

# RESTAURATIE



## STATIONSPLEIN ZWOLLE

### Pleidooi voor o.a.

- restauratie 19<sup>e</sup> eeuwse bomenstructuur Stationsplein en Stationsweg
- restauratie groene perken Stationsplein naar model jaren '50 -'70
- handhaving onmisbare stedelijke stroomfunctie wegen rond Stationsplein
- horeca- en ontmoetings-functies in stationsgebouw
- traditionele plaatsing beeld Thorbecke



23102018

**Aan de Gemeenteraad van Zwolle**

**(ingekomen stuk via de raadsgriffie)**

In papieren afschrift (tevens) verzonden aan:

- Afzonderlijke leden gemeenteraad (via postbakken)
- College van B&W van Zwolle
- Afzonderlijke leden College van B&W van Zwolle
- Bestuur Wijkvereniging Vrienden van Assendorp
- Bestuur Vereniging City Centrum Zwolle
- Bestuur Vereniging Vrienden Stadskern Zwolle
- Bestuur Afd. Zwolle Kon. Horeca Nederland
- Bestuur Fietzersbond Zwolle
- Bestuur Zwollefonds
- Welstand- en Mon. commissie Zwolle/Kampen v.h. Oversticht
- Afzonderlijke Leden Welstand- en Mon.cie. Zwolle/Kampen v.h. Oversticht
- Directeur Rijksdienst Cultureel Erfgoed te Amersfoort
- Hoofddirectie Nederlandse Spoorwegen te Utrecht
- Stadsredactie Zwolle "de Stentor"
- Redactie "de Peperbus"
- Redactie "de Swollenaar"

**Betreft:**

- \* **entree provinciehoofdstad Zwolle**
- \* **restaurantie Stationsplein**
- \* **herinrichting Stationsweg, Oosterlaan en Westerlaan**
- \* **diverse gerelateerde onderwerpen**

Zwolle, 18 februari 2019

Geachte raadsleden,

Met verbijstering nam ik op 17 oktober j.l. in het "Spoorcafé" kennis van de schetsen voor de herinrichting van het Zwolse Stationsplein en omgeving. Een herinrichting die zal plaatsvinden nadat in 2020 de fietsenkelder onder het plein zal zijn voltooid. Tientallen jaren intensief de steden bouwkundige en politieke ontwikkelingen in de stad gevolgd hebbende, kan ik niet anders concluderen dan dat het getoonde herinrichtingsplan het slechtste plan is dat uw raad de afgelopen 20 jaar op tafel heeft gehad. Op aspecten als "verkeers-afwikkeling voor de stad als geheel" en "monumentaal / beschermenswaardig stadsgezicht" zijn de voorgelegde schetsen volstrekt verwerpelijk. De kwaliteit van Zwolle als grootstedelijke stad en als tweede spoorwegknooppunt van het land is in het geding. Hieronder wordt uiteengezet waarom.

## 1. Station Zwolle nationaal erfgoed – stationswijk deel Zwolse identiteit

De stad Zwolle heeft het **mooiste en grootste rijksmonumentale station van Nederland** in de categorie **neo-classicistische stationsgebouwen**. Het Zwolse stationsgebouw is als zodanig **van nationaal belang**. Het wordt gezien als hèt gaafste en volledige voorbeeld van de voorname spoorwegarchitectuur uit de eerste 10 jaren na het aannemen van de Spoorwegwet van Van Hall in 1860. Het Zwolse station werd, na de aanleg van de vier spoorlijnen die destijds in Zwolle samen kwamen, voltooid in 1868, vorig jaar exact 150 jaar geleden dus. Het station wordt in één adem genoemd met fraaie stations als dat van Amsterdam (1889, neo-rennaissance), dat van Groningen (1893, neo-rennaissance) en dat van Haarlem (1907, Art Nouveau). Architect van het Zwolse "1<sup>e</sup> klasse" station was N.J. Kamperdijk. Zijn ontwerp was gebaseerd op een 5-klassen tellend basisontwerp, vastgesteld door het rijk.

Recent werden de authentieke gevelkleuren op station Zwolle CS weer aangebracht; een op handen zijnde restauratie zal later aangebrachte vensters weer door deuren vervangen. Gehoopt wordt dat ook de verdwenen gevellantarens terugkomen en dat de balustrades op de beide hoogste zijvleugels weer worden aangebracht.

Het gehele stationsgebied met gemeentelijk monumentale straten als Stationsplein, Stationsweg, Oosterlaan, Westerlaan, Van Royensingel, Van Nagellstraat, Zuiderkerkstraat, Terborchstraat, Zeven Alleetjes en Emmawijk is voor de herkenbaarheid van de stad stedenbouwkundig van grote betekenis. Het gebied **geeft Zwolle** (naast de zeer kleine oude binnenstad) **mede haar identiteit**. Zwolle moet heel zuinig zijn ook op dit relatief kleine stationsgebied. De stad Utrecht bijvoorbeeld betreurt de laatste jaren in hoge mate destijds haar vergelijkbare iets grotere 19<sup>e</sup> eeuwse stationswijk grotendeels gesloopt te hebben voor de bouw van Hoog-Catharijne.

De zeer geliefde oud-burgemeester van Zwolle Jhr. Mr. G.A. Strick van Linschoten (jaren '50) had als vast gezegde richting bezoekers van de stad: "Over de IJssel begint het land". Daarmee gaf hij aan dat komend vanaf de grote zandbak Veluwe dan wel vanaf de Zuiderzee of uit de grote polder- en veengebieden van de Noordwesthoek de stad Zwolle de eerste belangrijke stad was op het oude land van Salland, Twente, Drente, enz. De heren van de kastelen en landhuizen op de hoge gronden van Salland hadden al in de middeleeuwen hun winterwoningen in de stadskernen van Deventer en Zwolle. Deze in later tijd gemoderniseerde monumentale panden in straten als Kamperstraat, Koestraat, Bloemendalstraat, Praubstraat, enz. getuigen ervan. In de 19<sup>e</sup> eeuw zette de bouw van deze herenhuizen zich voort op wallen en bastions en na de komst van de Spoorwegen langs de singels en in het stationsgebied. Tot ver in de jaren '50 stond de stad Zwolle bekend als "**het Haagje van het Oosten**".

De in het spoorcafé getoonde schetsen voor de entree van de stad maken de binnenkomst van de stad Zwolle helaas visueel tot die van **een uit zijn krachten gegroeid dorp**. Het ernstige daarbij ook is dat op geen enkele wijze gedane toezeggingen worden waar gemaakt. Met klem vraagt ondergetekende uw raad als hoogste bestuursorgaan in de gemeente het inrichtingsplan voor Stationsplein en toevoerstraten te laten bijstellen tot een plan met een kwaliteit het voor Nederland unieke rijksmonumentale stationsgebouw, de stad Zwolle en de hoofdstad van Overijssel waardig!

## 2. Klankbordgroep Spoorzone – opwaardering stationswijk – lanenstructuur

Veel gerealiseerde c.q. in uitvoering zijnde onderdelen van “Spoorzone” dienen (2<sup>e</sup> spoorweg-knooppunt van het land) een groot **nationaal en regionaal belang**, in het bijzonder de nieuwe spoortunnel, de busbrug en de herinrichting en uitbreiding van het emplacement. De drie partners van Zwolle in dit gebied (Provincie Overijssel, NS en Pro Rail) hebben op grond van eigendom, financiering, uitvoering en gebruik in de totstandkoming van de vernieuwingen dan ook grote invloed en zeggenschap gehad. Van aanzienlijk **lokaal belang** zijn echter de stationstoegang oostzijde Stationsplein, een evt. stationsgebouw zuidzijde, de fietsenkelder, de passerelle en de herinrichting van het Stationsplein c.a. Op deze onderdelen is een grote inbreng en zeggenschap van de stad Zwolle dan ook belangrijk. Het voorliggend plein-ontwerp c.a. doet wat betreft die inbreng helaas anders vermoeden!

In mei 2007 werd door B&W, in het bijzonder wethouder Witbraad, een “Klankbordgroep Spoorzone” ingesteld. In deze brede klankbordgroep waren vertegenwoordigd een tiental wijkverenigingen, de ondernemersvereniging Zwolle Zuid, de Fietzersbond Zwolle, enkele particulieren (w.o. ondergetekende) en de gemeente Zwolle. In de jaren dat de klankbordgroep na 2007 heeft bestaan (vaak door de leden als “Geluidsschermgroep Spoorzone” ervaren, stapten zeer deskundige leden uit omdat ambtenaren soms kwalitatief minder geslaagde compromissen uit het vier-partijen-overleg moesten trachten te “verkopen”. Het “waarom zitten we hier dan nog” heeft in deze groep meerdere keren geklonken. De latere omzetting in een “Spoorcafé” zal ervan mede het gevolg zijn. In de klankbordgroep is altijd gesteld dat eventuele verplaatsing van het overgrote deel van de bussen naar de zuidzijde van het station tot een **opwaardering van de monumentale 19<sup>e</sup> eeuwse Stationswijk** zou leiden. Toen (al jaren daarvoor) de gazons vóór het stationsgebouw onder protest vanuit de burgerij vervangen werden door asfalt enabri's (het sterk toegenomen aantal stadsbussen kon niet meer achter elkaar evenwijdig aan de voorgevel van het station staan) is duidelijk aangegeven dat het om een tijdelijke verminking van de monumentale 19<sup>e</sup> eeuwse entree van de provinciehoofdstad zou gaan. Grotendeels herstel van de oude groene situatie was in Zwolle dan ook jarenlang vanzelfsprekend en is in het verleden ook altijd het uitgangspunt geweest. Alleen over de Oosterlaan bestond niet altijd duidelijkheid omdat aan het begin van die laan wellicht nog winkel- dan wel stations-bebouwing zou verrijzen; ook was lang niet duidelijk of daar wellicht nog een extra NS-perron nodig was. De nu voorgelegde herinrichting van het plein is vele jaren later helaas op alle onderdelen beneden niveau en komt op geen enkele wijze tegemoet aan de destijds gewekte verwachtingen!

Bij de 19<sup>e</sup> eeuwse stedenbouwkundige aanleg rond het architectonisch uitzonderlijk fraaie Zwolse stationsgebouw werden drie lanen georiënteerd op gevel en voorplein van het dominante gebouw: Stationsweg, Oosterlaan en Westerlaan. Dat stationsgebouw wordt gekenmerkt door een hoge middenpartij en zijvleugels die (hoe verder van het hart van het middendeel verwijderd) steeds lager en minder imposant worden. Niet alleen neemt in fasen de hoogte van het gebouw af, ook de voorgevel verspringt in drie fasen achterwaarts, alles ter accentuering van de belangrijke ingangspartij. Deze was voor de reizigers (in toen nog het stoomtijdperk) letterlijk de toegang tot de buitenwereld!

Bij dit soort indrukmakende volkomen symmetrisch opgezette architectuur is (indien voorruimte voor het gebouw aanwezig), altijd de **aanleg van voorplein of groenaanleg afgestemd op de architectuur van het gebouw**. Elementen van een “formele” aanleg zijn dan bijna altijd aanwezig. Vele duizenden voorbeelden hiervan zijn in Europa aanwijsbaar, van de 16<sup>e</sup> tot de 20<sup>e</sup> eeuw: Parijs, Wenen, London, Helsinki, enz. enz. Dichtbij is paleis Het Loo een duidelijk voorbeeld, aanzienlijk ouder natuurlijk dan ons rijksmonumentale station doch in de opzet met de symmetrische lagere zijvleugels identiek. De hartlijn van het middendeel van het gebouw is daarbij uiterst belangrijk. (De huidige uitbreiding van “Het Loo” gaat vóór het paleis ondergronds ook uit van de hartlijn). Deze wordt bij het Zwolse station nog eens extra benadrukt door het fronton met de klok en de grote vooruitstekende luifel centraal aan de voorgevel. Op oude foto’s is te zien dat al bij de aanleg van het Zwolse stationsplein een centrale groene “rotonde” in de hartlijn van zowel gebouw als zijwegen (met daarin een hoge veelarmige lantarenkroon op wijd uitlopende voet) het assenpunt van de pleinaanleg was.

Anno 2018 is het in- en uitgaand voetgangersverkeer van het station praktisch volledig georiënteerd op de oostelijke zijtoegang bij de nieuwe spoortunnel. Naar ruwe schatting 90% van dat verkeer wikkelt zich daar af. De oude hoofdingang onder de klok verwerkt (hoog geschat) nog slechts zo’n 5 % van de treinreizigers (bezoek loketten en/of eerste perron). Het rest-percentage maakt gebruik van de westelijke “Kamper”-zijtoegang. De loketten zullen t.z.t. mogelijk nog eens richting stationstunnel verplaatst worden. Door de dus relatief geringe druk op de middenpartij van het rijksmonument is het zeer wel mogelijk iets van de oude grandeur zowel qua functie van het gebouw als qua inrichting van het voorplein terug te brengen (“Zwolle, stad met karakter”). Dat voorplein wordt in de nieuwe situatie nog meer dan nu een echt “voor”plein door de nadrukkelijke scheiding van de noord- en zuidzijde van het Stationsplein door verbinding in rechte lijn van de Oosterlaan met de Westerlaan.

