Station Zwolle

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs

ProRail

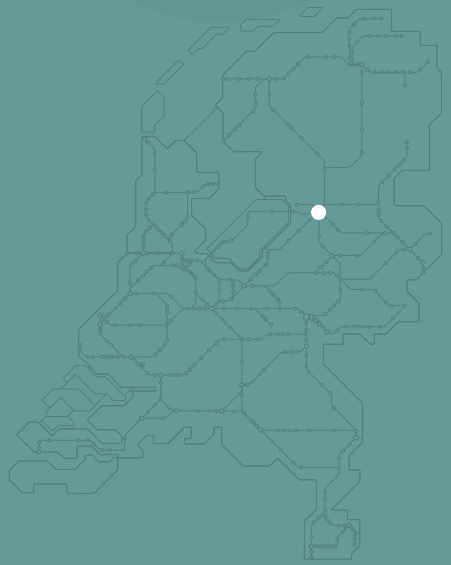
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Zwolle

Onderdeel van

De Collectie



Redactie
Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Noor Scheltema - NS Stations
Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 1 februari 2013

ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION ZWOLLE

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING

STEEN EN HUIS MEUBELS

153 | 2012

INHOUD

0.	**INLEIDING**	**03**
1.	**HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS**	**05**
1.1	het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	06
1.2	het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	08
1.3	gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	12
1.4	overzicht, samenvatting en conclusies	16
2.	**STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: HET GROTERE VERBAND**	**19**
2.1	het station en de stedelijke ontwikkeling	20
2.2	het station en de stedelijke infrastructuur	22
2.3	geschiedenis stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling	24
2.4	geschiedenis ontwerp en inrichting openbare ruimte	28
2.5	overzicht, samenvatting en conclusies	32
3.	**EMPLACEMENT CONTEXT: OPZET, ROUTING EN REIZIGERSBELEVING**	**35**
3.1	opzet emplacement, uitwerking reizigers- en bagagestromen, opzet perrons en perronbebouwing	36
3.2	veranderingen en aanpassingen in latere fases	40
3.3	overzicht, samenvatting en conclusies	52
4.	**ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS**	**55**
4.1	hoofdgebouw	56
4.2	kap	70
4.3	perronkappen	76
4.4	reizigerstunnel	78
4.5	paviljoens en wachtruimten	80
4.6	zuidelijke entree	84
5.	**WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS**	**87**
5.1	kwaliteiten en knelpunten	88
5.2	cultuurhistorische waarden en essenties	90
6.	**HOE NU VERDER?**	**94**
NOTEN, BRONNEN EN COLOFON		**96**

VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN

FRONTON
Driehoekige klassieke bekroning van een gevel, venster of entree.

MUURPIJLER
Pilaar die gedeeltelijk in de muur verwerkt is.

PENANTEN
Ook wel muurdam, gedeelte van de gevel tussen twee gevelopeningen (ramen of deuren).

PILASTER
Uit de gevel springende muurpijler met basement, schacht en kapiteel.

RISALIET
Vooruitspringend verticaal gedeelte van een gevel.

RUSTICA
Metselwerk in de vorm van grote blokken steen, gescheiden door diepe groeven.

SIKKELSPANT
Boogspant met gebogen onderrand.

OP PAGINA 99 IS EEN LUCHTFOTO VAN DE HUIDIGE SITUATIE OPGENOMEN MET DAAROP TER ORIËNTATIE DE STRAATNAMEN AANGEGEVEN.

INLEIDING

In 1868 verrees buiten het stadscentrum van Zwolle, in het schootsveld van de vesting, een stationsgebouw van het type ‘eerste klasse’, zoals de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) dat hanteerde. Dit monumentale gebouw bestond uit een hoog middendeel en lange, lage vleugels die zich aan weerszijden uitstrekten. Het lag als een paleis in het weiland, ietwat verloren naast de stad. De MESS ontwikkelde Zwolle in de jaren zestig van de negentiende eeuw tot een belangrijk knooppunt voor de verbindingen met het noorden en oosten van Nederland. Zwolle werd, in de woorden van nu, een hub – waar ook regionale spoorwegmaatschappijen gebruik van maakten. Achter het station ontstond een uitgestrekt emplacement van werkplaatsen, rangeersporen en loodsen. Maar de ruimtelijke relatie tussen de wat in zichzelf gekeerde spoorse wereld en de stad Zwolle was van meet af aan een onopgeloste opgave en zou dat eigenlijk altijd blijven. Ten tijde van de bouw was het station niet ingebed in een stedenbouwkundig plan en voor het Stationsplein was geen ontwerp gemaakt. In de bestekken werd globaal aangegeven waar het voorplein zich bevond en dat het met een laag grind bedekt moest worden. Een logische as naar de stad moest nog gevormd worden. Feitelijk waren stad en station door het ontbreken van een goede verbinding twee aparte werelden. Decennia lang zou de aanwezigheid van het emplacement een obstakel vormen voor de uitbreidingen van Zwolle en leverden de vele spoorlijnen door de stad grote hinder op voor het overige verkeer.

Station Zwolle is een bijzonder voorbeeld van de seriematig ontwikkelde standaardstations van de MESS uit de periode 1862-1870. Bij nader inzien blijkt echter dat het in Zwolle om een eenmalig ontwerp handelt, dat in zijn architectuur sterke verwantschap heeft met de seriematig gebouwde, kleinere stations verspreid door het land. Het stationsensemble bestaat uit een hoofdgebouw (1868) met een spoorkap (vernieuwd 1994), perronkappen (vernieuwd 2012-13), een reizigerstunnel (vernieuwd 2012-13), een overdekte plaza met paviljoens (‘paviljoenplein’, vernieuwd 2006) busstation en een tweede entree (zuidzijde, ca. 1987). De perrons grenzen aan een uitgestrekt terrein met werkplaatsen en rangeersporen van de spoorwegen, dat in dit onderzoek (dat zich richt op het station) grotendeels buiten beschouwing is gelaten.

Het onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van NS Stations en ProRail. De centrale vraag was om de cultuurhistorische waarden van het complex te benoemen en aanbevelingen te formuleren hoe deze in de toekomst kunnen worden ingezet bij de verdere ontwikkeling van het station. Hierbij wordt vooral gekeken naar het stationsemplacement (zoals dat in de 19e eeuw gestalte kreeg met hoofdgebouw, spoorkap en perronkappen). De overige delen van het stationsemplacement (tunnel, achteringang, busstation) zijn op zichzelf staande, recente toevoegingen. Een van de grote uitdagingen voor de toekomst is om de historische kwaliteit van het hoofdgebouw beter op de terminal aan te laten sluiten en sterker in de reizigersbeleving naar voren te laten komen. Hier wordt in de hoofdstukken 5 en 6 nader op ingegaan.

SteenhuisMeurs
September 2012

GEGEVENS RIJKSMONUMENT
Monumentennummer: 41815
Inschrijving register: 18-11-1975
Kader deel/nummer: 2549/87
Gemeente: Zwolle
Provincie: Overijssel
Plaatselijk aanduiding: Stationsplein 16, 8011 CW Zwolle
Kadastrale gemeente: Zwolle
Sectie: G
Kad. Object: 11098

OMSCHRIJVING IN MONUMENTENREGISTER (RCE)
‘Hoofdstation N.S.. In 1863 gebouwd als Staatsspoorstation Klasse I. Het geheel witgepleisterde gebouw bestaat uit een twee bouwlagen hoog middendeel onder zadeldak, aan de voorzijde (met timpaan) ingedeeld in 9 vensterassen en aan de perronzijde 10-assig. Aan weerszijden vleugels onder lage schilddaken, even diep als het middenstuk. Oorspronkelijk hadden deze vleugels 5 openingen aan de voorzijde, in later stadium is daar een bijgekomen. Deze delen hadden aan de voorzijde balustrades. Aan de perronzijde hebben deze vleugels 7 traveeën. Op de zijvleugels sluiten nog eens bijna even lange vleugels aan, echter ondieper (terugspringend aan de voorzijde) en oorspronkelijk vlak gedekt (later een vlak schilddak). De uiterst rechter vleugel is later naar voren toe, tot aan de rooilijn, uitgebreid. Beide uiterste vleugels hadden aan de voorzijde vier (later 6) openingen en aan de perronzijde 6 traveeën. Aan de voorzijde heeft alleen het gedeelte onder het timpaan pilasters, aan de perronzijde is de begane grond over de hele breedte (36 traveeën) door pilasters met rondbogen geleed. De ijzeren overkapping over drie sporen, een van de eerste sikkelspanten in Nederland, met raamwerkliggers en gietijzeren kolommen, is in 1991 gesloopt.’

01. De eerste stoomtrein die vanuit Utrecht Zwolle binnenreed, was aanleiding voor een heus volksfeest. [Collectie Zwolsche Courant, HCO]

1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKS-GESCHIEDENIS

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Welke plaats had het station Zwolle binnen het oeuvre van de architect? Is het gebouw een bepaald standaardtype en wat waren achterliggende ideeën van de architect? Hoe is het station te plaatsen in de ontwikkeling van de spoorwegen, gaat het om een standaardtype van een spoorwegmaatschappij, of een pronkstuk van de architect van naam?

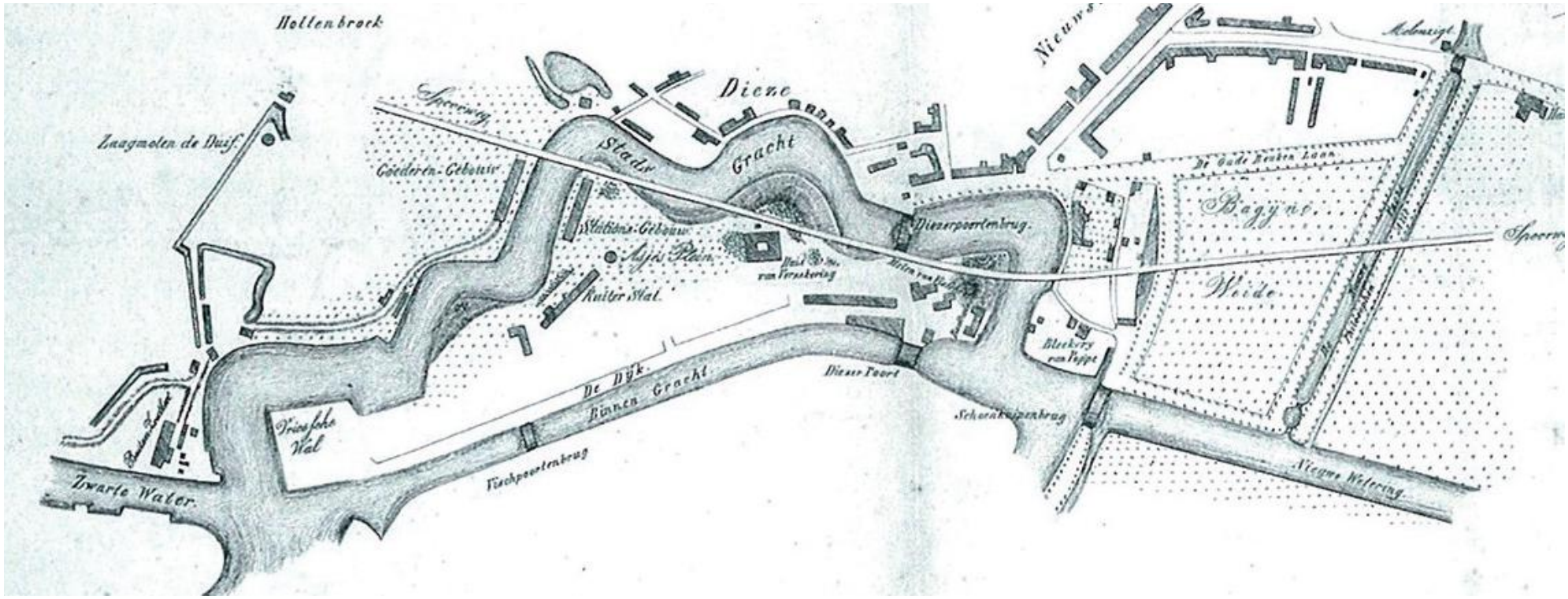
Op 4 juni 1864 was de voltooiing van de spoorverbinding tussen Utrecht en Zwolle een feit. De eerste stoomtrein die vanuit Utrecht Zwolle binnenreed, was aanleiding voor een heus volksfeest (afb.1). De trein reed overigens nog niet het huidige stationsemplacement binnen, want dat was nog in aanbouw. Aan de Willemsvaart behielp de stad zich destijds met een klein houten noodstation. Ondertussen werd hard gewerkt aan het nieuwe stationscomplex, waarvan de bouw ongeveer vijf jaar in beslag nam. Het was een tijdrovend karwei omdat de lage en drassige gronden aan de zuidzijde van de stad ten behoeve van het station opgehoogd moesten worden.[1]

De gemeente Zwolle was destijds niet meteen geïnteresseerd in een spoorwegstation. Eerder al had de stad een slechte ervaring met de Overijsselse Spoorwegmaatschappij (OSM), die in 1845 tevergeefs had gepoogd het Twentse achterland met de Zuiderzee te verbinden.[2] OSM had het plan opgevat om een spoorlijn van Kampen, langs Zwolle, Raalte en Deventer naar Arnhem aan te leggen. Het station van Zwolle werd geprojecteerd aan de noordkant van de binnenstad, op het Noordereiland, tegenover de huidige Assiesstraat (afb.2). De Achterhaven zou hiervoor gedempt moeten worden. Via een brug over het Zwartewater kon de trein de Mastenbroekerpolder inrijden. Bij nader inzien bleek het overbruggen van de Willemsvaart toch goedkoper en werd toch gekozen voor een stationslocatie aan de zuidkant van de stad. OSM kreeg van de regering een concessie, maar verder dan de voorbereidingen was de maatschappij uiteindelijk nooit gekomen.[3]

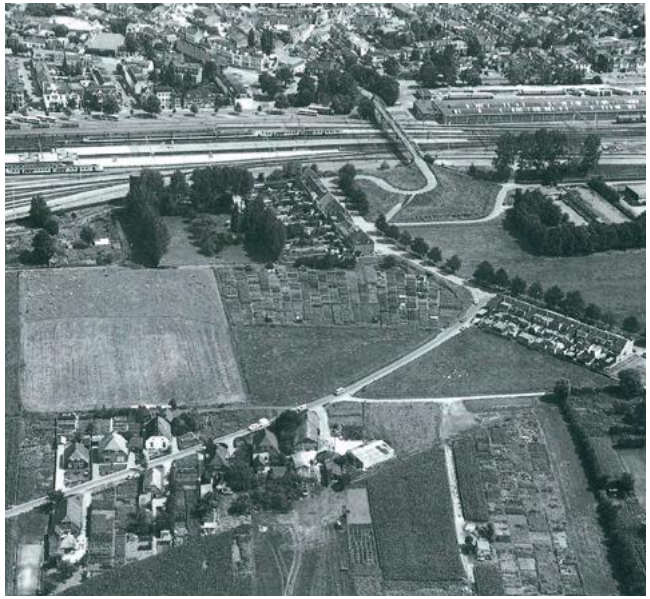
Het gemeentebestuur stond daarom sceptisch tegenover het initiatief van de Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS) om de lijn Utrecht-Zwolle-Kampen te realiseren. Het vroeg zich af of een spoorweg wel rendabel zou zijn, maar desondanks was het gemeentebestuur bereid F 200.000,- in de onderneming te steken.[4] Daarna gingen de ontwikkelingen snel. In 1862 legde minister-president J.R. Thorbecke de eerste steen voor de spoorbrug over de IJssel. Spoedig begon het sporennetwerk zich rondom Zwolle uit te breiden. De spoorlijn van Utrecht naar Zwolle van de NCS werd in 1864 operationeel. Op 10 mei 1865 volgde de lijn Zwolle-Kampen, eveneens van de NCS.[5] Ondanks het feit dat de NCS de eerste diensten onderhield, was het nieuwe station wel degelijk een project van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS).[6] Het illustreert dat de MESS een goede verstandhouding had met de NCS, anders dan bijvoorbeeld met de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij, en dat Zwolle in de planvorming voor de ontwikkelingen van staatsspoorwegen een sleutelpositie innam.

Cruciaal voor de ontwikkeling van het spoorwegennet rondom Zwolle was de invoering van de Spoorwegwet in 1860. Tot 1860 lag het initiatief voor het aanleggen van spoorlijnen bij particuliere maatschappijen zoals de NCS, maar vanaf 1860 nam de staat, met de oprichting van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS), de verantwoordelijkheid voor het aanleggen van belangrijke, maar vaak moeilijk te exploiteren, lijnen. Dit waren er negen, verspreid over het noorden en zuiden van het land. De aanleg startte in 1861. Met de voorgenomen verbinding van Arnhem naar Leeuwarden (over Zutphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Steenwijk en Heerenveen) werd ook Zwolle in het staatsspoorwegennet opgenomen.[7] Op 1 oktober 1866 werd de lijn Zutphen-Deventer doorgetrokken naar Zwolle (aangelegd door de MESS), waarmee de verbinding met het zuiden van Nederland een feit was. De verbinding met het noorden kwam tot stand in 1867, met de aanleg van de lijn naar Meppel.[8]

Rond 1870 werd in Nederland hevig gediscussieerd over de vraag of de staat ook een rol in het secundaire spoorwegennetwerk zou moeten spelen. Het primaire netwerk was inmiddels voltooid. In 1875 deed na vele parlementaire en maatschappelijke discussies de staat een voorstel voor negen secundaire lijnen, waaronder de verbinding Zwolle-Almelo, die Twente verbond met de regio Zwolle-Kampen.[9] De aanleg van deze lijn was lange tijd onzeker, totdat de regering in een aanvullende wet in 1875 bepaalde dat de lijn Zwolle-Almelo van staatswege moest worden aangelegd.[10] Weer later volgden nog meer spoorverbindingen naar Zwolle. In 1891 werd spoorverkeer mogelijk naar Apeldoorn (door de Koninklijke Nederlandse Lokaal Spoorwegmaatschappij Koning Willem III) en ten slotte volgde in 1904 de lijn naar Ommen (aangelegd door de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij, NOLS).[11] De aanleg van deze nieuwe lijnen zorgden ervoor dat het emplacement van station Zwolle uitgebreid en aangepast moest worden.[12]



02. Nooit uitgevoerd plan voor een spoorlijn met station aan de noordzijde van de stad, 1845. [HUA]



03. De Hoge Brug over het emplacement, omstreeks 1970. [HUA]

04. Het station omstreeks 1900. [HUA]

1.2 HET STATION IN HET OEUVRE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Dit hoofdstuk zal in de loop van 2013 worden aangevuld met de resultaten van het onderzoek maar de stationsbouw van de Staatsspoorwegen, in het kader van het cluster Van Brederode.

Nadat in 1860 door het Kabinet Van Hall-Van Heemstra besloten was dat de Staat een primair netwerk van spoorwegen ging aanleggen, kreeg het ministerie van Binnenlandse Zaken een afdeling Spoorwegen. De voorbereiding, aanleg, uitvoering en toezicht op de aanleg viel onder de verantwoordelijkheid van de Commissie voor de aanleg van Staatsspoorwegen, bestaande uit L.J.A. van der Kun (hoofdingenieur van de Waterstaat en sinds 30 april 1856 hoofd van de Afdeling Waterstaat van het Ministerie van Binnenlandse Zaken), C.T. van Meurs en L.A.J.W. baron Sloet. K.H. van Brederode was als hoofdingenieur-directeur en bouwkundige verbonden aan de Commissie voor de aanleg van Staatsspoorwegen. Van Brederode staat tegenwoordig vooral bekend als de ontwerper van de standaardstations van de MESS.

De commissie werd in 1863 weer ontbonden. Haar taak ging over naar de minister van Binnenlandse Zaken. De afdeling Spoorwegen zou in 1878 gaan vallen onder het nieuwe departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid.[13] Vermoedelijk waren vanaf dat moment de ingenieurs van dit departement verantwoordelijk voor het ontwerpen van de spoorlijnen, het leiding geven aan de uitvoering ervan en het houden van toezicht op de lijnen van particuliere maatschappijen.[14] Het Ministerie van Waterstaat, Nijverheid en Handel legde niet alleen de infrastructuur in Nederland aan, maar ontwikkelde ook gebouwen met een openbare functie zoals tolhuisjes, rug- en sluiswachtershuizen, seinhuisjes, dienstwoningen en stations. Veelal waren deze openbare gebouwen volgens een standaardontwerp gebouwd, vaak in neoclassicistische stijl, die tegenwoordig de 'waterstaatsstijl' wordt genoemd.

STANDAARDONTWERPEN VOOR STATIONS

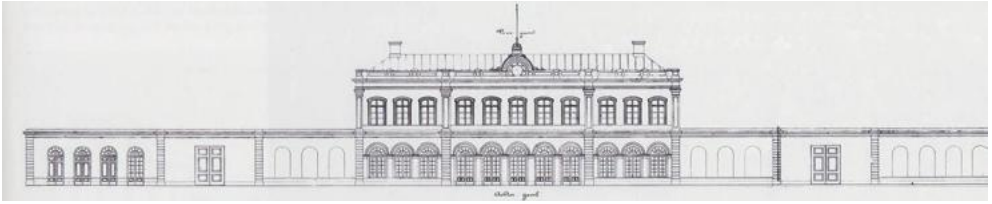
Het besluit om van staatswege spoorlijnen aan te leggen, betekende dat in korte tijd honderden kilometers spoor, met alle daarbij noodzakelijke kunstwerken, zouden moeten worden aangelegd. Daar kwamen tientallen stations bij. Om tijd en kosten te besparen koos de Commissie voor de Staatspoorwegen voor het ontwikkelen van vijf standaardtypes, waarmee op alle stationslocaties in principe een passend gebouw moest kunnen worden gerealiseerd. De vijf types werden klassen genoemd. De klasse-indeling duidde niet zozeer het uiterlijk van het station aan, meer de grootte.[15] Het type 1e klasse was voorbehouden aan grote provinciesteden of belangrijke spoorknooppunten, stations type 5e klasse waren kleine halteplaatsen langs een spoorlijn. In 1862 deed de Commissie voor de Staatspoorwegen een voorstel aan de minister van Binnenlandse Zaken over de indeling van vijf klassen stationsgebouwen. Zwolle kreeg samen met Dordrecht het stationstype 1e klasse.

De ontwerpen voor de standaardstations kenmerken zich door een symmetrische opzet met een hoog middendeel en lage zijvleugels. Alle klassen hadden een centraal ingangsgebouw, een vestibule en plaatskaartenkantoor. De verdieping werd meestal ingericht als woning voor de stationschef of van de restaurateur.[16] Het besluit om langs de staatsspoorlijnen standaardontwerpen voor de stations te gebruiken betekende dat, in de woorden van nu, een corporate identity van de Staatsspoorwegen ontstond. Reizigers konden bij aankomst aan het stationsgebouw direct zien of ze in een grote of kleine plaats waren, maar niet welke. De stations werden geen iconische gebouwen die een gezicht gaven aan de bestemming, zoals Amsterdam Centraal, Groningen of Maastricht dat wel deden. Het werden iconen van de spoorwegen, die in iedere stad de aanwezigheid van de MESS zichtbaar maakte. Uit brieven van de Ingenieurs aan de Commissie blijkt dat de bouw- en werktuigbouwkundige K.P. van Brederode de standaardontwerpen voor het type 2e, 3e en 4e klasse stations, en vermoedelijk ook het type 5e klasse, had gemaakt.[17] Hoewel de catalogus van vijf standaardtypen alleen door het Staatsspoor werd gebruikt, ontwierpen andere maatschappijen stations die aan deze indeling waren verwant.[18] Voorbeelden hiervan waren de NCS met een reeks eilandstations en de NOLS, waar Eduard Cuypers de standaardontwerpen voor maakte.

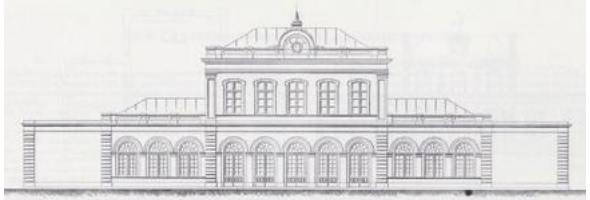
EERSTE KLASSE STATION

Opvallend aan de stations van het type 1e en 2e klasse, is dat zij in de praktijk nauwelijks werden uitgevoerd. Van stations type 3e, 4e en 5e klasse werden er tientallen gebouwd en bleven er ook vele bewaard, al dan niet in verbouwde vorm. Type 2e klasse stations zijn er niet en opvallend aan de stations van het type 1e klasse in Zwolle en Dordrecht zijn eerder de verschillen dan de overeenkomsten. In het gedenkboek dat ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de MESS werd uitgegeven zijn tekeningen van de vijf standaard stationstypen opgenomen, maar voor het station type 1e klasse werd een tekening van Zwolle gebruikt. Een seriematig station van dit type is nooit uitgevoerd. Het is zelfs onduidelijk of ooit een standaardontwerp is gemaakt, want bouwtekeningen zijn niet gevonden.[19] In de meeste grote steden werden unieke stations gebouwd, ontworpen door architecten die vaak

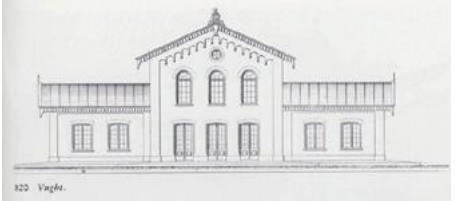
1ste klasse



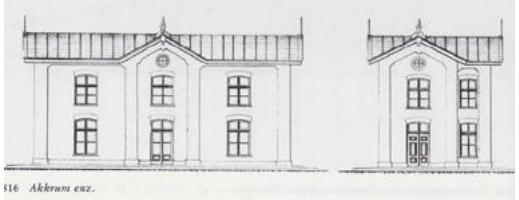
2ste klasse

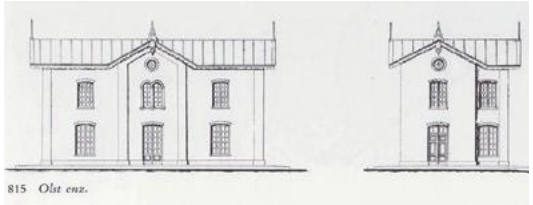


3de klasse



4de klasse





5de klasse

niet eens in dienst waren bij een spoorwegmaatschappij. Kennelijk bestond er hierdoor geen noodzaak voor een seriematige aanpak van het type 1e klasse. De stations die nu als zodanig bekend staan, Zwolle en Dordrecht, zijn uniek ontworpen gebouwen. Ze vertonen in hun opzet en details verwantschap met standaardstations van de 2e tot en met de 5e klasse. Het zijn de buitenbeentjes van de standaardstations.

Een station type 1e klasse was de grootste klasse in zijn soort: de opzet was symmetrisch, met een hoog, risalerend middendeel met een fronton. Aan weerszijden strekten zich lagere vleugeldelen uit, die de monumentaliteit en symmetrie versterkten. Aan de spoorse zijde grensde het gebouw aan een overkapt perron. In Dordrecht was dit een brede luifel, die suggereert dat alle treinen bij het eerste perron stopten, Zwolle kreeg een compleet overkapte spoorbaan, die twee sporen met de bijbehorende perrons besloeg.[20] Vergeleken met de andere klassen was ook de programmatische invulling van het type 1e klasse uitgebreid, onder meer met als extra's een damessalon en een ruime restauratie.

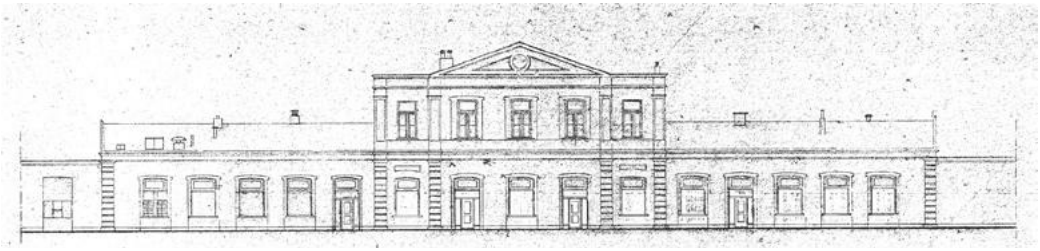
Vergeleken met de uniek ontworpen stations in andere grote steden, die overigens meest pas in de jaren tachtig en negentig van de 19e-eeuw tot stand kwamen, valt de grandeur van het type 1e klasse wat tegen. Zwolle en Dordrecht tekenen schraal af tegenover bijvoorbeeld Amsterdam Centraal (Cuypers en Van Gendt, 1882) Nijmegen (Peters, 1892), Groningen (Gosschalk, 1893), Den Bosch (E. Cuypers, 1893) en Maastricht (Van Heukelom 1913) – of de stations van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij in Den Haag (Margadant 1891) en Haarlem (Margadant, 1906). Het type 1e klasse heeft nauwelijks kunstwerken, ornamenten en luxe materialen. Ook was de ruimtelijk opzet aanvankelijk simpel: geen monumentale hallen of de opeenvolging van zalen en grote ruimten, maar een stationshal met ingebouwde kantoren en loketten, links en rechts wachtruimten en rechtdoor een gangetje naar het perron. De overige stationsfuncties waren buitenlangs via het (overkapte) perron bereikbaar. De in- en uitkomende stromen gebruikten dezelfde deuren en ruimten Er was geen reizigerstunnel, geen ingericht stationsplein en geen afgescheiden circuit voor bagagevervoer. Door het ontbreken van gangen en tunnels, liepen alle stromen (reizigers, bagage en personeel) door elkaar heen op het eerste perron. Van afstand oogt het type 1e klasse als een paleis voor de reiziger, maar in feite gaat het om een aangeklede halte, een letterlijk breed gebaar. De stations waren een monumentale uitdrukking van modern vervoer, maar niet ingericht voor reizigersbeleving en het luxueuze reizen.

ZWOLLE

Station Zwolle is een vroeg voorbeeld van een groot station van de MESS (zie hierboven), maar werd wel relatief laat gebouwd in de reeks standaardstations. De ontwerpen voor de types 2e, 3e, 4e en 5e klasse kwamen tussen 1862 en 1866 tot stand. Zwolle werd vanaf 1866 ontworpen, Dordrecht volgde in 1870.[21] In beide gevallen is de architect (nog) niet met zekerheid bekend. In de bouwplannen voor station Zwolle wordt nergens een architect genoemd. In de literatuur wordt soms K.H. van Brederode als ontwerper genoemd, maar vaker N.J. Kamperdijk (1815-1887).[22]

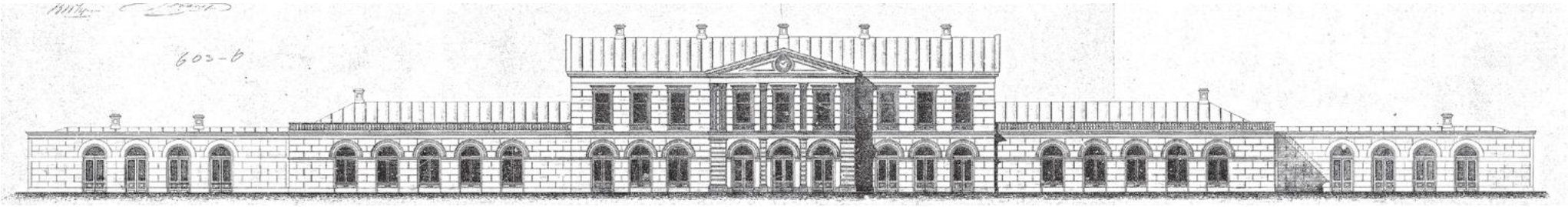
Van Brederode was nauw betrokken bij het ontwikkelen van de standaardstations en geldt als ontwerper van de andere prototypes. Kamperdijk ontwierp voor de NCS tussen 1850 en 1870 drie standaardstations en werkte later ook voor de MESS, waarvoor hij twee stations en een kantoorgebouw ontwierp.[23] Station Zwolle zou een van die twee stations geweest kunnen zijn, hoewel dit station niet lijkt op het station van het type 1e klasse van de NCS (zoals Amersfoort). Van Kamperdijk is niet zeker of hij ook 'ingenieur' was, zoals in enkele bronnen wordt gesuggereerd. Wel was hij werkzaam als restauratiearchitect, onder meer van de Catherijnekerk (1860) en de Utrechtse Dom (1840-1875). Kamperdijk ontwierp bovendien enkele kerken, zoals de Hervormde Kerk van Zeist (1841-1843) en de neo-gotische kerk van Eemnes (1844-1845).

Station Zwolle vertoont in zekere mate overeenkomsten met station Meppel, dat in hetzelfde jaar gebouwd is. Meppel is een verbeterde versie van het type 3e klasse, dat in 1865 werd geïntroduceerd. Zwolle kan worden getypeerd als een vergrote versie van dit type.[24]



station Meppel

station Dordrecht



station Zwolle

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

GROEI TUSSEN 1880-1890

Bij de ingebruikname in 1866 bestond het emplacement van Zwolle uit een hoofdgebouw (toen nog in aanbouw), inclusief een personeelswoning, een goederenloods, locomotiefloods, rijtuigloods, kolenpark en reservoirgebouw.[25] De meeste loodsen lagen ten westen van het hoofdgebouw, in de strook tussen het spoor en de stad (langs de tegenwoordige Westerlaan). Een grote goederenloods stond tegenover het stationsgebouw, aan de overzijde van de sporen. Na oplevering van het stationsgebouw in 1868, werd het Zwolse spoorwegemplacement in de volgende decennia gestaag uitgebreid. Dit had te maken met een toename van het aantal spoorverbindingen naar Zwolle. Met name tussen 1880 en 1890 werd veel aangepast en bijgebouwd op het stationscomplex, vermoedelijk in verband met de realisatie van de lijn tussen Almelo en Zwolle in 1881.[26] Het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid was verantwoordelijk voor deze uitbreidingen en schreef tussen 1880 en 1890 diverse aanbestedingen uit.

Los van de uitbreidingen van de spoorverbindingen, groeide het spoorcomplex van Zwolle ook door de vestiging van werkplaatsen en rangeerterreinen van de MESS. Al in 1869 vestigde de MESS in Zwolle namelijk een van de twee de Centrale Werkplaatsen waar het onderhoud van rollend materieel plaatsvond.[27] In 1876 werkten ruim tweehonderd arbeiders in de Centrale Werkplaats en daarmee was de MESS de grootste werkgever van de stad.[28] Het goederenemplacement en het rangeerterrein tussen de Willemsvaart en de Deventerstraat (nu de Van Karnebeekstraat) werden in 1880 verlengd tot aan de Hortensiastraat. In 1881 volgde de bouw van een grote goederenloods met een dubbele en enkele wachterswoning. In dat zelfde jaar werden plannen gemaakt om het stationsterrein uit te breiden met een verhoogde rangeerbaan. Het stoomlocomotievendepot verschoof naar zuidelijk kant van het spoor. Ook werd een gedeelte van de spoorlijn van Zwolle naar Deventer omgelegd, de spoorweg naar Meppel verbreed en er werd een plateau tussen de spoorwegen aan het einde van het station gepland. Tevens behelsde de uitbreiding het station een omlegging van de straatweg van Zwolle naar Deventer en de planning van een verbindingsweg naar de Schellerallee.[29]

De hoofd- en middenperrons van het station werden in 1885-1887 verlengd en verbreed. Daarbij kregen de perronverlenging en het middenperron een elegante kap op gegoten ijzeren kolommen.[30] Ook werden in deze jaren meer sporen, wissels en stootblokken aangelegd. De uiteinden van de spoorkap kregen in 1888 glazen wanden, gevolgd door de bouw van een voetbrug.[31] Deze voetbrug lag ten westen van het stationsgebouw en verbond het voorplein, onder de perronkap door met de achterzijde van het station waar de werkplaatsen lagen.[32] De brug is later afgebroken.

HET STATION EN DE AANSLUITING OP DE OMGEVING

Station Zwolle werd even ten zuiden van de historische binnenstad gebouwd. Zoals in het volgende hoofdstuk wordt beschreven, was er voor de aansluiting van het station op de bestaande stad geen stedenbouwkundig ontwerp gemaakt en bleef deze verbinding lang gebrekkig. Naar het zuiden toe was de situatie zo mogelijk nog slechter, omdat het uitgebreide spoorcomplex van meet af aan een barrière vormde tussen Zwolle en de zuidelijk gelegen buurtschappen Schelle, Ittersum en Oldeneel. Dit werd verslechterd door de aanleg van het zuidelijk gelegen rangeerterrein, het stoomlocomotievendepot en de Centrale Werkplaats. Toen in 1880 de spoorwegovergang van de Schellerweg werd gesloten, ontwierp het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid in 1883 ten oosten van het stationsemplacement een ijzeren voetbrug (later in de volksmond de Hoge Spoorbrug genoemd) ter vervanging van de overweg.[33] Het was de bedoeling dat ook rijtuigen van deze brug gebruik konden maken, maar de opritten bleken veel te steil voor karren.[34] De Hoge Spoorbrug bestaat nog steeds (afb. 3). De reizigerstunnel, die in de jaren vijftig was gebouwd, werd later verlengd (ontwerp 1981). Hiermee kreeg het station een entree aan de zuidzijde en werd de stedelijke ontwikkeling van dit gebied aangejaagd.

