PLATEAU

PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE

GEMEENTEBESCHRIJVING COEVORDEN

GEWIJZIGD

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

DIT EXEMPLAAR WORDT NIET UITGELEEND !!

DECEMBER 1989

1. INLEIDING

De gemeente Coevorden maakt deel uit van het inventarisatiegebied "Drents Plateau" en omvat naast de stad Coevorden de nederzettingen Ballast, Klooster, Nieuwe Krim, Padhuis, Pikveld, Steenwijksmoer, Vlieghuis en Weijerswold. Het grondgebied wordt begrensd door in het westen de gemeente Hoogeveen, in het noorden de gemeente Dalen en in het oosten de gemeente Schoonebeek. De zuidgrens valt in het westen samen met de provinciegrens tussen Drenthe en Overijssel (gemeente Gramsbergen) en in het oosten met de landsgrens tussen Nederland en Duitsland. De huidige omvang van de gemeente bedraagt 4.057 hectare. Het inwonertal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850-2.432, 1900-3.625, 1940-7.279, 1988-14.210.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

Als randgemeente van het Drents Plateau maakt Coevorden deel uit van een laagte die als het ware ingeklemd ligt tussen de hogere zandgronden van het Drents Plateau en het stuwwallengebied van Noord-Overijssel. Gedurende de laatste ijstijd (Weichselien) kwam dit in het midden en zuidoosten door smeltwaterdalen doorsneden gebied, mogelijk met uitzondering van het midden van de dalen, in zin geheel onder een dekzandpakket van wisselende dikte te liggen. Op de plaats van de latere nederzetting Coevorden, gelegen bij de samenkomst voor het Drostendiep, het Loodiep en het Schoonebeekerdiep in de Kleine Vecht, tekende zich in dit dekzandlandschap een vrijwel aaneengesloten zuidwest-noordoost gerichte terreinrug af; een landengte die vanuit het zuiden lange tijd de belangrijkste toegangsweg tot het Drentse zandgebied zou vormen. Daarnaast werden in het beekdallandschap ten zuiden en zuidoosten van deze zandrug tal van kleine welvingen en ruggetjes (rivierduintjes) aangetroffen, hetgeen dit deel van Coevorden zijn karakteristieke flauw golvende reliëf verschafte. Het westen en noordoosten van de huidige gemeente, beekdalen ontbraken hier, werden daarentegen gekenmerkt door een sterk vlak verloop. Tijdens de warmere periode van het Holoceen werden de beekdalen met moerasveen opgevuld. Stagnatie in de waterhuishouding had tot gevolg dat gelijktijdig het gehele westen en het noordoosten van Coevorden onder een dik hoogveenpakket kwamen te liggen. Uiteindelijk bleven in deze periode alleen de hogere dekzandgronden geheel vrij van veenvorming.

Het beekdallandschap wordt bodemkundig gekenmerkt door het overwegend voorkomen van venige beekdalgronden. De centrale zandrug en de verspreid gelegen kleinere zandopduikingen behoren tot de lage, middelhoge en in een enkel geval hoge podzolgronden. De vrijwel volledig ontgonnen hoogvenen in het westen en noordoosten van de gemeente bestaan overwegend uit zwartveenontginningsgronden en niet afgeveend hoogveen. Bij Steenwijksmoer in het westen worden tevens jongere dalgronden aangetroffen.

Zonder dat daarbij hoogteverschillen optreden, helt de gemeente in zowel zuidelijke als westelijke richting licht af. De hoogteligging varieert globaal van 13.5 meter + NAP bij Pad- en Vlieghuis in het noordoosten tot 8.5 meter + NAP aan het Afwateringskanaal in het uiterste zuiden.
De hoofdafwatering van Coevorden geschiedt dienovereenkomstig via het Drostendiep, het Loodiep en het Schoonebeekerdiep, alsmede diverse tijdens de laatste helft van de vorige en het begin van deze eeuw aangelegde kanalen (zie infrastructuur) in zuidwestelijke richting naar de Vecht. de afwatering via de Kleine Vecht, lange tijd de enige mogelijkheid tot lozing op de Overijsselse Vecht, kwam met het graven van het Coevorden-Vechtkanaal en het Afwateringskanaal grotendeeld te vervallen. Het westelijk deel van de gemeente watert via de Lutterhoofdwijk op de eveneens in zuidwestelijke richting lopende Dedemsvaart af.
Met de voortgaande vervening en ontginning in Zuidoost-Drenthe leverde de waterbeheersing in het van nature uitermate vochtige Coevorden aan het eind van de vorige en vooral in de loop van deze eeuw steeds meer problemen op. Met name bij grote regenval kon de Vecht het aangevoerde water bij lange na niet opnemen en stonden in de gemeente Coevorden tal van landerijen blank. Ter verbetering van deze situatie werden tussen 1920 en 1940 diverse waterschappen opgericht: Weijerswold (1920), De Kleine Vecht (1925), Het Schoonebeekerdiep (1928), Klinkenvlier, Heege en Mars (1929), Groote Ruimsloot, Het Loodiep, Weijerswold-Oostelijk deel, Weijersveld-westelijk deel (1933). De waterhuishouding bleef evenwel problematisch. De kleine waterschapjes waren wel in staat hun landerijen te ontwateren, maar waren niet berekend op de afvoer van het van elders aangevoerde water. Daadwerkelijke verbeteringen van de waterbeheersing kwamen dan ook pas tot stand met de grootscheepse reorganisatie van het Drentse waterschapsbestel. De gemeente Coevorden werd hierbij in zijn geheel opgenomen in de grotere waterschappen Bargerbeek, Loo- en Drostendiep en Riegmeer.

3. ONTGINNINGEN EN GRONDGEBRUIK

De vroegste ontginningen binnen het huidige grondgebied van Coevorden dateren waarschijnlijk uit de vroege Middeleeuwen en vonden ten tijde van de eerste boerderij(hoeve)vestigingen in het midden en oosten van de gemeente plaats. Op de hogere zandgronden werden bouwkampen (soort éénmansesjes) ontgonnen. De groendlandvoorzieningen vonden plaats in de laaggelegen beekdalen van het Drostendiep, het Loodiep, het Schoonebeekerdiep en de Kleine Vecht. Uit een aantal hoeven ontstond na verloop van tijd een buurtschap met weer eigen ontginningen. Van deze buurtschappen groeiden alleen Padhuis en Vlieghuis, die in de aanwezigheid van het Pad- en Vlieghuizerveld over één van de weinige voor het houden van een groter aantal schapen (mestvoorziening) geschikte plaatsen in de gemeente beschikten, uit tot min of meer volwaardige (es)dorpen. De overige nederzettingen in de gemeente, de marktplaats Coevorden daargelaten, bestonden slechts uit enkele boerderijen en bezaten naast groenlanden over het algemeen (De Loo niet) slechts één of enkele kleinere esakkers. Het landschap dat met deze ontginningen tot stand kwam, kan wat het gebied ten noorden van het Schoonebeekerdiep betreft beschouwd worden als een overgang van het Drentse esdorpenlandschap naar het Overijsselse hoevenlandschap: een soort esgehuchtenlandschap.