### 3. Voorplein mooiste Nederlandse neo-classicistische station

Niet alleen de inrichting van het Stationsplein maar ook de vervanging van onmisbare belangrijke verkeerswegen voor het stedelijke verkeer door klinkerstraatjes met trottoirs en fietspaden in identieke bestrating op rijweg-niveau, compleet met minimale plukjes groen waarin o.a. berkenboompjes (!), komt op geen enkele wijze tegemoet aan het jarenlang geschetste beeld. Ouderen kennen ongetwijfeld nog de vreselijke dressoir-brede schilderstukken uit de jaren vijftig (en eerder) waarop afgebeeld een heideveld, berkenboompjes en een vennetje! In plaats van die heide nu een geheel met rode klinkers vol gelegd Stationsplein, de berkenboompjes en in plaats van het vennetje hier dan nu een vijvertje, geheel a-symmetrisch van vorm, net als de bomen zo maar willekeurig uitgestrooid alsof het een stuk bouwland in de polder betreft en niet het voorplein van Zwolle CS. Alle ellende met de vijvertjes op de Diezerpromenade? Nog nooit van gehoord dus!

Deze plein-invulling is misschien een acceptabele aanpak van een stationsplein in Rotterdam of Leidse Rijn (plaatsen waar het betreffende bureau voor landschapsinrichting ook bij een station ontworpen heeft, doch dan wel in beide gevallen in een volstrekt 21<sup>e</sup> eeuwse architectonische en stedelijke omgeving). Het nu voorliggend ontwerp zou het bijvoorbeeld ook uitstekend doen bij de nieuwe WRZV-sporthallen (Beers-locatie) in Zwolle, een uitzonderlijk fraaie 21<sup>e</sup> eeuwse architectuur waarbij een dergelijke “landschappelijke” inrichting prima past.

Ook bij een eventueel nog te realiseren nieuw stationsgebouw aan de zuidzijde van het emplacement, op het voorterrein dus van een hedendaags stationsgebouw, een prima invulling. Het gaat hier echter niet om een hedendaags stationsgebouw en ook niet om andere grote steden waar oorspronkelijke stations gesloopt zijn of door oorlogsgeweld vernietigd, zoals bijvoorbeeld in Zutphen, Arnhem, Nijmegen of Rotterdam. Het gaat hier om een monumentale buurt tussen station en binnenstad.

Ook de beide entree's van de fietsenkelder zijn ontworpen alsof ze in het buitengebied van de stad liggen, bijvoorbeeld in Stadshagen of in de Oosterenk: grote schuin oplopende taluds aan weersijden van de ingang (op de schetsen zelfs ook al met onkruid begroeid) maken de gaten in het plein nog groter en storender dan noodzakelijk. Enige reden daartoe (bijvoorbeeld veiligheid) is volstrekt afwezig (de kelder is bijna 24 uur per dag geopend, telt 5.000 fietsen en bezoekers, is helder verlicht, en is zeker geen donker fietstunneltje ergens buitenaf).

Dit alles beziende kun je je zelfs in gemoede afvragen of de ontwerper van het geheel ooit wel eens naar de architectuur van het gebouw aan de zuidzijde van het stationsplein gekeken heeft! Wanneer daar drie blokjes woningwetwoningen gestaan hadden zou waarschijnlijk hetzelfde ontwerp gepresenteerd zijn!

#### 4. Palmbomen op de Grote Markt ?

Het is werkelijk te gek voor woorden dat in voorliggend schrijven N.B. zelfs een stukje inburgeringscursus over bomen gegeven moet worden. Het plan toont vooral zo hier en daar "leuke" berkenboompjes als decoratie in een vanouds door een zware bomenstructuur bepaalde stedenbouwkundige opzet. Het aangeleverde inrichtingsplan is een regelrechte aanfluiting van alles wat met ontwerpen en het inrichten van stedelijke pleinen in een stad als Zwolle te maken heeft. Op het oude land zijn vanouds bomenrijen bepalend voor het aanzicht. Bomen dan in dichte rijen als lanen, alleeeën en singels. Loofbomen dan ook als eiken, beuken, linden en in later tijd ook platanen en acacia's. Vroeger ook de door ziekte verdwenen iepen en (nu helaas ook de verdwijnende) esdoorns en kastanjes. Deze bomen horen bij het oude cultuurland boven de zeespiegel. Naaldbomen (als dennen, sparren, larix) maar ook berkenbomen zijn het gezicht van de oude stuifzand- en heidegronden op de Veluwe, in Brabant en in Drente.

Snelgroeiend "waaibomen"-hout als populieren en wilgen tenslotte zijn de bomen die dominant zijn in West-Nederland (m.u.v. de kuststrook), de omgeving van Gouda en Woerden bijvoorbeeld: het "groene hart" van Holland, waar je met de trein als het ware door een bord erwtensoep rijdt, weilanden waar het water nog net niet over de rand van de sloten loopt. Ook de veel later drooggelegde Zuiderzeepolders tonen (afhankelijk van de grondsoort) grotendeels dat bomenbeeld, evenals de ooit drooggelegde kleigronden in het noorden van Groningen en Friesland. Allemaal zaken die bij een door "Boskalis Nederland" geselecteerd inrichtingsbureau klaarblijkelijk onbekend zijn en die ook niet aangedragen blijken te zijn door de planbeoordelaars in Zwolle, de stad waar N.B. nog altijd een **bomenstructuurplan** van kracht is, juist om dit soort zeer ernstige ontsporingen te voorkomen.

Hoe belangrijk is toch altijd weer het kiezen van een geschikt bureau in een kwetsbaar historisch-monumentaal stedenbouwkundig gebied! Die keuze moet niet zonder enige begeleiding en zonder inzicht gedelegeerd worden aan een wereldconcern als Boskalis Nederland. Voordat je het weet staan er op die manier in Zwolle “palmboomen op de Grote Markt en populieren op het Grote Kerkplein”.

De keuze van een architect en van een op die manier “leuke” inrichting valt ook zeker niet te bagatelliseren met kreten als: “Over smaak valt niet te twisten”. Het gaat hier om het hanteren van algemeen aanvaarde waarden en gebruiken, traditie, gewoonten en cultuur-eigen in een bepaald gebied, in dit geval gerelateerd aan c.q. afgestemd op een monumentaal 19<sup>e</sup>-eeuws gebouw en idem stadsbeeld. Het nu geproduceerde inrichtingsplan voor voorterrein en omgeving van neo-classicistisch rijksmonument Zwolle CS kan ongewijzigd één op één overgebracht worden naar een ruimte gelegen vóór bijvoorbeeld station Barneveld of station Nunspeet CS.

### 5. Station en voorplein horen bij elkaar, zijn één

Het 19<sup>e</sup> eeuwse rijksmonumentale Zwolse station is (essentie van het classicisme), sterk symmetrisch vorm gegeven en geplaatst langs de gehele zuidelijke gevelwand van het plein. Het voorterrein (in dit geval door de nu in één lijn met elkaar te verbinden Oosterlaan en Westerlaan gescheiden van de rest van het plein), behoort als het ware een horizontale reflectie te zijn van het beeldbepalende verticale gebouw waarvoor dit plein gelegen en ontworpen is. De hartlijn van het gebouw is dan het belangrijkste gegeven en uitgangspunt. Daarnaast een (vak)-indeling van de bestrating afgestemd op en gerelateerd aan de onderscheiden delen van de gevel (waaronder de ingangspartij), zeer lage heggen of muurtjes, gazons en bloemperken met veelkleurige bloemen, niet-éénvormige in kleur afgestemde bestrating en goed in het stramien geplaatst straatmeubilair als lantarenpalen en bankjes. Op hoofdlijnen dus zoals het deels nog voor de asfaltering was en zoals het bij pleinen die bepaald worden door een symmetrische architectuur in heel Europa gebruikelijk is.

Voor de beeldvorming: gazons met bloemperken zoals rond de fontein Van Nahuysplein, op de Potgietersingel bij de Van Royenbank, enz. In het onderhoud arbeidsintensiever dan klinkers of struikgewas, maar wel door iedereen zeer gewaardeerd, net zoals de bloembakken van het Zwollefonds aan de bruggen rond de binnenstad! Het Stationsplein is het eerste beeld van de stad voor een bezoeker per trein. Het **visitekaartje van Zwolle** dus !

In de onderhavige situatie zijn de nu voorgestelde kleine verwijzingen naar typisch Zwolse zaken als de kievitsbloem, de Zwolse balletjes, de blauwwitte kleur van het stadswapen, e.d., verwijzingen ook naar de geschiedenis van de stad, grappig doch van volstrekt ondergeschikt belang. Dit soort vooral “leuke” dingetjes zien we in de nieuwe stationstunnel, bij het nieuwe busstation en in bijna alle andere tunnels in Zwolle ook al wel. Niets op tegen, maar volstrekt niet relevant.

### 6. Standbeeld van Mr. Johan Rudolf Thorbecke

Wanneer “Zwolle” tot uitdrukking moet worden gebracht zijn er betere mogelijkheden. Het fraaie beeld van de grootste staatsman tijdens 200 jaar Koninkrijk der Nederlanden, n.l. Mr. Johan Rudolph Thorbecke, verdient nu eindelijk een ereplaats op het plein. Dit beeld is het enig denkbare **assenpunt**. Het is het beeld van de man waaraan het huidige Nederland (door zijn ombouw van het **Koninkrijk der Nederlanden** tot een **parlementaire democratie**) alles te danken heeft! Vrouwenkiesrecht en algemeen kiesrecht zijn uitvloeisels van wat Johan Rudolf ooit heeft opgestart.

**Ere wie ere toekomt in zo iemands geboortestad !!!**. Elke toerist, iedere bezoeker van de stad Zwolle hoort het standbeeld van Thorbecke in het geheugen geprent hebben als icoon van Zwolle. De stad kan er ( bijna anderhalve eeuw na Thorbecke's dood in 1872) zelfs nog financieel profijt van hebben, wat voor sommige mensen ook nog belangrijk is!

*Johan Rudolf wordt (als vrijdenker) meestal geannexeerd door liberale politieke partijen. Doordat hij echter voor de wil van het volk stond (ook al bestond het parlement uit toen nog slechts bepaalde kleine groepen van dat volk) kan hij met evenveel recht geclaimd worden door alle gradaties socialistisch georiënteerde partijen. Zowel partijen rechts als links van het midden kunnen hem dus opvoeren als hun held. Omdat hij als geboren Zwollenaar ook nog oer-Zwols is ook vanuit de politieke hoek van de localen ongetwijfeld volle adhesie voor een goede presentatie van deze Zwolse nationale held. En omdat tenslotte Thorbecke ook nog de Lutherse religie aanhing kunnen zowel vrijgemaakte / reformatorische Christenen als "gewoon" protestantse en katholieke Christenen zich zonder onderlinge strijd moreel verbonden voelen met deze grote staatsman. De Raad van Zwolle kan dus eigenlijk unaniem besluiten **Thorbecke centraal in een door groen omgeven assenpunt van het Stationsplein te plaatsen**. Op bijvoorbeeld het Rembrandtplein in Amsterdam kan een ieder zien hoe Amsterdam een groot inwoner met een beeld in een groene entourage waardeert! Den Haag idem wat betreft historische leden van het Oranjestad, enz. Tientallen voorbeelden zijn aanwijsbaar.*

*Een speciaal daartoe gevormd comité heeft destijds de financiële middelen voor het vervaardigen van het beeld bijeen gebracht en de opdracht aan Hans Bayens verleend. Het beeld is in 1992 aan de stad Zwolle geschonken.*

De huidige opstelling van het beeld is ronduit **beschamend**: onderaan een kunstmatig met struiken beplant heuveltje, wel op een hoge sokkel als een soort strenge verkeersregelaar, op de rand van een rotonde aan de westzijde van het plein en op de rand en in de uitlaatgassen van het langsrazend verkeer. Hoe kun je als stad zo omgaan met N.B. ook nog een geschenk!

#### **Een realistisch vormgegeven beeld vraagt om een traditionele benadering.**

Ook Hans Bayens was ontevreden over de huidige plek. ("Niet bepaald een plaats waar je rustig op een bankje naar het beeld gaat zitten kijken", aldus een zich diplomatiek uitdrukende Bayens). Thorbecke is een nationale held van heel Zwolle en van de bezoekers uit het hele land aan het op één na grootste spoorwegknooppunt van dat land.

