spoor is ruimte voor diverse groene zones die gebruikers het gevoel geven alsof ze door een langwerpig park fietsen. Als een High Line fiets- en wandelpad, alleen dan op maaiveld, waarin cultuurhistorie, groen en langzaam verkeer infrastructuur bijeenkomen. Deze groene parkachtige zones doen dienst als ecologische verbinding en maken van het snelfietspad gelijktijdig een aantrekkelijke route: een fietspark met wandelspoor, natuurlijk met alle aandacht voor mogelijke conflicten met de STAR.



- Kijk naar de volle lengte van het lint. Breng de basiskwaliteit op orde en zorg voor een helder profiel dat zich op gezette plekken natuurlijk wel kan verbijzonderen. Durf te kiezen waar je wel en niet ruimte aan geeft. Alles een plek geven zorgt per definitie voor suboptimale oplossingen. Maak vanuit klimaat, biodiversiteit en natuurwaarden meer ruimte voor groen. Los alles, zeker ook de puur infrastructurele kant, niet verkeerskundig maar ontwerpend op.

- Zeker op die plekken waar het profiel nog niet is aangepakt liggen er mogelijkheden om slimmer om te gaan met de ruimte die nu vooral voor autoverkeer en parkeren wordt gebruik. Dit kan leiden tot een meer groene, klimaatadaptieve inrichting waarmee de relatie tussen de bebouwing en het water wordt hersteld en het lint meer openbare ruimtekwaliteit krijgt.

- Verken verschillende scenario’s en profielen en beschouw die ook in een breder kader. Zo kan het nog beter faciliteren van de N366 als ‘vlotte buitenom’ de verkeersdruk langs het kanaal verder beperken en biedt een snelfietspad – al dan niet gecombineerd met een prettige route langs de zuidzijde van het kanaal – een extra keuzemogelijkheid.

Ter hoogte van Dideldom heeft de oorspronkelijke lintbebouwing plaats gemaakt voor bedrijfsgebouwen met een grotere korrel. Ook op andere plekken langs het kanaal zie je vergelijkbare situaties. In veel gevallen detoneren ze. De schaalsprong is te groot en ook in hun architectuur en uitstraling geven ze de omgeving weinig terug. Daar staat tegenover dat zeker rond Dideldom veel bedrijfsgebouwen nog gewoon in gebruik zijn. Het zijn gewilde locaties, en terecht. Al moet gezegd dat elders langs het lint ook sprake is van leegstand. Daar zorgt de combinatie van een ‘detonerende korrel’ en het gemis van een functie voor een rotte kies. In het ambitiedocument Dideldom staan voorstellen om het lint te herstellen en bestaande functies beter in te passen. Poets de parels op, verwijder de rotte kiezen en vul de gaten op met nieuwe bebouwing en/of landschappelijke ingrepen die het lint weer gaat verrijken. Deze strategie is toepasbaar op Dideldom en op ander plekken langs het kanaal die kampen met dezelfde opgave.

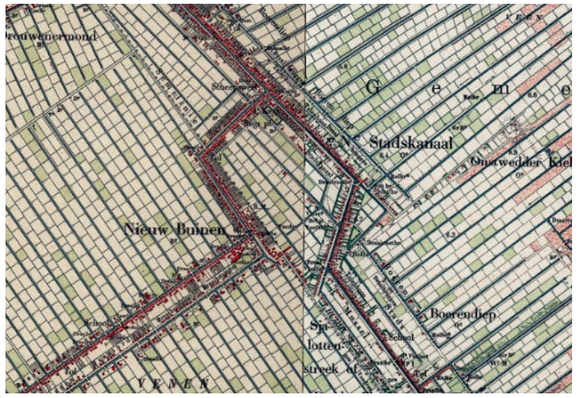
Sommige gaten in het lint doen dienst als parkeerplaats. Deze kunnen landschappelijk ingebed worden waardoor kwaliteit wordt toegevoegd en de functie zich weer voegt binnen de orde van het lint.

