

PLEINVREES IN ZWOLLE

STATION ZWOLLE CENTRAAL

mooiste rijksmonumentale classicistische stationsgebouw van Nederland
na anderhalve eeuw weggestopt achter stationsbos



Vervolg op de notities:

- * Restauratie Stationsplein Zwolle (d.d. 18 februari 2019)
- * Nieuwe baan voor Thorbecke ? (d.d. 14 mei 2019)

06032020pleinvrees

Aan het College van B&W van Zwolle

Aan de Raad der gemeente Zwolle (ingekomen stuk via raadsgriffie)

Betreft: toezending notitie "Pleinvrees in Zwolle".

In voorliggende notitie wordt een dringend beroep gedaan op B&W en op de gemeenteraad van Zwolle tot **behoud** van:

- * het stedelijk ringwegen-systeem rond het stadshart van Zwolle, een enkele tientallen miljoenen gekost hebbend masterplan, aangelegd tussen het midden van de jaren '60 en het jaar 2020;
 - * de bijna anderhalve eeuw oude grootstedelijke pleinfunctie van het Zwolse Stationsplein.
-

Zwolle, 15 april 2020

Geacht College, geachte Raad,

In de eerder toegezonden notities "Restauratie Stationsplein Zwolle" en "Nieuwe baan voor Thorbecke?" werd bij uw college en bij de raad door ondergetekende o.a. aangedrongen op:

- * traditioneel 19^e eeuwse herplaatsing beeld van 19^e eeuwse Thorbecke op 19^e eeuwse Stationsplein;
- * restauratie anderhalve eeuw oude voetgangersplein tussen station en gekoppelde Ooster- en Westerlaan;
- * restauratie 19^e eeuwse bomenstructuur op Van Royensingel, Stationsplein, Stationsweg, Oosterlaan en Westerlaan;
- * behoud sterke stedelijke stroomfunctie (wegprofiel en weginrichting) van Van Royensingel, Stationsweg e.a. wegen rond het Stationsplein;
- * ontmoetingsfuncties (w.o. horeca / terrassen) op de begane grond van het gehele stationsgebouw (een levend stedelijk plein als voorproefje van de binnenstad);

Directe aanleiding tot voorliggende vervolgnote (onder de titel "**Pleinvrees in Zwolle**") is het op 26 februari j.l. in het periodieke "spoorcafé" (die avond in hotel Wientjes) getoonde voorlopig schetsontwerp "Stationsplein c.a.".

Het ongewijzigd vaststellen door college en raad van het bij Wientjes getoonde voorlopig plein- en lanen-ontwerp en van de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten betekent het besluiten tot **één van de grootste na-oorlogse bestuurlijke fouten in onze stad**. In de helaas nog altijd groeiende lijst van betreurde bestuurlijke besluiten wordt dan aangesloten bij o.a.:

- forse inkrimping concept-lijst “Beschermden rijksmonumenten” (1963);
- sloop binnenstadsgebied ten noorden van de Diezerstraat (1966);
- versmallen stadsgracht tot sloot door 4-baans Van Royensingel (1966);
- schrappen “Van der Laen-tracé” (OV-deel binnenring) tussen Luttenbergstraat en Van Karnebeektunnel;
- bouw nieuw stadhuis (voor 350 ambtenaren) tot halfweg de Praubstraat;
- sloop alle cafépanden en Zwolse balletjeshuis op Grote Kerkplein;
- sloop Openlucht Zwembad;
- sloop monumentaal Goeverneurshuis aan Ter Pelkwijkpark;
- busbrug en 8 meter hoge voetbrug i.p.v. volwaardige westelijke tunnel-pendant van de Van Karnebeektunnel;
- sluiting 130 jaar oude museum v.d. eigen geschiedenis a/d Melkmarkt;

Ondergetekende hoopt met zijn voorliggende notitie meer inzicht te geven in de genoemde materie, inzicht dat zou kunnen leiden tot het (deels) afwenden van de nu dreigende stedenbouwkundige, cultuurhistorische en verkeerstechnische ramp.

Als altijd met hoogachting,

Gert Oostingh
Walstraat 15
8011 NR Zwolle



Foto omslag: De foto toont in 1909 de middenpartij van het Zwolse stationsgebouw en een deel van de rechter zijvleugel. Het laatste deel van die zijvleugel springt hier dan nog even iets terug (net als nu nog aan het eind van de oostelijke zijvleugel). Dat allerlaatste geveldeel is hier nauwelijks zichtbaar door de kiosk op het plein. Door het koppelen van de rijbanen van Ooster- en Westerlaan ontstaat een apart langgerekt relatief ondiep “voorplein” voor het station. De scheidingslijn tussen voorplein en rijbaan loopt na uitvoering van de koppeling ongeveer door of net langs de kiosk. Goed te zien zijn de verschillende toegangen in de gevel.

INHOUD

Aanbiedingsbrief

1. Belangrijk om vooraf te weten !
 - 1.1 Thorbecke
 - 1.2 Inrichtingsplan Stationsplein: dan maar zelf doen!
 - 1.3 Ambtelijke inzichten
 - 1.4 Welstands- en monumentencommissie
 - 1.5 Reactie NS en voorplein Station Zwolle Centraal
2. Spoorcafé d.d. 26 februari 2020 in hotel Wientjes
3. Enkele onderdelen van voorlopig schetsontwerp nader bezien
4. Amsterdam: ook een waterbassin
5. Het station betrekken bij de binnenstad
 - 5.1 Wat wordt daarmee nu eigenlijk bedoeld?
 - 5.2 Ringwegenstructuur
 - 5.3 Een schil er bij trekken
6. Afsluitend

Bijlage 1. Brief NS d.d. 9 september 2019

Bijlage 2. Artikel "De Stentor" d.d. 27 april 2020 inzake bestuurlijk functioneren

1. BELANGRIJK OM VOORAF TE WETEN !

1.1. Thorbecke

Besloten is inmiddels dat het Thorbeckebeeld van Hans Bayens niet verplaatst wordt naar Grote Kerkplein, Korte Ademhalingssteeg of Lübeckplein. Wethouder Anker, als wethouder spoorzone als eerste onder zijns gelijken verantwoordelijk binnen B&W, deed zijn toezegging gestand: het beeld van de grootste staatsman uit het Koninkrijk der Nederlanden keert terug op het Stationsplein. Deze grote zoon van Zwolle verdient die ereplaats. Dank daarvoor aan wethouder en college.

Zwolle had natuurlijk direct na Thorbecke's dood (net als Amsterdam) een standbeeld moeten laten maken. Een burgercomité loste enkele decennia terug gelukkig deze **ereschuld** in. Winst van het uitstel was dat onze Thorbecke nu grote dynamiek maar ook standvastigheid uitstraalt, anders dan de veelal stijve en "portret-achtige" standbeelden uit de 19^e eeuw. De 19^e eeuwse staatsman Thorbecke, ook de man achter de grote infra-structurele werken medio 19^e eeuw, dus straks weer vóór het 19^e eeuwse mooiste (Klasse V) neo-classicistische station van Nederland, station **ZWOLLE CENTRAAL !**

1.2. Inrichtingsplan Stationsplein: dan maar zelf doen!

Het ontwerpen van de herinrichting van het Stationsplein was in eerste instantie (in combinatie met de bouw van de fietsenkelder) gemakshalve (?) dan wel omdat intern onvoldoende kennis aanwezig was (?) dan wel omdat een gespecialiseerd bureau niet nodig leek (?) bij de aanbesteding gegund aan Boskalis Nederland. Dit wereldconcern met vele duizenden medewerkers zal ongetwijfeld afdelingen en teams hebben die zich meer specifiek met de inrichting van de openbare ruimte bezighouden. De voor Zwolle vervaardigde pleinmaquette toonde echter een hoog bos (tot ver boven het stationsgebouw uitstekend) over de gehele breedte van het stationsplein, pal voor het stationsgebouw, een gebouw dat juist vanwege zijn gevelbreedte en gelede opbouw zo'n hoge kwalificatie als rijksmonumentaal stationsgebouw kreeg. Van de uitzonderlijk grote rijksmonumentale waarde en van de nieuwe functies van het gebouw was Boskalis dus blijkbaar nooit op de hoogte gesteld. In hoeverre Boskalis überhaupt een degelijk **programma van eisen en een expliciete analyse van de stedenbouwkundige situatie** heeft meegekregen is naar buiten toe nooit gebleken. Vanwege de tegenvallers op de bouwlocatie moest met Boskalis sowieso over de aanbesteding gesproken worden. Desalniettemin: ook hier dank aan het college van B&W dat de opdracht weghaalde bij Boskalis en zodoende de mogelijkheid opende voor inschakeling van ter zake meer deskundigheid en dus voor een beter ontwerp.

1.3. Ambtelijke inzichten

Na kennisname van de eerste door ondergetekende aan Raad en College aangeboden notitie, nodigde wethouder Anker schrijver dezes uit voor een gesprek ten stadhuize. Natuurlijk is het aangaan van een gesprek voor een wethouder uit politiek oogpunt altijd

verstandig. Het betrof hier echter een goed gesprek dat volstrekt niet een “pro forma”-karakter had.

Bij het gesprek was ook stedenbouwkundige S. aanwezig, één van de ambtenaren die de stad en het Zwolse stedenbouwkundige “hoe en waarom” als geen ander kent. Op nadrukkelijk verzoek van de wethouder gaf senior-stedenbouwkundige S.

(verbouwereerd door de vraag en met duidelijke aarzeling) zijn visie op de notitie van ondergetekende. S. verklaarde het eens te zijn met Oostingh (die zich al 50 jaar lang in woord en geschrift met de monumentale binnenstad en de directe omgeving daarvan bezighoudt). O. nam de ambtelijke mededeling voor kennisgeving aan, in de wetenschap dat bij bestuurlijk-politieke voortgang de visie van een ambtenaar lang niet altijd relevant behoeft te zijn voor een uiteindelijk voorstel aan college en raad!

1.4 Welstands- en monumentencommissie

In het kader van procedurele ervaringen rond de beide stations-notities van ondergetekende moet ook het volgende vermeld worden. Op het telefonisch verzoek van ondergetekende aan de secretaris van de Welstands- en monumentencommissie van het Oversticht om 6 exemplaren van een set van de beide vorige notities te mogen afgeven voor de commissie reageerde de secretaris ongewoon sterk terughoudend. Een bevreemdende zaak waar de stad Zwolle haar welstandsbeoordeling (op basis van een door de gemeenteraad vastgesteld beleid) heeft uitbesteed en gedelegeerd aan deze externe commissie. Na nadrukkelijk aandringen liet zij zich ontvallen dat de commissie al in een vroeg stadium had aangeboden vrijblijvend te adviseren inzake het Stationsplein doch dat “de gemeente” dit geweigerd had. Na aandringen en verdere uitleg mocht ondergetekende uiteindelijk 6 sets van zijn notitie afgeven voor uitreiking aan de commissie-leden.

Ondergetekende vindt het **ronduit absurd** dat het Welstandstoezicht, dat bij de verbouwing van elk individueel (monumentaal) pandje adviseert (“denkt U er om dat U de mooie zwarte dakpannetjes op de kap teruglegt”), inzake een zo ingrijpend voorstel als de herinrichting van het 19^e eeuwse Stationsplein en van de Stationsweg (c.a.) niet geraadpleegd wordt in haar taak van uitvoerder van het door de raad vastgestelde welstandsbeleid. Het gaat hier wel om het anderhalve eeuw oude stedelijke plein vóór het mooiste rijksmonumentale classicistische stationsgebouw van Nederland! Het gaat hier wel om een kleine uiterst monumentale wijk met tientallen bijzondere 19^e eeuwse herenhuizen (veelal gemeentelijk monument) en een wijk met een unieke bomenstructuur tussen binnenstad en station, een buurt die Zwolle anderhalve eeuw lang letterlijk op de kaart heeft gezet. De VVV plaatste al eind 19^e eeuw drie (nu wit geschilderde) stenen banken in de bocht van de Van Royensingel zodat toeristen op hun gemak van het stadsgezicht aldaar konden genieten.

