ZUID-WEST

PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE

GEMEENTEBESCHRIJVING MEPPEL
(ontwerp)

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

DIT EXEMPLAAR WORDT NIET UITGELEEND!

APRIL 1989

MEPPEL

1. Inleiding

De gemeente Meppel is gelegen in de uiterste zuidwesthoek van Drenthe en omvat naast de stad Meppel geen andere nederzettingen. Het grondgebied wordt begrensd door in het noordwesten de gemeente Nijeveen, in het noorden de gemeente Havelte, in het noordoosten de gemeente Ruinerwold en in het zuidoosten de gemeente De Wijk. De verdere zuidgrens wordt gevormd door de provinciegrens tussen Overijssel en Drenthe. Meppel heeft een oppervlakte van 1450 hectare en is daarmee de kleinste gemeente van Drenthe. Het inwonertal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850-6.536, 1900-10.159, 1940-13.945, 1988-23.102.

2. Fysische Gesteldheid

Meppel wordt gekenmerkt door een lage ligging. De lage "zandrug", in feite een lint van kleine zandeilandjes, die dwars door de gemeente loopt, wordt omsloten door pleistocene smeltwaterdalen die door de eeuwen zijn opgevuld met moerasveen. Diverse riviertjes lopen vanaf het Drents Plateau naar het waterrijke gebied van Meppel om vervolgens via het Meppeler Diep af te wateren op het Zwarte Water en het IJsselmeer.
De zandrug, bestaat uit middelhoge (bij Oosterboer) en lage (bij Meppel) podzolgronden. In de stroomdalen van De Wold Aa, de Reest en het Meppeler Diep komen venige beekdalgronden voor. In het westen van de gemeente is sprake van niet uitgeveend laagveen op veenmosveen of zeggeveen. Ondanks de aanwezigheid van de zandrug varieert het relief van Meppel slechts gering (ca. 0.0.m. tot 1.7 m. N.A.P.). De hoogste gronden zijn gelegen in de omgeving van Oosterboer en de Rumt. Het betreft hier in hoofdzaak oude esgronden. De laagstgelegen delen zijn gesitueerd in het westelijke laagveen gebied.

3. Ontginningsgeschiedenis

Rond het midden van de vorige eeuw bezat de gemeente Meppel geen woeste gronden meer; het gehele grondgebied was reeds ontgonnen. De belangrijkste ontginningen hebben waarschijnlijk plaats gevonden in de eerste helft van de Middeleeuwen. In het westelijke laagveen gebied ontstond in deze periode een opstrekkende verkaveling die deel uit maakt van de ontginningen van Kolderveen/Nijeveen. Loodrecht op deze bewoningsas strekken de langgerekte percelen zich uit vanaf de tussen Meppel en Zwartsluis gelegen zomerdijk tot aan de Stouwsloot, die samenvalt met de grens tussen Nijeveen en het Overijsselse Steenwijk. Ten oosten van de stad Meppel hebben de ontginningen op de fijn zandige delen van het esdorpenlandschap veelal geresulteerd in een patroon van blokvormige kavels, dat zich over de gemeentegrens verder uitstrekt naar het zuidelijke deel van Ruinerwold. Ter verbetering van de waterhuishouding zijn hier in de periode volgend op de vroege ontginningen tal van de percelen individueel besloot, waardoor er een soort mengvorm ontstond van blok- en strokenverkavelingen. In het nabijgelegen stroomdal van de Reest daarentegen resulteerden de ontginningen in een "zuivere" strokenverkaveling.

In het huidige landschap van het westelijke laagveengebied is het oorspronkelijke verkavelingspatroon vrij goed behouden gebleven. De aanleg van de Bremenbergweg heeft er echter wel voor gezorgd dat de ten noorden van het Meppeler Diep gelegen gronden thans worden afgesneden van het grote weilandgebied van Nijeveen-Kolderveen. Het gebied ten zuiden en zuidwesten van Meppel, de Koelanden genaamd, heeft ten gevolge van stadsuitbreiding zijn oorspronkelijke identiteit geheel verloren. Ook het oostelijke deel van de gemeente is niet vrij gebleven van verandering. Recente stadsuitleg heeft de omgeving van Oosterboer vrijwel geheel opgeslokt. Slechts het stratenpatroon wijst hier nog enigszins op de oude blokverkavelingstructuur. Elders is ten gevolge van de verdichting van de infrastructuur (wegen, spoorwegen, waterwegen) het verkavelingspatroon ernstig versnipperd.

4. Grondgebruik

De fysische gesteldheid is uitermate belangrijk geweest voor het grondgebruik in het buitengebied van de gemeente Meppel. De hoge grondwaterstanden, die in de loop der eeuwen door inklink van de veengronden nog toenamen, maakten de mogelijkheid voor het bedrijven van akkerbouw in dit gebied relatief beperkt. Vanouds had men er te maken met een verkort groeiseizoen en, met name in de nattere jaargetijden, vertrapping van de zode en afname van de betreedbaarheid van de gronden. De boeren van Oosterboer en omgeving gingen hierdoor reeds vroeg over tot ontmenging van het traditionele gemengde bedrijf. Evenals in de, vanuit landbouwkundig oogpunt beschouwd, vergelijkbare gemeenten Nijeveen en Ruinerwold ging men zich geleidelijk aan meer en meer specialiseren in de richting van de intensievere rundveeteelt en dan met name de melkveehouderij, waarbij de productie van consumptiemelk en/of boter centraal stond. Men had in de stedelijke bevolking van Meppel namelijk een prima afzetmarkt voor deze producten. Bovendien nam in de loop van de vorige eeuw de vraag vanuit andere landen in Europa sterk toe. Gevolg van deze vroege specialisatie was dat het bouwlandareaal tussen 1650 en 1832 in Oosterboer met ruim een kwart afnam ten gunste van het areaal grasland. Met slechts 51 hectare bouwland en 920 hectare grasland had Meppel in 1832 zelfs de hoogste oppervlakteverhouding grasland:bouwland in Drenthe. De kaart van 1850 geeft Meppel dan ook weer als een gemeente die, afgezien van de stadsuitleg, voor het grootste gedeelte uit weilanden bestaat. Slechts sporadisch zijn er akkers aan te treffen. Akkers die voornamelijk gezocht moeten worden op de hogere delen rond Oosterboer en Ezinge. Daarnaast bevonden zich omstreeks 1850 op het Meppeler grondgebied nog enkele verspreid gelegen bosjes. Gedurende de periode 1850-1940 veranderde er vervolgens vrij weinig binnen de situatie van het grondgebruik. Ondanks het feit dat er ten behoeve van stadsuitbreiding landbouwgronden aan het agrarisch areaal werden onttrokken, bleef de gemeente voor ongeveer 2/3 uit landbouwgronden bestaan. Verdergaande specialisatie in de intensieve melkveehouderij had tot gevolg dat de oppervlakteverhouding grasland:bouwland nog meer toenam (1910; 870 hectare: 33 hectare). In tegenstelling tot veel andere gemeenten in Zuidwest-Drenthe (zie regiobeschrijving) was het aandeel van de varkens in het landbouwbedrijf in de gemeente Meppel opvallend laag. De verklaring hiervoor moet vooral gezocht worden in het geringe aantal kleine bedrijfjes (1-5 hectare) dat Meppel altijd heeft geteld. De bosjes waren in 1940 alle verdwenen.

