
EEN BRUG TE VER



EN EEN BRUG TE VEEL

ZWOLS PLEIDOOI voor:

- Restauratie Stationsplein
- Optimalisering stedelijk ringwegen-systeem
- Voortzetting vanouds succesvol groeibeleid
- Bevrozen planvorming "Engelen-loopbrug"
- Versnelde planvorming Willemstunneltje
- Onderzoek verplaatsing Hoge Spoorbrug
- Staking priet-praat "opvijzelen" e.d. A28
- Kwaliteitsverbetering stedelijk bestuur
- Zwolse straatnamen in de Kamperpoort

ZWOLLE, JANUARI 2021

Aan de Raad der Gemeente Zwolle (via de raadsgriffie)

Betreft:

- * burger-advies en straatnaamgeving Kamperpoort
- * Stationsplein en passerelle
- * toekomstvisie

Zwolle, 10 januari 2021

Geachte raadsleden,

ChristenUnie-wethouder Anker plaatste onlangs vraagtekens bij het feit of de gemeenteraad wel een advies van de meerderheid van de raad (m.b.t. naamgeving terrein voormalige veemarkt), via een wethouder kan/mag neerleggen bij de Commissie Naamgeving. Het advies betrof namen van oud-Kamperpoortbewoners. Wethouder Anker stelde dat de gemeenteraad daarmee wel "heel erg scherp gaat langs de bevoegdheden die de raad heeft". De commissie naamgeving moet volgens dhr. Anker **onafhankelijk** haar werk kunnen doen. Een advies van de gemeenteraad zou in zijn visie aan die onafhankelijkheid mogelijk afbreuk doen. (Bron: verslag raadsvergadering; de Stentor 30 september 2020).

1. ZWOLSE COMMISSIE NAAMGEVING

Graag wil ik als ambteloos burger van Zwolle meedenken in deze casus. Het is belangrijk daarbij de betekenis van het woord "**advies**" scherp te hebben. Die is volgens Van Dale tweeledig, n.l.

1. **Mening, gevoel** (op verzoek schriftelijk of mondeling medegedeeld); het schriftelijk of mondeling geuite gevoel van een lichaam of persoon, ambtshalve of als deskundige, over een zaak die in behandeling is.
2. **Raadgeving, oordeel**; soms ongevraagd en te onpas.

U ziet het nuance-verschil tussen een mening/gevoelen dan wel een raadgeving/oordeel: de eerste betekenis heeft meer het karakter van een vrijblijvende visie, de tweede meer de dynamiek van een actieve handeling. Dat betekent dat ook de conceptie van de gever/overbrenger en van de ontvanger van een "advies" dus een verschillende kan zijn. Het "bijna schampen" kan vervolgens door betrokkenen dan ook als meer of minder ernstig opgevat worden.

2. DE ZWOLSE COMMISSIE NAAMGEVING

De vaststelling van (nieuwe) straatnamen is klaarblijkelijk inmiddels door de Raad gedelegeerd aan B&W. Begin 2020 is de samenstelling van de "Commissie Naamgeving Gemeente Zwolle" voor het laatst vastgesteld. Voordien (ondergetekende was van 1978 tot 1995 totaal dus 17 jaar burgerlid van de Zwolse Straatnamencommissie) werd elke door de commissie voorgestelde straatnaam via een raadsbesluit vastgesteld; meestal meerdere straatnamen gebundeld in één voorstel aan de raad. De burgemeester van Zwolle was voorzitter van de commissie. De gemeente-archivaris was officieel vice-voorzitter doch hij zat bijna altijd de vergaderingen voor.

Dat een stad van inmiddels 130.000 inwoners op raadsniveau andere zaken heeft af te wegen dan de vaststelling van een straatnaam is duidelijk. Dat klaarblijkelijk tegenwoordig echter ook de **groeps-, onderwerps- of categorie-keuze van de straatnamen voor een grote nieuwe wijk als bijvoorbeeld Stadsbroek of Harculo** (in het laatste geval natuurlijk "techniek") klaarblijkelijk (?) niet meer (mede) door de raad plaatsvindt valt m.i. te betreuren! Zo'n categorie-keuze is zeker ook op raadsniveau

politiek relevant! De kwestie “Wel of niet Ome Rikus” laat dat overduidelijk zien! Zwolle heeft m.i. inmiddels wel genoeg onpersoonlijke straatnamen in de sfeer van planten (grasklokjesplein), reptielen (ringslangstraat), enz. Wèl of niet bijvoorbeeld het vernoemen van een categorie popsterren, voetballers, ruimtevaart, hemellichamen, techniek, enz. wordt in elk geval door veel Zwollenaren zeker als een politiek onderwerp gevoeld. Een onderwerp dat verdient om raadsbreed in elk geval minimaal besproken te kunnen worden.

Doordat het Zwolse stadsbestuur jarenlang (pappen en nathouden) geen keuze voor de aanleg van opnieuw een echt grote nieuwe woonwijk heeft willen maken (met als resultaat nu paniek-acties en een poging tot een soort inhaalslag met afschuwelijke stedenbouwkundige miskleunen en ontsporingen) was zo’n keuze voor een wijkcategorie straatnamen ook jarenlang eigenlijk niet aan de orde. Dat zal nu hopelijk snel anders zijn!

3. ONAFHANKELIJKHEID COMMISSIES

‘t Is duidelijk dat wethouder Anker liefst zoveel mogelijk zaken op B&W-niveau en (alleen strikt noodzakelijk) op commissie-niveau of in de raad wil afhandelen. Inhoudelijk èn maatschappelijk extreem verschillende partijen (met uitersten van o.a. vrijgemaakt gereformeerden tot voorheen communisten) zijn op dit moment via het college-akkoord tot elkaar veroordeeld (of beter “houden elkaar in een wurggreep”) en hoe korter klaarblijkelijk de besluitvormings-route des te meer eigen profileringsmogelijkheid. Een voorstel van dhr. Anker om straten in een nieuwe wijk van bijbeise namen te voorzien zal (zeker met enige uitruil van andere zaken) in B&W groter kans van slagen hebben dan in de raad.

Wanneer expliciet vastgelegd zou zijn dat de raad geen bevoegdheid zou hebben om een **advies** mee te geven c.q. suggesties/voorstellen te doen aan de commissie naamgeving, zou zo’n onbevoegdheid dan zeker ook voor individuele college-leden moeten gelden! Wanneer dat n.l. niet ook voor individuele collegeleden geldt zullen ook deze (bijv. door het noemen van een straatnaam bij de commissie) eveneens die onafhankelijkheid van de commissie aantasten. En dat mag dus dan ook niet omdat het door de commissie aan B&W voor te leggen besluit dan inhoudelijk eveneens beïnvloed is. Natuurlijk, alle voorstellen in het college gebracht zijn bedoeld om college-besluiten te worden. Tegenstanders in B&W van een door de commissie voorgestelde categorie (bijvoorbeeld bijbelse namen of ruimtevaart) zullen dan meer/minder weerstand ontmoeten dan met/zonder “bewerking vooraf” van de Commissie Naamgeving door één wethouder. Wanneer zo’n werkwijze n.l. wèl geaccordeerd zou worden dan is natuurlijk de visie van een raadslid, een raadsfractie of zelfs de hele raad nog veel gemakkelijker (dan het nu door de wethouder ter discussie gestelde raadsadvies) via een partijgenoot-wethouder bij (leden van) de adviescommissie “Commissie Naamgeving” te brengen. Klaarblijkelijk dus: ook als wethouder individueel en vóór dat een voorstel in het college komt geen namen of categorieën noemen wanneer leden van de namencommissie in de buurt zijn! Ook dan wordt de onafhankelijkheid van deze commissie aangetast! Pas wanneer al het voorwerk door de commissie is gedaan is het College (als geheel) middels een voorstel van de commissie in beeld.....?!

Die onafhankelijkheid van commissies moet dan natuurlijk ook gelden voor alle andere onafhankelijk aan B&W rapporterende commissies! **Pas wanneer een concreet uitgewerkt voorstel van een commissie aan B&W op de college-agenda staat dan pas ook als één (of meerdere) wethouders een individuele mening te uiten!** Anders altijd mogelijk partijpolitieke beïnvloeding van de “onafhankelijke” commissieleden! Hoe theoretisch wil je het hebben?

4. ONAFHANKELIJKHEID ALLE ADVIESCOMMISSIES ?

Je kunt je afvragen of de “onafhankelijkheid van zelfstandige commissies”, zoals door wethouder Anker aan de orde gesteld, dan ook niet geldt voor bijvoorbeeld de **Welstand- en Monumentencommissie**, een advies uitbrengende onafhankelijke commissie, in Zwolle ondergebracht bij “Het Oversticht”. Gemeenten stellen zelf de hoofdlijnen van beleid vast (met name op het onderdeel “welstand”) en geven die mee aan de commissie. Die commissie zorgt vervolgens voor de vaktechnische detaillering en de afweging van concrete bouwplannen. Iedereen die de gemeentepolitiek iets langer dan een blauwe maandag volgt weet echter dat er altijd al een “hot line” geweest is tussen het stadhuis en met name deze “onafhankelijke” commissie. Contacten om de commissie te masseren, om compromissen te zoeken, om een bouwplan door te drukken, enz. Burgemeester Roelen zelf was N.B. voorzitter van Het Oversticht! Ook deze adviescommissie zou dan echter geheel onafhankelijk moeten kunnen oordelen en adviseren. Voorwaarde is dan wel dat zo’n commissie dan (zeker ook bij grote wijzigingen aan/bij een belangrijk rijksmonument) natuurlijk wel de kans moet krijgen om (minimaal) te **kunnen** meedenken!

Het **volstrekt negeren door wethouder Anker van deze W. en M.-commissie** (die N.B. uit eigen beweging de gemeente advies aanbood bij het inrichtingsplan voor het Zwolse Stationsplein, een plein gelegen vóór het **RIJKSMONUMENTALE MOOISTE CLASSICISTISCHE STATION VAN NEDERLAND, LET WEL de entree èn het eerste gezicht van de stad Zwolle**), is dan ook vele malen schadelijker voor de stad dan de wellicht iets minder “onafhankelijk” tot stand gekomen litigieuze vaststelling van één of enkele straatnamen!!!

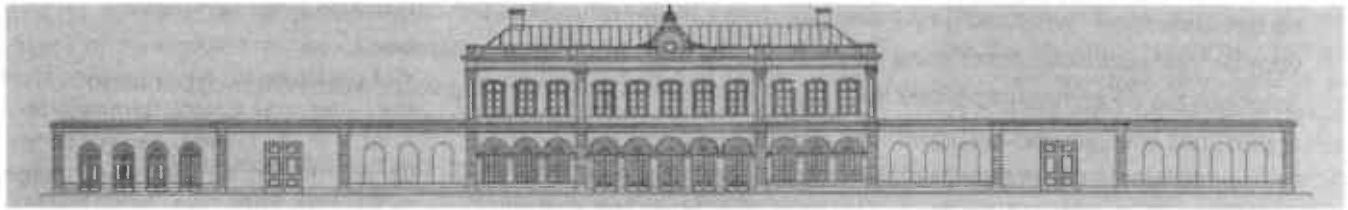
Het nu in uitvoering genomen “bomen- en struikenplan” voor dat Stationsplein (een plan dat o.a. aan weerszijden de lagere zijvleugels van ons grootstedelijk stationsgebouw met meerdere bomen van 4 en zelfs van 15 meter hoog deels camoufleert), **degradeert** (anderhalve eeuw na de bouw) het Zwolse classicistische station van een **1^e klasse-station** (grootste en breedste van Nederland) naar een 3e of 4^e klasse-station. (Zie klassen-afbeelding). In de hartlijn vóór dat station ligt dan straks ook nog een bak met inmiddels zelfs “klater-water”. [Op de Diezerpromenade allemaal als eens uitgetprobeerd! En gaat U eens kijken bij het hoofdbureau van politie aan de Koggelaan: een (half)lege stinkende moddersloot rond dat pand. Maar wel een mooie rand om op te zitten! Zal op de ontwerp-plaatjes ook wel heel aardig geweest zijn.]

Thorbecke, de **grondlegger van onze democratie**, leden van het Oranjehuis uitgezonderd de **enige Nederlander** waarvan in ons land **drie standbeelden** geplaatst zijn (A’dam, Den Haag en Zwolle), mag vanuit de zijlinie op het Stationsplein die fraaie waterbak voor het station, waar je zo fijn op de rand kunt zitten, bewonderen! NS-vastgoed had zich m.b.t. het plein (mede om financieel-commerciële redenen) al eerder uitgesproken voor een **stedelijk stationsfront** met publieke ontmoetingsfuncties, waaronder winkeltjes en horeca met terrasjes. Ook de rechter (nu nog NS-dienst-)vleugel van het gebouw wordt op termijn als zodanig vrijgegeven.

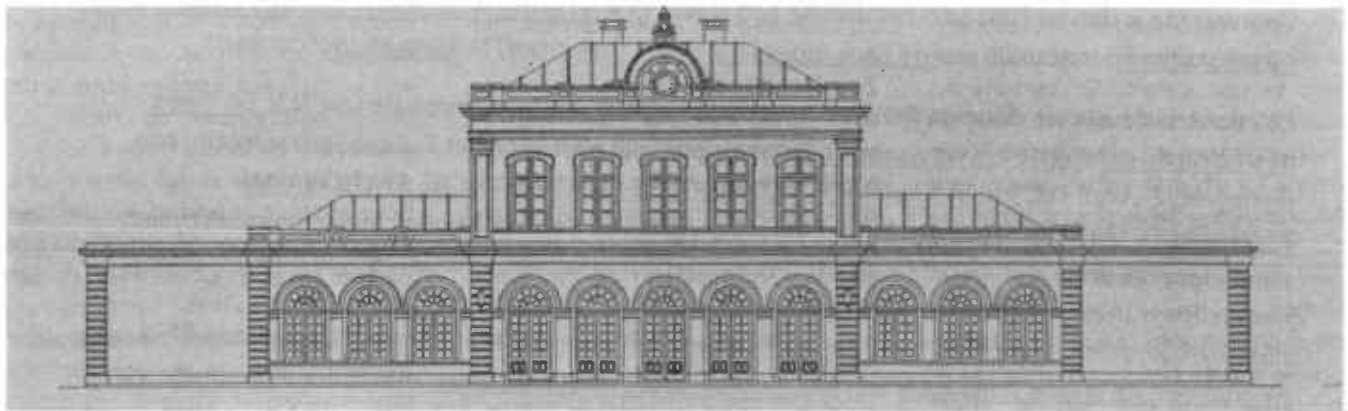
Het huidige Stationsplein heeft (**vóór 3 van de 4 pleinwanden staand**) een gesloten rij hoge bomen. Die 3 bomenrijen vormen een trechter, met het uitzicht op de (vierde) pleingevel, n.l. die van het station. Die groene trechtersvorm is bedoeld om het monumentale gezicht op de **volledig zichtbare stationsgevel** te versterken. Gazons en bloemperken op het plein (zoals 150 jaar lang het geval) zijn echter volgens de Zwolse wethouder niet groen genoeg. “Dat doen we tegenwoordig dus niet meer zo”. Toen destijds door de grote toename van het aantal stadsbuslijnen een vijftal busperrons metabri’s pal voor het station geplaatst werd is nadrukkelijk aangegeven dat de oude situatie op termijn hersteld zou worden. De wethouder geeft nu **mondeling** aan dat het aantal bosschages flink minder zal worden dan in de eerste (Boskalis-)plannen het geval. We zullen zien! De inmiddels door dhr. Anker gevonden argumentatie is nu dat het saaie boomloze **rode stadskantoorplein** ten zuiden van het station voor hem de reden is het Stationsplein ook aan de vierde zijde (wel pal dus



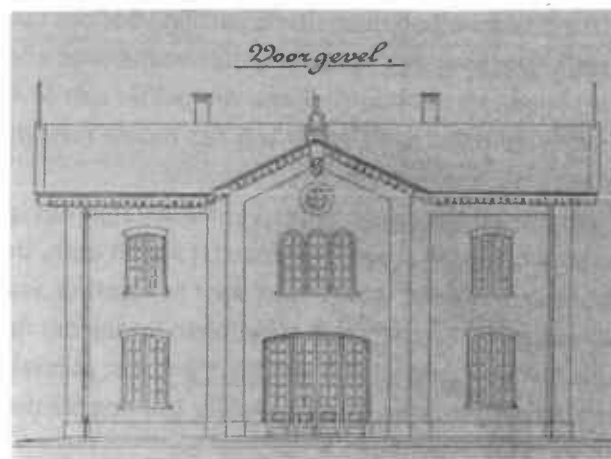
Type 1e Klasse In Zwolle en Dordrecht. Dordrecht verminkt en zonder voorplein.



Type 2e Klasse De zijvleugels zonder kappen: een goederen-station, bijv. Meppel

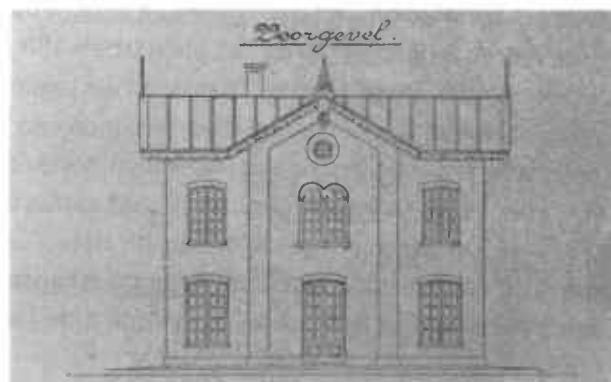


Type 3e Klasse



Type 4e Klasse

Neo-classicistische
Nederlandse stations
van de Staatsspoorwegen.
Klasse-indeling in 5 klassen.



Type 5e Klasse

vóór dat mooiste classicistische station van Nederland) van bomen, struiken en ander groen te voorzien. Gewoon doen dus of de hoefijzervorm van drie forse bomenrijen rond het plein en de toegang gevende laan niet bestaan, geen functie hebben dus! Conclusie: de ontwerper van dat geheel was 150 jaar geleden gewoon totaal ongeschikt voor dit werk! Die man wist echt niet hoe je dat bij een belangrijk monumentaal gebouw (de trein maakte de wereld van "lokaal" ineens "internationaal") moest doen. Die man had te weinig kennis van zaken! En Zwolle heeft 150 jaar lang geblunderd door deze ernstige misgreep niet aan te pakken....! 't Heeft even geduurd, maar dankzij de futuristische grootstedelijke visie van de heer Anker komt het nu na anderhalve eeuw wachten gelukkig toch nog helemaal goed.....!!!

Van het rode (**Lübeck**)plein is met geringe middelen een prima plein te maken. Geen fors bedrag uitgeven (zoals door de heer Anker reeds gebeurd) aan nietszeggende gezelligheids-frutsels op/rond het plein, maar er stedenbouwkundig een echt "**plein**" van maken:

een plein is een open ruimte omgeven door beschutting en bescherming gevende gevelwanden, een ruimte voorzien van één of meerdere aan- en afvoerroutes.

Het Lübeckplein heeft drie gevelwanden en in plaats van juist de beslotenheid van een plein makende 4^e gevelwand een (ook nog op de wind staand) open gat! Aanpak: gewoon de bakstenen staketsels aan die 4^e (wind)kant slopen en **in het trottoir, tegen de pleinrand, een dicht op elkaar staande flinke bomenrij** plaatsen. Een dichte rij forse hoge bomen (lindes, platanen, kastanjes, o.i.d.) die ook de wind breekt. Een groene muur dus, waarbij je dan op oogniveau gewoon vrij pleinzicht houdt! Exacte plaats afhankelijk van de exacte plek van de ondergrondse parkeergarage. Deze zal zeker niet onder het trottoir van de Koggelaan doorlopen: de gevellijn van de gehele Koggelaan is één doorlopende rooilijn. Er zullen naar inschatting mogelijk hooguit enkele kabels in het trottoir iets in de richting van de rijbaan verlegd moeten worden. (Gezien de aanwezigheid van een geasfalteerde rijweg liggen de reguliere leidingen ongetwijfeld in dat trottoir).

