



Emmen Centrum Oost
Ruimtelijke Structuur

Dit document is opgesteld in het kader van de actualisering van het bestemmingsplan Emmen Centrum Oost.

Gemeente Emmen, Afdeling ROI
Postbus 30001
7800 RA Emmen
tel. 14 0591

De inventarisatie en analyse van het landschap en de groenstructuur is hoofdzakelijk verricht door:

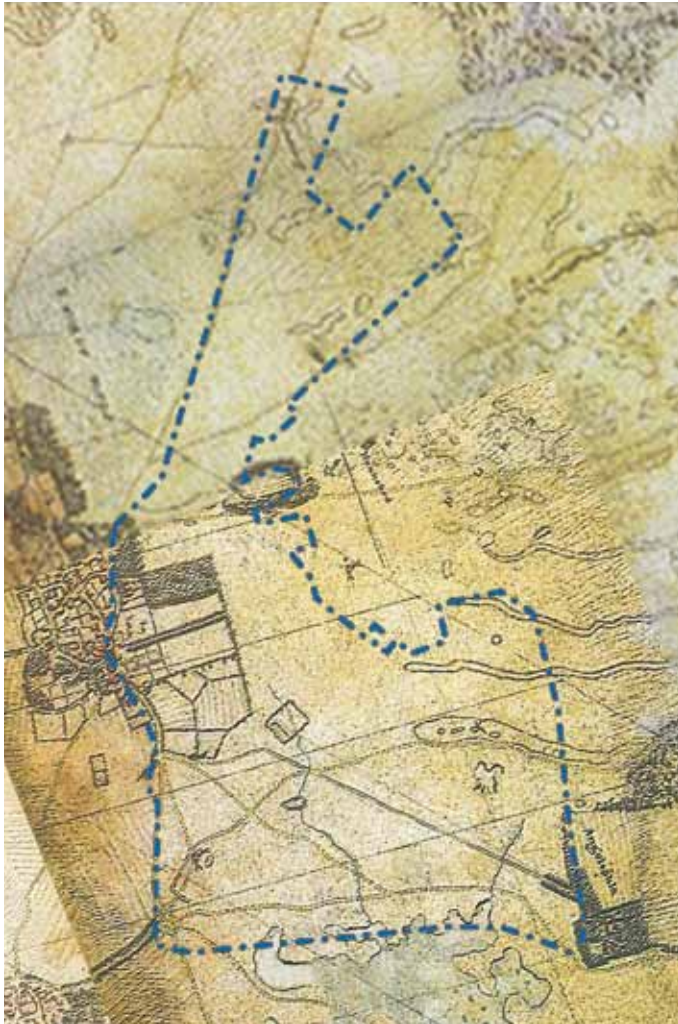
H H v B
Adviesbureau voor landschapsinrichting
Mw. Drs. Ing. L.M. Scholtens
Hoogeveenseweg 21
9435 TC Bruntinge
tel. 0593 552805

Inhoud

1. Ontstaansgeschiedenis & cultuurhistorie	pag. 5
2. Ruimtelijke structuur	pag. 15
3. Verkeersstructuur	pag. 21
4. Visie & Ontwikkelingsmogelijkheden	pag. 23
bijlage: stratenkaart	pag. 27



I. Ontstaansgeschiedenis & cultuurhistorie



Het plangebied zoals hier beschreven wordt, is een conglomeraat van verschillende wijken die jarenlang de oostgrens van Emmen gevormd hebben. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Weerdingerstraat, de Emmerdennen, de Dordsestraat en de Wilhelminastraat/Hoofdstraat. De ontstaansgeschiedenis en de huidige opbouw van dit gebied kent een sterke band met enerzijds de onderliggende landschappelijke structuur en anderzijds de cultuurhistorie van dit deel van de gemeente. In dit hoofdstuk is aan de hand van verschillende stappen en kaartbeelden een beschrijving gegeven van de ontwikkeling van dit deel van Emmen op het gebied van cultuurhistorie, stedenbouwkundige en groenstructuur.

De blauwe stippellijn op de afbeeldingen geeft de grens van het plangebied aan.

Kaartbeeld Hottinger atlas 1773-1794

1.1 Het landschap in historisch perspectief

Het merendeel van het plangebied ligt op een laagte tussen twee uitlopers van de Hondsrug. Alleen het noordelijke deel (met name ten noorden van de huidige Wolfsbergenweg) ligt op de overgang naar, en noordelijker volledig op, de Hondsrug. Tot op heden zijn deze hoogteverschillen goed waarneembaar.

Direct ten oosten van het plangebied lagen de hoger gelegen Emmerdennen. Dit gebied was voorheen een sterk geaccidenteerd terrein met heidevelden en grote delen stuifzand. Deze stuifzandgebieden zijn door toedoen van de mens ontstaan als gevolg van intensivering van het landbouwbedrijf, afplaggen van veldgronden en ontbossing. De meeste stuifzanden bereikten in de 18e en 19e eeuw hun maximale omvang. Het stuifzandgebied van het voormalige Emmerzand vormde, evenals veel andere stuifzanden, een bedreiging voor de bouwlanden op de es. Stuifzandgebieden als de Emmerdennen werden dan ook beplant met bos en/of houtwallen. De kaart van 1850 laat zien dat een gedeelte van de huidige Emmerdennen toen al bebost was.

Het westelijk deel van het plangebied wordt ook gekenmerkt door een hogere ligging. Hier lag historisch gezien het hoger gelegen esdorp Emmen met de Emmer

en Schimmer es. Tussen de es en het noordelijk deel van het plangebied lag het voormalige Emmer meer, waar de huidige wijk Emmermeer naar is vernoemd. Het dorp Emmen ontwikkelde zich in de 19^e eeuw als een lineaire bebouwingsstructuur langs het tegenwoordige Noordeind en de Hoofdstraat. Het dorp werd aan de zuidzijde in eerste instantie begrensd door de weg naar de boerennederzetting Angelslo (huidige Sterrenkamp en Agelsloërstraat). De begraafplaats, lange tijd aan de zuidrand van het dorp gelegen (op de grens van de marke), is vandaag de dag nog steeds een groen herkenningspunt in de stad. Tot en met het begin van de 20^e eeuw groeide Emmen hoofdzakelijk volgens deze lineaire noord-zuid structuur en werd de bebouwing aan de Hoofdstraat voortgezet langs de huidige Wilhelminastraat.

Ten zuiden van het plangebied lag het, eveneens lager gelegen, Barger meer. In het lager gelegen deel van het plangebied was in het verleden, evenals bij het Emmer meer en het Barger meer, sprake van natte omstandigheden. Vanaf het hogere deel van de Hondsrug waterde het terrein af in zuidelijke richting naar het Bargermeer. Het natte gedeelte direct ten oosten van het dorp Emmen bleef, in tegenstelling tot het hoger gelegen esdorp, lange tijd onbewoond. Wellicht ligt hierin wel een van de redenen voor het huidige watergebruik in en rondom het dierenpark.

Een bijzonder detail is dat de Hottingeratlas uit 1774 – 1794 de Molenkamp (zonder vermelding van de naam), als meest oostelijke ontwikkeling, al weergeeft. Hier was in die tijd een kampje omzoomd door bomen waarvan de contouren in de huidige situatie nog zeer goed herkenbaar zijn. De kaart van 1900 laat zien dat het noordelijke bosje op een wal staat en het zuidelijke bosje niet. Dat is tot op de dag van vandaag nog steeds het geval. Overigens vermeldt de kaart van 1900 geen bebouwing bij de Molenkamp. Of er daadwerkelijk een molen heeft gestaan is niet duidelijk (bron: Historische vereniging Emmen). Bekend is wel dat er in Emmen een zogenaamde volmolen heeft gestaan.