Het gebiedje tussen enerzijds het **mooiste stadsgezicht van Zwolle** (tevens één van de fraaiste en bekendste stadsgezichten van Nederland) in de bocht van de Van Royensingel (richting west de Peperbus, richting oost de Sassenpoort) en achterom kijkend (richting zuid) het gezicht op de voorgevel van het rijksmonumentale en mooiste Nederlandse classicistische station! Bij elkaar een ensemble van nationale vermaardheid. Een entree

van Zwolle met allure die allang geheel (net als de stervormige grachtengordel waarbinnen de **over 10 jaar acht eeuwen oude stad**) beschermd stadsgezicht had moeten zijn! Het is het eerste gezicht, de eerste kennismaking met Zwolle voor bezoekende treinreizigers!

Zo'n bescherming voorkomt bovendien steeds opnieuw "politieke heisa" en onvrede onder de burgerij door de wurgende greep van project-ontwikkelaars die de laatste jaren Zwolle weer letterlijk belagen.

[Op zich niets kwaads daarover: het is hun taak te zorgen voor optimale inzet en rendement van de aan hen toevertrouwde gelden, doch juist dat element "optimaal" conflicteert nog al eens met het **algemeen "welstands"belang** voor de (monumentale) omgeving) en daar moet een stadsbestuur als vertegenwoordiging van de burgerij en als uitvoerder van een vastgesteld beleid als eerste voor 100 % voor staan!].

Hier ligt een spanningsveld, in monumentale steden en dorpen vele malen groter dan in nieuwe steden. Wanneer in een gemeente de grote kaders als bestemmingsplannen, masterplannen (bijv. een ringwegensysteem), monumentenlijsten, enz. dan daarnaast soms niet ook 100 % actueel en op orde zijn gaat het mis.

Het Zwolse station is net als dat van Dordrecht een niveau V-station (hoogste niveau) in de groep classicistische stations. Het gebouw in Dordrecht heeft echter geen voorplein. Het staat parallel (slechts gescheiden door een fietspad) aan een doorgaande weg, zonder substantiële voorruimte dus: de brede gevel kan dan ook niet in totaliteit ervaren worden, wat in Zwolle aan een plein (dat daarvóór zelfs een speciale trechtersvorm heeft) dus wel het geval is! Door ondeskundige bouwkundige ingrepen aan het Dordtse station is daar bovendien veel verknoeid.

In Zwolle echter heeft NS, vooruitlopend op een **functionele herverkaveling** van het rijksmonument, enkele jaren geleden de voorgevel al in meer oorspronkelijke 19^e eeuwse kleuren teruggebracht. Veel functies voorheen in het oude gebouw vinden nu in en nabij de nieuwe spoortunnel plaats.

1.5 Reactie NS en voorplein station Zwolle Centraal

Bij de reacties op ondergetekende's beide eerste notities was o.m. een brief (d.d. 9 september 2019) van de Nederlandse Spoorwegen (afdeling Stationsontwikkeling en Onderhoud). De brief is als bijlage aan voorliggende notitie gehecht. Uit die reactie bleek dat NS zich in principe prima kan vinden in het pleidooi van ondergetekende voor levendige publieksfuncties, o.a. horeca (terrassen) op de begane grond van het stationsgebouw. Publieksfuncties staan al deels geprogrammeerd in de oostvleugel en in het centrale deel van het gebouw. Voor de korte termijn zijn er nog geen uitgewerkte plannen voor de westvleugel (de Kamperkant dus).

Wachtruimte invallersploeg in westvleugel station

In de westvleugel (nog niet zolang geleden binnen wat opgeknapt) huist op dit moment op de begane grond nog steeds de volstrekt intern gerichte NS-afdeling van machinisten en conducteurs "op het invalrooster": medewerkers klaar om ingezet te worden bij treinuitval ten gevolge van calamiteiten, slecht weer, ziekte/verslapen van een

machinist, enz. Een functie belangrijk en typerend voor een tweede spoorwegknooppunt van een land.

De stad Zwolle zou nadrukkelijker moeten pleiten voor verplaatsing juist nu van genoemde NS-ploeg, bijvoorbeeld naar de etages van een stationsgebouw aan de zuidzijde van het station. Een andere mogelijkheid is wellicht een verdieping boven de nieuwe oostelijke entree-partij bij de tunnel. Een derde mogelijkheid (wellicht het snelst te realiseren) is mogelijk (een deel van) het huidige logeerpand van Boskalis, het z.g.n. combi-gebouw. Sprake is al enige tijd van gedeeltelijke sloop van dit pand ten behoeve van de aanlanding van de voetgangersbrug. Op de etages van het te handhaven deel ligt wellicht een mogelijkheid voor een prettig wachtverblijf voor genoemde supermensen van NS, ook een verborgen/vergeten groep "helden". Een nieuwe wachtruimte op deze plek is dan (net als nu) eenvoudig direct vanaf het (verlengde) eerste perron te betreden.

Waarom helden? Je realiseert het je eigenlijk nauwelijks wanneer je een trein in stapt, maar aan machinisten (onzichtbaar in hun cabine) wordt dagelijks mede de veiligheid van honderdduizenden mensen toevertrouwd. Machinist zijn is, en dat geldt ook voor conducteur, een zeer zware baan. Een bevriend machinist moest in zijn werkzaam leven machteloos toezien acht maal een "aanrijding met een persoon" ervaren!

Wanneer niet nu (op het moment dat torenhoge investeringen in het 2^e spoorwegknooppunt van ons land plaatsvinden) ook op het onderdeel van **vastgoed-functieherschikking** wordt doorgepakt, kan het maar zo decennia duren voordat het mooie Zwolse station over de totale breedte met een leuke rij functies als een snackbar, bar/cafeetje, (souvenir)winkeltje(s), stationskapper (op oude jaren-70 plek?), een reis- en info-kantoortje (weer een soort VVV, misschien een afdeling voorlichting/stadspromotie van de gemeente) en natuurlijk enkele terrasjes, een aanwinst en een promotie voor de stad is.

Het eerste gezicht van Zwolle, een soort **vooruit geschoven post van de binnenstad**, functies die daadwerkelijk het Stationsplein "meer bij de binnenstad betrekken". Veel gesloten vensters in de huidige voorgevel van het gebouw waren in het verleden dubbele ramen dan wel dubbele deuren, toegang gevend tot kleinere units,

Waarom juist nu? Het vele geld dat in deze tijd in het op één na grootste Nederlandse spoorwegknooppunt wordt gestoken dient grotendeels een nationaal en een regionaal/provinciaal belang: Zwolle als verbindende schakel tussen Noord en Oost Nederland enerzijds en Zuid en West Nederland anderzijds. Het gaat hierbij om miljarden!

De belangrijkste objecten toch nog maar even opgesomd: de Hanzelijn (in een uur Zwolle-Amsterdam en Amsterdam-Zwolle), een nieuwe IJssel-spoorbrug, een nieuwe stationstunnel, een nieuw busstation, emplacementvergroting in Schelle, wissels weg en elke treinrichting een eigen "aanleg"-perron, dive under in Herfte, verbrede spoortunnels in Almeloze weg, Marsweg, Hortensiastraat, busbrug, fietsenkelder en passerelle.

De laatste drie relateren centraal in de stad aan de inrichting van de stedelijke openbare ruimte. Het zou fijn zijn wanneer ook de herbestemming van het rijksmonument "Station Zwolle" procentueel mede een groot specifiek Zwols belang zou dienen. De kosten van

aanpak van de westvleugel ("Kamper kant") zijn (afgezet tegen de investeringen t.b.v. de bovengenoemde infra-structurele verbeteringen) niet meer dan één druppel in een emmer water! Wanneer de "Kamper kant" nu niet meegenomen wordt duurt het misschien decennia vóór dat er ooit wat van komt.

Zwolle zelf moet bij de herinrichting van het Stationsplein zeker rekening houden met een toekomstige invulling ook van de westvleugel zoals hierboven beschreven. De nu (in plaats van door Boskalis) door de gemeente zelf gemaakte inrichtingsschetsen en -plaatjes houden echter op geen enkele wijze rekening met de publieksfuncties en met de grote monumentale waarde van het gebouw. Hoge struiken, zeker 4 meter hoge bomen, perken en paadjes in de meest bizarre "romantische" vormen, ja zelfs enkele eikenbomen die anderhalf maal zo hoog zijn als het stationsgebouw camoufleren vooral de oost- en de westvleugel (vleugels die nu juist essentieel en onmisbaar zijn voor de beleving van de monumentale waarde!).

*"Gestald" ("leuk romantisch") tussen alle chaos van Hans en Grietje-bosjes, perkjes en paadjes het beeld van onze Thorbecke, de grootste staatsman uit de geschiedenis van ons koninkrijk. Terug naar het Stationsplein zoals toegezegd, maar helaas blijkt nu dat **plein zelf in het schetsontwerp verdwenen** te zijn!*

In de oude situatie fungeerde het uitzonderlijk "sterke" beeld als een soort spil (ook beroerd) op de rotonde maar stond het in elk geval wel vrij zichtbaar in de ruimte en dat is essentieel.

De onafhankelijk samengestelde lijst over de plaatsing van 23 standbeelden van grote historische personen in Nederlandse steden (zoals opgenomen in ondergetekende 's vorige notitie "Nieuwe baan voor Thorbecke?") is totaal genegeerd.

De gemeentelijke kunstcommissie (vroeger adviserend in dit soort zaken) is wegbezuinigd en naar deskundig belangeloos advies wordt dus niet geluisterd. Men bijt zich vast alsof het om het tegengaan van een moordpoging betreft! De bedachte bomen en struiken zijn belangrijker dan Thorbecke!

Op Thorbecke's ereplaats (**centraal vrijstaand in de as van het station, midden onder klok en fronton**) nu een immens grote, hier volstrekt nietszeggende, wereldvreemde, functieloze, rechthoekige betonnen waterbak. Je kunt dus op de rand zitten, maar dat is in ons klimaat het grootste deel van het jaar bepaald geen genoegen. De bak beperkt niet alleen de routing op het plein maar ook de plaats voor ontmoeting. Je kunt hem, uitgekeken op de "schoonheid" ervan (dit soort would-be-objecten verdwijnt meestal weer snel o.a. vanwege vandalisme), over enkele jaren met zand volgooien en er bloemen en planten in zetten: een plantsoentje is in elk geval nog aardig om naar te kijken. Een echt leuke vijver met waterplanten en vissen is op die plek ook niet haalbaar. Zwemwedstrijden (dit soort modieuze objecten is afgekeken in zuidelijke landen waar je er daadwerkelijk ook in kunt zwemmen), zijn ook al niet te verwachten. Het is gewoon een zeer grote ondiepe betonbak met water.

De bak is daar vóór de toegangspartij, ook volstrekt onlogisch omdat de classicistische "strenge" architectuur van de gevel (de zo belangrijke hogere en vooruitspringende middenpartij met fronton en klok), de oude **hoofdingang** dus, juist het gaan naar die

ingang probeert te benadrukken. Volgens de elementaire beginselen der logica (geen zinnig mens maakt een brede vijver vóór zijn voordeur) niet de plek om een immens waterbassin te plaatsen. Daar moet je dus zeker niet een sta-in-de-weg als een zo grote rechthoekige waterbak bouwen. Een aanzienlijk kleinere ronde bak maakt de routing en het passeren al een stuk gemakkelijker, een minder grote omtrekkende beweging is nodig. Is het een wonder dat zo'n waterbak nog nooit ergens vóór een stations-ingang gebouwd is? En zeker ja, het aantal mensen dat gebruik maakt van die oude hoofdentree is fors verminderd, maar het element past domweg niet bij de klassieke entree-situatie. Het oorspronkelijk ontwerp van Boskalis, een rond spiegelvijvertje voor de rechter zijvleugel, is in gemeentehanden totaal uit de hand gelopen.

Je ziet zo'n gang van zaken regelmatig bij het ruimtelijk ontwerpen en inrichten. Een grappig toegevoegd element (een element dat dus geen echte functie heeft) ontaardt dan in "een blok aan het been". Een zinloos obstakel is hier ontstaan, esthetisch volkomen verkeerd en ook nog hinderend voor de routing.

Het wordt hoe dan ook een **druk voorplein** (alleen al 5.000 fiets-eigenaren hebben beneden hun fiets staan) en moeten "**bovenlangs**" (weliswaar in de tunnelhoek) naar de spoortunnel. Bij een zo groot en druk station als Zwolle Centraal is het echter (hoeveel functies je ook naar een andere plek verplaatst) altijd druk.

