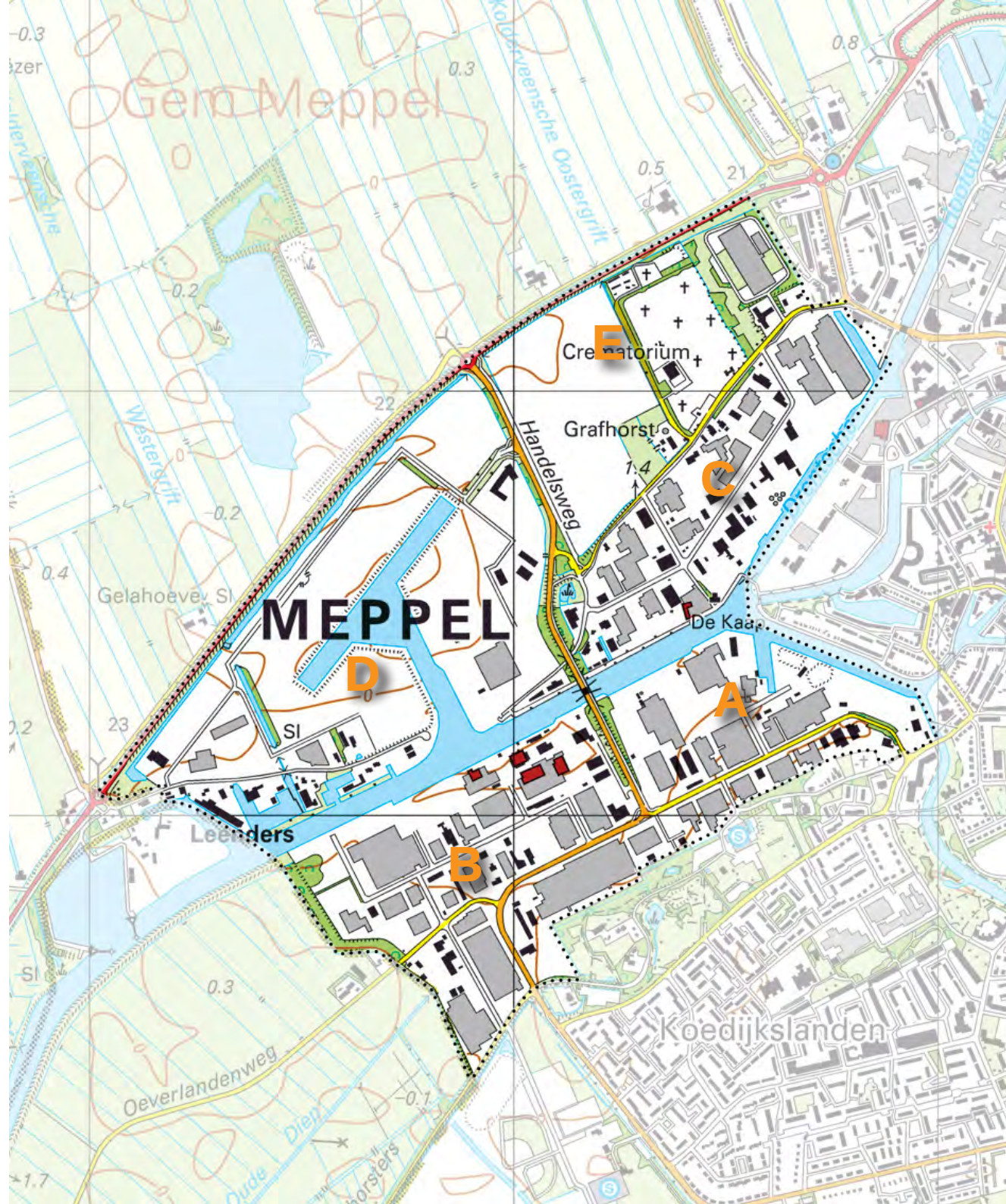


Gebied C2

Deelgebieden:

- A Oevers A
- B Oevers B
- C Oevers C
- D Oevers D
- E Oevers E



C2 Oevers A t / m E

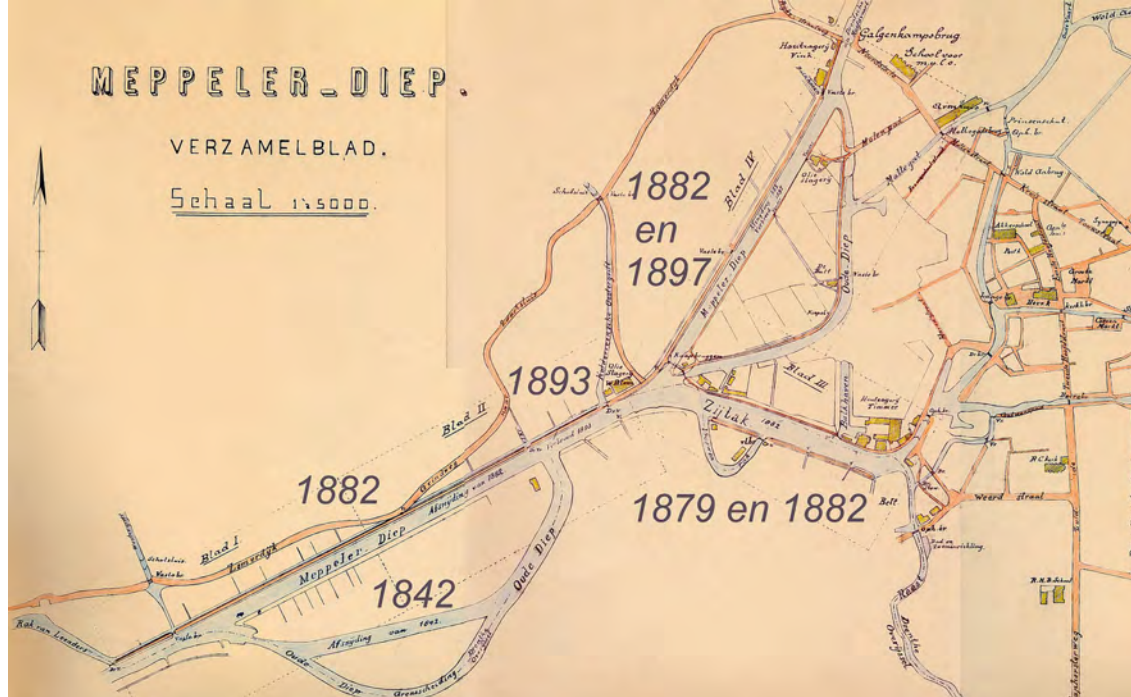
Het gebied Oevers A t / m E is een gebied, dat doorsneden wordt door het Meppeler Diep. Deze vormde als transportroute over het water de aanzet voor de aanleg van bedrijventerreinen op deze locatie. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Bremenbergweg, de provinciale weg N375, en in het zuiden door het wijkpark van Koedijkslanden en het oude buurtschap Hesselingen. Aan de westzijde vormen de provinciale en gemeentelijke grens de begrenzing. Aan de noordoostzijde begrenzen de zijarm van het Meppeler Diep, de Drentsche Hoofdvaart en de Watertorenbuurt het gebied. Het gebied bestaat op hoofdlijnen uit twee deelgebieden: ten zuiden van het Meppeler Diep bevinden zich de oudere bedrijventerreinen Oevers A en B, en ten noorden de bedrijventerreinen Oevers C t / m E, het industrieterrein Leenders en de Algemene Begraafplaats met het crematorium. De noord- en zuidgebieden worden met elkaar verbonden door de Eshuisbrug.

Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

- Het gebied wordt van oorsprong gekenmerkt door de aanwezigheid van de Sethe (het latere Meppeler Diep), een rivier met een sterk meanderend beloop die het water van de noordelijk gelegen Havelter Aa, Wold Aa, Hoogeveense Vaart en Reest afvoerde richting Zwartsluis en Zuiderzee. De vroegste vermelding van de Sethe is uit 1134. Het varen op de Sethe werd bemoeilijkt door de bochten (zogenoemde 'rakken') en door ondiepten die werden veroorzaakt door hoog gelegen ijzeroerplaten, die tot in de 19de eeuw problemen voor de scheepvaart zouden opleveren. Het water is hiertoe meerdere malen uitgegraven (in 1664 werd hier al mee begonnen). Er hebben ook kanaliseringen ter verkorting en verbetering van de vaarroute plaatsgevonden, zoals de Richt Graeven (oudste vermelding 1438) die liep van het zuidelijker van Meppel gelegen Dingstede

naar Hesselingen. Het varen op de rivier en het gebruik van de Oeverlanden werd naast de rakken en ondiepten ook bemoeilijkt door de zeer onregelmatige watertoevoer van de stroomopwaarts gelegen wateren. Perioden waarin de waterloop buiten zijn oevers trad werden afgewisseld met perioden waarin de beddingen droog stonden. De grilligheid in de waterafvoer werd nog versterkt door het feit dat de Sethe c.q. het Meppeler Diep onder invloed stond van het getij van de Zuiderzee. Bovendien was het water lange tijd in bezit van verschillende eigenaren waardoor de verantwoordelijkheid over het bevaarbaar houden een blijvend punt van zorg was. In 1859 nam het Rijk het water in eigendom, waarna het verder werd uitgediept, verbreed en rechtgetrokken. In 1861 was de bodembreedte overal op 10 meter gebracht en was langs een groot deel een





▲ Waterstaatskaart uit 1910, met daarop de jaartallen van aanleg van nieuwe waterverbindingen en verbredingen van bestaande waterwegen. De meeste rakken zijn in de 20ste eeuw afgesneden en gedempt. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

◀ Panorama Meppel Zuid, 1948 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

nieuw jaagpad aangelegd. Aan de noordzijde van het kanaal werd vervolgens ook een jaagpad aangelegd. In 1882 werd hierop de doorsteek door het Groeneveld gerealiseerd. De zijtak van het Meppeler Diep werd ter hoogte van het Vrouwenrak in 1879 plaatselijk verbreed om de stoomboten die Meppel aandeden de mogelijkheid te geven te keren. In 1882 werd de rest van het water hier verbreed.

- Aan beide zijden van het Meppeler Diep c.q. de Sethe bevonden zich al vroeg dijken. Aan de noordzijde bevond zich de laatmiddeleeuwse Zomerdijk, die onderdeel uitmaakte van een stelsel van twee achter elkaar liggende dijken ter bescherming van de landen en veenontginningen ten noorden van de Sethe (de tweede dijk betreft het dijklichaam/bebouwingsslint Kolderveen-Nijeveen-Veendijk). Plaatselijk is deze dijk nog steeds als een lichte verhoging in het landschap herkenbaar, zoals nabij het sluisrestant in de Kolderveense Westergrift. Voor meer informatie over het systeem van ontginning en bedijking dat hier van toepassing was, zie de gebiedsbeschrijving van het gebied B1: Nijeveen/Kolderveen. De Zomer-

dijk was vanouds één van de twee uitvalswegen van Meppel naar het zuidelijker gelegen Zwartsluis.

- Aan de zuidzijde van de Sethe c.q. het Meppeler Diep bevond zich in de Middeleeuwen ook al een dijk, hier ook wel stouwe genoemd. Deze Staphorster Stouwe werd in 1780 verder uitgebreid, en als kapitale stouwdijk aangelegd. De Stouwe vormde lange tijd een van de uitvalsroutes vanuit Meppel, die bereikt werd vanaf de Weerddijk c.q. Weerdstraat en via het oude buurtschap Hesselingen, dat evenals het gehele grondgebied van Meppel Zuid, onder Staphorst viel en dat al in de 13de eeuw bekend was. Voor meer informatie over Hesselingen, zie gebiedsbeschrijving A4: Meppel Zuid.

- De Oeverlanden ter weerszijden van het Meppeler Diep werden ten gevolge van het geregeld buiten de oevers treden van het water oorspronkelijk gebruikt als hooilanden. De topografische kaart van 1884 laat zien dat de oeverlanden aan de zuidzijde van het water en ten noorden van de Staphorster Stouwe verkaveld waren in een patroon dat specifiek was en dat niet aansloot op het slagenlandschap rondom Staphorst. In het hier beschreven gebied waren nog een flink aantal rakken (bochten in de rivier) aanwezig. Naast het nu rechtgetrokken Meppeler Diep (de officiële vaarroute) bevonden zich op de plek van het huidige Oever A en B twee rakken: het zogenaamde Langerak aan de zuidwestzijde, en het Vrouwenrak aan de noordoostzijde. Aan de overkant van het Meppeler Diep bevond zich bij Leenders ook een rak: het zogenaamde Kortarak. Aan deze noordzijde hadden de oeverlanden een verkaveling die min of meer aansloot op de verkavelingsrichting en – indeling van het veengebied van Kolderveen.

- Al in de Middeleeuwen was er aan de noordzijde binnen de grenzen van het hier beschreven gebied sprake van twee op het Meppeler Diep afwaterende



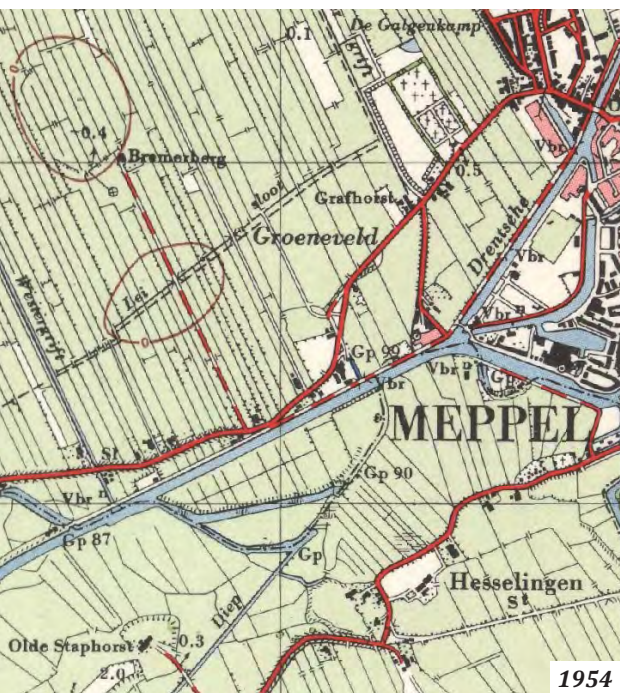
1811



1890



1933



1954



Koninklijke 1974



Koninklijke 1995

Griften: de Kolderveense Ooster- en Westergrift die de afwatering van het veengebied ten noorden van de Zomerdijk verzorgden. Deze functioneerden dan ook als transportroutes voor de ontginning Kolderveen, vergelijkbaar met de noordelijker – buiten het hier behandelde gebied gelegen – Nijeveense Grift die eenzelfde functie had voor de ontginning Nijeveen.

- In het gebied Oevers is sprake geweest van een wijziging van historische grenzen. De gemeentelijke grenzen liepen aan het einde van de 19de eeuw aan de noordzijde van het gebied vanaf het buurtschap Leenders langs de Leislout, een sloot die evenwijdig

aan het Meppeler Diep liep en die de Kolderveense Ooster- en Westergrift met elkaar verbond. Ter hoogte van het Groeneveld liep de gemeentegrens naar het noorden. Aan de zuidzijde van het Meppeler Diep liep de gemeentegrens langs de Reest en de zijarm van het Meppeler Diep bij het Westeinde om ter plaatse van het Vrouwenrak een stukje zuidoever mee te nemen, en verder langs de zuidoever van het Meppeler Diep om ter plaatse van het Langerak (in de volksmond het Oliemolensrak genoemd) weer naar het zuiden te lopen. Daarmee behoorde het door het Langerak omgeven stuk land weer bij de gemeente Meppel. Deze grenzen zijn gewijzigd, voor

wat betreft het noordelijk deel van het gebied bij de gemeentelijke herindeling van 1 januari 1998, toen het gebied Nijeveen toegevoegd werd aan de gemeente Meppel. Voor wat betreft het zuidelijk deel van het gebied heeft een wijziging plaatsgevonden per 1 juli 1961. Toen werd ook de enclave Dingstede, zuidelijker gelegen, overgedragen aan Staphorst. De grenswijziging van 1961 viel samen met de eerste aanzet voor de realisatie van grootschalige bedrijventerreinen ter plaatse van Oevers.

Bronnen

<Coert, G.A., Stromen en schutten, vaarten en voordren, Geschiedenis van de natte waterstaat in Drenthe 1291 – 1988, Boom Meppel, 1991>

<Heide, R. ter, Industrierrein Oevers, in: Kwartaalblad Oud Meppel jrg.14 (1992), nr.2, pp.77-98>

<Gerding, dr. M.A.W., Het erfgoed van de gemeente Meppel, 2005>

<Gerding, dr. M.A.W. e.a., Geschiedenis van Meppel, hfdstuk 1: M.Top, Meppel in de Middeleeuwen, Boom Meppel, 1991>

<Van der Voort van der Kleij, A.J.B., Vaarwegen rond Meppel in historisch perspectief, in: Kwartaalblad Oud Meppel, jrg. 35 (2013), nr. 1>

<www.oudmeppel.nl/fotoarchief>

<[www.nl.wikipedia.org/wiki/Meppelerdiep_\(kanaal\)](http://www.nl.wikipedia.org/wiki/Meppelerdiep_(kanaal))>





Deelgebied Oevers A en B

Het gebied Oevers A en B betreft het bedrijventerrein ten zuiden van het Meppeler Diep. Het bedrijventerrein is voorzien van middelgrote en grote industriegebouwen. Het gebied wordt ontsloten via de Industrieweg en de hiervan aftakende wegen. De Industrieweg is via de Europalaan verbonden met de rijksweg A32. De Handelsweg en Eshuisbrug over het Meppeler Diep verzorgen de verbinding met het noordelijk bedrijventerrein en de provinciale Bremenbergweg N375.

Het gebied draagt de naam van de Oeverlanden die hier oorspronkelijk ter weerszijden van het Meppeler Diep aanwezig waren.

Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

◀ Luchtfoto van het industrieterrein Oevers A en B, 1977
<fotoarchief Stichting Oud Meppel>

- De oeverlanden in het gebied waar nu het industrieterrein 'Oevers A en B' ligt waren al lange tijd in hoofdzaak in bezit en gebruik bij Ruinerwoldse landbouwers. Het hooi werd vroeger veelal met kleine scheepjes naar Ruinerwold vervoerd. Later met paard en wagens en tenslotte met tractoren. Het was vaak moeilijk het hooi droog en op tijd binnen te halen, want bij veel regen en opstuwing van het Meppeler Diep liepen de hooilanden direct onder water.
- Een gedeelte van de grond, vlak over de Eekmolbrug over de Reest, aan de noordzijde van de weg naar Hesselingen, werd in 1876 door de gemeente Meppel als opslagterrein ingericht voor de gemeentereinigingsdienst. Hier werden 2 dienstwoningen gebouwd en werd een kanaaltje gegraven voor de afvoer van meststoffen. Omstreeks 1915 verhuisde de reinigingsdienst naar de Galgenkampsweg, en kwamen hier de woonschepen te liggen die voorheen elders in Meppel hadden gelegen. De ligplaats kreeg in de volksmond de naam Zilvervloot en heeft daar gelegen tot in de jaren '60 Oevers A en B tot ontwikkeling kwamen.

- De scheepvaart was al vroeg met het gebied van Oevers A en B verbonden, en in feite vormde dit hier de eerste industriële activiteit. In 1938 kwam W. van der Werf, die eerst samenwerkte met scheepsbouwer Worst (die een scheepswerf aan het Bloemendal bij het Mallegat had), met Rijkswaterstaat tot overeenstemming ter plaatse van het Vrouwenrak een scheepswerf te mogen vestigen. Het Vrouwenrak kwam aan zijn naam, omdat naar zeggen hier de vrouwen in vroeger tijden afscheid namen van hun scheepsvolk als dat voor de grote reis over de Zuiderzee vertrok. Aan de westelijke kant van het rak werd in 1939 een hellinggat gemaakt ten behoeve van de nieuwe scheepswerf 'de Kaap'. Deze werf lag aan de westzijde van de arm en heeft zich in de naoorlogse jaren erg uitgebreid. Op de werf werd naast onderhoud ook in nieuwbouw van steeds grotere schepen voorzien. De topografische kaart uit 1954 laat zien dat op dat moment het oostelijk gedeelte van het rak dichtgezet was; doorvaart van schepen was daar toen zeker niet meer mogelijk. De grond ten noorden van het Vrouwenrak was op dat moment nog een stukje Meppel binnen een grond-

gebied dat verder toebehoorde aan de gemeente Staphorst. Tot 1 juli 1961 bleef dit gebied onderdeel van deze gemeente. Het overdragen van dit grondgebied aan Meppel ging min of meer gelijk op met de planning van het industriegebied Oevers en de wijk Koedijkslanden.

- Rond diezelfde tijd, in 1959 werden plannen ter visie gelegd voor een grote ruilverkaveling in Staphorst (1959-1966), voor het gebied gelegen tussen Meppel en Zwartsluis, genaamd ruilverkaveling 'het Meppelerdiep'. Het gebied was geheel gelegen in de provincie Overijssel en in de plannen werd geen rekening gehouden met de uiteindelijke grenswijziging. In het toekomstig industrieterrein 'Oevers' werden bijvoorbeeld wegen geprojecteerd met een verhardingsbreedte van 3 meter. Dit waren afmetingen die wel wat minder waren dan de breedtes die de gemeente Meppel voor ogen had. De plannen zijn uiteindelijk in voor Meppel gunstige zin gewijzigd en de ruilverkaveling had uiteindelijk zeker gunstige gevolgen. Er werd een dijkje van 10 km lengte gemaakt van Meppel tot Zwartsluis tot een hoogte van 1.20 mtr + NAP. Door aanleg van dit dijkje verviel de boezem van het Meppeler Diep tot aan de Staphorster Grote Stouwe en ook mede door het in werking treden van het grote gemaal 'Zedemuden' bij Zwartsluis (1973) is geen wateroverlast in dit gebied meer voorgekomen. Niettemin heeft de gemeente Meppel uit veiligheidsoverwegingen en ten behoeve van later te bouwen bedrijfsgebouwen het industrieterrein 'Oevers' opgehoogd met schoon zand tot 1.50 mtr + N.A.P. (Koedijkslanden tot 1,40 mtr + NAP). Hiermee werd alles wat eventueel nog over was van oorspronkelijke landschappelijke structuur uitgewist en verdween ook het Langerak. Op 16 juli 1964 werd het eerste gedeelte van Oevers officieel in gebruik gesteld, en in 1992 was Oevers A en B het grootste

industrieterrein van Meppel en er was er een rijke schakering van ongeveer 65 bedrijven gevestigd.

- In de periode 1973 – 1975 werd overwogen of een zuidelijke uitbreiding van Oevers ter plaatse van het grondgebied van de gemeente Staphorst tot de mogelijkheden behoorde. Deze zou hiermee tussen twee beschermingsgebieden in het natuurreservaat Meppeler Diep komen te liggen. Uiteindelijk werd van de plannen afgezien, mede ook door bezwaren vanuit de provinciale planologische commissie van Overijssel die aangaf dat realisatie van een bedrijventerrein aan de noordwestzijde van het Meppeler Diep meer voor de hand zou liggen. Hiervoor is uiteindelijk ook gekozen.

- In 1983 werd de aanzet gegeven voor de planvorming tot realisatie van de Eshuisbrug, en in datzelfde jaar besloot de gemeente de mogelijkheid van een rondweg Meppel Zuid te laten onderzoeken, waarmee de Randweg die met industrieverkeer door de woonwijk Koedijkslanden leidde, ontlast zou worden. Van deze rondweg kwam het nog even niet. De aansluiting van de brug aan de noordzijde was niet eenvoudig. Een complicatie was hier dat de aansluiting op de Bremenbergweg voor een deel op het grondgebied van de toenmalige gemeente Nijeveen lag. Niettemin werden hier regelingen getroffen en in 1984 was het ontwerpbestemmingsplan brug Meppeler Diep gereed. Hierin werd gekozen voor de handhaving van de aan de noordzijde van het Meppeler Diep gelegen Zomerdijk die men als toeristische en cultuurhistorische route te zeer van belang achtte.

- De Eshuisbrug werd in 1987 geopend, waardoor de noordelijk gelegen bedrijventerreinen gekoppeld werden aan de bedrijventerreinen ten zuiden van het Meppeler Diep en een directe koppeling aan het provinciale en rijkswegennet mogelijk werd. Deze kop-

peling werd uiteindelijk aanzienlijk verbeterd met de opening van de Europalaan in 2008. Het doorgaande verkeer op de Randweg in Koedijkslanden is hiermee aanzienlijk afgenomen.