BELANGRIJKSTE AANPASSINGEN OP HET STATION

Naast enkele aanpassingen, verbouwingen en gestage uitbreidingen van het station, onderging het station ook door de komst van elektrische treinen een aantal wijzigingen. De opstapjes naar de elektrische treinen waren hoger dan bij de wagons van de stoomtreinen, en daarom moest het volledige emplacement, inclusief alle gebouwtjes, met veertig centimeter verhoogd worden. Al eind jaren twintig werd met de elektrificatie van de spoorlijnen begonnen. De uitvoering vond grotendeels na de Tweede Wereldoorlog tot stand, waarbij ook station Zwolle ‘onder de draad’ werd gebracht. In 1958 reed de laatste stoomlocomotief in reguliere dienst in Nederland.[35]

In de vijftiger jaren kreeg het station zijn langverwachte reizigerstunnel tussen het eerste en tweede perron. Doordat de uitgang van deze tunnel aan de kant van de Oosterstraat werd geprojecteerd, werd de vervoersstroom van de stationshal naar de oostelijke kant van het station

05. Het spoorwegemplacement, 1978. [Collectie Zwolsche Courant, HCO]

verlegd. De stationshal werd in deze tijd vervolgens grondig verbouwd door spoorbouwmeester K. van der Gaast. In het midden van het gebouw, in de stationshal, werd een royaal plaatskaartenkantoor gerealiseerd dat bijna de volle breedte van de hal in beslag nam. Het perron was vanuit de hal via een ingang links van het plaatskaartenkantoor te bereiken.[36] De uitgang met kaartcontrole kwam ten oosten van het station terecht, in de buitenlucht. Het voordeel van deze uitgang was de directe nabijheid van het busstation, maar het stationsgebouw kwam geleidelijk buitenspel te staan. Met het scheiden van de ingaande en uitgaande reizigersstromen verplaatste de dynamiek op het stationsemplacement in de richting van de reizigerstunnel. Dit proces is sindsdien steeds verder doorgegaan.

Terzijde van de uitgang op de kop van de reizigerstunnel ontstonden in de jaren vijftig twee kiosken, waarvan er een tegen de kop van het oude hoofdgebouw aanstond. Ook werd een gebouw voor het busstation gerealiseerd. De uitgang naast het hoofdgebouw werd grondig verbouwd na de uitbreiding van het station met een derde perroneiland (1980) en de verlenging van de spoortunnel (ontwerp 1984) en een verbouwing van het hoofdgebouw in de jaren negentig, waarbij de publieksfuncties zoals de stationsrestauratie in de richting van de reizigerstunnel opschoven. De kiosken en het busstattion maakten in 2006 plaats voor een overdekte plaza met paviljoens (‘paviljoenplein’), dat in feite als een aparte stationsingang ging functioneren. Aan beide uiteinden van de reizigerstunnel was nu een ingang. Door de concentratie van reizigersstromen en commercie bij de reizigerstunnel en het erbij gelegen busstation, verloor het oude stationsgebouw een groot deel van zijn functie: het bleef een symbool in de stad, de toegangspoort vanaf de binnenstad en de entree voor passagiers van de stadsbussen, die voor de deur uitstapten. In de volgende hoofdstukken zal uitgebreider ingegaan worden op de veranderingen op het emplacement, het stationsgebouw en de stationsplein.

Een opvallende en essentiële aanpassing van station Zwolle was de afbraak van de monumentale kap in 1991 (afb. 6) en de bouw van een nieuwe kap (1994). De oude kap was een spoorse bijzonderheid, vanwege de toepassing van een bijzondere constructie (sikkelspanten) die in Nederland alleen werd gebruikt bij enkele stationskappen. Daarbij was de spoorkap ook een belangrijk kenmerk van het type 1e klasse. De reden om de monumentale kap te slopen was dat door aantasting en veroudering de veiligheid van de reizigers in het geding kwam. Een restauratie, waar de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) voor pleitte, zou een zeer kostbare operatie zijn. Daarom werd in gezamenlijk overleg tussen NS, RDMZ en gemeente gekozen voor vernieuwing. De nieuwe kap verwijst nog enigszins naar zijn voorganger, maar de bijzondere en zeldzame constructie is verdwenen. In hoofdstuk vier wordt verder ingegaan op de vernieuwing van de kap.

06. Sloop van de stationskap, 1991. [Collectie Zwolsche courant, HCO]

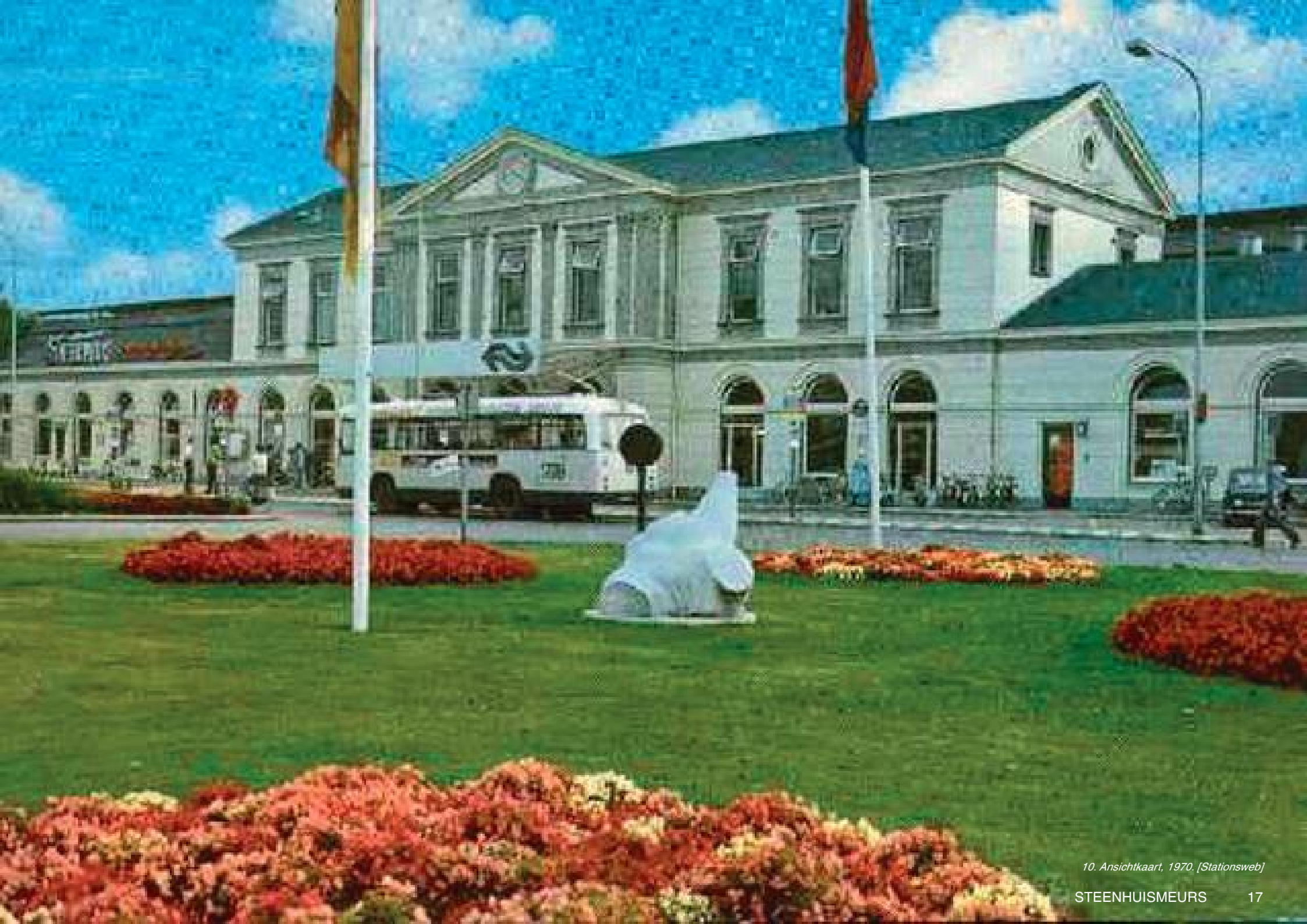
1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Zwolle werd al snel na de bouw een knooppunt van spoorlijnen naar het noorden en oosten van Nederland. Bovendien vestigde de Maatschappij voor Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) een van de twee landelijke onderhoudscentra in Zwolle. Het belang van Zwolle voor de spoorwegen weerspiegelt zich niet echt in het stationsgebouw. Dit werd weliswaar gebouwd als een type 1e klasse en uitgerust met een kap over de sporen en perrons heen. Maar van een ontworpen emplacement was eigenlijk geen sprake. Het stationsgebouw staat als een los element voor de perrons en kwam na de toevoeging van enkele nieuwe (kop)perrons en vooral door de toevoeging van de reizigerstunnel aan de oostzijde enigszins excentrisch ten opzichte van de reizigersstromen te staan. Dit werd versterkt door de stedenbouwkundige situering. Het station werd geen onderdeel van een stedenbouwkundig plan, de routes en voorzieningen ontwikkelden zich rondom het station, waarbij het stationsgebouw enigszins scheef op een as met villabebouwing kwam te staan en het busstation en de andere voorzieningen langs de straat evenwijdig aan de sporen (Oosterlaan, Stationsplein, Westerlaan) een plek vonden. Geleidelijk kwam het zwaartepunt naast het stationsgebouw, in het verlengde van de reizigerstunnel, te liggen. Het terrein met werkplaatsen en rangeersporen ligt als een wereld op zichzelf, los van het stationsemplacement en los van de stad – en leverde in het verleden vooral een ruimtelijke barrière op aan de zuidzijde van de Zwolse binnenstad; zowel voor de stadsuitbreidingen als voor de ontwikkeling van het stationscomplex naar de zuidzijde toe. Het hoofdgebouw van station Zwolle is als een monument bewaard (weliswaar zonder bijpassend interieur, zie hoofdstuk 4). De zeldzame en monumentale stationskap is gesloopt en vervangen door een nieuwe kap (1994, zie afb. 8). Ook de in de negentiende eeuw aangelegde perronkappen werden de afgelopen decennia vernieuwd (afb. 9). Zo is station Zwolle een uniek monument, als een van de twee stations van het type 1e klasse van de MESS, maar tegelijk ook een ‘permanente’ opgave om het oude hoofdgebouw op een logische manier op te nemen in de nieuwe terminal en in de stad.

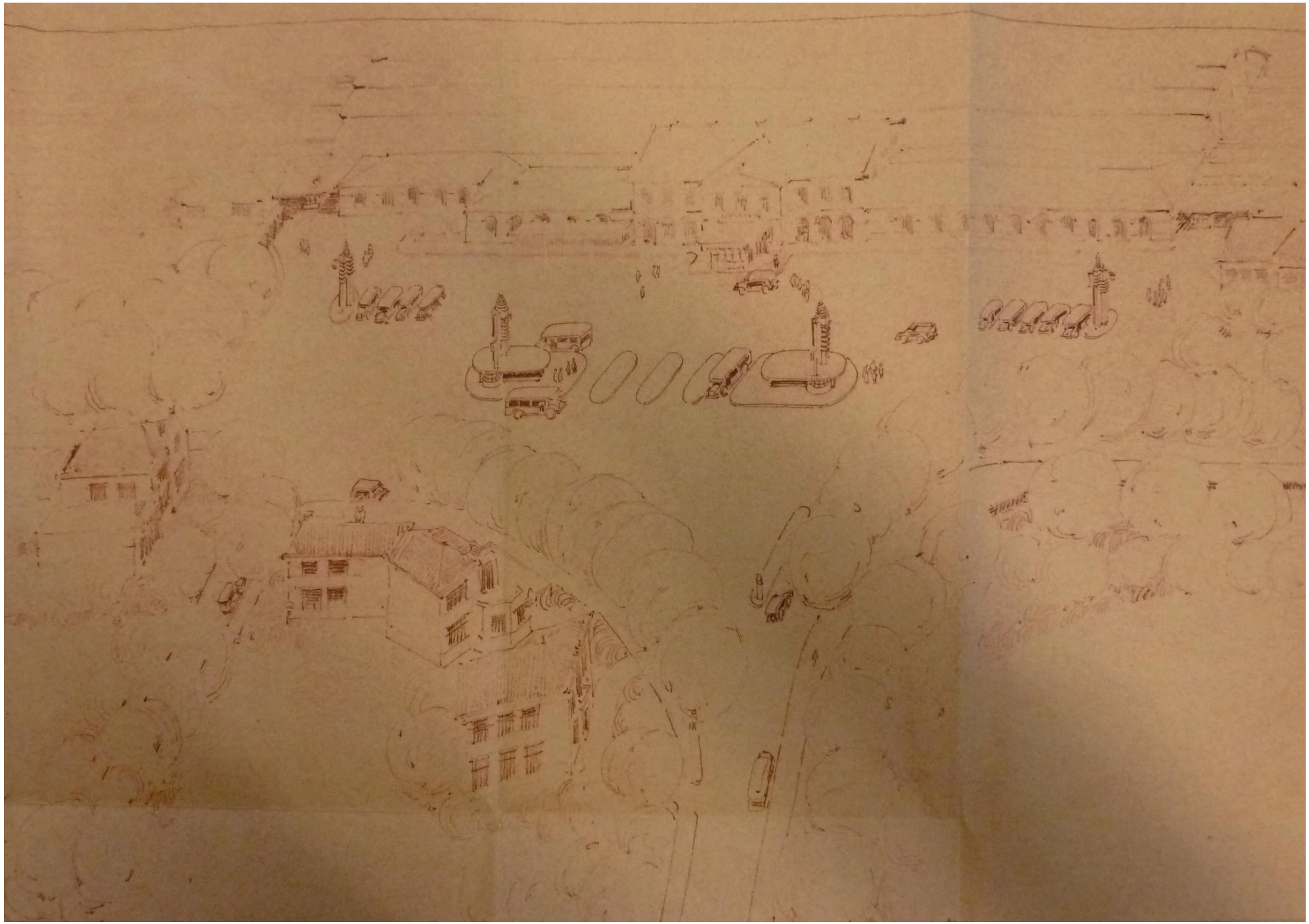
07. hoofdgebouw

08. vernieuwde kap

09. perronkappen



10. Ansichtkaart, 1970. [Stationsweb]



11. Een van de eerste, schetsmatige ontwerpen voor het Stationsplein door Gemeentewerken, 1930. Een belangrijke overweging bij dit ontwerp was de wens om het stationsgebouw, het Stationsplein en de Stationsweg tot een samenhangend geheel te maken. [HCO]

2. STEDENBOUW-KUNDIGE CONTEXT: HET GROTERE VERBAND

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: HET GROTERE VERBAND

De ruimtelijke gevolgen van de aanleg van het spoorwegennet vanaf het midden van de negentiende eeuw zijn duidelijk, vooral in de grote steden. De spoorbundels en stations hadden een grote impact, ook op de manier waarop steden zich vervolgens ontwikkelden. Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Zwolle kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door de stad snijdt, hoe Zwolle zich om het station en de spoorlijn ontwikkelde en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd.

Station Zwolle heeft niet altijd op dezelfde locatie gelegen. De houten voorloper stond ten westen van het huidige stationsemplacement, ongeveer in de bocht tussen de Assendorperlure (een agrarische enclave in de stad) en de spoorwegaftakking naar Kampen.[37] Het oude emplacement was in beheer van de NCS en kon via de Veerallee bereikt worden. Er liepen twee sporen, en op het emplacement bevonden zich twee goederenloodsen en een rijtuigloods. Aan de Willemsvaart lag een lossteiger en over de vaart liep een brug ten behoeve van de spoorlijn naar Kampen. Dit eerste station was vermoedelijk een kopstation: doorgaand rijverkeer van Utrecht naar Kampen kon niet rechtstreeks doorrijden in Zwolle, maar moest kopmaken.[38] Toen het nieuwe stationsgebouw in 1868 werd opgeleverd, zou het nog tot 1873 duren voordat het tijdelijke station van de NCS werd afgebroken.

Het is niet precies bekend waarom het nieuwe station op deze locatie is gebouwd. Vermoedelijk gaven pragmatische overwegingen de doorslag. De nieuwe locatie moest niet ver van het noodstation zijn, aansluiten op de bestaande spoorlijn (de lijn Zwolle-Kampen, geopend in 1865), dichtbij de stad liggen en over voldoende ruimte beschikken om een emplacement aan te leggen. Net als in andere vestingsteden werden ook in Zwolle de sporen en het station pal buiten de vesting aangelegd. Elders konden tot 1874 alleen provisorische (houten) gebouwen worden gemaakt binnen de schootsvelden, maar de verdedigingsfunctie van Zwolle was in 1790 al opgeheven. Afgezien van de lintbebouwing aan de Molenstraat (de huidige Van Karnebeekstraat) was het gebied tussen het spoor en de vesting destijds toch nog grotendeels onbebouwd. Alhoewel er geen stedenbouwkundige plannen uit die tijd gevonden zijn, blijkt uit de kaart van 1851 dat er al ruimte gereserveerd was voor het stationsgebied.

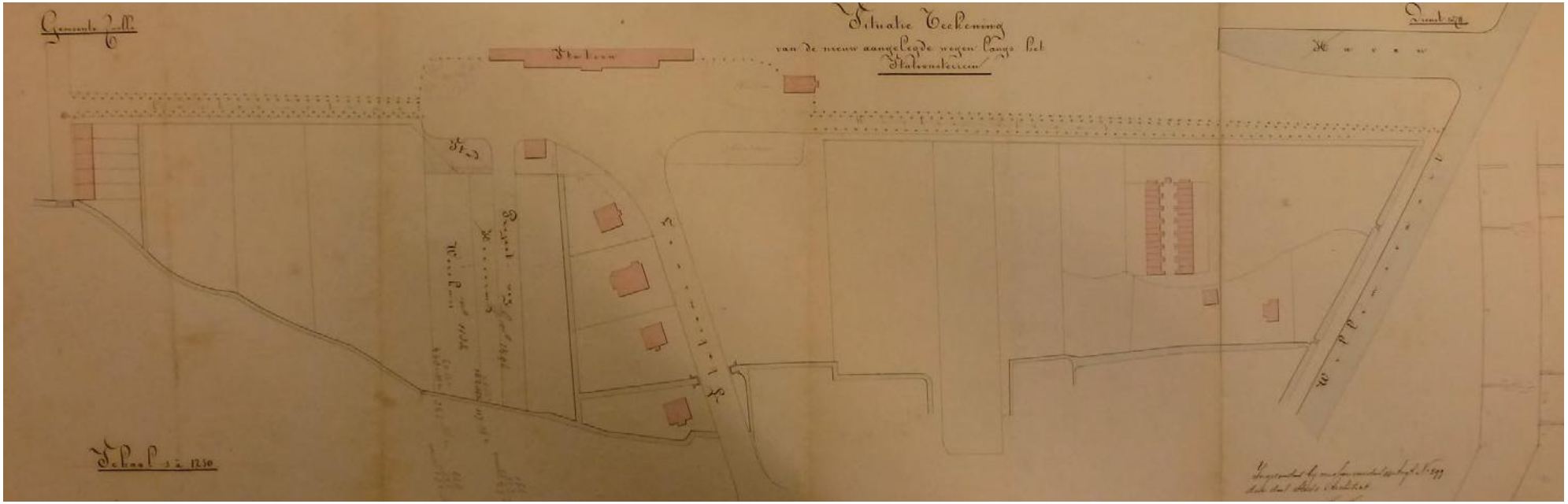
Station Zwolle ligt pal op de binnenstad, maar de locatie sloot ten tijde van de bouw niet aan op uitvalswegen en stadsentrees. De Stationsweg, die vanaf het station naar de oude stad loopt, mondt uit op de punt van het Suikerbergbolwerk. Dat betekent dat de weg niet rechtstreeks de binnenstad ingaat. Stadspoorten en toegangswegen zijn, historisch gezien, altijd tussen de bolwerken in gesitueerd, zodat ze aansloten op het stratenpatroon en bovendien de stadsentrees dan te verdedigen waren vanaf de bolwerken. De binnenstad is ofwel via de Luttekestraat (linksom), ofwel rechtsom via de Sassenstraat te bereiken.[39] De aansluiting op het centrum werd eind 1875 enigszins verbeterd door de bouw van de Havenbrug, die een gammele voetbrug over de stadsgracht verving.

12. Station Zwolle lag buiten de bestaande stad. Foto 1868. [Zwolle aangespoord]

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Met het nieuwe station kreeg Zwolle wel een toegangspoort, maar nog geen representatieve stadsentree. Het moet een merkwaardig gezicht zijn geweest vanuit de stad: een station met de allure van een klassiek paleis, wit en monumentaal, verloren tussen de weilanden– als een groot en wezensvreemd object. Voor het Stationsplein bestond in 1868 nog geen duidelijk plan. Het bestek vermeldde: 'het stationsplein; hoog 2.46 el boven A.P., lang ongeveer 850 el, en van verschillende breedte'.[40] De paardentram was pas in 1885 operationeel, dus treinreizigers gingen decennialang vermoedelijk te voet of per koets naar hun bestemming.

De geïsoleerde ligging van het station ten opzichte van de stad werd versterkt doordat de verbinding naar de stad aanvankelijk weinig meer was dan een landelijk toegangsweggetje. Het kwam rechts van het station uit, in plaats van midden op de monumentale hoofdas met zijn entreepartij. De Stationsweg stond van meet af aan op de kaart (afb. 14), maar het duurde nog enkele jaren na de ingebruikname van het station voordat deze weg daadwerkelijk werd aangelegd.[41] Daarmee ontstond een monumentale as, die evenwel schuin op de voorgevel van het station uitkwam. In de omgeving van het station was al vanaf 1840 sprake van villabouw.[42] De ontwikkeling van een luxe kwartier raakt na de komst van het spoor in een stroomversnelling.[43] De Stationsweg ontwikkelde zich tot een chique, rustige villastraat (afb. 13). Het terrein aan de westzijde van de Stationsweg werd door de gemeente gekocht en in erfpacht gegeven aan de Vereniging De Buiten Sociëteit.[44] In 1882 werd een tweede weg aangelegd naar het station: de Terborchstraat. De buurt trok bewoners uit de hogere sociale klasse aan. Tegenover het station werd in 1913 hotel Beenen gebouwd, dat in 1921 van naam veranderde in Hotel Gijtenbeek. Dit hotel bleef tot 1979 bestaan en werd toen gesloopt en vervangen door een bankgebouw. Langs de Oosterlaan en de Deventerstraatweg kwam de middenklasse te wonen, deze zone markeerde de overgang naar de arbeiderswijk Assendorp.[45] In Assendorp vestigden zich voornamelijk spoorwegmedewerkers. Veel bewoners hadden een band met de SDAP, Assendorp stond aan het einde van de negentiende eeuw bekend als een rooie wijk.



13. Situatietekening van de nieuw aangelegde straten rondom het station, 1874 [HCO]

14. De Stationsweg stond van meet af aan op de kaart, maar het duurde nog enkele jaren na de ingebruikname van het station voordat deze weg daadwerkelijk werd aangelegd, stadsplattegrond 1869. [Augusteijn 2002]

2.2 GESCHIEDENIS STATIONSLOCATIE IN RELATIE TOT STADSONTWIKKELING

De groei van Zwolle in de decennia na 1868 tot infrastructureel scharnierpunt naar het noorden en oosten van het land betekende niet alleen een goede aansluiting met afgelegen gebieden, maar paradoxaal genoeg ook een verzwakking van het contact met het nabijgelegen gehuchten Schelle, Ittersum en Oldeneel. Alleen Ittersum profiteerde aanvankelijk van de spoorlijn; van 1891 tot 1918 had het gehucht een eigen halte aan de spoorlijn Arnhem-Leeuwarden.

Waar Zwolle voor de stedelijke uitbreidingen aan de ene kant kon profiteren van het opheffen van de vesting, ontstond er aan de andere kant met het spoor een nieuwe barrière. Het station was eenzijdig georiënteerd op de oude stad. De achterzijde werd door de spoorwegen ontwikkeld tot rangeerterrein en onderhoudswerkplaatsen, waardoor de ruimtelijke barrière van de spoorbundel met alles wat daarbij hoorde een haast onneembaar obstakel voor verdere stadsontwikkeling naar het zuiden werd. Wel werd al in 1883 de Hoge Spoorburg gebouwd door de MESS om de Van Karnebeekstraat en de Schellerweg te verbinden. Het stedenbouwkundige probleem bleef echter bestaan en werd een terugkerende kwestie in de Zwolse politiek.[46] Tot ver in de twintigste eeuw zou de spoorbundel als een waterscheiding door de stad worden ervaren en de groei van de stad in de weg staan. Het station was en bleef eenzijdig op het oude stadscentrum georiënteerd.

Pas vanaf de zeventiger jaren van de twintigste eeuw kwamen stadsuitbreidingen ten zuiden van het station tot stand. Deze hadden te maken met een stormachtige toename van het aantal inwoners van Zwolle en de groeiende economie. Het aantal inwoners van Zwolle groeide van 76.000 in 1970 naar 107.000 in 2000. Het aantal fulltime banen in de stad verdubbelde in deze periode van 32.000 naar 64.000.[47] Terwijl het land zich in jaren zeventig en tachtig in een economische dip bevond, wist Zwolle te profiteren van de opkomende diensteneconomie. De werkgelegenheid steeg met name bij de overheid, in de zorg en in het onderwijs. Bovendien begon Zwolle ook profijt te trekken van zijn gunstige geografische ligging tussen de Randstad en het noorden. Zwolle werd door het Rijk in de Derde Nota Ruimtelijke Ordening (1974) aangewezen als ‘groeistad’. Destijds wilde het rijk de bevolkingsgroei voornamelijk opvangen in een beperkt aantal groeikernen, om te voorkomen dat het platteland te veel zou verstedelijken. Hiervoor werd de benaming ‘gebundelde deconcentratie’ gebruikt. Zwolle had als ‘groeistad’ een gunstige ligging en nog voldoende ruimte om zich uit te kunnen breiden en was voor ondernemers aantrekkelijk om zich te vestigen.[48]

Gesteund door rijkssubsidies kon de stad vanaf 1977 gaan bouwen aan een enorme stadsuitleg: Zwolle-Zuid. Er zouden hier 10.000 nieuwe woningen verrijzen in een tijdsbestek van 20 jaar.[49] De nieuwe woonwijk werd ten zuiden van het station geprojecteerd, een gebied dat tot dan toe nog een sterk agrarisch karakter bewaard had – mede dankzij de ligging in de luwte van het stationsemplacement. Het stadsbestuur had de ambitie om alle barrières die door de spoorwegterreinen werden veroorzaakt te slechten met viaducten, nieuwe toegangswegen en (fiets)tunnels. Ook werd, begin jaren tachtig, nagedacht over het realiseren van een zuidelijke toegang tot het station. Tot dan toe was het station vanuit het zuiden alleen te bereiken via de spoorwegovergang op de Veerallee of de Hoge Spoorbrug (voor fietsers en voetgangers). Voor het maken van een tweede entree was het nodig om de reizigerstunnel onder de sporen en het rangeerterrein door te trekken. De tunnel werd met liefst 140 meter verlengd. Bij de nieuwe entree kwam een plein, een P+R, onbewaakte fietsenstallingen, ruimtes voor taxistandplaatsen en ruimte voor het halen en brengen van treinreizigers. Met een royale overkapping van de trappen van de reizigerstunnel, kreeg de achterkant van het station een eigen gezicht. In het kielzog van de ontwikkeling van Zwolle-Zuid werd ook de Asserdorperlure (later omgedoopt tot Hanzeland) in de negentiger jaren bebouwd met grootschalige kantoorcomplexen om te voorzien in de grote vraag naar kantoorruimte. De opzet van de loopstromen in het stationsemplacement werd door de komst van de tweede entree niet wezenlijk veranderd, behalve dat een deel van de reizigersstroom voortaan helemaal buiten het historische emplacement kon worden afgehandeld.

Tot ver in de twintigste eeuw zou de spoorbundel als een waterscheiding door de stad worden ervaren en de groei van de stad in de weg staan. Het station was en bleef eenzijdig op het oude stadscentrum georiënteerd. Pas vanaf de zeventiger jaren van de twintigste eeuw kwamen stadsuitbreidingen ten zuiden van het station tot stand. Het stadsbestuur had de ambitie om alle barrières die door de spoorwegterreinen werden veroorzaakt te slechten met viaducten, nieuwe toegangswegen en (fiets)tunnels.

2.3 HET STATION EN DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR (VERKEERSSTROMEN)

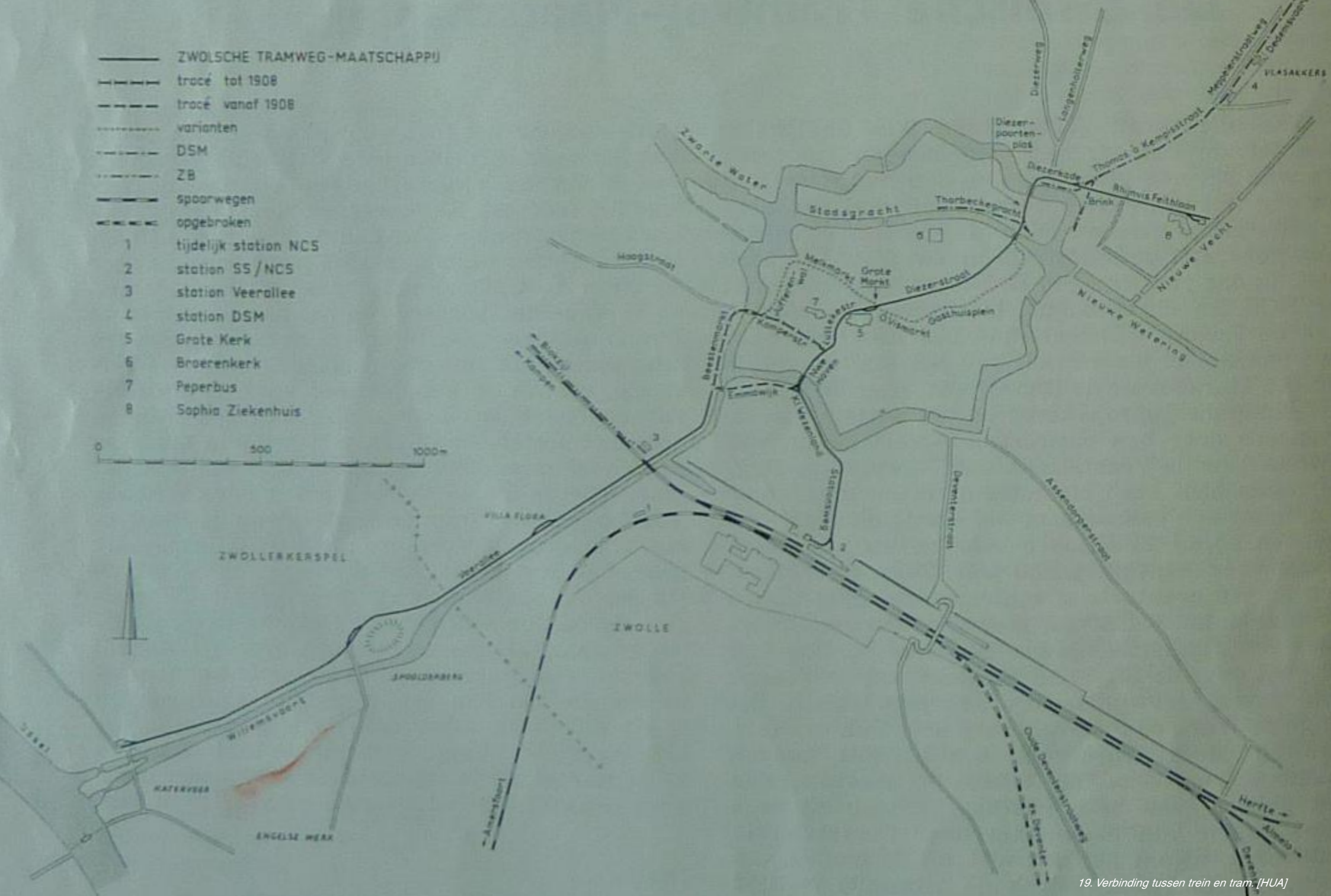
Zoals in hoofdstuk 1 al is vermeld, was de stationslocatie aanvankelijk niet op een logische wijze aangesloten op de bestaande infrastructuur van Zwolle. Het station moest bereikbaar gemaakt worden. Nieuwe straten die na de ingebruikname van het station ontstonden waren de Stationsweg en de Terborchstraat. In 1885 werd een paardentramlijn opgericht in Zwolle, maar het duurde nog tot 1891 voordat de passagiers per paardentram vanuit de stad (dat wil zeggen, vanaf het Katerveer of de Grote Markt) naar het station konden. Vanaf die tijd werd het Stationsplein een halte voor de paardentram. Lange tijd was deze situatie te overzien, maar in de jaren dertig kon het Stationsplein de drukte van auto's en bussen niet meer aan. De ontwerpen voor de herinrichting van het plein worden in de volgende paragraaf toegelicht. De opgave was zowel functioneel als ruimtelijk. Functioneel ging het om het vinden van ruimte voor bussen, taxi's, auto's en passagiers in een relatief smalle strook voor het station langs. Ruimtelijk was het de opgave om het station niet los te snijden van het villagebied aan de Stationsweg. Bij de aanleg was dit gebied architectonisch en ruimtelijk een samenhangend geheel, met groen, grind en klassieke gebouwen (station en villa's). Met de ontwikkeling van een modern Stationsplein en een busterminal ontstond een breukzone tussen het spoor en de villawijk met een geheel andere sfeer en uitstraling.

15. Het stationsplein in 1908, op de achtergrond de paardentram. [Stationsweb]

16. De Stationsweg vanaf het Stationsplein omstreeks 1900. [HCO]

17. Het stationsplein omstreeks 1905. [HCO]

18. De Stationsweg in Zwolle omstreeks 1910. [HCO]



19. Verbinding tussen trein en tram. [HUA]

2.4 GESCHIEDENIS ONTWERP EN INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Het Stationsplein werd gelijk met het station in 1864 aangelegd en kreeg een vijf duimen dikke grindlaag.[50] Na de komst van het station ontwikkelde het gebied tussen station en binnenstad zich tot een chique wijk. Behalve riante villa's, kwam er De Buitensociëteit (gebouwd in 1873), later gevolgd door Hotel Beenen (gebouwd in 1913, later veranderde de naam in Hotel van Gijtenbeek) en de lommerrijke Stationsweg richting het stadscentrum. Het weidse Stationsplein had een provinciale sfeer: rustig en kalm. Tot 1914 had het Stationsplein een drie-armige lantaarn als enige versiering in de openbare ruimte, omringd door wat struiken en een hekje (afb. 15). De paardentram en koetsen vonden hier een halte om passagiers af te leveren en op te pikken.

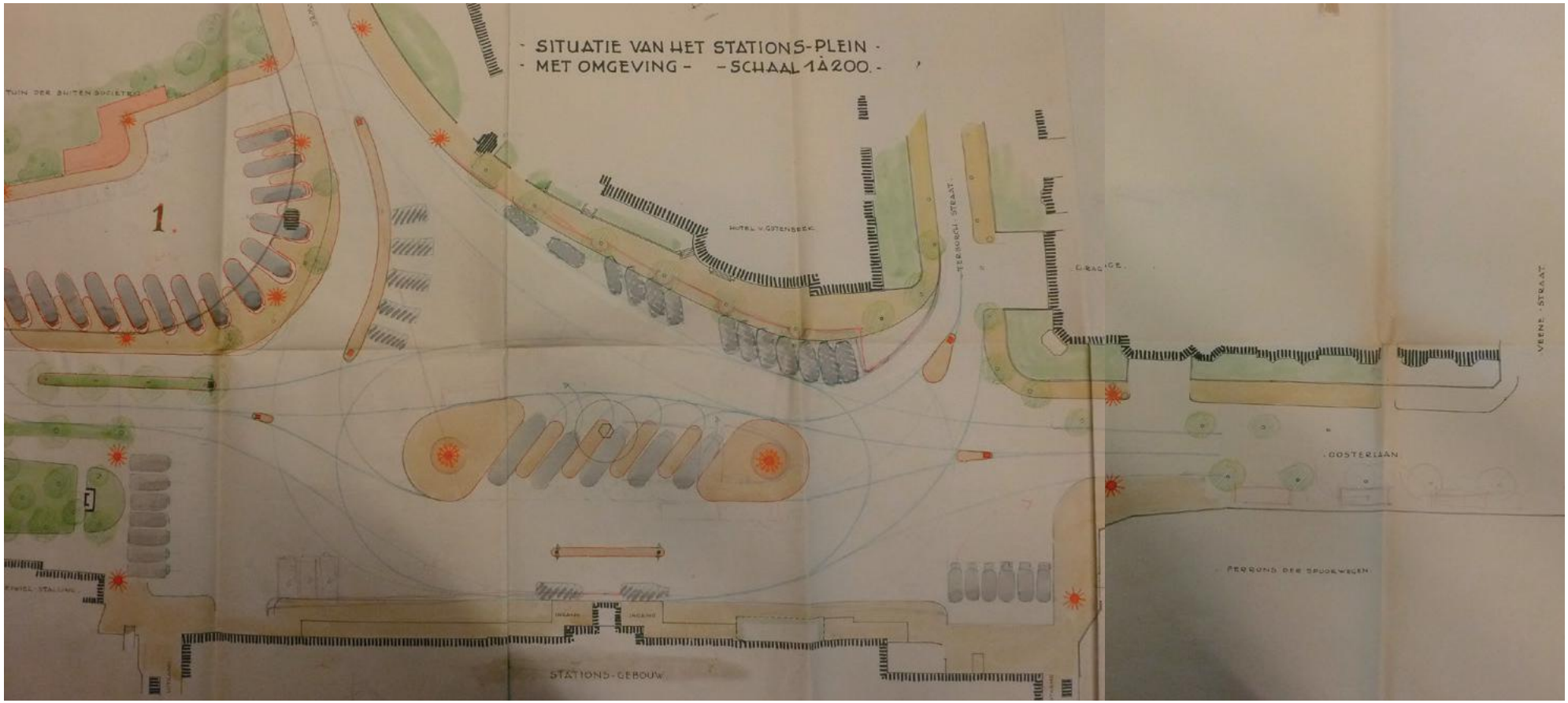
DE DERTIGER JAREN: EEN NIEUW PLEIN

Met het toenemende verkeer zou het Stationsplein in het interbellum drastisch veranderen. De paardentram verdween in 1919, en spoedig daarna werd alle rails uit de straten verwijderd. Ook het Stationsplein werd ontdaan van tramrails en opnieuw bestraat. Verdere aanpassingen bleven vooralsnog uit. Tijdens de dertiger jaren leidde de toename van het verkeer van bussen en auto's echter tot problemen bij het station. De veiligheid van de reizigers kwam in het geding. De directeur van Gemeentewerken kreeg de opdracht een verkeerskundig plan te maken. Het was de opgave om de verkeersstromen duidelijker te scheiden (onder andere door het maken van een trottoir langs het stationsgebouw) en een goede plek te vinden voor het busstation.