Hoewel het buitengebied van Meppel in belangrijke mate nog altijd een agrarische stempel draagt, heeft de (fysieke) verstedelijking er sinds 1940 toch duidelijk zijn sporen nagelaten. Met name het gebied ten oosten van de spoorlijn Meppel-Groningen heeft zijn oorspronkelijke bestemming voor een groot deel verloren. Landbouwgronden hebben hier ten behoeve van de aanleg van nieuwe woonwijken, bedrijfsterreinen en infrastructuur een geheel ander gebruik gekregen. Het noordwestelijke deel van de gemeente is daarentegen dankzij zijn relatief ongunstige ligging en fysische gesteldheid slechts weinig veranderd.

5. Infrastructuur

De infrastructuur is bepalend geweest voor de ontwikkeling van Meppel. Vanaf het prille begin werd de gunstige ligging van de nederzetting, gelegen op het knooppunt van verschillende Drentse riviertjes en over het water (voornaamste verkeerswegen in veengebieden) aldus uitstekend bereikbaar, uitgebuit. Meppel was dan ook reeds vroeg een vooraanstaande schippersplaats en maakte al in de 15e eeuw bloei door als centrum van goederenoverslagenschipperij. Vrijwel alle handel van (levensmiddelen, grond- en brandstoffen, grove textielwaren) en naar (nijverheidsprodukten) Drenthe verliep in deze dagen over Meppel. Vooral de export van turf, tezamen met de hiermee aanverwante ambachtelijke nijverheid in de vorm van werven, scheepstoebehoren, zeildoekweverijen, etc. was van grote betekenis. Illustratief is het gegeven dat Meppel in de 17e eeuw, ondanks zijn geringe inwonertal (ca. 1200), reeds een schippergilde bezat. Belangrijk voor de afvoer van turf uit de veengebieden van Smilde en Hoogeveen waren aanvankelijk de Oude Vaart (Smildervaart) en de Hoogeveensche Vaart, later kwam daar de ten behoeve van de ontginning van de tussen Hoogersmilde en Assen gelegen Kloostervenen gegraven Drentse Hoofdvaart (1769-1780) nog bij. Pas in de 19e eeuw begon geleidelijk aan ook het verkeer over het land, aanvankelijk met name over de kortere afstanden, aan betekenis te winnen. Een ontwikkeling die Meppel niet aan zich voorbij liet gaan; toen de aanleg van de straat-weg van Zwolle naar Groningen en Leeuwarden zich aandiende, kreeg het Meppeler gemeentebestuur dankzij financiële bijdragen gedaan dat deze over Rouveen en Staphorst kwam te lopen in plaats van over Zwartsluis en Hasselt. Hierdoor verkreeg Meppel een aanzienlijk kortere en snellere wegverbinding met Zwolle. Tevens stelde men voor de aanleg van straatwegen naar de omliggende gemeenten straatstenen beschikbaar, wat er toe leidde dat kort na 1850 alle belangrijke interlocale wegen van en naar Meppel verhard waren. Het zwaartepunt van het wegenpatroon lag in deze tijd op de noord-zuid richting.
Gedurende de periode 1850-1940 hebben zich tal van veranderingen voorgedaan in de infrastructuur van Meppel. Wat de waterwegen betreft is er zowel sprake van nieuwe verbindingen, als van verkeerstechnische verbetering van reeds bestaande verbindingen. De eerste verbetering tijdens deze periode was de reconstructie van de Hoogeveensche Vaart in 1851. Het tracé van deze waterweg werd toen verlegd van de Prinsengracht naar de Heerengracht, die hiervoor eerst bevaarbaar gemaakt diende te worden. Tevens werd in het kader van de reconstructie een doorsteek gegraven vanaf het nieuwe tracé van de Hoogeveensche Vaart naar de Kleine Oever.

Rond 1860 werd het Meppeler Diep verbreed zodat het voor grotere schepen mogelijk werd in Meppel zelf te laden en lossen; voorheen geschiedde dit namelijk stroomafwaards aan het Meppeler Diep te Dingstede. Met de verlenging van de Meppeler Sluis in 1880 werd het ook voor langere stoomschepen mogelijk om Meppel aan te doen. Langs de tijdens de reconstructie van de Hoogeveensche Vaart gegraven doorsteek werd voor het laden en lossen van deze schepen een speciale stoombootkade aangelegd. Een andere belangrijke ingreep in 1880 was de doorgraving van het Meppeler Diep over de Bult naar het Noordeinde, waardoor er een betere verbinding met de Drentse Hoofdvaart ontstond. Tezamen met turf waren landbouwprodukten nu het belangrijkste export artikel. Vanaf het midden van de 19e eeuw kende Meppel namelijk een zeer belangrijke marktfunctie. Niet alleen gold Meppel destijds als één van de drie grootste boter-markten in ons land, ook was de veemarkt, vooral die van biggen (zie regiobeschrijving), van grote betekenis. Vanuit Meppel werden de biggen over het water rechtstreeks verscheept naar de Londense markt. Hoewel het verkeer te water tot aan het midden van deze eeuw van economische betekenis bleef, werd zienderogen toch duidelijk dat het verkeer over het land de toekomst had. Bestaande wegen werden verder verhard en verbeterd, terwijl rond het centrum van Meppel de radiale wegenstructuur webvormig werd opgevuld met tal van nieuwe dwarsverbindingen. Belangrijk voor de ontwikkeling van Meppel was echter vooral de aansluiting op het landelijke spoorwegennet met de lijnen Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen (1867-1870). Zo kwam ten gevolge van de bouw van het station (1866) de Stationsweg tot stand. Deze vormde een verbinding tussen het Station en het Zuideinde en zou spoedig (evenals het Zuideinde) gaan fungeren als vestigingsplaats voor de beter gesitueerden van Meppel. Tevens was de Stationsweg door zijn gunstige ligging in trek bij bedrijven, zoals het chemische bedrijf Gist-Brocades en de tabaksfabriek De Eendracht, die zich rond de eeuwwisseling aan deze weg vestigden. Het toenemende belang van het wegverkeer gedurende de eerste decennia van deze eeuw werd eens te meer onderstreept toen in 1917 de oude vaarweg door het centrum, de Prinsengracht, voor het grootste gedeelte werd gedempt, ten behoeve van het autoverkeer. In 1908-1910 kwamen ook nog tramverbindingen tot stand met Balkbrug en Smilde. Ruim een kwart eeuw hadden deze lijnen een nuttige functie, waarna ze vervolgens toch in de auto hun meerdere moesten erkennen. In de periode na 1940 heeft de uitbreiding van het wegenpatroon voortgang gevonden. Zowel voor de ontsluiting van industrie- en woongebieden als voor het doorgaande verkeer zijn er tal van nieuwe verbindingen aangelegd. Het spoorwegennet heeft geen wijzigingen ondergaan. De vooraanstaande positie van het verkeer over het water is, ondanks de recente omleiding van de Hoogeveensche Vaart, duidelijk ten einde. Sinds 1940 zijn onder meer de oude gracht langs de Grote en Kleine Oever (1952/1953) en de nog resterende arm van de Prinsengracht (1966) gedempt en zijn andere vaarwegen van weleer onbevaarbaar geworden door de aanleg van vaste bruggen en dammen.

