

Vaarverbinding Erica - Ter Apel

Analyse van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten
en visie op ontwikkelingsmogelijkheden



**De inventarisatie en analyse van het landschap
vond plaats in het kader van de gebiedsontwik-
kelingsvisie Vaarverbinding Erica - Ter Apel en is
verricht in opdracht van:**

Gemeente Emmen
Postbus 30001
7800 RA Emmen

De inventarisatie en analyse is verricht door:

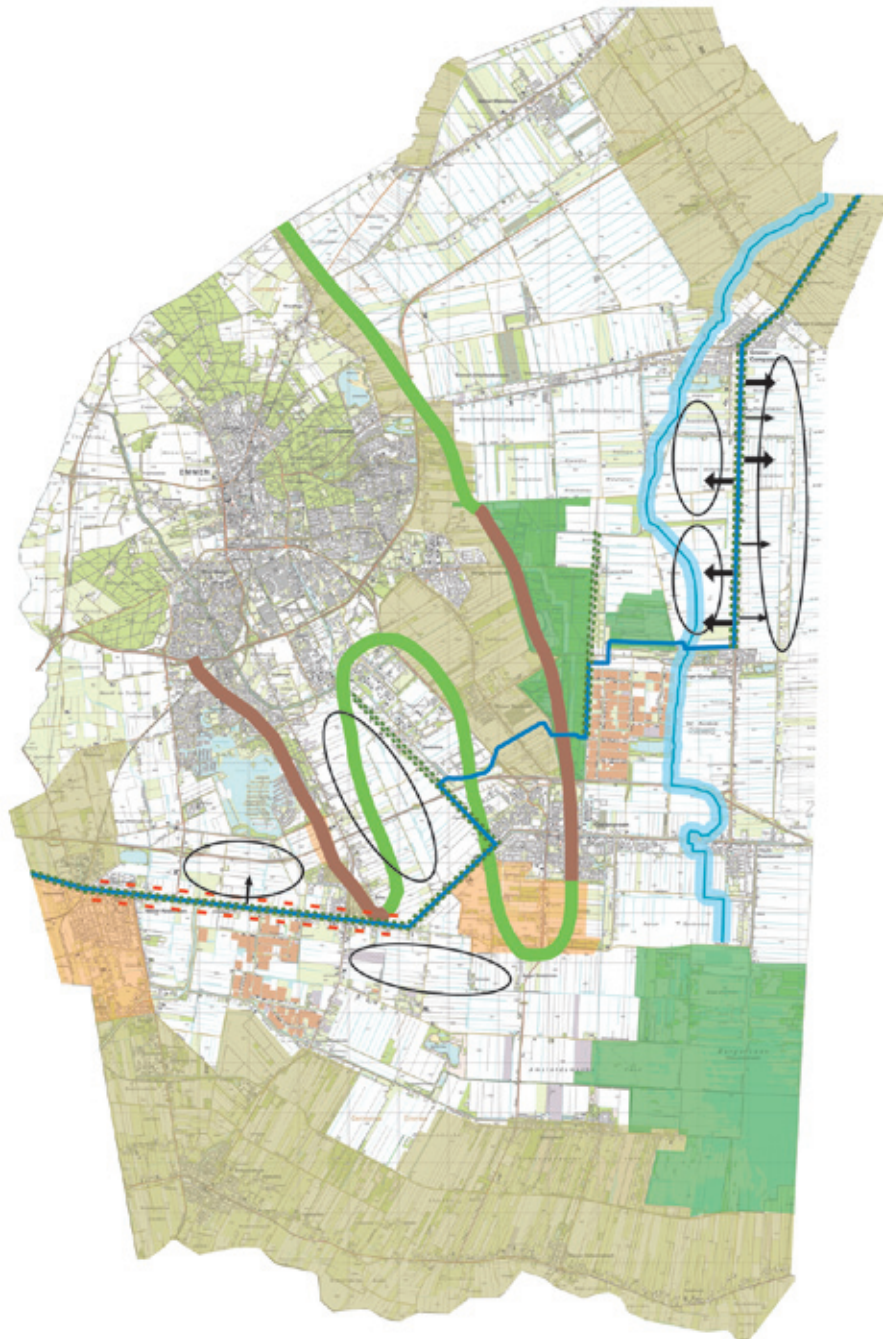
H H v B
Adviesburo voor tuin- en landschapsinrichting
Mw Drs Ing L.M. Scholtens
Hoogeveenseweg 21
9435 TC Bruntinge
Tel. 0593 552805












Januari 2013

Inhoudsopgave

De ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten langs de vaarverbinding	5
Ontwikkelingsmogelijkheden langs de vaarverbinding	12
Bijlage 1; Landschapskaart	14
Bijlage 2; De cultuurhistorie van de knooppunten	15

Legenda ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten kaart



-  Steilrand van de Hondsrug; gaaf
-  Steilrand van de Hondsrug; gehavend
-  Beekdal van de Runde
-  Gevarieerd landschap van de kleinschalige ontginningen
-  Robuuste ruimtes langs de vaarverbinding
-  Ruim zicht vanaf vaarroute op het grootschalige landschap
-  Her en der zicht op het achterliggende landschap
-  Monumentale kanaal- en laanbeplanting
-  Natuurgebieden
-  Kleinschalig landschap van het bloksysteem zonder wijken
-  Relatieve beslotenheid door linten aan beide zijden kanaal