Bronnen

<Heide, R. ter, Breken en Bouwen in Meppel 1945-1990, sanering en vernieuwing binnenstad, Meppel, 1991 (uitgave door Krips Repro Meppel en Stichting

Oud Meppel)>

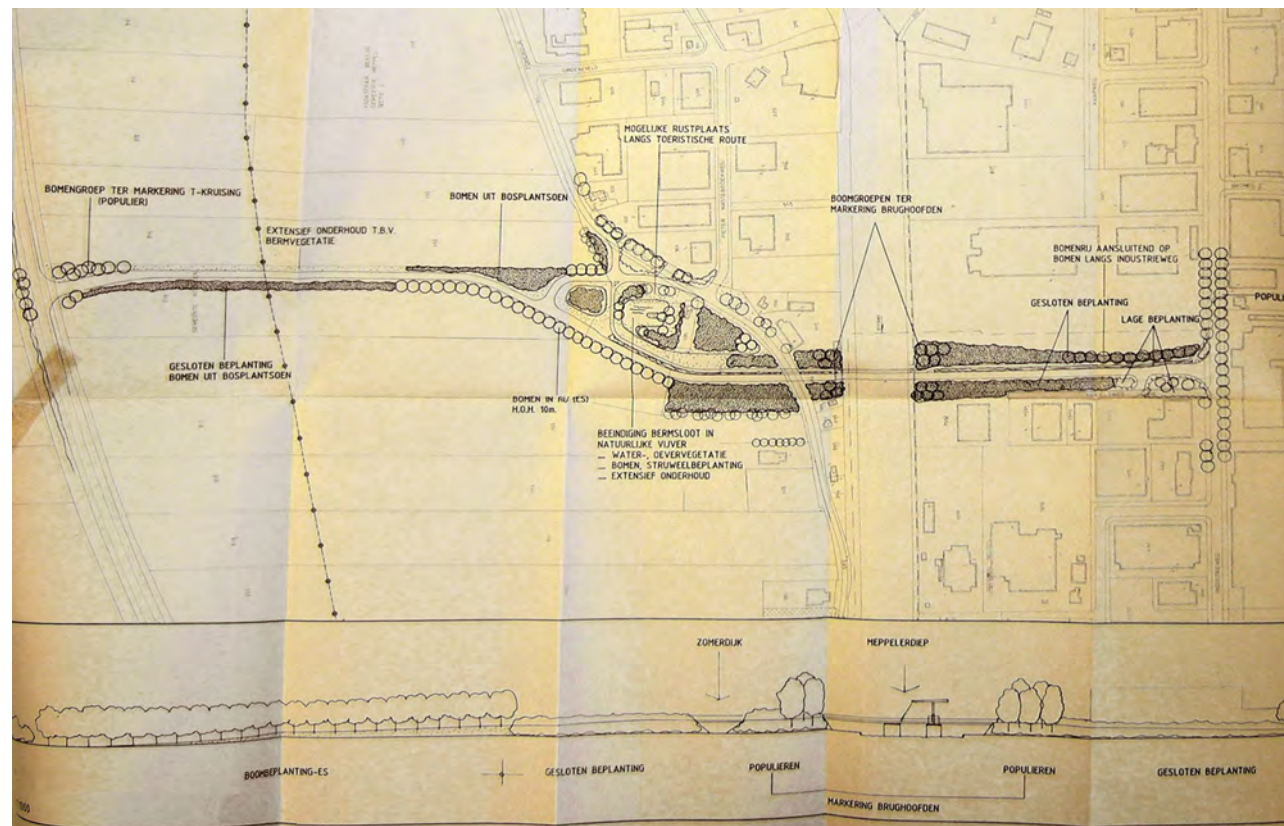
<Heide, R. ter, Industrierrein Oevers, in: Kwartaalblad Oud Meppel jrg. 14 (1992), nr. 2>

<Timmer, J., 50 jaar scheepswerf de Kaap, 1939 – 1989, in: Kwartaalblad Oud Meppel, jrg. 11 (1989), nr. 4>

<www.oudmeppel.nl/fotoarchief>

<www.staphorst.nl/internet/toespraken_212/item/2008-08-29-opening-europalaan_13687.html>

- Het landschapsplan ten behoeve van de inpassing van de brug over het Meppeler Diep, 1986 <archief gemeente Meppel, dossier 840>





Ruimtelijke en cultuurhistorische beschrijving

◀ *Luchtfoto van industrieterrein Oevers A en Hesselingen, 1980. De Eshuisbrug was op dat moment nog niet aanwezig. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

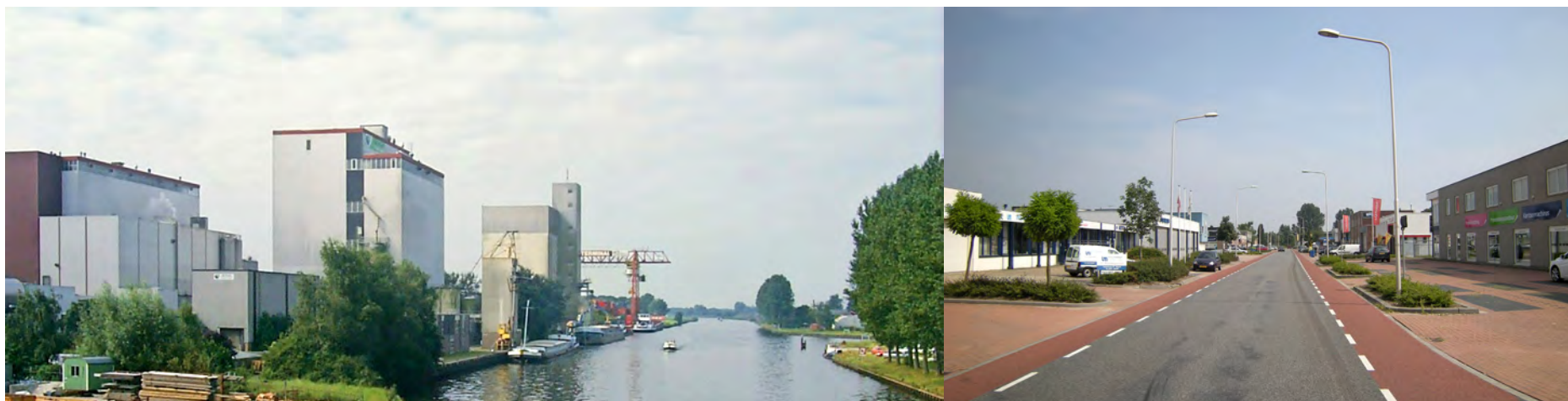
Het gebied bestaat uit de volgende deelgebieden: Oevers A dat gelegen is tussen de Handelsweg, het Meppeler Diep, de zijarm van het Meppeler Diep en Hesselingen, en Oevers B dat zich bevindt tussen het Meppeler Diep, de Handelsweg, Hesselingen en de grens van Meppel met de gemeente Staphorst. Cultuurhistorie speelt een geringe rol in de ruimtelijke opbouw van dit gebied. De kavelrichtingen op het terrein zijn gerelateerd aan de wegenstructuur en deze hebben niets meer van doen met de originele agrarische verkaveling. Wel cultuurhistorisch

relevant is de wijze waarop het cultuurhistorisch waardevolle deelgebied Hesselingen is afgescheiden van Oevers A en B. Hesselingen is door een brede groenstrook van bomen en onderbegroeiing gescheiden van de bedrijfsbebouwing aan de Industrieweg. Hiermee wordt de historisch-ruimtelijke beleving van dit deelgebied gewaarborgd.

Een ruimtelijk opvallend element in dit gebied is de oprit naar de Eshuisbrug die rijk voorzien is van beplanting en bomen die de oprit naar de brug verbijzonderen.

▶▶ *Industrieweg in noordelijke richting gezien, 2012 <Flexus AWC>*

▼ *Gezicht op het Meppelerdiep en Oevers B vanaf de Eshuisbrug, 2002 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*





Deelgebied Oevers C,D en E

Het gebied Oevers C t/m E, Leenders en de Algemene Begraafplaats is een gebied met bedrijventerreinen en aanliggende gebieden ten noorden van het Meppeler Diep.

De bedrijventerreinen zijn hier zeer verschillend van aard. Zowel zeer groot-schalige functies als middelgrote bedrijfsfuncties zijn aanwezig. Het gebied wordt vanuit twee richtingen primair ontsloten. Enerzijds in zuidoost-noord-westelijke richting via de historische Zomerdijk die het gebied - met uitzondering van een ontbrekend gedeelte bij Oevers D - doorkruist. Anderzijds door de noord – zuid gerichte Handelsweg tussen Eshuisbrug en Bremenbergweg (N375), die haaks aansluit op de Zomerdijk en op andere secundaire wegen.

Het gebied draagt de naam van de Oeverlanden die hier oorspronkelijk aanwezig waren ter weerszijden van het Meppeler Diep. De naam Leenders verwijst naar een oud buurtschapje dat zich aan de zuidwestkant bij de uitmonding van de Kolderveense Westergrift in het Meppeler Diep bevindt.

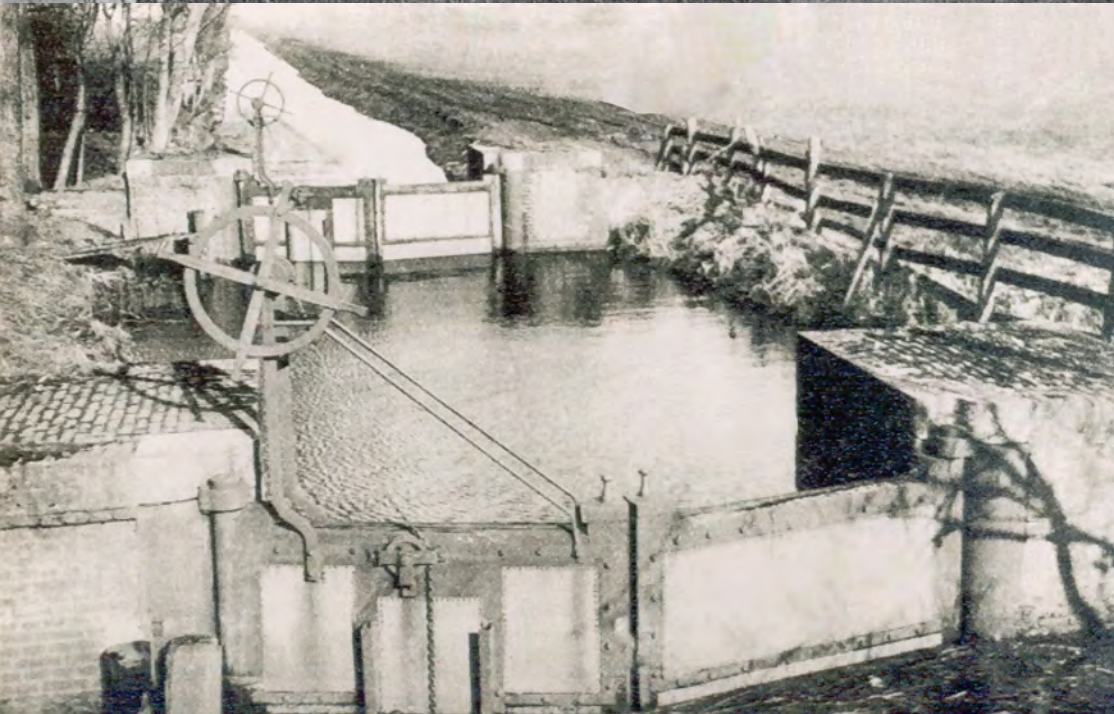
Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

◀ Luchtfoto van industrieterrein Groeneveld, het latere Oevers C, 1978 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

- Het karakter van het hier beschreven gebied is lange tijd bepaald door de aanwezigheid van de Zomerdijk en de naastgelegen hooi- en weilanden. Volgens de schrijver J. Poortman was er al in 1410 een weg op de Zomerdijk, een 'kao ofte voetpad'. De weg zou verhoogd zijn in 1645. De dijk heeft lange tijd als doorvoerroute gefunctioneerd, ook in oorlogstijd. In 1585 trok stadhouder Maurits met een troep soldaten over de dijk naar Zwartsluis en in 1945 kozen de Duitsers op hun vlucht dezelfde weg. De Zomerdijk was van oorsprong voorzien van ontelbare bochten, waarvan er vele in de loop der jaren rechtgetrokken zijn. Dit is o.a. goed te zien door de topografische kaarten van 1933 en 1954 met elkaar te vergelijken. Ook de aansluiting van de Zomerdijk op de afrit van de in 1987 geopende Eshuisbrug resulteerde in een aanpassing van het wegtracé van

de Zomerdijk op deze locatie. Ten behoeve van de inpassing van de bruggehoofden en het wegtracé van de Eshuisbrug werd in 1986 een Landschapsplan gemaakt, in vervolg op vragen van o.a. de directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in de provincie Drenthe. In het landschapsplan werd de Zomerdijk als toeristische en cultuurhistorisch waardevolle route benoemd en werd de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarde van de weg benadrukt. Men benoemde het fraaie geboomte, de op en langs de dijk rijke en waardevolle begroeiing (essen, elzen, populieren, hop, klein springzaad, nagelkruid, fluitekruid). De Zomerdijk heeft de noordoost-zuidwest ontsluitingsroute van dit gebied van Oevers gevormd tot het moment waarop aan het eind van de jaren '60 de Bremenbergweg werd aangelegd, die later in combinatie met de Handels-

MEPPEL, — Drentsche Hoofdvaart



◀◀ *Het jaagpad aan de westzijde van de Drentsche Hoofdvaaart, 1922 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

◀ *Sluis en brug ter plaatse van de Zomerdijk bij de Kolderveense Oostergrift, 1930 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

◀◀ *Sluisje in de Kolderveense Westergrift, 1920 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

◀ *Zomerdijk en de boerderij naast de Algemene Begraafplaats, 1935 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

weg de hoofdontsluiting van het gebied zou worden. De historische Zomerdijk heeft hierna nog slechts korte tijd als doorgaande route gefunctioneerd. Met de aanleg van de Sethehaven werd per september 1999 de doorgaande wegstructuur en dijk met haar lange historie definitief doorbroken.

- In 1829 werd aan de Zomerdijk de Algemene Begraafplaats van Meppel aangelegd. Aanleiding hiervoor vormde de verplichting voor plaatsen met meer dan 1000 inwoners een begraafplaats buiten de bebouwde kom aan te leggen. Het oude kerkhof in de binnenstad bij de kerk werd ontruimd en een deel van de graven (de 'kerkegraven') werd naar de Zomerdijk overgebracht. De begraafplaats werd in de loop der tijd steeds verder uitgebreid. Het achterste gedeelte is waarschijnlijk ontworpen door landschapsarchitect Leonard Springer die tevens ontwerper van het Wilhelminapark was, en bevat schuine en halfronde laantjes met sierbegroeiing. Het ingangsgedebouwe met dienstwoning werd in ca. 1925 gerealiseerd en is een goed voorbeeld van Zakelijk Expressionisme. In 1973 werd het crematorium annex uitvaartcentrum de Reestborgh aan het complex toegevoegd. In 2006 – 2007 werd het crematorium verbouwd waarmee een betere inpassing in de directe omgeving ontstond. Min of meer gelijk op is een nieuw 'begrafeniseiland' en een parkeerplaats toegevoegd aan het complex.

- De eerste grootschalige nijverheidsactiviteit in het gebied was te vinden ter plaatse van het huidige Oevers C. In de eerste helft van de 18de eeuw werd op het zogenaamde Groeneveld, ten zuiden van de Zomerdijk aan het Meppeler Diep een oliemolen gebouwd, die tot 1906 op de locatie gestaan heeft. Het Groeneveld dankte haar naam aan het buurtschap Groeneveld waarvan nu nog enkele woningen en een agrarisch bedrijfsgebouw aan de Zomerdijk overge-

bleven zijn. Na het afbranden van de molen in 1906 werd op dezelfde locatie een vellenbloterij (bedrijf waar dierenvellen gereinigd, gezouten en gedroogd werden) gevestigd met bijbehorend fabrieksgebouw die diverse malen verbouwd en uitgebreid werd. De locatie ver van de bebouwde kom was in verband met de indringende stank geen overbodige luxe. Direct naast de vellenbloterijlocatie stond de boerderij van de familie Mastenbroek. Deze boerderij is nu niet meer aanwezig, maar één van de bewoners, Piet Mastenbroek, gemeentelijk politicus en nauw betrokken bij de gemeentelijke aankoop van gronden ten behoeve van bedrijventerrein Oevers A t/m B en Koedijkslanden heeft zijn naam gegeven aan de later op Groeneveld gerealiseerde ontsluitingsweg. In de jaren '60 verdween de vellenbloterij en werd op de locatie een veevoederfabriek gevestigd. Een enkel gebouw van de oorspronkelijke vellenbloterij bleef niettemin op de locatie gehandhaafd.

- Het eerste grootschalige plan voor de inrichting van het gebied stamt uit 1928. Toen werd het Uitbreidingsplan Meppel van stadsarchitect Monsma aangenomen. In het plan werd een woonwijk gepland ten zuidoosten van de Zomerdijk min of meer in aansluiting op het buurtje dat op dat moment gerealiseerd werd in de nabijheid van de watertoren aan de Steenwijkerstraatweg. Van realisatie van de grote woonwijk is het uiteindelijk niet gekomen.

- Het gebied werd al vanaf de Middeleeuwen doorsneden door twee griften, de Kolderveense Westergrift en Kolderveense Oostergrift. Op de topografische kaart van 1884 is te zien dat de griften ter plaatse van de doorsteek bij de Zomerdijk voorzien waren van een brug en een schutsluis. De Kolderveense Oostergrift onderscheidde zich door een opvallend verloop. Vanaf de doorsteek bij de Zomerdijk liep het water met een bocht naar het



◀ Luchtfoto Eshuisbrug, vermoedelijk uit 1987 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

zuiden om zodoende via een korte weg de Sethe/het Meppeler Diep te bereiken. De functie van de griften (afwatering en transport over water) is met de eeuwen afgenomen. De afwateringsfunctie van de griften ging al in de loop van de 17de eeuw geleidelijk verloren. Door daling van het land alsmede als gevolg van de grotere waterafvoer uit Drenthe door de vervening, steeg de gemiddelde waterstand in het Meppeler Diep. Natuurlijke lozing van het water uit de venen van Kolderveen en Nijeveen werd daardoor bijna onmogelijk. In de 20ste eeuw raakten de historische schutsluizen in onbruik en vervielen als gevolg van de bouw van gemalen. Zo ook de griften die bij de aanleg van de bedrijventerreinen van Meppel en de ruilverkaveling Nijeveen Kolderveen voor een deel verdwenen. De Kolderveense Westergrift is nog geheel aanwezig. De oude naam van deze grift is Tijssloot. Deze bevindt zich ten oosten van het buurtschap Leenders in de zuidwestpunt van het hier beschreven gebied en is nog voorzien van de in 2005 gerestaureerde schutsluis. Van de Kolderveense Oostergrift bij Groeneveld resteert alleen nog een deel ter westen van de begraafplaats ter hoogte van het crematorium. Het deel ter plaatse van Oevers C is verdwenen. De Leisloot, een dwars op de Kolderveense griften aangebrachte verbindingssloot die al in de 19de eeuw de scheiding vormde tussen het grondgebied van de gemeente Meppel en de gemeente Nijeveen-Kolderveen, is met de ruilverkaveling uit 1960 - 1972 verdwenen. Door deze ruilverkaveling is er van de oorspronkelijke structuur van het landschap in het gebied bijna niets meer aanwezig. Alleen de resterende griften herinneren hier nog aan.

- Behalve Groeneveld bevond zich ook nog een ander buurtschap in het gebied, Leenders, gesitueerd in de uiterste zuidwestpunt. Het oude Leenders

was in feite in tweeën gedeeld en lag voor een deel binnen de grenzen van de provincie Overijssel en voor een deel binnen Drenthe. Dit buurtschap werd oorspronkelijk ook aangedaan door een grift. Dit was geen uitzonderlijke situatie. Langs het Meppeler Diep ontstonden in de 17de eeuw verschillende buurtschappen aan de mondingen van de griften die als transportroutes naar en van het achterland activiteiten opriepen aan de rivieroever zelf. Andere buurtschappen die volgens dit patroon ontstonden - overigens op Overijssels grondgebied - waren Beukers, Zegelenberg en Doosje. Bij Leenders kwam de Herman Jacobsgrift aan, langs de grens van Kolderveen – daar waar nu de Nieuwedijk loopt – en direct uitkomend op Leenders. Evenals veel andere griften is de Herman Jacobsgrift verdwenen. Bij Leenders bevond zich oorspronkelijk ook het Rak van Leenders of het Kortrak, een dode rivierarm die ten gevolge van het omstreeks 1860 rechte trekken van het Meppeler Diep overbodig geworden was. Een deel van dit rak (de oostzijde) is in combinatie met de aangrenzende, na de Tweede Wereldoorlog gegraven insteekhaven in getransformeerde vorm nog aanwezig. De westzijde van het Rak, liggend op Staphorster grondgebied, is tussen 1974 en 1995 door de gemeente Meppel uitgegraven om een wachthaven te creëren voor grote schepen die voorheen hun ligplaats moesten zoeken langs de kaden van het Meppeler Diep. In deze periode zijn ook op andere locaties insteekhavens vergroot en/of aangelegd. Leenders en het bedrijventerrein aldaar wordt al vanaf de tweede helft van de jaren '50 gekenmerkt door de aanwezigheid van een Koudasfaltfabriek. Deze ligt overigens, evenals een deel van de bebouwing aan de westzijde, op Staphorster grondgebied.

- Heeft de zuidwestpunt van het gebied bij Leenders met zijn insteekhaven een lange watergerela-



teerde geschiedenis, in het noordoosten van het huidige Oevers C, bevond zich aan de achterzijde van de bebouwing langs de Steenwijkerstraatweg, tegenover de locatie van de Landbouwbank op de Bult, tevens een haven. Dit balkengat was in de jaren '30 van de 20ste eeuw aangelegd voor een houthandel die van Concordia naar deze locatie verhuisde. Rond 1950 werd het balkengat al omgevormd tot kunstmesthaven voor de Landbouwbank. Rond die tijd stonden er op het terrein van de kunstmesthaven aan de westzijde van de haven al grote hallen. Deze werden vanaf dat moment gebruikt ten behoeve van de opslag van kunstmest. In 1967 werd besloten de toegang tot de haven te verbreden en in datzelfde jaar werd het bruggetje bij de haveningang in het verlengde van de K.E. Borgerlaan gesloopt, waarmee een populaire wandelroute, voor de Meppelers de zogenaamde 'Grote Kaap' (Westeinde – Kaapbruggen – jaagpad Drentsche Hoofdvaart – Kunstmest-

haven – Galgenkampsbrug – Noordeinde) langs het water werd beëindigd. De haven is in de tweede helft van de jaren '80 gedeeltelijk gedempt en inmiddels geen kunstmesthaven meer. Van de oorspronkelijke hallen resteren nog enkele exemplaren.

- Gedurende de jaren '50 van de 20ste eeuw begon de meer planmatige en grootschalige vestiging van bedrijfsfuncties in het gebied en kwam het bedrijventerrein Groeneveld geleidelijk tot stand (het huidige Oevers C). Dit vormde de opmaat voor de ingrijpende herontwikkeling van de noordoever van het Meppeler Diep. Het terrein van het Groeneveld werd opgespoten, veel oorspronkelijke structuren met uitzondering van de Zomerdijk werden verwijderd en een deel van de middeleeuwse Kolderveense Oostergrift werd gedempt. Basis voor de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein werd de weg 'Groeneveld' die als zijweg aantakte op de Zomerdijk, en die zelf weer van twee zijwegen voorzien

◀◀ *Zicht op de locatie waar eerder de vellenbloterij gestaan heeft, omstreeks 1966-1970. Rechts de Kaapbrug over het Meppelerdiep. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

◀ *Luchtfoto van de Kunstmestloodsen aan de Kunstmesthaven (een voormalig balkengat) van de Landbouwbank aan het Meppeler Diep nabij de Galgenkampsbrug, omstreeks 1950-1952. Op de voorgrond nog een deel van de Steenwijkerstraatweg. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

werd (de huidige Piet Mastenbroekweg).

- Eind jaren '60 vond de aanleg van de Bremenbergweg plaats, waarop in 1987 de Eshuisbrug en Handelsweg volgden. Het gebied werd hierdoor beter ontsloten. Met de aanleg van de brug over het Meppeler Diep werd de vestiging van bedrijven aan deze zijde van het Meppeler Diep bestendigd en ging dit gebied ten noorden van het Meppeler Diep ook 'Oevers' heten.
- Vanaf de tweede helft van de jaren '90 volgde de aanleg van Oevers D. Dit natte bedrijventerrein werd voorzien van een insteekhaven, de Sethehaven, die in juli van het jaar 2000 werd geopend, en was bedoeld voor zwaardere bedrijvigheidsfuncties. De toegang tot de Sethehaven doorbrak de doorgaande wegstructuur en dijk van de Zomerdijk. De Sethehaven is toegankelijk voor moderne grote vrachtschepen (110 x 11 m) en heeft hiervoor voldoende kadellengte. In milieuzonering zijn de zware activiteiten rond de haven geplaatst en zijn de randen voor de lichtere categorie.
- Ten oosten van de Algemene Begraafplaats, tegen de Watertorenbuurt aan, werd in het laatste kwartaal van de 20ste eeuw een enorme productiehuis van een pluimveebroedfabriek gebouwd.
- Vanaf 2005 kwam Oevers E tot stand, met een mix van kleinschaliger bedrijfsbebouwing en bijbehorende woningbouw op eigen kavels. Een deel van het gebied werd gebruikt om de naastgelegen begraafplaats uit te breiden. Hierbij is wat resteerde van de Kolderveense Oostergrift opgenomen in de nieuwe waterstructuur, die ten behoeve van waterberging vergroot werd. Oevers E kreeg een woonwerk karakter en is een 'stepping-stone' tussen de binnenstad en de toekomstige woningbouwuitbreiding bij Nieuwveense Landen. Bij de inrichting van

het bedrijventerrein werd gekozen voor een stedenbouwkundige opzet waarin de groenstructuur de belangrijkste identiteitsdrager is.

