

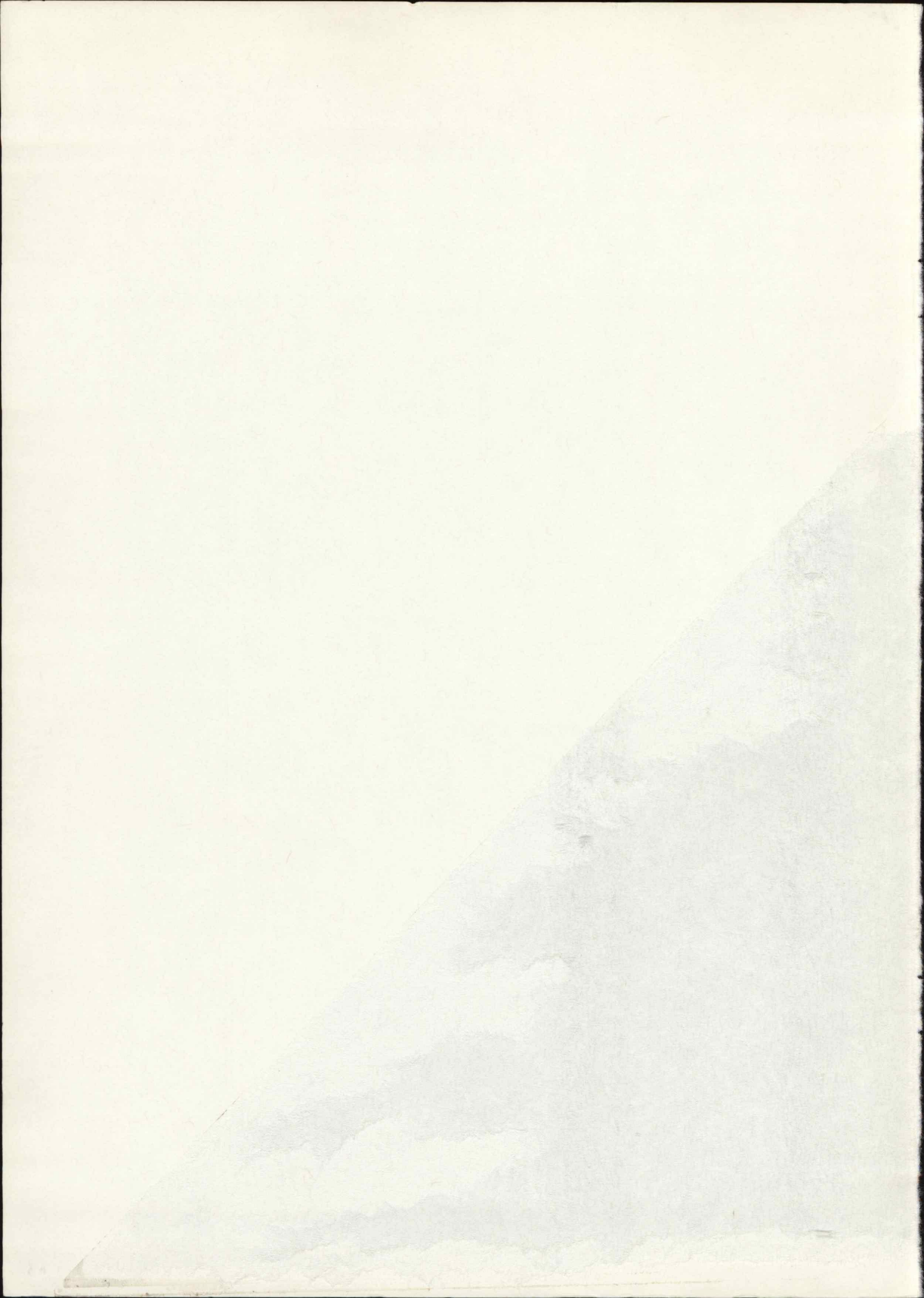
ID-1383  
C-2  
14-10-1993



1,110519090003

**ZWOLLE**  
gemeente Zwolle

**BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN**



# BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

## INGEVOLGE ARTIKEL 20 VAN DE MONUMENTENWET

### **ZWOLLE** gemeente Zwolle

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van Zwolle als beschermd stadsgezicht.

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekeningnummer O61) door een stippellijn omgrenste gebied.

Publikatie van de **Rijksdienst voor de Monumentenzorg**.

Januari 1989.

## Inleiding

Het beschermde stadsgezicht Zwolle omvat de oude binnenstad binnen de 17de-eeuwse vestingwerken, die in de vorm van een laat 19de-eeuwse singel- en parkaanleg de compacte stadskern omsluiten.

Het specifieke karakter van Zwolle als welvarende middeleeuwse marktstad, gegroeid uit een van oorsprong agrarische nederzetting, gelegen aan belangrijke land- en waterwegen, is in de binnenstad nog steeds goed afleesbaar.

Karakteristiek is het grillige op het oude centrum (Grote Markt, Grote Kerkplein) gerichte stratenpatroon in het vroeg-middeleeuwse zuidelijke deel, met de Sassenstraat, Praubstraat, Papenstraat, Voorstraat en Diezerstraat als overblijfselen van belangrijke toevoerroutes en de oost-west gerichte stratenstructuur in het noordelijke, laat-middeleeuwse deel, als gevolg van een stelselmatige uitleg in noordelijke richting.

Kenmerkend is het compacte, dichtbebouwde karakter van de gehele binnenstad met duidelijk begrensde ruimten en overwegend aaneengesloten bebouwing langs straten en pleinen. In contrast hiermee zijn de extensief bebouwde, deels rijk beplante bolwerken, die tezamen met een ruim geprofileerde stadsgracht de overgang tussen binnenstad en de overige stadsdelen markeren. Naast het afwisselende en gedifferentieerde ruimtestelsel van wegen, (voormalige) waterwegen, pleinen en/of markten herbergt Zwolle een groot aantal waardevolle historische gebouwen uit diverse perioden, die ondanks een grote verscheidenheid in architectuur, in samenhang met de consistente ruimteprofielen, morfologisch een sterke eenheid vormen. Ondanks enige ingrijpende veranderingen van recente datum die de stad, met name in het noordelijke stadsdeel heeft ondergaan, is over het geheel bezien de historische structuur en het karakter dusdanig intact gebleven en bepalend voor het ruimtelijk beeld van de stad, dat een aanwijzing als beschermd stadsgezicht voor de gehele binnenstad is gerechtvaardigd.