Bron o.a. Landschapsonderzoek Emmen, RWK en Veenatlas



Bron Veenatlas



De ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten langs de vaarverbinding

Een gelaagd landschap

Varen van Nieuw-Amsterdam naar Ter Apel is een reis door de unieke historie van het veenlandschap. Op korte afstand van elkaar liggen verschillende ontginningsstadia van het veen. Het landschap waar doorheen wordt gevaren is dan ook een gelaagd landschap waarbij elementen uit de verschillende tijdsstadia worden gepresenteerd. Hierdoor passeert de toevaarder een gevarieerd landschap. Ieder stadium heeft namelijk zijn eigen landschappelijke en cultuurhistorische karakteristieken en ruimtelijke kwaliteiten. Deze karakteristieken en kwaliteiten bieden tevens mogelijkheden voor ontwikkelingen op het gebied van natuur, landschap, recreatie en onderscheidende woonmilieus. De vaarverbinding geeft dan ook kansen om de landschappelijke gelaagdheid niet alleen te beleven maar ook zichtbaarder te maken. De volgende stadia, met ieder hun eigen ruimtelijke kwaliteiten, worden gepasseerd.

De aardkundige ondergrond

De eerste, oudste, laag die de toevaarder tot op de dag van vandaag passeert is de aardkundige ondergrond ontstaan in de voorlaatste ijstijd, een periode vòòr het ontstaan van het veen. Vooral de steilrand van de Hondsrug en het beekdal van de Runde hebben ruimtelijke kwaliteiten, die vanuit de vaarverbinding kunnen worden beleefd. In het traject Erica – Oranjedorp ervaart de toevaarder de Hondsrug, door de sterke hoogteverschillen van het talud. Het beekdal van de Runde is een recentelijk heringerichte natuurontwikkeling die de toevaarder vlakbij Berkenrode en Emmer-Compasuum ontmoet.

Het Bourtanger Moor en de Oostelijke Veenlinie

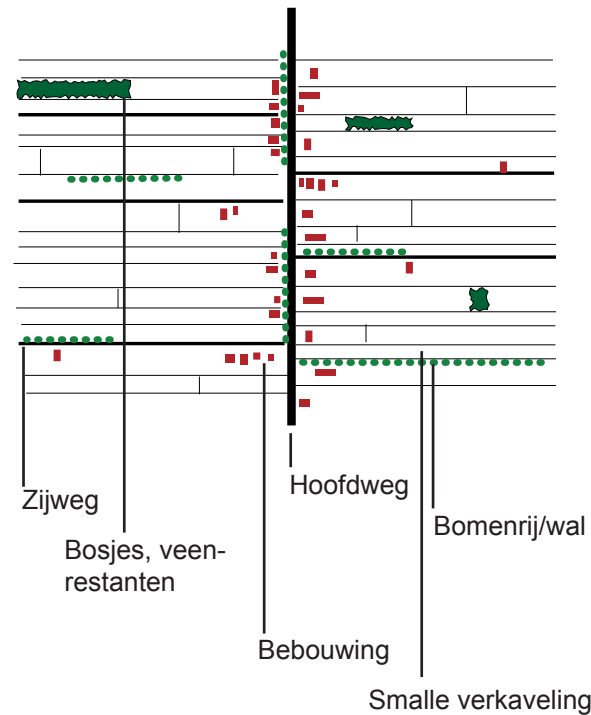
Twee periodes van het veen, namelijk de groei van het veen en de militaire veenlinie, zijn niet meer in hun oorspronkelijke staat herkenbaar. Na de laatste ijstijd groeide het veen in verschillende

fases uit tot het grootste veencomplex van Europa. In dit moeilijk toegankelijke, vrijwel onbewoonde moerassig gebied was echter wel sprake van menselijk ingrijpen. Munten, potten maar ook veenwegen zijn gevonden. De vaarverbinding kruist twee voormalige veenwegen, bij Erica (nu Pannekoekendijk) en bij Klazienaveen-Noord (nu Postweg). Hoewel deze voormalige veenwegen in hun oorspronkelijke staat zijn verdwenen, zijn de huidige wegen in cultuur historisch opzicht belangrijke lijnen in het landschap. Een tweede periode waar de oorspronkelijke staat niet meer aanwezig is, is de Oostelijke Veenlinie. Vanaf eind 16^e eeuw tot halverwege de 19^e eeuw werd het veen vooral als een militaire verdedigingslinie gewaardeerd en werden op strategische punten versterkingen (o.a. schansen) aangebracht en later dijken aangelegd om het water vast te houden. De huidige wegen Herenweg in Nieuw-Amsterdam, Foxel in Foxel en Maatschappijweg in Emmer-Compasuum zijn overblijfselen van de voormalige Heeren- of Leidijk. De ruimtelijke kwaliteit is vooral gelegen in de afwijkende (diagonale) ligging van deze wegen in het rechthoekige landschap van de veenkoloniën.

