Stadskanaal en Musselkanaal

Toekomstperspectief



GEMEENTE Stadskanaal

MINT architecten

estheticon

Complod

Stadskanaal en Musselkanaal

Toekomstperspectief

COLOFON

Stadskanaal en Musselkanaal
Toekomstperspectief
Juni 2025

in opdracht van:
Gemeente Stadskanaal

Uitgevoerd door:
MINT architecten
Estheticon
Complod

In samenwerking met:
PeetersenDaan
SteenhuisMeurs

Foto's:
Harry Cock

© 2025

CONCEPT



Voorwoord

Dat Groningen, en zo ook de gemeente Stadskanaal, barst van de kwaliteit hoef je Groningers en Knoalsters niet uit te leggen. De hele provincie heeft een rijke geschiedenis, is geliefd en zit bomvol potentie. Toch kan het op veel plekken nog altijd beter. Veel grotere kernen kampen met fysieke, volkshuisvestelijke, sociale en economische opgaven. Dat zet de regionale centrumfunctie onder druk, zo ook die van Stadskanaal en Musselkanaal.

Provinciebreed is er behoefte aan nieuwe ambities en nieuw perspectief. Niet alleen voor de huidige inwoners, maar ook voor toekomstige generaties. Het provinciaal Masterplan Regiocentra speelt daarop in. Het volgt uit het programma Nij Begun en de toekomstagenda die de Groninger gemeenten en het Rijk in 2021 samen opstelden. Brede welvaart, leefbaarheid, economische vitaliteit en ruimtelijke en sociale kwaliteit spelen de hoofdrol.

Stadskanaal is een van de elf regiocentra die vanuit het Masterplan Regiocentra werk maakt van een integrale visie voor de komende tien tot vijftien jaar. Vertrekpunt is de quickscan die KAW in januari 2024 maakte in opdracht van de provincie Groningen en de betrokken gemeenten.

Voor Stadskanaal en Musselkanaal presenteert de scan een handvol kansen, opgaven en ontwikkelingen: van de geplande Nedersaksenlijn en de komst van een nieuw station tot de verdere versterking van het centrum en de ontwikkeling van Makeport Mercurius. Daarnaast is er aandacht voor het lint, nieuwe woningbouw, de bestaande wijken, de spreiding van maatschappelijke voorzieningen en thema's als bereikbaarheid en mobiliteit.

Hoewel de focus ligt op ontwikkelingen in de komende tien tot vijftien jaar, heeft de gemeente Stadskanaal het Masterplan Regiocentra aangegrepen om ook alvast wat verder te kijken. Dit vanuit de overtuiging dat langere lijnen ook op de langere termijn houvast bieden en helpen om nu de juiste keuzes te maken voor de komende decennia. Daar komt bij dat grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen niet van de ene op de andere dag gerealiseerd zijn.

Ook is het Masterplan een inspiratie om te kijken naar de relatie tussen Stadskanaal en Musselkanaal en de bredere omgeving. We denken van binnen naar buiten, brengen samenhang en maken de visie concreet aan de hand van het lint, de centra van Stadskanaal en Musselkanaal, Dideldom en de relatie met het omliggende landschap.

CONCEPT



Inhoud

DEEL I: Het verhaal van de Kanaalstreek 09

Cultuurstorie

Landschap

Integrale analyse

Knalplaat

Knaalster vuistregels

DEEL II: Vertrekpunt toekomstvisie 25

Quickscan Masterplan regiocentra

Aanscherpen van de opgave

Stadskanaal in de regio

DEEL III: Uitwerking 37

Het Kanaal als levensader

Centrum Stadskanaal

Centrum Musselkanaal

Dideldom

Verankering in het landschap

Toegift

DEEL IV: Van visie naar doen 121

Instrumenten voor uitvoering

Financiën, uitvoeringsstrategie en prioritaire gebieden

DEEL V: Verantwoording 129

KATERN
Uitgebreid cultuurhistorisch onderzoek 143

CONCEPT



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 1673 wat houvast. Rechtsonder, aan weerszijden van de Ruite Aa, zijn twee geelbruine 'inktvlekken' te zien. Beide behoren tot het Boertanger Moor. Dit enorme 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 multiculturele samenleving avant la lettre, 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.

De opkomst van de stoommachine en de aanwezigheid van duizenden handen maken de

CONCEPT



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



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

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.

CONCEPT



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.

CONCEPT

Knoalplaat

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.

CONCEPT

De kanaalplaat



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!

CONCEPT

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 komt altijd ten goede aan van bestaande wijken en woonmilieus 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. Waar ruimte vrijkomt voegt nieuwbouw zich naar 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.

CONCEPT



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.

CONCEPT

Masterplan regiocentra





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.

De opgavekaart uit Masterplan regiocentra fase 1

CONCEPT

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.



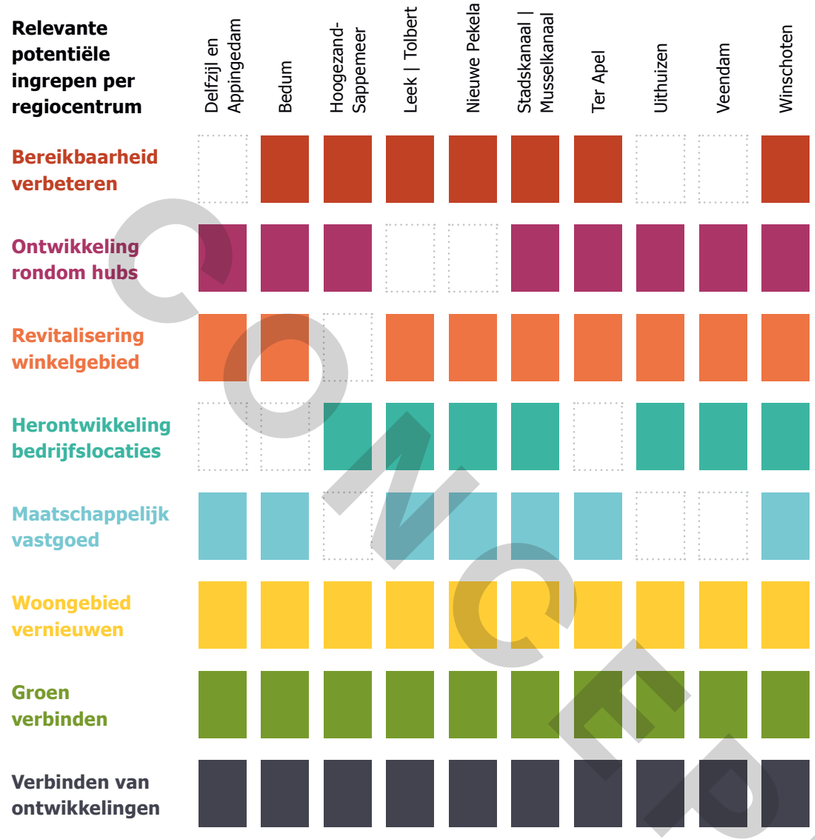
Vernieuwing van bestaande woningen en een betere woonomgeving in woonwijken, toevoegen van nieuw woonprogramma voor doorstroming.



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

CONCEPT

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.

CONCEPT





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.