Een afwijkende situatie binnen dit landschap vormt de venige omgeving van Weijerswold in. De eveneens Middeleeuwse ontginningen resulteerden hier, waarschijnlijk met Friese inbreng, uiteindelijk in een opstrekkende verkaveling zoals die voorkomt in een wegdorpenlandschap. Het meest zuidelijke deel van de gemeente, - de gronden langs de Kleine Vecht - ontwikkelde zich met de ontginningen van hoeven als Kleine Scheer en De Hulthe tot een gebied dat landschappelijk overeen komt met het hoevenlandschap zoals dat zich voortzet op Overijssels grondgebied.
Het Steenwijksmoer dat voor een belangrijk deel toebehoorde aan de op het Overijsselse landgoed Groote Scheere woonachtige heren De Vos van Steenwijk, werd waarschijnlijk in de loop van de 16e eeuw vanaf Coevorden aan snee gebracht. Met het steeds verder in westelijke richting uitbreiden van de vervening, werd op een gegeven moment onderscheid gemaakt tussen Beneden-Steenwijksmoer (oudste gedeelte) en Boven-Steenwijksmoer (het huidige kerkdorp). Wat uiteindelijk resulteerde, de kaart van 1850 toont vrijwel het gehele gebied tussen de nederzettingen Steenwijksmoer en Coevorden, was een uitgestrekte strookverkaveling met zeer lange, smalle percelen.
Ondanks al deze vroege ontginningsactiviteiten bestond het grondgebied van Coevorden rond het midden van de vorige eeuw nog voor ongeveer de helft uit woeste gronden. Naast enkele kleinere heide- en veenrestanten verkeerden het gehele westelijke hoogveengebied en het grootste deel van het Pad- en Vleighuizerveld destijds in ongerepte staat. Het totale bosareaal bedroeg slechts enkele hectaren en beperkte zich tot een aantal kleine, overwegende nabij de nederzettingen gelegen houtopstanden.
Het grondgebruik was in 1850 in feite nog volledig op de landbouw gericht. De oppervlakteverhouding grasland:bouwland (1832-1.286 hectare:426 hectare) lag boven het gemiddelde voor Drenthe, hetgeen wijst op de aanwezigheid van relatief veel grasland. Een situatie die zich laat verklaren uit het feit dat de gronden van Coevorden over het algemeen dusdanig vochtig waren, dat veeteelt er betere mogelijkheden tot vergroting van de produktiviteit bood dan akkerbouw. Dit had tot gevolg dat de boeren in de gemeente zich geleidelijk meer en meer gingen specialiseren in de richting van de veeteelt. Een veeteeltgebied bij uitstek, zoals bij voorbeeld Ruinerwold of Nijeveen, werd Coevorden evenwel niet. Met name het oosten van de gemeente vertoonde rond 1850 dankzij het veel voorkomen van het gemengde bedrijf grote overeenkomst met het Drents zandgebied.

Gedurende de laatste helft van de vorige eeuw en dan vooral de jaren kort voor de eeuwwisseling (kunstmest in opkomst), werd het aandeel van de woeste gronden ten gevolge van nieuwe ontginningen teruggebracht tot iets meer dan een kwart van het totale grondgebied van Coevorden. De ontginningsactiviteiten voltrokken zich hoofdzakelijk in het westelijke hoogveengebied, dat in het aan de zuidzijde vanuit Overijssel (De Krim) en aan de westzijde vanuit Hoogeveen (Nieuwlande) aan snee werd gebracht. Het bosareaal onderging in deze periode vrijwel geen wijzigingen; de dalgronden werden in tegenstelling tot bij voorbeeld die op het Hollandsche Veld in de gemeente Hoogeveen nergens bebost, maar kregen uitsluitend een landbouwbestemming.
Daar de ontginningen over de periode 1850-1900 vrijwel evenredig ten goede kwamen aan de uitbreiding van het bouwland- en het graslandareaal, veranderde de oppervlakteverhouding grasland:bouwland (1900-2.018 hectare:610 hectare) slechts weinig.

Ondanks het relatief hoge graslandaandeel lag de rundveedichtheid (= aantal stuks vee per 100 hectare landbouwgrond) rond de eeuwwisseling slechts iets boven het gemiddelde voor de provincie. Binnen de Zuidelijke Randgemeenten, de regio waartoe Coevorden op basis van het voorkomen van verhoudingsgewijs weinig bouwland en het op de voorgrond treden van de veeteelt volgens de nieuwe landbouwindeling van 1910 wordt gerekend, zat men ruim onder het gemiddelde. Dit geeft nogmaals aan dat Coevorden ondanks de sterke gerichtheid op de melkveehouderij (het aantal varkens was laag) destijds niet te vergelijken was met gemeenten als Nijeveen of Ruinerwold. Niet alleen gold dit voor de omvang van de veestapel, ook was de welvaart onder het merendeel van de veehouders in Coevorden beduidend lager. Het prijspeil op de botermarkten van Coevorden bleef gemiddeld ongeveer een kwart achter bij de prijs in Zuidwest-Drenthe.
Een verschil dat in belangrijke mate terug was te voeren op de verkeerstechnisch meer gunstige ligging van Meppel.

Tussen 1900 en 1940 werd het areaal woeste grond, vooral als gevolg van de voortgaande vervening en ontginning in het westelijke hoogveengebied (Nieuwe Krim en omstreken), teruggedrongen tot een oppervlakte van circa 350 hectare, wat neerkomt op ongeveer 8% van de totale gemeente. In 1940 was alleen het meest noordelijke deel (Breiveld) van de veenkolonie Nieuwe Krim nog in vervening. Andere woeste gronden van betekenis waren destijds in het noordoosten van de gemeente het Pad- en Vlieghuizerveld, waar pas rond 1940 werd begonnen met de ontginning op grote schaal. Daar er ook in de eerste helft van deze eeuw opnieuw vrijwel geen sprake was van bosaanleg, bleef de gemeente landschappelijk gezien gekenmerkt door een grote mate van openheid.
Qua grondgebruik maakte de gemeente in deze periode wel een opvallende verandering door. Mede onder invloed van het algemeen worden van het kunstmestgebruik en het toenemende gebruik van stadscompost (VAM-Wijster) werden de nieuwe ontginningen vrijwel volledig aangemerkt als bouwland. De oppervlakteverhouding grasland:bouwland (1939-1.997 hectare:1.208 hectare) daalde hierdoor aanzienlijk. In 1940 was er wat betreft de agrarische bedrijfsvoering sprake van een duidelijk onderscheid tussen het oude ontginningsgebied in het midden en oosten van de gemeente enerzijds en de nieuwe ontginningen in het westen anderzijds. Was er in het oosten en midden nog altijd sprake van het voorkomen van zowel gemengde als veeteeltbedrijven, in het westen domineerde het akkerbouwbedrijf.
Het aantal bedrijven breidde vooral tussen 1900 en 1920 sterk uit (67%). Het betrof hier met name de bedrijfsklassen 1-5 hectare (in 1900 iets minder dan de helft van alle bedrijven) en in sterkere mate nog 5-10 hectare. Vanaf 1920 werd de toename van het aantal bedrijven geleidelijk aan geringer. In de crisisjaren '30 gaven de bedrijven in de klasse 10-20 hectare de belangrijkste uitbreiding te zien. Niet alleen was in deze klasse de stichting van nieuwe bedrijven verhoudingsgewijze het grootst, tevens gingen veel kleine boeren gedwongen door de steeds beperkter wordende bestaansmogelijkheden over tot bedrijfsvergroting.
Het verloop van de veestapel vertoonde, in nauwe samenhang met het toenemende belang van de akkerbouw, tussen 1900 en 1940 grote overeenkomst met die van het Drentse zandgebied. Door intensivering van de bedrijfsvoering nam de veedichtheid toe. Vooral het aantal varkens per 100 hectare landbouwgrond breidde sterk uit.

De stijging van de rundveedichtheid bleef hierbij enigszins achter, hetgeen met name toe te schrijven valt aan het in deze periode toenemende bouwlandgebruik.