Kleinschalige veenontginningen

Een stadium dat tot op de dag van vandaag wel goed herkenbaar is, is de periode van de kleinschalige ontginningen. Het betreft hier de kleinschalige ontginningen, ontstaan vanaf de 11^e eeuw, langs de rand en op het veen, de zogenaamde randveen-, boekweit- en bovenveenontginningen. Karakteristiek is dat men vanaf de randen van het veen overging tot het gebruik van het veen voor agrarische doeleinden en kleinschalige winning van turf voor eigen gebruik. De kleinschalige landschappen bij Munstersche Veld, Roswinkel, Schoonebeek en Nieuw-Dordrecht stammen uit deze periode en zijn cultuurhistorisch waardevolle gebieden. De grote variatie in smalle stroken bouwland danwel weiland, opgaande bosjes, veenrestanten, (micro)reliëf en bebouwing biedt een ruimtelijke kwaliteit die door

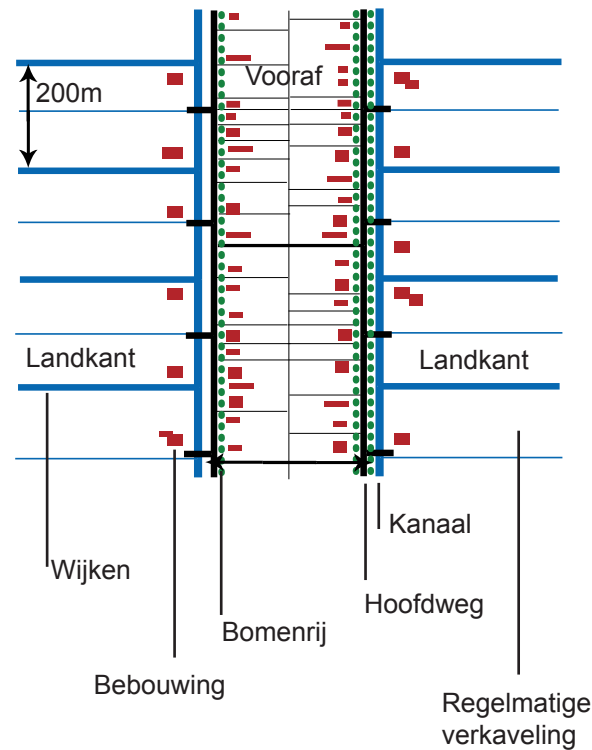
Kleinschalige ontginningen



Dubbel kanaal systeem



Dubbel kanaal systeem



bewoners en toeristen hoog wordt gewaardeerd. De vaarverbinding biedt dan ook voldoende mogelijkheden om aansluiting te realiseren bij bestaande c.q. te ontwikkelen fiets- en wandelroutes in deze kleinschalige gebieden. Bij Nieuw-Dordrecht loopt de vaarverbinding voor het merendeel parallel aan de historische verkaveling en vaart men vanaf Nieuw-Dordrecht richting Oosterbos recht op een cultuurhistorisch belangrijke ontginningsrand.

De grootschalige veenontginningen

Na 1850 is het stadium van de planmatige, grootschalige ontginningen op gang gekomen. In het algemeen zijn de grootschalige veenontginningen een hiërarchisch ruimtelijk stelsel van lineaire lijnen en regelmatige verkavelingen met hoofdkanalen met hoofdwegen als ontginningsassen met dwars daarop kleinere waterwegen. De algemene ruimtelijke kwaliteiten van alle grootschalige veenontginningen zijn de robuuste open ruimtes en monumentale kanaal- en laanbeplanting. Echter, de vaarverbinding loopt door maar liefst zes veenkoloniën. Deze koloniën zijn, afhankelijk van de tijdsperiode en de aardkundige ondergrond, volgens verschillende systemen ontgonnen. Ieder ontginningssysteem heeft eigen karakteristieken en ruimtelijke kwaliteiten die als uitgangpunt kunnen dienen voor de gebiedsontwikkeling.

Grootschalige ontginningen; dubbel kanaal

Karakteristiek is de aanwezigheid van twee, op 220 meter afstand van elkaar, evenwijdig lopende kanalen. In het ontwerp was in het gebied tussen de beide kanalen, de zogenoemde 'vooraf', een nederzetting met burgerbebouwing en voorzieningen gepland. Aan de voorafzijde lag ook de hoofdweg met begeleidende beplanting. Aan de andere zijde van het kanaal, de zgn. landkant, werd eerst verveend en vervolgens, op ruime afstand van elkaar, boerderijen gebouwd. Karakteristiek is dan ook het contrast tussen het dichte bebouwingslint met laanbeplanting aan de ene zijde van het kanaal en openheid aan



de andere, landkantzijde van het kanaal. Dit, voor het dubbel kanaal zo karakteristieke, contrast geeft een ruimtelijke kwaliteit die langs de vaarverbinding op slechts één plaats aanwezig is, namelijk Emmer-Compasuum-Zuid.