## Ontstaan en ontwikkeling

Zwolle is gelegen in een gebied waar de belangrijkste reliëfeenheden werden gevormd door het ijs van de gletsjers en eolische afzettingen. Gedurende het Pleistoceen drongen gletsjertongen vanuit het noorden het gebied binnen. De gletsjers schoven in bestaande rivierdalen en stuwden de grond opzij tot wallen die later – na smelting van het ijs – met dekzand werden afgedekt. Aldus ontstond ook de Noord-Oost Veluwe stuwwal met een uitloper tot aan de

Vecht. Toen de IJssel naar het noorden door de stuwwal heen brak, kwam het restant van de wal als een drempel tussen IJssel en Vecht te liggen. Op deze natuurlijke verhoging ontstond duizenden jaren later de stad Zwolle (zie fig. I). De zandrug is nog altijd herkenbaar in Zwolle's oudste straat, de Sassenstraat, waar een duidelijk niveauverschil merkbaar is ten opzichte van de aangrenzende Koestraat en het Grote Kerkplein. De hogere ligging van de stuwwal ervaart men eveneens in de Tijlspassage, tussen de Melkmarkt en de Voorstraat, en in de Goudsteeg.

Uit archeologisch onderzoek is gebleken dat Noordwest Overijssel in pré- en protohistorie een belangrijk doorgangsgebied is geweest, zowel voor handelaren als voor andere bevolkingsgroepen, maar verder is uit die tijd niets met zekerheid bekend. Wel is zeker dat in de Karolingische Tijd (8ste-10de eeuw) veel nederzettingen zijn gesticht. Uit het vondstmateriaal van een opgraving in de Sassenstraat concluderen archeologen dat ook hier al in de Karolingische Tijd bewoning was. Mogelijk lag er een zandweg over de zandrug langs de Grootte Aa ter plekke van de tegenwoordige Sassenstraat met daarlangs houten huizen, waarschijnlijk voor een deel bestaande uit boerderijen.

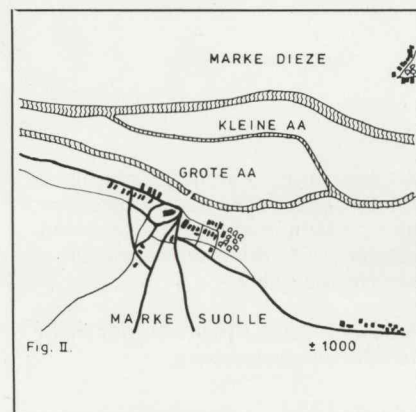
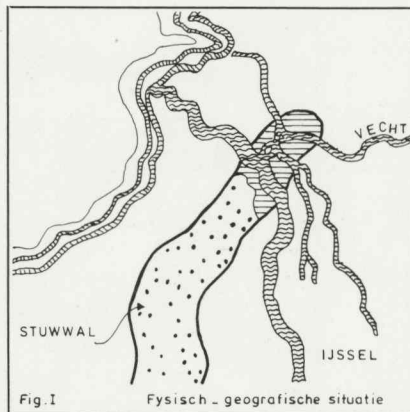
Toch was de oudste, op de stuwwal gelegen straat, de Sassenstraat, in het begin niet de belangrijkste straat. Dat moet de Papenstraat zijn geweest, een heerweg vanuit het zuiden die liep via het Kleine Veer. De Praubstraat was indertijd het einde van een oude handelsverbinding met Deventer (zie fig. II).

Uit aardewerkvondsten heeft men kunnen afleiden dat het Karolingische Zwolle niet uitsluitend een agrarische nederzetting was, maar een nederzetting met door handel ontstane contacten naar een ruime omgeving. Uit een bron uit 1040 blijkt echter dat Zwolle toen nog slechts bestond uit een groep houten woningen rondom een kerk. Van de oudste kerk (gelegen op de plaats van de huidige

Michaëlskerk) wordt aangenomen dat dit een burchtkerk is geweest, een versterkt gebouw tegen de dreigende invallen der Noormannen. Waarschijnlijk heeft de kerk bewoners aangetrokken die zich, vanwege het nabije Zwarte Water en de IJssel, op visvangst toelagden en zo de al aanwezige handel verder stimuleerden. Het kleine dorpje heette in 1040 nog Middelwijk, terwijl de Marke waarin de nederzetting lag al met Zwolle (Suolla) werd aangeduid. Men zou de nederzetting Zwolle in deze beginfase kunnen omschrijven als een streekdorp op een stuwwalrest. De samenstroming van twee riviertjes, de Grootte- en de Kleine Aa, de nabijheid van de IJssel en de aanwezigheid van de hoge droge stuwwal vormden te zamen wellicht aanleiding voor het ontstaan van het streekdorp. Omdat de nederzetting in haar ontstaansperiode georiënteerd was op de IJssel – die toen waarschijnlijk ter hoogte van het tegenwoordige NS-station stroomde – ligt het oudste deel van de nederzetting in het zuidelijk deel van de huidige binnenstad.

De natuurlijke vereniging van het Zwarte Water met de Overijsselse Vecht lag vrij ver naar het noorden. Pas na de bedijking van de IJssel in 1308 kreeg deze rivier haar tegenwoordige bedding, op relatief grote afstand van het centrum.