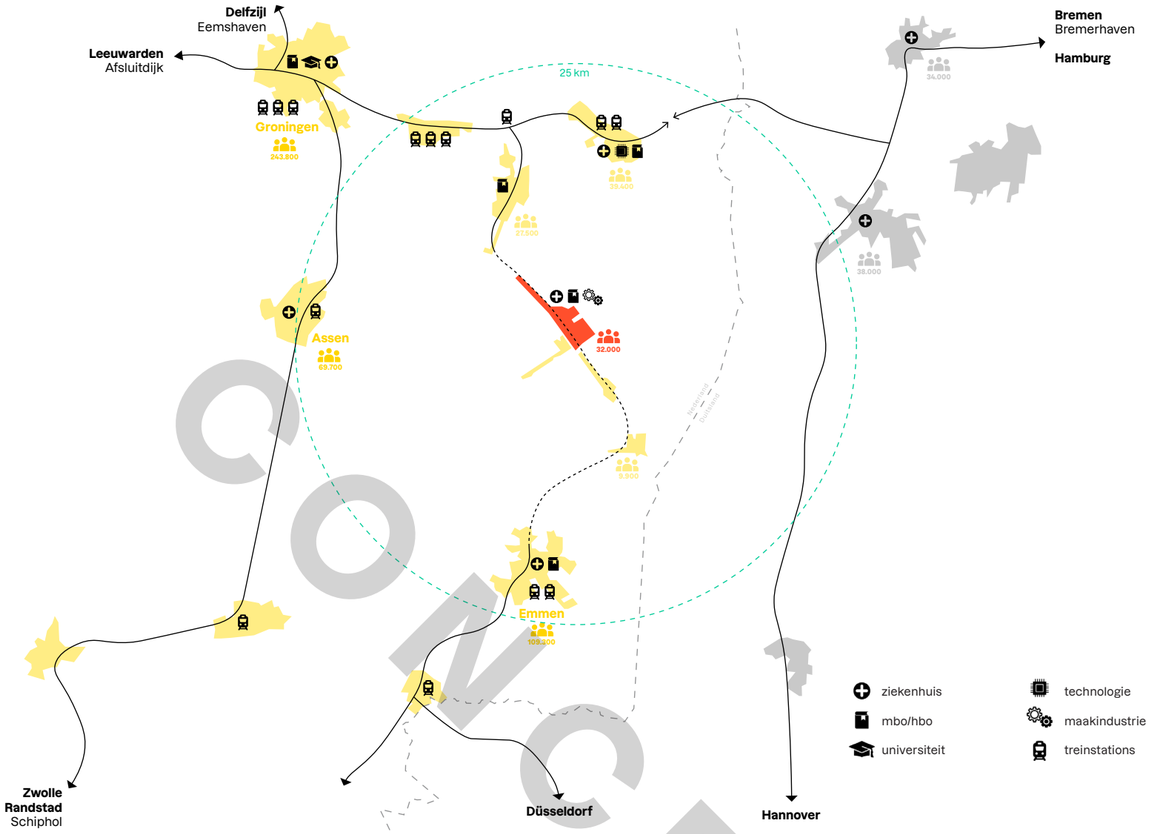
Waar het station uiteindelijk ook moge komen en of het er al dan niet op termijn meer worden dan een: in alle gevallen biedt de Nedersaksenlijn een kans voor Stadskanaal, Musselkanaal en de bredere regio. Wel is het van belang realistisch te blijven. Dat Nedersaksenlijn effect zal hebben is zeker, maar 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.

CONCEPT

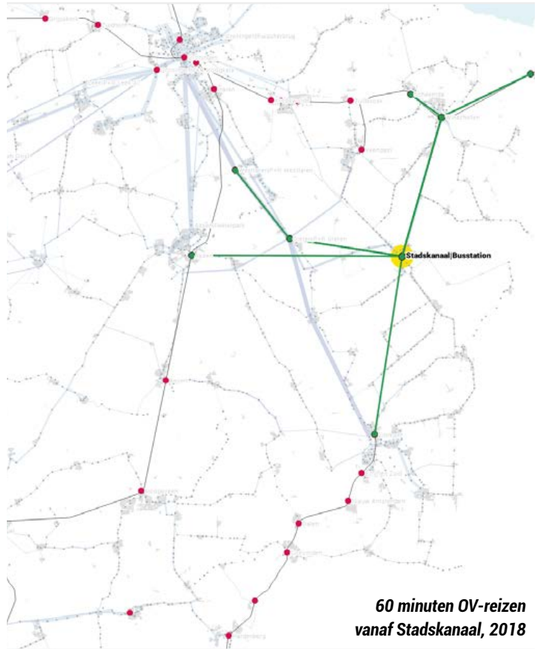
De kansen van de Nedersaksenlijn



"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

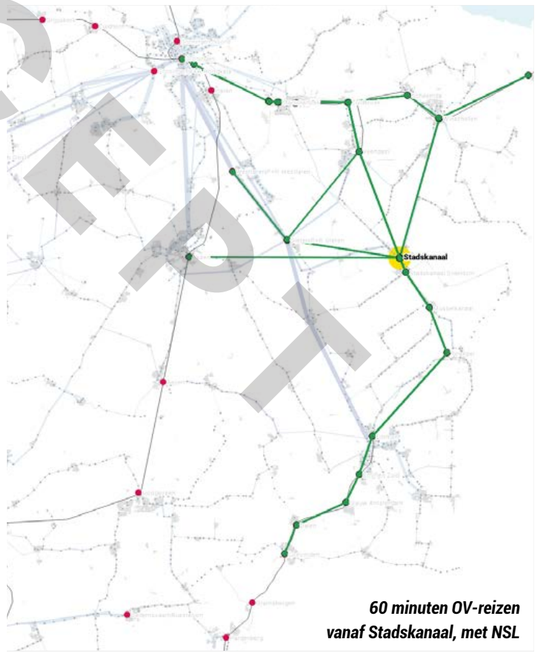
Met het oog op een nieuw station voor Stadskanaal gingen we uitgebreid in gesprek met Bureau Spoorbouwmeester. Een van de waardevolle adviezen die we kregen: redeneer niet alleen vanuit Stadskanaal, maar vanuit de corridor als geheel: de hele spoorverbinding. Kijk naar de regio als geheel, werd ons meegegeven, 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

CONCEPT









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.

CONCEPT



Het Kanaal als levensader

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.

In de afgelopen jaren zijn verschillende initiatieven genomen om het kanaal nieuw leven in te blazen. Tot structurele veranderingen heeft dat nog niet geleid. Ondertussen leeft het kanaal bij veel inwoners nog steeds. Ze zien graag dat het weer een centrale rol krijgt. Een hernieuwde levensader. De potentie is er zonder enige twijfel, en zeker niet alleen als en ruimtelijk en cultuurhistorisch element. Al kan het vanuit die basis wel verder opgeladen worden als verbindende schakel voor en drager van ecologische, landschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen.

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.