Een andere mogelijkheid is die van een doorlopende bomenrij ook aan de noord(stadskantoor)zijde van de Koggelaan, die rij bomen dan natuurlijk juist tegen de rijbaan aan. 't Gaat dan om een forse rij van ongeveer de Hanzelaan tot de Stockholmstraat. Tussen Koggetunnel en Hanzelaan staan al bomen. Klaarblijkelijk heeft de gemeente nooit begrepen wat het woord "**LAAN**" nu eigenlijk betekent. Het blijft allemaal moeilijk in Zwolle!

5. ADVIEZEN (INDIVIDUELE) BURGERS AAN DE COMMISSIE NAAMGEVING

En een "gewone" individuele Zwolse burger dan? Of een vereniging, een stichting, een actiegroep o.i.d. in Zwolle? Mag die gewone burger dan wèl een onafhankelijke Commissie Naamgeving "beïnvloeden" in de vorm van suggesties of adviezen? En zo ja, een advies van één burger kan toch procedureel vast niet **zwaarder wegen en meer waarde hebben** dan een advies van de meerderheid van de Raad (de representant van alle inwoners) zoals in de door de wethouder ter discussie gestelde casus? Hoe om te gaan dan met een advies van die gewone individuele burger die bijna permanent door "de gemeente" wordt opgeroepen (nog net niet dagelijks persoonlijk met mails bestookt of uit huis gesleurd) om een mening te mailen, mee te denken, mee te praten, mee te doen, enz. Aan de mening van die enkele individuele burger zal die "onafhankelijke" commissie dan toch al helemaal geen boodschap mogen hebben wanneer N.B. een groep van individuele burgers (in dit geval N.B. zelfs de meerderheid van de gemeenteraad) geen advies zou mogen meegeven? Daarom: mijn advies aan alle individuele burgers en aan gemeenteraadsleden: gewoon maar allemaal uit de buurt blijven van elke Zwolse adviescommissie! Zulke commissies gewoon laten opsluiten in een bunker en pas bij witte rook weer vrijlaten! Lang leve de Zwolse democratie!

6. CONCLUSIE m.b.t. HET “LANGS SCHEREN”

Een goed bestuurder is uit op het belang van een degelijk, kwalitatief en cijfermatig goed onderbouwd besluit, een algemeen belang waarvan de inhoud met uitwerkingen en nuanceringen

(en soms met delegatie) democratisch door een gekozen volksvertegenwoordiging wordt vastgesteld. Een besluit dat op hoofdlijnen door de burgerij begrepen en gedragen wordt! Wil dat zeggen een kwalitatief het allerbeste besluit? Zeker niet. De mens heeft een IQ tussen grofweg 40 en 140, de kwaliteit van een door mensen gezamenlijk genomen besluit kan dan ook die uiterste kwaliteitsgrenzen hebben!

In het verleden was het altijd mogelijk voor iedereen om suggesties te doen aan de “Straatnamencommissie”, suggesties voor de naam van een straat, een buurt of een wijk, suggesties als individu, als instelling, als stichting of vereniging, als raadslid, raadsfractie en als (deel van de) gemeenteraad. De straatnamen-commissie wist/weet bijna altijd een (alternatieve) mogelijkheid te vinden wanneer om (vaak categorie-technische maar ook wel postale) redenen (bijv. aantal lettertekens) aan een suggestie niet voldaan kan worden.

Dhr. Anker blaast door het zetten van vraagtekens bij het handelen van de raad het overbrengen van een **meerderheidsadvies van de gemeenteraad** nu zodanig op dat het hem persoonlijk geadviseerde bezoekje aan het Kamperpoortmuseum nu tot een gang naar “**Canossa**” geworden is. Misschien komt dat mede omdat dhr. Anker persoonlijk (als individuele wethouder) niets lijkt op te hebben met de door de raadsmeerderheid in het advies aangereikte namen. Geen warme gevoelens van dhr. Anker dus bij caféhoudster Tonnie Meijberg, en waarschijnlijk al helemaal niet bij ome Rikus! Is de visie van één wethouder dan vooraf al doorslaggevend terwijl misschien de andere vijf wethouders (indien zij daarvan vooraf kennis genomen hadden) het geadviseerde misschien een prima of zelfs beter idee hadden kunnen vinden? Het is toch alleen maar prettig wanneer een concept-besluit in B&W breed gedragen wordt? Hoe meer achtergrond-kennis bij alle college-leden ook hoe democratischer toch de afweging en besluitvorming, besluiten waar het college ook nog eens als geheel (of je nou voor of tegen hebt gestemd, wel of niet portefeuillehouder bent) verantwoordelijkheid draagt. Moet nu zelfs de straatnaamgeving in Zwolle zo extreem gepolitiseerd worden?

We hebben het in Zwolle nog altijd formeel over collegebesluiten (ook al is daar de laatste jaren nauwelijks meer iets van te merken; elke wethouder “bedient” inmiddels door het coalitie-wurg-accord zijn of haar eigen “klanten”). Moet een mede verantwoordelijk wethouder die om zijn/haar stem gevraagd wordt dan minder goed geïnformeerd zijn over de opties/mogelijkheden of voorgeschiedenis dan de collega(s)?

7. APPARTEMENTEN IN DE PEPERBUS

Dhr. Anker kent met zijn bestuurskundige opleiding de wettelijke bestuurskundige mogelijkheden en onmogelijkheden. Geschiedkundigen (een totaal andere professie dan die van dhr. Anker) kunnen hem echter vertellen dat de **beste politici op nationaal, regionaal en lokaal niveau zelden of nooit** een opleiding tot bestuurskundige gevolgd hebben!

De beste politici zijn die welke inzicht en kennis van zaken hebben, in het bijzonder m.b.t. hun portefeuille-materie. Daarnaast echter ook analytisch denkvermogen, toegankelijkheid, doortastendheid, pragmatisme, realisme, flexibiliteit, idealisme en creativiteit, eerlijkheid en deskundige medewerkers waarnaar zij niet alleen willen luisteren maar vooral ook willen horen.

Genoemde kennis van zaken en genoemde (karakter)eigenschappen zijn onontbeerlijk voor een politicus om na een geslaagde politieke carrière als gevierd bestuurder een straatnaambordje met de eigen naam te kunnen onthullen.... !

Recent was de Ossenmarkt met hekken geheel afgezet vanwege onderhoud aan de Peperbus. In de stad ging de grap: "De Ossenmarkt is helemaal afgesloten! Ze zijn bang dat Anker probeert appartementen in de Peperbus te bouwen!" De scherts over het met appartementen volstouwen van de **Grote Toren** (officiële naam van de Peperbus; eigendom stad Zwolle): nog niet eens zo'n rare veronderstelling met een wethouder die inmiddels toch wel de weg kwijt lijkt en die vanwege het coalitie-convenant niet tot de orde geroepen wordt. De verenigde **projectontwikkelaars** en de gezamenlijke **woningcorporaties** hebben in elk geval wel bereikt wat ze juni vorig jaar met hun "**Pleidooi voor een schaalvergroting**" in essentie minimaal beoogden: **een poging tot het weer op gang brengen van een forse reguliere woningbouw-stroom zoals de stad Zwolle die vanaf de jaren '60 ruim 50 jaar lang heeft gehad in de toen achtereenvolgens nieuw gestichte wijken Holtenbroek, Aalanden, Zwolle-Zuid, nieuw-Westenholte en Stadshagen**. Duizend tot 1200 woningen per jaar was in de jaren 70 heel gewoon! Het minimale doel van "Pleidooi" is echter inmiddels zodanig overschreden (dhr. Anker voelt zich zeer thuis in het gezelschap van de ontwikkelaars) dat deze project-ontwikkelaars in Zwolle eigenlijk carte blanche hebben gekregen. Niets is nog heilig, alles is toegestaan. Er gebeuren dingen alsof er een regelrechte noodsituatie is, alsof duizenden mensen in Zwolle in de kou op straat bivakkeren. Een noodtoestand waarbij alles gerechtvaardigd is om die mensen onderdak te geven. En wat gebeurt er dan? Wat gebeurt er in die grote woningnood die noodzaakt tot de meest extreme flatbouw op de meest ongunstige en minimale plekjes zoals in Holtenbroek?

8. VERGROTING (!) VAN DE ZWOLSE "WONINGNOOD"

Op Youtube verschijnt dan op 21-12-2020 een filmpje waarin dhr. Anker komt vertellen hoe fijn het is om in Zwolle te wonen. Niet "normaal" fijn, maar in een hoogdravende lofzang op het geweldige Zwolle waarvan je als niet-Zwollenaar na het aanzien en aanhoren alleen nog maar kunt concluderen dat je jezelf al jarenlang ernstig verwaarloosd hebt. Dat je door niet op staande voet al je spullen in een verhuishagen te gooien en naar die stad Zwolle af te reizen echt de hoofdprijs mist! Vertelt de wethouder (die dus geacht wordt dagelijks met grote inzet en moeite bezig te zijn om die enorme woningnood in Zwolle op te heffen en de woningbouw weer uit het slob te trekken), dat Zwolle toch zo'n geweldige woonstad is en dat iedereen acuut naar Zwolle moet verhuizen! Hoe verkeerd kun je bezig zijn! Doet er niet toe hoe en met welk doel, als dhr. Anker maar in beeld kan zijn.

Bijna permanent wordt van gemeentezijde geroepen (om allerlei onverantwoorde ingrepen in de stedenbouwkundige hoofdstructuur en planvorming recht te praten en om de ontwikkel-maatschappijen carte blanche te kunnen geven) dat er groot gebrek aan woningen is, dat de mensen jaren moeten wachten voordat ze een huis kunnen vinden, enz. De "toch al onevenredig zwaar getroffen studenten" die geen kamer kunnen vinden, jonge stellen die niet kunnen gaan samenwonen, enz. En wat doet dhr. Anker dan: die staat te glimmen omdat hij op de film komt en maakt zodanig reclame voor het wonen in Zwolle dat het lijkt alsof mensen (nog net niet van hem persoonlijk) enkele duizenden euro's zullen verkrijgen wanneer ze dat maar zullen doen. Een wervings-actie waarop een wethouder in de verlatenheid van Noordoost-Groningen stinkend jaloers zou zijn!

Ook de project-ontwikkelaars (die in die film dus hun mascotte Anker ophouden) zijn natuurlijk in beeld. Ook voluit glimmend en blij! Geen wonder. Hoe groter de vraag bij gelijkblijvend aanbod des te hoger de huizenprijzen en de winsten/provisies. Hoe fout kun je handelen als bestuurder van een stad met 130.000 inwoners! Alles gepresenteerd tegen de achtergrond van het "consortium", de club waarin de belangen van het mooie en leefbare Zwolle en van de Zwolse burgers ondergeschikt zijn gemaakt aan die van "de ontwikkelaars".

9. PLEIDOOI VOOR EEN SCHAALSPRONG

In die film dan bovendien ook nog eens de geweldige kwaliteiten van de wethouder zelf die belicht worden middels een uitgebreide promotie voor de bouw van de volstrekt overbodige Zwolse Engelenbrug. Een brug waarover de raad nog geen enkel besluit heeft genomen en waarvoor het eerste schetsje zelfs nog gemaakt moet worden! De gemeente Zwolle zal wellicht ook nog mee betalen aan de "verhuis naar Zwolle promotie", maar gezien het stadium waarin het "engelen-syndroom" verkeert zou ook dat verspilling van overheidsgeld zijn! Alles in elk geval wel mede voor de actuele glorie van één partij en één wethouder, twee maanden voor de landelijke verkiezingen!

In het "pleidooi voor een schaalprong" van het concilium (juni 1919) wordt onder het kopje "FEITEN EN CIJFERS" o.a. gemeld dat Zwolle:

- na Amsterdam de beste binnenstad heeft;
- de derde woonstad is van Nederland;
- nr. 10 staat op de ranglijst economisch best presterende steden;
- het beste scoort op "nabijheid natuur"
- 85 % v.d. bevolking jonger is dan 65 jaar;
- 2^e OV knooppunt is van Nederland;
- HBO- en MBO-opleidingen behoren tot de top van Nederland
- behoort tot de top 10 van meest bezochte steden

Na deze loftuitingen wordt de koers dan echter snel verlegd naar het doel van de exercitie "Pleidooi voor een schaalprong". Samengevat in de kreet:

"De stad moet groeien tot 160.000 à 180.000 inwoners want Zwolle gun je iedereen!"

Bewust vergeten is de verwijzing "zo'n" vóór het woord "Zwolle". Die verwijzing slaat terug op die eraan voorafgaande schitterende "Feiten en cijfers" van Zwolle! Zo'n Zwolle gun je iedereen! Echter: **domme kortzichtige fouten die nu gemaakt worden leiden tot een heel ander Zwolle dan waarheen nu nog trots verwezen kan worden!**

Eind jaren '60 lagen er in Zwolle al redelijk doordachte plannen op tafel voor een groei tot 250.000 à 500.000 inwoners, een stad tot aan de Lichtmis en Rouveen. De nu hier ook weer geproduceerde kretologie hebben we in Zwolle altijd al aangehoord en daar zijn we dus ook wel aan gewend. Eerst maar eens proberen vóór zo'n fikse groei de bestaande stad van 130.000 inwoners goed te besturen, en dat is nou juist wat de laatste jaren nogal te wensen overliet! Een nieuw behangetje is in een dynamische stad als Zwolle na 19 jaar inmiddels echt wel nodig, maar niet in de kleurstelling zoals dhr. Anker die beoogt!

Besturen met name dan op het punt van tijdige en permanente planning van nieuwbouw, het tijdig bouwrijp hebben van gronden voor nieuwe wijken, zoals dat voorheen decennia lang wel het geval was. Kruimelwerk (een huisje hier, een rijtje daar, een buurtje op een nog lege plek) in de bestaande stad heeft de laatste jaren geleid tot het fors terugzakken van de Zwolse woningbouwproductie.

De meer dan 50 jaar lange constante flinke bouwstroom van woonhuizen (vanaf begin jaren 60!) is in Zwolle deels opgedroogd. Een aantal jaren fixatie op kruimelwerk op het terrein van woningbouw, verspreid over de gehele bestaande stad, heeft inmiddels tot veel verarming en vernieling van het stadsbeeld geleid door het opofferen van pleintjes, veldjes en groenstroken, door sloop van karakteristieke gebouwen (scholen, hallen, kerken e.a. bijzondere bebouwing), door horizonvervuilende hoogbouw, enz. En het is juist dhr. Anker die daaraan zeer driftig heeft meegedaan!

Naast de politieke wil om de OZB niet te verhogen was er de angst om de investeringskosten van grote infra-structurele ontsluitingswerken voor een nieuwe wijk (grondaankoop, wegen, bruggen, bestrating, riolering, verlichting, enz.) bij stagnatie van de groei te moeten afwentelen op de belasting-betalende Zwollenaar. Zwollenaren weten echter al vele decennia dat gezien de ligging en ontsluiting van de stad je voor dat laatste in knooppunt Zwolle echt niet bang hoeft te zijn! Een afgewogen fasering kan bovendien evt. schade in zo'n situatie (bijv. stagnering ten gevolge van een calamiteit zoals een economische crisis, een pandemie, o.i.d.) flink beperken.

De jarenlange afwachtende houding (waar vroeger de stad Zwolle zelf waar mogelijk potentiële bouwgronden aankocht) heeft er inmiddels wel toe geleid dat juist de vrije markt daardoor daadwerkelijk vrij haar gang kon gaan! Veel onroerend goed is daardoor in het bezit geraakt van de marktpartijen. Dat maakt een op het algemeen belang gerichte aanpak van de gemeente er niet eenvoudiger op! Je moet als gemeente en als wethouder juist nu juist extra stevig in je schoenen staan!

Het is op z'n minst zeer eenzijdig te suggereren dat de actuele grote vraag naar huizen onverwachts door externe factoren zou zijn ontstaan en dat de stad Zwolle daardoor impliciet nu wel gedwongen zou zijn om op dit moment min of meer onverantwoorde keuzes te maken, lees: "**om het letterlijk hogerop te zoeken**". Gewoon weer hoogbouw, zoals bijvoorbeeld op een minimaal kaveltje in Holtenbroek, na jarenlange sloop juist van flats in juist probleemwijk Holtenbroek. Hoogbouw in de uiterwaarden van de rivier(!) Zwartewater, enz. De coalitie-partijen zien het allemaal lijdzaam aan. Allerlei op dit moment onverantwoorde paniek- en promotie-acties (twee maand voor de landelijke verkiezingen) vergroten ook nog eens de Zwolse woningmarktdruk en de daardoor ontstane schade.

10. HOOGBOUW EN VERDICHTING

Onbekenden in Zwolle (waaronder ingevlogen niet gekozen bestuurders) raken doordat ze Zwolle niet kennen nu duidelijk van slag door het "Pleidooi" van een belangengroepering en reageren in paniek alsof de inhoud van het manifest van de marktpartijen gisteren al gerealiseerd had moeten zijn. De ultieme redding voor de stad is ineens nog slechts "**hoogbouw en verdichting**". Alleen door een brede ring van hoge flatgebouwen rond de binnenstad maar ook flatbouw in het buitengebied (vooral op mooie groene plekjes aan een rivier) is Zwolle nog te redden! Waarom? Geen duidelijke motivatie anders dan de gedachte dat dat nu eenmaal op die manier hoort, "de markt" de mooiste en het best te verkopen plekjes claimt en ook veel andere grotere steden veel woonflats hebben als "landmark" en vaak ook nog eens een concentratie van flatgebouwen.

Allemaal onzin: stap in de auto en rijdt naar bijvoorbeeld Apeldoorn, een rit van nauwelijks 40 km. Een prachtige grote groene gemeente. Zo hier en daar echt wel woonflats, maar groene ruimtes als lanen, bossen, weilanden, enz. zorgen dat Apeldoorn één van de meest leefbare en groenste steden in ons land is. **Zwolle is net als Apeldoorn (nog) geen mensenpakhuis zoals de "randstad"**, en zeker

geen Almere zoals hieronder nog nader zal worden uiteengezet. Van Apeldoorn had men inmiddels toch zo maar **een klein-Manhattan** kunnen maken, ook al omdat er geen beschermde historische stadskern is. Toch is dat niet gebeurd! Ook daar wonen net als in Zwolle degelijke mensen met kennis van zaken die eerst nadenken voordat ze iets doen en die de belangen dienen van diegenen door wie ze als raadslid gekozen zijn, dan wel diegenen voor wie ze als wethouder door een partijbestuur zijn neergezet!

Geen enkele noodzaak dus ook om in Zwolle een groot deel van de bestaande ruim opgezette oudere (lage) woon-bebouwing direct rond het stadshart te vervangen door flatgebouwen! Sprake is in de aanpak van pure onkunde en van een duidelijk aangepraat **BABEL-SYNDROOM!**

Waar zijn de degelijke onafhankelijke stedenbouwkundige onderzoeken en nota's die zo'n noodzaak **onderbouwen als enige optie voor verdere groei?** En van een immense noodzakelijke koerswijziging m.b.t. de bestaande bebouwde stad?

Dhr. Anker heeft zijn plannen en ideeën gefundeerd op persoonlijke inzichten en voorkeuren zoals hij die deels in Almere van nabij gezien heeft. Zo'n aanpak kon daar ook op een volstrekt kale en lege zeebodem. Enig degelijk cijfermatig en stedenbouwkundig onderzoek en een degelijke onderbouwing (die veel tijd vragen) ontbreken in Zwolle totaal. Dat is helaas inmiddels aan elk plan van deze wethouder het persoonlijk label geworden. Hij acht zichzelf de primus inter pares onder alle deskundigen.