*Omdat niet iedereen de **betekenis van Thorbecke** voor ons land paraat zal hebben, in een notendop nog even zijn belangrijkste daden, een soort "prestatie CV".*

*Thorbecke ontwierp als voorzitter van de Commissie Grondwetsherziening (1848) een "Proeve van de Grondwet". Deze grondwet werd door zijn eerste kabinet ingevoerd. In die grondwet: ministeriële verantwoordelijkheid en onschendbaarheid van de Koning - invoering rechtstreekse verkiezingen van Tweede kamer, Provinciale Staten en Gemeenteraden - recht van amendement, van interpellatie en van enquête voor de Tweede Kamer - provinciaal en gemeentelijk bestuur worden bij wet geregeld - vrijheid van godsdienst, drukpers en onderwijs - recht van vereniging en vergadering.*

*Als Minister-president zorgde hij vervolgens ook voor: de Kieswet (3 % van de bevolking mocht voortaan stemmen) – de Provinciale Wet en de Gemeentewet (waarin ruime mate van autonomie) – de Postwet en de Telegraafwet – grote infra-structurele werken als spoorlijnen maar ook de waterverbindingen van Amsterdam en Rotterdam met de zee – afschaffing van de slavernij in West-Indië in 1863 – Middelbaar Onderwijswet (oprichting HBS en Polytechnische School Delft).*

*Thorbecke was ook groot voorstander van de emancipatie van de vrouw: vijf dagen vóór zijn overlijden regelde hij vanaf zijn ziekbed nog per telegram de toelating (als eerste vrouw) van Aletta Jacobs tot de Universiteit van Groningen!*

Het gerucht gaat dat de strijders voor een bruisend Lübeckplein het beeld van Thorbecke voor hun plein willen annexeren. Het betreft daar een doorsnee-plein in een nieuwbouwwijk waar geen toerist richting gezellige historische binnenstad (met Fundatie, Waanders, Librije, Drostenhuis, enz.) ooit zal komen. Het “bruisgehalte” van het Thorbeckebeeld zelf is ook relatief laag. Omdat luidruchtige figuren in Zwolle soms veel gedaan krijgen hier alvast de constatering dat een visuele afsluiting van het Lübeckplein aan de zuidzijde (door de beslotenheid van een rij bomen ook aan die kant van de KoggeLAAN òf van een pergola-achtig bouwsel langs die kant van het plein) het meest effectieve middel is om een besloten Lübeckplein te creëren waar het prettiger toeven is. Ook een muzikent/platform in het midden van dit plein met op zomeravonden muziekoptredens van Zwolse koren, groepen en orkesten levert honderden liters bruis op.

## 7. Stroomfunctie toegangswegen Stationsplein

Er is helaas meer dan alleen een volslagen foutief inrichtingsplan voor het plein.

Er wordt een giga-grote fout gemaakt wanneer men denkt dat door het overbrengen van 1200 busbewegingen per etmaal naar de busbrug ten zuiden van het station het 19<sup>e</sup> eeuwse stadsdeel ten noorden van het station nu een aankleding kan krijgen als ware het een rustiek dorpsstraatje waar alle autoverkeer wordt omgeleid. De nu voorgestelde verandering van in het bijzonder de toegangswegen tot het Stationsplein in promenade-achtige ruimten zal zeker binnen 10 jaar weer ongedaan gemaakt moeten worden, doch dan geheel met eigen Zwols geld! (p.m.: onderhoudskosten bronzen kunstwerk-slang enz. nu al 30.000 euro per jaar).

Hieronder wordt gedetailleerd uiteengezet waarom de drie toegangswegen tot het Stationsplein geasfalteerd en met duidelijke scheiding van de soorten verkeersdeelnemers intact moeten blijven. Dat laatste dan ook met handhaving van de (op de getoonde afbeeldingen gerooide) monumentale platanen: weg monumentaal stadsbeeld, hoezo CO2-probleem? [Enkele nu schuin staande bomen zijn mogelijk na snoeien middels het maken van een ringgreppel weer recht te trekken? Een plataan laat zich gemakkelijk verplanten en heeft een groot herstellingsvermogen. Het kappen van bomen wordt (na het opheffen van de stadskwekerij) klaarblijkelijk nu de Zwolse aanpak van het CO2-probleem! ]

Een gedegen en met mobiliteitscijfers onderbouwde stedenbouwkundige en verkeerstechnische kwaliteitsbeoordeling van het herinrichtingsplan op ambtelijk niveau door partner Zwolle ontbreekt of wordt in elk geval niet gecommuniceerd. De PR-machines van Zwolle draaien eind 2018 daarentegen op volle toeren: de provinciale verkiezingen zijn op komst!

Het geheel van activiteiten (bouw fietsenkelder en herinrichting plein en toevoerstraten) wordt uitbesteed aan Boskalis en dit giga-grote concern huurt dan vervolgens een bedrijf in voor landschapsarchitectuur, een bedrijf dat zijn naam op het element "landschap" in Zwolle wel erg letterlijk heeft opgevat, een bedrijf ook waarmee Boskalis in totaal verschillende omstandigheden al vaker gewerkt heeft. Wie het concern Boskalis Nederland kent weet dat één en ander absurd klinkt, vergelijkbaar bijvoorbeeld met "Unilever is gevraagd dit jaar de kerstpakketten te leveren voor de ambtenaren van de gemeente Zwolle". Zoveel mogelijk werken met de vrije markt, zo min mogelijk eigen ambtenaren, een beleid ingezet i.v.m. bezuinigingen vanwege de economische crisis. Wie toetst in dat geval dan de kwaliteit? In een te laat stadium om nog iets te veranderen de gemeenteraad van Zwolle als hoogste bestuursorgaan in de gemeente ???

En natuurlijk ja, de in het spoorcafé getoonde gezellige plaatjes van een berkenboompje met een bankje en een bijbehorend jong stelletje tonen in elk ontwerp altijd "leuk". "Leuk" wil echter bepaald niet zeggen dat daarmee ook stedenbouwkundige kwaliteit geleverd is. De Raad als hoogste bestuursorgaan in de stad is juist ook verantwoordelijk voor de **kwaliteit van bestuur**.

Hieronder wordt op onderdelen gedetailleerd verder ingegaan op de voorliggende schetsplannen. Mocht tot aanpassingen van de herinrichtingsschetsen worden overgegaan dan kan e.e.a. binnen hooguit 2 maand afgerond zijn. In de tijd gezien dus geen enkel probleem: de bouw van de fietsenkelder kan gewoon van start gaan. (Mits de ronde daglicht-glasplaat van de fietsenkelder direct vóór de hoofdingang in de hartlijn ligt).

## 8. Mobiliteitscijfers

*Het "Spoorcafé" van 17 oktober j.l. begon met een plenaire openings-sessie van de circa 80 bezoekers. Er werd gelegenheid gegeven tot het stellen van twee plenaire vragen. Vier bezoekers staken daartoe hun hand op. Aan 2 van de 4 bezoekers werd daarop achtereenvolgens het woord gegeven. Hun vragen werden beantwoord. Eén van de twee andere bezoekers die een hand hadden opgestoken om een vraag te willen stellen doorbrak daarop de belachelijk strakke regie en stelde alsnog luid en duidelijk vanuit de zaal haar vraag. Die vraag was: "Waar zijn de mobiliteits-cijfers die de te verrichten ingrepen onderbouwen". De enige echt belangrijke en relevante vraag van die avond !!!*

*De vraagstelster kreeg te horen dat ze haar vraag maar decentraal aan één van de 5 of 6 tafeltjes moest stellen! Na de decentrale tafeltjes-ronde werd plenair door de tafeltjes-leiders in enkele woorden gemeld wat er aan de tafeltje had plaatsgevonden. Ondergetekende heeft een antwoord op de **kernvraag** niet gehoord, gesteld dat de vraag decentraal opnieuw is gesteld en dat iemand deze kon beantwoorden! [Voor de goede orde: de vragenstelster, zelf bewoonster van het grote woongebied ten noorden van het emplacement, was de oud-wethouder en oud-loco-burgemeester van Zwolle, mevrouw M. Meindertsma, een politica die als geen ander de stedenbouwkundige en verkeerstechnische totaal-concepten en het politieke klappen van de zweep kent. Na wethouder in Zwolle was zij o.m. lid van de Eerste kamer der Staten-Generaal].*

Ondergetekende kan hier volstaan met verwijzing naar de vraag en de visie van de oud-wethouder van Zwolle, een visie door hem voor 100 % gedeeld!

## 9. Stedenbouwkundige en verkeerstechnische hoofdstructuur

Zwolle heeft voor een middelgrote stad een zeer kleine beloopbare oude binnenstad waar al jaren officieel een beschermd stadsgezicht vigeert. Een binnenstadje zo klein (straal 350 meter) dat binnengrachts eigenlijk alleen nog de functies wonen, winkelen, horeca en cultuur mogelijk zijn. De laatste functie is inmiddels zelfs al deels buitengrachts gebracht (Stadkamer en Pathé-bioscoop). De kantoorfunctie bevindt zich (enkele relatief kleine uitzonderingen daargelaten) buiten de grachten: instellingen die in de Zwolse situatie binnengrachts proberen een kantoor te vestigen maken zich voor klanten vaak minder toegankelijk. Het automatisme “in de binnenstad zit je centraal ben je dus bereikbaar” gaat voor alleen een eenmalig kort kantoorbezoek in Zwolle niet op: het is iets geheel anders dan een middag lang meerdere winkels bezoeken en op een terras uithijgen. Veel advocatenkantoren bijvoorbeeld hebben de stadskern de afgelopen decennia verlaten. Op zich heeft Zwolle een ideaal fiets- en voetgangers-binnenstadje met rondom haltes van het openbaar vervoer en veel te weinig fietsparkeerplaatsen.

In 1963 presenteerde het stadsbestuur voor het eerst een ringwegenplan voor de binnenstad. Dit plan ging uit van rigoureuze doorbraken (vooral ook binnengrachts) direct rond de daar aanwezige oude bebouwing. Er moest volgens de toen ingehuurd stedenbouwkundigen een binnenring voor autoverkeer komen binnen de stadsgrachten. Het plan was naar Amerikaans voorbeeld puur gericht op de auto, die voor elke winkel moest kunnen komen.

Onderdeel van deze binnenring waren:

- de Potgietersingel (moest een 2-rijstroken brede weg worden) van Nieuwe Havenbrug naar Sassenpoortenbrug;
- de Grote Aa-route: Melkmarkt-Grote markt-Oude Vismarkt-Gasthuisplein (moest een 2-rijstroken brede weg worden);
- de Broerenallee (moest een deels 2 en deels 4 rijstroken brede weg worden ten zuiden van de Broerenkerk met een autobrug naar de Pannekoekendijk en met een auto-Kerkbrug aansluitend op de Schuurmanstraat).
- een 4-rijstroken tellende Wilhelminasingel (ten koste van de Walstraat-tuinen), met een brug over de gracht aansluitend op Brink en Thomas a Kempisstraat. (Sloop van o.a. de Plantagekerk en het Goeverneurshuis).

Buiten de grachten:

- een buitenring welke op de Van Royensingel 4 rijstroken moest tellen, zodat de stadsgracht bij de Nieuwe Havenbrug en bij de Sassenpoortenbrug praktisch geheel gedicht zou worden. Drie jaar na dit ringwegenplan werden de elementen ervan bijna allemaal opgenomen in het eerste “Bestemmingsplan Stadskern van Zwolle binnen de grachten” (1966) door het Bureau Van Embden uit Delft. Wanneer Zwolle de toenmalige “ringenvisie” van “de deskundigen” geheel had uitgevoerd zou de “Formule één”-wereld nu niet meer hoeven kiezen tussen circuit Zandvoort of circuit Assen. “Pretpark Binnenstad” zou er een nieuwe attractie bij hebben!

Door acties vanuit gemeenteraad en burgerij veranderde de ringweg-planning in later jaren en werd de eerste “binnenring” niet binnengrachts maar grotendeels direct buiten de stadsgracht gerealiseerd. Zeer grote financiële offers zijn daarvoor gebracht. Zo moest bij de **Kamperpoort** de kop van de Hoogstraat (die tot aan de brug doorliep) aangekocht worden voor sloop, evenals de gehele bebouwing langs de Pannekoekendijk. Hetzelfde gebeurde in de **Diezerpoort** voor het tracé dat nu grotendeels als Bisschop Willebrandtlaan bekend staat: miljoenen zijn daar geïnvesteerd in de aankoop van alle bebouwing aan de noordzijde van deze huidige binnenring tussen de Van Wevelinkhovenstraat en de Wipstrikkerallee. In **Assendorp** werd de bestaande situatie echter geconsolideerd (geen doorbraak voor een binnenring; het z.g.n. Van der Laen-tracé helaas niet uitgevoerd).

Ten zuiden van het station waren kostbare doorbraken niet nodig, domweg omdat door de aanwezigheid van het emplacement de stad zich hier tot dan toe nooit grootscheeps had kunnen uitbreiden. Aanwezig was langs de noordzijde van het station een doorgaande (ring)weg als parallel-tracé van het emplacement (Westerlaan – Stationsplein – Oosterlaan – Deventerstraatweg), niet alleen voor doorgaand verkeer maar ook voor bestemmingsverkeer van het grote woongebied Stationswijk - Assendorp - Pierik.