4. INFRASTRUCTUUR

De verkeersgeografische betekenis van Coevorden kwam speciaal vroeger, toen de plaats zowel aan de oost- als aan de westzijde door uitgestrekte veenmoerassen werd begrensd, zeer duidelijk naar voren. Vanuit het zuiden en oosten was Drenthe lange tijd alleen via Coevorden toegankelijk. Hier kwamen een aantal wegen uit zuidelijke en oostelijke richting (Twente, Bentheim) bijeen om zich na passage door de stad in noordelijke richting weer te splitsen tot twee van de destijds belangrijkste hoofdwegen door Drenthe: de weg Coevorden-Emmen-Borger-Anloo-Groningen en de weg Coevorden-Oosterhesselen-Rolde-Ballo-Groningen.
In de loop der eeuwen werd het hoofdwegennet over Coevorden vervolgens geleidelijk uitgebreid, hetgeen uiteindelijk resulteerde in een radiaal wegenpatroon waarin de Markt van Coevorden als centrum fungeerde.
Naast dit netwerk van doorgaande verbindingen, ontwikkelde zich in de periode tot 1850 een (bescheiden) stelsel van wegen en paden, die de nederzettingen en verspreid gelegen hoeven in de gemeente onderling en met de landbouwgronden verbonden. Ook deze verbindingen waren in belangrijke mate weer op Coevorden gericht, zodat de stad in 1850 gekenmerkt werd door een ligging op een "druk" knooppunt van locale en interlocale wegen. De dichtheid van het algehele wegennet was dienovereenkomstig het hoogst in het midden van de gemeente. Het gebied ten westen van Steenwijksmoer kende destijds, een enkele ontsluitingsweg voor particulier gebruik van het veen daargelaten, in het geheel nog geen wegen.
Verharde wegen werden rond het midden van de vorige eeuw in de gemeente Coevorden, de stad zelf uitgezonderd, niet aangetroffen. De conditie waarin de onverharde wegen verkeerden liet over het algemeen sterk te wensen over. Met name tijdens de vochtige jaargetijden en bij grote regenval waren deze vaak zo goed als onbegaanbaar, zeker voor asverkeer. Zo reed bij voorbeeld de postkoets van Zwolle uitsluitend gedurende de zomermaanden. Een situatie die de ontwikkeling van Coevorden als handels- en marktplaats niet ten goede kwam en het stadje rond het midden van de vorige eeuw zelfs in een zeker isolement had doen geraken.

Niet alleen wat betreft het wegverkeer lag Coevorden van begin af aan op een knooppunt van verbindingen. met het ter hoogste van de nederzetting samenvloeien van het Drostendiep, het Loodiep en het Schoonebeekerdiep in de Kleine Vecht kende het stadje vanouds tevens een knooppunt aan waterlopen. In tegenstelling tot een plaats als Meppel ontwikkelde Coevorden zich evenwel nimmer tot een schippersplaats bij uitstek. Een belangrijke oorzaak hiervoor was het feit dat van genoemde waterlopen in feite alleen de Kleine Vecht als grotere stroom echt bevaarbaar was. Bovendien waren het, gezien de geringe diepte van deze vaarweg, uitsluitend kleine schepen, die door de sluizen via de grachten de haven konden bereiken. In de zomer kon het zelfs voorkomen dat scheepvaart van enige betekenis in het geheel niet mogelijk was. Echter ook 's winters waren er regelmatig problemen; nu niet door een tekort, maar juist door een te veel aan water.

De Kleine Vecht verzorgde immers ook de afvoer van het overtollige water dat met het voortgaan van de vervening en ontginning in Zuidoost-Drenthe in toenemende mate via het Drostendiep, het Loodiep en het Schoonebeekerdiep in de stadsgrachten terecht kwam. Rond 1850 was de situatie dusdanig nijpend dat Coevorden zich destijds ook wat betreft het scheepvaartverkeer in een zeker isolement bevond.

De eerste verbetering inzake het landverkeer diende zich kort nà 1850 aan met de introductie van de straatweg. Hoewel Coevorden voor een belangrijk deel op Oost-Overijssel was georiënteerd, was het de verbinding Coevorden-Dalen die in 1855/56 als eerste in de gemeente verhard werd. De volgende verharding, de weg Coevorden-Gramsbergen, liet vervolgens op zich wachten tot 1878. In 1879 volgde de verbinding Coevorden-Schoonebeek en in 1880 kwam de weg Coevorden-De Krim gereed. Met in 1894 als laatste verharding van de vorige eeuw tenslotte de verbinding Coevorden-Esschbrügge (Rijksgrens), beschikte Coevorden kort voor de eeuwwisseling voor het eerst over een goed uitgerust stelsel van hoofdwegen.
De overige verharde wegen in de gemeente kwamen in de loop van deze eeuw tot stand en waren hoofdzakelijk van locale betekenis: Lutterhoofdwijk (De Krim)-Overijsselse grens (1911), Coevorden-Ballast-Steenwijksmoer-Klooster, met zijtak Ballast-Vossebelt (1918-1921), Nieuwlande-De Krim (1921/22). Hiermee waren alle nederzettingen in de gemeente alle ruim voor 1940 over de verharde weg bereikbaar.

Met de toenemende vervening in Zuidoost-Drenthe werd de roep om goede kanalen voor het vervoer van turf en de afvoer van overtollig water in de loop van de laatste helft van de vorige eeuw steeds sterker. In en rondom Coevorden kwam in deze periode een uitgebreid kanalennet tot stand, waarin ook gedeelten van de oude singelgrachten van de stad werden opgenomen. Reeds in 1860 verkreeg Coevorden een scheepvaartverbinding met de Vecht door de aanleg van het Coevorden-Vechtkanaal. Eindelijk was de stad weer bereikbaar voor schepen van betekenis en konden in de haven weer op grote schaal goederen geladen en gelost worden. Niet alleen een toenemend aantal vrachtschepen deed in deze periode Coevorden aan, ook het passagiersvervoer vond steeds vaker over het water plaats. In 1864 werd vervolgens de in de provincie Overijssel reeds als veenkanaal bestaande Lutterhoofdwijk verbonden met de binnengracht van Coevorden. De stad kwam hierdoor in verbinding te staan met de Dedemsvaart. De aanleg van het Kanaal Coevorden-Alte Picardie gaf in 1878 aansluiting op het Duitse vaarwegennet, terwijl in 1884 de openstelling van het Stieltjeskanaal tussen Nieuw-Amsterdam en Coevorden ook de rest van Zuidoost-Drenthe met de Dedemsvaart verbond en het scheepvaartverkeer over Coevorden nogmaals aanzienlijk deed toenemen.
Gedurende de eerste helft van deze eeuw werd het kanalennet verder uitgebreid met nog een tweetal nieuwe waterwegen. In 1925 kwam het parallel aan het Coevorden-Vechtkanaal lopende Afwateringskanaal gereed, waardoor de bevaarbaarheid van eerstgenoemd kanaal aanzienlijk verbeterde. Eén van de oudste plannen tot kanalisatie in de omgeving van Coevorden kwam het laatst tot uitvoering. Het kanaal Coevorden-Zwinderen werd pas bijna 100 jaar na concessieverlening (1845) in 1934 gegraven.

Eveneens van grote betekenis voor de ontwikkeling van Coevorden als centrum van handel en industrie (zie nederzettingsstructuur) was naast de aanleg van wegen en waterwegen aan het eind van de vorige en het begin van deze eeuw de opkomst van het spoor- en tramwegverkeer.
Allereerst was er in 1897 de aanleg van de DSM (Dedemsvaartsche Stoomtram Mij.) lijn Coevorden-Dedemsvaart, die Coevorden met Overijssel verbond. In 1905 kwam vervolgens de spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen-Stadskanaal van de NOLS (NV Noord-Ooster Lokaal Spoorweg) gereed. Deze verbinding met station aan de westzijde van de stad betekende een mijlpaal in de verkeersontwikkeling van Coevorden. Vooral de industrie ondervond door de komst van de trein een sterke impuls, zeker toen de spoorlijn in 1910 door de Bentheimer Eisenbahn ook nog eens met Duitsland werd verbonden en er aan de zuidwestzijde van Coevorden een speciale spoorweghaven kwam. Daarnaast kan Coevorden zich dankzij deze nieuwe wijze van vervoer in toenemende mate ook ontwikkelen als cultureel centrum voor Zuid- en Zuidoost-Drenthe.
Het tramwegennet werd in 1918 uitgebreid met de EDS (Eerste Drentsche Stoomtram Mij) lijn Assen-Coevorden. Daar nu twee verschillende maatschappijen tramlijnen over Coevorden exploiteerden, verrezen er ook twee tramhaltes. Die van de DSM aan de Krimweg en die van de EDS aan de Stationsstraat. Beide gebouwen staan er nu nog: het eerste is thans in gebruik als garage, het tweede is nu een woonhuis. Vanaf de jaren'20 werd het reizigersvervoer geleidelijk overgenomen door de eerste autobussen. Wel bleef de tram nog enige tijd van belang voor het goederenvervoer. Nadat er tijdens de oorlog nog sprake was van een tijdelijke opleving, reed de laatste tram in 1947.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

