

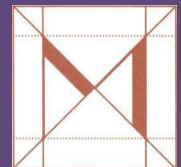
# CULTUURHISTORISCHE ANALYSE

## PROJECTGEBIED SPOORZONE Gemeente Zwolle

Onderzoek i.o.v. de gemeente Zwolle, afd. monumentenzorg en archeologie  
oktober 2009



MONUMENTEN  
ADVIES BUREAU



---

## COLOFON

### **Opdrachtgever**

Gemeente Zwolle  
Afdeling Stad & Landschap  
Monumentenzorg en archeologie

### **Analyse en fotografie**

drs. C.J.B.P. Frank  
drs. J.H.J. van Hest

### **Historisch beeldmateriaal**

Historisch Centrum Overijssel  
Diverse beeldbanken en literatuur

**Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,  
oktober 2009, copyright MAB Nijmegen 2009**

MONUMENTEN ADVIES BUREAU

**drs. C.J.B.P. Frank**

**drs. F.A.C. Haans**

**mw. drs. C.H.J.M. van den Broek**

**mw. V. Delmee BSc**

**drs. J.H.J. van Hest**

**ing. G. Korenberg**

**mw. drs. L. Valckx**

**Bredestraat 1**

**6542 SN NIJMEGEN**

**tel: 024-3786742**

**fax:024-3792477**

**E-mail: [Info@monumentenadviesbureau.nl](mailto:Info@monumentenadviesbureau.nl)**

**Website: [www.monumentenadviesbureau.nl](http://www.monumentenadviesbureau.nl)**



## CULTUURHISTORISCHE INPUT PLANGEBIED SPOORZONE ZWOLLE

### INHOUDSOPGAVE:

<b>1 INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1 Doel Cultuurhistorische analyse	4
1.2 Onderzoeksgebied	4
1.3 De opzet van het onderzoek, rapportage	4
<b>2 SCHETS PLANGEBIED</b>	<b>5</b>
2.1 Ligging en begrenzing	5
2.2 Hoofdstructuur, algemeen	5
2.3 Algemeen ruimtelijk beeld	6
2.4 Bebouwingskarakteristiek; historische bebouwing	8
2.5 Bebouwingskarakteristiek deelgebieden	9
2.6 Groenstructuren	16
<b>3 HISTORISCH-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING</b>	<b>18</b>
3.1 Vroege ontwikkeling	18
3.2 Middeleeuwen-17 <sup>de</sup> eeuw	18
3.3 De 19 <sup>de</sup> eeuw: nieuwe infrastructuur	20
3.4 De 20 <sup>ste</sup> eeuw: opnieuw ingrijpende ontwikkelingen	25
<b>4 CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT</b>	<b>30</b>
4.1 Cultuurhistorische waarden, algemene omschrijving	30
4.2 Historische ruimtelijke structuren	30
4.3 Historische bouwkunde	31
4.4 Historische groenstructuren	32
4.5 Archeologie	32
<b>5 AANBEVELINGEN</b>	<b>34</b>
5.1 Inleiding	34
5.2 Karakteristiek gebied	34
5.3 Hoofdstructuren	34
5.4 Bebouwing	34
5.5 Rooilijnen, erfscheidingen, groen, etc.	34
5.6 Archeologisch onderzoek	34
<b>6 OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED</b>	<b>35</b>

## 7 LITERATUUR / BRONNEN

36

### LIJST CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING 37

#### BIJLAGEN :

- Cultuurhistorische waardenkaart

# 1 INLEIDING

## 1.1 Doel cultuurhistorische analyse

In het structuurplan Zwolle (2008) wordt de Spoorzone als een gebied met een grote potentie bestempeld. Het betreft een centrumstedelijk gebied, dat gunstig is gesitueerd in de buurt van het NS-station en de A28. De Spoorzone biedt de kans om Zwolle te verbeteren als openbaar vervoersknooppunt. Het gebied kan uitgroeien tot een aantrekkelijk vestigingsgebied voor wonen, werken en voorzieningen. Bureau Jo Coenen & Co heeft ideeën aangedragen voor de ontwikkeling van de Zwolse spoorzone en het omliggende gebied. Het plan van aanpak is gereed en het projectgebied wordt verder uitgewerkt in drie deelgebieden: Centraal, Oost en West. Voor de input van het stedenbouwkundig plan van eisen wordt vanuit monumentenzorg en archeologie gestreefd naar een cultuurhistorische analyse van het gebied.

De in dit rapport gepresenteerde cultuurhistorische analyse dient als geactualiseerde input voor de planontwikkeling. Hierbij dient de vraag beantwoord te worden of er een planologisch conserverend beschermingsregime moet worden opgesteld, waarin de cultuurhistorische kwaliteit van het gebied wordt gezekerd. Met name wordt onderzoek verricht naar de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, maar ook andere aspecten zoals de historisch-ruimtelijke structuren worden geanalyseerd en gewaardeerd.

De volgende onderdelen komen in de analyse aan de orde:

- Beschrijving van de historisch-ruimtelijke ontwikkelingen van het plangebied in hoofdlijnen;
- Beschrijving en overzicht van de aanwezige cultuurhistorische waarden (structuren, objecten);
- Kwalificatie van de cultuurhistorische kwaliteit van alle aanwezige bebouwing (indifferent, waardevol, zeer waardevol);
- Duiding van de cultuurhistorische waarden, in woord en beeld (Cultuurhistorische kaart)
- Aanbevelingen ter behoud en versterking van de aspecten met een hoge cultuurhistorische waarde;
- Historisch kaart- en beeldmateriaal;

## 1.2 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied omvat het projectgebied met de aanpalende structuren. Het projectgebied wordt omsloten door de volgende structuren: de Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg aan de noordzijde, de IJsseltunnel aan de oostzijde, de IJsselallee aan de zuidzijde (uitgezonderd het reeds ontwikkelde gebied tussen Hanzelaan, Oostzeelaan en Stockholmstraat) en de (Nieuwe)Veerallee/Willemsvaart/Willemskade aan de noordwestzijde. Zie bijgaande kaart voor de precieze begrenzing van het gebied.

## 1.3 De opzet van het onderzoek, rapportage

De gegevens zijn verzameld tijdens veldwerkbezoek aan het gebied, archiefonderzoek en studie van diverse dossiers en documentaties van de gemeente Zwolle. Dit rapport bevat achtereenvolgens een beschrijving van de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied, een duiding van de cultuurhistorische waarden en kwalificatie van de kwaliteit, waarbij als belangrijkste bestanddeel een overzichtslijst van de aanwezige bouwkundige elementen, waaronder de in cultuurhistorisch opzet belangwekkende objecten, complexen en ensembles is toegevoegd. De in deze lijst opgenomen adressen zijn weergegeven op de cultuurhistorische waardenkaart, waarop ook andere cultuurhistorisch waardevolle aspecten zijn weergegeven. Ook de archeologische component wordt in hoofdstuk 4 behandeld. In hoofdstuk 5 worden aanbevelingen gedaan voor behoud en herstel van de historische kwaliteit.

Tenslotte is er een literatuur- en bronnenlijst toegevoegd.

**Monumenten Advies Bureau, oktober 2009**





## 2. SCHETS PLANGEBIED

### 2.1 Ligging en begrenzing

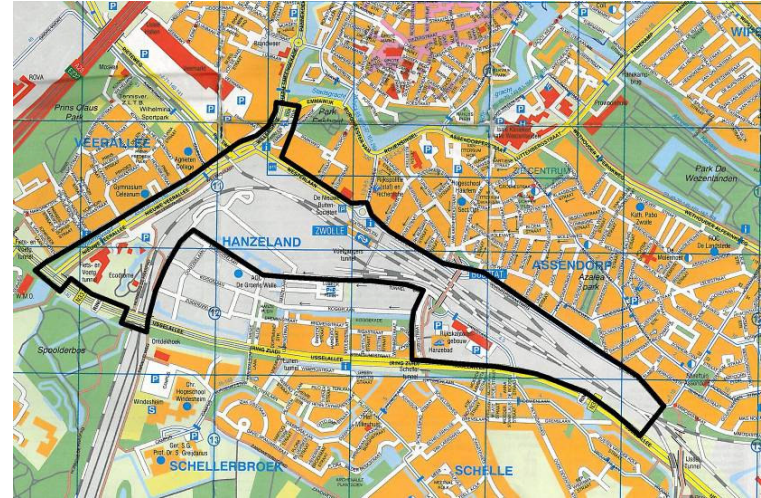
#### *Ligging en begrenzing*

Het projectgebied Spoorzone beslaat een groot gebied in Zwolle ten zuiden van het centrum. Het heeft een onregelmatige langgerekte vorm en strekt zich in noordwest-zuidoost richting uit langs het spooreplacement, ingeklemd tussen de Westerlaan, Oosterlaan en de Deventerstraatweg aan de noordzijde, en de IJsselallee aan de zuidzijde. Een tweede hoofdwas wordt gevormd door de Willemsvaart met (Nieuwe)Veerallee en in het verlengde daarvan de Willemskade aan de noordwestzijde. Aan de zuidzijde omsluit het projectgebied de reeds nieuw ontwikkelde wijk tussen Hanzelaan en IJsselallee (Hanzeland).

### 2.2 Hoofdstructuur, algemeen

De hoofdstructuur van het gebied wordt bepaald door twee haaks op elkaar (eigenlijk elkaar snijdende) lineaire historische infrastructuren: het 19<sup>de</sup>-eeuwse spooreplacement, dat noordwest-zuidoost in het gebied gesitueerd is, met de aftakking onder 90 graden in zuidwestelijke richting, en de Willemsvaart/Veerallee/Nieuwe Veerallee, langs de noordwestflank van het gebied. De Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg begeleiden het spoortracé aan de noordzijde, terwijl de IJsselallee aan de zuidzijde een duidelijke afbakening vormt. De hoofdstructuren lopen door in het omliggende stadsgebied, waardoor het onderzoeksgebied stevig verankerd ligt in de stedelijke structuur. Het spoor vormt een barrière tussen de aanpalende wijken. Een grote overgang in de Nieuwe Veerallee, een voetgangersstunnel, de Hoge Spoorbrug en de IJsseltunnel zijn binnen het onderzoeksgebied de structuren, die de gebieden ten noorden en zuiden van het spoor aan elkaar knopen.

Sinds het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw zijn het spoortracé met aanpalend (goederen)emplacement en de grote werkplaatsen van de Nederlandse Spoorwegen de meeste bepalende ruimtelijke elementen geweest in het gebied. Het spooreplacement vormt een heldere begrenzing van de aanpalende wijken en was lang de zuidrand van het bebouwde stadsgebied van Zwolle. De IJsselallee, aangelegd in de jaren '70, vormde korte tijd de nieuwe stadsgrens, totdat in de jaren '80 ten zuiden ervan Zwolle Zuid tot



Afb. 1 Begrenzing onderzoeksgebied.



Afb. 2 Hoofdstructuren: in zwart het spoor, in rood de Veerallee en de IJsselallee.



ontwikkeling kwam. Tot in de jaren '90 van de 20<sup>ste</sup> eeuw bevond zich tussen spooremlacement en IJsselallee een klein restant van het Zwolse buitengebied. Dit is bij de recente herontwikkeling van het gebied tussen Hanzelaan en IJsselallee volledig verdwenen.

De structuur van het gebied wordt dus bepaald door de grootschalige omsluitende en doorsnijdende elementen:

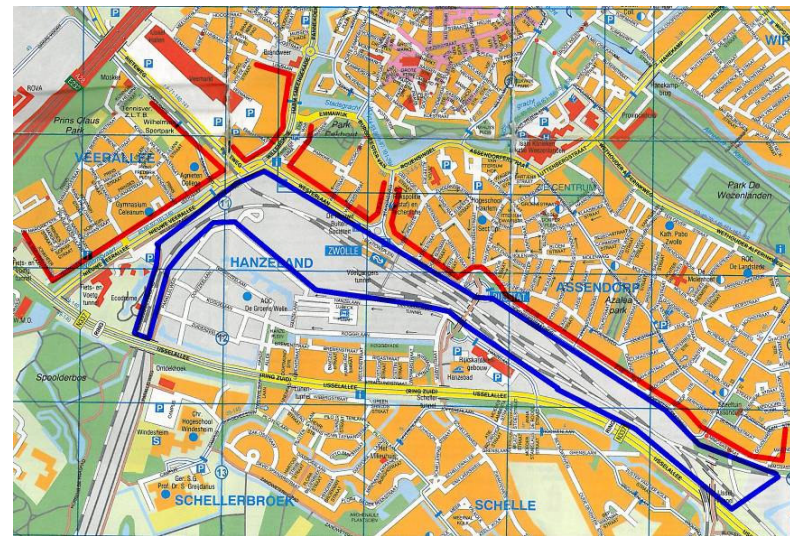
- De spoorzone met station en emplacement, en de parallel hier aan gelegen wijkranden met Westerlaan, Oosterlaan en Deventerstraatweg;
- (Het tracé van) De Willemsvaart met begeleidende (Nieuwe)Veerallee;
- De IJsselallee, met forse kruisingen en betonnen viaduct bij spoor.

En binnen het gebied:

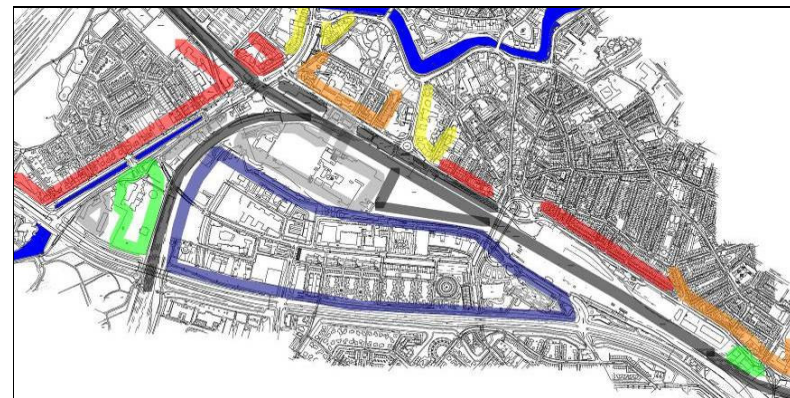
- De aftakking van het spoortracé in zuidwestelijke richting;
- De Hanzelaan;
- Enkele structuren die de spoorzone dwars doorsnijden: voetgangerstunnel en spoorbrug, IJssel tunnel;
- Netwerk van secundaire straten in de wijk Hanzeland.

### 2.3 Algemeen ruimtelijk beeld

Het algemene beeld van het onderzoeksgebied wordt bepaald door een grote centrale min of meer L-vormige open ruimte met daarin het spooremlacement. Dit gebied wordt voor een groot deel aan het oog onttrokken door de bebouwing langs de randen: het ns-station met bijgebouwen, een parkeergarage, het voormalige stationspostkantoor en diverse bedrijven aan de noordzijde, bedrijven en woningen aan de Veerallee, een kantorenpark aan de zuidzijde. Op vele plaatsen zijn er toegangen naar en doorzichten op het spoorwegemplacement. In het gebied liggen de perrons van het ns-station en het laad- en losperron van het stationspostkantoor en het omvangrijke gebouwcluster van de voormalige werkplaatsen van de spoorwegen, thans in gebruik als bedrijvenpark. Groen is er voornamelijk in de vorm van enkele particuliere tuinen aan de Veerallee, de tuinen bij het Ecodrome, groenstructuren rondom de vele bedrijven en kantoren en de thans braakliggende bouwpercelen, vooral in het westelijke deel van het gebied.



Afb. 3 Rood: historische bebouwingsranden omliggende wijken; blauw: spooremlacement.