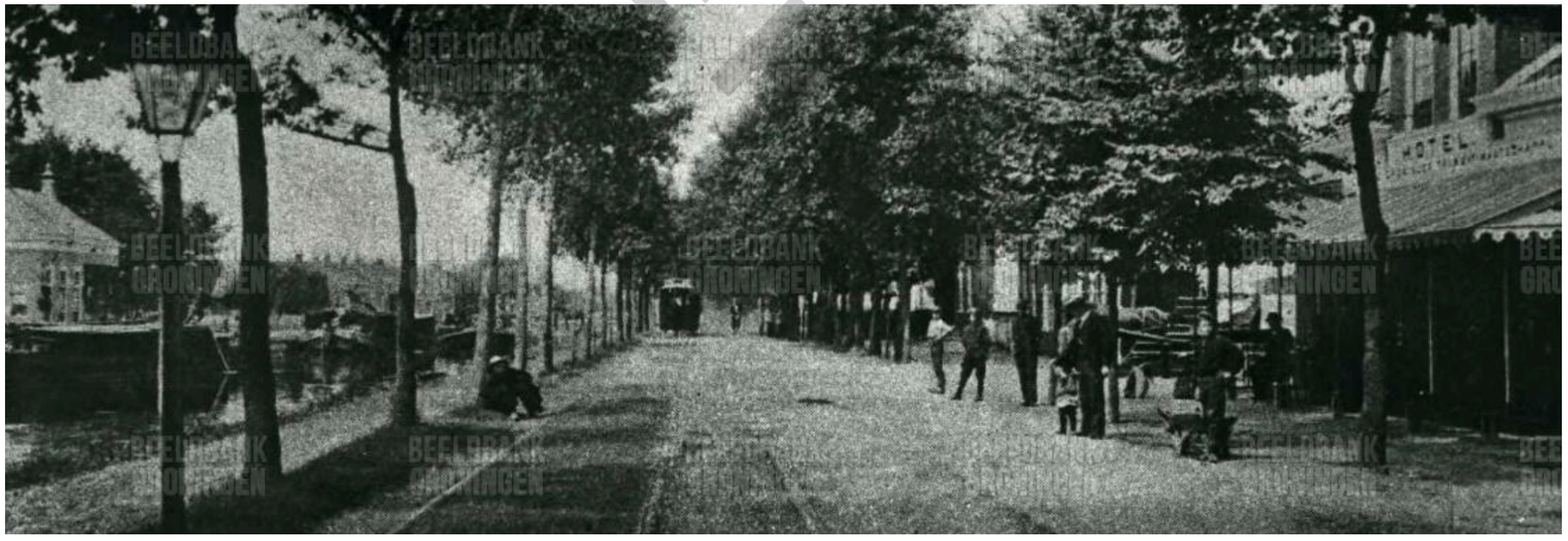
CONCEPT

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.



1902, Hoofdstraat. Bron: Beeldbank Groningen



1931, Hoofdstraat. Bron: Beeldbank Groningen



1931, Hoofdkade. Bron: Beeldbank Groningen



1950, Hoofdstraat. Bron: Beeldbank Groningen

CONCEPT

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



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.



Hoofdkade

- 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 sterk verbeterd, al blijft er wel sprake van een duidelijke functionele ordening. Of de verkeersruimte is getransformeerd naar volwaardig openbare ruimte is wel de vraag. Los van de keus voor eenrichtingsverkeer moet er nog altijd erg veel opgelost worden op een relatief smalle strook.

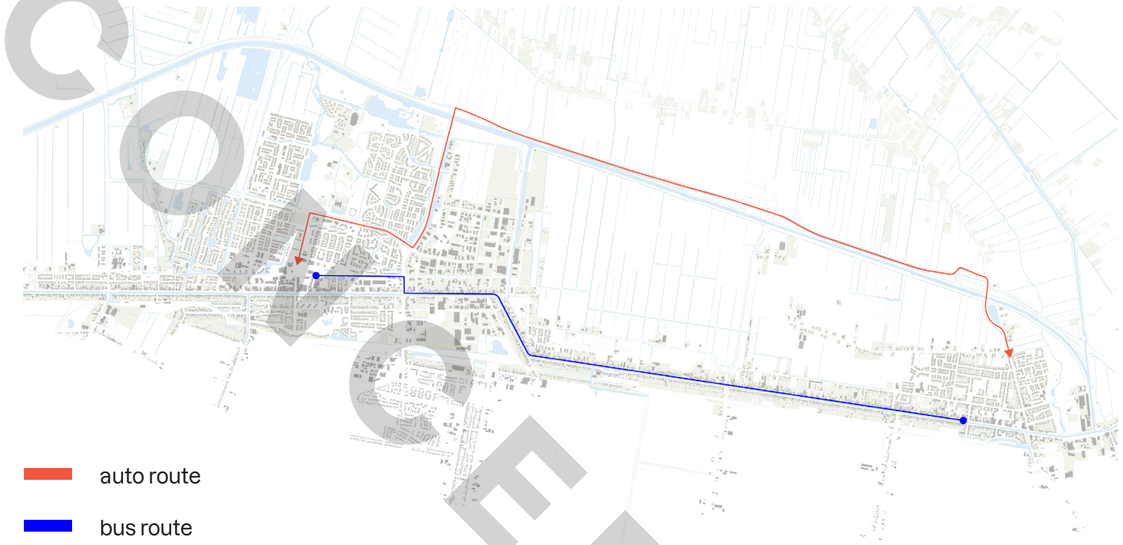


Hoofdstraat

CONCEPT

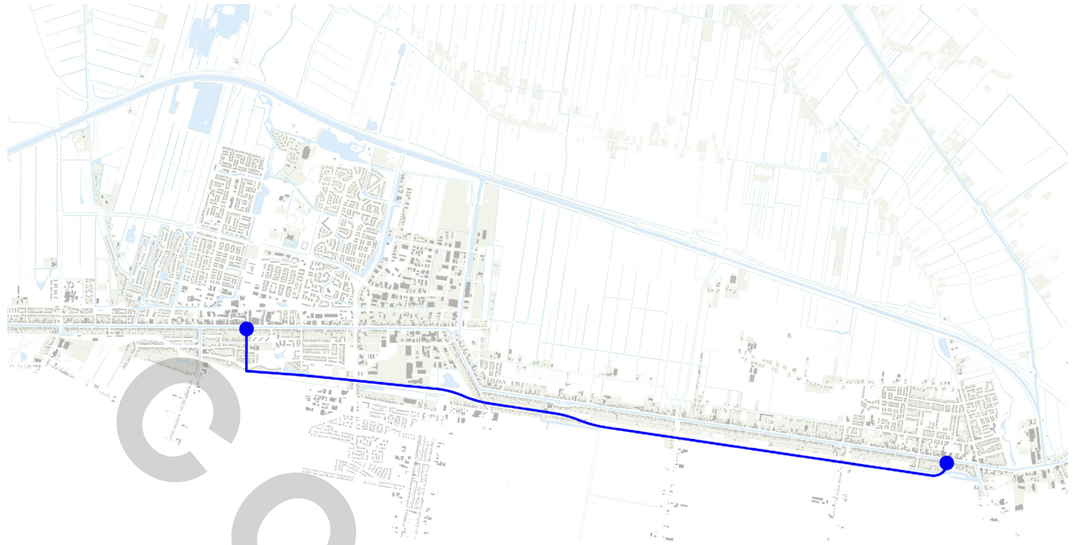
Observaties

- 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.



auto route

bus route



- 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.



Winkels

Wonen

Gevaarlijke uitritten

Grote groenstructuur

CONCEPT



- 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.