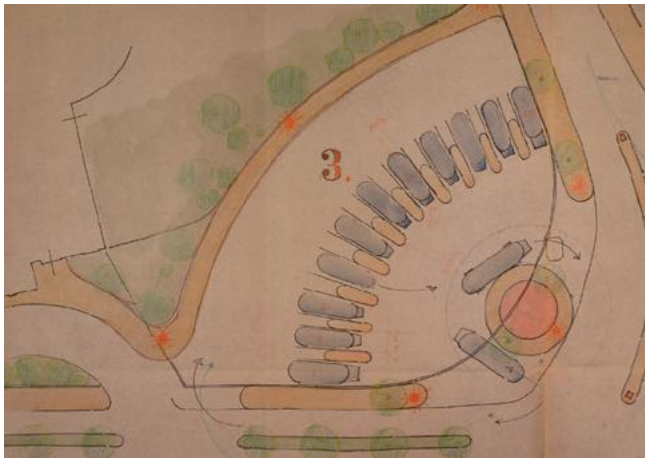
Een van de eerste, schetsmatige ontwerpen voor het Stationsplein dateert van begin jaren dertig van de twintigste eeuw (zie afb. 11 op pag. 18). Een belangrijke overweging bij dit ontwerp was de wens om het stationsgebouw, het Stationsplein en de Stationsweg tot een samenhangend geheel te maken. In het ontwerp werden verschillende verkeersbanen voor het Stationsplein langs gelegd: de Westerlaan, de Terborchstraat en de Oosterlaan. Met behulp van zogenaamde 'verkeersregelaars' werd op het Stationsplein een symmetrisch middenterrein gevormd dat ofwel ingevuld kon worden met twee kiosken, ofwel met twee grote bloemperken. Twee diagonale wegen zouden het middenterrein doorsnijden zodat er plek kwam voor stilstaande auto's of bussen. Langs het stationsgebouw en bij de uitgangen van het station waren trottoirs gedacht, die aansloten op de trottoirs langs de Westerlaan en Oosterlaan. Ook de trottoirs langs de Buitensociëteit zouden aangepast moeten worden. Naast Hotel van Gijtenbeek werd voldoende ruimte voor het parkeren van gasten gereserveerd.[51]

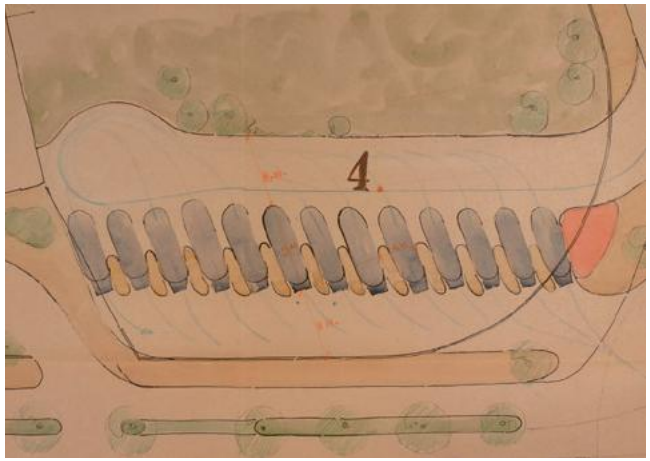
Het ontwerp kwam niet onmiddellijk tot uitvoering, want in 1939 was nog steeds correspondentie gaande over de inrichting van het plein. Gemeentewerken worstelde met de vraag om zowel voldoende stallingsplaatsen voor de bussen te realiseren (met mogelijkheden voor uitbreiding in de toekomst), als het esthetisch aanzien van het plein geen geweld aan te doen (afb. 20). Daarbij moest er ook voldoende ruimte zijn voor particuliere auto's, taxi's en voor auto's van hotelbezoekers. In 1939 kwam Gemeentewerken, in navolging van het ontwerp uit begin jaren dertig, met nog een paar schetsen voor het opstellen van de bussen. Een van opties, geopperd door de Commissaris van Politie, was zelfs om de bussenstandplaats in de tuin van de Buitensociëteit te leggen. Het idee was dat de Buitensociëteit dan een koffie- en theeschenkerij zou kunnen beginnen voor de wachtende passagiers. Reservebussen konden in de Oosterstraat worden ondergebracht. De directeur van Gemeentewerken vond dit geen goed idee. Daarom adviseerde hij om de bussen niet op het Stationsplein onder te brengen, maar te verplaatsen naar de Harm Smeengekade, elders in de stad. 'In dat geval stel ik mij voor, dat de bussen desgewenst van hun standplaats naar hun bestemming rijden via het Stationsplein en aldaar, tussen de beide kiosken, gelegenheid krijgen passagiers gedurende een kort tijdsbestek op te nemen; bussen van elders komende handelen aldus in omgekeerden zin'. Deze oplossing zou bovendien ook nog eens voordeliger zijn.[52]

Alle ontwerpen voor het Stationsplein uit de jaren dertig leidden niet tot realisatie. Pas eind jaren veertig werd een oplossing voor het streekvervoer gevonden in de nabijheid van het station: een langwerpig busstation, gelegen tussen de sporen en de Oosterstraat in. Op basis van historische foto's valt op te maken dat het Stationsplein verkeerskundig anders werd ingericht dan in de jaren dertig was gedacht. De bushalte was parallel aan het stationsgebouw gesitueerd. Tot de jaren negentig zou deze situatie zo blijven. Het plein veranderde nog wel: de verkeerskundige functie won het in de jaren vijftig van de verblijfsfunctie als entree naar de stad, er kwam een rotonde.



20. Gemeentewerken worstelde met de vraag om zowel voldoende stallingsplaatsen voor de bussen te realiseren (met mogelijkheden voor uitbreiding in de toekomst), als het esthetisch aanzien van het plein geen geweld aan te doen. In 1939 maakte Gemeentewerken vier ontwerpvarianten. [HCO]

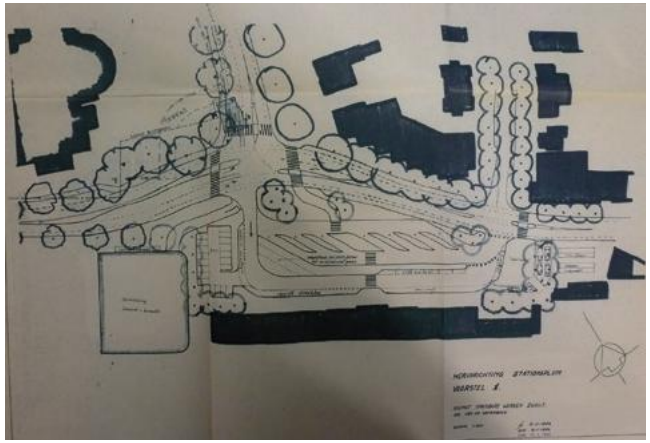




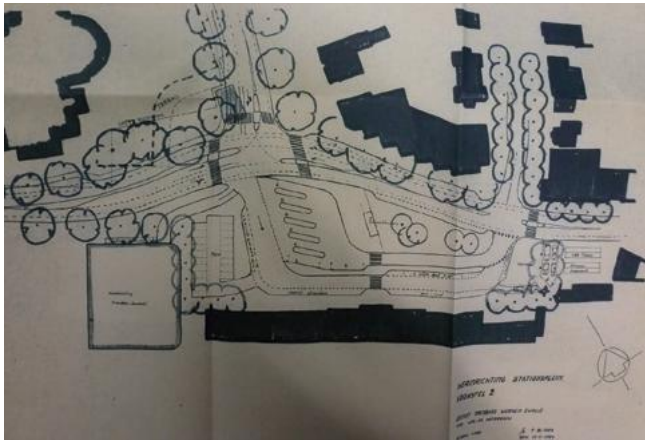
DENKEN OVER DE HERINRICHTING IN DE JAREN TACHTIG EN DE JAREN NEGENTIG

Het Stationsplein bleef problematisch. In 1981 liet de ANWB zich kritisch uit over het halteren van de stadsbussen op het Stationsplein en vond de situatie veel te krap en te onveilig. Ook de gemeente Zwolle was zich er van bewust dat het Stationsplein verbeterd moest worden (afb. 23). In het investeringsplan van 1984-1987 waren de kosten voor een herinrichting in een aparte begrotingspost opgenomen. In 1985 boog een speciale werkgroep zich over het Stationsplein en concludeerde dat het aantal verkeersongelukken tussen 1977 en 1980 was toegenomen. De ongelukken vonden vooral plaats bij de parkeerplaatsen, de uitrit van bussen en taxi's, bij de rotonde en vlak voor de hoofdingang van het stations (aan weerzijden van het langsperron van de stadsbussen, dit perron lag parallel aan het stationsgebouw). Bovendien ervoeren voetgangers het Stationsplein als een barrière, omdat de looproutes niet logisch en rechtstreeks waren. Ook het lopen voor het station langs is vaak een crime' aldus het rapport.[53] Er was onvoldoende ruimte voor de bussen: er konden vijf bussen halteren, terwijl zeven plekken nodig waren. De problemen beperkten zich niet tot het Stationsplein. Ook de aanrijroutes naar het station waren niet optimaal: op de Oosterlaan en de Stationsweg vermengde het langzame en gemotoriseerde verkeer, wat een negatieve uitwerking had op de verkeersafwikkeling en -veiligheid.

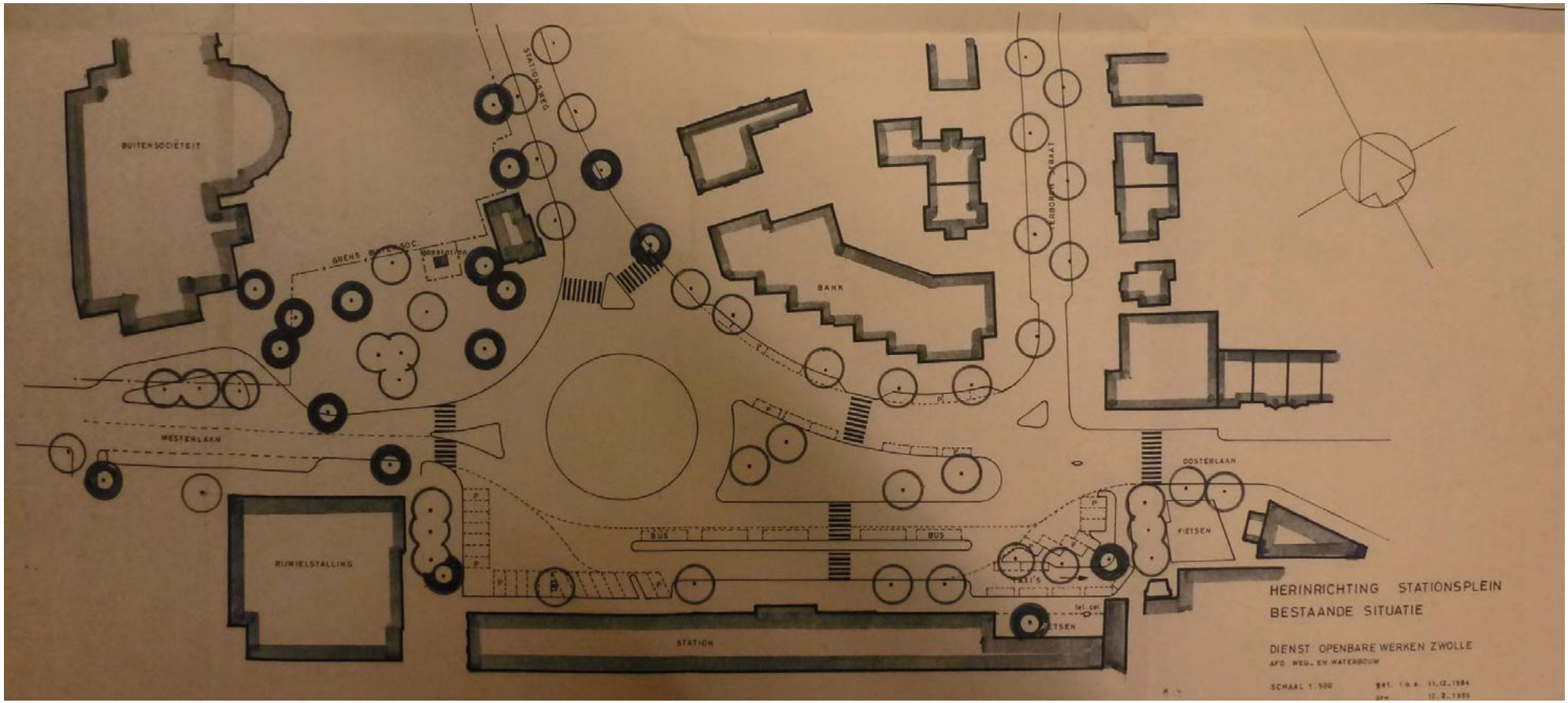
De oplossing werd door de werkgroep gezocht in het scheiden van de verkeerssoorten en het beperken van de oversteekplaatsen. Op basis van de inventarisering van de knelpunten kwam de werkgroep met drie alternatieven: (1) een T-splitsing met visgraatperron voor de stadsbussen -afb. 21, (2) een T-splitsing met een parallele perrons voor de stadsbussen - afb 22, (3) een rotonde met visgraatperrons op het Stationsplein –afb. 24. De derde optie, de rotonde, werd gelijk door de werkgroep zelf weer verworpen. Ook de Rijkshoofdinspecteur van het verkeer van het district Oost was erop tegen. De reden was dat hiermee de bestaande situatie niet wezenlijk zou veranderen en de problemen dus zouden blijven. Toch bleef de rotonde in beeld.[54] In 1993 werd een nieuwe inrichting, maar nog steeds met een rotonde, aangelegd en in het midden opgeluisterd met een beeld van J.R. Thorbecke. Het Stationsplein werd op zo'n wijze ingericht dat er stadsbussen pal voor de ingang van het stationsgebouw kunnen halteren (langs visgraatperronnen). Het betekent in de praktijk dat het oostelijk deel van het plein druk is met bussen, en het westelijk deel van het plein meestal leeg is.



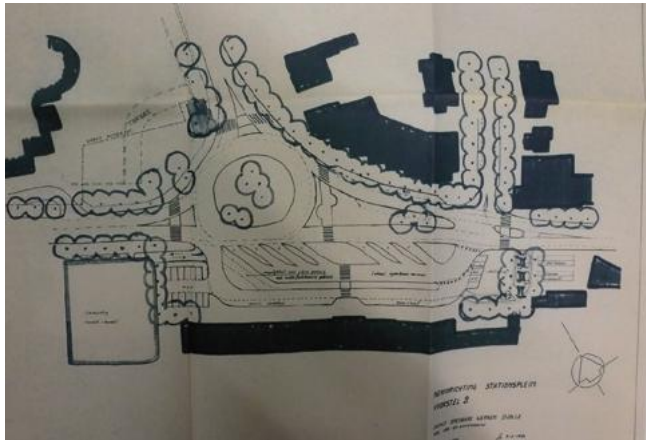
21. Variant 1 van de werkgroep voor de herinrichting van het Stationsplein, 1985. HCO]

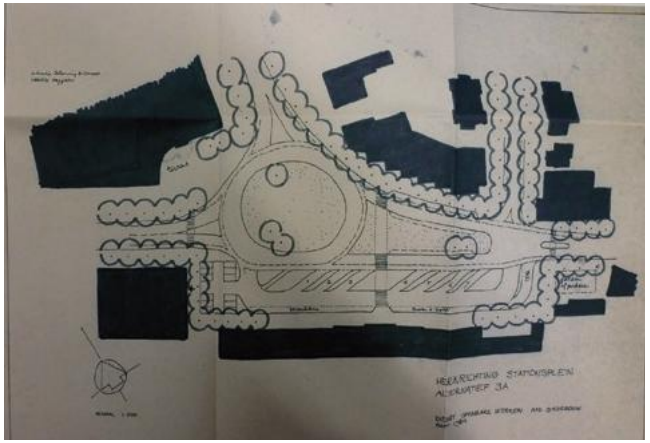


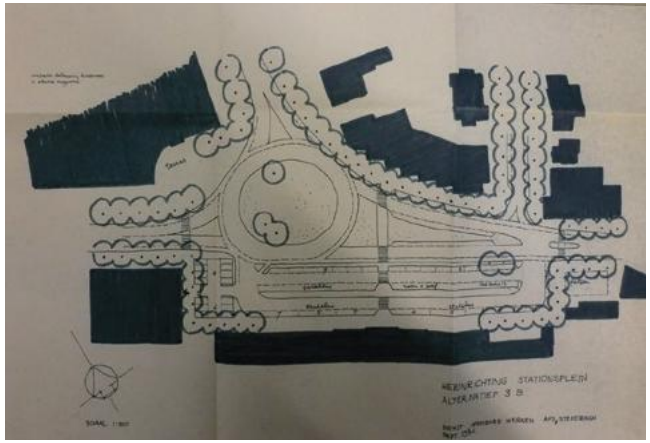
22. Variant 2. [HCO]



23. De bestaande situatie voor herinrichting van het Stationsplein, 1985. [HCO]





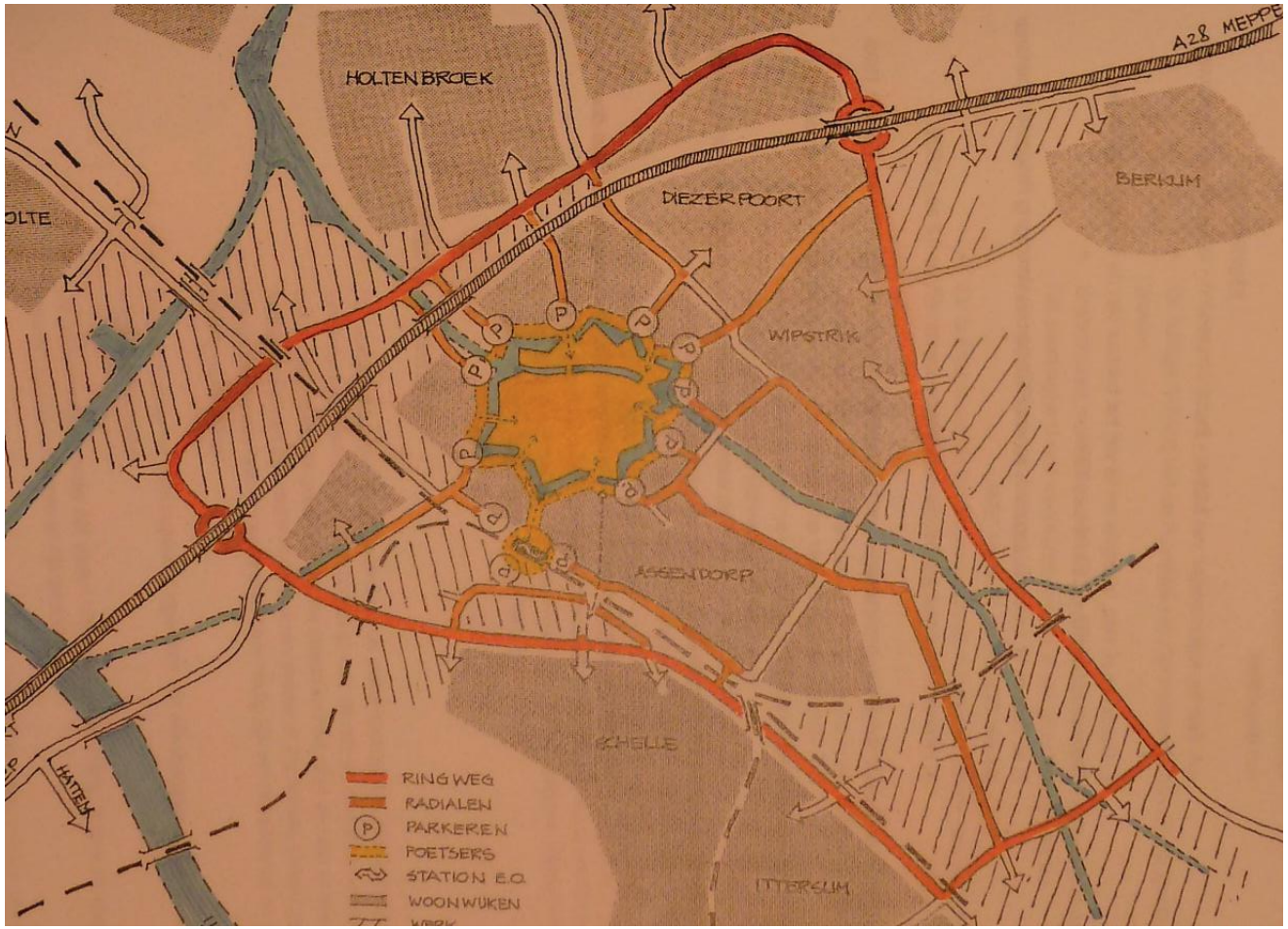


24. Variant 3, het Stationsplein met een rotonde, waarbij drie opties werden gegeven. [HCO]

2.5 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Stedenbouwkundig kent station Zwolle twee constanten. Op de schaal van de stad speelt het spoorcomplex als een moeilijk te nemen obstakel voor stadsontwikkeling. Pas vanaf de jaren zeventig kwamen stadsuitbreidingen ten zuiden van de spoorbundel tot stand. Dit had tot gevolg dat een zuidelijke entree aan het station werd toegevoegd, die met een lange tunnel onder het spooremplacement, de werkplaatsen en een rangeerterrein door ontsloten wordt. Ruimtelijk heeft deze nieuwe entree geen relatie met het oude hoofdgebouw. Het gevolg is wel dat de reizigerstunnel ten oosten van het hoofdgebouw, nog sterker als de hoofdas van het stationscomplex is gaan gelden. Het 'zwaartepunt' van het station ligt niet langer in het hoofdgebouw, maar ten oosten hiervan bij de tunnel.

De tweede constante in de stedenbouwkundige geschiedenis van de stationsomgeving is de inrichting en functionele opzet van het Stationsplein. Ten tijde van de bouw werd geen stedenbouwkundig ontwerp hiervoor gemaakt: het impliciete idee was dat de Stationsweg zich zou ontwikkelen als een lommerrijke villalaan van de stadswal naar het station. Architectuur en groen vormden daarbij een aangenaam geheel. Hiermee werd in het geheel niet geanticipeerd op de in later jaren steeds groter wordende noodzaak om voor het station te beschikken over een stedelijk plein met ruimte voor verkeer, voetgangers, paardentrams/bussen en koetsen/auto's en taxi's. De druk van verkeer en vervoersfuncties werd in de loop van de jaren afgewenteld op de strook tussen het spoor en de stad, met name langs de Oosterstraat. Zo ontstond een T-vormige stedelijke ruimte, waarbij het oude hoofdgebouw zich richt op de monumentale as naar de oude stad en het dynamische plein zich in feite haaks hierop ontwikkelde in de margestrook langs het spoor. Het Stationsplein werd een rotonde. Het oude hoofdgebouw is, gelegen aan de rotonde, niet logisch op de oude stad (Stationsweg) en op de stedelijke dynamiek (rondom de bushaltes) aangesloten. Daarbij komt het gemis aan een stedelijke verblijfsruimte, waar tussen alle vervoersstromen geen plek voor is.



25. Structuurschema voor het autoverkeer (opgesteld door de Vereniging Vrienden van de stadskern, ca. 1999): slechte verbinding van het station op het wegennetwerk. [HCO]

26. Het Stationsplein met stadsbussen, 1940. [Stationsweb]

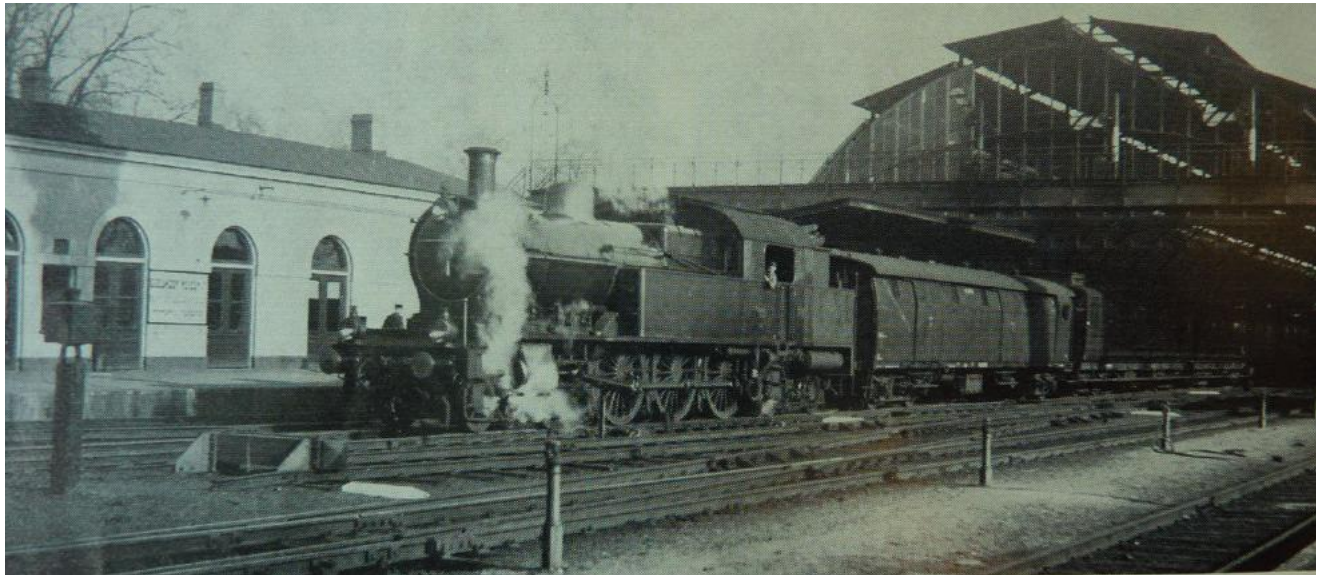
27. Het spooremplacement in 1984. [Collectie Zwolsche Courant, HCO]

3. EMPLACEMENT CONTEXT: OPZET, ROUTING EN REIZIGERSBELEVING

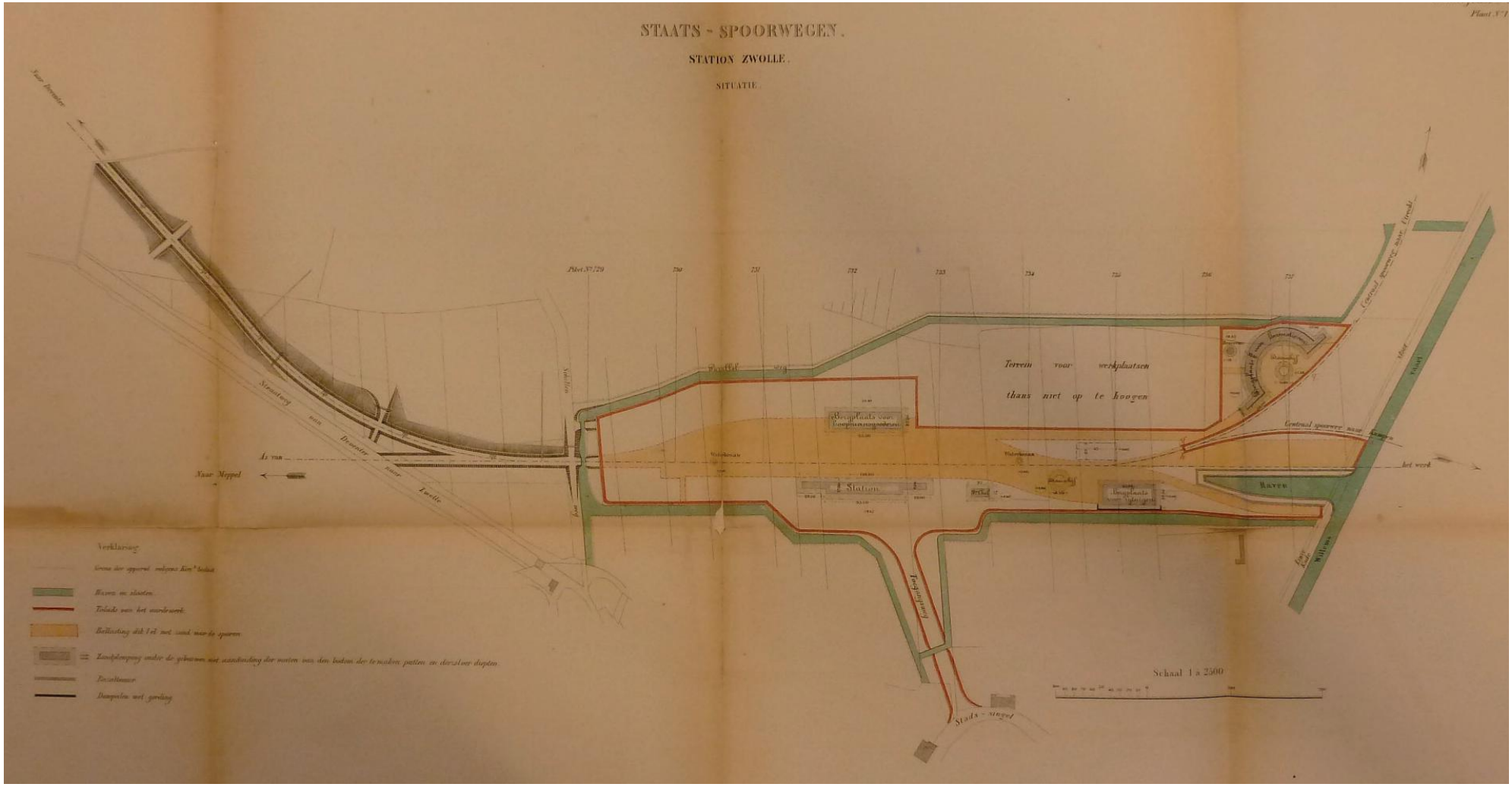
3.1 OPZET EMPLACEMENT, UITWERKING REIZIGERS- EN BAGAGESTROMEN, OPZET PERRONS EN PERRONBEBOUWING

Voor stations is routing en routebeleving een belangrijk thema. Het gaat daarbij om de ruimtelijke samenhang van het emplacement, gezien vanuit het perspectief van de reiziger. Inzicht in de functionele opzet van het station en het emplacement, hoe het is geweest en hoe het is veranderd, maakt vaak duidelijk waar de kwaliteiten, en vooral waar de huidige knelpunten en problemen vandaan komen.

Zwolle heeft een uitgestrekt spooremplacement, dat bestaat uit het hoofdgebouw, perrons en perronkappen, de Hoge Brug, een rangeerterrein en een reeks werkplaatsen voor het onderhoud van rollend materieel. Paradoxaal genoeg heeft dit grote gebied ertoe geleid dat het stationsensemble, waar de reiziger gebruik van maakte, lange tijd beperkt bleef tot hoofdgebouw, perrons en overkappingen, en bovendien eenzijdig op de oude stad (Stationsplein en Stationsweg) is georiënteerd. Aan de zuidzijde vormden de werkplaatsen en rangeersporen een dusdanig obstakel, dat de later toegevoegde uitgang aan de zuidzijde een ruimtelijk autonoom element is geworden – ontsloten door een lange tunnel. Zo ontstond een groot station, met veel perrons en lange afstanden voor de reiziger, waarvan de historische component relatief beperkt in omvang is.

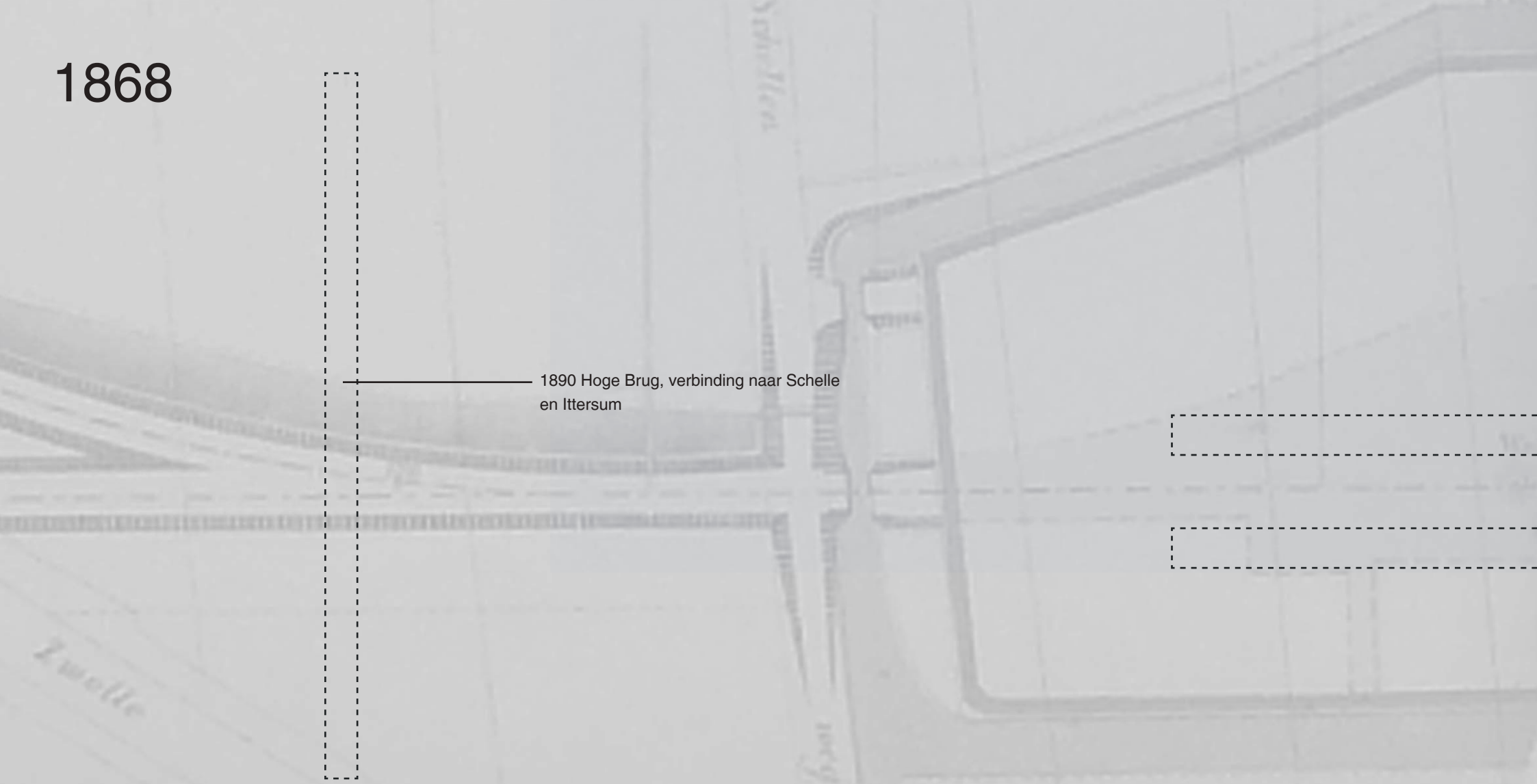


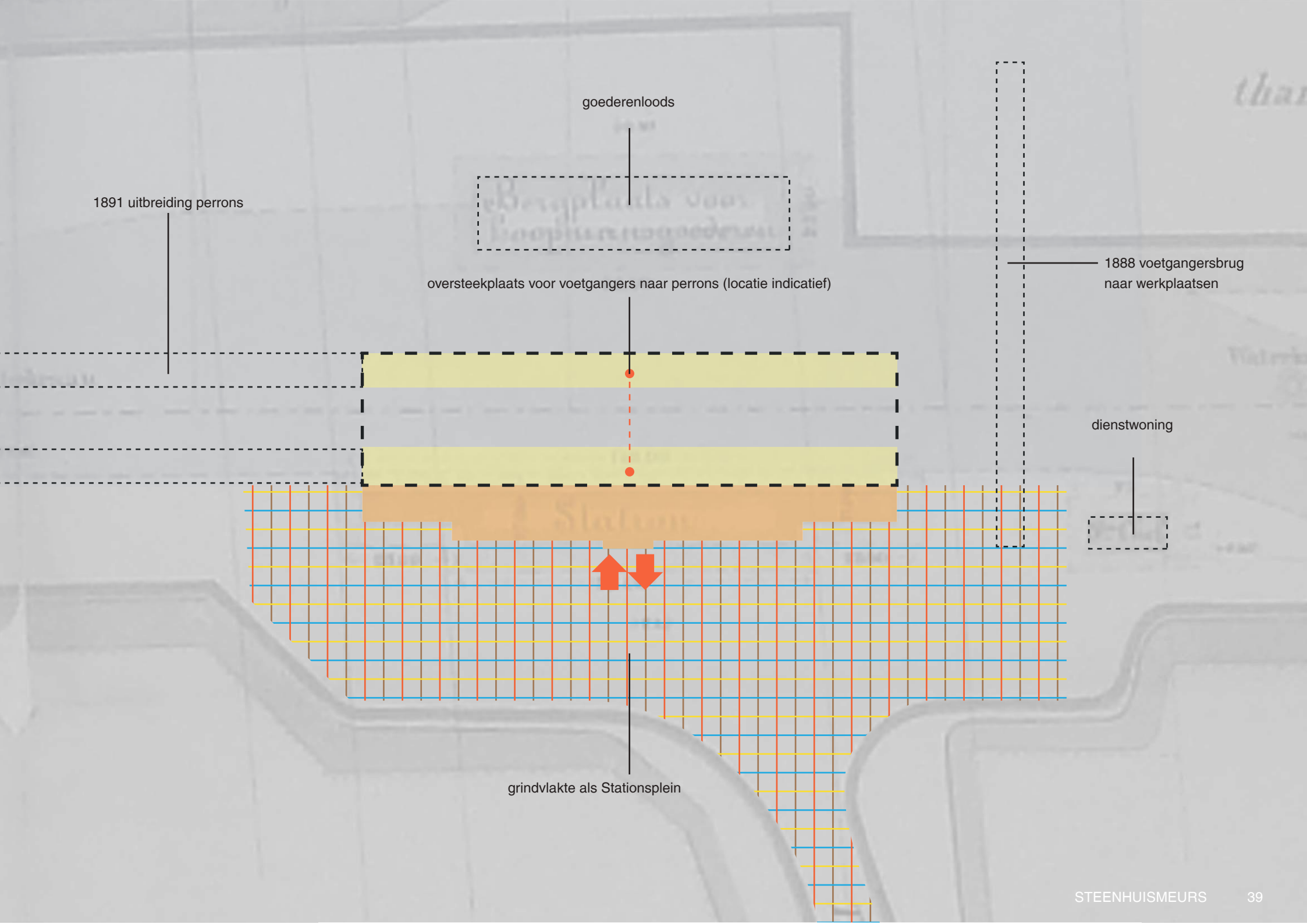
28. Voetgangersbrug over spooremplacement met aan linkerzijde bijgebouw met dienstlokalen, 1939. [Op de Rails 1970]