Samen met N.B. **Groen** Links (als de twee grootste partijen in de Zwolse stadsregering) is de ChristenUnie (Let wel: de partij met juist een grote aanhang van kiezers en leden in extreem religieuze **groene plattelandsdorpen**) doende (opgehitst dus door de marktpartijen die er hun boterham mee verdienen) **Zwolle als zeer leefbare groene stad (met dus prachtige unieke "feiten en cijfers")** naar de knoppen te helpen. "Het hebben van de beste binnenstad na Amsterdam" is o.a. een situatie die zo snel mogelijk **om zeep geholpen** moet worden!!! Zeep die de grootstedelijke wethouder uitgebreid in de (sociale) media (o.a. TV-Oost) toont met zijn hobby "zeepjes maken": het gieten van twee door elkaar geroerde stoffen in vormpjes. Heel aandoenlijk, maar gelukkig voor Zwolle stedenbouwkundig tot nu toe onschadelijk!

Het promotie-verhaal "Pleidooi enz." van de project-ontwikkelaars eindigt met **zwakke punten en bedreigingen**, een aantal bij een borrel geïnventariseerde kreten van mensen die van wetenschappen als psychologie en sociologie nog nooit gehoord hebben, (een SWOT-analyse). Ordinaire bangmakerij van de verantwoordelijkheid dragende personen die wanneer ze dit serieus zouden nemen volstrekt niet voor hun functie geschikt zijn. Onevenwichtige ondeskundige bestuurders zijn daarna dus van slag en **halen in paniek verleden, heden en toekomst van plannen en cijfers door elkaar** en storten vervolgens de stad ook nog eens mede in een (financiële) afgrond. De afsluitend **opgesomde bangmakerij** bestaat m.b.t. Zwolle uit kreten als:

- ingebakken voorzichtigheid;
- "dorpse" cultuur kan nieuwkomers ook afstoten;
- te weinig ambitieus;
- zelfgenoegzaam: het gaat toch wel goed in Zwolle;
- mobiliteit;
- A28;
- Stationszone / Hanzeland;
- IJsselhallen;
- kleurloos?
- besluiteloosheid van de stad/politiek;

- welke werkgelegenheid komt er op je af in relatie tot digitalisering; (biedt wellicht ook kansen);
- zijn we aantrekkelijk voor expats en kunnen we ze een plek bieden (huisvesting)?
- concurrentie andere steden met hoogstedelijke ambitie A'foort (vanwege de geografische ligging: afstand tot de Randstad;
- niet durven kiezen;
- geen gedeelde ambitie.

Je vraagt je na zo'n "**borrellijstje**" dan wel af hoe de eerder aangehaalde lijst van "Feiten en cijfers" in zo'n kennelijk **labiele, slapende, aarzelende, ambitie-loze, zelfgenoegzame, besluiteloze, niet durvende, domme en dorpse stad** dan toch ooit heeft kunnen ontstaan! Het prachtige feiten en cijfers-lijstje waardoor Zwolle tegenwoordig bijna dagelijks in allerhand TV-programma's e.a. media genoemd en getoond wordt.

Het gepresenteerde rijtje van "zwakke punten en bedreigingen" is eenvoudig met **drie maal zoveel bang en onzeker makende superlatieven** uit te breiden. Enigszins onevenwichtige en ondeskundige bestuurders zijn door dit soort ophitsende kreten gemakkelijk uit hun evenwicht te brengen. Tekenen daarvan beginnen helaas daadwerkelijk zichtbaar te worden. En dat terwijl het hier alleen maar gaat om een **verlanglijstje van een aantal aan de woningsector verdienende personen en instellingen**.

Vele **heel andere verlanglijstjes** zijn te maken vanuit de **doelgroep** voor de beoogde torenbouw-activiteiten, n.l. de totale bevolking van Zwolle!

11. GEEN ONDERBOUWING; KOPIEERGEDRAG

Waar is de tijd dat Zwolle een degelijke sociografische dienst had met zo'n 8 tot 10 (deskundige) medewerkers), een dienst die de vinger aan de pols hield, raadsvoorstellen (stadsuitleg, stedenbouw, verkeer, enz.) met cijfers en metingen onderbouwde, echte enquêtes hield en geen PR-stuntwerk produceerde. Het hierboven opgesomde "angstaaniagende" lijstje is geproduceerd door project-ontwikkelaars (vastgoed-sociëteiten enz.) die slechts de **rendementen van hun bedrijven als doel hebben, in opdracht van degenen die hun geld bij hen geparkeerd hebben**. Op zich niets mis mee, het is de aan **hen** gegeven opdracht die ze voor hun geldverschaffers zo optimaal mogelijk moeten uitvoeren. Snel en veel woningen stapelen levert snel geld op vooral in de huidige tijd van extreem lage rentestand. Alle bijkomende ellende (van de dan sleetse hoogbouw) wordt over enkele decennia dan wel weer afgewenteld op de maatschappij als geheel: flatneurose, (jeugd)psychiatrische hulpverlening, speciaal onderwijs, (jeugd)criminaliteit, hoge suïcidale cijfers, politie-tekort, justitie overbelast, opvang-tehuizen, verslavingsklinieken, enz. enz. enz. De indirecte aanstichters van dit alles zitten dan (na diverse vastgoed-doorverkopen) reeds lang aan de Middellandse Zee.

Woonflats zijn slechts voor een zeer beperkte bevolkingsgroep de oplossing van een woningtekort! **De mens is geen object in een laatje van een woontoren**. Zwolle is geen Hong Kong! Op de prenten van het **paradijs** (toch altijd als ultieme droom en als realistisch beschouwd door de politieke partij van dhr. Anker) is geen torenflat te zien! Het totale benodigde aantal vierkante meters voor flatwoningbouw (incl. parkeerterreinen en groen) is bovendien nauwelijks minder dan dat voor een zelfde aantal grondwoningen met een eigen tuintje. Een eigen (huur) woning met je eigen moeizaam bijeen gespaarde autootje pal voor de deur, zodat je daar in steeds a-socialer wordende tijden ook nog een beetje toezicht op kunt houden. Huizen met tuintjes ook voorkomen in het toch al dichtstbevolkte land ter wereld de bouw van tienduizenden tweede woningen, honderduizenden vakantiewoninkjes en tienduizenden volkstuintjes-onderkomens.

't Is vaak de persoonlijke eerzucht van architecten die aanzet tot hoge gebouwen. Hoe hoger hoe indrukwekkender (en "dus" mooier)! Als kind daarin al getraind: wie plast het verst en wie bouwt de hoogste lego-toren! Ook de sport is op hetzelfde competitie-principe gebaseerd. **Maar competitie brengt niet per definitie altijd het beste!** Sociologen en psychologen zouden in stedenbouw (en eigenlijk ook in de politiek) veel groter inbreng moeten hebben. Naar hen wordt door de politiek echter nooit geluisterd.

Het belang van de project-ontwikkelaars is in elk geval wel iets totaal anders dan:
het gemeenschapsbelang van een monumentale en zeer leefbare voortreffelijk presterende stad;
en het belang van een groot aantal Zwollenaren in de oudere wijken in en rond het stadshart;
en het belang van de huidige Zwolse bevolking in totaliteit!

Puur politiek gezien is het ergste in de huidige situatie dan ook nog eens dat de wethouder "Wonen" van dit moment er N.B. zelf een aantal jaren enthousiast aan meegeholpen heeft om de serieuze goed lopende Zwolse woningbouw in het slob te doen raken!

De gestructureerde gaatjes-vullerij van ChristenUnie wethouder Anker op vaak kwetsbare plaatsen in de stad maakt tandartsen oprecht jaloers! De dhr. Anker's bij zijn komst toegedichte grootstedelijke bestuurlijke ervaring ontaardt nu in pogingen tot het kopiëren van Almere-centrum in Zwolle. Een wel heel vreemde manier van inzetten dus van die grootstedelijke bestuurlijke ervaring in N.B. grootstedelijke eenzijdige stedenbouw in Zwolle.

Niet de schitterende resultaten in Zwolle (zie de extreem goede feiten en cijfers) van een decennia lange degelijke aanpak zijn/worden nu maat- en richtinggevend in Zwolle, maar de wensen van Anker's vrienden van het "pleidooi" zijn sturend geworden voor zijn politieke aanpak!

Daarbij komt dan helaas, we kunnen er niet omheen, ook nog het politiek-strategisch gebruik maken door de woon-wethouder van de Corona-crisis. Zwolle kende de door hem recent gehanteerde procedurele werkwijze al in de jaren '60. Toen nog heel veel binnenkamertjes-politiek. Veel commissoriale (=besloten) raadsvergaderingen (ook zonder de pers) bij het bespreken van belangrijke meerjaren-visies en bestemmingsplannen, het ter inzage leggen van belangrijke plannen in vakantietijd, veel besloten commissie-vergaderingen, eenzijdige te late publiciteit, enz. Dat alles heeft destijds geleid tot een niet breed gedragen beleid met veel stedenbouwkundige ontsporingen waarvan we nu nog steeds de wrange vruchten plukken: de **noordelijke binnenstad** van Zwolle is er de tragische weerslag van! De inmiddels 50 jaar oude stedenbouwkundige miskleunen aldaar worden tegen hoge kosten nu eindelijk (deels?) aangepakt.

Anno 2020 niets nieuws onder de zon dus. Nieuwe bestuurspartijen aan het roer hebben exact dezelfde tactieken en maken exact dezelfde "fouten" als ruim 50 jaar geleden. De ter inzage leggingstermijn van de recente meerjarenvisie loopt in de tijd bijna tot op de dag parallel met de schoolvakanties in de regio Zwolle. Alles bovendien ook nog eens in een **(met horten en stoten draaiende) digitale lokale (corona) democratie!** De ter inzagelegging midden in vakantietijd had door vertragingen niet anders gekund volgens wethouder Anker! Na veel politieke en publieke afkeuring dan toch maar (voor het oog een beetje democratisch) een min of meer afgedwongen verder modderen in diezelfde procedure. Met echt democratische allure, zonder regenten-mentaliteit en met kennis van zaken had de procedure gewoon opnieuw opgestart moeten worden. Dat had enkele maanden vertraging opgeleverd. **'t Gaat hier echter wel om de belangrijkste planvorming en het belangrijkste raadsbesluit voor een zeer cruciale periode van 10 jaar met een nog veel langere doorwerking (ook financieel) in groeistad Zwolle.**

VVD-wethouder De Heer moet ondertussen grote moeite doen om de ernstigste uitwassen weg te werken van de “doorgeduwde” eenzijdige aanpak in de jaren 60. Door te proberen de noordelijke binnenstad voor de komende jaren een beetje beter bruikbaar te maken! Ook de omgeving van V&D, C&A, enz. gaat de stad Zwolle de komende jaren flink geld kosten. **Economisch uiterst belangrijk en goed besteed geld (vooral na de pandemie) ingezet voor de**
REANIMATIE VAN HET STADSHART!

En wethouder Anker en zijn sprookjespartij verlustigen zich ondertussen aan een slaapverwekkend verhaaltje van minimaal 24 miljoen euro over engeltjes en een “onmisbare” loopbrug. Dat project zal ons allen ernstig treffen en dat is geen bangmakerij!

Al in de **casestudie over Zwolle** in “Station Centraal” (Atelier Rijksbouwmeester en Bureau Spoorbouwmeester; 2010) wordt opgemerkt dat de “gemeente Zwolle zichzelf ook in de toekomst ziet als de partij die de regie voert. De buitenwereld vraagt zich echter dan ook al af of de gemeentelijke organisatie dat wel aan kan”.

Conclusie anno 2020: nee dus! Volstrekt niet!

12. DE NIEUWE “KAMPERPOORT” ALS STEDENBOUWKUNDIG SCHAALMODEL

De gemeenteraad vroeg wethouder Anker ook om eens een kijkje te gaan nemen in het buurtmuseum Kamperpoort. Mocht wethouder Anker voorliggend schrijven lezen (**het is gericht aan de Raad, de directe vertegenwoordigers van de Zwolse bevolking; we moeten de procedures correct houden...!**) dan zou ik hem op deze plek willen zeggen: een bezoek aan het buurtmuseum Kamperpoort (n.a.v. de straatnaamgeving voor een uitbreiding van die Kamperpoort) zal best meevallen! Zo’n bezoek is overigens (natuurlijk na de Corona-pandemie) voor alle raadsleden een aanrader! Het is dichtbij, gewoon om de hoek bij de veel te hoge nieuwe woontoren die (onder het regiem van dhr. Anker) nog net niet op het trottoir van buitensingel “Pannenkoekendijk” is neergezet. [De nabije bioscoop Pathé staat N.B. zelfs met één poot midden vóór de voetgangers-oversteek van de Katerdijk!] Die nieuwe woontoren dus die planologisch verantwoord wordt met het aloude smoesje van de noodzaak van een landmark! Zoals je op de verlaten zandvlakte Veluwe in de 17^e eeuw als wandelaar een kerktoeren ter oriëntatie nodig had. Gewoon smoesjes om zoveel mogelijk kubieke meters nieuwbouw te kunnen maken voor de ontwikkelaars!

Die woontoren die ernstige schade toebrengt aan het stervormige door 17^e eeuwse grachten omgeven **beschermd stadsgezicht binnenstad**. Na de eerste chaotische naoorlogse jaren kreeg Zwolle in 1966 het eerste bestemmingsplan voor de binnenstad. Miskleunen als de te dicht aan de vestinggracht staande te hoge flat van de Nieuwe Haven en de flats van ziekenhuis De Wezenlanden waren toen helaas al voltooid of reeds in uitvoering.

Die nieuwe woontoren aan de Pannenkoekendijk conflicteert totaal met het **vanaf circa 1970 vijftig jaar lang gevoerde degelijke binnenstadsbeleid** waarbij de toegestane bebouwingshoogte in de ring direct rond de monumentale stadsgracht het aantal van 6 à 7 verdiepingen niet mocht overschrijden. Een bebouwingshoogte die na een eerste 100 à 150 meter diepe ring rond de middeleeuwse stadskern **steeds verder van het stadshart af steeds hoger mocht worden**. Die woontoren die nu is toegestaan ongetwijfeld mede omdat onvoldoende actuele en wettelijk vereiste degelijke bestemmingsplannen ter tafel lagen en omdat project-ontwikkelaars (individueel of, gevaarlijker nog, juridische gebundeld) in Zwolle **gewoon mogen doen wat ze maar willen**: woontorenflats binnendijs of buitendijs aan de rivier bouwen, op de bastions, in het groen van het beschermd stadsgezicht, aan de stadsgrachten (bijv. Friese Wal), langs de trottoirs van de binnenring, enz. Staat er toevallig een beschermd gemeentelijk monument op een door een ontwikkelaar gewenste

bouwplek? Geen probleem hoor, zet het nieuwe gebouw er maar gewoon bovenop! (bastion Eekwal). En dat alles terwijl N.B. het zeer kostbare stadsherstel (afgestemd op de eisen van en rond de acht eeuwen oude binnenstad) door wél goedwillende particuliere bouwers na de sloop van de jaren 60-hoogbouw van ziekenhuis "De Wezenlanden" nog nauwelijks is afgerond.

De conclusie is duidelijk: **ZWOLLE STAAT IN DE UITVERKOOP !**

En die uitverkoop is dan ook nog eens **een trap na** richting alle ambtenaren, degelijke dagelijks bestuurders en raadsleden die vanaf 1970 **vijf decennia lang** met verantwoordelijkheidsgevoel en kennis van zaken met het Zwols historisch erfgoed zijn omgegaan! Die mensen dus waaraan Zwolle nu o.a. mede het onbetaalbare niet in pecunia uit te drukken imago van "gezellige historische binnenstad" te danken heeft! En de vele andere fraaie "feiten en cijfers" zoals hiervoor genoemd.

Alle prachtige Zwolse resultaten nu dus onderuit gehaald omdat de ChristenUnie de stad een oud-wethouder van Almere (met grootstedelijke ervaring) heeft toegedacht! **Dat krijg je dus wanneer kerkgenootschappen te dicht bovenop de politiek zitten!** Een religie als enige basis voor deelname in een stadsbestuur.

"Brood en spelen". 't Zal niet lang meer duren of ook de **nieuwe godsdienst "sport"** doet politiek entree in de gemeenteraden. Sport is nu ook al een steeds meer genoemd item in het NOS-journaal! Ook scholen profileren zich inmiddels om leerlingen te trekken als "sportschool. 'k Schat dat een brede Sportpartij PEC al direct 3 raadszetels zal hebben, Sportpartij Ajax heeft er in de Amsterdamse Raad straks zeker meteen vijf!

13. VAN BIBLE-BELT NAAR BABEL-BELT !!

In amper 30 jaar tijd is de ChristenUnie door een strakke strategie in wat eeuwenlang door de strategische ligging de **liberale en open handelsstad Zwolle** was, [met vrijdenkers als Van der Capellen en Thorbecke], gegroeid van één raadslid tot één van de twee grootste fracties in de gemeenteraad. In een krantenartikel werd dit recent door het oudste raadslid in dienstjaren "met tranen in de ogen" staande naast de Sassenpoort gememoreerd.

Zwolle is daardoor tot een **mini-bible-belt** geworden van de gereformeerde "cleyne luyden". Aanhangers van dit geloof zijn inmiddels bovendien stelselmatig tot in de haarvaten van de Zwolse samenleving doorgedrongen. Uitgerekend de voorlieden van juist de bible-belt (met de meeste aanhang in groene kleine dorpen en op het platteland) opteren nu voor het maken van Zwolle tot een **BABEL-belt**. Een woontoren/hoogbouwstad, een klein-Manhattan dus.

Terwijl in A'dam de Bijlmer-flats (ooit het stokpaardje van z.g.n. "deskundige" stedenbouwkundigen) al weer voor de helft verdwenen zijn gaan de in Zwolle verzamelde gereformeerden uit de plattelands-dorpen van de bible-belt in de (voor hen grote stad) nu juist voor een wijze van volkshuisvesting waarmee men in grote randstad-steden al weer deels heeft afgerekend. Geen totale afbraak nog van hoogbouw in Holland (voor totale laagbouw ontbreekt in de randstad ook die ruimte), maar de grote nadelen zijn nu echt wel significant duidelijk. De vrijgemaakten gaan die verkeerd afgelopen exercitie echter op hun manier rustig nog maar eens overdoen, op dit moment in Zwolle N.B. daarbij o.a. geholpen door Groen Links en zelfs Swolwacht.

Zij opteren dus met flatwoningbouw voor **verlies van het contact van de mens met zijn natuurlijke omgeving waaronder zijn medemens**: het vanuit een begane grond woning even de tuin kunnen inlopen, op een zomeravond nog even een uurtje buiten kunnen zitten (we krijgen het Franse klimaat), het contact over de schutting met de burens, lekker klooien met struiken en planten, een gazon met bloemen, vogels e.a. (huis)dieren in de tuin, spelende kinderen die in de tuin een hut

bouwen en opgroeien in een stimulerende natuurlijke omgeving, enz. Geen kinderen dus met flatneurose die van 8-hoog door hun moeder worden toegeschreeuwd! Het percentage kinderrijke gezinnen in hoogbouw is nog altijd schrikbarend hoog.

Uiterekend diegenen die het paradijsverhaal tot op de laatste letter aanhangen (het paradijs is toch echt een groene plek zonder woontorens die daarom juist "paradijs" genoemd wordt), proberen nu zo snel mogelijk alle fouten te herhalen die andere maatschappelijke groeperingen met langere bestuurservaring al gemaakt hebben. Fouten dus die mensen met bestuurservaring zelfs soms al weer aan het repareren zijn.

