OOST

PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE

GEMEENTEBESCHRIJVING ANLOO

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

DIT EXEMPLAAR WORDT NIET UITGELEEND!

AUGUSTUS 1990

1. INLEIDING

De gemeente Anloo maakt deel uit van het inventarisatiegebied Oost-Drenthe en omvat naast het hoofddorp Anloo de nederzettingen Anderen, Annen, Annerveenschekanaal, Eext, Eexterveen, Eexterveenschekanaal, Eexterzandvoort, Gasteren, Nieuw-Annerveen, Oud-Annerveen, Schipborg en Spijkerboor. Het grondgebied wordt begrensd door in het noorden de gemeente Zuidlaren, in het westen de gemeente Vries, in het zuidwesten de gemeente Rolde en in het zuidoosten de gemeente Gieten. In het oosten valt de gemeentegrens samen met de provinciegrens tussen Drenthe en Groningen. Aangrenzend liggen hier de gemeenten Hoogezand en Veendam. De huidige omvang van de gemeente bedraagt 9.260 ha. Het inwonerstal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850-2.504, 1900-3.641, 1940-5.491, 1989-7.227.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De gemeente Anloo is gelegen aan de noordoost rand van het Drents Plateau. Evenals in de rest van oostelijk Drenthe wordt het landschappelijk aanzien van het gebied sinds de periode van landijsbedekking (Saalien) in hoofdzaak bepaald door de zuidoost/noordwest lopende Hondsrug met parallel daaraan in het oosten het brede oerstroomdal van de Hunze. Karakteristiek is sindsdien tevens het aan de westzijde van de Hondsrug gelegen stroomdal van de Drentse Aa. Tijdens het interglaciaal (Eemiën) ontstonden riviersystemen in het oerstroomdal van de Hunze. Als gevolg waarvan rivierafzettingen (rivierzanden en kleien) werden gevormd maar ook, mede onder invloed van het zachte klimaat, wat er sprake van veenvorming.
Gedurende de laatste ijstijd (Weichselien) kwam vrijwel het gehele grondgebied, alleen het midden van het Hunzedal en het beekdal van de Drentse Aa bleven waarschijnlijk ten dele vrij van bedekking, onder een dekzandpakket van wisselende dikte te liggen. Wat in het grootste deel van de gemeente - op de Hondsrug - resulteerde, was een flauw en onregelmatig golvend dekzandlandschap. Een echt vlak verloop kende in feite alleen het oostelijk deel van het Hunzedal. Tijdens de warmere periode van het Holoceen werden de laaggelegen beekdalen vervolgens met moerasveen opgevuld. Gelijktijdig kwam ten gevolge van waterstagnatie, een smalle parallel aan de beek lopende zandrug, waarop waarschijnlijk slechts een geringe hoeveelheid veen werd gevormd uitgezonderd het gehele oostelijk deel van het Hunzedal als onderdeel van de Oostermoerse venen onder een dik hoogveenpakket te liggen.
Het voor de Hondsruggemeenten karakteristieke onderscheid in een westelijk zand- en een oostelijk veengedeelte werd hiermee een feit. Wel behielden de zandgronden in Anloo ruimschoots de overhand.
De dekzanden maken bodemkundig overwegend deel uit van de hoge, middelhoge en lage podzolgronden. In de zuidpunt van de gemeente hebben ingrijpende ontginningsactiviteiten recentelijk geleid tot de niet-bodemkundige classificatie: "Complex van door de mens verstoorde gronden waarvan het oorspronkelijke bodemprofiel onbekend is".

Op de hogere, droogtegevoelige plaatsen (onder andere Gasterse Duinen en Kniphorstbosch) zijn de veelal arme tot zeer arme zandgronden gedurende de laatste eeuwen opnieuw in verstuiving gegaan. Onder meer door bebossing zijn deze stuifzanden thans echter weer vastgelegd.
In het beekdal van de Drentse Aa - plaatselijk wordt dit riviertje binnen de gemeente ook wel Wester-, Schipborgse-, Gasterensche-, Rolder- of Anderensche Diep genoemd - en langs kleinere aftakkingen als het Anloërdiepje en de Scheebroekerloop behoren de bodems tot de venige beekdalgronden.
Ook in het zuidwesten van het Hunzedal komen deze bodems voor, terwijl de gronden direct ter weerszijden van de tot De Oostermoerse Vaart gekanaliseerde Hunze uit niet-afgeveend laagveen bestaan. Het thans geheel ontgonnen hoogveen langs de oostgrens van de gemeente tenslotte, wordt gekenmerkt door het afwisselend voorkomen van oudere dalgronden en zwartveenontginningsgronden.

Het grondgebied van Anloo helt over een groter geheel gezien licht in noordelijke richting. Binnen de gemeente evenwel valt in de eerste plaats het hoogteverval vanaf de Hondsrug naar de beekdalen en dan vooral het Hunzedal op. De hoogteligging varieert hierbij globaal van 20 m +N.A.P. in de omgeving van Eext op de Hondsrug tot minder dan 1 m +N.A.P. in het noorden van het Hunzedal.
Overeenkomstig de hoogteligging watert het grootste gedeelte van de gemeente via de Drentse Aa en De Oostermoerse Vaart in noordelijke richting (naar het Zuidlaardermeer en het Noord-Willemskanaal) af. Uitzondering hierop vormt het hoogveengebied langs de oostgrens, dat via wijken en monden in oostelijke richting op het Groninger kanalennet loost.
Tengevolge van de voortgaande vervening en ontginning van het Oostermoer (= veengebied ten oosten van de Hondsrug) kreeg men tijdens de laatste helft van de vorige eeuw en aan het begin van deze eeuw in het Hunzedal in toenemende mate te maken met afwateringsproblemen. Ter verbetering van de waterhuishouding werden in dit deel van de gemeente diverse waterschappen opgericht: Annerveen (1877), Eexterveen (1890), Annen, Eext, Eexterveenschedallen - Eext, Spijkerboor (1910) en Boonspolder (1917). Gezien de geringe omvang van deze waterschappen liet de daadwerkelijke oplossing van de waterhuishoudingsproblematiek evenwel op zich wachten tot na 1940, toen de gemeente Anloo in het kader van de reorganisatie van het Drentse waterschapsbestel in zijn geheel werd opgenomen binnen de waterschappen Drentse Aa en De Oostermoerse Vaart.

3. ONTGINNINGEN EN GRONDGEBRUIK

De vroegste ontginningen in Anloo - de eerste esakkers - dateren waarschijnlijk uit de vroege Middeleeuwen en waren karakteristiek voor de Drentse zandgronden gelegen in het overgangsgebied tussen de laaggelegen beekdalen en de hogere zandgronden van de Hondsrug, met name die plaatsen waar de combinatie van een gunstige waterhuishouding, goede bewerkingsmogelijkheden en een zo hoog mogelijke bodemvruchtbaarheid de meest geschikte plek voor het bedrijven van landbouw vormde. De groenlanden bevonden zich vanouds, enkele nabij de nederzettingen gelegen perceeltjes daargelaten, in het beekdal van de Drentse Aa met zijn vertakkingen en langs de Hunze.

Veruit het grootste deel van het zogenaamde esdorpenlandschap dat zich in het midden en westen van de gemeente uitstrekt, werd rond 1850 evenwel nog altijd ingenomen door het veld; woeste gronden die voornamelijk gebruikt werden als weidegebied en die tot na de laatste eeuwwisseling onmisbaar waren voor de bemesting van de essen.
De vervening en ontginning van het veengebied ten oosten van de Hunze ving waarschijnlijk tijdens de late Middeleeuwen aan. Vanuit de Hondsrugdorpen vond de eerste occupatie van deze streek plaats op de parallel aan de Hunze gelegen smalle zandrug, alwaar na verloop van tijd de langgerekte wegdorpen Annerveen en Eexterveen ontstonden. Kenmerkend voor deze vroege hoogveenrandontginningen waren de nabijheid van (veen)slootjes waarlangs de aanleg van weiland mogelijk was en de teelt van gewassen (vooral boekweit) op een deels vergraven veendek. De turfgraving was aanvankelijk slechts van geringe omvang en van een stelselmatige aanpak van de vervening was nog nauwelijks sprake.
Voornamelijk werd er, op die plaatsen die daartoe het meest geschikt waren, voor eigen gebruik turf gegraven. De slechte bevaarbaarheid van De Oostermoerse Vaart en de monopolie positie die het Groninger Schuitenschuiversgilde op deze vaarweg bezat, vormden te grote belemmeringen om een florerende turfhandel tot stand te doen komen. Eerst nadat enige Groninger heren in 1712 een compagnie hadden opgericht voor de exploitatie van door hen in het Annerveen opgekochte venen, diende zich in Anloo de eerste systematische exploitatie van het veen aan. Zonder dat er nu direct sprake was van een grootscheepse verveningsgolf, nam de turfproduktie sindsdien toch beduidend toe. Gezien de herkomst van de compagnie was men voor de afvoer van deze turf niet aangewezen op de vaak moeilijk bevaarbare Oostermoerse Vaart, maar kon er gebruik gemaakt worden van het Groninger kanalennet.
De daadwerkelijk grootschalige vervening van het oostelijke hoogveen ving evenwel pas aan toen er in 1764 een nieuwe compagnie van Drentse heren werd opgericht, met als grote initiator de landmeter Lambartus Greveling.
Allereerst liet deze sluiswachterszoon uit Spijkerboor op Drents grondgebied, evenwijdig aan de provinciegrens een kanaal graven: het Annerveensche of Grevelingskanaal. In 1768 vervolgens wist de Annerveensche Heeren Compagnie met de stad Groningen een overeenkomst te sluiten, waarbij haar werd toegestaan het hoofddiep van haar vervening - de veenkolonie Annerveensche Kanaal - aan te sluiten op een wijk van het Groninger Kieldiep en hierlangs haar turf af te voeren.
In de zuidoosthoek van de gemeente liet de stelselmatige en grootschalige vervening op zich wachten tot dat in 1817 het zogenaamde Convenant tussen de stad Groningen en de provincie Drenthe gesloten werd. Met dit verdrag werd namelijk niet alleen de turfafvoer vanuit de oostelijke venen van Drenthe via het sinds 1767 aangelegde Stadskanaal geregeld, hetgeen vooral van belang was voor de zuidelijke Hondsruggemeenten, doch werd tevens overeengekomen dat de marke van Eext haar turf langs het Annerveenschekanaal en het Kieldiep zou afvoeren. Hiermee kon vervolgens ook de exploitatie van de Eextervenen met succes ter hand genomen worden.
Hoewel de vervening in Anloo rond 1850 zo goed als beëindigd was, bestond de gemeente destijds toch altijd nog voor ruim de helft uit woeste gronden.