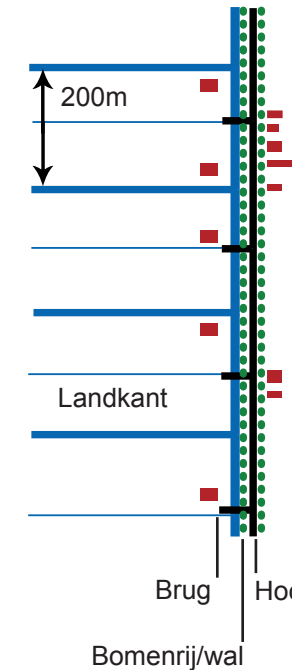
Bij Klazienaveen-Noord zijn de oorspronkelijke plannen niet gerealiseerd. De vaarverbinding biedt dan ook kansen voor ontwikkelingen tussen de Catovaart en Scholtenskanaal.

Grootschalige ontginningen; enkel kanaal met wijken eenzijdig

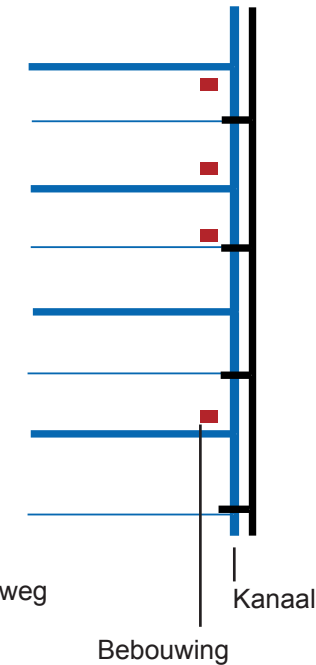
Dit systeem kent een hoofdkanaal met direct daarop loodrecht wijken. In de Gemeente Emmen zijn de wijken aan één zijde, de landkant, van het kanaal gegraven. Het gebied tussen twee wijken, ca. 200m, de zogenoemde 'plaats', werd verveend. Na de verveening vond boerderijbouw plaats. Aan de andere zijde van het kanaal werd de hoofdweg aangelegd en is soms wel (bij Barger-Compasuum) en soms niet (ten zuiden Klazienaveen-Noord) een lint met burgerbebouwing ontstaan. Ook bij het enkel kanaal is sprake van een contrast tussen het zicht op een grootschalig landschap met her en der boerderijen aan de ene kant van het kanaal en een lint met burgerbebouwing aan de andere kant. In tegenstelling tot het dubbel kanaal is hier geen sprake van een dicht lint maar is her en der nog zicht op het achterliggende landschap. Het ervaren van en het zicht hebben op het grootschalige landschap aan beide zijden van het kanaal is een ruimtelijke kwaliteit die vanuit de vaarverbinding vooral ten noorden van Barger-Compasuum kan worden beleefd.

Enkel kanaal met eenzijdig wijken

Met bebouwingslint



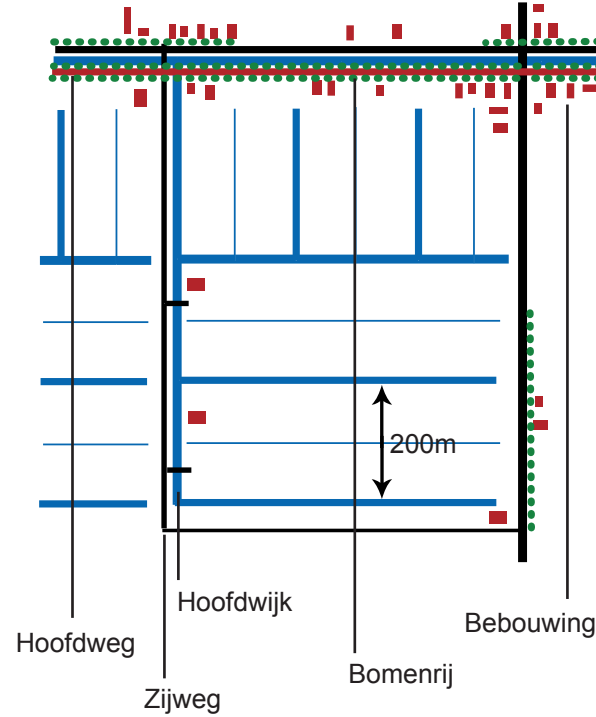
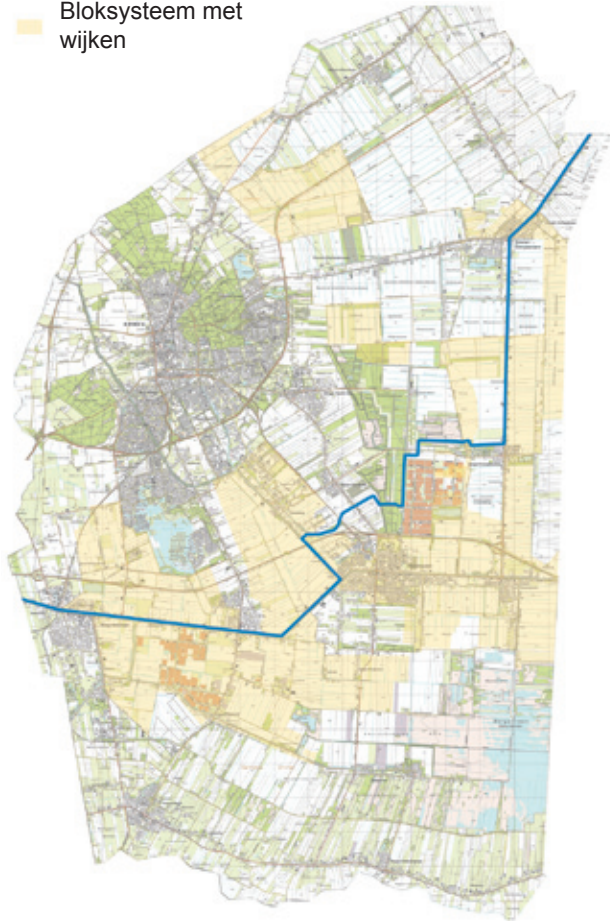
Zonder bebouwingslint