Projectontwikkelaars bepalen (na het uitgeven in juni 2019 van hun "Pleidooi voor een schaalsprong", anno 2020 in Zwolle waar en wat er gebouwd wordt. Projectontwikkelaars helpen daardoor met **persoonlijk winst-oogmerk** in enkele jaren naar de "Filistijnen" wat in 50 jaar met cultureel inzicht, met afgewogen actuele bestemmingplannen, met kennis van zaken, met ruime stedenbouwkundige ervaring, met onbaatzuchtige bestuurders die het algemeen belang lieten prevaleren boven persoonlijke carrière-drift, met hart voor de gemeenschap (en vooral ook met goede wil en positivisme naar de medemens) is opgebouwd!

Het is ronduit schandalig (elk ander woord schiet tekort) dat N.B. de op leeftijd (maar meer dan ooit bij de tijd) zijnde zeer deskundige oud-directeur Ir. R. Krijtenburg van de vroegere Dienst Openbare Werken in Zwolle op zijn oude dag nog in het geweer moet komen om via ingezonden stukken in de plaatselijke pers te trachten allerlei rampzalige megalomane bouwplannen af te wenden. Ir. Krijtenburg, net als het hoofd stedenbouw in zijn tijd (Ir. Messer) en VVD-wethouder "Wonen" Ir. Loos, allemaal professionele deskundige maar ook cultureel onderlegde hoofdambtenaren en bestuurders die slechts een verantwoord degelijk onderbouwd beleid voor de Zwolse samenleving als doel hadden en niet kortstondig carrière-succes of (erger nog) reputatie-reparatie.

Wie kan mij uitleggen wat in hemelsnaam het Zwolse stedenbouwkundige belang is van **een verzorgingshuis voor 30 dementerende bejaarden aan de Terborchstraat op N.B. 57 (!) meter (Zevenenvijftig meter, meet U maar na!) afstand van de stations-entree van het tweede spoorwegknooppunt van Nederland?** Ga eens kijken op Zandhove hoe het ook anders kan!

Bestemmingsplannen zijn bedoeld om stedelijke functies en stedenbouwkundige vormen voor de gemeenschap zo optimaal mogelijk te reguleren, niet om er ontsnappingsroutes op uit te testen om vervolgens tot genoegen van projectontwikkelaars plannen te kunnen fiatteren.

Is zo'n verzorgingshuis (bijzondere bebouwing) op die plek aan de Terborchstraat de bedoeling van het tot centrumgebied uitroepen van de ring van op dit moment zeer leefbare oudere, degelijke en architectonisch zeer gedifferentieerde woonwijken (periode 1860 tot 1940) direct rond de grachtengordel van de oude binnenstad?

De oorzaak Nota Bene van de in de laatste jaren teruggelopen Zwolse bouwproductie (je kunt het niet genoeg herhalen en benadrukken) ligt bovendien dan ook nog eens **(mede) bij diezelfde hierboven genoemde wethouder "Wonen"** die zich te lang en te intensief heeft gericht op het vullen van kleine stedenbouwkundige gaten zoals groenstroken, lege veldjes en pleintjes, een te slopen sporthal, kerk, school of ander karakteristiek gebouw. Op hoge flats op te kleine kavels, zoals recent in Holtenbroek, enz. **De huidige in B&W eerst-verantwoordelijke wethouder heeft daardoor mede de vanaf de jaren 60 permanent doorlopende flinke bouwstroom in Zwolle deels doen opdrogen/verdampen.**

Zwollenaren van elke leeftijd zijn niet anders gewend dan dat de stad flink en gestaag groeit. En juist die gestage groei, deskundige ambtenaren en verantwoord handelende politici waren bepalend voor het nu **zo gewilde en gezochte woon-product** daarvan. Een normale logistieke reactie zou zijn: proberen zo snel mogelijk zoveel mogelijk **van dat product** extra aan te voeren of te creëren! Niet aldus bij wethouder Anker. Wanneer bij hem in zijn groenten-toko de vraag naar prachtige dikke en sappige citroenen erg groot wordt laat hij zo snel mogelijk een partij overjarige doorgedraaide knollen van de veiling komen. “Iemand knollen voor citroenen verkopen” dus, inderdaad! Het standaardwerk “Nederlandse spreekwoordenboek” van Stoett verklaart als volgt: “Dat wil zeggen: iemand iets van geringe waarde als iets kostbaars in de hand stoppen. Hem met ijdele praatjes bedotten, foppen, misleiden.”

Het aan de man brengen van die knollen in een in de tijd (8 eeuwen) gegroeide oude Hanzestad als Zwolle (en niet een op papier samengestelde 40 jaar oude stad op de zeebodem zoals smeltkroes Almere) geeft dan toch wel (op z’n zachts gezegd) “enkele” zeer forse problemen! Zwollenaren laten zich n.l. in hun mooie leefbare stad geen knollen voor citroenen verkopen!

“Paniekvoetbal” moet nu klaarblijkelijk alsnog de sterk gepersonifieerde wedstrijd redden! Een beetje voetballer weet echter dat je juist in een moeilijke spelperiode je kop erbij moet houden en dat je juist dan geen extreme onverantwoordelijke acties moet ondernemen. En helaas ook hier: de politiek kent tijdens de vier jaar durende wedstrijd geen VAR die kan ingrijpen! En dat stedenbouwkundig handelen (dat alsnog de wedstrijd moet redden) dan ook nog eens (niet ongebruikelijk bij genoemde bestuurder) op grond van niet harde ideeën of vage inschattingen. **Bijna elk plan van de huidige wethouder is op geen enkele wijze onderbouwd door onderzoek, statistische gegevens of andere bevolkings-, milieu-, vervoers- of bewegings- onderzoeken of -cijfers.**

14. EEN ENGELBRUG

Pure sprookjes als dat van een “engelenroute” en een “engelen”brug (uitstekend gekozen naam overigens voor dit stedenbouwkundig **doodgeboren kindje**) kennen geen enkele cijfermatige onderbouwing, geen onderbouwde gebruiks-ramingen, geen doelgroepen-inventarisatie, geen verkeerstechnische en geen stedenbouwkundige onderbouwing en lopen ook financieel inmiddels volledig uit de hand. In tientallen jaren heeft in de Zwolse politiek geen zo totaal niet onderbouwd plan op de plank gelegen als de gedachte van een engelen-**passerelle** over het stations-emplacement! Alles is slechts gegrond op een onbenullig verhaaltje rond een engelenbeeld in het hart van de stad en een in Engelse landschapsstijl aangelegd park op een voormalig verdedigingswerk aan de IJssel.

Toen NS de toegangspoortjes tot de nieuwe tunnel afsloot voor **mensen zonder OV-pas** riep iemand dat er dan maar een **voetbrug** over het spoor moest komen. Geen enkel onderzoek ligt aan dat idee ten grondslag. Toen in een later stadium de (om de hoek wonende) voorzitter van de CU-raadsfractie een fietsbrug i.p.v. een voetbrug ook wel wat leek (opnieuw geen enkele onderbouwing) werd de voetbrug (net zo makkelijk) van de ene op de andere dag dan maar een **fietsbrug**. (de Stentor 20 mei '20). Compleet met liften om de fietsen naar boven en beneden te brengen, alles om uiteindelijk toch maar aan de zuidzijde van het station **de grote glorie te kunnen genieten** van het beoogde “fietsen langs de fraaie gebouwen van Campus Windesheim”! Nog nooit in Zwolle een zo schandalige onderbouwing van een plan voor een kostbaar stedelijk verkeerskunstwerk gezien als slechts het “engelen-verhaaltje”, een verhaaltje nog te ridicuul zelfs om jonge kinderen bij het naar bed gaan voor te lezen! Een plan N.B. van de hand van een wethouder die door de genoemde CU-fractievoorzitter bij zijn komst naar Zwolle als iemand “met grootstedelijke ervaring” (in Almere)

werd geïntroduceerd. En juist die wethouder kreeg vervolgens in Zwolle N.B. ook nog het openbaar vervoer in het stationsgebied in portefeuille!

Voetgangers vanaf de Grote markt komend die echt geen OV-pas hebben om door de spoortunnel te mogen, anticiperen daarop bij het kiezen van hun route en weten dat ze door de Sassenstraat en via de Van Karnebeekstraat/-tunnel moeten lopen naar het Lübeckplein en omgeving. En laat nu met name de jongeren tot 25 jaar extreem vaak wèl zo'n OV-pas hebben en door de spoortunnel gaan, evenals de 66+ ers (die nog wel eens een dagje uitgaan met de trein). En laat nu vooral de tussenliggende leeftijdsgroep van 25 t/m 65 jaar erg veel fietsen en autorijden en geen behoefte hebben aan een voetgangers-oversteek op die plaats! Nogmaals: geen enkel cijfer als onderbouwing!

Aan de westzijde van het emplacement (hoek Westerlaan/Willemskade) moet de oversteek van het spoor voor het langzaam verkeer nu nog plaatsvinden via het (te ver weg liggende) Koggelaan-tunneltje.

HIER IS NU JUIST EEN EXTRA VERBINDING VOOR AL HET LANGZAAM VERKEER EXTREEM HARD NODIG! De WESTTUNNEL DUS ! Door ligging nabij de v.m. Willemsvaart en de Willemskade gemakshalve maar even Willemstunnel genoemd.

WILLEMSTUNNEL(tje) (westelijke pendant van de Van Karnebeektunnel voor alleen langzaam verkeer)

15. LANGZAAM VERKEERSTUNNELTJE IN PLAATS VAN FLANEER-VOETBRUG VAN (GERAAMD) 24 MILJOEN

Het door schrappen van de engelenbrug bespaarde geld zou besteed moeten worden aan de westelijke "langzaam verkeer" traverse waar half Zwolle al decennia lang op zit te wachten!

De traverse dus ongeveer op de plek waar oorspronkelijk de westelijke tegenhanger van de grote (oostelijke) Van Karnebeek-tunnel was gedacht. Die tegenhanger was een identieke "combi-tunnel" die door onvoldoende Zwolse bestuurskracht (en daardoor het ontbreken van voldoende financiële middelen) niet gerealiseerd kon worden. De Schutte-busbrug (voor alleen maar stad- en streekbussen) was daarvan uiteindelijk het rechtstreekse gevolg om in elk geval die vorm van OV aan de andere kant van het station te kunnen krijgen.

Alle andere soorten verkeer zitten aan de westzijde nog te wachten op een bruikbaar alternatief. Autoverkeer rijdt nu om via de IJsselallee (en misschien straks ook nog permanent via de Van Karnebeektunnel). Een proef is daar echter formeel nog steeds lopend. Het resultaat van die proef zal ongetwijfeld zijn "dat er minimaal gebruik van de tunnel gemaakt werd en dat permanente openstelling dus verantwoord is!"

Dat je een zuivere meting alleen kunt verrichten in een situatie van status quo (vóór of na enkele jaren lang steeds wijzigende afsluitsituaties (fietsenkelder) in een immens groot gebied) is voor weldenkende mensen wel duidelijk.... !

Een fiets- en voetgangerstunneltje dus aan de westzijde (slechts half zo diep en vele malen smaller dan de ooit gewenste extreem brede combi-tunnel). Een tunneltje naar model van het KOGGELAAN-FIETSTUNNELTJE dus is dringend noodzakelijk om het langzaam verkeer (voetgangers en elektrische, bak-, race-, brom-, en vele andere soorten fietsen, scooters (aantal neemt snel toe), enz.) in/nabij de bocht onder het dubbelspoor Zwolle-A'foort door te brengen. Bedoeld voor het

langzaam verkeer vanuit het westelijk deel van de binnenstad en vanuit het westelijk deel van de stad Zwolle als geheel, met als bestemming de omgeving van Station Zuid en het rode Lübeckplein/stadskantoor.

Een ondiep liggend loop/fietstunneltje bedoeld voor:

* **fiets/voetgangersverkeer** uit de binnenstad: Luttekestraat via Nw.Havenbrug en Emmawijk.

[Dit tunneltje evt. ook onder het Kamperlijntje door; is niet echt nodig: de wachttijd voor treinpassage in de Veerallee bij het Kamperlijntje is nauwelijks langer dan bij een rood (auto)-stoplicht. Voor de afgelegen westelijke wijken geldt bovendien ook nog eens dat tussen de fietsstraat Kamperweg en de Rieteweg nabij de A28 onder het Kamperlijntje een langzaam verkeerstunneltje is gepland. Dat uit de westelijke wijken van de stad komende langzaam verkeer is dus nabij de Veerallee dan al aan de “goede” kant van spoor en spoorwegovergang van de trein naar Kampen].

* **fietsverkeer** vanaf (fietsweg) Kamperweg (wijken Westenholte, Stadshagen, Stadsbroek, Stadsland);

* **fietsverkeer** vanaf Rieteweg (wijken H'broek, Aalanden, Dieze Oost, enz.);

* **fietsverkeer** vanaf Willemskade/H. Smeengekade (wijken H, broek, Aalanden en Dieze-Oost.)

16. PERIODIEK ONDERHOUD ENZ.

En dan hebben we het nog helemaal niet gehad over de financiën voor het onderhoud van de nu bedachte N.B. deels houten engelenbrug die inmiddels toch weer op bijna 8 meter hoogte boven het spooreplacement gedacht wordt! (Verdwenen is al weer het juichverhaal dat het ook op 6 meter hoogte kon). Waarom eigenlijk hout? Bamboe, pitriet en strokarton zijn nog veel milieuvriendelijker...! 'k Zou maar een dagelijks te gebruiken schuifcabine voor vervangen en impregneren van het hout mee aanbouwen!! Bekijk het houten wegdek op de Hoge Spoorbrug maar eens! Hout is voor veel zaken prima bruikbaar en milieuvriendelijk, maar echt niet op moeilijk bereikbare klimatologisch kwetsbare plaatsen als 8 meter boven N.B. het 2^e spoorwegknooppunt van Nederland!

Financiële experts gaven al ver voor de millennium-wisseling aan dat op zeker moment de jaarlijkse onderhoudslasten in Nederland van de honderdduizenden kunstwerken als viaducten, bruggen, sluizen, enz. zodanig hoog zouden worden dat er geen financiële ruimte meer zou resteren voor periodieke afschrijving op nog nieuw te stichten kunstwerken. Bekend voorbeeld van die onderhouds-onbetaalbare kunstwerken: de vele honderden vaak bouwvallige bruggen en kilometerslange kademuren in Amsterdam. Ook Zwolle kent (als groot-stedelijk knooppunt) vele honderden (deels door de stad) te onderhouden kunstwerken!

Een zinloze straatbrede engelen-sprookjesbrug is daarbij gewoon een brug te ver!

Gedacht wordt nu zelfs aan het **al vast slopen van het z.g.n. combi-gebouw** (waarin o.a. de stationskapper). Een toch wel heel erg doorzichtig “trucje” om (er ligt N.B. nog geen enkele schets op tafel!) de Raad en misschien ook opvolgende raden (**wat politiek zeer onfatsoenlijk zou zijn**) letterlijk voor het blok te zetten van een vervolg-tracé! Trumpiaanse trekjes dus. De dan verantwoordelijkheid dragende bestuurlijke opvolgers kunnen zo natuurlijk veel moeilijker nog terug. En dat alles dan NB nu ook nog op een moment dat de (eerstverantwoordelijke) Zwolse wethouder van financiën vertrekt of net vertrokken is.

Er is geen enkele belang gediend met een vroegtijdige sloop anders dan het puur politiek belang van het kunnen doordrukken van de bouw na het maken van (misschien wel een afzichtelijk) schetsplan, dat misschien dan wel 30 miljoen kost. **Zo'n sloop kan in een later stadium binnen drie weken uitgevoerd zijn en kan (als gebruikelijk) samenvallen met een evt. brugbouw en is dan ook nog kostenbesparend.**

De enige en weinige Zwollenaren die baat zouden kunnen hebben bij een voetbrug naast het stationsgebouw zijn de relatief zeer weinig bewoners (die geen OV-pas en geen rijwiel bezitten) en die wonen in het stukje Stationswijk tussen Stationsweg en Emmawijk, de bewoners dus van de Westerstraat en omgeving! Geen OV-pas, geen fiets en wonend in de Westerstraat e.o. dus!

Idem zal er aan de zuidzijde direct rond Station Zuid en het Lübeckplein een aantal mensen baat hebben bij een Engelen-voetbrug. Ook hier geldt: het gaat dan om direct omwonenden die geen OV-pas en geen rijwiel/scooter, enz. bezitten. Heb je één van beiden wel dan ga je via de spoortunnel (OV-pas) of via de flanken (oostelijk of westelijk, Van Karnebeek- of Willemstunnel) naar Sassenpoortenbrug resp. Nieuwe Havenbrug om in het stadshart te komen. Maar als je naar de westelijke wijken wilt ga je natuurlijk sowieso via het Willemstunneltje.

Bewoners in het oostelijk deel van de Stationswijk gaan ook nu al via de Van Karnebeekfietstunnel of (met OV-pas) door de NS-spoortunnel!

De zeer kleine groep voetgangers in de binnenstad die geen OV-pas heeft en lopend naar het Rode Plein of retour wil, anticipeert ook nu al op de situatie en wandelt via de Sassenpoort/Van Karnebeekstraat en idem -tunnel richting stadskantoor e.o. Dat is na de afsluiting van de spoortunnel door NS nog nooit een probleem geweest!

Het sowieso onmisbare en zeer noodzakelijke **Willemstunneltje** op de westflank is de tweede mogelijkheid om aan de westzijde het gebied direct ten zuiden van het station in/uit te lopen of fietsen!

Over de flanken dus, lopend en fietsend, Van Karnebeek-tunnel resp. Willemstunnel, verbonden met de binnenstad via Sassenpoortenbrug resp. Nieuwe Havenbrug! Voetgangers uit het buurtje rond Westerstraat e.o. evt. middendoor via de spoortunnel met OV-pas.

De inmiddels recent overeengekomen drie nieuwe hoge woongebouwen aan de westkant van het zuidelijk stationsgebied liggen zodanig ver naar het westen dat ze volledig georiënteerd zijn op het nieuwe Willemstunneltje om naar de Lutkestraat/binnenstad te gaan!

Voor het gehele stationsgebied geldt dat men zich goed moet realiseren dat het echte centrum van/voor de grote wijk Zwolle-Zuid aan de Van der Capellenstraat ligt, alwaar winkelcentrum, voortgezet onderwijs, wijkcentrum, verzorgingshuis, enz. Daar gebeuren nu al "leuke dingen".

Iedereen die met bus of trein naar Zwolle komt of Zwolle verlaat heeft sowieso een OV-pas en maakt gebruik van de schitterende nieuwe spoortunnel! Een tunnel met allerhand voorzieningen, "food- en nonfood" onder- en bovengronds (t/m pianomuziek toe!). Hier kun je nu met recht spreken van een "highlight" voor Zwolle! Het ONDERGRONDSE STATIONSPLEIN!

Je kunt hier helaas echter ook spreken van een "gotspe" (!) wanneer de stations-OV-wethouder van Zwolle in zijn verkoopsprookjes nu beargumenteert dat een "engelenpassage" mede noodzakelijk/gewenst is omdat de Zwolse spoortunnel zo druk is !!!! Hoe gek wil je het hebben.

Werkelijk schandalig! Hooguit op bepaalde tijden even de pas moeten inhouden bij de roltrappen en je bent boven of beneden! Veel studenten gaan op drukker (spits)-momenten met de gewone trappen. (bespaart ook kosten sportschool)

Zo'n argumentatie is letterlijk een trap na richting de vele goede stadsbestuurders, maar ook de NS- en ProRail-medewerkers en de bouwers die dit fantastische tientallen miljoenen kostende project ontwierpen en recent voltooiden! Het geeft keihard de zwakte aan van het wethouderlijk engeltjes-verhaaltje wanneer hij een dergelijke onderbouwing meent nodig te hebben! Iedereen die zelf wèl eens gebruik maakt van het klaarblijkelijk door de wethouder zo verfoeide openbaar vervoer kent de prima situatie in de Zwolse spoortunnel! Je zou er (eenmalig) op een rustige zaterdagavond maar zo zelfs een spraakmakend popconcertje kunnen organiseren! "Spoorpop Zwolle"! (veel jongeren hebben een OV-pas).