CONCEPT

Aanbevelingen

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

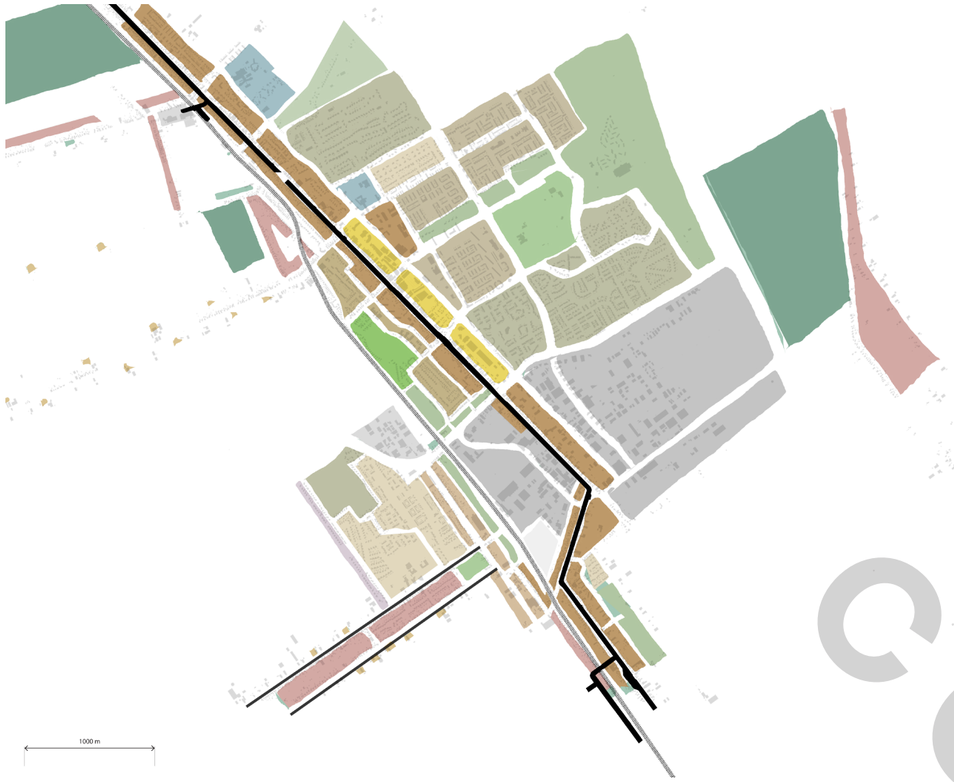
- Verken verschillende scenario’s en profielen en beschouw die ook in een breder kader. Zo kan het nog beter faciliteren van de N366 als ‘vlotte buitenom’ de verkeersdruk langs het kanaal verder beperken en biedt een snelfietspad – al dan niet gecombineerd met een prettige route langs de zuidzijde van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

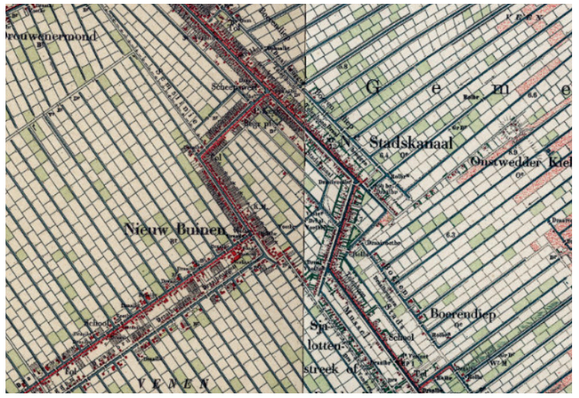
Sommige gaten in het lint doen dienst als parkeerplaats. Deze kunnen landschappelijk ingebed worden waardoor kwaliteit wordt toegevoegd en de functie zich weer voegt binnen de orde van het lint.

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

CONCEPT



Hoofdstructuur Stadskanaal



Lintbebouwing 1909

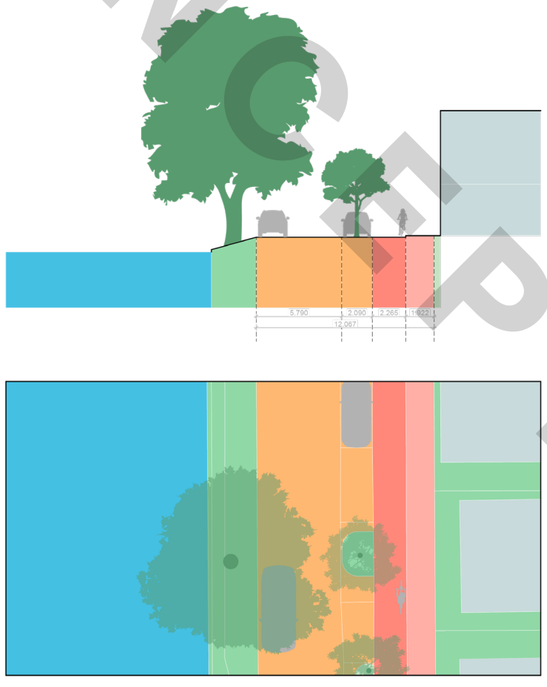


Lintbebouwing langs het kanaal

Verkeerslint wordt leeflint

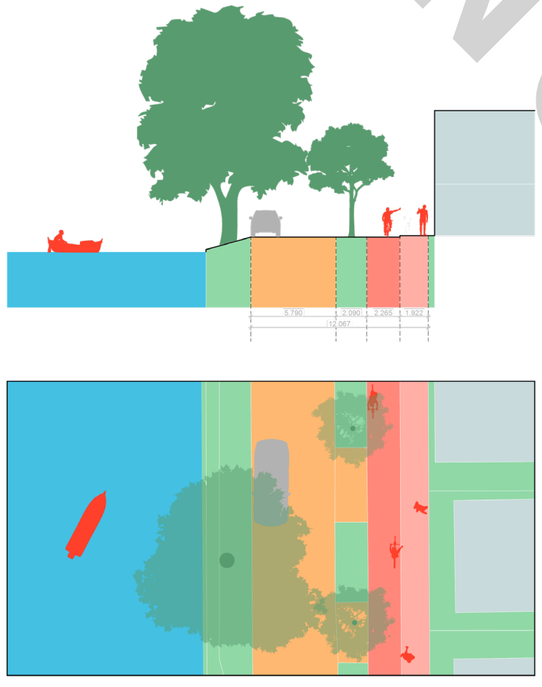


Sluisstraat

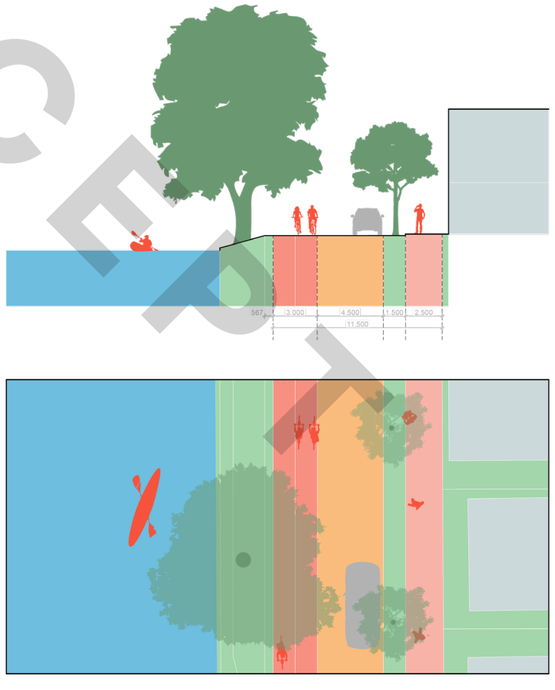


Huidige situatie

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 direct onderdeel van de beleving. Het is interessant om verschillende scenario's op een rij te zetten en zo de potentie van het gehele lint te onderzoeken.



Mogelijk straatprofiel toekomstbeeld 1



Mogelijk straatprofiel toekomstbeeld 2

CONCEPT

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.

CONCEPT

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. Het oude STAR spoor blijft liggen en doet 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.



CONCEPT

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.

CONCEPT NOT FOR

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

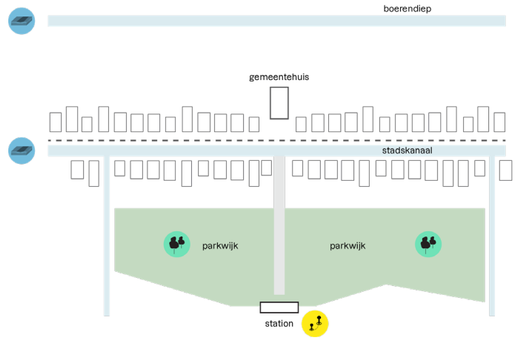
1963-1980: Het lint klapt de hoek om, met de Navolaan als nieuwe voorkant. De ontwikkeling van het winkelcentrum komt moeizaam op gang.

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.