Enkel kanaal systeem



■ Bloksysteem met wijken



Het bloksysteem met wijken

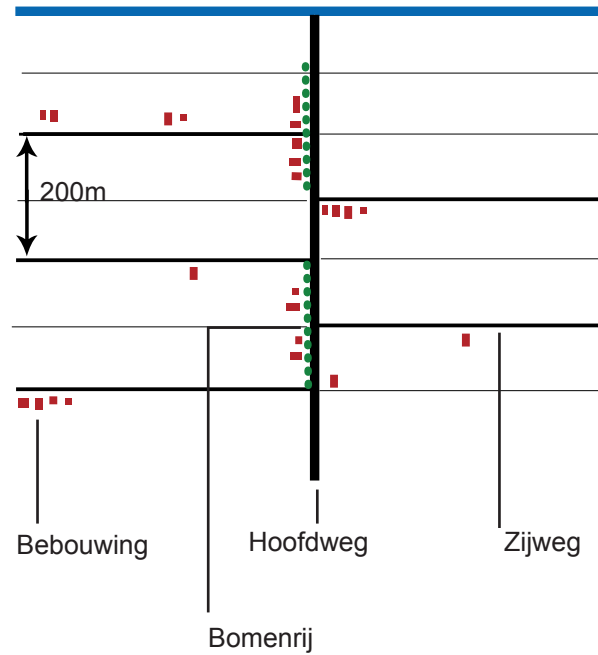
Het bloksysteem is vooral toegepast bij een hoogte verschillende ondergrond. In tegenstelling tot het dubbel en enkel kanaal monden hier niet de wijken direct uit op het kanaal maar is sprake van een opdeling kanaal – hoofdwijk – zijwijken. Evenals de kanalen hebben hoofdwijken veelal ook een naam. Karakteristiek voor het bloksysteem langs de vaarverbinding is dat er sprake is van boerderijbouw langs zowel het kanaal als de hoofdwijken. Burgerbebouwing staat langs het kanaal, vooral bij kruispunten, met centrumvorming bij de kruising kanaal – doorgaande weg/hoofdwijk. De bebouwing aan beide zijden van het kanaal zorgt voor een relatieve beslotenheid met het en der zicht op het achterliggende landschap. Dit is een ruimtelijke kwaliteit die specifiek is voor het bloksysteem. Daarnaast zorgt de grote variatie in type en clusters bebouwing vlak naast elkaar voor een afwisselend beeld.



Bloksysteem zonder wijken

Daar waar de zandtangen van de Hondsrug onder het veen lagen was de aanleg van wijken niet rendabel. Hier is de turf afgevoerd over weggetjes die loodrecht op de hoofdweg stonden. Deze ontginning is vaak niet systematisch doorgevoerd, waarschijnlijk door het verdeelde eigendom van de percelen. Karakteristiek is ook de aanwezigheid van veenrestanten, bosjes, hoogteverschillen en boerderijtjes langs de weggetjes in het veld. Ruimtelijk is het een relatief kleinschalig landschap waarbij in het verleden geen sprake is geweest van dorps- of lintvorming maar meer van streekvorming.