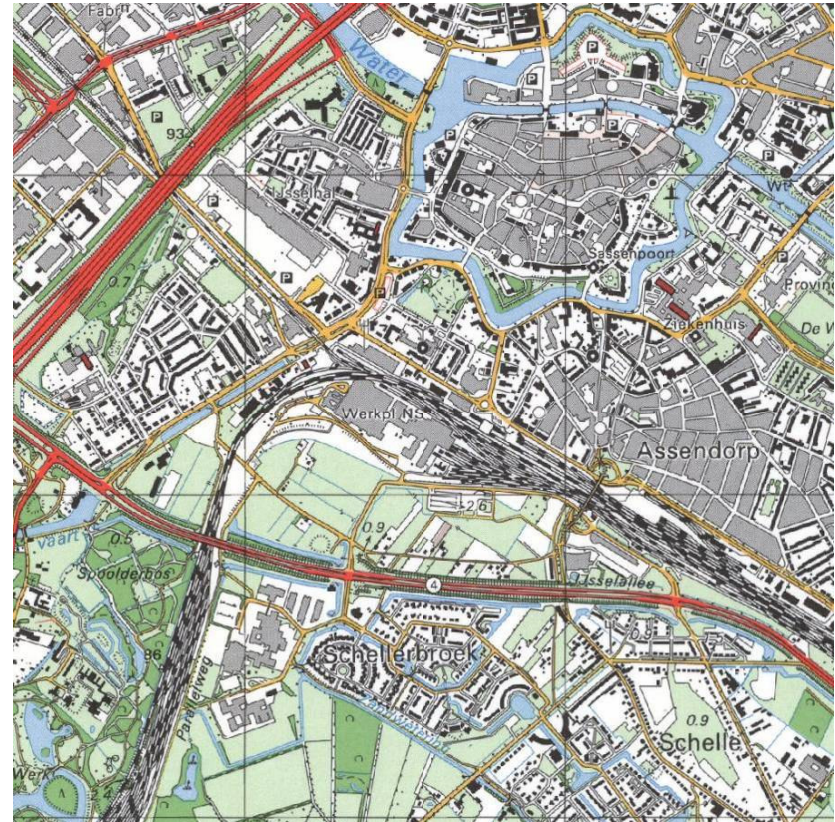
Afb. 4 Vlakken: blauw: water; geel: wijkranden 1850-1900; rood: wijkranden 1900-1940; oranje: wijkranden na 1920; paars: recent ontwikkeld gebied met kantoor en woningen; lichtgrijs: industrie en bedrijven; donkergrijs: spoor; groen: sport en recreatie.



### *Wijkranden*

Het onderzoekgebied wordt aan de west- en noordzijde omzoomd door wijkranden met markante bebouwingslinten. Deze zijn een belangrijke verwijzing naar het ontstaan, de ontwikkeling en de vroegere functie van de wijken (Veerallee, Kamperpoort, Emmawijk, Stationsbuurt, Assendorp). De bestaande infrastructuur (het spoor en de Willemsvaart met Veerallee) heeft in de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw de situering van de wijkranden en de locatie van de bebouwing gedefinieerd. De bebouwing is ook nadrukkelijk georiënteerd op genoemde infrastructuur.

Aan de zuidzijde keert de bebouwing zich juist van de hoofdstructuur (IJsselallee) af. Deze stevige structuur, deels ingebed in eenvoudige groenstructuren, koppelt een binnen en net buiten het projectgebied een aantal verkeersknooppunten: de kruising bij de Nieuwe Veerallee, waar deallee dwars over de gedempte Willemsvaart is gelegd, de kruising met het spoor richting Amersfoort (met een zeer fors betonnen viaduct op pijlers), de gelijkvloerse kruising met de Hanzeallee en de Burgemeester van Walsumlaan en de kruising met de Hanzelaan en de Reysigerweg. Tunnels zijn er ter hoogte van de Lunenstraat (Lunentunnel), de Schellerweg (Schellertunnel) en de IJsseltunnel. Hier kruist de IJsselallee nogmaals het spoor.



**Afb. 5 Detail topografische kaart, 1995.**



## 2.4 Bebouwingskarakteristiek: historische bebouwing

### *Inleiding, binnen en buiten de grenzen van het onderzoeksgebied*

Het onderzoeksgebied heeft de afgelopen 150 jaar ingrijpende ontwikkelingen ondergaan. Echter al eerder, in het eerste kwart van de 19<sup>de</sup> eeuw werd met de aanleg van de Willemsvaart de aanzet gegeven tot de industriële ontwikkeling van het gebied ten zuidwesten van de Zwolse binnenstad. Langs de vaart vestigden zich in de 19<sup>de</sup> eeuw allerlei bedrijven. Enkele restanten van fabrieksgebouwen en dienstwoningen zijn hiervan tegenwoordig nog steeds de getuigen. Het gaat om eenvoudige vrijstaande dan wel geschakelde traditionele woningen uit het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw, van één bouwlaag met kap, die in een lintbebouwingsstructuur langs het tracé van de deels gedempte vaart staan.

Op het spooremlacement ontwikkelde zich vanaf 1869 een enorm industrieel complex, de werkplaatsen van de Staatsspoorwegen. Van het historische complex zijn enkele onderdelen behouden gebleven.

Met de komst van het spoor in het derde kwart van de 19<sup>de</sup> eeuw kreeg de noordrand van het gebied vaste vorm. Een reeks van gebouwen, die in dienst stonden van het spoor (station, goederenloodsen, stationspostkantoor, etc.) vormde de zuidelijk tegenhanger van de randbebouwing van de wijken, die ten noorden van het spoor tot (verdere) ontwikkeling kwamen. Dit beeld is nog steeds beleefbaar: de zakelijke bebouwingsrand aan de zijde van het emplacement versus de residentiële wijkranden aan de noordzijde (wijken Emmawijk, Stationsbuurt, Assendorp, Pierik).

Het landelijke gebied van de Assendorperlure kende tot de ontwikkeling van de nieuwe wijk Hanzeland een voornamelijk agrarisch gerichte bebouwing van boerderijen, tuinders- en landarbeiderswoningen. Hiervan resteert thans niets meer.

NB: de bebouwing binnen het onderzoeksgebied is per adres opgenomen in de aan dit rapport toegevoegde objectenlijst. Hierin vindt men informatie over ontstaanstijd, functie, karakter en waardering.



**Afb. 6, 7, 8, 9, 10 en 11** Verschillende voorbeelden van historische bebouwing aan de Willemsvaart, het Stationsplein en de Westerlaan.



## 2.5 Bebouwingskarakteristiek deelgebieden

### Binnen het onderzoeksgebied

#### *Lintbebouwing langs spooremlacement Westerlaan*

Ten westen van het NS-station ontwikkelde zich al vanaf de komst van het spooremlacement bebouwing, die in nauwe functionele relatie stond met het spoor. Thans resteert hiervan een 19<sup>de</sup>-eeuwse werkplaats (Westerlaan 45), die in architectuur verwantschap vertoont met de bebouwing van de spoorwerkplaats. Het is een bakstenen gebouw met zadeldak en door decoratief metselwerk verlevendigde gevels met getoogde vensters. Van jongere datum is het naast gelegen gebouw, vermoedelijk een werkplaats met kantoor uit circa 1920 (nr.9). De grootschalige belendende bebouwing is veel jonger: o.a. staan hier een verkeersleidingsgebouw uit 1979 (nr. 1) en het grote stationspostkantoor uit 1972 (nr.51), in beide gevallen gebouwen met een modern karakter en een schaal, die duidelijk afwijkt van de oudere gebouwen. Het postkantoor kwam ter plaatse van de gedempte spoorhaven. Bij het complex behoort een perron met overkapping aan het nabijgelegen spoor.

#### *Lintbebouwing langs spooremlacement Deventerstraatweg*

Op de smalle strook langs het emplacement bij de Deventerstraatweg ontwikkelde zich in de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw bedrijfsbebouwing, die in nauwe functionele relatie stond met het goederenspooremlacement. Van de vooroorlogse gebouwen resteren enkele markante houten loodsen, die van de Nieuwe Zwolsche Coöperatieve Winkelvereniging en die van de groentenveiling, die hier van 1929 tot 1958 was gevestigd. De overige oudere bedrijfsgebouwen zijn ofwel gesloopt ofwel volledig afgeplaat en gewijzigd. Ook bevinden zich hier enkele recente gebouwen (Connexion, sportcomplex, benzinstation).



Afb. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 Bebouwing aan de Westerlaan en de Deventerstraatweg; de functie is spoorgerelateerd.



### *Willemsvaart / Nieuwe Veerallee*

Na de komst van de Willemsvaart ontwikkelde zich hier pas in de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw een bescheiden industriezone, in op de straat georiënteerde lintbebouwing langs de zuidoostzijde van de vaart. Tot de oudste panden behoren thans de dienstwoningen die in de jaren '60 van de 19<sup>de</sup> eeuw ten behoeve van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij werden gebouwd. De enkelvoudige en dubbele woning (Willemsvaart 12, 13-14) hebben één bouwlaag met kap en zijn met hun eenvoudige klassieke stijlkenmerken en rondboogvensters in de topgevels goede voorbeelden van dienstwoningbouw uit het derde kwart van de 19<sup>de</sup> eeuw. Van de oude zeildoekweverij (Willemsvaart 17b-18) bleven de 19de-eeuwse dienstwoning en het bedrijfscomplex ondanks veel wijzigingen goed herkenbaar. Verder bestaat de bebouwing uit enkele vrijstaande woonhuizen (waaronder een markant houten huis uit circa 1920, (Willemsvaart 10) en vrij recente bedrijfsarchitectuur zonder bijzondere kenmerken. Wel opmerkelijk is het door Gerrit Rietveld ontworpen kantoorgebouw van Schrale's beton in de zuidwesthoek van het onderzoeksgebied (Willemsvaart 25). De Willemsflat, een torenflat uit 1972 (Nieuwe Veerallee 1) wijkt in opzet, typologie, materiaalgebruik en oriëntatie volledig af van de oudere lintbebouwing. Het gebouw, een landmark in het gebied, is een karakteristieke uiting van de moderne woning- en stedenbouw in Zwolle in het derde kwart van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Het Ecodrome-complex (Willemsvaart 19) bestaat uit een verzameling recente individueel vormgegeven gebouwen, die buiten de lintbebouwingstructuur zijn geplaatst op een ruim terrein met tuinen en parkeeraccommodaties.



afb. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 Bebouwing langs de Willemsvaart/Nieuwe Veerallee



*Hanzelaan: voormalige werkplaatsen Staatsspoorwegen*

Het grote complex bestaat uit een aaneengesloten cluster van gebouwen uit allerlei bouwperiodes. In het tegenwoordige complex resteren interessante onderdelen van de oorspronkelijke bebouwing uit de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw, zoals enkele bakstenen loodsen met zadeldaken en lichtstraten, bakstenen lisenen en getoogde en rondboogvensters; tevens zijn er onderdelen uit het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Ook in de jaren '30-'50 zijn onderdelen vernieuwd of toegevoegd, zoals aan de zuidoostzijde, deels door de nieuwe gebruikers na sluiting van de werkplaatsen in 1938. Een aanzienlijk deel van het complex is in de afgelopen decennia ingrijpend vernieuwd. Een deel van het complex is in gebruik bij Stork-Wärtsila, maar ook andere bedrijven zijn er gehuisvest.



afb. 28, 29, 30, 31, 32, 33 Het tegenwoordige complex ter plekke van de vroegere spoorwerkplaatsen.

## Buiten het onderzoeksgebied

### *Stationsbuurt / Emmawijk / Stationsplein*

De Stationsbuurt ligt langs de zuidelijke rand van de vestinggordel rond de Zwolse binnenstad. Er staan veel monumentale gebouwen (voormalige villa's) in vanouds grote, rijk begroeide tuinen, waardoor de buurt een ruim, parkachtig karakter heeft, dat goed aansluit bij de lommerrijke grachtengordel. De grote villa's herinneren aan de tijd, dat de welgestelden zich graag vestigden in de buurt van een moderne voorziening als het spoorstation. De Stationsweg eindigt dan ook op het grote Stationsplein, de ruime representatieve entree tot de stad vanaf het stationsgebouw, dat prominent in de zichtas van de Stationsweg is gesitueerd.

Langs de randen zijn veel villa's voor gemengde functies in gebruik genomen. De binnenstraten, zoals rondom het Park Eekhout, ooit een grote particuliere tuin, bleven woonbuurten. De oudste bebouwing in de vorm van 19<sup>de</sup>-eeuwse villa's en een sociëteitsgebouw vinden we langs de randen; de binnenruimten zijn vooral in het interbellum ingevuld met ruime middenstandswoningen: voor de jaren 1920-1940 typerende traditioneel-zakelijke baksteenarchitectuur met forse, met pannen gedekte en ruim overstekende daken. Veel woningen hebben stalen kozijnen en ramen, vaak met glas-in-lood. Langs de Westerlaan werden in die periode enkele markante schoolgebouwen gerealiseerd. Dit zijn grote bakstenen gebouwen met dominante pannendaken. Op de hoek van de Westerlaan en Emmawijk staat een markant blok geschakelde middenstandswoningen uit het interbellum.

In het noordwestelijke deel van de Emmawijk resteert de bebouwing uit de late 19<sup>de</sup> eeuw: korte reeksen geschakelde en enkele vrijstaande herenhuisen in de voor de bouwtijd karakteristieke historiserende bouwstijlen. De entourage is die van de klassieke singelstructuren.



afb. 34, 35, 36, 37, 38, 39 Villabebouwing aan de Stationsweg en de Terborchstraat (boven), het NS-station, middenstandswoningen aan de Westerlaan en laat 19<sup>de</sup>-eeuwse herenhuisbebouwing aan het Emmawijk





### *Assendorp*

De wijk Assendorp kwam vooral in de late 19<sup>de</sup> eeuw tot volle ontwikkeling binnen een bestaand netwerk van wegen, dat deels dateert uit de middeleeuwen. Verschillende wegen liepen voor de aanleg van het spoor in zuidelijke richting naar de buurtschappen ten zuiden van de Zwolle en verder. Veel werknemers van het werkspoor vonden hier huisvesting in tal van grote en kleinschalige projectmatige woningbouwcomplexen: geschakelde eengezinswoningen of beneden- en bovenwoningen in een eenvoudige traditionele baksteenarchitectuur. Ook vindt men er vele kleinschalige woningbouwinitiatieven voor arbeiders en middenstandsklassen, ook hier in aaneengesloten reeksen eengezinswoningen van één of twee bouwlagen met kap, of beneden- en bovenwoningen.

Een groot deel van de bebouwing in deze compacte en dichtbebouwde wijk is van belang als stedenbouwkundig karakteristiek ensemble of heeft cultuurhistorische waarde. Dit geldt ook voor de markante zuidelijke wijkrand, die direct grenst aan het projectgebied. Hier bevindt zich een aaneengesloten reeks karakteristieke woningen in diverse complexen uit het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw, waaronder woningen voor werkspoorpersoneel. Hoe dichter bij het station, hoe ruimer de woningen. Hier gaat Assendorp over in de voornamere Stationsbuurt, waar de welgestelden zich graag vestigden in de omgeving van het station. Langs de Oosterlaan bevindt zich dan ook een aaneengesloten rij forse herenhuizen en grote beneden- en bovenwoningen, onderbroken door de haaks op de Oosterlaan aansluitende woonstraten. De woningen kwamen tot stand in de periode 1900-1920 en vertonen de voor die tijd gangbare stijlkenmerken (traditioneel-zakelijk, Jugendstilinvloed, rationalisme).