#### 10. Ringwegenstructuur; verschil noordelijk en zuidelijk binnenstad

In 1972 werd de Van Royensingel (voordien een door de aardgassterfte boomloos geworden klinkerstraat) opnieuw aangelegd en wel als ringweg met 2 rijstroken. Daarbij werd de gracht met ongeveer 4 meter versmald. Een nieuwe boombeplanting ging de rijbaan (met duidelijk afgetekend fietspad) scheiden van het voetpad langs de gracht. Anno 2018 is de verkeersintensiteit op dit gedeelte van de binnenring extreem hoog. Het binnenkort weghalen van de meeste bussen op dit tracé (met name die in de richting van de Nieuwe Havenbrug) zorgt slechts tijdelijk voor enige verlichting. Vooral nabij de Sassenpoortenbrug blijft de druk zeer groot en is de fijnstof-vervuiling extreem. Soms kan de doorgaande file richting Groot Wezenland / Luttenbergstraat niet ineens door het groene licht en moet de automobilist twee maal op groen wachten.

In het verleden is meerdere keren door stedenbouwkundigen en verkeersdeskundigen (ook externe bureaus) aangegeven dat het einde van de mogelijkheden in dit gebied in zicht is (**tenzij men natuurlijk de stadsgracht dichtgooit**).

N.B.: de

Zwolse stadsgracht met bastions vormt een unieke vestinggordel. Het is de meest complete van alle grote en middelgrote steden in Nederland !!!

Gesproken is vervolgens over **éénrichtingsverkeer van twee rijstroken voor auto's** op de Van Royensingel. Daarnaast een zelfde **éénrichtingsverkeer van twee rijstroken voor auto's** op het tracé Oosterlaan – Stationsplein – Westerlaan, dit verkeer dan natuurlijk in tegengestelde richting. In die situatie wordt de **doorsteek via de Stationsweg** van nog essentiële betekenis dan nu al het geval.

Aan de noordzijde van de binnenstad hebben we tussen de grachtenring (Schuttevaerkade – Drijbersingel – Diezerkade- Rhijnvish Feithlaan) en de “officiële” binnenring (Bisschop Willebrandtlaan) minimaal twee doorsteken [Rembrandtlaan (!!!!) en Van Wevelinkhovenstraat]. Ook tussen de “officiële” binnenring en de buitenring zijn aldaar meerdere doorsteken: Meppelerstraatweg en Brederostraat/Hanekamp/Luttenbergstraat.

De buitenring (ook wel stadsring genoemd) bestaat als bekend uit Ceintuurbaan – Zwartewaterallee – Blaloweg – IJsselallee – Oldeneelallee.

De gehele zuidelijke oude stad ten noorden van het emplacement heeft voor ontsluiting slechts de grachtenring (Van Royensingel) en de emplacementroute (Deventerstraatweg – Oosterlaan – Stationsplein – Westerlaan) en als **doorsteekverbinding tussen de beide ringen als enige** de Stationsweg. (De Assendorperstraat met éénrichtingsverkeer heeft daarnaast een belangrijke stroomfunctie voor langzaam (bestemmings)verkeer).

*[Een tweede doorsteek (behalve dus de Stationsweg) n.l. een verbinding van de Luttenbergstraat met de Hoge Spoorbrug / Van Karnebeektunnel (het z.g.n. Van der Laen-tracé, exact op de grens van Assendorp en Stationswijk), in de jaren 60 nog mogelijk doordat juist dat gebied toen praktisch geheel sloop-rijp was, is er om partij-politieke redenen nooit gekomen. Deze doorsteek was van kardinaal belang voor bussen, taxi's, hulpdiensten en langzaam verkeer van de Luttenbergstraat naar de Van Karnebeektunnel. Ze zou ook de Van Royensingel fors ontlast hebben.*

*De recente demonstratie van bewoners van de Hortensiastraat tegen "35 bussen in een uur door hun straat" zou nooit nodig geweest zijn. Nu hebben dus de Assendorpers decennia terug geen last gehad van de aanleg van een binnenring maar krijgen ze juist last door het ontbreken ervan!]*

Een doorsteek van binnenringen naar de stadsring is aan de zuidzijde volstrekt onmogelijk door het tussenliggende emplacement. Over de **flanken** van het enorm grote woongebied (Stationswijk-Assendorp-Pierik) zijn er voor autoverkeer (als noord-zuidverbinding) slechts de Marsweg en de (zeer drukke) Veerallee.

## 11. Voorliggend herinrichtingsplan; shared space

De Stationsweg was in alle inzichten, plannings enz. m.b.t. de ringwegenstructuur in de laatste decennia essentieel en onmisbaar. De nu voorgestelde versmalling van deze weg tot exact twee rijstroken voor het autoverkeer (waarschijnlijk met de gedachte dat auto's elkaar dan niet zullen inhalen), is slechts mogelijk wanneer alle t.o.v. de huidige situatie resterende ruimte dan gebruikt wordt voor bescherming van de fietser door duidelijke aftekening en inkleuring van zo breed mogelijke (doch in de praktijk vrij smalle) fietspaden. Een situatie (alwaar iets bredere fietspaden) gelijk aan die op de Van Royensingel en in de Westerlaan.

Het aanbrengen van volkomen **identieke klinkertjesbestrating op één niveau voor alle soorten verkeer, over de volle breedte van het profiel dus, van tuinhek tot tuinhek, zowel voor auto's als voor scooters, fietsers, voetgangers!** en het kappen van bijna alle bomen zijn volstrekt in strijd met de decennia lang vigerende gemeentelijke inzichten. De ingekleurde schetsen welke in het spoorcafé getoond werden laten deze beoogde wijzigingen nadrukkelijk zien! Gevraagd naar het waarom kon de tafeltjes-medewerkster alleen melden dat de architect het nu eenmaal zo getekend had. De Stationsweg heeft en houdt echter een zeer belangrijke **stroomfunctie (en niet alleen bij calamiteiten)** evenals de Oosterlaan en de Westerlaan. Fietser en voetganger verdienen daarbij optimale zichtbare bescherming door afbakening van een rood fietspad en niet door de hoop dat auto's elkaar niet meer inhalen! De pizza-koerier zal bij een file zijn weg niet via het voormalige voetpad (dan in niets meer onderscheiden van nu nog auto-, fiets- en voetgangers-routes) tussen de voetgangers door laverend mogen kunnen vervolgen.

### **Geen rustiek dorpsstraatje dus maar een zeer belangrijke verbindingsweg met een zeer hoge stroomfunctie !!!**

Binnen enkele jaren krijgt de stad (door dagelijks toenemende verkeersdruk) van het maken van een promenade-achtige indeling van genoemde wegen grote spijt. Oorzaak van de nu getoonde grote koerswijziging: vermoedelijk mede een te gedecentraliseerde planvorming (eigen inzichten en ontwikkeling door de 4 samenwerkende partners in het plan Spoorzone) en in dit proces natuurlijk "Wie betaalt, bepaalt".

Ook kennisverlies bij de gemeente zelf t.g.v. ingrijpende reorganisaties, veranderingen in de samenstelling van het dagelijks bestuur van de stad, interne verhuizingen, overstap van fysieke naar digitale archivering, bezuinigingen en vertrek van ambtenaren, verjonging van het ambtenarencorps, meer duo- en triobanen, geen eigen werkplek meer, enz. dragen ongetwijfeld bij aan het nu ter tafel liggen van dit foute plan. Stedenbouwkundigen bleken recent onbekend met de in 1979 reeds plaatsgevonden hebbende nieuwe aanplant van bomen in de Westerlaan: door een gezamenlijke actie van gemeente, Vrienden Stadskern en Zwolle Groenstad heeft toen (langs een sterk verbreed wegprofiel, vanwege de belangrijke stroomfunctie) een nieuwe laan-aanplant (platanen) plaatsgevonden. Partijen gingen daartoe in overleg met langswonenden. Veel bomen voor de nieuwe laan zijn toen op (niet-gemeentelijke) grond geplant van o.a. NS, Pro Rail, NS-post, bedrijven, scholen en particulieren. Een ingrijpende "keitjes-aanpak" van die laan past daarin zeker niet.

*Sinds enkele jaren hanteert Zwolle met name in de binnenstad een uit het buitenland via o.a. de gemeente Drachten overgewaaid "nieuwe" inrichtingsmethode voor de openbare weg waarbij alle verkeer zonder enig onderscheid "op elkaar wordt losgelaten" ("Shared space"). Trottoirbanden worden verlaagd tot (natuurstenen) "goten" tussen volledig identieke bestrating (van gevel tot gevel) voor alle verkeersdeelnemers. Deze methode wordt in Zwolle toegepast nadat dit op de Grote Markt enkele jaren geleden is ingevoerd. Daar echter wel met één kardinaal verschil, n.l. uitsluiting van het autoverkeer.*

*Een zeer slecht voorbeeld is het heringerichte kruispunt Luttekestraat-Kamperstraat-Blijmarkt. Volledig geshockeerde en volkomen gedesoriënteerde voetgangers (soms hele gezinnen) staan vaak (komend van de promenade Luttekestraat) bepakt en bezakt op weg naar auto, bus of trein, midden op het kruispunt, achterlangs belaagd door uitgaand (vracht)verkeer uit de sector Van Hattumstraat-Ossenmarkt en voorlangs door een van de Nieuwe Havenbrug komende constante stroom van auto's en fietsers richting Blijmarkt (alwaar N.B. recent palen geplaatst zijn om het terras van Public tegen deze auto's te beschermen): de ontsluitingsroute N.B. van de gehele zuidelijke binnenstad ! Ja, er zijn inderdaad nog geen doden gevallen! Wie is schuldig als dat wel gebeurt? Een auto of scooter is nog altijd sterker en sneller dan een wandelend persoon. Nieuw is de gevolgde verkeersindeling niet, ook rond 1900 wandelden de Zwollenaren en de marktbezoekende boeren en boerinnen op de straat. Trottoirs waren toen nog vaak afgescheiden particulier eigendom. Moet je het huidige spelen met het lot gewoon maar laten doorgaan? Laten doorgaan in wat nu een centrumgebied is met voorzieningen voor secundaire en tertiaire levensbehoeften voor een stad van 130.000 en een regio van 450.000 inwoners? Als er een foutieve keuze gemaakt is wie durft dan voor herstel van zo'n recente fout een herinrichtingskrediet aan de vragen?*

*Evaluatie en handhaving zijn in Zwolle sowieso tegenwoordig weinig bekende begrippen. Krijgen we deze verkeersaanpak nu ook op de wegen met een belangrijke auto-stroomfunctie voor de stad als geheel, zoals de Stationsweg ?*

*Deze methode is (in de nu gehanteerde vorm) volstrekt onbruikbaar, zoals dagelijks te zien is op genoemde kruising. Ze kan alleen succes hebben wanneer de sterkste verkeersdeelnemer (voorzien zijnde van bumpers en hoge snelheid) zekere beperkingen worden opgelegd. Dat kan door de zwakste partij juridisch sterker te maken. Dat betekent (enkele straten uitgezonderd) een verklaring tot voetgangersgebied van het gehele terrein binnen de grachten. Al het andere verkeer anders dan de voetganger mag daar dan wel komen doch is juridisch ondergeschikt aan deze voetganger. De auto mag daar dan dus wel komen, doch alleen stapvoets rijdend! Uit te zonderen straten: de binnengrachtse ontsluitingswegen, welke dezelfde zijn als de binnengrachtse busroutes. (Eekwal-Jufferenwal-Buitenkant en Kerkstraat-Wilhelminasingel. Idem ook het gehele Noordereiland. De voetganger heeft dan dus dezelfde rechten als op een zebepad. Zwolle's zeer kleine binnenstad eerste "zebrastad" van Nederland dus!*

*Wanneer vandaag of morgen wel een ernstig ongeval plaatsvindt wordt in een crisis-situatie met juridische strijd mogelijk de nu (in bedoeling zeker positieve ontwikkeling) wellicht geheel de nek omgedraaid. Dat moet voorkomen worden! Een alternatief kan zijn de gehele binnenstad binnen de grachten de kwalificatie "rode fietsstraat" te geven. De voetganger kan dan mogelijk voor zijn veiligheid "achter op de fiets" meeliften in de snelheidsbeperkende regels voor auto's. Nu is de voetganger volslagen weerloos en rechteloos!*

Afstemming, bundeling en financiering van grote infrastructurele projecten door de 4 betrokken partijen in een masterplan Spoorzone was op zich bestuurstechnisch een gouden greep. Wanneer dat echter leidt tot een gesepareerde stedenbouwkundige en verkeerstechnische planning voor het gebied tussen binnenstad en buitenring is dat echt catastrofaal. Ondergetekende is zijn leven lang groot voorstander geweest van het maken van verkeersluwe gebieden waar mogelijk (met name binnen de grachten). In het Stationswijkgebied is een keitjes-aanpak voor essentiële verbindingswegen echt proberen de klok 70 jaar terug te zetten, óók wanneer de pecunia daarvoor via een andere dan de gemeentelijke overheid (wel uit belastinggelden) worden verschaft.