29. Tekening bij bestek voor het maken van de aardewerken voor het stationsplein, 1864. [HCO]

1868




goederenloods
1891 uitbreiding perrons
oversteekplaats voor voetgangers naar perrons (locatie indicatief)
1888 voetgangersbrug
naar werkplaatsen
dienstwoning
grindvlakte als Stationsplein

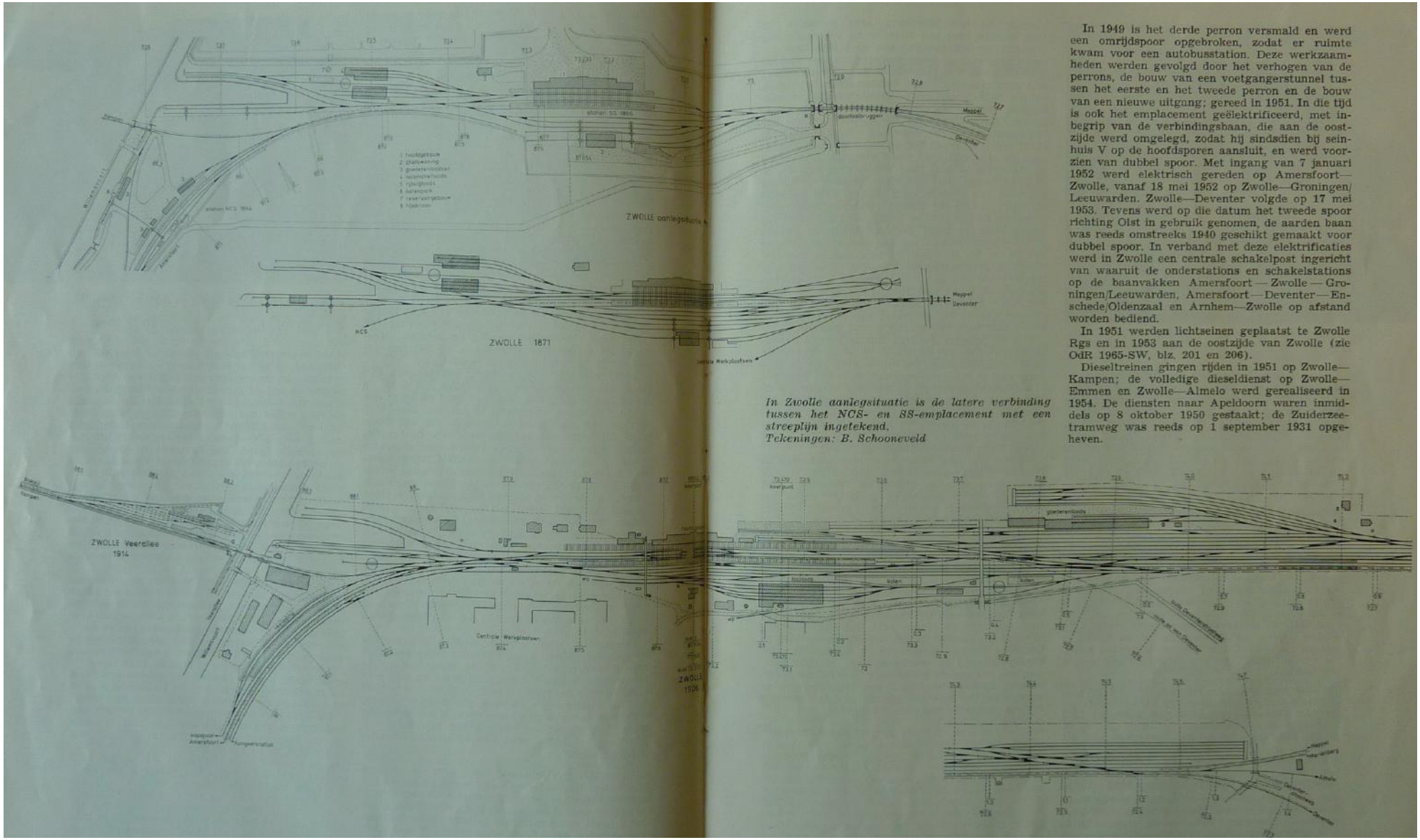
3.2 VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN IN LATERE FASES

Bij de bouw bestond station Zwolle uit een hoofdgebouw met het eerste perron, een eilandperron en een grote kap die de drie perrons overdekte. Door de uitbreiding van het aantal spoorwegverbindingen groeide station Zwolle in de eerste jaren na de opening, met extra perrons en een perronoverkapping. De extra perrons kwamen ten oosten van het hoofdgebouw langs de Oosterlaan te liggen (koplijnen). Het gevolg was dat het hoofdgebouw al in 1887 uit het hart van het ensemble verdween. Vertrekkende passagiers gingen nog wel door de hoofdingang naar binnen, waar zij een kaartje konden kopen en het perron opgingen. Aankomende passagiers verlieten het station ten oosten van het hoofdgebouw, ter plaatse van het huidige busstation. Op oude plattegronden staat hier een uitgang aangegeven, maar onduidelijk is of deze met een hek of poort was afgesloten. Vanaf het eerste perron werden de overige sporen via een voetgangersovergang bereikt, die met een kettinkje werd afgesloten op het moment dat er treinen voorbij reden.

Tijdens het interbellum werden de perrons aangepast omdat langzamerhand steeds meer treinen naar en langs Zwolle gingen rijden. Hierdoor zag men zich in 1918 en in 1921 genoodzaakt de kopsporen tussen de perrons met elkaar te verbinden en te verlengen waardoor vier doorgaande perrons ontstonden.[55] Pas eind jaren veertig werd nagedacht over grondige verbouwingen van het station en emplacement. Dit leidde tot een grote verbouwing in de jaren vijftig. De belangrijkste vernieuwing was de bouw van een reizigerstunnel, in het verlengde van de uitgang – ten oosten van het hoofdgebouw. Waarom de tunnel hier werd aangelegd en niet op de symmetrieas van het hoofdgebouw wordt niet in de bronnen genoemd, maar laat zich raden: bij het hoofdgebouw was weinig ruimte om in de centrale hal of op het eerste perron de trappen naar de tunnel kwijt te kunnen en bovendien lag het voor de hand om vanuit de tunnel alle perrons te ontsluiten, dus ook de kopperrons ten oosten van het hoofdgebouw. De nieuwe tunnel werd een vanzelfsprekende hoofdas van het emplacement, dit werd onderstreept door het gebouw van het regionale busstation op de kop van de tunnel bij het Stationsplein te situeren. Na de aanleg van de tunnel volgde in 1958 een verbouwing van het hoofdgebouw door K. van der Gaast. Hierbij was de inzet op het station de allure van een modern verkeersknooppunt te geven. Het gevolg was wel dat het historische stationsinterieur verdween.

De afgelopen decennia waren de grootste veranderingen aan het emplacement de aanleg van een derde perron voor de treinen van en naar Almelo in 1980 en het verlengen van de reizigerstunnel ten behoeve van een tweede entree aan de zuidkant (jaren tachtig).[56] Deze tweede entree ligt op enige afstand van het stationsemplacement, vanwege de aanwezigheid van het rangeerterrein en de werkplaatsen. Bij de nieuwe entree werd voorzien in parkeerruimte voor 250 auto's en een royale fietsenstalling.[57] In de jaren negentig ontwikkelde zich een kantoorwijk in de directe omgeving. Aan de stadszijde onderging de uitgang bij de reizigerstunnel een facelift in 2006, waarbij de paviljoens en het busstation werden vervangen door een overdekt plein met paviljoens. Op dit moment (2012) is een grootschalige uitbreiding van het station in uitvoering: de passagierstunnel wordt verbreed en voorzien van liften naar alle perrons. Voorts wordt (aan de zuidzijde) een vierde perroneiland toegevoegd ten behoeve van de Hanzelijn (naar Flevoland). Voor de verdere toekomst bestaan plannen om alle perronkappen (behalve de grote spoorkap bij het hoofdgebouw) te vernieuwen, teneinde een samenhangend beeld te krijgen. Ook zullen OVCP-poortjes worden geïntroduceerd, die het reisdomein fysiek zullen afscheiden. Verder is sprake van herinrichting van het Stationsplein. In feite ontstaat de komende jaren een compleet nieuw station, tussen de zuidelijke entree en het paviljoenplein (de overdekte plaza) bij het regionale busstation, met het oude hoofdgebouw als een satellietentree. Het geeft een kans om de functie en betekenis van het hoofdgebouw op het emplacement een nieuwe invulling te geven, in relatie tot zowel de moderne terminal als de directe omgeving.

30. Hoge Brug



In Zwolle aanlegsituatie is de latere verbinding tussen het NCS- en SS-emplacement met een streeplijn ingetekend.
Tekeningen: B. Schooneveld

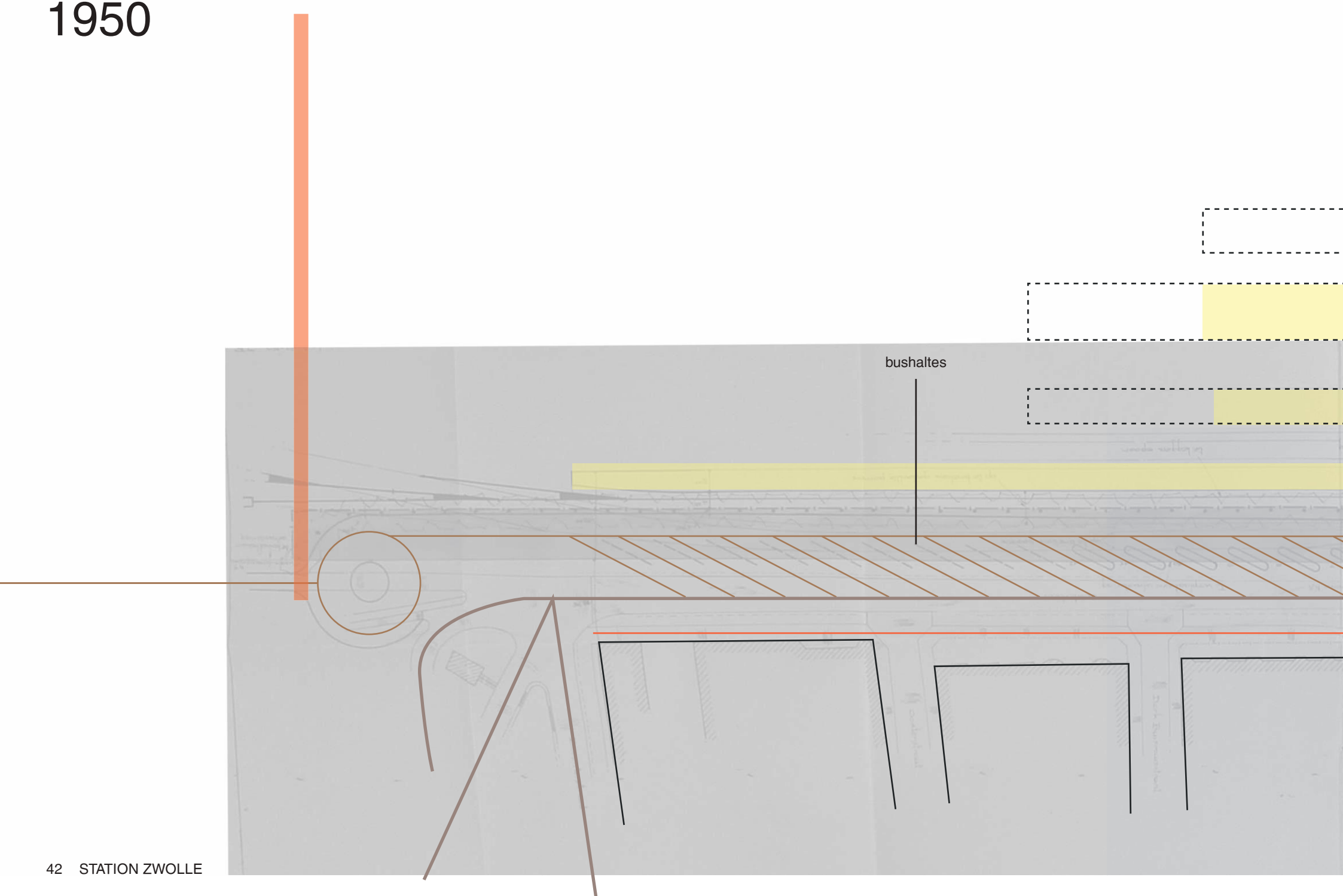
In 1949 is het derde perron versmald en werd een omrijdspoor opgebroken, zodat er ruimte kwam voor een autobusstation. Deze werkzaamheden werden gevolgd door het verhogen van de perrons, de bouw van een voetgangerstunnel tussen het eerste en het tweede perron en de bouw van een nieuwe uitgang; gereed in 1951. In die tijd is ook het emplacement geëlektrificeerd, met inbegrip van de verbindingsbaan, die aan de oostzijde werd omgelegd, zodat hij sindsdien bij seinhuis V op de hoofdsporen aansluit, en werd voorzien van dubbel spoor. Met ingang van 7 januari 1952 werd elektrisch gereden op Amersfoort—Zwolle, vanaf 18 mei 1952 op Zwolle—Groningen/Leeuwarden. Zwolle—Deventer volgde op 17 mei 1953. Tevens werd op die datum het tweede spoor richting Olst in gebruik genomen, de aarden baan was reeds omstreeks 1940 geschikt gemaakt voor dubbel spoor. In verband met deze elektrificaties werd in Zwolle een centrale schakelpost ingericht van waaruit de onderstations en schakelstations op de baanvakken Amersfoort — Zwolle — Groningen/Leeuwarden, Amersfoort—Deventer—Enschede/Oldenzaal en Arnhem—Zwolle op afstand worden bediend.

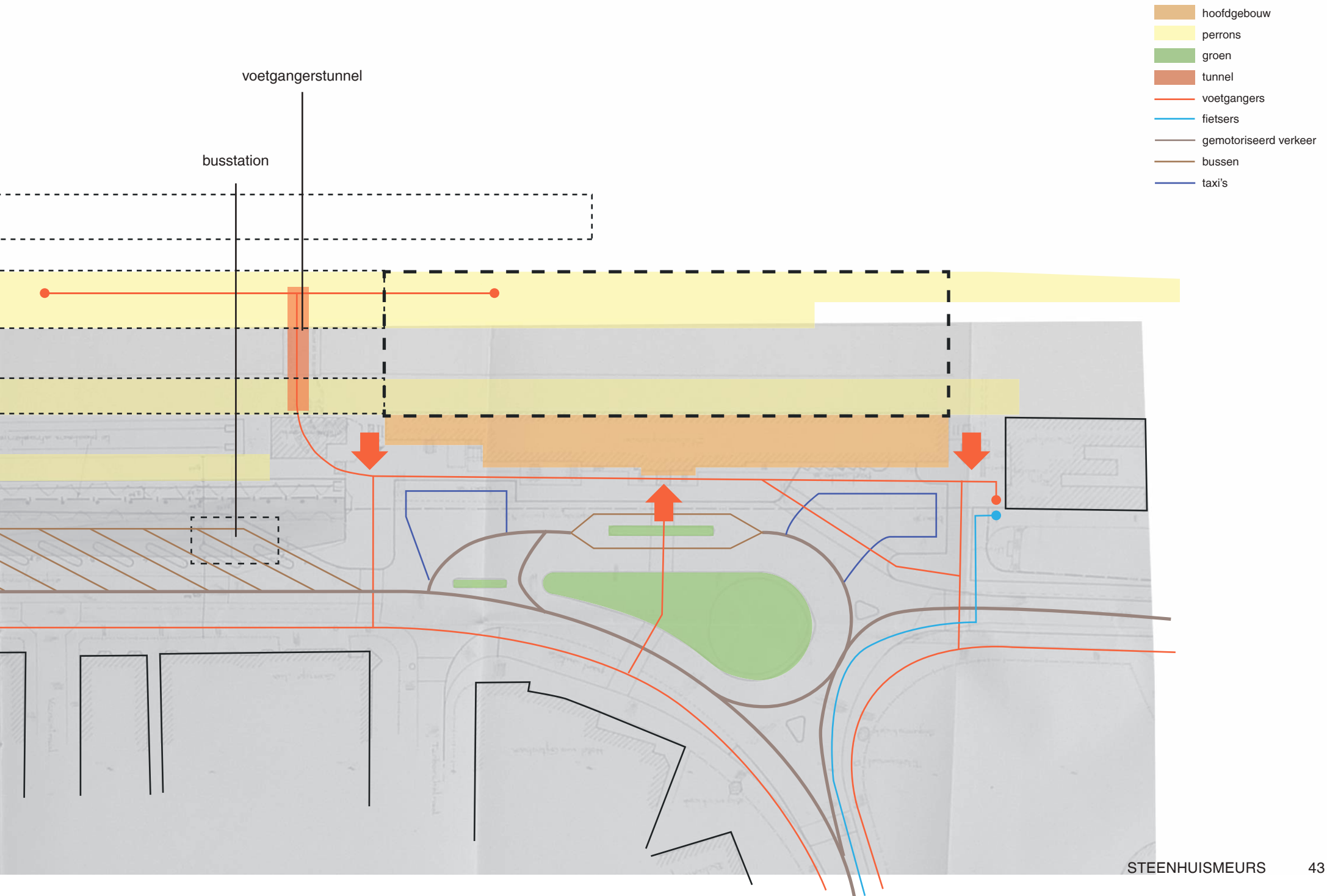
In 1951 werden lichtseinen geplaatst te Zwolle Rgs en in 1953 aan de oostzijde van Zwolle (zie OdR 1965-SW, blz. 201 en 206).

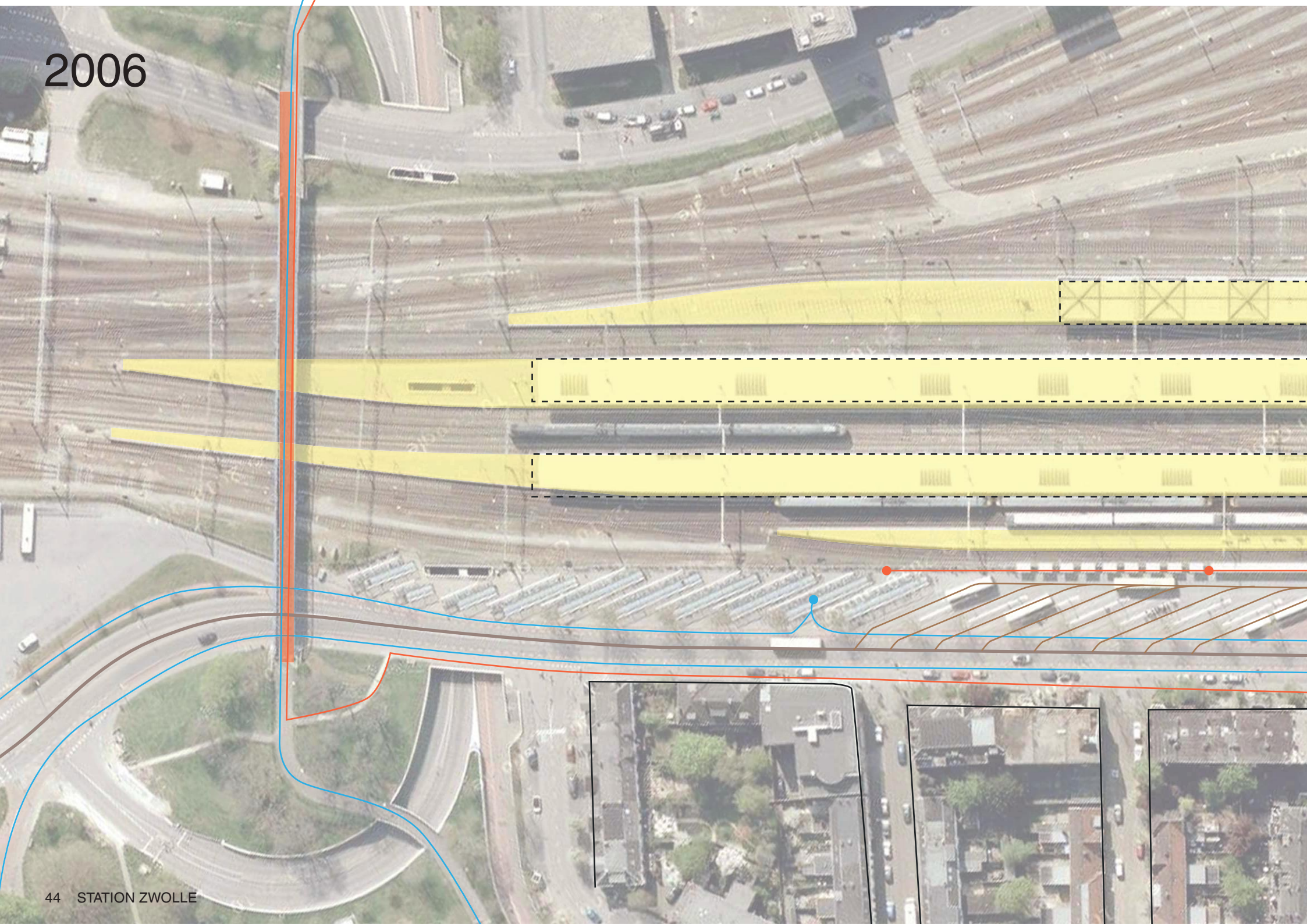
Dieseltreinen gingen rijden in 1951 op Zwolle—Kampen; de volledige dieseldienst op Zwolle—Emmen en Zwolle—Almelo werd gerealiseerd in 1954. De diensten naar Apeldoorn waren inmiddels op 8 oktober 1950 gestaakt; de Zuiderzeetramweg was reeds op 1 september 1931 opgeheven.

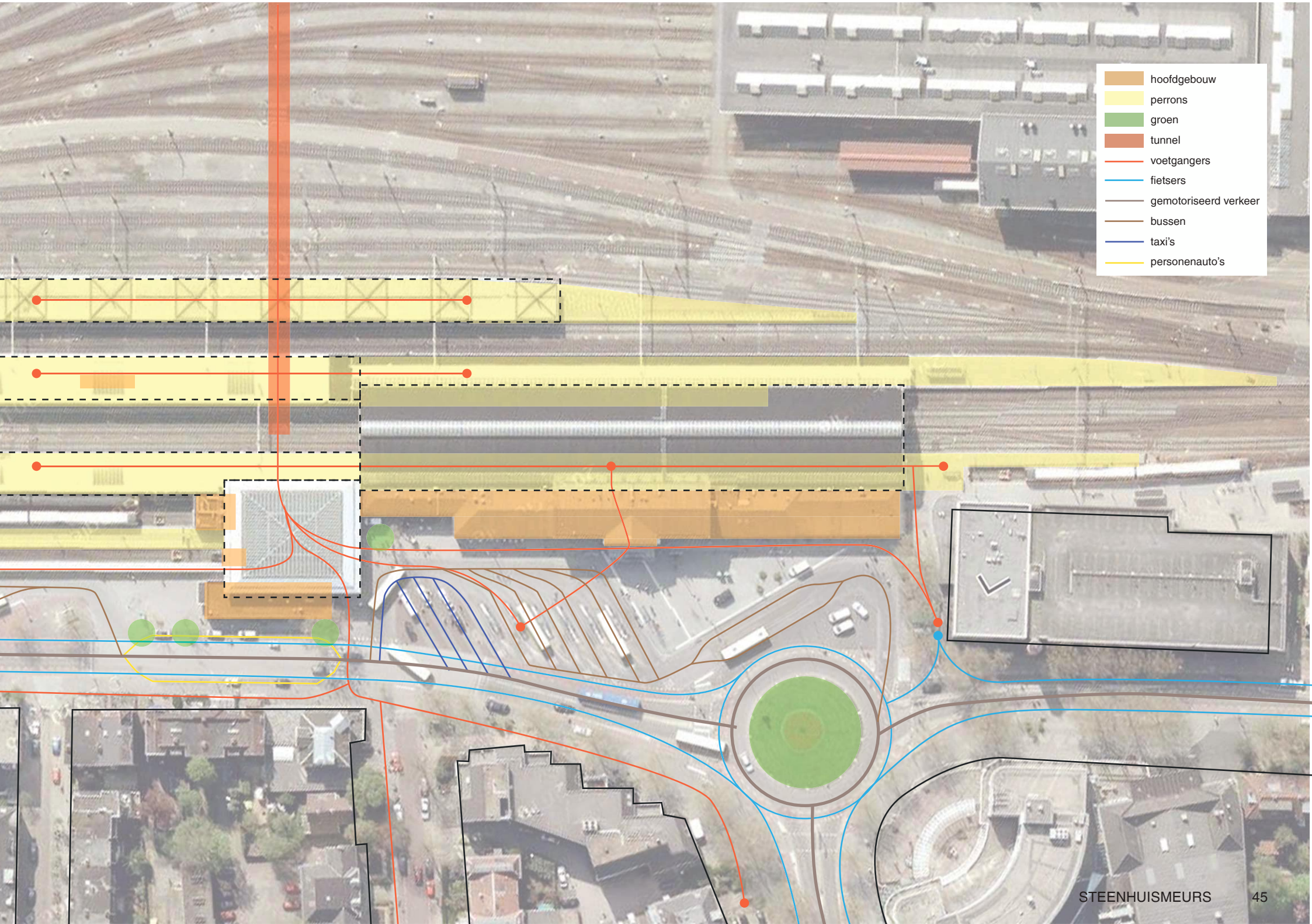
31. Ontwikkeling van het spooremplacement. [HUA]

1950

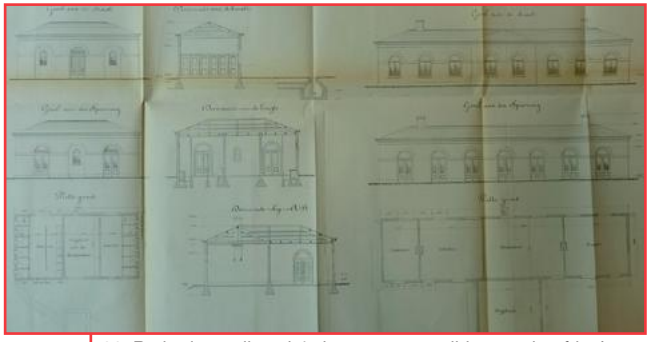



hoofdgebouw
perrons
groen
tunnel
voetgangers
fietsers
gemotoriseerd verkeer
bussen
taxi's
voetgangerstunnel
busstation

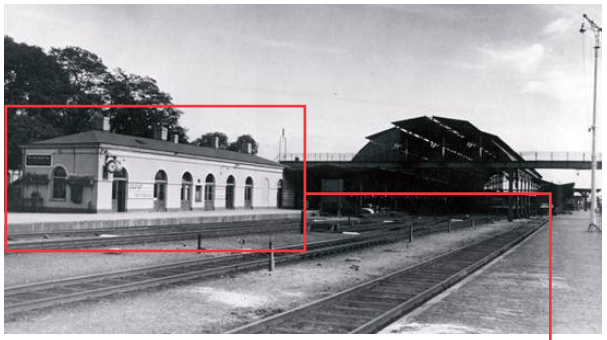

2006


hoofdgebouw
perrons
groen
tunnel
voetgangers
fietsers
gemotoriseerd verkeer
bussen
taxi's
personenauto's

1905



32. Retirade en dienstlokalen aan weerszijden van hoofdgebouw, bestektekening 1883. [HUA]

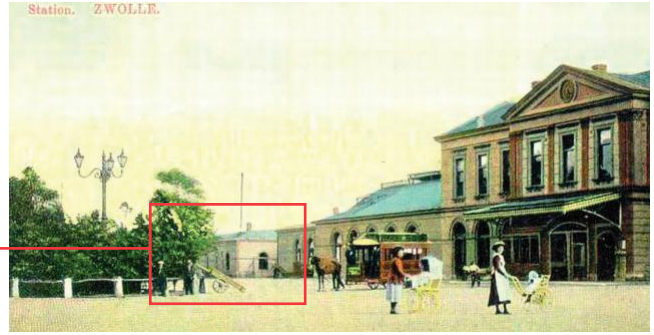


33. Dienstlokalen aan oostzijde station. [HUA]

37. Elektriciteitsfabriek, bestektekening 1910. [ProRail]

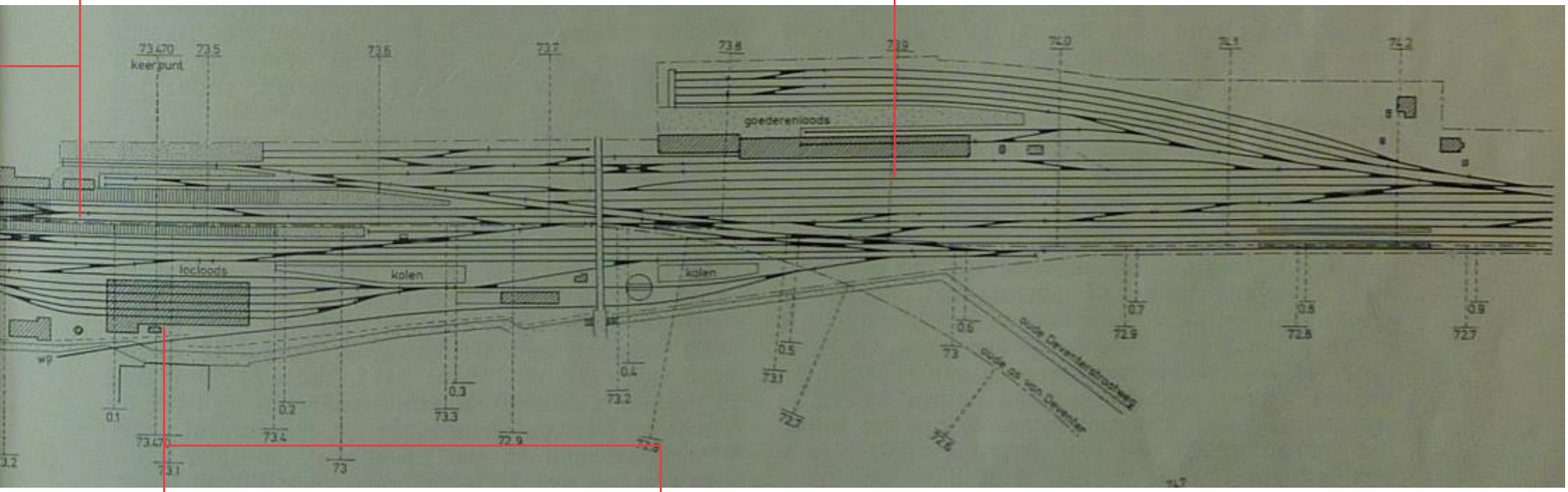
38. Berg- en werkplaatsen, bestekstekening 1915 [ProRail]

Centrale Werkplaats, zie volgende pagina.

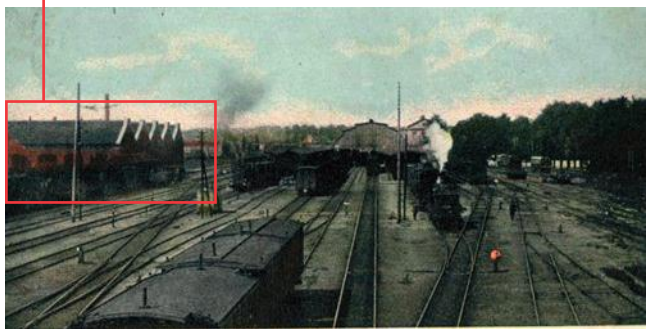


34. Retirade aan westzijde station. [HUA]

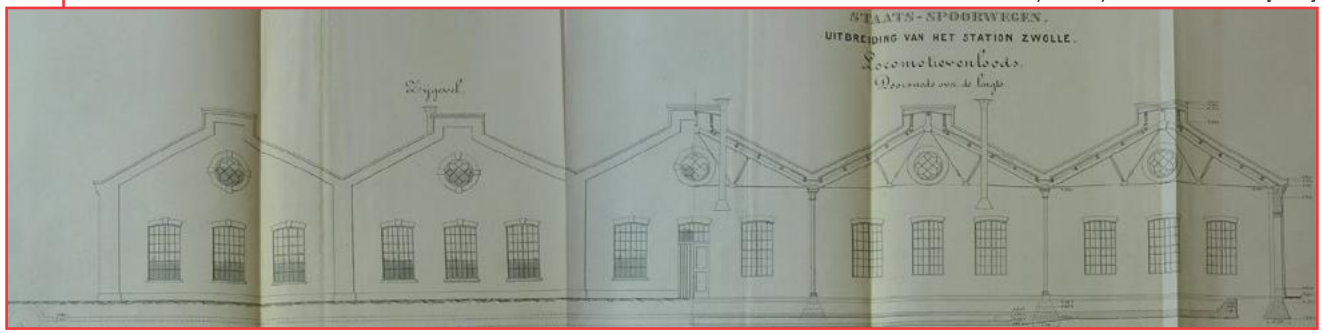
35. Goederenloods, bestektekening 1881-1882. [HUA]



36. Spooremplacement in 1905. [HUA]



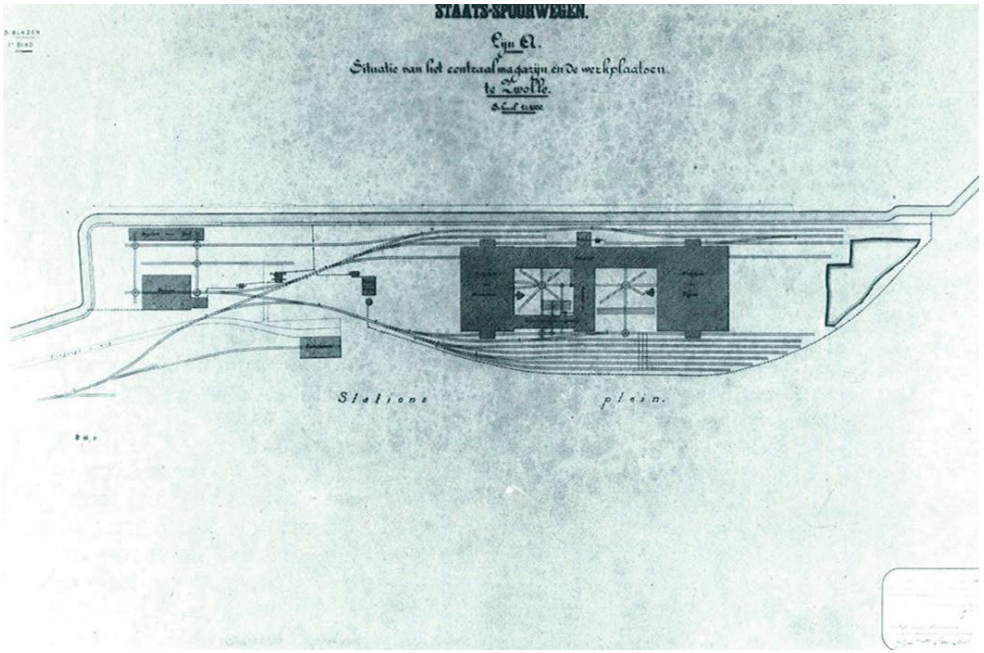
39. Emplacement met locomotievenloods, ca. 1900. [HUA]



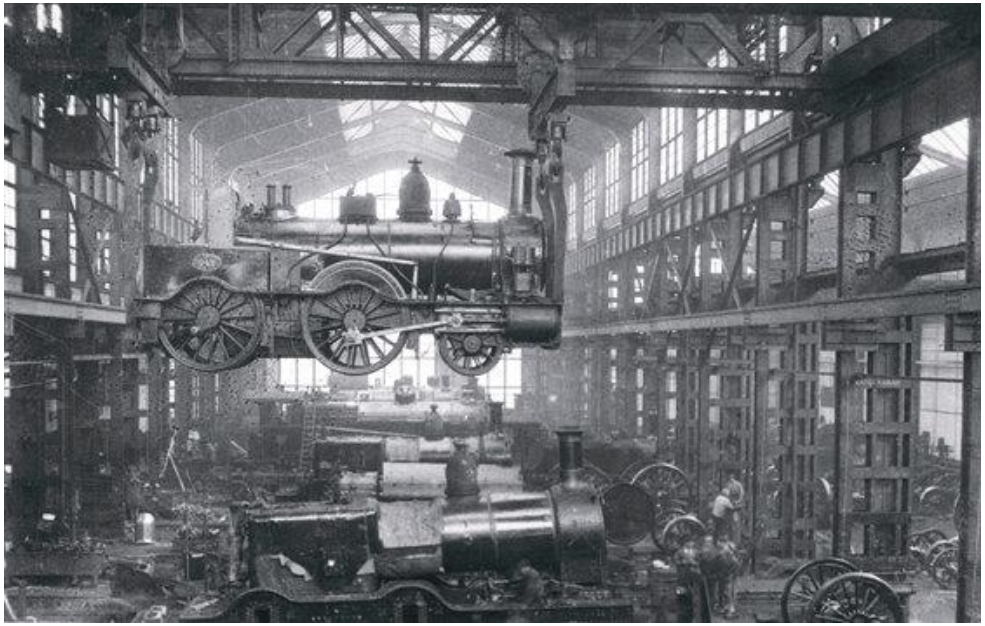
40. Gevel locomotievenloods, bestektekening 1883. [HUA]

CENTRALE WERKPLAATS

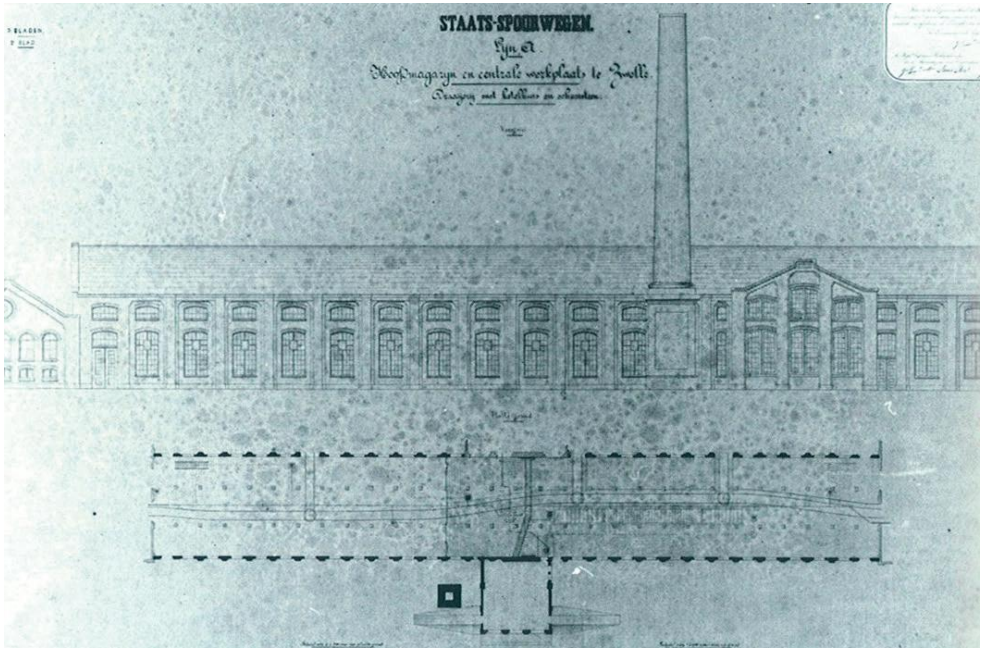
De centrale werkplaats van de MESS functioneerde van 1868 tot 1939, het jaar dat de MESS opging in de Nederlandse Spoorwegen. Het complex kwam in 1954 weer in gebruik als Lijnwerkplaats van de NS, tot de sluiting in 2010. Sindsdien was er een initiatief om creatieve bedrijvigheid in de voormalige werkplaatsen onder te brengen, maar dit is niet van de grond gekomen.