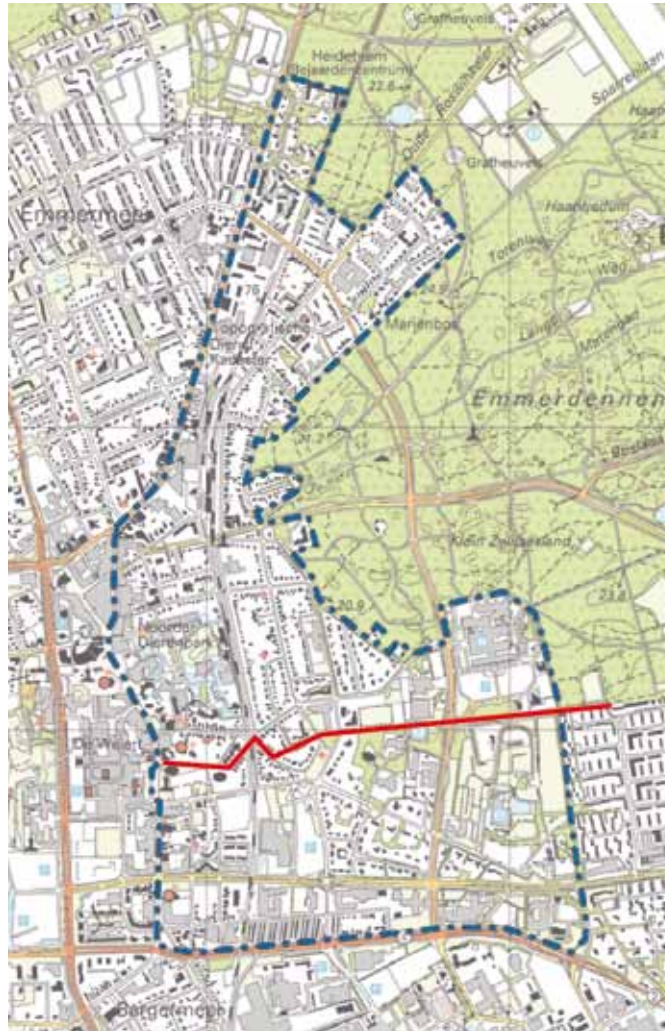
Kaartbeeld De Molenkamp rond 1900



Kaartbeeld 1850



Topografische kaart 1910, hierop aangegeven de markegrens (rode lijn)



Topografische kaart 2005 hierop aangegeven de markegrens (rode lijn)

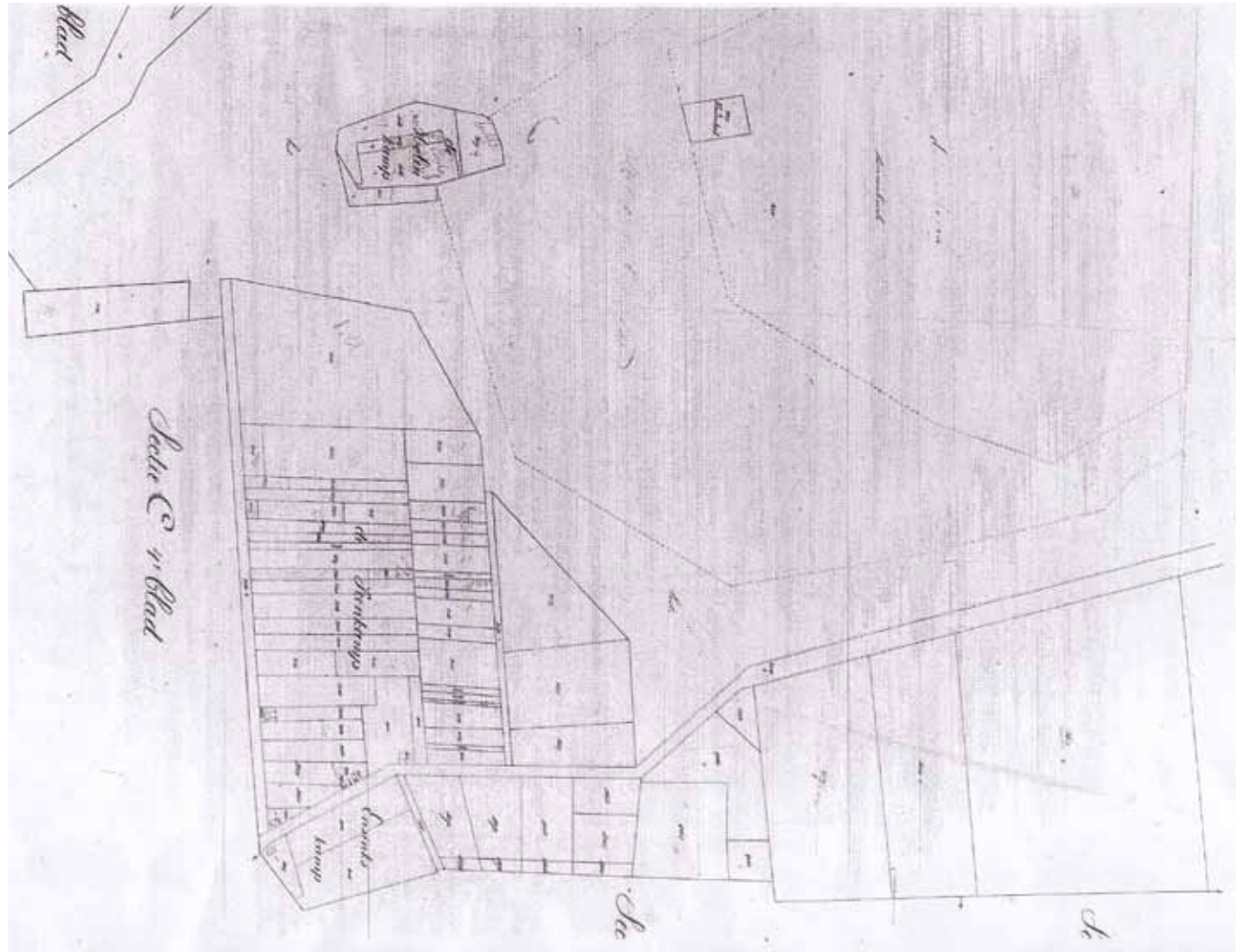
De Hottingeratlas van 1773 – 1794 geeft eveneens een aantal doorgaande wegen weer die in de huidige ruimtelijke structuur nog steeds aanwezig zijn. Dit zijn onder andere de huidige Weerdingerstraat, een historische verbindingsweg richting Weerdinge, en de huidige Angelsloërstraat en Angelsloërdijk een historische verbindingroute richting het voormalige Angelslo en Barger Oosterveld. Deze laatstgenoemde weg lag op de gronden van de voormalige marke van Noord en Zuid-Barge. De grens tussen de marke van Emmen en Westenesch en de marke van Noord- en Zuid Barge liep dan ook dwars door het plangebied.

1.2 De Boermarke

Het verdelen van de markegronden is een eerste impuls geweest voor de ontginning van het gebied. Deze markes zijn in de loop van de Middeleeuwen ontstaan. De groei van de dorpen zorgde er namelijk voor dat in loop van de Middeleeuwen een vorm van bestuur noodzakelijk werd, de boermarkes of markes genoemd. De boermarke regelde het gebruik van de ongecultiveerde gronden buiten de es. De boeren die de grond op de es bezaten waren de zogenoemde eigengēerfden en vormden samen de boermarke. De boermarke regelde ook zaken als straatonderhoud in het dorp, oogstvolgorde en de markt.

De boermarke bezat de groenlanden (weidegronden), het (heide)veld, de bossen en het veen als gemeenschappelijk bezit.

Ook het beschreven plangebied was voor beide markes een dergelijk ongecultiveerd gebied dat in gemeenschappelijk bezit was. In verhouding tot de oppervlakte grond die een markegenoot op de es in bezit had, het zogenoemde 'waardeel', had hij rechten tot turfsteken, zandhalen, vee inscharen op de groenlanden en heide etc in de gemeenschappelijke boermarke gronden. De schaapskudde, die bestond uit de schapen van de afzonderlijke boeren, werd door de schapsherder dagelijks naar en van de heidevelden gebracht. De niet-eigengeërfden, waaronder pachters en knechten, hadden weinig te vertellen in de boermarke. De markewet van 1886 bracht officieel een einde aan het systeem van gemeenschappelijk bezit van de markegronden. Zowel voor als na dit jaar zijn alle gemeenschappelijke gronden, ook in het plangebied, verdeeld.



Kadastrale kaart 1880, gronden marke Emmen en Westenesch.



Topografische kaart 1910.

1.3 Ontginning

Een tweede ontwikkeling die voor de ontwikkeling van dit gebied van belang is geweest, is de aanleg van het Oranjekanaal. Nadat het Oranjekanaal in de periode 1853 – 1861 tot de Bladderswijk was aangelegd zijn het Emmer meer en het Barger meer drooggelegd en is gestart met de ontginning van zowel deze twee meren als de rest van plangebied.

De kadastrale kaart van 1880 van het gebied dat tot de voormalige marke van Emmen en Westenesch hoorde laat zien dat een gedeelte is verkaveld en een deel nog steeds woeste grond is. De kadastrale kaart laat de kamptontginningen de Molenkamp, de Veenkamp en Ensingcamp zien. Deze ontginningstructuren zijn tot op de dag van vandaag herkenbaar.