6. Nederzettingsstructuur

Meppel heeft zich sinds de late Middeleeuwen van schippersplaats met een bescheiden inwonertal ontwikkeld tot handels- en industriestad van betekenis. Een ontwikkeling die duidelijk invloed heeft gehad op het ruimtelijke beeld van de stad.

De vroegste bebouwing was hoofdzakelijk gesitueerd op de hogere, zandige delen (eilandjes) rond het knooppunt van waterwegen (Blekerseiland, Kerkplein, Groenmarkt). Met het groeiende inwonertal strekte de bebouwing zich verder langs de waterlopen uit. Later, toen met name ook economische activiteiten steeds meer ruimte op gingen eisen, vond de stadsuitleg tevens plaats langs het wegenpatroon (17e/18e eeuw). Als voorbeelden hiervan zijn de Kruisstraat, de Hoofdstraat, de Grote Kerkstraat, de Prinsengracht, en het meer in noordelijke richting gelegen Molenstraat, het Noordeinde en de Woldstraat.
Hoewel de oude stad gekenmerkt werd door een grote vervlechting van wonen en werken, werden sterk hinderverwekkende bedrijven (leerlooierijen, bierbrouwerijen, weverijen en scheepstimmerbedrijven) langs de stadsrand gesitueerd. Bij het voortgaan van de stadsuitbreidingen kwamen deze bedrijven uiteindelijk echter toch tussen de stedelijke bebouwing te liggen en ontstond er een kwalitatieve geleding in de stad. De lagere standen woonden nabij de hinderverwekkende bedrijven terwijl welgestelden vooral rond het Kerkplein gehuisvest waren. In de eerste helft van de 19e eeuw vond vooral uitbreiding plaats door verdichting. Binnenterreinen en opengebleven stukken land werden toen volgebouwd.

In de periode na 1850 was er naast verdichting voor het eerst ook sprake van daadwerkelijke stadsuitbreiding op grotere schaal. Het vroegste voorbeeld hiervan is het gebied ten zuiden van de Heerengracht. Langs het Zuideinde was sprake van een verdichtende lintbebouwing die in feite voortborduurde op de belangrijke noord-zuidverbinding Noordeinde, Molenstraat, Kruisstraat en Hoofdstraat. Hier valt een geleidelijke overgang van een geconcentreerde bebouwing van met name winkels naar een opener villa- en middenstandswoningbouw te constateren. De diversiteit in detaillering en de nog vaak in zeer goede staat verkerende bebouwing kent een aantal fraaie uitschieters zoals het pand Zuideinde 37, de neo-renaissancistische gevel van de Rijks Scholen Gemeenschap (Zuideinde 76) en de met een royale tuin omgeven villa Zuideinde 106. Samen met de Stationsweg is dit aangewezen als een bijzonder gebied.
Een andere lintbebouwingspatroon wordt gevormd door de haaks op het Zuideinde lopende Weerdstraat. Deze straat heeft een minder rijke bebouwing. Een belangrijke impuls voor de economische ontwikkeling van Meppel was de komst van het spoorwegstation. Vrijwel gelijktijdig met de bouw van het station(1867) kwam een bebouwingsactiviteit op gang in de richting van het station. Belangrijk daarbij was de aanleg van de brede Stationsweg waarlangs de beter gesitueerden van Meppel hun vaak rijke huizen lieten bouwen. De invulling van het gebied tussen de Heerengracht en de Stationsweg volgde kort daarop. Hier werden hoofdzakelijk arbeiderswoningen gebouwd. Opvallend is dat de qua schaal bij elkaar passende bebouwing een grote diversiteit toont voor wat betreft de detaillering van de topgevels. Vanwege die diversiteit en de hoeveelheid woningen die het betreft verdient dit gebied bijzondere aandacht. Toch ging in de tweede helft van de 19de eeuw ook de verdichting gewoon verder. Met name in het gebied ten westen van de Grote Oever, tussen de Grote Oever en de Hoofdstraat en bij de Kromme Elleboog en Brouwerstraat leidde dat tot vaak onmenselijke woonomstandigheden. Illustratief is het gegeven dat Meppel in 1815 (stadsrechten) ongeveer 4.600, in 1840 bijna 6.000 en in 1899 ruim 10.000 inwoners telde. Deze bevolkingstoename (meer dan een verdubbeling) hield geen gelijke tred met de ruimtelijke groei van de stad.

De tweede helft van de vorige eeuw is voor Meppel ook een periode geweest van belangrijke industriële ontwikkeling. Stimulansen hiervoor waren de verbetering van het Meppeler Diep, de reconstructie van de Hoogeveensche Vaart in 1851, de aanleg van de spoorwegen en de verbetering van de wegen. Er ontstond een veelheid aan functies, voornamelijk gericht op de scheepvaart maar ook ten behoeve van de diensten aan het achterland. Hoewel de nijverheid in Meppel gedurende de 19de eeuw op een ambachtelijk niveau bleef, werd een belangrijke basis gelegd voor de volgende eeuw.