Het meest oostelijke deel van de wijkrand bestaat uit geschakelde en vrijstaande middenstandswoningen uit het Interbellum: eenvoudige bakstenen huizen van één of twee bouwlagen met kap in traditioneel-zakelijke trant, soms met elementen in de stijl van de Amsterdamse school.



**afb. 40, 41, 42, 43, 44, 45 Historische bebouwingrand van de wijk Assendorp. De grote herenhuizen in het westelijke gedeelte (Oosterlaan) worden gaandeweg verruild voor eenvoudiger rijen arbeiderswoningen aan de Deventerstraatweg.**

### *Kamperpoort*

De westelijke bebouwingsrand langs de Willemskade in het noordwestelijke deel van het onderzoeksgebied behoort formeel tot de wijk Kamperpoort. Het betreft een oude structuur, die pas in 1876 aan de dan verlegde kop van de Willemsvaart kwam te liggen. De bebouwing bestaat thans uit een vrijwel aaneengesloten reeks laat 19<sup>de</sup>-eeuwse (voormalige) herenhuizen, van twee of drie bouwlagen met kap, en voor die periode karakteristieke voorgeveldetailering in neorenaissance of neoclassicisme. Veel panden hebben bakstenen gevels met allerlei decoratieve gepleisterde details. Ten zuiden van Emmastraat bevinden zich drie blokken forse geschakelde herenhuizen uit het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw (monument). Ter hoogte van de aansluiting van de Harm Smeengekade gaat de monumentale herenhuisbebouwing over in een reeks panden van wisselend karakter en met een wat kleinere schaal en een diversiteit aan functies. Deze bebouwing, vaak met (oude) horeca en bedrijven in de onderbouw en bovenwoningen dateert veelal uit het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Veel panden zijn sterk gewijzigd.

### *Veerallee*

De wijk Veerallee ontwikkelde zich vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw ten noordwesten van de oude Willemsvaart. De wijk wordt gekenmerkt door een planmatige opzet, een diversiteit aan openbare ruimte en brede straatprofielen. De bebouwing in de strook langs de Veerallee bestaat uit grote blokken geschakelde herenhuizen uit de periode rond 1900-1915, en vrijstaande en geschakelde woningen uit de periode tussen de beide wereldoorlogen. Enkele grote schoolgebouwen, waaronder het Gymnasium Celeanum, onderbreken de rijen woningen. De versmalde Willemsvaart fungeert langs de zuidostrand als een afsluitende watersingel en wordt hier begeleid door een markante lindenbeplanting. Hoewel slechts weinig panden een beschermd status hebben is de bebouwing langs de Veerallee over het algemeen monumentaal van karakter. Men vindt er een staalkaart aan bouwstijlen en bouwtypen uit de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Een enkele woning resteert uit de late 19<sup>de</sup> eeuw.



afb. 46, 47, 48, 49, 50, 51 Historische lintbebouwing langs de Willemskade en de Veerallee.





#### *Zwolle Zuid: ten zuiden van het onderzoeksgebied*

De wijken Schelle, Schellerhoek en Geren, die grenzen aan de zuidzijde van het onderzoeksgebied, maken deel uit van het uitbreidingsgebied Zwolle Zuid. Het stadsdeel is vanaf de jaren tachtig ontwikkeld op een langgerekte dekzandrug en op de overgang naar het rivierkleigebied langs de IJssel. De verschillende wijken liggende tussen de oude uitvalswegen en ontginningslinten en zijn gevormd rondom de oude kernen van Ittersum en Schelle. Het oorspronkelijke landschap is nauwelijks van invloed geweest op het stedenbouwkundig plan. We vinden er veel voor de jaren tachtig kenmerkende zelfstandige woonbuurten met een woonervenstructuur en een informeel en besloten karakter (Geren, Gerenlanden). De iets jongere wijken zijn meer thematisch opgezet, waarbij iedere cluster een eigen opzet en expressie bezit. De jongste uitbreiding betreft het gebied Hanzeland: een mix van woon- en kantoorgebouwen in een hoogstedelijke bebouwing, deels aan water.

#### *Hanzeland*

Het in het recente verleden herontwikkelde gebied is binnen een nieuw gevormde orthogonale structuur ingevuld met grote kantoor- en woonpanden en schoolgebouwen in een sobere, eigentijdse baksteenarchitectuur, in halfopen of gesloten bouwblokken. Ten noorden van de Koggelaan overheersen de kantoorcomplexen, ten zuiden ervan bestaat de wijk voornamelijk uit wooncomplexen van verschillende typen: langgerekte blokken appartementsgebouwen, enkele torenvormige appartementsgebouwen en in het binnengebied ook blokken grondgebonden woningen van verschillende typen.

Van de historische bebouwing is een reeks geschakelde arbeiderswoningen aan de Stockholmstraat overgebleven. Deze in details sterk gewijzigde en veelal met een verdieping verhoogde woningen uit de late 19<sup>de</sup> eeuw maakten oorspronkelijk deel uit van de lintbebouwing langs de Schellerweg, die door de IJsselallee in tweeën werd geknipt.

Ten oosten van de Stockholmstraat bevindt zich het grootschalige Rijkskantorencomplex uit 1992 en het Hanzebad (circa 1990).



**afb. 52, 53, 54, 55, 56, 57 Recente complexen in Hanzeland.**

## 2.6 Groen- en groenstructuren

Van het oorspronkelijke agrarische gebied ten zuiden van het spooreplacement resteert niets. De oudste groenstructuren bevinden zich thans langs de randen van het onderzoeksgebied in de vorm van (restanten van) bomenlanen: platanen langs de zuid- en een deel van de noordzijde van de Westerlaan en op het westelijke deel van het Stationsplein; het betreft een gedeelte van de oorspronkelijke beplanting van het Stationsplein en de hierop aansluitende straten. Het groene karakter van de Westerlaan wordt versterkt door het groen en de deels forse beplanting in de voortuinen van de woningen en scholen aan de noordzijde van de straat.

Tussen de bebouwing aan de Westerlaan en het spoor staat een markante reeks paardenkastanjes.

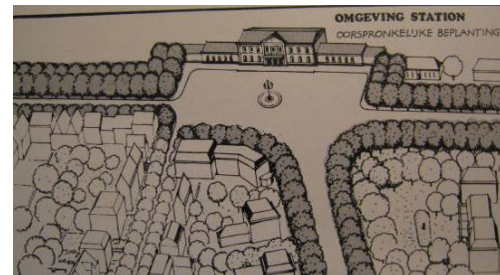
Langs de noordwestzijde van het onderzoeksgebied ligt het tracé van de (Nieuwe)-Veerallee, met de tot singel vergraven Willemsvaart. De wijkrand van de wijk Veerallee wordt langs de vaart gemarkeerd door een karakteristieke dubbele laanbeplanting van platanen en linden. De vrijstaande en geschakelde (heren)huizen langs de Veerallee hebben tuinen, die het lommerrijke karakter van deze laan benadrukken.

De platanenbeplanting zet zich ook voort langs het noordelijke deel van de Veerallee en, voorbij het kruispunt aan weerszijden van de aansluitende Willemskade. De Nieuwe Veerallee kent een vrij jonge dubbele lindenbeplanting.

Een eenvoudige lindenbeplanting bevindt zich ook langs de westzijde van de Emmawijk, langs het voormalige tracé van de Willemsvaart. De Emmawijk heeft overigens een uitgesproken groen karakter door de vele rijk begroeide tuinen en het centrale park met weide en monumentale beplanting.

Aan de zuidzijde van de Willemsvaart/Nieuwe Veerallee staan nog enkele woningen met tuintjes. Rondom het Ecodrome bevindt zich een moderne parktuinaanleg.

De noordelijke rand van het onderzoeksgebied, ten oosten van het Stationsplein, bezit langs de Oosterlaan een enkelvoudige reeks jonge platanen, en langs de Deventerstraatweg een enkelvoudige reeks jonge linden en smalle plantsoenen met hagen en grasperken. Een veel oudere korte rij linden bevindt zich ten westen van de voormalige groentenvelling, Deventerstraatweg 8.



afb. 58 Reconstructietekening van de oorspronkelijke beplanting rond het Stationsplein en de hierop aansluitende straten (afb. uit Ach Lieve tijd, deel 8).



afb. 59 en 60 Laanbeplanting aan de Westerlaan en de paardenkastanjes achter Westerlaan 45.



afb. 61 en 62 De Westerlaan heeft een groen karakter door de rijk begroeide voortuinen en de laanbeplanting.





De binnen het onderzoeksgebied gelegen delen van de nieuwe wijk Hanzeland kennen moderne groenstructuren met watersingels rondom de kantoorbebouwing en langs diverse laanstructuren een nog jonge beplanting. Op enkele plaatsen zijn er wat forsere groenelementen (conifeerachtigen), die mogelijk resteren van de tuinen van de uit het gebied verdwenen bebouwing.

Langs de Stockholmstraat staat een dubbele rij vrij jonge eiken.

De IJsselallee is deels ingepast in een eenvoudige groenstructuur met soms dicht begroeide bermen, die de verkeersweg camoufleren



**afb. 67 en afb. 68 Willemskade met dubbele platanen en Veerallee.**



**afb. 63 en 64 Omgeving Emmawijk: ruime parkachtige aanleg met gazons, solitaires en laanbeplanting.**



**afb. 69 en afb. 70 Beplanting Veerallee (links) en moderne groenaanleg in Hanzeland.**



**afb. 65 en afb. 66 Emmawijk en Willemskade met platanen.**



**afb. 71 en afb. 72 Oude linden bij de voormalige groentenvailing aan de Deventerstraatweg (links) en lindenbeplanting langs de Deventerstraatweg.**

### 3.HISTORISCHRUIMTELIJKE ONTWIKKELING

#### 3.1 Vroege ontwikkeling

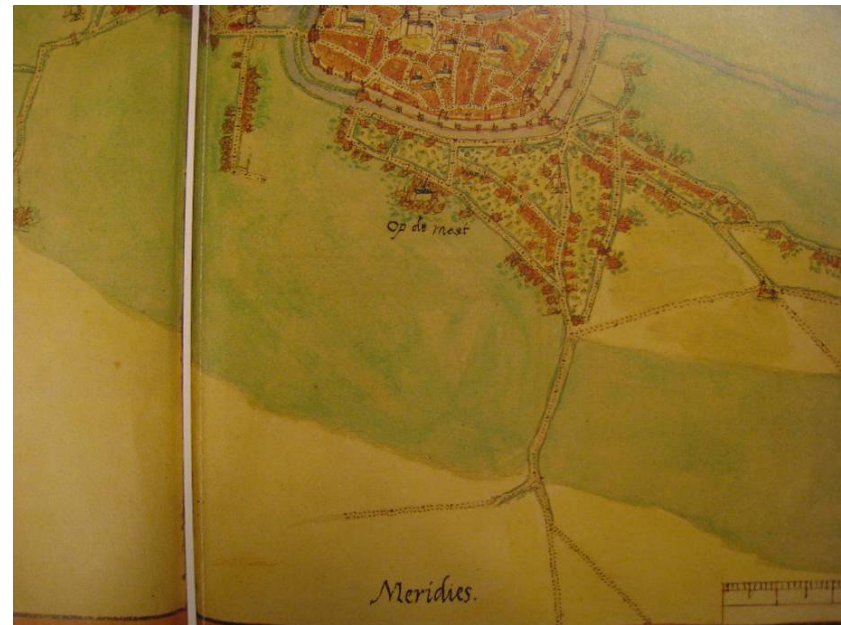
##### *Dekzandruggen*

De ondergrond van het projectgebied bestaat uit grove zanden en grind (keileem), die deel uitmaken van het Oost-Veluwse stuwwalcomplex. De diepte waarop het keileem voorkomt ligt tussen de vijf en de tien meter beneden NAP. Deze ondergrond is overdekt door zanden, die vooral onder invloed van de heersende wind en het aanwezige water zijn afgezet: de dekzandruggen. De Spoorzone ligt dan ook in een complex gebied van dekzandruggen en lage natte gronden in het stroomgebied van de IJssel en het Zwarte Water, waarbij vooral de hogere dekzandruggen al vroeg door de mens in gebruik werden genomen. Ten zuiden van het Zwarte Water en de Aa bevindt zich een oude dekzandrug, die in noordwest-zuidoostrichting loopt en waarop de binnenstad van Zwolle, het gebied rond de Hoogstraat en ook delen van de wijk Assendorp zijn gelegen. Het noordoostelijke en oostelijke deel, ongeveer ten noordoosten van de Assendorperdijk en ten zuidoosten van de Hortensiastraat, lag vroeger echter lager in het stroomdal van de Aa. Deze lagere, vaak drassige, grond werd vroeger Het Weezenland genoemd. Ook ten zuiden van Assendorp bevinden zich lager gelegen gronden. De historische naamgeving "Schellerbroek" verwijst hier nog naar.

Al in de jonge steentijd werd de zandrug bewoond. De huidige nederzetting is waarschijnlijk rond 800 gevormd. Vanaf deze tijd eeuw werd het gebied stukje bij beetje ontgonnen om het te kunnen gebruiken voor akkerbouw. De lager gelegen gronden, zoals het Weezenland werden in gebruik genomen als weidegebied en hooiland, maar hiertoe moest wel de afwatering worden verbeterd door het graven van sloten. Ook op de zuidelijker gelegen zandruggen ontstonden agrarische nederzettingen, zoals Ittersum, Schelle en Oldeneel. Vermoedelijk gebeurde dit al voor 500 na C. Later waren deze agrarische gemeenschappen in markeverband georganiseerd.

#### 3.2 Middeleeuwen – 17<sup>de</sup> eeuw

De *marke* Suolle kreeg in 1230 stadsrecht van de bisschop van Utrecht. Een deel van de bestaande nederzetting, Middewijk genaamd, werd het centrum



Afb. 73 Het gebied ten zuiden van de middeleeuwse kern van Zwolle (bovenaan) op de kaart van Jacob van Deventer (ca. 1560). Het projectgebied ligt in de groene zone die diagonaal van linksboven naar rechtsonder loopt.





van de stad. Hier werd in de loop der eeuwen de huidige binnenstad gecreëerd, die vooral in de 14<sup>de</sup>-15<sup>de</sup> eeuw een grote bloei doormaakte. Een ander gedeelte van de oude agrarische nederzetting, Assendorp genaamd, bleef echter buiten de stadswallen. Deze nederzetting behield zijn agrarische karakter, onder andere profiterend van de stedelijke vraag naar landbouwproducten voor voedsel en industrie. Assendorp ontwikkelde zich tot een belangrijk voorstadsgebied met langs de hoofdwegen, waaronder de oude weg naar Deventer, een vrij intensieve bebouwing, die op de kaart van Jacob van Deventer goed zichtbaar is. Naar het westen toe was er al in de middeleeuwen een weg naar het veer over de IJssel. Dit veer kwam in de 15<sup>de</sup> eeuw in eigendom van de stad Zwolle.