In de nieuwe situatie is de pleinruimte belangrijk alleen al voor de route van de spoortunnel naar de passerelle en vice versa, maar vermoedelijk nog veel meer voor die van en naar de Stationsweg. Aan de westzijde van die weg (zijde Buitensoos) is na 5 jaar weer een **binnenstads-route** terug getekend. Het voorplein van het station maakt onderdeel uit van de route spoortunnel naar de binnenstad, met name dan voor mensen die bepakt en bezakt op de terugweg zijn (de westelijke 2^e zebra bij de singel is na 5 jaar terug) naar hun trein. Terugkerende busreizigers op die route gaan mogelijk via de passerelle naar het busstation. Treinreizigers (de spoorperrons zijn niet aangesloten op de passerelle) zeker niet. Die teruggekeerde westelijke route "betreft het station meer bij de binnenstad".....! Fijn dan o.a. zo'n zwembad op je weg!

Ernstige fouten in voorliggend ontwerp, zoals benoemd, kunnen alleen maar ontstaan wanneer geen gedegen omgevings-analyse heeft plaatsgevonden, wanneer er geen degelijk programma van eisen is (getoetst dan wel vastgesteld door de raad), wanneer in een stad de gemeentelijke kunstcommissie (vooral beeldplaatsing!) is opgeheven, wanneer "welstand"- en monumenten-commissie niet worden geraadpleegd (laat staan deskundigen van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed), wanneer men zich niet houdt aan het eigen vigerend masterplan voor de ringwegen-ontsluiting. Wanneer zo maar iemand met de tekenpen het bos wordt ingestuurd.

En in dit geval ontstaat er dan dus ook nog letterlijk een bos. Het ontwerp heeft geen enkele allure, het is de "nieuwe kneuterigheid" ten top, heel geschikt voor bij een wijkgebouw in een nieuwbouwwijk als Stadshagen maar niet pal voor de grootstedelijke "streng" monumentale stationsgevel. Het ontwerp is onverdedigbaar en zal dan ook wel "verkocht" worden in termen als "leuk contrast gezocht met de strenge voorgevel" of andere verkooppraat.

Na anderhalve eeuw stedenschoon zoals ooit bedoeld, in plaats van de beloofde terugkeer van het STATIONSPLEIN nu een STATIONSBOS, een STATIONSPARK dan wel een STATIONSTUIN. De Boskalis-bomen zijn vervangen door ambtelijk bos- en struikgewas (enkele van de zeer hoge boven de kap uitkomende Boskalis-bomen minder). Het ronde decentrale spiegelvijvertje is uitgegroeid tot een immense nietszeggende betonnen waterbak pal voor de oude toegangspartij.

Wanneer niet enkele decennia terug (door sterke groei van het aantal stadsbuslijnen) onder het mom van “tijdelijk” links voor het station 6 busperrons enabri’s geplaatst waren zou niemand nu op het idee gekomen zijn om van het anderhalve eeuw oude stedelijk plein maar eens een park te gaan maken. En dat alles dan mede met het schijnargument van het “bij de binnenstad betrekken”, alwaar bepaald geen “bos en tuin” in de binnenstadsstraten aanwezig is.

Mensen die soms nog geen 5 jaar in de stad wonen roepen vandaag de dag “deskundig” dat de stad haar dorpse en introverte karakter de laatste jaren heeft afgeworpen, dat het nu zo’n fijne bijdetijdse en vlotte stad is, enz. Ondergetekende (geboren en getogen in de stad waar de familie al zeker 4 generaties woont), heeft meer dan 50 jaar de ontwikkelingen intensief gevolgd en weet wel beter. Zwolle heeft in de laatste decennia nog niet eerder zo’n “dorps” (niets kwaads op zich over dorpen, integendeel) ontwerp voor een belangrijk stedelijke plein op tafel gehad. Het ontwerp werpt de stad wat betreft haar “eerste presentatie aan stadsbezoekers” terug in de jaren ’50.

Een aardig plein vóór een mooi of belangrijk openbaar gebouw (kathedraal, stadhuis, museum, operahal, concertgebouw, bibliotheek, station, enz.) zoals all over the world heel gewoon (de vanzelfsprekende biotoop van zo’n gebouw) wordt in Zwolle na anderhalve eeuw zo maar weggepoetst.

De aan te planten boom- en struik-bebossing schaadt ook nog eens het juist zo gewenste “uitnodigend” open zicht op de toegang naar de passerelle.

2. SPOORCAFÉ d.d. 26 FEBRUARI 2020 IN HOTEL WIENTJES

Een zeer ruime opkomst, zeker anderhalf maal zoveel belangstellenden als normaal, veel onbekende gezichten, constant stoelen aanslepen. Na een aardige presentatie over de geschiedenis van hotel Wientjes, een inleiding door de tekenaar van het voorlopig gemeentelijk ontwerp voor Stationsplein en Stationsweg. Typerend voor het ontbreken van een (visuele) gebieds-analyse en een programma van eisen bij de schetsen: in slechts enkele zinnen van spreker werd meegedeeld dat het die avond ging om herinrichting van het Stationsplein en de Stationsweg, “een weg met een trompetvormige uitloop op het Stationsplein”. Genoemd werd verder alleen dat er geen bussen meer door de Stationsweg zullen gaan en dat de passerelle (met gedeeltelijke sloop van het combi-gebouw) op het plein uitkomt. In meer algemene zin werd daarna nog opgemerkt dat in het ontwerp “Fiets en voetganger belangrijker zijn dan de auto” en dat “het gaat om de belevingswaarde van de route (525 m) naar de Fundatie” (sic!).

Verder **niets, helemaal niets**, over de bestaande monumentale omgeving (monumentaal karakter van wijk/buurt), niets over het stationsgebouw zelf (daar had in de huidige schetsen dus net zo goed een autobandenfabriek kunnen staan), niets over de monumentale architectonische opbouw van de stationsgevel, niets over het feit dat het station 150 jaar lang aan een open stedelijk plein heeft gestaan, niets over de nieuwe (deels lokaal stedelijk gerichte) functies van het stationsgebouw, over het nationaal belang als rijksmonument, niets over het waarom van de breed uitwaaiende trompetvorm aan het eind van de Stationsweg, niets over de platanen als verticale begeleiding van die vorm en niet bedoeld om een plantsoen met eiken te accentueren, over het overgaan van de bomenrijen in die van Stationsweg en Ooster- en Westerlaan, over het waarom van het verwijderen van de nog geen 5 jaar oude trottoiraanleg aan de oostzijde van de Stationsweg. Niets over verkeersprognoses en mobiliteitscijfers in het betreffende gebied. Niets over het belang van bereikbaarheid en de stroomfunctie van Van Royensingel, Stationsplein, Stationsweg en Ooster-Westerlaan voor het (economisch) functioneren (winkels/horeca/cultuur) van de binnenstad, over de bereikbaarheid voor bewoners, over de interwijkse stroomfunctie van Assendorp, Stationswijk en binnenstad, enz.

Zoals gezegd slechts twee algemene uitgangspunten. Wie en waarom die keuze gemaakt heeft werd niets gezegd. Onderbouwing ervan ontbrak volledig. "Fiets en voetganger zijn belangrijker dan de auto" en "het gaat om de belevingswaarde van de route", dat het de bedoeling was het stationsgebied "meer te betrekken bij de binnenstad".

En dat doen we dan dus door van **essentiële ontsluitingsroutes voor het functioneren van die binnenstad (waarvoor geen alternatieven aanwezig zijn)** gewoon smalle klinkerrijstroken te maken waar je "stapvoets" mag rijden en waar je leuk kunt flaneren, van binnenstad naar station en vice versa. Een ingrijpend besluit dus dat rampzalige gevolgen zal hebben voor de stad als geheel, maar zeker ook voor de Stationswijk en voor Assendorp, met straten als Deventerstraatweg en een (niet voor een echte stroomfunctie gemaakte) Hortensiastraat.

Vermoedelijk zijn recente cijfermatige mobiliteits-gegevens niet eens aanwezig en wordt op korte termijn toegewerkt naar een **nieuw masterplan in plaats van het vigerende ringwegenplan**, een formeel document dus over de verkeersontsluiting van binnenstad en omgeving, een plan dat dan afgestemd wordt op de nu getoonde leuke zomerse plaatjes met midden op de Stationsweg flanerende dames, een kaderplan dat dan de ingrepen met terugwerkende kracht moet sanctioneren doch dat dan geen masterplan meer is omdat het ringwegsysteem dan geen ringweg meer heeft.

"Volgend jaar gaan we de Westerlaan doen" werd door ambtenaren al aangekondigd. Die Westerlaan is in 1979 door de gemeente met verbreed wegprofiel (belangrijke stroomfunctie) en met plataan-rijen vanwege het oorspronkelijke "laan"-gezicht opnieuw aangelegd door de gemeente Zwolle. Stichting Zwolle Groenstad en de Vrienden Stadskern benaderden daarbij particulieren (bedrijven, scholen, bewoners) waardoor weer een echte volledige laan kon ontstaan mede door aanplant op niet-gemeentelijke grond.

De omgekeerde wereld dus waarbij een in 60 jaar met vele tientallen miljoenen belastinggeld opgebouwde ringwegenstructuur rond het stadshart (zelfs dwars door de “voorsteden” Kamperpoort en Diezerpoort), op papier op een later tijdstip aangepast wordt aan de huidige drang om (waarschijnlijk is er opnieuw veel extern geld) leuke flaneerplaatjes te kunnen maken!

Geanticipeerd wordt daarop al (toegelicht en trots op de tekeningen getoond) door het nieuwe trottoir van de Stationsweg al vast op dat van de Van Royensingel te laten aansluiten. Het trottoir langs de huizen van de Van Royensingel is al 4 maal zo breed getekend als nu het geval. De recent verwijderde tweede zebra aan het eind van de Stationsweg is ook weer terug, ook op de Van Royensingel dan een klinkerbaan voor het autoverkeer, enz. enz.

Let wel: Elke stroomfunctie is weggepoetst in het gebied tussen het binnenstads-eiland en de buitenring IJsselallee. Geen enkele stroomfunctie meer, niet op de Van Royensingel en niet op de beide parallel-lanen van het stationsemplement, een terrein van immens nationaal belang dat echter tot ongenoegen van iedereen vanaf de bouw van Zuid de lokale verbindingen tussen binnenstad en Zuid blokkeert. I.p.v. de stroomfunctie alleen nog maar een geklinkerde rijstrook voor auto's op een landelijk ogende (de plantgaten gevuld met bloemen en struikjes) Stationsweg en Van Royensingel.

En dan maar klagen dat het ten zuiden van het station zo'n dooie boel is, dat daar meer levendigheid moet komen, enz. Dat is deels terecht maar dus echt goed moeilijk oplosbaar. Maar waarom dan wel ondertussen plannen maken en uitwerken om aan de noordzijde van datzelfde station een veel grotere dooie boel te realiseren, allemaal voor de treinreiziger om leuk naar de Fundatie (lees: binnenstad) te kunnen wandelen, allemaal om “het station bij de binnenstad te betrekken”, wat men daar dan ook mee bedoelt?

Reacties van gemeente-zijde op het weghalen van de stroomfunctie (na afloop van de uiteenzetting bij de tafels met plaatjes hierop aangesproken):

“Het werkt op dit moment nu al die wegen zijn afgesloten toch ook”, “Het blijvend open houden van de Van Karnebeektunnel kan ook helpen”, “De wal zal het schip wel keren”, enz. Lekkere aanpak dus van een essentiële lokale mobiliteitssituatie in een snel groeiende provincie-hoofdstad! Wie op dit moment de ambulances en politie-auto's op weg naar problemen in het stadshart (soms met regelrecht levensgevaar voor de inzittenden) over de hoofdroutes in genoemd gebied ziet crossen weet dat “het” helemaal niet werkt!

Wat de aanleg van een “flaneerroute” en het weghalen van de stroomfunctie door de stedelijke overheid betekenen voor de binnenstads-winkeliers (toch al zwaar getroffen door forse groei van digitale aankopen, door de Corona-crisis en door de op handen zijnde jarenlange zware recessie) mag duidelijk zijn. Hetzelfde geldt voor de horeca en zeker ook (deels in de binnenstadsrand) de grote culturele functies. Om over het nog steeds snel groeiend aantal binnenstadsbewoners dan nog niet eens te spreken.