Reeds in de 13de eeuw deed de invloed van de inwoners der Marke Zwolle op de ontwikkeling van de nederzetting zich gelden. Door het verlenen van financiële en personele steun aan de landsheer, de bisschop van Utrecht, in zijn strijd tegen de Drenten kreeg Zwolle uit erkentelijkheid in 1230 stadsrechten. De Marke had dus inmiddels al een zekere welstand bereikt, aangezien het dergelijke hulp anders niet had kunnen geven. In de Marke Zwolle lagen de buurtschappen Middelwijk en Assendorp, beide ontstaan tussen 800 en 1000 na Christus. Waarschijnlijk koos men in 1230 het belangrijkste deel van de Marke uit om te omheinen, te weten Middelwijk, omdat daár een kerk stond. Dit oudste stadsdeel had



de Grootte Aa als noordgrens, de tegenwoordige Luttekestraat als westgrens, de Blijmarkt/Koestraat als zuidgrens en de Walstraat als oostgrens.

De oude nederzettingsnaam Middelwijk werd vervangen door de naam van de Marke waarin de nieuwbakken stad was gelegen. Vanaf 1230 heette de nederzetting Zwolle. Toen Zwolle juridisch tot stad werd verheven, werd ze stadsrechtelijk de dochterstad van Deventer. Zowel op economisch en politiek als op kerkelijk terrein bleef Zwolle gedurende lange tijd sterk afhankelijk van haar moederstad.

De 13de eeuw was een periode van bloei voor Zwolle. De oorzaak was in hoofdzaak de aan de gunstige ligging aan land- en waterwegen te danken groeiende marktfunctie van de stad: in 1265 had men reeds vier jaarmarkten en in 1309 kwam daar nog een vijfde bij. Naast de goederenhandel bleef ook de agrarische sector van belang. Veel boeren woonden binnen de 'muren' van de stad om van daaruit hun vee te weiden buiten de poorten.

De IJsselstreek werd door zijn verkeersgeografische ligging het gebied waar West-Nederland zijn produkten (laken en zuivel) ruilde met Westfaalse en Rijnlandse waren als hout, wijn en linnen. Zwolle profiteerde van de economische bedrijvigheid in de regio, werd een stapelplaats, en meldde zich aan als lid van de Hanze, onder meer om de sterke afhankelijkheid van Deventer te verminderen. Doch doordat de stad in 1308 van de IJssel afgesneden werd, duurde het meer dan een eeuw voordat Zwolle officieel tot Hanzestad werd verheven.

De eerste (houten) omwalling van de nederzetting ontstond in 1230, direct na het verkrijgen van de stadsrechten. Aan de noordzijde begrensd door de Grootte Aa, omsloot deze omwalling onder meer de Michaëlskerk en het deel van de Sassenstraat tot en met de knik vóór de Bethlehemkerk. Het beloop van de straten ten zuiden van de Michaëlskerk gaat mogelijk terug tot de tijd

van de oudste vestiging. De bochten en kronkelingen van de wegen en percelen die nog altijd in dit stadsdeel zijn aan te treffen, stammen van voetpaden en karresporen die om boomgroepen en andere belemmeringen heenliepen.

Na een grote brand in 1324 werd de stad in de periode 1326-1329 naar het westen uitgelegd en geheel ommuurd (zie fig. III). Voordien was de nederzetting al uitgegroeid langs het riviertje de Grootte Aa, waarvan de loop in de stratenreeks Ter Pelkwijkstraat/Gasthuisplein/Oude Vismarkt/Melkmarkt nog te volgen is. In het oosten kwam na 1324 het gebied rond de Bethlehemkerk, in het westen het meer planmatig gebouwde gedeelte rond de Onze Lieve Vrouwekerk tot ontwikkeling. Nog altijd is het regelmatige, orthogonale stratenpatroon tussen de Luttekestraat en de Jufferenwal duidelijk verschillend van het onregelmatige stratenpatroon in het oude stadsdeel ten oosten daarvan.

In het nieuwe binnen de stadsmuur getrokken gedeelte was de Voorstraat de belangrijkste straat. Deze hooggelegen straat was de voornaamste uitvalsweg naar het westen, richting Voorst. Daar de heer Van Voorst heerlijke rechten op de straat uitoefende, werd de Voorstraat later als westelijke uitvalsweg vervangen door de Kamperstraat met de toen gebouwde Kamperpoort. Via kunstmatig opgeworpen dijken als de Hoogstraat en de Gasthuisdijk voerde de weg naar Hasselt en Kampen.

De Voorstraat was toen al zo dicht gebouwd dat er voor de door Zwolle gewenste Mariakapel (in navolging van Kampen en Deventer) geen plaats meer was. Het stadsbestuur kocht daarom voor dit doel de hof te Zwolle, de tegenwoordige Ossenmarkt en liet daar de Onze Lieve Vrouwekapel (later kerk) bouwen. Door haar ligging vlakbij de Michaëls- of Grote Kerk is de kerk nooit tot een parochiekerk uitgegroeid.

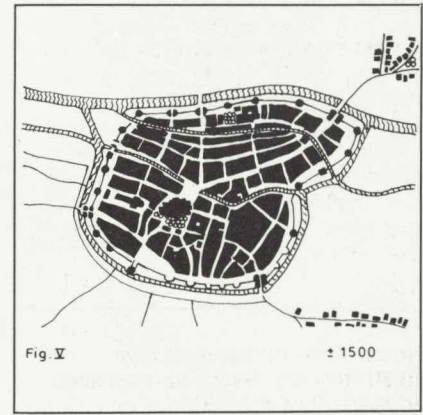
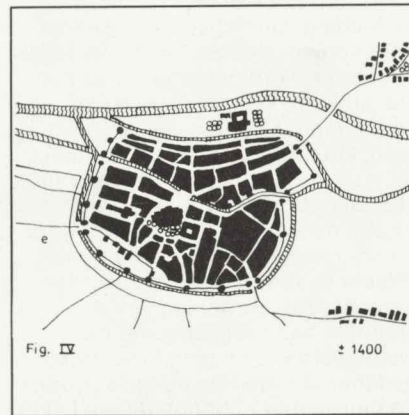
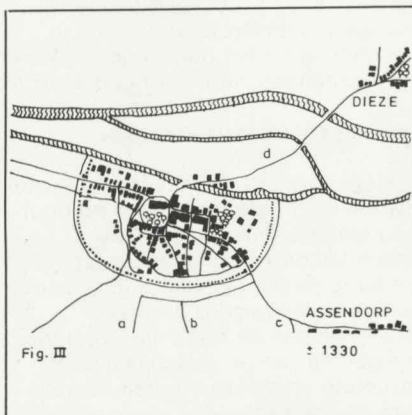
Tot circa 1500 was het Grote Kerkplein ten zuiden van de Michaëlskerk als markt in gebruik. Toen men rond dat jaar er een kerkhof van

maakte verhuisde de markt naar de noordzijde van de kerk, waar ruimte was geschapen door overkluising van een deel van de Grootte Aa.