In de 11e eeuw kreeg de bisschop van Utrecht de grafelijke macht over ondermeer Drenthe en Friesland. De door veenmoerassen begrensde Friese gewesten en Drenthe waren als vermeld vanuit het oosten en zuiden alleen via een smalle passage ter hoogte van het latere Coevorden (voorde = doorwaadbare plaats in rivier of beek) toegankelijk. Vandaar dat op dit strategisch belangrijke punt vermoedelijk tijdens de eerste helft van de 12e eeuw een kasteel gebouwd werd. Dit betekende het begin van de nederzetting Coevorden.Wanneer de plaats officieel stadsrechten kreeg is niet bekend, maar uit een stadsbrief uit 1407 blijkt wel dat er toen al een bestuur van schepenen, een stedelijke organisatievorm, bestond.
Vanwege de strategische ligging werd in en rond Coevorden regelmatig strijd gevoerd. In 1522 werden stad en kasteel veroverd door Hertog Karel van Gelre, die op zijn beurt werd verdreven door de troepen van Keizer Karel V. In 1592 kwam Coevorden in handen van de Staatse troepen onder aanvoering van prins Maurits en graaf Willen Lodewijk en werd ingrijpend veranderd in een vesting en garnizoenstad. Het middeleeuwse stratenpatroon verdween hierbij grotendeels. De enige restanten zijn thans Keizersgracht, Pannekoekendijk en de huidige route Weeshuisstraat-Botersteeg. Het aantal toegangspoorten tot de stad werd beperkt tot twee: één aan het einde van de Friesestraat en één aan het einde van de Bentheimstraat. Het kasteel werd binnen de grachten van de stad getrokken. Het vestingplan voorzag in een stervormige aanleg met een vanuit de Markt radiaal uitwaaierend stratenpatroon.

Om de straat kwamen 7 bastions te liggen, waaromheen een gracht met 7 ravelijnen (ravelij= eilandje gelegen tussen 2 bastions in vestinggracht) en om dit geheel nog weer een gracht en contrescarpen (contrescarp= buitenboord van een vestinggracht) in de vorm van een ster met 14 punten.
Tijdens de Munsterse oorlogen (1666-1675) had Coevorden het opnieuw zwaar te verduren. Aan het eind van 1672 wisten Staatse troepen de stad echter te veroveren op het leger van de Munsterse bisschop Bernhard van Galen. Eind 17e eeuw werden de vestingwerken, die door de snel veranderde wijze van oorlogvoering verouderd waren, onder leiding van M. van Coehoorn verbeterd en aangepast aan de nieuwe eisen. Van 1795 tot 1814 had de stad een Frans garnizoen. Er vond een sterke bevolkingstoename plaats, mede veroorzaakt door de opbloeiende handel ten gevolge van de aanwezigheid van dit grote garnizoen en van het wegvallen van belemmeringen voor het grensverkeer met Duistland.
Nà 1814 braken er voor Coevorden vervolgens slechte tijden aan: het achterland was verarmd en de welvaart die de Republiek in de voorgaande eeuwen had gekend, kwam niet terug. De buitenlandse handel, vroeger zo belangrijk, had in deze periode weinig meer te betekenen. Alleen de week- en jaarmarkten mochten zich nog in een vrij grote belangstelling verheugen (onder andere vanuit Het Graafschap Bentheim). Bovendien werd het nu weer Nederlandse garnizoen ingekrompen, hetgeen nog eens een extra aderlating betekende voor middenstanders en neringdoenden.
Nadat het garnizoen in 1854 geheel uit Coevorden vertrok, gingen de gebouwen en terreinen over in handen van de Domeinen. Het aanbod van de gemeente om de vestingwerken over te nemen en zelf de slechting ervan ter hand te nemen, werd door het rijk afgewezen. Men wilde een geleidelijke afbraak. In 1870 werd van de ene op de andere dag evenwel toch begonnen met de sloop, waarbij de beide toegangspoorten het eerst verdwenen.
Oorzaak voor dit plotselinge optreden was het feit dat de Nederlandse regering zich neutraal wilde verklaren toen het Koninkrijk Pruisen in 1870 de Frans-Duitse oorlog uitlokte. Als teken van goede wil besloot men met directe ingang te beginnen met de slechting van vestingwerken aan onze oostgrens. Hierbij werd in Coevorden ook de binnengracht gedicht, hetgeen dusdanig grondig geschiedde dat tevens de toegang tot de haven werd afgesloten.
In 1875 kwam het tussen gemeente en Domeinen alsnog tot een overeenkomst: Coevorden kreeg verschillende delen van de vesting in eigendom, waaronder het aan de Staat toebehorende deel van de haven en de door de Staat nieuw aan te leggen gracht van de haven naar de buitengracht. Wat betreft de overige bezittingen zou het stadsbestuur in het vervolg vesting, gronden en dergelijke moeten aankopen, al schonk het rijk ook wel eens percelen benodigd voor straataanleg of -verbreding. Ondertussen had de ontmanteling van de vesting gedurende de laatste helft van de vorige en het begin van deze eeuw regelmatig voortgang tot uiteindelijk alleen gedeelten van de binnen- en buitengracht, en enkele gebouwen in de stad (onder andere het Arsenaal overbleven).

Nà 1850 trok de economische situatie van Coevorden onder invloed van de sterk groeiende vervening in Zuidoost-Drenthe toch weer enigszins aan. De aanleg van een uitgebreid netwerk van kanalen en de verharding van een aantal hoofdwegen (zie infrastructuur) zorgden ervoor dat de markten van Coevorden in de loop van de tweede helft van de vorige eeuw weer meer betekenis kregen.

De hoop dat er gestimuleerd door de verbeterde verkeersontwikkeling na de ontmanteling van de vesting fabrieken zouden verrijzen op de vrijkomende terreinen, ging echter niet door.
De industriële bedrijvigheid beperkte zich in feit tot de oprichting van een gasfabriek (1862) en een particuliere boterfabriek (aan de Botersteeg) en bleef bovendien vrijwel volledig van een ambachtelijk karakter. Voornaamste bron van bestaan was rond de eeuwwisseling naast de handel dan ook nog altijd de landbouw. In de bebouwing kwam dit tot uiting in de opvallende aanwezigheid van tal van boerderijen binnen de stadsgrenzen.
De groeiende bevolking en de afnemende werkgelegenheid, waaraan het wegvallen van het garnizoen een belangrijke bijdrage leverde, deden de sociale toestand er voor veel Coevordenaren tijdens de laatste helft van de vorige eeuw ondanks het enigszins aantrekken van de economie niet beter op worden. Stadsbestuur en kerkelijke instellingen hadden de grootste moeite om via de "bedeeling" de grote schare van behoeftigen (soms wel 50 gezinnen) van het allernoodzakelijkste te voorzien. Naast werkverschaffing (onder andere ontginningswerkzaamheden, verbetering van wegen) waarvoor soms gezorgd werd, poogden de arbeiders ook zichzelf te helpen. Zo richtte een aantal voortrekkers onder hen in 1878 de werkliedenvereniging "Door Eendracht Sterk" op, met als doel elkaar door onderlinge steun uit bijdragen te helpen. Hoofdzakelijk echter werd er gedwongen door de omstandigheden in deze periode - zowel binnen de oude singelgrachten als voor het eerst ook op de geslechte vestingwallen daarbuiten - maar raak gebouwd en gewoond. De verkrotting nam zienderogen toe en steeds meer bewoners kwamen te verkeren in soms mensonterende leefomstandigheden.
Rond de eeuwwisseling was de bereikbaarheid van Coevorden dusdanig verbeterd dat deze naast voor de handel nu toch ook zijn vruchten begon af te werpen voor de industrie: eindelijk kwamen er "echte" fabrieken.
Nadat in 1901 al de NV Stoomzuivelfabriek "Coevorden" was opgericht, vestigden zich na de komst van de NOLS-spoorlijn tal van nieuwe bedrijven in Coevorden: in 1907 de Coöperatieve Drentsch-Overijsselsche Strookartonfabriek, in 1908 de Coöperatieve aardappelmeelfabriek "De Centrale", in 1909 de NV Drentsch en Overijsselse Houthandel. In 1910 volgde de stichting van een grote exportslachterij en in 1913 een scheepstimmerwerf met machinefabriek. Andere, overwegend kleinere industrieën en bedrijven waren omstreeks 1914: een pettenfabriek, een zeepfabriek, twee scheepstimmerwerven, een turfstrooiselfabriek, een chemische ververij, een wasserij-ververij en een fabriek voor houtbewerking.
De grote ondernemingen werden voornamelijk gesticht op de geslechte vestingwallen aan de west- en zuidwestzijde van de oude stadskern: onder andere aan de Gramsbergerstraat, de Krimweg, de Parallelweg, de Spoorsingel en op het eiland gelegen tussen het Afwaterings- en het Coevorden-Vechtkanaal. De kleinere bedrijfjes ontstonden voor een belangrijk deel ook temidden van de oude stadsbebouwing.