Niet alleen vormde als vermeld het veld een omvangrijk onderdeel van het esdorpenlandschap en trof men in het midden en westen van de gemeente verder zandverstuivingen en tal van verspreid gelegen venen aan, tevens bleven er na afloop van de vervening in het oosten van de gemeente grote oppervlakten dalgrond braak met als gevolg dat na enige tijd ook dit gebied voor een aanzienlijk deel weer in woeste staat verkeerde. Ten (noord)oosten van Eexterveen, de nieuwe veenkolonie Eexterveenschekanaal werd destijds op de topografische kaart nog niet genoemd, was het zelfs zo, dat het aandeel van de woeste gronden vele malen groter was dan dat van de landbouwgronden. Het bosareaal van Anloo, vroeger zowel op de Hondsrug als in het Hunzedal een zeer houtrijkgebied, bedroeg rond het midden van de vorige eeuw nog bijna 400 ha, hetgeen neerkomt op ongeveer 4% van de totale gemeente. Merendeels trof men deze houtopstand aan in het zandgedeelte, waarbij vooral de bossen ten zuiden van de es van Anloo en ten oosten van de es van Eext door hun omvang opvielen. Daarnaast kwamen er destijds ook nog diverse kleinere bosrestanten voor in het Hunzedal.
Het grondgebruik was in 1850 in feite nog volledig op de landbouw gericht. De oppervlakteverhouding grasland : bouwland (1832 -2.395 ha : 1.307 ha) lag onder het gemiddelde voor Drenthe, hetgeen wijst op de aanwezigheid van in verhouding veel bouwland.
Hoewel de akkerbouw in het oostelijk hoogveengebied een vooraanstaande positie innam, gold voor de gemeente als geheel rond het midden van de vorige eeuw toch dat het gemengde bedrijf domineerde.

Tussen 1850 en 1900 werd het aandeel van de woeste gronden in de gemeente door nieuwe ontginningen vervolgens teruggebracht tot ongeveer een derde van het totale grondgebied. Vooral richtte men zich in deze periode op het (zuid)oosten van de gemeente, waar de meeste van de opnieuw tot woeste grond geworden dalgronden alsnog een landbouwbestemming kregen. In het esdorpenlandschap beperkten de ontginningsactiviteiten zich hoofdzakelijk tot het op individuele wijze in cultuur brengen van kleine perceeltjes heide. Verder werd er plaatselijk ook bos gekapt en tot landbouwgrond aangemaakt. Het bosareaal in de gemeente nam hierdoor met ongeveer een derde af.
Daar de nieuwe ontginningen - vooral die van de dalgronden - overwegend een bouwlandbestemming kregen, gaf de oppervlakteverhouding grasland : bouwland (1900: 2.494 ha : 2.226 ha) gedurende de laatste helft van de vorige eeuw een aanzienlijke daling te zien. Binnen het Veen-Zandgebied, de regio waartoe Anloo met destijds als belangrijkste vorm van agrarische bedrijfsvoering deels het gemengde of etagebedrijf deels het veenkoloniale bedrijf volgens de nieuwe landbouwindeling van 1910 wordt gerekend, bleef Anloo evenwel sterk achter bij de gemiddelde daling van de oppervlakteverhouding. Met name in het zuiden van deze regio - gevormd door de zeven Hondsruggemeenten en Smilde - werd er dankzij de aanwezigheid van een in verhouding aanzienlijk groter hoogveenoppervlak veel meer bouwland aangemaakt en nam dientengevolge de oppervlakteverhouding ook veel sterker af. In feite vormde de gemeente Anloo rond 1900 landbouwkundig gezien een soort van "overgangsgemeente" tussen de echte veenkoloniegemeenten en de randgemeenten van het Drents Plateau.

Met het algemeen verbreid geraken van het kunstmestgebruik en de verbetering van landbouwkundige technieken en cultuurtechnische mogelijkheden werd het aandeel van de woeste gronden tijdens de eerste helft van deze eeuw verder teruggebracht tot ongeveer 5% van de totale gemeente.

In het oostelijke hoogveengebied worden in deze periode ook de laatste braakliggende dalgronden in cultuur gebracht, zodat men hier rond 1940 in het geheel geen woeste gronden meer aantrof. In het midden en westen van de gemeente vonden - zowel ten behoeve van de landbouw als ten behoeve van de bosbouw - in verhouding veel meer ontginningen plaats, doch bleven toch ook diverse verspreid gelegen kleine en grotere heide- en veenrestanten achter.
Wat betreft de landbouwgronden gaf de oppervlakteverhouding grasland : bouwland over de periode 1900-1940 opnieuw een daling te zien.
Kwam de daling voor de eeuwwisseling hoofdzakelijk op het conto van de oostelijke hoogveenzone, aan het begin van deze eeuw was het vooral het Hunzedal waar op grote schaal bouwland aangemaakt werd. Het in gebruik nemen van de kunstmest had namelijk tot gevolg dat veel zandbedrijven in Anloo er toe overgingen hun grasland in het dal van de Hunze te scheuren (= weiland tot bouwland maken) en tijdelijk of permanent voor de teelt van haver en aardappelen te gebruiken. Deze ontwikkeling ook was het die, kort voor de eeuwwisseling ingezet, er in het begin van deze eeuw toe leidde dat veel oorspronklijke zandbedrijven in Anloo een sterk veenkoloniaal karakter kregen. De reeds genoemde indeling van Anloo bij de regio Veen-Zandgebied in 1910 laat zich hiermee ook verklaren.
De ontginningen ten behoeve van de bosbouw tenslotte, vonden alle plaats op de Hondsrug.
De aanzienlijke omvang van deze ontginningen blijkt uit het feit dat ondanks het kappen van alle bebossingen in het Hunzedal en het inkrimpen of in een enkel geval eveneens geheel verdwijnen van de meeste oude eikenbossen op de Hondsrug, het bosareaal van Anloo tussen 1900 en 1940 toch met ongeveer 200 ha toenam. Het bosaandeel van Anloo steeg hierdoor tot ongeveer 6% van het totale grondgebied.
Afgezien van de boswachterijen Gieten en Schipborg, werden de nieuwe bebossingen alle door particulieren gerealiseerd. Zo was bij voorbeeld de Groninger houthandelaarsfamilie Everts verantwoordelijk voor de aanplant van zowel het Evertsbos als het landgoed Terborgh.

4. INFRASTRUCTUUR

De fysische gesteldheid is in sterke mate bepalend geweest voor de ontwikkeling van het wegenpatroon van Anloo. Met een ligging tussen aan de westzijde het met moerasveen opgevulde beekdal van de Drentse Aa en in het oosten het Hunzedal en het uitgestrekte Oostermoer, heeft de Hondsrug eeuwenlang plaats geboden aan de belangrijkste noord-zuidverbindingen van Drenthe: de heerbaan Groningen - Coevorden. Vanaf Groningen had men bij het volgen van deze route na passage door Zuidlaren de keuze uit een tweetal trajecten: over de Hondsrug tot aan Emmen en vandaar naar Coevorden of door Midden-Drenthe via onder andere Rolde en Schoonlo naar Coevorden. Eerstgenoemde verbinding deed binnen de huidige gemeente Anloo de dorpen Anloo en Eext aan, terwijl laatstgenoemde verbinding over Schipborg en Gasteren liep.
Na verloop van tijd dienden zich vanaf deze sterk noord-zuidgerichte verbindingen door het oudste bewoningsgebied van Anloo ook enkele aftakkingen naar het oosten - tot in het veenkoloniale gebied van Groningen - en naar het westen - voor de verbinding met de dorpen van het centrale Drentse zandgebied - aan. Als belangrijkste oost-westverbinding gold voor Anloo rond het midden van de vorige eeuw de weg welke vanaf Annerveenschekanaal, via Spijkerboor, Annen, Anloo

en Gasteren over Loon naar Assen voert. Voor het doorgaande verkeer tussen Assen en Veendam/Wildervank was deze route weliswaar van geringe betekenis, maar voor de aanliggende dorpen in de gemeente Anloo had de weg wel degelijk een belangrijke betekenis. Niet alleen leidde de weg naar de provinciehoofdstad, tevens gaf deze aansluiting op de rijksweg Groningen - Assen - Meppel, de nieuwe noordzuidlopende hoofdweg van Drenthe. Regionaal gezien de belangrijkste oost-westverbinding door Anloo was evenwel de weg Assen - Rolde - Gieten - Bareveld, welke de zuidpunt van de gemeente doorsnijdt. Als zijnde van grote betekenis voor de positie van Drenthe als doorvoergebied (verbinding met de Groninger veenkoloniën) werd deze weg, de eerste provinciale weg van Drenthe, als enige in de gemeente reeds voor 1850 verhard (1841-1848).
Naast deze hoofdwegenstructuur ontwikkelde zich in Anloo in de loop der eeuwen ook een netwerk van wegen, die de dorpen en gehuchten onderling en met de omliggende landbouwgronden verbond. Dit wegennet concentreerde zich rond 1850 in het westen en vooral in het midden van de gemeente. Op de Hondsrug kenden de wegen overwegend een bochtig verloop, terwijl die in het Hunzedal een meer rechtlijnig karakter droegen.