Op straffe van ernstige geldverspilling (we kennen allemaal het TV-programma dat die verspilling door overheden aan de kaak stelt; recent de ongebruikte Maximabrug en de idem Amaliabrug aan weerszijden van het groene hart van Holland) zal op termijn herstel van de oude situatie het gevolg zijn, met inzet van dan alleen puur Zwols geld. Ook de appartementen-bewoners aan de Stationsweg hebben waarschijnlijk geen behoefte aan een 24-uurs ratelkeien-concert.

## **12. Verstening en hoogbouw in bestaande stad; Zwolle of "Almere-Mini" ?**

Eventuele woontorens langs de Deventerstraatweg (deels mede op het te versmallen emplacement) zullen de verkeersdruk op de aan- en afvoerwegen alleen maar verhogen. E.e.a. terwijl de aanliggende dichtbebouwde oude buurten daar N.B. smeken om parkeerterreinen (met auto's volgepakte smalle straatjes) en groenvoorzieningen (bijvoorbeeld om even de hond te kunnen uitlaten).

Inbreien is in principe niet verkeerd maar in Zwolle (waar nu groenstroken daarvoor opgeofferd worden en waar veel karakteristieke en beeldbepalende gebouwen sneuvelen en vervangen worden door eenvormige blokken woningen), nadert het moment waarop alsnog besloten moet worden tot de aanleg van een nieuwe grote woonwijk, hoe risicovol en hoe kostbaar ook vanwege de grondaankoop en de aan te leggen infrastructuur. Wanneer op termijn blijkt dat er alsnog een nieuwe wijk moet komen is **nodeloos** veel vernield.

Al eerder in de stadsgeschiedenis was er een deels vergelijkbaar probleem. Zwolle-Zuid raakte vol in een periode van gebrek aan betaalbare woningen. Vervolg-nieuwbouwwijk Stadshagen was nog niet bouwrijp. Er is toen 2 jaar lang uitgebreid gebouwd in (Nieuw)-Westenholte. Infrastructuur en wijkvoorzieningen waren daar deels dus al aanwezig. [N.B. Vanzelfsprekend zijn de natuurhistorisch en geografisch belangrijke Dijklanden niet een gebied waar zo'n soort overgangs-bebouwing kan plaatsvinden].

De unieke centrale ligging en ontsluiting van de stad, het reeds aanwezige zeer hoge voorzieningenniveau (winkelareaal, opleidingen, gezondheidszorg, cultuur, overheidsdiensten, enz.), de kwaliteit en kwantiteit van de aanwezige arbeidsplaatsen, de uitzonderlijk grote diversiteit van recreatiegebieden met Zwolle als uitvalsbasis, enz. enz. nodigen uit tot verdere groei. In het verleden werd door stedenbouwkundigen regelmatig gesproken over een stad van 250.000 inwoners. De stad Zwolle heeft inmiddels veel weg van de "vleespotten van Egypte". Vanzelfsprekend is een permanente dagelijkse en degelijke cijfermatige analyse van het bevolkingscijfer essentieel. Letterlijk van dag tot dag moeten nu migratiecijfers gemonitord en duidelijk maken wanneer Zwolle in het stadium gekomen is waarin een nieuwe wijk van zo'n 30.000 à 40.000 bewoners een betere oplossing is dan de verdere verstening (lees: "ver-flatting") van onze mooie stad. (Keuze: duo-stad Zwolle-Kampen ten koste van één van de oudste polders van Nederland òf het gebied ten NO van landschapspark Herfte: het gat in de radiaal-structuur dus).

Behoud van zekere waarden kost wel wat. Maar dan heb je ook wat! Een "Almere-Mini" naast het grote idem is onnodig en ongewenst! Het leidt nu al tot spanningen onder de Zwollenaren.

Zwolle is eeuwenlang een **weinig dogmatisch open en gastvrij bestuurlijk- en handels-centrum** geweest (intermediair tussen Duitsland en West-Nederland; in één nacht per veerschip over de Zuiderzee in A'dam). Die openheid leidde ertoe dat men in de stad Zwolle voedingsbodem vond voor nieuwe ideeën.

De stad kan zich anno 2019 profileren met drie belangrijke Nederlandse historische vernieuwingsdenkers, de zogeheten "Zwolse J-3". Zij zijn aanwijsbaar dragers van belangrijke verlichtingsbewegingen: **Joan Cele, Joan Derck en Johan Rudolph**.

Joan Cele (nummer één van J-3) was met zijn nieuwe pedagogische methodes belangrijk voor het uitdragen van een religieuze vernieuwingsbeweging binnen de Katholieke kerk: vele honderden van zijn leerlingen droegen de inzichten van de Moderne Devotie uit in West-Europa.

Nummer twee van J-3, Joan Derck (van der Capellen), zorgde voor afschaffing van de drostendiensten maar was vooral één van de grote leiders van het patriotisme (democratische vernieuwing tegen het autoritaire Oranjehuis in de republiek).

Johan Rudolph (Thorbecke) was als nummer drie van J-3 ruim een halve eeuw daarna de grote man van de ingrijpende democratisering van ons staatsbestel.

Import-prietpraters melden tegenwoordig (niet gehinderd door enige kennis van zaken) dat de stad “nog altijd” saai, introvert, behoudend en min of meer achtergebleven gebied is. Nog te weinig BRUIS vooral ook in de binnenstad.....! Het is duidelijk dat het oude adagium van “brood en spelen” (waaraan uiteindelijk de antieke culturen mede ten onder zijn gegaan), ook op het oude degelijke land van Oost-Nederland voet aan de grond begint te krijgen.

Als je zoals ondergetekende echter de eerste paal voor het (inmiddels al weer gesloopte) Holtenbroek 1 nog hebt zien slaan, idem de eerste paal voor Scania-Vabis Nederland, het eerste viaduct voor de A28 hebt zien bouwen, het Zwolle-IJsselkanaal nog hebt zien graven, enz. dan weet je dat in Zwolle een immense dynamiek vanaf begin jaren '60 permanent aanwezig is geweest. In die periode is het aantal inwoners meer dan verdubbeld, voor een groot deel t.g.v. import, met name ook vanuit de drie noordelijke provincies. Bij een onderzoek “Welke stad is de meest Nederlandse stad” zou Zwolle zeker hoog scoren. Het Zwolle van 1900 bestond slechts uit de huidige “binnen”stad met enkele volksbuurten en de kleine Veerallée buurt daar omheen.

De laatste decennia speelt ook reli-concentratie bij de groei van de stad een belangrijke rol. Treinen met tankwagons vol BRUIS zijn de afgelopen decennia in genoemde dynamiek leeggesproeid.

Bij vergelijking van Zwolle met andere steden denkt men in het algemeen vaak aan Amsterdam en de goed gebekte Amsterdammers, e.e.a. in combinatie met het grote aanbod van vermaak in de hoofdstad. Men vergeet gemakshalve dan maar even dat Amsterdam in de dichtbebouwde randstad ligt en ook nog eens ongeveer 7 x zo groot is als Zwolle. Geen wonder dat daar meer te beleven/consumeren valt.

Het feit blijft daarnaast bestaan dat mensen van het oude land in tegenstelling tot Hollanders ook altijd eerst nadenken voor ze wat roepen! Ook dat kan als introvert en weinig alert uitgelegd worden, als saai dus. De zo nu en dan in Zwolle kenbaar gemaakte onvrede over een nog te weinig bruisend stadsleven zal mede ook liggen in het feit dat het aantal passieve vermaak-consumentisten en ook dus de vraag (“brood en spelen”) de laatste jaren sowieso in het hele land sterk toegenomen is (voetbal, film, festivals en feesten).

#### Beschermd Stadsgezicht

Als je wat langer in Zwolle meeloopt dan weet je bijvoorbeeld ook **dat stedenbouwkundigen decennia lang hebben aangegeven dat de KWALITEIT van het Beschermd Stadsgezicht Binnenstad Zwolle mede wordt bepaald door de bouwhoogte in een ring van zo'n 150 tot 200 meter rond dat Beschermd Stadsgezicht.**

Door de stervorm van de stad en de grachten (de bastions zijn hoger gelegen sterpunten die als het ware het omringende gebied in steken) zijn hoge gebouwen direct buiten de grachten sterk dominant en zeer schadelijk voor het (beschermd !) gezicht op en in de oude stad. In de jaren '60 zijn hierin ernstige fouten gemaakt omdat men domweg nog niet beter wist en ook omdat er nog geen regelgeving was vastgesteld (bijvoorbeeld de flats van ziekenhuis “De Weezenlanden” en de “Nieuwe Haven-flat aan de Harm Smeenge-kade).

Het **algemeen belang** van het “**beschermd**” **aanzicht van de 6 eeuwen oude binnenstad** dient nadrukkelijk te prevaleren boven het belang van potentiële flatbewoners en hun project-ontwikkelaars (die vanzelfsprekend slechts het “leuke” uitzicht vanuit hun appartement op de oude stad als doel c.q. geldverwervend middel hebben). En dat zijn er in potentie vele duizenden.

Zwolle bouwt aan de Kamperpoort nu net zo vrolijk weer zo'n veel te hoog flatgebouw op de rand van het centrum. N.B. nog net niet op het wegdek van de binnenring!!! "Almere-Mini" toch in de maak dus.

Ook de Weezenlanden moeten er hoe dan ook nu alsnog aan geloven. Iedereen is blij met het verdwijnen van de hoge flatgebouwen van het ziekenhuis aan de rand van de gracht. Het woonbuurtje op de plek van het gesloopte ziekenhuis is door iedereen omarmd. De eerste schetsen voor Wiecherlinckstraat en Schuurmanstraat laten echter meteen weer een torenflat nabij de Hanekampbrug zien en inmiddels lijkt deze zelfs al weer opgeschoven in de richting van de vestinggordel. Alsof er sowieso behoefte zou zijn (N.B. bijna in het hart van de stad) aan nog een "landmark" tegenover het architectonisch zo fraaie provinciehuis van Prof. Duintjer, het "gezicht" van Overijssel N.B.! Hier is duidelijk gezocht naar een motivatie voor een bouwexplosie waarbij het aantal bestaande woningen verdriedubbeld zou moeten worden.

In enkele jaren wordt aldus veel **waar 4 à 5 decennia lang voorzichtig en planmatig mee omgesprongen is** kapot gemaakt. Dat alles door een tijdelijk minder aanbod van woningen ten gevolge van een relatief korte economische inzinking. Als je de echte (naoorlogse) woningnood hebt meegemaakt (3 gezinnen in één kleine woningwet-woning) kun je (terwijl het "uitstappen" van de mensen van de na-oorlogse geboortegolf al begonnen is en veel huizen daardoor zullen leegkomen) slechts spreken van **paniekbouw**. De bouwexplosie Wiecherlinckstraat is NB gewoon begonnen als een plan voor vernieuwing en energie-arm maken van een 140-tal bestaande woningen (nu al in 3 tot 6 lagen hoog gebouwd). Maar het wordt straks "een mooi groen buurtje ...." (sic!). In de slagschaduw van de flats dan waarschijnlijk ?

### 13. Passerelle; "Engelenpad" van Grote Markt naar Engelse Werk

In het gepubliceerde verslag van het spoorcafé van 17 oktober j.l. en ook in andere gemeentelijke stukken wordt een denkbeeldige voetgangersroute tussen Grote Markt en Engelse Werk (het z.g.n. Engelenpad) beschreven als "**de levensader van de spoorzone** (sic!) **die verschillende bronpunten en bestemmingen die het gebied bijzonder maken met elkaar verbindt. Het pad vormt een aaneenschakeling van de meest aantrekkelijke en drukbezochte plekken van het gebied**". Genoemd worden als die plekken o.a. de campus, de Centrale Werkplaatsen, het "innovatiekwartier" en District Z. Een fictieve "levensader" lijkt à priori geen geweldig perspectief voor een voetbrug! De relatie tussen een beeld van stadspatroon St. Michaël op de Grote Markt en een in Engelse landschapsstijl aangelegd park ontgaat ook velen.

#### Bedoeld wordt wellicht te zeggen

dat van de kant van de gemeente Zwolle voor een tweede ontsluiting van Hanzeland oorspronkelijk een tunnel gedacht was zoals de Van Karnebeek tunnel. Een tunnel voor alle verkeer behalve auto's. Een tunnel dus voor hulpdiensten, bussen, taxi's, brommers, scooters, fietsers en voetgangers. Toen in het vier partijen-overleg Spoorzone zo'n plan voor een extra ontsluiting aan de westzijde van het stationscomplex vanwege met name de geraamde kosten (overigens zeer sterk uiteenlopende bedragen) schipbreuk leed, werd een aanzienlijk goedkopere en veel eenvoudiger aan te brengen busbrug het compromis. Binnen de bebouwde kom van een gemeente een zeer weinig geziene oplossing voor het verplaatsen van zo'n 1200 bussen per etmaal naar de andere kant van een emplacement.

De zo gewenste combi-westtunnel voor hulpdiensten, bussen, taxi's, brommers, scooters, fietsers en voetgangers zou ineens de nu zo gezochte liters "bruis" in Hanzeland gegeven hebben, een zodanige stroom bruis zelfs dat deze wellicht afgedamd had moeten worden.