Tientallen jaren lang waren de **groeiprognoses van de stad en harde jarenlange peilingen en verzamelde verkeerscijfers** bepalend. Nu is de onderbouwing: "We zien wel", " 't Zal wel meevallen" en "Het werkt nu toch ook". Wat betreft dat laatste: ja natuurlijk "werkt" het nu! Werkt het soms pas niet wanneer je zo gestoord bent dat je de tijdelijke situatie negeert en probeert dwars door de bouwput op het Stationsplein heen te rijden? Als de A28 een jaar wordt afgesloten (om wat voor reden dan ook) zal het ook "werken"! Ombouwen dan maar die A28 naar een laantje met leuke bankjes enz.?

Men vergeet bij dit soort uitspraken (als "**het werkt nu toch ook**") gemakshalve dan maar even dat tijdens de bouw van de fietsenkelder (op dit moment met afgesloten Ooster- en Westerlaan) de Van Royensingel (**als één van de twee huidige mogelijkheden aan de zuidzijde van de binnenstad**) nog wèl als ringweg-onderdeel functioneert.

Wanneer die singel volgens de voorliggende plannen en schetsen echter, net als Ooster- en Westerlaan) ook onderdeel gaat worden van de "flaneerroute" is de ramp pas compleet en voor iedereen zichtbaar en voelbaar. Het asfalt eruit, een 4 maal zo breed trottoir aan de huizenkant en klinkerstraatjes voor de auto's er in: met hoofdletters in het Zwolse blunderboek dus!

"Het werkt nu toch ook!" Het heeft er alle schijn van dat de deskundigheid bij stadsbestuur en ambtenarenkorps toch wel een behoorlijke aderlating heeft ondergaan. De vergeetachtigheid lijkt daarentegen toe te nemen. Recent nog heeft zich een identieke impulsieve actie voorgedaan, waarvan men klaarblijkelijk niets geleerd heeft en die men al weer vergeten is.

Tijdens de verbouwing van de watertoren werd de doorgang over de Menistenbrug afgesloten voor autoverkeer. Toen de toren gereed was, was de reactie op de afsluiting **"Het werkt nu toch ook!"** Waarom deze route richting Diezerpoort en parkeerterrein Turfmarkt weer openen? Blijvend gesloten voor auto's dus!

Geen degelijk mobiliteits-intensiteits-onderzoek vooraf, geen turvende en tellende studenten, geen digitale camera-steekproef, geen interview/vragenlijsten voor gebruikers van route en gebied. Ongeveer een half jaar(?) later: toch maar weer de routes vrijgegeven voor autoverkeer. De kosten van veranderingen (straat-aanleg, bebording, enz.) waren hier gelukkig relatief laag.

Bij de Van Royensingel enz. rijzen die kosten de pan uit. Daar gaat het om miljoenen. Enkele jaren terug was het nog heel gewoon dat bij een ingreep in een verkeerssituatie eerst maandenlang met geringe financiële inzet van middelen de situatie in de praktijk werd uitgetoetst (bijv. bij een richtingsverandering, een eenrichtingsverkeer-invoering, uitsluiting bepaalde groepen verkeersdeelnemers, enz.). Pas nadat het resultaat positief was werd de nieuwe situatie definitief met bebording, bestrating, enz. uitgevoerd.

Dat er op de Van Royensingel wel een en ander verbeterd kan worden aan de huidige verkeerssituatie lijkt wel correct te zijn. Er zou bijvoorbeeld een geringere maximum snelheid vastgesteld kunnen worden op die route, beveiliging met camera's.

Uitgebreid serieus onderzoek zou bijvoorbeeld gedaan kunnen worden naar de mogelijkheid van een **"groene golf"** op de singel vanaf de Van Karnebeekstraat tot aan

de Emmawijk. Invoegen bijvoorbeeld vanaf de Zeven Alleetjes en de Stationsweg werkt nu storend. Ook zeker 6 zebrapaden (Sassenpoortenbrug, Zeven Alleetjes, Stationsweg (2x), Roopoort, Nieuwe havenbrug) horen in zo'n golf natuurlijk opgenomen. Aan de westelijke binnenring (Kamperpoortzijde) hebben we wél voorrangregels (OV) en allemaal verkeerslichten. Noordzijde binnenstad bij de kruising van de Drijbersingel met de Van Wevelinkhovenstraat eveneens.

Het spoorcafé eindigde met de vraag wie van de aanwezigen het een "mooi" plan vond. De helft van de zaal (waarin dus veel nieuwkomers) stak de hand op. De andere helft dus niet !! En dat laatste is opmerkelijk veel vergeleken met voorgaande bijeenkomsten. Enkele nieuwkomers waren enthousiast toen ze over een passerelle hoorden, maar dat enthousiasme werd snel minder toen men vernam dat het om een 8 meter hoge voetbrug ging waar je met de fiets ook overheen mag.

Analyserend kun je niet anders constateren dan dat de informatie puur een toelichting op aardige tekeningen betrof. Ook maar iets over het hoe en waarom van de gemaakte keuzes (waarom fiets en voetganger in deze situatie belangrijker dan de auto?) enz. werd niets gehoord. Niets over een relevant kader of over analyses van de bestaande omgeving die tot een programma van eisen voor de uitvoering hadden geleid. Hiervoor is reeds aangegeven wat allemaal gemist werd.

Het niet meedelen / het achterwege laten van zeer relevante informatie nodig voor het maken van schetsen maar zeker ook voor de beoordeling daarvan door een zaaltje geïnteresseerde burgers, kan minimaal de kwalificatie "eenzijdig" krijgen. Schrijver wil dit soort kwalificaties hier liever niet gebruiken. [Als je echter vertelt dat een weg trechtersvormig uitloopt op een plein en daarbij niet vertelt dat deze ronde trechtersvorm aangelegd is om de gehele gevel van een belangrijk monumentaal openbaar gebouw aan dat plein te laten zien (vgl. met St.Pietersplein in Rome), en als je dan vervolgens in je schetsen die gevel voor een groot deel camoufleert met bomen en struiken is de aanduiding "gebrekkige incomplete informatie" een wel zeer vriendelijke kwalificatie]. De lezer (en vooral diegenen die aanwezig waren in de zaal) kan zelf oordelen na kennisname van de hiervoor vermelde procedure-informatie.

De tekenaar overigens deed slechts wat hem gevraagd was en lichtte netjes zijn aardige prenten (met veel zon en modieus geklede dames) toe. En concludeert U uit dit alles nu vooral niet dat ondergetekende van beide laatstgenoemde dus een groot tegenstander is!

Wij realiseren ons 150 jaar na dato meestal niet hoe belangrijk de komst van het spoor in de 19^e eeuw was. De landelijke infrastructuur bestond (enkele decennia na de aanleg van een flink aantal rijksstraatwegen) nog grotendeels uit zandwegen. Vervoer: koetsen voor de rijken en voor de minder bedeelden de benenwagen, het paard en eventueel de paard & wagen. Veel vervoer ook vond met kleine scheepjes over water plaats.

De komst van het spoor (en van stoommachines in het algemeen) was in de 19^e eeuw een gebeurtenis voor de mensen niet te vergelijken met eerdere veranderingen. Je

kunt het, terugkijkend, vergelijken met de komst in de 20^e eeuw van de auto, het vliegtuig, de ruimtevaart en de digitalisering. Bij de komst van zo iets geweldigs als de stoomtrein werd de wereld voor de mensen van lokaal ineens mondiaal. De trein opende het venster op de wereld! Wanneer dan eindelijk dat "venster" je stad of dorp binnenreed dan zet je een degelijk en mooi gebouw dat zo'n groot belang uitstraalt. Dan ontstaat daarin zelfs competentiestrijd tussen steden onderling. De gebeurtenis leidde decennia lang tot een explosie van menselijk kunnen in de architectuur en in de bouw! Bijvoorbeeld enorme ijzeren spoorbruggen over brede rivieren, op plekken waar je voorheen met een roeiboot over moest. Ook het oude stationsgebouw van **Zwolle Centraal** is zo'n voorbeeld dat het belang van het spoor in de maatschappij uitstraalt. Dat belang mogen we anno 2020 nog steeds laten zien, daar moeten we cultureel gezien zeer zuinig op zijn! Dat hoeven we niet te verbergen achter bomen en struiken, integendeel! Het is nog altijd mede ons venster, onze toegang tot de hele wereld.

3. ENKELE ONDERDELEN VAN VOORLOPIG SCHETSONTWERP NADER BEZIEN

Voorgeschiedenis

In de in 2007 ingestelde "**Klankbordgroep Spoorzone-visie**" is altijd gesproken over restauratie van het Stationsplein. Nu de abri's en busperrons van de lokale buslijnen zijn weggehaald is het oorspronkelijk zicht op de totale gevel van het gebouw hersteld. Nu moeten er ineens na 150 jaar 4 tot 15 meter hoge bomen en tot 4 meter hoge struiken vóór het pand. Zwolle is een belangrijke stad in de infrastructuur van Nederland. Ga toch eens kijken in oude belangrijke in de kern middeleeuwse steden als bijvoorbeeld Haarlem, Leiden enz. Nergens wordt pal vóór een station (en zeker niet voor een rijksmonumentaal station) een bos of park geplant.

Waterbassin

Vanaf de jaren '70 is in Zwolle bij het inrichten van de openbare ruimte vaak geëxperimenteerd met eigentijdse nieuwe objecten in de bestaande stedelijke omgeving. De scheppingsdrang wint het daarbij meestal van de logica.

Van al die experimenten in Zwolle is anno 2020 niets meer terug te vinden omdat ze te modieus, te contrasterend dan wel te zeer "would be" waren. Zo zijn bij de bouw van het nieuwe winkelcentrum ten noorden van de Diezerstraat op allerlei plekken enkele meters hoge roestvrij stalen kolommen met witte lichtbollen geplaatst, vooral op hoeken en bij looproutes. Na een aantal jaren allemaal weggehaald omdat niemand ze mooi vond en ze een vermogen aan onderhoud kostten. Van de oorspronkelijke grote veldkeien van de bestrating van het Broerenkerkplein werden bergen veldkeien opgeworpen, ook op veel belopen plekken in dat gebied. Ze lagen alleen maar in de weg, ook die zijn na een aantal jaren toch maar weer weggehaald.

De Diezerstraat was bij de officiële ingebruikname als promenade voorzien van vele tientallen vitrines op betonnen poot. Ze werden door de winkeliers gehuurd als aanvullende etalage. Gezien de vernielingsgevoeligheid en het in de weg staan zijn ook deze successievelijk allemaal weer verdwenen.

Eén van de laatste oneigenlijke elementen op de promenade waren de vijvertjes (betonnen waterbakken op het breedste deel tussen Broerenstraat en Gasthuissteeg). Altijd vol liggend met troep, middelpunt van vandalisme, uiteindelijk jarenlang droog staand en tenslotte ook maar weer weggehaald.

In het uiteindelijk door de gemeenteraad weggestemde voorlaatste nieuwe stadhuis-ontwerp werd de centrale grote patio voor een belangrijk deel ingenomen door een vijverbak. Daar kon je dan "zo mooi omheen lopen". Allemaal modieuze elementen in de architectuur, vaak ontleend aan bouwkunst in zuidelijker landen. Exact op de plaats van dat geplande grote waterbassin ligt nu de raadzaal van de gemeente Zwolle: een toch wel wat zinvoller gebruik van de ruimte dus.

Eiken tot 15 meter hoog te groeien

Ze worden in het voorlopig ontwerp net zo gemakkelijk op het dak van de betonnen fietsenkelder neergezet alsof het gaat om het plaatsen van een geranium in een bloempot: "gezien de afstand van maaiveld tot bovenzijde kelder moet het allemaal kunnen". Nooit iets meegekregen dus over een biotoop, over zaken als grondwaterniveau, voeding, vochtbalans, boomspiegel, enz. kortom, over het feit dat een eik die 15 meter hoog moet worden een natuurlijk organisme is en geen lantarenpaal of vlaggenmast die je ergens neerzet!