En het **Nederlandse treinvervoer in zijn algemeenheid**? Ronduit fantastisch! Grote veiligheid, grote frequentie, groot geografisch bereik, eerste klas comfort, stilte-coupés, prima klimaatbeheersing, digitale aansluitingen, schone toiletten, koffie en snacks, enz. Het Nederlandse treinvervoer behoort tot het beste ter wereld! Hoe durft iemand die zich zo afzet tegen de in Zwolle recent verworven optimale spoorvoorzieningen [m.u.v. dan van de oorspronkelijk geplande westelijke combi-tunnel] zich nog wethouder stationszone noemen! Nederland is nog steeds geen India waar je met je plunjebaal op het dak van de trein moet zitten. Maar Nederland wordt dat wel met dit soort bestuurders aan het roer!!

Wanneer je geen behoefte hebt om via een "engelenroute" een blik op de (ineens bejubelde) Windesheimgebouwen in Zuid te werpen is er een schitterende andere route te gaan:

(Hard)lopend of op de fiets ben je vanuit de binnenstad (en als je wilt "engelen" mag dat best vanaf de Grote Markt...!) via park Eekhout/Emmawijk en Willemsvaart (desgewenst in 5 minuten) in het buitengebied en **in de schitterende natuur van Spoolderbos, Engelse Werk, uiterwaarden en IJssel**. Met aldaar prachtige vervolg-route's richting Katerveer dan wel Oldeneel, maar natuurlijk ook (via het fietspad naast de spoorrails op de spoorbrug over de IJssel) naar Hattem en de Veluwe. **Deze route kost de Zwolse OZB-betaler bovendien ook nog eens letterlijk geen sou!**

Het is de bijna in één lijn lopende "**GROENE LONG**"-route tussen de groengordel van de binnenstad en het Engelse Werk. Een groene long-route, **ZEER HOOG GEPREZEN in 2007 door Jo Coenen in zijn Dictionaire Spoorzone Zwolle**. Wel even andere koek dan het engelen-, ligbanken-, fabriekshallen-, Windesheim-, hardloop-, selfies- en onder boom staan-lijstje van de Zwolse wethouder "Wonen" en "Stationszone" van dit moment!

17. HOE "VERKOOP" JE EIGENLIJK EEN ONNODIGE BRUG ?

Door er de meest belachelijke flauwekul bij te slepen omdat de heer Anker weet dat een (onnodig grote) Engelenbrug stedenbouwkundig op geen enkele wijze onderbouwd is. 't Is natuurlijk al te zot voor woorden dat voor een nieuw te bouwen verbinding **vooraf reclame gemaakt** moet worden, alsof je HEMA-worst verkoopt!

Wat je allemaal op zo'n Engelenbrug wel zou kunnen doen? Er zijn zelfs ligbanken (de voorgenomen onnodig grote brugbreedte moet natuurlijk wel gevuld) met plaatjes daarvan alsof je aan een sub-tropisch zwembad ligt! Selfies maken, foto's van een fraai gezicht "op de historische binnenstad" (vanaf 8 meter hoogte, dwars door de Buitensoos heen), op de levendigheid van het station (onder

de perronkappen) en op de “fraaie” oude fabriekshallen van het spoor. Waar je nabij die brug zelfs zo maar kunt genieten onder een boom (sic!), waar je zo maar kunt afspreken met een vriend of vriendin, waar je hardlooprondje zo maar langs kan gaan, kortom **“de brug als een nieuw “highlight” voor Zwolle, een nieuwe verbinding voor Zwolle en de hele regio van iconische waarden”**. En die laatste zin is geen sarcasme van schrijver dezes maar de letterlijke gemeentelijke tekst om een principe-besluit voor het maken van een schetsplan voor een **overbodige brug van raming 24 miljoen** gefiatteerd te verkrijgen. Onderbouwing: geen cijfers maar sprookjes! Bron: digitale Stentor dd 19-12-2020.

Een puur vermaakcentrum dus boven het station van Zwolle, een als tweede spoorweg-knooppunt van ons land kwetsbare plek wanneer het gaat om het op tijd lopen volgens de dienstregeling van het Nederlandse treinverkeer! Vele miljoenen kostende werkzaamheden (gesepareerde spoorbanen tot in het station, viaductverbreding, wisselverwijdering) zijn/worden op dit moment uitgevoerd juist om die **dienstregeling verstorende factoren** bij station Zwolle te elimineren! Onbegrijpelijk dat NS dan juist over zo’n idioot brede **kermis- en rondhangbrug boven de perrons** ooit enthousiast zal kunnen zijn!

Het is werkelijk allemaal te schandalig voor woorden omdat door het woord **“Engelenbrug”** even te vervangen door **“Hoge Spoorbrug”** je van al die opgesomde “zegeningen” (m.u.v. de ligbanken voor zwervers) ook nu al kunt genieten! Dhr. Anker heeft klaarblijkelijk nog niet ontdekt dat er exact 300 meter verderop al een unieke voetgangerspassage over het spoor ligt! Een rijksmonumentaal (**lensligger-constructie**) stuk techniek, volstrekt uniek in Nederland. Een brug die ons als Nederlanders met elkaar aan onderhoud jaarlijks al heel veel geld kost. Zou een selfie daar dan minder mooi zijn? Daar kun je juist wél een selfie maken met de oude stad (Sassenpoort of Dominicanenkerk) op de achtergrond. Kun je daarlangs niet nu al je dagelijkse rondje lopen? En dichtbij “leuk onder een boom staan” kan daar toch ook al wel! **Dit soort nonsens krijg je dus wanneer enkele kerkgenootschappen te dicht op het stadsbestuur gaan zitten van een voorheen degelijk bestuurde mooie bijna acht eeuwen oude Hanzestad!**

In een normale situatie is een nieuwe brug een kunstwerk dat eindelijk een onmisbare doorgaande verbinding sterk verbetert. Een verbetering vaak na jarenlang afzien en behelpen op een voor de verbindingen belangrijke doch ontoegankelijke verkeersplek. Een prachtige verbetering tot grote opluchting en blijdschap van iedereen.

In voorliggend geval is slechts sprake van een volstrekt overbodig verlaat Sinterklaas-cadeautje dat (niet gebracht met een mooi gedicht maar met een onbenullig engeltjesverhaal) ook de Zwolse belastingbetaler nog decennia lang een blok aan het been zal zijn!

Er is in ons land een (bij iedereen bekend) sektarisch christelijk kerkgenootschap dat (door het fanatieke uitdragen van haar geloofsovertuiging) de naam heeft van opdringerigheid, voet tussen de deur, enz. Men leurt met torens, wachttorens in dit geval. Hier staat in de Zwolse media een wethouder (die in zijn inburgeringscursus de Hoge Spoorbrug klaarblijkelijk niet gezien heeft) welhaast als een aanhanger van die genoemde groepering letterlijk te venten om zijn waar aan de man/vrouw te brengen. Koopwaar in de vorm van een voetbrug zoals Zwolle er dus N.B. **al 137 jaar lang (vanaf 1883)** over het spoor één heeft!

Door het woord **Engelenbrug** in de promotie-tirade van wethouder Anker te vervangen door de woorden **“Hoge Spoorbrug”** bespaart Zwolle dus minimaal 24 miljoen euro! De bedachte brug moet een forse lengte hebben omdat het om het breedste gedeelte van het emplacement gaat. Overspant dus alle perrons maar takt (terecht) nergens aan op NS-terrein.

We hebben het dan inmiddels wel weer over een voetbrug. Let wel: **een voetbrug wordt dus niet mede fietsbrug omdat je je fiets onder de arm mag meenemen!** Dat kan sowieso altijd. De voetbrug over het Zwolle-IJsselkanaal bij Frankhuis is een vergelijkbaar voorbeeld.

Een voetgangers-oversteekplaats (voor een zeer klein percentage van de voetgangers), dus nu voor minimaal 24 miljoen euro!! Inmiddels dus nu toch maar weer enkel een voetbrug door het kosteloos verder mijmeren over dit politieke speeltje.

Een passeermogelijkheid voor voetgangers die geen OV-pas bezitten (èn niet via de flanken zouden willen) is inmiddels geworden tot een straatbrede brug, gebouwd alsof er dagelijks meerdere bataljons soldaten gelijktijdig overheen marcheren!

De Stentor van 21 december 2020 gaf nu eindelijk dus het financiële inzicht: inmiddels van ver onder de 10 miljoen naar geraamd (er is nog geen enkel schetsje) **24 (!) miljoen euro**.

Dit bedrag is echter werkelijk te gek voor woorden! Deze wethouder moet tegen zichzelf in bescherming genomen worden. Er zijn grenzen! **Vierentwintig miljoen!** Dat eindigt straks op 30 miljoen, een bedrag waarvoor je bijvoorbeeld ook een ondergrondse fietsenstalling bouwt, bijv. aan de zuidzijde van het station. **En zeker wel het belangrijke Willemstunneltje!** Hoe haal je het in je hoofd voor een totaal overbodige verbinding, terwijl er in en rond de stadskern zoveel plekken zijn waar infrastructurele werken keihard nodig zijn. **(bruggen, passages, Sassenpoort-parkeergarage (na Kamperpoort- en Diezerpoort-garage) , fietsenkelders, enz.)**, Het voert voor dit moment helaas te ver om ook deze ook hier nog even allemaal op een rijtje te zetten, maar je schrikt je wild als je je realiseert hoe lang die lijst is van gewenste echt belangrijke planologische kunstwerken in groeistad Zwolle. Ook bijvoorbeeld de aanpassingen (ontsluiting!!!) in en rond het gedateerde (te gesepareerd liggende) Broerenkwartier horen daarbij!

En die minimaal 24 miljoen dan ook nog eens uitgegeven door een college van B&W **(in de steigers gezet door de CU)** met zes wethouders, waar Zwolle met vijf goede wethouders prima toegekund had! Het totale kostenbedrag van die extra zesde wethouder inclusief ondersteuning (medewerkers, huisvesting, enz.) is me helaas ontschoten! Over 4 jaar gerekend totaal in elk geval een niet mis te verstaan bedrag van zeker één miljoen. Je zou daarvoor dan toch juist extra kwaliteit mogen verwachten!

18. VERPLAATSING VAN DE HUIDIGE VOETBRUG OVER HET EMPLACEMENT

Als er dan toch zoveel geld weggegooid moet worden omdat de alleen maar zeer beperkte voetgangerspassage op de beoogde plek niet nodig is kun je vanzelfsprekend dan maar beter nog de **bestaande Hoge Spoorbrug** verplaatsen! Met zulke waanzinnig hoge kosten voor een engelsprookje is dat dan helemaal niet meer zo'n gek idee. Verplaatsing is al eerder door Zwollenaren als optie genoemd in ingezonden stukken in "de Stentor".

Zo'n verplaatsing is **juist in dit geval ook helemaal niet zo'n ingewikkelde klus**. De brug is enkele jaren geleden nog gedemonteerd toen de overspannende **driedelige ijzeren boog met onderliggend wegdek** in drie delen voor een speciale (metaal)behandeling 's nachts naar elders is getransporteerd. De brugdelen kunnen na afname door een kraan tijdelijk op het aanpalende voormalige Van Gend & Loos-terrein gedeponeerd worden totdat de beide landhoofden gedemonteerd en op de nieuwe plek geplaatst zijn. Ook die beide **landhoofden** (opgebouwd uit grote hardstenen blokken) zijn

gemakkelijk te demonteren en op de nieuwe plek tegen twee nieuwe betonnen kerndragers te herplaatsen. Vier replica's van de oorspronkelijke hoekklantarens zouden de kers op de taart zijn! Met op de nieuwe plek aan weerszijden een trappartij (met meerdere rustborden) en een liftkokerpartij daarbij ben je in principe klaar.

Zo'n verplaatsing zou uitermate veel perspectieven openen.

De brug wordt op de huidige plek heel weinig gebruikt. Meer dan honderd procent logisch in dit geval omdat **onder de brug een (voor iedereen gemakkelijk toegankelijke) brede, goed verlichte, criminaliteits-arme, wind- en regenvrije tunnel** ligt met een dubbel fietspad en een **tweerichtingsvoetpad van exact 2 meter breed**. Wanneer de Hoge Spoorbrug niet zo'n uitzonderlijk grote historisch-technische waarde had was ze volgens plan in de jaren '70 al gesloopt bij de bouw van de brug-vervangende Van Karnebeektunnel! Een medewerker van Openbare Werken herkende echter de unieke constructie en alarmeerde daarop de erfgoed-instanties! De brug bleef toen na voltooiing van de tunnel gewoon maar liggen boven die tunnel! Wat vooraf dus nooit de bedoeling was!

De brug is eigendom van NS/Pro rail, dezelfde clubs die "schuldig waren" aan het feit dat de nieuwe spoortunnel bij het station ontoegankelijk werd voor niet-OV-reizenden! Die beperking van de toegankelijkheid speelde natuurlijk in alle gemeenten: een kostbaar NS-besluit voor de Nederlandse belastingbetaler.....! Er zal geen officieel recht van overpad geweest zijn voor niet-NS-klanten. Enige compensatie voor deze afsluiting voor een bepaalde groep lijkt niet onredelijk. E.e.a. betekent mogelijk dat een **verplaatsing mede gefinancierd** kan worden door de (indirecte) eigenaar van NS/ProRail, n.l. het rijk. Ook de provincie moet (vooral wat betreft de unieke monumentale status) in deze dan zeker niet vergeten worden!

Een niet onbelangrijk punt, n.l. het **onderhoud** van de brug is nu al veilig gesteld vanwege de belangrijke rijksmonumentale waarde. Verplaatsing zou Zwolle jaarlijks enorm kunnen schelen in de portemonnee, hoewel ook onderhoud (en reparatie) van buitenliften behoorlijk kostbaar is.

Daarbij komt bovendien ook nog eens dat NS/ProRail in zijn algemeenheid liefst **zo weinig mogelijk overgangen (zeker die voor voetgangers en stenengooiers) over het spoor** wil hebben. NS zal mogelijk ook gesteld zijn op een vorm van mede-zeggenschap/directe contactlijn over het voetgangersverkeer op de nu al bij haar in eigendom zijnde voetbrug, dan echter liggend boven hetzelfde NS-terrein maar dan direct naast en boven het perrongebied. Verplaatsing (in plaats van een brug erbij) scheelt al weer één brug!

Het motto wordt in dat geval in plaats van "**een brug te ver**": "**een brug te veel**".

Op het oog geschat zal de **lengte van de monumentale brug** op een plek rechts van het stationsgebouw geen probleem zijn. De brug overspant op dit moment n.l. mede rijbaan en trottoirs van de Oosterlaan. Er kunnen zo nodig altijd eenvoudig uitgevoerde aanloopstukken bijgeplaatst worden. Mochten de twee midden-ondersteuning onder de brug niet net op één van de vele perrons uitkomen, dan is ook daar een oplossing voor te vinden.

De loopbreedte op de brug is vier meter(!) en dat is (Let wel!) 2 maal zo breed als het ruim voldoende twee(!) meter brede tweerichtings-trottoir in de eronder liggende Van Karnebeektunnel).

Vier meter breed is veel meer dan voldoende voor een oversteek voor niet-OV-pashouders aan de westzijde van het station, op bijna dezelfde plek als aan de oostzijde van dat station de nieuwe stationstunnel!

Degelijke tellingen, onderzoeken, enz. ter onderbouwing van een engeltjesbrug ontbreken. "We gaan veel leuke dingen doen aan de zuidkant van het station", dat is in essentie voor het engelsprookje de enige motivatie. **Veel van die leuke dingen aldaar zijn echter al door extreem veel mensen mee te maken na een loopje door de nieuwe spoortunnel!**

Heel belangrijk is vervolgens dat door het afgraven van de huidige volumineuze zandopritten van de Hoge Spoorbrug op die plekken (belangrijke) nieuwe mogelijkheden ontstaan.

Aan de Assendorp-zijde ontstaat de mogelijkheid van bijvoorbeeld een flinke rotonde waarop de belangrijke op deze plek uitkomende wegen kunnen aantakken. De aansluitingen en verbindingen zijn nu door de oprit naar de Hoge Spoorbrug redelijk rommelig. Wellicht ook kunnen de erg steile uitrit van de tunnel voor fietsers en de lange ronde uitrit voor autoverkeer aangepast worden.

Zeer belangrijk is dat voor de (ingewikkelde uitrit van) de **bustunnel (die misschien voor éénrichtingsverkeer of voor tweerichtingsverkeer ook autotunnel moet worden)**, een "proef" loopt. Ook een veel betere aansluiting van het autoverkeer uit die tunnel op de routes in de omgeving (met name Groeneweg, Oosterlaan en Deventerstraatweg) wordt mogelijk. Met langs de Deventerstraatweg dan ronde (i.v.m. licht woningen overzijde) woonflats op het deels overbodig geworden versmalde emplacement. (Geen lawaai en geen uitstoot meer door moderne treinen). En natuurlijk aan weerszijden van de (voorheen, nu nog? provinciale) Deventerstraatweg een zware dichte rij bomen, voortzetting dus van het straatbeeld van de Oosterlaan!

Aan de zuidzijde van het spoor ontstaat door het verwijderen van de brug-opritten mogelijk ruimte voor een woongebouw. Ook hier is wellicht (voor eventueel mede-autogebruik) aan de (wellicht naast bus- mede auto-)tunneltoegang nog wel iets te verbeteren.

Een **degelijk onderzoek naar de maten en mogelijkheden** van een verplaatsing behoeft nog niet één procent van de nu geraamde kosten van 24 miljoen te bedragen. Een bedrag van 240.000 euro is meer dan voldoende!! Het kan zowel eenmalig als tientallen jaren lang veel geld besparen! Het zal echter gezien de voorgeschiedenis heel moeilijk zijn onbevooroordeelde onderzoekers voor zo'n onderzoek te vinden. Mogelijk wel in de universitaire hoek? TH's Delft, Eindhoven, Twente?

Bij recente inspectie van de Hoge Spoorbrug bleek het houten wegdek in enkele jaren al weer danig aangetast te zijn. Het wegdek ligt op hoogte in weer en wind! Bij verplaatsing valt daarom wellicht ook te denken aan een al dan niet doorzichtige (moderne) overkapping van de brug: "strak half rond" of bijvoorbeeld een soort kap van hyparschalen o.i.d. (zoals op nieuwbouwwvleugel stadhuis). Vele uitvoeringen zijn mogelijk!

De tijdelijke (enkele jaren dienst gedaan hebbende) overkapte perron-verbindingsbrug tijdens de bouw van de nieuwe spoortunnel was een prima passage! Een droge oversteek op een windvrije plek is in ons (warmer en natter wordend) klimaat belangrijker dan de acht maand per jaar onbruikbare ligbanken, ("de plaatjes ervan waren zo leuk!") langs een straatbrede nieuwe open passage op 8 meter hoogte.

19. PROVINCIEHOOFDSTAD EN SPOORWEGKNOOPPUNT ZWOLLE

Zwolle is geen boerendorp in de Alblasserwaard, geen dorp als Urk, Staphorst of Elspeet. Al helemaal niet een stad als Almere met in slechts 40 jaar tijd liefst 180.000 bij elkaar geharkte inwoners (van een kleine 200 nationaliteiten) voor wie een dak boven het hoofd veruit het belangrijkste was. Hoe

en wat, kwam daarna op een relatief veraf liggende tweede plaats. De polder-omgeving biedt ook weinig bijzondere mogelijkheden: zo'n 70 jaar geleden stroomde hier nog de zee. Op een zo eindeloos leeg vlak land zou wellicht zelfs flinke hoogbouw van een nieuwe stad visueel kunnen passen. Maar je kunt natuurlijk iedereen, en zeker elk kind, een huis met een tuintje. Het liefst ook nog een huis met een "echte" (geïsoleerde) kap met dakpannen (waar je zonnepanelen tegenaan kunt zetten) en waaronder je (i.p.v. bij een plat dak) een zolder hebt om te kunnen spelen, om een hobby uit te oefenen of om een logeerkamer van te maken! Bouw van te weinig interne m² 's jaagt de jeugd de straat op, met steeds vaker steeds negatiever gevolgen.