Als pleister op de wonde voor de stad Zwolle werden vervolgens mede gelden geraamd/begroot voor een in eerste instantie eventuele (facultatief dus) bouw van een passerelle voor langzaam verkeer. Onzeker in het proces was jarenlang of de nieuwe brede Stationstunnel ook voor voetgangers (zijnde geen reizigers) gebruikt mocht worden als interwijk-verbinding. Een vorm van "overpad" had zich daar in enkele tientallen jaren gevormd na het opengooien van het jaren '50 nog afgesloten NS-terrein. Tot de bouw van een voetgangers-passage (10 meter boven maaiveld i.v.m. de bovenleidingen) schijnt nu definitief besloten te zijn. Voor velen is echter volslagen onduidelijk wat deze passerelle op deze plek voor de ontsluiting kan toevoegen aan de bestaande spoorvoorzieningen. Door de PR wordt het flaneren op de brug en het kijken naar de treinen als bijzonder fijn geschetst. Zwollenaren weten echter dat er al lang een (weinig gebruikte) flaneerbrug uit 1882 slechts zo'n 400 meter oostelijk ligt. Iedereen die een NS-pas heeft neemt vanzelfsprekend de spoortunnel met liften, roltrappen, voorzieningen en vermaak. Vraag is en blijft: wat en hoe groot is de doelgroep, waar komt deze vandaan en waar gaat deze naar toe? Ook buspassagiers aan de zuidzijde hebben allemaal een OV-kaart en kunnen door de spoortunnel.

Niet vermeld ook wordt welke mensen vanaf de Grote Markt naar het Engelse Werk moeten en of deze dan eerst met bussen naar de Grote Markt gebracht moeten worden. Men zal toch hopelijk niet denken aan de uitgewinkelde met tassen boodschappen beladen al dan niet Zwolse voetgangers in het hart van de stad? Iedere Zwollenaar die de treinen van bovenaf wil bezien kan overigens naar de Hoge Spoorbrug. Via deze brug en door Schelle komt men via de mooie IJsseldijk snel in het Engelse Werk, wat men daar dan ook zou moeten doen. De onderweg te bekijken objecten als campus, centrale werkplaatsen en innovatiekwartier hebben geen enkele relatie anders dan dat ze ten zuiden van het emplacement liggen. Het waarom van het langswandelen is dan ook onduidelijk. Men kan ze als langzaam verkeer apart bereiken via de Stationstunnel, de Van Karnebeek tunnel of de Koggetunnel en per auto vanaf de IJsselallee. Ook veel van de werkers in dit gebied hebben nu al een NS-pas.

In 2007 was door het team Spoorzone (in het bijzonder de gemeente Zwolle) het bureau "Jo Coenen" ingeschakeld om een stedenbouwkundige visie op de Spoorzone op te stellen. In essentie een plan om een discussie op gang te brengen over het gebied Spoorzone: de "dictionaire" van Jo Coenen. Het bureau lanceerde een groene route als wandeling van de groene binnenstadsbastions via de Emmawijk (langs park Eekhout), over een voetpad (naast nu dubbel fietspad) het Kamperlijntje overstekend naar het Spoolderbos en het Engelse Werk. Een prachtige route door een zo genoemde "**groene scheg**", vooral voor de wandelaar en de sportieve hardloper. Ook hier geldt natuurlijk: waarom beginnen in de binnenstad op de Grote Markt? Zou een "Stadshagenaar" via een zelf te bedenken route ook naar het Engelse Werk mogen?

Stedenbouwkundigen denken bij het woord "binnenstad" altijd aan een dichtbevolkt gebied in het hart van een grote stad, waar de mensen snakken naar een beetje frisse lucht, en van waaruit dus groene ontsnappingsroutes ontworpen moeten worden. Dat is in Zwolle totaal niet het geval.

Het Engelse Werk ligt 5 minuten op ~~de~~ fiets vanaf de kleine binnenstad, er is een groene long "park Wezenlanden", er zijn groene bastions, er is de groene long Langenholte / Westerveld, Herfte, het groengebied tussen Zwolle Zuid en de IJssel, enz. enz. Zo'n groene wandelroute is overigens wel iets aantrekkelijker dan een route over een hooggelegen voetbrug langs volstrekt willekeurige objecten. Er zijn honderden engel-achtige routes te bedenken door "koppeling op papier" van willekeurige niets met elkaar gemeen hebbende instellingen. Het is duidelijk dat de motivatie voor de bouw van voorliggende voetgangers-passerelle op z'n zachtst gezegd een beetje "gezocht" is. Had het dan misschien ook anders gekund?

#### 14. Historie ontsluiting Hanzeland. Ooit nog fiets- en voetgangerstunneltje?

##### Voorgeschiedenis:

- a. Zwolle legt in het Spoorzone-kwartet de wens op tafel voor de ontsluiting van Zuid (naast de v+f Hortensia-tunnel) van een tweede combi-tunnel onder het emplacement voor alle verkeer (m.u.v. auto's). Een tunnel aan de westzijde van het station, als identieke tegenhanger van de Van Karnebeek-tunnel aan de oostzijde daarvan. De Van Karnebeek-tunnel ligt ongeveer 350 meter van het stationsgebouw.
- b. Zwolle krijgt echter een busbrug om de busperron-ruimte te kunnen vergroten en een speciale busbaan westelijk van de binnenstad, beide om vertragingen in de dienstregelingen tegen te gaan en de Stationswijk te ontlasten en op te waarderen. Argumenten in de 4-partijen projectgroep tegen deze combi-westtunnel (zoals meegedeeld in de klankbordgroep): een tunnel is extreem kostbaar, er moet een bocht in de tunnel en dat vindt de gebruiker onveilig, er kan daar wel een "wel" in de grond zitten, het aantal wissels is daar zeer groot, kost veel geld om die 2x te verplaatsen, kan wel dure tunnelbouw in twee delen betekenen, Van Karnebeek-combi-tunnel is toch ook niet ideaal, enz. enz.  
Zwolle krijgt naast de busbrug vervolgens de principe-toezegging van een passerelle over het spoor voor langzaam verkeer.
- c. Een aantal jaren later blijkt op de gedachte plek voor de passerelle (direct ten westen van het station) onvoldoende ruimte voor hellingbanen voor fietsers. Conclusie: dan maar alleen voetgangers over die brug.  
Geen cijfers dus over potentieel verkeersaanbod op die plaats, over doelgroep, over fiets- en looproutes in de stad, enz. Slechts een engelen-verhaal wordt geleverd.

De vraag had gesteld kunnen worden: "Is de gedachte plek überhaupt wel zo gunstig". Verondersteld werd in de voormalige klankbordgroep dat ze deels ontstaan zou kunnen zijn uit het idee de P-garage Zuid ook voor de Buitensociëteit te kunnen gebruiken. (Geen van beiden hebben daar anno 2018 overigens belang bij).

Niet nagegaan of onderzocht (in elk geval niet gecommuniceerd) ook is: is er misschien een gunstiger gelegen plek (voor fietsers en voetgangers) met wèl veel aanbod van verkeer en met wèl voldoende ruimte voor op- en afritten voor fietsers.

- d. Die afweging had kunnen leiden tot de conclusie dat een meer westelijk gelegen v + f-brug grote potentie heeft in fietsstad Zwolle, als **verbinding van langzaam verkeer uit de gehele stad met Hanzeland**. Nabij de (afrit van de) busbrug, (ongeveer op de plek waar de combi-westtunnel gewenst werd) aan het eind van de Westerlaan, was destijds voldoende ruimte voor ook een voetgangers- en fietsbrug die rechtstreeks op het hart van Hanzeland zou aansluiten.
- e. Langzaam verkeersgebruikers van die brug: bewoners van de wijken Westenholte, Stadshagen, Holtenbroek en Aalanden (komend over de westflank van de binnenstad, via Pannekoekendijk, Rieteweg, Kamper(fietspad)weg, enz.) maar ook de **verlaters van de westelijke binnenstad via de Nieuwe Havenbrug** (lopend of fietsend langs park Eekhout, stukje dubbel fietspad en oversteken van de Westerlaan (een in elkaars verlengde liggende korte verkeers-arme loop/fiets-route).

Een oversteek van het spoor dus op zo'n **450 meter** vanaf het station, sterk vergelijkbaar met de situatie aan de oostzijde, alwaar zo'n 350 meter van dat station. Het grote voordeel van een passerelle aan het eind van de Westerlaan was hier bovendien dat zo'n brug hooguit half zo lang kon zijn als de nu geplande passerelle welke alle perrons moet overspannen. Gebruikt door voetgangers en fietsers moest zo'n brug natuurlijk wel breder zijn dan de nu beoogde passerelle.

[N.B.: de Kogge- voetgangers- en fietserstunnel ligt nog zo'n 400 meter verder in de richting van het Engelse Werk en kan in deze dus niet als alternatief gezien worden voor een voetgangers- en fietsersbrug nabij de busbrug].

Nog even ter vergelijking:

Langzaam verkeersgebruikers van de Van Karnebeek-combi-tunnel aan de oostzijde (op zo'n **350 meter** vanaf het station gelegen): de tunnel bedient (over de oostflank van de binnenstad) de wijken Assendorp, Stationswijk, Wipstrik, Dieze, Berkum, Herfte, enz. en de **verlaters van de oostelijke binnenstad via de Sassenpoortenbrug**, de Van Karnebeekstraat (fietsstraat) en de Van Karnebeektunnel (ook een in elkaars verlengde liggende route). Twee de stadskern omarmende routes naar Zuid dus voor v+f, op 350 respectievelijk 450 meter vanaf het station.

Zo had het dus ook gekund.

*Ondergetekende hoopt dat er in de toekomst in fietsstad Zwolle in elk geval op de genoemde ideale plek toch ooit nog eens een keer een **smal langzaam-verkeerstunneltje** geboord/gebouwd zal worden. Zo'n klein v+f tunneltje is aanzienlijk minder diep gelegen en een veel lager en smaller tunneltje dan de ooit gevraagde combi-westtunnel. In de Van Karnebeektunnel kan men heel goed het verschil in hoogte zien op de grens van de tunneldelen voor de afzonderlijke groepen gebruikers. Ook bij de Koggetunnel ziet men hoe relatief laag en smal zo'n onderdoorgang voor alleen langzaam verkeer kan zijn. NS gaat deze tunneltjes nu meer laten bouwen om onbeveiligde spoorwegovergangen te kunnen sluiten.*

### 15. “Terborch”-looprouten van Zwolle CS naar stadswinkelcentrum

*Nog maar enkele jaren terug is een duidelijke looproute gerealiseerd van station Zwolle CS via de Stationsweg naar de binnenstad. Het gros van de wandelaars gaat daarbij (na het oversteken van de Van Royensingel) linksaf richting Nieuwe Havenbrug/Lutkekestraat. Het wordt wel de “**Fundatie-looproute**” genoemd. Dat men bijna allemaal linksaf gaat komt mede doordat de wandelaars die over de Sassenpoortenbrug de stadskern in willen (vervolgens via Sassenstraat en Nieuwe Markt naar het **kernwinkelapparaat** Diezerstraat / Eiland !!!) vaak de iets kortere route nemen door de Terborchstraat en de Zeven Alleetjes. [Uitgewinkeld zijn de Walstraat en de Schoutenstraat veel gebruikte routes via de Sassenpoort terug naar het (bus)station].*

*Richting Sassenstraat is (komend vanuit de **stationstunnel recht tegenover de Terborchstraat**) de route Terborchstraat-Zeven Alleetjes naar de Sassenpoort (psychologisch maar ook in meters) korter dan die via de Stationsweg en de Van Royensingel. De **Terborch-looproute** is nu onaantrekkelijk en kruiste NB als voetpad tot voor kort zelfs diagonaal (!) het kruispunt met de Van Nagellstraat. Slechte bestrating, slechte verlichting, enz. Deze belangrijke route voor Zwolle-bezoekers naar de **noord-oostelijke** binnenstad verdient met spoed aangepakt te worden. Dit is een **echt Zwols** belang in de planvorming rond station en Spoorzone.*

*[Op de verbreding van de Sassenpoortenbrug (nu voor voetgangers 3 (!) tegels breed, geen voorsorteervakken voor bussen, auto's en fietsers) hoopt ondergetekende binnenkort terug te komen. Idem op de derde grote parkeergarage vóór de poorten (“Sassenpoort-garage” naast de garages “Diezerpoort” en “Kamperpoort”).*

### 16. Mooiste stadsgezicht van Zwolle

In de Stationswijk kan men het mooiste stadsgezicht van Zwolle zien. In heel veel binnen- en buitenlandse reisbeschrijvingen uit de 19<sup>e</sup> eeuw wordt dit stadsgezicht al geroemd! Bijvoorbeeld door de Franse auteur A. Corneille die in 1892 de “entrée formidable” van Zwolle beschrijft. Maar bijvoorbeeld ook door de Vlaming De Cock in 1910: “Ik laat U heel Nederland afzoeken om de weerga te vinden van een stadsgezicht, zoals ge 't hier te genieten krijgt, wanneer ge het station uitstapt. En welk een almachtig zwierende bocht van helder frisch water bij de singel, met niets dan deftige heerenhuizen en een pracht van hoog en dicht geboomte”. Enz.!