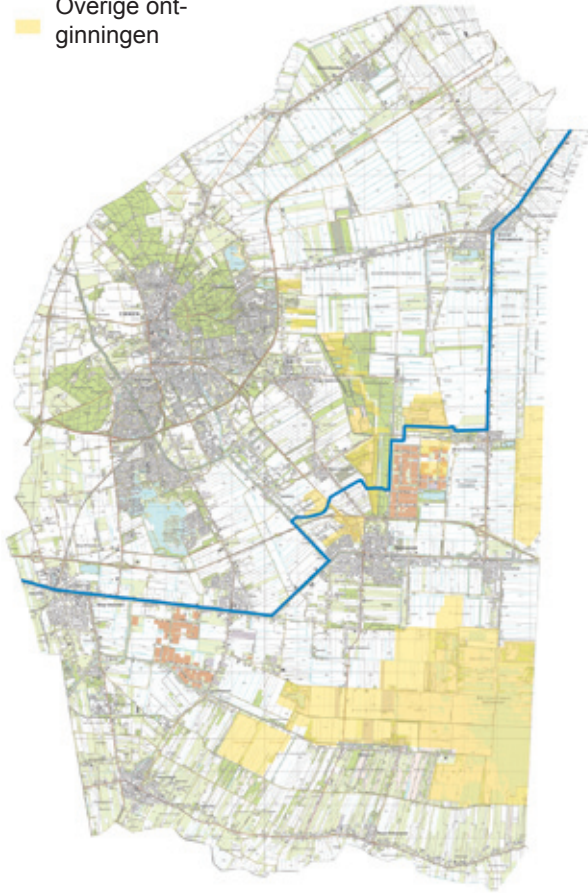
Bloksysteem zonder wijken



Bloksysteem zonder wijken



Overige ontginningen



Oosterbos

Overige ontginningen

Het veencomplex in de Gemeente Emmen is als laatste van Nederland in ontginning gebracht. Terwijl andere venen vanaf het begin van de 17^e eeuw tot ontginning kwamen, kwamen de grootschalige veenontginningen in de Gemeente Emmen pas na 1850 op gang. Vanaf 1880 ondervond turf, en dan vooral de fabrieksturf, meer en meer de concurrentie van steenkool. Hoewel er in WO I nog sprake was van een hausseperiode, werd in de jaren na 1920 duidelijk dat turf als brandstof een aflopende zaak was. Het gevolg is dat delen van het veen slechts gedeeltelijk of niet zijn verveend. Het Bargerveen, Oosterbos en Berkenrode zijn natuurgebieden met recreatieve routes. Andere gebieden, met name in het Amsterdamsche veld, zijn nu in gebruik voor agrarische doeleinden.

Bargerveen



Berkenrode



Legenda ontwikkelingskaart

-  Te ontwikkelen informatiebord cultuurhistorisch knooppunt; aanlegmogelijkheden aanwezig
-  Te ontwikkelen aanlegplaats met informatiebord op cultuurhistorisch knooppunt
-  Te ontwikkelen multifunctioneel, aan de vaarverbinding gerelateerd knooppunt
-  Te ontwikkelen 'groen-blauw' knooppunt
-  Aansluiten op c.q. ontwikkelen van landschappelijke, recreatieve verbindingen en/of routes
-  Te ontwikkelen woonmilieu in relatie met de vaarverbinding
-  Te herstellen cultuurhistorische monumentale kanaal- en laanbeplanting
-  Te behouden c.q. versterken oude cultuurhistorische ontginningsrand
-  Te ontwikkelen nieuwe invulling cultuurhistorische 'plaats'
-  Te ontwikkelen nieuw groen-blauw gebied met laagblijvende beplanting



Samenvatting ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende ontginningsstadia

De aardkundige ondergrond

Behoud:

- Zicht op de steilrand
- Het heringerichte beekdal van de Runde

Ontwikkelingsmogelijkheden

- Toegankelijker maken van het beekdal Runde door middel van toeristische routes. Emmer-Compasuum en de omgeving van Berkenrode bieden in verband met de nabijheid van het beekdal de grootste kansen.
 - Het realiseren van aanlegmogelijkheden met toeristisch informatiebord bij Emmer-Compasuum en Berkenrode
 - Realiseren toeristische verbinding VET – Runde bij Emmer-Compasuum
- Aardkundige ondergrond, met microreliëf, zichtbaar maken door middel van een natte situatie met lage beplanting (bijv. poelen) bij Nieuw-Dordrecht.

Bourtanger Moor en Veenlinie

Ontwikkelingsmogelijkheden:

- Realiseren aanlegmogelijkheden met toeristisch informatiebord op kruispunten voormalige veenwegen en vaarverbinding. Dit geldt met name bij Klazienaveen-Noord. Bij Erica is deze inmiddels gerealiseerd.

Kleinschalige ontginningen

Behoud:

- Kleinschalig landschap met o.a. smalle strokenverkaveling, opgaande bosjes, veenrestanten en microreliëf.

- De cultuurhistorisch belangrijke ontginningsrand (rand Oosterbos) bij Nieuw –Dordrecht.

Ontwikkelingsmogelijkheden:

- Recreatieve aantrekkelijkheid versterken door aansluiting c.q. ontwikkeling VET richting deze kleinschalige landschappen.

Grootschalige ontginningen, algemeen

Behoud:

- Robuuste ruimtes van de hoogveenontginningen
- Monumentale kanaal- en laanbeplanting

Grootschalige ontginningen, dubbel kanaal

Behoud:

- Contrast tussen het dichte burgerbebouwingslint aan de ‘vooraf’zijde van het kanaal versus de openheid met boerderijbouw aan de ‘landkant’ van het kanaal.
- Ontwikkelingsmogelijkheden:
- Herstel van de cultuurhistorische beplantingsstructuur bij Emmer-Compasuum door aanplant bomenrij aan de burgerbebouwingszijde van het kanaal
 - Versterken dubbel kanaal structuur bij Klazienaveen-Noord door ontwikkeling ‘rood/blauw’ woonmilieu (wonen en water).
 - Het realiseren van aanlegmogelijkheden met toeristisch informatiebord bij cultuurhistorisch belangrijke knooppunten.