Zwolle is in tegenstelling tot Almere, een over negen jaar 8 eeuwen oude stad, centraal gelegen in Nederland, met een beschermde toeristische oude binnenstad waar omheen een beschermde groen- en grachtengordel, een stad met vele honderden gemeentelijke en rijksmonumenten, een stad op het oeroude platteland van Salland, in een uniek rivieren-landschap van IJssel en Vecht, op de rand van de prachtige Veluwe, nabij het mooie water- en poldergebied van de Noordwesthoek, met de Sallandse omgeving van een slagenlandschap met afwisselend weiden en oude bossen, met mooie boerderijen en landhuizen, met landelijke wegen waarlangs tientallen jaren oude bomenrijen, enz. Een gezochte stad juist vanwege de combinatie van een dynamische gemeenschap (werkgelegenheid, grootstedelijke kwaliteitsvoorzieningen: gezondheidszorg, onderwijs, etc.) in een prachtig en uniek decor!

En dat willen we graag zo houden !!!!

20. KABOUTERPAD EN KABOUTERBRUG

Is er dan misschien nog een **troostend alternatief** te bedenken voor het niet doorgaan van een Engelenbrug? Jazeker, dat is er gelukkig wel!!! Dat zijn het kabouterpad en de kabouterbrug!

Iedereen herinnert zich nog het woeste idee van (jawel!) de ChristenUnie om een groot deel van de hooggelegen A28 in Zwolle (ruwweg tussen Zwartewater en Vecht) inclusief viaducten enz. te verwijderen en aldaar het tracé te ondertunnelen! Alles dan natuurlijk **te betalen door het rijk**. Het rijk kent gelukkig geen belastingbetalers maar krijgt haar inkomsten rechtstreeks vers gedrukt vanuit de bankbiljettendrukkerij....! Waarom dus niet? De verandering zou (aldus de CU) veel betere mogelijkheden bieden voor de onderlinge bereikbaarheid van de Zwolse wijken aan weerszijden van die rijksweg! Die onderlinge bereikbaarheid zou (aldus nog steeds de CU) een groot probleem zijn.

Zijn Rijkswaterstaat en de stad Zwolle dan in de jaren '60 bij de bouw van de A28 echt zo stom geweest dat ze 20 jaar na de oorlog maar wat aangerommeld hebben zonder enig toekomstperspectief? En hebben we daarom als stad daarna voor straf zo'n 50 jaar (tot 2020) op de ChristenUnie moeten wachten om eindelijk voor goede stedelijke verbindingen bij het rijk aangemeld te worden?

Toen Rijkswaterstaat in de jaren '60 de al vierstrooks Meppelerweg tussen IJssel en Vecht omhoog bracht kon men over de hele wereld en zeker in de VS al wel zien wat ons in Nederland aan autoverkeer te wachten stond. (Het bestemmingsplan binnenstad uit 1966 laat zien hoezeer men juist toen al "voor de auto ging"). Het zou echt niet bij die ene Daffodil blijven! Nadat minister Witte in 1958 voor Holtenbroek de eerste paal sloeg werd in de polder Holtenbroek (vanuit de stad gezien aan de andere kant van de A28) vanaf dat moment de eerste "complete" stadswijk gebouwd. Met eigen primaire voorzieningen dus, winkels, onderwijs, enz.

Er zijn totaal 18 (ACHTTIEN !!) onderdoorgangen/viaducten onder de A28 in de gemeente Zwolle (alleen al in het deel tussen IJssel en Vecht; niet meegeteld dus nog het gebied vanaf de Vecht tot de Lichtmis.). Meegeteld daarbij dus wel de rotonde Spoolde (essentieel in de Zwolse buitenring!). Hoe de aansluiting van de ondertunneling bij de rivieren Zwartewater en Vecht eruit had komen te zien

vertelt de story niet. Enkele viaducten in de bebouwde kom van de stad zijn 2 rijstroken breed, andere 4 rijstroken. Viaducten kunnen soms (door in de onderdoorgangen de schuin oplopende dagkanten tot rechte muren te verbouwen) tot zo nodig zes rijstroken breed uitgebreid worden! Zeer imposant is het enorm brede viaduct waaronder zowel de Kamperweg als de Rieteweg en het Kamperspoorlijntje liggen.

De 18 lokaal verbindende tunnels/viaducten liggen achtereenvolgens bij de

Nilantsweg, Beukenallee, IJsselallee en Blaloweg (rotonde), Spoolderparkweg, Kamperweg, Rieteweg, Veemarkt, Katerdijk, Burg. Roelenweg, Monteverdilaan, Middelweg, Rijnlaan, Devotenstraat (bus en fiets), Ceintuurbaan, Haersterveerweg, Kranenburg (begraafplaats) en de Bergkloosterweg. Er zijn doorgangen bij waaronder ook zonder verbouwing nu al 6 rijstroken aangelegd kunnen worden.

Vijftig jaar later is het op z'n minst "goedkoop" (om maar geen andere woorden te gebruiken die de lading aanzienlijk beter dekken) om indirect te suggereren dat Rijkswaterstaat in de jaren '60 een achterlijk instituut was. Een dienst die slechts enkele veel te smalle doorgangen maakte, daarbij waarschijnlijk alleen maar kijkend naar de doorgangen voor de koeien die 's avonds vanuit de weilanden naar de stallen gedreven moesten worden.

Na lancering van de dus daadwerkelijke "tunnelvisie" van de CU stemde de voltallige raad in met aanmelding voor de betreffende subsidiepot. Alles met de gedachte: "Vooruit maar, baat het niet, het schaadt ook niet!"

Dat krijg je dus wanneer ergens een pot met subsidiegeld gesignaleerd wordt. De bestuurlijk omgekeerde wereld, n.l. eerst zo snel mogelijk aanmelden en daarna pas serieus over de aangeleverde bestemming nadenken! Een vergelijkbaar kromme situatie als bij de voetgangerspassage Engelenbrug: eerst een odeloze brug claimen en aanpraten en daarna leuke dingen verzinnen en uitdragen om de claim bestuurlijk geaccordeerd en gefinancierd te krijgen! Met als bedoelde reactie (van de oppervlakkig op de hoogte zijnde goedwillende burger): zonder ChristenUnie zou de wereld toch echt verloren zijn! Gesuggereerd werd impliciet dat anno nu er dagelijks lange files auto's zouden staan te wachten tot een viaduct gepasseerd kon worden. Flauwekul en nonsens dus.

ANALYSE: vrachtauto's hebben op dit moment een elektrisch bereik tot max. 100 km. **Lawaai en benzinedamp** zijn binnen enkele decennia voor het overgrote deel verdwenen. Het is dus sowieso zinloos geworden zo ingrijpend aan rijkswegen te gaan knutselen als hier wordt voorgesteld: even de A28 inclusief een aantal viaducten weghalen en inmiddels klaarblijkelijk (i.p.v. de oorspronkelijk beoogde tunnel) dan nu maar een weg "op palen" neerzetten. In plaats van een zandlichaam palen om de weg te dragen. Een enkele honderden miljoenen kostend tijdverdrijf dus. Alle geld en energie moeten nu landelijk ingezet worden op maximalisering van de nieuwe manieren van transporteren. Wat is er tegen een geluidsarme en benzinedamp-vrije autoweg op een dijklichaam van zand waarlangs (inmiddels) aan weerszijden forse bomen en struiken groeien? Een zware groengordel dus dwars door de stad!

De zaak wordt nu dus (na veel politieke publiciteit) via een zijdeur afgedaan met vage opmerkingen dat gezien de kosten een vervangende weg dan wellicht niet ondergronds maar dus op palen hoog in de lucht gelegd moet worden. Dus toch nog steeds **de gehele weg + dijk inclusief bijbehorende viaducten weghalen** en dan een weg op palen terugbouwen. Want men zal (hoe dan ook) gelijk hebben, zonder dat echter ooit te krijgen! Dat gelijk hebben (tot de laatste snik toe) is een onuitroeibaar virus binnen genoemde politieke partij! Maar bij het besturen (zeker van een stad met

alle ins en outs) heb je vaak te maken met **exacte wetenschappen** en dat zijn toch echt heel andere zaken dan het aangeboren uitzichtloos kunnen redetwisten over de uitleg van antieke bewoordingen in een godsdienstige leidraad!

Wellicht heeft mw. Rots (CU-fractie-leider in Zwolle en initiatiefnemer tot de subsidie-aanvraag) bedoeld te zeggen (de CU is niet altijd even goed thuis in Zwolle) dat de **ontsluiting van de grote wijk Stadshagen minimaal is**. Als dat indirect bedoeld zou zijn : dan volledig akkoord! Sterker nog, die ontsluiting is natuurlijk **domweg** ver beneden peil, zeker wanneer **STADSBROEK en STADSLAND** op termijn bebouwd zijn. En iets later nog het aanpalende **LUTJESRIET** (nu nog Hasselt, gem. Zwartewaterland). [Maar vóór realisering van die laatst genoemde stadsuitbreiding moet Zwolle (i.c. de wethouder "Wonen") toch echt eerst wel een cursus volgen over hoe als "grootstedelijk" stadsbestuur om te gaan met **kleinere** buurgemeenten !!! [Zwolle contra 's-Heerenbroek / Kampen].

Die **ontsluiting van Stadshagen** heeft op zich **niets van doen** met de breedte van de onderdoorgangen onder de A28 tussen de noordwestelijke stadswijken aan de centrum-kant van het Zwartewater! Nog nooit heeft iemand daar **ook maar één minuut** hoeven te wachten vóór een viaductdoorgang! Niet de viaductbreedtes zijn daar relevant maar de **breedtes van de Zwolse binnen- en buitenring** inclusief de verbindende doorsteken zijn **maatgevend** voor de hoeveelheden te verwerken verkeer. En (**zonder enig alternatief te hebben bij het ingrijpend verkeersluw maken juist van die ringwegen met doorsteken (waaronder ook de Oosterlaan, de Westerlaan en de Stationsweg)**) is de huidige Zwolse CU-wethouder "Wonen en Spoorzone" bij die ringwegen nu juist flink gaan **versmallen, verkleineren en vergroenen!**

De ChristenUnie wil dus de (in haar ogen smalle, doch daadwerkelijk zeer brede viaducten) **nog breder**, (liefst inclusief de A28 alles helemaal weg) en gaat in de praktijk via haar wethouder dus bezig met de hierop **aansluitende ringwegen juist te versmallen, te verkleineren en te vergroenen**. Hoe gek wil je het hebben! Wie er nog iets van begrijpt mag het zeggen.

Dat krijg je dus als je enige doel is scoren en nog eens scoren in de media! Dan krijg je dus na inventarisatie en analyse een volstrekt tegenstrijdige kretologie in beeld. En daarvan mag dan na 50 jaar degelijk bestuurd te zijn de mooie stad Zwolle het slachtoffer worden!

Over dat versmallen van ringwegen en doorsteken: We leven niet meer in de middeleeuwen, liepen zelfs al even op de maan en de **digitale mogelijkheden** om anno 2020 een (lang niet door alle Zwollenaren als zodanig ervaren) **puur logistiek verkeersprobleem** te tackelen zijn inmiddels bijkans onuitputtelijk! Met intelligente (24-uurs) verkeerslichten enz. is alles optimaal te regelen! Ook elektrische personenauto's zijn geluidsarm. En wanneer ondanks digitale regulering de doorstroomsnelheid op een bepaald traject op een bepaalde tijd van de dag te laag zou worden, gaan automobilisten daarop vanzelf een volgende keer anticiperen en proberen een omtrekkende beweging te maken. **Conclusie**: eerst maar eens politiek **zoeken dus naar de alternatieven voor zo'n omtrekkende beweging** en pas daarna dus (eventueel) leuke keitjes, bloemetjes en ander publieksvermaak! We noemden al de Wilhelminasingel en het Groot Wezenland als voorbeelden van verkeersluw maken met handhaving van aanwezig (geluidsarm) asfalt. Een kind kan begrijpen dat je bij een ingrijpende verandering in de ontsluiting van een stad(shart) een volgorde van werken hebt waarbij je niet begint met het domweg versmallen van één van de ringwegen of doorsteken. Versmallen, verkleineren en vergroenen zijn normaal gesproken in de eindfase van een proces het **eindresultaat van een in de tijd lang durende planmatige aanpak**. Door met het beoogde eindresultaat ("het ziet er zo leuk uit") zomaar ergens te beginnen ben je ernstig onverantwoordelijk bezig. En natuurlijk ja, als je snel wilt scoren (dhr. Anker weet dat een ambtstermijn van 4 jaar relatief kort is) is dat verleidelijk. Eén en ander kun je dan toch echt prima beter in je eigen tuintje doen. Door ergens in een stad zo maar met een **eindfase van een traject** te starten wordt niet alleen chaos

gecreëerd maar worden ook tientallen geïnvesteerde miljoenen overboord gegooid. Ongecoördineerd versmallen en bloemetjes planten hoort bij een onverantwoorde korte termijn politiek, meestal gericht op snelle (kortdurige) kiezerswinst en vaak ook gerelateerd aan persoonlijk carrièrabelang! En ook daarop zit Zwolle niet te wachten.

Ontsluiting van Stadsbroek enz.

Tot groot ongenoegen van velen en zelfs met regelrechte hilariteit bleek bij ingebruikname de Mastenbroekerbrug (prachtige grootstedelijke architectuur) slechts 2 smalle rijstroken te hebben. Enkele jaren later zat het verkeer in de spitsuren natuurlijk al muurvast. Het noordelijk gelegen Stadsbroek zou dan ook (behalve vanuit het zuidelijker liggend Stadshagen) ook nog eens (net als Stadshagen zelf) mede ontsloten moeten worden vanaf de oostzijde van de rivier, van de rivieroever aan de kant waar de Vecht in het Zwartewater komt. Bijvoorbeeld via een **provinciale weg** in het verlengde van de Hessenweg. Een parallel-route van de voor fietsende scholieren nu levensgevaarlijke De Doornweg (Zwolle richting Haerst, Genne, Hasselt). Die parallelroute moet dan met een brede brug aantakken op de westzijde van het Zwartewater. Dat kan een architectonisch minder "luke" gewone" betonnen "viaduct-achtige brug zijn. Hoogte en -breedte van de doorvaart op de rivier Zwartewater worden nog steeds gerelateerd aan die van het scheepvaartverkeer op het Zwolle-IJsselkanaal! Voorkomen moet worden dat het buitengebied gedomineerd wordt door nodeloos hoge objecten in en direct langs de rivier. Geen verdere buitendijkse versterking van het rivierenlandschap dus.

Wat nu als troostprijs bij het vervallen van de "Engelenbrug? Zoals reeds gezegd: de **kabouterbrug** ! 't Is belangrijk dat voetgangers (die natuurlijk ook niet door de veel te smal gebouwde viaducten onder de A28 kunnen) in staat gesteld worden over te steken tussen de wijken aan weerszijden van de A28. Dat kan door het plaatsen van een aantal kabouterbruggen hoog boven de A28. Een vijftal voetgangersbruggen, een soort militaire baileybruggen dus. Aan weerszijden trappen en liften om de voetgangers op de diverse hoogtes te brengen. Vijf kabouterbruggen, 't mogen er ook zeven zijn als men zich bij Sneeuwwitje en de zeven dwergen beter voelt. Je zou dan op die bruggen allerlei leuke dingen kunnen doen, bijvoorbeeld, jeu de boules, klootschieten, enz.

We zullen die nonsens hier maar niet verder doorzetten! Duidelijk mag zijn dat besturen geen vrijblijvend tijdverdrijf kan zijn.

21. TOCH NOG EVEN WEER TERUG NAAR DE KAMPERPOORT

Nog even terugkomend op die woontoren (scherend langs het trottoir van de Pannenkoekendijk). Een woontoren met walgelijk afgewerkt open dakterras en enkele daaronder bengelende doorkijk-balkonnetjes: alle rommel die je als bewoner niet in je huis wilt hebben voor iedereen lekker zichtbaar op het uitspringende balkonnetje; dat bespaart binnen de gevellijn per appartement weer drie m2 ruimte!

Aan de overkant van de gracht op het Maagjesbolwerk laat Ir. Hans Ruijsenaars zien hoeveel beter een gebouw oogt wanneer privé-buitenruimtes **binnen** de gevellijn/rooilijn van een hoogbouw liggen! Het is een zuinige Nederlandse gewoonte gevelwanden van woning-hoogbouw vol te hangen met uitstekende balkonnetjes! In meerdere buitenlandse zou een architect zich van z'n eigen flat storten wanneer hij zijn schepping aldus zou moeten afleveren!

De woontoren dus aan de met veel belastinggeld aangelegde vernieuwde ringweg Pannenkoekendijk (met busbaan), het **deel van de binnenring** waarover dhr. Anker als verantwoordelijk wethouder enkele jaren terug in de lokale pers na voltooiing nog zo enthousiast stond te vertellen en waarvan hij nu vindt dat dat binnenringdeel samen met de rest van die ring tot wandelboulevard met klinkertjes en keitjes omgebouwd moet worden. Dat alles zonder ook maar één hard statistisch cijfer

op het gebied van verkeer, vervoer, geluid- of luchtkwaliteit als onderbouwing te noemen, en zonder enig bruikbaar stedenbouwkundig alternatief voor dat ringdeel te noemen, en zonder enig zicht op de voor zo'n idee weg te gooien financiën.

In het verleden (omdat daar wél alternatieve ringverbindingen waren) verkeersluw gemaakte singels (zoals Wilhelminasingel en Groot Wezenland) behielden gewoon hun asfaltbestrating! De Luttenbergstraat, ook deel van de binnenring, werd een aantal jaren terug zelfs juist van ratelende klinkerstraat tot asfaltweg gemaakt, net als de Hanekamp. Verkeersdeskundigen kunnen dhr. Anker vertellen dat klinkertjes echt niet de enige "tools" zijn om verkeer te "streamlinen".

'k gooi er uit gramschap over alle domheid ook maar wat engelse woorden in nu tijdelijke fietsenstallingen door de gemeente op Zwolse verkeersborden zo nodig "pop-up" fietsenstallingen genoemd moeten worden. Wat zijn we weer bij de tijd als het om onbenullige details gaat! Voortaan in Zwolle dus "pop up"-wegomleggingen, pop-up feestverlichting, pop-up bloembakken aan de bruggen en (gelukkig) ook pop-up wethouders!

22. RAADSGRIFFIE: ONMISBAAR INSTITUUT

Nog even terugkomend op het straatnamen-advies van de raad: mocht de wethouder na nader beraad alsnog toch tot de conclusie komen echt niet (in zijn beleving) een soort "postbode voor de Raad" te willen zijn dan kan een advies van de raadsmeerderheid voortaan ook gewoon rechtstreeks via de raadsgriffie (het eigen ondersteunend instituut van de gemeenteraad) verstuurd worden naar de Commissie Naamgeving. En waar staat in de wet dat het hoogste orgaan in een gemeente dat niet zou mogen doen? Het orgaan "raadsgriffie" is als werkplaats van de raad er juist mede voor ingesteld! Delegeren van een taak wil dus echt niet zeggen dat je dan geen zienswijze meer zou mogen uitdragen!

Die raadsgriffie is een **fantastische eigentijdse aanvulling** (Wet Dualisering Gemeentebestuur; 2002) op Thorbecke's gemeentewet. Een wet, mede bedoeld om de route van een burger naar de gemeenteraad zo kort en transparant mogelijk te houden: zonder ambtelijke of politieke beïnvloeding dus, zonder maandenlange vertragingen, zonder zoekraken van stukken, enz. Allemaal zaken die via de vroegere route naar de raad (langs college en langs het college dagelijks ondersteunend ambtelijk apparaat) nog wel eens wilden plaatsvinden!