- In 2000 werd de Ontwikkelingsvisie 2030 vastgesteld. Hierin werden de plannen voor de nieuwe woningbouwwijk Nieuwveense Landen opgenomen met ca. 5.300 woningen. Eind 2006 zijn de inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van Nieuwveense Landen veranderd. Naar aanleiding hiervan is het woningbouwprogramma voor Nieuwveense Landen vooralsnog bijgesteld naar 3.000 woningen. Nieuwveense Landen zal in de toekomst aan de noordzijde aansluiten op het hier beschreven gebied, hiervan afgescheiden door de Bremenbergweg/N375 en een parkzone.

Bronnen

- <Elp, K. van, Leenders: Een vergeten buurtschap, kwartaalblad Oud Meppel, jrg.14 (1992), nr.2>
 <Fotoarchief Stichting Oud Meppel, beschrijving bij fotonummers 201, 202, 1216 , 3578 , 11626, 11638, 11187, 11974, 12328>
 <Gerding, dr. M.A.W., e.a., Erfgoed van de gemeente Meppel, Stichting Drents Plateau, Assen, 2005>
 <Gerding, dr. M.A.W. e.a., Geschiedenis van Meppel, Meppel, 1991>
 <Gebiedsvisie Nieuwveense Landen, gemeente Meppel, 2008>
 <Ruimtelijk Programma 2020 gemeente Meppel, revisie 1, 2004>
 <Van der Voort van der Kleij, A.J.B., Vaarwegen rond Meppel in historisch perspectief, in: Kwartaalblad Oud Meppel, jrg. 35 (2013), nr. 1>



Ruimtelijke en cultuurhistorische beschrijving

◀◀ Zicht op het fraaie erf van boerderij Grafhorst aan de Zomerdijk, 2012 <Flexus AWC>

◀ Boerderij Grafhorst aan de Zomerdijk, 2012 <Flexus AWC>

◀◀ De entree van de Algemene Begraafplaats aan de Zomerdijk, 2012 <Flexus AWC>

◀ De grafvelden van de Algemene Begraafplaats, 2012 <Flexus AWC>

Het gebied bestaat uit de volgende deelgebieden: Oevers C dat gelegen is tussen de Zomerdijk en het Meppeler Diep, Oevers D ten zuiden hiervan en gelegen tussen de Bremenbergweg, de Handelsweg en het Meppeler Diep, Oevers E tussen de Bremenbergweg, de Handelsweg, de Zomerdijk en de begraafplaats, en tenslotte de Algemene Begraafplaats tussen de Bremenbergweg en de Zomerdijk met de hiernaast gelegen pluimveebroedfabriek. Het bedrijventerrein Leenders bevindt zich in de uiterste zuidwestpunt van het gebied.

In zijn algemeenheid speelt cultuurhistorie in de opzet en ruimtelijke karakteristiek van de bedrijventerreinen een zeer geringe rol, maar geheel afwezig is dit aspect niet.

Bij het beschouwen van de bebouwingsrichting in het gebied blijkt deze in Oevers C veelal overeenkomstig die van de originele agrarische verkaveling te zijn. Een klein gedeelte in het noordwesten van het gebied wijkt hiervan af. Hier volgt de bebouwing de richting van de Zomerdijk en de Pieter Mastenbroekweg. Ook op het bedrijventerrein Leenders is de richting van de bebouwing overeenkomstig de richting van de originele agrarische verkaveling. In Oevers E is geen sprake van historische agrarische kavelrichtingen en zijn geen noemenswaardige cultuurhistorische artefacten of referenties, net zo min als in Oevers D.

De Zomerdijk en de Handelsweg zijn belangrijke scheidende en verbindende structuren in het gebied. De plaatselijk iets hoger dan zijn omgeving liggende cultuurhistorisch waardevolle Zomerdijk wordt op veel locaties (in het noordelijk deel van het gebied, ten noorden van de kruising met de Handelsweg) nog gekenmerkt door de oorspronkelijke historische situatie met groene grasbermen en op

enkele plaatsen historische bebouwing (bijvoorbeeld het entreegebouw van de Algemene Begraafplaats, het boerderijvolume Grafhorst, het boerderijvolume Zomerdijk 12) en historische monumentale bomen op de erven. Hierdoor is ondanks de soms ook aan de weg grenzende bedrijfsbebouwing de historische landelijke ruimtelijke kwaliteit van de weg nog goed te ervaren.

Dit is veel minder het geval voor het deel van de Zomerdijk tussen de Eshuisbrug en de ingang van de Setheshaven. Hier is door de alom aanwezige bedrijfsbebouwing de historische situatie nauwelijks meer afleesbaar.

Het resterende stuk Zomerdijk tussen Setheshaven en Leenders wijkt hier weer van af. De bebouwing langs de Zomerdijk is daar een menging van landelijke woonhuisbebouwing en hallen en loodsen. Plaatselijk bevindt zich nog een historisch erf (Zomerdijk 24 met een aardig boerderijvolume uit het Interbellum, en het erf van Zomerdijk 26, hier is geen bebouwing meer aanwezig). Ook is de weg door zijn groene beplanting en niet kaarsrechte verloop, door de karakteristiek van de bebouwing en door de niet eenduidige aansluiting van de jachthavens ontspannen van karakter. Enkel de aansluiting van twee grote paarsblauwe in kleurstelling fel afstekende bedrijfspullen (ter hoogte van Zomerdijk 28) doen hieraan afbreuk. De aanwezigheid van watergerelateerde bedrijfsactiviteiten zijn echter in ruimtelijke zin vaak niet storend. De plaatselijke doorkijkjes naar de gegraven insteekhavens en de boten zijn eerder een verrijking en leveren een aantrekkelijk beeld op. De richting van de insteekhavens sluit nog enigszins aan op de historische verkavelingsrichting van het landschap. Bij Leenders is nog een deel van het hier ooit aanwezige rak aanwezig.



◀◀ *De Zomerdijk ter hoogte van Oevers D, 2012 <Flexus AWC>*

◀ *Een van de insteekhavens bij Oevers D, 2012 <Flexus AWC>*

◀◀ *Een van de industriehallen op Oevers D, 2012 <Flexus AWC>*

◀ *De toegang tot de Sethehaven, zicht op de noordzijde. Aan de overkant de kenmerkende bomenrij langs het jaagpad, 2012 <Flexus AWC>*

▶ *Luchtfoto van de Sethehaven en de locatie van Oevers D, 2004 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

▶▶ *Luchtfoto van de grote wachthaven ten zuiden van Leenders, op Staphorster grondgebied, 2004 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

Halverwege de Zomerdijk bevindt zich de doorsteek van de Kolderveense Westergrift, die ook op het industrieterrein Oevers D nog aanwezig is, met het hier gerestaureerde sluisje. De grift vormt daar de scheidslijn tussen het 'natte' en 'droge' gedeelte van dit bedrijventerrein en is aan de oostkant voorzien van een lange doorgaande bomenrij die haar aanwezigheid onderstreept. Deze groenstructuur sluit aan op een aansluitende brede groenstrook langs de N375.

Het oorspronkelijke jaagpad langs het Meppeler Diep, grofweg tussen Groeneveld en de Eshuisbrug, vormt een ander – weinig opvallend – cultuurhistorisch relict in het hier beschreven gebied. Deze is nog als fietspad aanwezig. Bij de Sethehaven wordt zowel het jaagpad als de Zomerdijk abrupt afgebroken. Aan de westzijde van de haveningang wordt de Zomerdijk weer vervolgd tot aan Leenders. Dit is voor het jaagpad niet meer het geval.



Het oosten van het gebied Oevers C t/m E wordt gekenmerkt door functies die directer aansluiten op de oorspronkelijke bebouwingskern van Meppel. De Algemene Begraafplaats aan de Zomerdijk vormt een cultuurhistorisch en ruimtelijk belangrijk moment aan de route van de Zomerdijk, mede door het opvallende entreegebouw.

De locatie van de kunstmesthaven met het hier aanwezige water en hallen refereren nog duidelijk aan het historische gebruik van de locatie.

Cultuurhistorisch en ruimtelijk relevant – maar dan vooral voor Kolderveen-Nijenveen – is het gegeven dat de Bremenbergweg over de volle lengte aan de noordwestzijde voorzien is van bomenrijen en onderbegroeiing, waardoor met name de nieuwe en grootschalige soms felgekleurde bedrijfsbebouwing van Oevers D minder opvallend zichtbaar is vanaf het open landschap bij Kolderveen - Nijeveen.



Cultuurhistorische waardering gebied C2

Cultuurhistorische waarden van het gebied

Fysieke waarden

Algemeen:

- Het Meppeler Diep als 19de-eeuws voorbeeld van kanalisatie.

Oevers A t/m B:

- Geen waarden te benoemen.

Oevers C t/m E, Leenders en Algemene Begraafplaats:

- Het jaagpad ter plaatse van een deel van de noordzijde van het Meppeler Diep, nu voorzien van bomenrijen direct naast de oever.
- De historische waterstructuur van de Kolderveense Westergrift, die als lange rechte ontginningslijn haar vervolg heeft in het landschap van Kolderveen/Nijeveen en die, voorzien van een lange accentuerende bomenrij nog aanwezig is ter plaatse van de bedrijventerreinen Oevers D en Leenders.
- De historische sluis in de Kolderveense Westergrift (gerestaureerd).
- De insteekhaven bij Leenders die in zijn hoofdvorm herinnert aan het hier ooit aanwezige rak.
- De kunstmesthaven die doet herinneren aan het hier ooit aanwezige balkengat en die als Kunstmesthaven het belang van

Meppel als centrum van landbouworganisatie uitdrukt.

- De historische dijk- en wegstructuur van de Zomerdijk, die haar geschiedenis o.a. uitdrukt middels het bochtige verloop, het landelijk wegprofiel (op delen) en de ruime tuinen aan de voorzijde van de aangrenzende vrijstaande woningen met kap.
- De aan de Zomerdijk gelegen historische (historisch = voor 1940) erven, boerderijen en schuren (nader te inventariseren).
- Het ensemble van de Algemene Begraafplaats aan de Zomerdijk, inclusief het ingangsgebouw in Zakelijk Expressionistische stijl.
- De nog resterende bebouwing van de Vellenbloterij op Groeneveld (vermoedelijk bouwhistorische waarde; nader onderzoek wordt aanbevolen).
- De hallen bij de Kunstmesthaven (deze hebben vermoedelijk alle bouwhistorische waarde; nader bouwhistorisch onderzoek is hier gewenst).

Beleidsmatige waarden

Algemene waardering

De bedrijventerreinen Oevers A t/m E zijn voor een groot deel van te recente datum (na 1985) waardoor een cultuurhistorische waardering van het geheel niet aan de orde is. Wel kunnen onderdelen van het gebied Oevers A t/m E die (deels) ouder zijn dan 1985 worden beoordeeld:

- Het Meppeler Diep inclusief bomenrijen en jaagpad heeft een hoge waarde
- De historische Zomerdijk inclusief aangrenzende historische bebouwing, historische erven en groen heeft een hoge waarde
- De Algemene begraafplaats met zijn ingangsgebouw heeft een topwaarde
- De Kolderveense Westergrift met de sluis inclusief de bomenrijen die de grift heeft een topwaarde.
- De insteekhaven bij Leenders die herinnert aan het hier ooit aanwezige rak heeft een hoge waarde.
- De Kunstmesthaven die herinnert aan de agrarisch-economische ontwikkeling van Meppel heeft een hoge waarde.

De inrichting van de bedrijventerreinen Oevers A en B is cultuurhistorisch niet van belang in verband met de betrekkelijk jonge geschiedenis van dit gebied. Ditzelfde geldt voor de inrichting van de bedrijventerreinen Oevers C, D en E en bedrijventerrein Leenders. Enkele structurele ruimtelijke elementen vragen wel nadere aandacht in

relatie tot de cultuurhistorisch waardevolle elementen in het gebied.

Waardering op aspecten

Historisch-maatschappelijke waarden:

De historische onderdelen van het gebied hebben in algemene zin een hoge historisch-maatschappelijke waarde en soms zelfs een topwaarde.

Het Meppeler Diep daarentegen heeft een hoge waarde. Dit water is als waterverbindingroute richting toenmalige Zuiderzee bepalend geweest voor de scheepvaart- en handelontwikkeling van Meppel. De context van het Mepperdiep is ten opzichte van de oorspronkelijke situatie sterk gewijzigd.

De Zomerdijk heeft tevens een hoge waarde. Deze dijk heeft vanaf de Middeleeuwen een belangrijke rol gespeeld in de bescherming van het noordwestelijk gelegen gebied tegen het water en is een verbindingroute geweest richting Zwartsluis. De Zomerdijk is echter op onderdelen onsamenvattend verstedelijkt.

De Algemene Begraafplaats heeft een topwaarde. In dit grafveld zijn vele bekende Meppelers bijgezet; tevens bevindt zich hier het monument ter nagedachtenis van de oorlogsslachtoffers. Voor meer informatie hierover, zie de studie Het Erfgoed van de gemeente Meppel, Stichting Drents Platteau, Assen 2005.

De Kolderveense Westergrift heeft een top-

waarde. Deze watergang vormt een onderdeel van de middeleeuwse ontginning Kolderveen, en is hier nog voorzien van een aan het gebruik van de grift herinnerend sluiscomplexje (gerestaureerd).

De insteekhaven bij Leenders heeft een hoge waarde. Deze doet herinneren aan het hier ooit aanwezige rak, en vormde lange tijd een aanleglocatie voor schepen.

De kunstmesthavenlocatie heeft een hoge waarde. Deze haven met de bijbehorende hallen is een goed voorbeeld van de agrarisch-economische ontwikkeling van de gemeente Meppel. De nog resterende hallen hebben vermoedelijk een hoge waarde.

Historisch-stedenbouwkundige waarden:

De historisch-stedenbouwkundige waarde van de historische onderdelen van het gebied zijn hoog of hebben een topwaarde.

Het Meppeler Diep heeft een hoge waarde. Deze drukt in zijn aanleg de kanalisaties uit de 19de eeuw nog goed uit, maar de oorspronkelijke, meer landelijke context van de haven is sterk getransformeerd als gevolg van de aanleg van de aanpalende bedrijventerreinen.

Ook de Zomerdijk heeft een hoge waarde vanuit historisch-stedenbouwkundig oogpunt gezien. Ofschoon de weg op delen aangetast is, is op vele plaatsen de historische karakteristiek, mede door het bochtige verloop, nog steeds afleesbaar.

Ook de Kolderveense Westergrift heeft een topwaarde. Ook hier is de historische karakteristiek nog steeds afleesbaar.

De Algemene Begraafplaats heeft een historisch-landschappelijke topwaarde. De planuitleg van de originele begraafplaats is nog aanwezig. Tevens kent de begraafplaats een uitbreiding van de belangwekkende landschapsarchitect van L. Springer, tevens ontwerper van het Wilhelminapark.

De kunstmesthavenlocatie heeft met de aan één zijde geplaatste hallen een hoge waarde. Ook hier is de oorspronkelijke situatie nog afleesbaar.

Historisch-architectonische waarden:

De historisch-architectonische waarden van de bebouwing op de bedrijventerreinen is vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet te beoordelen in verband met hun recente totstandkoming.

De bebouwing aan de historische Zomerdijk is daarentegen plaatselijk hoog. De hier nog aanwezige historische architectuur (voor 1940) is voor grote delen verzorgd en uitgesproken karakteristiek voor de perioden die zij representeren. De Algemene Begraafplaats is hier voorzien van een zeer kenmerkend entreegebouw in Zakelijk Expressionistische Stijl.

De historisch-architectonische waarde van de hallen ter plaatse van de kunstmesthaven is hoog. Deze zijn representatief voor

de geschiedenis van Meppel als centrum voor coöperatieve agrarische activiteiten.

Gaafheid:

De Zomerdijk is op onderdelen ernstig aangetast. Dit is ook het geval voor de Kolderveense Oostergrift. Het Meppeler Diep is echter als 19de-eeuws kanaal nog gaaf. Hetzelfde is in algemene zin het geval voor de Algemene Begraafplaats. De Kunstmesthaven is deels gedempt; de hallen lijken niet aangetast (nader onderzoek is hier vereist).

Zeldzaamheid:

Zowel het Meppeler Diep, de Zomerdijk, de Kolderveense Westergrift en de Algemene Begraafplaats zijn specifiek en locatiegebonden en bepalend voor dit deel van Zuidwest Drenthe. Hiermee zijn zij zeldzaam.

Aanbevelingen

Voor de beleidsuitgangspunten voor dit gebied in algemene zin: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.1 en 2.2.

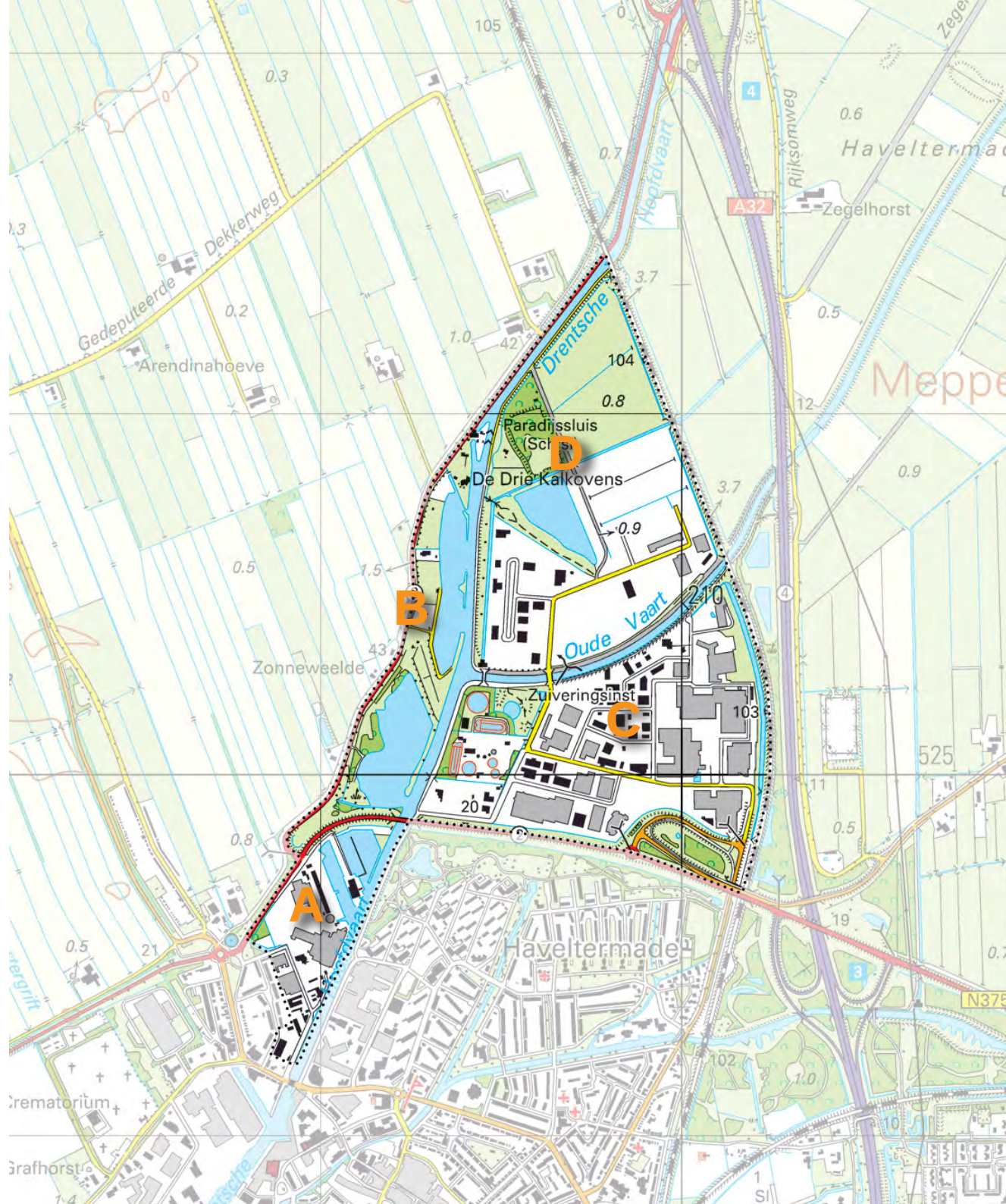
Voor de standaard-aanbevelingen voor deelgebieden/specifieke structuren: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 en 2.4 en het uitvoeringsdocument in bijlage 2 dat te vinden is na hoofdstuk 3.

Voor specifieke, aanvullende aanbevelingen wordt verwezen naar hoofdstuk 2, paragraaf 2.4.

Gebied C3

Deelgebieden:

- A** Steenwijkerstraatweg -
Bedrijventerrein
- B** Steenwijkerstraatweg -
Drentsche Hoofdvaart
- C** Noord I
- D** Noord II



C3 Steenwijkerstraatweg, Noord I en Noord II

Het hier beschreven gebied tussen de noordelijke uitbreidingswijken en het agrarische buitengebied wordt aan de zuidkant deels begrensd door de provinciale weg N375 en aan de oostkant door de spoorbaan Meppel – Heerenveen – Leeuwarden. Aan de westzijde vormt de Steenwijkerstraatweg de grens. Het gebied wordt gekenmerkt door bedrijventerreinen enerzijds en recreatief gebruik anderzijds.

Het centrale hoofdelement van het gebied is de Drentsche Hoofdvaart. Aan de westoever ligt een buitendijks gebied, door de Zomerdijk van de Nijeveense Polder gescheiden, met een lange geschiedenis van watergerelateerde bedrijvigheid. Ten zuiden van de N375 ligt hier het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg. Ten noorden hiervan is een groot deel van de buitendijks gelegen landen ingericht als een waterrijke groenzone. Aan de oostoever van de Hoofdvaart ligt nog altijd het jaagpad dat zowel ruimtelijk als in gebruik, één geheel vormt met de groene overzijde van de Drentsche Hoofdvaart.

De bedrijventerreinen aan de oostzijde hiervan – tot aan het spoor – zijn planmatig ontwikkeld en op hun interne structuur georiënteerd. De op de Drentsche Hoofdvaart uitkomende (omgelegde) Oude Vaart verdeelt dit voormalig agrarische gebied in twee delen: Noord I en Noord II. Het gebied ten noorden van de Oude Vaart, Noord II, is in ontwikkeling en bestaat naast bedrijven deels uit water en groen.

Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

- Het gebied is gelegen in het oude beekdal van de Havelter c.q. Hesselter Aa (ook wel aangeduid als Oude Diep), en sluit in geomorfologische zin aan op het gebied Nijentap, dat tegenwoordig door spoor- en snelweg hiervan gescheiden wordt. Voor meer informatie over de historische situatie en de geomorfologie van het gebied, zie de gebiedsbeschrijving van Nijentap (gebied B3).
- Al aan het einde van de Middeleeuwen werd het beekdal ruimtelijk begrensd ten opzichte van de om-

geving aan de oostzijde. De veenontginningen in het oosten vormden de aanleiding voor het graven van een waterscheiding tussen het beekdal en de slagen-landschappen van Ruinerwold. Deze waterscheiding heeft in de loop der eeuwen onder meerdere namen bekend gestaan: de Hesler Sloet, Zwarte Grift of Leislout.