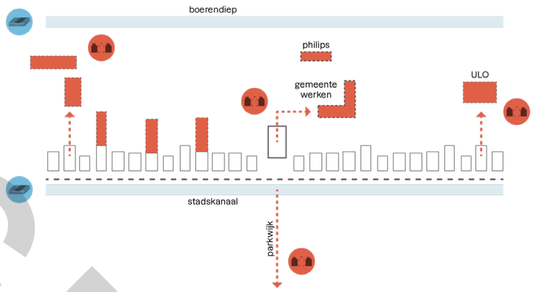
1985-1995: Er wordt gesleuteld aan het bestaande centrum, met als belangrijkste doel om de verschillende winkelgebieden rond het Menistenplein, de Europalaan en de Beneluxlaan beter te verbinden. De Europalaan wordt autovrij en de Europalaan en Beneluxlaan worden verbonden via passages en aan de Oude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

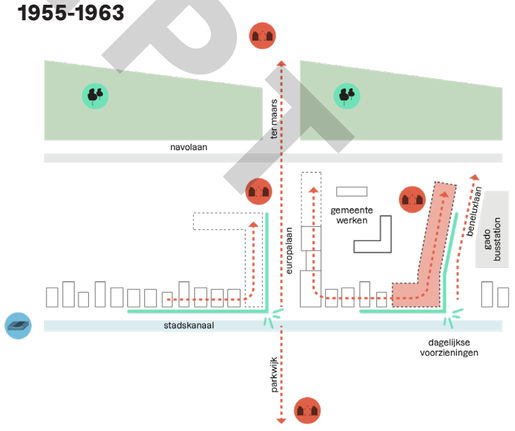
Tot 1940



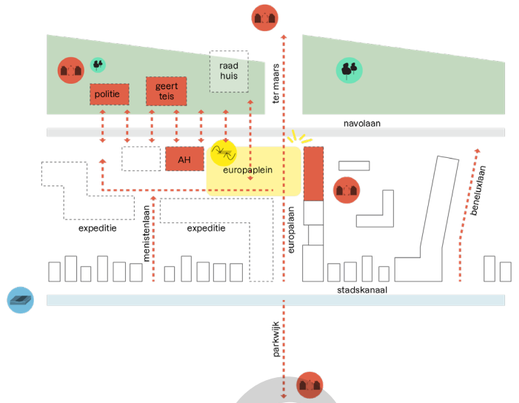
1940-1950



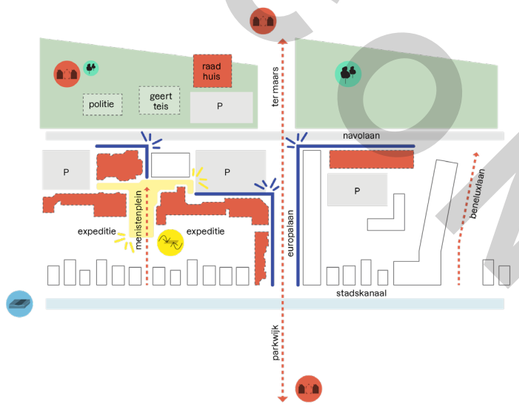
1955-1963



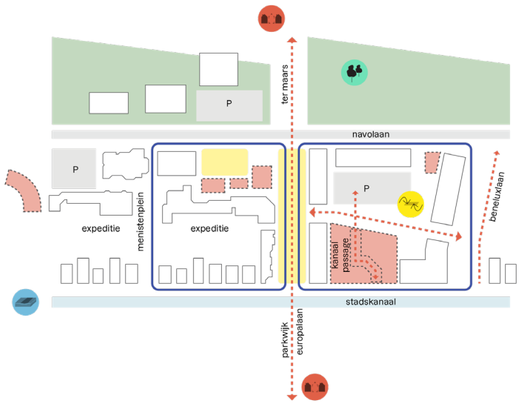
1963-1980



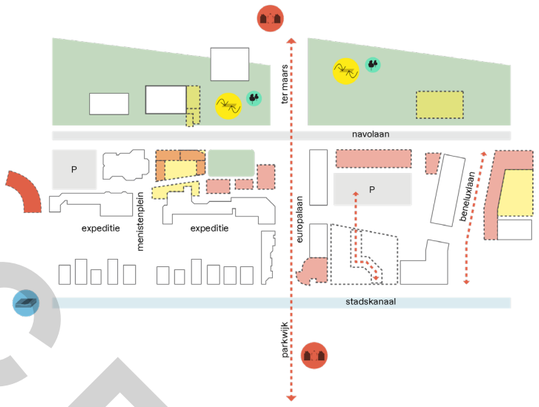
1980-1984



1985-1995



Vanaf 1995



CONCEPT

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.

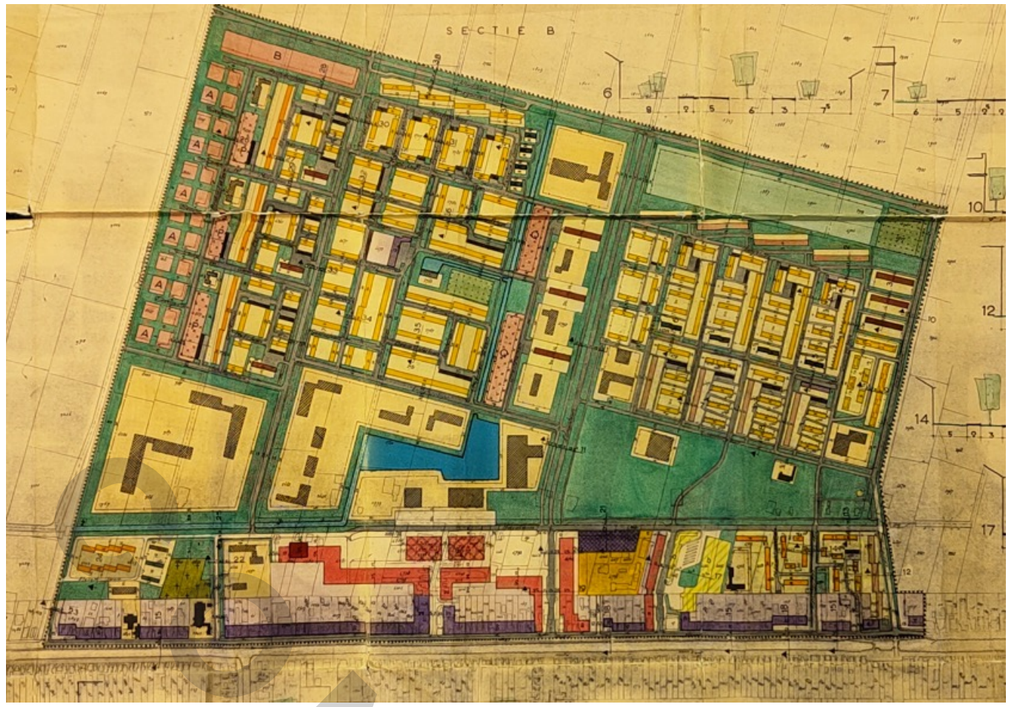
Oom en Kuipers projecteerden verschillende functies op de vier kwadranten rondom het kruispunt van de Navolaan en de Europalaan. Met de klok mee vanaf de noordoosthoek: 1) een park, 2) dagelijkse winkels, het busstation en de bestaande gemeentelijke diensten aan de Oude Markt, 3) een groot winkelcentrum 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.