Geschiedde de ontsluiting van het oudste bewoningsgebied Anloo, het esdorpenlandschap, via een in de loop der eeuwen geleidelijk uitgebreid stelsel van locale en doorgaande wegen, in het oostelijke veengebied waren in meer of minder sterke mate vooral juist waterwegen belangrijk voor de ontsluiting.
In de randveenzone direct ten oosten van de Hunze werden de bebouwingen van Annerveen en Eexterveen weliswaar aaneengeregen door de weg van Zuidlaarderveen naar Gieterveen, doch even zo goed gold hier in het vroege verleden ondanks zijn bochtige en vaak ondiepe karakter toch ook de Hunze als een belangrijke verkeersader.

In het later aan snee gebrachte hoogveengebied langs de oostgrens van Anloo kwam de ontsluiting nagenoeg volledig tot stand door de aanleg van kanalen en wijken. Vanuit Groningen ingezet, werd hier ter hoogte van Oud-Annerveen het systeem van het "enkel kanaal met wijken tweezijdig" gehanteerd. Als hoofddiep van deze vervening fungeerde het op Groninger grondgebied gelegen Kieldiep, waardoor er in het noordoosten van Anloo louter een stelsel van noordoost-zuidwest gerichte wijken, de zogenaamde monden, kwam te liggen. In de omgeving van Annerveensche- en Eexterveenschekanaal werd bij de ontsluiting gekozen voor het systeem van het "enkel kanaal met wijken eenzijdig". Deze aanpak had als voordeel dat hier de noord-oostzijde van het hoofddiep - het Annerveensche- of Grevelingskanaal - met daarlangs een weg geen wijken kreeg. Hiermee werd voorkomen dat er, zoals bij het systeem van het "enkel kanaal met wijken tweezijdig " wel noodzakelijk was, ten behoeve van het wegverkeer langs het kanaal een groot aantal bruggen gebouwd diende te worden.
Van alle vaarverbindingen in Anloo kende het door Lambartus Greveling tijdens de laatste helft van de 18e eeuw aangelegde Annerveensche- of Grevelingskanaal rond 1850 verreweg het drukste scheepvaartverkeer. Met de voortgaande vervening en de toenemende turfschipperij op dit kanaal wist het veenkoloniale Annerveenschekanaal zich tijdens de eerste helft van deze eeuw zelfs te ontwikkelen tot een schipperscentrum van betekenis.

Als zijnde de belangrijkste verbinding van Anloo, was het de weg over de Hondsrug die na 1850 (circa 1856) als eerste verhard werd. Hierbij werd enigszins afgeweken van de oorspronkelijk loop van deze heerbaan.
Ten gunste van een kortere verbinding over Annen werd de hoofdplaats Anloo opvallend genoeg namelijk gepasseerd. Nadat vervolgens de verbindingen Annen - Spijkerboor (circa 1869) en Annen - Assen (1874/1875) bestrating kregen, werd de hoofdwegenstructuur van Anloo gedomineerd door een kruis van verharde wegen. Door zijn ligging centraal op dit wegenkruis was Annen destijds van alle nederzettingen in de gemeente het best bereikbaar, hetgeen meteen ook de sterke groei verklaard die dit dorp sindsdien heeft doorgemaakt.

In de navolgende jaren werden geleidelijk aan ook de andere wegen van doorgaande verkeersbetekenis verhard: Spijkerboor - grens Groningen (1879), Eext - Eexterhalte (1879/1880), weg langs Grevelingskanaal (1892/1893), Zuidlaarderveen - Spijkerboor - De Hilte - grens Groningen (1899), anderen - provinciale weg Assen - Gieten (1903-1904), Anloo - Schipborg - Westlaren (1918-1920), Gasteren - Oude Molen (1920), Eext - Eexterveen (1921-1922) en Gasteren - Anderen (1922).
Hiermee waren de dorpen in de gemeente Anloo begin jaren twintig alle via de verharde weg te bereiken.

Een geheel nieuwe wijze van vervoer diende zich in Anloo aan toen de NV Noord-Ooster Lokaal Spoorweg (NOLS) in 1905 de spoorwegverbinding Assen - Stadskanaal openstelde. Deze lijn doorsneed de gemeente in het zuiden en had stopplaatsen bij Anderen en op enige afstand van Eext, bij de splitsing van de provinciale weg Assen - Gieten en de weg naar Eext. De eerste twintig jaar ging het de NOLS goed.
Met name de landbouw profiteerde van dit nieuwe vervoermiddel, maar ook voor het personenvervoer vervulde de trein een niet onbelangrijke rol. In de jaren dertig keerde onder invloed van het opkomende gemotoriseerde wegverkeer echter het tij, met als gevolg dat in 1948 - afgezien van een enkel incidenteel ritje - de lijn voor reizigersvervoer werd opgeheven. Wel bleef de lijn nog tot in het begin van de jaren zeventig in gebruik voor goederenvervoer. De halte van Anderen is thans geheel verdwenen, die nabij Eext maakt tegenwoordig deel uit van een camping.

Met het aflopen van de vervening in Oost-Drenthe en het toenemen van het gemotoriseerde wegverkeer, gaf het scheepvaartverkeer in en door Anloo met name tijdens de laatste decennia van de periode 1850-1940 een aanzienlijke daling te zien. Het feit dat de dorpen op de Hondsrug dankzij het doortrekken van de Annerveensche Mond tot aan Annen eerder in deze periode aansluiting hadden verkregen op het oostelijke vaarwegennet, deed aan deze situatie niets af. Scheepvaart van enige betekenis werd er rond 1940 uitsluitend nog plaats op het Grevelingskanaal.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

Het grondgebied van Anloo kende al vroeg permanente bewoning. Deze concentreerde zich vanouds op de zandgronden van de Hondsrug waar het hoofddorp Anloo - één der oudste, zo niet het oudste esdorp van Drenthe - en waarschijnlijk ook de esdorpen Anderen, Annen, Eext, Gasteren en Schipborg reeds tijdens de vroege Middeleeuwen ontstonden. Tijdens de late Middeleeuwen werden vanuit de esdorpen in de randveenzone ten oosten van de Hunze vervolgens de wegdorpen Annerveen en Eexterveen gesticht. De langs de provinciegrens met Groningen gelegen veenkoloniale nederzettingen Annerveenschekanaal en Eexterveenschekanaal, waarvan laatstgenoemde pas in de eerste helft van de vorige eeuw ontstond, zijn veel jonger.
Verspreide bebouwing, met uitzondering van bij voorbeeld een tolhuis aan de weg Assen - Gieten en een enkele boerderij ten noorden van Schipborg, trof men rond het midden van de vorige eeuw in de gemeente Anloo nog vrijwel niet aan. Wel diende zich kort voor 1850 op de grens met Gieten de buurtschap Eexterzand aan, gekenmerkt door een onregelmatig patroon van min of meer verspreid gelegen bebouwing.

Als hoofd- en kerkdorp verschilde Anloo rond 1850 qua inwonertal en bebouwingsomvang niet wezenlijk van binnen de gemeente gelegen esdorpen als Annen en Eext. De boerderijen van de sterk agrarische nederzetting lagen, aan drie zijden omgeven door essen, hoofdzakelijk aan de Brinkstraat, de Kerkbrink en de Lunsenhof. Daarnaast was er sprake van bebouwing aan het begin van de Anderenseweg en de Esweg. Tussen de Kerkbrink met daarop de verhoogd staande kerk en de aan de Brinkstraat gelegen "dorpsbrink" bestond ruimtelijk gezien een duidelijk verschil. Aan de oude Kerkbrink trof men voornamelijk het boerenbedrijf aan, terwijl men aan de "dorpsbrink" - waarschijnlijk ontstaan uit de oprijbaan naar de in 1838 afgebroken havezate Ellentsborg - daarnaast ook de dorpscafe's en winkels aantrof.
Gedurende de periode 1850-1940 breidde Anloo vervolgens, zeker als zijnde hoofdplaats van de gemeente, niet opvallend uit. Oorzaak hiervoor was waarschijnlijk de sinds de vroege verharding van de weg over de Hondsrug (zie infrastructuur) aanzienlijk gunstigere ligging van Annen en Eext, welke dorpen in deze periode wel sterk groeiden. De uitbreiding van de bebouwing in Anloo geschiedde hoofdzakelijk door verdichting het bestaande bebouwingspatroon. Het accent van de nieuwbouw lag hierbij enigszins op de oostzijde van de oude dorpskern.
Vooral de Brinkstraat gaf een aanzienlijke bebouwingstoename te zien, waarbij er in het verlengde van deze weg bovendien sprake was van een in lage dichtheid opstrekken van de bebouwing langs de Annerweg. Desondanks vertoonde Anloo qua ruimtelijke structuur in 1940 nog altijd grote overeenkomst met de situatie van een eeuw eerder. Daar de nieuwbouw overwegend uit boerderijen bestond, bleef tijdens deze periode ook het agrarische karakter van het dorp goed behouden.

De boerderijen van het esdorp Annen lagen in 1850 rondom een viertal brinken gegroepeerd. De ruimtewerking die uitging van de grote Brink, welke aanzienlijk jonger was dan de overige drie kleinere brinken, gaf het dorp destijds in zekere zin een tweeledig karakter: aan de (zuid-)westzijde van de Brink trof men de oudere bebouwing van Annen aan, terwijl aan de (noord)oostzijde de jongere boerderijen lagen.