- Aan de westzijde van het beekdal van de Havelter Aa bevond zich de oude Zomerdijk, een laat-middeleeuwse dijk, die onderdeel uitmaakte van een



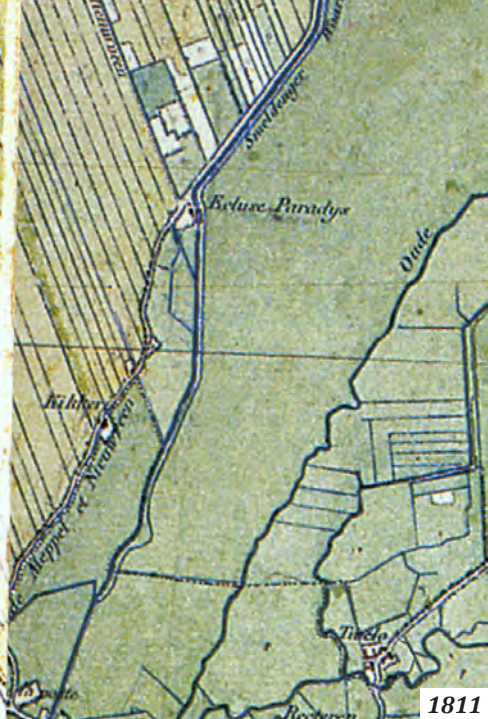
◀ *Luchtfoto Meppel Noord.
Links van onder naar boven
de spoorlijn, rechts de
Drentsche Hoofdvaart, 1980
<fotoarchief Stichting Oud
Meppel>*

stelsel van twee achter elkaar liggende dijken ter bescherming van de landen ten westen van het huidige Meppeler Diep en de Havelter Aa (de tweede dijk betreft het dijklichaam/bebouwingslint van Kolderveen – Nijeveen - Veendijk).

- De Havelter Aa raakte omstreeks 1650 vanaf Nijentap tot Meppel buiten gebruik, toen niet ver van het trace van de oude waterloop een geheel nieuwe vaarweg, 'De Oude Vaart' of 'Oude Smildervaart' werd aangelegd ter verbetering van de vaarroute naar de vanaf 1613 aan snee gebrachte Dieverder- en Leggeler Smilderveenen in het noorden.
- De volgende grote verandering in het gebied vond plaats met de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart c.q. de Nieuwe Smildervaart, waartoe in 1767 de aanzet gegeven werd. Deze werd aangelegd ter vervanging van de Oude Smildervaart naar het noorden. Dit gebeurde ten behoeve van de ontginning van de Kloostervenen in de nabijheid van Assen.
- In de eerste helft van de 19de eeuw werd op de Zomerdijk de oude uitvalsweg naar Steenwijk en Havelte-Diever die al op de kaart van Pijnacker uit 1634 ingetekend staat, verbeterd. De zogenaamde 'Steenwijkerstraatweg' werd aangelegd, de straatweg van Meppel naar Steenwijk/Leeuwarden en naar Assen/Groningen langs de Drentsche Hoofdvaart. Deze was voor wat betreft het laatste traject in 1839 volledig functioneel. Deze straatweg stond niet op zichzelf, maar was een onderdeel van de doorgaande rijksstraatweg Zwolle-Meppel-Assen-Groningen. Al in de eerste helft van de negentiende eeuw werd noordelijk van Meppel bij Pijlebrug de afslag met de rijksstraatweg naar Leeuwarden gerealiseerd.
- In 1867 werd de spoorlijn Meppel-Heerenveen aangelegd, die het oude beekdal doorsneed en bij de kruising met de Drentsche Hoofdvaart van een ijzeren draaibrug werd voorzien. Hiermee werd de

huidige noordoostgrens van het gebied vastgelegd.

- Eind 19de eeuw bestond het gebied zo uit drie delen, van elkaar gescheiden door de Drentsche Hoofdvaart en de Oude Smildervaart. Het gebied ten westen van de Drentsche Hoofdvaart bestond uit de buitendijkse landen tot aan de Zomerdijk. Het gebied ten oosten van de Hoofdvaart maakte tot aan de Oude Leislout onderdeel uit van het beekdal van het in onbruik geraakte Oude Diep. Hier bevond zich in het midden van het gebied de Oude (Smilder) Vaart die het gebied in tweeën deelde.
- De oorspronkelijke kavelstructuur van het beekdalgebied was een lappendeken van relatief kleinschalige rationele ontginningen (veelal slagen van diverse breedte) waarvan de positie bepaald werd door de oorspronkelijke loop van de verschillende beken in het landschap. Dit is goed zichtbaar op de kadastrale minuut van 1832. Deze kavelstructuur staat in sterk contrast met de uitgestrekte strenge smalle strokenverkaveling van de aangrenzende (voormalige) gemeentes Ruinerwold en Nijeveen.
- In de periode 1929 – 1931 vond de ruilverkaveling 'Haveltermade' plaats, de oudste ruilverkaveling van Drenthe. Op de topografische kaart van 1933 is te zien dat de gehele zone tussen de Drentsche Hoofdvaart en de Leislout 'opnieuw' werd verkaveld. Het stroomgebied van het Oude Diep, tussen de Drentsche Hoofdvaart en de Oude Smildervaart, werd in korte tijd drastisch veranderd. Het Oude Diep werd – tot aan Nijentap in het noorden – volledig uit het landschap gewist. Hiervoor in de plaats kwam in het hier beschreven gebied een rationele verkavelingsstructuur met relatief brede percelen, aan weerszijden van een centraal gesitueerde onverharde weg. Alleen van het gebied ten oosten van de Oude Smildervaart – tot aan het spoor – behield het zuidelijk deel zijn oorspronkelijke verkavelings-



1811



1884



1908



1933



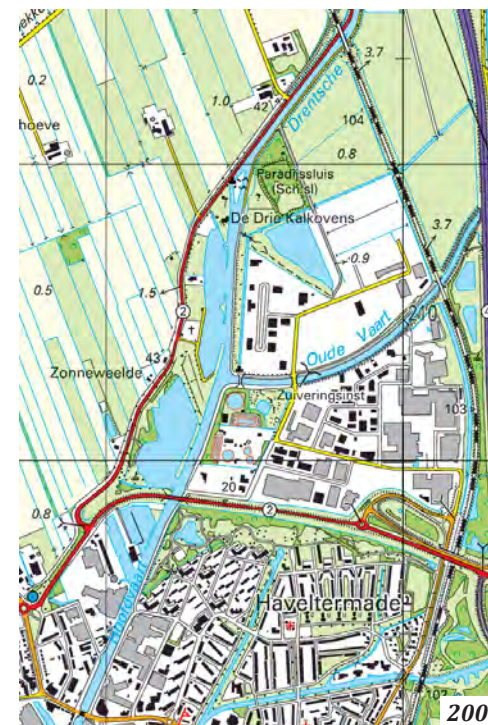
1954



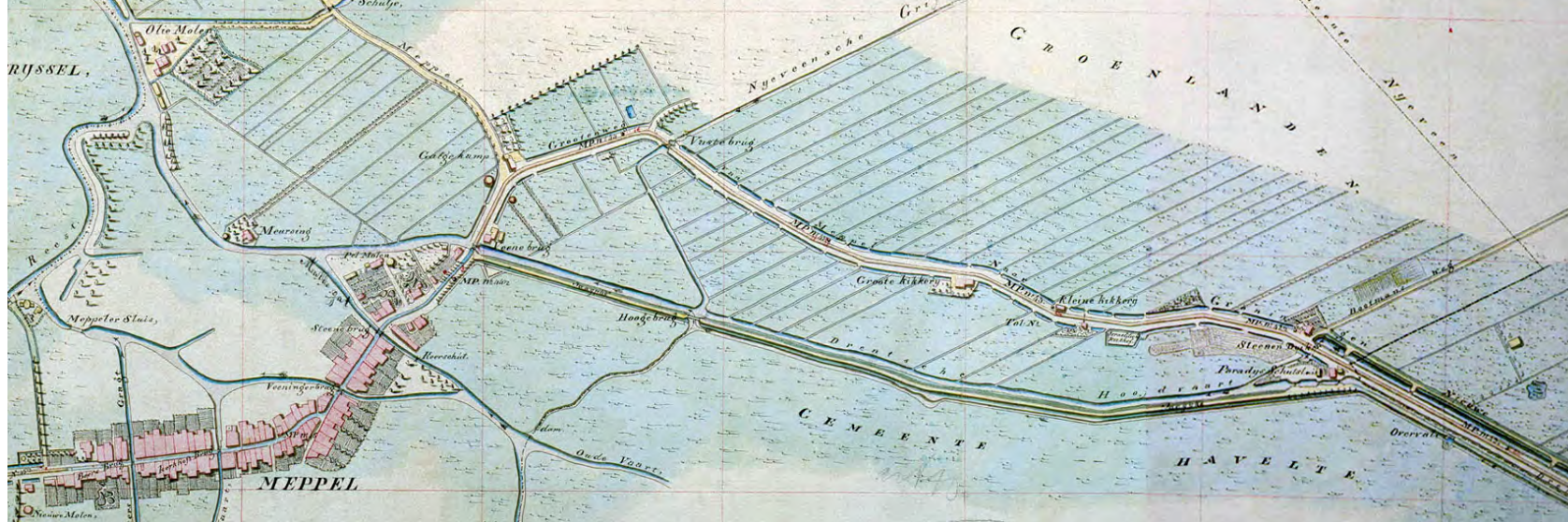
1974



1995



2009



▲ Uitsnede kaart J. Strootman, 1843. Goed zichtbaar de Steenwijkerstraatweg. <uit: Versfelt, H.J., Kaarten van Drenthe 1500-1900>

structuur. Het noordelijk deel werd verruilkaveld. Het hele gebied ten noorden van de Wold Aa had hierop tot de Tweede Wereldoorlog nog een agrarische functie. Van deze ruilverkavelingsstructuren die in de jaren '30 van de 20ste eeuw aanwezig waren is nu enkel nog een restant zichtbaar ten noorden van bedrijventerrein Noord II. Voor meer informatie over de ruilverkaveling, zie gebiedsbeschrijving B3, Nijentap en Oude Vaart.

- Tot 1942 behoorde het gebied ten oosten van de Drentsche Hoofdvaart tot de gemeente Havelte. In dat jaar vond de overdracht plaats aan de gemeente Meppel, waarop de uitbreidingsplannen 'Haveltermade' en 'Oude Vaart' volgden.
- In de periode 1965 tot 1970 werd de noordelijke rondweg S10, later de N375 geheten, rond Meppel aangelegd, vanaf de Steenwijkerstraatweg tot aan Blijdenstein. De Steenwijkerstraatweg, die van oudsher de rol van noordwestelijke uitvalsweg van Meppel vervulde en die op de Zomerdijk gelegen was, werd aangepast om aan te kunnen sluiten op deze nieuwe rondweg. De N375 vormt tot op de dag van vandaag deels de zuidgrens van het gebied. Alleen het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg is ten zuiden van deze weg gelegen.
- Voor de overige na-oorlogse veranderingen in het gebied verwijzen wij naar de hierna volgende bladzijden met de geschiedenisbeschrijving van de specifieke deelgebieden.

- De Zomerdijk, de Drentsche Hoofdvaart, de Oude Vaart en de spoorlijn zijn nog steeds de belangrijkste structuren in het gebied. De loop van de Oude Vaart is – binnen dit gebiedsdeel – echter niet oorspronkelijk. De ruime bocht waarmee de Oude Vaart aansluit op de Drentsche Hoofdvaart is eind jaren '60 van de 20ste eeuw gegraven en is een verlegging van de Oude Vaart. De restanten van de Oude Vaart ten zuiden van de verlegging zijn bij het bouwrijp maken van de bedrijventerreinen Noord I en Noord II voorgoed verdwenen. In de wijk Haveltermade ten zuiden van de bedrijventerreinen, en hiervan gescheiden door de provinciale weg, is wel een restant van de Oude Vaart opgenomen en deze vormt daar nog een belangrijk onderdeel van de groenstructuur.

- Op 1 januari 1998 vond de herindeling van Drentse gemeenten plaats. Hierdoor werd ook het gebied van Havelte ten noorden van de spoorlijn toegevoegd aan Meppel. Dit deel wordt beschreven in de gebiedsbeschrijving Nijentap (gebied B3).

Bronnen

<Gerding, dr. M.A.W., e.a., Erfgoed van de gemeente Meppel, Stichting Drents Plateau, Assen, 2005>
 <Gerding, dr. M.A.W. e.a., Geschiedenis van Meppel, Meppel, 1991>
 <www.wegenwiki.nl>



Deelgebied Steenwijkerstraatweg - Bedrijventerrein

De Steenwijkerstraatweg staat hier voor het gebied direct ten noordoosten van de Watertorenbuurt, gelegen tussen de Steenwijkerstraatweg / Provinciale weg N375 en de Drentsche Hoofdvaart. Het gebied bestaat naast een jachthaven voornamelijk uit het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg. De weg langs de Drentsche Hoofdvaart – Galgenkampsweg genaamd – was de oorspronkelijke ontsluiting van het gebied. De huidige hoofdontsluiting van het bedrijventerrein is vanaf de Provinciale weg / Steenwijkerstraatweg, via de Jan Huygen van Linschotenlaan, die aansluit op de Galgenkampsweg. De loodsen, bedrijven, scheepswerf en jachthaven ten noorden hiervan zijn direct vanaf de Provincialeweg / Steenwijkerstraatweg ontsloten.

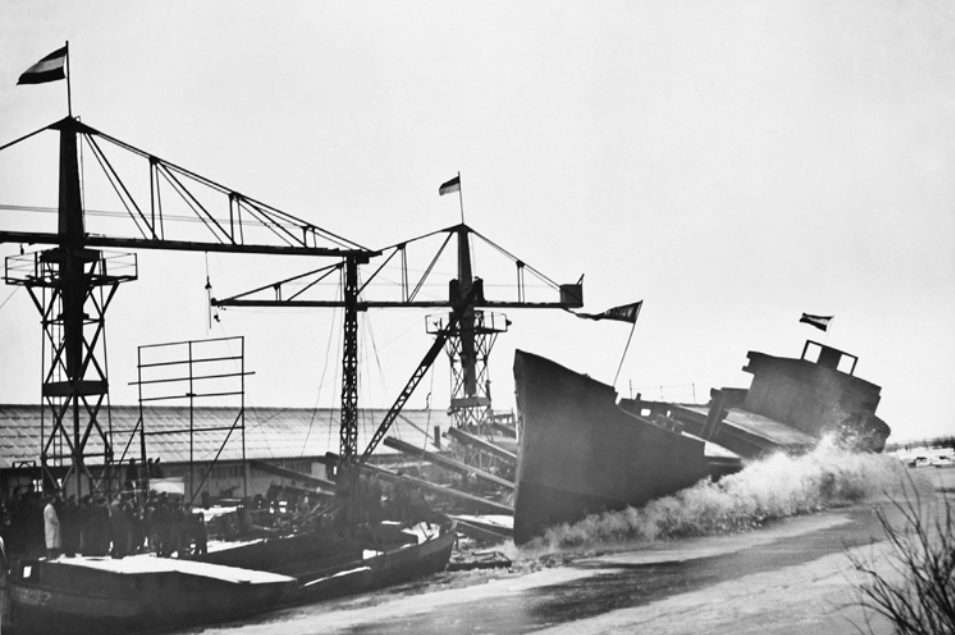
Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

◀ *Luchtfoto bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg. Rechts de uitmonding van de Nijeveense Grift in de Drentsche Hoofdvaart. Links de scheepshelling, 1965 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

- In de Franse tijd was het hier beschreven gebied in gebruik als hooi- en madeland. Dwars door wat nu bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg is, liep het laatste deel van de Nijeveense Grift, die afwaterde op de Drentsche Hoofdvaart. De wat merkwaardige richting van dit deel van de grift, haaks op het lange rechte deel van de Nijeveense Grift dat door de Nijeveense Polder loopt, is te verklaren uit de waterstructuur vóór de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart. Een reconstructie van de waterstructuur rond 1600 illustreert dat de haakse waterverbinding de kortste weg was naar het toenmalige Oude Diep, waar de grift op afwaterde. Op topografische kaarten van rond 1840 is deze situatie nog duidelijk afleesbaar. Het Oude Diep liep oorspronkelijk ter hoogte van de uitmonding van de Nijeveense Grift richting het zuidoosten, alwaar het aansloot op de Wold Aa en de Oude Vaart. Bij het graven van de Drentsche Hoofdvaart werd het deel van de Oude Vaart tussen de uitmonding van de Nijeveense Grift en

de zuidelijker gelegen Galgenkampsbrug gerationaliseerd en ingekort, een ingreep uit de jaren '60 van de 18de eeuw. Restanten van het afgesneden deel van het Oude Diep, tussen de Drentsche Hoofdvaart en de Wold Aa, zijn nog tot de aanleg van de wijk Haveltermade en bedrijventerrein Oude Vaart in het landschap zichtbaar geweest.

- De kadastrale minuut uit 1832 laat duidelijk de verkavelingsstructuur en de aansluiting van de Nijeveense Grift op de Drentsche Hoofdvaart zien. Het gebied was hooiland en was onbebouwd, met uitzondering van een pand bij de Galgenkampsbrug.
- De richting van de ontginningsstructuur van de Nijeveense polder is overgenomen in twee deelgebieden in het gebied Steenwijkerstraatweg. Het haakse verloop van de Nijeveense Grift markeert de grens tussen de twee verschillende deelgebieden. Het gebied ten zuiden hiervan vormde vóór de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart één geheel met het land aan de overzijde van het water, het huidige



bedrijventerrein Oude Vaart (zie voor meer informatie over dit gebied gebiedsbeschrijving Oude Vaart, gebied C1). De aanleg van de Drentsche Hoofdvaart deelde dit gebied in tweeën. Het gebied ten noorden hiervan, aan de westoever van de Drentsche Hoofdvaart tot aan de Zomerdijk had oorspronkelijk een verkaveling die nauw verwant was aan de strokenverkaveling van de Nijeveense Polder. De beschrijving van de grondeigendommen bij de kadastrale minuut van 1832 tonen aan dat de stroken land die buitendijks lagen hier in de meeste gevallen van dezelfde eigenaar waren als de aangrenzende stroken aan de overzijde van de dijk. Hier is mogelijk sprake geweest van landverdeling, waarbij de eigendoms-grens over de dijk heen werd getrokken.

- Het gebied waar het huidige bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg zich bevindt, was in de jaren '90 van de 19de eeuw hooiland. De eerste bebouwing in het gebied Steenwijkerstraatweg, zoals te zien op de kaart van 1890, was de aan de Drentsche Hoofdvaart gesitueerde zaagmolen De Eendragt. De molen werd in 1848 gebouwd en in 1897 gesloopt. De achtkantige houtzaagmolen stond op de plek

waar de huidige Galgenkampsweg uitkomt op de Drentsche Hoofdvaart.

- Vanaf het einde van de 19e eeuw ontwikkelde het terrein ten zuiden van de Nijeveense Grift zich tot een industrieterrein. De ontsluitingsweg was langs de Drentsche Hoofdvaart gelegen en sloot ter hoogte van de Galgenkampsbrug aan op de Steenwijkerstraatweg. De uitleg van het terrein sloot aan op de historische verkavelingsstructuur, de bebouwing viel binnen dit stramien.

- Het gebied ten noorden van de afwatering van de Nijeveense Grift op de Drentsche Hoofdvaart had tot in de jaren '50 van de 20ste eeuw voor een groot deel nog een agrarische functie. Uitzondering vormde de locatie waar in 1948 de scheepswerf werd gerealiseerd. Op deze plek stond al eerder – van 1894 tot 1915 – een turfstrooifabriek. In april 1948 werd op deze plek begonnen met het baggeren van een brede diepe haven die werd voorzien van een reparatie- en nieuwbouwdwarshelling en een werkhal. De werkhal was een imposant gebouw met een lengte van 200 meter en een breedte van 12 meter. De nieuwe scheepshelling werd officieel op 1

◀ *Tewaterlating van een schip bij Scheepswerf Worst, ca. 1949. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

◀ *De werkhof van Scheepswerf Worst aan de Steenwijkerstraatweg, ca. 1949. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

oktober 1948 in gebruik genomen onder de firma-naam Worst & Dutmer en vormde de voortzetting van de scheepswerf-activiteiten die plaatsvonden op de hoek van het Bloemendal en het later afgedamde deel van het Meppelerdiep bij de uitmonding van het Mallegat. Dit betrof een scheepswerf die al in 1788 opgericht werd door scheepsbouwmeester Koop Karst Worst. De firma Worst stond hiermee bekend als het oudste bedrijf van Meppel. Er hebben in de loop der tijd vele wijzigingen plaatsgevonden in de bedrijfsstructuur van de werf, maar de dwarshelling en het lange bedrijfsgebouw zijn nog min of meer ongewijzigd aanwezig.

- Het gebied aan de Steenwijkerstraatweg ten zuidwesten van de scheepswerf veranderde in de decennia na de Tweede Wereldoorlog van weideland naar bedrijventerrein, waarbij vermoedelijk eind jaren '90 de laatste boerderij verdween. Het gebied ten noorden van de scheepswerf werd in het laatste kwartaal van de 20ste eeuw omgevormd tot jachthaven. Het gebied is met zijn opvallende grotendeels diagonale richting nog steeds een voorzetting van de historische agrarische verkavelingsrichting.
- Tegenwoordig zijn zichtbare resten van de Nijveensche Grift aan de randen van het gebied nog aanwezig. Het betreft een deel direct ten zuiden van de Steenwijkerstraatweg en het laatste stuk ter hoogte van de scheepswerf dat uitmondt in de Drentsche Hoofdvaart.

Bronnen

- <Bakker, M., Jansen, R., in: Kwartaalblad Oud Meppel: jaargang 19 (1997), nr. 3, p. 82>
 <Caarten, B.A., Nieuwe Drentsche Volksalmanak 1968, blz. 85, op www.molendatabase.org>
 <Coert, G.A., De waterwegen rond Meppel, in: Kwartaalblad Oud Meppel, jaargang 7 (1985), nr. 3, pp. 37–33>
 <Kaart provincie Drenthe 1840, A. Werneke Cz. en J.C. Brauns, schaal 1:50000 (beeldbank VU Amsterdam); Kaart Drentse Hoofdvaart 1843, J. Strootman, schaal 1:5000 (H.J. Versfelt, Kaarten van Drenthe 1500-1900, Groningen/Veendam 2004)>
 <Rinsema, T., Nieuwe scheepswerf in Meppel, in: Kwartaalblad Oud Meppel, jaargang 29 (2007), nr. 3, p. 57>
 <www.encyclopedia.drenthe.nl, lemma 'Worst, N.V. Scheepswerf' (tekst: Kerkmeijer. Literatuur: Gerding, dr. M.A.W., Geschiedenis Meppel; J. Poortman, 'De scheepswerf de nieuwe Helling', Oud Meppel 5 (1983) nr. 2; 'Scheepswerven Firma Worst & Dutmer - Meppel', in: Drenthe's Opkomst, Meppel 1952)>
 <www.oudmeppel.nl/fotoarchief>
 <www.watwaswaar.nl: Epaillykaart van 1811; Topografische kaart 1884 (herzien 1908, uitgave 1911)>
 <www.nl.wikipedia.org/wiki/Turfstrooisel>



Ruimtelijke en cultuurhistorische beschrijving

◀ *Luchtfoto met Watertoren-
buurt en het bedrijventerrein
Steenwijkerstraatweg, 1994
<fotoarchief Stichting Oud
Meppel>*

Het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg is een weinig coherent gebied dat ruimtelijk op te delen is in vier deelgebieden.

In het zuiden ligt een zone van kleine en middelgrote bedrijfspanden, georiënteerd op en gelegen aan de centrale ontsluitingsweg, de Galgenkampsweg, die zowel direct langs, als diagonaal van de Drentsche Hoofdvaart af loopt. De diagonale richting van de Galgenkampsweg, de percelen en de hierop gelegen panden zijn voortgekomen uit de oorspronkelijke landschappelijke verkavelingsstructuur. Ter plaatse van de Drentsche Hoofdvaart resulteert dit in een situatie waarbij de koppen van de bebouwing zich hier manifest, diagonaal geplaatst richting Hoofdvaart presenteren. Het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg grenst aan de zuidzijde direct aan de tuinen van de wederopbouwoningen aan de Cornelis Houtmanstraat (Watertorenbuurt).

Nog nadrukkelijker is de aanwezigheid van het bedrijventerrein in het zuidelijke deel van deze straat, met aan één straatwand woningbouw en aan de andere zijde een groot en sterk detonerend bedrijfspand. Op het deel van de Galgenkampsweg dat met een hoek van globaal 45 graden aansluit op het wegdeel langs de Drentsche Hoofdvaart is sprake van een andere situatie. De hallen aan de zuidwestzijde van dit deel van de Galgenkampsweg presenteren zich met hun voorgevels en een klein voorgebied, terwijl de noordoostzijde van de straat met name bestaat uit erfafscheidingen van open bedrijfsperven. Deze zijde is in mindere mate bebouwd. Vanaf de weg is een zichtlijn richting de binnenstad die – toevalligerwijs – exact op de Meppelertoren is gericht.

Ten noorden van dit nog relatief kleinschalige gebied liggen grote verharde terreinen die vanaf de Steen-

wijkerstraatweg zijn ontsloten, waar grote industriële complexen van aaneen gebouwde loodsen en bedrijfsunits zijn gevestigd, en waarvan een deel in afwijking van de diagonale hoofdrichting in het gebied, orthogonaal georganiseerd is. Door dit gebied liep vroeger bovengronds de verbinding tussen de Nijeveensche Grift en de Drentsche Hoofdvaart. Deze is tegenwoordig niet meer zichtbaar, met uitzondering van het laatste deel bij de scheepswerf, en bij het driehoekig groenperceel bij de Jan Huygen van Linschotenlaan.