41. Bouwtekening van de Centrale Werkplaats, ca. 1869 [Rails rondom de Peperbus]



42. Centrale Werkplaats, 1932 [HUA]



43.Bouwtekening van de Centrale Werkplaats, ca. 1869 [Rails rondom de Peperbus]

44. Luchtfoto emplacement station Zwolle met centrale werkplaats, 1929 [Rails rondom de Peperbus]

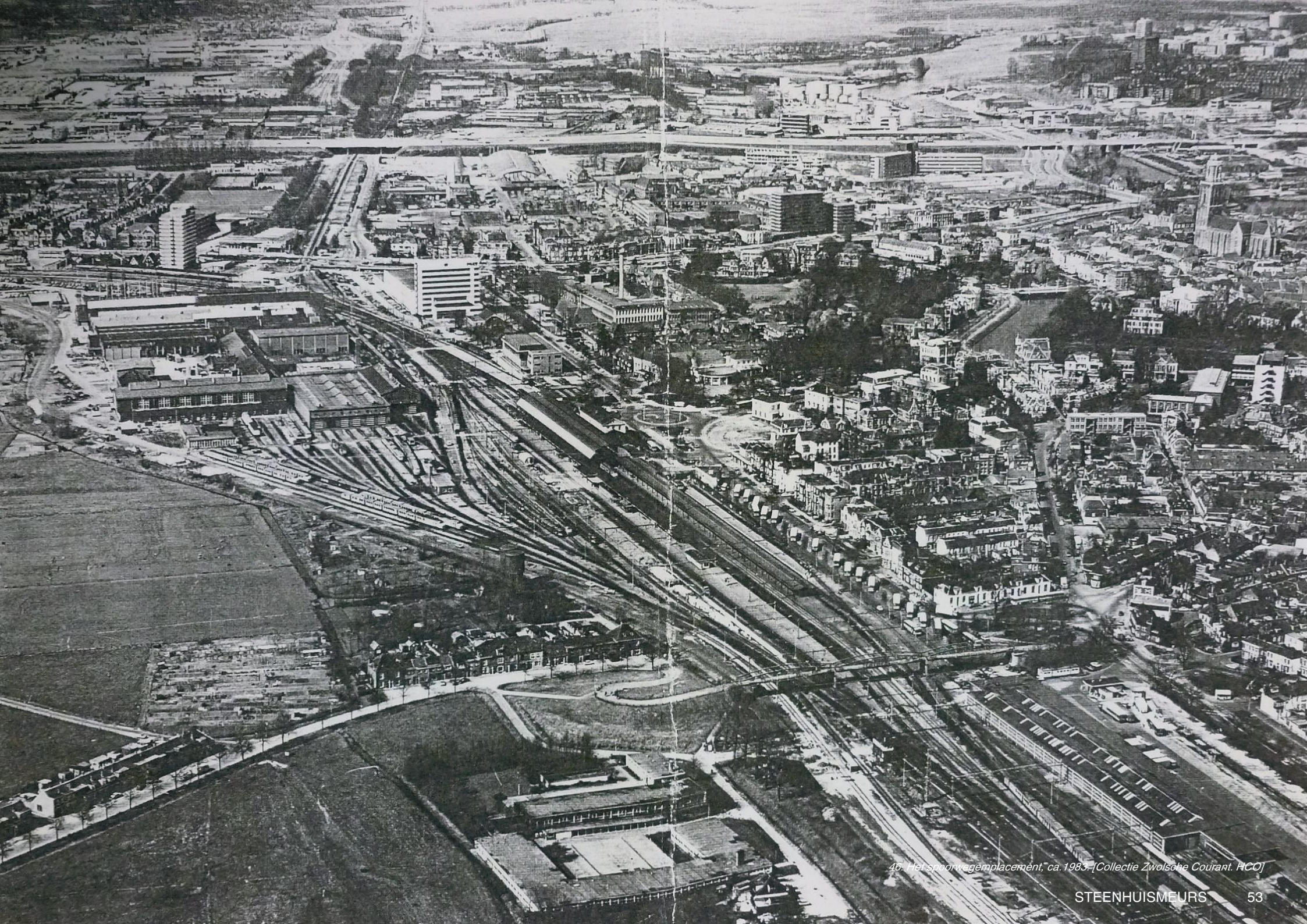
EMPLACEMENT 2012

Hoge Brug

3.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het spooremplacement werd gebouwd met een symmetrisch gebouw, een stationskap en drie perrons. De andere gebouwen zijn ofwel verdwenen of gevestigd op het bedrijfsterrein (rangeerterrein, werkplaatsen) ten zuiden van het stationscomplex. Door uitbreidingen van het aantal perrons en het toevoegen van (monumentale) perronkappen aan de oostzijde van het complex, ontstond een asymmetrisch ensemble waarvan het zwaartepunt ten oosten van het hoofdgebouw kwam te liggen. Vanaf de jaren vijftig ontwikkelde zich hiervan uit een moderne vervoersterminal, met de reizigerstunnel als ruggengraat. Hier liggen sindsdien achtereenvolgens een busstation, het paviljoenplein (overdekte plaza), de reizigerstunnel en de zuidelijke entree. De historische structuur van het emplacement (uit de 19e eeuw, zie ook afb. 29) ging grotendeels verloren. De gebrekkige ruimtelijke en functionele kwaliteit van het Stationsplein kwam in hoofdstuk 2 aan bod. Op het niveau van het emplacement kan daar de moeizame ruimtelijke verbinding tussen het hoofdgebouw en de reizigerstunnel aan worden toegevoegd (onlogische loopstroom stad-hoofdgebouw-spoortunnel-perrons c.q. gebrekkige integratie van het hoofdgebouw in het emplacement). Ook de entree aan de zuidzijde is een toegevoegd fragment, zonder enige ruimtelijke of historische relatie met de rest van het ensemble.

45. Bussen stoppen direct voor de stationsentree, ca.1980. [Collectie Zwolsche Courant. HCO]



46. Het spoorwegemplacement, ca. 1983. [Collectie Zwolsche Courant. HCO]

47. Stationshal met boekhandel en kaartverkoop, 1990. [Collectie Zwolsche Courant. HCO]

4. ARCHITECTO-NISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

4.1 HOOFDGEBOUW

Dit hoofdstuk geeft gedetailleerde beschrijving van het station. Het bouwkundig ontwerp wordt systematisch beschreven en geanalyseerd, met aandacht voor de architectonische opzet, de constructieve opbouw, de functionele indeling, de stationsdomeinen, ruimtelijke eenheden en verbindingen etc. Per onderdeel wordt beschreven welke onderdelen zijn verdwenen in de loop van de tijd, wat is toegevoegd en hoe zich dat tot de oorspronkelijke situatie verhoudt. Raadpleeg de woordenlijst op pagina 2 voor een verklaring van de bouwkundige termen.

4.1 A. OORSPRONKELIJKE OPZET ARCHITECTUUR, CONSTRUCTIE, MATERIALISATIE, ORNAMENTIEK

Ondanks dat Zwolle een station van het type 1e klasse had, kon het gebouw in de veertiger jaren op maar weinig waardering rekenen: In een krantenknipsel uit 1947 staat: 'Er zijn weinig plaatsen in Nederland waar de stationsgebouwen een verfraaiing van het stadsbeeld betekenen. Ook Zwolle kan niet bogen op een bijzonder mooi station […].' Maar de komst een boekhandel op het station maakte toch weer veel goed voor dit station. 'Een moderne boekhandel in een oud gebouw……, het begin is er!' [58]

Zwolle en Dordrecht zijn de enige steden in Nederland met een type 1e klasse station van de MESS. Zoals in het eerste hoofdstuk werd uitgelegd, staat niet onomstotelijk vast of Van Brederode of Kamperdijk het station ontwierp. Opvallend genoeg vertoont station Zwolle weinig overeenkomsten met Dordrecht en heeft het gebouw wel iets weg van een vergrote versie van station Meppel (type 3e klasse, verbeterde versie). Station Zwolle laat een combinatie zien van de rondboogstijl op de begane grond en neoclassicistische opzet van de verdieping.[59] De neoclassicistische stijl was tamelijk gangbaar in de negentiende eeuw voor openbare gebouwen.[60] Het hoofdgebouw is 87 meter lang, symmetrisch en voorzien van een middendeel van twee bouwlagen met een zadeldak. De entree bevindt zich in het middenrisaliet met pilasters en een fronton. Aan weerszijde van het hoge middendeel strekken zich twee lagere vleugels van een bouwlaag met schilddaken uit. Beide bouwdelen zijn even diep. Aan beide vleugels bevinden zich nog twee terugspringende bouwdelen. De rooilijn van het westelijke bouwdeel is later op dezelfde lijn van het eerste vleugeldeel terecht gekomen. Oorspronkelijk hadden deze buitenste delen een plat dak, tegenwoordig hebben deze delen een vlak schilddak.

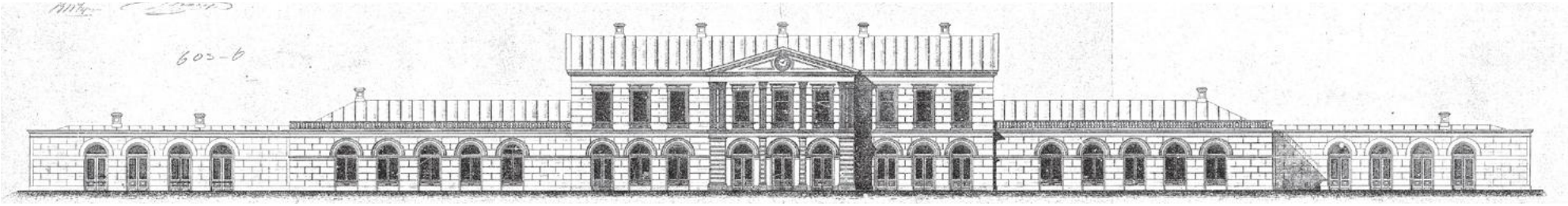
EXTERIEUR

Het station heeft aan de stadszijde een imitatie-rustica, is wit met grijs gepleisterd en aan de onderzijde afgewerkt met een grijze plint. De ritmiek in de gevel wordt enerzijds door de opbouw uit vijf verschillende volumes verkregen (middendeel, zijvleugels) en anderzijds door de geleding met rechthoekige vensters op de eerste verdieping en de rondboogvensters op de begane grond. De risaliet bestaat uit drie ingangen onder een rondboog op de begane grond. De eerste verdieping wordt geleed door drie hoge, rechthoekige vensters, pilasters en waterlijsten. De risaliet wordt afgesloten met een fronton met daklijst. Boven die ingang werd in 1891 een luifel (marquise) toegevoegd Op de bouwtekeningen en op oude foto's hebben de zijvleugels vijf rondboogramen, later is daar een zesde raam aan toegevoegd (toen een toiletruimte veranderde in een woonkamer). Bovendien zijn deze rondboogramen, in tegenstelling tot de rondboogramen van de het middendeel en de directe zijvleugel, niet geprofileerd, maar vlak. Aan de perronzijde is de begane grond over de hele lengte (36 traveeën) door pilasters met rondbogen geleed. Het rustica-effect zoals in de voorgevel is hier niet aangebracht: de gevel is glad gepleisterd.

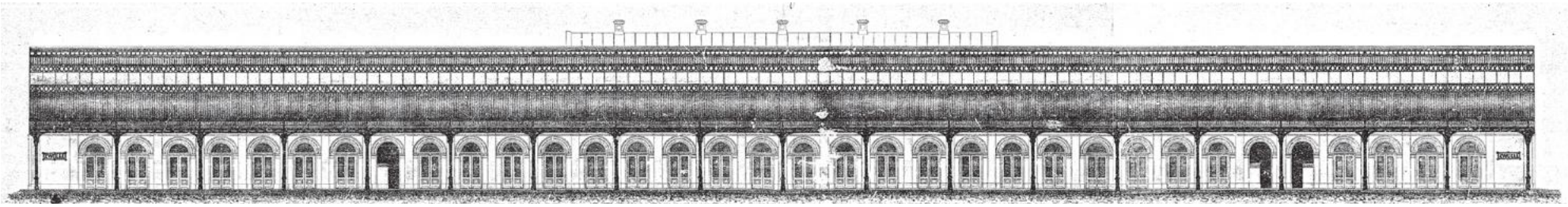
INDELING

De indeling van het hoofdgebouw was redelijk overzichtelijk, de passagiersstromen voor aankomst en vertrek waren niet strikt gescheiden. In de centraal in het gebouw gelegen stationshal bevonden zich aan de kant van het perron ruimten voor kaartverkoop, het kantoor van de stationschef en het telegraafkantoor. Aan weerszijden van de doorgang naar het perron was de bagage-afhandeling, links voor de ontvangst van bagage bij aankomst, rechts de afgifte van bagage bij vertrek. Ten westen en ten oosten van de stationshal waren wachtruimten gesitueerd: voor de 3e klasse aan de westzijde, voorzien van een eigen buffet, en voor de 1e en 2e klasse aan de oostzijde, met een buffet en een aparte damessalon. De keuken lag naast de woonkamer van de restaurateur, die op de verdieping zijn slaapvertrekken had (drie slaapkamers, meidenkamer, droogzolder). Onder de woonkamer en de keuken was een kelder voor de voorraden. De lagere uitbouwtjes van het gebouw hadden geen publieksfunctie, aan de oostzijde waren personeelsvertrekken en de westzijde was voor bagage en magazijnen. Op de verdieping van het middengedeelte was een grote directiekamer en acht kantoorruimten, aan weerszijden van een middengang.

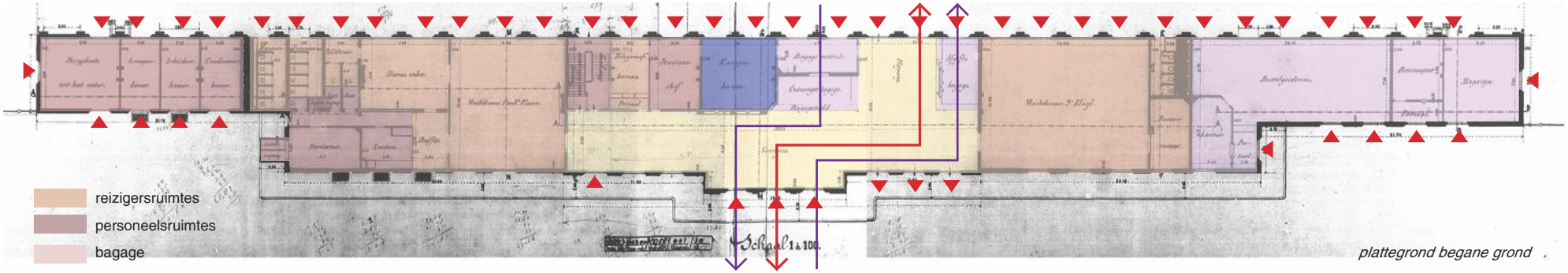
Opvallend aan de afwerking van de interieurs is dat alleen publieke ruimten (hal, wachtkamers) waren voorzien van lambriseringen, lijsten onder de plafonds en rijk gedecoreerde omtimmeringen van de deuren. De



gevel stadszijde

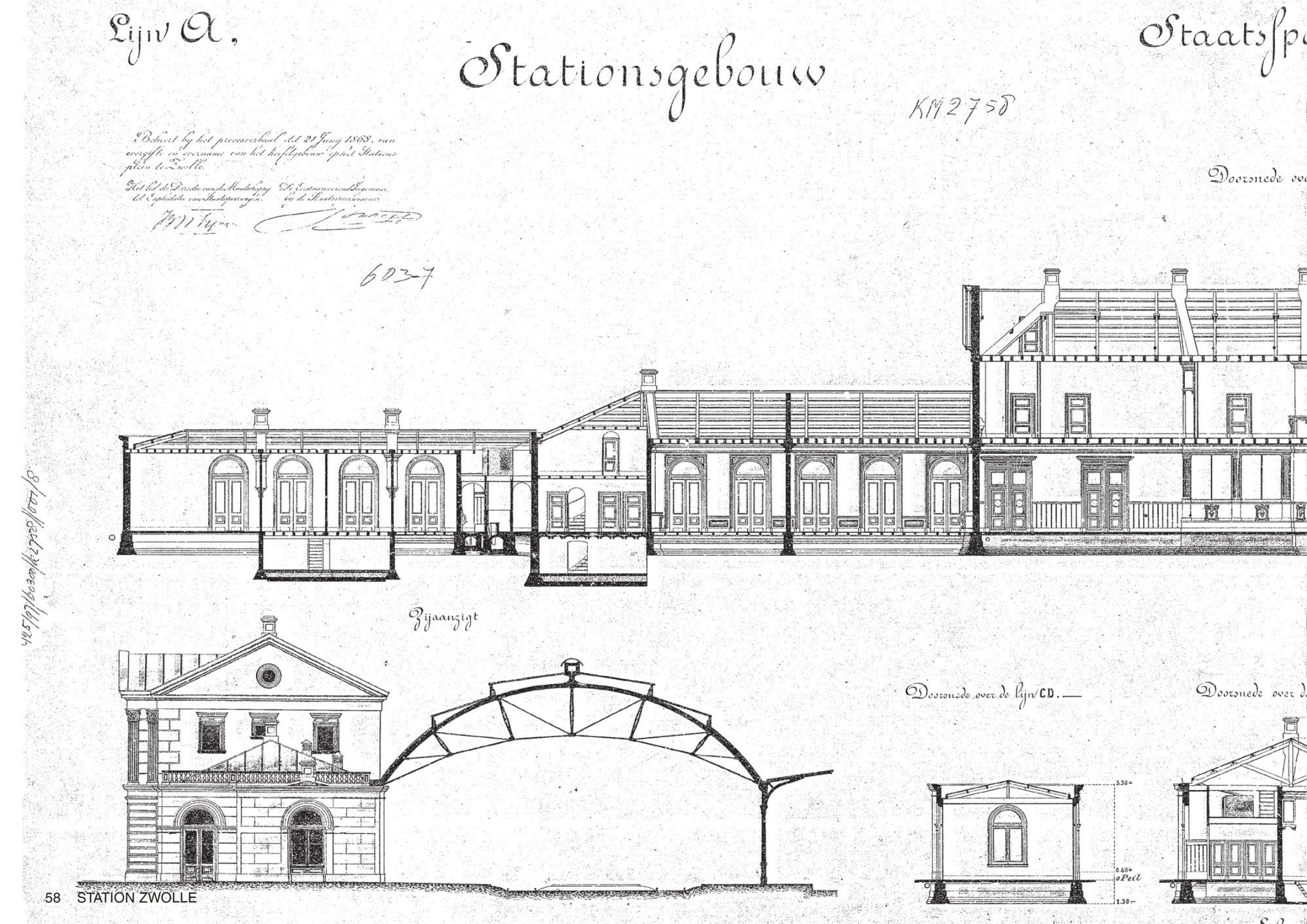


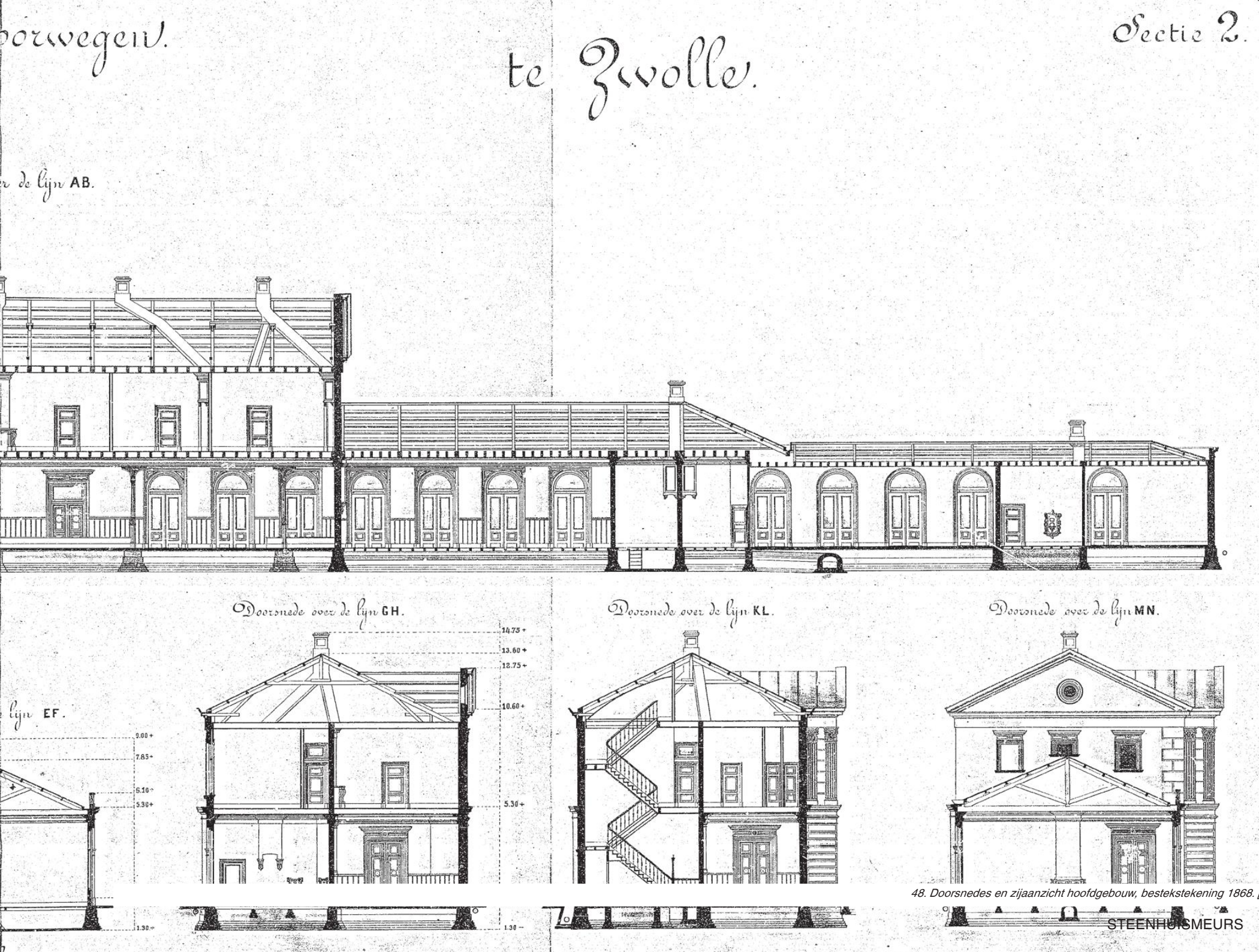
gevel spoorzijde



plattegrond begane grond

- reizigersruimtes
- personeelsruimtes
- bagage
- kaartverkoop
- stationshal
- bagagestroom
- reizigersstroom


Lijn A.
Stationsgebouw
Staatsspo
KM 275δ
Behoort bij het proces-verbaal d.d. 21 Juny 1868, van overgifte en overneme van het hoofdgebouw op het Stations-plein te Zwolle.
Het lid der Directie van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.
De Eerstaanwezend Ingenieur van de Staatsspoorwegen.
6037
Doorsnede over
Zijaanzigt
Doorsnede over de lijn CD.
Doorsnede over d
5.30+
0.40+
0 Peil
1.30−



48. Doorsnedes en zijaanzicht hoofdgebouw, bestekstekening 1868. [ProRail]

personeelsruimten, inclusief de kantoren op de verdieping, hadden een sobere inrichting. Op de doorsnede valt alleen de gedecoreerde schouw in de directiekamer op. De vloeren waren overal van hout, met uitzondering van de stationshal die van steen (tegels?) was. Over de constructie is weinig op te merken. Deze bestond uit houten balklagen die op dragende muren waren opgelegd. De grotere wachtruimten bevinden zich allemaal in de zijvleugels, waar geen verdiepingsvloeren boven lagen.

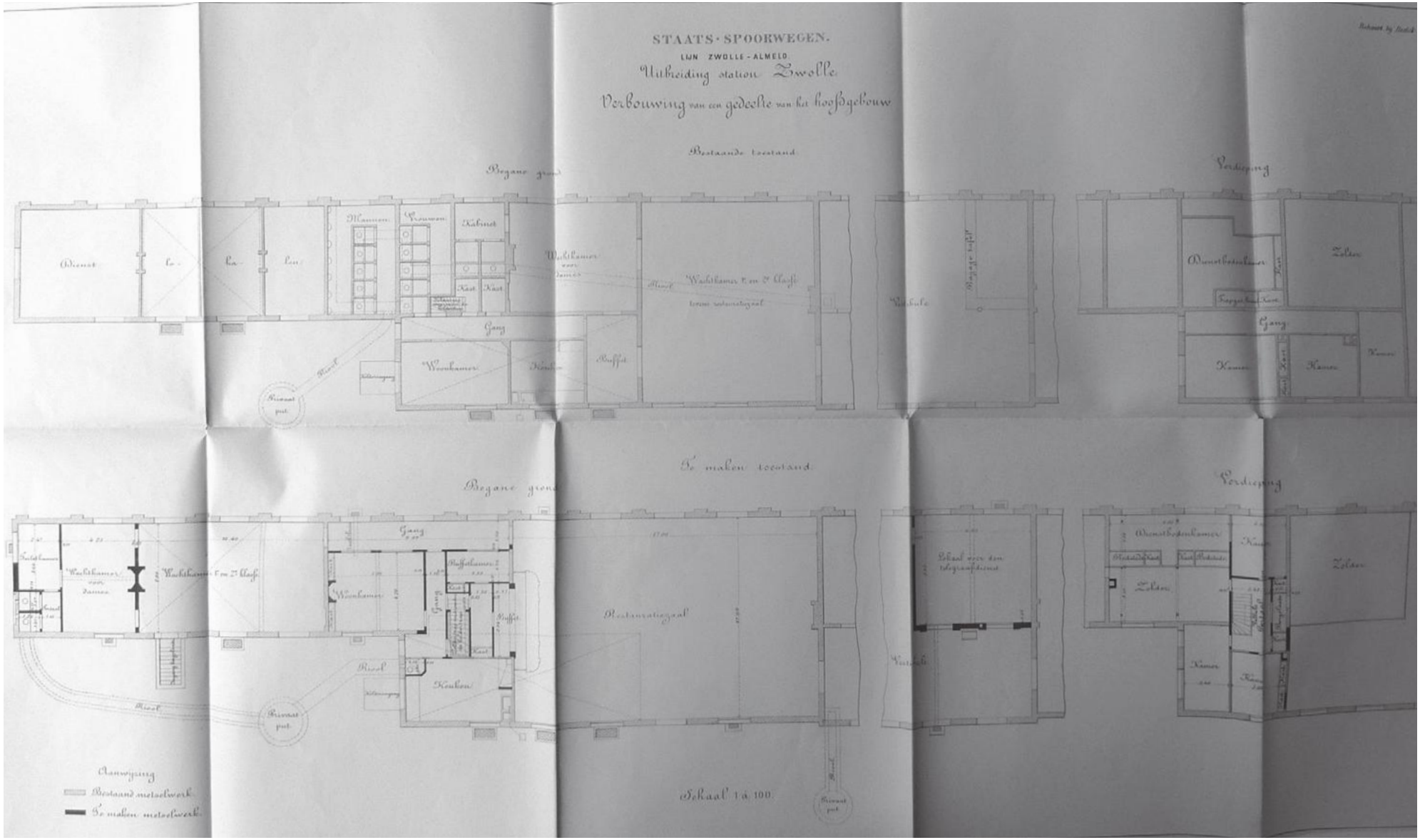
4.1 B. HOOFDGEBOUW: VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN IN LATERE FASES

De buitenzijde van het hoofdgebouw bleef altijd redelijk gaaf en goed herkenbaar, ondanks de vele kleine veranderingen die plaatsvonden. Zo werden enkele ramen vervangen door deuren, kwamen er ramen bij en is rooilijn van de westelijke vleugel op een lijn gebracht met het middendeel. Bij de restauratie is op enig moment een klein uitbouwtje gekomen ten behoeve van de entree.

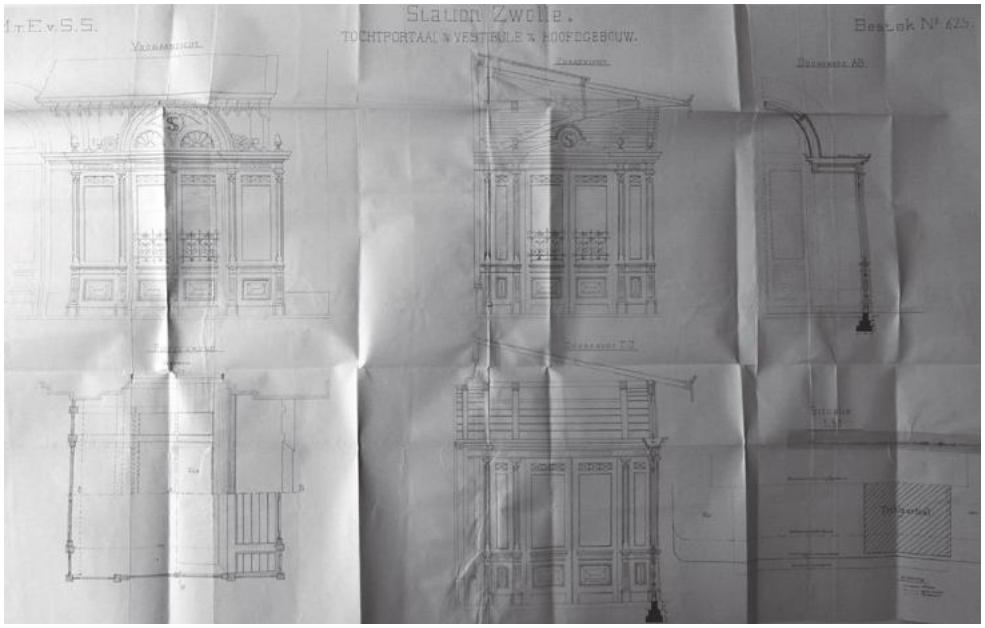
Het interieur heeft sinds 1868 vele veranderingen ondergaan, waarbij uiteindelijk (bijna) niets van de oorspronkelijke indeling en materialisatie overbleef. De eerste verbouwing vond plaats bij de komst van de lijn Zwolle-Almelo, in 1887 (afb. 49). De wachtkamer 1e klasse, de damessalon en de keuken werden samengevoegd tot een grote stationsrestauratie. De wachtkamer voor de 1e en 2e klasse schoof naar het westen, inclusief een bescheiden damessalon. De woning van de restaurateur kon met passen en meten in verkleinde vorm blijven bestaan. Bij deze verbouwing kreeg de zijvleugel een extra raam, op de plaats waar een toiletgroep werd omgebouwd tot woonkamer van de restaurateur. In de stationshal kreeg het telegraafkantoor een andere plaats, maar het is onduidelijk of de logistiek van passagiers en bagage veranderde. Op het emplacement werden de perrons verlengd en uitgebreid met een (kop)perron, dit alles inclusief nieuwe perronkappen (zie verderop in dit hoofdstuk). Een jaar later (1888) werd de bestaande overkapping voorzien van kopwanden met glas. Aan het hoofdgebouw kwamen luifels (marquises) boven de toegangen, zowel bij het perron (onder de bestaande spoorkap) als aan de stadszijde. Twee jaar later werd hieronder aan de stadszijde een tochtportaal toegevoegd (afb. 50 t/m 52). De verdieping kreeg in 1891 een nieuwe indeling. De directiekamer werd vergroot tot een aanzienlijke kantoorruimte. De acht bureaus krijgen nieuwe functies voor het spoorwegpersoneel, inclusief een behandelkamer met wachtruimte.

Het is aannemelijk dat rond deze tijd de uitgang ten oosten van het hoofdgebouw in gebruik werd genomen, direct naast de nieuw gebouwde kopperrons. Na de realisatie van de reizigerstunnel in 1952 ontstond hier de centrale hoofdas van het station. Het ontwerp van K. van der Gaast voor een verbouwing van het hoofdgebouw in 1958, is op te vatten als een poging om het oude gebouw aan te takken op deze nieuwe opzet. Dit was nodig omdat de routing vanaf het Stationsplein, via de stationshal, het eerste perron en de voorzieningen (wachtruimten, restauratie) niet goed op de reizigerstunnel aansloot. Bovendien moest het oude gebouw geschikt worden gemaakt voor grotere aantallen en was een facelift van het interieur gewenst – de spoorwegen wilden een moderne uitstraling. Afgaande op de tekening van de bestaande toestand van Van der Gaast (afb. 54), kan worden gesteld dat sinds 1891 nog het nodige aan de indeling van de stationshal was veranderd, onder meer uitbreiding van het plaatskaartenkantoor, toevoeging van een boekhandel en een kapsalon en het verschuiven van de bagageafdeling. Bij de verbouwing van Van der Gaast werd het plaatskaartenkantoor vergroot en vernieuwd, en schoof de reizigerscontrole op naar het oosten (met andere woorden, de reizigers gingen niet meer rechts in de hal naar het perron, maar links in de hal). De voormalige wachtkamer 3e klasse verdween, de ruimte werd ingenomen door een leslokaal, buffet, kantine en een kapsalon. Ten behoeve van de kapperszaak werd een nieuwe ingang gemaakt in een van de rondboogramen aan de voorkant. Op de oude plek van de kapsalon vestigde zich de boekhandel. Opvallend is dat de bagageafdeling weer terugkwam in de stationshal. De restauratie werd opnieuw ingedeeld, de doorsneden laten zien dat de klassieke indeling uit de negentiende eeuw plaatsmaakte voor plantenbakken, tegels en moderne schrootjeswanden (afb. 55,57-58). De restauratie ging ook als wachtruimte fungeren, de wachtkamer 1e en 2e klasse, alsmede de damessalon werden omgebouwd tot kantoren en toiletten. De westvleugel kreeg een indeling met kantoren en controlekamer. Met deze opzet kwam het hoofdgebouw slechts gedeeltelijk terug in de reizigersstroom. Weliswaar schoven de publieksruimten iets op naar het oosten – zowel de entree naar de perrons in de stationshal en de concentratie van alle wachtkamers bij de restauratie – maar de lage vleugel aan de oostzijde van het station, gelegen pal naast de nieuwe reizigerstunnel werd personeelsruimte, zonder publieke functie. Zo bleef een hiaat bestaan tussen de as naar de stad (het hoofdgebouw) en de hoofdas van het stationsemplacement.