Grootschalige ontginningen, enkel kanaal

Behoud:

- Contrast tussen het dichte burgerbebouwingslint aan de ‘vooraf’zijde van het kanaal versus de openheid met boerderijbouw aan de ‘landkant’ van het kanaal.
- Ontwikkelingsmogelijkheden
- Klazienaveen-Noord; Het afwijkende traject van de vaarverbinding van de historische veenroute benadrukken door herinrichting van een cultuurhistorische veenplaats (200m brede kavel tussen twee wijken)
 - Ontwikkelen lint langs het Scholtenskanaal tussen Klazienaveen en Klazienaveen Noord.
- Het realiseren van aanlegmogelijkheden met toeristisch informatiebord bij cultuurhistorisch belangrijke knooppunten.

Grootschalige ontginningen, bloksysteem met wijken

Behoud

- Het onderscheid van het historische verschil in status van kanaal – hoofdwijk – wijken
 - Tussen de bebouwing door her en der zicht op het grootschalige landschap van de hoogveenontginningen
- Ontwikkelingsmogelijkheden
- Aangrijpen status onderscheid hoofdwijk – wijken door ontwikkelen (water)woonmilieus langs hoofdwijk
 - Ontwikkelen nieuw ‘blauw’ knooppunt, op kruispunt waterwegen (Nieuw Amsterdam; kruising Verl. Hoogeveensche Vaart - Stieltjeskanaal)
 - Het realiseren van aanlegmogelijkheden met toeristisch informatiebord bij cultuurhistorisch belangrijke knooppunten.

Grootschalige ontginningen; bloksysteem zonder wijken

Behoud:

- Het voor een veenkolonie relatief kleinschalig landschap met o.a. opgaande bosjes, onregelmatiger verkaveling, veenrestanten en microreliëf.
- Ontwikkelingsmogelijkheden
- Het realiseren van aanlegmogelijkheden met toeristisch informatiebord bij cultuurhistorisch belangrijke knooppunten.
 - Ontwikkelen ‘dorpsommetjes’ omdat dit systeem bij twee dorpen, Klazienaveen en Nieuw Amsterdam, nog goed herkenbaar is