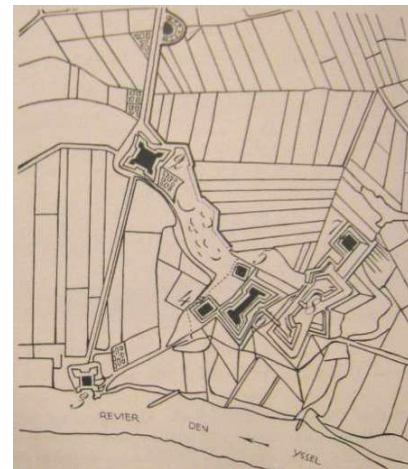
### *Vesting Zwolle*

De bloeiende Hanzestad Zwolle werd in de middeleeuwen voorzien van een stenen ommuring met stadspoorten, muurtorens en een buitengracht. Vanaf de late 16<sup>de</sup> eeuw, toen er verwoed werd gestreden tegen de Spaanse overheersing, is de vesting Zwolle, belangrijke schakel in de reeks vestingsteden langs de IJssel, gemoderniseerd. Het zwaartepunt lag in de periode 1615-1629, toen buiten de middeleeuwse ommuring een omwalling is gerealiseerd met elf bastions en een stervormige vestinggracht. Al eerder werd gewerkt aan een linie tussen de stad en het katerveer. Om te voorkomen dat de vijand via Zwolle en Zwartsluis, buiten de stad om, naar het noorden zou kunnen oprukken, werd er tussen de IJssel en de stad in een vrijwel rechte lijn een verdedigingslinie opgeworpen. Deze bestond uit een brede wal en een gracht (liniesloot), die, op de plaatsen waar de linie enkele hoge stroomruggen passeerde, werd voorzien van versterkingen, waaronder op de Spoolderberg de gebastioneerde Bergschans. Vermoedelijk is de linie naar oudere plannen pas in 1598 aangelegd en in 1600 voltooid met de realisatie van de Luurder- of Kleine Schans. Dat was een vierkante redoute ten noorden van de Bergschans, daar waar de Linie een smal rivierduin kruiste. De locatie van de Kleine Schans moeten we in de omgeving van de ingang tot de Ecodrome aan de Nieuwe Veerallee zoeken. Bij de IJsseldijk kwam een volgende schans, de "Nieuwe schans".

Eind 17<sup>de</sup> eeuw (1698-1701) is de linie naar plannen van de vestingbouwkundige Menno van Coehoorn gemoderniseerd, waarbij de Nieuwe schans ingrijpend werd aangepast en uitgebreid met "het Nieuwe Werk", thans opgenomen in het Engelse Werk.



**Afb. 74 De vesting Zwolle rond het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw, naar J. Blaeu Het zuiden ligt rechts (uit: Noordergraaf, 1985).**



**Afb. 75 De linies ten zuidwesten van Zwolle, situatie circa 1700. Centraal in de tekening het Nieuwe Werk, geheel bovenaan (links van het midden) de Luurderschans (illustratie uit: Hogenkamp, 2002).**



### 3.3 De 19<sup>de</sup> eeuw: nieuwe infrastructuur

#### *Vroege 19<sup>de</sup> eeuw: aanleg Willemsvaart*

Bij de opheffing van de vestingstatus van Zwolle in 1809 is ook de linie aan de stad overgedragen. Dat kwam goed uit, want de stad ontwikkelde in deze periode de plannen voor de aanleg van een nieuwe vaart, die de stad een directe verbinding met de IJssel zou moeten brengen. Al in de middeleeuwen verlangde de stad een scheepvaartverbinding met de druk bevaren IJssel. Zo werd in 1480 al een begin gemaakt met het graven van een vaart, maar het project stakte, waarna een smalle sloot resteerde, die later als liniegracht in gebruik werd genomen. Tot in de 19<sup>de</sup> eeuw was dus men genoodzaakt via het Zwarte Water en de Zuiderzee de IJssel te bereiken. Het gemis van een goede ontsluiting werd vooral gevoeld in de turfhandel.

Het nieuwe kanaal kon door het stadsbestuur worden ingepast in de pas verworven linie tussen stad en Katerveer. Moeizame onderhandelingen over grondaankopen werden hiermee zoveel mogelijk beperkt en de linesloot kon worden gebruikt als basis voor de nieuwe vaart en de afvoer van de vrijkomende grond. Al gauw na de overdracht is begonnen met het graafwerk, maar na de inlijving van het Koninkrijk Holland bij Frankrijk werd het werk stil gelegd. Alleen het tracé tussen stad en Bergschans was voltooid. Pas na de Franse tijd, in 1819, kon het werk worden hervat, mede door een belangrijke financiële bijdrage van koning Willem I. Baron van Dedem, die door de aanleg van de Dedemsvaart de turfindustrie in de regio een impuls gaf, had hier samen met kooplieden van de IJsselsteden en steenfabrikanten op aangedrongen. De turfvaart in het IJsselgebied moest immers bevorderd worden. Op 24 augustus 1819 kon de nieuwe vaart, geschikt voor de grote vrachtschepen worden geopend. Ze werd genoemd naar de opdrachtgever, koning Willem. Aan weerszijden lagen jaagpaden om de rivierzelschepen ook bij gebrek aan wind te kunnen verplaatsen.

In het begin liep de Willemsvaart van de speciaal aangelegde Nieuwe Haven met een grote bocht naar de IJssel. In 1873 is de vaart vanwege de toename van de scheepvaart en om het kanaal ook voor zeeschepen geschikt te maken, uitgediept en verbreed. In 1876 werd de kop van het Kanaal, bij de aansluiting op de singelgracht, iets naar het westen verlegd. Ten oosten van het kanaal werd hier de Emmawijk gerealiseerd. Bij de IJssel ontstond een uitgebreid sluizencomplex, de Katerveersluis, die nog in de 19<sup>de</sup> eeuw ten behoeve van de grotere binnenvaartschepen werd uitgebreid.



**Afb. 76 Detail Topografisch Militaire Kaart (veldminuut) door J.V.D. Dittlinger, 1851 (Nationaal Archief). Duidelijk zichtbaar is de dan nog jonge Willemsvaart. Bij de pijl de voormalige Luurderschans met de Joodse begraafplaats. Ten noorden markeert een dubbele bomenrij de voorname Veerallee. De kop van de vaart, bij de stadsgracht, ligt nog op de oude plek.**



**Afb. 77 Beeld van de Willemsvaart omstreeks 1910. Hoewel de vaart verbreed is geeft de afbeelding een goed beeld van de situatie uit de vroege 19<sup>de</sup> eeuw. Links de door bomen omzoomde Veerallee en het noordelijke jaagpad (detail ansichtkaart particuliere collectie).**



### *Ontwikkelingen rondom de vaart*

De oude schansen bleven bij de aanleg van de Willemsvaart min of meer intact, zo ook de Luurderschans, waarop vanaf 1722 het Joodse kerkhof was gelegen (gesloten in 1885). Het zou zijn aangelegd op een oud soldatenkerkhof. Belangrijkste overblijfsel van de linie was het Nieuwe Werk. Volgens Koninklijk Besluit van 16 februari 1827 werd de aanleg van de huidige Veerallee aanbesteed, destijds een met klinkers bestrate aarden baan van Zwolle naar het Katerveer. De aanleg hing samen met die van de aansluitende Zuiderzeestraat, die Zwolle, via het veer, verbond met Harderwijk en Amersfoort.

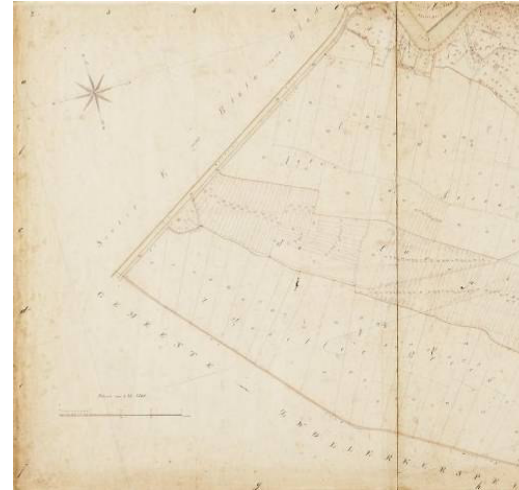
De nieuwe laan lag aan de noordzijde van de Willemsvaart en werd al gauw ontdekt als fraaie wandeling van de binnenstad naar de IJssel. Het vervallen Nieuwe Werk, de imposante schans bij het Katerveer, vormde hier een attractieve plek voor verpozing en kwam in 1828 in beeld als locatie voor een nieuw stadspark, dat later door de inwoners van Zwolle het "Engelsche werk" zou worden genoemd.

De sterk vergraven resten van de Luurder- of Kleine Schans bleven nog lange tijd zichtbaar in het terrein aan weerszijden van de Willemsvaart. Met het verleggen van de vaart, de realisatie van de nieuwe verkeersweg en uiteindelijk de aanleg van een ruime entree tot de Ecodrome verdwenen de laatste restanten en daarmee ook de Joodse begraafplaats uit beeld.

### *Ten zuiden van de stad, ten oosten van de Willemsvaart*

Na opheffing van de vestingstatus konden de gronden aansluitend op de vestinggracht, die als tuinen in gebruik waren, definitief tot ontwikkeling worden gebracht. Hier ontwikkelde zich binnen de "Hovenbuurten" singelbebouwing van grote allure. De gronden werden opnieuw verkaveld en bebouwd met voorname villa's. Het gebied ten zuiden hiervan (grotweg ten zuiden van de Westerlaan) heette tot ver in de 19<sup>de</sup> eeuw nog "Landen achter de Hoven". Vanwege de lage ligging bevonden zich hier uitsluitend weilanden. De stad Zwolle had hier veel bezit, maar ook diverse Zwolse burgers en boeren bezaten hier percelen grond. Door het gebied liepen oude landwegen van de stad richting de nederzettingen op de zandruggen ten zuiden van Zwolle.

Langs de oude landwegen en in de omgeving van de Luurderschans (bij Assendorper Lure) intensiverde de bebouwing. Buurtjes met kleine boerderijen en landarbeiderswoningen bepaalden hier samen met de weilanden en akkers het beeld.



**Afb. 78** Detail van de kadastrale kaart van 1832. Het gebied ten zuiden van de stadskern van Zwolle en ten oosten van de Willemsvaart (links boven). Rond de vestinggracht (bovenaan) is een lommerrijke wandeling ontstaan. Ten zuiden hiervan bevinden zich de Landen achter de Hoven en de Assendorper Lure.



**afb. 79** Detail Topografisch Militaire Kaart (veldminuut) door J.V.D. Dittlinger, 1851, latere toevoegingen (Nationaal Archief). In de kaart zijn de nieuw aan te leggen spoortracés ingetekend.

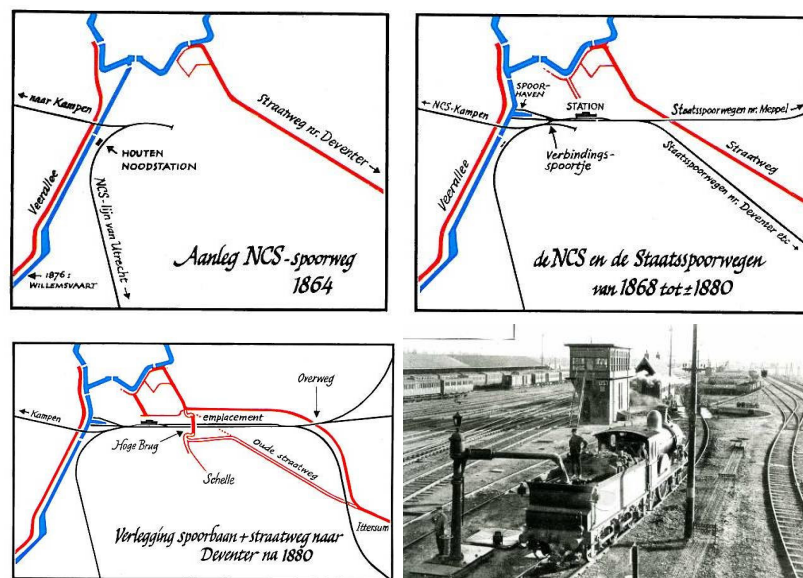


### Spoorwegen

In 1864 werd de spoorlijn Utrecht-Hattum doorgetrokken naar Zwolle, het begin van een grootschalige infrastructurele ontwikkeling, die Zwolle tot een belangrijk spoorknooppunt zou maken. De exploitatie was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCSM), die in 1859 de concessie voor de spoorlijn van Utrecht naar Zwolle en vandaar naar Kampen had verworven. Naast de particuliere NCSM waren ook de Staatsspoorwegen (SS) in Zwolle actief. Het zou echter tot 1866 duren voordat de lijn Zwolle-Deventer door de SS werd aangelegd. Doordat het station van de SS in 1864 nog niet voltooid was en ook het medegebruik administratief nog niet was geregeld, bouwde de NCSM een tijdelijk station bij de Willemsvaart (in de bocht tussen de sporaftakking naar Kampen en de overweg in de Assendorperlure), dat overigens in 1873 weer werd opgeheven. In de omgeving van deze tijdelijke voorziening werden enkele dienstwoningen voor de NCSM gebouwd. Zo diende het bestaande pand Willemsvaart 12 als dienstwoning en kantoor van de afdeling Tractie, Weg en Werken. Het pand is ontworpen door ingenieur Bergmans van de NCSM. Aan het spoortraject Zwolle-Kampen werd in 1899 opnieuw een halteplaats geopend. Het gebied tussen Willemskade, Westerlaan, station en spoor was vanaf 1864 eigendom van de NCSM. Naast een spoorweghaven bevonden zich in het gebied ook een locomotiefloods, een rijtuigloods, een reservoirgebouw en een kolenpark.

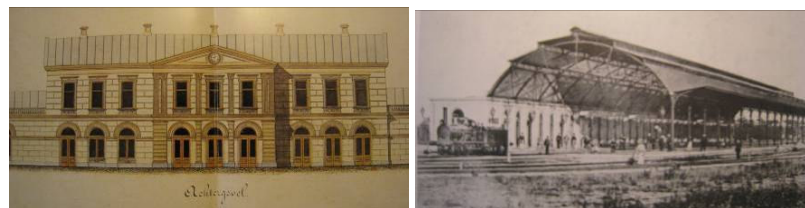
### Hoofdstation NS

Het in 1868 voltooide stationsgebouw is gebouwd volgens het type Staatsspoorstation Klasse I. Het geheel wit gepleisterde gebouw bestaat uit een breed opgezet tweelaags middendeel onder een zadeldak, met aan weerszijden lange éénlaags vleugels met schilddaken. Ondanks diverse wijzigingen is het gebouw vrij gaaf behouden gebleven. Wel is in 1991 de ijzeren overkapping over drie sporen, vervangen door een nieuwe kap. Het gebouw is gerealiseerd in het voormalige weidegebied ten zuiden van de stad, en ermee verbonden door de aanleg van de nieuwe Stationsweg. Deze werd ontworpen als chique straat voor de meest welgestelden van de stad, met grote villa's op ruime kavels erlangs. Een van de eerste villa's werd in 1867 gebouwd voor burgemeester Nahuijs. Later werd dit in Hotel Wientjes. Min of meer parallel ten oosten werd niet veel later de Terborchstraat aangelegd, waarlangs eveneens huizen werden gebouwd voor welgestelden. In de jaren '60 tot '80 komen ook de spoorverbindingen naar Deventer, Meppel (e.v.) en Almelo (1880) tot stand (in 1906 openden de Staats Spoorwegen nog de lijn Zwolle-Emmen-Delfzijl).



afb. 80 Ontwikkeling van de spoorwegen in Zwolle tussen 1864 en ca.1900 (illustratie uit Ach lieve tijd, 1980)

Afb. 81 Historische foto van het emplacement ten zuidoosten van de Hoge Spoorbrug, situatie rond 1900. Bij het seinhuis bevindt zich één van de draaicirkels (foto Beeldbank HCO).



afb. 82 Detail bouwtekening van het centrale gedeelte van het station in Zwolle (uit: Ach Lieve tijd, 1980).

Afb. 83 Het station vanaf het spooreplacement, met zicht op de grote overkapping (foto Historisch Centrum Overijssel).