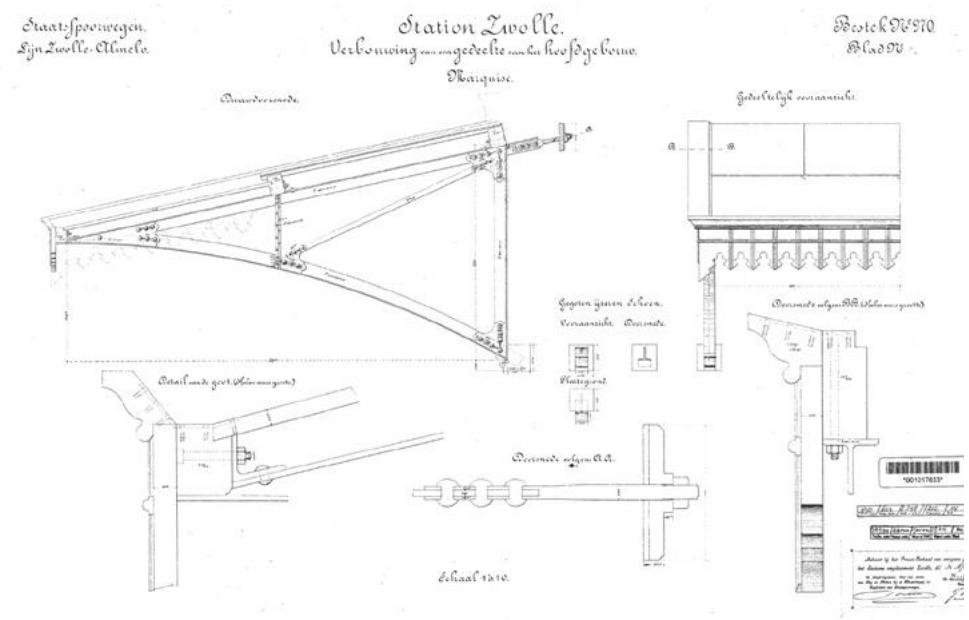
Begin jaren negentig volgde een ingrijpende renovatie van het hoofdgebouw, waarbij de opgave waar Van de Gaast zich veertig jaar eerder over had gebogen opnieuw werd gesteld: het zoeken naar een logische routing, het vergroten capaciteit en het opfrissen van de architectonische uitstraling. Ondanks het feit dat het gebouw inmiddels een rijksmonument was, bleef er van de oorspronkelijke indeling na deze ingreep niets over. Het gebouw werd door Holland Railconsult (tegenwoordig Movares), onder leiding van J.J. Garvelink opnieuw verkaveld in grotere ruimtelijke eenheden. Het middengebouw veranderde in een grote hal, met ingebouwd een plaatskaartenkantoor en een boekhandel. Het plafond is lichtblauw en er lopen lichtlijnen overheen: het is een kunstwerk en stelt een spoorwegennet voor. De oostvleugel kreeg een publieke functie, waarbij de restauratie verder doorschoof naar het oosten. De westelijke vleugel bleef bestemd voor dienstruimten, maar wel met een nieuwe indeling. Ondanks de monumentenstatus lijkt de architectuur van het nieuwe interieur zich volledig te willen onttrekken aan de historische structuur van het gebouw. Sinds de verbouwing door Van der Gaast was er weinig van het oorspronkelijke interieur over, nu werd het contrast tussen oud (buitenkant) en nieuw (binnenkant) maximaal



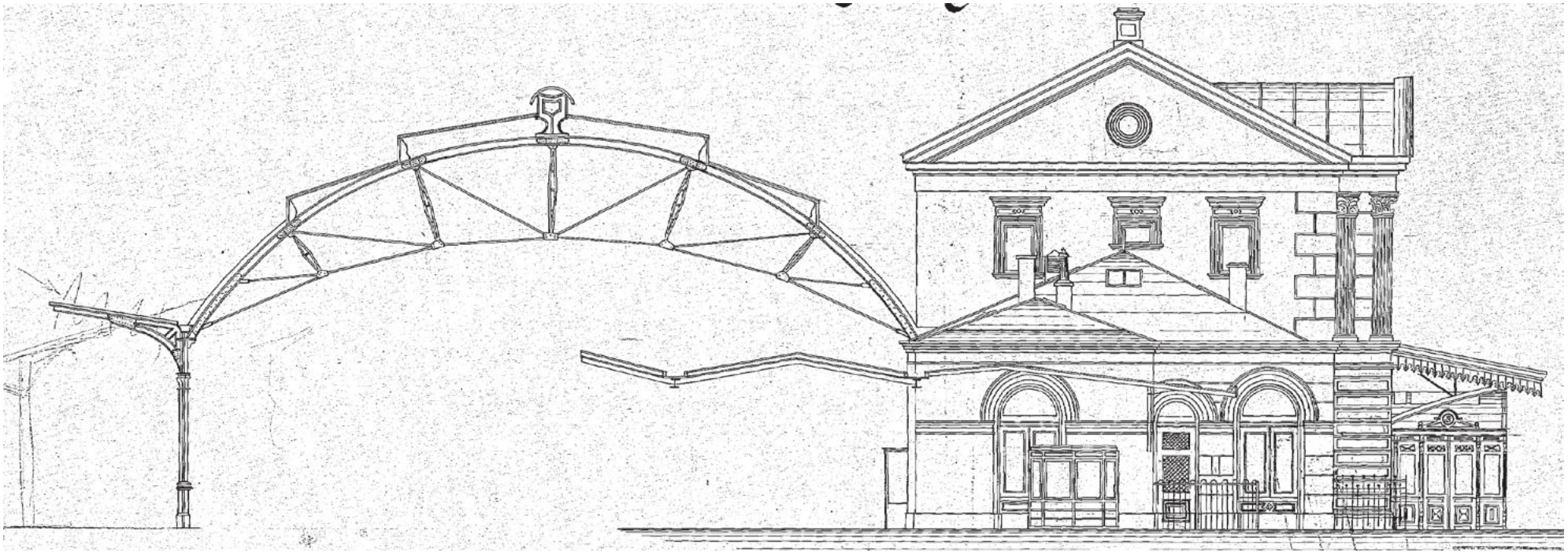
49 . Verbouwing 1887. [HUA]



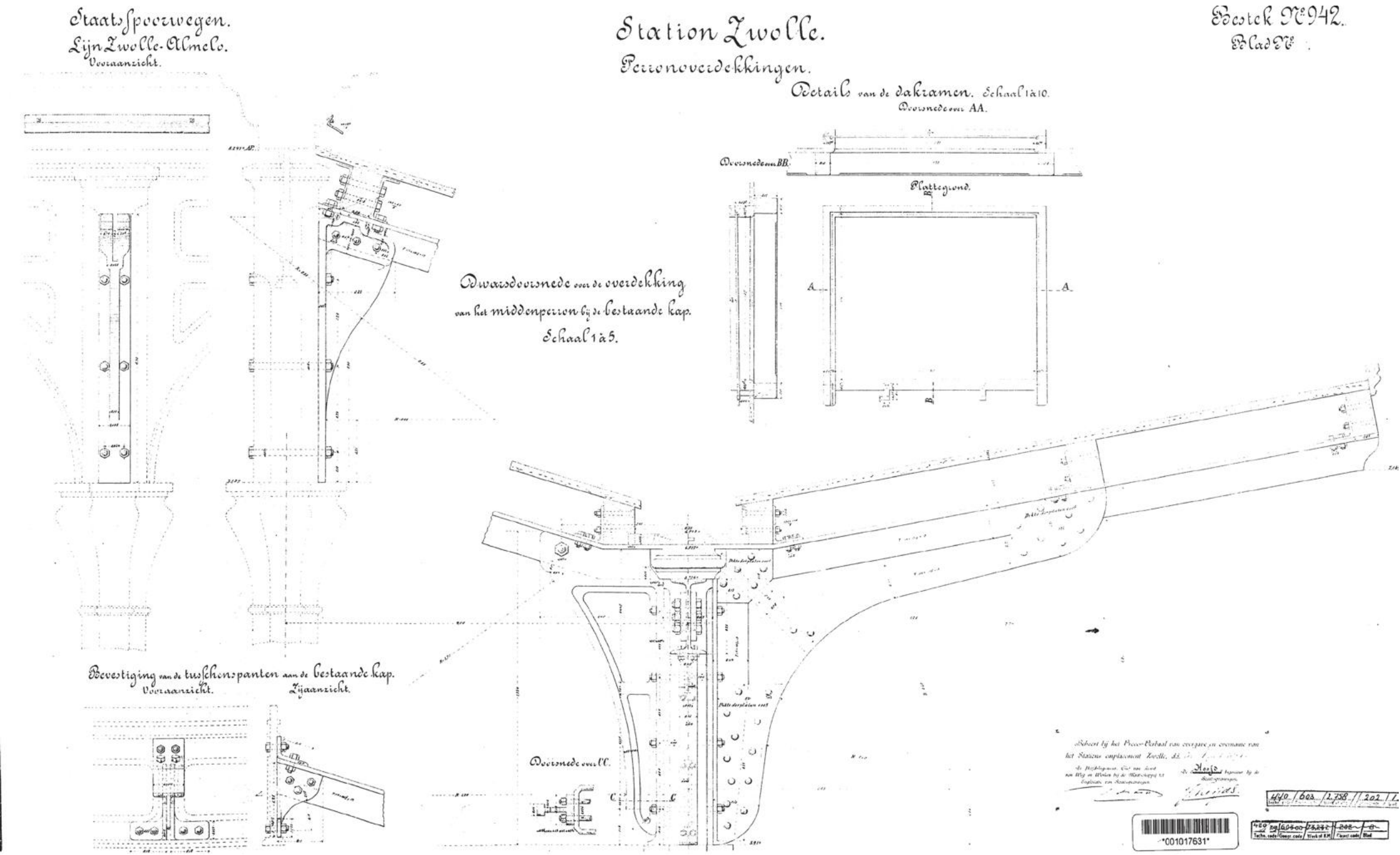
50. Tochtportaal onder marquise, bestekstekening 1891. [ProRail]



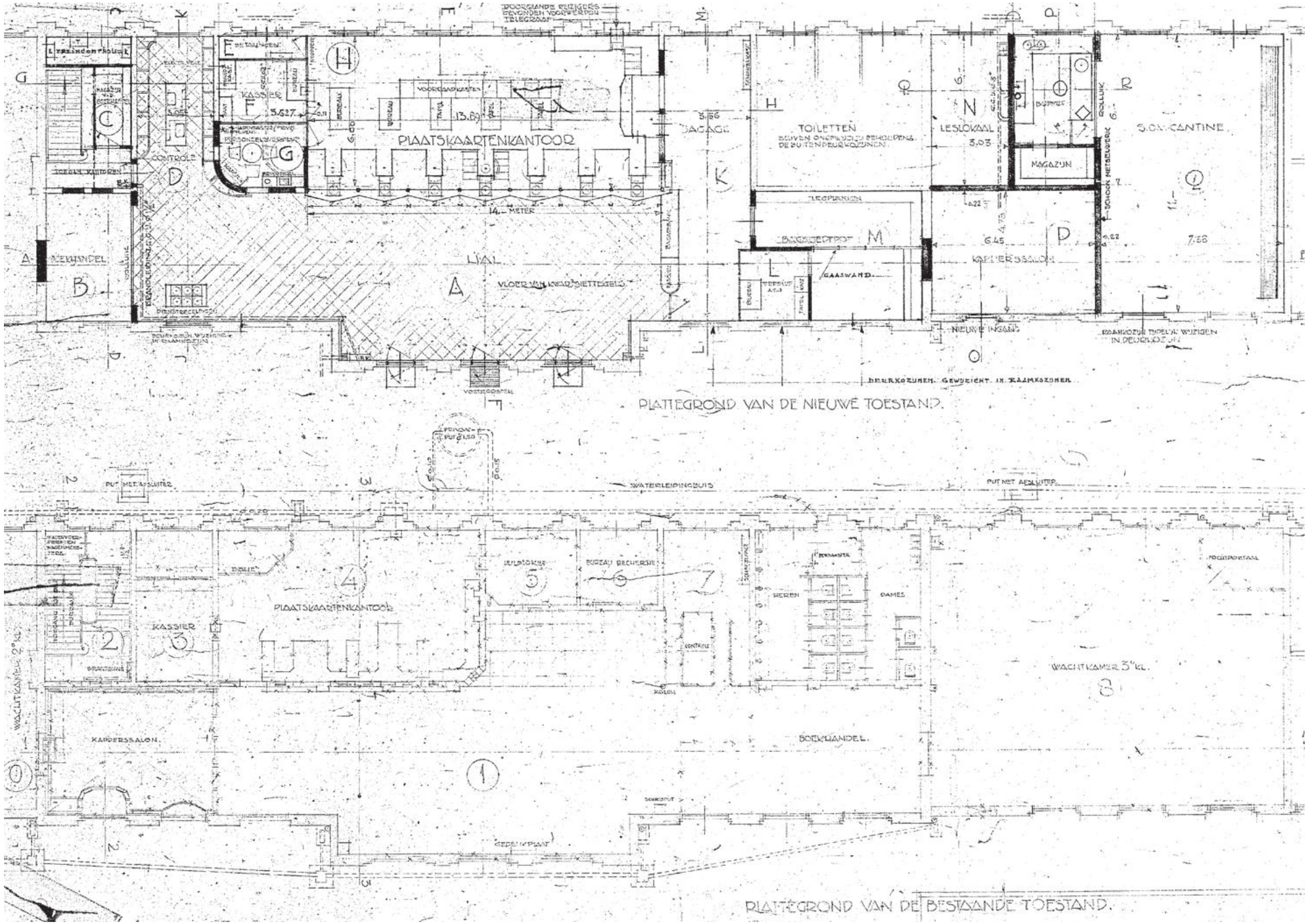
51. Marquise boven hoofdentree, bestekstekening 1891. [ProRail]



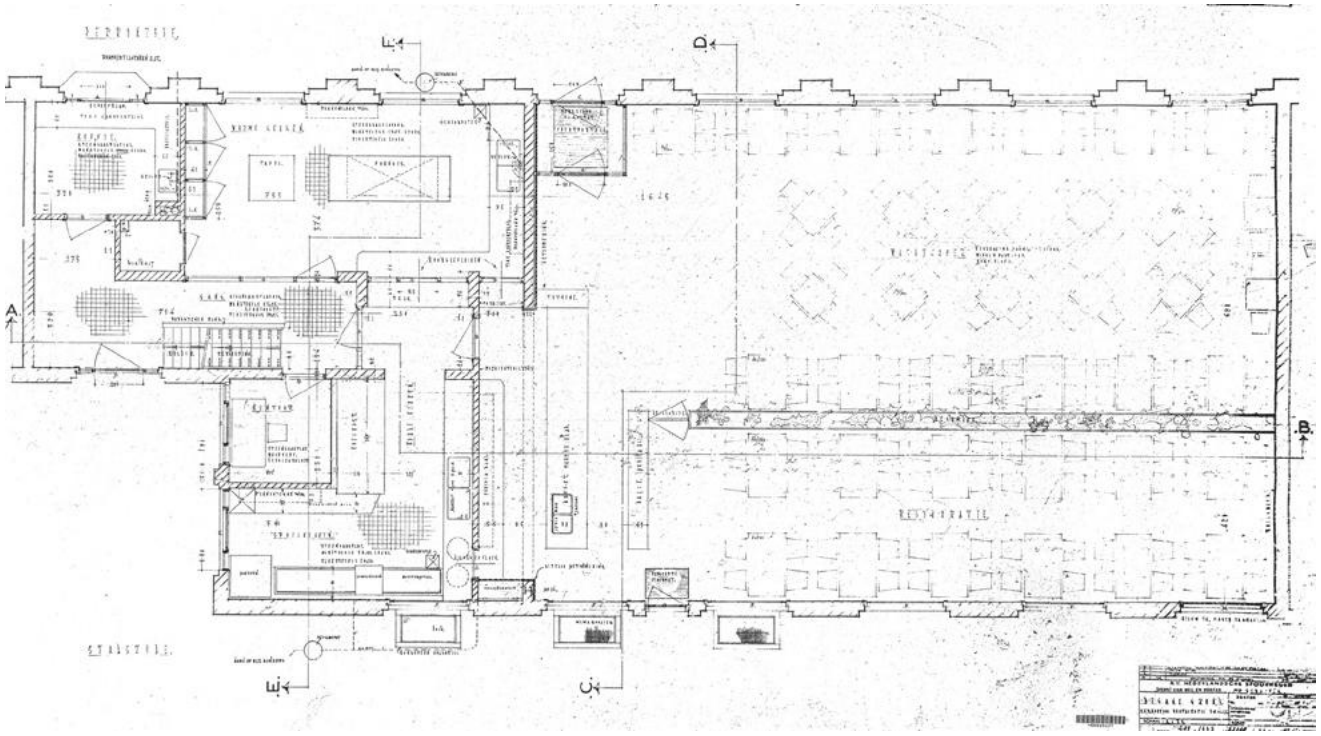
52. Marquise, tochtportaal en kappen op hoofdperron, bestekstekening 1891. [ProRail]



53. Details aansluiting nieuwe perronkappen op bestaande kap, bestekstekening 1891. [ProRail]



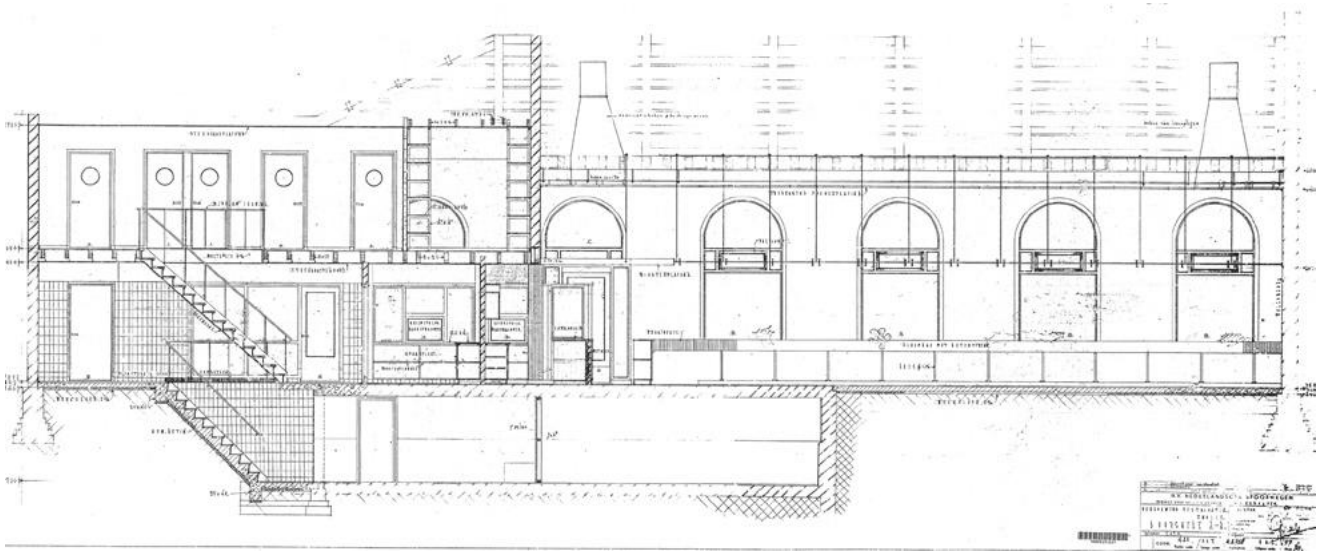
54. Verbouwing Van der Gaast, bestektekening 1958. [ProRail]



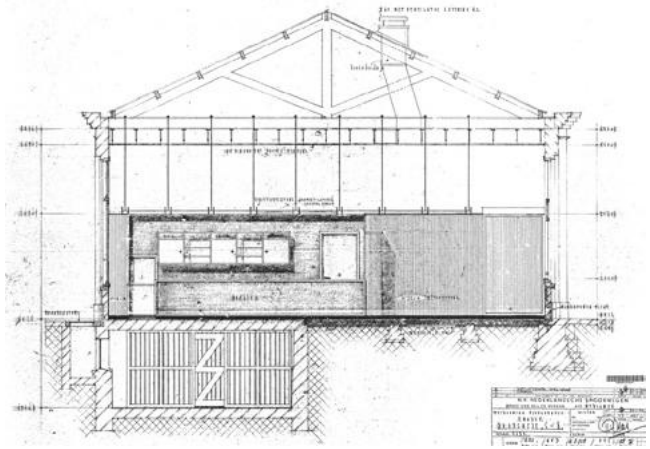
55. Verbouwing Van der Gaast, bestektekening 1958. [ProRail]

57. Stationsrestauratie in 1961. [Collectie Zwolsche Courant, HCO]

58. Stationsrestauratie in 1961. [HUA]



56. Verbouwing Van der Gaast, bestektekening 1958. [ProRail]



59. Verbouwing Van der Gaast, bestektekening 1958. [ProRail]

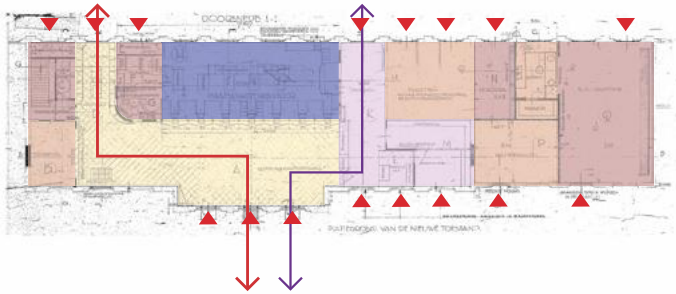
gemaakt. Zo zijn wanden en trappen schuin of krom geplaatst, waarbij niet alleen verder afscheid is genomen van de historische materialiteit en detaillering, maar ook van de structuur, de ruimtelijkheid en de sfeer van het monument. De rondboogramen zijn vervangen in kunststof en hebben een nieuwe (post)moderne indeling gekregen. De interieurs worden gedomineerd door systeemwanden, systeemplafonds, glazen bouwstenen en ronde betontrappen. Ook de kunsttoepassing in de hal en aan beide lange gevels onttrekt zich aan de historische structuur en architectuur. Vanuit cultuurhistorie kunnen deze objecten moeilijk anders dan als detonerend worden opgevat.

Inmiddels is (2012) aan de oostzijde de volgende transformatie ingezet, waarbij de stationsrestauratie verdween. In de plaats hiervan kwamen commerciële functies (Broodzaak, HEMA, e.d.) met een nieuwe architectonische laag – waardoor de verbouwing van de jaren negentig extra gedateerd aandoet.

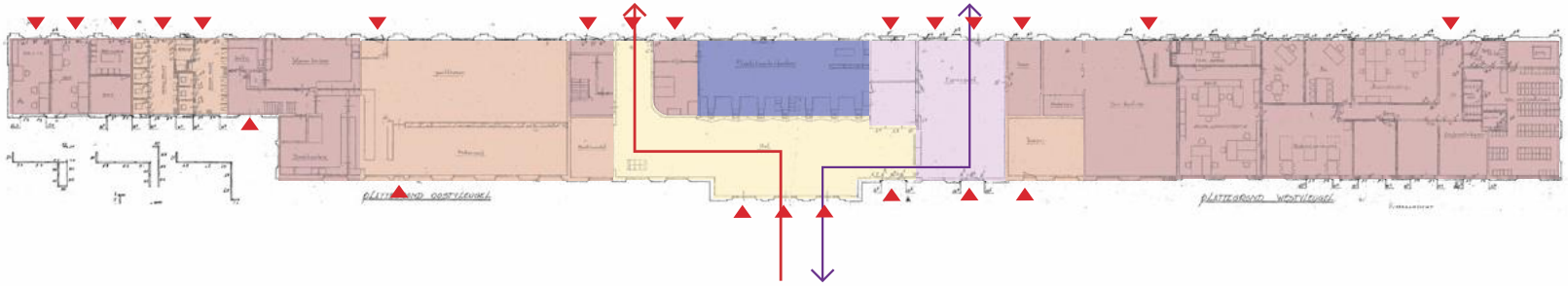
4.1 C. HOOFDGEBOUW: CONCLUSIE

Het hoofdgebouw is aan de buitenzijde opmerkelijk gaaf bewaard gebleven, ondanks minieme veranderingen in de sfeer van deuren, ramen en een enkele toevoeging. Van binnen herinnert weinig aan de opzet en inrichting in de negentiende eeuw. Reizigers en personeel zullen het nauwelijks opvallen dat zij in een historisch monument zijn, alleen de (kunststof) rondboogramen verwijzen naar het verleden. De stationshal heeft wel zijn oorspronkelijke functie (entree en kaartverkoop) behouden – en heeft aan de stadszijde nog enige betekenis vanwege de historische as van de Stationsweg en de bushalte voor deur. Aan de perronzijde is de hal echter in een uithoek van de terminal terecht gekomen, door de concentratie van reizigersstromen rondom de reizigerstunnel. Het rijksmonument verwerkt slechts een klein deel van de reizigersstroom, maar heeft wel belangrijke symbolische waarde. Door alle verbouwingen oogt het als een monumentale huls. De opgave naar de toekomst zal zijn om het gebouw van binnen een allure te geven die zich verhoudt tot het monumentale exterieur. Voor het stationsemplacement is de opgave het stationsgebouw passend te bestemmen en te programmeren, zodat het van toegevoegde waarde voor de (post)moderne vervoersterminal kan zijn.

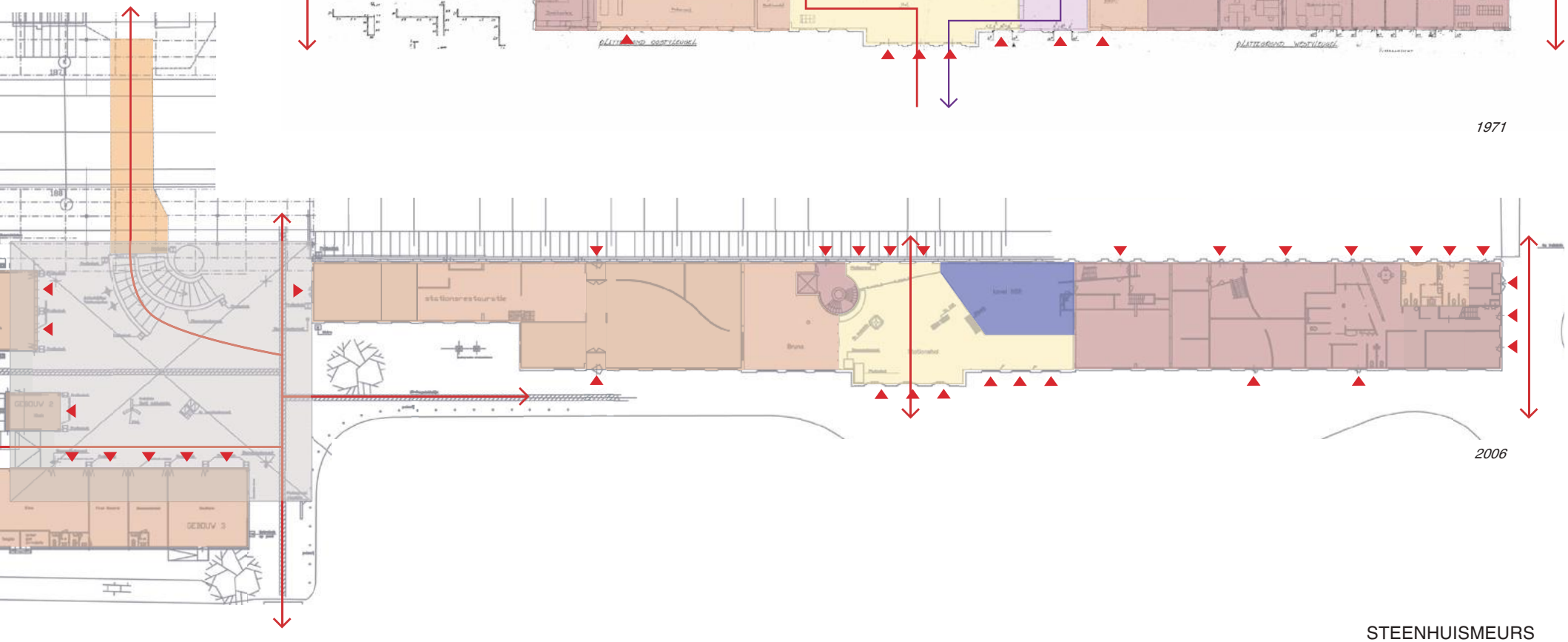
- reizigersruimtes
- personeelsruimtes
- bagage
- kaartverkoop
- stationshal
- bagagestroom
- reizigersstroom



1958 Van der Gaast

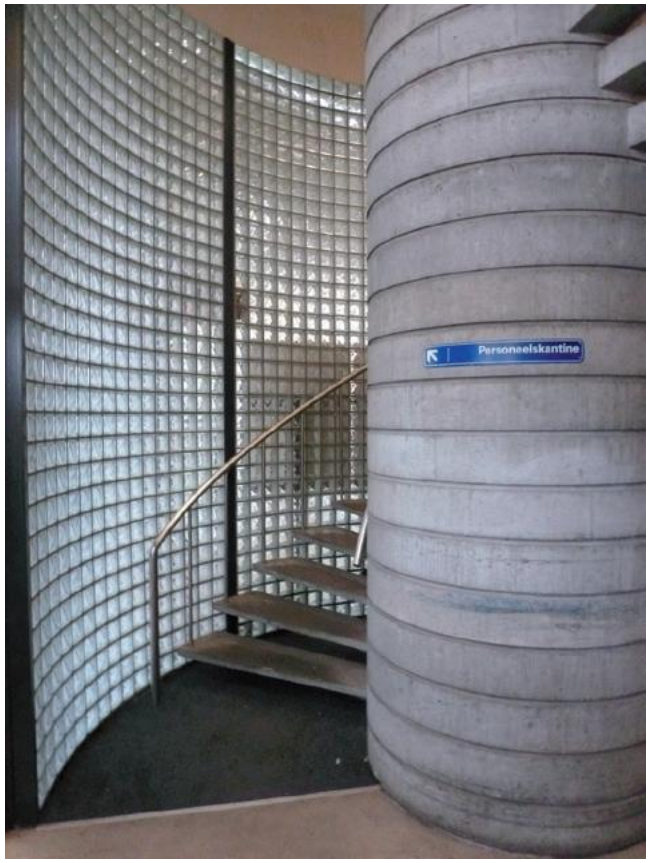


1971



2006

De rond 1891 aangebrachte luifel boven de hoofdentree.



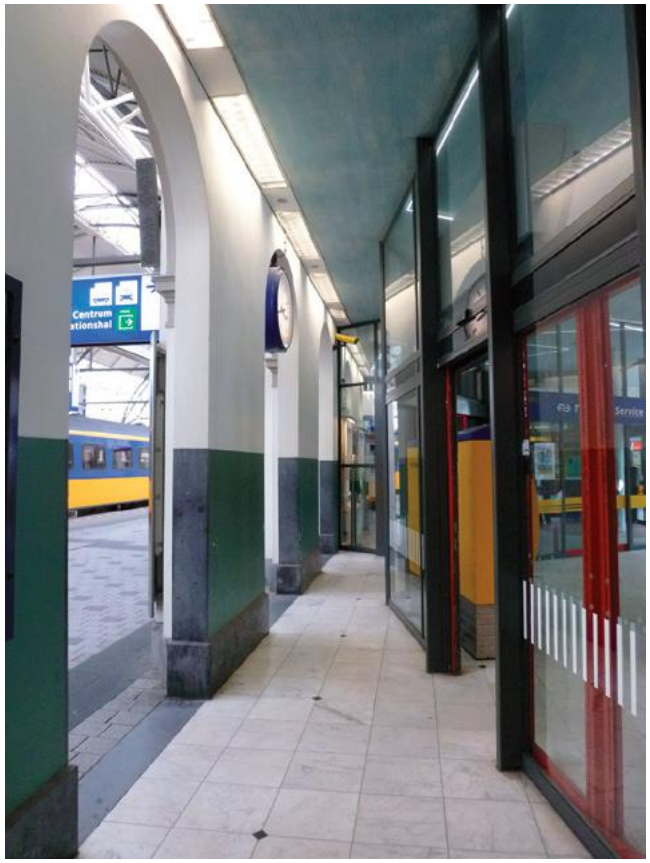
Trap in stationshal naar personeelskantine.

Ramen uit verbouwing 1958 door Van der Gaast.

Plaquette ter herinnering aan het vervangen van de kap.

Erosie van gevelbeeld door informatieborden, straatmeubilair, en tochtportalen.

Personeelsruimte.



Tochtportaal aan spoorzijde stationshal.

Aansluiting hoofdgebouw, spoorkap en plazakap.

Ingehangen verdiepingsvloer in zijvleugel.

Personeelskantine boven stationshal.

Boekhandel.

Vergaderruimte eerste verdieping.

4.2 KAP

Bij de bouw werd de spoorbaan ter plaatse van het hoofdgebouw geheel overkapt, een van de bijzonderheden van het type 1e klasse. De kap in Zwolle was bijzonder en zeldzaam, een van de vroegste voorbeelden van sikkelspanten met raamwerkliggers en gietijzeren kolommen in Nederland. Sikkelspanten hebben een gebogen bovenkant en een iets flauwer gebogen onderrand (afb. 67). Tussen de onder- en bovenzijde bevinden zich druk- en trekstaven. Deze kapvorm werd ontwikkeld in Engeland en kreeg in Nederland alleen toepassing in de stations Amsterdam (Weesperpoort), Utrecht (Maliebaan), Leeuwarden en Zwolle. Tegenwoordig resteert alleen de kap in Leeuwarden.

De overspanning van de kap in Zwolle bedroeg ruim 20 meter en aan de achterkant bevond zich nog een uitstekende luifel van vier meter breed. De kap steunde aan de ene kant op penanten aan het hoofdgebouw (om de twee ramen) en aan de andere kant op gietijzeren kolommen. Aanvankelijk bleven beide kopse kanten van de kap open. Hierdoor was het getande verloop van het dakvlak goed zichtbaar. In 1888 werden de koppen dichtgezet met enorme glaspuien. In 1975 werd de kap samen met het hoofdgebouw een rijksmonument.

In 1986 werd evenwel geconstateerd dat de kap zich in zeer deplorabele staat bevond en onderzoek wees uit dat de veiligheid bij storm niet gegarandeerd was. Proeven met schaalmodellen in windtunnels volgden. De NS wilde de kap slopen en vervangen door een replica, maar de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) verzette zich daartegen en pleitte voor een peperdure restauratie. Na een lange discussie vonden de RDMZ, de gemeente Zwolle en de NS elkaar en werd in 1991 besloten de kap toch te slopen en te vervangen door een nieuwe kap. Het ontwerp van de nieuwe spoorkap werd gemaakt door architect J.J. Garvelink. Een oud sikkelspant bleef als een relict bewaard en is opgenomen onder de nieuwe kap (afb. 62 en 68). Het gevolg van deze geste was wel dat de nieuwe kap hoger werd dan de oude, en boven het middendeel van het hoofdgebouw uitsteekt (afb. 66). De nieuwe kap heeft gebogen vakwerkspanten en aan de zuidzijde nog een lagere kap die het tweede perron overhuift. Doordat de oude kap aan de perronzijde op het stationsgebouw rustte, vormde het geheel een constructieve eenheid. Dit principe is ook met de nieuwe kap overgenomen waardoor de nieuwe kap ook steunt op het hoofdgebouw. Hiervoor zijn overigens de oude penanten vervangen door zwaardere kolommen van gewapend beton, wat een aanpassing van de gevel aan de spoorzijde betekende (afb. 69). Een andere wijziging was de vermindering van het aantal kolommen op het tweede perron, waar de andere zijde van de kap op steunt. De spantafstand is verdubbeld, vergeleken met het oude ontwerp. De betonnen kolommen in het hoofdgebouw bevinden zich nu om de vier vensters, in plaats van twee.

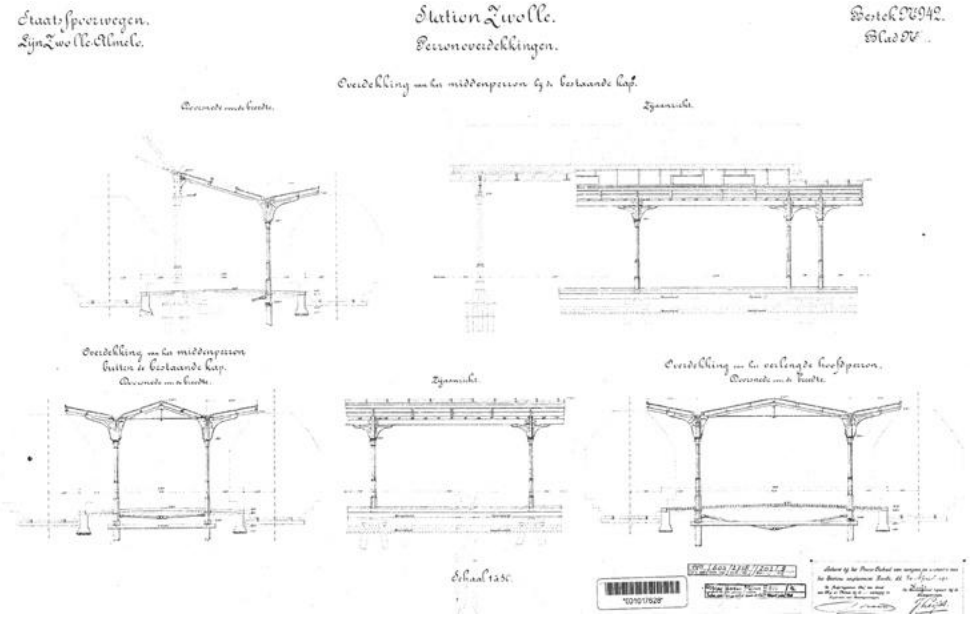
De spoorkap is, hoewel niet authentiek of van bijzonder historische waarde, toch belangrijk voor het stationsensemble, omdat de oorspronkelijke opzet en structuur van het station type 1e klasse er herkenbaar mee blijft. Samen met het stationsgebouw en de Hoge Spoorbrug draagt ook de nieuwe kap bij aan de ensemblewaarde, zoals ook werd aangevoerd door de RDMZ in de discussie voorafgaande aan de sloop. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat naast het verlies van de bijzondere historische kap (mede omdat de monumentenzorg zich verzette tegen de bouw van een replica) ook de ensemblewaarde wel werd aangetast door de afwijkende maat van de nieuwe kap. De poging om voor het monument een goede oplossing te vinden, leidde hierdoor tot een vergroving van maat en schaal (hoogte, afstand penanten, details). Dit wordt verergerd door een wijziging van de glasstroken in de kap, die de oorspronkelijke ruimtelijkheid, ritmiek en samenhang van de rondbogengevel en de glaskap aantast (vergelijk afb. 60 en 69). Ook uit de stad is de vergroving te zien. De oude kap bleef onder de nok van het hoofdgebouw, dat hierdoor vanaf de Stationsweg vrijstaand en monumentaal overkwam. De nieuwe kap torent boven het hoofdgebouw.

