

LEVE DE PRACHTIGE ZWOLSE SINGELS EN GRACHTEN

Verslag van een onderzoekje in het najaar van 2025 in het gemeentearchief van Zwolle, ‘Collectie Overijssel’ in het Anno Stadsmuseum, Melkmarkt 41 Zwolle over de gang van zaken rond het unanieme besluit van de gemeenteraad van Zwolle op 28 juni 1966

voor een 4 baans weg over de Wilhelminasingel met alle gevolgen van dien voor de Burgemeester van Roijensingel langs de prachtige Zwolse singels en grachten. Het was kantje boord!

Dit besluit is later door gedeputeerde staten van Overijssel tegengehouden. Daar kwamen ook weer enkele bezwaren tegen. Uiteindelijk viel het definitieve besluit van de Kroon op 8 april 1970: “Wij Juliana ...”.

Het verhaal gaat ... dat de enige tegenstem van 5.1.2e destijds doorslaggevend was omdat dankzij die ene tegenstem het besluit van de gemeenteraad naar de provincie en de gedeputeerde staten zou gaan en dat zonder die ene tegenstem het hele plan dat immers unaniem was aangenomen gewoon zou zijn doorgedaan. Ik wilde uitzoeken hoe dat kon, één stem tegen een unaniem besluit van de hele gemeenteraad? Dat verhaal klopt inderdaad juridisch niet. Want zo’n ingrijpend gemeenteraadsbesluit gaat altijd naar provincie en gedeputeerde staten. Dat was ook zonder die ene tegenstem gebeurd. Het blijft toch een mooi verhaal. De volgende dag werden er taarten en bloemen bezorgd als dank voor die ene tegenstem en wellicht voor de hele inzet en de hele redevoering van 5.1.2e, die zich grondig tegen die plannen verzette. Vast en zeker in samenwerking met de Vrienden van de Stadskern Zwolle, en anderen. Het hele bestemmingsplan omvatte veel meer. In dit verslag gaat het over het deel van de plannen voor de Wilhelminasingel als 4 baans verkeersweg.

Wat nu in dit verslag volgt zijn 5 anonieme artikelen uit de Zwolse Krant die dit plan aanprezen, enkele delen uit de betreffende beroemde raadsvergadering van 27-28 juni 1966. De hele redevoering van 5.1.2e daarbij als fractievoorzitter van de KVP, een voorloper van het huidige CDA, met natuurlijk aan het eind van die beslissende gemeenteraadsvergadering zijn unieke opmerking dat hij geacht wil worden te hebben tegengestemd. En hoe het verder ging. Het zijn dus teksten van rond 1966.

Nu 60 jaar later 1966 – 2026 mag Zwolle dit alles wel dankbaar gedenken!

5.1.2e

Deventer, 20 mei 2026.

In de week voor de beslissende raadsvergadering van maandag 27 juni 1966
verschijnt er elke dag een anoniem artikel in de Zwolse Krant over de 'toekomst van de binnenstad', van maandag tot en met vrijdag 20-21-22-23 en 24 juni 1966, met aanprijzing van het gehele bestemmingsplan zonder uitzonderingen.

Zwolse Krant 20 juni 1966.

“TOEKOMST VAN DE BINNENSTAD

Sanering in discussie I

Zwolle – De gemeenteraad staat maandag voor een belangrijke beslissing. De raad gaat beslissen over de toekomst van de binnenstad, het hart van Zwolle. Ergens in deze binnenstad is Zwolle ontstaan; op een plaats waar, in een ver verleden, boeren, marskramers en ambachtslieden een markt organiseerden. Bij die markt kwamen huizen en opslagplaatsen. Om die te beschermen werden wallen en muren aangelegd en grachten gegraven. Mensen die op deze plaats bleven wonen stichtten ambachtelijke bedrijven en kerken. Er kwamen straten, pleinen en kloosters. Er ontstond een stad. Die stad is langs nauwelijks geleide wegen gegroeid. Totdat de vorm ontstond die wij nu kennen: een op het eerste gezicht vrij grillig, maar gezien de historie toch wel logisch systeem van straten, pleinen, bebouwing en grachten.

Deze binnenstad is uniek. Geen stad ter wereld heeft precies hetzelfde. In die binnenstad valt veel moois te zien, dat onze voorouders hebben nagelaten. Andere voorouders hebben ook iets nagelaten, echter in de betekenis van verzuim, namelijk in te zien dat men de ontwikkeling van een stadscentrum niet aan het toeval kan overlaten. Door dat gebrek aan inzicht is er al veel in de stad vernield, zijn fraaie stadspoorten omver gehaald, zijn huizen gebouwd op plaatsen die vrij van bebouwing hadden moeten blijven, is niet tijdig ingegrepen op plaatsen, waar nieuw leven wenselijk was.

Het nu sterk vervallen noordelijke deel van de binnenstad is het resultaat van deze nalatigheid. Als het gemeentebestuur van nu niet ingrijpt gaat het verval verder, langzaam maar verstikkend. Er moet iets gedaan worden. Een stad kan niet leven zonder een gezond hart. Het gemeentebestuur zou een heel nieuw centrum kunnen scheppen, gebouwd in wat zo graag genoemd wordt eigentijdse vormen, geschikt voor het dwingende verkeer van morgen, op dezelfde of op een andere plaats. Maar de binnenstad die Zwolle heeft is uniek. Er is ondanks alle nalatigheid veel

onvervangbaar schoons overgebleven. Daarom heeft het gemeentebestuur, reeds lang geleden, gekozen voor de restauratie van het oude hart. De oude binnenstad kan geschikt gemaakt worden voor verder leven.

Voor die operatie is een plan nodig: een sanerings- of bestemmingsplan. Over zo'n plan, gemaakt door de stedenbouwkundige ^{5.1.2e} te Delft en zijn medewerkers, gaat de gemeenteraad maandag beslissen. Een bestemmingsplan heeft een grote betekenis. Dit plan zal, als het rechtsgeldig is, een grote invloed hebben. Het zal definitief een streep zetten onder de niet geleide, aan het toeval overgelaten ontwikkeling, die de binnenstad tot nu toe heeft doorgemaakt. Het nu opgestelde bestemmingsplan geeft aan op welke plaatsen het oude stedschoon bewaard of weer in ere hersteld moet worden, waar het verkeer – en dat is het leven – een weg naar en door de binnenstad zal moeten vinden, en op welke plaatsen de groei van het winkelcentrum – de bestaansbasis van de binnenstad – zal moeten plaats vinden. Door die bestemmingen vast te leggen en door nieuwe ruimte voor het verkeer te maken zal de gemeenteraad ook ingrijpen in het leven van velen die in de binnenstad wonen en werken.

Het bestemmingsplan, geboren als saneringsplan, leeft al sinds 1960. Tot voor kort is het een ontwerp-plan geweest, dat door velen is bekeken en beoordeeld. Niemand van de velen die het plan hebben kunnen beoordelen heeft gezegd: "Dit nooit". Iedereen is het er over eens dat de binnenstad bewaard moet blijven en iedereen is het er ook over eens dat er gebroken en gesloopt moet worden. Alleen over de mate waarin zijn de standpunten hier en daar verschillend. Enkele particulieren hebben in een bezwaarschrift tegen de in het plan voorgeschreven brede weg over de Wilhelminasingel en de aanleg van een groot plein op het Ter Pelkwijkpark geprotesteerd, anderen zijn het volstrekt oneens met het voornemen in de (verdere) toekomst de bolwerken, de bastions, ten koste van de daar bestaande bebouwing in ere te herstellen. Weer anderen maken zich bezorgd over de consequenties die doorbraken hier en schaalvergrotingen daar voor bepaalde monumenten kunnen hebben. 't Sanerings- of bestemmingsplan is al uitvoerig in discussie geweest. Over enkele aspecten van deze discussie zullen wij het in volgende artikelen hebben".

Zwolse Krant 21 juni 1966.

“TOEKOMST VAN DE BINNENSTAD
Sanering in discussie II

Zwolle – De belangrijkste uitgangspunten die de stedenbouwkundige, ^{5.1.2e} bij het maken van het bestemmingsplan voor de binnenstad heeft gehanteerd zijn: * Het centrum moet bereikbaar blijven, * het moet daarom de mogelijkheden bieden voor een gezonde economische groei, * om dat leven mogelijk te maken moet de binnenstad bereikbaar zijn voor het verkeer van vandaag en morgen, * dat verkeer moet zodanig worden toegelaten dat het stedenbouwkundig

monument zo min mogelijk wordt aangetast, * het stedenbouwkundig monument moet, waar mogelijk, worden ontdaan van niet passende elementen.