Komende vanuit het station en wandelend door de met dichte rijen bomen beplante Stationsweg ervaart men de Van Royensingel op gaande dit unieke stadsgezicht: links boven het groen de Peperbus, rechts achter forse boombeplanting de Sassenpoort, de beide ikonen van Zwolle dus die zich hier over de volle hoogte spiegelen in de zeer brede stadsgracht. Aan de overzijde van het water delen van de bastionstructuur met hoge boomgroepen in diverse kleuren, hangend boven het water van de gracht. Aan de zijde van de kijker de eenvormige strakke bomenrij langs de Van Royensingel, meelappend met het talud van de gracht.

Een stadsgezicht tienduizenden keren gefotografeerd, honderden keren getekend en geschilderd, decennia lang op souvenirs aangebracht als kalenders, ansichten, kop- en schotels, koekblikken, enz. De VVV plaatste zo'n 120 jaar geleden al de drie stenen banken voor de toerist op deze plek langs de gracht. Oude verhalen (ondergetekende's familie woont al zeker 6 generaties in de stad) melden dat ooit een toerist zo getroffen was door het uitzicht dat hij met zijn auto vanaf de Stationsweg komend pardoos de gracht in reed. De tijd zal hier het verhaal wel wat mooier gemaakt hebben, maar iedere autochtone Zwollenaar kent het belang van dit stadsgezicht! De fraaie dichte begroeiing op de punt van het bastion was voordien als het ware ook een soort vervanging van het oorspronkelijke weerbare gesloten bastionkarakter. Het nog steeds vigerend "bomenstructuur-plan" moet er voor zorgen dat bij uitval direct herplant van bomen plaatsvindt.

Toen enkele jaren geleden één van de schitterend mooie beuken op de kop van het voormalige bastion het leven liet was de verwachting dan ook gerechtvaardigd dat er direct één of twee bomen van flinke grootte teruggeplaatst zouden worden op deze **BELANGRIJKSTE plek van het beschermd stadsgezicht Zwolle**. Een gemeentelijk "versimpelteam avant la lettre" of wie dan ook in de organisatie, besloot echter anders. Een deel van de stam bleef staan en een z.g.n. boom"kunstenaar" maakte daarvan met de cirkelzaag zowaar een echt laddertje !!! Wellicht had Zwolle toen al de ambitie om net als de Friese hoofdstad nog eens Culturele Hoofdstad van Europa te worden, en was dit laddertje bedoeld als opstapje en inzending voor deze ambitie? Ook zonder de kwalificatie "Culturele hoofdstad" kunnen we nu in elk geval toch maar mooi vanaf de singel in het steeds groter wordende gat in de groengordel dit mooie laddertje zien ! Grootmoeder zei altijd (wanneer het systeem weer eens faalde) kort en krachtig "Onbenul regeert". Deze uitspraak gaat me te ver, maar ik kan (haar leeftijd inmiddels bereikt hebbende) wel steeds meer het waarom van haar uitspraak invoelen. Doortrekkende (hoofd)ambtenaren en bestuurders richten in een nog altijd uitdijend Zwolle (wellicht onbedoeld en vaak misschien wel onbewust) regelmatig grote visuele schade aan. In 9 van de 10 gevallen is zonder meerkosten een aanzienlijk betere oplossing mogelijk. **De kip met de gouden eieren staat in Zwolle inmiddels bovenaan de lijst van de meest bedreigde diersoorten!**

## 17. Wijziging straatnaam nodig?

Bij de zuidelijke ingang van de spoortunnel zal ongetwijfeld nog wel eens een station-achtig gebouw verrijzen. Wellicht wordt de hier sterk veranderde omgeving dan ook nog wel eens van een nieuwe naam voorzien. In de voormalige Klankbordgroep Spoorzone werd meestal gesproken over het "stationsplein zuidzijde". Met grote klem dring ik er (ooit 20 jaar lid straatnamencommissie) bij U als raadsleden op aan geen naamgeving te accorderen in de vorm van "Stationsplein noord" c.q. "Stationsplein zuid." De klankverwantschap is nu al verwarrend:

Ongeveer een jaar geleden werd ik vóór de ABN-AMRO-bank op het Stationsplein aangesproken door een wanhopig zoekende oudere dame. "Meneer, ik ben het hele plein al rond gelopen maar ik kan het niet vinden". Kijkend op de papieren die mevrouw bij zich had zag ik dat ze op het Stadionplein in de Oosterenk moest zijn. Voor haar heel vervelend maar overkomelijk. Bij de oproep van hulpdiensten echter kan een stuk onduidelijkheid over stationsplein noord of zuid een kwestie van leven of dood zijn doordat er een ontoegankelijk emplacement tussen ligt! Laat het Zwolse Stationsplein (voor zo'n monumentaal station gelegen) gewoon de huidige naam behouden.

Wanneer aan de zuidzijde van het emplacement wijziging van een naam t.g.v. de ingrijpende stedeboundige veranderingen logisch is noem dit plein dan gewoon (kort en krachtig op z'n Rotterdams) "Zuidplein" (daarmee refererend aan de zuidzijde van het station en aan de wijk Zwolle-Zuid). Als het een laan-achtige ruimte betreft dan is "Zuiderlaan" op diezelfde gronden (maar mede ook als tegenhanger van de Oosterlaan en de Westerlaan aan de andere kant van het station) een duidelijke naam. Vaak blijft bij nieuwbouw een tijdelijke "werknaam" hangen als definitieve naam. [Pro Memorie: de hoogoplopende discussie "Willemsplein" of "Katwolderplein" in de vernieuwde Kamperpoort].

## 18. SAMENVATTEND OVERZICHT TEKSTBLOKKEN

De nummering is die van de tekstblokken in voorliggende brief.

1. Station Zwolle nationaal erfgoed. Stationswijk deel Zwolse identiteit.
2. Klankbordgroep Spoorzone. Opwaardering Stationswijk. Lanenstructuur.
3. Voorplein mooiste Nederlandse neo-classicistische station.
4. Palmbomen op de Grote Markt ?
5. Station en voorplein horen bij elkaar, zijn één.
6. Standbeeld van Mr. Johan Rudolph Thorbecke.
7. Stroomfunctie toegangswegen Stationsplein.
8. Mobiliteitscijfers.
9. Stedenbouwkundige en verkeerstechnische hoofdstructuur.
10. Ringwegenstructuur; verschil noordelijk en zuidelijk binnenstad.
11. Voorliggend herinrichtingsplan; "shared space".
12. Verstening en hoogbouw in bestaande stad; Zwolle of Almere-Mini ?
13. Passerelle, Engelenpad van Grote Markt naar Engelse Werk.
14. Historie ontsluiting Hanzeland. Ooit nog fiets- en voetgangerstunneltje ?
15. Terborch-looproute van Zwolle-CS naar stadswinkelcentrum.
16. Mooiste stadsgezicht van Zwolle.
17. Wijziging straatnaam nodig?
18. Samenvattend overzicht tekstblokken.
19. Afsluiting.
20. Afbeeldingen (8 pagina's met bijschriften).

## 19. AFSLUITING

Ondergetekende is zich er terdege van bewust dat zijn ervaringen en inzichten wellicht niet direct door iedereen enthousiast omarmd zullen worden. Voor wie zich toch een beetje “in haar of zijn wiek geschoten” voelt: men moet zich (werkend in het democratische besluitvormings-proces) wel realiseren dat ook hier een aloud axioma geldt, in spoortermen geformuleerd als: “de trein rijdt alleen met dwarsliggers”.

Het is domweg niet anders dan een volstrekt onnodige en spijtige zaak wanneer er straks (tegen hoge kosten) een fietsvrij plein ligt en er VISUEEL en FUNCTIONEEL zo belabberd mee wordt omgegaan als nu dreigt te gebeuren.

Over 3,5 jaar zullen de werkzaamheden in en rond het oude stationsgebouw zo ongeveer voltooid zijn. We herdenken dan op 5 juni 2022 dat het 150 jaar geleden is dat “onze” Thorbecke in Den Haag overleed. Ondergetekende hoopt dan met U en met andere Zwollenaren aanwezig te zijn op het Stationsplein om bij het beeld van Thorbecke, samen met provinciale en nationale autoriteiten, een eerbetoon te brengen aan deze grote Zwollenaar.

[Een eerbewijs dan natuurlijk ook middels een grote (reizende) expositie (met mooie bruiklenen o.a. van het Rijksmuseum, met een prachtige catalogus en met werkboeken voor schoolkinderen) in het HMD (Historisch Museum 't Drostenhuis) aan de Melkmarkt].

Een herdenking dan op een Stationsplein dat een echt stadsplein is en geen steenvlakte (met enkele verdwaalde berkenboompjes, een betonnen bak water en muurtjes om op te zitten). Geen steenvlakte dus waar iedereen dan snel van zou wegrennen. Een stationsplein waar centraal in het assenpunt onze Thorbecke staat, omgeven door een prachtig trapsgewijs aangelegd perk bloemen in alle maar denkbare politieke kleuren. Een stationsplein met mooie bestrating, met gazons, bloemperken en bloembakken, met aardige banken en mooie lantarens.

Een volwaardig stadsplein waar we na afloop van de herdenkings-plechtigheid dan het glas heffen in de heropende aloude (landelijk bekende) Zwolse Stationsrestaurant links van de hoofdingang van het station, een prima restaurant met een (winter)terras aan het plein. Een restaurant ook dat vanouds de “afspreekplek” was voor treinreizigers uit bijvoorbeeld Groningen en Rotterdam. Dat glas heffen kan dan echter ook in Bar-café “Het Veenboemeltje”, gelegen rechts van de hoofdingang, aan de “Kamper” kant dus, ook met een terras aan het plein (“symmetrie”). Hij hoopt dat in de tussenliggende stationshal dan ook het fenomeen “huiskamer” ingericht zal zijn, zoals nu al druk bezocht op een aantal stations, bijvoorbeeld station Arnhem.

**Het station dus niet alleen maar als AANKOMST- EN VERTREKPUNT, maar vooral ook als ONTMOETINGS- EN VERBLIJFSPLEK in een gezellige en karaktervolle stad.**

Het stationsplein als visitekaartje van Zwolle!

Directe aanleiding tot dit schrijven (niet de oorzaak dus) zijn de tot vervelens toe herhaalde oproepen van de gemeente Zwolle die in haar krantenberichten en mededelingen de burgers vraagt vooral mee te doen.

"DOE MEE, praat mee, denk mee, geef uw mening, spreek in, enz." (Nog geen optie "spandoeken en blauw-witte hesjes").

Bijgaand daarom dan maar op conventionele wijze deze zo vaak gevraagde mening, gebaseerd op in enkele tientallen jaren verworven interdisciplinaire kennis en inzichten.

Richting uw Raad zeg ik nu op mijn beurt: "DOE er wat MEE ! "

Met vriendelijke groet en hoogachting,



Gert Oostingh  
Walstraat 15  
8011 NR Zwolle

**20. AFBEELDINGEN** (8 pagina's met bijschriften)



De Van Royensingel en de stadsgracht vanaf de hoek Stationsweg. Singel, Stationsweg, Stationsplein, Oosterlaan en Westerlaan maken deel uit van één groenstructuur tussen binnenstad en station.

Situatie begin jaren '60 vóór het afsterven van de boombeplanting langs de singel en het versmallen van de gracht. Op de hoek van de Zeven Alleetjes (links van de auto) nog de prachtige villa die vervangen werd door een roestig bouwsel dat als kantoor diende voor de heren directeurs van de NV IJsselcentrale. Nu Stadkamer.

Lijn A.

Stationsgebouw

Staatspoelwegen!

te Zwolle.

Sectie 2



**BOVEN:** Ontwerptekening Station Zwolle; voorgevel; volledige symmetrie vanuit de door het fronton afgedekte ingangspartij. Drie aflopende bouwhoogtes en 3 maal terugspringende gevellijn..Door de oost-west oriëntatie van het station toont het rechterdeel van het gebouw een schaduwvlak bij elke gevelverspringing. Op de beide hoogste zijvleugels zijn de balustrades nog aanwezig.

27

**ONDER:** Achtergevel; de perronzijde toont maar liefst 34 doorgangen, waarvan er 31 voorzien zijn van dubbele deuren.





**BOVEN:** jaren '70. Een groen stedelijk plein: gazons, fleurige bloemperken, beeld van Willem Doorschodt. Stadsbussen achter elkaar langs een smal perron. Interpolis-reclame op de vleugel waarin de landelijk befaamde stationsrestaurantie.

**ONDER:** bijna totale verstening; stadsbussen en een zestalabri's praktisch haaks op de stationsgevel. Thorbecke nog door gras en niet door struikgewas omgeven. Geen enkele relatie van het voorterrein met de stationsgevel. Chaotische kleurstelling voorgevel station. Een ronduit rommelige kennismaking met de stad!