Noordelijk ligt de scheepswerf, met werkloodsen en scheepshelling aan de werfhaven.

De hier aanwezige opmerkelijke langgerekte werkloods van maar liefst 200 meter is in hoofdopzet nog origineel. Ook hier is de verkavelingsrichting van de voormalige weidelanden leidend geweest voor de inrichting van de werf.

Uiterst noordelijk tenslotte, in de bocht van de Provincialeweg N375, bevindt zich de grote jachthaven. Deze wordt ruimtelijk afgesloten door het talud van de N375, die hier over de Drentsche Hoofdvaart heen loopt.



▶▶ *De scheepswerf aan de
Drentsche Hoofdvaart.
Rechts de 200 meter lange
historische loods. <foto:
Scheepswerf Wout Liezen>*



Deelgebied Steenwijkerstraatweg - Drentsche Hoofdvaart

De Zomerdijk en de Drentsche Hoofdvaart vormen de meest prominente onderdelen van dit deelgebied. Bijna alle functies in dit gebied zijn functioneel te relateren aan de Drentsche Hoofdvaart en hebben een overwegend recreatief of cultuurhistorisch karakter. De groenstrook aan de oostoever (het jaagpad en de hier aanwezige bomenrijen) behoort ook tot dit gebied, en is visueel gescheiden van de aangrenzende bedrijventerreinen Noord I en Noord II.

Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

◀◀ *Luchtfoto Meppel Noord, met Drentsche Hoofdvaart, 1980 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

◀ *Drentsche Hoofdvaart in de buurt van de Kalkovens, 1930 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

- De Drentsche Hoofdvaart of Nieuwe Smildervaart werd tussen 1769 en 1774 gegraven. Er wordt vaak verondersteld dat de Drentsche Hoofdvaart in zijn geheel nieuw gegraven is, maar dat gaat voor het gedeelte van de Hoofdvaart in dit gebied niet op. Hier werd de loop gevolgd van het kanaal dat de boerschap van Havelte nog maar kort te voren in 1766 had aangelegd richting Meppel om het gebied van de Veendijk voor vervening te ontsluiten. Dit kanaal begon bij het meertje het Lok en liep langs de Haveltermeente tot aan het slaghek bij de Piele, en volgde de grens met de marke van Nijeveen tot aan de Kikkerij en het Oude Diep, passeerde de brug in de weg van de Veenmolen naar de Galgenkamp, om ten slotte langs het Groeneveld het Meppelerdiep te bereiken. In het kanaal bevonden zich al twee sluisen, één bij de Kikkerij (de huidige Paradijssluis) en één juist boven de Piele, het Adamsverlaat. Midden 1769 kwam het kanaaldeel tussen Meppel en Havelte al gereed. In 1771 kon de eerste turf worden afgevoerd richting Meppel. Voor voldoende waterstand in de Drentsche Hoofdvaart waren uiteindelijk negen sluiscomplexen in dienst, waaronder de Paradijssluis. Het huidige complex, bestaande uit een sluis,

een sluiswachterswoning en een pompgemaal, dateert deels uit de late 19de en deels uit begin 20de eeuw en is nog steeds in gebruik. Het gemaal wordt gebruikt om water op te pompen en zo ten noorden van het complex een voldoende hoge waterstand te bewerkstelligen. De Drentsche Hoofdvaart heeft thans een functie als vaarweg voor de recreatievaart, maar niet meer voor de beroepsvaart.

- De Steenwijkerstraatweg volgt de Zomerdijk over grote lengte; hieraan bevinden zich cultuurhistorisch belangrijke elementen. De straatweg naast het kanaal werd onder koning Lodewijk Napoleon (1806-1813) aangewezen als onderdeel van de Route Imperiale, waarmee deze weg de hoofdroute naar Groningen werd. De straatweg groeide in belang en in de periode 1917 – 1934 reed de stoomtram van de NTM (Nederlandse Tramweg Maatschappij) van Meppel naar Hijkersmilde via de Steenwijkerstraatweg. Met het opkomen van de rijkswegen in de periode na de Tweede Wereldoorlog nam het belang van de weg weer af. De Steenwijkerstraatweg heeft zijn oorspronkelijke beloop deels verloren in de jaren '70. Ter hoogte van de scheepswerf is de weg verlegd om via een kruispunt aan te kunnen sluiten op



de eind jaren '60 aangelegde rondweg (S10/N375) ten noorden van Meppel. Het rechte beloop van de straatweg is op deze locatie daarmee beëindigd.

- Halverwege de 19de eeuw stonden aan de Steenwijkerstraatweg – tussen het Galgenkamp en de Paradijssluis – een aantal panden en objecten. De kaart van Strootman (1843) vermeldt van zuid naar noord: een vaste brug in de dijk ter hoogte van de Nijeveensche Grift, iets noordelijker de Groote Kikkerij, vervolgens de Kleine Kikkerij. De 'Kikkerij' staat ook vermeld op de Franse kaart (1811) en in de Atlas van Huguenin (1819-1829). De oorsprong van de naam 'Kikkerij' kon door ons niet achterhaald worden. Vermoedelijk was dit de naam van een aan de weg gelegen boerderij. Iets ten noorden van de Kikkerij bevond zich de begraafplaats van de Israëlitische gemeente uit 1819, de opvolger van een eerdere joodse begraafplaats uit 1766 elders aan de Zomerdijk. De joodse begraafplaats kwam door tegenstand van de lokale bevolking ver buiten de bebouwde kom te liggen. In de 19de eeuw vormde de joodse gemeenschap een tiende deel van de Meppeler bevolking en zij behoorde daarmee tot de tien grootste joodse gemeenschappen van het

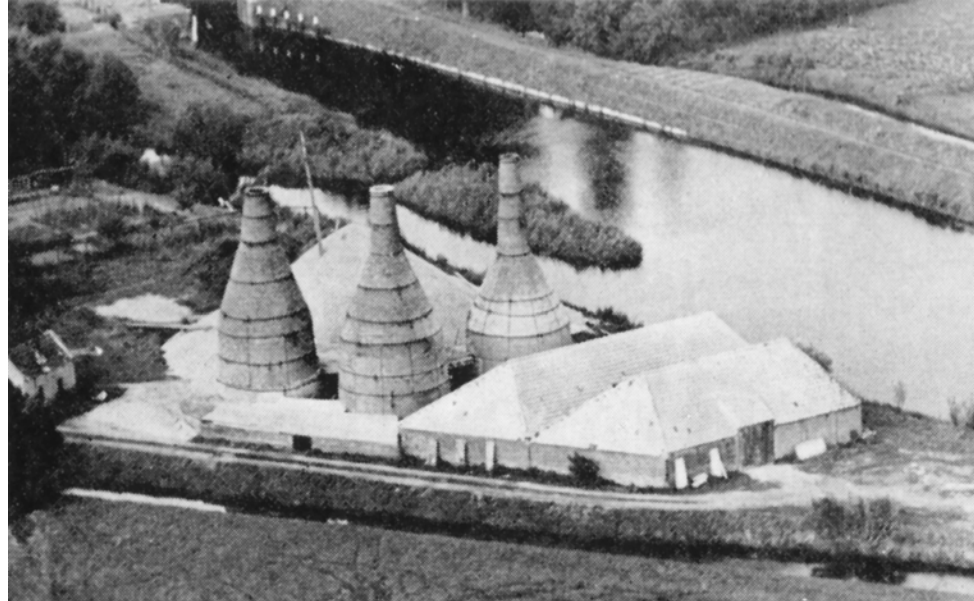
land. In de tweede helft van de 19de eeuw kreeg de begraafplaats een in neoclassicistische stijl gebouwd poortgebouw met Davidsterren en Dorische halfzuilen. Het gebouwtje is nu een rijksmonument. In 1875 werden noordelijk hiervan, in de nabijheid van de Paradijssluis, drie kalkovens opgericht. Deze hebben tot in de jaren '60 van de 20ste eeuw dienst gedaan. De kalkovens zijn rijksmonument; van alle kalkovens in Drenthe zijn slechts twee complexen overgebleven, waarvan één in Dieverbrug en de ander in Meppel, beide langs de Drentsche Hoofdvaart. De kalkovens zijn gerestaureerd. Eén is in oorspronkelijke staat, twee zijn tegenwoordig ingericht als restaurant.

- De strook land tussen de Steenwijkerstraatweg en de Drentsche Hoofdvaart heeft de nodige transformaties ondergaan. Het was lange tijd in gebruik als hooiland en liep tot eind 19de eeuw ononderbroken door van de Nijeveensche Grift in het zuiden tot aan de Paradijssluis in het noorden. Volgens de aanwijzende tafel bij de kadastrale minuut van 1832 waren de percelen over het algemeen van dezelfde eigenaar als de percelen aan de landzijde van de Zomerdijk. Het agrarische gebruik in de zone tus-

◀◀ Poortgebouwtje van de Joodse begraafplaats aan de Steenwijkerstraatweg, 1968 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

◀ Paradijssluis, 1980 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

▶ Luchtfoto van de drie kalkovens aan de Drentsche Hoofdvaart, 1930 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>



sen dijk en Drentse Hoofdvaart nam vanaf de jaren '50 snel af. In het gebied werden grote waterplassen aangelegd. Direct ten noorden van de rondweg (de huidige N375) werd rond 1960 een grote plas gegraven die bekend staat als het Politiegat. Ook werd rond 1960 de plas ter hoogte van de Joodse begraafplaats aangelegd, die doorloopt tot aan de drie kalkovens. Hier is een aanlegplaats voor woonboten gerealiseerd (de Bunskamp). De strook land die resteerde tussen de plas en de Steenwijkerstraatweg is ingericht als camping. Het enige deel dat nog de oorspronkelijke agrarische verkavelingsstructuur heeft is een smalle strook tussen de twee plassen in.

- Aan de oostoever van de Drentsche Hoofdvaart is het oude jaagpad nog altijd aanwezig. Deze is nu in gebruik als toeristische fietsroute tussen Meppel en Havelte. Het continue beloop is echter bij de omlegging van de Oude Vaart aangetast. Daar waar deze aansluit op de Drentsche Hoofdvaart is, iets oostelijker, een fietsbrug aangelegd. In het noorden bij de Paradijssluis heeft aan de oostzijde van de sluis een voormalige stortplaats gelegen in de periode 1965-1973. Door omvang, hogere ligging en groene bebossing, is deze plaats een landschappelijk beeld-

bepalend element geworden. Deze 'groene driehoek' maakt nu onderdeel uit van de groene zone rondom de Drentsche Hoofdvaart. Hier ligt een boerderij en een gebouwtje van een hondentrainingsclub.

Bronnen

<Coert, G.A., Stromen en schutten, vaarten en voordren, Boom Meppel Amsterdam, 1991, p. 131 e.v.>

<Gerding, dr. M.A.W., Encyclopedie Drenthe Online, lemma "Drenthe, geschiedenis 1550-1800">

<Gerding, dr. M.A.W., e.a., Erfgoed van de gemeente Meppel, Stichting Drents Plateau, Assen, 2005>

<Gerding, dr. M.A.W. e.a., Geschiedenis van Meppel, Meppel, 1991>

<Ponne, W.J., Rinsema, T.J., Meppel in de twintigste eeuw, Uitgeverij Boom/Uitgeverij Ten Brink, Meppel, 1999, p. 132>

<www.encyclopediedrenthe.nl/Kalkovens>

<www.oudmeppel.nl/fotoarchief>



Ruimtelijke en cultuurhistorische beschrijving

◀ *Luchtfoto van de Drentsche Hoofdvaart met de Paradijssluis, de drie kalkovens en camping, 1 juni 2011. Aan de overzijde een deel van de waterplas op industrieterrein Noord II. <Aerophoto Eelde>*

Dit langgerekte deelgebied van Meppel fungeert als groene waterrijke uitloopzone en ademt nog in bepaald opzicht de sfeer van een stedelijke periferie uit de 19de eeuw. Verschillende historische elementen als de Joodse begraafplaats, de Paradijssluis en de kalkovens dragen hier aan bij. Dergelijke 19de eeuwse perifere gebieden sloten gewoonlijk op een ruimtelijke terloopse wijze, dus zonder sterke contrasten en met gebruikmaking van historische vormtaal en architectonische uitdrukking, aan op het aangrenzende platteland, en dat is ook hier het geval. Vanaf de gehele Steenwijkerstraatweg – afgezien van de plekken waar groen het zicht beneemt – is vrij uitzicht op het van oorsprong laat-middeleeuwse slagenlandschap van Nijeveen, een grote kwaliteit van dit deelgebied. Aan de oostzijde grenst het gebied deels aan de moderne bedrijventerreinen Noord I en II, maar deze zijn vanuit het kanaal en de Steenwijkerstraatweg slechts op enkele plekken te zien, wat de beleving sterk ten goede komt. De huidige functionele inrichting van de Steenwijkerstraatweg (asfalt, breed profiel) die oorspronkelijk als straatweg ingericht werd rond 1800, doet enigszins afbreuk aan het karakter van de 19de eeuwse perifere stedelijke zone (voor een nadere beschrijving: zie hierna).

Het gebied is op grond van de ruimtelijke opbouw te verdelen in twee delen: het gedeelte ten zuiden van de Paradijssluis, waar Steenwijkerstraatweg en Drentsche Hoofdvaart niet aan elkaar zijn gekoppeld en op enige afstand van elkaar zijn gesitueerd, en het gedeelte ten noorden van de Paradijssluis, waar Steenwijkerstraatweg en Drentsche Hoofdvaart worden gebundeld en grenzend aan elkaar naar het noorden doorlopen.

Het profiel van de Steenwijkerstraatweg in het zuidelijk deel is dat van een moderne provinciale, geasfal-

teerde weg, met een ononderbroken rij eikenbomen in de groene oostelijke berm, en een onregelmatige rij eikenbomen, die op grote stukken ook ontbreekt, in de westelijke berm. Het ruimtelijk karakter van de weg wordt voor een belangrijk deel bepaald door deze bomen, die aan de westzijde echter aan de buitenrand van het flankerende fietspad zijn geplaatst, waardoor het wegprofiel erg breed en weinig historisch aandoet. Op historische kaarten is duidelijk te zien dat in de 19de eeuw, en mogelijk eerder (hier zijn geen gegevens van) aan beide zijden van de Steenwijkerstraatweg en betrekkelijk dicht op de weg regelmatige rijen bomen hebben gestaan. De Drentsche Hoofdvaart op dit zuidelijk stuk wordt aan de westzijde begrensd door de in de jaren '60 gegraven plassen en aan de oostzijde door bomen- en groenstroken, die de industriegebieden van Noord I en Noord II vanaf het kanaal aan het oog onttrekken. Op dit deel oogt het kanaal zeer groen en bijna als een natuurgebied, met name door de riante begroeiing langs de oevers van het Politiegat. Vanaf het kanaal wordt de woonbotenhaven van de Buns Kamp eveneens grotendeels aan het oog onttrokken. Langs de oostzijde van het kanaal loopt nu nog altijd het historische jaagpad, dat alleen onderbroken wordt door de omgelegde Oude Vaart. Een kleine voetgangers- en fietsersbrug verbindt het zuidelijke met het noordelijke jaagpad. Ten oosten van de Paradijssluis en het jaagpad daar, is de groene driehoek door de hoge ligging (afgedekte voormalige gemeentelijke afvalstortplaats) en groene invulling een landschappelijk beeldbepalend element geworden.

Ten noorden van de Paradijssluis is het profiel van de gecombineerde Drentsche Hoofdvaart – Steenwijkerstraatweg breed en functioneel ingericht. Aan de buitenkant van het oostelijk van de Drentsche



◀◀ *De Paradijssluis, 2012*
<Flexus AWC>

◀ *Kalkovens, 2003 <fotoarchief*
Stichting Oud Meppel>

◀◀ *Het jaagpad, ten noorden*
van de Paradijssluis, 2012
<Flexus AWC>

◀ *Het jaagpad, ten zuiden*
van de Paradijssluis, 2012
<Flexus AWC>

Hoofdvaart gelegen jaagpad staan in een continue lijn eikenbomen. Ten westen daarvan bevinden zich het kanaal met een grastalud aan beide zijden, vervolgens de geasfalteerde Steenwijkerstraatweg, een talud, een greppel, en een vrij dichte groenstrook als afsluiting. De eenduidige rij bomen die volgens 19de eeuwse kaarten ook aan de westzijde gestaan moet hebben is nu verdwenen. Het profiel van de gecombineerde kanaal-straatweg is nu zeer breed en weinig specifiek. Deze historische kanaalzone wordt in het zuiden scherp begrensd door de N375, ten zuiden waarvan een jachthaven en een scheepswerf liggen. De kanaalzone vindt hier een vanzelfsprekend functioneel vervolg, waardoor de kanaalzone ten noorden van de rondweg – ondanks de scheiding door deze weg – niet geïsoleerd ten opzichte van de stad ervaren wordt.

De bijzondere historische objecten langs het kanaal en langs de weg, zijn essentieel voor het waardevolle karakter van dit deelgebied. De Paradijssluis vormt een zeldzaam gaaf 19de eeuws sluizencomplex, dat zijn waarde mede ontleent aan het fraai begroeide eiland met de historische bebouwing. Ook de drie kalkovens zijn zeldzaam in Drenthe en Nederland, al is het complex niet meer compleet door de afbraak van de bijgebouwen. De zichtbaarheid van het sluizencomplex, de begraafplaats en de kalkovens vanuit de weg is essentieel voor de waarde van dit gebied. Hetzelfde geldt voor de zichtbaarheid van het kalkovencomplex vanaf het water en jaagpad.

De nieuwe invullingen in dit gebied – de camping en de aanleghaven voor woonboten – verhouden zich terughoudend tot het cultuurhistorisch en ruimtelijk-historisch karakter van dit gebied, hoewel het proces van schaalvergroting en toenemende vormdiversiteit van de woonboten in de Buns Kamp deze verhouding op scherp kan zetten.



Deelgebied Noord I en Noord II

De bedrijventerreinen Noord I en Noord II liggen ten noorden van de wijk Haveltermade, in de driehoek die wordt begrensd door de Drentsche Hoofdvaart, het spoor Meppel-Leeuwarden en de Provinciale weg N375. Door de nabijheid van de snelweg A32 is het goed bereikbaar.

De op de Drentsche Hoofdvaart uitkomende omgelegde Oude Vaart scheidt de twee bedrijventerrein van elkaar. De centrale Eekhorstweg koppelt Noord I en Noord II met een brug over de Oude Vaart. De schaal en architectuur van de bebouwing is divers; grote en middelgrote bedrijven wisselen elkaar af. De Drentsche Hoofdvaart en het naastgelegen jaagpad zijn met bomenrijen en een sloot gescheiden van de bedrijventerreinen en maken ruimtelijk en functioneel geen onderdeel hiervan uit. Dit geldt ook voor de groene bosrijke noordwesthoek van Noord II, nabij de Paradijssluis.

Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

◀ Luchtfoto Meppel Noord, 1980 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

- Het gebied maakt onderdeel uit van het oorspronkelijke beekdal van de Havelter Aa (ook wel Oude Diep genaamd). Deze werd omstreeks 1650 vanaf Nijentap tot Meppel rechtgetrokken, toen gedeeltelijk over het tracé van de oude waterloop een geheel nieuwe vaarweg, 'De Oude Vaart' of 'Oude Smildervaart' werd aangelegd. De volgende grote verandering in het gebied vond plaats met de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart c.q. de Nieuwe Smildervaart, waartoe in 1767 de aanzet gegeven werd. In 1867 werd de spoorlijn Meppel-Heerenveen aangelegd, die het oude beekdal van de Havelter Aa c.q. Oude Diep doorsneed. Hiermee werd de huidige noordoostgrens van het gebied vastgelegd.
- Het gebied, in de 19de eeuw nog in gebruik als hooiland en doorsneden met de resten van de Havelter Aa en de Oude (Smilder)vaart, werd in de periode 1929 - 1931 verruilkaveld en gerationaliseerd. Het Oude Diep werd – tot aan Nijentap in het noorden – volledig uit het landschap gewist en de historische verkavelingsstructuur verdween. Ten westen van de

Oude Vaart ontstond een gerationaliseerd agrarisch gebied waar historische structuren werden vervangen door een brede strokenverkaveling die vanaf een centrale, hoger gelegen zandweg afwaterde richting de Drentsche Hoofdvaart enerzijds en richting de Oude Vaart en de wegsloot langs het talud van de spoorbaan naar Leeuwarden anderzijds. Ten oosten van de Oude Vaart werd in het gebied hetzelfde principe toegepast.

- In 1965, ruim 25 jaar voor de aanleg van bedrijventerrein Noord I, werd aan de Drentsche Hoofdvaart de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) gebouwd als vervanging van de installatie aan de Ceintuurbaan. Dit was de eerste en jarenlang enige bebouwing in het toen nog volledig agrarische gebied.
- Rond dezelfde tijd, eind jaren '60 werd de Oude (Smilder)Vaart omgelegd en met een ruime bocht op de Drentsche Hoofdvaart aangesloten. Restanten van het afgesneden deel van de Oude Vaart ten zuiden hiervan zijn bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Noord I verdwenen.



◀ *Luchtfoto van bedrijventerrein Noord I in aanleg, 1990 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

- In de periode 1965 tot 1970 werd de noordelijke rondweg S10, later de N375 geheten, rond Meppel aangelegd. Deze kreeg in eerste instantie een aansluiting op de oude weg naar Ruinerwold, en zou in een latere fase de hoofdontsluiting vormen voor de bedrijventerreinen Noord I en II.

- In 1982 werd het bestemmingsplan Industrieterrein Noord I vastgesteld. Het bedrijventerrein Noord werd vanaf de jaren '80 gereserveerd als moderne opvolger van industrieterreinen Oevers A, B en C, en was bedoeld als gemengd terrein voor klein- tot middelgrote bedrijven. In 1992 volgde een correctieve en partiële herziening van het bestemmingsplan. In de periode 1991-1995 werd de helft van het bedrijventerrein uitgegeven.

- Door de aanhoudende vraag naar bedrijventerreinen begin jaren '90, werd in 1995 een drietal locaties onderzocht voor de vestiging van lichte tot middelzware bedrijvigheid. Behalve Noord II betrof het twee kleinere locaties aan de Zomerdijk en Slingenberg. De laatste twee vielen af, onder meer vanwege omgevingswaarden en eigendomssituatie. Bestemmingsplan Bedrijventerrein Noord II werd hierop vastgesteld in 1998. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan was een door de gemeente opgesteld stedenbouwkundig plan. In het bestemmingsplan werd onder meer vastgelegd dat een deel van het terrein, binnen de zichthoek vanuit de ten noordwesten van het plangebied gelegen kalkovens, niet bebouwd mocht worden. *“Omwille van het cultuurhistorische en toeristisch recreatieve karakter van deze kalkovens, dient gestreefd te worden naar het open houden van een passende landschappelijke omgeving in de vorm van een open zichtlijn vanaf de kalkovens”.* Dit is bereikt door de bestemming 'Water en Groen' toe te passen. In het hart van Noord II is een driehoekige waterplas aangelegd met groene oe-

vers en wandelpaden. Ook de groenstrook tussen het bedrijventerrein en de Drentsche Hoofdvaart werd als waardevol gezien. Deze vormt nu een goede buffer tussen het jaagpad (een toeristische fietsroute tussen Meppel en Havelte) en de Drentsche Hoofdvaart en het bedrijventerrein.

- Anno 2012 is bedrijventerrein Noord I zo goed als volledig ingevuld en is bedrijventerrein Noord II nog in ontwikkeling. Van bedrijventerrein Noord II is de infrastructuur aangelegd, het westelijke deel is grotendeels ingevuld, aan de zuid- en oostzijde zijn een aantal kavels nog niet bebouwd. Ten noordoosten van de waterplas, tot aan het jaagpad, ligt een agrarisch gebied dat eveneens bestemd is als bedrijventerrein.

Bronnen

<Arts, Hetty, Meppel in Bedrijf, in Architectuur Lokaal, nr. 14, december 1996>

<Toelichting BP bedrijventerrein Noord II, 1998>



▶ *Panorama van Meppel Noord met op de voorgrond de rioolwaterzuiveringsinstallatie, 1980 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*



Ruimtelijke en cultuurhistorische beschrijving

◀ *Luchtfoto bedrijventerrein Noord I en II, 2004. Noord II was op dat moment beperkt bebouwd. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>*

De bedrijventerreinen Noord I en Noord II ten oosten van de Drentsche Hoofdvaart worden van elkaar gescheiden door de verlegde Oude Vaart, die op de Drentsche Hoofdvaart uitkomt. Door de gebieden slingert de Eekhorstweg, die als hoofdontsluitingsweg de bedrijventerreinen vanaf de provinciale weg N375 ontsluit. Deze primaire ontsluitingsstructuur wordt geflankeerd door groene bermen met bomen. Het oostelijke deel van Noord I huisvest middelgrote en grote bedrijven. Het westelijke deel van Noord I wordt ingenomen door het milieupark en de waterzuiveringsinstallatie. Noord II is enkel via een brug in de Eekhorstweg over de Oude Vaart te bereiken vanuit Noord I. Noord II is nog in ontwikkeling.