Voor de ontwerper van het bestemmingsplan moet deze opgave zwaar geweest zijn. Het verkeer en een historisch gegroeide binnenstad verdragen elkaar net zo min als water en vuur. Toch moest er een tussenweg gevonden worden. Het college van B en W zegt nu in een brief aan de raad, dat de zorg voor het historisch monument voorop heeft gestaan. Bij die uitspraak kan het college zich gesteund voelen door beoordelingen van vele kanten.

Sinds het ontwerpplan in de openbaarheid is gebracht – dat was in 1960 – hebben velen zich er in verdiept en er hun oordeel over gegeven. Een door het college van B en W ingestelde burgerij commissie heeft zich al in 1961 waarderend over de hoofd opzet van het plan uitgelaten. Datzelfde deden deskundigen op het gebied van stedenbouw, dat deed de bekende Deventer restauratie architect ^{5.1.2e} in een voordracht voor de Vrienden van de stichting Stadskern, dat deden deze bepaald niet voor kritiek bevreesde Vrienden zelf en verder ook de Zwolse architecten en de Bond Heemschut.

De hoofdlijnen van het ontwerpplan waren: * een doorbraak in het meest vervallen, noordelijke binnenstadsgedeelte. In dit noorden nieuwe ruimte voor uitbreiding van het winkelcentrum en voor een weg, (met parkeerterreinen) die dit deel van de binnenstad bereikbaar moet maken voor het verkeer. In het verlengde van die weg zou een brug (Rode Torenbrug) moeten komen als rechtstreekse verbinding met de afrit van de rijksweg Zwolle – Meppel, * de aanleg van een route om ook het zuidoostelijke deel van de binnenstad open te leggen voor het verkeer. Consequenties hiervan: een nieuwe brug van de Brink naar het Ter Pelkwijkpark (Wilhelminabrug), een aanzienlijke verruiming van het Ter Pelkwijkpark (parkeerruimte) en een verbreding van de Wilhelminasingel, * een gesloten circuit van wegen direct binnen de grachtengordel, met als uitvloeisel hiervan ook een weg over de Potgietersingel, * het ‘schoonpellen’ en eventueel weer opbouwen van monumenten, zoals stukken stadsmuur, de historische bastions, poortjes, torentjes en verder in het algemeen het scheppen van voorwaarden waaronder vele andere monumenten beter tot hun recht kunnen komen.

Zoals gezegd was er algemeen waardering over de hoofdlijnen van het plan. Op onderdelen kwam kritiek, waarmee de stedenbouwkundige, blijkens het definitieve plan dat de gemeenteraad maandag gaat behandelen, ernstig rekening heeft gehouden. De gemeentelijke sociografische dienst kon aantonen, dat een rechtstreekse verbinding van de noordelijke doorbraak met de Rondweg over een Rode Torenbrug teveel verkeer zou aantrekken. De stedenbouwkundige liet deze brug – die door de Vrienden van de stichting Stadskern aanvankelijk was toegejuicht – vallen. De weg door het noorden hoefde veel minder breed te worden dan velen hadden gevreesd.

Bezwaren tegen een weg over de door velen beminde Potgietersingel deden ook hier de stedenbouwkundige zwichten, mede omdat de noodzaak van een weg op deze plaats niet duidelijk kon worden aangetoond.

Fel, tegen kritiek van onder anderen raadsleden in, heeft de stedenbouwkundige echter altijd vastgehouden aan de volgens hem noodzakelijke brug van Brink naar Ter Pelkwijkpark (Wilhelminabrug), de verruiming van het Ter Pelkwijkpark en de verbreding van de Wilhelminasingel. Deze ingreep ontmoette veel weerstand bij de Vrienden van de stichting Stadskern en – zoals uit recente bezwaarschriften is gebleken – ook bij vele particulieren die daar wonen. ^{5.1.2e} heeft al in 1965 op die twijfel geantwoord. “Als de Wilhelminabrug uit het plan wordt geschrapt, kan men zich afvragen of de hele binnenstads-sanering nog wel zin heeft”, zei hij. En verder: “De binnenstad zou dan evengoed (of even slecht) voor het verkeer bereikbaar zijn als nu. Men moet dan rekening houden met de kans dat gegadigden voor een vestiging in het noordelijk deel van de binnenstad niet langer geïnteresseerd zijn. Voor grote winkelhuizen zijn immers verkeersligging en de nabijheid van ruime parkeermogelijkheden de beslissende factoren”.

De gemeentelijke sociografische dienst heeft enkele jaren geleden al op een zo snel mogelijke bouw van de Wilhelminabrug aangedrongen, omdat dit volgens de uitslag van verkeerstellingen zeer noodzakelijk was. De burgerij commissie heeft zich over de noodzaak van de Wilhelminabrug niet uitgelaten maar er wel op gewezen, dat de brug in tegenstelling tot alle andere niet tussen de bolwerken in komt te liggen. Deze commissie hecht grote waarde en wil voorrang geven aan een nieuwe Kerkbrug als schakel tussen binnenstad en de Wezenlanden. Vrees voor de schaalvergroting van het Ter Pelkwijkpark waar, zoals het plan voorschrijft, de Plantagekerk en enkele tientallen huizen moeten worden afgebroken, heeft de burgerij commissie niet. De Vrienden van de stichting Stadskern hebben die ‘ruimtevrees’ wel” .

Zwolse Krant 22 juni 1966.

“TOEKOMST VAN DE BINNENSTAD

Sanering in discussie III

Zwolle - Het bestemmingsplan voor de binnenstad heeft niet alleen gevolgen voor straten, pleinen en gebouwen, maar ook – en vooral – voor mensen. Het bestemmingsplan zal een geheel nieuwe periode voor de binnenstad inluiden. Met dit plan gaat de overheid aanwijzen waar winkels en andere bedrijven moeten worden verdreven en ook waar de nieuwe groei van het winkelcentrum zal moeten plaats vinden.

Deze ingreep zal de één bevoordelen en de ander benadelen. Een ondernemer die ten gevolge van de veranderingen die 't bestemmingsplan voorschrijft moet verdwijnen kan, als huurder of als eigenaar, rekenen op financiële vergoedingen en zekere vorm

van hulpverlening bij het zoeken naar een plaats waar hij zijn bedrijf kan voortzetten. Maar ook voor degenen die niet hoeven te verdwijnen kan het plan consequenties hebben. Een winkel die nu aan een straat ligt, die intensief door het verkeer wordt gebruikt kan, ten gevolge van de verkeersstroom veranderingen, die bij de uitvoering van het plan teweeg zullen worden gebracht ‘uit de loop’ raken. We weten niet of B en W ook deze zakenlieden bedoelen als zij in een toelichtende brief aan de raad schrijven: “Wij begrijpen dat de beslissing u zwaar zal vallen, niet het minst ook omdat uw besluit een keerpunt zal betekenen voor onze burgers die thans nog de binnenstad bewonen”.

De sanering zal veel nieuwe ruimte maken voor winkels. Het is niet te verwachten dat winkeliers of kleine ambachtelijke bedrijven die in de komende jaren moeten worden verdreven ooit op dezelfde plaats, maar dan in een ander pand zullen terugkeren. De nieuwe grond wordt kostbaar. B en W rekenen op grond van voorlopige ramingen op een gemiddelde grondprijs van f ^{5.1.2f} per vierkante meter, een prijs waaraan de gemeente nog tekort zal komen. Ook al vanwege die hoge kostprijs zal het vrijwel onmogelijk zijn om veel woonhuizen in de binnenstad te bouwen. Door de sanering in het noordelijk stadsdeel zullen veel woningen verdwijnen en later komen andere woningen in de omgeving van het Ter Pelkwijkpark, de Wilhelminasingel en op de bolwerken aan de beurt. Er blijven dan nog wel wat woningen over. Er komen – als bovenwoningen van nieuwe winkels en kantoren – ook nog huizen bij. De stedenbouwkundige heeft het totaal aantal woningen dat de binnenstad na de sanering zal overhouden geschat op 600.