In 1384 kwam de Marke Dieze aan Zwolle en werd de Kleine Aa de noordgrens van de stad. Het grootste deel van de Diezerstraat met daarin het Heilige Geestgasthuis kwam nu binnen de muren te liggen. De noordelijke bemuring werd voltooid in 1396 en bracht het gebied tussen Grootte- en Kleine Aa binnen de stad. Zo kreeg Zwolle door de sprong over de Grootte Aa het karakter van een voordestad (zie fig. IV). Er werden systematisch in oost-west richting, evenwijdig aan beide wateren straten aangelegd, zoals de Nieuwstraat en de Bitterstraat.

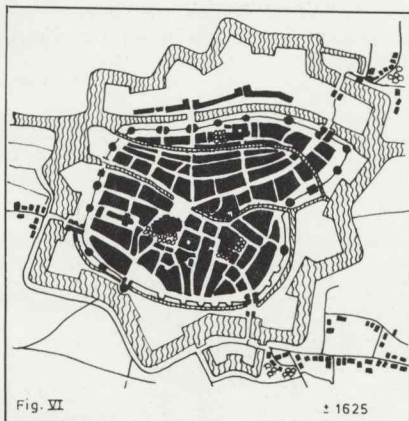
Door de geringe groei van het inwoneraantal tengevolge van pestepidemieën was de volgende stadsuitbreiding (rond 1480) relatief gering. Door het gebied tot aan de huidige Thorbeckegracht bij de stad te betrekken kwamen de oude wijk Smeden en het Broerenklooster binnen de stadsmuren te liggen en kreeg de binnenstad van Zwolle haar huidige ovale vorm. De noordgrens werd nu gevormd door de Waterstraat en op de kruising daarvan met de Smeden kreeg de stad een Nieuwe Diezerpoort (zie fig. V). In het kader van de nieuwe laat 15de-eeuwse verdedigingsgordel bouwde men naast de genoemde Diezerpoort ook nog de Buitenkamperpoort (1488).

Het belang van de handelsfunctie voor het stadscentrum blijkt uit de vele overkluisingen van de Grootte Aa. Voor het eerst gebeurde dit in 1437 waarbij de Grote Markt ontstond, en in 1463 waren er al vijf overkluisingen of overbruggingen van het riviertje. Toen evenwel rond omstreeks 1500 de nu nog bestaande noordelijke stadsmuur langs de tegenwoordige Stadsgracht kwam te liggen, werd vanaf dat moment de vaarroute langs dat water belangrijker dan de Grootte Aa, die met al zijn overkluisingen teveel belemmeringen opleverde.



De structuur die de stad in de 16de eeuw heeft, is op de kaart van Van Deventer uit 1560 (fotobijlage, afb. 1) goed af te lezen. Het verschil in verkavelingsstructuur tussen het noordelijk en zuidelijk stadsgedeelte, dat in de 15de eeuw al aanwezig is, is op de meer gedetailleerde kaart van Braun en Hogenberg uit circa 1578 (fotobijlage, afb. 2), ondanks de vertekening, goed zichtbaar. De Luttekstraat en de Sassenstraat zijn evenals de Diezerstraat regelmatig verkaveld, maar hebben een grillig verloop. In tegenstelling tot de Melkmarkt met de brede kaden (als marktplein in gebruik) en met de relatief ruime percelen hebben de achterstraten in het noordelijk gedeelte (Nieuwstraat en Bitterstraat) een smaller profiel en een fijnmaziger verkaveling. Het zuidelijk stadsgedeelte kent een grote variatie in kaveldbreedte en -lengte en draagt het karakter van een 'invulverkaveling'.

In het begin van de 17de eeuw werd de stad voorzien van een aarden vestinggordel met bastions (zie fig. VI). De Dijk, een strook land ten noorden van de Thorbeckegracht, kwam nu binnen de omwalling te liggen doch bleef lange tijd slechts schaars bebouwd als gevolg van de slechte economische toestand. Vanwege de hier ontstane (op de scheepvaart gerichte) bedrijvigheid en uit militaire motieven werd het gebied binnen de beschermende omwalling getrokken. De nieuwe vestingwerken maakten Zwolle onderdeel van een linie, die vanaf Nieuwe Schans via Bourtange en Coevorden over Ommerschans en het fort Kijk in de Vecht naar de IJssellinie liep. In 1621 werd de vesting voltooid. De vestingwerken bestonden uit een aarden hoofdwal met elf bastions en een natte gracht. Daarbij lag er een hoornwerk voor de Sassenpoort en een ravelijn voor de Diezerpoort. Het eerste is nog altijd te herkennen in het tracé van de Karnebeekstraat, de Zuiderkerkstraat



Figuur I t/m VI: bewerkt naar illustraties uit: Zwolle van stuwwal tot stad, Zwolle 1980.

en de Zeven Alleetjes. De stadsplattegrond van Blaeu (fotobijlage, afb. 3) geeft een goed beeld van de 17de-eeuwse vestingwerken van Zwolle, terwijl ook de middeleeuwse ommuring op deze kaart nog redelijk goed zichtbaar is. Het terrein tussen de voormalige dubbele zuidelijke stadsmuur werd in deze tijd bij de aangrenzende huizen getrokken. Hier verrezen in de 17de eeuw aan de zuidzijde van de Blijmarkt en de Koestraat royale herenhuizen.