In het gebied van de voormalige marke van Noord en Zuid Barge lagen het Meerveld ten zuiden van de Angelsloërdijk en het Oosterveld ten noorden van deze weg.

Karakteristiek voor de ontginningsstructuur van het lager gelegen zuidelijk deel van het plangebied is dat het veel kenmerken heeft van de structuur van een beekdalontginning, en dan vooral op de hoger gelegen beekdalgronden (zie kaart ca. 1910). Evenals op beekdalgronden is het plangebied ontgonnen door middel

van smalle kavels met slootjes, bomenrijen en houtwallen als kavelgrenzen en her en der opgaande bosjes. Het land is voornamelijk in gebruik als weiland en daar waar de omstandigheden het toelieten (minder nat) als bouwland. In dit deel van het plangebied is in ca. 1900 sprake van een kleinschalig agrarisch landschap met enkele behuizingen. Hoewel in de loop van de 1e helft van de vorige eeuw houtwallen zijn gekapt, kavels zijn samengevoegd, enkele straten zijn aangelegd (Prinsen- en Prinsesselaan) en er enige verdichting langs de Oosterstraat, Angelsloërdijk en Parallelweg plaatsvond, heeft dit gebied tot 1955 het kleinschalige agrarische karakter behouden. Karakteristiek is dan ook de geleidelijke, minder-planmatige groei.

De kaart van ca. 1900 geeft ook goed de verschillende bodemkundige omstandigheden van het gebied ten zuiden en ten noorden van de Molenkamp c.q. Boslaan weer. Het hoger gelegen gebied ten noorden van de Molenkamp is in 1900 nog niet in ontginning en is dan nog steeds een sterk geaccidenteerd heide c.q. stuifzandgebied. Dit gebied is gedeeltelijk na 1910 maar vooral na 1929 ontgonnen en heeft de grootschaliger, blokvormige ontginningsstructuur van de heideontginningen uit de eerste helft van de vorige eeuw. De uitbreidingen hebben dan ook een planmatiger, blokvormiger karakter.

I.4 Spoorlijn Zwolle-Stadskanaal

Tussen 1903 en 1905 werd de Spoorlijn Zwolle - Stadskanaal geopend tussen station Zwolle en station Stadskanaal. De spoorlijn maakte deel uit van het netwerk van spoorwegen van Noordoosterlocalspoorweg-Maatschappij waarmee het noordoosten van Nederland werd ontsloten en Twente met de haven van Delfzijl werd verbonden.

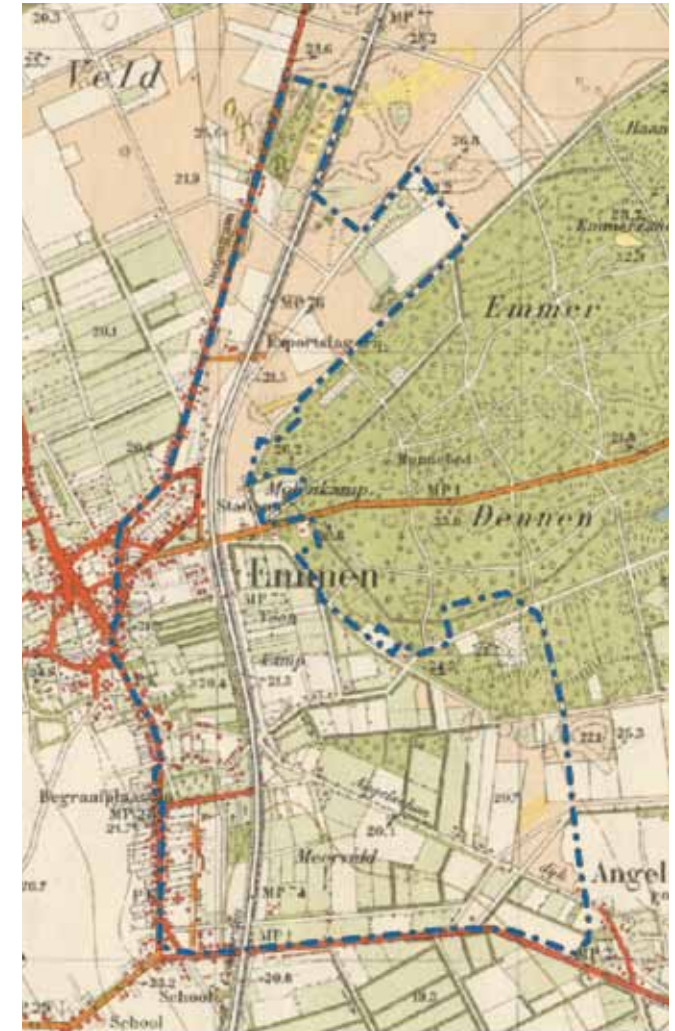
Voor de ruimtelijke structuur van Emmen betekende de komst van de spoorlijn in eerste instantie een fysieke begrenzing van de dorpskern en scheiding tussen het dorp en de eerder genoemde kampongtingsgebieden. Straten en verbindingswegen naar het omringende gebied, die tot nu toe bepalend waren geweest voor de ruimtelijke structuur (bijvoorbeeld de Angelsloërstraat), werden door de spoorlijn in tweeën geknipt en verloren vaak hun ruimtelijk-functionele betekenis. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de weg naar Roswinkel die op de kaart uit 1850 net zo dominant aanwezig is als de Weerdingerstraat maar door de spoorlijn geknipt werd, zijn continuïteit verloor en tegenwoordig nog bestaat als twee aparte straten (Oude Roswinkelweg deels de Seinstraat) waarvan de samenhang niet meer te ervaren is.

De spoorlijn initieerde ook nieuwe ontwikkelingen. De stationstraat werd toegevoegd aan de ruimtelijke structuur;

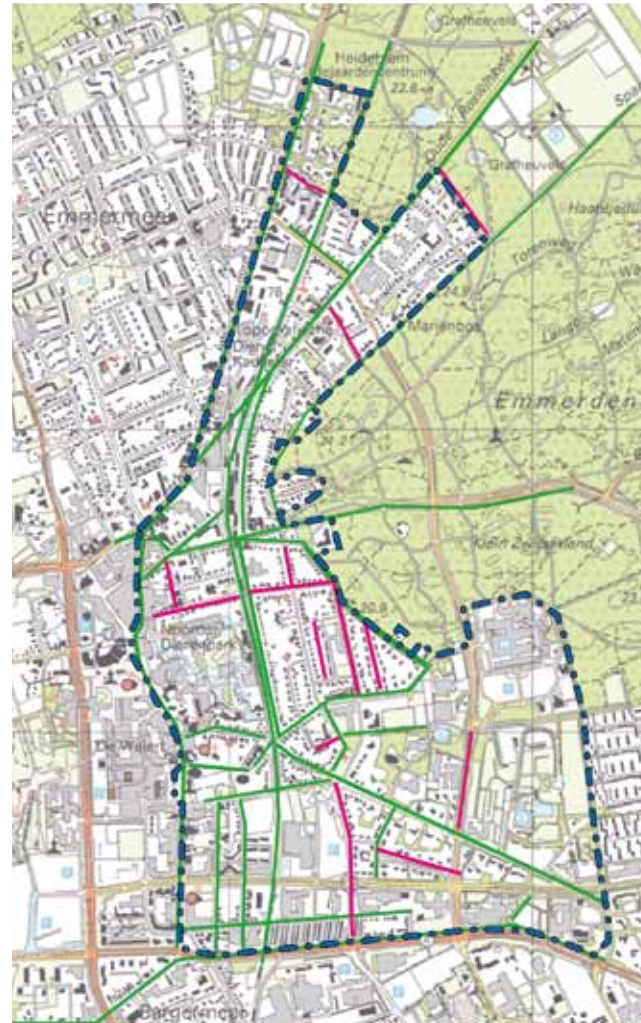
niet vanuit een onderliggende, landschappelijke structuur maar een functionele directe verbinding tussen station en Hoofdstraat, parallel aan de 'schuine' Weerdingerstraat gelegd. Tussen het station en de dorpskern verschenen allerlei functies in combinatie met woningen.

De fysieke barrière van de spoorlijn maakte van het beperkt aantal spoorwegovergangen bijzondere plekken in het wegenpatroon. Langs deze wegen verrees in de eerste decennia van de 20^e eeuw aan weerszijden bebouwing. Op het nattere gebied, tussen de zuidrand van de Boslaan, de noordrand van Sterrenkamp en achter de bebouwing aan de Hoofdstraat, bleef bebouwing uit. Door het onbebouwd blijven van dit gebied ontstond later de mogelijkheid om een 'diergaarde' centraal gelegen in de dorpskern te ontwikkelen.