De Vereniging Vrienden van de stichting Stadskern wil er meer en heeft de suggestie gedaan om het gebied tussen Waterstraat, Bitterstraat Aa-plein en Vischpoortenplas opnieuw te bestemmen tot woongebied, opdat de binnenstad niet teveel ontvolkt zal raken. Het college van B en W acht de bouw van woningcomplexen echter vrijwel onmogelijk, omdat dat door de hoge grondprijs financieel niet haalbaar zal zijn. Het accent van de sanering valt vooral op het noordelijk stadsgedeelte. Daar zullen de grote vernieuwingen worden aangebracht. Het gevaar dat het stadsgedeelte beneden de lijn Melkmarkt – Gasthuisplein – Kerkstraat daardoor enigszins zal achterblijven is, vooral door de beperkte mogelijkheden tot uitgroei van de winkelconcentraties daar, niet denkbeeldig. Maar anderzijds schept het bestemmingsplan wel weer dusdanige voorwaarden voor het zuidelijk stadsgedeelte dat ook hier het leven geactiveerd kan worden.

Het gemeentebestuur heeft er allereerst op gestaan dat een administratief en voor het publiek belangrijk bolwerk als het gemeentehuis in de binnenstad blijft. Een nieuw stadhuis wordt op de plaats van het huidige gebouwd. Het nadeel is dat hierdoor een gebouw met forse afmetingen in de kleine schaal van het centrum moet worden geperst. Het maakt ook een schaalvergroting van het Grote Kerkplein noodzakelijk. De zuidelijke wand van het plein moet weggesaneerd worden en het is nog de vraag

of datgene wat er als pleinwand voor in de plaats komt – het te restaureren Celecomplex – een redelijke afsluiting van dit plein zal vormen. De Vrienden van de stichting Stadskern twijfelen er aan, de rijksdienst voor monumentenzorg – dat de stadhuisplannen steunt – daarentegen niet.

Dat Celecomplex zelf zal – samen met het Odeoncomplex – een belangrijk cultureel bolwerk gaan vormen wat weer een verlevendiging van de activiteit in het zuidelijk stadsgedeelte is. Mede ook omdat er hier en daar – aan de Ossenmarkt bijvoorbeeld – kleine saneringen zullen plaatsvinden zal er geen grote angst behoeven bestaan voor een verval in dit gebied, al blijft waakzaamheid geboden”.

Zwolse Krant 23 juni 1966.

“TOEKOMST VAN DE BINNENSTAD

Sanering in discussie IV

Zwolle – Van de bezwaarschriften die tegen het bestemmingsplan voor de binnenstad zijn ingediend is geen enkele afkomstig uit het gebied, waar op betrekkelijk korte termijn de meest rigoureuze ingreep moet worden verricht: het noordelijk stadsdeel. De kritiek van direct betrokkenen en belangstellenden richt zich voornamelijk op de voorstellen die de stedenbouwkundige ten aanzien van de Kerkstraat met Ter Pelkwijkpark en de Wilhelminasingel heeft gedaan.

In die kritiek wordt logischerwijze ook de Burgemeester van Roijensingel betrokken, omdat velen menen dat een verbreding van de Wilhelminasingel vanzelfsprekend een aantasting van de Van Roijensingel tot gevolg zal hebben. Sommige bezwaarden, onder andere de in deze serie al vaak genoemde Vrienden van de stichting Stadskern, hebben het niet bij kritiek alleen gelaten en andere oplossingen genoemd. De Vrienden hebben op een kaart aangegeven hoe de stedenbouwkundige de ring om de binnenstad anders had kunnen trekken. Zij stellen een route Kerkbrug, Schuurmanstraat, Luttenbergstraat en dan een doorbraak via Zuiderkerkstraat over de Stationsweg, langs park Eekhout naar de Willemskade voor. Bij deze oplossing zouden de Wilhelminasingel en de Burgemeester van Roijensingel alsmede Kerkstraat / Ter Pelkwijkpark gespaard blijven. In deze andere constructie komt de Wilhelminabrug - van Brink naar Kerkstraat / Terpelkwijkpark niet voor. De Vrienden menen kennelijk dat de invalspoorten Vispoortenbrug en Diezerpoortenbrug voldoende zullen zijn.

Anderen hebben, eveneens uitgaande van de gedachte dat het verkeer niet zo dicht bij het centrum hoeft te komen, voorgesteld om de Wilhelminabrug weg te laten en te vervangen door een nieuwe brug tussen Turfmarkt en Groot Wezenland. De weg zou dan verder òf over het Groot Wezenland òf over de route die de Vrienden hebben getekend, getrokken kunnen worden. De stedenbouwkundige heeft beide oplossingen verworpen. Hij houdt, zoals al in het tweede artikel van deze serie is beschreven, vast

aan de noodzaak van een Wilhelminabrug met de daarop aansluitende weg over Kerkstraat / Ter Pelkwijkpark en Wilhelminasingel omdat z.i. het verkeer heel dicht bij de stadskern moet kunnen komen en daar ook een redelijke hoeveelheid parkeerruimte moet kunnen vinden. Overigens moet volgens de stedenbouwkundige de weg Kerkstraat – Wilhelminasingel niet als een doorgaande route worden beschouwd, maar als een aan- en afvoerweg voor het verkeer dat een duidelijke bestemming in de binnenstad heeft. Doorgaand verkeer zal volgens de stedenbouwkundige een andere route kiezen. Ook al leidt men het verkeer over een andere weg dan nog zal de drukte op de noordelijke doorbraak en het Ter Pelkwijkpark blijven.

Toch zijn er andere oplossingen bekeken. Bij de aanleg van een verbinding Thomas à Kempisstraat – Turfmarkt – Groot Wezenland zou, volgens de stedenbouwkundige het verkeer afkomstig van de noordelijke doorbraak moeten omrijden over de Kerkbrug. Velen zouden dan een andere route kiezen, nl over Diezerpoortenbrug en Stenen Pijp, met als gevolg verkeersopstoppingen op en tussen deze niet al te brede invalswegen. Dit zou dan weer de aanleg van een verkeerspunt aan de kop van de Diezerstraat noodzakelijk maken met als consequentie de afbraak van zes panden, waaronder enkele monumenten. Voorts zou het Badhuisbolwerk aangetast moeten worden. Een verlegging van de nieuwe Kerkbrug in het verlengde van de noordelijke doorbraak zou de aanleg van een groot verkeerspunt op het Groot Wezenland noodzakelijk maken met als gevolg de afbraak van een grote groep zeer dure huizen. Bovendien zou bij deze verlegging van de Kerkbrug de logische verbinding tussen binnenstad en de wijk Wezenlanden verloren gaan. Bij de handhaving van de Kerkbrug op de nu voorgestelde plaats en bij de aanleg van een weg over Turfmarkt en Groot Wezenland zouden behalve de reeds hierboven genoemde bezwaren nog meer problemen ontstaan. Het is namelijk niet mogelijk op die manier een goed kruispunt aan te leggen.

Over de Burgemeester van Roijensingel spreken noch B en W noch de stedenbouwkundige zich in hun motiveringen duidelijk uit. Deze singel valt nadrukkelijk buiten het bestemmingsplan. B en W zullen er dan ook in de komende raadsvergadering naar streven om deze singel buiten de discussies te houden. Zij hebben voor het hele gebied tussen singel en station een bestemmingsplan in voorbereiding, waarin uiteraard ook de in dit gebied noodzakelijke – op het bestemmingsplan voor de binnenstad aansluitende verkeersmaatregelen worden bestudeerd. Daarbij zal, aldus het college van B en W, ernstig rekening worden gehouden met de suggesties die de Vrienden van de stichting Stadskern hebben gedaan. Deze suggestie omvat de hierboven reeds geciteerde doorbraak via Zuiderkerkstraat, over de Stationsweg, langs park Eekhout naar de Willemskade.

Veel bezwaren zijn ingediend tegen het voornemen om de bolwerken Terpelkwijkpark, Van Nahuysplein, Eekwal en Jufferwal geheel of gedeeltelijk te ontdoen van bebouwing. Toen deze bolwerken niet meer hoefden te dienen voor de

verdediging van de stad zijn zij als goedkope bouwgrond beschouwd en volgezet met allerlei herenhuizen. De stedenbouwkundige heeft in het schoonpoetsen van deze bolwerken een herstel, een revalidatie van deze oude vestingwerken gezien. Hij heeft er dan ook voor de recreatie aantrekkelijke punten van willen maken, volgeplant met groen hersteld in hun oude vormen, waarvan bepaalde gedeelten eens voor het parkeren kunnen worden gebruikt.