**BOVEN:** Op het Stationsplein de grote meerdere armaturen tellende lantaarn met uitlopende grote voet, staande in een rond perkje (met een minimale afwijking t.o.v. het assenpunt). De "aangeplakte" kiosk is een goede daad van het stadsbestuur: verkooppunt voor de weduwe van een tijdens zijn werk omgekomen spoorman. Onder de luifel van het station een groot tochtportaal.

**ONDER:** Een aantal jaren later. Het groen in het assenperkje is veel te ver doorgeschoten. Vanaf 1891 liep er een paardentram tussen Stationsplein en Grote Markt. Goed te zien zijn de verspringingen in hoogte en diepte van het stationsgebouw.

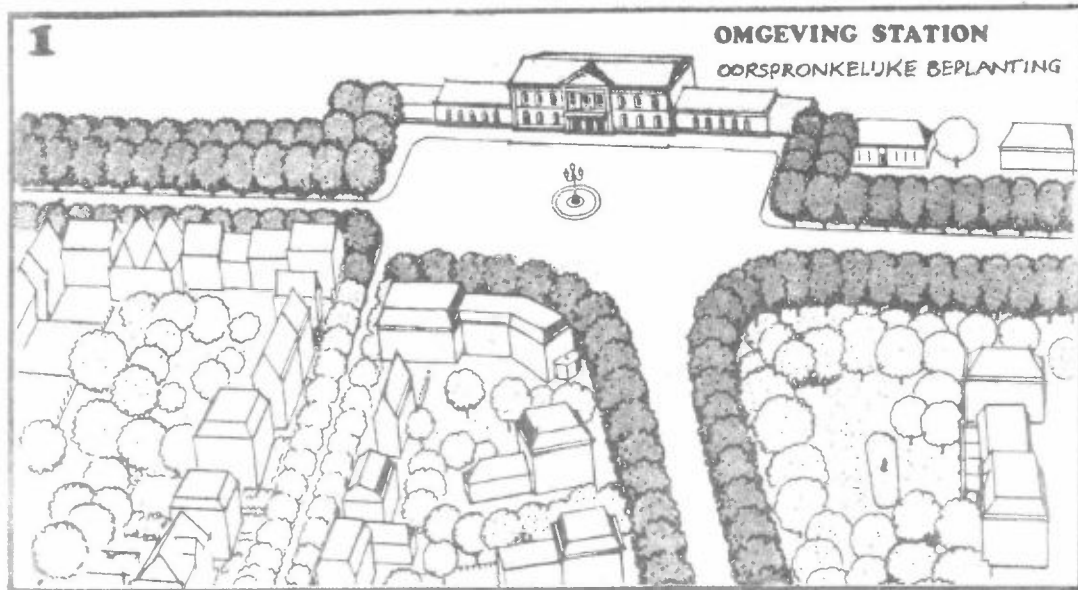




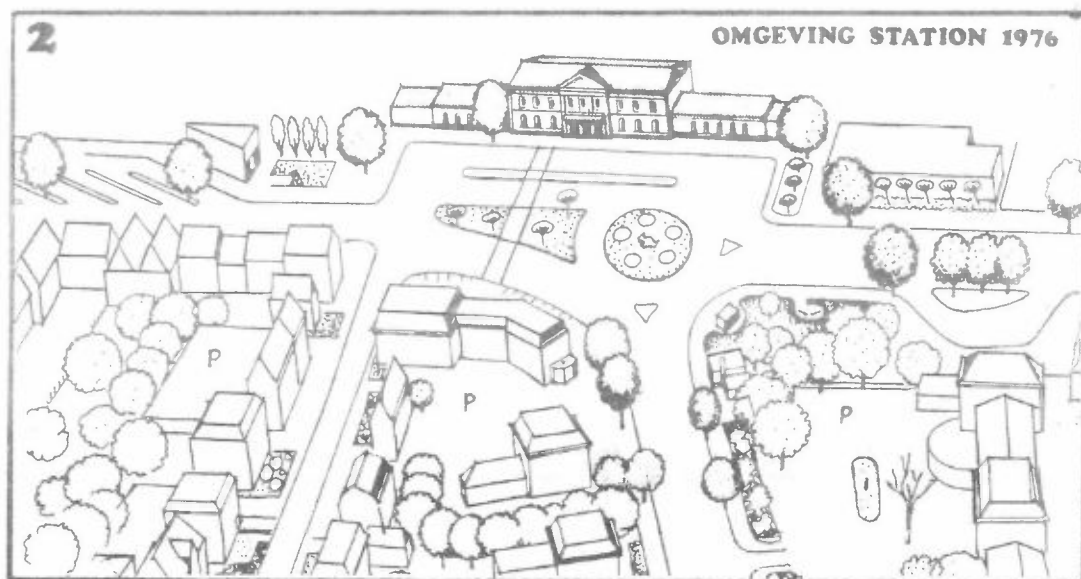
**BOVEN:** Stationsweg richting station. Circa 1890. De wandelaars (mevrouw met parasol) poseren even voor de fotograaf. De verschillen in stamdikte van de bomen laten zien dat "inboeten" toen heel gewoon was. Niet elke boom apart was belangrijk maar het doel was een fraaie dicht beplante laan, een stadsgezicht waar iedereen trots op was. Over het belang daarvan voor het milieu werd nog met geen woord gerept!

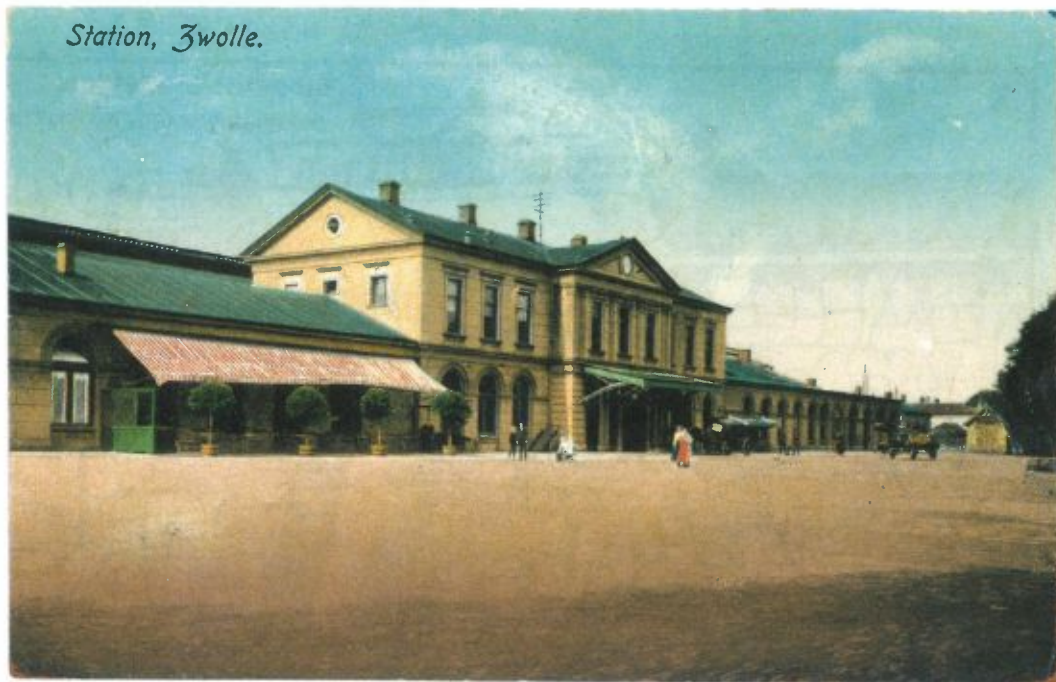
**ONDER:** Stationsweg richting stadsgracht. Circa 1910. De wandelaars en de bezoekers van de kiosk maken even ruim baan voor de fotograaf. Links achter de bomenrij de tuin van de Buitensociëteit.





In 1976 maakten de Vrienden van de Stadskern een inventarisatie van de ernstig aangetaste boombeplanting in en rond de binnenstad, maar ook van die langs de uitvalswegen richting Twente, Meppel, Deventer, enz. De huidige platanen langs de Stationsweg werden daarna geplaatst. Nu de bussen grotendeels weg zijn kan ook het Stationsplein eindelijk met enkele bomen (net buiten de fietsenkelder) geheel links en geheel rechts van het plein beplant worden. Tekeningen: Han Prins.



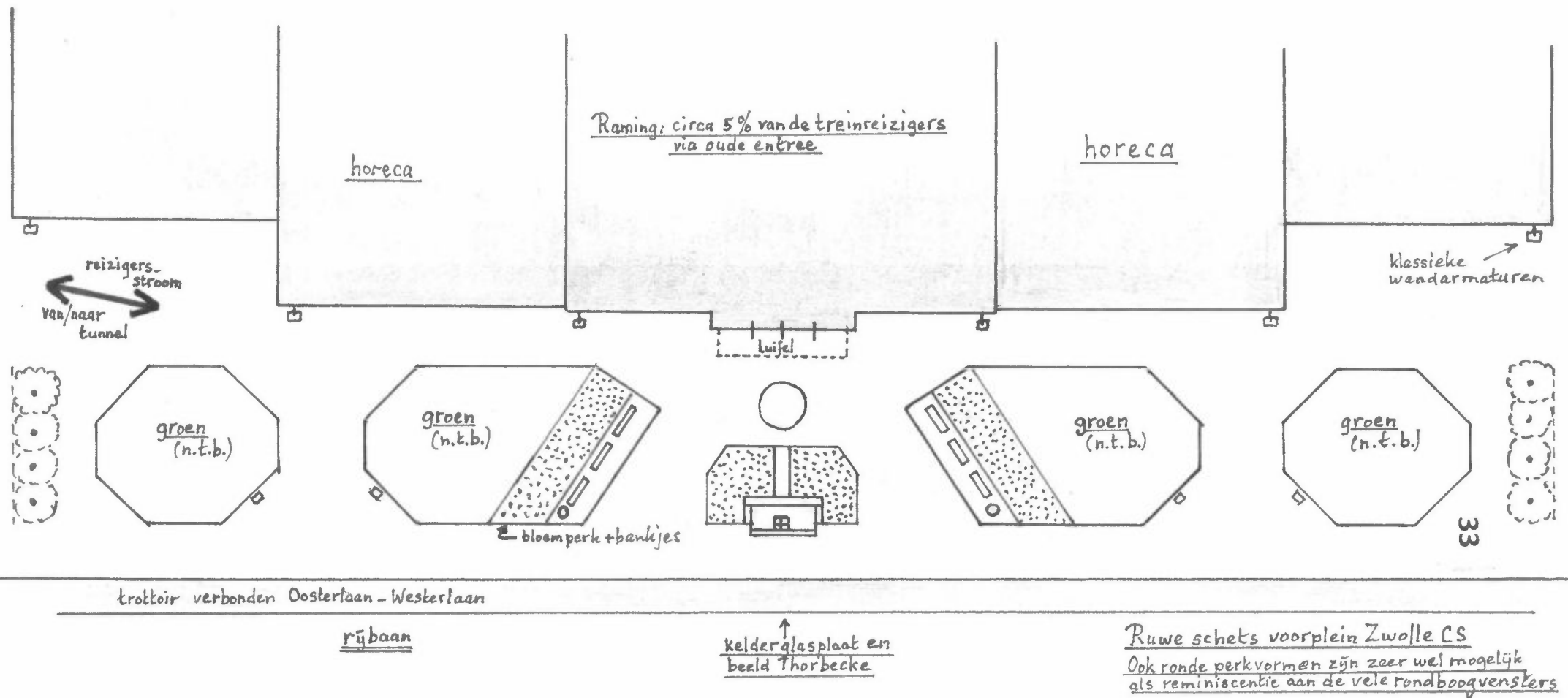


**BOVEN:** Foto uit 1920. De stationsrestaurant van Zwolle was één der drukstbezochte van ons land en tot in de jaren '70 een begrip. Ook veel Zwollenaren gingen er eten. Ze was gevestigd in de vleugel links van de ingangspartij. Een groot terras zorgde voor sfeer op het plein.

**ONDER:** Ook de overkant van het groene plein (hotel-restaurant Van Gijtenbeek) was een ontmoetingspunt voor velen. Milieubewuste per spoor reizenden missen een uitgebreider horeca-functie in het station. Een (kleine) ruimte voor een snelle snack lijkt nu terug te gaan komen. Veel vraag is er naar het fenomeen "huiskamer".







**RUWE IDEE-SCHETS** voor een aangepaste inrichting van het Stationsplein (zuidelijk gedeelte tussen het station en de met elkaar verbonden Ooster- en Westerlaan). Rondom het middendeel van het voorplein een (service) looproute (glazenwasser, enz.).

In de hartlijn van het gebouw de ronde "lichtplaat" (ten behoeve van de fietsenkelder) en een perkje (met enkele trapsgewijze stenen verhogingen) waarin centraal het beeld van Thorbecke. Links en rechts van het midden: gazons met bloemperken en met rijen bankjes gericht op het beeld. Looproutes richting stations-entree. Verder passende straatlantarens. Langs de beide zijanten van het plein (net buiten de kelder dus) een rij bomen. Toegang fietsenkelder niet aangegeven.