CONCEPT



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

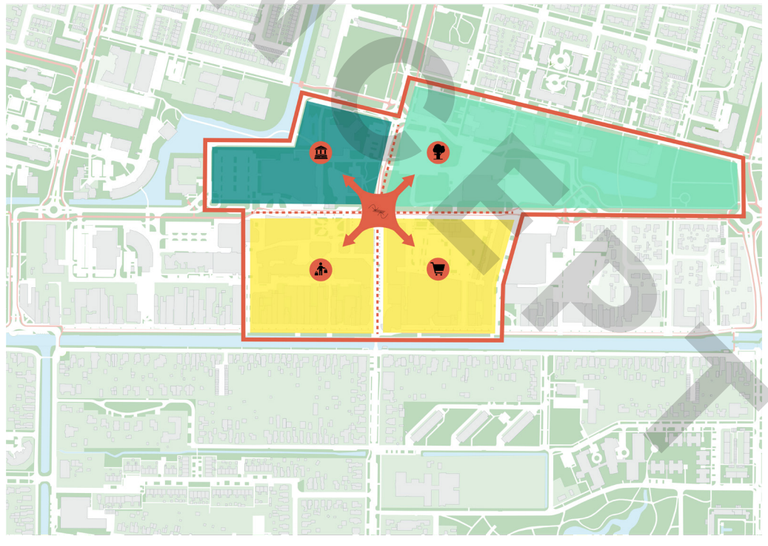
CONCEPT

Observaties



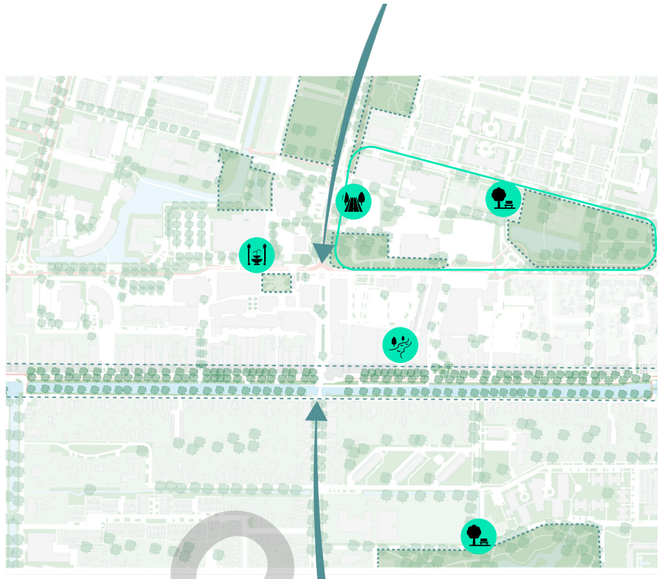
Beneluxlaan

- 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



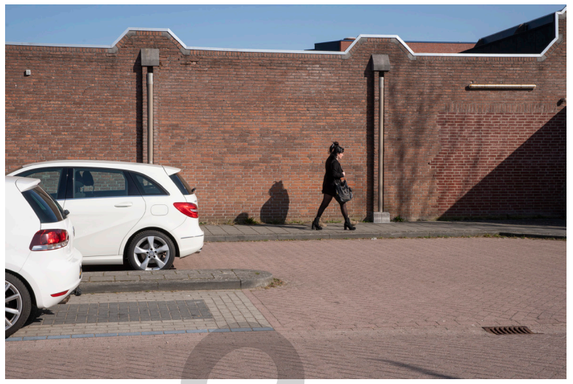
Europalaan



Julianapark

CONCEPT

Observaties



Korte Hemenweg in het centrum



Geert Teisplein, kijkend naar het Lilienthalplein

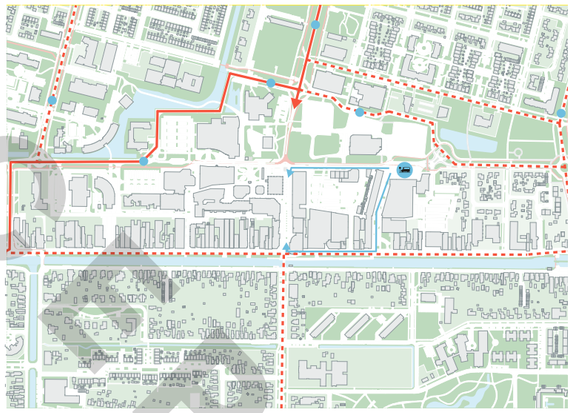


Leegstand aan de Europalaan



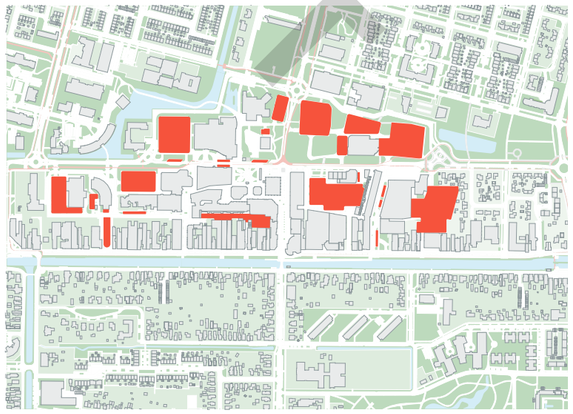
Oudemarkt

- 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.