Een der reclamanten tegen het plan spreekt over quasi oude bastions. De in deze materie meer ervaren Bond Heemschut juicht het voornemen om de bolwerken in hun oude luister te herstellen echter toe. De bond heeft dit een gelukkige oplossing genoemd en wel uit het oogpunt van restauratie van het historische vestingplan en van de passieve recreatie, waar tegenover het verlies van een aantal herenhuizen als een aanvaardbare zaak wordt gezien”.

Zwolse Krant 24 juni 1966.

“TOEKOMST VAN DE BINNENSTAD

Sanering van de binnenstad (slot)

Zwolle – Als maandag de gemeenteraad het bestemmingsplan voor de binnenstad gaat behandelen en – wellicht – gaat vaststellen, zullen onze plaatselijke volksvertegenwoordigers zeker doordrongen zijn van de belangrijkheid van hun beslissing. B en W hebben de raad het volgende voorgehouden: “Zonder enige overdrijving constateren wij dat het besluit waarvoor u zich geplaatst ziet van grote historische betekenis zal zijn voor de verdere toekomst van onze stad. Het gaat immers om niets minder dan onze zo vertrouwde stadskern, waarin in zo menig opzicht het hart klopt van onze stad. Wij beseffen, dat vele en veelsoortige herinneringen u binden aan het aloude stadsdeel, waar licht en schaduw de contouren van het oude bepalen, zodat wij zonder sentimentaliteit durven zeggen, dat het verweerde gezicht van de stadskern ons dermate dierbaar is dat wij er node afscheid van zullen nemen”.

Deze ontboezeming van B en W klinkt sentimenteler dan waarschijnlijk bedoeld is. Als de raadsleden het bestemmingsplan aanvaarden nemen zij geen afscheid van het weerde gezicht van de binnenstad. Het bestemmingsplan verwijdert hoogstens een paar rimpels, dierbare rimpels misschien, maar als het oudje er nog meer bij krijgt zal hij bepaald onogelijk worden. Om dat te voorkomen is het bestemmingsplan gemaakt. De schoonheidsbehandeling, die de stedenbouwkundige heeft voorgeschreven doet hier en daar wat rigoureuus aan en het was dan ook te verwachten dat velen de chirurg met wantrouwende blikken zijn gaan bekijken. Dat wantrouwen is niet gerechtvaardigd. Uit de toelichtingen die de stedenbouwkundige ^{5.1.2e} en zijn naaste medewerkster ^{5.1.2e} hebben gegeven spreekt een warme belangstelling en ‘n hartelijke liefde voor een binnenstad die zij in de loop der jaren meer dan als een werkobject alleen hebben leren kennen.

Hun voorstellen doen sommige mensen pijn. Zij zijn vertrouwd met wat er is. Zij beleven dat als mooi en zullen zich niet kunnen voorstellen dat iets anders minstens net zo mooi of misschien wel mooier kan zijn. Een binnenstad kan men niet inlijsten, tegen bederf inspuiten en ter bezichtiging aan de muur hangen. Een centrum moet bruikbaar blijven. Voor die bruikbaarheid is een bestemming nodig. De belangrijkste bestemming is een economische: het centrum als winkelcentrum. Dat winkelcentrum zou ook zonder begeleiding, zonder bestemmingsplan nog wel enige tijd kunnen blijven bestaan en groeien, maar op de duur toch verstikken in gebrek aan ruimte. In zo'n noodsituatie bestaat het gevaar van onberaden stappen, van brekerij op de plekken waar gebrek aan ruimte voor het verkeer of voor uitbreiding van winkelaccommodatie ogenschijnlijk het zwaarste drukt. Een groter gevaar is echter dat de binnenstad als centrum onbruikbaar wordt, dat de economische bestaansbasis verzwakt. Dat leidt tot achteruitgang, tot verval. Dat er iets gedaan moet worden staat dus wel vast. Over de manier waarop kan men van mening verschillen.

Bij het kiezen van de noodzakelijke maatregelen heeft de stedenbouwkundige rekening moeten houden met de menselijke gewoonten. Men kan, zeker in ons vaak onaangename klimaat, niet verwachten dat de mensen bereid zullen zijn om grote afstanden te voet af te leggen. Een redelijke loopafstand van parkeerterrein of bushalte tot bestemming moest als maatstaf worden gebruikt. De binnenstad is niet groot. Te groot echter om geheel als voetgangersdomein te worden ingericht, te klein weer om binnen de cirkel alleen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dat openbaar vervoer is wel geschikt om de mensen van de wijken naar het hart van de binnenstad te brengen, maar een grote groep zal van eigen vervoer gebruik willen blijven maken. Wanneer voor deze groep het centrum op te grote afstand komt te liggen zullen deze mensen elders hun heil zoeken, waardoor de economische bestaansbasis van het centrum zal worden aangetast. Het verkeer zal dus dichtbij en in het centrum moeten kunnen komen.

De stedenbouwkundige heeft twee lijnen getrokken, waarlangs het verkeer de binnenstad zal kunnen bereiken: een doorbraak in het noordelijk stadsdeel en een verbreding ten koste van Kerkstraat-Ter Pelkwijkpark-Wilhelminasingel. Tegen deze noordelijke doorbraak is nauwelijks verzet gerezen, omdat vrijwel iedereen het er over eens is, dat er over de door het rode potlood getroffen gebouwen die daar zijn geen tranen hoeven te worden geplengd. Daarmee is aangetoond dat er geen principiële bezwaren tegen een forse ingreep in de binnenstad bestaan.

Dat er wel bezwaren zijn tegen een aantasting van de Wilhelminasingel en omgeving is desondanks begrijpelijk. Wat hier is wordt als mooi ervaren. Niemand zal kunnen garanderen dat de situatie die de stedenbouwkundige zich voorstelt net zo mooi of mooier zal zijn. Hij heeft er echter wel naar gestreefd. Bovendien is het, om op de ene plaats het stedenbouwkundig monument voor bouwkundig verval te bewaren,

noodzakelijk om ergens anders een offer te brengen. En boven alles: met zijn voorstellen tot het restaureren, vrij maken en in ere herstellen van vele monumenten heeft de stedenbouwkundige aangetoond dat hij niet alleen aan het verkeer heeft gedacht. Het bestemmingsplan lijkt ons alleszins aanvaardbaar. Op verschillende punten zullen details nader uitgewerkt moeten worden. In de discussie tussen het bekend maken van het ontwerpplan en het gereedkomen van het definitieve plan zijn ook enkele veranderingen aangebracht die het plan beter hebben gemaakt. Dat kan bij de uitvoering van de verschillende onderdelen nog.

Het lijkt ons daarom onjuist om, zoals hier en daar is voorgesteld, slechts een deel van het bestemmingsplan – het noordelijk stadsdeel – te aanvaarden. Het plan is een totaliteit, een architectonische schepping; geen grabbelton waaruit men de makkelijkst verteerbare brokjes kan selecteren”.

Tot zover de Zwolse Krant in de week voor de belangrijke raadsvergadering van 27 juni 1966.

DE BESLISSENDE RAADSVERGADERING van 27 juni 1966 vindt wegens grote publieke belangstelling plaats in concertzaal Odeon.

Voorzitter (burgemeester ^{5.1.2e}):

“... Verheugend dat er voor dit bestemmingsplan zoveel publieke belangstelling bestaat. Dit is een bewijs van democratisch bewustzijn en medeleven als stadsburger ... Zwolle was mooie stad ... Zou het onbillijk vinden indien men bepaalde gedeelten uit het plan lichte, aangezien daardoor aan de rechtszekerheid afbreuk zou worden gedaan. ... Zou de raad ernstig in overweging willen geven niet op essentiële punten aan dit plan te tornen”.

Een raadslid:

“... de emoties niet te veel te laten meespreken ... bij verwerping van dit plan in zijn geheel zouden wij toch wel een zeer zware verantwoordelijkheid op ons nemen. ... aan onze stad ernstige schade berokkenen .. Wel de ter visie legging van het plan te summier ... Men is onvoldoende zorgvuldig geweest ... toch: ‘knap werkstuk’ ... dat

concentratie van verkeer op de Wilhelminasingel consequenties heeft voor de Van Roijensingel. Het college zwijgt daarover ... ‘listig maar niet juist’. ... maar werkelijk ernstige overwegende bezwaren tegen dit plan heb ik verder niet”.