Met het uitbreken van de eerste wereldoorlog kwam er vrij plotseling weer een einde aan het economisch herstel van Coevorden. De sluiting van de grenzen met Duitsland was voor de grensplaats Coevorden direct merkbaar. De industriële groei stagneerde; nog slechts een enkel bedrijf vestigde zich tijdens maar ook vlak na de oorlog in Coevorden. Het betrof hier onder andere een tweetal turfstrooiselfabrieken op het Leeuwerikkenveld en de grote aardappeldrogerij "Vlessing en Co" aan het kanaal Coevorden-Alte Picardie.

Daarnaast werd in 1919 de NV Centrale Handelmaatschappeij Coevorden opgericht, die zich bezighield met zowel de collecterende als de distribuerende handel in in de stad meerdere pakhuizen (onder andere "De Vlijt") had. In feite werd de stagnatie van de industriële groei voor het eerst pas enigszins doorbroken in 1930, toen de Oostelijke Pluimvee Centrale naar Coevorden kwam.
Gezien de algehele economische malaise waarin Coevorden evenals de rest van Nederland verkeerde, kon de stichting van genoemde en een enkel ander bedrijf onmogelijk voorkomen dat het aantal werkloze fabrieksarbeiders in deze periode hoog opliep. Diverse werkverschaffingsprojecten moesten er voor zorgen dat zoveel mogelijk mensen toch hun brood konden verdienen. Opvallend was in deze in 1926 de heropening (onder de naam "Hollandia") van de in 1915 uit bedrijf genomen strokartonfabriek. Met geldelijke steun van de regering werd het machinepark van de in nood verkerende strokartonfabriek in het Duitse Emlichheim overgenomen.
Naast de industrie hadden ook de andere economische bedrijfssectoren het tijdens en na de eerste wereldoorlog uitermate moeilijk. De eens zo bloeiende markten liepen terug, winkels kregen te maken met een lagere omzet en veel middenstanders kregen een extra klap met de faillietverklaring van de Credietbank in 1927. Ook de opheffing van het Locomotievendepot, waar het materiaal van de lijn Zwolle-Ter Apel werd onderhouden, in 1938 was een zware slag. De overplaatsing van de ruim dertig spoorwegmensen en hun gezinnen betekende voor Coevorden een groot gemis aan bedrijvigheid en een aanzienlijke vermindering van de koopkracht.
Vooruitgang was er in de jaren tussen de beide wereldoorlogen wel op het terrein van de openbare nutsbedrijven en meer nog in het onderwijs.
Met de stichting van tal van nieuwe scholen voor voortgezet onderwijs, een HBS had Coevorden al sinds 1909, verwierf de stad zich in korte tijd een unieke positie als onderwijscentrum. Gesitueerd in de noordelijke helft van de stad en al dan niet ondergebracht in een eigen gebouw werden in deze periode de volgende scholen opgericht: de Vakschool voor Meisjes, de Openbare ULO, de Paul Kruger MULO, de Rijkskweekschool en de Technische School.

Wat betreft de huisvestingssituatie waren vooral de eerste twee decennia van deze eeuw, waarin het inwonertal van de stad met ruim driekwart toenam, vol beweging. Goede zorg voor betaalbare woningen werd voor het eerst een belang van de eerste orde in Coevorden. Dit te meer daar de gemeente zo omstreeks 1900 ook ging toezien op de bewoonbaarheid van de huizen in de binnenstad. Jaarlijks werden woningen onbewoonbaar verklaard. Gevoegd bij de tientallen aanvragen voor zich in de staf vestigende nieuwe bewoners, zorgde dit voor een steeds schrijnender woningtekort. Toen de werkliedenvereniging "Door Eendracht Sterk" in 1907 besloot tot de oprichting van de woningbouwvereniging "De Eendracht", verleende de gemeente daartoe dan ook alle medewerking: een besluit dat verstrekkende gevolgen zou hebben voor de verdere ontwikkeling van de bebouwing in de stad.
De eerste 30 huizen van de vereniging, "goede woningen voor de werkende stand", kwamen in 1908 aan het eind van de Bentheimstraat - de Eendrachtstraat - tot stand. In deze buurt (Goeman Borgesiusstraat, Batavierstraat, Gramsbergerstraat) bouwde men in de jaren 1910, 1912, 1917 en 1919 in totaal nog eens 151 woningen. Ten noorden en destijds ruim buiten de eigenlijke stadskern van Coevorden verrees in 1920-1921 het tuindorp "De Loo" met 100 eenheidswoningen (onder andere voor spoorwegpersoneel).

Tevens bouwde "De Eendracht" omstreeks 1920 aan de van Heutszsingel 20 "zeer ruime en gerieflijke dubbelwoningen". Daarna was er een lange tijd van stilstand; pas in 1947 werd weer tot de bouw van nieuwe woningen overgegaan.
Een andere instantie die omstreeks 1910 huizen bouwde in Coevorden was de NV Bouwvereniging "Coevorden". Deze bouwde ten behoeve van het lerarenkorps van de HBS 7 riante woningen aan de huidige Wethouder Rooslaan in het Van Heutszpark. Dit villapark met tuinaanleg van tuinarchitect J. Vroom uit De Punt, werd in 1907 aangelegd tijdens de slechting van de noordelijke stadswallen. Naast villabebouwing verrezen er in het park tevens twee scholen (de HBS en de Parkschool) en bouwde de "NV Maatschappij tot Bouw en Exploitatie van Gemeentebedrijven" te Utrecht er in 1913 een watertoren.

Tijdens de tweede wereldoorlog heeft Coevorden het onder meer ten gevolge van talloze luchtaanvallen zwaar te verduren gehad. Naast woonhuizen en boerderijen waren het vooral infrastructurele voorzieningen en bedrijfsgebouwen, onder andere de strokarton- en de aardappelmeelfabriek, die beschadigd werden. De economie werd hierdoor totaal ontwricht, zodat de ontwikkeling in 1945 bijna geheel opnieuw moest beginnen. Moeizaam kwam de industrialisatie toch weer op gang. Steeds meer nieuwe bedrijven en bedrijfjes vestigden zich na verloop van tijd in of nabij de stad. Het in 1959 aangelegde industrieterrein "De Holwert" was binnen enkele jaren geheel uitgegeven, waarna vervolgens de inrichting van het omvangrijke "Leeuwerikkenveld" van start ging.