Straten die rond het midden van de vorige eeuw bebouwing kenden waren onder meer: de Anloërweg (begin), de Bartelaar, de Brink, De Hoek, de Molenakkers, de Schoolstraat, de Spijkerboorsdijk en De Wolden.
Tussen 1850 en 1940 maakte Annen, zeker in vergelijking tot het nabijgelegen Anloo, een sterke groei door. Niet alleen werd het bestaande bebouwingspatroon aanzienlijk verdicht, tevens vond er op grote schaal uitbreiding buiten de oude dorpskern plaats. Opvallend waren in deze vooral de opstrekkende bebouwingen van de Annerstreek en de Zuidlaarderweg, welke rond 1940 in feite tot aan de gemeentegrens met Zuidlaren reikten. Eveneens omvangrijk was de uitbreiding van de bebouwing aan de (zuid-)oostzijde van Annen. Gebouwd werd er hier aan: de Goorns, de Havenstraat (met het doortrekken van de Annerveensche Mond had Annen tijdens de laatste helft van de vorige eeuw aansluiting op het veenkoloniale vaarwegennet en een haventje - nu de ijsbaan - verkregen), De Hullen, de Lange Landen, de Wilgendijk (begin) en De Wolden. Vermeldenswaardig voor de uitbreidingen buiten de oude dorpskern is tenslotte nog de komst van de eerste bebouwing - onder andere een school aan de Kruisakkers - op de Noordesch, welk bouwlandcomplex bij de latere naoorlogse ontwikkeling van Annen vrijwel geheel door nieuwbouw opgeslokt zou worden. Hoewel er in de loop van de periode 1850-1940 in toenemende mate niet-agrarische bebouwing in de vorm van woningen, bedrijfsgebouwen, winkels en andere voorzieningen in Annen verrees, bleef het dorp toch in de eerste plaats een agrarische nederzetting. Het feit dat Annen in deze periode evenwel toch ook een belangrijke centrumfunctie vervulde, blijkt eens te meer uit het feit dat het gemeentehuis in Annen en niet in het hoofddorp Anloo gevestigd werd.

De structuur van het esdorp Eext werd in 1850 bepaald door een centraal gelegen brink met omringende bebouwing en daaromheen een krans van brinken met boerderijgroepen. Gelegen aan de belangrijke weg over de Hondsrug, had het dorp enigszins een langgerekte vorm. Straten met bebouwing waren destijds: de Brinkstraat, de Fabrieksstraat, de Hoofdstraat, de Kerkstraat, de Keukenhof (begin), de Kloosterstraat, de Middenstraat en de Schaapstreek.
In de jaren 1850-1940 breidde de sterk agrarische nederzetting vervolgens aanzienlijk uit. In de oude dorpskern werd in deze periode niet alleen het bestaande bebouwingspatroon aanzienlijk verdicht, maar verrees er ook nieuwbouw op een aantal brinken. De dorpsstructuur veranderde hierdoor behoorlijk. Telde Eext oorspronkelijk vier grote brinken, door de komst van bebouwing op deze ruimten werden dit uiteindelijk vier kleinere brinken en drie brinkrestanten, in totaal zeven brinken. Speciale vermelding verdient binnen deze ontwikkeling de bouw van de eenvoudige watestaatskerk (1843) tussen twee brinken in. Daarnaast heeft de zuivelfabriek, op waarschijnlijk de oudste brink, het hart van het dorp drastisch gewijzigd.
Ook buiten de bestaande dorpskern breidde Eext tussen 1850 en 1940 aanzienlijk uit. Hierbij richtte men zich telkens op de uitvalswegenstructuur. Vooral betrof het hier de Anderenseweg, de Naweg, de Stationsstraat en 't Witzand. In geringere mate vond er tevens nieuwbouw plaats aan de Gieterstraat, de Kerkweg (begin) en de Keukenhof. Ondanks de komst van in toenemende mate ook niet agrarische bebouwing, met name in het centrum, bleef Eext tot na 1940 in een eerste plaats toch een agrarische nederzetting.

Gasteren kenmerkte zich in 1850 als een esdorp van bescheiden omvang. De boerderijen waren op schijnbaar ordeloze wijze te midden van een drietal brinken gerangschikt. Straten met bebouwing waren in de eerste plaats de Brink en De Hoek, terwijl men in geringere mate bebouwing aantrof aan de Gagels, het Oosteinde en het Westeinde. Het karakter van het dorp was rond het midden van de vorige eeuw in feite nog puur agrarisch.
Gedurende de periode tot 1940 maakte Gasteren relatief gezien vervolgens een vrij aanzienlijke groei door. De nieuwbouw richtte zich in deze periode vooral op de belangrijke doorgaande weg van Anloo naar Assen. Zowel aan het Oosteinde als aan het Westeinde had dit een opstrekkende bebouwing over vrij geruime lengte tot gevolg. In de oude dorpskern bouwde men aan het begin van deze eeuw op de Brink een zuivelfabriekje (nu niet meer aanwezig), hetgeen plaatselijk afbreuk deed aan de karakteristieke ruimtewerking. Over het algemeen evenwel bleven gedurende de periode 1850-1940 zowel de ruimtelijke structuur als het agrarisch karakter van Gasteren (vrij) goed behouden.

Het op korte afstand van Zuidlaren gelegen esdorpje Schipborg had zijn boerderijbebouwing rond het midden van de vorige eeuw aan weerszijden van de weg Zuidlaren - Gasteren, de Borgweg, liggen. Tot 1940 veranderde er slechts weinig in de oude dorpskern van Schipborg. Nieuwbouw vond er slechts in geringe mate plaats, waarbij in feite alleen het opstrekken van de bebouwing langs de Borgweg in zuidelijke richting opviel. Tevens diende zich in deze periode voor het eerst ook aan de Ruiterweg een enkele boerderij aan. Het uitblijven van grotere uitbreidingen hing waarschijnlijk samen met de ontwikkeling die zich gelijktijdig voordeed in het gebied iets ten noorden van Schipborg. Op de grens met de gemeente Zuidlaren ontstond hier, mogelijk onder impuls van de snelle ontwikkeling van het aangrenzende Westlaren, een aanzienlijke bebouwing langs de Berkenweg. Hoewel de nieuwbouw naast boerderijen in toenemende mate ook niet-agrarische bebouwing en dan vooral woningen omvatte, bleven Schipborg en omgeving over de periode 1850-1940 in de eerste plaats toch agrarisch van karakter.

De boerderijen van het esdorp Anderen waren rond 1850 op schijnbaar ordeloze wijze gegroepeerd aan 't Loeg, Het Oldend, Veenvoort en aan het begin van het Hagenend en het Nijend. De bij 't Loeg gelegen grote brink nam binnen deze dorpsstructuur een min of meer centrale positie in.
Gedurende de periode 1850-1940 groeide Anderen vervolgens aanzienlijk. Opvallend was vooral de uitbreiding van de bebouwing langs het Nijend. In zuidelijke richting reikte deze in 1940 tot aan de spoorlijn Assen - Gieten, met in Anderen als vermeld een halteplaats. Verder was er in de oude dorpskern sprake van verdichting van de bestaande bebouwing. Aan 't Loeg viel hierbij duidelijk waar te nemen dat de oudere boerderijen met de achterzijde en de jongere met de voorzijde aan de brink gebouwd werd. Hoewel er naast boerderijen onder andere ook winkels en een handkrachtfabriekje voor zuivelbereiding (aan het Nijend) gebouwd werden, gold Anderen in 1940 nog altijd als een typisch boerderijendorp.

De ruimtelijke structuur van het randveenweg dorp Annerveen werd in 1850 gekenmerkt door de noord-zuidgerichte hoofdweg met slingerend verloop en weinig zijwegen.

De boerderijen bevonden zich aan weerszijden van deze hoofdweg, waarbij zowel de afstand tot de weg als de afstand tussen de boerderijen onderling sterk wisselde. Van een monotoon karakter was hierdoor geen sprake. Ter hoogte van de Molenwijk welke de Hunze met het Annerveenschekanaal verbond, gaf de hoofdas een opvallende verspringing te zien waardoor er binnen de langgerekte structuur sprake was van twee min of meer zelfstandige dorpsdelen: Oud-Annerveen in het noorden en Nieuw-Annerveen in het zuiden. Van deze beide delen was Oud-Annerveen rond het midden van de vorige eeuw duidelijk het dichtst bebouwd.
Het scheidspunt tussen Oud- en Nieuw-Annerveen nam binnen het wegdorp een afwijkende positie in. Bij de monding van de Molenwijk in de Hunze of Oostermoerse Vaart, waar een sluis gelegen was en tol werd geheven, trof men een sterk op de scheepvaart gerichte bebouwing aan. Zo telde dit als Spijkerboor aangeduide kerntje naast een sluiswachterswoning rond het midden van de vorige eeuw onder andere ook een scheepstimmerwerf.
Tussen 1850 en 1940 was er in Annerveen vervolgens sprake van een vrij geleidelijke groei. Het agrarisch karakter van het dorp bleef hierbij merendeels behouden. In Oud-Annerveen werd het bestaande bebouwingslint enigszins verdicht en vond er nabij de noordgrens met Zuidlaren bovendien enige nieuwbouw plaats aan de Broekdijk. Groter was de uitbreiding van de bebouwing in Nieuw-Annerveen, met name ter hoogte van de school, direct onder Spijkerboor (N.B. Op de nieuwste topografische kaarten wordt dit deel van Nieuw-Annerveen aangegeven als Spijkerboor, gemeentekaarten wijzen echter anders uit). In Spijkerboor zelf was er eveneens sprake van een vrij aanzienlijke uitbreiding van de bebouwing.

Het randveenwegdorp Eexterveen vormt in feite een voortzetting van het wegdorp Annerveen in zuidelijke richting. De kaart van rond 1850 toont binnen het dorp twee ontwikkelingsfasen. De oudste bebouwing was gesitueerd aan weerszijden van de slingerende hoofdweg door dit gebied, plaatselijk aangeduid als Elzemaat en Kruisstraat.
Jongere bebouwing trof men in lagere dichtheid aan langs de ten oosten van deze oorspronkelijke hoofdas gelegen nieuwere en vrijwel rechtlijnig lopende verbindingsweg Annerveen - De Hilte, de huidige Dorpsstraat van Eexterveen.
Tijdens de periode 1850-1990 maakte Eexterveen vervolgens een sterke groei door. De nieuwbouw richtte zich voornamelijk op de Dorpsstraat, hetgeen deze weg spoedig tot de nieuwe hoofdas van het dorp maakte. Hier ontstond, met name op het wegdeel tussen de Kruisweg en de Zandvoorterweg, een lintbebouwing van hoge dichtheid. Opvallend was bovendien het feit dat de bebouwing langs de Dorpsstraat nu overwegend direct aan de weg geplaatst werd. Met deze ontwikkelingen werd Eexterveen in 1940 gekenmerkt door een veel rechtlijniger en strakker uiterlijk dan enige tijd voorheen het geval was.