Een raadslid:

... “Een goed plan. Toch: Wilhelminasingel met bomen ... dan mogelijk Wilhelminasingel uit het plan te laten? ...”

Een raadslid:

“... dat het élan waarmee de voorzitter dit bestemmingsplan heeft verdedigd, ongetwijfeld op velen een diepe indruk heeft gemaakt ... “.

5.1.2e

HOUDT DE VOLGENDE REDEVOERING:

“Mijnheer de voorzitter! Nimmer in mijn periode als raadslid heeft een beslissing mij zò zwaar gewogen als bij dit voorstel het geval is. Ook bij mij spelen sentimentoverwegingen geen rol. Wèl mijn verantwoordelijkheid, ook tegenover de burgerij. Ik heb moeite met de onvoorstelbare consequenties van dit plan en beslist niet alleen in het financiële vlak.

Ik wil graag beginnen met mij aan te sluiten bij de woorden van waardering aan het adres van ^{5.1.2e} en ^{5.1.2e} alsmede aan het adres van allen, die zowel in het bestuurlijke als in het technische vlak aan dit plan hebben gewerkt. Zonder twijfel heeft dit plan goede bedoelingen met de stad voor. Indien u nu ook deze goede bedoelingen wilt zien in de vele tegen dit plan geuite bezwaren, in het attenderen op de alternatieve mogelijkheden en ook in de reeds eerder door mij geleverde kritiek uit persoonlijke zorg voor mijn stad, dan heeft naar mijn mening discussie in deze enige zin.

Ik meen dat er geen weldenkende Zwollenaar te vinden is, die beweert, dat er binnen de stadsgrachten niet hoeft te worden ingegrepen. Er zullen echter wel Zwollenaren zijn, die menen dat verantwoord ingrijpen, met name in het noordelijke stadsdeel reeds veel eerder had moeten geschieden. In het prae-advies met betrekking tot deze aangelegenheid wordt gezegd: ‘De toekomst biedt geen alternatief’. Ik vind dit zowel van deskundigen als van bestuurders een zeer gevaarlijke stelling, indien u begrijpt, wat ik daarmee bedoel. Indien u alleen bedoelt, dat er in onze binnenstad moet worden ingegrepen, dan graag akkoord. Het alternatief zou immers zijn, dat er niets behoefde te gebeuren. Ik kan me echter geenszins verenigen met de hoogmoedige opvatting, dat er geen alternatieve mogelijkheden zouden zijn, die een juiste ontwikkeling van onze stad zouden bevorderen. Vele jaren van voorbereiding zijn aan dit plan voorafgegaan. Mede met het oog op deze lange tijdsduur heb ik de indruk, dat dit voorstel thans met een tè grote voortvarendheid wordt ingediend. Ik kan het,

mijnheer de voorzitter, respecteren, wanneer u stelt, dat u dit gewenst acht uit hoffelijkheid tegenover de raad in zijn oude samenstelling. Laten wij echter goed beseffen, dat de nieuwe raad, met grotendeels dezelfde bezetting in zijn toekomstige beleid en in vele toekomstige besluiten aan dit voorstel zeer gebonden zal zijn. Voortvarendheid juich ik in het algemeen toe, maar ik meen, dat bij dit plan meerdere aspecten niet zo'n consciëntieuze behandeling hebben gehad als in verband met hun belangrijkheid en de belangstelling daarvoor van de zijde van de burgerij had mogen worden verwacht. Naar mijn mening is in het hele plan het verkeer het hoofdmotief en is te weinig aandacht geschonken aan andere belangrijke facetten, zoals schoonheid, veiligheid en gezondheid in onze binnenstad.

Mijnheer de voorzitter! Ik mag niet verzwijgen mijn ontstemming over de wijze van publicatie van de tervisielegging, alsmede over de bekendmaking van de mogelijkheid tot indienen van bezwaarschriften. Met mij blijken ook vele burgers hiertegen te protesteren. Dit wordt ook wel voor een groot deel duidelijk uit de vele bezwaarschriften. Formeel hebt u aan uw wettelijke verplichtingen wel voldaan, maar u bent m.i. tekort geschoten in de plicht tot het geven van openheid aan de burgerij en in het bijzonder aan de vele gedupeerden binnen de stadsgrachten in een zò belangrijke zaak. Natuurlijk is van enige opzet geen sprake, maar indien hier wèl een tekortkoming wordt geconstateerd, moet deze openlijk worden toegegeven en moet zo mogelijk worden getracht deze te herstellen, indien burgers hierdoor blijken te zijn gedupeerd. Ik moet u zeggen, mijnheer de voorzitter, dat ook mij de betreffende publicatie niet is opgevallen. U kunt bovendien uit de datum van binnenkomst van de vele bezwaarschriften constateren, dat deze in grote meerderheid te elfder ure zijn ingediend. Als u hiervoor begrip wilt tonen, dan verzoek ik u de wat later ingekomen bezwaarschriften wèl ontvankelijk te verklaren en in het bijzonder verzoek ik u dit met name voor het bezwaarschrift van de N.V. Troostwijk, omdat deze vennootschap ook reeds in 1961 een bezwaarschrift indiende. Ik verneem gaarne van u of u in verband met de vèrgaande wijziging van het plan met betrekking tot de tuinen van de Wilhelminasingel juridisch niet verplicht bent dit gewijzigde plan opnieuw ter visie te leggen, opdat nieuwe gedupeerden de gelegenheid krijgen alsnog een bezwaarschrift in te dienen. In uw ontwerp blijkt al spoedig, dat een van de eerste struikelblokken van dit plan bestaat in het situeren en de functie van de zgn. Wilhelminabrug vlak bij de Diezerpoortenbrug.

Ik wil begrip tonen voor de zienswijze van onze stedenbouwkundige, dat men, indien men het stadscentrum levend wil houden, het voor dit centrum bestemde verkeer zo dicht mogelijk moet brengen tot, tegen of direct langs de stadsgracht, mits men onder dit verkeer maar niet het doorgaande verkeer verstaat. Ik denk hierbij dan niet alleen aan het interlokaal doorgaande verkeer maar ook aan het gemotoriseerde verkeer van wijk tot wijk. Het bevreedt mij dan ook, mijnheer de voorzitter, dat u stelt, dat de 4-baans route langs de Wilhelminasingel pas urgent wordt bij het realiseren van de wijk Schelle. Ik stel mij dus op het standpunt, dat ook het gemotoriseerde verkeer van

wijk tot wijk beslist niet door de binnenstad moet, maar er omheen moet worden geleid. Met vele anderen blijf ik van mening dat de situering van deze grote 4-baans weg in de naaste toekomst steeds meer doorgaand verkeer zal aantrekken. Te vèrgaand acht ik uw bewering, dat, indien de Wilhelminabrug uit dit plan genomen wordt, de vraag gerechtvaardigd zou zijn, of de sanering van de binnenstad dan nog wel zin zou hebben. Wèl gerechtvaardigd is de vraag of de 4-baans doortrekking dwars over wat u de “ziel” van onze stad noemt en ook over de prachtige Wilhelminasingel zin heeft, indien men daarbij rekening houdt met de logische consequentie van een 4-baans Sassenpoortenbrug en van aantasting van de Van Roijensingel. Naar de stellige overtuiging van ^{5.1.2e} zal bij realisering van de 4-baans weg over de Wilhelminasingel op wat langere termijn niet zijn te ontkomen aan een doortrekking van deze verkeersroute over de Potgietersingel. Mede met het oog op deze uitspraak van ^{5.1.2e} moeten wij iedere aantrekking van niet voor onze binnenstad bestemd doorgaand verkeer beslist buiten de stadsgrachten houden. Wèl moet er zijn een goede verkeersgeleiding via het noordelijk stadsdeel, welke momenteel ten enenmale ontbreekt. Bij het niet realiseren van de Wilhelminabrug en de doortrekking van de 4-baansweg over de singel komt men naar mijn overtuiging juist meer tegemoet aan de wens van het winkelbedrijf inzake ruimere parkeermogelijkheden vlak bij het centrum en verbeterde wegen naar het centrum, eventueel door éénrichtingsverkeer geleid. Ook in andere steden tracht men hierdoor enige orde te scheppen in de chaotische verkeersstoestanden, doch men schijnt hiervan in Zwolle geen kaas te hebben gegeten. Ik doel hier dan op dat éénrichtingsverkeer. Bij realisering van uw plan ontstaat in het Ter Pelkwijkpark bij de Plantagekerk naar mijn mening een naar schaal tē grote indeuking van het stadsbeeld en creëert men een tē groot verkeersplein met aan- en afvoerwegen (vijf 4-baanswegen), waar veeleer parkeermogelijkheid vlakbij het koopcentrum Diezerstraat gewenst zou zijn. Naar mijn mening wordt teveel de nadruk gelegd op de entrēe van onze binnenstad via de route Wilhelminabrug, terwijl de andere toegangswegen via bruggen naar de binnenstad op veel mindere rigoureuze wijze kunnen worden verbeterd. Ik denk hierbij b.v. aan de toegangsbrug over de Achtergracht. Uw visie dat een dergelijk groots opgezet verkeersknooppunt met aansluitingen van vijf 4-baanswegen alleen bedoeld zou zijn voor het voor de binnenstad bestemde verkeer, is naar mijn mening zeer twijfelachtig en aanvechtbaar. Velen menen daarentegen, dat deze te groots opgezette situering in dit gevoelige deel van onze stad juist in toenemende mate ongewenst doorgaand verkeer zal aantrekken. Ik hoop u als leek op enigszins nuchtere wijze te hebben aangetoond, dat de situering van de Wilhelminabrug c.a. beslist niet alleen zaligmakend is om te geraken tot een goede sanering van de binnenstad.