De opzet van beide bedrijventerreinen is hoofdzakelijk op de interne structuur georiënteerd, met uitzondering van de driehoekige waterplas in Noord II. Deze waterbergingsplas met groene oevers is een essentieel onderdeel van het ontwerp van dit bedrijventerrein. Het wandelpad langs de plas verbindt het hart van Noord II met het jaagpad langs de Drentsche Hoofdvaart. Het watergebied van Noord II is zó ontworpen dat een vrij zicht is gecreëerd op en vanaf de kalkovens die aan de westzijde van de Drentse Hoofdvaart staan.

Het jaagpad aan de oostzijde van de Drentsche Hoofdvaart is met een groenzone – en ter hoogte van Noord II eveneens met een sloot – van de bedrijventerreinen gescheiden, waardoor het recreatief karakter van deze fietsroute ondersteund wordt.

De verlegde Oude Vaart is voorzien van natuurlijke groene oevers, maar door het ontbreken van opgaand groen is de aansluiting op de bedrijventerreinen en het zuidelijk van de Vaart gelegen fietspad meer open. Deze recreatieve kanoroute naar het buitengebied wordt daardoor deels gekenmerkt door het

uitzicht op de achterkanten van bedrijfsbebouwing, waardoor het natuurlijke recreatieve karakter teniet gedaan wordt. Ditzelfde is het geval voor het fietspad dat via een spoorwegovergang en snelwegonderdoorgang in het Groengebied Noord toegang geeft tot het gebied Nijentap/Oude Vaart

Cultuurhistorie speelt in het gebied Noord I/II slechts een geringe rol. De verkavelingsstructuur zoals die na de ruilverkaveling uit 1929 – 1931 in het gebied aanwezig was, is slechts in geringe mate bepalend geweest voor de uitleg van de bedrijventerreinen. In de uitleg van Noord I gaan alleen het noord-zuid gerichte deel van de Eekhorstweg en de sloot die de terreinen van de waterzuivering en het afval-overlaadstation scheidt terug op de agrarische verkavelingsstructuur. De Rabroekenweg, de belangrijkste secundaire weg van bedrijventerrein Noord I, verwijst naar de historische naam voor het gebied: de Rabraken of Rabroeken (een broek is een laaggelegen gebied dat nat blijft door opwellend grondwater (kwel) of is een langs een rivier of beek gelegen laag stuk land dat regelmatig overstroomt en 's winters vaak langere tijd onder water staat).



Cultuurhistorische waardering gebied C3

◀◀ De verlegde Oude Vaart, 2012 <Flexus AWC>

◀ Zicht op de bedrijfsbebouwing van Noord II, vanaf het fietspad langs de verlegde Oude Vaart, 2012 <Flexus AWC>

◀◀ Zicht op het noordelijk gedeelte van Noord II vanaf de Drentsche Hoofdvaart, 2012 <Flexus AWC>

◀ Zicht op de centrale waterpartij van Noord II, 2012 <Flexus AWC>

Cultuurhistorische waarden van het gebied

Fysieke waarden

Steenwijkerstraatweg - Bedrijventerrein:

- De Nijeveense Grift en zijn oorspronkelijke loop.

- De oorspronkelijke diagonale structuur en de diagonale plaatsing van de koppen van de bebouwing aan de Drentsche Hoofdvaart.

- De langgerekte werkloos op de scheepswerf (historische waarde; nader bouwhistorisch onderzoek is hier gewenst).

Steenwijkerstraatweg – Drentsche Hoofdvaart:

- De Drentsche Hoofdvaart met zijn kenmerkend doorsnedeprofiel, het historische jaagpad aan de oostzijde met de bomenrijen en de aan de Drentsche Hoofdvaart gerelateerde cultuurhistorisch waardevolle elementen.

- De historische straatwegroute ('route Imperiale') van de oude Steenwijkerstraatweg en de historische locatie van de Zomerdijk, waarvan de lange geschiedenis zich onder andere uitdrukt in zijn bochtige beloop, het landelijk wegprofiel (op delen) en de ruime afstand van de vrijstaande woningen tot de weg.

- Het ensemble aan de westzijde van de Drentsche Hoofdvaart met ter hoogte van de Paradijssluis het gave en waardevolle sluiscomplex, de kalkovens en de joodse begraafplaats.

Noord I en II:

- De zorgvuldige en groene inpassing van het historische jaagpad langs de Drentsche Hoofdvaart (tegenwoordig recreatieve fietsroute).

- De waterstructuur van de omgelegde Oude Vaart die nog enigszins een herinnering vormt van de oorspronkelijke Oude Vaart. De 'fysieke' cultuurhistorische waarden van de Oude Vaart zijn als gevolg van de normalisatie in de periode eind jaren '60 sterk aangetast, omdat de beek in dit gebied niet meer in de historische bedding stroomt. De 'contextuele' cultuurhistorische waarden zijn eveneens sterk veranderd, daar de beek niet meer gebruikt wordt voor transport over water.

- Ruimtelijk van belang is de waterdriehoek in aansluiting op de 'groene driehoek' aan de Drentsche Hoofdvaart en de Paradijssluis en Kalkovens. Dit element is een nadrukkelijk ontwerpmiddel, dat zowel aan de Drentsche Hoofdvaart als aan industrieterrein Noord II kwaliteit verleent en het vrije zicht vanaf de kalkovens waarborgt.

Beleidsmatige waarden

Algemene waardering

De bedrijventerreinen Noord I en II zijn van te recente datum (na 1985) waardoor een cultuurhistorische waardering van het geheel niet aan de orde is. Wel kunnen onderdelen van het gebied Steenwijkerstraatweg, Noord I en II die (deels) ouder zijn dan 1985 worden beoordeeld.

- Het deelgebied bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg heeft een basiswaarde.
- De hier aanwezige Nijeveense Grift heeft echter een topwaarde.
- Het deelgebied Steenwijkerstraatweg – Drentsche Hoofdvaart en het jaagpad aan de overzijde van de Drentsche Hoofdvaart hebben een hoge waarde.

Het deelgebied Steenwijkerstraatweg - Drentsche Hoofdvaart is cultuurhistorisch van groot belang. Er bevinden zich hier een historisch kanaal en een straatweg met een lange geschiedenis. In het gebied bevinden zich bovendien cultuurhistorisch bijzonder waardevolle elementen zoals de Paradijs-sluis, de Joodse Begraafplaats en het complex met de drie kalkovens. De weg zelf, zowel als het kanaal hebben echter niet meer het originele profiel en de originele aankleding.

De inrichting van het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg is cultuurhistorisch niet van belang. Het gegeven dat de agrarische verkavelingsrichting bepalend is geweest voor de planuitleg van de locatie

vraagt echter wel om aandacht voor toekomstige inpassingen en ontwikkelingen. Ook is de langgerekte werkloods een historisch element dat nader bouwhistorisch onderzoek behoeft. De Nijeveense Grift is eveneens van groot belang. Deze zorgde eeuwenlang voor de ontwatering en de ontsluiting van het noordwestelijke agrarisch gebied.

De inrichting van Noord I en Noord II is cultuurhistorisch niet van belang door zijn jonge geschiedenis. Het verwijderen van de oorspronkelijke landschappelijke structuur en de oorspronkelijke loop van de Oude Vaart heeft hier alle landschappelijke en cultuurhistorische waarden doen verdwijnen. Het driehoekige open watergebied in het centrum van Noord II vormt een element dat – in samenhang met het waardevolle deelgebied van de Steenwijkerstraatweg – Drentsche Hoofdvaart en het hieraan palende jaagpad, bijdraagt aan de ruimtelijke beleving van dit laatstgenoemde, cultuurhistorisch waardevolle gebied.

Waardering op aspecten

Historisch-maatschappelijke waarden:

Het gebied als geheel is in verband met de recente grote deelgebieden niet beoordeelbaar. De historisch-maatschappelijke waarde op onderdelen is echter wel te benoemen.

De Drentsche Hoofdvaart en het naastliggende jaagpad daarentegen heeft een hoge waarde. Dit kanaal is als waterverbindings-

route richting de veengebieden in het noorden van Drenthe van belang geweest voor de ontwikkeling van Drenthe.

De Steenwijkerstraatweg heeft tevens een hoge waarde. De dijk heeft vanaf de Late Middeleeuwen een belangrijke rol gespeeld in de bescherming van het noordwestelijk gelegen gebied tegen het water en was bovendien zeker al in de 17de eeuw de uitvalsweg naar Havelte-Diever en Steenwijk. De Steenwijkerstraatweg (route imperiale) die in het begin van de 19de eeuw op de dijk aangelegd werd, vormde lange tijd de verbindingsroute richting het noorden, naar Assen en Groningen, en was op rijksniveau van belang.

De Joodse Begraafplaats en het zich hier bevindende metaheerhuis heeft een topwaarde. In dit grafveld zijn vele bekende Joodse Meppelers bijgezet. Voor meer informatie hierover, zie de studie Het Erfgoed van de gemeente Meppel, Stichting Drents Plateau, Assen 2005.

Het complex van de kalkovens uit het midden van de 19de eeuw en het complex van de Paradijssluis, deels uit de 19de en deels uit de 20ste eeuw, hebben een historisch-maatschappelijke topwaarde. Beiden drukken het belang van de Drentsche Hoofdvaart als historische transportroute en historische 'urban fringe' optimaal uit.

De omgelegde Oude Vaart heeft een basiswaarde. De loop van deze beek is op deze locatie bij de normalisatie in de jaren '60

sterk van richting gewijzigd en herinnert hier nog maar in beperkte mate aan de historische vaarroute naar en van de veengebieden in het noorden.

Historisch-stedenbouwkundige waarden: Het gebied als geheel is in verband met de recente grote deelgebieden niet beoordeelbaar. De historisch-stedenbouwkundige waarde op onderdelen is echter wel te benoemen.

De Drentsche Hoofdvaart heeft een hoge waarde. Deze drukt in zijn aanleg en ruimtelijke situatie de kanalisatie uit de 18de eeuw nog steeds uit.

Ook de Steenwijkerstraatweg heeft een hoge waarde vanuit historisch-stedenbouwkundig oogpunt gezien. Ofschoon de weg op delen aangetast is, is op vele plaatsen de historische karakteristiek nog steeds afleesbaar.

Ook de Nijeveense Grift heeft een topwaarde. Deze ligt nog steeds grotendeels op de oorspronkelijke locatie, hoewel deze historische waterloop door het ondergronds brengen ter plaatse van het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg niet meer goed afleesbaar is.

De omgelegde Oude Vaart heeft een basiswaarde. Deze bevindt zich niet meer op zijn historische locatie, en ook de vormgeving en karakteristiek komen niet meer overeen met de historische situatie.

Historisch-architectonische waarden:

De historisch-architectonische waarden van de bebouwing in het bedrijventerrein van de Steenwijkerstraatweg is basis. Uitzondering hierop vormt de lange werkhal ter plaatse van de scheepswerf; deze heeft een hoge historisch-architectonische waarde. Deze is representatief voor de geschiedenis van Meppel als centrum van scheepsbouw. Nader bouwhistorisch onderzoek is hier gewenst.

Aan de Steenwijkerstraatweg is de historisch-architectonische waarde van de bebouwing vermoedelijk voor een enkel object plaatselijk hoog. De architectuur is hier grotendeels verzorgd en heeft een uitgesproken historisch-landelijke karakteristiek. De Joodse Begraafplaats vormt een bijzonder architectonisch-stedenbouwkundig complex dat is voorzien van een zeer kenmerkend lijkenhuisje (metaheerhuis) in Neoclassicistische Stijl. De begraafplaats vormt als 'groene kamer' met beukenhagen, in combinatie met hardstenen halfzuilen en hoog opgaande beuken, een kenmerkend ruimtelijk element aan de Steenwijkerstraatweg.

Gaafheid:

de Steenwijkerstraatweg is op onderdelen aangetast, mede als gevolg van de transformatie van de weg tot N375. De Drentsche Hoofdvaart is echter als 19de-eeuws kanaal nog betrekkelijk gaaf. Ook de Joodse Begraafplaats is in algemene zin gaaf. De omgelegde Oude Vaart bevindt zich op

een andere locatie dan in de historische situatie; hier is geen sprake meer van gaafheid. De Zomerdijk is als landelijke dijk nog maar beperkt herkenbaar.

De Nijeveense Grift is aangetast door o.a. het ondergronds brengen van het water.

Zeldzaamheid:

Zowel de Drentsche Hoofdvaart, de Paradijssluis en pompgebouwen, de Nijeveense Grift, de Joodse Begraafplaats en het complex van de kalkovens zijn specifiek en locatiegebonden en zeldzaam.

Aanbevelingen

Voor de beleidsuitgangspunten voor dit gebied in algemene zin: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.1 en 2.2.

Voor de standaard-aanbevelingen voor deelgebieden/specifieke structuren: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 en 2.4 en het uitvoeringsdocument in bijlage 2 dat te vinden is na hoofdstuk 3.

Voor specifieke, aanvullende aanbevelingen wordt verwezen naar hoofdstuk 2, paragraaf 2.4.

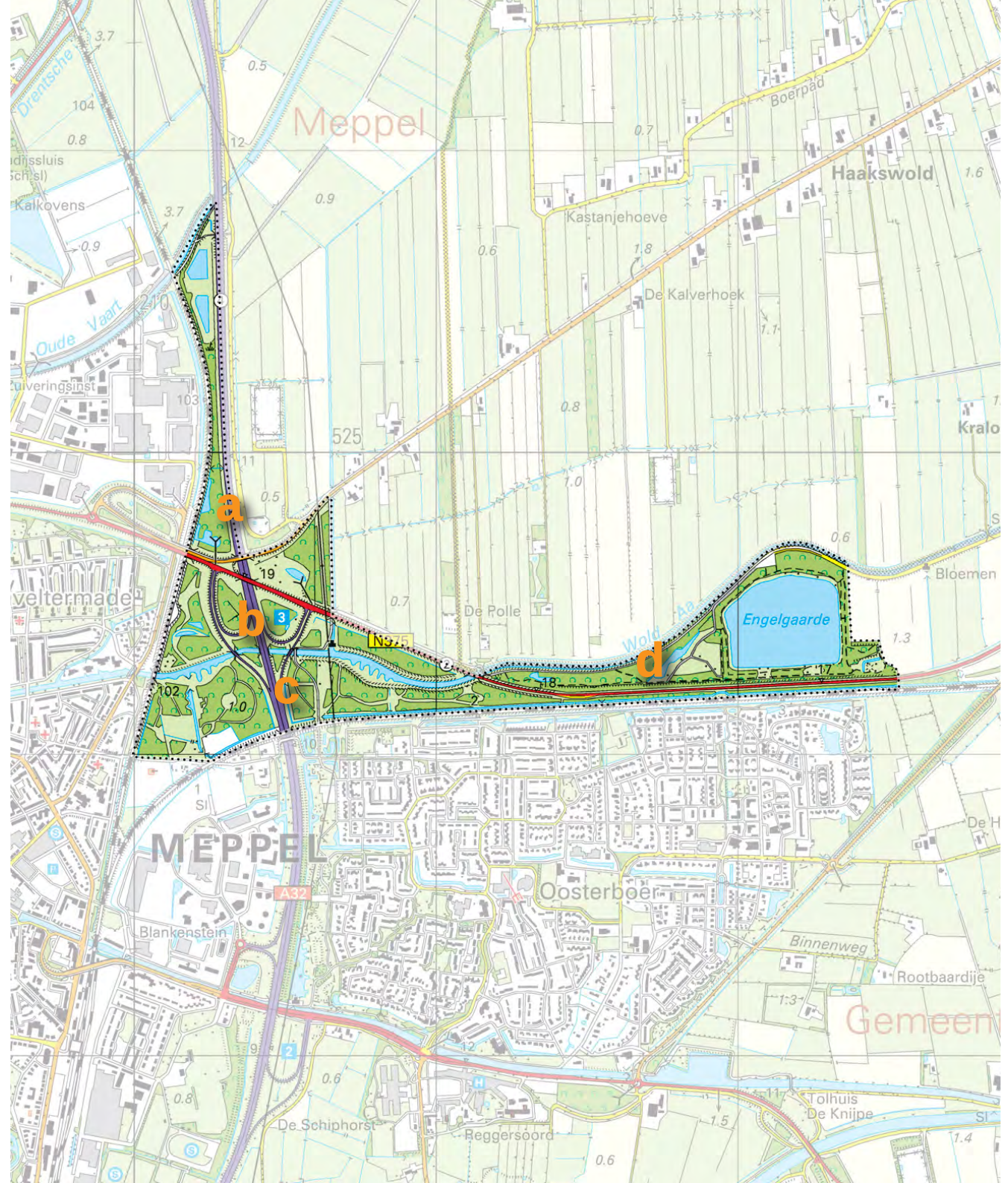


4

Gebiedsbeschrijvingen

Uitloopgebieden groen en water

Gebied D1



D1 Groengebied Noord Meppeler Bos en Engelgaarde

Onder 'Groengebied Noord' wordt een stedelijke parkzone verstaan die zich in een langgerekte strook uitstrekt langs de Wold Aa, en gedeeltelijk bij de A32 naar het noorden afbuigt. Het westelijke deel bestaat voornamelijk uit het Meppeler Bos, ook wel Wandelbos genoemd, het oostelijke deel uit recreatiegebied Engelgaarde, met de gelijknamige recreatieplas. Het gebied is vooral een dichtbegroeid natuurgebied en vormt een belangrijk recreatiegebied voor Meppel. Daarnaast is het gebied door de provincie Drenthe grotendeels aangewezen als dynamisch waterbergingsgebied.

Het 'Groengebied Noord' wordt door de Wold Aa, de snelweg A32 en de provinciale weg N375 opgedeeld in vier gebieden:

- a. het gebied ten noorden van de N375, bestaande uit de langgerekte strook tussen de A32 en het spoor naar Leeuwarden, in het noorden begrensd door de Oude Vaart, en het driehoekige stuk tussen N375 en de Ruinerwoldseweg / Haakswold, in het oosten begrensd door de watergang tussen Wold Aa en Haakswold;
- b. het gebied ten noorden van de Wold Aa tot aan de N375, aan weerszijden van de A32, inclusief de strook ten oosten van het gemaal Haakswold, tot aan de kruising van Wold Aa en N375;
- c. het gebied ten zuiden van de Wold Aa tussen de spoorlijn naar Leeuwarden en de overgang van de N375 over de Wold Aa;
- d. het gedeelte ten oosten van de overgang van de N375 over de Wold Aa en de uiterste oostpunt van recreatieplas de Engelgaarde.

De gebieden b en c vormen samen het Meppeler Bos of Wandelbos, waarvan de delen ten zuiden van de Wold Aa intensiever gebruikt worden dan de delen ten noorden van de Wold Aa. Het Meppeler Bos wordt doorsneden door de A32, tussen het oostelijke en westelijke deel is geen verbinding anders dan over water, of buiten het gebied om via de Blankensteinweg. De groengebieden tussen de op- en afritten van de A32 zijn niet toegankelijk. De groengebieden in gebied a hebben geen recreatieve functie, het is echter wel mogelijk om deze gebieden te betreden. Gebied d vormt in zijn geheel het recreatiegebied Engelgaarde.



Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

◀◀ Ca. 1945-1955: foto van grondwerkzaamheden, waarschijnlijk bij de kanalisatie van de Wold Aa, vermoedelijk nabij Blijdenstein in Ruinerwold. De foto verschaft een goed beeld van de handelaarheid die dit werk in die periode nog met zich meebracht <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

◀ Luchtfoto, ca. 1948-1953. Hierop is de gekanaliseerde Wold Aa goed te zien. De rondweg ten noorden van de in aanbouw zijnde wijk Haveltermade is nog niet aangelegd, evenmin de provinciale weg, die later de Wold Aa tussen Meppelerbos en Engelgaarde zou kruisen (de huidige N375). De loop van de Wold Aa werd bij de aanleg van deze weg opnieuw aangepast, waardoor deze plaatselijk weer bochtiger is geworden (zie de luchtfoto en topografische kaarten hierna) <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

◀◀ Dichtgooien van een deel van het kronkelige bed van de Wold Aa in de jaren '50 <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

◀ Beeld van de rechtgetrokken Wold Aa, vlak na kanalisatie <fotoarchief Stichting Oud Meppel>

- Het 'Groengebied Noord' behoort, met uitzondering van het deelgebied a, tot het stroomgebied van de Wold Aa, een natuurlijke beek, die net als de Reest het water van de hogere delen van Drenthe naar de lagere afvoert. Ten zuiden van de Wold Aa behoorde dit gebied landschappelijk tot de Oosterboer, ten noorden ervan behoorde het tot de meer regelmatige strokenvormige veenontginningen van Haakswold en Ruinerwold. De Wold Aa vormt derhalve de grens tussen twee historische landschappelijke eenheden, en heeft – gezien de ouderdom van beide eenheden – al sinds de Late Middeleeuwen als grens gefungeerd. Net als alle bevaarbare wateren in en rond Meppel is ook de Wold Aa gebruikt voor het vervoer van goederen en mensen.

- Het slagenlandschap ten noorden van de Wold Aa vindt zijn oorsprong in de middeleeuwse veenontginningen. Haakswold wordt voor het eerst in 1370-1375 genoemd, zodat we mogen aannemen dat de veenontginningen in dat gebied in ieder geval in de 14de eeuw zijn begonnen. Het uiterste zuidwesten van dit ontginningsgebied, tegen Tweelo aan, is waarschijnlijk ook in deze periode ontstaan.

- Het gebied van de Oosterboer is in de 14de eeuw ontgonnen onder leiding van het kapittel van Sint Pieter in Utrecht, waar Meppel en Oosterboer geheel onder ressorteerden. Het kapittel had in dit gebied meerdere pachthoeves in eigendom: Het Slot, Lutlike Ramhorst, Ramhorst, Rumpste en In den Blomen. De hoeve In den Blomen bevond zich direct ten oosten van de huidige recreatieplas Engelgaarde. De overige vier bevonden zich in de huidige Oosterboer. Hoeve In den Blomen staat op topografische kaarten uit de eerste helft van de 19de eeuw aangegeven als De Bloemen, daarna als de Engelgaarde. Het gebied was in 1437 nog een onderdeel van de marke van Meppel. Deze strekte zich uit tot aan de Wold Aa, die al in de

Volle Middeleeuwen een grensbeek vormde met het gebied van Haakswold, Ruinerwold en Blijdenstein. Pas in de 16de eeuwse archiefbronnen werd de Oosterboer als buurtschap (andere benaming voor (boer)marke), genoemd binnen het kerspel Meppel.

- Het landschap ter plaatse van de Oosterboer was oorspronkelijk gelijk aan dat van het huidige Broekhuizen: een kampontginningenlandschap (voor verdere uitleg, zie gebiedsbeschrijving B2) van blokvormige, onregelmatige verkavelingen, elk individueel met houtwallen omgeven, zoals historische kaarten ook goed laten zien. In dit landschap stonden de boerderijen niet bij elkaar in een lint, maar verspreid. Net als langs de Reest zullen ook de gronden direct tegen de Wold Aa – ter plaatse van het huidige Meppeler Bos en de Engelgaarde, als hooi- en weiland zijn benut, zowel aan de Oosterboerse als aan de Haakswoldse zijde.