Tussen 1900 en 1950 breidde de stad verder uit; het inwonertal groeide tot ruim 15.000. Kenmerkend voor deze periode is de planmatiger aanpak van de uitbreidingen. Dit ondanks het feit dat Meppel tot 1928 geen officieel uitbreidingsplan kende. Een van de eerste projecten die opvalt, is het gebied Indische Buurt Noordzijde. Het door de Meppeler architect H.M. Hulsbergen gemaakte plan (in opdracht van de Meppeler Bouwvereniging) werd in 1916 uitgevoerd en omvatte 160 woningen en drie winkels. Korte tijd daarna werd in het zuiden van de stad een park aangelegd. Het ontwerp hiervoor kwam van de tuin- en landschapsarchitect L.A. Springer. Het park moest behalve als ontspanningsoord ook een bijdrage leveren aan de verbetering van de gezondheidstoestand van de stad. Door het graven van een grote vijver werd het namelijk mogelijk gemaakt de omliggende gronden van dit van oorsprong zeer natte deel van Meppel, De Oeverlanden geheten, zodanig op te hogen dat het grondwaterpeil er aanzienlijk kon dalen. De financiering van het in 1919 opengestelde Wilhelminapark, werd geregeld door de verkoop van de omliggende gronden als bouwkavels voor villa's. Hieraan was een dringende behoefte omdat dankzij de florerende handel en industrie er een groot aantal welgestelden bijgekomen was.
Hoewel de woningwet van 1902 de verplichting stelde dat elke gemeente met meer dan 10.000 inwoners een uitbreidingsplan moest opstellen, kreeg Meppel pas in 1928 een uitbreidingsplan. Het gemeentebestuur, zo blijkt uit archiefstukken, achtte het niet zinvol omdat op de voor uitbreiding in aanmerking komende gronden een bouwverbod van kracht. Bovendien werden er steeds deelplannen opgesteld. Tot 1918 werd steeds zonder problemen vrijstelling verleend door gedeputeerde staten. Maar in hetzelfde jaar stelde gedeputeerde staten dat het wenselijk was om een uitbreidingsplan op te stellen. Uiteindelijk werd in 1927 een plan opgesteld door de gemeente-architect D. Monsma. Dit plan werd met enige correctie in 1928 aangenomen. Het woningbouwproject aan de stadskant van de Ceintuurbaan, ook wel Indische Buurt Zuidzijde, is op basis van dit uitbreidingsplan tot stand gekomen. Zo ook het gebied rond het Beatrixplantsoen. Ook binnen de visie van dit plan liggen de plannen voor het gebied ten oosten van de spoorweg (de wijk Ezinge), de ontwikkeling van de ten noorden van de Indische buurt gelegen woonwijk en een project langs de Steenwijkerstraatweg. Deze plannen zijn echter in een gewijzigde versie uitgevoerd. Heel opvallend aan het plan is het uitbreidingsgebied in het noordwesten waarbij met name een aantal diagonale lijnen het beeld zouden moeten bepalen. Dit woningbouwgebied is nooit tot ontwikkeling gekomen.

Meppel had in de eerste helft van deze eeuw de meest uitgebreide winkelstand van Drenthe (vergelijk: 1813-17; 1924-167 winkels). Langs alle uitvalswegen waren winkels gevestigd, aangepast aan de welstand van de marktbezoekers. Kwam men bij voorbeeld vanuit het rijke Ruinerwold de stad binnen, dan had men keus uit de betere winkels met een duurder assortiment. Ook voor de meer gespecialiseerde zaken kon men in Meppel uitstekend terecht. Zoals in zoveel steden is ook in Meppel veel van de oorspronkelijke centrumbebouwing in de periode 1850-1940 verbouwd. Dat heeft ondermeer geresulteerd tot de bouw van fraaie winkelpuien.

Voor wat de industriële ontwikkeling betreft, is er in de eerste helft van deze eeuw in toenemende mate sprake van concentratie van activiteiten. Met name langs het Meppelerdiep, de Drentse Hoofdvaart en de spoorlijn zijn bedrijven zich gaan vestigen. Zo werd in 1913 aan de Drentse Hoofdvaart ondermeer de Coöperatieve Landbouwbank Meppel (C.L.M.) opgericht, een bedrijf dat zich spoedig een vooraanstaande positie in Drenthe en ook een deel van Overijssel zou verwerven. In die jaren groeiden een aantal van de in de woongebieden gelegen bedrijven, zoals bij voorbeeld het farmaceutisch bedrijf Gist-Brocades. Dit bedrijf is de bekendste onderneming in Meppel. De bijzondere industrie ontstond in de 19de eeuw. W. Brocades, de grondlegger, was al vóór 1800 in Meppel gevestigd als apotheker aan de Woldstraat. Hij maakte hier verschillende preparaten op grote schaal aan en verkocht ze aan andere apothekers. In 1814 werd het bedrijf overgenomen door E.P. Stheeman en ging het verder als Brocades-Stheeman. Vooral aan het eind van de 19de eeuw gingen de zaken voorspoedig en schakelde men als eerste farmaceutische industrie over op een min of meer fabrieksmatige produktie. In 1900 was het bedrijf zo uit zijn jas gegroeid dat besloten werd tot het bouwen van een nieuwe fabriek aan de Stationsweg (1901). Sindsdien werden vele regionaal werkende apotheken en farmaceutische bedrijven overgenomen. Hoogtepunt daarbij was in 1927 tot stand gekomen overname van de N.V. Koninklijke Pharmaceutische Handelsvereniging in Amsterdam. Al die overnames hadden tot gevolg dat het bedrijf voortdurend bleef uitbreiden bleef uitbreiden en daardoor ruimtelijk een steeds dominantere positie ging innemen aan de Stationsweg. Een van de bureaus die regelmatig werd belast met bouwopdrachten voor Gist-Brocades, was het bureau van G. Otten. Verspreid over het oude havengebied gevormd door Sluisgracht, Stoombootkade, Bleekerseiland en Prins Hendrikkade zijn de meer ambachtelijke en kleinschalige ondernemingen te vinden. Zoals bouwbedrijven, schildersbedrijven, grossierderijen en ook opslagplaatsen. Enkele zeer markante gebouwen getuigen hiervan; de zeilmakerij aan de Mr. H. Smeengekade, het pakhuis op de Stoombootskade en de molenromp aan de Sluisgracht.

Sinds 1940 is er veel veranderd in het beeld van de stad Meppel. Direct na de 2e wereldoorlog werd de stad geconfronteerd met de noodzaak om veel huizen te bouwen. Hiervoor was binnen de toenmalige stadsplattegrond echter geen ruimte meer. Overal was de grens bereikt; in het westen het Meppeler Diep, in het zuiden de Reest (provinciegrens), in het oosten de spoorlijn en in het noorden De Wold Aa. Het uitbreidingsplan van 1928 en het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken van 1943 (samengesteld door ir. D. Roosenburg van het bureau van Jhr. ir. J. de Ranitz uit Den Haag) stelden weliswaar een uitbreiding in noordelijke richting voor, maar toch bleef die ontwikkeling te beperkt.