Bepanting rond bomen Stationsweg

De nog geen 5 jaar geleden aangelegde doorlopende zandstrook naast het betegelde trottoir wordt in het voorlopig ontwerp nu weer veranderd in separate plantgaten rond de bomen. De plaatjes tonen fleurige bloemen rond die bomen. Dat zal sowieso in Zwolle niet te realiseren zijn. In Zwolle zijn de meeste fleurige bloemperken, na de overname van de afdeling plantsoenen door vuilafvoer-bedrijf ROVA, omgebouwd tot (goedkoper te onderhouden) perken met grauwere planten in de categorie "pampasgras, rietpollen en bamboeplanten". Terwijl alle binnenstads-bruggen (dankzij het **Zwollefonds**) nu schitterend aangekleed zijn met fleurige bloembakken zijn de perkjes bij bijvoorbeeld de van Royenbank en de Van Nahuysfontein (beiden veel gefotografeerd) nu onopvallend en somber geworden.

4. AMSTERDAM: OOK EEN WATERBASSIN

Tijdens de toelichting op de voorlopige schetsen in het Spoorcafé werd ook een schets getoond van een gebied bij het Rijksmuseum en het Concertgebouw in Amsterdam. De schets was bedoeld als ondersteuning van het idee van een waterbassin pal voor de oude hoofdingang van Station Zwolle.

De schets van Amsterdam toont eveneens een waterbassin: Amsterdam een waterbak, Zwolle dan ook maar een waterbak: dan zal het Zwolse ontwerp dus ook wel een goed ontwerp zijn? De Amsterdamse afbeeldingen illustreren met een diepte-as kundig het belang en de schoonheid in het stadsbeeld van één van onze nationale cultuurtempels.

Op de foto's aan weerszijden van het hoge middendeel van het gebouw is allerhand ongestructureerde bebouwing te zien. Links een hoog 19^e eeuwse pand, rechts veel jongere, lagere bebouwing. Die lagere rommelige bebouwing ontneemt praktisch geheel het zicht op de lagere zijvleugels van het complex. Er wordt als het ware ingezoomd op het belangrijke middeldeel, een soort "kijkdoos"-methode. De kanaal-achtige waterloop in de midden-as eindigt exact tegen het volledig zichtbare hoge middendeel van het complex. Aan weerszijden van het water staat een lange rij bomen die mede het gekozen eindbeeld exact afpaalt. Een soort "kamerschermen" als begeleiding naar het gekozen beeldvlak aan het eind. Die beide bomenrijen versterken de werking van het gekozen vrije zicht op het hoge middendeel van het complex nog eens extra! De storende hoge en lage a-symetrische bouwsels aan weerszijden worden volledig afgeschermd. Conclusie: een schitterend uitgevoerde ingreep om de rommelige bouwsels te camoufleren die de lagere zijvleugels aan het zicht onttrekken! Het hoofdgebouw is in zijn 19^e eeuwse waarde groots geaccentueerd. Een professionele aanpak, Werkelijk klasse!

In Zwolle dus ook maar een waterbak, een beetje als epigoon van de Amsterdamse! Die moet dan maar overdwers want er is immers geen ruimte vóór het Zwolse station voor een bassin in de lengte-as. Er ontstaat daardoor een visueel en functioneel blokkerend element juist vóór de geaccentueerde belangrijke en dus een etage hogere en vooruitspringende toegangspartij. Een partij via welke dan geen reizigers meer het gebouw betreden, maar wel bezoekers voor diverse andere nieuwe (mede) stedelijke activiteiten.

Vrij zicht op de voormalige toegangspartij verwarrend voor treinreizigers die de stations-ingang zoeken? Op de luifels van de nieuwe stations-toegang bij de tunnel aan de Oosterlaanzijde zal ongetwijfeld een flinke lichtbak-constructie met "STATION" en "INGANG" aangebracht worden. Ooit éénmaal per trein uit Zwolle vertrokken weet iedereen exact waar hij/zij moet zijn: men herinnert zich zeker de plaats van de spoortunnel. Ook nu al is er geen verwarring en straks al helemaal niet wanneer de NS-loketfunctie naar het uiteinde van de oostvleugel is verhuisd!

In Zwolle hoeft, anders dan in Amsterdam, helemaal geen betonnen waterbak aangelegd te worden om de stationsgevel te accentueren. Integendeel!

In Zwolle is al anderhalve eeuw zo'n diepte-as-werking aanwezig, n.l. de Stationsweg, eindigend in een trechtersvorm, een trechter die (omdat er geen rommelige bebouwing te verdoezelen is zoals in Amsterdam) al 150 jaar niet alleen de hogere middenpartij laat zien, maar ook de beeldondersteunende zijvleugels. Juist die enorme al anderhalve eeuw getoonde gevelbreedte maakt het station Zwolle tot het mooiste en grootste neo-classicistische station van Nederland. Een klasse V station! Een station dat bij het op één na grootste spoorwegknooppunt hoort! Een station in een stedelijke entourage, een stad waardig die op afzienbare termijn 200.000 tot 250.000 inwoners zal hebben. Het Zwolse station is geen dorpsstationnetje in een bosrijke omgeving, bijvoorbeeld in Ermelo of Elspeet op de Veluwe. Het was en is een grootstedelijk station vanwege de centrale ligging van de stad met verbindingen naar alle

windstreken. Een overdwarse waterbak en een bos-aanplant doen juist afbreuk aan de door de 19^e eeuwse stedenbouwkundige aangebrachte trechtersvorm.

Het is werkelijk te gek voor woorden wanneer dit in Nederland unieke stadsbeeld na anderhalve eeuw vernield gaat worden door het **STATIONSPLEIN** te veranderen in een **STATIONSTUIN**, een **STATIONSPARK** of een **STATIONSBOS** !! Zo iets ontstaat alleen maar wanneer niet al in een vroeg stadium een vastgesteld en afgewogen degelijk onderbouwd programma van eisen op tafel ligt.

Bij het afzien van het Stationsbos-plan van Boskalis zijn we nu, met wat lagere bomen en struiken (beiden toch nog zo'n meter of 4 hoog) en wat minder eikenbomen (anderhalf maal zo hoog als het stationsgebouw), eigenlijk niets opgeschoten. Je zou kunnen zeggen dat Zwolle van de regen in de drup geraakt is!

Klaarblijkelijk heerst in Zwolle tegenwoordig een onverklaarbare extreme vorm van pleinvrees!

Het hier klakkeloos willen uitstrooien van perkjes in alle maar denkbare "romantische" vreemde vormen, met smalle paadjes tussen zicht-ontnemende hoge struiken en bomen kan anders niet verklaard worden. De Efteling met leuke "Hans en Grietje-paadjes" tussen het groen zal er jaloers op zijn. En roep nu vooral niet dat dit romantisch uitstrooien nu juist een bedoeling heeft als "leuke tegenhanger" van de strenge klassicistische gevel. Een gevel waarvan de echte bedoeling (het zicht op de volle breedte van het gebouw) dan wel totaal weggenomen is.

Honderden foto's van de vroegere plein-situatie vóór het plaatsen van de wachtperons en de abri's laten de essentie van het stadsgezicht zien.

Een **stedelijk plein** waar reuring plaatsvond, waar belangrijke bezoekers van de stad (van de Koninklijke familie tot Prins Carnaval) in aanwezigheid van soms duizenden Zwollenaren werden welkom geheten, waar uit te zenden militairen stonden aangetreden, een plein waar mensen vanuit het hele land zich verzamelden om in centrumstad Zwolle te demonstreren (minderheden, stakers, enz.). Een plein waar op termijn in voorliggend voorlopig schetsontwerp terrasbezoekers tegen bomen en struiken zullen aankijken!

De gevel van een belangrijk klassiek monumentaal symmetrisch gebouw moet de ruimte hebben om in het voorliggend horizontale vlak als het ware "gespiegeld" te kunnen worden, niet belemmerd door hoge struiken of bomen. Niet vergeten ook moet worden dat het Stationsplein in de nieuwe situatie visueel veel sterker opgedeeld is door de minder diepe "echte" pleinstrook vóór de totale breedte van het gebouw. Een situatie die door de koppeling Oosterlaan-Westerlaan nog nadrukkelijker vraagt om slechts grasperkjes dan wel hooguit maximaal 40 cm hoge heesters of bloemperken, méér nog dan toen rotondes en doorsteken het gehele oude plein op andere wijze indeelden.

Binnenkort dan bijvoorbeeld ook maar bomen tot 15 meter hoog, 4 meter hoge struiken en bomen vóór bijvoorbeeld het paleis op de Dam, het voormalige stadhuis van de hoofdstad, ook een stedelijk plein? Ga toch eens kijken in andere oude middelgrote

monumentale steden hoe het hoort, zoals bijvoorbeeld Haarlem of Leiden, steden met een veel minder grote centrale spoorfunctie dan Zwolle. Onbestaanbaar dat daar een bos voor het station geplant zou gaan worden! Pak als de Corona ooit voorbij is in een weekend eens de trein naar een in de classicistische periode (Hausmann!) aangelegde stad als Parijs. Altijd stedelijke pleinen vóór openbare gebouwen, ook voor stations, met de drukte van reizigers.

Geen parkbebossing, geen drijvende cola-blikjes en andere troep in een sfeerloze betonnen bak omdat je zo leuk op de rand ervan kunt zitten. Het station van het 2^e spoorwegknooppunt van ons land mag (net als bijna alle grotere stations) een voorplein (terug) hebben, een plein zoals dus ook ooit bedoeld en tot nu toe al 150 jaar in Zwolle het geval. Pas de romantische “nieuwe kneuterigheid” van bosjes en slingerpaadjes toe in Stadshagen of in een andere nieuwe wijk, op bebouwd voormalig vlak polderland waar bomen en struiken in een nieuwbouwwijk een fantastische aanwinst zijn omdat ze, mits goed geplaatst, mede structuur kunnen geven aan zo’n wijk!

[Vanwege de rechten kon ondergetekende niet beschikken over foto's van de getoonde prenten voor verspreiding via deze notitie. Ze zijn digitaal te zien op de site van het Rijksmuseum.]

5. “HET STATION BETREKKEN BIJ DE BINNENSTAD”

5.1 Wat wordt daarmee nu eigenlijk bedoeld?

Er zijn meerdere mogelijkheden:

- a. **Functioneel.** Bijvoorbeeld door binnenstads-functies ook langs Stationsweg en Van Royensingel te vestigen? Door de villa's aldaar te vervangen door een soort van mini-Hoog-Catharijne zodat je winkelend en cultureel van het station naar de Lutkekestraat en verder het centrum in kunt gaan. Dat zal niet de bedoeling zijn. De villa's zijn al jaren bijna allemaal gemeentelijk monument.
Door meer “open” functies in de bestaande villa-bebouwing?
Recent vestigde Hair Plaza zich in één van de villa's. Het verlevendigt (veel interne salon-verlichting) de uitstraling van het pand. Bezoekers komen uit een gebied van Groningen tot Amsterdam, waarschijnlijk veel via NS. Dichtstbijzijnde P-plaats is de Emmawijk. Betreft zo'n bedrijf het station nu meer bij de binnenstad dan een kantoor of woning in zo'n pand? Onderweg naar de binnenstad nog even het haar laten doen?
- b. **In afstand.** In aantallen meters dus bekorten? Dan is in elk geval de route via Westerstraat (of Parkstraat) en vervolgens de Roopoort verwaarloosbaar iets korter. Dit zijn echter geheel woonstraten. Er is geen duidelijke aansluiting op de uitgang bij de spoortunnel en ook de aansluiting op de passerelle is onlogisch.
- c. **In afstand.** Ook een weinig korter is de totaal andere route via Ter Borchstraat en de Zeven Alleetjes. Die route betekent een injectie voor de Sassenstraat i.p.v. voor de Lutkekestraat. Via Sassenpoort en Nieuwe Markt sta je, de Oude Vismarkt

overstekend, meteen midden op de Diezerpromenade, in het kernwinkelgebied dus. Die route "toont" nu niet maar is wel zeer duidelijk te vinden: de Oosterlaan overstekend recht tegenover de uitgang bij de spoortunnel. In de huidige toestand dus echter rommelig en voor niet-Zwollenaren (nog) niet uitnodigend. Als er geld teveel is ligt hier een belangrijke verstandige mogelijkheid.

De Ter Borchstraat is breed en heeft geen enkele stroomfunctie voor de stad als geheel. Daar valt een leuk klinkerstraatje van te maken! Sterker nog, er ligt zelfs al zo'n klinkerstraatje. Via de ruim ogende Zeven Alleetjes (waar de trottoirs eindeloos breed gemaakt kunnen worden en waar wat herplant van bomen de naam "Alleetjes" nog een beetje inhoud kan geven), bij de Stadkamer overstekend en nog een eindje langs de gracht kom je over de Sassenpoortenbrug de stad binnen. Als de route korter moet zijn ook een ideale route. Je mist dan een fraai stadsgezicht maar krijgt daar een ander gezicht op de Sassenpoort voor terug.