Na de wereldoorlog werd spoedig ook op grote schaal begonnen met krotopruiming en vervanging van niet meer aan de moderne wooneisen voldoende woningen. Zo werden in deze periode vrijwel alle vooroorlogse woningen van de bouwvereniging "De Eendracht" vervangen door nieuwbouw. De ruime huizen aan de Van Heutszsingel bleven behouden. Meer recentelijk werden tevens tal van gebouwen met een andere dan de functie dan wonen - bij voorbeeld scholen, het Aleida Kramerziekenhuis en het NS-station - geheel door nieuwbouw vervangen of sterk gemoderniseerd.
Naast deze nieuwbouw binnen het bestaande bebouwingspatroon van Coevorden, verrezen er tevens geheel nieuwe woonwijken aan de noord- en oostzijde van de stad: Ballast, Binnenvree, De Loo, Looduinen, Pikveld, Poppenhare. Het oppervlak van de stadsplattegrond werd hierdoor sinds 1940 meer dan verdubbeld.

Het Coevorder <u>buitengebied</u> kende omstreeks 1850 in feite uitsluitend verspreide bebouwing in de vorm van de reeds genoemde hoeven (onder andere De Koppel, De Hulthe, Kleine Scheer, Wijnhorsthoeve) van het zuidelijke hoevenlandschap. Hoewel van geheel andere aard en in feite geen bebouwing, zou daarnaast nog de schans De Katshaar genoemd kunnen worden. Dit vestingwerk werd in de 18e eeuw op het Vlieghuizerveld aangelegd om samen met een aantal andere schansen de doorgang door de moerassen langs de zuidgrens van Drenthe af te sluiten. Het westelijke hoogveengebied van Coevorden kende rond het midden van de vorige eeuw in het geheel nog geen bebouwing.

Het esdorp <u>Padhuis</u> heeft zich in de loop van de Middeleeuwen waarschijnlijk ontwikkeld uit een hoeve die ooit toebehoorde aan het klooster van Coevorden (zie onderstaande). Na overplaatsing van dit klooster naar Assen, groeide Padhuis uit tot een kleine nederzetting met es.

In 1850 telde het dorpje ongeveer 10 boerderijen en werd het gekenmerkt door een vrij open ruimtelijke structuur.
Tussen 1850 en 1940 was er vervolgens sprake van een relatief sterke bebouwingstoename. De nieuwbouw diende zich voor een belangrijk deel aan langs de reeds in de vorige eeuw verharde weg naar Schoonebeek, de huidige Europaweg. Met de bebouwing van de oude dorpskern iets ten zuiden daarvan, betekende dit in zekere mate een wijziging van de ruimtelijke structuur. Daar de nieuwbouw hoofdzakelijk uit boerderijen bestond, behield het dorp wel zijn agrarische karakter.

Het min of meer aan Padhuis grenzende esdorpje Vlieghuis, maakte tussen 1850 en 1940 slechts een geringere groei door. Van een duidelijke gerichtheid van de nieuwbouw (boerderijen) op de Europaweg was geen sprake. Zowel de ruimtelijke structuur als het agrarische karakter van de nederzetting gaven gedurende deze periode geen veranderingen van betekenis te zien.

Het noordelijk van Coevorden gesitueerde De Loo was in 1850 weinig meer dan een uit een beperkt aantal verspreid gelegen hoeven bestaande buurtschap. Na 1850 maakte de nederzetting evenwel een zeer sterke groei door, waarbij de oorspronkelijke ruimtelijke structuur in feite geheel gewijzigd werd. Verantwoordelijk voor deze ontwikkeling was vooral de woningstichting "De Eendracht", die in dit deel van de gemeente als vermeld het 100 woningen tellende tuindorp De Loo deed verrijzen. Daarnaast diende zich in de loop van deze eeuw langs de Looweg een aanzienlijke mate van nieuwbouw aan, op het traject tussen het tuindorp en de spoorlijn uiteindelijk resulteren in een lintbebouwing van hoge dichtheid. Het oorspronkelijke agrarische karakter met al deze nieuwbouwactiviteiten in 1940 nagenoeg verdwenen.

De nederzettingen Ballast, Klooster en Pikveld bestonden in 1850, evenals De Loo, slechts uit een bescheiden aantal verspreid gelegen boerderijen. Ondanks enige nieuwbouw onderging geen van deze gehuchten tussen 1850 en 1940 zowel qua ruimtelijke structuur als qua agrarisch karakter geen wijzigingen van betekenis.
Van Klooster kan nog vermeld worden dat hier aangetroffen resten van een oude muur en overblijfselen van een binnen- en buitengracht doen vermoeden dat hier in de 13e eeuw het Cistenciënzer klooster werd gesticht, dat later naar Assen werd overgeplaatst. Zeker is in ieder geval dat bij Klooster vroeger het "Huis ten Klooster", een soort kasteeltje, heeft gestaan.

Het eveneens uit de Middeleeuwen daterende Weijerswold had in 1850 als wegdorp een meer geordend bebouwingspatroon. In plaats van een groepering van min of meer verspreid gelegen boerderijen, werd hier een bescheiden lintbebouwing aangetroffen langs de weg Coevorden-Schoonebeek. Het zwaartepunt van de bebouwing lag duidelijk op de zuidzijde van deze weg.
Tussen 1850 en 1940 werd de bestaande bebouwing enigszins verdicht en was er tevens sprake van een opstrekken van de bebouwing langs de weg Coevorden-Schoonebeek. Vooral in westelijke richting was de uitbreiding aanzienlijk, waarbij een korte knik van de weg in noordelijke richting zorgde voor extra afwisseling in het toch al niet geheel rechtlijnige bebouwingslint. Daar de nieuwbouw voornamelijk uit boerderijen bestond, gold Weijerswold in 1940 nog altijd als een sterk agrarische nederzetting.

Het ten westen van Coevorden gesitueerde veenrandwegdorp Steenwijksmoer, dateert van aanzienlijk jongere datum dan bovengenoemde nederzettingen, doch was in 1850 van alle kanten met lengte het dichtst bebouwd. Het oudste deel van het dorp, Beneden-Steenwijksmoer, had in 1850 zijn boerderijbebouwing aan weerszijden van de weg van Klooster naar de Overijsselse grens. Tussen 1850 en 1940 was er in dit deel van Steenwijksmoer vrijwel geen sprake van bebouwingsuitbreiding.
Geheel anders was de situatie in Boven-Steenwijksmoer het nieuwe deel van de nederzetting, dat na verloop van tijd kortweg Steenwijksmoer zou gaan heten. De bebouwing bestond hier uit een langgerekte lintbebouwing van boerderijen, die op wisselende afstand van de licht slingerende Hoofdweg gesitueerd waren. In het uiterste zuiden, waar de ontginningen het laatst op gang kwamen, was er sprake van een verspringing van het bebouwingslint in westelijke richting (naar de Nieuwe Dijk). Tussen 1850 en 1940 breidde de bebouwing van Boven-Steenwijksmoer in tegenstelling tot die van Beneden-Steenwijksmoer wel aanzienlijk uit. Vooral in de noordelijke helft van de nederzetting was de verdichting van de lintbebouwing sterk. Ter hoogte van het kruispunt Hoofdweg-Kerkweg-Dreef diende zich hierbij tevens enige mate van kernvorming aan.
Het agrarische karakter van Steenwijksmoer nam gedurende de periode 1850-1940 beduidend af. Naast boerderijen verrees er met name in de loop van deze eeuw in toenemende mate ook niet-agrarische bebouwing. Opvallend was in deze met name de uitgifte van 22 zogenaamde "plaatsjes", nette arbeiderswoningen met een stukje grond, die gerealiseerd werd in het kader van de Landarbeiderswet en dus met subsidie van het rijk.