Een **extreem groot nadeel** van die nieuwe wet is dat wethouders (scheiding van bestuur en dagelijks bestuur) niet langer tevens lid van de raad zijn en dus **niet gekozen zijn door de bevolking**. Ze zijn getrapt benoemd! Dat betekent dus ook dat ze gewoon van elders ingevlogen kunnen worden. Ze fungeren dus in de praktijk als een **soort super-ambtenaar**!

De democratie van Thorbecke 's gemeentewet heeft op dit punt danig ingeboet! De wethouders zijn n.l. wel degenen die alle raadsbesluiten "voorkoken" of bepaalde gedelegeerde besluiten zelf nemen (zoals bijvoorbeeld inderdaad "straatnamen"). Een verstandige partij benoemt dan als wethouders-kandidaat ook een **toegankelijk iemand met veel raads- en stedelijke ervaring en kennis, liefst met een professionele opleiding gerelateerd aan zijn/haar portefeuille**. Een beginnend wethouder in Zwolle was vroeger bijna altijd goed ingewerkt (na enkele periodes als raadslid c.q. fractievoorzitter) en had dus een jarenlang opgedane brede kennis van dossiers en ook van de stad zelf. Nu kan echter zelfs een beoogd wethouder worden ingevlogen (**die misschien nog nooit in Zwolle geweest is of die aan een baan geholpen moet worden**) als een soort **superambtenaar (soms ook zelfs nog zonder ook maar enige kennis van of empathie met de hem/haar toebedeelde portefeuille-materie)**.

Daarnaast heeft echter de functie van **burgemeester** t.o.v. het meer recente verleden in de praktijk ingeboet aan vrije speelruimte. De benoemingsprocedure is aanzienlijk democratischer geworden, maar het takenpakket heeft in de praktijk veel minder armslag en breedte gekregen. Was burgemeester Roelen in de jaren 60 in Zwolle nog de grote motor achter het platgooien van de noordelijke binnenstad (hij werd in zijn vorige standplaats Delfzijl vanwege zijn identieke aanpak daar zelfs "**Bommen Berend**" genoemd), burgemeester Drijber was een decennium later een nog groter motor achter de wederopbouw van de gehele binnenstad). Die binnenstadsportefeuille was hem echter wel (na een indringend en nadrukkelijk beroep op hem van de vier wethouders) door deze wethouders toebedeeld! Burgemeester Snijders heeft anno 2021 zijn handen al meer dan vol naast reguliere "burgemeesterstaken" als politie, brandweer enz. aan de groep C4: coördinatie, centrumgemeente, corona en criminaliteit! Alle vier zeer actuele en sterk gegroeide taken.

Het voor de kwaliteit van bestuur zeer nadelige probleem van gebrek aan kennis en inzicht bij wethouders of raadsleden speelde sowieso nog niet in de tijd van Thorbecke's gemeentewet. Toen waren gemeenteraadsleden en wethouders voornamelijk Zwollenaren met levenservaring, met kennis van (vermogens)beheer, van besturen en van lokaal belangrijke zaken. Zwollenaren die slechts een goed bestuur van hun stad beoogden, daarbij ook zelden gedreven door ambities voor hogere politiek-bestuurlijke niveaus!

Zeker is in elk geval nu wel dat (mede door de wethouderlijke angst voor het niet **onafhankelijk kunnen functioneren** van de Commissie Naamgeving) een door de raad geadviseerde **Wethouder Eduard Ankerboulevard** er in Zwolle voorlopig zeker niet in zit!

23. VEEMARKTERREIN NOOIT ONDERDEEL WOONBUURT KAMPERPOORT

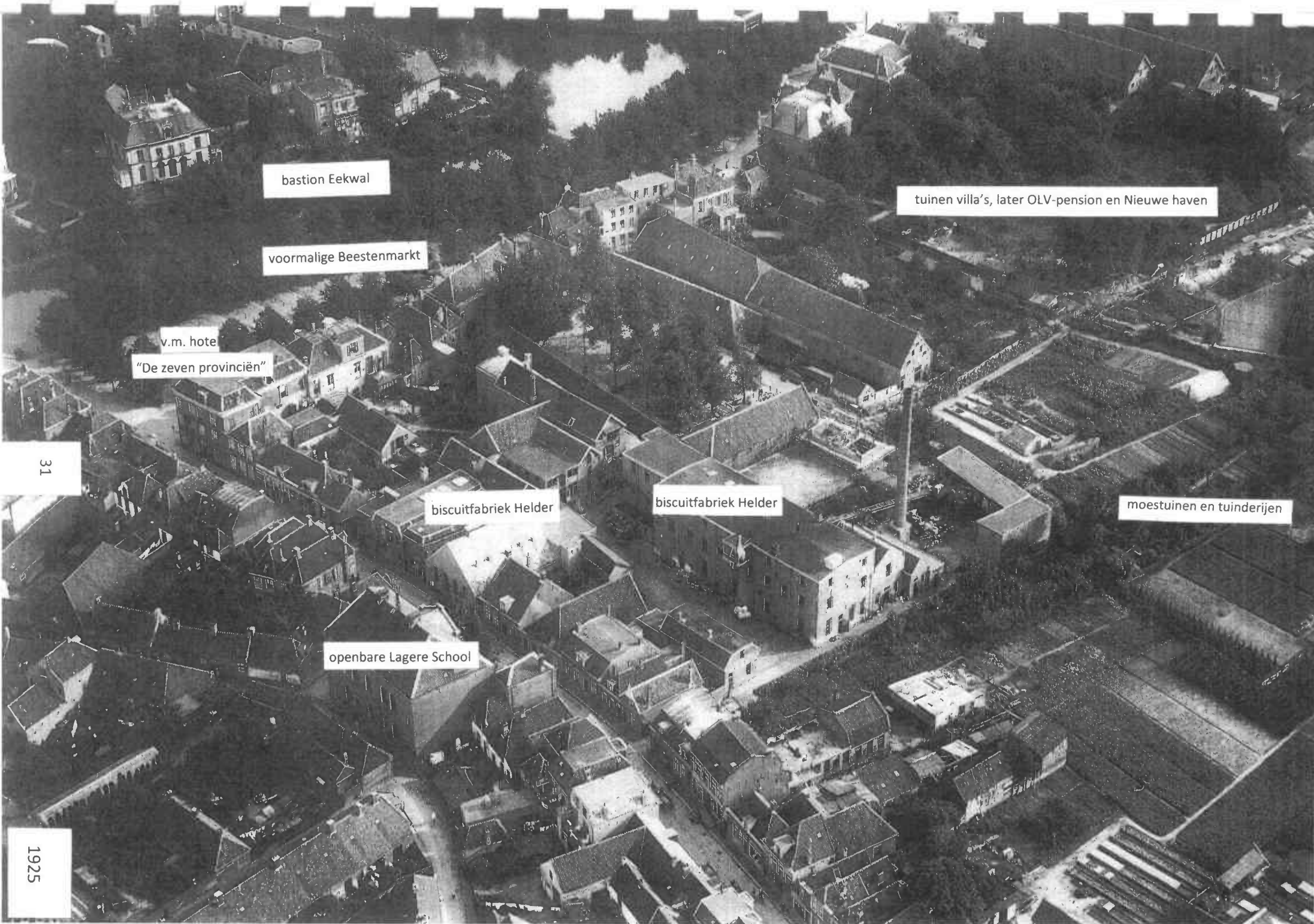
Zowel de VVD-raadsfractie als dhr. Anker laten op het dossier straatnaamgeving "Kamperpoort" zien wel een beetje makkelijk om te gaan met de "geschiedenis" van de stad, met name de geschiedenis van de wijk/buurt Kamperpoort. Uitgegaan wordt van een situatie waarbij het voormalige "Nieuwe Veemark"-terrein, (waarop nu de IJsselhallen) met aangrenzende gronden als deel uitmakend van de wijk/buurt Kamperpoort wordt/werd gezien. In hoeverre is dat echter daadwerkelijk het geval?

Het grote terrein van Emmastraat tot Blaloweg (waarop nu o.a. de IJsselhallen van verschillend bouwjaar staan) heeft tot nu toe nooit fysiek deel uitgemaakt van de woonbuurt of woonwijk "Kamperpoort". Het heeft daar functioneel noch gevoelsmatig ooit bij gehoord! Hooguit om volledige (en statistische) dekking van het gehele stedelijk grondgebied te verkrijgen zal de gemeente deze vroegere weilanden ooit als behorend tot de wijk Kamperpoort zijn gaan mee rekenen.

Begin jaren '30 verhuisde de toen nog kleine "Beestenmarkt" (tot dan gehouden langs de rand van de stadsgracht op Harm Smeengekade en Pannenkoekendijk) naar een nieuw groot terrein in de weilanden naast de Kamperpoorten-voorstad. Het marktterrein werd "Nieuwe Veemarkt" genoemd.

24. STEDENBOUWKUNDIGE ANALYSE VAN DE BESTAANDE KAMPERPOORT

Ondergetekende heeft grote achting voor de gevoelens en de inzet van de Kamperpoorters die vertwijfeld proberen nog iets van hun oude volksbuurt overeind en levend te houden. Ik deel die gevoelens meer dan 100%! Moet je echter om kwart over twaalf nog wel hard willen rennen om de trein van 12.00 uur te halen? En natuurlijk ja, die trein zou vertraging kunnen hebben...! Of is het misschien toch maar beter je teleurstelling over een zo goed als zeker vertrokken trein om te zetten in het positivisme van acceptatie, van het rustig wandelen naar het station en het (bij een goede kop koffie) geduldig wachten op de volgende trein?



bastion Eekwal

tuinen villa's, later OLV-pension en Nieuwe haven

voormalige Beestenmarkt

v.m. hote

“De zeven provinciën”

biscuitfabriek Helder

biscuitfabriek Helder

moestuinen en tuinderijen

openbare Lagere School

Ik bedoel te zeggen: de oude Kamperpoorten-woonbuurt (zowel in baksteen als ook sociologisch een eenheid vormende arbeiders-gemeenschap) is voor driekwart verdwenen. Diegenen die al decennia terug begonnen zijn om herinneringen van bewoners vast te leggen en foto's en objecten m.b.t. de geschiedenis van de buurt bijeen te brengen hadden een zeer grote vooruitziende blik.

Van de oude bebouwing in de Kamperpoortenvoorstad (een buurt ontstaan als **lintbebouwing langs de Hoogstraat (de dijk en uitvalsweg van Zwolle naar Kampen en Hasselt)** is in het stadsbeeld nauwelijks nog iets over. Dit in tegenstelling tot de beide andere voorsteden: Assendorp en in iets mindere mate ook de Diezerpoort. Het front van de wijk (Harm Smeengekade en Pannenkoekendijk) is gesloopt, op een drietal panden op de hoek van de Hoogstraat na. Blikvanger aldaar is het monumentale hoekpand voorheen hotel "De Zeven Provinciën".

Ook de grote fabrieken van Helder en van Vocaleum, de vroegere werkgelegenheid in de Kamperpoort, zijn gesloopt. Van de oudere bebouwing langs de Hoogstraat zijn (in wat nu het achterste deel is nabij de A28) nog slechts enkele tientallen oude pandjes bewaard. Projectontwikkelaars liggen daar (dagelijks gulziger) op de loer! Van de "banen" en "voordes" (korte zijstraatjes vanaf de dijk "Hoogstraat" aflopend in zuidelijke richting) resteert nauwelijks nog oude bebouwing. Twee 20^e eeuwse schoolgebouwen staan nog overeind. Ook de twee in elkaar overlopende parallel-straten aan de noordzijde van de Hoogstraat (Zijltje - Achterom) zijn gesloopt.

In enkele nieuwere straten (jaren 70/80 en jonger) wonen nog wat oude Kamperpoorters. Idem in de wanstaltige rode "container"-woningen nabij de plek van de gesloopte jaren '20 vogelbuurt.

Toen begin jaren '30 de Zwolse veemarkt van de Beestenmarkt (nu Harm Smeengekade) en de Pannenkoekendijk verhuisde naar een nieuw aangelegd veemarktterrein in de weilanden ten zuiden van de buurt Kamperpoort, werd die bestaande buurt (met aanliggende volkstuinten en tuinderijen) aan de zuidzijde afgesloten door de aanleg van een nieuwe straat met aan één zijde een rij café's ten behoeve van de nieuwe veemarkt. Die nieuwe straat kreeg toen ook de naam "Nieuwe Veemarkt".

De strijd voor behoud van het karakter van de buurt is door de Kamperpoorters dapper gestreden. De buurtbewoners hebben tientallen jaren veel te lijden gehad, zijn met mooie verhalen jarenlang aan het lijntje gehouden en daarbij ook soms domweg besodemieterd. Maar om nu in een naastgelegen nieuw te bouwen buurt/wijk, straten te vernoemen naar Tonnie Meiberg of ome Rikus? Straten met (minimaal 6 woonlagen hoge) appartementsgebouwen voor centrumgebied-bewoners? Het is één van de gebieden waarop dhr. Anker zijn etiket "centrumgebied" heeft geplakt. Bij de nieuwe bewoners gaat het om o.a. yuppen en senioren die oploopafstand willen wonen van winkel- en kroegen-brandpunt "binnenstad". Dhr. Anker zal overigens met zijn liefde voor "Babel-overtreffende" flats bij de uitvoering straks ongetwijfeld wel veel hoger willen bouwen. En de projectontwikkelaars zullen daar (vanzelfsprekend) om vragen.

In de Wezenlanden vond zo'n wethouderlijke ingreep (in een 100% renovatieplan) voor een flatbuurtje van een woningbouwvereniging) ook al plaats. Dhr. Anker spreekt daar nu (met straks drie maal zoveel bewoners in het buurtje) over een toekomstige mooie groene wijk! Dat is alleen te kwalificeren als puur misleidend. Het overgrote deel van de mensen denkt bij een "mooie groene wijk" als vanouds aan een tuindorp-achtige omgeving en niet aan "graspollen op de platte daken". Ook het deel van de Veeralleewijk bij Kon. Wilhelminastraat en Wilhelmina-sportpark staat op het lijfje en zal zeker wel een "fijne groene wijk." moeten worden. Maar dan wel alleen conform de nieuwe tweede betekenis van klimaatvriendelijk of klimaatneutraal (vanwege het stikstofverminderend gras) op de daken van de flats. Het echte groen zal ook daar (wanneer de raad volgzzaam en gedwee blijft) verdwenen zijn!

25. WAT DAN WEL TE **DOEN MET TONNIE MEIJBERG EN MET OME RIKUS?**

Straatnamen-commissies *kennen altijd* (voor niet in de systematiek van een wijk passende suggesties en verzoeken *van derden*, alleen of in groepsverband) de mogelijkheid van het vernoemen van een fietspad, een plantsoen, een gebouw, een zaal of kamer in een wijkcentrum, een bejaardenhofje, een school(plein), een verzorgingscluster, enz. enz. naar een door individuele burgers of door een vereniging, een wijk, enz. gewaardeerd persoon. Ook is er altijd de mogelijkheid van een beeldengroepje op een pleintje of in een plantsoen, een plaque of een gedenksteen in de gevel van een huis, enz. De gemeente zou daarvoor (hoe dan ook, sowieso) aan de op zijn/haar laatste benen lopende oude Kamperpoort middelen beschikbaar moeten stellen. Zo'n herinnering komt dan op de plaats **waar deze hoort**, n.l. ter plekke van de **oude of vernieuwde buurt/wijk direct bij de oude lintbebouwing langs de Hoogstraat**.

Niet uitgesloten moet overigens worden dat in het gebied van de "oude = oorspronkelijke" Kamperpoortbuurt (op termijn) toch ook nog een enkele straatnaam gegeven zal kunnen worden. Zo'n naam kan dan **wèl** herinneren aan bewoners van die vroegere Kamperpoort. Ook de firma-namen Helder en Vocaleum zijn dan mogelijke items.

26. **BESCHERMD KARAKTERISTIEK STUKJE OUDE KAMPERPOORT ?**

Nu de gemeenteraad zich klaarblijkelijk alsnog betrokken voelt bij de historische Kamperpoort zou de raad er ook aan kunnen meewerken dat in de resterende oude echte Kamperpoort-arbeidersbuurt op één plek voortaan slechts beperkt verdere sloop kan plaatsvinden, met name aan een oud stukje dijkweg ter plaatse van het Kamperpoortmuseum en café Meijberg. Zo'n consolidering is veruit de beste methode om de herinnering aan de oude Kamperpoort en aan de Kamperpoorters levend te houden!

Men kan daarbij bijvoorbeeld denken aan een verklaring tot gemeentelijk monument van een vijf- of tiental naast elkaar gelegen typerende lage pandjes naast en inclusief het buurtmuseum. Ooit werd de gehele dijkweg naar Kampen en Hasselt vanaf de stadsgracht tot aan ongeveer de huidige A28 gekenmerkt door aan weerszijden een bijna aaneengesloten rij kleine arbeiderswoninkjes. (Typeing: 19^e eeuwse arbeiderswoninkje, begane grond plus eigen (separate) pannenkop, smalle bakstenen voorgevel met één deur en één venster).

Onbeschermd zal de nu nog resterende weinige oude bebouwing langs de Hoogstraat binnen 15 jaar verdwenen zijn en hebben we van één van de drie historische Zwolse voorsteden alleen nog maar (dankzij het buurtmuseum en directeur Jacob Donze) de foto's.

Nog altijd is het zo dat in Nederland de (cultuur)geschiedenis voor 95% zichtbaar is en gerelateerd wordt aan de grote hoeveelheid beschermde monumentale 16^e tot 19^e eeuwse grachtenpanden en herenhuizen langs de singels, aan kastelen, aan grote herenboerderijen, enz. Van de wooncultuur van het overgrote deel van de andere (arme/stedelijke) bevolkingsgroepen in vroeger tijden resteren nauwelijks nog voorbeelden! Voorkomen kan worden dat op termijn het gerestaureerde woninkje waarin het Kamperpoortmuseum gevestigd is rondom alleen nog maar omgeven is door woonblokken met 21^e eeuwse architectuur.

Gek idee? Helemaal niet! Ga maar eens kijken bij het gerestaureerde bouwblok hoek

Assendorperstraat / Eigen Haardstraat. Daar een voorbeeld van 20 identieke door de vereniging

Eigen Haard in 1894 gestichte arbeiderswoningen. Alle 20 woningen zijn nu gemeentelijk monument.

Het door woningzoekenden en bewoners zeer gezellig gevonden Assendorp telt nog altijd vele honderden originele arbeiderswoningen. De Kamperpoort is door aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal en deels door het A28-dijklichaam verstoken geraakt van doorgaand verkeer en van verdere uitbreiding en daardoor doodgebloed. De handhaving van een rijtje (oudere, verschillende) huisjes aan de Hoogstraat zou (als lintbebouwing dus) nabij het wijkcentrum en met rondom wat groen een interessant stedenbouwkundig parkachtig element kunnen zijn in de anders op korte termijn grotendeels nieuwe 21^e eeuwse woonwijk.

27. ALMERE-MINI IN DE MAAK

Dhr. Anker wil nabij de A28 ook een tunnel onder het Kamperlijntje van de nieuwe "Kamperpoort" naar de Veeralleewijk. De wethouder heeft daarbij en passant ook maar even de locatie van de gebouwen van het Carolus Clusius College met de annex gelegen groene sportvelden tot "centrumgebied" uitgeroepen zodat hij hier zijn (inmiddels bekende) visie op hoe zo'n centrumgebied eruit hoort te zien, kan uitleven. Eén (of misschien wel alle projectontwikkelaars) zal in de kontakten rond de notitie "Pleidooi voor een schaalsprong" vermoedelijk het oog hebben laten vallen op dit deel van de Veeralleewijk. Het uit drie periodes daterend gebouwencomplex van het Carolus Clusius College zal bij nader onderzoek straks ongetwijfeld helaas sterk verouderd en helaas zwaar bouwvallig en helaas slooprijp blijken te zijn! Woontorens dus voor de projectontwikkelaars niet alleen aan de noordzijde maar ook aan de zuidzijde van het Kamperlijntje! Daarom: zo snel mogelijk het markante oudste deel (1925) van het CCC-complex langs de Veerallee gemeentelijk monument verklaren. Dat (ook in pandig zeer interessante) gebouwdeel voegt zich nu bijzonder goed in het ritme van de gehele aan één zijde met villa's bebouwde Veerallee.