De gemeente fixeert zich (mede door de aanwezigheid van de Fundatie aldaar en mogelijk ook om de Luttekestraat-winkeliers iets te compenseren voor het weghalen van Eekwal-bushaltes) te zeer op de Nieuwe Havenbrug als toegang tot de binnenstad. Veel binnenstadsbewoners (ter plaatse meer bekend) nemen de Ter Borchroute. Ook winkelende stadsbezoekers (op de terugweg zijnde richting spoortunnel en busperrons) maken er veel gebruik van! Wat meer straatverlichting bij avond kan al veel mensen gelukkig maken!

- d. Gevoelsmatig korter. Resteert (en dat werd als bedoeling van alle ingrepen aangegeven) een gevoelsmatig kortere route richting "Fundatie".

De vraag is dan of het lopen op de Van Royensingel aan de huizenkant gevoelsmatig korter is dan langs de gracht. Het trottoir langs de huizen wordt 4 maal zo breed gemaakt.

Voor zeer veel mensen is de verandering gevoelsmatig juist nadrukkelijk niet korter! **In tegendeel zelfs!** Je loopt langs de gracht veel rustiger t.o.v. de langsrijdende auto's (zeker van die op klinkerbaantjes), scooters, brommers, fietsen, enz. door het bomenscherp dat (in een groenstrook staande) je van de "onrust" scheidt. Psychologisch heel belangrijk is ook dat je tijdens je wandeling (over het water kijkend) aan de overkant een immense groenpartij ziet. Water en groen zijn voor veel mensen gevoelsmatig rustgevend! Dat komt de "ervaring van de afstand" (minder gejaagdheid of stress) eveneens zeer ten goede.

Psychologisch/gevoelsmatig welhaast nog belangrijker is dat je, direct vanaf de bocht bij de Stationsweg, (vooral in meer depressieve bladloze jaargetijden) al snel door de takken van de bomen aan de andere kant van het water zicht hebt op de koepel van de Fundatie. Kom je alleen voor die Fundatie, dan komt dat over als "ik ben er al bijna", gevoelsmatig dus zeer bekortend! Sterker nog, vanaf de bocht bij de Stationsweg zie je ook nog eens direct de Nieuwe Havenbrug, die je over moet, en bij elke stap die je zet ervaar je dan dat je dichterbij komt! Eén en al dus gevoelsmatige afstandverkorting! Het zicht vanaf het voetpad langs de gracht geeft gevoelsmatig (als je dus al een hekel hebt aan een loopje van nog geen 10 minuutjes, gerekend helemaal vanaf het begin van de route bij het station) permanent een opgelucht gevoel!

Hoezo dan “gevoelsmatig korter” via een trottoir aan de huizenkant (fietsers, scooters, auto’s, van alles rijdt met herrie langs je heen): tussen het verkeer en de bomen doorkijkend zie je niets van het einddoel! Ook niet wanneer dat trottoir vier maal zo breed wordt als nu!

De gedachte “gevoelsmatig bekorten” kan in bepaalde situaties (marginaal) relevant zijn. Op de Van Royensingel is het echter pure theorie, sterker nog, een volslagen idee-fixe! Het lijkt raadzaam activiteiten (n.a.v. gevoelens bij 5 á 10 minuten lopen naar een toegang tot het stadshart) eerst maar eens door een psycholoog te laten analyseren in plaats van door een stedenbouwkundig tekenaar van de gemeente te laten uitwerken. Het volledig tegenovergestelde van wat beoogd wordt, wordt immers nu bereikt. Beter door een psycholoog te analyseren dan aan te pakken met een miljoenen kostende ringweg-verwijderings-operatie, een operatie die **desastreus** is voor het functioneren van de binnenstad.

5.2 Bereikbaarheid: van levensbelang voor autoluwe binnenstad

[In aanvulling op hetgeen hierover in beide eerdere notities reeds is gemeld]

Zwolle heeft als provinciehoofdstad een klein, zeer goed te belopen “volledig” binnenstadje. Slechts 700 meter in doorsnee, bij insteek (via een ringwegenstructuur) slechts hooguit 350 meter vanaf een brug te lopen naar het hart van de stad. Rondom het stadshart parkeergarages, gelegen vóór de bruggen naar de (winkel)straten welke allemaal richting stadshart Grote Markt lopen.

De nog ontbrekende Sassenpoort-garage krijgt (naast die in Diezerpoort en Kamperpoort) steeds hoger prioriteit en kan ook voor bewoners van de monumentale straten in de zuidelijke en oostelijke binnenstad veel betekenen (verpachting hoogste etages van de garage). Verdwijnen van auto’s kan dan hier en daar binnengrachts het fietsprobleem een beetje oplossen.

De belangrijkste stedelijke centrum-functies zijn (en dat is landelijk gezien bijna een unicum) schitterend verdeeld over het hart van de stad. Wonen, winkelen, horeca en cultuur **binnen** de grachten. Kantoren (die specifieke P-gelegenheid vragen, snelle mutatie bezoekers) **buiten** de grachten (overheidskantoren als stadskantoor, politiebureau, provinciehuis en rechtbank dicht bij het centrum; andere kantoren op grotere afstand). Onderwijs-instellingen gespreid over de gehele stad.

Het **wonen** in de binnenstad (40 jaar terug nog een opvulfunctie tussen kantoren en winkels in het centrum) neemt nog steeds toe. De woonfunctie intensificeert sterk. Voor bewoners zijn er strenge parkeernormen bij verbouw. Elke wooneenheid meer verhoogt ook de auto-druk van halen en brengen, enz.

Winkelen en horeca zijn vanzelfsprekend onderling sterk gerelateerd.

Soms worden culturele functies te groot en passen ze ruimtelijk niet meer in het oude stadshart. Soms worden ze ook niet bezocht in combinatie met andere zaken; soms functioneren ze op andere tijden. De bereikbaarheid binnengrachts wordt bij

schaalvergroting dan soms moeilijker. Vaak wordt dan ook een andere plek gezocht in de **periferie** van de grachtengordel, een plek met voldoende bereikbaarheid en zo mogelijk specifieke parkeergelegenheid.

Zodoende vinden anno 2020 aan de **buitensingels** Hedon (Drijbersingel), de Pathé-bioscoop (Pannekoekendijk) en Stadkamer (Van Royensingel). Aan de **binnensingels** vinden we Odeon (doorsteek vanaf Potgietersingel), de Fundatie (Potgietersingel) en de Spiegel (Menno v Coehoornsingel).

De Buitensociëteit ligt dan nog (ietsje verder) “buiten” de ring.

Zes/zeven grote culturele functies houden daardoor (direct rond de binnenstad) dus net als de winkelfunctie relatie met de (avond)horeca in het stadshart. Alle zes/zeven zijn sterk afhankelijk van ontsluitingswegen deel uitmakend van het ringwegen-systeem.

De nu **bij te trekken zuidelijke schil (gebied tussen Van Karnebeekstraat en Emmawijk)** heeft zelf nauwelijks belangrijke stedelijke centrumfuncties. Stadkamer ligt dus op de singelrand, er zijn enkele hotels, er is een kleine publiekgerichte taak bij de ABN en dus de Buitensociëteit. Het Wavin-kantoor bijvoorbeeld heeft op de huidige plaats al helemaal geen centrumfunctie voor de stad. Dat staat er puur omdat het aan een stedelijk plein tegenover het station een in het oog springende plek is. De bij te trekken schil functioneert voor 90% puur als doortrekroute van trein- en deels busreizigers op weg naar het stadshart.

De ooit opgeheven 10 medewerkers tellende sociografische dienst van de gemeente had hier (vóór het bedenken van zulke ingrijpende plannen zoals nu ter tafel liggend), vooraf een degelijk **sociologisch onderzoek** kunnen doen. Het is nu maar afwachten ook wat de passerelle vanuit Zuid hier nog zal betekenen. Ook voor die voetgangers heeft de buurt (net als voor de treinreiziger) alleen een doortrek-functie.

Duidelijk is al wel dat het voetpad langs de gracht dergelijke toevoegingen makkelijk aankan! De tweede zebra bij de oversteek Van Royensingel is dan wel gewenst. Het gaat dus bij het ontmantelen van de huidige Van Royensingel, Stationsweg, Stationsplein en Ooster/Westerlaan puur om een psychologisch kortere route. En die ontstaat **aan de huizenzijde op de singel nu juist niet!**

Daarentegen dreigen essentiële ontsluitingswegen voor het **functioneren van de binnenstad** nu hun gegarandeerde bereikbaarheid te verliezen: hoe krijg ik straks mijn bejaarde moeder per auto afgeleverd in Odeon? [en hoe in de Buitensoos wanneer volgend jaar ook van de Westerlaan een laantje met klinker-rijstrook wordt gemaakt?] En dan hebben we nog helemaal niet gesproken over de binnengrachtse bereikbaarheid voor bewoners: kinderen brengen, boodschappen uitladen, enz. Ook niet van de bereikbaarheid voor hulpdiensten, trouwstoeten, verhuisswagens, aannemers, ROVA e.a. utiliteits-diensten, leveranciers, minder-validen, enz., enz.! De uitgaande rij wachtende auto's bij het verkeerslicht bij de Sassenpoortenbrug wordt nog altijd jaarlijks langer. Dit zijn dus geen parkeerders maar halers, brengers, bedrijfswagens, enz.

Essentiële ontsluitingsroutes (die door het tussenliggende emplacement niet in zuidelijke richting opgeschoven kunnen worden), dreigen te worden tot promenades met een klinker-rijstrookje voor auto's, promenades langs de huizen, promenades **die de afstand naar de Nieuwe Havenbrug "gevoelsmatig" alleen maar langer maken.** Promenades waar geen mens om heeft gevraagd. Alsof er in Zwolle geen belangrijker zaken te doen zijn.

Te beginnen volgend jaar worden ook Oosterlaan en Westerlaan omgebouwd. Iemand die vanuit zijn huis in Assendorp per auto naar de Veerallee wil moet straks via de Marslanden of via de Diezerpoort omdat Oosterlaan en Westerlaan klinkerstraatjes zijn (waar je in de rij op je beurt moet wachten) net als de Van Royensingel met 4 maal zo brede trottoirs. Alles alleen maar omdat er geld is, omdat de door onkunde **als enige weggebruiker geziene bussen nu weg zijn** en de treinreiziger die richting Fundatie gaat (vermeend) sfeervoller zal kunnen wandelen. Je vraagt je zo nu en dan af of de bedenkers van deze bereikbaarheids-vernietiging wel ooit ter plekke zijn geweest!

Wat is er dan toch mis met een wandelingetje (5 minuten langs één van de mooiste stadsgezichten van ons land)? Een wandeling aan de grachtzijde, keurig gescheiden van langsrijdende auto's en fietsen door een groenstrook met een rij bomen? In bijna alle oude vestingsteden schampt het stations-emplacement niet direct langs de oude gracht en moet je enkele minuten lopen. Bijna altijd heeft men midden 19^e eeuw het spoor niet gelegd over de langs de gracht lopende routes voor wandelaar, handkar en paard & wagen, en zeker niet heeft men de al aanwezige woningen daarvoor gesloopt. Technisch is zo'n aanleg ook onmogelijk: rails buig je niet maar zo even mee met een bocht in zo'n meestal stervormige gracht.

5.3 Een schil bijtrekken bij het binnengrachtsgebied

Het ringwegensysteem is in ongeveer 60 jaar tijd opgebouwd. Alleen al de eerste buitengrachtse ring (niet te verwarren met de veel verder gelegen "buitenring"): **kostte tientallen miljoenen euro's. Geïnvesteed geld, niet om op de ring een rondje te rijden rond de binnenstad, niet om vanaf die ring dwars door die binnenstad te rijden maar grotendeels om te kunnen voorsorteren, om het segment binnen de ring waar je moet zijn vanaf die ring te bereiken en binnen te gaan. De bekende sectorgewijze ontsluiting.**

Nieuwkomers in de stad denken vaak vooraf dat Zwolle omdat het in de provincie ligt wel behoorlijk achter de actualiteit zal aanlopen. Wat betreft het omgaan met een oude binnenstad is dat verre van het geval. Integendeel. Zwolle was één van de eerste middelgrote monumentale oude vestingsteden die de sectorgewijze ontsluiting invoerde. Al in de jaren '70. Bijna 50 jaar geleden inmiddels. In enkele jaren was de Grote Markt autovrij. Als laatste werd de doorgaande route Lutkekestraat-Melkmarkt afgesloten. Het was de ambtsperiode van burgemeester Drijber, die niet alleen de reguliere portefeuille van algemene zaken, politie, enz. beheerde, maar ook de portefeuille verkeer, hem nadrukkelijk door de wethouders aangeboden. **Zwolle was in Nederland in die tijd gezichtsbepalend op dit terrein.**

Excursies, enz. tot ver vanuit het buitenland. Drijber was met zijn visie dan ook de man naar wie uit grote dankbaarheid al bij leven een singel werd vernoemd (voorheen Zamenhofsingel).