60. Zijaanzicht station Zwolle vlak na aanleg. [HUA]

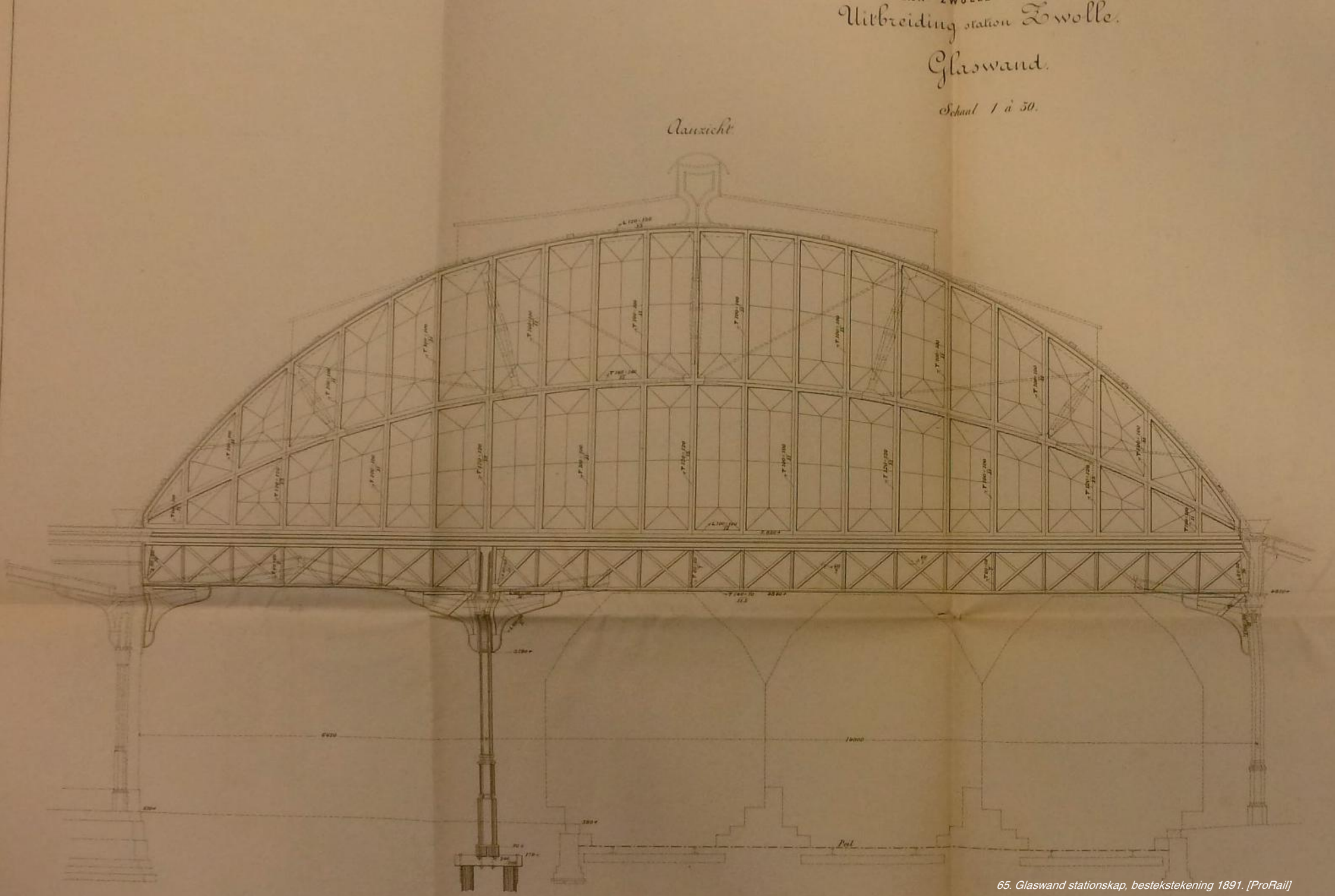
61. Demontage van de originele stationskap. [Collectie Zwolsche Courant, HCO]

62. Origineel sikkelspant, opgenomen in nieuwe kap. [Collectie Zwolsche Courant, HCO]

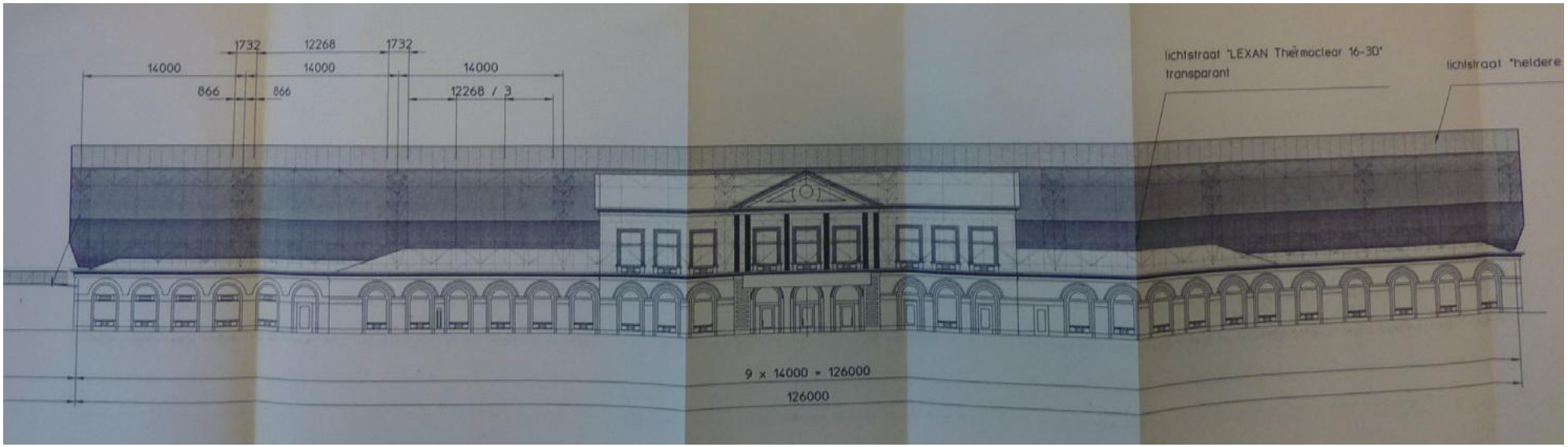
63. Kap lager dan middendeel hoofdgebouw, 1868. [Zwolle aangespoord]



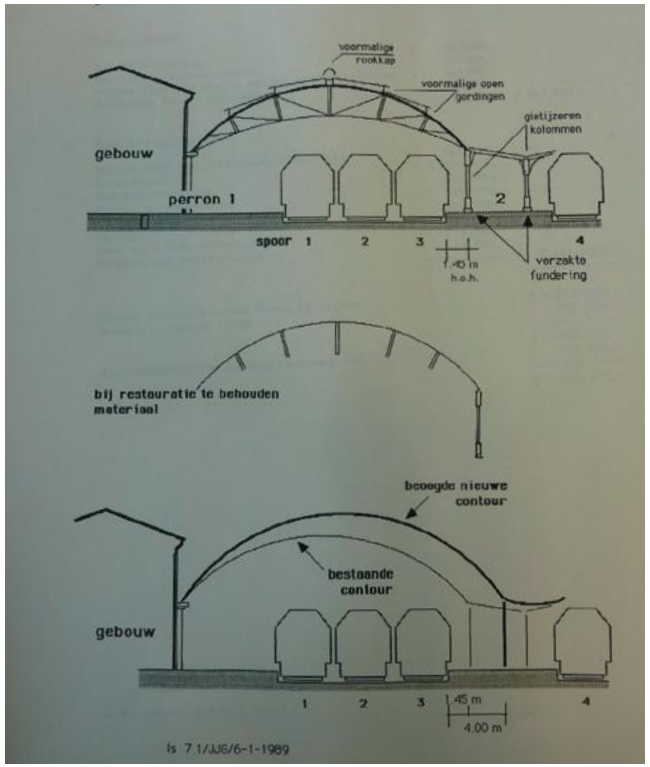
64. Perronkappen, bestekstekening 1891. [ProRail]



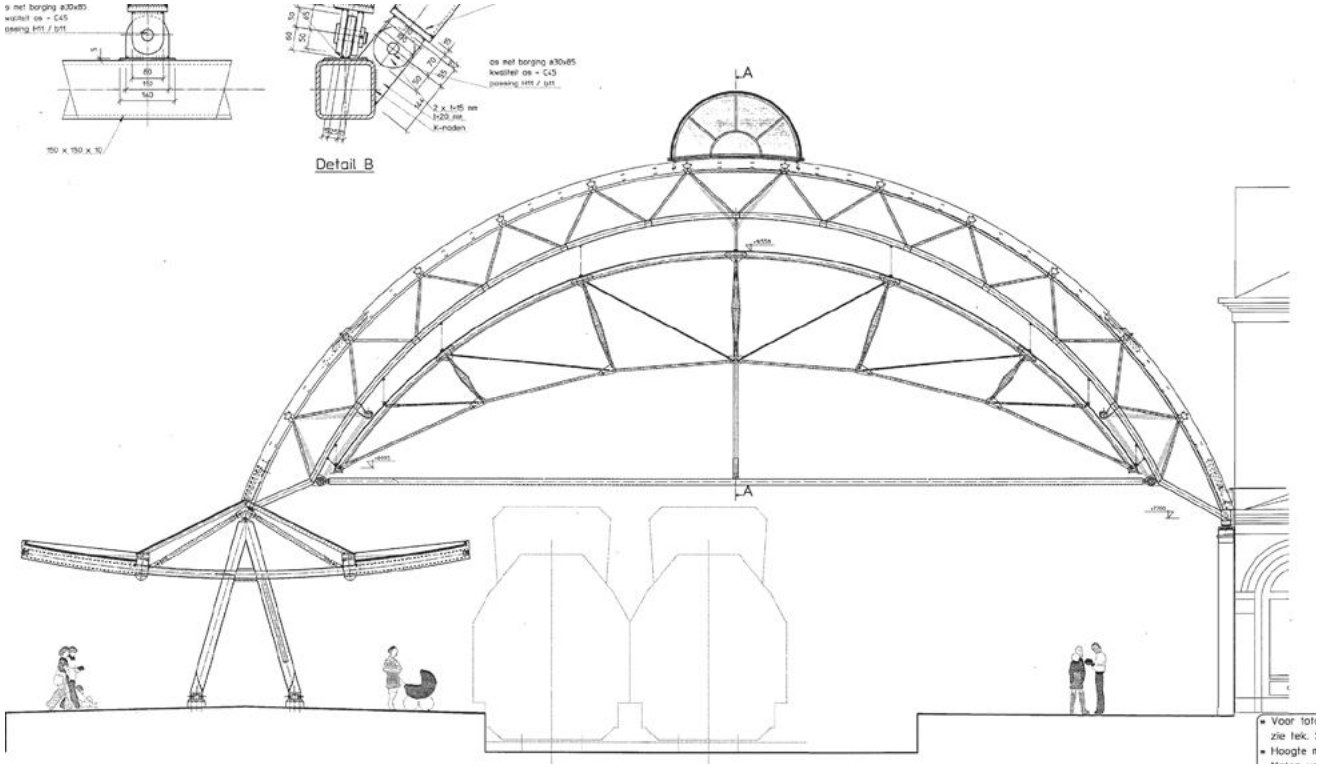
65. Glaswand stationskap, bestekstekening 1891. [ProRail]



66. Nieuwe kap steekt uit boven middendeel hoofdgebouw, 1990. [HUA]



67. Bestaande en nieuw contour stationskap. [HUA]

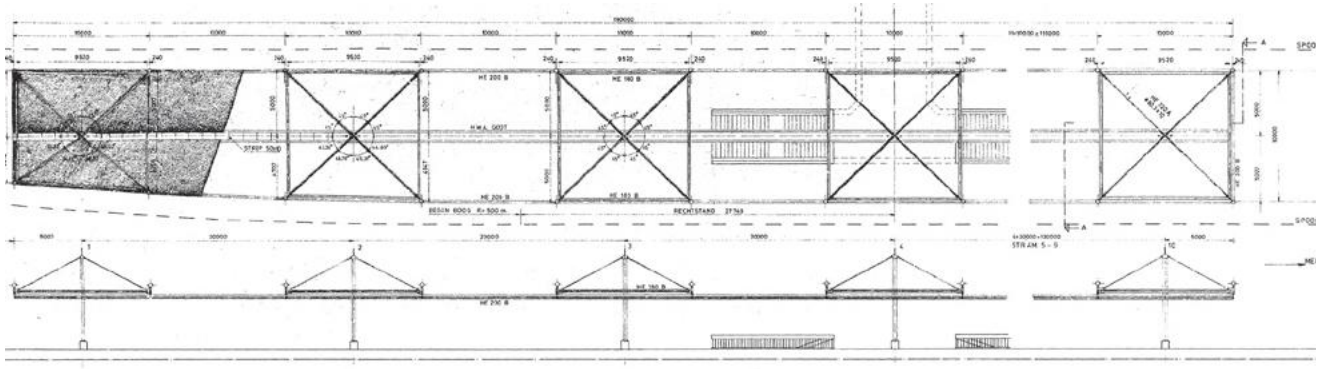


68. Doorsnede nieuwe kap met opgenomen sikkelspan, 1994. [ProRail]

69. Aanpassing van de gevel aan de spoorzijde: vervangen van de helft van de oude penanten door zwaardere kolommen van gewapend beton en sloop van de andere helft.

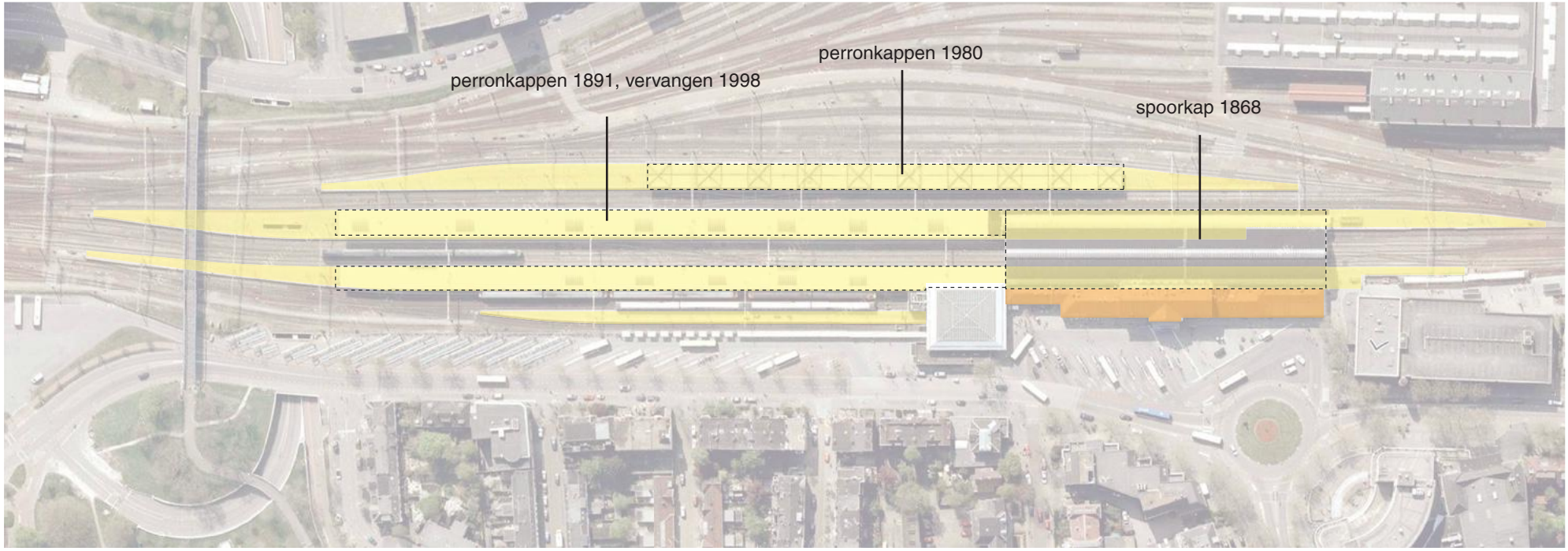
4.3 PERRONKAPPEN

In 1887 kreeg de grote spoorkap gezelschap van een reeks perronoverkappingen op de verlengde en nieuw aangelegde sporen. Zowel de spoorkap als de perronkappen zijn gesloopt en vervangen door nieuwbouw (in respectievelijk 1994 en 1998, uitgevoerd door Holland Railconsult). Deze kappen hebben geen cultuurhistorische waarde, behalve dat ze de oorspronkelijke indeling en historische ontwikkeling van het emplacement (als echo) zichtbaar houden.

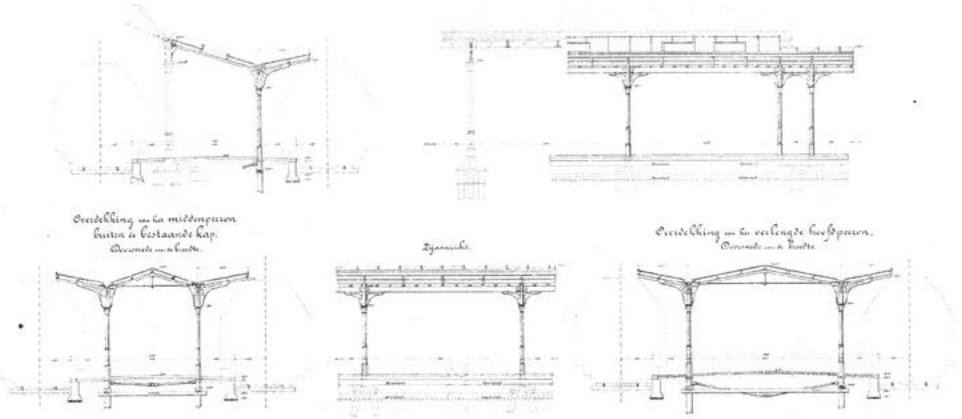


70. Perronkappen derde perron, bestektekening 1980. [ProRail]

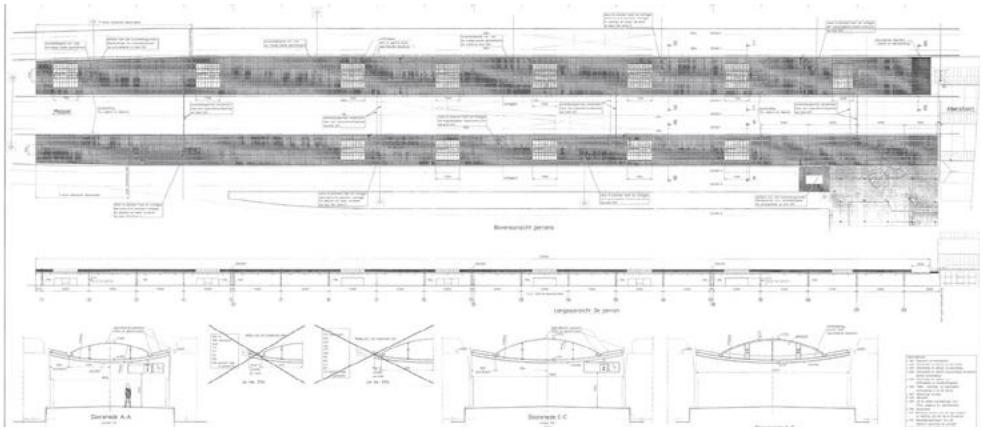
71. Het spoorwegemplacement in 1984. {Collectie Zwolsche Courant, HCO]



72. Ontwikkeling van de kapconstructie.



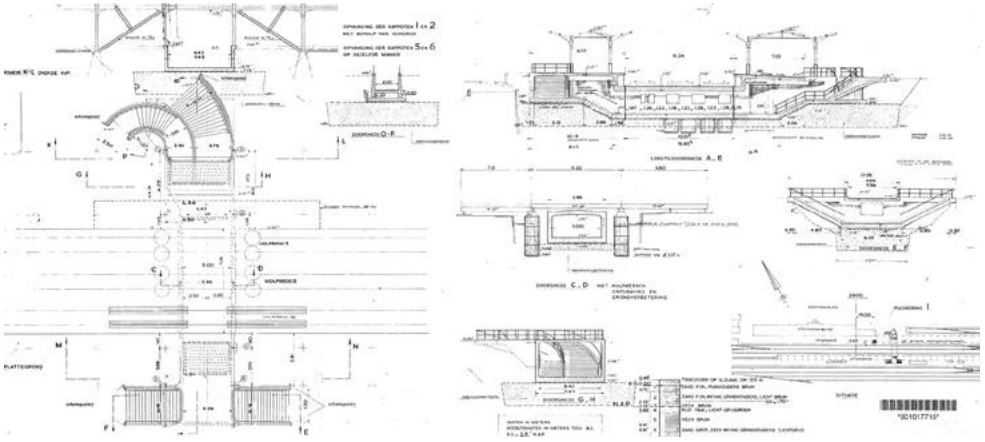
73. Overdekking hoofd- en middenperron buiten bestaande kap, 1891. [ProRail]



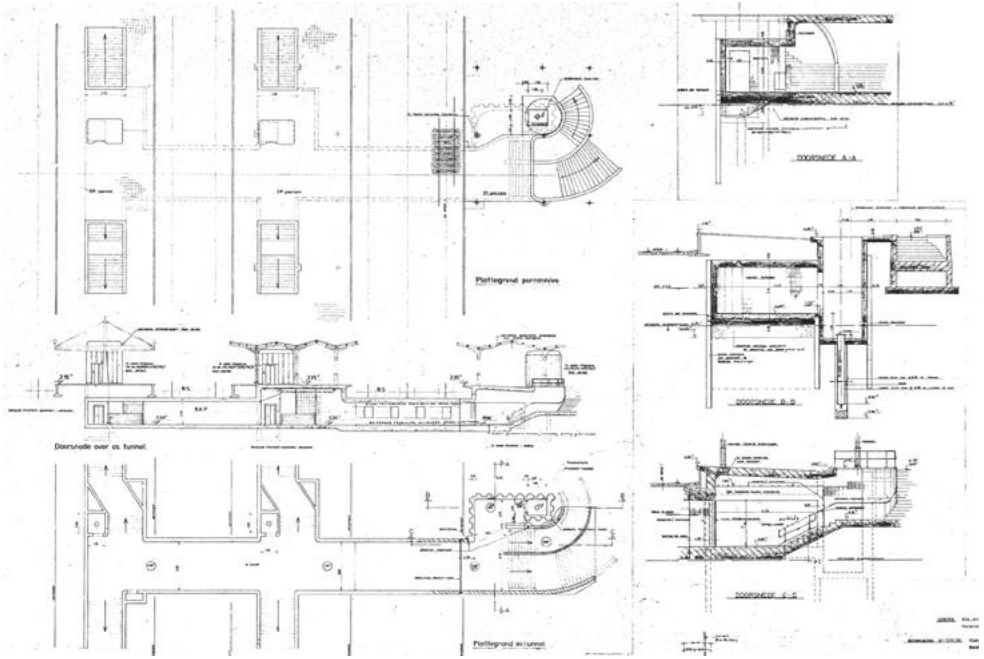
74. Vervanging perronkappen, bestektekening 1998. [ProRail]

4.4 REIZIGERSTUNNEL

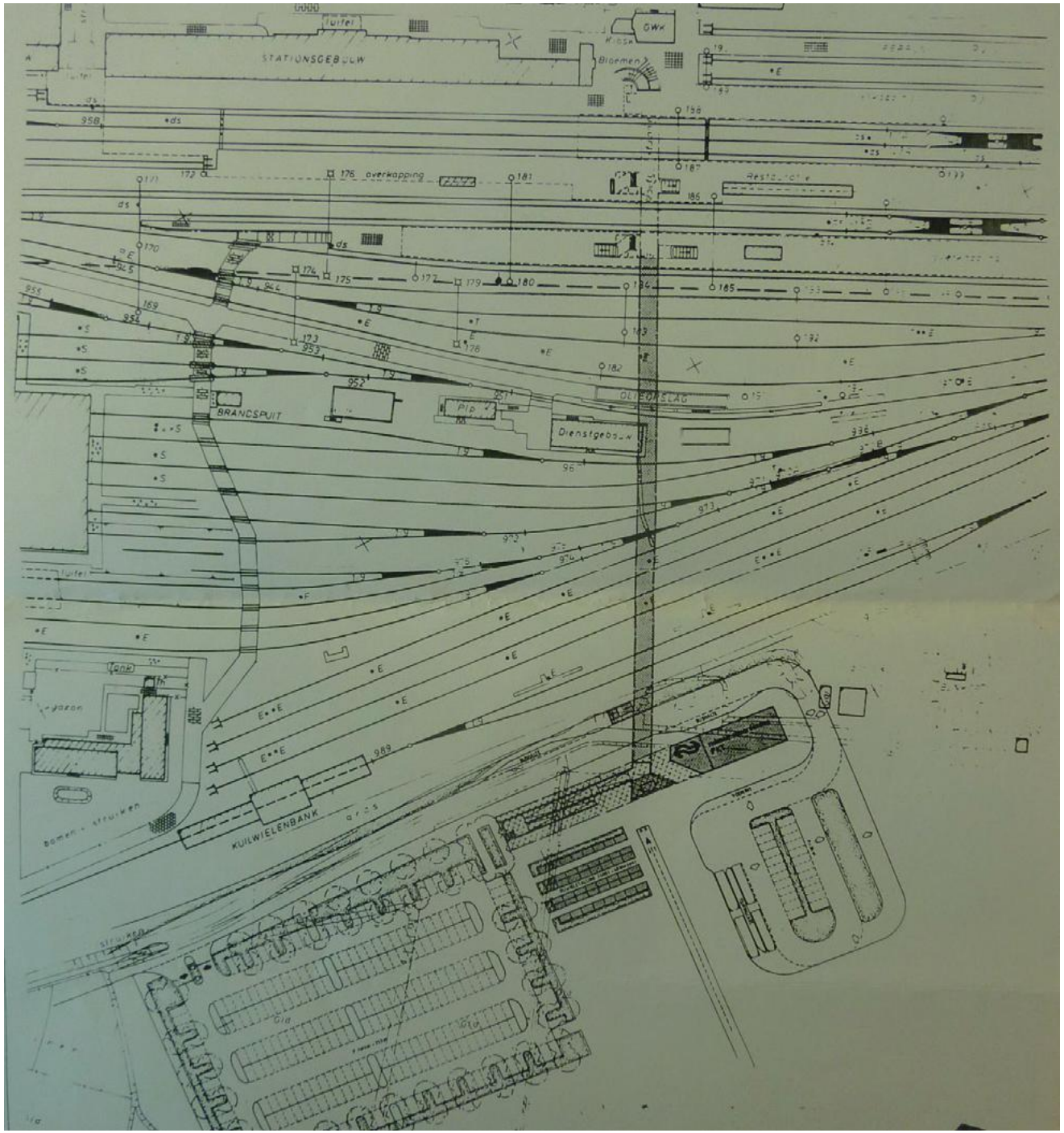
Tot in de jaren vijftig waren de perrons voor reizigers alleen te bereiken via gelijkvloerse overgangen. Het aantal spoorverbindingen en treinbewegingen was zo groot, dat dit voor veel ongerief zorgde. Met de aanleg van de reizigerstunnel werd dit probleem opgelost. Opmerkelijk is dat de reizigerstunnel ten oosten van het hoofdgebouw en de spoorkap terecht kwam. Sindsdien ontwikkelde de tunnel zich tot ruggengraat van de verdere stationsontwikkeling. In de tachtig werd de tunnel verlengd tot de zuidelijke entree (uitgevoerd door NS dienst infrastructuur). De derde ontwikkelingsfase speelt in 2012-13, met de vernieuwing en verbreding van de tunnel, waarbij ook liften naar alle perrons worden aangebracht. Hiermee ontstaat een nieuw hart van het emplacement, dat de stadszijde verbindt met de perrons en de zuidelijke entree.



75. Reizigerstunnel, bestekstekening 1950. [ProRail]



76. Aanbrengen liftschachten in reizigerstunnel, bestekstekening1981. [ProRail]



77. Ontwerp ontsluiting zuidzijde station, 1981. [HUA]

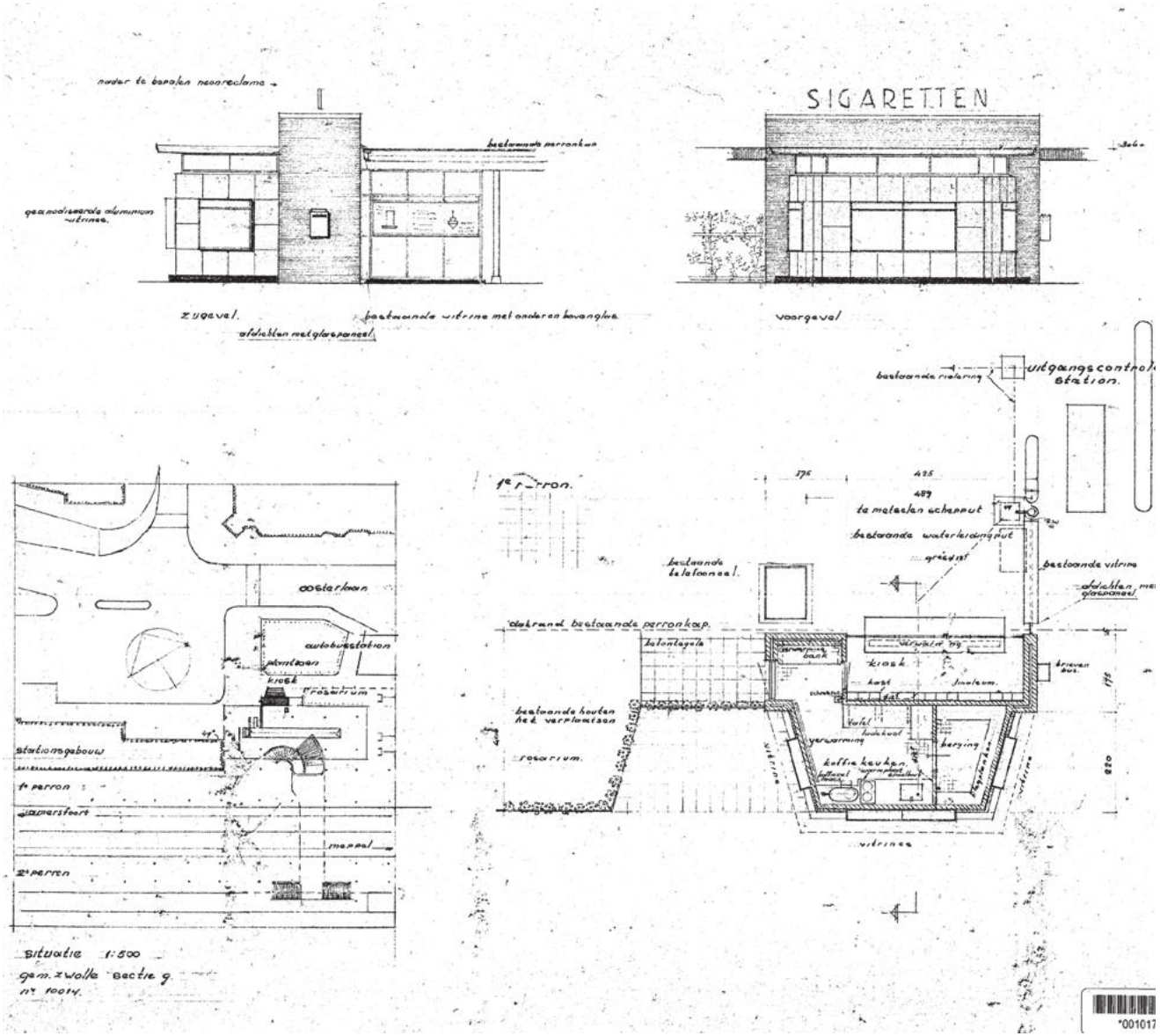
78. Ansichtkaart van de stationstunnel, 1960. [HCO]]

79. De stationstunnel net voordat die doorgetrokken wordt naar de zuidkant van het station, 1986. [Collectie Zwolsche Courant, HCO]

80. De stationstunnel kort voor verbouwing 2012. [Stationsinfo]

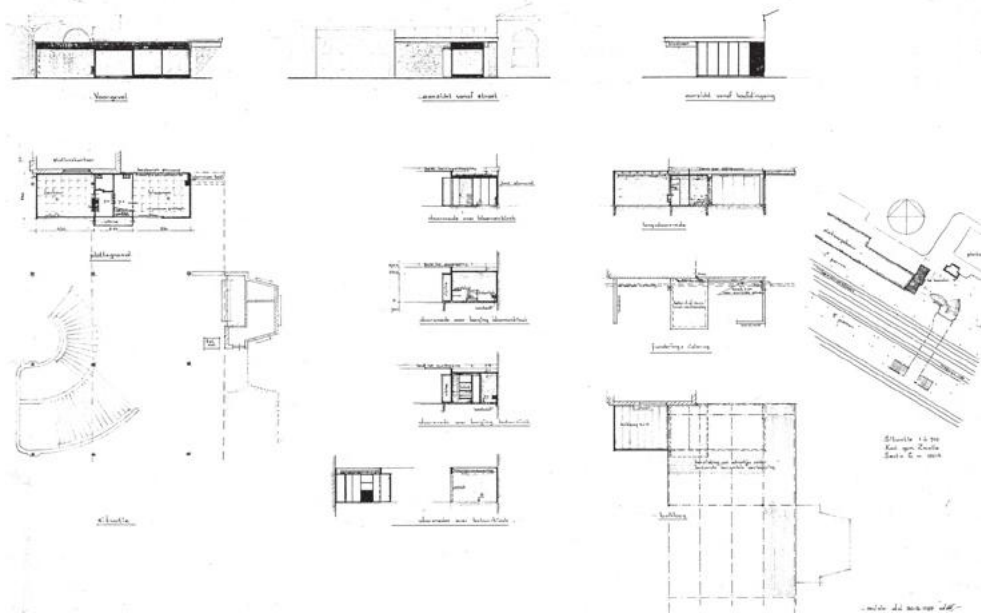
4.5 PAVILJOENS EN WACHTRUIMTEN

Het regionale busstation werd in de jaren vijftig langs de Oosterlaan aangelegd. Er kwam een apart busstationsgebouwtje bij, dat in het verlengde van de reizigerstunnel stond.[61] In de jaren zestig werden tussen de reizigerstunnel, het hoofdgebouw en het busstation verschillende kiosken gebouwd (afb. 81-84). Zo ontstond geleidelijk een onoverzichtelijke, situatie en krappe situatie. In het verlengde van herinrichtingsplannen voor het busstation en het Stationsplein, werden ook de kiosken onder de loep genomen en in 2006 vervangen door een paviljoenplein: een overkapte plaza met drie paviljoens, voornamelijk met commerciële functies, gebouwd door Holland Railconsult te Utrecht en later uitgebreid door NPC. Dit plein heeft de informele entree naast het hoofdgebouw geformaliseerd. Het fungeert (net als het hoofdgebouw) als schakel tussen de perrons en de stad, maar keert de stad wel de rug toe, omdat alle winkels in de paviljoens op de perrons zijn georiënteerd.