- Vanaf de tweede helft van de 19de eeuw volgden ontwikkelingen in de infrastructuur die de positie van dit noordelijk deel van de Oosterboer op de lange termijn sterk zou wijzigen. In 1870 werd de spoorlijn naar Groningen aangelegd tussen Blijdenstein en Ruinerwold en de Oosterboer, die het stroomdal van de Wold Aa scheidde van de rest van de Oosterboer. Ofschoon deze spoorweg in eerste instantie nog vele overwegen kende, vormde ze toch de aanzet voor een gescheiden ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

- De wegenontwikkelingen volgden hierop snel. Eind jaren '30 werd Rijksweg 31 (de weg is in de jaren '60 hernoemd als Rijksweg 32, de latere A32) aangelegd, die de straatweg Zwolsche Weg (Werkhorst)-Zuideinde verving. De weg kwam ten oosten van Meppel te liggen, en vormt sindsdien een barrière tussen Oosterboer en Meppel. Na de oorlog volgden de infrastructuurplannen elkaar in korte tijd op. In 1956 werd een plan voor de aanleg van provinciale autowegen gemaakt, waaronder de P14 Eursinge – Meppel (de

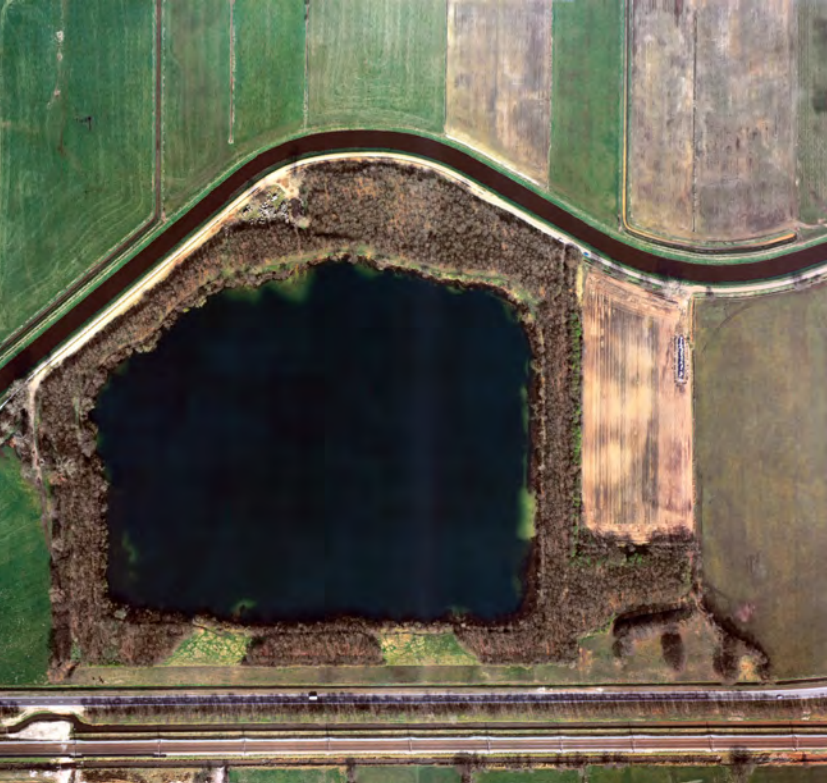


huidige N375), die in eerste instantie door de provincie gepland werd als toekomstige hoofdroute vanuit het zuiden naar Assen en Groningen. Na een herziening van het tracé werd deze noordbarrière ten noorden van Oosterboer in 1966 geopend.

- Bij de grenswijziging van 1942 kreeg Meppel behalve een deel van Havelte (Haveltermade en Oude Vaart, 145 ha) ook een gering gebied van Ruinerwold toegewezen (66 ha, waaronder het boerengehucht Tweelo). In het laatste gebied was de Ruinerwoldseweg een belangrijke uitvalsweg, die vanuit Meppel over de Wolddijk via Tweelo, Haakswold en Ruinerwold richting Ruinen, Assen en Groningen liep. Bij de aanleg van de spoorweg naar Heerenveen tegen 1870, kreeg de weg een overgang over het spoor. De loop van de historische uitvalsweg is definitief veranderd vanaf de jaren '70 van de 20ste eeuw, toen de eerst nog eenvoudige kruising van de Ruinerwoldseweg met de E35 (latere A32) in een reeks van aanpassingen

omgevormd werd tot een complex verkeersknooppunt. De Ruinerwoldseweg werd met op- en afritten verbonden aan de snelweg en aan de provinciale weg.

- Eind jaren '80, begin jaren '90 is dit knooppunt – Meppel Noord – gewijzigd: de op- en afritten van de A32 zijn verlegd van de noord- naar de zuidzijde van de N375. Sindsdien is de Ruinerwoldseweg niet meer direct aan de A32 gekoppeld, maar kruist deze ongelijkvloers en sluit meer westelijk aan op de noordelijke rondweg van Meppel. Het Meppeler Bos heeft bij de wijziging van het verkeersknooppunt ruimte moeten afstaan ten behoeve van de nieuwe op- en afritten. Ten noorden van de N375 is juist een lus van het knooppunt verdwenen, het groene restgebied dat is overgebleven heeft echter geen recreatieve functie.
- De belangrijkste ruimtelijke ingreep in dit gebied - naast de aanleg van het wegensstelsel - is wel de kanalisatie (normalisatie) van de Wold Aa geweest, een project waarvan de eerste plannen al tot de ja-



◀|▲ *Omgeving Wold Aa en Engelgaarde in 1995. Het wandelbos ten zuiden van de Wold Aa is nog niet aangelegd. De foto betreft een samenvoeging van vier luchtfoto's uit het fotoarchief van de Stichting Oud Meppel.*

ren '20 van de 20ste eeuw teruggaan, maar dat vanaf 1941 werd uitgevoerd. Begin jaren '50 was dit project afgerond. Voor de natuurlijke en landschappelijke waarden van deze destijds meanderende beek was deze ingreep een sterke verarming, maar het verbeteren van de waterafvoer in de omliggende gebieden en verminderen van de wateroverlast waar deze beek vaak voor zorgde woog zwaarder. Bij de aanleg van de provinciale weg in de jaren '60 is de loop van de Wold Aa plaatselijk aangepast om de weg te kunnen kruisen.

- De recreatieplas Engelgaarde is ontstaan als zandafgravingsput, gegraven in de jaren '60 en '70. Hiervoor heeft een historisch boerderijcomplex in het noorden van deze put moeten wijken.
- Op 1 mei 1971 vond een kleinschalige uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied van Meppel plaats. In verband met de gerealiseerde kanalisatie van de Wold Aa kwam een grondruiling tot stand waarbij Meppel er netto 4 ha bij kreeg van de gemeente Ruinerwold.
- De gemeenteraad van Meppel besloot in 1993 samen met de Stichting Wandelbos en de Stichting Natuurbeschermingswacht de Stichting Meppeler Bos op te richten. Deze had ten doelstelling 'het doen realiseren van een openbaar, gevarieerd bosgebied in en/of nabij Meppel en voorts al hetgeen met een en ander verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, in de ruimste zin des woords.' Deze stichting is de drijvende kracht geweest achter het in de tweede helft van de

jaren '90 van de 20ste eeuw ontworpen Wandelbos en Engelgaarde. Ook de gemeente participeerde in dit project.

- De wateroverlast in Meppel in 1998 is aanleiding geweest voor de provincie op advies van het waterschap Reest en Wieden dit gebied aan te wijzen als waterretentiegebied. Recentelijk zijn er plannen ontwikkeld om de natuurlijke loop van de Wold Aa gedeeltelijk weer terug te brengen en de natuurwaarden van deze beek te herstellen.

Bronnen

<Adviesnota gemeente Meppel 20-07-2007, Ophefing Meppeler Bos Stichting>

<Agrarisch Nieuwsblad, 20 september 1941, 5e jaargang, no. 1358; Rijksbegroting 1930, Vaststelling van het IXde hoofdstuk (Departement van Waterstaat, 20ste vergadering, 10 november 1929, p. 502, Koninklijke Bibliotheek>

<Gerding, dr. M.A.W., De cultuurhistorie van de stadsrandzone Meppel-Reestdal, Drents Plateau, Assen 2009>

<Gerding, dr. M.A.W. e.a., Geschiedenis van Meppel, hfdstuk 2: drs. T. Hofland, De ruimtelijke ontwikkeling, Boom Meppel 1991>

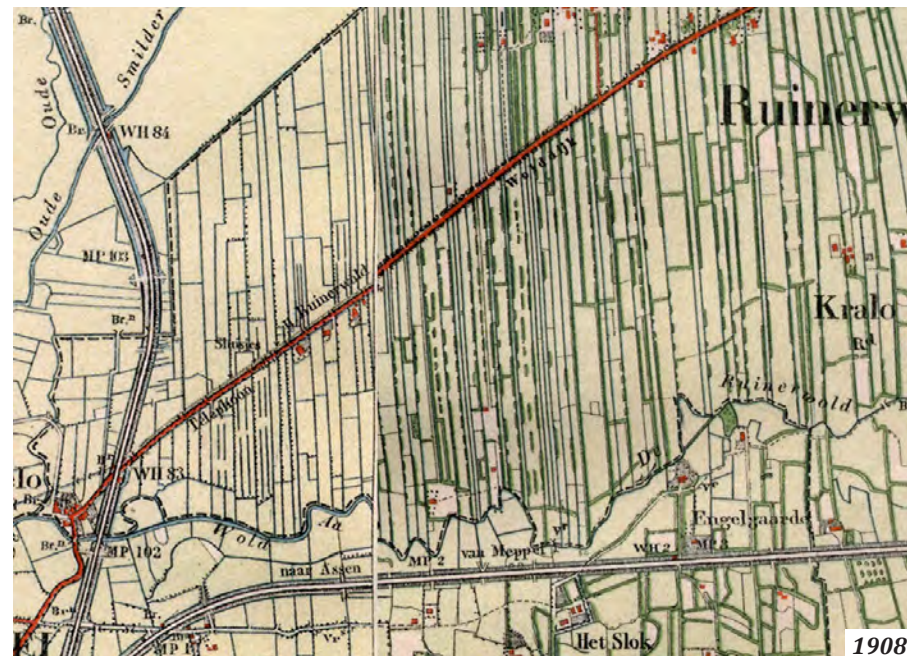
<Heide, R. ter, Grenswijzigingen gemeente Meppel, in: Kwartaalblad Oud Meppel, jrg.27 (2005), nr.3, pp.12-16>

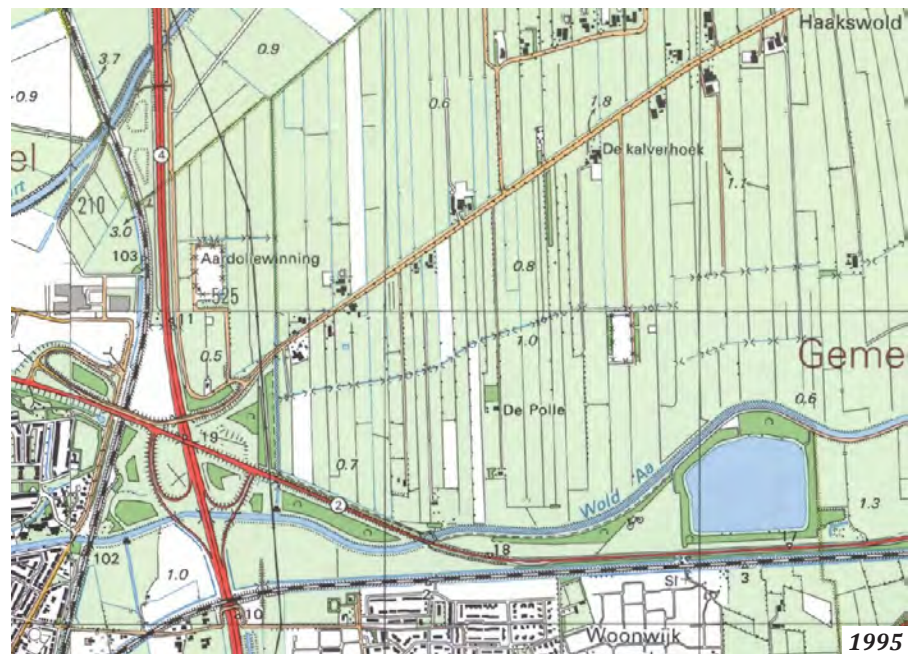
<Kuik, N., Mensen van Meppel in de Late Middeleeuwen, deel 2, N. Kuik, Kwartaalblad Oud Meppel, jrg.7-1, (1985), pp. 39-40>

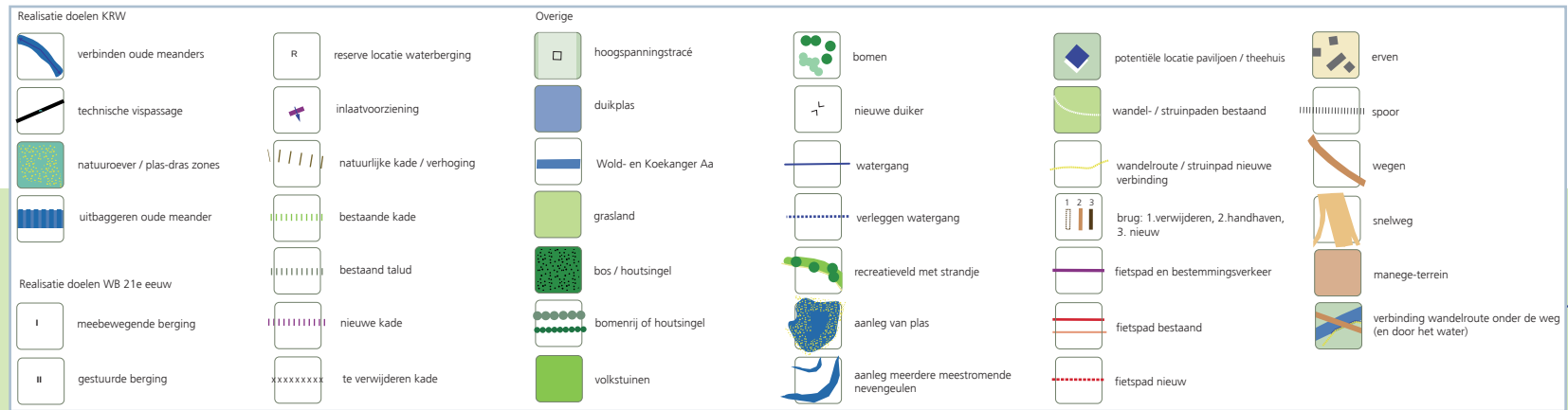
<Reinders, H.R., Graantransport over water, het maritieme cultuurlandschap van Zuidwest-Drenthe in de middeleeuwen, in Gevormd en omgevormd landschap van Prehistorie tot Middeleeuwen, red. Niekus, drs. M.J.L.Th., Assen, 2011>

<www.wegenwiki.nl>

<www.oudmeppel.nl>







Ruimtelijke en cultuurhistorische beschrijving

◀ *Definitief schetsontwerp
inrichtingsplan Meppeler Bos
en waterberging Engelgaarde
<Arcadis, 15 juni 2012>*

Oorspronkelijk, vóór de aanleg van het Meppeler Bos en de Engelgaarde als recreatiegebieden, behoorden de gebieden ten zuiden van de Wold Aa (c. en d.) tot hetzelfde landschap als Oosterboer en Broekhuizen, dat wil zeggen een esgehuchten- en kamptonginningslandschap uit de Late Middeleeuwen met vooral individuele boerderijen temidden van met houtwallen omgeven, onregelmatige kavels (zie gebiedsbeschrijving B2). Hiervan is echter in dit gebied vrijwel niets meer overgebleven.

De gebieden ten noorden van de Wold Aa (a. en b.) behoorden tot het slagenlandschap van Ruinerwold. Ook hier is de oude landschappelijke structuur niet meer afleesbaar.

De Wold Aa is als historische beek nauwelijks meer als dusdanig te herkennen, als gevolg van rationalisaties die vooral in de jaren '40 hebben plaatsgevonden. De lobbige inkepingen in de zuidoever zijn met de aanleg van het Meppeler Bos en de Engelgaarde ontstaan en hebben geen historische wortels.

Vóór de aanleg van het Meppeler Bos en de Engelgaarde, al in de jaren '70, was er rondom de afritten van de toenmalige E35 ten noorden van de Wold Aa een groengebied ontworpen, op grond van de provincie (de stukken b en gedeeltelijk a). Deze stukken parkbos zullen niet of slecht toegankelijk zijn geweest. Op deze plaats, tegenwoordig met een voetgangersbrug over de Wold Aa verbonden met het zuidelijke deel van het Meppeler Bos, is temidden van het parkbos een voormalige arm, inclusief water, van de Wold Aa opgenomen in het parkontwerp, als cultuurhistorisch relict. In de andere stukken parkbos ten noorden van de Wold Aa zijn geen cultuurhistorische resten meer aanwezig van het voormalige landschap.

Het Meppeler Bos, dus het gedeelte ten zuiden van de Wold Aa en ten noorden hiervan tussen de N375 en de Wold Aa, hebben een uitdrukkelijk ontwerp als park-

bos, met stukken bos en boomgroepen, afgewisseld met open weiden en graslanden, waar doorheen op romantische wijze wandel- en struinpaden slingeren. Het ontwerp is geheel uit de jaren '90, maar er zijn elementen opgenomen uit het voormalige agrarische landschap. In het uiterste westen, ten noordwesten van de volkstuinten, bevinden zich meerdere historische kavelgrenzen in de vorm van sloten en greppels. Ook de grote sloot ten westen van de volkstuinten naar het noorden is een voormalige kavelgrens, die al op 19de eeuwse kaarten voorkomt.

In het gebied ten oosten van de A32 is de opzet van boomgroepen, bosjes en weiden van eenzelfde orde als in het westen, maar hier bevinden zich nauwelijks historische kavelgrenzen meer, behalve die middenin het gebied, van de spoorlijn naar Wold Aa lopend.

In dit gehele gebied is met de beplanting rekening gehouden met de natuurlijke hoogteverschillen in het terrein, die hier in de loop van de eeuwen mede zijn ontstaan onder invloed van de Wold Aa. Deze hoogteverschillen zijn zelden hoger dan een meter, maar genoeg om andere beplanting toe te laten dan in de lagere gedeelten, meer tegen de spoordijk aan. Beuken en eiken staan op de hogere zandopduikingen, terwijl vooral elzen de lagere gedeelten domineren. De beplanting is derhalve een goede indicatie van de natuurlijke en historische ondergrond van het gebied. In het gebied bevinden zich tevens nog enkele historische rabatten (strookvormige verhogingen in het landschap, waarop bomen zijn geplant).

Ten oosten van de kruising van de N375 en de Wold Aa ligt het gebied de Engelgaarde, dat volgens dezelfde principes is ingericht als het Wandelbos. Ter plekke van de huidige recreatieplas lagen vóór de jaren '60, waarin dit water als zandwinningsput is begonnen, enkele boerderijen. Deze zijn nu alle verdwenen. De boerderij 'Engelgaarde', waar dit gebied naar is ver-



◀ Zicht op een deel van het Meppeler Bos, gezien richting het noorden, 2012 <Foto © Adriaan Holsappel>

noemd was zelfs een historische herenboerderij, ook wel bekend als Hoeve In den Blomen. Het bouwvolume hiervan is niet meer aanwezig, maar er bevinden zich nog wel enkele resten van de groeninrichting en de waterbegrenzing van het erf in het gebied.

Bronnen

<Interview Wetering, M. van de, beleidsmedewerker Groen- en speelvoorzieningen, gemeente Meppel, 20 dec. 2012>

<Interview Bles, C. van de, beleidsmedewerker Groen en Water, gemeente Meppel, 1 mei 2013>

Cultuurhistorische waardering gebied D1

Cultuurhistorische waarden van het gebied

Fysieke waarden

- De Wold Aa als historisch-geografisch erfgoed en als historische grens tussen verschillende laatmiddeleeuwse verkavelings-eenheden.

- De meanders van de Wold Aa die nog in de inrichting en vormgeving van het park zijn te herkennen

- Restanten van de agrarische verkavelingen en agrarisch-historische landschapselementen (o.a rabatten (strookvormige verhogingen in het landschap, waarop bomen zijn geplant)).

▶ Het Meppeler Bos, 2012 <Flexus AWC>



- De restanten van de erfinrichting van de historische boerderij In den Blomen, in de vorm van restanten van de groeninrichting en de waterbegrenzing van het erf.

- Het gebied als natuurontwikkelingsgebied, dat een uitdrukking vormt van de principes van duurzaamheid uit de jaren '90 - begin van de 21ste eeuw, heeft een hoge landschappelijke waarde. Deze inrichting is echter van een te recente datum (na 1965) waardoor een benoeming als cultuurhistorisch waardevolle structuur niet aan de orde is.

Beleidsmatige waarden

Een beleidsmatige waardering van het Groengebied Noord als geheel is niet opgenomen in deze cultuurhistorische verkenning.

Het Groengebied Noord is van een te recente datum om deze op een verantwoorde wijze vast te kunnen stellen. Het betreft hier een laat 20ste-eeuws ontwerp, die vooral grote recreatieve en natuurlijke waarden heeft, maar waarvan de cultuurhistorische waarden pas over enkele decennia definitief kunnen worden bepaald.

De Wold Aa daarentegen heeft een gemiddelde waarde.

Deze maakt in historisch-geografisch opzicht een onlosmakelijk deel uit van het landschap van Zuidwest-Drenthe en is derhalve als historisch-geografisch erfgoed van belang. Cultuurhistorisch is de Wold

Aa van belang omdat het eeuwenlang de grensbeek vormde tussen Meppel/Oosterboer enerzijds en Haakswold/Ruinerwold/Blijdenstein anderzijds. Tot aan Kraaloo vormt de Wold Aa nog altijd de grens tussen Meppel en Ruinerwold. Dit gegeven heeft cultuurhistorische betekenis.

De 'fysieke' cultuurhistorische waarden van de Wold Aa zijn als gevolg van de normalisatie in de jaren '40 sterk aangetast, omdat de beek – met uitzondering van enkele kleine stukken – niet meer in de historische bedding stroomt en het beloop sterk van karakter is veranderd. Ook de historische elementen die bij deze beek hoorden, zoals de voorden of de schutten, zijn er niet meer of zijn geheel vernieuwd. De 'contextuele' cultuurhistorische waarden zijn eveneens sterk veranderd, daar de beek niet meer gebruikt wordt voor transport over water.

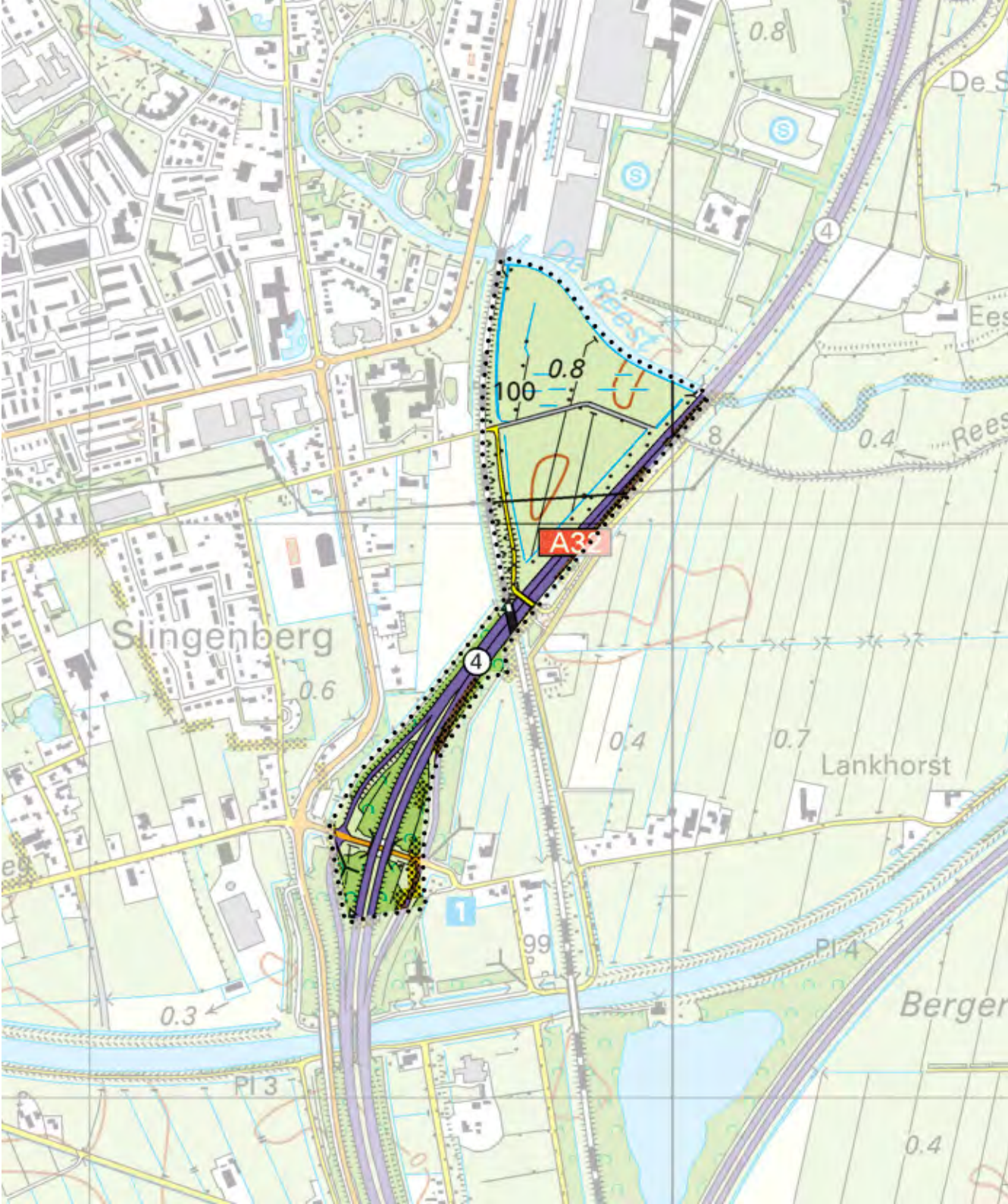
Aanbevelingen

Voor de beleidsuitgangspunten voor dit gebied in algemene zin: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.1 en 2.2.