De eerste bebouwing van het kanaaldorp Nieuwe Krim, de jongste nederzetting van Coevorden, diende zich rond de eeuwwisseling aan met de ontginning van het westelijk hoogveengebied. Aanvankelijk betrof het hier een aantal eenvoudige veenhutten. Met het aflopen van de vervening werden veel veenwerkers later echter tot keuterboeren en verrees langs de Dommerswijk een lintbebouwing van overwegend kleine boerderijtjes. De dwarswijken bleven nagenoeg vrij van bebouwing. In vergelijking tot de wegdorpen in de gemeente vertoonde Nieuwe Krim qua ruimtelijke structuur in 1940 veel minder afwisseling.
Niet alleen kende de structuurbepalende Dommerswijk in tegenstelling tot de hoofdwegen van Steenwijksmoer en Weijerswold een rechtlijnig verloop, tevens werd de bebouwing uitsluitend direct aan het kanaal geplaatst.

Beperkte de verspreide bebouwing zich rond het midden van de vorige eeuw tot het hoevenlandschap, in 1940 was dit toch een meer algemeen verschijnsel geworden. In het oude ontginningsgebied vonden de verspreide vestigingen voornamelijk plaats langs hoofdwegen en kanalen. In een enkel geval - de Luttershoofdwijk (noordzijde) tussen Coevorden en de N14 - ontstond uit deze bebouwing uiteindelijk een min of meer aaneen gesloten lint. Opvallend was verder de komst van tal van kleine boerderijtjes bij de ontginning van het Wagenveld (westelijk van de Vosmaten en Akkers).
Temidden van de recente hoogveenontginningen in het westen van de gemeente verrees de belangrijkste verspreide bebouwing aan de Veenschapsweg.

Het wijkenstelsel bij Nieuwe Krim kende slechts een enkele verspreide boerderijvestiging. Bebouwing van geheel andere aard tenslotte, diende zich in de periode 1940-'45 aan in de vorm van diverse bunkers (onder andere langs het Coevorden-Alte Picardiekanaal).

Nà 1940 heeft de bebouwingsstructuur van het Coevorder buitengebied geen grote wijzigingen meer ondergaan. Van de nederzettingen kregen alleen Steenwijksmoer en Nieuwe Krim in enige mate met komvorming te maken. Desondanks is de ruimtelijke structuur van deze dorpen evenals die van de meeste andere nederzettingen in de gemeente vrij goed behouden gebleven. Een uitzondering vormt in deze alleen De Loo, dat geheel werd opgenomen in de noordelijke stadsuitbreiding van Coevorden.
De verspreide bebouwing in de gemeente is sinds 1940 slechts in bescheiden mate toegenomen. De tijdens de tweede wereldoorlog gebouwde bunkers zijn door sloop thans merendeels verdwenen.

zjs/coll.

Gemeente: Coevorden

Kern: Coevorden

Type nederzetting: Stedelijke nederzetting

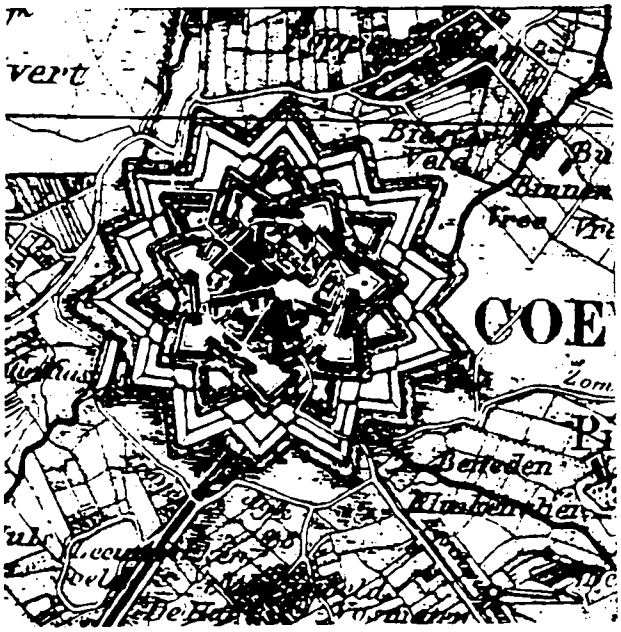
ca. 1985-1988

Schaal 1:25.000

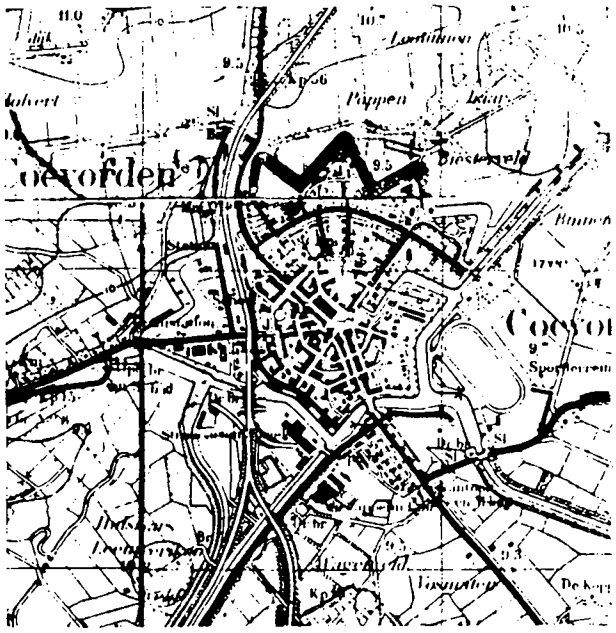
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Coevorden