Het heeft mij in de commissoriale raadsvergadering bevreemd, dat ^{5.1.2e} niet op de hoogte bleek te zijn van het ingediende alternatieve plan inzake de Wilhelminabrug en de Wilhelminasingel. Ik acht dit plan een zeer constructieve bijdrage uit de burgerij, dat van de aanvang af een serieuzere behandeling had

verdiend. Ik heb de indruk, dat de opdracht aan 5.1.2e inzake de sanering binnen de grachten teveel gebonden werd aan een hem verstrekt verkeersplan, gebaseerd op allerlei verkeersonderzoeken en verkeersprognoses. Uw verkeersplan en deze prognoses houden voor mij te weinig reële gegevens in, omdat al die verkeersonderzoeken naar mijn mening teveel zijn gebaseerd op de huidige ongewenste situatie. Weinig of geen rekening werd en kòn wellicht ook niet gehouden worden met de gewenste verbetering van de huidige toestand. Ik noemde reeds een ruimer gebruik van éénrichtingsverkeer en ik denk verder aan de demping van de Willemsvaart en aan de opheffing van de Keersluisbrug. Ik denk aan de doortrekking van de Harm Smeengekade over een toekomstige Pannekoekenbrug en ik denk ook aan een plan voor doortrekking van de Luttenbergstraat naar Schelle, waarbij de hoge spoorbrug natuurlijk dan dient te worden vervangen door een viaduct of tunnel. Ik vraag mij hierbij tevens af of het doortrekken van de Luttenbergstraat niet als urgent dient te worden beschouwd, nu met het nieuwe verkeersplein Spoolde reeds een begin is gemaakt. Iedere Zwollenaar mag rijks- en/of provinciale waterstaat bijzonder dankbaar zijn voor de formidabele aanpak van het wegennet rondom onze stad, maar een duidelijk beeld van de hierop aansluitende verbindingswegen rondom de stadsgracht ontbreekt. Met de aanleg van toekomstige parkeergelegenheden zal men met die aansluitingen wel degelijk rekening moeten houden. Dat al die toekomstige mogelijkheden evenzovele verbeteringen kunnen inhouden met betrekking tot de huidige verkeerschaos, bewijst in geringe mate een onlangs verstrekte mededeling, dat sinds de aanleg van de dam in de Willemsvaart het verkeer van de Veerallee in de richting van de Nieuwe Haven en de Burgemeester van Roijensingel merkbaar is verminderd.

Een ander aspect, dat ik graag wil belichten, is het leefklimaat van de binnenstad. Dat wordt er beslist na de aanleg van uw 4-baans verkeersroute, na afbraak van veel plantsoen- en singelbebouwing en na het verwijderen van de huidige bebouwing op de bastions beslist niet beter op. Ik durf zelfs te beweren, dat dit klimaat in de mooiste delen van onze binnenstad praktisch teniet wordt gedaan. Het zal ook u ongetwijfeld bekend zijn, dat thans aan weerszijden van de Wilhelminasingel en van de Ter Pelkwijkstraat vele min of meer statige herenhuizen worden bewoond door huisartsen, specialisten, advocaten, tandartsen, accountants en meer beoefenaren van de vrije beroepen. Deze personen hebben hier ook dikwijls hun praktijk- en kantoorruimten. Zij hebben deze plaats van vestiging niet alleen gekozen vanwege de gunstige ligging in het centrum, maar ook in verband met de mogelijkheden tot het vervullen van hun voor onze stad en ook voor de omgeving belangrijke functies. Degenen, die geen voorstanders zijn van een volkomen nivellering van onze maatschappij, zullen kunnen begrijpen, dat voor een juiste maatschappelijke ontwikkeling ook behoefte bestaat aan gunstige vestigingsmogelijkheden voor deze groepering van onze samenleving. Ik ben dus van mening, dat er in dit plan inzake het recht op centrale keuze te weinig wordt overgelaten aan de groepering van de vrije beroepen. Dit vind ik een ernstig bezwaar. Het lijkt wel of uw afbraakrage in het

zuidelijk stadsdeel aan geen beperkingen gebonden is. Hierdoor wordt de bovenbedoelde groepering ernstig belemmerd. Laat men hierover vooral niet te lichtvaardig denken, want de bezoekers van de beoefenaren van de vrije beroepen zijn evenzovele potentiële bezoekers van het zakencentrum.

Mijnheer de voorzitter! Verder zou ik nog graag willen belichten het financiële aspect van dit plan voor de gemeente. Astronomische bedragen ten laste van de huidige, maar in nog grotere mate ten laste van vele toekomstige generaties zijn hiermee gemoeid. In 1964 deelde u ons mede, aan de toenmalige directeur van openbare werken opdracht te hebben gegeven op zo kort mogelijke termijn na te gaan, welke globaal berekend de baten en de lasten zouden zijn van de uitvoering van dit plan. Dit was een vrij onmogelijke opdracht en daarom werd aan die opdracht blijkbaar ook niet tijdig voldaan. Thans poogt u enigermate de financiële consequenties te benaderen door summier enkele cijfers te noemen, doch enig houvast is hieraan m.i. niet te verkrijgen. Ik moet u zeggen, dat ik dit persoonlijk ook wel een van de grootste bezwaren vind om dit plan in zijn geheel te kunnen accepteren. Dit facet speelt vooral in deze tijd een in grootte toenemende rol. Doordat de rijksoverheid en de lagere overheden in het recente verleden een wedstrijd hielden in het investeren, waarbij rentabiliteit en urgentie niet de belangrijkste overwegingen waren, worden wij thans op de keiharde werkelijkheid gedrukt, dat de lasten in generlei verhouding meer staan tot de baten. Anders gezegd: de lasten kunnen niet meer worden gedragen. Natuurlijk is overbesteding in de particuliere sector mede de oorzaak van de huidige financiële impasse, maar de overheid zal ook hierin het goede voorbeeld moeten geven. Ik kan dan ook waardering hebben voor een minister van financiën, die, al is het dan ook wat laat, de werkelijkheid niet verdoezelt en zegt: “De kraan zit dicht”. Vooral het lid van uw college, dat thans en misschien ook straks verantwoordelijk zal zijn voor de portefeuille van gemeentefinanciën, zal de financiële gevolgen van dit spectaculaire plan bij benadering hebben moeten overwegen. Bij aanvaarding van dit plan wordt zijn functie m.i. loodzwaar en niet benijdenswaardig. Ik kan mij nauwelijks voorstellen, dat de kostbaarste onderdelen van dit plan alle zijn volledige instemming hebben. Mag ik dan ook aan deze wethouder vragen, hoe hij zich in de toekomst de vele miljoenen vergende rijksbijdragen voorstelt? Met een gedwongen temporisering op lange termijn kan men zich toch op dit moment niet vastleggen op dit m.i. teveel omvattende plan. Mede gelet op de vele miljoenen eisende rijksbijdragen voor infra structuurverbeteringen buiten onze stadsgrachten, kan ik niet inzien, dat b.v. voor het plan van de Wilhelminabrug tot en met de Sassenpoortenbrug – om over de bastions dan nog maar even te zwijgen – gedurende de eerste 10 jaren bijdragen van formaat te verwachten zijn, tenzij de gehele ontwikkeling buiten de grachten werd stopgezet. Het middel zou dan echter erger zijn dan de kwaal.