### Werkplaatsen

Zo ontwikkelde Zwolle zich tot één van de belangrijkste knooppunten in het moderne spoorwegennetwerk in Nederland. Een logische plaats dus voor de vestiging, in 1869, van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen, bedoeld voor het zogenaamde noordernet. De werkplaats voor het zuidernet werd in Tilburg gelokaliseerd. Rond 1870 waren de bouwwerkzaamheden in volle gang. De eerste bouwfase bestond uit de bouw van werkplaatsen voor wagens en locomotieven, een smederij, een koperslagerij, een metaalgieterij en een draaierij. Er werden locomotieven hersteld en onderhouden en in de draaierij en de wielbanderij kon het rollend materiaal van nieuwe wielen en banden worden voorzien. Bij de werkplaatsen bevonden zich onder meer kolenparken, waterkolommen, draaischijven en askuilen.

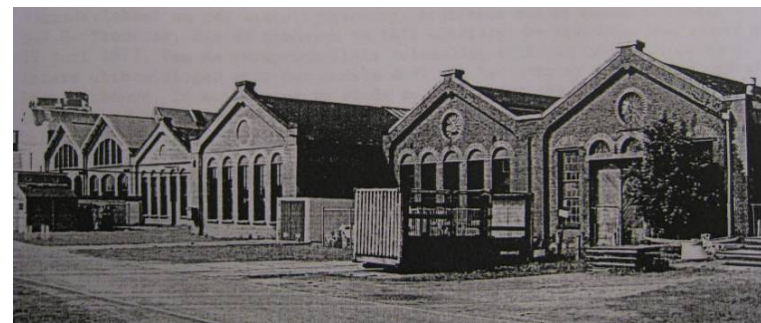
De Centrale Werkplaats was van aanvang af de belangrijkste industriële vestiging in Zwolle en daarmee de grootste werkgever in de regio. In 1886 is het complex, als gevolg van de uitbreidingen in het spoornetwerk, vergroot en verdere uitbreidingen volgden in de jaren 1891, 1896, 1914-1916 en 1921-1923. Vele honderden en na de eeuwwisseling meer dan 1000 arbeiders vonden er werk. Velen van hen waren gehuisvest in de aangrenzende wijk Assendorp, waar door de spoorwegen en plaatselijke initiatieven honderden woningen werden gebouwd.

Het complex bestond oorspronkelijk uit een groot aantal hallen, in baksteen opgetrokken op langgerekte rechthoekige plattegronden. De flauw hellende zadeldaken waren voorzien van lichtopeningen. In de afgelopen jaren is veel van de 19<sup>de</sup>- en vroeg 20<sup>ste</sup>-eeuwse bouwsubstantie verdwenen of aan het zicht onttrokken door moderne constructies.

In relatie met de werkplaatsen werd in de jaren '80 een groot goederenemplacement aangelegd. In 1881 werd het grootse emplacement met enkele draaicirkels voor de locomotieven vanaf ongeveer de Van Karnebeekstraat tot aan de Hortensiastraat verlegd langs de spoorlijn naar Meppel. Ook vonden andere grootschalige veranderingen plaats in 1881. Om rangeertechische redenen verhuisde het locomotievendepot van de Westerlaan naar de zuidzijde van het complex, terwijl hier langs het verlengde emplacement ook de nieuwe bevoorradingsplaats voor locomotieven werd aangelegd. De grotere goederenloods met laadperron verplaatste men van de Schellerweg naar het begin van de Deventerstraatweg. Het sterk toegenomen locomotief- en treinverkeer zorgde voor veel overlast op de overweg tussen Van Karnebeekstraat en Schellerweg. Deze werd dan ook vervangen door een hoge spoorbrug.



Afb. 84 Detail plattegrond Zwolle uit 1904. Links het complex van de Werkplaatsen der Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen. De Westerlaan eindigt links boven bij de Willemsvaart. Hier bevindt zich ook de later gedempte Spoorhaven en het veeladingsgebouw (kaart collectie Historisch Centrum Overijssel).



Afb. 85 Het complex van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen, circa 1920 (foto uit: Hogenkamp, 2002).



Eind jaren '30 werd besloten de werkplaatsen te sluiten en te concentreren in Tilburg. Toen het bedrijf in 1938 sloot (in 1927 was de wagenwerkplaats overigens al opgeheven) betekende dit een grote economische terugval voor Zwolle.

#### *Hoge Spoorbrug*

Deze spoorbrug is in 1883 gebouwd naar ontwerp van het toenmalige ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid, in opdracht van de Staatsspoorwegen. De constructie van de ijzeren bovenbouw werd geleverd door de firma H. Dalhuizen uit Kampen. De overbrugging bestaat uit drie ijzeren vakwerkoverspanningen met parabool-, visuijk- of lensconstructie van elk circa 36 meter. Deze steunen op tussen de sporen geplaatste ijzeren jukken. De hoofdliggers van de overspanning zijn opgelegd op gietijzeren stoelen (roloplegging) en rustte oorspronkelijk op hardstenen sokkels, rustend op de in baksten opgetrokken landhoofden,

De spoorbrug is van belang vanwege de bijzondere technische en zeldzame constructies, vanwege de hoge historische waarde en stedenbouwkundige waarde.

#### *Bedrijvigheid langs de Willemsvaart*

De aanleg van de Willemsvaart betekende een belangrijke impuls voor de handel en bedrijvigheid in Zwolle. Uiteindelijk vestigden zich ook langs de vaart allerlei bedrijven, maar pas in samenhang met de komst van het spoor. Dit gebeurde voornamelijk aan de zuidzijde van het kanaal, in aansluiting op het spooreplacement, dat hier vanaf de vroege jaren '60 van de 19<sup>de</sup> eeuw is aangelegd. Er werd zelfs een spoorhaven gegraven, tussen het spoor naar Kampen en de Westerlaan.

Er is nog steeds enige bedrijvigheid langs de inmiddels deels gedempte vaart. Veel historische bebouwing is verdwenen maar op enkele plaatsen zijn nog karakteristieke restanten van de 19<sup>de</sup> en vroeg 20<sup>ste</sup>-eeuwse bedrijfsarchitectuur bewaard gebleven.

Zo werd in 1875 aan de Willemsvaart de N.V. Ned. Zeildoekweverij gesticht. Het complex bestaat nog steeds. Achter het in eclectische stijl gebouwde woonhuis aan de voorzijde bevindt zich een langgerekt bedrijfsgebouw, dat aan de achterzijde grenst aan het spoor. Na de sluiting van de weverij is het pand bij een bouwbedrijf in gebruik geweest en later als opslagruimte voor het Venduehuis Zwolle.



**afb. 86 De Hoge Spoorbrug vormde de belangrijkste verbinding over het spoor vanuit de wijk Assendorp naar de Deventerstraatweg. De foto werd eind 19<sup>de</sup> eeuw gemaakt (uit: Ten Hove, 2005).**

**Afb. 87 Spooreplacement langs de Oosterlaan, ten zuidoosten van het stationsgebouw. Rechts ligt de door bomen omzoomde Oosterlaan. Op het emplacement bevindt zich een draaicirkel (foto Beeldbank HCO).**



**Afb. 88 Het complex van de Centrale Werkplaats in 1929, enige jaren voor de sluiting, gezien in oostelijke richting. Uiterst links een stukje van de Spoorhaven.**





Het kantoorgebouw Willemsvaart 21 werd in 1957 door architect G.Th. Rietveld ontworpen voor de firma Schrale's Beton- en Aannemingsmaatschappij, die het werk zelf uitvoerde. Het oorspronkelijke gebouw, dat is voltooid in 1959, werd in 1965 uitgebreid met een vleugel aan de zuid-westzijde, eveneens naar ontwerp van Rietveld.

#### *Wonen buiten de stadskern*

De bebouwing langs de stadsrand breidde gestaag uit. Zo ook in Assendorp, dat rond het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw nog grotendeels een tuindersgebied was. Dit gebeurde zonder samenhangend plan, grotendeels langs de bestaande landwegen. Het betrof zowel woonhuizen als bedrijfscomplexen. Veel woningen werden als belegging gebouwd door plaatselijke aannemersbedrijven of middenstanders, maar er waren ook enkele particuliere bouwverenigingen actief, zoals Eigen Haard. Veel woningen werden er gebouwd voor de werknemers van de spoorwerkplaats, die in 1870 geopend was.

#### *Assendorperlure*

Langs deze weg, die zich in het westelijke deel van het onderzoeksgebied bevond, waren in de 19<sup>de</sup> en de 20<sup>ste</sup> eeuw vooral kleine tuinbouwbedrijfjes gevestigd. In totaal was er 7 ha tuinbouwgrond in gebruik. In de tweede helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw ontwikkelde de tuinbouw zich van opengrondteelt naar bloementeelt onder glas. Ook werd een tuincentrum voor de verkoop van allerhande agrarische producten geopend.

### **3.4 De 20<sup>ste</sup> eeuw: opnieuw ingrijpende ontwikkelingen**

#### *Nieuwe infrastructuur*

Met de groei van Zwolle vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw ontstond rond de stad gaandeweg een geheel nieuwe infrastructuur, waarbij oude uitvalswegen en waterwegen soms hun oude rol bleven vervullen, maar vaker nog vervielen tot secundaire structuren. Ontwikkelingen volgden elkaar steeds sneller op. In de vroege 20<sup>ste</sup> eeuw voldeed de oude vaarverbinding tussen Zwolle en de IJssel, die uit 1818-1819 in opdracht van koning Willem I gegraven Willemsvaart niet meer, vanwege de groei van de omvang van vrachtschepen. In 1919 werden de eerste concrete stappen ondernomen om tot een nieuwe verbinding te komen. Er werd een wet aangenomen voor aanleg van het kanaal Katerveer-Frankhuis, ten westen van de stad. Het zou



**Afb. 89** Bedrijvigheid langs het spoor en de Deventerstraatweg, circa 1970. Links boven de wijk Assendorp, waarin vele spoorwerkplaatsarbeiders woonden (uit: Conens, 1976).



**Afb. 90** Het stationsgebied vanuit het oosten, in 1939; links de Assendorperlure, aan de andere zijde van het spoor de wijken Assendorp en Pierik (uit: Van der Rijst, 1996).

tot in de vroege jaren '60 duren voordat de schop werkelijk de grond inging. In 1964 werd het Zwolle-IJsselkanaal geopend.

### *Veerallee*

Ook de Veerallee onderging veranderingen. Vanaf 1885 werd een paardentramverbinding tussen de Willemskade en Katerveer in exploitatie genomen door de wijnhandelaar H. van Dun en de landmeter/koopman A.R. Kroes. Ondertussen nam ook de landweg langs de Willemsvaart in betekenis toe, zeker toen in de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw het gemotoriseerde (vracht)verkeer ten tonele verscheen. De opening van de nieuwe IJsselbrug in 1930 betekende een enorme verkeerstoename op de Veerallee. Aanvankelijk werd dit nog als een "levendige drukte" ervaren, maar na de Tweede Wereldoorlog kreeg de oude laan zoveel verkeer te verwerken, dat er telkens aanpassingen moesten plaats vinden. Het toenemende auto- en vrachtverkeer legde veel druk op de weg, die telkens weer werd aangepast, verbreed, van fietspaden voorzien en ontdaan van de beplanting.

In 1965 kwam het Zwolle-IJsselkanaal gereed en begon men met de aansluiting van de Industrieweg op de Veerallee. Die aansluiting ging ten koste van de Willemsvaart, die ten behoeve van het nieuwe verkeersknooppunt moest worden gedempt. In 1966 klaarde men dit karwei over het traject van de stadsgracht tot aan de Veeladingbrug, die net als de spoorbrug en de Keersluisbruggen werd gesloopt.

In 1966-1967 is de spoorhaven aan de Veerallee gedempt. Op de plek van de haven verrees het nieuwe stationspostkantoor. Een tweede grote fase vond plaats in 1968: de aanleg van een parkeerplaats bij de Emmawijk, het verbreden van de spoorwegovergang en de realisatie van een tweebaansweg met vier rijstroken langs de Emmawijk. De derde fase bestond uit de reconstructie van de Harm Smeengekade en de Pannekoekendijk, en een dam ter plaatse van de Kamperpoortenbrug.

De Veerallee was inmiddels veranderd in een drukke verkeersader (Nieuwe Veerallee) en één van de belangrijkste entrees tot het binnenstadsgebied. Het restant van de Willemsvaart fungeerde nog slechts als singel langs de representatieve wijkrand van de wijk Veerallee.

In de omgeving van de inmiddels gedempte spoorhaven, vlakbij het nieuwe stationspostkantoor verrees aan de verkeersweg een modern flatgebouw, de Willemsflat, symbool voor de turbulente ruimtelijke ontwikkelingen en een nieuwe landmark in het stedelijke gebied van Zwolle. Het in het complex geïntegreerde servicepomstation stond direct ten dienste van het



**Afb. 91** Op de gedempte Willemsvaart nabij de Willemskade werd in 1968 een parkeerplaats aangelegd (foto Historisch Centrum Overijssel).



**Afb. 92** Het stationspostkantoor is gebouwd ter plaatse van de vroegere spoorhaven.





autoverkeer op de Veerallee. Het is niet verwonderlijk dat de herstructurering van de straat een wezenlijk onderdeel vormde van het Structuurplan uit 1972.

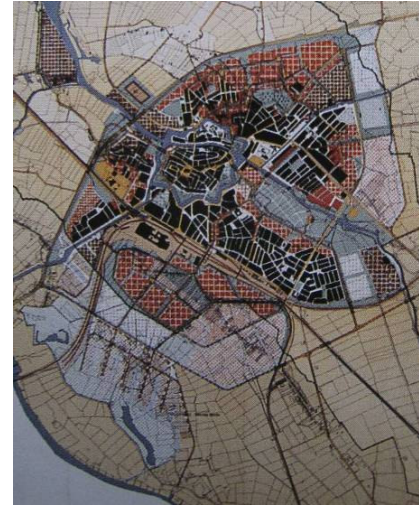
#### *Naoorlogse structuurplannen*

Tot de tweede Wereldoorlog was Assendorp de belangrijkste uitbreiding van Zwolle geweest. Na WOII werd ingezet op een meer omvattend uitbreidingsplan. De bekende architect-stedenbouwkundige W.M. Dudok werd gevraagd om een plan voor Zwolle te ontwerpen. In de jaren 1948-1953 maakte hij een structuurplan, waarin onder andere een stadsuitbreiding was voorzien aan de zuidzijde van de spoorbaan.

Het gemeentebestuur vond het algehele plan echter niet realistisch en te ambitieus. Dudoks plan werd terzijde geschoven en prof. S.J. van Embden werd ingehuurd als stedenbouwkundige. Deze presenteerde zijn ontwerp in 1955. Ondertussen was in augustus 1949 al wel een gewijzigd Plan van Uitbreiding Assendorp vastgesteld. Het is in 1950 herzien, maar Dudoks ontwerp is er nog duidelijk in te herkennen. In het plan werd voorzien in een afronden van de oude wijk Assendorp aan de noordzijde, aansluitend op de nieuw geprojecteerde Wethouder Alferinkweg en het stadspark De Weezenlanden. Opmerkelijkerwijs is Zwolle-Zuid uit deze structuurschets verdwenen. Het gebied kwam pas een decennium later weer volop in beeld als ontwikkelingslocatie.

In het Structuurplan van 1972 werden de plannen ontvouwd voor de verdere uitbouw van de stad Zwolle in zuidelijke richting. Ten aanzien van Zwolle-Zuid lag er grote opgave. Er werd uitgegaan van de bouw van 10.000 eengezinshuizen en 1150 meergezinswoningen. Verder was er 350.000 vierkante meter terrein nodig voor de bouw van kantoren en 450.000 vierkante meter voor de scholenbouw en andere bebouwing in de woongebieden.