Kern: Coevorden



ca. 1850



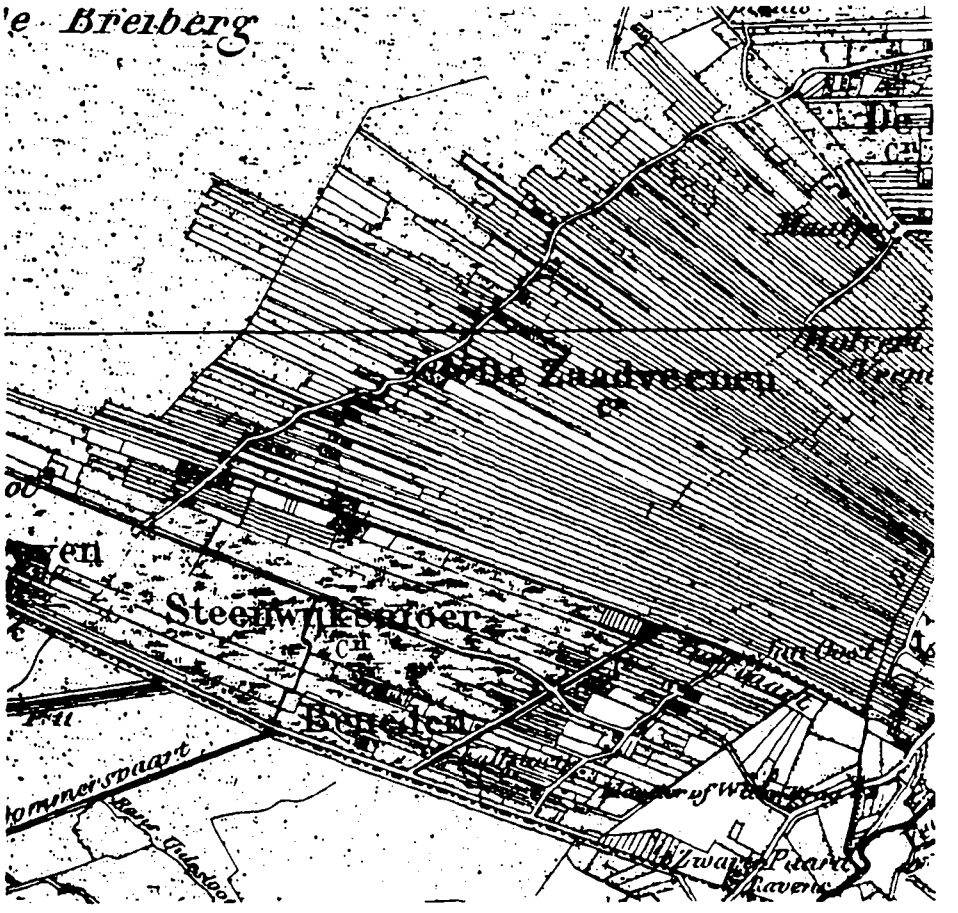
ca. 1920-1930

Schaal 1:25.000

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Coevorden

Kern: Steenwijksmoer



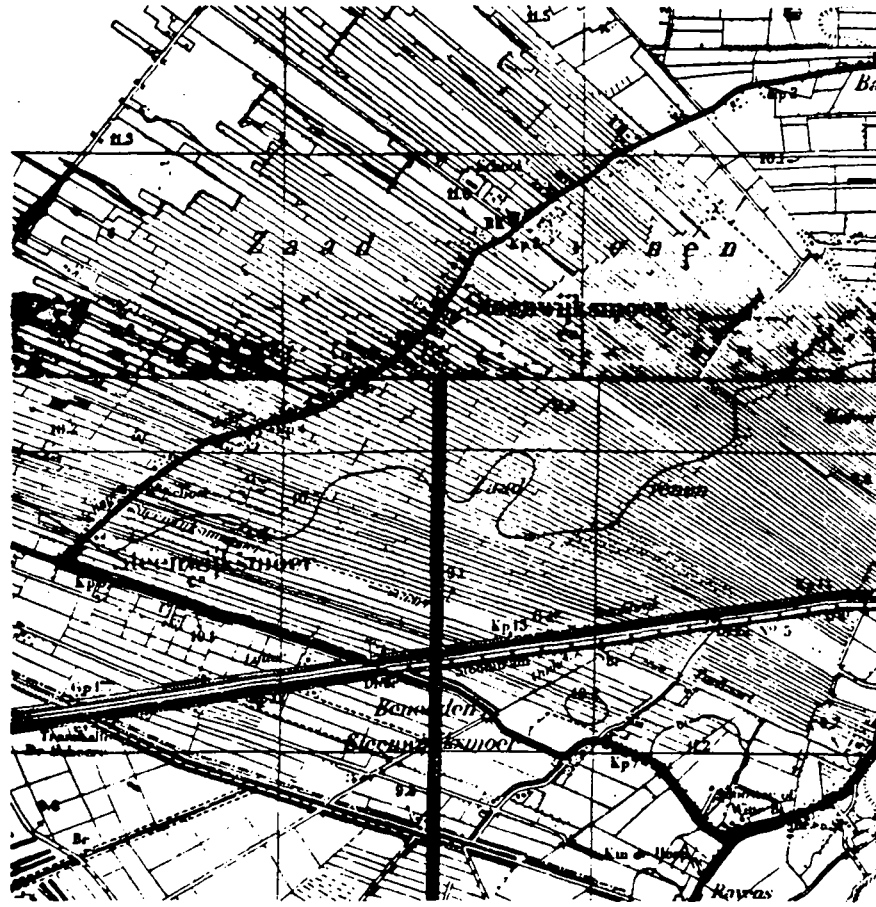
ca. 1850

Type nederzetting: Randveenwegdorp

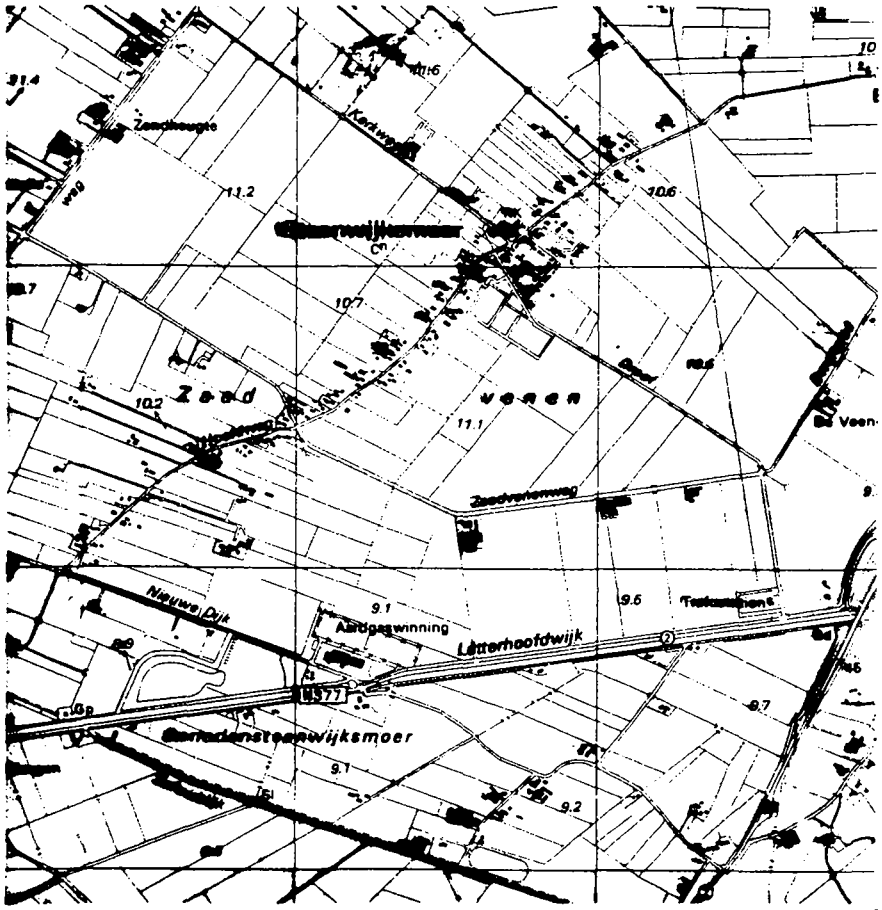
Schaal 1:25.000

Gemeente: Coevorden

Kern: Steenwijksmoer



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Schaal 1:25.000

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden gemeente Coevorden.

Gebied 1: Centrum Noord
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).	+						

Naam bijzonder gebied

Centrum Noord

Algemene karakteristiek

Het is een algemeen stedelijk ingericht gebied gecombineerd met een villaachtige ontwikkeling en een groengebied. Een groot deel van het gebied beslaat de gronden van de voormalige vestingswallen.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit

  Van belang is de inrichting op de voormalige vestingswallen. Er is gekozen voor een parkachtige aanleg, ingevuld met park- en villaachtige bebouwing. Meer richting het centrum van Coevorden ligt een zone waarin veel sociale woningbouw voorkomt in een min of meer blokmatige verkaveling. Langs de radiale as, het Kasteel, zijn het vooral de "middenstandswoningen" die domineren. Tevens zijn er aan deze as enkele voorzieningen zoals een (voormalig) postkantoor en een school. Ook staan er nog enkele gebouwen die verwijzen naar de vroegere activiteit in de haven.

* Historische betekenis

  De structuur van het gebied verwijst nog duidelijk naar de vroegere functie van Coevorden als vestingsstad. Na de slechting van de wallen zijn hier vervolgens zeer karakteristieke 19- en 20-eeuwse functies gekomen zoals een aantal scholen, een watertoren en een park. Zowel de restanten van de oorspronkelijke structuur als de aanpassingen zijn van belang voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving

  Het parkgebied met de ravelijn-achtige structuur vormt de belangrijkste "verwijzing" naar de oorspronkelijke opbouw als vestingsstad (een tweede belangrijke verwijzing wordt gevormd door het radiale stratenpatroon). Daarnaast functioneert het parkgebied als overgangszone tussen de oude stad en de uitbreidingswijken.

* Gaafheid

  De structuur van het gebied is nog in redelijk gave staat. Het wegenpatroon, de beplanting en de verdeling van bouwvolumes zijn in grote lijnen in oorspronkelijke verschijningsvorm gebleven. Dat geldt niet voor alle bebouwing. Een gedeelte van de bebouwing is in meer of mindere mate gewijzigd.

* Zeldzaamheid

  Voor Coevorden en tegelijk voor heel Drenthe, is dit het enige waar én de vestingsstructuur nog duidelijk bewaard is én de bebouwing een duidelijke afspiegeling is van de ontwikkelingen in de periode 1850-1940.

COEVORDEN
COEVORDEN
BUROKIDER GEBIED.
CENTRUM NOORD.