In de periode 1929 – 1955 zijn enkele bouwblokken tussen de Sparrenlaan en Weerdingerstraat gebouwd. Deze blokvormige uitbreidingen zijn vergelijkbaar met de ontwikkeling van de aanpalende wijk Emmermeer. De invulling van deze wijk vond bloksgewijs plaats op terreinen die min of meer 'toevallig' in eigendom of aangekocht waren door de gemeente. Van een totaalvisie op een landschappelijke inpassing van een wijk is, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de later gebouwde wijk Bargeres, geen sprake geweest.



Topografische kaart 1929



Topografische kaart 1955.

Historische wegen en verkavelingslijnen in huidige situatie.

- Historische weg (verschillende tijdsperioden) die nu nog steeds weg is.
- Historische kavelgrens (verschillende tijdsperioden) die nu een weg is.
- - - Grens plangebied

In de jaren '40 vond planvorming nog plaats onder verantwoordelijkheid van de Provinciale Planologische Dienst. Deze was voorstander van homogene kernen met daarin een directe relatie met het centrum. Het noordelijk deel van het plangebied paste in die visie. De (zand)paden- en verkavelingstructuur van de heideontginning, geografisch gericht op het centrum, bood een logisch en pragmatisch uitgangspunt voor de verkaveling. Zowel in het noordelijke als ook in het zuidelijk gedeelte van het plangebied is de voormalige paden- en verkavelingstructuur tot op de dag van vandaag gedeeltelijk aanwezig.

1.5 Verstedelijking

De periode na de Tweede Wereldoorlog en met name 1955 – 1965 kent een sterke verstedelijking. Hierbij is het plangebied veranderd van een landelijk, agrarisch gebied naar een stedelijke omgeving. Het centrumgebied (plangebied ten westen van spoorlijn) wordt volledig bebouwd tot aan de spoorlijn. Daarmee worden tevens de contouren en groeimogelijkheden van het dierenpark bepaald.

De Dordsestraat gaat ruimtelijk en functioneel de zuidrand van het centrumgebied vormen en de projectmatige ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de strokenverkaveling tussen de Dordsestraat en de Anna Paulownalaan dragen hiertoe bij.

In het plangebied zijn ook relatief veel voorzieningen die het wijkniveau overstijgen zoals bijvoorbeeld een ziekenhuis, sportterrein, zwembad en (hoge)scholen. De opkomst van deze voorzieningen is kenmerkend voor deze tijdsperiode. De grootschalige bebouwingvormen die bij deze voorzieningen hoorden konden, op steenworp afstand van het centrum, gepositioneerd worden op de nog lege terreinen ten noorden en zuiden van de Angelsloërdijk. Sommige van de voorzieningen zijn later verplaatst (ziekenhuis) of verdwenen (sportterrein). Hier zijn andere bovenwijkse voorzieningen zoals een hotel en theater voor in de plaats gekomen.

Tegelijkertijd wordt er ook veel kleinschalige woonbebouwing gerealiseerd. Een bijzonder voorbeeld hiervan is de Boskamp waar kleine, rietgedekte boerderijen in een ruime, groene setting geplaatst zijn. De confrontatie tussen kleinschalige woonbebouwing en grootschalige voorzieningen is in de huidige situatie in dit deel van het plangebied nog steeds goed te zien.

In dezelfde periode ontstond tussen het spoor en de Weerdingerstraat een kantoren- c.q. bedrijfsterrein. Een groot deel van deze bedrijvigheid is nog steeds aanwezig waardoor de Weerdingerstraat in de huidige situatie gekarakteriseerd wordt door een gevarieerde uitstraling wat betreft functie en ruimtelijke verschijningsvorm.

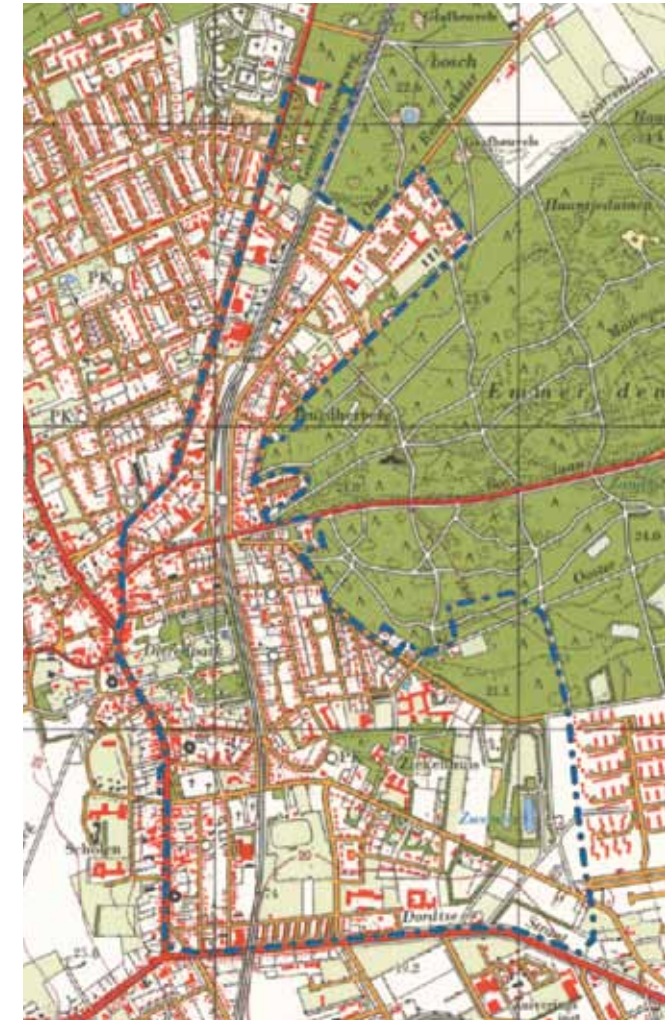
1.6 Infrastructurele planning

In de periode 1965 – 1975 zijn grote infrastructurele werken uitgevoerd, zoals de aanleg van de Van Schaikweg en de Boermarkeweg. Deze zijn vanaf de tekentafel gepland en niet zijn gebaseerd op aanwezige paden- of kavelstructuur. Deze manier van infrastructurele inrichting sluit nauw aan bij de vigerende denkbeelden uit die tijd. Ook de infrastructuur in de aangrenzende wijken als Angelslo en Bargeres is vanuit een totaalconcept ontworpen, waarbij bewust niet de bestaande padenstructuur als uitgangspunt is gekozen.

Sinds het begin van de 20^e eeuw hebben de Emmerdennen de oostelijke buitenrand van de ontwikkelingen van de kern Emmen gevormd. Door de aanleg van de Boermarkeweg door de Emmerdennen kwam de logische begrenzing van bebouwing door het bos onder druk te staan. Dit blijkt uit de nieuwe, grootschalige ontwikkeling van het ziekenhuis in het bos aan de 'andere' zijde van de weg.

Tussen de brede wegprofielen van de Van Schaikweg en de Dordsestraat is een zone ontstaan met grootschalige, voornamelijk schoolbebouwing.

Na 1975 hebben enkele verplaatsingen, vervangingen en herinrichtingen plaatsgevonden waarbij de bestaande stedenbouwkundige structuur en het stratenpatroon zo goed als intact gebleven is.