In de Derde Nota Ruimtelijke Ordening van 1976 werd Zwolle door de overheid als groeistad aangewezen, waarna grootschalige uitbreidingsplannen in noordelijke en zuidelijke richting konden worden uitgevoerd. Zwolle Zuid werd in verschillende fasen ontwikkeld tot een omvangrijk woongebied.



**afb. 93** Detail van de structuurplankaart “Uitbreidingsplan in hoofdzaken voor de gemeente Zwolle” van Dudok, 1949 (uit: *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996, p. 196). Het gebied ten zuiden van het spoorzone maakt nadrukkelijk deel uit van de plankaart.



**Afb. 94** Detail van de Structuurschets voor Zwolle door ir. S.J. van Embden, voltooid in 1954 (uit: *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996, p. 197)

Door de aanwezige spoorlijnen in combinatie met het beperkte aantal overwegen, was het gebied Zwolle-Zuid, ondanks de ligging dicht bij het centrum van Zwolle, slechts in beperkte mate tot ontwikkeling gekomen. De verdere ontwikkeling van het gebied was alleen mogelijk bij een deugdelijke ontsluiting. In het structuurplan vormde de zogenaamde zuidelijke bandweg het belangrijkste nieuwe element in het hoofdwegennet, dat het isolement van Zwolle-Zuid moest opheffen. De IJsselallee kwam als onderdeel van de ring en de N337 in het kader van dit structuurplan tot stand. Vooral het tracé van het wegvak in Schelle werd onderwerp van nadere studie: er werd gekozen voor een tracé, dat tussen de nieuwe weg en het stationsemplacement voldoende ruimte zou overlaten voor de te verwachten tertiaire bedrijvigheid. Hiermee kwam de weg wat noordelijker te liggen dan aanvankelijk de bedoeling was. Dat had verschillende voordelen: de IJsselallee loopt niet door de woongebieden, maar is de scheiding tussen het woon- en werkgebied; de Schellerallee met zijn imposante beplanting kon worden gespaard; tenslotte bood de nieuwe ligging gunstiger uitbreidingsmogelijkheden voor de Zwolse wijken

In het nieuwe bestemmingsplan van 1974 werd het gebied van de Assendorperlure, tot dan een dorps aandoend agrarisch gebied, een nieuwe toekomst toebedeeld. Na jarenlang protest en inbreng van alternatieve oplossingen (zoals zelfs gedeeltelijk herstel van de Luurderschans) viel het doek voor de buurtschap. De bestaande wegen, verkavelingsstructuren en alle bebouwing verdween om plaats te maken voor een geheel nieuwe wijk. De ontwikkeling van Hanzeland, direct ten zuiden van het stationsgebied, kwam in de jaren '90 op gang.



**Afb. 95 De agrarische enclave in de Assendorperlure maakte in zijn geheel plaats voor de nieuwe wijk Hanzeland. Op deze luchtfoto uit circa 1975 zijn de oude boerderijen en historische verkavelingsstructuren nog goed herkenbaar. Rechts boven wordt is te Hoge Spoorbrug te zien.**



**Afb. 96 en afb. 97 Historische beelden uit de Assendorperlure, uit: Hogenkamp 2002. Links de spoorwegovergang nabij de Willemsvaart, rechts de "kern" van de buurtschap**





Tegenwoordig vormt het “Hanzeland” een volledig nieuwe wijk in het Zwolse stadsgebied. Tussen het spooreplacement en de IJsselallee werd een nieuw stratenplan ontwikkeld, dat grotendeels een orthogonale opzet bezit en bestaat uit diverse lange lanen, watersingels en een aantal grote pleinvormige ruimtes. De Koggelaan fungeert als de centrale wijkontsluitingsweg, een door een waterpartij en kaden gedefinieerde structuur, die tevens de scheiding vormt tussen het werkgebied aan de noordzijde en het woongebied aan de zuidzijde. Het agrarische verleden is volledig uitgewist. Aan de vroegere bedrijvigheid herinnert voornamelijk nog het in rudimentaire vorm bewaard gebleven complex van de spoorwerkplaatsen. Thans is een groot deel van het complex in gebruik bij het bedrijf Stork-Wärtsila (Scheepsmotoren en –elektronica), Stork en Nedtrain. De dubbele spoorwegwatertoren uit 1947 werd in 1987 gesloopt.



**afb. 98 en 99 Moderne kantoorgebouwen in Hanzeland**

## 4. CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT

### 4.1 Cultuurhistorische waarden: algemene omschrijving

Het Spoorzonegebied kan worden gekarakteriseerd als een dynamisch stadsgebied, dat zijn huidige hoofdstructuur nog grotendeels dankt aan de komst van spoor in het derde kwart van de 19<sup>de</sup> eeuw.

Infrastructuur van bovenlokale betekenis heeft het gebied zijn huidige vorm en karakter gegeven: de Willemsvaart uit de vroege 19<sup>de</sup> eeuw aan de noordwestzijde, het spooreplacement uit de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw en de IJsselallee uit de jaren zeventig van de 20<sup>ste</sup> eeuw aan de zuidzijde. Van het oudere stelsel van land- en uitvalswegen, die het vroegere agrarische gebied doorsneden is vrijwel niets behouden gebleven. Het hart van het gebied wordt thans bepaald door een geheel nieuwe invulling: complexen grootschalige kantoor- en woongebouwen aan een volledig nieuwe infrastructuur. Langs de randen vinden we vele relictten van de ontwikkelingen uit de late 19<sup>de</sup> en vroege 20<sup>ste</sup> eeuw: hier liggen restanten van bedrijven, die in het kielzog van de Willemsvaart en de bedrijvigheid langs het spoor gesticht werden. Bovendien bevinden zich hier de randen van woonwijken, die vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw langs het spoorgebied tot ontwikkeling kwamen: Veerallee, Emmawijk, Stationsbuurt, Assendorp en Pierik. Midden in het spooreplacement bevindt zich het complex van de voormalige spoorwerkplaatsen.

Binnen het gebied is sprake van een diversiteit van historische ruimtelijke structuren, karakteristieke bebouwing en groen. Deze aspecten worden in het onderstaande nader geduid en gewaardeerd.

### 4.2 Historische ruimtelijke structuren

Het projectgebied heeft historische betekenis vanwege de complexe ontwikkelingsgeschiedenis, die aan de structuur en de aard van de bebouwing nog deels afleesbaar is. Vooral de 19<sup>de</sup>- en 20<sup>ste</sup>-eeuwse fasen zijn door de ingrijpende ontwikkelingen in verschillende lagen zichtbaar gebleven. Deze historische gelaagdheid uit zich onder meer in de aanwezigheid van enkele interessante ruimtelijke structuren en ensembles:

1. Het tracé en de relictten van de **Willemsvaart/Veerallee**, met daarlangs resten van de vroegere bedrijvigheid; het tracé volgt dat van de middeleeuwse weg van Zwolle naar het veer en de later hierlangs gelegde verdedigingslinie: een lineaire structuur met een complexe en voor de stad Zwolle belangwekkende geschiedenis.
2. Het **spooreplacement** met spoortracés in verschillende windrichtingen, het historische stationsgebouw, de relictten van de spoorwerkplaatsen en andere aan het spoor gerelateerde structuren, zoals de hoge spoorbrug en de bebouwingsstrook aan de Westerlaan. Een belangwekkend ensemble: in vele aspecten wordt hier het indrukwekkende verhaal van de Zwolse spoorweggeschiedenis levend gehouden. Wellicht zijn ook thans niet zichtbare relictten van de spoorwerkplaats en het emplacement in de bodem behouden gebleven. Door de grote omvang is het emplacement een zeer bepalend element in het stadslandschap. Karakteristiek is de wijze waarop het gebied met al zijn artefacten zich op verschillende manieren manifesteert in het gebied: soms schuilgaand achter dichte bebouwings- en groenstructuren, vaak duidelijk beleefbaar via vele doorzichten tussen de bebouwing. Op enkele locaties, zoals vanaf het NS-station, bij de werkplaatsen en vanaf de Hoge Spoorbrug is het emplacementsgebied in volle omvang beleefbaar.
3. De 19<sup>de</sup>- en vroeg 20<sup>ste</sup>-eeuwse **wijkranden**, met parallel aan het spoor lange linten historische bebouwing en talrijke haaks op het emplacementsgebied aansluitende straten. De wijkranden zijn representatief voor de ontwikkelingsgeschiedenis van de erachter gelegen wijken en fungeren voor bezoekers over weg en spoor van oudsher als visitekaartje van de stad. De wijkrandbebouwing van Assendorp heeft ook een historische relatie met het emplacement. Hier woonden vele arbeiders en beambten van de spoorwerkplaats en het emplacement. De woningcomplexen zijn nog aanwezig.
4. **Stationspleingebied**: typisch 19<sup>de</sup>-eeuws stationsplein met toegangslaan naar de binnenstad en een voorname bebouwing. Er zijn relictten van de oude beplanting in de westhoek. Het grote 19<sup>de</sup>-eeuwse stationsgebouw vormt het focuspunt in de aanleg.





5. **IJsselallee:** grootschalige verkeersstructuur volgens het structuurplan van 1972; in samenhang hiermee de nieuwe infrastructuur richting oud stadsgebied, zoals de IJsseltunnel en de tot grote verkeersweg opgewaardeerde Nieuwe Veerallee. De IJsselallee koppelt met diverse kruisingen een groot aantal wijkontsluitingswegen.
6. **Hanzeland:** volledig nieuw ingericht en gestructureerd kantorenpark en woongebied tussen IJsselallee en Hanzelaan.

Met uitzondering van de recente structuren 5 en 6 hebben deze gebieden cultuurhistorische waarde. De relictten van deze structuren zijn op de cultuurhistorische kaart weergegeven.

#### 4.3 Historische bouwkunde

Een deel van de bebouwing in het plangebied heeft cultuurhistorische waarde. Dat wil zeggen dat er sprake is van objecten en ensembles die voldoen aan de volgende criteria:

- Objecten en complexen met architectuurhistorische waarden: d.w.z. met een relatief hoge ontwerp kwaliteit of representatief voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie;
- Objecten, complexen en ensembles met een bijzondere stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarde, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen door bijvoorbeeld woningbouwcorporaties, particulieren e.d. of vanwege specifieke andere situationele aspecten (bijvoorbeeld markante locaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks);
- Gaafheid, d.w.z. objecten en ensembles die in belangrijke mate ongewijzigd zijn gebleven sinds de bouwtijd of waarbij wijzigingen zeer zorgvuldig zijn aangebracht. Objecten en ensembles die in sterke mate zijn veranderd door het wijzigen van (winkel)puien, daken (dakkapellen, ophogingen, karakteristieke detailleringen, stucen of sausen van de gevels, etc. voldoen niet aan dit criterium;
- Objecten en complexen met een monumentenstatus (rijks- en gemeentelijke monumenten).

#### **Relictten van industriële en residentiële bebouwing**

Van de (agrarische) bedrijvigheid van voor de 19<sup>de</sup> eeuw resteert in het projectgebied niets. De oudst bewaard gebleven relictten dateren uit het derde

kwart van de 19<sup>de</sup> eeuw en kwamen tot stand in relatie tot het spoor: het stationsgebouw uit 1863 (rijksmonument), onderdelen van de spoorwerkplaats uit 1870, enkele dienstwoningen uit de periode rond 1865 en de hoge spoorbrug uit 1883 (rijksmonument). Ook bleven enkele interessante jongere complexen, gerelateerd aan de spoorwegen, in het gebied bewaard, zoals de 20ste-eeuwse onderdelen van de spoorwerkplaats en het voormalige stationspostkantoor uit 1970. Langs de Willemsvaart en de Deventerstraatweg bevinden zich restanten van bedrijfs- en emplacementsgebouwen uit late 19<sup>de</sup> en 20<sup>ste</sup> eeuw, waarvan de belangrijkste zijn de zeildoekweverij Willemsvaart 18, het kantoorgebouw van Schrale's Beton- en Aannemingsmaatschappij (1957), eveneens aan de Willemsvaart en het houten Groentenveilingsgebouw aan de Deventerstraatweg.

Langs de Willemsvaart bevinden zich voorts nog enkele kleinschalige vrijstaande historische woonhuizen.

Langs de randen van het projectgebied bevindt zich in de aansluitende wijken een groot aantal belangwekkende historische panden, veelal onderdeel van grotere ensembles: geschakelde herenhuizen uit de late 19<sup>de</sup> en vroege 20<sup>ste</sup> eeuw aan de Willemskade, Veerallee en Oosterlaan; voorts vrijstaande villa's, middenstandswoningen en monumentale schoolgebouwen aan de Veerallee en Westerlaan; tenslotte lange reeksen geschakelde arbeiderswoningen aan de Deventerstraatweg. Hoewel van het projectgebied gescheiden door drukke verkeerswegen hebben deze ensembles een belangrijke uitstraling op het projectgebied. De bebouwing is er duidelijk op het gebied of de langlopende structuren georiënteerd en heeft er een ruimtelijke of zelfs historische relatie mee.

#### ► ► Waardering van de objecten en ensembles

De bebouwing die aan de eerder in deze paragraaf genoemde criteria voldoet is weergegeven op de bijgevoegde **cultuurhistorische waardenkaart** en tevens in de bijlage met de objectenlijst. Deze omvat een volledig overzicht van alle adressen **binnen** de grenzen van het projectgebied, met eventuele monumentenstatus, foto en korte omschrijving van de karakteristiek.

Tevens is in deze lijst in kleur de cultuurhistorische kwaliteit weergegeven, zoals die ook op de cultuurhistorische waardenkaart is aangeduid.

Op de cultuurhistorische waardenkaart is overigens ook de in de wijkranden buiten het projectgebied gelegen bebouwing gewaardeerd. Dit om een indruk te geven van de hoge cultuurhistorische kwaliteit van de bebouwing langs het gebied.

#### ■ **Zeer hoge cultuurhistorische waarde:**

Objecten en/of ensembles, die voor de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied van groot historisch belang zijn. Er is sprake van zeer hoge architectuurhistorische waarden: d.w.z met een relatief hoge ontwerp kwaliteit of representatief voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie. Tevens kan er sprake zijn van bijzondere stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarden, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen door bijvoorbeeld woningbouwcorporaties, particulieren e.d. of vanwege specifieke andere situationele aspecten (bijvoorbeeld markante hoeklocaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks)  
Deze waarde is dusdanig hoog, dat behoud (en bescherming) van deze objecten wenselijk is.

#### ■ **Hoge cultuurhistorische waarde:**

Objecten en/of ensembles die voor de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied van historisch belang zijn, met architectuurhistorische waarden: d.w.z kenmerkend voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie. Tevens kan er sprake zijn van stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarden, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen of vanwege specifieke situationele aspecten (bijvoorbeeld markante hoeklocaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks)  
Deze waarde is dusdanig hoog, dat behoud (en bescherming) van deze objecten te overwegen is.

#### ■ **Attentiewaarde:**

Objecten en/of ensembles die voor de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied van (enig) historisch belang zijn, maar niet direct beschermenswaardig zijn. De objecten voegen zich in schaal, hoofdvormen en typologie min of meer binnen de historisch gegroeide situatie en dragen dus in beperkte mate bij aan de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

#### ■ **Indifferente waarde:**

Objecten en/of ensembles, die niets of weinig aan de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied toevoegen en ook geen wezenlijk onderdeel vormen van de ontwikkelingsgeschiedenis.