Bij Dideldom ligt een kans om de oorspronkelijke lintstructuur met nieuwe invullingen te herstellen, bijvoorbeeld aan de Oosterkade tussen de Beeldbuisweg en de Diodeweg.






Hoofdstructuur Stadskanaal




Lintbebouwing 1909



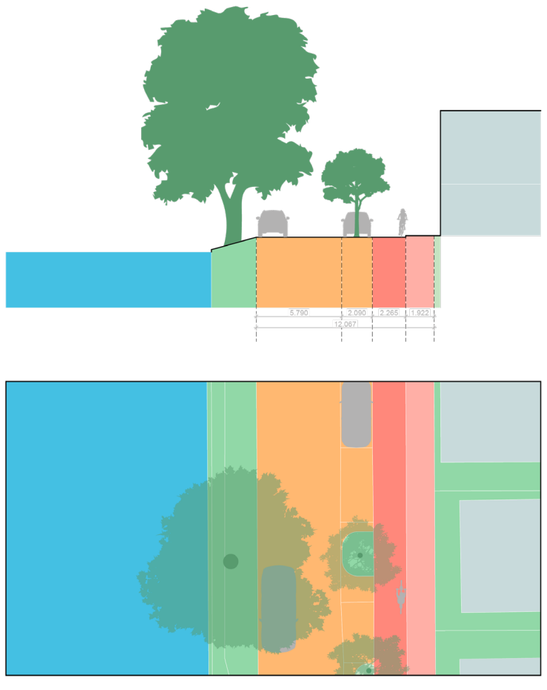
Lintbebouwing langs het kanaal

# Verkeerslint wordt leeflint

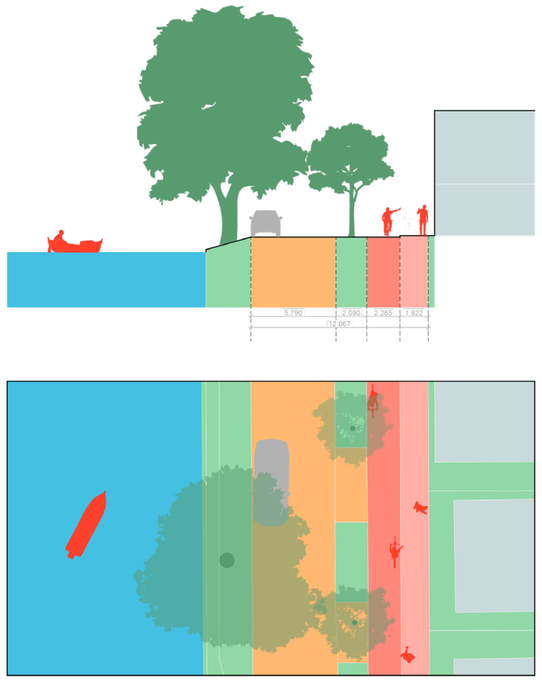


Sluisstraat

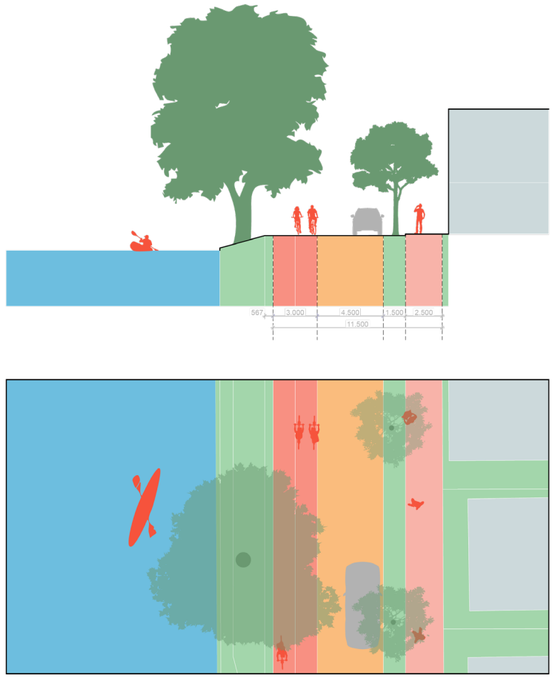
Verkeer, beleving, groen, klimaatadaptie, ruimte voor nieuwe functies en veiligheid voor fietsers en voetgangers: hoe breng je dat op een goede manier samen in het lint? Oplossing ligt mogelijk in een aanpassing van het profiel, waarbij verkeerskundige ingrepen weer integraal onderdeel zijn van een samenhangend ontwerp. Wat zou er bijvoorbeeld gebeuren wanneer we het huidige profiel spiegelen en het fietspad voortaan direct langs het kanaal loopt? Het leidt tot meer ruimte voor groen. Geen gevaarlijke uitritten meer die direct uitkomen op het fietspad. En het kanaal wordt weer onderdeel van de totale ervaring. Het is interessant om verschillende scenario's op een rij te zetten en zo de potentie van het gehele lint te onderzoeken.



Huidige situatie



Mogelijk straatprofiel toekomstbeeld 1



Mogelijk straatprofiel toekomstbeeld 2

# Verkeerslint wordt leeflint




1 Veilig fietspad langs het kanaal. Geen conflicten met uitritten. Beleving van het water en het groen maken het tot een aantrekkelijke (recreatieve) route.

2 Langsparkeren aan het lint wordt beperkt. Afhankelijk van de aangrenzende functies hier en daar nog parkeerruimte in het verlengde van de middenberm, altijd in combinatie met een tweede bomenrij in de directe nabijheid.

3 Stoep wordt weer volwaardig onderdeel van de openbare ruimte.