Ik zie de urgentie van het aanpakken van het noordelijke stadsdeel zeker in, aangezien er in dit stadsdeel reeds verpaupering valt te constateren. Ook tegen de wijze, waarop men deze aanpak denkt te realiseren, heb ik wel enige bezwaren, erger,

mijnheer de voorzitter, dan de door u genoemde schoonheidsfoutjes. Deze bezwaren zullen m.i. echter nog wel naar voren komen bij de incidentele behandeling en bij de kredietverlening door de raad.

Ik maak mij ook erg bezorgd, mijnheer de voorzitter, over de verpaupering als consequentie van de gedwongen temporisering. Op het moment, waarop Den Haag de m.i. onzalige beslissing neemt dit plan in zijn geheel te aanvaarden, wordt al het onroerende goed ook in de mooiste delen van onze binnenstad met 20 tot 50 % in waarde verlaagd. Niet één eigenaar zal met dit zwaard van Damocles boven zijn hoofd dure verbeteringen willen aanbrengen aan zijn huis of erf, hoe noodzakelijk die verbeteringen ook mogen zijn. Verpaupering en verarming ook van dit mooie stadsdeel en van de omgeving van de bastions zijn het daarvan niet te voorkomen gevolg. Ik kan alleen maar hopen, dat ik deze zaak te zwart zie, maar naar de concrete maatstaven van thans is deze verwachting niet gemakkelijk te weerleggen. Wij hebben in onze stad reeds meer dan voldoende voorbeelden van wijkverarming. Hierbij denk ik dan aan delen van de Kamperpoort, Assendorp, Dieze, de Thomas à Kempisstraat, de Vechtstraat, de Walstraat en zelfs een deel van de singels.

Mijnheer de voorzitter! Ik ben blij met de openheid, waarmee u ons uw visie op dit stedenbouwkundig plan voorlegt. Dit kan voor nadere studie inzake de niet urgente onderdelen zeker zeer goede diensten bewijzen. Kunt u aan de hand van dit voorlopige ontwerp, dat nog geen rechtsgeldigheid bezit, niet de zgn. bevroeringsclausule toepassen, zoals wij immers ook doen voor het noordelijke stadsdeel en voor de Kamperpoort? U kunt dan voor het gehele gebied binnen de stadsgrachten een krachtiger beleid voeren tegen misbruik van bestemming. Met betrekking tot dit misbruik van bestemming, waarop ik in het verleden overigens met weinig resultaat meermalen heb gewezen, siert het ons meer de hand ook in eigen boezem te steken dan de schuld hiervan uitsluitend te geven aan vorige gemeentebesturen.

Mijnheer de voorzitter! Ik heb getracht zoveel mogelijk positief te staan tegenover dit bestemmingsplan. Vandaar de waarderende woorden bij de aanvang van mijn betoog. Ik heb geen waardering voor het te elfder ure door een anonieme schrijver geplaatst artikel onder het hoofd: "sanering in discussie" in de Zwolsche Courant, welk artikel wordt besloten met de opmerking, dat dit plan uitsluitend kan worden gezien en aanvaard in zijn totaliteit. Ik beschouw dit plan, mijnheer de voorzitter, beslist niet als een grabbelton, waaruit ik de gemakkelijk te verteren brokjes heb geselecteerd. Dit is m.i. een slappe wijze om eerlijk bedoelde kritiek te bagatelliseren.

Nog even, mijnheer de voorzitter, wil ik ingaan op de door u gebruikte beeldspraak, waarin u zegt, dat u node afscheid neemt van het verweerde gezicht van de stadskern, dat ook u dierbaar is zonder sentimentoverwegingen. Voor zover, mijnheer de voorzitter, een verweerd gezicht ontstaat door leeftijd, moet men daarvoor respect

weten op te brengen. Als men een verweerd gezicht door chirurgische ingrepen, dan wel met poeder en schmink gaat verjongen, verliest zo'n gerimpeld gezicht zijn charme en tracht men de historie te verdoezelen. Gaat u nu in plaats van met onnatuurlijke ingrepen eens beginnen met scheren, knippen en wassen, desnoods met manicuren en pedicuren, en u zult eens zien, wat voor een prachtige stad er tevoorschijn zal komen. Wij verschillen, mijnheer de voorzitter, over de wijze, waarop dit moet geschieden. Ik moet u dan ook zeggen, dat ik overweeg, mede uit waardering voor dit plan, uw voorstel te aanvaarden voor zover het betrekking heeft op het meest urgente noordelijke gebied van Diezerkade tot Jufferwal, tussen Melkmarkt, Diezerstraat en Achtergracht, en de aanvaarding van de rest van uw plan uit te stellen voor een nadere studie.

Mijnheer de voorzitter! Ik laat het in eerste instantie hierbij en zie uw antwoord tegemoet.

Vervolg notulen raadsvergadering 27 juni 1966

Een AMENDEMENT werd aan het einde van deze vergadering ingediend om het gedeelte van het plan in verband met de Wilhelminasingel te wijzigen:

“AMENDEMENT

De Raad van Zwolle bijeen in vergadering op 27 juni 1966 besluit punt 3 van de agenda z.g.n. bestemmingsplan te aanvaarden en goed te keuren met uitzondering van de wijziging van de Wilhelminasingel en teven de bouw van de z.g.n. Wilhelminabrug achterwege te laten”.

De voorzitter ontraadt de raad het door raadsleden ingediende amendement te aanvaarden, aangezien dit bestemmingsplan anders volkomen op losse schroeven zou worden gezet.

Het amendement wordt hierna in stemming gebracht.

Het amendement werd met 6 stemmen voor, waaronder ^{5.1.2e} , en 21 stemmen tegen, verworpen.

“HET VOORSTEL VAN B&W WORDT HIERNA Z.H.S. AANGENOMEN MET DE AANTEKENING, DAT ^{5.1.2e} GEACHT WIL WORDEN TE HEBBEN TEGEN GESTEMD”.

(n.b. Z.H.S. = Zonder Hoofdelijke Stemming)



De volgende dag meldt de Zwolse Krant triomfantelijk dit ‘succes’:

ZWOLSE KRANT 28 juni 1966.

“Na briljante verdediging van burgemeester.
RAAD ACCEPTEERT PLAN BINNENSTAD.

Zwolle – In zijn geheel, zonder één wijziging, heeft de gemeenteraad vannacht om vijf minuten over één het bestemmingsplan ‘Stadskern Zwolle binnen de grachten’ vastgesteld. De beslissing was enige minuten daarvoor in feite gevallen, toen met 21 tegen 6 stemmen een amendement ... om de wijziging van de Wilhelminasingel en de bouw van de Wilhelminabrug er uit te lichten, werd verworpen. ... Stemming over het plan als geheel werd daarop niet meer verlangd. 5.1.2e (kvp) wenste de aantekening ‘tegen’. Vijf uur lang was er in de concertzaal van Odeon, voor een ongekend groot en meelevend publiek gediscussieerd over dit plan. Beheerst maar duidelijk applaus verried steeds in hoeverre de sprekers de gevoelens hadden vertolkt, waarbij vooral bezwaren tegen de onderdelen Wilhelminasingel en -brug ... door

velen het liefst werd gehoord. Aarzelend applaus kreeg de burgemeester, ^{5.1.2e}

^{5.1.2e}

VERKEER(D) Het plan is te groots van omvang en wordt thans met te grote voortvarendheid gepresenteerd, meende ^{5.1.2e} (kvp), die vooral vroeg bezwaren en kritiek als eerlijk en goed bedoeld te aanvaarden. Verkeer heeft meer aandacht gekregen dan aspecten van schoonheid, gezondheid en veiligheid. Een 4 baans Wilhelminasingel zal teveel verkeer trekken dat er niet hoort, wat consequenties heeft voor Sassenpoortenbrug en Van Roijensingel. Ook is de Potgietersingel voor de toekomst niet veilig gesteld. ... Daarom wilde hij alleen het noordelijk deel van het plan aanvaarden en de rest voor nadere studie terugverwijzen ... In tweede instantie - het was intussen haf twaalf - ... de burgervader niet de lof onthielden voor zijn verdediging. In dit bestek mogen wij volstaan met het slot, anderhalf uur later: het amendement om Wilhelminasingel en Wilhelminabrug er buiten te laten werd met grote meerderheid verworpen en alleen ^{5.1.2e} (kvp) trok de consequentie van zijn betoog dat volstaan kan worden met het noordelijk stadsdeel, door de aantekening te vragen dat hij geacht wordt tegen te hebben gestemd ...”.