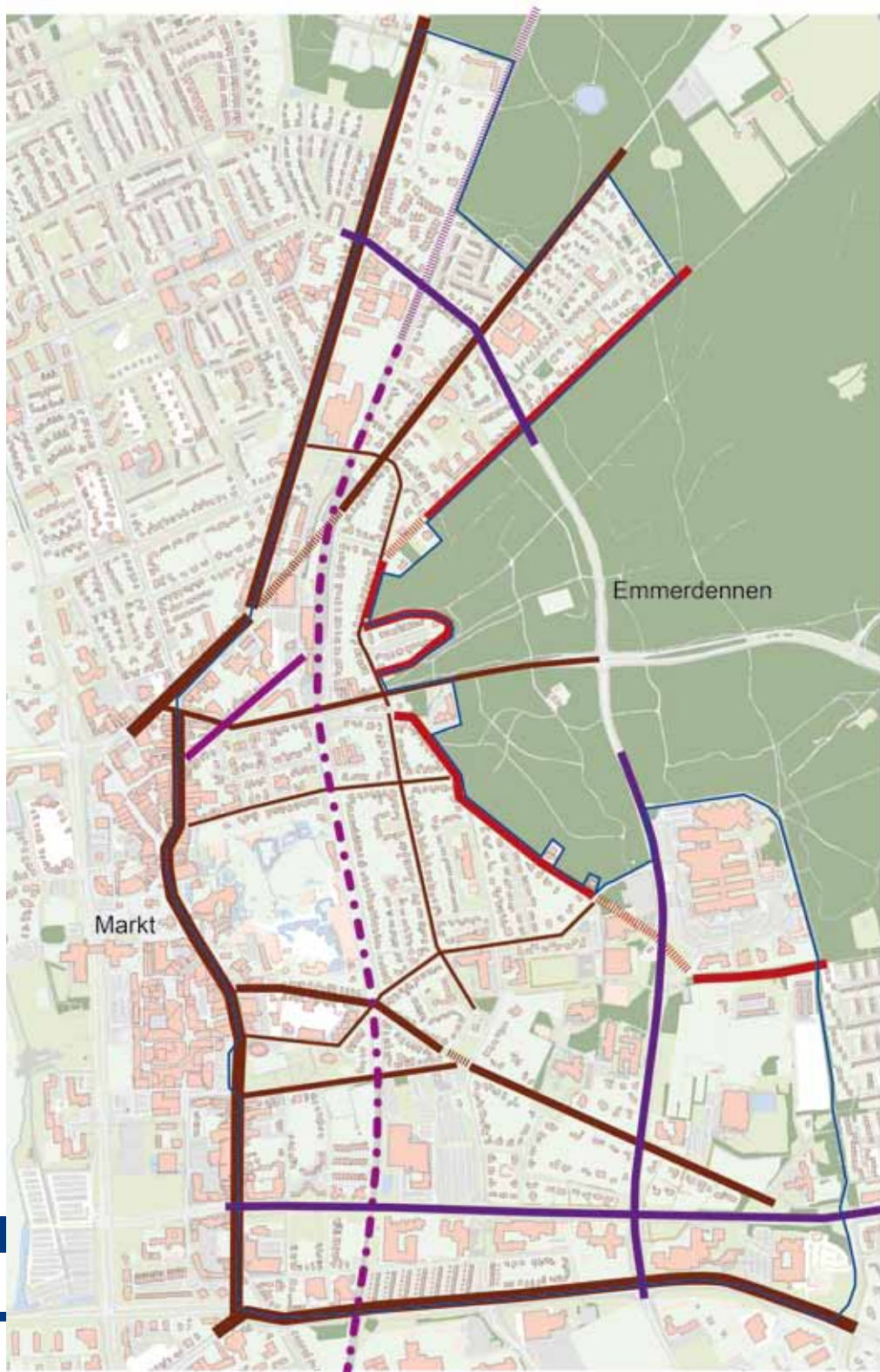
Topografische kaart 1964.



Topografische kaart 1975.



Topografische kaart 2005.



< Raamwerk van structuurlijnen in de huidige situatie.



1. Structuurlijnen obv historische structuur.



2. Structuurlijnen obv Emmerdennen



3. Structuurlijnen obv ontwikkeling spoorlijn.



4. Structuurlijnen obv grootschalige
infrastructuur planning

2. Ruimtelijke structuur

Zoals uit de beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van Emmen Centrum Oost naar voren komt is de huidige ruimtelijke structuur van dit plangebied een optelsom van (restanten van) ontwikkelingen en ingrepen die in verschillende tijdsperiodes hebben plaatsgevonden. Het is een letterlijke opeenstapeling van diverse ruimtelijke structuren; landschappelijk, verkaveling, bebouwing, groeninrichting en verkeer.

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de huidige stedenbouwkundige- en groenstructuur. Hierbij is ook een aanzet gegeven voor de onderdelen van de structuur die een cultuurhistorisch karakter hebben. Daarbij is het jaar 1910 (structuuronderdelen ouder dan 100 jaar) als uitgangspunt genomen. Gezien de omvang, diversiteit en aantasting door de jaren heen moet er rekening mee gehouden worden dat structuren veelal discontinue, onvolledig en/of later aangevuld zijn. Dit geldt met name voor bomerijen en andere oude groenstructuren. Om een volledig en accuraat beeld van de cultuurhistorische waarde van de groen- en bebouwingsstructuur te krijgen zal in de gedetailleerd en op lokaal niveau onderzoek verricht moeten worden.

2.1 Stedenbouwkundige structuur

Het plangebied kent geen traditie van grootschalige stedenbouwkundige plannen (zoals bijvoorbeeld bij de opbouw van Angelslo en de meer recente uitbreidingsplannen) die ten grondslag hebben gelegen aan de ruimtelijke opbouw. De stedenbouwkundige hoofdstructuur die heden te onderscheiden is, is veelal een directe afgeleide van het oorspronkelijk wegenpatroon. In diverse tijdsperiodes zijn nieuwe onderdelen toegevoegd. Binnen dit 'raamwerk' van straten is het gebied verder verstedelijkt. Het raamwerk kan als volgt getypeerd worden.

1. Historische structuur

De oorspronkelijke noord-zuid structuur van het oorspronkelijke dorp Emmen, de Hoofdstraat, en de verbindingen met de omringende gebieden. In zuidelijke richting de huidige Wilhelminastraat en in noordelijke richting de Weerdingerstraat en Roswinkelerweg. Richting het oosten de Angelsloërdijk en het Matenpad, de voorloper van de huidige Boslaan. De Dordsestraat, de verbinding tussen het van oudsher belangrijke Noord Barger en Angelslo maakt ook onderdeel uit van deze structuur.

2. Emmerdennen als oostgrens

De aanplant van de Emmerdennen heeft dit deel van Emmen een natuurlijke grens geboden die lange tijd als oostgrens onaangetast is gebleven.

3. Spoorlijn

De spoorlijn ligt als een autonome structuur in Centrum Oost. Met de aanleg van de spoorlijn is tevens de Stationsstraat als nieuw onderdeel aan de ruimtelijke structuur toegevoegd.

4. Infrastructurele planning

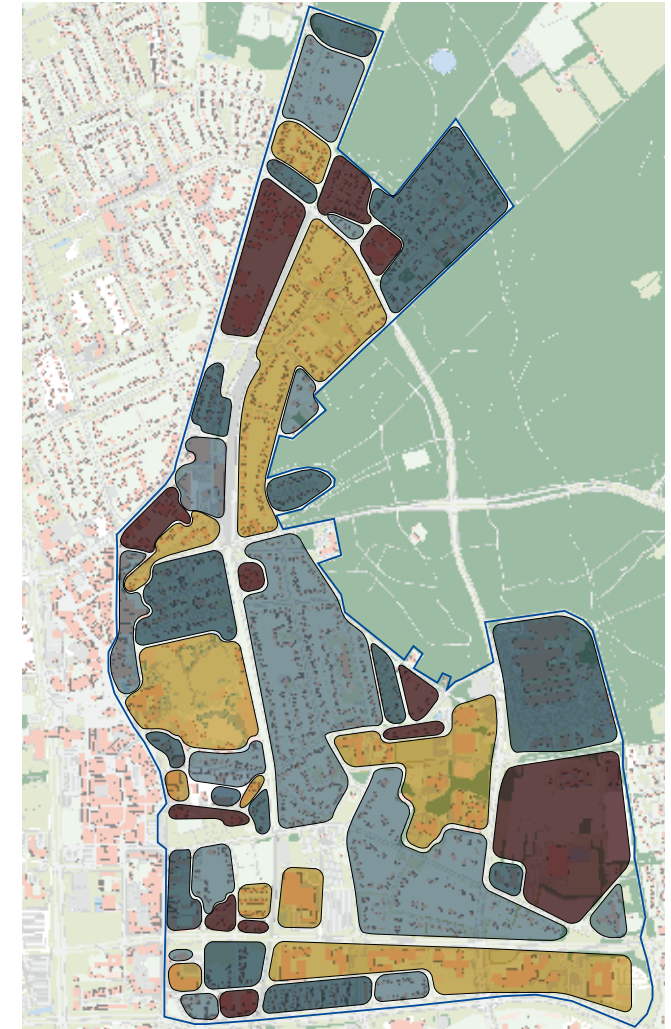
De planologische en verkeerskundige planning van hoofdwegen heeft de Boermarkeweg en de Van Schaikweg toegevoegd aan de ruimtelijke structuur van het plangebied.