4 Ruime groene middenberm met onderhoudsarme inheemse beplanting. Draagt bij aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en beleving. Op gezette plekken biedt de brede middenberm ruimte voor een tweede bomenrij.

5 Behoud tweerichtingsverkeer maar zonder verkeerskundige belijning. Inrichting en groene omkadering van de weg ‘remt’ het verkeer. Op termijn ruimte om het asfalt te vervangen door klinkerbestrating om het gehele profiel nog meer samenhangende openbare ruimtekwaliteit te geven en extra ruimte te bieden aan klimaatadaptatie.

# Fietspark

Het fietspark is meer dan een razendsnelle fietsverbinding tussen de kernen van Stadskanaal en Musselkanaal. Het dient tevens als ecologische verbinding en als wandelpad. Daarin draagt het groen en de beleving van de cultuurhistorie en het contact met het landschap bij aan een rijke aangename route.

1. 4.Het oude STAR-spoor blijft liggen en doet, natuurlijk in overleg met STAR, ook dienst als wandelpad.
2. Een breed profiel maakt het pad geschikt als snelfietsverbinding. Afwezigheid van belijning zorgt dat het niet voelt als louter een verkeerskundig ding.
3. Zone met bomen, struiken en lage beplanting aan weerszijden van de verbinding geeft het snelfietspad een parkachtige sfeer,
4. Beplanting reageert op de omgeving zodat er onderweg contact is met de omgeving: van zicht op het omliggende landschap tot gebouwen aan de route.
5. Diverse aanplant met bloeiende planten en inheemse soorten draagt bij aan de biodiversiteit.



# 2. Centrum Stadskanaal



1964, Beneluxlaan


2025, Beneluxlaan



1968, Europalaan



2024, Europalaan

Hoe en vooral waar maak je een centrum in en kilometerslang lintdorp? Dat vraagstuk is voor Stadskanaal niet nieuw.