De veenkoloniale nederzettingen Annerveenschekanaal en Eexterveenschekanaal hadden hun bebouwing in 1850 aan weerszijden van het Annerveensche- of Grevelingskanaal. Het zwaartepunt van de bebouwing lag duidelijk op de noord-oostzijde van het kanaal, waarlangs de belangrijkste doorgaande weg van deze streek liep. Door de geringe dichtheid van de bebouwing langs het zuidelijk deel van het kanaal, werd Eexterveenschekanaal op de kaart van 1850 als aparte nederzetting nog niet genoemd. Het gehele bebouwingslint viel destijds onder de noemer Annerveenschekanaal.

De enige doorbraak van de lineaire bebouwingsstructuur viel in het uiterste noorden van Annerveenschekanaal waar te nemen aan het begin van de weg naar Spijkerboor, het Eppinge. In vergelijking tot de overige dorpen in de gemeente droegen Annerveensche- en Eexterveenschekanaal rond het midden van de vorige eeuw een minder sterk agrarisch karakter. Zo gold Annerveenschekanaal met name ook als een schipperscentrum; het dorp bezat onder meer twee scheepswerven en een scheepsverzekeringsmaatschappij. Annerveenschekanaal is vanwege de redelijk gave hoofdstructuur aangewezen als bijzonder gebied. Belangrijk in dit verband is het kanaal met de schutsluis, de draaibruggen en de brugwachterswoningen. Het bebouwingspatroon wordt verder hoofdzakelijk bepaald door boerderijen, een kerk, enkele bedrijven en winkels. Een aantal boerderijen heeft een in Engelse landschapsstijl aangelegde tuin.

Tussen 1850-1940 was er sprake van een sterke verdichting van de bebouwing langs het Annerveenschekanaal. Het zuidelijk deel van het bebouwingslint werd hierbij na verloop van tijd onderscheiden als de zelfstandige nederzetting Eexterveenschekanaal.
De opkomst van de veenkoloniale industrie in het Drents-Groninger grensgebied, in Eexterveenschekanaal werd in 1903 de aardappelmeelfabriek "Wildervank en Omstreken" opgericht, had tot gevolg dat een belangrijk deel van de nieuwe bebouwing uit arbeiderswoningen bestond.
Het agrarisch karakter van Annerveensche- en Eexterveenschekanaal nam hierdoor verder af.

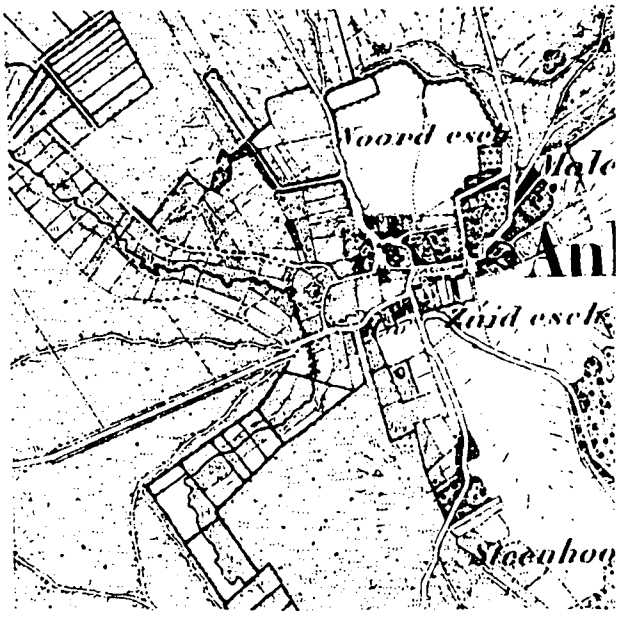
Was er rond het midden van de vorige eeuw in Anloo van bebouwing in het buitengebied vrijwel geen sprake, in 1940 gold dit verschijnsel nog altijd eerder als uitzondering dan als regel.
Het veenkoloniale oosten van de gemeente bij voorbeeld, kende rond 1940 in het geheel nog geen verspreide bebouwing. Echter ook grote delen van het midden en het westen van de gemeente bleven vrij van verspreide vestigingen. Een uitzondering vormde in deze het gebied van Eexterzandvoort, waar talrijke boerderijvestigingen plaatsvonden. Eexterzandvoort zou evenwel ook aangemerkt kunnen worden als een kleine nederzetting met een sterk verspreid bebouwingspatroon. In het zandgebied van Anloo waren het vooral de her en der ten uitvoer gebrachte veldontginningen, welke leidden tot verspreide vestigingen. De meest opvallende boerderijvestiging in het buitengebied betrof ongetwijfeld die van "De Schipborg". Deze boerderij opgezet als modelboerderij, werd in opdracht van Anton Kröller gebouwd in 1914. Het ontwerp was van H.P. Berlage die voor de familie Kröller ook het jachtslot Sint Hubertus op de Hoge Veluwe had gebouwd. Het was de bedoeling te komen tot een volledig zelfvoorziend landbouwbedrijf. Een bedoeling die door allerlei interne en externe factoren overigens nimmer gerealiseerd werd.

zjs.coll.

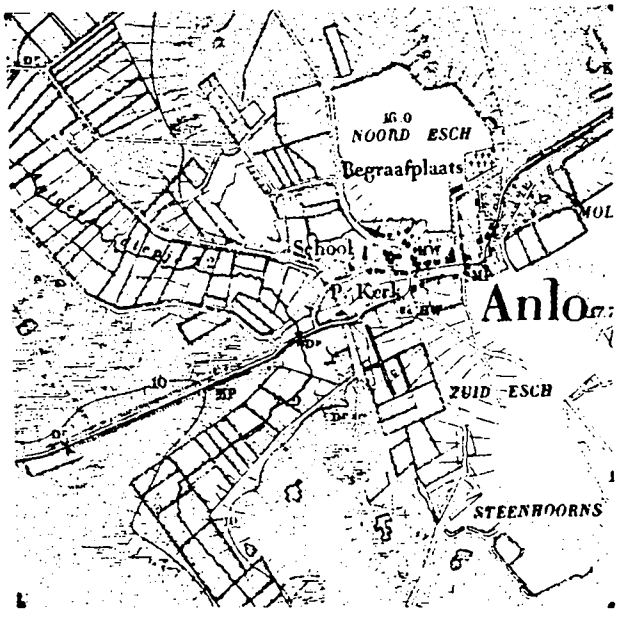
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Anloo