Nu, bijna 50 jaar later, wil Zwolle klaarblijkelijk ook gaan meedoen met wat elders soms nog als iets nieuws ervaren wordt, voetgangersgebiedjes en autoluwe routes maken dus. **Dat het Zwolse binnenstadje al grotendeels autovrij en voetgangersgebied is en als zodanig alleen kan functioneren doordat er een essentiële bijna volledige ringweg rond het stadshart ligt, wordt niet gezien. Het dreigende gevaar is nu dat in alle enthousiasme (met een voor actueel aangeziene aanpak en een door de infra-structurele spooractiviteiten nu ontstane geldstroom) de voor het functioneren (van de autovrij en autoluw gemaakte binnenstad) essentiële ringwegsituatie (direct buitengrachts) wordt omgezet in flaneer-laantjes met een klinker-sstraatje-profiel waarop de ROVA, de berauto en vele honderden andere binnenstad-ondersteunende weggebruikers dan moeten rijden Dat is rampzalig! Dat kan niet en dat mag niet!! Het blokkeren van voor de binnenstad onmisbare routes gooit Zwolle jaren in ontwikkeling terug! De huidige Corona-crisis wordt op termijn dan misschien mogelijk nog mede als oorzaak van zo'n ernstig foute beslissing aangedragen.**

"We willen alleen maar een schil toevoegen aan de binnenstad, een meer verkeersluw gebiedje omdat ook in het gebied rond de stadsgracht steeds meer centrum-functies een plek vinden".

Een schil bijtrekken is eerder gebeurd, n.l. aan de oostzijde van het stadshart. Dat kon alleen maar omdat daar **wèl** een mogelijkheid was: oorspronkelijk waren er (op het dieptepunt) bijvoorbeeld op de Wilhelminasingel **30.000** verkeersbewegingen per etmaal. Een schil is daarom bijgetrokken en het verkeer is omgeleid via de aangelegde ring Luttenbergstraat-Hanekamp-Vechtstraat-Willebrandlaan. Bijtrekken van die schil (inclusief de bouw van de Hanekampbrug) ontlastte het Groot Wezenland en de kwetsbare Schoenkuipenbrug. O.a. de rechtbank ligt binnen die rustige schil.

Aan de oostkant van het stadshart was de mogelijkheid voor bijtrekken van een schil dus ook aanwezig: de Wezenlanden waren jaren 50 nog een groene long die doorliep tot aan de stadsgracht. Toen, en gelukkig grotendeels nog steeds, nu een soort **Central Park**. Het is het oude stroomgebied van de Sallandse waterlopen waarvan de in het verlengde liggende Grote Aa in de binnenstad het laatste stuk is.

Aan de zuidzijde ligt wel een gebiedje (als een schil) tussen stadshart en emplacement maar een vervanging voor een nieuwe ringweg ontbreekt ten enenmale! Het aantal echte binnenstadsfuncties in dit gebiedje is bovendien te verwaarlozen. Wanneer daar **wèl** een mogelijkheid zou zijn geweest voor een vervangend onderdeel van de "ring" (gesteld dat het enorme **spoor-emplacement** er dus niet zou zijn), dan was zo'n nieuwe ringverbinding daar al decennia geleden aangelegd (!) en had niemand nu geklaagd over de huidige "saaiheid" van dat gebied!

Aanleg alleen al van de binnenring (gedurende decennia bereikt) heeft enkele tientallen miljoenen gekost. Doorbraken door Diezer- en Kamperpoort, nieuwe bruggen als Hofvlietbrug en Hanekampbrug, herinrichting van oude wegen (o.a. de nieuwe verbrede Van Royensingel), rotondes enz.

Alles door onderbouwing met alleen enkele foutieve gedachtes (er zijn veel binnenstadsfuncties in die schil, die functies moeten dus bij het stadshart aangetrokken worden, daar mag geen doorgaande weg tussen liggen, klinkertjes zijn gezelliger dan asfalt, langs de huizen lopen is gevoelsmatig korter dan langs de gracht, het gaat tijdens de huidige afsluiting van het Stationsplein en de Ooster/Westerlaan nu toch ook goed, enz.) **nu op losse schroeven gezet.**

Beleving van klinkertjes dan wel asfalt is zeer subjectief en sterk afhankelijk van de omgevingssituatie.

Achter uw eigen tuinhekje leuke romantische en nostalgische klinkertjes in de tuin? Prima, hartstikke leuk! Ik bel direct het tuincentrum en doe mee!

Achter het "stedelijk tuinhekje" dat toegang geeft tot een **sectorgewijs ontsloten centrumgebied van een middelgrote stad op weg naar 200.000 inwoners**, ligt het toch even iets genuanceerder! Daar moet je geen inrichting van de ruimte hebben die de bereikbaarheid van het stadshart frustreert. Daar moet je ontwerpers inzetten die het verschil invoelen tussen een stedelijk en een dorpsplein. Die een authentieke stedenbouwkundige bedoeling begrijpen en accepteren. Daar zijn o.a. ook voor nodig: een kaderplan ontsluiting, de raadpleging van deskundigen en van toekomstige gebruikers, een afgewogen programma van eisen, een onderbouwing middels onderzoek en harde cijfers en zo mogelijk een concrete toetsing vooraf.

In voorliggende situatie is alleen maar (als uitvloeisel van een aantal noodzakelijke OV- ingrepen in een bestaand gebied), de opdracht dat een looproute "gevoelsmatig korter" moet zijn en dat voetganger en fietser belangrijker zijn dan de auto.

Opnieuw allemaal abstracte en sterk subjectieve begrippen: een bestuurlijk wel erg kort door de bocht gekozen invalshoek. Een groep **gebruiksdeskundigen (middenstand, horeca, cultuursector en bewoners binnenstad)**, door dagelijkse beleving toch wel iets meer op de hoogte van het reilen en zeilen in het gebied, heeft nu maar te accepteren wat zo maar (als een uitvloeisel van de spoor-ingrepen van het rijk) op hen afkomt.

6. AFSLUITEND

“In der Beschränkung zeigt sich der Meister”

Politici willen zaken als het inrichten van een plein nog wel eens afdoen met een doodoener als “ach ja, dat is een kwestie van mooi of lelijk vinden, smaken verschillen nu eenmaal”. Natuurlijk, smaken verschillen. Gelukkig wel!

Het gaat bij het Stationsplein echter om een bewezen fraaie authentieke inrichting van een **stedelijk** plein zoals ooit bedoeld. Een uiting van traditie en 19^e eeuwse omgevingscultuur van een belangrijk rijksmonumentaal gebouw.

Stationsgebouw, Stationsplein, Stationsweg, Ooster- en Westerlaan en Van Royensingel zijn identiteitsdragers, niet te vergelijken met bebouwing en beplanting in 90% van de nieuwbouwwijken. Ze zijn het **gezicht van de hoofdstad van Overijssel. Ze maken Zwolle tot Zwolle**. Het gaat om een grootstedelijk stadsgezicht dat door onwil en onkunde dreigt te worden weggewerkt achter een bos.

Voor de ontsluiting van de Zwolse binnenstad is het wegnemen van de Van Royensingel en de Ooster- en Westerlaan als ringwegen slechts **rampzalig** te noemen. Een in zestig jaar tijd voor tientallen miljoenen opgebouwd systeem door impulsieve “gedachtes” als “een leuke looproute maken naar de Fundatie” (alsof het alleen maar bussen waren die in dit gebied rondreden) voor miljoenen op de schop. Een volstrekt overbodige actie. Iedereen vindt de 5-minutentrip langs de gracht een aardig loopje en er is plenty ruimte op het wandelpad langs de gracht. De sectorgewijze ontsluiting c.a. wordt in één klap van de kaart geveegd.

De 19^e eeuwse voorgangers van het huidige gemeentebestuur in Zwolle wisten hoe met stadsuitleg om te gaan. De allure van een provincie-hoofdstad met alle functies die daarbij horen, is nog altijd volop zichtbaar in de stad. De gebouwen zijn nu belangrijke monumenten die de binnenstad visueel verrijken en aantrekkelijk maken voor Zwollenaren, regio-bewoners en toeristen. Voormalige overheidsgebouwen zoals van het provinciaal bestuur (statenzaalgebouw aan de Diezerstraat), van de rechtbank aan de Blijmarkt (nu Fundatie), het Huis van Bewaring aan het Spinhuisplein (nu een uniek hotel), enz. Ook het Zwolse stationsgebouw hoort daarbij.

Met nieuwe invullingen vormen deze monumentale gebouwen een rijkdom waar nieuwe steden (als Almere en Lelystad), industriesteden (als Enschede, Hengelo en Almelo) en (deels) gebombardeerde steden (als Arnhem, Nijmegen, Rotterdam en Groningen) jaloers op zijn. Ze zijn een rijke authentieke achtergrond voor hedendaagse culturele en andere uitingen. Ze geven onze 8 eeuwen oude stad (op de rand van het oude land vanouds een schakel tussen Duitsland en Holland) **allure, karakter en gezelligheid**.

Zelfs Amsterdammers (en die hebben toch echt wel wat te verliezen), ontvluchten het volle, dure en drukke westen. Waar ze in het verleden uitweken naar het noorden (Purmerend enz.) en later op het nieuwe land Lelystad en Almere

veroverden, hebben ze nu ook het oude land achter de IJssel ontdekt: op een uurtje afstand comfortabel met de trein. Ze zijn altijd weer totaal verrast over wat ze hier op de rand van het oude land aantreffen.

Die verrassing wordt door het beleid van het huidige stadsbestuur (met nu zelfs twee misgrepen in één klap) met de dag kleiner!

Van een groots verleden (centrumstad Moderne Devotie, Hanzestad, stad met grote zonen als Thorbecke en Van der Capellen, die op essentiële momenten veel bijdroegen aan de huidige democratie) op weg naar een grote toekomst.

Niet alleen het huidige klimaat staat wereldwijd onder druk. In Zwolle kan ook het bestuurlijk en cultureel (in brede zin) klimaat wel een oppepper gebruiken. Dat kan door

- * het in ere herstellen van het Stationsplein zoals dat 150 jaar geleden is bedoeld en 150 jaar lang heeft gefunctioneerd;
- * het behoud (dankzij een goede bereikbaarheid) van de gezellige monumentale binnenstad zodat daarvan ook door latere generaties nog genoten kan worden.

Als laatste:

het schrappen van onderdelen van het “voorlopig” schetsontwerp is niet kostenverhogend. Beperken en wegstrepen van plan-onderdelen is ook zeker niet tijdrovend. Geen argumenten dus om zeker over het rampzalig voornemen m.b.t. de bereikbaarheid van de binnenstad nog niet eens heel goed na te denken!

Zwolle, 20 april 2020

Gert Oostingh

Bijlagen:

- brief Nederlandse Spoorwegen d.d. 9 september 2019
- artikel “Wat gemeenten enz.” uit “de Stentor” d.d. 27 april 2020
[Dit artikel is op de valreep als bijlage toegevoegd, beslist niet omdat over het democratisch functioneren van het Zwolse stadsbestuur ook maar enige twijfel bestaat. Het artikel geeft echter een goede indruk van de soms chaotische situatie in gemeenten tijdens de huidige Corona-crisis. Wanneer over enkele jaren de nu te nemen raadsbesluiten op het dossier Spoorzone ernstig betreurd zullen worden mag nooit een excuus gevonden worden in die crisis-situatie. (“ ’t Was toen een chaotische tijd, digitaal vergaderen enz. en daardoor zijn toen wat zaken fout gelopen, enz.) De rampzaligheid van voorliggende plannen is in deze notitie expliciet geëtaleerd en kan dus bekend zijn].