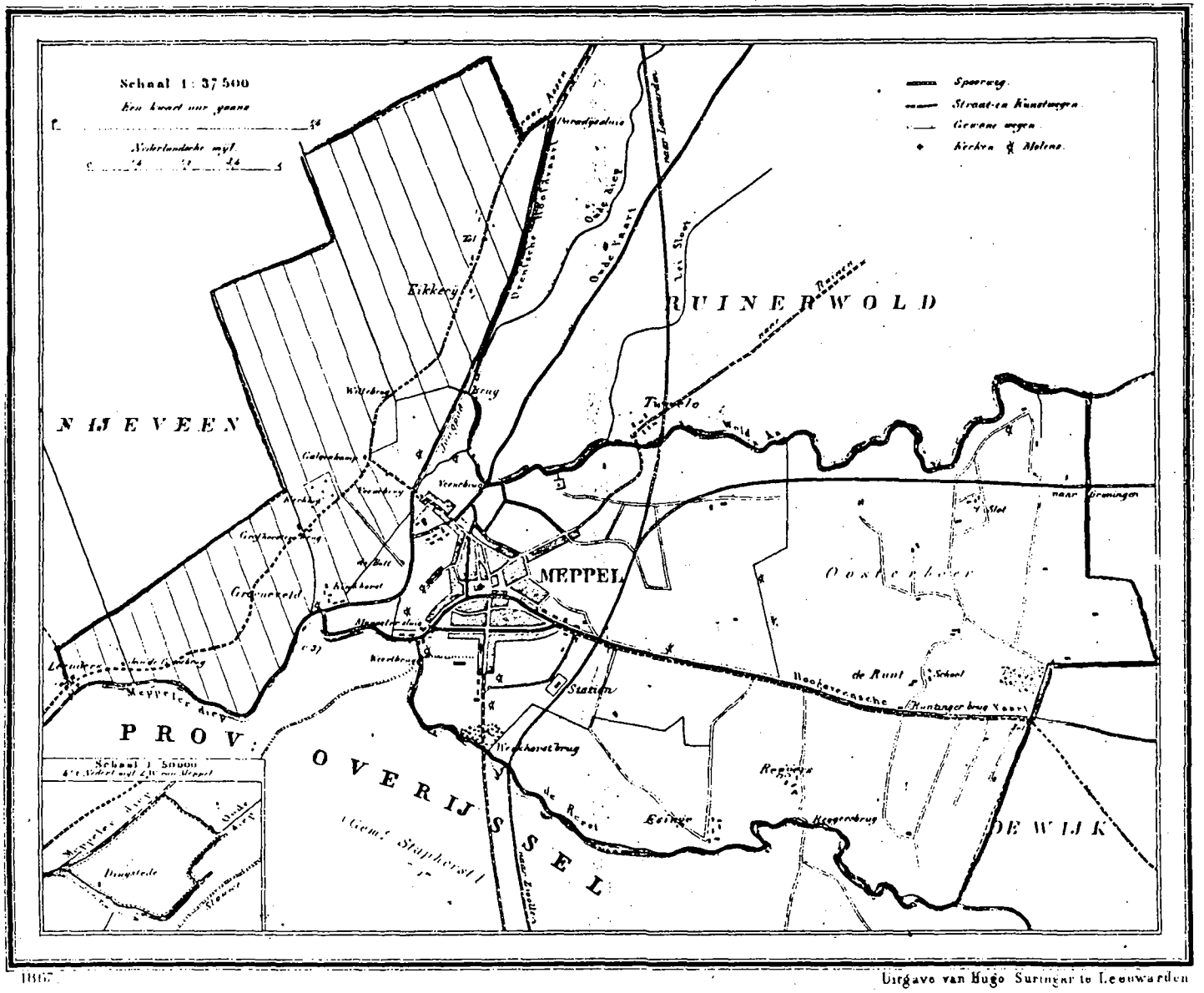
Ondanks de aanbouw van de wijk Haveltermade moest er daarom gezocht worden naar nieuwe mogelijkheden. Dat had tot gevolg dat in de jaren '60 en '70 ten zuiden van de Reest een wijk, de Koedijkslanden, tot ontwikkeling kwam. Daarvoor werd grond aangekocht van de provincie Overijssel. Hoewel de uitbreiding ten oosten van de spoorlijn vlak voor de oorlog stagneerde, werd in de jaren '80 toch weer in deze richting gewerkt. De keus viel nu echter op de iets oostelijker gelegen gronden tussen Meppel en Oosterboer. Hier kwam de wijk Oosterboer.

Naast vergroting van de stadsplattegrond traden er ook binnen de bebouwing van de oude stad duidelijke wijzigingen op. Tussen 1950 en 1960 werd de oude, kleinschalige en bouwtechnisch slechte woningen in de dichtbebouwde gedeelten van Meppel op grote schaal gesaneerd, hetgeen de historische structuur van de stad niet ten goede kwam. Met name de wijziging aan de Grote Oever zijn wat dat betreft veelzeggend. Op tal van plaatsen ontstonden open plekken in het bebouwingspatroon, terwijl de binnenstad gelijktijdig sterk dreigde te ontvolken. Ontwikkelingen die met later als negatief is gaan beoordelen en sindsdien met behulp van stadsvernieuwingsprojecten tracht te keren.

Beschouwing van het huidige stadsbeeld leert dat er nog vrij veel cultuur-historisch waardevolle elementen in Meppel aanwezig zijn. Zo is in een groot deel van de oude stad het gegroeide stedelijke patroon nog herkenbaar. Met name de noord-zijd gerichte hoofdas Molenstraat-Kruisstraat-Hoofdstraat is qua structuur weinig verander. De in de oorspronkelijke rooilijn staande bebouwing past wat schaal en maat betreft goed in deze hoofdas. De dominerende aanwezigheid van winkels heeft er toe geleid dat de gevels, afhankelijk van tijd en smaak, regelmatig werden voorzien van andere indelingen. In iets mindere mate geldt dat ook voor de Woldstraat, de Brouwersstraat, de Touwstraat en de Grote Kerkstraat. Ook het patroon van oorspronkelijke uitvalswegen is nog goed terug te vinden in Meppel. Het gaat hier met name om het Noordeinde, het zuideinde, het Oosteinde, de Commissaris de Vos van Steenwijkstraat en de Weerdstraat. De functie van het Noordeinde is met de aanleg van de Ceintuurbaan-Steenwijkerstraatweg geleidelijk wat afgezwakt.
Het patroon van waterwegen heeft lange tijd een stempel gedrukt op de economische welvaart en de ontwikkeling van Meppel. Een aantal civiel-technische werken getuigen daar nog van. Bij voorbeeld het sluiscomplex met brug aan de Sluisgracht dat samen met het Blekerseiland toch wel een zeer markant stukje Meppel is. In het trace van de Hoogeveensche Vaart liggen nog een aantal interessante bruggen waarbij vooral de klapbrug bij het Zuideinde en de Tipbrug de moeite waard zijn. Deze bruggen van het zogenaamde Amsterdamse type, waarbij de hamei in het veld van de balans ligt, zijn nog in goede staat.
In het noorden van de gemeente Meppel ligt een eerste schutsluis van de Drentse Hoofdvaart, de Paradijssluis. Dit complex bestaande uit een schutsluis, een sluiswachterswoning (beiden van ± 1890) en een pompgebouw uit 1925 is vernoemd naar de gemoedstoestand van dronken jagers die hun moeizaam verdiende geld in het nu afgebroken café uitgaven. Vlak bij deze schutsluis ligt een kalkoven-complex. Dit uit circa 1880 daterende Rijksmonument wordt met name bepaald door de drie flesvormige ovens.

Ook in het noordelijke gedeelte van Meppel liggen een paar restanten van kleine schutsluizen. Deze schutsluizen liggen in de Kolderveensche Westergrift en in de Nijeveensche Grift. Zo rond 1860 werd met de gemeente Nijeveen een overeenkomst bereikt dat deze sluizen aangelegd zouden worden om daarmee de wateroverlast in Meppel te verminderen. Werden ze in die jaren veel gebruikt ten behoeve van het transport van en naar Nijeveen nu kunnen ze als ruïnes slechts getuigen van de strijd tegen de wateroverlast. Veel moeilijker getuigenissen van de dominante rol van het water treft men aan in de stad zelf. Ten minste voor wat betreft de gedempte waterlopen. De vroegere waterloop via de Grote Oever is totaal verdwenen en slechts weinig refereert aan dit verleden. Voordat in 1851 de Hoogeveensche Vaart vis de Keizersgracht kon worden bereikt, liep het kanaal via de Kleine Oever, bij de pakhuizen van het Grafisch Museum langs om bij het voormalige transformatorhuis op de hoek van het Hogetin af te buigen richting Kerkplein. Ook hier getuigen nog enkele pakhuizen naar dit verleden. Via de Prinsenstraat, de Groenmarkt, het Prinsenplein werd de nu eveneens gedempte Prinsengracht bereikt.