Walstraat, Koestraat en Blijmarkt vormen sinds eeuwen de zuidgrens van de stad. Voor de Koestraat komen de bewoning traceren tot 1535. De zuidkant van de Walstraat blijkt als bouwgrond voor huizen pas in 1581 in gebruik te zijn genomen.

In de binnenstad zelf werd na de hervorming het terrein van het Bethlehemklooster verkaveld en werd de Nieuwmarkt aangelegd, die een verbinding kreeg met de serie markten langs de Grootte Aa.

Buiten de drie stadspoorten ontstond lintvormige bebouwing. Nadat in 1790 de vestingfunctie verviel, is de gemeente in 1830 met de slechting van de wallen begonnen die in 1841 voltooid werd. De bolwerken werden tot parken omgevormd (fotobijlage, afb. 5 en 6); het Noordereiland kreeg eerst een industriële (gasfabriek) en later in de 20ste eeuw een parkeer- en woonbestemming.

In 1817 krijgt de stad de langbegeerde scheepvaartverbinding met de IJssel, in de vorm van de Willemsvaart. Deze verbinding betekent aanvankelijk een impuls voor de stedelijke economie. Een beschrijving uit 1851 stelt: 'weinig steden in ons vaderland hebben gunstiger ligging voor de binnenlandsche handel dan Zwolle'. In dat jaar vinden de meeste van de 19.000 inwoners hun bestaan in de handel, vooral in de expeditie van goederen.

Omdat de verbinding tussen West-Nederland en de Twentse industriesteden sinds circa 1890 voornamelijk per spoor en buiten Zwolle om verloopt, vermindert deze functie gaandeweg. De stad zelf was sinds 1865 in een noord-zuid verbinding van het spoorwegennet opgenomen. Het station dat in 1868 in gebruik werd genomen, was het sluitstuk op de voltooiing van de spoorlijnen die in Zwolle samenkwamen. Op het punt waar de spoorlijn de stad het dichtst nadert, werd het station gebouwd. Doordat het station tussen de zuidelijke toegangen naar de stad werd gesitueerd, kon geen directe relatie met de stad worden gerealiseerd. De aanleg van de spoorlijn had tot gevolg dat de welgestelden zich gingen vestigen in de lanen die werden aangelegd vanaf de binnenstad richting station. Langs

de zuidzijde van de stadsgracht en langs de Stationsweg verrezen deftige villa-achtige huizen, die nog steeds het karakter van het gebied bepalen.

Met de natuurlijke herindeling van 1810 wordt Zwolle provinciehoofdstad. Sindsdien breidt de bestuurs- en streekfunctie van de stad zich uit. Als voorbeelden van uit de bestuursfunctie voortvloeiende bouwactiviteiten kunnen het Paleis van Justitie (1840) en het Provinciehuis (1874) worden genoemd.

Ontwikkeling-stimulerende factoren uit de 20ste-eeuw vormen de bouw van een stalen brug over de IJssel in 1929, die de pont van het Katerveer verving, en een tweede brug die via de Rijksweg en de Berkumerbrug over de Vecht een schakel in de verbinding tussen het westen en noorden des lands teweeg bracht. Na de Tweede Wereldoorlog komt de economische ontwikkeling van Zwolle in versneld tempo op gang. Het inwonertal van Zwolle steeg na 1945 zo snel dat het stadsoppervlak zich in 40 jaren nagenoeg verviervoudigde.

Voor de historische binnenstad zijn de veranderingen tot een aantal ingrepen beperkt gebleven. Met name het noordelijk stadsdeel heeft een aantal ingrijpende wijzigingen ondergaan. In het dichtbebouwde kleinschalige binnenstadgebied met kleine kavels in de omgeving van de Bitterstraat, het Eiland en langs de Waterstraat zijn in de jaren zestig grote aantallen woningen gesloopt.

Door verbetering van de infrastructuur (verbreding Dijkstraat), de bouw van een nieuw winkelcentrum en de aanleg van parkeerterreinen is de structuur en het beeld van het noordelijk stadsdeel ingrijpend gewijzigd. Langs de noordelijke stadsgracht werden in een sterk veranderende context delen van de oude stadsmuur weer opgebouwd. Aan het westelijk uiteinde van de Bitterstraat kreeg het wonen nieuwe impulsen door het bouwen van een complex stadswoningen, die zorgvuldig in het kleinschalige patroon van het stadsdeel werden ingevoegd.

Een ingrijpende recente verandering in het centrum vond plaats ten zuiden van de Grote Kerk, waar in aansluiting op het oude stadhuis een nieuw stadskantoor werd gebouwd.

### Huidig ruimtelijk karakter

Het karakter van de binnenstad van Zwolle wordt enerzijds bepaald door een sterke samenhang in het ruimtelijk beeld ten gevolge van de onderliggende, geleidelijk gegroeide structuur, anderzijds door een afwisseling in de ruimtelijke opbouw als gevolg van de verschillen in de structuur en de structurelementen van de onderscheiden stadsdelen.

Kenmerkend voor het zuidelijke vroeg-middeleeuwse stadsdeel is de op het centrum gerichte stratenstructuur, waaronder de oudste toevoutroutes naar de stad: de Sassenstraat, Praubstraat en Papenstraat.

Centraal in de stad ligt het Grote Kerkplein/Grote Markt met de 14de-eeuwse Grote- of Michaëlskerk, als herkenningspunt en knooppunt van de op het centrum gerichte straten.

Een eigen structuurpatroon heeft het 14de-eeuwse stadsdeel ten westen van de Grote Kerk met als hoofdroutes de evenwijdig aan elkaar lopende Voorstraat en de Kamperstraat en het daaraan gerelateerde orthogonale stratenpatroon, terwijl het laat-middeleeuwse noordelijke stadsdeel zich onderscheidt door een overheersend oost-west gericht stratenpatroon.