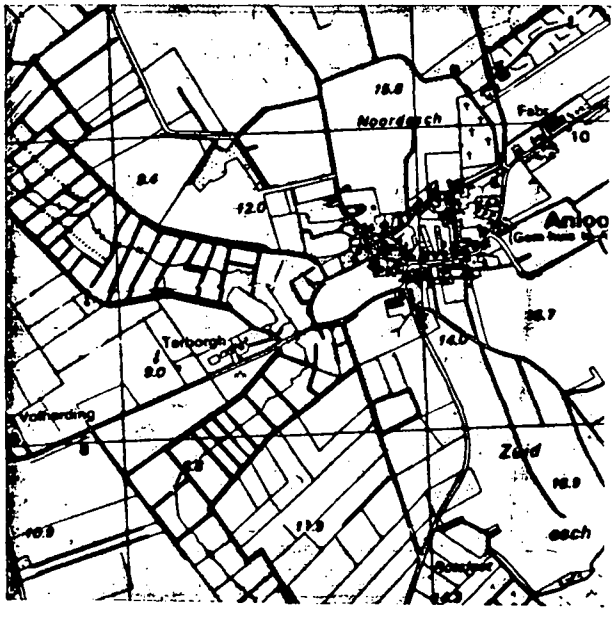
Kern: Anloo



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Type nederzetting: Esdorp

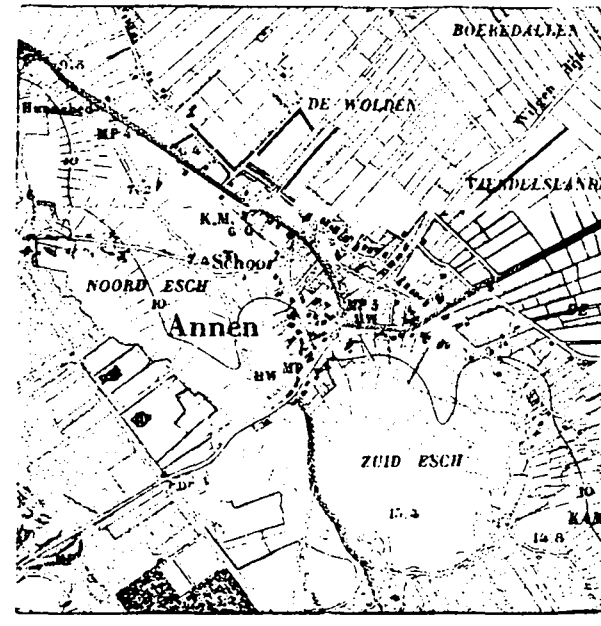
Schaal 1:25.000

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

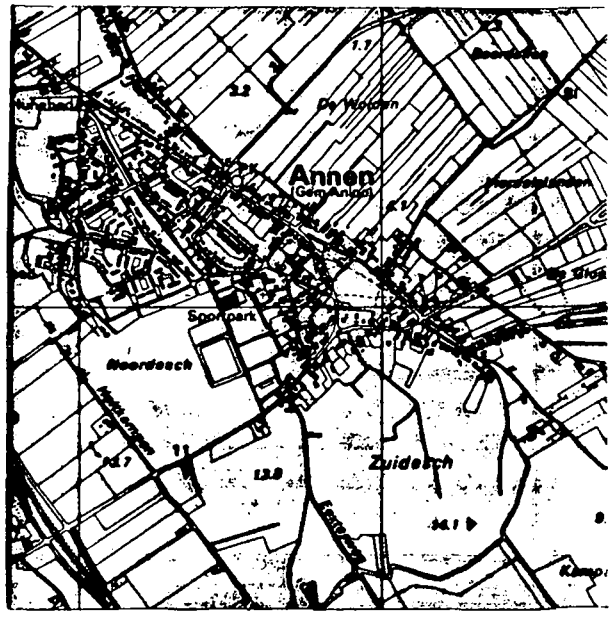
Gemeente: Anloo

Kern: Annen

ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

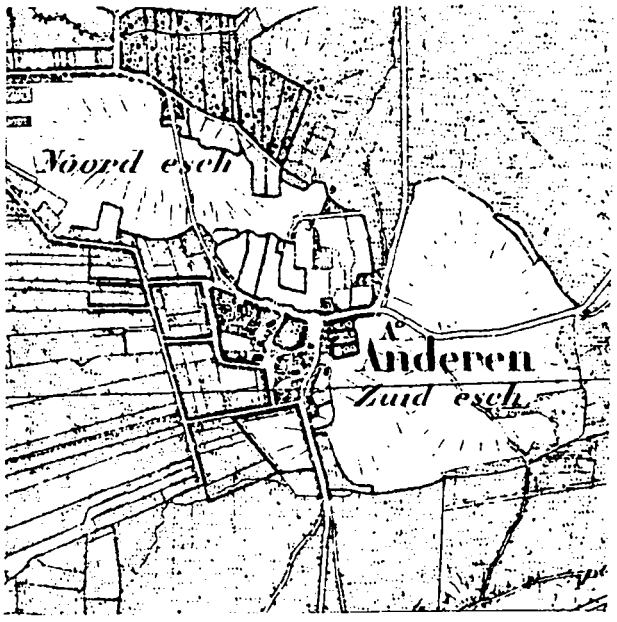
Type nederzetting: Esdorp

Schaal 1:25.000

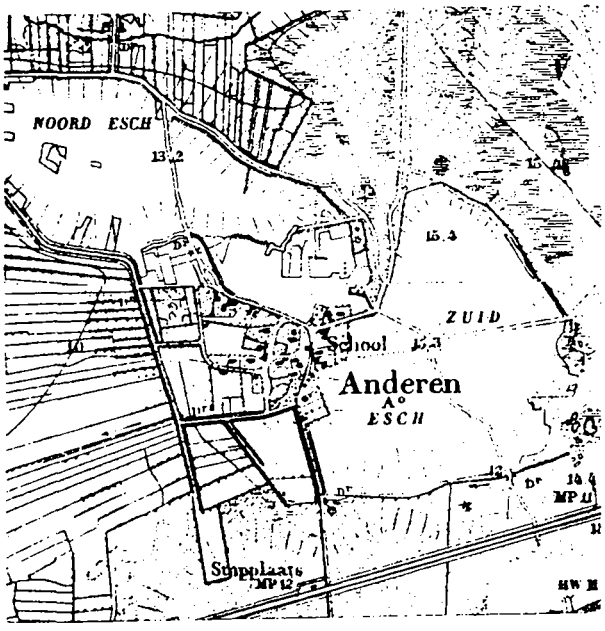
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Anloo

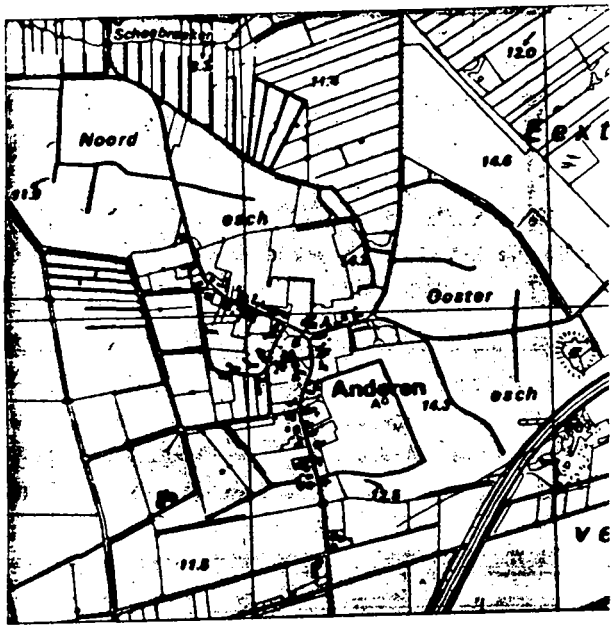
Kern: Anderen



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Type nederzetting:

Esdorp met aan oostelijke zijde opbouw van randveen wegdorp

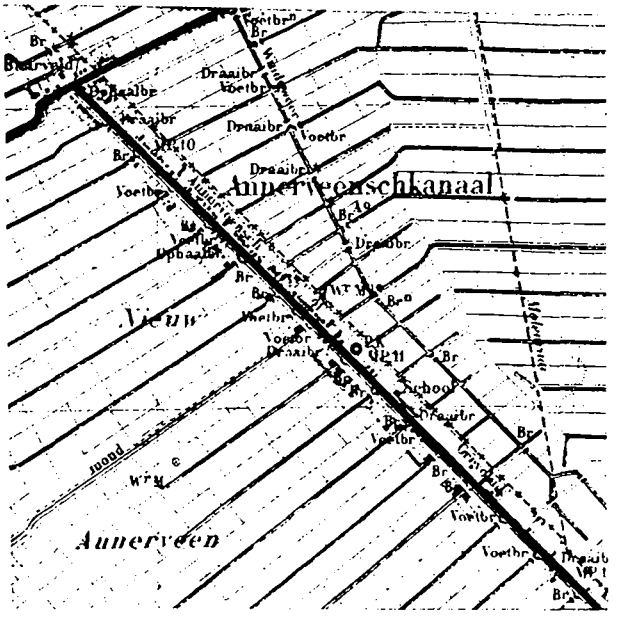
Schaal 1:25.000

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

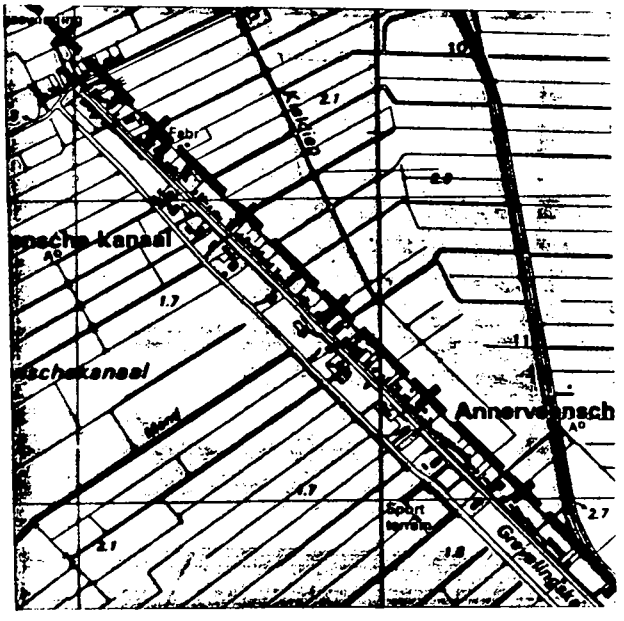
Gemeente: Anloo

Kern: Annerveenschekanaal

ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

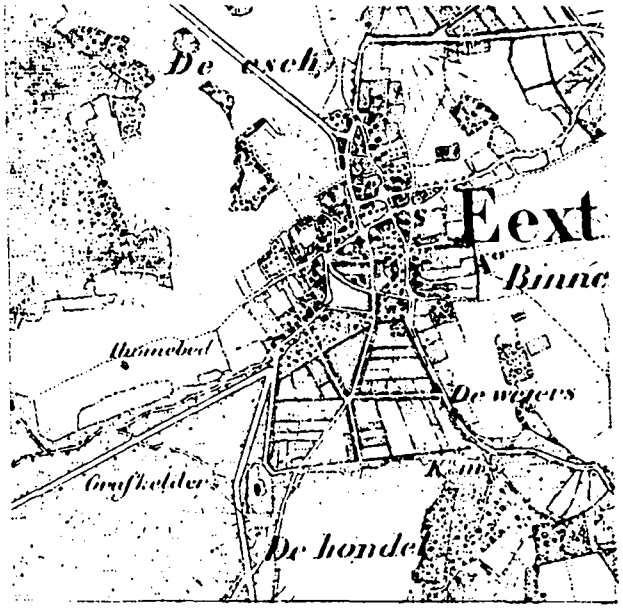
Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting
(enkelkanaal)

Schaal 1:25.000

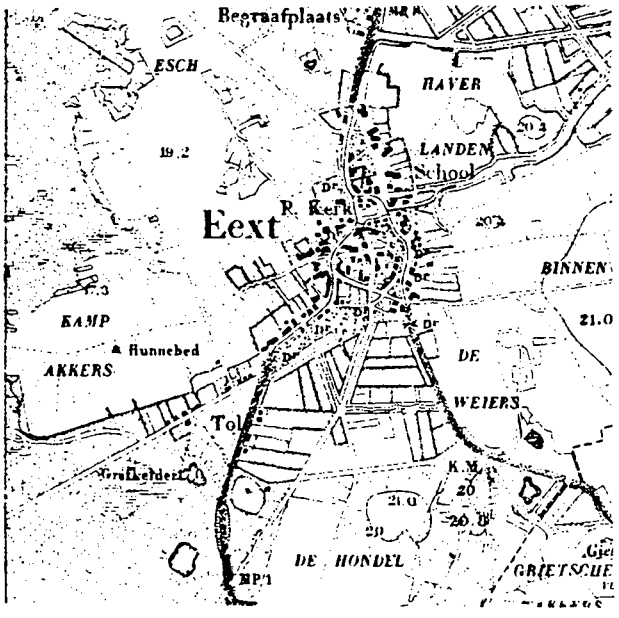
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Anloo