Plannenmakerij in Zwolle dus conform model-Almere, alsof het om een lege Flevopolder gaat waar je probleemloos wel tien Almere's kunt bouwen.

De terreinen van de veemarkt waarover nu m.b.t. de straatnaamgeving wordt gesproken hebben nooit deel uitgemaakt van de voorstad Kamperpoort.

In de weilanden waar begin jaren '30 het nieuwe veemarktterrein verrees stond oorspronkelijk slechts een molen. Op het grote nieuwe veemarktterrein (met rijen bomen en met hekken om het vee aan vast te binden) stond aan één zijde een open markthal voor kleinvee. Gelijk met en annex aan de veemarkt verrees een gemeentelijk slachthuis met enkele bijgebouwen rond een vierkant binnenplein. Een directeurswoning ter linker zijde van het toegangshek.

Na aanleg van de Rieteweg in de jaren '60 verhuisde bij de verbreding van de Harm Smeengekade het Esso-pompstation "Jolink" van die kade naar een plek aan de Rieteweg. Langs de nieuw aangelegde buitenringweg Blaloweg verrees later nog enkele schoolgebouwen.

Het Buitengasthuis (met na jaren onderhoud door de mensen van Van Ommen recent schitterend gerestaureerd kerkhofje), in later tijd ook als buurtkerkhof voor een wijde omgeving van Voorst en Frankhuis fungerend, was een solitaire plaats van bewoning iets verderop gelegen aan de Hoogstraat. Dat deel van de oude uitvalsweg is bij de aanleg van de verhoogde A28 afgesneden van de Hoogstraat en daarbij "Buitengasthuisstraat" gaan heten. Het is altijd een solitaire bewoningsplek geweest vanwege de stichting in 1377 door de stad Zwolle als melaatsenhuis (genaamd: "Het heilige Kruis"). De stichting van het complex is inmiddels dus bijna zesenhalve eeuw geleden! Op veel oude prenten is het historisch belangrijke gasthuis afgebeeld: het lag dominant in de uitgestrekte landerijen nabij de splitsing van de weg richting Kampen en richting Hasselt. Het verlengde van voorheen dijkweg "Hoogstraat" heet voorbij de Blaloweg nog altijd Gasthuisdijk.

spoorlijn naar Kampen
en tramlijn naar Blokzijl

hier later de A28

overdekte markthal kleinvee

abattoir

lagere School

open stalling koeien

school

tuinderijen en volkstuinten

siertuin OLV-pension

Het huidige gasthuis bestaat uit 35 in een carrévorm rond een binnenhof gebouwde woninkjes. Het stichtingsbestuur van het gasthuis heeft om praktische redenen (onderhoud) de panden enkele decennia geleden overgedragen aan een terzake gespecialiseerde woningbouwstichting met duizenden woningen in beheer. Uit de inkomsten worden door het bestuur van de Gasthuizen periodiek activiteiten voor bejaarden gesteund.

28. ONTSLUITING VAN DE V.M. VEEMARKT

Niet alleen het veemarktterrein zelf maar ook de ontsluiting van het immens grote terrein tot aan de latere Blaloweg (waarop begin jaren '30 de nieuwe veemarkt verrees) had niets van doen met de "Kamperpoort". De ontsluiting van de Veemarkt vond plaats via de Willemskade/Veerallee en de Emmastraat en (pas vele jaren na de oorlog) via de toen aangelegde Rieteweg en Blaloweg! Jarenlang liep voordien (tijdens de vrijdag-veemarkt) door de grote veevrachtauto's het verkeer vast op de smalle straten en bruggen bij Veerallee en Willemsvaart!

Het feit dat men de eerste zijstraat van toen nog het eerste stuk van de Veerallee (nu ook Willemskade geheten) noemde naar Koningin Emma ondersteunt het feit dat men dit gebied altijd als deel van de Oranjebuurt/Veeralleewijk en zeker niet van de Kamperpoort heeft gezien. De Emmastraat lijkt qua bebouwing ook volstrekt niet op de volkswijk Kamperpoort. De straat ingaande staat links een rij 19^e eeuwse herenhuizen en rechts stond de inmiddels afgebroken Industrie- en Huishoudschool uit 1899. Crisisjaren en oorlogstijd zullen na de veemarkt-aanleg de verdere ontwikkeling van het gebied vertraagd hebben.

Autochtone Zwollenaren zijn vanouds nuchtere Sallandse mensen. Doe maar gewoon, enz.! De nieuwe straten in de Veerallee-buurt werden eind 19^e eeuw genoemd naar leden van het Oranjehuis, echter zonder titelvermelding. Enkele decennia terug zijn alsnog de titels toegevoegd aan de straatnamen. Wilhelminastraat werd "Koningin Wilhelminastraat", enz. Het lijkt raadzaam bij de op handen zijnde intensivering van bebouwing nabij de "Emmastraat" alsnog ook aan die straatnaam de titel "Koningin" toe te voegen die nu nog op het naambordje ontbreekt. Dat mede ter verdere onderscheiding van de (aan de andere kant van de gedichte Willemsvaart) gehanteerde straatnaam "Emmawijk".

Ter vergelijking: ook de Stationswijk werd net als de Kamperpoort in het kleinere oude Zwolle altijd als een zelfstandige wijk gezien. Vermoedelijk eveneens voor het verkrijgen van statistisch meer vergelijkbare grootheden wordt de wijk tegenwoordig (alleen op papier) ook regelmatig "Assendorp" genoemd. De Van Karnebeekstraat was echter altijd de grens tussen vooral woningen van de "gegoede burgerij" in de Stationswijk en de spoor-arbeiderswoningen in "Assendorp".

Het recent opgedoken verhaal van ernstige vervuiling van het veemarktterrein is niet te plaatsen. Tussen het veemarkt-terrein en de latere Rieteweg werd een slachthuis (met dienstwoning) gebouwd. Wordt met vervuiling dan het bloed van de slacht bedoeld? Dat zal men toch zeker wel opgevangen hebben? Echte vervuiling vond plaats aan het begin van de Hoogstraat: de Zwolsche Biscuitsfabriek v/h E. Helder & Co, een werkplek voor vele tientallen Kamperpoorters. Het fabrieksgebouw was later enkele decennia in gebruik bij zeepfabriek "de Fenix" die in de jaren 60 de binnenstad (nabij het Pelserbrugje) moest verlaten. Op de plek van deze fabriek in het voorste deel van de Kamperpoort is de geslaagde woningbouw al een aantal jaren terug afgerond. Ten noorden van de Hoogstraat zal zeker de wasdoekfabriek (later vloerzeilfabriek Vocaleum) van de familie Van Loo voor ernstige vervuiling gezorgd hebben. Ook hier is de nieuwbouw echter al afgerond.

29. VERNOEMING HERMAN BROOD, "NATIONALE" ZWOLSE HELD

Vraag: Is de meerderheid van de Zwolse volksvertegenwoordiging die een wethouder verzoekt een advies inzake straatnaamgeving over te brengen aan de Commissie Naamgeving minder belangrijk dan bijvoorbeeld een groepje landelijke bekende figuren uit de popmuziek c.a.-wereld? Een groepje dat onder aanvoering van de eigenaar van de Herman Brood-Experience de vernoeming "adviseerde" van een straatnaam naar oud-Zwollenaar Herman Brood? Wijlen de heer Brood wordt in de (488 pagina's tellende) Zwolle-encyclopedie "**Zwolle, mijn stad**" o.m. als volgt beschreven:

"De eerste jaren hield hij het hoofd boven water met diefstal en inbraken, maar toen The Wild Romance doorbrak, eind jaren zeventig, stroomde het geld binnen. Een mislukte tournee door de VS zette de neergang in. Gelukkig ontwikkelde Herman zich ook als schilder, met een naïeve, stripachtige stijl, en stelde die nieuwe bron van inkomsten hem in staat zijn uitbundige levensstijl voort te zetten. Met twee gram speed per dag, twee liter sterke drank en frequent bordeelbezoek (soms tweemaal daags) joeg hij zijn riant inkomen er net zo hard weer doorheen. Zijn consumptie van één dag kon een volwassen olifant vellen, maar Herman maakte zich nooit zorgen "Doodgaan is ouderwets" zei hij tegen iedereen die zich zorgen maakte".

Op het punt van dit advies tot vernoeming heb ik de beide wethouders van de ChristenUnie (in elk geval in het openbaar) niet horen tegenspartelen. Ook geen angst gezien voor wat "de rest van Zwolle" daarvan wel zou vinden. Bepaald toch geen rolmodel deze Herman Brood voor de ChristenUnie-jongeren schat ik in? Hoewel???

Toeval of niet, maar tijdens de eindcorrectie van deze notitie werd op het TV-journaal bekend gemaakt dat de ChristenUnie voorstander geworden was van opname in het Basispakket Zorgverzekering van anti-conceptiemiddelen. De CU was een jaar eerder nog tegen! Bij de volgende verkiezingen dan misschien gratis wiet in het basispakket? Conclusie (twee maand vóór de landelijke verkiezingen): Zo zeer smaakt macht naar meer!

30. HERMAN BROOD EN DE MODERNE DEVOTIE

De stad Zwolle was de "**hoofdstad**" van de **Moderne Devotie**, een 15^e eeuwse religieuze opwekkingsbeweging binnen de RK. Kerk, een voorganger dus van de Reformatie. De aanhangers van die latere Reformatie stapten uit de RK-kerk. Het moederklooster van de Moderne Devotie (met meer dan 200 aangesloten West-Europese kloosters) was het klooster in de Zwolse buurtschap Windesheim. Op de Zwolse Agnietenberg stond het Agnietenklooster waar de wereldberoemde Thomas a Kempis zijn dagen sleet. In het hart van de stad Zwolle tenslotte stond "de opleiding" van de beweging: de stadsschool en het frater(leraren)huis met bijbehorende woon-gebouwen.

Het gemeentebestuur van Zwolle verhuurt nu de voor de geschiedenis van de Moderne Devotie zeer belangrijke 15^e eeuwse rijksmonumentale **kapel en de mouterij** (bierbereiding: dagelijkse drank, water verontreinigd) van het fraterhuis aan de Herman Brood-Experience annex Herman Brood-winkel hoek Blijmarkt-Papenstraat. Het mouterij-pand is te herkennen aan de op kraakpand-wijze met teksten dichtgeplakte ruiten van de eerste verdieping. Wel even wennen voor toeristen als je net de bordessen van het mooie Fundatiepand afgedenderd bent! De ondernemer heeft er hier dus letterlijk een "Brood-winning" aan. De verhuur door de gemeente Zwolle van juist deze panden op deze strategische hoek voor dit doel moet welhaast gebaseerd zijn op de devote levenswijze van wijlen de heer Brood!

De inzet van enkele landelijk bekende figuren uit het moderne kunst- en pop/muziek-circuit zorgde er mede voor dat vrij recent naar wijlen de heer Brood zelfs in de binnenstad van Zwolle een straatje vernoemd werd. (De doorgang van Nieuwe markt naar Bethlehemkerkplein). Heel wat Zwollenaren (met **klarblijkelijk een minder goed CV**) wachten nog steeds op een vernoeming. Onder de potentiële kandidaten voor een straatnaam bijvoorbeeld wijlen burgemeester Mr. Gauke Loopstra. Wanneer de hierboven beschreven **schilder H. Brood** (N.B. in het stadshart) vernoemd kan worden, dan zijn er meer **veel breder gewaardeerde en geaccepteerde schilders** die in Zwolle vernoemd moeten worden.

31. ADVIES AAN COMMISSIE NAAMGEVING TE ZWOLLE

Graag geef ik als onafhankelijk burger op deze plaats de Commissie Naamgeving van Zwolle een "**advies**" mee inzake de straatnaamgeving.

In het gesloopte jaren '20-buurtje in de Kamperpoort waren de straten vernoemd naar vogels. Op dit moment resteren in de oorspronkelijke Kamperpoort daarvan nog slechts enkele straten met een vogelnaam. Er is geen noodzaak de totaal nieuwe nu ook Kamperpoort genoemde buurt direct **naast** de oude Kamperpoortbuurt dan ook maar van vogelnamen te voorzien. Het feit dat ook de Kamperpoorters zelf geen vogelnamen maar mensennamen voorstonden spreekt voor zich.

Het nieuw te bouwen "deel van de Kamperpoort" (dicht bij de binnenstad) zou gediend zijn met de naamgeving van een aantal echt **bekende Zwollenaren** (geboren dan wel getogen in Zwolle). Geen onbekende Kamperpoorters dus maar wel (breder bekende) Zwollenaren. Categorie: Zwolse kunstenaars 20^e eeuw.

Hoewel de nieuwbouw plaatsvindt buiten de oude volkswijk Kamperpoort wordt daarmee ook deels aan de oude Kamperpoort recht gedaan: het betreft immers herkenbare Zwollenaren, namen van gerenommeerde overleden Zwolse 20^e eeuwse kunstenaars. Het is slechts zelden dat Zwollenaren dichtbij het stadshart (waar alle hieronder genoemde Zwollenaren gewerkt hebben en van wie vele producties de stad Zwolle als onderwerp hebben) vernoemd kunnen worden. Bij de keuze voor een groep Zwolse kunstenaars wordt aan de wens van veel meer Zwollenaren dan alleen de Kamperpoorters gehoor gegeven. Kunstenaars die voor alle Zwollenaren herkenbaar zijn. Van wie werk in Zwolse musea en in vele woonhuizen aanwezig is. Op deze wijze wordt een (slechts sporadisch voorkomende) mogelijkheid gerealiseerd tot vernoeming van echt bekende Zwollenaren nabij de oude binnenstad. De meeste bovengenoemde namen houden bovendien hun bekendheid omdat hun kunstwerken in de stad, bij museum Anno, in woonhuizen, in exposities en in tientallen boekwerken e.a. informatie-dragers nog altijd en blijvend te zien zijn.

Zwolle heeft aan de noordzijde van de binnenstad een jaren 20/30 schildersbuurt rond de Rembrandtlaan. Ook die prima woonbuurt nabij de grachten en het Zwarte Water (veel rustende binnenvaartschippers: schip verkocht, huis gekocht) zal inmiddels door wethouder A. wel uitgeroepen zijn tot Babel-belt! Het gaat in die schildersbuurt om een twaalfstal vnl. 17^e eeuwse nationaal bekende schilders: Rembrandt, Vermeer, Ruysdael, Ferdinand Bol, Frans Hals, enz. Ondergetekende's nu voorliggend advies gaat uit van bekende 20^e eeuwse **Zwollenaren**. Geen bekende oud-Kamperpoorters dus, maar wèl bekende Zwollenaren!

Is Herman Brood belangrijker dan andere bekende Zwolse kunstenaars van zijn tijd? Andere kunstenaars die niet mede extra bekend werden door een extravagante levensstijl en die niet gepromoot werden door landelijk bekende personen.... ?

Een concrete keuzelijst:

In alfabetische volgorde hieronder 12 bekende Zwolse kunstenaars (met zeer summier aangegeven hun betekenis), allen net als Brood grotendeels werkzaam in de 20^e eeuw, evenals Brood geboren en/of getogen in Zwolle. Allen hebben Zwolle-gerelateerd werk gemaakt. Helaas in die tijd nog weinig bekende vrouwelijke Zwolse kunstenaars: wel één hele goede!

1. Pater Raymond van Bergen (1883-1978). Dominicaan, schilder en glaskunstenaar.
 2. Evert Bomhof (1886-1949), schilder; Zwolle en veel landschappen rond de stad.
 3. Co Breman (1865-1938), (tekenaar/schilder); landelijke bekendheid.
 4. Stien Eelsingh (1903-1964) schilderes; later werkzaam in Staphorst. Zeer gezocht werk!
 5. Simon de Heer (1885-1970); portret- en landschapsschilder; landelijk bekend.
 6. Titus Leeser (1903-1996 (beeldhouwer); nationale bekendheid; verzetsmonument aan Ter Pelkwijkpark Zwolle.
 7. Joan Willem Meijer (1840-1928). Schilder, veel Zwolse stadsgezichten.
 8. Han Prins (1925-1987). Graficus/ruimtelijk vormgever; wederopbouw Zwolse binnenstad.
 9. Philippe Smit (1887-1948) schilder; (nationale) bekendheid in Frankrijk en VS.
 10. Teun v.d. Veen (1902-1991). Honderden Zwolle-gerelateerde, tekeningen en schilderijen.
 11. Jan Harm Weijns (1864-1945) Zwols schilder; stadsgezichten, later te Rotterdam.
 12. Ybe van der Wielen (1913-1999); beeldhouwer (o.m. haan op Hanekamp).
- a. Bestaande ontsluitingswegen in het gebied houden hun huidige naam: Rieteweg (naar "de Riete", oud stroompje, mogelijk restant-verbinding IJssel-Zwarte water), "Koningin" Emmastraat (regentes van het Koninkrijk), Blaloweg (polder Blalo). Ook de straat "Veemarkt" (formeel ooit, misschien op papier zelfs nog steeds: Nieuwe Veemarkt) met de rij voormalige café's voor contact tussen boeren en veehandelaars: houdt huidige naam als herinnering aan de 90 jaar geduurd hebbende veehandel in het gebied.
- b. De **hoofdweg/straat** in het gebied zou de naam van de (inmiddels overleden) oud-burgemeester Mr. Gauke Loopstra (werkzaam in de jaren 80) kunnen krijgen. Mr. Gauke Loopstra (1925-2000) was geliefd om zijn gemoedelijk, sociaal en vooral bindend optreden. .
- *Burgemeesters: vaak vernoemd bij ontsluitingswegen (Burg. De Vos v. Steenwijklaan).*
 - *In de Kamperpoort: Burg. Vos de Waal: straat achter zijn woonhuis (alwaar later O.L.V. Pension en nog later de Nieuwe Haven)*
 - *Naar Van Walsum in Zuid het ontsluitingsstraatje van de campus Windesheim, bewust klein straatje i.v.m. (toen) omstreden uitspraken begin 2^e WO.*
 - *Van Nahuijs, Van Roijen, Roelen, Drijber, enz. allemaal dichtbij het stadshart.*
 - *Strick v. Linschoten in de Veeralleewijk op vóór 1967 Zwollerkerspels gebied.*

Afsluitend:

Ondergetekende hoopt dat uw Raad aan dit schrijven aandacht wil schenken,

met vriendelijke groet en hoogachting,



Gert Oostingh

Bronnen o.a.:

Th.G. Verlaan, G. Oostingh en P. Lettinga. **Op de bres voor Zwolle**. De strijd van de Vrienden van de Stadskern. Zwolle, Waanders, 1992. 240 blz., 538 afbeeldingen.



1902 De Hoge Spoorbrug gezien in de richting van Schelle. Oorspronkelijk liep de Oosterlaan niet onder de brug door. Slechts een smal pad gaf aan deze kant van de brug doorgang naar de achter de brug aan de Deventerstraatweg gelegen transportfirma Van Gend & Loos. De vier gietijzeren hoeklantaarns stonden op enorme natuurstenen basementen.



Jaren '30 Op de achtergrond Assendorp met de Dominicanenkerk. In het midden van de 4 meter brede brug nog de hekken die de voetgangers in noordelijke en zuidelijke richting scheidde. Rond 1960 zijn die middenhekken bij een wegdekrenovatie verwijderd.