Structurelementen die van belang zijn voor de stad als geheel zijn: het tracé van de voormalige Groote Aa, dat volgens de lijn Melkmarkt/Oude Vismarkt/Gasthuisplein/Ter Pelkwijkstraat de binnenstad in oost-west richting doorsnijdt; de in het centrum van de stad gelegen kerksituatie met daarop uitkomende hoofdstraten; de meer perifeer gelegen noordelijke stadsgracht als onderdeel van de doorgaande waterverbinding Zwarte Water Almelose Nieuwe Wetering; en de laat 19de-eeuwse singel- en parkaanleg ter plaatse van de 17de-eeuwse vestingwerken, die als een zelfstandige structuurcomponent een herkenbaar grens- en overgangsgebied vormt tussen de binnenstad en de daarbuiten gelegen stadsdelen.

Bepalend voor het karakter van de binnenstad van Zwolle is, naast de onderliggende structuur als fundamentele drager van de stad, de sterke afwisseling in het beeld als gevolg van de veelheid aan ruimtevormen, objecten, materialen en sferen in wisselwerking met de functies die de stad thans herbergt.

Deze kwaliteit, het samengaan van een onderliggend herkenbaar historisch stadsweefsel, tot uitdrukking komend in het samenhangende stratenpatroon, de verkavelingswijze, de morfologie en de overeenkomsten in situering, typologie en vormgeving van de bebouwing en een veelkleurige, rijkgedetailleerde, veel minder coherente bovenlaag, tot uitdrukking komend in verschillen in (individuele) expressie van objecten, ruimten en materiaalgebruik, typeert in hoge mate het karakter van Zwolle als levend historisch fenomeen met een stabiele, eigen identiteit.

### **Aangewezen gebied**

Het beschermde stadsgezicht Zwolle omvat in hoofdlijnen de gehele binnenstad, inclusief de 19de-eeuwse singel- en parkaanleg

ter plaatse van de voormalige vestinggordel, alsmede de gehele binnenstad omsluitende Stadsgracht.

Aan de zuidkant valt binnen de begrenzing de stationssituatie met het NS-station, de Stationsweg als typerende 19de-eeuwse toegangsweg naar het station en de 19de-eeuwse villabebouwing en herenhuisen langs de Burgemeester van Royensingel en een deel van het Groot Wezenland.

Eveneens aan het Groot Wezenland, aan de oostkant, is een buiten de stadsgracht liggende bomen-allee, met daarlangs een blok 19de-eeuwse herenhuisen, in relatie met de situatie aan de binnenzijde van de gracht, binnen de begrenzing opgenomen.

Vanwege de samenhang met het profiel van de stadsgracht, alsmede de historische herkenbaarheid van de plek als zodanig, valt tevens de Diezerkade met haar noordelijke straatwand binnen de begrenzing van het beschermde gebied.

De volledige begrenzing van het beschermde stadsgezicht is weergegeven op bijgaande kaart, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, nummer 061.

### **Nadere typering te beschermen waarden**

Het beschermingsbelang van Zwolle spitst zich toe op het onderkennen van historische waarden die in de ruimtelijke structuur, de ruimtelijke opbouw en de bebouwing besloten liggen.

Binnen deze begrenzing zijn de belangen waarop de aanwijzing als beschermd stadsgezicht is gericht niet overal dezelfde. Binnen het gehele stadsgezicht is het patroon van straten en waterlopen in samenhang met de situering en schaal van de bebouwing van belang. Voor zover door sanering, reconstructie of nieuwbouw door een sterk afwijkend karakter en schaal de historische structuur ingrijpend is gewijzigd, zoals het gebied ten noorden van de Nieuwstraat, is het aanwijzingsbelang beperkt tot de nog aanwezige elementen van de oorspronkelijke structuur en de aansluiting op het omringende gebied.

Voor een groot gedeelte van het aangewezen stadsgezicht zijn bovendien de profilering en inrichting van de openbare ruimte en de typologie en afmetingen van de bebouwing van historisch-ruimtelijk belang.

Tamelijk verspreid over de binnenstad en met name langs de oude straten en routes waar zich gebouwen van een grote historisch-architectonische gaafheid bevinden, waaronder een groot aantal beschermde monumenten, omvat naast de hierboven genoemde aspecten het beschermingsbelang ook de vormge-

ving van de bebouwing.

De differentiatie in het beschermingsbelang is tot uitdrukking gebracht op bijgaande historisch-ruimtelijke waarderingskaart, tekeningnummer 061-I, 1987 (fotobijlage, afb. 7).

De kerksituatie in het oude centrum van de stad ontleent haar karakter aan de aanwezigheid van de omvangrijke, Grote of St. Michaëlskerk in wisselwerking met het gedifferentieerde ruimtestelsel rondom de kerk dat soms pleinachtig (zuidkant) of straatachtig (west- en oostkant) van aard is of getypeerd kan worden als een knooppunt van routes (noordkant). Kenmerkend voor de kerksituatie is dat alle oude hoofdroutes hier samenkomen waardoor het centrale karakter van de plek ook in functionele zin wordt onderstreept. Opvallend is het contrast in afmetingen en schaal tussen het kerkgebouw en de omringende historische bebouwing. Een nieuw element dat eveneens contrasteert met zijn omgeving is het nieuwe stadhuis dat, gelegen aan een eigen voorruimte, aan de oostkant van het Grote Kerkplein het beeld bepaalt.

Een inpassing die, hoewel qua verschijningsvorm een contrast vormt met het historische stadsbeeld ter plaatse, structuurlijnen als Sassenstraat en Goudsteeg, alsmede de ruimte rond de kerk respecteert.

Een zeer vitaal onderdeel in de stadsstructuur vormt de Grote Markt op het punt waar het voormalige beloop van de Groote Aa de kerksituatie raakt. Op deze plaats waar een aantal belangrijke routes in de stad bijeenkomen, bevindt zich een centraal verkeers- en ontmoetingspunt in de stad. Door de huidige inrichting, die het karakter van de ruimte niet verstoort kan de Grote Markt een verdeelfunctie (beperkt autoverkeer, veel voetgangers en fietsers) met een verblijfsfunctie combineren. Door de vele straat aanzetten is de hoekbebouwing aan de straatuiteinden hier van belang om de spanning tussen open- en beslotenheid van de ruimte op peil te houden.