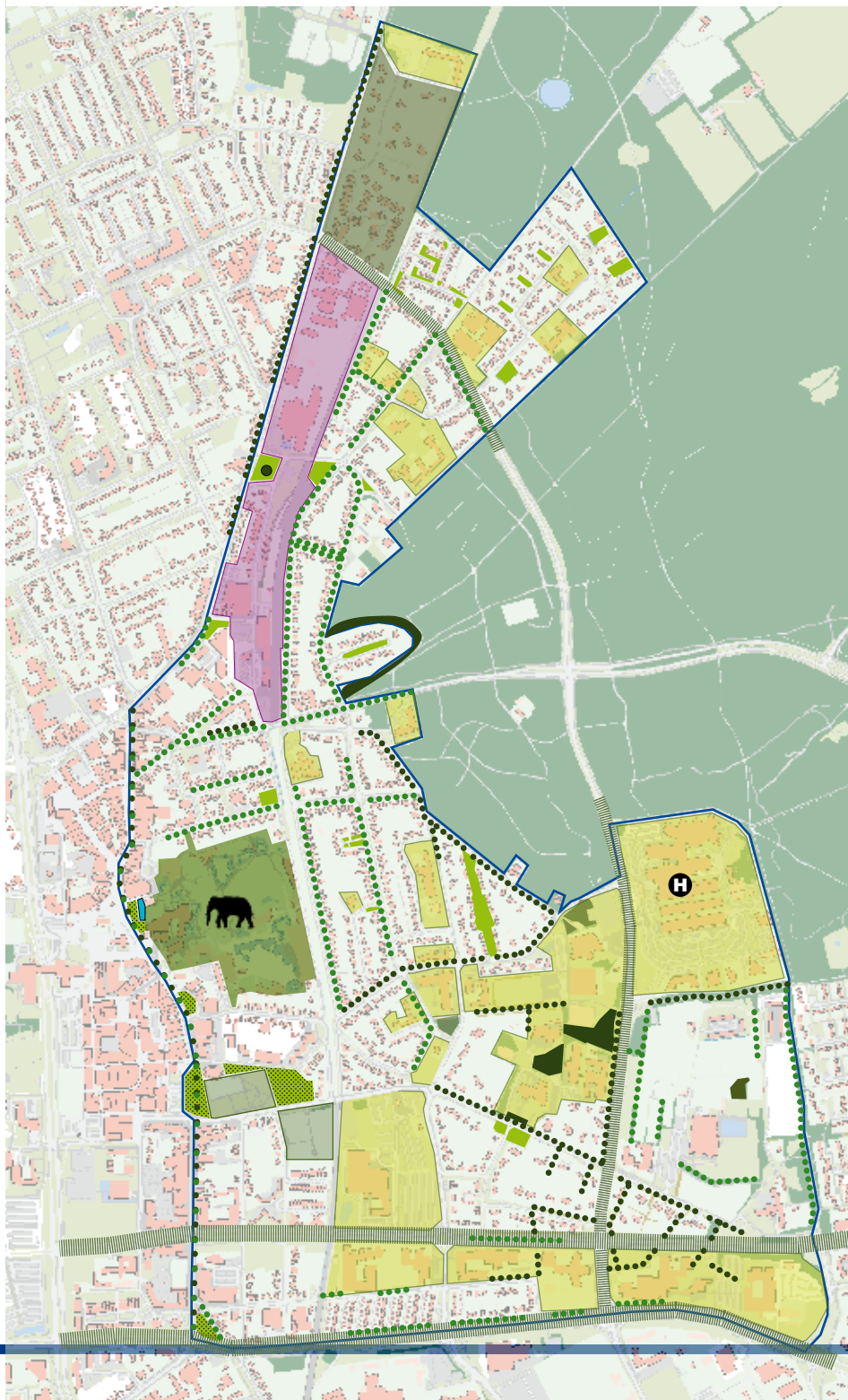
2.2 Bebouwingsstructuur

Door de hoofdzakelijk organisch groei en het uitblijven van grootschalige, projectmatige bouwontwikkelingen kent het gebied een zeer divers karakter. Dit kan getypeerd worden als een lapendecken van verschillende bebouwingsclusters. Binnen de diverse clusters zijn vaak ook nog eens veel verschillende bouwvormen aanwezig zijn. Dit levert een zeer gevarieerd beeld op. Anderzijds staat hierdoor ook de visuele samenhang van dit gebied op veel plekken onder druk.

Over het algemeen kan gesteld worden dat er 3 typen bebouwingsclusters te onderscheiden zijn. Ten eerste de clusters die bestaan uit individuele panden, zoals de historische bebouwing langs de Hoofdstraat of de woonbebouwing langs de Prinsenlaan. Ten tweede de kleinschalige samenhangende projectbouw, zoals aan de Allee en Het Meerveld. En ten derde de clusters die ontstaan zijn op basis van grootschalige voorzieningen, zoals het ziekenhuis, het dierenpark en de scholenzone aan de Van Schaikweg.

In de meeste gevallen vormen wegen de scheiding tussen de verschillende clusters.





- Historische lineaire groenstructuur (vóór 1900)
- Lineaire groenstructuur (na 1900)
- Historische bosrestanten
- Bebouwing in bosrestant
- Groenvlak gerelateerd aan bebouwing
- Beeldbepalend groen in centrum
- Groenvlak gerelateerd aan voorzieningen
- Kantoren- en bedrijventerrein
- Dierenpark
- Ziekenhuisterrein

2.3 Groenstructuur

In het algemeen kan worden gesteld dat de groenstructuren die voor WOII zijn aangelegd vooral lineaire structuren betreft zoals houtwallen en wegbegeleidende beplanting. Daarnaast zijn er nog enkele oude bosrestanten.

De buurtjes, met name de delen die in de jaren '60 en '70 zijn gebouwd, kennen meer vlak- en blokgroen zoals speel- en grasveldjes. De karakteristieken van deze groenstructuren komen overeen met veel andere buurtjes en wijken die in dezelfde periode in Emmen en de omliggende dorpen zijn gebouwd.

Ook kent het gebied in vergelijking tot veel andere wijken veel bijzondere voorzieningen die het wijkniveau overschrijden zoals (hoge)scholen, grote parkeerterreinen, hotel en het theater Muzeval. De bebouwing van deze voorzieningen is vaak 'vrij' op de kavel geplaatst en de kavels kennen veelal hun eigen groeninrichtingen. Hierbij zijn soms wel maar vaak ook niet de bestaande oudere lineaire structuren opgenomen. Het kantoren- en bedrijventerrein langs de Weedingerstraat heeft amper groen.

Lineaire groenstructuren

De oudste lineaire groenstructuren (donkergroene stippellijn op de tekening) zijn de (restanten van) houtwallen langs voormalige perceelsgrenzen en de wegbegeleidende beplanting langs historische wegen. Met uitzondering van de historische verbindingsweg de Weerdingerstraat liggen deze houtopstanden ten zuiden van de huidige Boslaan in het gebied dat rond 1900 in gebruik was als wei- en bouwland. Een aantal van deze houtwallen zijn bij de aanleg van de Van Schaikweg in de periode 1965 – 1975 doorsneden waardoor ze aan herkenbaarheid hebben ingeboet. Daarentegen zijn de houtwallen bij de Stenden Hogeschool en het Esdalcollege geïntegreerd in de groeninrichting.

De overige lineaire groenstructuren (lichtgroene stippellijn), aangelegd na 1900, zijn veelal aangeplant met de bouw van de buurtjes in de periode 1930 – 1955.



Historische houtwal bij Veenkampenweg (boven) en bij Stenden Hogeschool (onder)

Bosrestanten

De in cultuurhistorisch opzicht zeer karakteristieke bosjes rondom de Molenkamp worden al in de Hottingeratlas van 1773 – 1794 vermeld. Aan de noordkant staat de smalle bosstrook op een aarden wal.

Een tweetal bosrestanten (donkergroene vlakken) bij de voorzieningen ten westen van de Boermarkeweg dateren al van voor 1900. De andere bosrestanten (zie tekening), bij de Muzeval en het Tonckensbos, zijn in de periode 1910 – 1930 aangeplant. Bij de bouw van de Muzeval is overigens wel bos gekapt. Datzelfde geldt voor het noordelijke buurtje (Vossepad) dat in de jaren '60 – '70 is gebouwd. Hier stond in 1900 een smalle bosstrook aan beide zijden van de Weerdingerstraat, in verband met het tegengaan van zandverstuivingen. In de periode 1910 – 1930 is in het kader van de heideontginningen op dit sterk geaccidenteerd terrein bos aangeplant. Bij de bouw van het Vossepad is een deel van dit bos weer gekapt. Een bijzonder detail is dat zowel bij de Muzeval als bij het Vossepad het sterk geaccidenteerd terrein (voormalige stuifzanden) is behouden en tot op de dag van vandaag herkenbaar is.