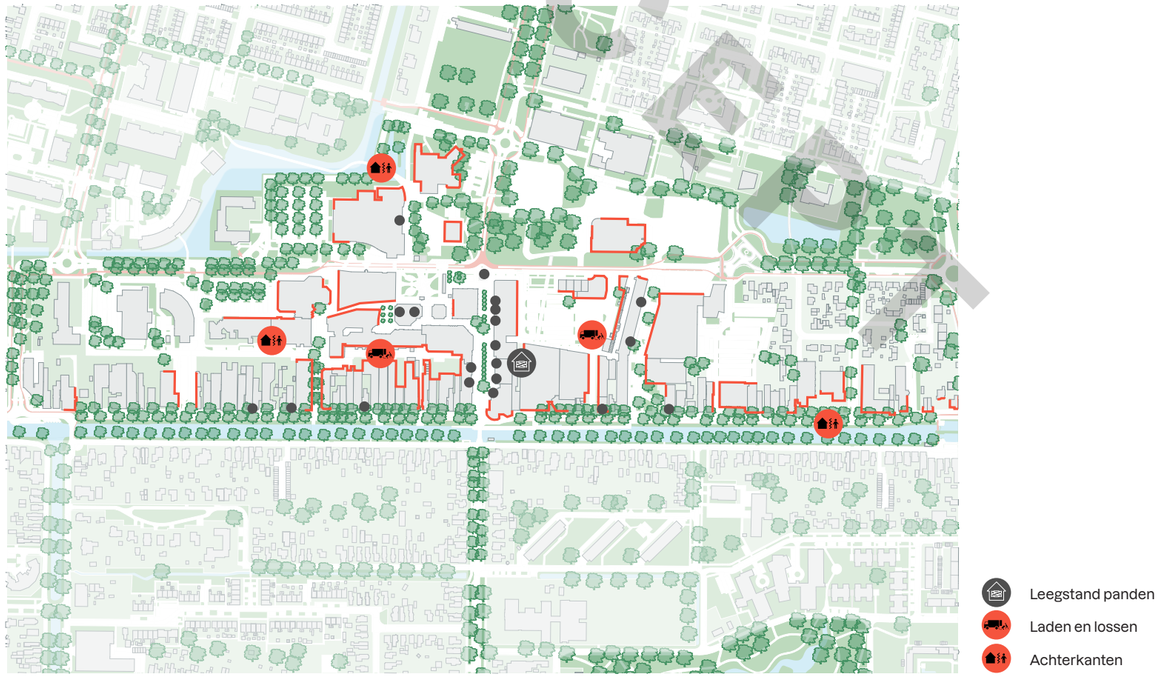
Mobiliteit

- 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

CONCEPT

Observaties

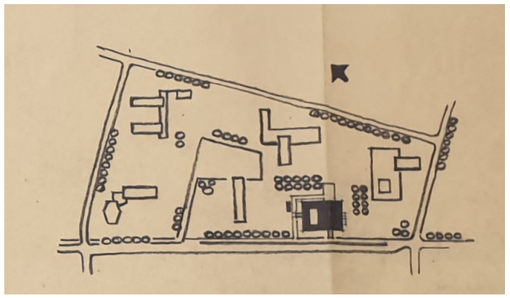


Teather Geert Teis

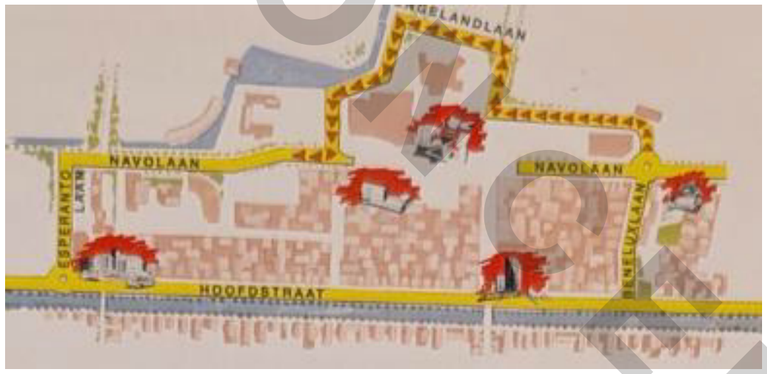


In 1997 wordt het theater ingrijpend gerenoveerd. Hoewel de weg om het theater heen wordt gelegd, krijgt het theater geen nieuwe gevels aan de achterkant. De (vernieuwde) entree en voorkant blijven aan de oude Navolaan.

- 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.



Schets voor het nieuwe centrum (III), 1961



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.

CONCEPT

Aanbevelingen

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

CONCEPT

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.

CONCEPT

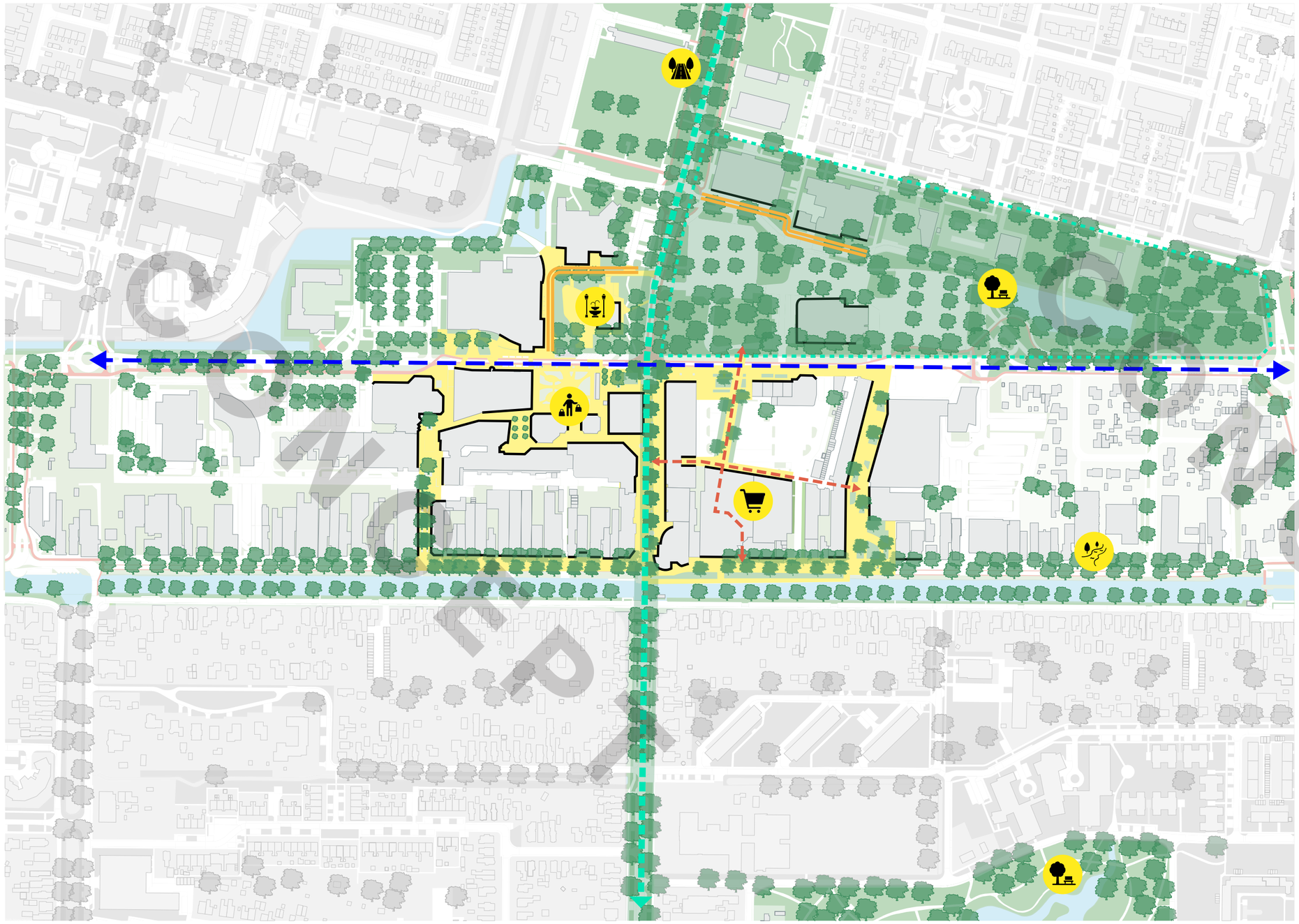


Gemeentehuis



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

CONCEPT



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.

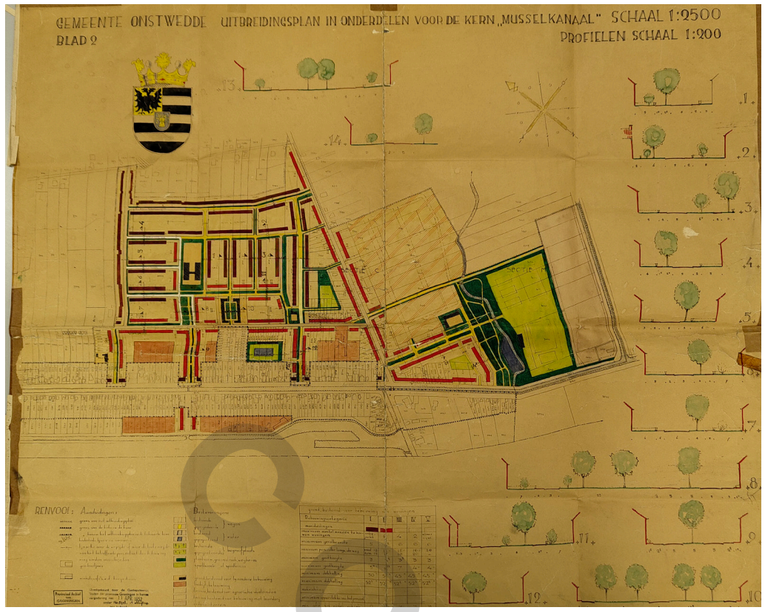
Voor Musselkanaal ligt er een wens het centrum te versterken en beter te verbinden met de omgeving. Hiervoor is in 2019 een centrumvisie opgesteld, Aandachtspunt is de koppeling met het Spoordok, een voormalig industriegebied dat in de jaren negentig is getransformeerd tot recreatiegebied. Een betere 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.