*zjs



1867. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

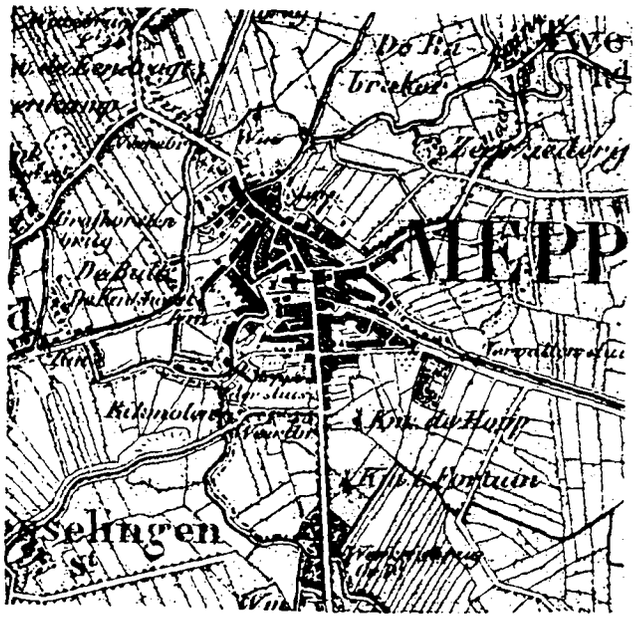
1060 Huisjes 7600 Inwoners.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Meppel