Zeer bepalend in de structuur van de binnenstad is het tracé van de voormalige Groote Aa ofwel de huidige stratenreeks Melkmarkt, Oude Vismarkt, Gasthuisplein, Ter Pelkwijkstraat, Kerkstraat. Door het ruime profiel en de licht meanderende belijning is het oude beloop van de Groote Aa nog goed te herkennen. Naast de functie van structuurlijn vormt het Groote Aa tracé de visuele markering tussen het zuidelijk en noordelijk deel van de stad.

Naast de kerksituatie en het Groote Aa tracé zijn het de oude toevoutroutes die als belangrijke

structuurlijnen kunnen worden aangemerkt. In het zuidelijk deel zijn dit de grillige Sassenstraat, de Praubstraat en de Luttekestraat, in het westelijk deel de nagenoeg rechte Kamperstraat en de Voorstraat en in het noordelijk deel de licht gebogen Diezerstraat.

Het oudste stadsgebied van Zwolle is globaal het gebied dat begrensd wordt door de Luttekestraat, de voormalige Groote Aa, en de lijn Blijmarkt/Koestraat/Walstraat.

Het gebied valt op door een onregelmatig, grillig stratenpatroon, met rechte en gebogen lijnen in verschillende richtingen. De vorm van de hoofdstraten in dit gebied komt – nog steeds herkenbaar – voort uit, uit het verre verleden daterende kronkelige, op het centrum gerichte landwegen (Sassenstraat, Praubstraat, Papenstraat), een voormalige waterloop (Luttekestraat) en de belijning van de middeleeuwse stadsmuur (Blijmarkt, Koestraat, Walstraat). Door de sterk aaneengesloten bebouwing, de relatief smalle straatprofielen en de korte zichtlijnen door het bochtige stratenbeloop heeft dit stadsdeel een zeer besloten karakter. Doordat slechts twee straten (Sassenstraat, Luttekestraat) in directe verbinding met het stadsgebied buiten de Stadsgracht staan, wordt deze beslotenheid nog eens extra versterkt. In het stratenbeloop, de smalle profielen, de fijnkorrelige verkaveling en de vele oude gebouwen is het historische karakter nog goed afleesbaar. Door de consequente (recht of gebogen) rooilijnen en de daarin geplaatste aaneengesloten bebouwing zijn de straat- en pleinruimten door continue uit individuele gebouwen samengestelde straatwanden, begrensd. Verstoringen treden op waar de bebouwing is gesloopt en waar deze qua typologie en schaal niet op de omgeving inspeelt, zoals in de Goudsteeg en de Schoutenstraat.

Kenmerkend voor het zuidelijk stadsdeel is ook de grote variatie in profielbreedtes tussen de straten onderling en de meer of minder geleidelijke verwijdingen en versmalingen in de lengtetracés. Verbijzonderingen in het ruimtestelsel ontstaan op plaatsen met sterke profielverruimingen en/of een bijzondere bebouwing zoals ter plaatse van de Bethlehemse kerk, de Nieuwe Markt, de Blijmarkt en daar waar de Lutteken de Sassenstraat de lijn van de voormalige stadsmuur kruisen (resp. de kruisingen Luttekestraat – Kamperstraat/Blijmarkt en Sassenstraat – Koestraat/Walstraat). Een bijzonder historisch accent bevindt zich bij de aanzet van de Sassenstraat waar de 15de-eeuwse stadspoort zeer expliciet de grens van de middeleeuwse stad markeert.

Het gebied ten zuiden van de voormalige Groote Aa (hier thans Melkmarkt geheten) en ten westen van de Luttekestraat, dat na de grote brand in 1324 als nieuwe uitleg bij de stad werd betrokken, kenmerkt zich door een veel regelmatigere structuur dan het oostelijk gelegen oudere stadsdeel. De belangrijkste structuurbepalende straten in dit stadsgebied zijn de Kamperstraat en de Voorstraat, beide nagenoeg rechte straten met aan weerszijden een aaneengesloten, sterk ruimteverovende bebouwing. Het beeld in de Kamperstraat wordt in belangrijke mate bepaald door grote panden met strakke 18de- en 19de-eeuwse monumentale gevels, afgedekt door rijkgeprofileerde lijstgoten die de erboven liggende kappen nagenoeg aan het oog onttrekken.

Midden in het gebied ligt de Ossenmarkt, een geheel door bebouwing omsloten terrein met een sterk naar binnen gekeerd karakter dat direct met de ontstaansgeschiedenis is verbonden. Middelpunt en (letterlijk) hoogtepunt is hier de 14de- en 15de-eeuwse Onze Lieve Vrouwenkerk met toren. Met name de toren (Peperbus genoemd) is een element dat niet alleen op onverwachte momenten in het stadsbeeld verschijnt maar ook op afstand een bepalende rol speelt in het silhouet van de stad.

Aan de zuid- en westzijde wordt tegen de binnenkant van de wallenzone het gebied ruimtelijk gemarkeerd door de lijn Kalverstraat/Korte Kamperstraat, die het beloop van de middeleeuwse stadsmuur aanduidt.

Het noordelijk deel van de binnenstad tot aan de stadsgracht, dat ontstaan is na een tweetal uitbreidingen van de stad in noordelijke richting, waarbij de oost-west richting van de aanwezige water- en landwegen, de Groote Aa, Diezerstraat en Kleine Aa bepalend is geweest, onderscheidt zich van het oudere zuidelijke deel door een geheel eigen structuur. Kenmerkend in de structuur opzet zijn de lange licht gebogen oost-west lopende straten, die door middel van een stelsel van smalle dwarsstraten met elkaar en met het zuidelijk stadsdeel in verbinding staan. De belangrijkste straat is hier de Diezerstraat, de oude invalsroute vanuit het noordoosten, die zich van de overige straten onderscheidt door het relatief ruime profiel, de hogere bebouwing en de sterke winkelconcentratie. De noordelijke markering van het 14de- en 15de-eeuwse stadsdeel vormt de stadsgracht, waarlangs men aan de stadzijde restanten van de 15de-eeuwse stadsmuur en zogenaamde 'muurhuizen' met overkragende verdiepingen terugvindt.