Al vanaf het begin van de twintigste eeuw worden er plannen gemaakt waarin het centrum regelmatig een andere plek krijgt. Zo maakt de gemeente Wildervank een plan voor een centrum ter hoogte van het in 1905 geopende Hoofdstation. Dat komt niet van de grond. In plaats daarvan ontstaat pakweg anderhalve kilometer verderop een centrum rond Hotel Dopper aan de Hoofdstraat en het gemeentehuis van de toenmalige gemeente Onstwedde.

Vanaf het eind van de jaren vijftig groeit dit centrum langzaam uit tot een centrumstrip tussen de Hoofdstraat en de Navolaan. Onder invloed van veranderende sociaaleconomische omstandigheden verloopt gaat dat niet zonder slag of stoot. Het huidige centrum is het resultaat van een verzameling veelal niet afgemaakte plannen. Als gevolg daarvan is nooit een harmonieus en herkenbaar geheel ontstaan. Zo kent de openbare ruimte een versnipperde groenstructuren en mist samenhang.

Autobereikbaarheid en parkeren is een belangrijke kwaliteit van Stadskanaal. Ondertussen ligt er vanuit het veranderende klimaat ook een noodzaak te vergroenen en hebben bewoners behoefte aan meer verblijfskwaliteit en rond het centrum. Ook wenst men veilige routes voor fietsers en voetgangers. Het vraagt om een nieuwe balans tussen auto, openbare ruimte, parkeren en routes voor langzaam verkeer.

Een belangrijke andere opgave ligt bij de Europalaan, de centrale winkelstraat. In potentie een mooie plek, maar momenteel kampend met veel leegstand. De mix van voor- en achterkanten, beperkte samenhang in de openbare ruimte en gebrekkige oriëntatie als gevolg van een trits aan infrastructurele ingrepen versterken het probleem. Een ander uitdaging blijft de relatie tussen het centrum en het kanaal. Pogingen om deze relatie te versterken hebben nog niet geleid tot structurele verbeteringen.

In de centrumstrip zijn centrale plekken als het Raadhuisplein, het Europaplein en gebouwen als het theater en het gemeentehuis op zichzelf komen te staan. Ze hebben hun functie in en relatie met de openbare ruimte verloren. Daardoor zijn ze – begrijpelijk – onderwerp van discussie geworden. Zo denkt Stadskanaal na over de toekomst van Theater Geert Teis en het gemeentehuis, waarbij nieuwbouw en clustering tot een huis voor bestuur en cultuur tot de mogelijkheden behoort.

Al met al ligt er een opgave om het centrum van Stadskanaal te voorzien van meer samenhang, meer groen en meer verblijfskwaliteit zonder dat dit ten koste gaat van bestaande waarden, waaronder ook de autobereikbaarheid en de zekerheid van een parkeerplek. Dit vraagt om een integrale aanpak waarin historische structuren, landschappelijke elementen, groenstructuren in samenhang worden meegenomen. Zo kan het centrum zich ontwikkelen tot een plek die niet alleen functioneel is, maar ook herbergzaam, aangenaam en herkenbaar voor bewoners en bezoekers.

**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

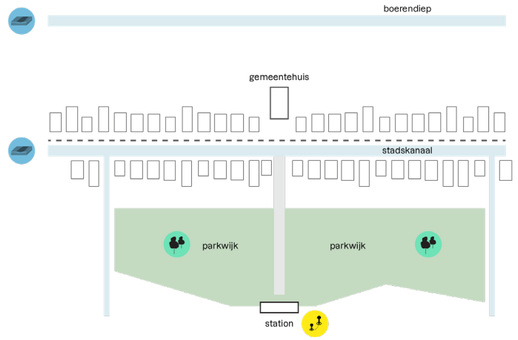
**1963-1980:** Het lint klapt de hoek om, met de Navolaan als nieuwe voorkant. De ontwikkeling van het winkelcentrum komt moeizaam op gang.