CONCEPT

Cultuurhistorische analyse



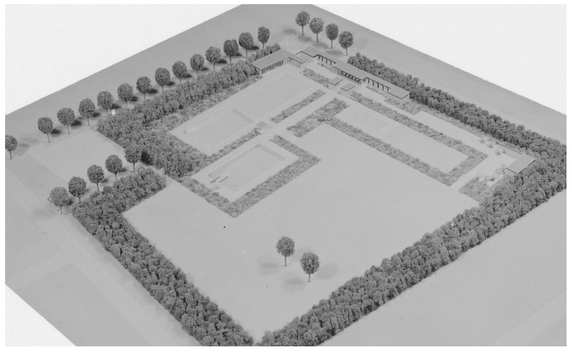
Eerste uitbreidingsplan voor Musselkanaal, 1952. Het zwarte H-vormige gebouw was de eerste L.T.S. Uiterst rechts het Sportpark met vijver. Bron: Groninger Archieven, toegang 2291, inv. nr. 1602.



Musselkanaal vanuit de lucht in 1971. Op de voorgrond het Sportpark. Bron: Aerophoto Eelde. (Foto zonder watermerk is nog in aanvraag).



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. (Foto zonder watermerk nog in aanvraag).



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.

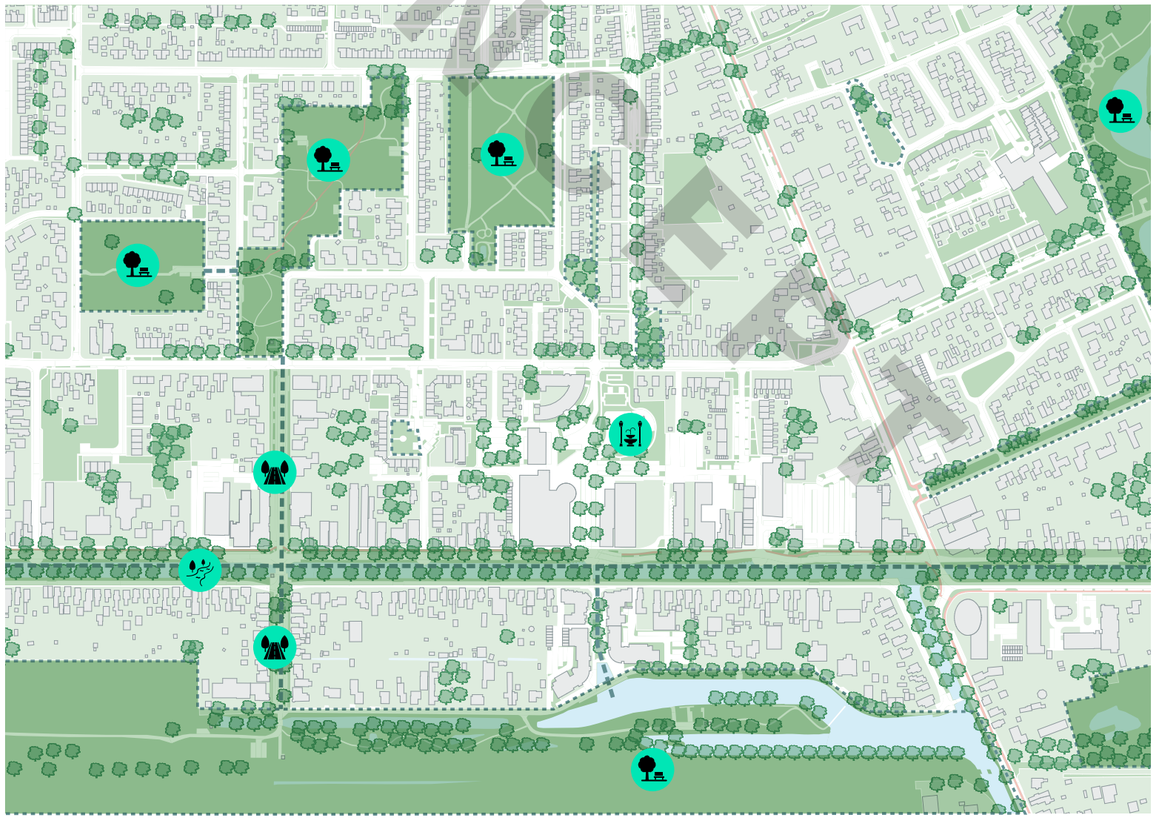
Vanaf de jaren tachtig stond de verdichting van het centrum hoog op de agenda. Dit resulteerde in twee grote bouwprojecten: de Heggerank aan de ene kant van het kanaal, Havenzicht en Spoorzicht aan de andere kant. Deze ontwikkelingen introduceerden een nieuwe as dwars op het lint en moesten de verbinding 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

CONCEPT

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.

- 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.



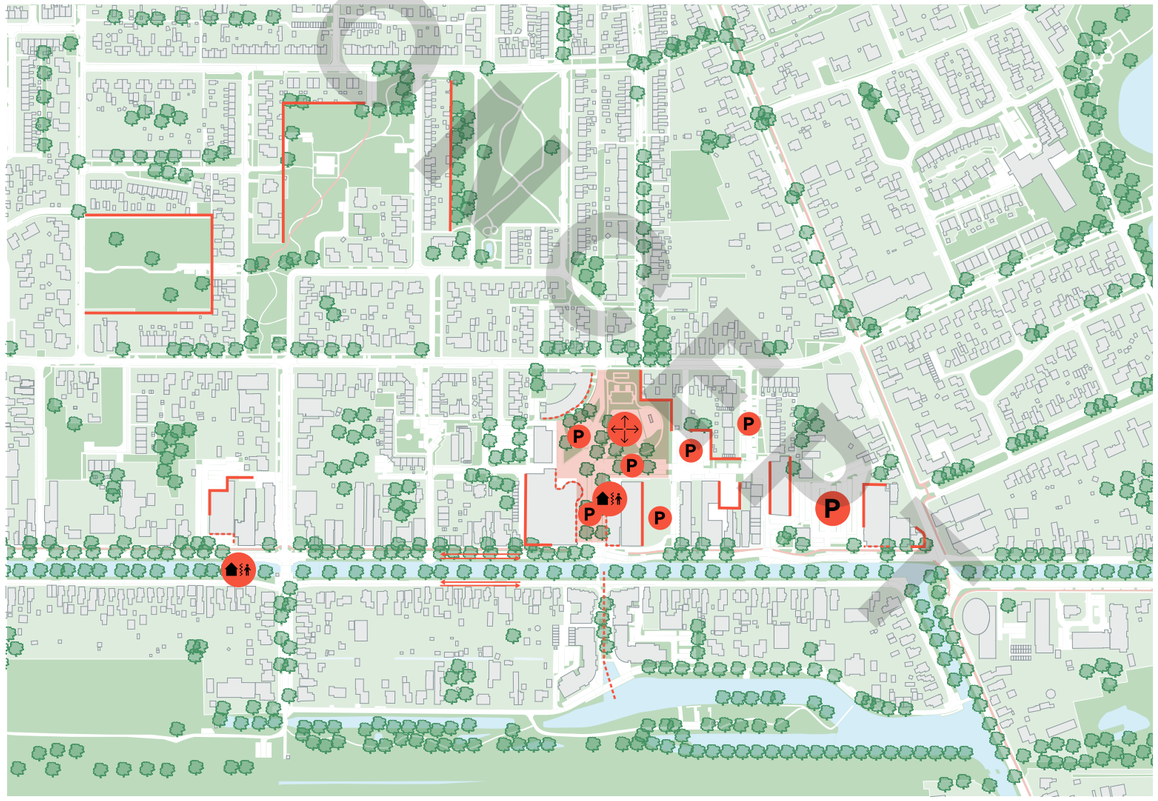
Willem Diemerplein

CONCEPT



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