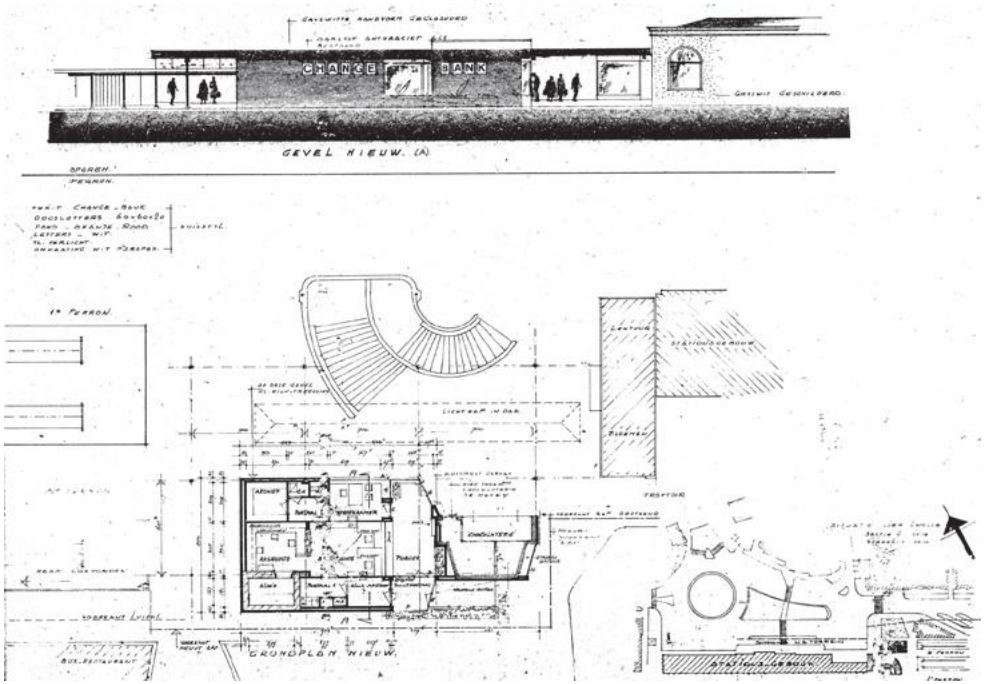


81. Bestektekening voor sigaren- en koffiekiosk aan westzijde hoofdgebouw bij uitgang tunnel, 1964. [ProRail]

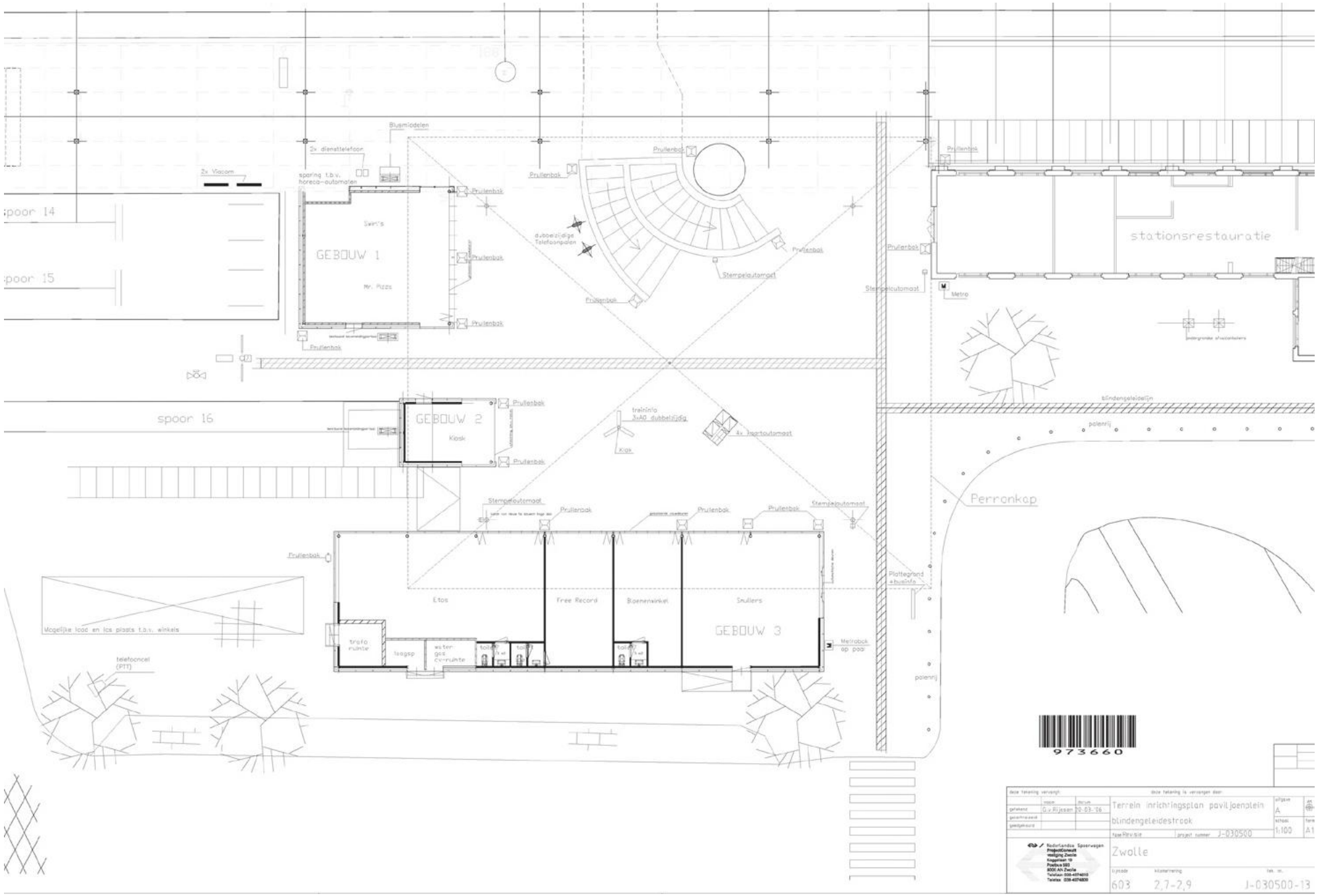
82. Sigaretten- en bloemenkiosk als voorlopers van paviljoenplein.



83. Bloemen- en lectuurkiosk tegen zijgevel hoofdgebouw, 1968. [ProRail]



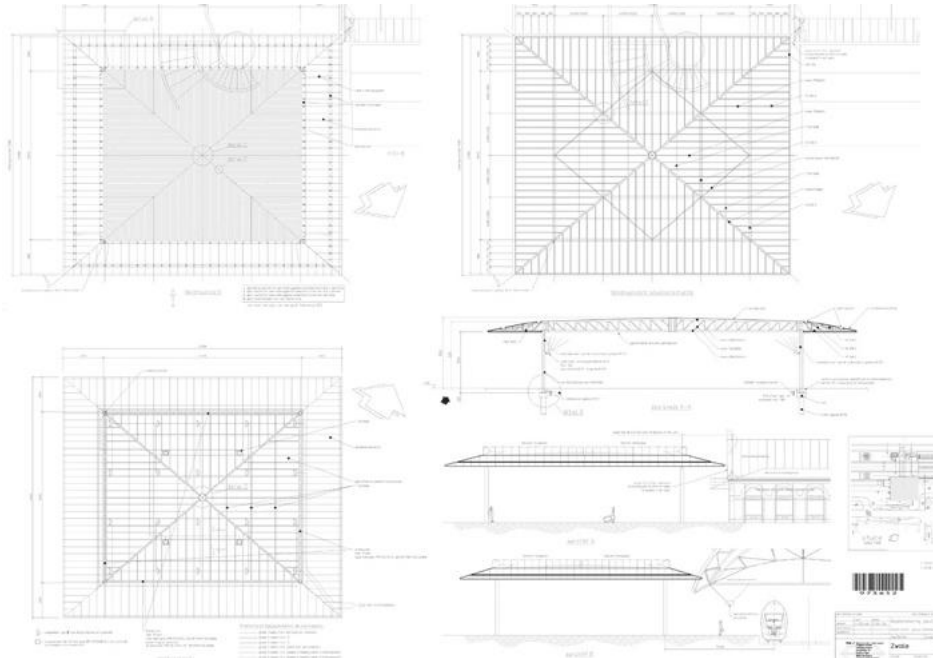
84. Grenswisselkantoor en chocolaterie, architectenbureau H.P. Gremmen BV, (Roosendaal) 1978. [ProRail]



85. Inrichtingsplan voor het paviljoenplein, 2006. [ProRail]

86. Paviljoenplein

87. Winkelpaviljoens op paviljoenplein.



88. Tekeningen plazakap, paviljoenplein, 2006. [ProRail]

4.6 ZUIDELIJKE ENTREE

De bouw van grote nieuwbouwwijken in Zwolle Zuid, die vanaf de jaren zeventig in gang werd gezet, maakte de aanleg van een tweede entree van het station gewenst. Hierbij moest een ongebruikelijke hindernis worden genomen: een rangeerterrein van ruim honderd meter breed. De reizigerstunnel werd verlengd, bij de nieuwe entree kwam een P+R, parkeergelegenheid, onbewaakte fietsenstallingen, ruimtes voor taxistandplaatsen en ruimte voor het halen en brengen van treinreizigers. In de jaren negentig vestigden zich grootschalige kantoorgebouwen aan deze zijde. Door de afstand tot het station en de positie van de reizigerstunnel is er geen ruimtelijke relatie tussen het hoofdgebouw en de tweede entree, die als een losstaande satelliet van het stationsemplacement is op te vatten.

89. Entree reizigerstunnel zuidzijde.

90. Fietsenberging aan zuidzijde station.

91. Werkzaamheden aan zuidzijde station.

5. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

5.1 KWALITEITEN EN KNELPUNTEN

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijk en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen). Op sommige plekken is daarom sprake van een 'verwachtingswaarde'. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouwsubstantie blootgelegd wordt, nader onderzoek te doen. In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aan gegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekenning van de waardes zijn:
- geen onderscheid tussen bouwsubstantie uit de bouwtijd (1868) en toevoegingen van vóór 1950 (luifels, een uitbouw, veranderingen van deuren en ramen). Deze periode is essentieel voor de herkenbaarheid van het monument.
- onderdelen (kappen, interieurs) die niet origineel zijn en waarin de oorspronkelijke kwaliteit niet meer herkenbaar is, zijn als indifferent gewaardeerd. Soms hebben zij wel ensemblewaarde (als verwijzing naar de historische ontwikkeling), dit is dan specifiek aangegeven.

HOGE MONUMENTWAARDE
Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1868) of uit verbouwingen van vóór 1950 en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:
- alle gevels van het hoofdgebouw,
- de bouwmassa en de daken van het hoofdgebouw,
- mogelijk: wanden, plafonds of andere bouwsubstantie van vóór 1950 in het interieur van het hoofdgebouw.

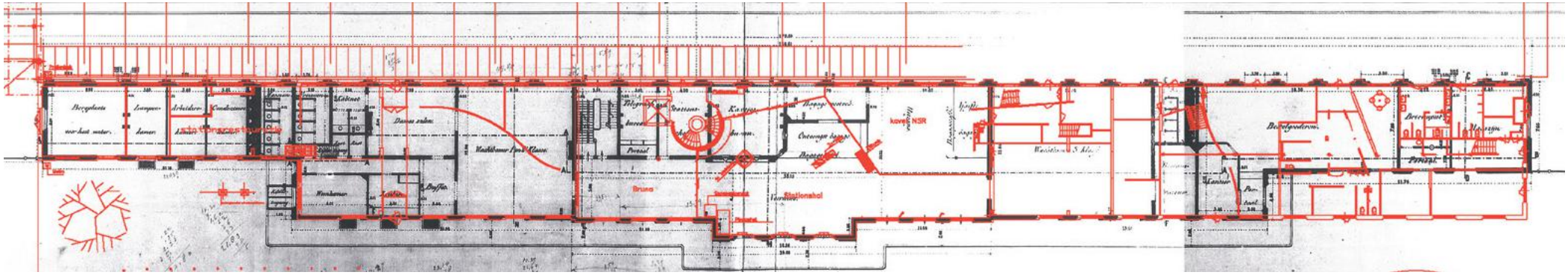
Een hoge monumentwaarde betekent dat:
- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

POSITIEVE MONUMENTWAARDE
Onderdelen die dateren van verbouwingen in de vorige eeuw (met name Van der Gaast, 1958), en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:
- De kopse gevel van de oostelijke zijvleugel (met vierkante raamindeling): een restant uit de gebruiksgeschiedenis, die het gevel met de reeks rondboogvensters niet verstoort. Juist omdat er verder geen sporen van de verbouwing door Van der Gaast resteren, is dit detail interessant omdat het iets over de geschiedenis van periodieke verbouwingen aan het station laat zien.
- Eventuele wanden, plafonds of afwerkingen van de verbouwing uit 1958 in het interieur van het hoofdgebouw.

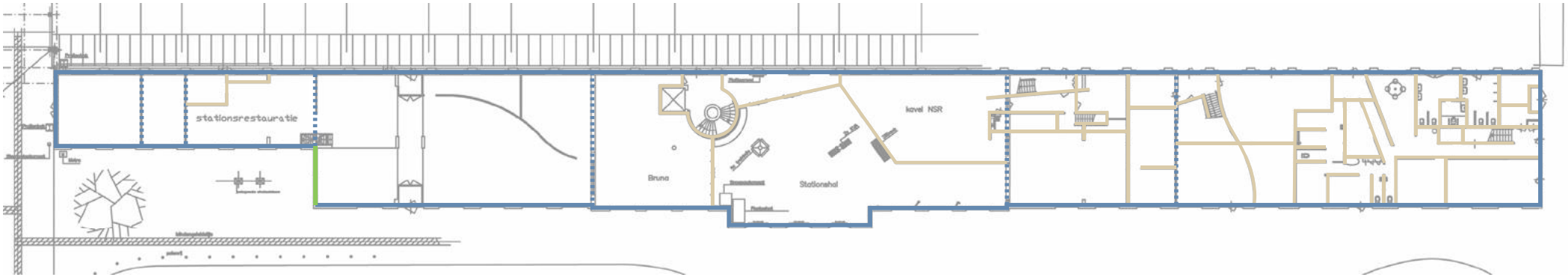
Een positieve monumentwaarde betekent dat:
- in principe gestreefd wordt naar behoud,
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE
Onderdelen van het emplacement, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Dat geldt eveneens voor toevoegingen vanaf 1950 op het emplacement. Het gaat hierbij om:
- het interieur van het hoofdgebouw (grotendeels jaren negentig van de twintigste eeuw of later),
- de kunststof ramen en kleurtoepassing aan de buitenkant van het hoofdgebouw,
- de spoorkap (oorspronkelijk 1868, vernieuwd in 1994). De aanwezigheid van een stationskap is positief in het ensemble, mede omdat de NS en de monumentenzorg probeerden om tot een passend ontwerp te komen. Het resultaat wijkt echter op zoveel punten af van het origineel (vorm, maat, hoogte, constructie, daklichten, verfijning en detaillering) dat geen sprake kan zijn van een positieve monumentwaarde.
- de perronkappen (oorspronkelijk 1891, vernieuwd in 1998 afwijkend in vorm, maat, constructie en detaillering),
- de reizigerstunnel (toevoeging jaren vijftig, vernieuwd 2012-13) en de zuidelijke entree (ontwerp 1984, bestek 1987),
- overkapping plaza en paviljoens ten oosten van het hoofdgebouw ('paviljoenplein', ontwerp 2006),
- latere perrons en overkappingen.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:
- behoud geen eis is,
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk (met name aan en in het hoofdgebouw),
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is; dit geldt voor de spoorkap, die samen met het hoofdgebouw en de Hoge Brug verwijst naar het negentiende-eeuwse emplacement.



plattegrond 2006 (rood) over plattegrond 1868



waardering

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

5.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

STATIONSPLEIN
De positie van het station, als monumentaal gebouw aan het einde van de negentiende-eeuwse Stationsweg, is van waarde. Het station heeft een duidelijke eenzijdige oriëntatie richting de binnenstad, waarbij oorspronkelijk een ensemble werd gevormd door het station, de villabebouwing, de Buiten Sociëteit en enkele hotels. De inrichting van de openbare ruimte was bijpassend, met veel groen (bomen) en een plein van grind. In de loop van de twintigste eeuw kwam de samenhang en het karakter van het Stationsplein onder druk te staan, als gevolg van de toename van het verkeer en de behoefte aan opstelruimte voor bussen, taxi's en auto's. Dit leidde tot een situatie met twee assen: de historische as van het hoofdgebouw en de villabebouwing en haaks daarop een as evenwijdig aan het spoor met parkeren, bushaltes en andere stationspleinfuncties. De kruising van beide assen wordt gevormd door een rotonde, die de relatie van het station met de stad ruimtelijk afsnijdt en de verblijfsfunctie van het Stationsplein minimaliseert. De symmetrie en lengte van het gebouw werkt niet door in de inrichting van de openbare ruimte.

EMPLACEMENT
Ooit was het hoofdgebouw de spil van het stationsemplacement. Hier was aankomst en vertrek, erachter lagen alle perrons onder een grote spoorkap. In verschillende fases is de dynamiek van het station naar het oosten verschoven. Hier kwamen kopsporen, verlengde sporen, een reizigerstunnel, een busstation, een tweede ingang aan de zuidzijde en een plaza met paviljoens.
De stadsbussen stoppen nog wel bij het hoofdgebouw, hoewel de routing voor passagiers naar de reizigerstunnel en de perrons niet heel overzichtelijk is. De nieuwe vervoersterminal ontwikkelt zich naast het negentiende-eeuwse emplacement, waarbij de vraag speelt welke rol het oude hoofdgebouw kan blijven vervullen. Inmiddels zijn langs de backbone van de reizigerstunnel geen negentiende-eeuwse bouwdelen meer aanwezig. Er is nog wel een echo van de historische ontwikkeling te zien, in de vorm van de vele soorten perronkappen. Hoewel ze allen van na 1980 dateren, houden ze de oorspronkelijke indeling en historische ontwikkeling van het emplacement zichtbaar. Momenteel wordt gewerkt aan verbreding en vernieuwing van de reizigerstunnel, de uitbreiding met een vierde perron aan de zuidzijde (Hanzelijn). Met het eventueel vernieuwen van alle perronkappen is de historische gelaagdheid niet meer herkenbaar op het emplacement.

AANBEVELINGEN (ZIE OOK HOOFDSTUK 6)

STATIONSPLEIN
- Streef naar verbetering van de verblijfskwaliteit van het Stationsplein voor het hoofdgebouw: versterk de ruimtelijke relatie met de Stationsweg, verbeter de verbinding voor langzaam verkeer naar de stad, herstel het groene, ontspannen karakter van het plein en creëer verblijfsmogelijkheden op het plein.
- Zorg dat het station in al zijn lengte weer zichtbaar wordt, zowel vanaf de Stationsweg als voor passanten op de Oosterlaan-Westerlaan.

EMPLACEMENT
- De positie van het hoofdgebouw, in de luwte van de reizigersstromen, vervoersterminal, geeft de mogelijkheid om het hoofdgebouw te programmeren als een extra entree tot het station. Hier kan een 'belevingsroute' ontstaan voor langzaam verkeer naar de stad, buspassagiers (stadsbus), in combinatie met publieksfuncties in het hoofdgebouw.
- Versterk de verblijfsfunctie van het hoofdgebouw, als een plek van onthaasting en rust, pal naast de hectiek van het vervoer; geschikt voor ontmoeting, werk en verpozing (1e klas genieten, Seats2Meet, etc.).
- Het hoofdgebouw is georiënteerd op zowel de stad als op de perrons, het is onvermijdelijk dat hier OVCP-poortjes zullen verschijnen – maar waar? Historisch gezien fungeerde het stationsgebouw als een vrij toegankelijk gebouw, en was er kaartcontrole bij de toegang van de stationshal tot het perron. Wanneer het hoofdgebouw wordt geprogrammeerd als schakel tussen stad en spoor, kan deze logica worden aangehouden. Door de stationshal als openbare foyer te ontwikkelen en van hieruit de ruimten in het hoofdgebouw te ontsluiten, zouden poortjes ter plaatse van de uitgangen van de hal naar de perrons kunnen volstaan.
- Al ruim een eeuw lang keert het stationsgebied de rest van het spooremplacement (rangeerterrein, werkplaatsen) de rug toe. De komst van een verlengde reizigerstunnel en een zuidelijke entree van het station heeft daar niets aan veranderd. Toch hebben beide emplacementen een gemeenschappelijke geschiedenis van spoorwegen, staatsspoor en gebouwen uit ten dele vergelijkbare perioden. Naar de toekomst verdient het aanbeveling te onderzoeken of in de verdere ontwikkeling van het stationsgebied ook (delen van) de verborgen spoorse wereld kunnen worden opgenomen. Zo kan een concept ontstaan van verschillende gebieden en sferen, geschakeld aan de nieuwe terminal rondom de reizigerstunnel (backbone). In deze nieuwe structuur zijn dan behalve het hoofdgebouw mogelijk ook werkplaatsgebouwen als historische elementen op te nemen – wat de herkenbaarheid en de identiteit van het gebied als geheel kan versterken.

92. Station en Stationsplein, 1983. [Collectie Zwolsche Courant. HCO]

HOOFDGEBOUW, EXTERIEUR
De gevels van het hoofdgebouw hebben een hoge monumentwaarde door zowel de stedenbouwkundige als de architectonische kwaliteit. Stedenbouwkundig manifesteert het gebouw zich met zijn grote lengte als een referentiepunt in de stad – een paleis voor reizigers, op de grens van een villagebied naar het spooremplacement en de grootschalige stadsuitbreidingen naar het zuiden toe. Architectonisch waardevol zijn het horizontale karakter, de ritmiek van de ramen en deuren, de plastische compositie van de geschakelde bouwvolumes (middendeel, zijvleugels, uiterste zijvleugels) en de in opzet eenvoudige en eenduidige materialisatie: een gepleisterd gebouw voorzien van een lange reeks rondboogvensters. Aan de spoorzijde werd de horizontaliteit versterkt door de aanzet en belijning van de perronkap. Ondanks de grote verschillen in het karakter en sfeer van het Stationsplein en de perron, manifesteert het hoofdgebouw zich sterk als eenheid, met een vergelijkbaar 'gezicht' aan beide zijden. De architectonische opzet, waarin het gebouw als een grote eenheid overkwam en oorspronkelijk slechts enkele details in kleur waren aangezet, is niet goed herkenbaar met de huidige kleurstelling (met name de zware grijze accenten rondom de ramen en deuren). De ramen zijn vervangen in kunststof, waarbij de indeling, dieptewerking, plastiek en proporties verloren zijn gegaan. Beide laatste punten (kleur en gevelopeningen) geven het station, in vergelijk met historische afbeeldingen, een grove en geërodeerde uitstraling (zie afb. 93 en 94).

HOOFDGEBOUW, INTERIEUR
Door de vele verbouwingen is in het huidige hoofdgebouw hoegenaamd niets te vinden, waarin de oorspronkelijke opzet, ruimtelijkheid, functionaliteit of architectonische kwaliteit van het 19de-eeuwse station is terug te vinden. Zelfs de structuur van het station 1e klasse is onherkenbaar veranderd, ondanks het behoud van de gevels. Dit geldt zowel voor de stationshal, als de publieksfuncties en de personeelsruimten. Bovendien is het station een conceptueel allegaartje, met restanten van de oorspronkelijke indeling (plaats stationshal), de verbouwing uit de jaren negentig (personeelsruimten op verdieping en in westvleugel, commerciële ruimten georiënteerd op de stationshal) als de recente interventies in de oostelijke vleugel (commerciële functies, georiënteerd op Stationsplein en perron).

AANBEVELINGEN (ZIE OOK HOOFDSTUK 6)

HOOFDGEBOUW, EXTERIEUR
- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels (rustica, pilasters, rondbogen, timpaan, etc.)
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Zorg dat de vensters in de rondbogen open en transparant blijven.
- Let bij eventuele wijzingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek en geleding.
- Herstel de kleurstelling of maak een nieuw kleurontwerp, gericht op de oorspronkelijke architectonische rijkdom en samenhang (monochrome gevel, met enkele accenten),
- Breng de plastiek en de oorspronkelijke indeling in de ramen en deuren terug.

HOOFDGEBOUW, INTERIEUR
- De interieurs van het hoofdgebouw (met name de stationshal en de personeelsruimten) doen in architectuur, geleding en massa afbreuk aan het gebouwconcept en verhouden zich op geen enkele manier tot het historische gebouw waar zij deel van uitmaken. Het is aan te bevelen voor de lange termijn na te denken over een totaalconcept voor het hoofdgebouw (ruimtelijk, programmatisch, architectonisch), dat zich spiegelt aan de historische kwaliteit van station Zwolle, en kwaliteit en betekenis toevoegt aan het hedendaagse station. Het gaat dan om: herstel van een structurele samenhang van het gebouw (waarbij allerminst letterlijk op de plattegrond van 1891 hoeft te worden teruggegrepen) en het terugbrengen van de architectonische verfijning van het monument. Dat kan op veel manieren: reconstructie, herinterpretatie of met hedendaagse architectuur, zolang het ontwerp zich verhoudt tot de architectonische logica van het monument. Hierbij kan inspiratie worden gevonden in de traditie van de standaardstation van de MESS: een architectonische en conceptuele toolbox voor allerhande opgaven die zich in de stations voordoen.

93. Situatie in 1908 met donkere houten kozijnen. [Stationsweb]

94. Huidige situatie met donkergrijs omlijste, vlakke kunstof kozijnen.

95. Station en Stationsplein. [Collectie Zwolsche Courant. HCO]

6. HOE NU VERDER?

De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardestelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt.

Voor elke partij is een belangrijk uitgangspunt bij veranderingen dat het station grofweg te lezen is als een uniek gebouw in een sterk veranderde omgeving. De architectuur van het station eerste klasse, daterend uit de negentiende eeuw, is van grote cultuurhistorische waarde. Het emplacement heeft in de loop van de tijd een geheel andere structuur gekregen, waarin het hoofdgebouw in de luwte is terecht gekomen. De grote stroom reizigers concentreert zich rondom de reizigerstunnel. Met de aanstaande vervanging van alle perronkappen is op de perrons geen sprake meer van bijzondere cultuurhistorische waarde (in relatie tot het station 1e klasse) of historische gelaagdheid – behalve dan het hoofdgebouw en de aanwezigheid van een (moderne en te grote) spoorkap erachter. In het interieur hebben in de loop der tijd zoveel veranderingen plaatsgevonden dat er nauwelijks nog waardevolle authentieke elementen over zijn. Het is de uitdaging om het hoofdgebouw zijn grandeur terug te geven en van toegevoegde waarde voor station en stationsomgeving te laten zijn.

6.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

HOOFDGEBOUW, GEVELS

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels (rustica, pilasters, rondbogen, timpaan, etc.)
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Zorg dat de vensters in de rondbogen open en transparant blijven.
- Let bij eventuele wijzingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek en geleding.
- Herstel de kleurstelling of maak een nieuw kleurontwerp, gericht op de oorspronkelijke architectonische rijkdom en samenhang (monochrome gevel, met enkele accenten). Hiervoor is aanvullend kleuronderzoek op het gebouw en oude afbeeldingen aanbevolen.
- Breng de plastiek en de oorspronkelijke indeling in de ramen en deuren terug. De kunststof kozijnen detoneren in de gevel door hun vorm, indeling, dikte en vlakheid. Wanneer zich de gelegenheid voordoet de kozijnen te vervangen, kan worden teruggegrepen op de oorspronkelijke details (tekeningen bestaan nog) voor maatvoering, negges, raamindeling en de precieze plaatsing van alle onderdelen.
- Heroverweeg de kunsttoepassing op het gebouw, deze verhoudt zich niet goed tot de monumentwaarde.

HOOFDGEBOUW, FUNCTIONALITEIT EN INTERIEUR

- De interieurs van het hoofdgebouw (met name de stationshal en de personeelsruimten) doen in architectuur, geleding en massa afbreuk aan het gebouwconcept en verhouden zich op geen enkele manier tot het historische gebouw waar zij deel van uitmaken. Het is nu een allegaartje van weggemoffelde kantoren, een detonerende stationshal met omringende commerciële ruimtes en recente commerciële ruimtes die zich richten op perron en Stationsplein. Het is aan te bevelen voor de lange termijn na te denken over een nieuw totaalconcept voor het hoofdgebouw (ruimtelijk, programmatisch, architectonisch), dat zich spiegelt aan de historische kwaliteit van station Zwolle. Het gaat dan om: een plan om het hoofdgebouw weer als een gebouw met een karakter en duidelijke functie op het emplacement te plaatsen. Daarbij hoort zeker: herstel van een structurele samenhang (waarbij allerminst letterlijk op de plattegrond van 1891 hoeft te worden teruggegrepen) en het terugbrengen van de architectonische verfijning van het monument. Dat kan op veel manieren: reconstructie, herinterpretatie of met hedendaagse architectuur, zolang het ontwerp zich verhoudt tot de architectonische logica van het monument. Hierbij kan inspiratie worden gevonden in de traditie van de standaardstation van de MESS: een architectonische en conceptuele toolbox voor allerhande opgaven die zich in de stations voordoen. Wellicht kan Zwolle model staan voor vernieuwing van 1e, 2e, 3e, 4e en 5e klasse stations elders in het land (ongeacht of ze deel uitmaken van De Collectie of niet).
- Versterk de functionaliteit van het stationsgebouw in relatie tot de terminal.
- In het interieur is de kans klein dat er nog restanten van eerdere bouwfases kunnen worden gevonden. Wellicht is er nog oude bouwsubstantie van wanden (zie de waarderingskaart) of plafonds. Raadpleeg voorafgaand of tijdens verbouwingen een bouwhistoricus om mogelijke bouwsporen te onderzoeken en probeer deze in de plannen op te nemen (wanneer daar vanuit de cultuurhistorische waarde aanleiding toe is).

6.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart leidend.

6.3 AANBEVELINGEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE

- Betrek het gebouw bij de vervoersterminal, het geeft de kans om het gebouw en het Stationsplein oude of nieuwe luister te geven, station Zwolle meerwaarde te bieden.
- Verbeter de voetgangersroute tussen het station en de stad via de Stationsweg door obstakels weg te halen (bushaltes, rotonde) en een veilige en duidelijke looproute te maken tussen station en de stad.
- Verbeter de looproutes en zichtlijnen van het station naar de stad en vice versa.
- Verbeter de verblijfskwaliteit van het Stationsplein en vergroot de samenhang tussen binnen en buiten. Zie de stationsentree als een ontmoetingsplek.
- Onderzoek de consequenties van het weghalen van de bushaltes voor het gebouw, herstel het groene, ontspannen karakter van het plein en creëer verblijfsmogelijkheden op het plein. De nieuwe opzet kan wellicht zonder rotonde.
- Zorg dat het station in al zijn lengte weer zichtbaar wordt, zowel vanaf de Stationsweg als voor passanten op de Oosterlaan-Westerlaan.

6.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van het hoofdgebouw, als onderdeel van een verder compleet vernieuwde stationsterminal is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details (die zich moeten verhouden tot de originele details, waarvan de tekeningen nog aanwezig zijn). Het interieur is dermate aangetast dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om (met nieuwe of met oude vormen) samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw, als een historische plek in een dynamische omgeving vorm te geven. Traditionele dogma's (taboe op reconstructie, academische keuze voor contrasten) kunnen een goede oplossing in de weg zitten – gezien vanuit de reizigersbeleving en de ruimtelijke kwaliteit van het emplacement.

6.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

Al ruim een eeuw lang keert het stationsgebied de rest van het spooremplacement (rangeerterrein, werkplaatsen) de rug toe. De komst van een verlengde reizigerstunnel en een zuidelijke entree van het station heeft daar niets aan veranderd. Toch hebben beide emplacementen een gemeenschappelijke geschiedenis van spoorwegen, staatsspoor en gebouwen uit ten dele vergelijkbare perioden. Naar de toekomst verdient het aanbeveling te onderzoeken of in de verdere ontwikkeling van het stationsgebied ook (delen van) de verborgen spoorse wereld kunnen worden opgenomen. Zo kan een concept ontstaan van verschillende gebieden en sferen, geschakeld aan de terminal rondom de reizigerstunnel (backbone). In deze nieuwe structuur zijn dan behalve het hoofdgebouw mogelijk ook werkplaatsgebouwen als historische elementen op te nemen – wat de herkenbaarheid en de identiteit van het gebied als geheel kan versterken. Nader onderzoek van de werkplaatsen zal hier onderdeel van moeten zijn.

6.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

Vanuit cultuurhistorie zijn er drie opgaven voor station Zwolle te formuleren: verbind het oude hoofdgebouw met de moderne vervoersterminal (ruimtelijk en programmatisch), herstel de monumentaliteit en representativiteit van het hoofdgebouw (grondig in het interieur, nauwkeurig in het exterieur) en geef het Stationsplein zijn verblijfsfunctie en ruimtelijke kwaliteit terug.

In Nederland zijn nog tientallen stations van de vijf standaardtypen te vinden. De huidige 'standaard' ingrepen (toegangscontrole, commerciële functies) vragen als het ware om een aanvulling op de negentiende-eeuwse catalogus om hier passende oplossingen voor te vinden.

NOTEN

1 Ten Hove (2005), p. 443.
2 Ten Hove (2005), p. 443.
3 Ten Hove (2005), p. 435.
4 Ten Hove (2005), p. 443.
5 www.stationsweb.nl
6 J.C.G. van de Meene, “De geschiedenis van station Zwolle”, in: *Op de Rails* (38) nr. 10 1970, p. 207.
7 Zie Van der Woud (2006).
8 Archief HCO, 1376.2_ 1447_Zwolsche Krant 23.08.1957 enTen Hove (2005, p. 445.
9 Van der Woud (2006), p. 317.
10 Ten Hove (2005), p. 446.
11 Archief HCO, 1376.2_ 1447_Zwolsche Krant 23.08.1957 enTen Hove (2005, p. 445
12 J.C.G. van de Meene, “De geschiedenis van station Zwolle”, in: *Op de Rails* (38) nr. 10 1970, p. 207.
13 Zie Nationaal Archief, archief Binnenlandse zaken/ spoorwegen: http://www.gahetna.nl/collectie/archief/ead/index/eadid/2.04.22/anchor/descgrp-context-bioghist#c01:0.
14 Van der Woud, (2006) p. 288. Ministerie van Waterstaat, Nijverheid en Handel kwam pas in 1877.
15 Romers (1981), p. 135.
16 Saal/Spangenberg (1983), p. 31.
17 Zie SteenhuisMeurs, *NS vooroorlogse stations. Cultuurhistorische verkenning en analyse*, 2008, p. 25, en Romers (1981), p. 54.
18 P. Meurs, “Reis door de tijd”, in *De Collectie bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009, p. 18.
19 Zie V.M. Lansink (1998), p. 13-14.
20 SteenhuisMeurs, *NS vooroorlogse stations. Cultuurhistorische verkenning en analyse*, 2008.
21 Zie Romers (1981), hoofdstuk VIII.
22 Romers (1981), Saal/Spangenberg (1983), BONAS en www.stationsweb.nl
23 Romers (1981), p. 136.
24 Saal/Spangenberg (1983) p. 32.
25 J.H.S.M. Veen (1980), p.34-35.
26 J.C.G. van de Meene, “De geschiedenis van station Zwolle”, in: *Op de Rails* (38) nr. 10 1970, p. 207.
27 J.C.G. van de Meene, “De geschiedenis van station Zwolle”, in: *Op de Rails* (38) nr. 10 1970, p. 207.
28 Ten Hove (2005), p. 451-452.
29 Archief HCO, Rijkswaterstaat in Overijssel toeg. 140.1 inv.nr. 951.
30 Archief HAU 915_942.
31 Archief HCO 915_975 en Archief HCO.
32 Archief HCO 140_1_951_ en Rijkswaterstaat in Overijssel toeg. 140.1 inv.nr. 951.
33 Archief HCO, Rijkswaterstaat in Overijssel toeg. 140.1 inv.nr. 951.
34 Ten Hove (2005), p. 447.
35 Veenendaal (2008), *Spoorwegen in Nederland*.
36 Zie de bronnen hoofdstuk 3.
37 J.C.G. van de Meene, “De geschiedenis van station Zwolle”, in: *Op de Rails* (38) nr. 10 1970, p. 206, en www.stationsweb.nl.
38 J.C.G. van de Meene, “De geschiedenis van station Zwolle”, in: *Op de Rails* (38) nr. 10 1970, p. 206
39 SteenhuisMeurs, (2008) p. 106.
40 Archief HCO 140_1_951.
41 Archief HCO 140_1_951 .
42 A.J. Meusema, p. 21/ Ten Hove (2005), p. 441-445.
43 Ten Hove (2005), p. 442.
44 A.J. Meusema, p. 21.
45 A.J. Meusema, p. 22.
46 Ten Hove (2005), p. 447.
47 Cijfers komen uit het boek Ten Hove (2005), p. 601.
48 Ten Hove (2005), vanaf p. 599.
49 Ten Hove (2005), p. 606.
50 Archief HCO 140_1_952.
51 Archief HCO 717_126.
52 Archief HCO 717_141. Tekeningen voor de verbetering van het Stationsplein 1939-1940.
53 Nota Herinrichting Stationsplein, Zwolle, Maart 1985.
54 Archief HCO Zwolsche Krant_1447_Nota Herinrichting Stationsplein 1993.
55 J.C.G. van de Meene, “De geschiedenis van station Zwolle”, in: *Op de Rails* (38) nr. 10 1970, p. 209.
56 Archief HCO, 1376.2_ 1447_Zwolsche Krant.
57 Archief HCO, 1376.2_ 1447_Zwolsche Krant 25.02.1984.
58 Archief HCO, 1376.2_ 1447_Zwolsche Krant 07.07.1947.
59 P. Meurs, W. Vanstiphout, (2009), p. 150.
60 Petra Brouwer, *De wetten van de bouwkunst. Nederlandse architectuurboeken in de negentiende eeuw*, Rotterdam 2011.
61 Archief HCO.

BRONNEN

LITERATUUR
Atelier Rijksbouwmeester, Bureau Spoorbouwmeester, *Station Centraal. Over het samenbinden van station en stad*, Den Haag/Utrecht 2010.

Petra Brouwer, *De wetten van de bouwkunst. Nederlandse architectuurboeken in de negentiende eeuw*, Rotterdam 2011.

J.W. van Dal, *Architectuur langs de rails, overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer 1981.

C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1988*, Zutphen 1998.

J. ten Hove, *Geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 2005.

V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie*, 1998.

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. *Terugblik op vijftig jaren spoorweggebeuren in Nederland*, Groningen 1986.

P. Meurs, W. Vanstiphout, *De Collectie, bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009.

A.J. Meusema, *Zwolle aangeSpoord. Begeleidende catalogus bij de tentoonstelling in het Provinciehuis Zwolle*, Zwolle 1980.

J.C.G. van de Meene, 'De geschiedenis van station Zwolle', in: *Op de Rails* (38) 1970, nr. 10.

J.H.S.M. Veen, *Rails rondom de Peperbus*, Zwolle 1980.

Nieuw Spoor, personeelsblad, onder andere te vinden in de Koninklijke Bibliotheek, Den Haag.

L. van Paddenburgh, J.G.C. van de Meene, *Spoorwegstations in Nederland*, Deventer 1981.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.

P. Saal en F. Spangenberg, *Kijk op stations*, Amsterdam/Brussel 1983.

G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2008.

Vereniging Vrienden van de stadskern Zwolle, *Het Stationsplein, voorhof van Zwolle*, Zwolle 1999.

A. van der Woud, *Een Nieuwe Wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006.

ARCHIEVEN
Het Utrechts Archief
916 Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, bestekken
959 Tekeningen
960 NS Dienst Weg en Werken

ProRail, bedrijfsarchief

Historisch Centrum Overijssel
140.1 Rijkswaterstaat in Overijssel
25.1 Provinciaal bestuur van Overijssel, kaarten
717 Gemeente Zwolle, Dienst Openbare Werken
702 Gemeente Zwolle, Secretarie
1376.2 Zwolsche Courant

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, augustus 2012.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Stations en ProRail.

Projectteam: prof. dr. ir. Paul Meurs, Henriëtte Sanders MA, ir. Joost Emmerik.

SteenhuisMeurs
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.

96. Luchtfoto omgeving station Zwolle met straatnamen. [www.google.nl, geraadpleegd op 09-11-2012]