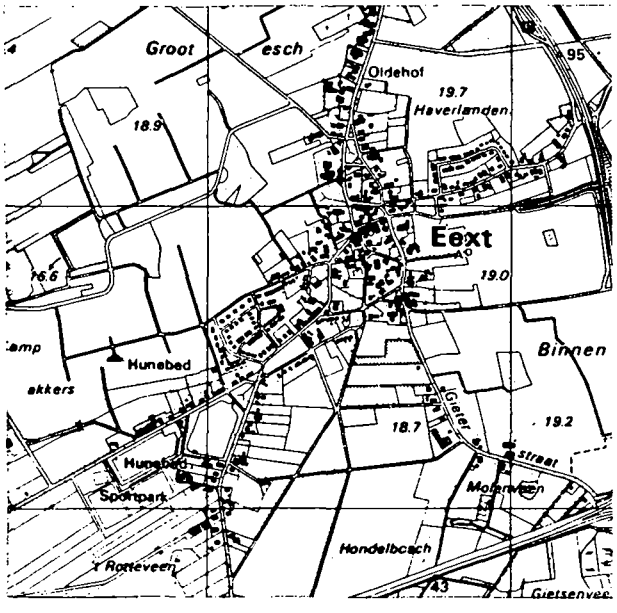
Kern: Eext



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

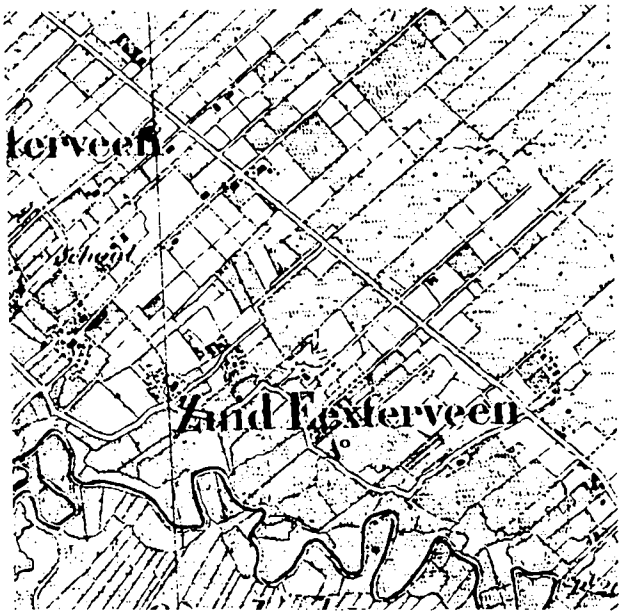
Type nederzetting: Esdorp

Schaal 1:25.000

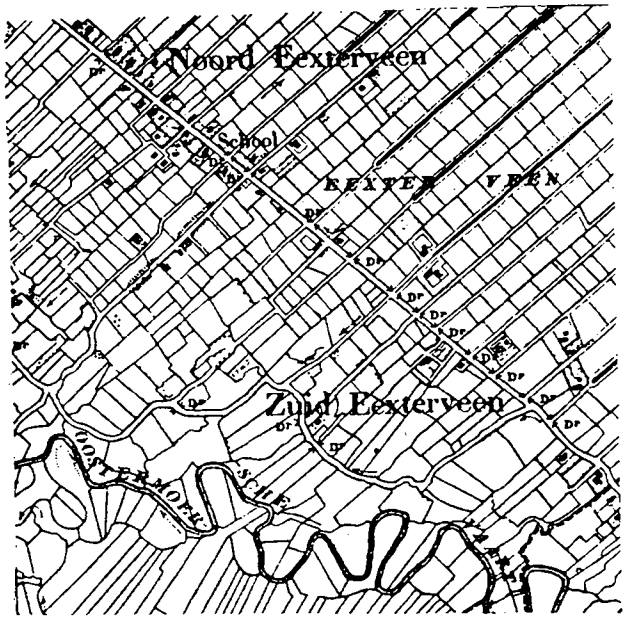
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Anloo

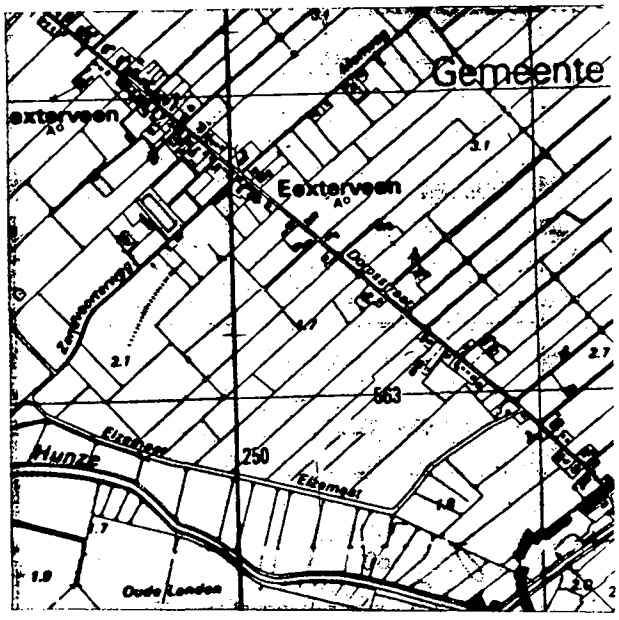
Kern: Eexterveen



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

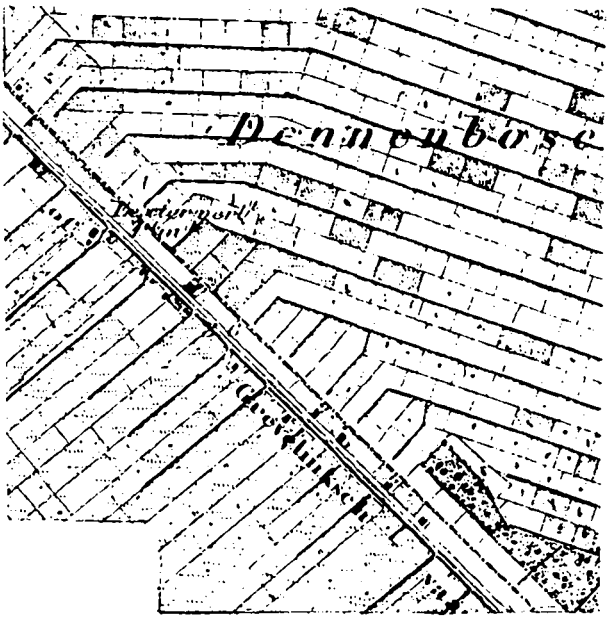
Type nederzetting: Randveenwegdorp

Schaal 1:25.000

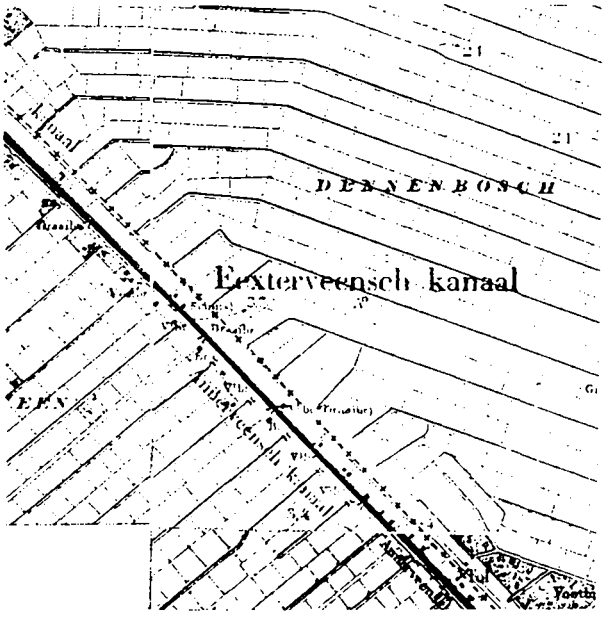
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Anloo

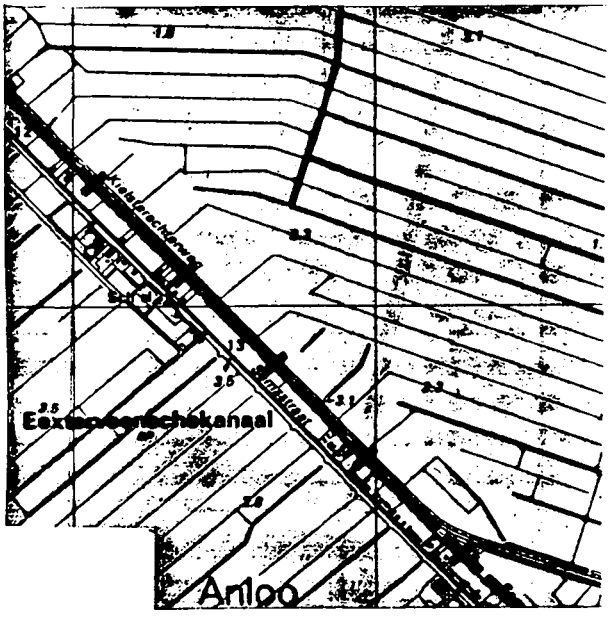
Kern: Eexterveenschekanaal



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

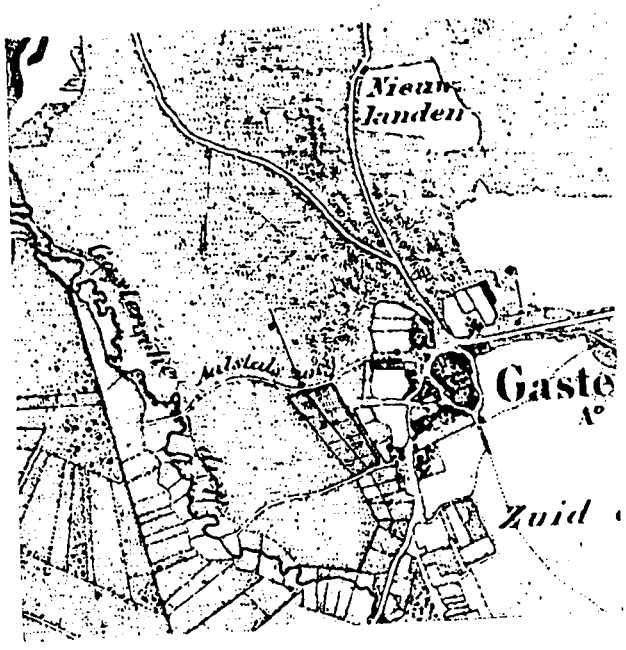
Type nederzetting:
Veenkoloniale nederzetting
(enkelkanaal)