Voor de standaard-aanbevelingen voor deelgebieden/specifieke structuren: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 en 2.4 en het uitvoeringsdocument in bijlage 2 dat te vinden is na hoofdstuk 3.

Voor specifieke, aanvullende aanbevelingen wordt verwezen naar hoofdstuk 2, paragraaf 2.4.

Gebied D2



D2 Groengebied Zuid Bergerslag

Het Groengebied Zuid, aan de zuidgrens van Meppel, bestaat uit twee deelgebieden van verschillende aard.

Het noordelijke deel is een driehoekig gebied opgesloten tussen de Reest, de snelweg en het spoor. Het maakt onderdeel uit van de stadsrandzone Meppel – Reestdal. Ondanks de kleine afmeting herbergt het deelgebied twee landschapstypen, gescheiden door de Reeststouwe. Ten noorden van deze lage dijk ligt een natuurlijk gebied dat aan de Reest grenst en als natuurlijk overloopgebied functioneert. Ten zuiden van de Reeststouwe ligt het enige stukje nog resterend ‘Staphorster’ slagenlandschap binnen de gemeentegrenzen van Meppel. De driehoek vormt een belangrijke schakel tussen de stad en het oostelijke buitengebied en wordt ingericht als natuurgebied waarin water kan worden vastgehouden. Het zuidelijk deel van Groengebied Zuid betreft het knooppunt Meppel-Zuid, afslag 1 van de Rijksweg A32. Het is verkeerstechnisch functioneel ingericht en het opgaande groen zorgt voor een afscheiding van het omliggende open natuurlandschap. Onder het viaduct van de snelweg loopt een verbindingsweg tussen de Vaartweg en de Berggiersweg.

Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische identiteit

- Het gebied bestaat uit veengrond of beekdalgrond, als onderdeel van het beekdal van de Reest. De sterk meanderende Reest is een typische laaglandbeek, gelegen op de grens van de provincies Drenthe en Overijssel. De Reest wordt beschouwd als een van de weinige hoogveenbeken van Nederland en het beekdal behoort tot de meest gave van Noordoost Nederland. Meer over de geschiedenis van de Reest en het Reestdal is opgenomen in gebiedsbeschrijving B2.
- Ten zuiden van het beekdal werd vermoedelijk vanaf de 12de eeuw het zogenaamde ‘Staphorster slagenlandschap’ ontgonnen, een laagveenontginningslandschap (veen op een dikke dekzandlaag)

met een waaier van smalle strokenverkavelingen in diverse ‘slagen’. De naamgeving van het gebied is niet eenduidig. Op de kadastrale minuut van 1832 is te zien dat het Groengebied Zuid onderdeel uitmaakte van de “Groote Bullinge”, een deel van de ontginning dat zich globaal uitstreckte van het Meppelerdiep in het westen tot nabij de Lankhorst in het oosten. Op topografische kaarten is te zien dat vanaf de tweede helft van de 19de eeuw het gebied ten westen van de Reggersweg Bergerslag werd genoemd en het gebied ten oosten hiervan de Bulligerslag. Hiervan uitgaande maakt het gebied volledig onderdeel uit van de Bergerslag.

- In de 14de eeuw werd op initiatief van het



Wanneperveen

MEPPEL

Broekhuizen

Hesselinge

Schiphorst

Dinklage

Berger Slag

Bulliger Slag

Lankhorst

de Wyk

Oostervijk

Haarlem

Achtvoeren Slag

Baarlo

Westermiddendorp

Slag

Ooster Slag

Staphorst

Zwarte veen

Staphorster

Conventshaar

Esch

Munniken Slag

Rouveen

Pimthorst

Zuideindiger Slag

De Puntlanden

De Hulslanden

◀ *Topografische Militaire Kaart (Nettetekening), 1830-1850*
Het waaivormige slagen-
landschap ten noorden en
ten westen van Staphorst
is goed zichtbaar. In het
noordelijkste stuk van de
Bergerslag ligt gebied D2.
De Reeststouwe, min of meer
evenwijdig aan de Reest
is ook op deze oude kaart
afleesbaar. Destijds werd
het slagenlandschap slechts
doorsneden door de rond
1828 aangelegde kaarsrechte
straatweg tussen Meppel en
Staphorst. <Kadaster, wat-
waswaar.nl>.

klooster Ruinen de Reeststouwe aangelegd om de zuidelijk gelegen, toen al ingeklonken veenontginningen te beschermen tegen het water van de Reest. Deze stouwe vormde de noordelijke begrenzing van het slagenlandschap. De strook land ten noorden van deze dijk betrof en betreft de natuurlijke oeverzone van de Reest, met deels een onregelmatige blokkenverkaveling (De Werkhorst) en deels een verkavelingsstructuur die overeenkomt met de slagenstructuur ten zuiden van de stouwe.

- In 1828 vond de doorsnijding van het slagenlandschap met grootschalige infrastructuur een aanvang met de aanleg van de Zwolsche weg (de straatweg van Zwolle naar Meppel, op de plek van de huidige Werkhorst). Deze werd uiteindelijk voorzien van een verbinding naar het oosten met een weg naar Lankhorst. Deze verbinding naar het oosten, van de Werkhorst naar de Lankhorsterweg is als rudiment in aansluiting op de onderdoorgang onder de snelweg nog aanwezig, zij het in sterk gewijzigde en omgelegde vorm. In 1867 volgde de aanleg van de spoorlijn Zwolle – Meppel. De aanleg van de Rijksweg 32 in 1938-1939 zorgde ervoor dat het huidige Groengebied Zuid definitief van de agrarische ommelanden werd afgesneden. Ook het beloop van de Reeststouwe werd door aanleg van het spoor en de rijksweg doorbroken.

- Bij grenswijzing per 1 juli 1961 viel een deel van het grondgebied van Staphorst ten zuiden van de Reest toe aan de gemeente Meppel. Sindsdien heeft Meppel een deel van het 'Staphorster slagenlandschap' binnen de grenzen. Door de aanleg van de zuidelijke uitbreidingswijken is dit slagenlandschap in Meppel grotendeels verdwenen. De kleine driehoek tussen Reeststouwe, spoor en snelweg is daardoor het enige overgebleven restant op Meppels grondgebied. Ondanks dat ook dit kleine stukje slagenland-

schap is verruikaveld, is het altijd weidelandschap gebleven en nog als slagenlandschap herkenbaar.

- Het Groengebied Zuid maakt nu onderdeel uit van de zogenaamde 'Stadsrandzone Meppel – Reestdal'. Deze stadsrandzone zal als landschappelijke verbinding tussen Meppel (met name de wijken Koe-dijkslanden, Berggierslanden, Ezinge) en het Reestdal gaan fungeren. De gemeenten Meppel en Staphorst zijn hiertoe een samenwerking aangegaan waarin meer ruimte voor water (overloop), landschappelijk herstel en het vergroten van de beleving van landschap en cultuurhistorie een rol speelt.

Bronnen

<Besluitenlijst vergadering B&W, 27 november 2012 (www.meppel.nl)>

<Bodemkaart 1:50.000 (Alterra), in: De cultuurhistorie van de stadsrandzone Meppel-Reestdal, Drents Plateau, 2009>

<Gerding, dr. M.A.W., De cultuurhistorie van de stadsrandzone Meppel-Reestdal, Drents Plateau, Assen 2009>

<Inrichtingsplan Stadsrandzone Meppel – Reestdal 'Restauratie van het schilderij', Dienst Landelijk Gebied Regio Noord, 26 april 2012>

<Memo "Inrichtingsplan stadsrandzone Meppel – Reestdal", aan de gemeenteraad, 9-07-2012 (www.meppel.nl)>

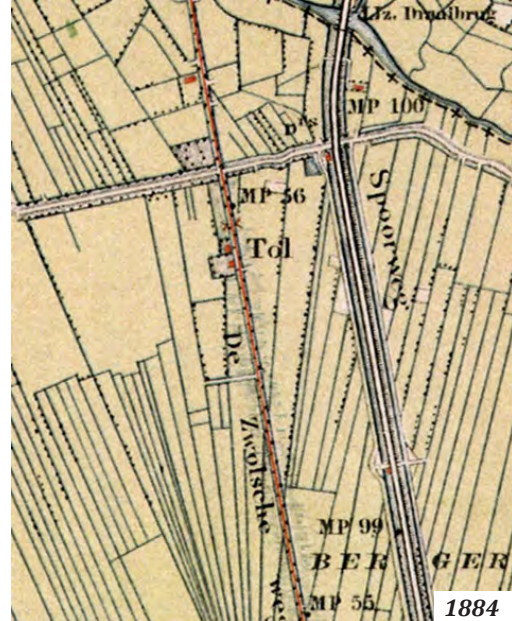
<Schrier, ir. D.M. van der, Verslagen en mededelingen 90 (1975), Vereeniging tot beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis. Overgenomen uit: Engelen van der Veen, G.A.J. van, Marken in Overijssel. 's-Gravenhage, 1924>

<Waterplan Meppel, gemeente Meppel, 2001>

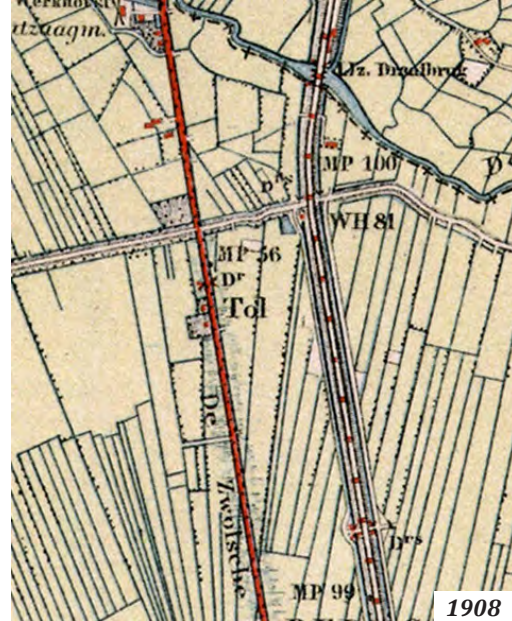
<www.oudmeppel.nl>



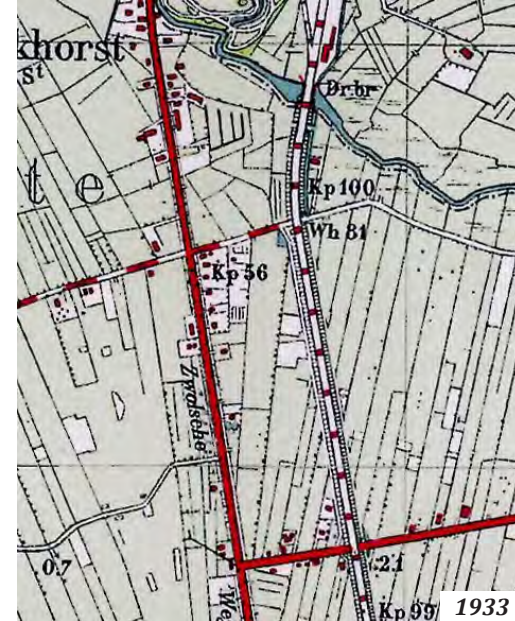
1811



1884



1908



1933



1954



1974



1995



2009

- Het noordelijke deel van gebied D2, Bergerslag, in 1995. Het zandpad op de Reeststouwe is duidelijk zichtbaar. Deze wordt door de snelweg doorbroken. Helemaal onderaan op de foto is de voetgangers- en fietsersbrug te zien waarover de route over de snelweg heen is omgelegd. <fotoarchief Stichting Oud Meppel>





Ruimtelijke en cultuurhistorische beschrijving

◀ *Luchtfoto met uiterst links van de snelweg het noordelijk gedeelte van Groengebied Zuid. Duidelijk zichtbaar is de bochtige loop van de Reest en op de voorgrond het zandpad dat de de Reeststouwe volgt. <Foto © Adriaan Holsappel, 2012>*

Van het Groengebied Zuid is feitelijk alleen het noordelijke deel, de driehoek Reeststouwe, onderdeel van het zuidelijke uitloopgebied van Meppel. Het maakt onderdeel uit van de stadsrandzone Meppel – Reestdal en vormt een belangrijke schakel tussen de stad en het oostelijke buitengebied. De Reest is de belangrijkste structuur in het gebied en vormt de noordgrens. De hele driehoek ten zuiden daarvan kent een samenhang met de Reest. De Reeststouwe is nog altijd aanwezig. Deze nauwelijks boven de omringende velden uitstekende van een zandpad voorziene dijk ligt er nog grotendeels ongeschonden bij, en biedt een mooi uitzicht op o.a. Eesinge en op een laatste puntje van het Staphorster slagenlandschap. De stouwe is in zijn beloop afgesneden door de spoorlijn Zwolle-Groningen/Leeuwarden enerzijds en de snelweg A32 anderzijds. Deze infrastructurele elementen vormen de overige twee grenzen van de driehoek. Zij kruisen de Reest middels bruggen.

Een aanzienlijk deel van de stadsrandzone Meppel – Reestdal dat veel groter is dan alleen Groengebied Zuid, maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS), een netwerk van met elkaar verbonden natuurgebieden door heel Nederland. Het noordelijke deel van Groengebied Zuid, de driehoek Reeststouwe, maakt hiervan onderdeel uit.

De zone tussen de Reest en de Reeststouwe zal een natuurlijk overloopgebied bij hoogwaterstand gaan vormen. Het gebied ten zuiden van de Reeststouwe is tevens een overloopgebied. Omdat de gemeente en het waterschap hebben besloten de hele driehoek Reeststouwe in te richten als natuur- en waterbergingsgebied, is gekozen voor het doorprikken van de dijk. De koeien zullen hier plaatsmaken voor een gevarieerd natuurgebied met vochtig hooiland, water, moeras en broekbos.

De parcellering in het gebied ten zuiden van de stouwe is nog als vanouds met een rechtlijnige, noord-zuid-

gerichte verkaveling, als overblijfsel van het oorspronkelijke slagenlandschap. Hoewel de structuur van het landschap vergelijkbaar is met het uitgestrekte agrarische slagenlandschap op Staphorster grond, zorgt de nabijheid van spoor- en snelweg in deze driehoek voor een beperking van de beleving van dit open landchapstype, en wordt hierdoor de zichtrelatie met het Staphorster grondgebied verstoord.

Komend van de Werkhorst vormt de Reeststouwe vanaf de kruising met het spoor de toegang tot het Reestdal, en in feite vormt de kleine driehoek het eerste deel hiervan. Om de barriere van de snelweg A32 te nemen is begin jaren '90 een fietsverbinding gerealiseerd, zuidelijk gelegen van de Reeststouwe, over de snelweg heen. Deze weg draagt eveneens de naam Reeststouwe. De historische dijk zelf is hiermee weliswaar binnen de gebiedsgrenzen van Groengebied Zuid begaanbaar, maar vormt geen onderdeel meer van een doorgaande route.

Het knooppunt Meppel-Zuid, afslag 1 van de Rijksweg A32, is van een andere orde. Dit knooppunt maakt fysiek geen onderdeel uit van het groene uitloopgebied en heeft geen cultuurhistorische waarde. Het betreft een verkeerstechnisch functioneel ingericht deelgebied. Het groen ligt hier opgesloten tussen de afritten en aan de flanken dient het opgaande groen als scheidingsmiddel. Onder het viaduct van de snelweg loopt een weg die naast de ontsluiting van de op- en afritten ook een lokale verbindingfunctie heeft. Aan de oostzijde sluit deze weg via een lus aan op de Vaartweg, een bebouwingslint dat vóór de aanleg van de A28 en de Omgelegde Hoogeteense Vaart één geheel vormde met de Lankhorsterweg.

Bronnen

<Nieuwsbrief "Impressie 2015 stadsrandzone Meppel – Reestdal", 1 oktober 2012 (www.meppel.nl)>

Legenda

-  maatregel wordt aanbevolen
-  NS station (Reestpoort)
-  toegangspoort
-  welkom in het Reestdal
-  pontje
-  fiets/wandelbrug
-  trap
-  duiker aanleggen
-  duiker verwijderen
-  faunapassage - nieuw
-  faunapassage - gereed
-  uitzichtspunt-hoog -realisatie uitkijktoren
-  aanwezig uitzichtspunt-laag
-  verhalenpaal
-  Full Service Poort
-  parkeerplaats
-  verboden in te rijden
-  spoorwegen
-  grens Stadsrand Meppel

Water

-  stadsreest, buffer
-  aanleg sloot
-  sloot, verondiepen/verbreden
-  greppelpatroon herstellen
-  oeverril verlagen

Infrastructuur

-  bestaande verharde recreatieve / fietsroute
-  bestaande wandelroute
-  nieuwe wandelroute (indicatief)
-  nieuwe fietsroute (indicatief)
-  reesttegels
-  pad ophogen

Natuur & Landschap

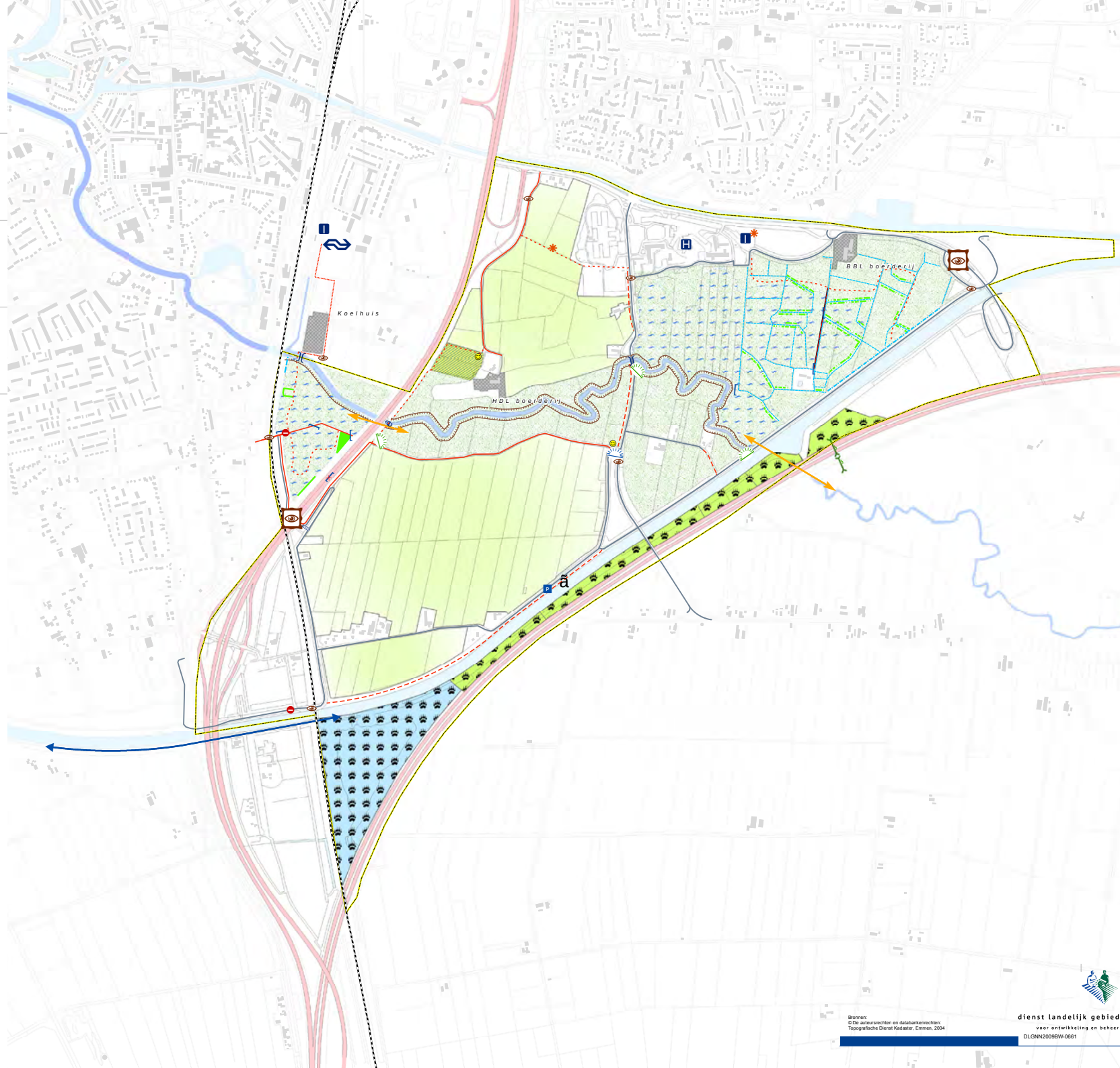
-  verbindingzone (Otter)
-  zichtlijn
-  nieuwe beplanting
-  ontwikkellocatie

Natuur

-  EVZ-faunavriendelijke inrichting
-  EVZ-oever verflauwen
-  provinciaal aangewezen (toekomstig) natuurgebied
-  natuurgebied en water vasthouden

overige

-  beheersgebied
-  voormalig volkstuincomplex
-  landbouwgebied



Cultuurhistorische waardering gebied D2

- ◀ *Inrichtingsplankaart Stadsrandzone Meppel-Reestdal. Het Groengebied Zuid is hiervan maar een klein onderdeel.*

<Dienst Landelijk Gebied Regio Noord; Topografische Dienst Kadaster Emmen; bijlage bij Inrichtingsplan Stadsrandzone Meppel - Reestdal, 26 april 2012>

- ▶▶ *Reeststouwe op Staphorster grondgebied, gezien richting het oosten. De foto is net ten oosten van gebied D2 en de snelweg genomen en geeft een goed beeld van de natuurwaarde van het gebied.*
<Nieuwsbrief Projectgroep Stadsrandzone Meppel-Reestdal, december 2011>

Cultuurhistorische waarden van het gebied

Fysieke waarden

- De Reest en de Reestoevers als belangrijke historisch-landschappelijke en cultuurhistorische elementen
- De Reeststouwe als cultuurhistorische erfenis van de ontginning en waterbeheersing van dit landschap
- Het laatmiddeleeuwse slagenlandschap van de Groote Bullinge.

Beleidsmatige waarden

Een beleidsmatige waardering van het Groengebied Zuid is niet opgenomen in deze cultuurhistorische verkenning. De inrichting van het gebied is van een te recente datum om deze op een verantwoorde wijze te kunnen vaststellen. Het betreft een laat 20ste-eeuwse invulling, die vooral grote recreatieve en natuurlijke waarden



heeft, maar waarvan de cultuurhistorische waarden pas over enkele decennia kunnen worden bepaald.

De niet-gekanaliseerde Reest met haar natuurlijke Reestoevers en de laatmiddeleeuwse Reeststouwe daarentegen hebben een topwaarde. De Reest maakt in historisch-geografisch opzicht een onlosmakelijk deel uit van het

- ▶ *Tekening van de Reeststouwe op Staphorster grondgebied, gezien richting Meppel. Links het Staphorster slagenlandschap, rechts het overloopgebied langs de Reest.*
<Impressie 2015: Nieuwsbrief Projectgroep Stadsrandzone Meppel-Reestdal, oktober 2012>



landschap van Zuidwest-Drenthe en is derhalve als historisch-geografisch erfgoed van belang. Cultuurhistorisch is de Reest van belang omdat het eeuwenlang de grensbeek vormde tussen Meppel/Oosterboer enerzijds en het gebied van Staphorst anderzijds. De rivier vormde bovendien over een zeer lange periode de grenslijn tussen Drenthe en Overijssel, en is dit nog steeds.

De 'fysieke' cultuurhistorische waarden van de Reest zijn nog steeds hoog; de rivier stroomt nog steeds voor het overgrote deel in de historische bedding en het beloop ervan is nog steeds zichtbaar. De 'contextuele' cultuurhistorisch waarden zijn veranderd, daar de rivier niet meer gebruikt wordt voor transport over water.

De Reeststouwe is als historische dijksstructuur c.q. kade nog steeds aanwezig en vormt als waterwering zowel een historisch-geografisch als landschappelijke element. Deze heeft een topwaarde. Dit wordt nog versterkt door de combinatie met het verruilkavelde, maar toch nog goed herkenbare slagenlandschap ten zuiden van de Reeststouwe.

In fysieke zin is de lage dijkstructuur nog steeds aanwezig. De 'contextuele' cultuurhistorische waarden van het lage dijkje zijn veranderd. De stouwe dient tegenwoordig voornamelijk een recreatief doel.

Aanbevelingen

Voor de beleidsuitgangspunten voor dit gebied in algemene zin: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.1 en 2.2.

Voor de standaard-aanbevelingen voor deelgebieden/specifieke structuren: zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 en 2.4 en het uitvoeringsdocument in bijlage 2 dat te vinden is na hoofdstuk 3.

Voor specifieke, aanvullende aanbevelingen wordt verwezen naar hoofdstuk 2, paragraaf 2.4.