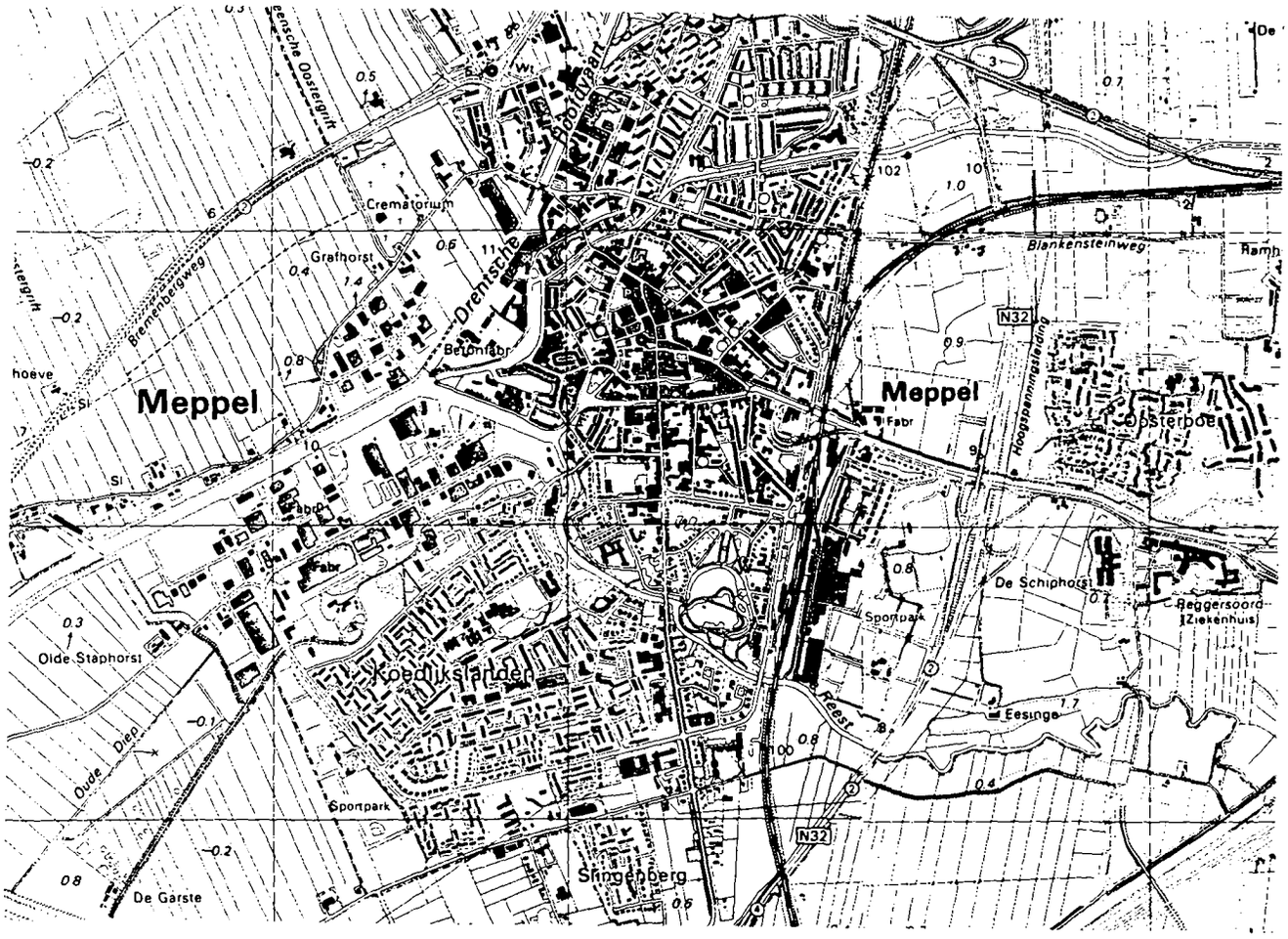
Kern: Meppel

Type nederzetting: Stedelijke nederzetting



ca. 1850

ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

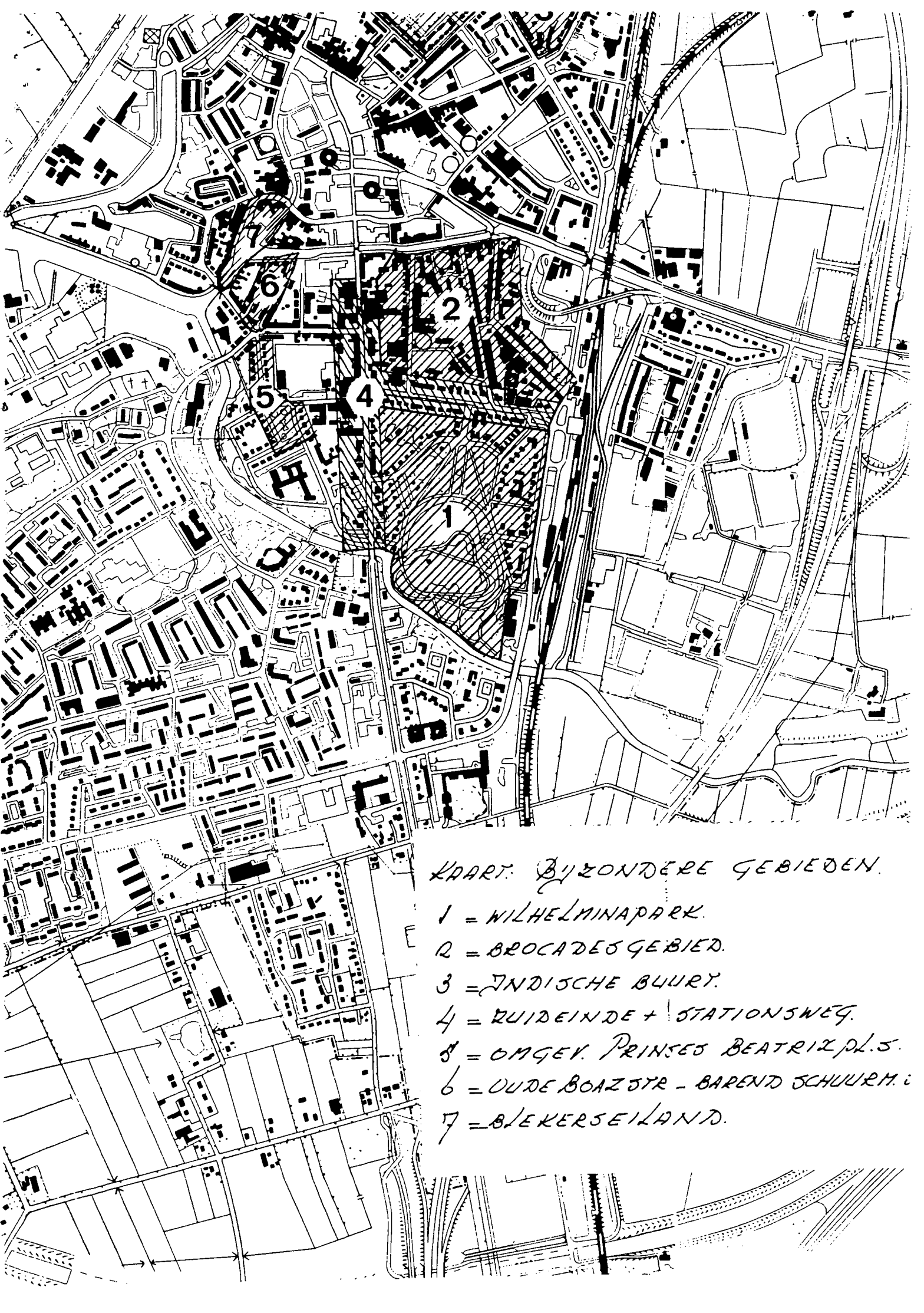
Schaal 1:25.000

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

Gemeente Meppel

Gebied 1: Omgeving Wilhelminapark
Gebied 2: Brocadesgebied
Gebied 3: Indische buurt
Gebied 4: Zuideinde + Stationsweg
Gebied 5: Oude Boazstr. + Barend Schuurman
Gebied 6: Omgeving Beatrixplantsoen
Gebied 7: Bleekerseiland e.o.

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).	+	+	+	+	+	+	+



KAART: BIJZONDERE GEBIEDEN.

1 = WILHELMINAPARK.

2 = BROCADESGEBIED.

3 = INDISCHE BUURT.

4 = ZUIDEINDE + STATIONSWEG.

5 = OMGEV. PRINSES BEATRIXPL.S.

6 = OUDE BOAZSTR - BAREND SCHUURM.

7 = BIEKERSEILAND.

Naam bijzondere gebied

Wilhelminapark

Algemene karakteristiek

Villa-achtige bebouwing uit de periode 1920-1930 gesitueerd rond het ruim aangelegde Wilhelminapark, dat werd ontworpen door de tuinarchitect L.A. Springer.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Het ruimtelijke concept van het gebied is gebaseerd op een stedebouwkundig ontwerp waarin een fraai, ruim opgezet park is omgeven door een villagebied met royale percelering.
  Van oorsprong was dit deel van Meppel dusdanig vochtig dat bewoning er in feite onmogelijk was. Met de aanleg van het park kwam echter door het graven van een grote vijver voldoende grond vrij om het omliggende terrein op te hogen en daarmee voor bebouwing geschikt te maken.
  Zowel het park, dat elementen bevat van Engelse en Franse tuinaanleg, als de bebouwing (diversiteit aan bouwstijlen) bezitten architectonische kwaliteiten.
  Het park heeft met name in de beginperiode een belangrijke recreatieve functie vervuld voor zowel Meppel als de nabije omgeving.

* Historische betekenis
  De aanleg van het park is gebaseerd op sociale en economische gronden. Wat het sociale aspect betreft; het park werd ontworpen ter bevordering van de gezondheid en hygiëne, alsmede als ontspanningsoord voor de Meppeler bevolking. Het economische aspect zit in de financiële opzet van het geheel: ter financiering van het park werden de omliggende gronden verkaveld en voor villabebouwing verkocht.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  Het gebied heeft duidelijk een tweeledige stedebouwkundige betekenis: als groenvoorziening voor de stadsbevolking en als vestigingsplaats voor de beter gesitueerden van Meppel.

* Gaafheid
  Het park en de omringende bebouwing verkeren in goede en tevens vrij authentieke staat.

* Zeldzaamheid
  Voor Drenthe kan een park met de omvang van Meppel als zeer zeldzaam beschouwd worden. Tevens is van belang dat het werd ontworpen door een tuinarchitect van landelijke faam.

Naam bijzondere gebied

Zuideinde plus Stationsweg.

Algemene karakteristiek

lintbebouwing van villa's langs twee belangrijke straten.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Met name het Zuideinde vertoont een fraai verloop van de bebouwingsdichtheid. Vanaf het centrum wordt de percelering geleidelijk aan ruimer en neemt de groenvoorziening toe. De Stationsweg heeft een breed profiel met veel groen (bomen plus heggen langs de weg) en de meeste panden bezitten nog de oorspronkelijke tuinhekken.
  In het gebied treffen wij een overzicht van vrijwel alle in Meppel vertegenwoordigde bouwstijlen uit de periode 1850-1940 aan.
  Het Zuideinde is een mooi voorbeeld van gegroeide uitbreiding terwijl de Stationsweg een typerende opvulling tussen stad en station is.

* Historische betekenis
  Dit gebied illustreert duidelijk de sociale geleding van Meppel. In de periode 1850-1940 was het bij de welgestelden in om zich buiten het oude stadscentrum te vestigen. Dat hierbij het motto hoe rijker hoe rianter gold blijkt in beide straten overduidelijk.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  De bebouwing van het Zuideinde maakt onderdeel uit van de oorspronkelijke lintbebouwing, die in Noord-Zuidrichting dwars door Meppel loopt.

* Gaafheid
  Zowel de bebouwingsdichtheid als het totale straatbeeld met onder meer de karakteristieke groenvoorziening en het oorspronkelijke hekwerk maken een zeer gave indruk.