Grasbermen langs Boskamp (boven) en groenvlak met speelveld bij Meidoorn (onder).

De Emmerdennen, deels aangeplant om zandverstuivingen tegen te gaan (periode 1800 – 1900) en deels aangelegd in het kader van de heideontginningen (na 1900) vormen al vele decennia de oostgrens van het plangebied.

Blokgroen

Bijzondere vermelding verdient de groeninrichting van de Boskamp. Deze straat wordt gekenmerkt door kleinschalige boerderijbebouwing met zeer ruime voortuinen. In verband met het behoud van deze inrichting en karakteristiek zijn de voortuinen niet geprivatiseerd maar als openbaar gebied behouden. De ruime grasbermen, in combinatie met de bijzondere bebouwing, zorgen hier voor een lommerrijke sfeer.

Het merendeel van de overige vlakken groen zijn te vinden in het noordelijke, na WO II aangelegde, deel van het plangebied. Zij zijn een goede weerspiegeling van de gecombineerde stedenbouwkundige en groen 'denkbeelden' uit de jaren '60 van de vorige eeuw. Vooral de groenstructuur bij Boksdooorn/Duindoorn is vergelijkbaar met buurtjes in de dorpen zoals Klazienaveen, Nieuw-Amsterdam en Emmer-Compascuum die in dezelfde

periode zijn gebouwd. Het groen is met name gesitueerd op de koppen van de woonblokken, bij de speelveldjes en langs de voetpaden richting de woningen.

De ruimtes rondom de voorzieningen hebben veelal hun eigen, op zichzelf staande, groeninrichting rondom het gebouw. Alleen de al eerder genoemde houtwallen bij de scholen en bosrestanten hebben een cultuurhistorische grondslag.

Dierenpark - Hoofdstraat locatie

Specifieke aandacht verdient de locatie van het dierenpark aan de Hoofdstraat. Van oorsprong een groene plek aan de rand van het dorp, waar een rechtlijnige verkavelingsstructuur op toegepast was. Tijdens de ontwikkeling van het dierenpark op deze plek is in de loop der jaren aanvullend een nieuwe groenstructuur aangebracht, passend bij het functioneren van het dierenpark, met als resultaat een centrale groene plek in het centrum van Emmen.

Met het verplaatsen van het dierenpark zal er een nieuwe invulling voor de locatie aan de Hoofdstraat gezocht worden. Bij de visievorming is als uitgangspunt genomen om het landschap te behouden en alleen op de plek van de huidige bebouwing nieuwbouw te plegen. Op deze wijze zal het groene karakter behouden kunnen blijven.

3. Verkeersstructuur

Auto

Emmen is sterk autogeorieënt, hetgeen te maken heeft met de uitgestrektheid van de stad en de afstand tot de omliggende dorpen. Enkele gebiedsontsluitingswegen, die het centrumgebied ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer, maken deel uit van het plangebied. Het betreft hier de Weerdingerstraat, Boermarkeweg en de Dordsestraat. Hoewel de Boslaan en de Van Schaikweg niet geclassificeerd zijn als gebiedsontsluitingswegen is hun dagelijks gebruik wel als zodanig te benoemen.

Met name in het centrumgebied is de Boslaan-Kolhoopstraat-Weerdingerstraat zwaarbelast en is de weginrichting niet geschikt voor de grotere hoeveelheden verkeer.

De interne ontsluitingsstructuur volgt in belangrijke mate de oorspronkelijkewegen en paden. De Dennenlaan-Prinsenlaan en de Hoofdstraat-Wilhelminastraat hebben bijvoorbeeld nog een belangrijke ontsluitende functie in noordelijke en zuidelijke richting. De meeste interne wegen zijn ingericht als 30 km-weg.

Parkeren

Parkeren vindt voor een groot deel plaats in de openbare ruimte, meestal in langspaarkeerplaatsen in de straat. Bij de vrijstaande woningen zijn meestal ook parkeerplaatsen op het eigen perceel aanwezig.

Op enkele plekken zijn parkeerplaatsen met een gebiedsoverschrijdende functie. Dit is bij het centraal station en bij de Giraf en in beperkte mate achter de Hoofdstraat.

Openbaar vervoer

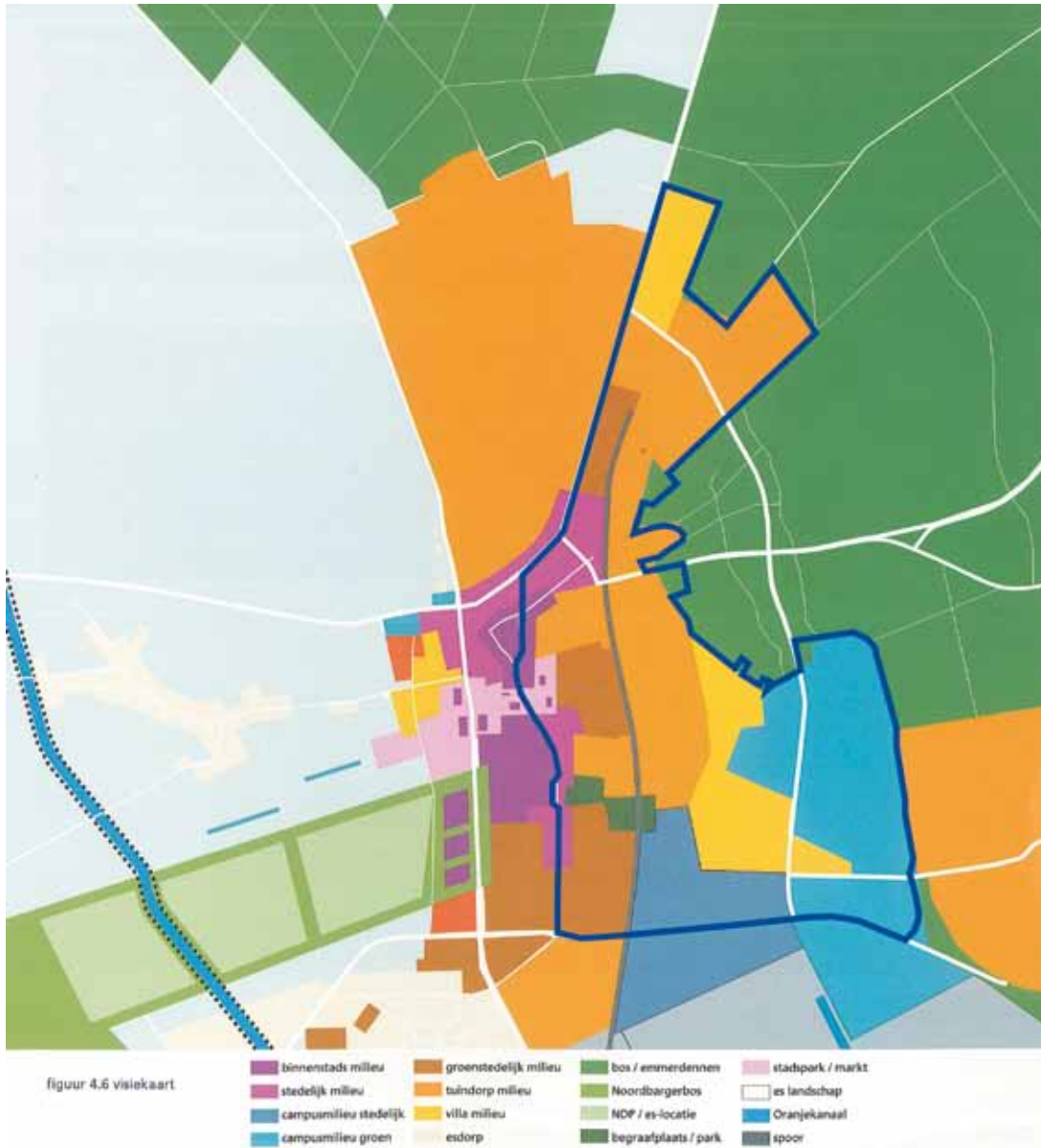
Station Emmen is een belangrijk OV knooppunt, zowel voor regionaal als lokaal vervoer. Trein, verbindende streeklijnen en de ontsluitende stads- en streeklijnen komen daar samen. Van hieruit is een sterke verkeersrelatie met het busstation aan de Markt en het Ziekenhuis.