## 4.4 Historische groenstructuren

Ook de waardevolle historische groenstructuren zijn op de cultuurhistorische waardenkaart weergegeven.

### ***Weiden en akkers***

Van de oorspronkelijk in het gebied veel voorkomende weiden en akkers is niets behouden gebleven.

### ***Tuinen***

In het gebied bevinden zich geen tuinen van historisch belang. De uitgebreide tuinaanleg rond de Ecodrome is van vrij recente datum.

### ***Hagen en erfscheidingen***

Niet van toepassing.

### ***Laanbeplanting***

De Westerlaan, de Veerallee en de Willemskade hebben een karakteristieke laanbeplantingen in de vorm van platanen of linden, die een belangrijke bijdrage leveren aan het karakteristieke straatbeeld ter plekke. Bepalend is hier ook de Willemsvaart, die als versmalde singel in het stadsbeeld behouden is gebleven. Vanuit het Stationsplein is zicht op de Stationsweg met zijn monumentale laanbeplanting en de deels nog aanwezige grote villatuinen. Ook aan de Deventerstraatweg bevinden zich markante groenelementen.

## 4.5 Archeologie

### ***Inleiding***

Het terrein tussen de Willemskade, Westerlaan, het station en het spoorwegtraject Zwolle-Amersfoort is op de Archeologische Waarderingskaart Zwolle aangegeven als 10 % gebied. Dit houdt in dat de kans op archeologische sporen vrij klein is. Het gebied ligt in een dalvormige dekzandlaagte tussen twee dekzandruggen. De natuurlijke bodem bestaat uit een klei op veen pakket. Tijdens de bouw van het station in 1868 heeft men dezelfde bodemopbouw aangetroffen. Door rijksarchivaris Hoeffter werd dit veenpakket geïnterpreteerd als vulling van een oude IJsselarm. Ook tijdens de aanleg van een kelder ten behoeve van de houtbewerkerij, op het terrein van de Centrale Werkplaats (het huidige terrein van Stork/Wartsila), werd klei





op veen aangetroffen. Archeologische sporen uit de prehistorie en middeleeuwen zullen op het terrein niet worden aangetroffen.

Het gebied tussen de Willemskade, Westerlaan, het station en het spoor kan voor de geschiedenis van de spoorwegen en de daarmee samenhangende industriële ontwikkeling van Zwolle van groter belang zijn.

#### *Achtergrondinformatie*

Zwolle is al vanaf 1868 een belangrijk knooppunt van spoorweglijnen. Mede door de vestiging van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen groeide Zwolle uit tot één van de belangrijkste centra van spoorwegactiviteiten. De historische ontwikkeling is geschetst in paragraaf 3.3.

Het grote spooreplacement met zijn stationscomplex, werkplaatsen en goederenoverslag heeft veel veranderingen ondergaan. Na de sluiting van de werkplaatsen en het staken van de werkzaamheden op het goederenemplacement zijn de meeste historische relictten opgeruimd. Zo is rond het midden van de jaren '60 van de vorige eeuw de spoorweghaven gedempt. Ook de karakteristieke kolenparken, waterkolommen, draaischijven en askuilen verdwenen. Of er van deze elementen nog restanten in het gebied bewaard zijn gebleven is onduidelijk. In het gebied hebben naast een kolenpark twee kleine en één grote draaicirkel gelegen. Het is van belang voor de industriële geschiedenis van Zwolle en Nederland om ook aan dit soort fenomenen aandacht te besteden.

#### *Archeologisch proefonderzoek*

Een archeologisch proefonderzoek in het gebied is nodig om vast te stellen of er nog sporen van de vroegere spoorwegactiviteiten, met name van de draaicirkels, aanwezig zijn. Wanneer dit het geval is dienen deze sporen in kaart te worden gebracht. Een opgraving is dan beslist noodzakelijk.

#### *Samenvatting*

Samengevat betekent het dat met name de mogelijke restanten van de vm draaicirkels van archeologisch belang zijn. Deze drie draaicirkels zijn gelegen:

1. ten noordwesten van de werkplaatsen ter hoogte van de aftakking van het spoor richting Kampen
2. ten zuidoosten van het stationsgebouw langs de Oosterlaan (zie afb. 86)
3. ten zuidoosten van de Hoge Spoorbrug (zie afb. 79).

## 5. AANBEVELINGEN

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aanbevelingen gedaan ter behoud en versterking van de cultuurhistorische kwaliteit in het gebied. Hierbij komen zowel ruimtelijke aspecten aan de orde als objectgerichte.

### 5.2 Karakteristiek gebied

- De diversiteit in de cultuurhistorische en ruimtelijke aspecten als een kwaliteit beschouwen;
- In het algemeen wordt behoud van de historische hoofdstructuur (zie paragraaf 5.3) en de karakteristieke bebouwing (zie paragraaf 5.4) aanbevolen;

### 5.3 Hoofdstructuren

- Behoud en versterking van het historische karakter van de Veerallee / Willemsvaart tracé; behoud en versterking van de groenstructuren;
- Visualisatie verdwenen deel Willemsvaart;
- Behoud en versterking van het historische karakter van de wijkrandstructuur langs de noordrand van het gebied; onderscheid houden tussen bedrijfsmatige karakter van de spoorzone en het residentiële van de wijkranden; behoud en versterking van groenstructuren langs deze wijkranden;
- Zo veel mogelijk intact laten van het ensemble van het spooreplacement met stationsbebouwing, Hoge Spoorbrug, restanten van de historische spoorwerkplaats en andere aanverwante gebouwen, etc.

### 5.4 Bebouwing

- Beschermen van de objecten en complexen die van “zeer hoge

- cultuurhistorische waarde” zijn;
- Zoveel mogelijk behoud en herstel van de bebouwing met (zeer) hoge cultuurhistorische waarde;
- Instandhouding/aanpassing van de overige, binnen de context passende bebouwing volgens de reguliere welstandstoetsing (attentiewaarde);
- Handhaven van de bestaande schaal van de bebouwing langs de wijkrandzones;
- Aanvullend bouw- en architectuurhistorisch onderzoek naar het complex van de voormalige spoorwerkplaats en het emplacement (zie ook opmerkingen bij de objecten vanaf pagina 36); voorts archeologisch onderzoek naar wellicht in de bodem bewaarde restanten van de spoorwerkplaats (loc-draaischijf?).

### 5.5 Rooilijnen, erfscheidingen, groen, etc.

- Handhaven van historische rooilijnen en erfscheidingen van de bebouwing in de wijkrandzones;
- Handhaven/versterken van als waardevol gekenschetste groenelementen (laanbeplantingen, solitairen, tuinen)

### 5.6 Archeologisch onderzoek

#### *Archeologisch proefonderzoek*

Een archeologisch proefonderzoek in het gebied is nodig om vast te stellen of er nog sporen van de vroegere spoorwegactiviteiten, met name van de draaicirkels, aanwezig zijn. Wanneer dit het geval is dienen deze sporen in kaart te worden gebracht. Een opgraving is dan beslist noodzakelijk.





## 6. OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED

*Beschermde objecten in het projectgebied:*

1. Stationsplein 16, stationsgebouw NS (rm)
2. Van Karnebeekstraat / Hanzelaan, spoorbrug (rm)
3. Willemsvaart 21, kantoorgebouw vm. Schakel Schrale (gm)

*Beschermde objecten direct rondom het projectgebied:*

1. Emmastraat 1-11 (gm)
2. Emmawijk 1 (gm)
3. Emmawijk 2 (rm)
4. Emmawijk 3 (rm)
5. Emmawijk 4 (gm)
6. Emmawijk 5 (gm)
7. Emmawijk 6 (gm)
8. Emmawijk 7 (gm)
9. Emmawijk 8-8.1 (gm)
10. Emmawijk 23 (gm)
11. Mimosastraat 1, vm LTS gebouw (rm)
12. Stationsweg 1 (gm)
13. Stationsweg 2 (rm)
14. Stationsweg 3 (gm)
15. Stationsweg 5 (gm)
16. Stationsweg 9 (gm)
17. Stationsweg 11 (gm)
18. Terborchstraat 1, kantoor (gm)
19. Terborchstraat 10-12, woningen (gm)
20. Van Karnebeekstraat 106-114, woningen (gm)
21. Veerallee 29-30, complex Gymnasium Coleanum (gm)
22. Veerallee 56-57 (gm)
23. Venestraat 2-20, woningen (gm)
24. Westerlaan 40, Marnixschool (gm)
25. Westerstraat 28-30
26. Willemskade 9-9.1 (gm)
27. Willemskade 17-18 (gm)
28. Willemskade 24-30 (gm)







*Overige panden met een hoge en zeer hoge cultuurhistorische waarde **binnen** het projectgebied:*

1. Deventerstraatweg 9, houten loods, restant groentenveiling
2. Deventerstraatweg 30, houten loods
3. Emmawijk 59, woning
4. Hanzelaan 95 / Assendorperlure 5, complex vrm. Werkplaats NS
5. Willemsvaart 10, houten woning
6. Willemsvaart 12, voormalige dienstwoning spoor
7. Willemsvaart 13-14, voormalige dienstwoningen spoor
8. Willemsvaart 18, complex zeildoekweverij
9. Westerlaan 45, werkplaats
10. Westerlaan 42-48, woningen

## 7. LITERATUUR/BRONNEN

- Augusteijn, J., *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Overijssel, deel 9.1. De steden van Noordwest-Overijssel*, Alphen aan den Rijn 2002
- Berkenvelder, F.C., *Korte geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 1980
- Berkenvelder, F.C., *Zo was Zwolle rond 1900*, s.d.
- SB4, Blok, Olde Meierink en Partners, Bureau voor historische tuinen, parken en landschappen, *Historisch overzicht van Het Engelse Werk / Spoolderbos te Zwolle*, onderzoek in opdracht van de gemeente Zwolle, 2001
- Conens, H.R., A. Pfeifer e.a., *Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's*, Zwolle 1976
- Coster, W. (red.), *Een kleine staalkaart van het Zwols industrieel erfgoed*, (Zwols Historische Reeks, nummer 2, september 2001).
- Evenboer, B., *Neem nou Zwolle. Een kleine historie over de ontwikkeling van Zwolle. Spoolde / Veerallee*, Zwolle 1987
- Geest, J. van, *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996
- Hogenkamp, D. en C., *Aangaande Assendorp. De verzamelde en meer uitgebreide verhalen uit het Assendorper Terugkiekertien*, Zwolle 2002
- Hoogstraten, D. van, *Architectuurgids van Zwolle in de 20<sup>e</sup> eeuw*, Zwolle 1999
- Hove, J. ten, *Geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 2005
- Huisman, W. e.a. (red.), *Als de Dag van Gisteren. Honderd jaar Zwolle en de Zwollenaren*, Zwolle 1991-1993
- Kuile, E.H. ter, *De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst. Deel IV De provincie Overijssel, Noord- en Oost-Salland, 's-Gravenhage* 1974
- Louwen, J. en H. Prins, *Ach lieve tijd. 750 jaar Zwolsen, Zwollenaren en hun....*, Zwolle 1980-1982
- Messchaert, K., *Inventarisatie naoorlogse bouwkunst en stedenbouw Zwolle*, z.p. februari 2001 (ongepubliceerde rapportage in opdracht van de gemeente Zwolle.
- Noordegraaf, L., *Nederlandse marktsteden*, Utrecht-Antwerpen 1985, p.70.
- Overbeek, M., *Fietstocht Industrieel Erfgoed in Zwolle*, Zwolle 2003
- De Pater, B.C. en B. Schoenmaker, *Grote Atlas van Nederland 1930-1950*, Zierikzee 2005, p.194-195: Topografische Kaart, 1:50.000, Ost-Zwolle, uitgave mei 1941
- Pfeiffer, A. (tekst) en H.R. Conens (Aerophoto Eelde, Luchtfotografie), *Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's*, Zwolle 1976
- Rijst, B. van der, *Oud Zwolle vanuit de lucht. Foto's: KLM Aerocarto*. Hoogeveen 1996
- Het Oversticht, *Inventarisatie Jongere Bouwkunst 1850-1940. Beschrijving Gemeente Zwolle*. Zwolle 1988
- Projectbureau Zwolle Zuid bv, *Zwolle, bestemmingsplan Zwolle-zuid, voorschriften en kaarten*, Zwolle 1974, bijgewerkt 1977, en *Toelichting*, Zwolle 1974
- Sector Stadsontwikkeling, Monumentenzorg, gemeente Zwolle, "19<sup>e</sup> Eeuwse spoorwegarchitectuur in Zwolle. Een brochure over de komst van het spoor naar Zwolle, het station, de perronoverkapping en de Hoge Spoorbrug", in: *Informatieblad Monumentenzorg en archeologie in Zwolle*, september 1989
- *Welstandsnota gemeente Zwolle, versie 2.0 april 2004*
- <http://www.assendorpernieuws.nl/>
- <http://www.kloosterzwolle.nl/>
- <http://watwaswaar.nl/>
- Website beeldbank Overijssel
- <http://www2.historischcentrumoverijssel.nl/zwolle/zw/geschz3.htm>
- <http://frankhuis.punt.nl/>









<b>LIJST CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING BINNEN HET PROJECTGEBIED</b>	<b>Adres</b>	<b>Karakteristiek</b>	<b>Waarde Zie kaart</b>
	Deventerstraatweg	2 Recent gerealiseerd kantoor- en overblijfsgebouw van vervoersbedrijf Connexion. Onderdeel lintbebouwing langs noordzijde spoor. Heeft geen cultuurhistorische waarde.	
	Deventerstraatweg	9 Langgerekte houten loods met inwendig houten spantconstructies, uit het tweede kwart van de 20ste eeuw. Destijds gebouwd als gebouw voor de groentenveling, die hier van 1929 tot 1958 was gevestigd. Het complex werd deels gesloopt, maar resterende gebouw is slechts in enkele details gewijzigd. Cultuurhistorische waarde vanwege de bijzondere oorspronkelijke functie; voorts enige bouwhistorische waarde en stedenbouwkundige waarde vanwege de markante ligging in lintbebouwingsstrook langs het spoor.	
	Deventerstraatweg	10 Modern pompstation, onderdeel van de lintbebouwing langs de noordzijde van het spooreplacement. Geen cultuurhistorische waarde.	