* Zeldzaamheid
  Het gebied van de Stationsweg en het Zuideinde is voor Drenthe zowel wat betreft de bebouwing als het totale straatbeeld uniek. Bovendien treedt in "vergelijkbare gebieden" meestal in de loop van de jaren verdichting op.

Naam bijzondere gebied:

Indische buurt

Algemene karakteristiek

Planmatige opgezette woonbuurt van na 1920 met een tuinwijkachtige aanleg. Valt uiteen in twee delen: ten Noordoosten van de Ceintuurbaan en tussen de Ceintuurbaan en het oude stadscentrum.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Het gebied is duidelijk van een planmatige opzet en heeft een geleding naar verschillende bewonersklassen. Het Noordoostelijke deel is symmetrisch van opzet, terwijl de woningen tussen de Ceintuurbaan en de oude stad zijn georiënteerd op een centrale groene ruimte (speeltuin).

* Historische betekenis
  De bebouwing is typerend voor de periode na de Woningwet en geeft bovendien blijk van de "tuinwijk-gedachte".

* Gaafheid
  De Indische buurt, die gedeeltelijk gerenoveerd is, maakt als geheel nog een gave indruk; met name het speeltuintje verkeert nog in authentieke staat.

* Zeldzaamheid
  Woonbuurten als de Indische buurt zijn in Drenthe uiterst zeldzaam.

Naam bijzondere gebied

Omgeving Prinses Beatrixplantsoen.

Algemene karakteristiek

Villabebouwing van rond 1930, gecentreerd rond een rechthoekig plantsoen.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  De buurt heeft een planmatig opgezet stratenpatroon met een duidelijke rooilijn. In tegenstelling tot het Wilhelminapark heeft het stratenpatroon een meer rechtlijnig verloop en vertoont de villabebouwing beduidend minder variatie. Alle villa's zijn representanten van de typische jaren '30 villabebouwing (rode bakstenen, brede daklijsten, royale kapvorm).

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving
  Het gebied kan worden beschouwd als de laatste uitbreiding van het overall-villagebied dat een relatief groot deel van Zuid-Meppel beslaat. Chronologisch ziet het ontstaan van dit woongebied voor beter gesitueerden er als volgt uit: lintbebouwing Zuideinde, lintbebouwing Stationsweg, Wilhelminapark en omstreken, Beatrixplantsoen en omstreken.

* Gaafheid
  Het gebied verkeert, zeker wat de eenheid tussen het plantsoen en de omliggende bebouwing betreft, in vrij oorspronkelijke staat.

* Zeldzaamheid
  Voor Drentse begrippen is de omvang van het villagebied dusdanig groot dat het met recht zeldzaam kan worden genoemd.

Naam bijzondere gebied

Oude Boazstraat/Barend Schuurmanstraat.

Algemene karakteristiek
Algemeen stedelijk gebied met voornamelijk de functie wonen dat is ontstaan in twee perioden: Oude Boazstraat vroeg 20e eeuw, Barend Schuurmanstraat circa 1925.

Nader omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Het gebied is een fraai voorbeeld van vroeg 20e eeuwse verdichting (Oude Boazstraat), met daarop aansluitend jongere bebouwing (Barend Schuurmanstraat) met een nagenoeg overeenkomstig verkavelingspatroon. Als zodanig is het een representatief voorbeeld van vroege volkshuisvestingsbouw.

* Historische betekenis
  In verband met de Woningwet is het gebied van sociaal-historische betekenis.

* Gaafheid
  De gevels van de woningen zijn veelal nog in gave staat.

* Zeldzaamheid
  De opeenvolging van woningbouw uit twee verschillende perioden van de 20e eeuw, die heeft geresulteerd in een verdichting die als één geheel kan worden beschouwd, maakt het gebied zeldzaam. Zeker als wij ons realiseren dat in Meppel vrijwel alle "echte" verdichtingsgebieden na de oorlog zijn weggesaneerd.

Naam bijzondere gebied

Brocadesgebied

Algemene karakteristiek

Stedelijk gebied met een gevarieerde bebouwing, zowel wat de stijl als de functie betreft. Kenmerkend zijn met name de lange straatwanden met topgeveltjes en het ruimtelijk dominerende gebouwencomplex van Gis Brocades.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Architectonisch gezien zijn de straatwanden met hun karakteristieke topgeveltjes waardevol. De diversiteit van de geveltjes verleent elk pand een eigen identiteit. De Gist Brocadesfabriek is als monument van bedrijf en techniek van architectuur-historische betekenis en heeft een directe uitstraling gehad op de bebouwingsactiviteit in de omgeving.

* Historische betekenis
  Historisch gezien heeft de fabriek van Gist Brocades een belangrijke economische betekenis. Sinds de vestiging aan de Stationsweg verdienen tal van Meppelaren hun brood bij dit bedrijf. Een bedrijf dat niet alleen gold als de eerste grote fabrieksmatige nijverheid van Meppel, maar bovendien één van de weinige industrieën in Drenthe was met een internationale afzetmarkt.

* Gaafheid
  De gaafheid van het gebied is niet optimaal. Veel van de topgeveltjes zijn in de loop van de jaren danig veranderd en op het bedrijfsterrein van Gist Brocades hebben tal van vernieuwingen toch een deel van het oude karakter weggenomen.

* Zeldzaamheid
  Gezien de grote hoeveelheid topgevels binnen de straatwanden is het Brocadesgebied uniek voor Drenthe. Bovendien kan de integratie van wonen en werken in het gebied als zeldzaam beschouwd worden. Zeker als wij in ogenschouw nemen dat Gist Brocades voor Drenthe een industrie van betekenis is.

Naam bijzondere gebied

Bleekerseiland en omstreken.

Algemene karakteristiek

Gegroeide situatie ontstaan uit de dominerende rol van de scheepvaart. De ruimtelijke kwaliteit wordt met name door enkele karakteristieke panden, het open water, de schutsluis met bijbehorende gebouwen en de groenstructuur op het eigenlijke Bleekerseiland.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit.
  De ontwikkelingen van dit gebied hangen nauw samen met de ontwikkeling van de handel en scheepvaart. Essentiële elementen daarbij zijn de schutsluis met klapbrug, het ruime open water, het pakhuis aan de Stoombootkade, de gebouwen op het Bleekerseiland en ook de zeilmakerij van Wouda. Ze verwijzen naar de belangrijke havenfuntie die Meppel in dit deel van de stad had.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving.
  Behalve de structurerende werking van de waterlopen, dat gezorgd heeft voor de kromme gevelwanden van de Sluisgracht en Mr. H. Smeengekade, markeert dit gebied het stadsbeeld.

* Gaafheid
  Het totale gebied verkeert nog in redelijk gave staat.

* Zeldzaamheid
  In Meppel zijn in de loop der decennia veel oude grachten gedempt waardoor het stadsbeeld behoorlijk is gewijzigd. Gezien dit feit is het gebied rond het Bleekerseiland een zeldzaam stadsdeel.