HET GEMEENTEBESTUUR AAN DE HEER ^{5.1.2e}

30 juni 1966:

“Bestemmingplan Stads kern Zwolle.

Met genoegen deelden wij u op 28 juni jl. reeds telegrafisch mede dat de gemeenteraad het bestemmingsplan Stads kern Zwolle binnen de Grachten zonder hoofdelijke stemming heeft aanvaard. ... Een tijdens de raadsvergadering ingediend amendement werd met 21 - 6 stemmen afgewezen. Dit amendement beoogde aanvaarding van het plan, evenwel met uitzondering van de wijziging van de Wilhelminasingel en teven de bouw van de zgn. Wilhelminabrug achterwege te laten. ... Het ligt in onze bedoeling het bestemmingsplan uiterlijk in de eerste helft van augustus a.s. ter visie te leggen ter voortzetting van de wettelijke procedure op termijn”.

BUREAU VAN EMBDEN, DELFT 30 JUNI 1966

aan de edelachtbare heren burgemeester en wethouders der gemeente Zwolle:

“Edelachtbare heren,
van harte wensen wij u op onze beurt geluk met de aanvaarding, zonder hoofdelijke stemming zelfs, van het bestemmingsplan voor de stads kern door de Raad van Zwolle. ... Wij hopen en vertrouwen dat de verdere stedenbouwkundige werkzaamheden in het belang van uw stad in dezelfde prettige sfeer zullen verlopen. Met de meeste hoogachting ...”.

“... De beslissing van de Kroon over het bestemmingsplan ‘Stadskern binnen de grachten’ kan volgens de jongste informatie eindelijk dan toch heel spoedig worden verwacht ...

... afscheid van verschillende raadsleden

...

Zo nader ik dan ten lange leste de oudste in raadsjaren, ^{5.1.2e} die in 1952 zijn intrede in de raad deed en in de nu ten einde neigende jaren een stempel drukte – niet het enige maar wel een duidelijk stempel – op de commissie voor openbare werken, de verkeerscommissie en het studiefonds, terwijl hij ook zitting had in het bestuur van de W.Z.O. Geschraagd door groot gezag in eigen kring hebt u, ^{5.1.2e} met gemak uw vaak gespierde bijdrage leverend, een zo grote plaats veroverd, dat de raad zonder u er echt anders uit zal zien.

Tegenwoordig is een kritische opstelling helemaal ‘in’. Welnu, dan was u uw tijd ver vooruit. Zo iets u lag, dan was het wel op gezond verstand gebouwd kritisch tegenspel (zo’n tegenspel is ook noodzakelijk), mede geïnspireerd door een niet altijd onbeperkt vertrouwen in het overheidsbedrijf en gelukkig ook wel eens doortrokken van een gevoel voor humor, dat het inzicht in het betrekkelijke der dingen verraadt.

Toen ik het vorig jaar, vòòr mijn komst naar Zwolle, begrijpelijkerwijze ontspanning zocht in de notulen van de Zwolse raad, werd ik door uw kernachtige bijdragen bepaald getroffen, zodat ik benieuwd was naar het gezicht, dat bij die beschouwingen hoorde. Dat gezicht was jonger dan ik dacht en zeker niet zo doorploegd, dat een afscheid vandaag vanzelfsprekend is. Integendeel!

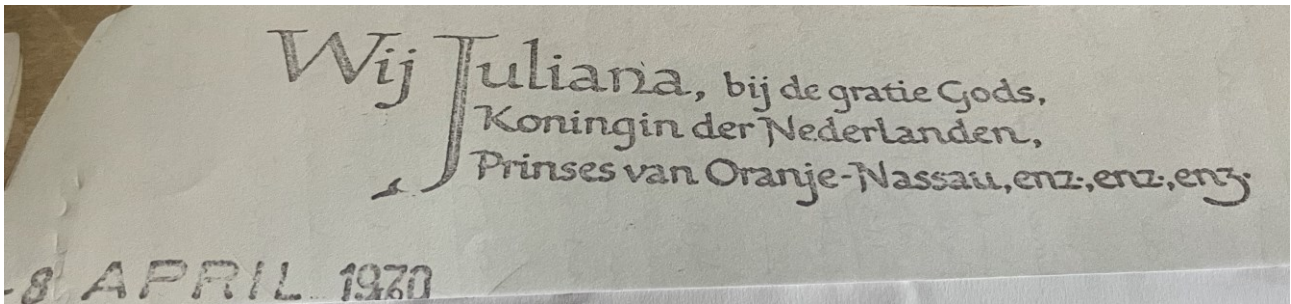
Helaas stond uw besluit vast en hebben wij u niet kunnen vermurwen. Velen – zo niet allen – zullen u missen, ook uw kritische aanpak. Reden tot kritiek op de Zwolse overheid zal altijd wel blijven. ^{5.1.2e} moet beslist aan u gedacht hebben, toen hij schreef:

“Vergeef, vergeet, wat ooit mijn lippen morden.
(Maar) stel op den reddenden boedel orde” (gelach).

“8 APRIL 1970

Wij Juliana,
bij de gratie Gods Koningin der Nederlanden,
Prinses van Oranje-Nassau, enz, enz, enz.

Beschikkende ...” .



OVER DE ENIGE TEGENSTEM

* In het Zwols Historisch Tijdschrift jaargang 2002 nummer 3, themanummer ‘Zwolse koopmansgeest’ staat een artikel over Biljartfabriek Princesse, blz 111-114, met daarin op blz 113 dat het te danken was aan de interventie van 5.1.2e

5.1.2e dat de plannen niet doorgingen, omdat toen de burgemeester het voorstel unaniem wilde afhameren, 5.1.2e zei: ‘Meneer de voorzitter, ik wil geacht worden te hebben tegengestemd’. En dat die ene tegenstem van belang was voor Gedeputeerde Staten en dat daarom het plan niet doorging.

* 1Zwolle radio.tv.nieuws “5.1.2e zien veraaltien: Biljarten”
door 5.1.2e 17 augustus 2023 om 08.00 uur:

“De producent van de zogeheten Princesse Biljarten. Eigenaar daarvan was 5.1.2e 5.1.2e, die in 2008 op 92 jarige leeftijd is overleden. Zwolle mag de man nog steeds dankbaar zijn. Hij zat voor de KVP van 1952 tot 1970 in de gemeenteraad. Hij stemde in 1966 als enige tegen het, in veler ogen, onzalige plan om van de Zwolse stadsgrachten een verkeersader te maken. Zijn stem gaf Gedeputeerde Staten de kans de vergunning voor het plan te weigeren”. ...

(<https://1zwolle.nl/nieuws/124356/dick-zien-veraaltien-biljarten.html>,

doorgestuurd door 5.1.2e 19 april 2025.

NAWOORD

De enige tegenstem van 5.1.2e, na het unaniem aangenomen besluit door de gemeenteraadsvergadering voor het gehele bestemmingsplan, inclusief die voor de 4 baans weg over de Wilhelminasingel: “Mijnheer de voorzitter, ik wil geacht worden te hebben tegen gestemd”, was wellicht niet juridisch doorslaggevend maar het blijft een mooi verhaal.

Nu na 60 jaar is het feit dat de prachtige singels en grachten destijds voor Zwolle gespaard zijn gebleven nog een dankbare gedachtenis waardig!

Vooraf over de rol van mijn vader daarbij, 5.1.2e, onze vader, opa en overopa, deed ik dit onderzoekje.

5.1.2e

Deventer, 26 mei 2026.

5.1.2e

5.1.2e



5.1.2e

Zwolle 1915 - 2008

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3, 4, 5, 9, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	6