**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.

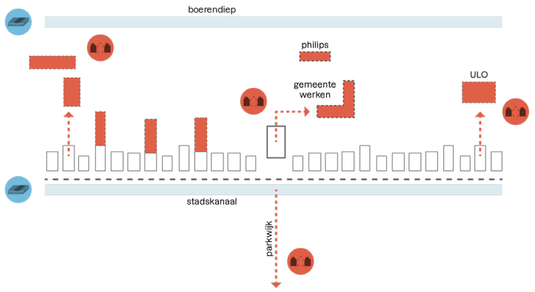
**1985-1995:** Er wordt gesleuteld aan het bestaande centrum, met als belangrijkste doel om de verschillende winkelgebieden rond het Menistenplein, de Europalaan en de Beneluxlaan beter te verbinden. De Europalaan wordt autovrij en de Europalaan en Beneluxlaan worden verbonden via passages en aan de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

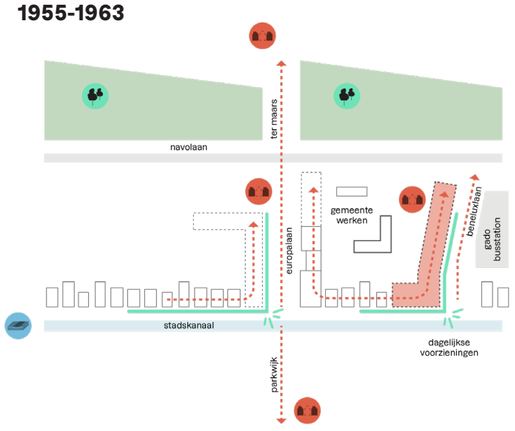
**Tot 1940**



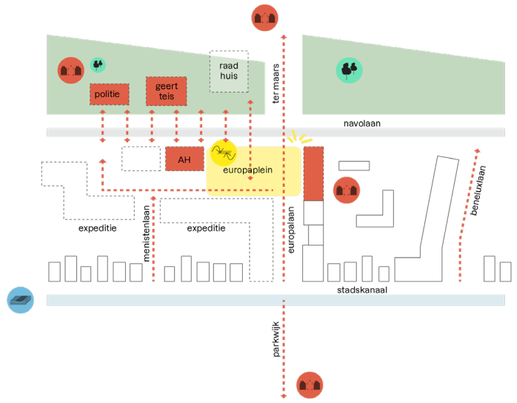

**1940-1950**



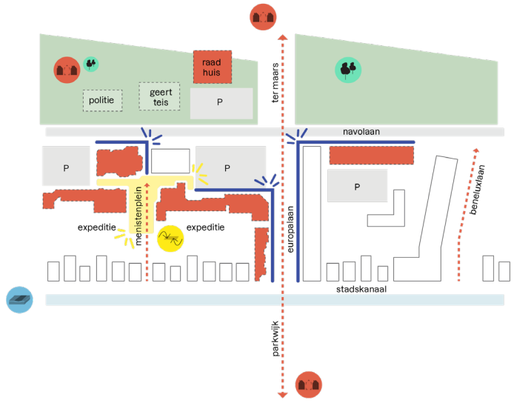

**1955-1963**



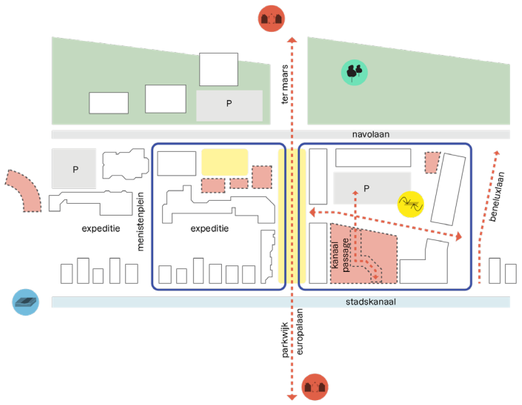

**1963-1980**




**1980-1984**




**1985-1995**




**Vanaf 1995**