Overige ontginningen

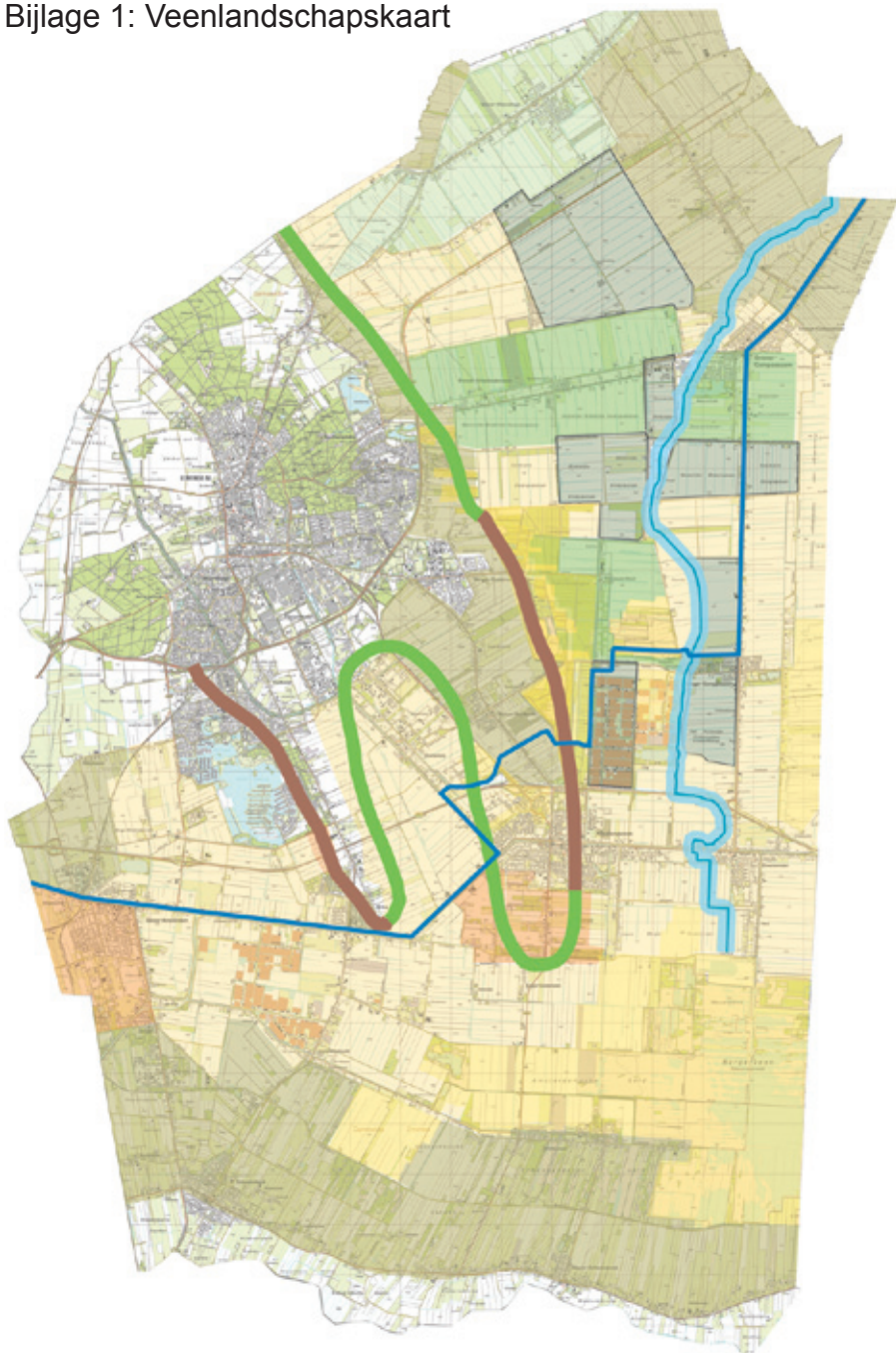
Behoud

- De natuurwaarden
- Ontwikkelingsmogelijkheden
- Het realiseren van aanlegmogelijkheden met toeristisch informatiebord bij cultuur historisch belangrijke knooppunten die tevens als opstap (wandelen, fietsen) dienen richting natuurgebieden.

Bijlage 1: Veenlandschapskaart

Legenda veenlandschapskaart

-  Kleinschalige ontginningen
-  Dubbel kanaal ontginningsysteem
-  Enkel kanaal systeem met eenzijdig wijken
-  Bloksysteem met wijken
-  Bloksysteem zonder wijken
-  Overige ontginningen
-  Enkel kanaal met kruisdiepen (nvt vaarverbinding)
-  Steilrand Hondsrug; gaaf
-  Steilrand Hondsrug; gehavend
-  Heringerichte beekdal van de Runde



Bron o.a. Landschapsonderzoek Emmen, RWK en Veenatlas

Bijlage 2: Cultuurhistorische achtergrond knooppunten

Knooppunt 1: Verlengde Hoogeveensche Vaart – Zijtak

De Drentsche Kanaal Maatschappij (DKM) werd in 1850 opgericht met als doel de bestaande Hoogeveensche Vaart te verbeteren en het kanaal richting het veen van Zuidoost Drenthe aan te leggen. In 1851 kocht DKM twee stroken land van de markegenoten van Noord- en Zuid-Barge ten behoeve van de aanleg van de Verlengde Hoogeveensche Vaart en een zijtak. Het knooppunt is een cultuurhistorisch kruispunt omdat dit punt twee verschillende veengebieden werden ontsloten. Het kanaal Zijtak, gereed in 1862, is aangelegd om zuidelijk gelegen het Amsterdamsche Veld, eigendom van de Drentsche Landontginnings Maatschappij (DLM), te ontsluiten. Deze strook veen kreeg de naam Amsterdamsche Veld omdat de DLM in eigendom was van een groep kapitaalkrachtige Amsterdammers.

Door de aanleg Verlengde Hoogeveensche Vaart kon het Barger-Oosterveen en een gedeelte van het Barger-Westerveen aan snee worden gebracht. De trambrug is een cultuurhistorisch relict uit de tijd dat er een stoomtram die naar eerst Erica, vervolgens Klazienaveen en later Ter Apel liep.

Knooppunt 2: Zijtak – Dommerskanaal.

De Drentsch Landontginnings Maatschappij (DLM), eigendom van een groep kapitaalkrachtige Amsterdammers, kocht in 1851 een strook veen van 2256ha. van de markegenoten van Noord- en Zuid-Barge en noemden dit het Amsterdamsche Veld. Deze strook liep tot aan Duitsland met als zuidgrens de grens met de gemeente Schoonebeek. Op de noordgrens werd een scheidingsloot gegraven die op veel huidige kaarten als Noordersloot is aangegeven. Op de westkant van het Amsterdamsche Veld, bij het huidige kruispunt Zijtak – Dommerskanaal, zou een nieuw dorp, Nieuw Amsterdam, worden gebouwd. In 1852 begon de DLM dan ook met de inrichting van hun bezit door daar enkele woningen te bouwen. Voor de ontginning van het Amsterdamsche Veld was de DLM echter feitelijk afhankelijk van de aanleg van het kanaal Zijtak. Deze kwam in 1862 gereed. Vanaf 1861 is in fases het Dommerskanaal aangelegd. Bij het kruispunt werden door de eigenaren meerdere huizen gebouwd. Het huidige 'Le Paix' (gereed 1874) en enkele huizen langs het Dommerskanaal herinneren nog aan deze tijd.

Knooppunt 3: Erica

In de periode voordat het veen is ontgonnen liep er vermoedelijk een veenweg van Zuid-Barge naar Oud Schoonebeek. De vaarverbinding kruist deze voormalige veenweg op het kruispunt Havenstraat – Pannenkoekendijk. De veenweg is niet meer in zijn oorspronkelijke staat aanwezig maar deze wegen zijn cultuurhistorisch waardevolle lijnen in het landschap. Erica heeft in het verleden een haventje gehad.