Schaal 1:25.000

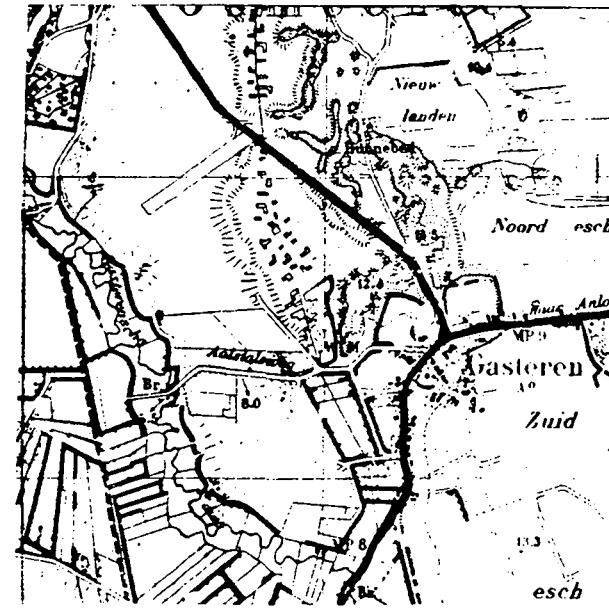
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Anloo

Kern: Gasteren



ca. 1850



ca. 1920-1930

ca. 1985-1988

Type nederzetting: Esdorp

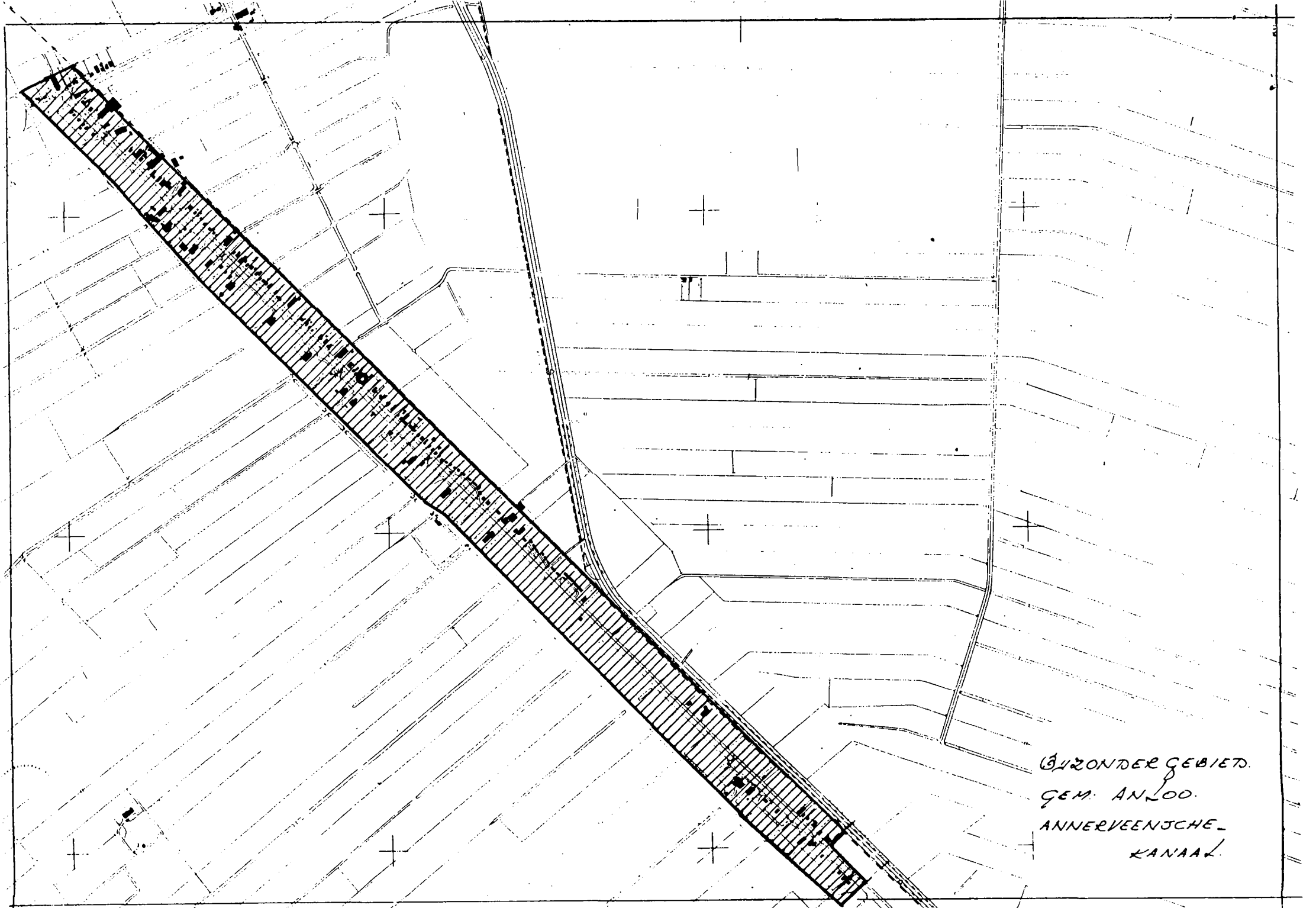
Schaal 1:25.000

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden
Gemeente Anloo

Gebied 1: Annerveenschekanaal
Gebied 2:
Gebied 3:
Gebied 4:
Gebied 5:
Gebied 6:
Gebied 7:

Criteria:

		Gebieden 1	2	3	4	5	6	7
I	Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:							
	1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;							
	2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+						
	3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	+						
	4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).							
II	Bijzondere historische betekenis, zoals:							
	1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+						
	2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;	+						
	3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).							
III	Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:							
	1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+						
	2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;							
	3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+						
IV	Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	±						
V	Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	±						


BIJZONDER GEBIED.
GEM. ANLOO.
ANNERVEENSCHE-
KANAAL.

Naam bijzonder gebied

Annerveenschekanaal

Algemene karakteristiek

Veenkoloniale nederzetting met hoofdzakelijk agrarische bebouwing aan het Annerveensche- of Grevelingskanaal. Het in 1794 gereed gekomen kanaal bepaaldt de hoofdstructuur van Annerveenschekanaal. De aanleg van het kanaal is illustratief voor de parallelle veenkoloniale ontwikkeling in de provincies Groningen en Drenthe. De uitvoerder van de in 1764 opgerichte compagnie Annerveensche Heerencompagnie, L. Grevijlink had een contract gesloten met de stad Groningen om vanuit het Kieldiep een kanaal te graven. Vervolgens werd evenwijdig aan de provinciale grens een kanaal gegraven tot in de Eextervenen. (Zie voor verdere details: 1785-1985 Van Annerveense Compagnie tot Annerveenschekanaal). De bebouwingsstructuur bestaat hoofdzakelijk uit boerderijen, arbeiderswoningen, een kerk, enkele bedrijven en winkels. Belangrijke elementen in het beeld van het kanaal zijn de draaibruggen met brugwachterswoningen en de sluis.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Typerend voor de veenkoloniale nederzetting is het patroon met wijken en de orientatie op het kanaal. Bij enkele boerderijen zijn nog de in Engelse Landschapstijl aangelegde tuinen aanwezig. Architectonisch waardevolle elementen zijn het Grevelinghuis recht tegenover de as van het kanaal en de kerk (beide van oudere datum), een aantal boerderijen waarvan enkele van het krimpen type (Groningse invloed), de brugwachterswoningen met de draaibruggen en de schutsluis.

* Historische betekenis
  De ontwikkeling van dit gebied zit verankerd in de ingewikkelde geschiedenis van de veenkoloniale gronden van Groningen en Drenthe. Het aangelegde kanaal heeft zowel een functie gehad voor de afvaart van Drents als Gronings turf.
  De aanleg van het kanaal en de groei van het kanaaldorp geven uitdrukking aan de karakteristieke veenkoloniale ontwikkeling. De oorspronkelijke dominantie van de landbouw, uitkomend in de bebouwing met boerderijen, is nog steeds aanwezig. Veel van de boerderijen zijn van het krimpen type waaruit blijkt dat dit gebied een overgangsgebied is.
  Het gebied is van stedebouwkundig belang als goed voorbeeld van een veenkoloniale lintbebouwingsstructuur.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  Dit gebied maakt onderdeel uit van de lange oost-drentse en groningse veenkoloniale streek. Isolatie van dit gebied heeft vooral te maken met de relatieve gaafheid (zie verder).

* Gaafheid
  In vergelijking met de overige veenkoloniale nederzettingen is dit gebied nog in redelijk gave staat. De hoofdstructuur, het kanaal met de civieltechnische werken en het wijkenpatroon, is nog vrij volledig. Het afwisselende bebouwingspatroon van boerderijen en arbeiderswoningen wordt gecompleteerd met een bescheiden bebouwing met voorzieningen.

* Zeldzaamheid
  Uiteraard zijn veenkoloniale nederzettingspatronen niet zeldzaam maar toch is een gebied waar de hoofdstructuur en het merendeel van de bebouwing nog aanwezig is wel zeldzaam te noemen.

zjs.anloo.byg.