	Deventerstraatweg	18	Bedrijfsgebouw Strukton, circa 1980. Simpel, modern éénlaags gebouw zonder bijzondere waarden. Onderdeel lintbebouwing langs noordzijde spooreplacement.	■
	Deventerstraatweg	20	Grote bedrijfshal uit circa 1960-1970, die later is omgebouwd tot supermarkt (Boni). Oorspronkelijke bakstenen gevels werden hierbij grotendeels aan het zicht onttrokken door modern plaatmateriaal. Ook verder grondig gewijzigd. Cultuurhistorische waarde is nihil.	■
	Deventerstraatweg	22	Grote bedrijfshal uit circa 1960-1970, die later is omgebouwd tot winkelbedrijf (Bristol). Oorspronkelijke bakstenen gevels werden hierbij grotendeels aan het zicht onttrokken door modern plaatmateriaal. Ook verder grondig gewijzigd. Cultuurhistorische waarde is nihil.	■
	Deventerstraatweg	30	Houten loods, gebouwd voor de "Nieuwe Zwolsche Coöperatieve Winkelvereniging", zoals nog met grote letters op de voorgevel is te lezen. In het markante houten gebouw werden brandstoffen opgeslagen. Verkeert nog deels in gave staat. Bouwperiode circa 1930. Onderdeel lintbebouwing langs noordzijde spooreplacement. Vanwege bouwtype enige historische waarde. Tevens cultuurhistorische waarde vanwege de bijzondere oorspronkelijke functie.	■









	Deventerstraatweg	28	Complex tennisbanen met hal, van zeer recente datum. Geen cultuurhistorische waarde.	
	Emmawijk	59	Merkwaardig woonhuis uit de late 19 <sup>de</sup> eeuw, behoort hier tot de oudere bebouwing van de Emmawijk. Valt op door zijn bijzondere ligging. Bakstenen pand met wit gepleisterde details en schilddak, typerend voor de herenhuysarchitectuur van de 19 <sup>de</sup> eeuw. Lijkt wel een restant van een oorspronkelijk groter geheel; cultuurhistorische waarde.	
	Emmawijk	60-61	Zie Westerlaan 42-48	
	Hanzelaan	95	Voormalig complex van de spoorwerkplaatsen. In het tegenwoordige complex resteren interessante onderdelen van de oorspronkelijke bebouwing uit de tweede helft van de 19 <sup>de</sup> eeuw, zoals enkele bakstenen loodsen met zadeldaken en lichtstraten, bakstenen lisenen en getoogde en rondboogvensters; tevens zijn er onderdelen uit het begin van de 20 <sup>ste</sup> eeuw. Ook in de jaren '30-'50 zijn onderdelen vernieuwd of toegevoegd, zoals aan de zuidoostzijde, deels door de nieuwe gebruikers na sluiting van de werkplaatsen in 1938. Een aanzienlijk deel van het complex is in de afgelopen decennia ingrijpend vernieuwd, o.a. in 1997, toen door Stork-Wärtsilä een grote productiehal met golvend dak werd toegevoegd, naar ontwerp van Gert Grosveld van Bureau Haskoning. De te onderzoeken historische onderdelen zijn in de kaart in oranje aangeduid.	

	Hanzelaan	300	<p>Hanzebad. Modern overdekt zwembadcomplex, circa 1990, met gebogen gevels en aflopend dak. Vanwege de jonge leeftijd beperkte cultuurhistorische waarde.</p> <p>In het zwembad bevindt zich een bijzonder tegeltableau, afkomstig uit het voormalige Stilobad (1933) aan de Turfmarkt. Het tegeltableau dateert uit 1961 en is een ontwerp van de kunstenaar B. Hendriks. Hendriks heeft onder meer glas- en breuksteenmozaïeken ontworpen voor de hal van de NCRV-studio te Hilversum. Andere werken van Hendriks zijn te vinden aan scholen en openbare gebouwen te Amsterdam, Amersfoort, Vlaardingen, Rotterdam en Krommenie.</p> <p>De betreffende afbeelding stelt een aantal dames voor die met zwemactiviteiten bezig zijn. Bij de sloop van het Stilobad is het tableau gespaard en door Van Sabben uit Oud-Beyerland van de wand in het zwembad gezaagd. De wandtegels zijn voorbewerkt, op dikte gezaagd en in een nieuwe compositie aangebracht in het Hanzebad.</p>	
	Hanzelaan	310-332	<p>Rijkskantorengedrag Hanzeland, in 1992 gerealiseerd naar plannen van J. van der Meer van bureau Karelse Van der Meer. Dominant kantorencomplex met ronde torenachtige uitbouw, grote rechthoekige volumes in contrasterende materialen en kleuren. Typerend voor de grootschalige moderne kantorenbouw in de periode rond 1990. Beperkte cultuurhistorische waarde.</p>	
	Hanzelaan	334-344 351-361	<p>Twee forse kantoorgebouwen van vrij recente datum, opvallend door de torenvormige beëindigingen ter hoogte van de Hanzelaan. Deze torens vormen markante pendanten. De architectuur is typerend voor de kantoorbouw omstreeks 2000. Beperkte cultuurhistorische waarde.</p>	











	IJsselallee	1	Pompstation, derde kwart 20 <sup>ste</sup> eeuw, markant gesitueerd terzijde van de IJsselallee, de grootschalige infrastructuur aan de zuidzijde van het projectgebied. Vanwege de jonge leeftijd een lage cultuurhistorische waarde.	
	Nieuwe Veerallee	1	De "Willemsflat" is in 1972 ontworpen door het ingenieursbureau voor architectuur en stedenbouw W.J. Dingemans en W.R. de Vries. De woontoren met 48 woningen en een naast gelegen servicestation is een goed voorbeeld van de nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen in Zwolle Zuid. De toren vormt een belangrijke landmark in zijn omgeving en modern element aan de in de jaren zestig geheel vernieuwde infrastructuur, de Nieuwe Veerallee, die ter plekke kwam van de gedempte Willemsvaart. Typerende modernistische architectuur met betonconstructie zichtbaar in buitengevels. Ook de galerijflatopzet is typisch voor de bouwtijd. Bezit als uiting van moderne woning- en stedenbouw uit het begin van de jaren '70 enige architectuur- en stedenbouwkundige waarde.	
	Nieuwe Veerallee	3	Voormalig servicestation (pompstation), onderdeel van het Willemsflatcomplex uit 1972. Naast de "landmark" werd in het kader van vernieuwde en opgewaardeerde verkeersstructuur, één van de belangrijkste uitvalswegen, een benzinepompstation gerealiseerd. Architectuur is door latere wijzigingen ingrijpend aangetast. De cultuurhistorische waarde is gering.	

	Stationsplein	14-15	Rijwielstalling en parkeergarage, circa 1985. Modern complex van recente datum. Sluit in schaal, vormgeving en materiaalgebruik slecht aan in zijn omgeving. Cultuurhistorische waarde is nihil.	■
	Stationsplein	16-17	Historisch stationsgebouw, in 1863 gebouwd volgens het type Staatsspoorstation Klasse 1. Het geheel wit gepleisterde gebouw bestaat uit een breed opgezet tweelaags middendeel onder een zadeldak, met aan weerszijden lange éénlaags vleugels met schilddaken. Symmetrische voorgevel met fronton. Ondanks diverse wijzigingen is het gebouw goed behouden gebleven en een fraai voorbeeld van het type. Bijbehorende ijzeren overkapping is in 1991 vervangen. Het gebouw heeft een hoge architectuur- en cultuurhistorische waarde en stedenbouwkundige waarde.	■
	Stockholmstraat	44-72	Reeks geschakelde voormalige arbeiderswoningen uit circa 1900, oorspronkelijk deel uitmakend van de lintbebouwing langs de Schellerweg, die door de IJsselallee in tweeën werd geknipt. De aanvankelijk éénlaags huizen (met kap) hebben bakstenen gevels met eenvoudige gepleisterde details. De meeste woningen zijn recentelijk voorzien van een verdieping met nieuwe kap, waardoor het originele karakter is veranderd. Cultuurhistorische waarde als laatste relict van de historische bebouwing in de wijk Hanzeland.	■
	Van Karnebeekstraat	ong.	De Hoge Spoorbrug is in 1883 gebouwd naar ontwerp van het toenmalige ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid, in opdracht van de Staatsspoorwegen. De bijzondere constructie van de ijzeren bovenbouw werd geleverd door de firma H. Dalhuizen uit Kampen. De spoorbrug is van belang vanwege de bijzondere technische en zeldzame constructies, vanwege de hoge historische waarde en stedenbouwkundige waarde.	■













	Westerlaan	1	Verkeersleidingsgebouw voor de Nederlandse Spoorwegen (seingebouw), in 1979 gebouwd naar ontwerp van K. van der Gaast. Markant gebouw met bakstenen onderbouw en met platen beklede overkragende verdieping, met zichtbaar gelaten constructieve elementen. In opzet, materiaal- en kleurgebruik typerend voor de architectuur van de late jaren '70 en in die zin van enig architectuurhistorisch belang. Markante ligging tussen spoor en Westerlaan.	
	Westerlaan	1b	Eenvoudig bakstenen transformatorgebouw uit het tweede kwart van de 20 <sup>ste</sup> eeuw, met voor die periode typerend materiaal- en kleurgebruik. Vermoedelijk verhoogd en voorzien van andere kap. Niet zo bijzonder voorbeeld van dit bouwtype. Beperkte architectuurhistorische waarde.	
	Westerlaan	9	Werkplaats/kantoor, behorend bij het spoorwegemplacement van Zwolle. Markant bakstenen gebouw in de traditioneel-zakelijke architectuur van de periode rond 1920. Bleef in hoofdvorm en diverse details redelijk goed bewaard. Bezit enige cultuurhistorische waarde. Nader onderzoek gewenst.	



	Westerlaan	45	<p>Vermoedelijk een onderdeel van de 19de-eeuwse spoorwerkplaats bebouwing. Markant bakstenen industrieel gebouw met zadeldak, gevels met zware bakstenen geledingen, getoogde gevelopeningen, in eclectische trant. In details gewijzigd maar nog steeds herkenbaar als historisch bedrijfsgebouw. Bezit cultuurhistorische waarde.</p>	
	Westerlaan	bij 45	<p>Bijgebouwtje bij de bebouwing van het spoorwegemplacement, uit de jaren '50 van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Voor die periode karakteristieke architectuur met zichtbaar betonskelet (betonnen keperboogportalen) en bakstenen gevelvullingen. Oogt vrij gaaf. Enige cultuurhistorische waarde in samenhang met belendende spoorwegbebouwing.</p>	
	Westerlaan	51	<p>Grootschalig stationspostkantoor, in 1972 gereed gekomen naar ontwerp van architect Rentjes uit Hengelo. Voor de bouwperiode typerende architectuur met lage onderbouw (publiekshal) en hoge kantoortoren, in robuuste betonstructuur met lange vensterstroken, die het gebouw ondanks zijn hoogte een horizontaliserend karakter geven. Markante situering terzijde van het spooreplacement, waar een eigen PTT-perron resteert, als een landmark aan de Westerlaan, nabij de kruising met de Nieuwe Veerallee. Staat ter plekke van de oude spoorhaven. Het complex is een herinnering aan de grootschalige modernisering die rond 1960-1970 in het Zwolse stadsgebied plaats vonden.</p>	










	Westerlaan	42-60	Zie ook: Emmawijk 60-61 Complex grote middenstandswoningen uit omstreeks 1930, markant gesitueerd op de hoek van de Westerlaan en de Emmawijk, echter deels aan het oog onttrokken door een plantsoen en dichtbegroeide tuinen. Markante Interbellumarchitectuur met dominanten pannendaken met grote overstekken, bakstenen gevels met in- en uitspringende delen; diverse interessante details. Blok maakt deel uit van de randbebouwing van de Emmawijk met veel bebouwing uit dezelfde bouwperiode.	
	Willemsvaart	10	Houten woning uit circa 1920, onderdeel van de lintbebouwing langs de vroegere Willemsvaart. In hoofdvorm en detaillering gaaf behouden gebleven. Opmerkelijk voorbeeld van vermoedelijk uit oost- of noord Europa afkomstige houtbouwpakket. Sinds de bouw van de Willemsflat door dit gebouw volledig overschaduwd. Bezit cultuurhistorische waarde vanwege bouwtype, materiaalgebruik, constructie en gaafheid.	
	Willemsvaart	11	Klein woonhuis uit circa 1925. Voorbeeld van eenvoudige woonhuisbouw uit het interbellum, vooral in hoofdvorm (steil zadeldak) goed herkenbaar gebleven. In details overigens gewijzigd. Onderdeel van de lintbebouwing langs de hier gedempte Willemsvaart. De cultuurhistorische waarde is door de wijzigingen beperkt.	

	Willemsvaart	12	In 1864 werd de spoorlijn Utrecht-Hatterem doorgetrokken naar Zwolle. De exploitatie was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCSM). Er kwam een tijdelijke halte aan de Willemsvaart, die overigens in 1873 weer werd opgeheven. Vlakbij werden enkele dienstwoningen voor de NCSM gebouwd. Zo diende het pand Willemsvaart 12 als dienstwoning en kantoor van de afdeling Tractie, Weg en Werken. Het pand is ontworpen door ingenieur Bergmans van de NCSM. Gaaf bewaard gebleven en cultuurhistorisch waardevol. Ensemble met de nrs. 13-14.	
	Willemsvaart	13-14	In 1864 werd de spoorlijn Utrecht-Hatterem doorgetrokken naar Zwolle. De exploitatie was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCSM). Er kwam een tijdelijke halte aan de Willemsvaart, die overigens in 1873 weer werd opgeheven. Vlakbij werden enkele dienstwoningen voor de NCSM gebouwd, waaronder deze dubbele woning, vermoedelijk ontworpen door ingenieur Bergmans van de NCSM. Gaaf bewaard gebleven en cultuurhistorisch waardevol. Ensemble met nr. 12.	
	Willemsvaart	16	Bedrijfs- en kantoorgebouw uit circa 1975, bestaande uit onderbouw met glaspuien, een naderhand gewijzigde beplate bovenbouw en een derde bouwlaag met afgeschuinde, inspringende dakschilden opzij. Thans is Welzorg hier gevestigd. Eenvoudige, gewijzigde architectuur, alleen in de hoofdvorm nog kenmerkend voor de jaren '70 bedrijfsarchitectuur. Geen cultuurhistorische waarde.	
	Willemsvaart	17	Klein bakstenen woonhuis in de trant van de Delftse School, rond 1950 gerealiseerd, vermoedelijk als bedrijfswoning. Voor de bouwtijd karakteristiek ontwerp met sobere bakstenen gevels, pannengedekte zadeldaken, vensters met roedenramen. Links een terugliggend bouwdeel met hoofdingang. Enkele ramen met glas-in-lood. Het huis bleef in vrij gave staat bewaard en bezit enige cultuurhistorische waarde.	





	Willemsvaart	17b-18	Complex van de voormalige zeildoekweverij, één van de laatste resten van de laat 19 <sup>de</sup> -eeuwse bedrijfsbebouwing langs de thans gedempte vaart. Later zat hier Pierik's bouwbedrijf. Complex bestaat uit kleine fabrikantenwoning uit circa 1865 en een bedrijfsgebouw uit verschillende bouwperiodes uit 19 <sup>de</sup> en vroege 20 <sup>ste</sup> eeuw. Bouwhistorisch interessant. Complex bezit cultuurhistorische waarde.	
	Willemsvaart	18a	Groot, modern garagebedrijfsgebouw, onderdeel van de lintbebouwing langs de gedempte vaart. Gebouwd ter plekke van een oudere Peugeotgarage. Vanwege de recente ontstaanstijd geen cultuurhistorische waarde.	
	Willemsvaart	19	Recent complex, Ecodrome. Recreatieve voorziening in aantal moderne gebouwen op uitgestrekt terrein. De cultuurhistorische waarde is gering.	
	Willemsvaart	20-20a	Kleine woning uit circa 1920, in de voor deze periode kenmerkende traditioneel-zakelijke trant. Het bakstenen woonhuis heeft wit geschilderde gevels en een zadeldak. Details van vensters e.d. zijn gemoderniseerd en ook overigens is er veel aan het pand veranderd. Naast het pand een bedrijfsgebouw met geheel afgeplate gevels. De cultuurhistorische waarde is gering.	

	<p>Willemsvaart</p>	<p>25</p>	<p>Kantoorgebouw, in 1957 door architect G.Th. Rietveld ontworpen voor de firma Schrale's Beton- en Aannemingsmaatschappij, die het werk zelf uitvoerde. Het oorspronkelijke gebouw, dat is voltooid in 1959, werd in 1965 uitgebreid met een vleugel aan de zuid-westzijde, eveneens naar ontwerp van Rietveld. Goed en gaaf voorbeeld van moderne kantoorbouw uit de vroeg Naoorlogse periode en zeldzaam in het oeuvre van Rietveld. Hoge cultuurhistorische waarde.</p>	
---	---------------------	-----------	---	---