Fiets

In het algemeen is de fiets opgenomen als een onderdeel van de rijbaan. Daar waar verkeersintensiteiten en de ruimte het toelaat hebben fietsers een gescheiden strook gekregen, zoals bijvoorbeeld langs de Boslaan.

Vanuit Angelslo zijn de Angelsloërdijk en de route over de Oude Marke weg van oudsher belangrijke fietsroutes richting het centrum.

In het centrum zelf, in de Hoofdstraat, wordt doorgaand fietsverkeer gecombineerd met een voetgangersgebied. Door middel van subtiel afwijkend bestratingsmateriaal wordt in dit shared-space gebied toch een plek geboden aan de doorgaande fietsverbinding.



Masterplan Emmen Centrum

- Visie kaart toont diverse 'milieus' die de toekomstige beleving, het ruimtelijke en het functionele karakter van het gebied aangeven.
- Het plangebied is een verzameling van meerdere milieus.
- Versterken van 'tuindorpmilieu' dmv grondgebonden woningen. Versterken van 'groenstedelijk milieu' dmv (middel) hoogbouw in ruim groen.
- Bij het 'campusmilieu groen' en 'campusmilieu stedelijk' worden de parkachtige kwaliteiten versterkt.
- Binnen het 'stedelijk milieu' en het 'binnenstads-milieu' wordt de nadruk gelegd op multifunctioneel gebruik, diversiteit en hoge dichtheid.

< Overzichtskaart visie Masterplan Emmen Centrum 2020

4. Visie & Ontwikkelingsmogelijkheden

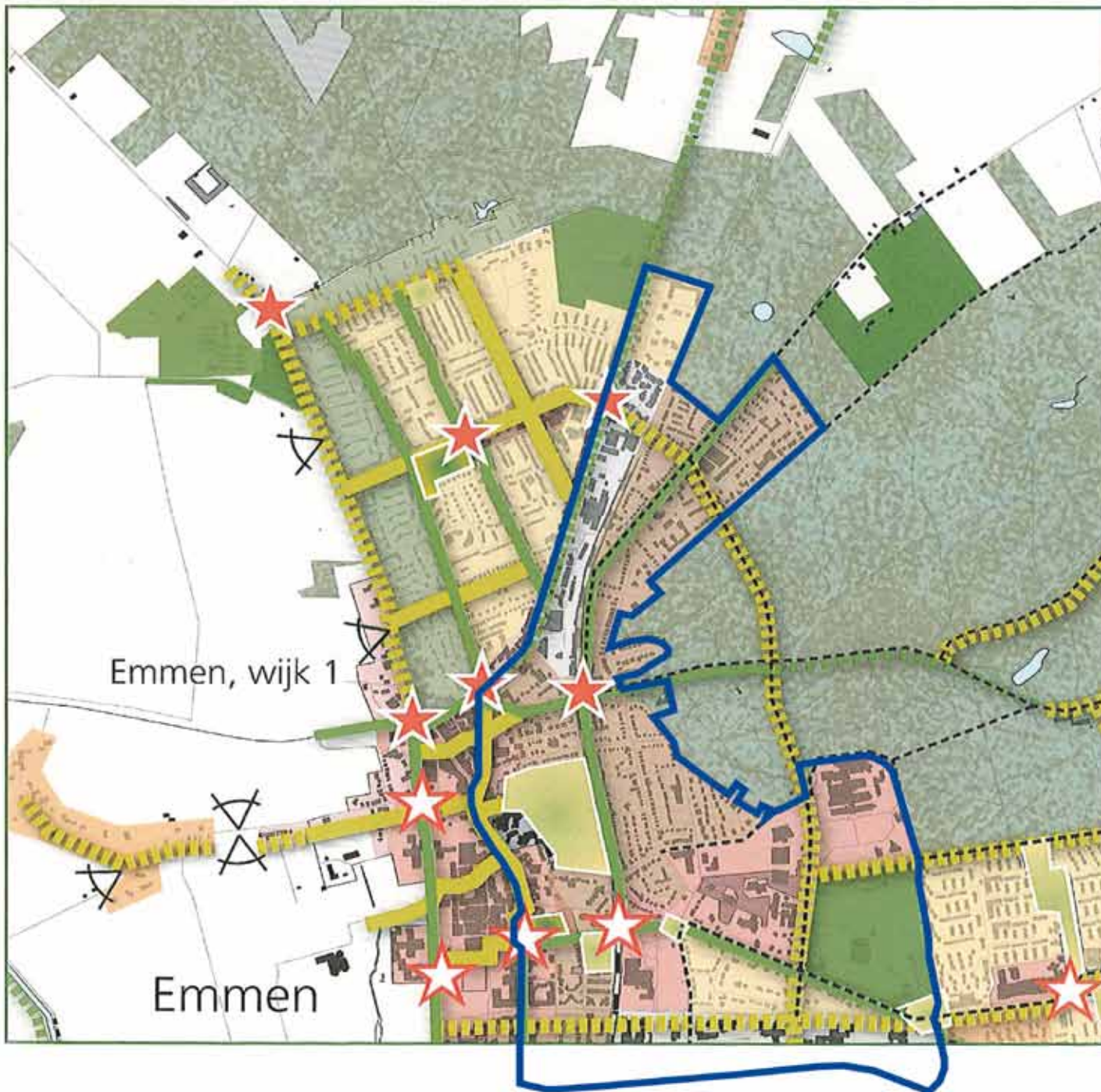
In de afgelopen decennia zijn voor verschillende delen van dit plangebied diverse ruimtelijke visies, plannen en bestemmingsplannen opgesteld. Voor het plangebied zoals dit nu begrensd en gedefinieerd is, is echter geen actuele ruimtelijke visie en/of ontwikkelingsstrategie voor handen.

Het geven van een doorkijk naar de toekomstige ontwikkeling van dit gebied is dan ook vooral bedoeld ter illustratie en inspiratie en niet gebaseerd op vigerend beleid.

De doorkijk wordt gegeven op basis van een tweetal documenten die in de afgelopen jaren zijn opgesteld, Masterplan Emmen Centrum 2020 (november 2003)

en Groenkompass Emmen (2006). Daarbij moet vermeld worden dat beide documenten uitgangspunten hanteerden die ten tijde van dit schrijven niet meer relevant, niet meer wenselijk en/of niet haalbaar zijn. Dit komt deels voort uit demografische en sociaal-maatschappelijke veranderingen (denk aan de huidige bevolkingskrimp in relatie tot groeimodellen uit het verleden) maar deels ook uit macro-economische ontwikkelingen in met name de woningmarkt.

Van deze documenten zijn hier de meest kenmerkende elementen met betrekking tot het plangebied aangegeven. Voor de duidelijkheid zijn op beide visietekeningen de grenzen van het plangebied aangegeven. Voor de volledige inhoud wordt verwezen naar de betreffende documenten.



legenda

Structuurlijnen

- Bomenlaan, intensief beheer
- Bomenlaan, extensief beheer
- Ruimtelijke inrichting, intensief beheer
- Ruimtelijke inrichting, extensief beheer
- Langzaamverkeer route
- Waterlijn

Randen

- Groene stedelijke rand
- Landschappelijke onderlegger 'veen' - 'zand'
- Open landelijke rand (landbouw)
- Dichte landelijke rand (bos/natuur)
- Glastuinbouw
- Water
- Zichtlijnen

Sferen

- Woones
- Woonveld
- Woonbos
- Woonblok
- Woonweide
- Lintbebouwing zand/veen
- Kleinschalige vooroorlogse uitbreiding
- Voorzieningen
- Bedrijventerrein

Bijzondere plekken

- Schakels (huidig)
- Schakels (te ontwikkelen)
- Centrale groene ruimte

Groenkompas

- De bouwstenen van de visie betreft 'structuurlijnen', 'randen', 'sferen' en 'bijzondere plekken', hiervoor zijn ambities aangegeven.
- Versterking bomenlanen historische lijnen Wilhelminastraat en Sterrenkamp.
- Versterking eenheid ruimtelijke 'bomenzwermen' langs lint Hoofdstraat.
- Verzorging monumentale en waardevolle bomen (met name rond de kerk en oude begraafplaatsen).
- Hoofdentrees en schakels (station, kruising Kerklaan-Hoofdstraat, kruising Dordsestraat-Wilhelminastraat) helder en aantrekkelijk inrichten en markeren met groen en/of kunst.
- De eenheid van de stedelijke randen vergroten, met name bij de ontwikkelingen aan de oostkant langs de Boermarkeweg.
- Toegankelijkheid en inrichting oude begraafplaats als centrale groene ruimte.



Bijlage: stratenkaart Emmen Centrum