NS Stations

Stationsontwikkeling en Onderhoud

Katreinetoren
Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht
Nederland
www.nsstations.nl

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Dhr. G. Oostingh
Walstraat 15
8011 NR Zwolle

Datum 9 september 2019
Uw brief van 26 juni 2019
Ons kenmerk Zwolle/EJE/001
Onderwerp Stationsgebouw Zwolle

Telefoon 06 - 51 47 48 17
E-mail earde.jepma@nsstations.nl

Beste ,

Naar aanleiding van uw brief dd 26 juni 2019 het volgende.
Recent is door ons de koers met betrekking tot het plan voor het stationsgebouw herijkt (eind augustus). De conclusie van de herijking was om ongewijzigd door te gaan. Ik heb bij de beantwoording van uw brief hierop gewacht, vandaar de wat langere responstermijn dan gebruikelijk.

U hebt uitgebreid uw visie op het station en omgeving beschreven. Allereerst de complimenten voor uw uiteenzetting en de getoonde betrokkenheid bij de plannen voor station Zwolle en omgeving. Dank daarvoor.

Met betrekking tot het stationsgebouw pleit u voor algemene publieke openbare functies op de begane grond met terrassen langs de voorgevel. Ter toelichting op het door NS Stations opgestelde plan sluiten wij, voor zover nu mogelijk, op uw pleidooi aan.

Van oost naar west realiseren wij allereerst een 4-tal retailformules, direct gericht op de treinreizigers met het zogenaamde Ochtend, Middag en Avond (OMA)-assortiment. Bij deze formules zal (beperkt ivm niet blokkeren van de doorgang) terrasfunctie worden toegevoegd.

Vervolgens krijgt een OV-servicewinkel een plek (die ligt momenteel uit de looproute). Daarna volgt de Starbucks waar treinreizigers en zeker ook Zwollenaren even kunnen zitten. De Starbucks sluit aan de zogenaamde "kamer voor de stad" (werknaam). De "kamer voor de stad" (op de plek van de huidige stationshal) zal ingericht worden om rustig en prettig warm te kunnen verblijven. In deze ruimte kan ook geëxposeerd gaan worden (conform uw suggestie), als daartoe door de stad initiatieven worden ontwikkeld. Ook openbare toiletten zijn onderdeel van dit concept. Momenteel zijn wij met "Buitensporig" aan het beproeven hoe we de stad kunnen enthousiasmeren om deze ruimte te programmeren. Voor meer informatie verwijst ik u naar de site van "Buitensporig".



Ons kenmerk Zwolle/EJE/001

Pagina 2/2

Het overige deel van de begane grond van het stationsgebouw zal op een later moment ontwikkeld worden. Daarvoor is eerst nodig dat er vervangend huisvesting voor machinisten en conducteurs elders wordt gerealiseerd (daarbij zou gedacht kunnen worden aan uw suggestie om aan de zuidzijde een nieuw gebouw te realiseren. Voor dit deel van het stationsgebouw zal op termijn een plan nader uitgewerkt worden.

Ik verwacht u hiermee nader te geïnformeerd te hebben over de plannen voor het stationsgebouw. Naar mijn mening lopen onze ideeën op dit punt niet heel ver uiteen. Mocht het nodig zijn, dan ben ik gaarne bereid daar nog eens over door te praten met u. Via weergegeven telefoonnummer / e-mail-adres ben ik bereikbaar. Uiteraard kunt u ook via de reguliere spoorcafés uw mening inbrengen.

Met vriendelijke groet,

i.o.


Earde Jepma
Senior Ontwikkelaar

‘Wat gemeenten nu doen lijkt op paniekvoetbal’

Lelystedeling Bahreddine Belhaj, voorzitter van de belangenvereniging voor raadsleden, vindt dat veel gemeenten hun volksvertegenwoordigers passeren in de haast om de crisis aan te pakken. Raadsleden klagen er volop over bij hem. „Colleges geven in hoog tempo geld uit en het is niet altijd inzichtelijk wat er gebeurt. Zorgwekkend.”

Caspar van Oirschot
Lelystad/Harderwijk

Belhaj (37) is een geboren Harderwijker, maar woont al jaren in Lelystad. De PvdA'er is sinds eind 2018 voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Raadsleden, een belangenvereniging die raadsleden trainingen en ondersteuning aanbiedt.

Hoe staat de lokale democratie er voor in tijden van corona?

Belhaj zucht diep: „De spelregels kloppen, maar het spel wordt niet altijd volgens de regels gespeeld. Wij waren blij met die spoedwet die digitaal vergaderen mogelijk maakt. Maar wat je ziet is dat door de crisis colleges opeens onder het mom van crisis allerlei maatregelen nemen, terwijl het eigenlijk aan de gemeenteraden is om het beleid te maken en de colleges om dat uit te voeren. Gemeenten stonden er al niet goed voor vanwege de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en de tekorten in de jeugdzorg. En nu wordt vanwege de coronacrisis in hoog tempo allemaal geld uitgegeven, maar wat dat betekent voor de

maandag 27 april 2020



**Raadsleden
kunnen juist nu, in
crisistijd, laten zien
dat ze er zijn voor
de inwoners**

– Bahreddine Belhaj

portemonnee is niet allemaal even goed inzichtelijk voor raadsleden. Kijk, het gebeurt allemaal met de beste intenties, maar is niet altijd in het belang van een stad en haar inwoners. Dus ik vind het zorgwekkend, want de gemeenteraad is nog altijd het hoogste orgaan.”

Heeft u voorbeelden van waar het mis gaat?

„Betaald parkeren is wel een goed voorbeeld. Er zijn gemeenten (Lelystad, Nijkerk, Hardenberg, red.) waar het betaald parkeren ineens

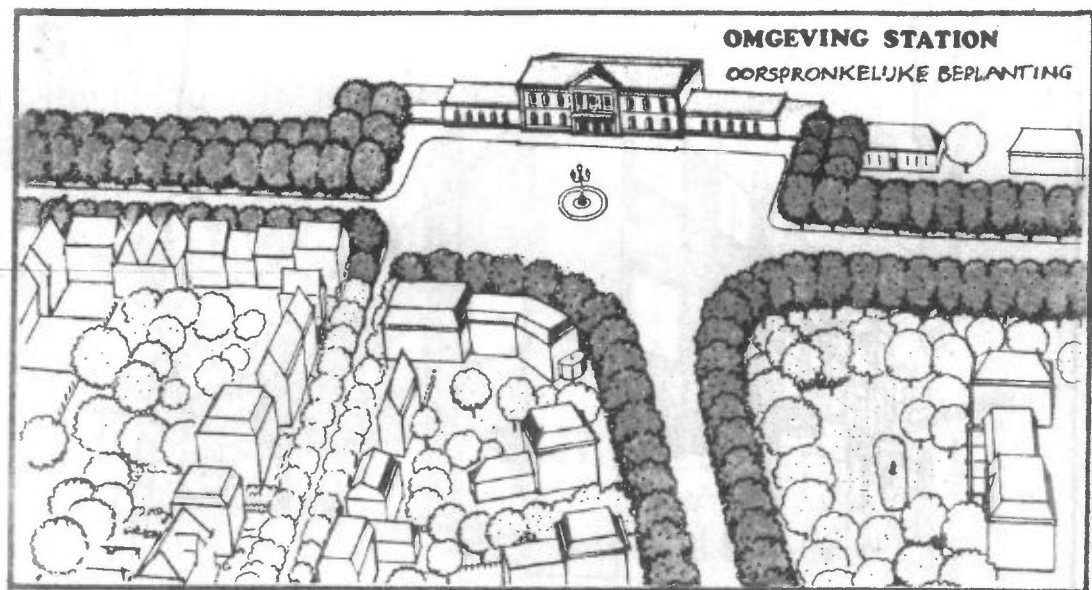
door het college is afgeschaft, omdat de automaten mogelijk voor besmetting konden zorgen. Terwijl dat toch miljoenen kost. En dat geld heb je straks wel weer nodig. De Tozo-regeling, voor steun aan zelfstandig ondernemers die nu in het nauw zitten, is er ook zo een. Er wordt geroepen dat gemeenten iedereen binnen vier weken helpt, maar sommige gemeenten kunnen dat helemaal niet aan, die doen er veel langer over. Raadsleden zijn er juist om daar ook op te letten.”

Laten de raadsleden zelf dit niet te makkelijk gebeuren?

„Als een schip in een zware storm zit, ga je niet met de kapitein in discussie over de stand van het zeil, hè. Raadsleden worden in deze crisistijd toch wat minder streng voor wethouders. Maar deze situatie gaat misschien nog wel zes maanden duren. Wat zijn daar de gevolgen van? Raadsleden claimen hun plek niet altijd voldoende. De digitale wetgeving is een aanvulling, maar alle rechten van raadsleden zijn gehandhaafd. Oefen je rechten als raadslid dan ook uit.”

Waar roept u nou eigenlijk toe op?

„Als colleges het beste voor hebben met hun inwoners, moeten ze ook gebruikmaken van de gemeenteraad, de oren en ogen vanuit de samenleving. En raadsleden kunnen juist nu, in crisistijd, laten zien dat ze er zijn voor de inwoners. Vertolk hun geluid. Juist nu kan je als raadslid veel impact hebben. Dus ik zeg tegen hen: trek vooral samen op. Als je de stad wilt dienen, moet je het samen doen. Plus: doe dat rustig aan, wat er nu gebeurt lijkt soms een beetje op paniekvoetbal. Het is vooral hapsnap. We gaan pas over pakweg een half jaar de gevolgen zien van wat er nu gebeurt. Dan komen de rekeningen. Misschien moeten we straks wel allemaal buurthuizen en wijkbibliotheken gaan sluiten omdat er nergens meer geld voor is. Of de ozb moet met 10 of zelfs wel 20 procent omhoog.”



Schets van ontwerper Han Prins (Koninklijke Academie voor beeldende kunst Den Haag). Een vogelvlucht vanuit het noorden. Koppeling van rijbanen van Ooster- en Westerlaan geeft een relatief ondiep apart voorplein, gescheiden van de rest van het plein. Door de trechtervorm van bomen en plein vrij zicht op de totale monumentale gevel, zoals bedoeld en zoals 150 jaar het geval.



Situatie in 1903. Middenpartij en eerste deel westelijke zijvleugel. Aan de gevel nog fraaie lantarens. Links de Oosterlaan, (toen "Ooster-allee genoemd") vanwege de aanleg met 4 rijen bomen. Op de achtergrond een rijtje van 3 bomen tussen laan en stationsgevel: laatste stukje van de "trechter-vorm". Het "voorlopig ontwerp" maakt de zijvleugels onzichtbaar en toont alleen de hogere middenpartij.



Rond 1939. **Stedelijke pleinfunctie van het stationsplein.** Hier de-aangetreden troepen in mobilisatietijd. Op de achtergrond een locomotief onder stoom. Haaks op de voorgevel van het station nog twee van de drie bomen van het uiteinde van de oostelijke trechtersvorm van het plein en van de bomenrijen.



Situatie in 1938, de fotograaf heeft gewacht op een stil moment. Een grootstedelijk plein: links en rechts nog deels een boom van de naar buiten draaiende trechtersvorm van boomrijen en plein. Vóór de lagere linker zijvleugel bij het restaurant een lelijke serre / buitenterras. De lage zijvleugels benadrukken de hoge entree-partij.



Net na de oorlog. Onvoorstelbaar dat een pleinplan op tafel ligt waarbij de zijvleugels (met afgeplatte kappen) naast de hoge middenpartij, straks geheel gecamoufleerd worden door bomen en struiken. De grote brede perronkap (nog net zichtbaar) laat zien waarom het ervoor staande stationsgebouw mede zo breed is: treinreizigers moesten over de volle trein-lengte droog in en uit kunnen stappen!



Situatie jaren 60. Foto genomen onder één van de "trechter"bomen. Bij de stationsgevel is vlijtig de witkwest gehanteerd: alle gevel-accenten weggeschilderd. In die tijd ook weer geld voor minder urgente zaken: de gemeente heeft 2 boompjes (!) geplant vóór de stationsgevel, enkele jaren later al weer verdwenen. Nooit stond daarvoor of daarna geboomte of struikgewas vóór het classicistisch gebouw!

Station, Zwolle.