Hoewel in dit stadsdeel de oor-

spronkelijke structuur nog redelijk herkenbaar is, is het tevens het stadsgebied waar de meest ingrijpende veranderingen – beter en minder geslaagd – hebben plaatsgevonden, zoals: de demping van de waterloop de Kleine Aa in het midden van de vorige eeuw (tegelijktijd met die van de Groote Aa), afbraak van grote aantallen woningen, bedrijfjes en pakhuizen tussen de Waterstraat en de Nieuwstraat ten behoeve van nieuwe woongelegenheden, een nieuw winkelcentrum en parkeergelegenheden. Consequenties van deze ingrepen zijn dat structuurlijnen als het voormalige Kleine Aa-tracé, de Bitterstraat en voor het grootste deel ook de Waterstraat verdwenen zijn, waarmee de oorspronkelijke specifieke structuur van het noordelijk stadsdeel aanzienlijk is verzwakt. Een groot deel van het gebied wordt thans beheerst door een grootschalig winkelcomplex dat als een autonoom, typologisch afwijkend element in de historische stad is ingebed. Hoewel functioneel op het dwarsstratenpatroon (Roggenstraat, Spiegelsteeg, Broerenstraat, Botervatsteeg) van de stad is ingespeeld, is de aansluiting van het complex op de ruimtelijke thematiek van de stad uiterst marginaal.

Het meest duidelijk komt dit tot uiting in de Roggenstraat, maar vooral in de Nieuwstraat die door het negeren van rooilijnen, 'achterkant-architectuur' en grove detaillering veel aan ruimtelijke kwaliteit heeft verloren.

Door afbraak van de bebouwing langs de Waterstraat – tussen de Vispoort en de Diezerbrug – en op het Eiland is het 15de- en 16de-eeuwse Broerenkerkcomplex losgeweekt uit de historisch-ruimtelijke context, waardoor het, niet als object, maar als integraal onderdeel van het historische stadsgebied aan betekenis heeft verloren. Beter geslaagd in het licht van de veranderende stad, is het woongebied 'Onder de Bogen', aan de westzijde, waar met eigentijdse middelen een redelijk geslaagde poging is gedaan op een aantal essentiële kenmerken (stratenbeloop, typologie, schaal, ritme) van de oude stad in te spelen.

Storend in het beeld van het noordelijke stadsgebied zijn het kaalslaggebied ter plaatse van het Eiland het veel te ruime en ongearticuleerde profiel van de noordelijke aanlooproute tussen Schuttevaersbrug en Vispoortbrug en het open terrein op het Noordereiland, waarin de specifieke ontwikkeling als gevolg van de lang geïsoleerde ligging nog afleesbaar is. In hun huidige hoedanigheid en verschijningsvorm laten deze gebieden zich moeilijk rijmen met de ruimtelijke kwaliteiten, zoals die in het overgrote deel van de stad aanwezig zijn.



De meest ingrijpende en tevens spectaculaire transformatie van de Zwolse binnenstad heeft plaatsgevonden aan de rand van de oude stad waar in de eerste helft van de 17de eeuw de structuur en tevens het beeld in amper vijftien jaar tijds totaal werd veranderd door aanleg van een complete verdedigingsgordel met elf bastions en een brede gracht rondom. Vanwege het belang van de doorgaande vaarroute aan de noordzijde tussen Vecht en Zwarte Water werd een stelsel van vijf bastions aan de overkant van het water (de huidige Stadsgracht) los van de stad gelegd. Ruim tweehonderd jaar later vindt vanaf 1830 een vergelijkbare grootscheepse transformatie plaats door een volledige slechting van de vesting. De vrijkomende terreinen worden benut voor nieuwe functies als bedrijven (gasfabriek), openbaar groen en wonen. Hoewel muren, stadspoorten en bolwerken zijn gesloopt, zijn de sporen hiervan nog duidelijk en tamelijk compleet aanwezig en heeft de voormalige vestinggordel ten opzichte van de oude binnenstad een geheel eigen karakter behouden. Structureel fungeert de wallenzone als een ruimtelijke geleiding tussen binnenstad en het daarbuiten gelegen gebied. Met name aan de zuid- en oostkant waar de vestingzone deels parkachtig is ingericht en rijk met bomen is beplant en waar de bebouwing overwegend uit monumentale, 19de-eeuwse villa's en herenhuizen bestaat, heeft de binnenstadsrand een bijzondere allure. Een meer stedelijk karakter heeft de wallenzone ter plaatse van de Eekwal/Jufferenwal/Rode Torenp plein. Door de sloop van poorten en torens (Kamperpoort, Rode Toren) demping van de Aa-inham, en de aanleg van een gestroomlijnde verkeersverbinding aan de westzijde (Jufferenwal/Eekwal) in samenhang met een verbrede Kamperpoortbrug zijn hier tevens een aantal minder duidelijk gevormde, grootschalige profielen ontstaan.

Een eigen plaats in het geheel neemt het noordelijk deel van de voormalige vesting, het zogenaamde Noordereiland, in.

Vanaf de 17de eeuw heeft zich hier een strook bebouwing langs de Thorbeckegracht ontwikkeld die thans uit historische oogpunt een gave gevelwand vormt met een duidelijk gezicht naar de stad toe. De ruimtelijke begrenzing aan de stadskant is, althans voor het gedeelte tussen de Vispoort- en de Diezerbrug, minder duidelijk door de afbraak van de bebouwing langs de Waterstraat. Het overgebleven Broerenkerkcomplex en de gereconstrueerde delen van de oude stadsmuur zijn nogal fragmentarisch en vertonen te grote leemten

om van een duidelijk geheel te kunnen spreken.

Het Eiland is met name het deel van de vestinggordel waar zich na de ontmanteling, naast de aanwezige woningen en pakhuisen, grotere bedrijven (waaronder de gasfabriek) en openbare gebouwen (gevangenis, Flevogebouw) gevestigd hebben. Door sanering van de gasfabriek en een aantal woningen nabij de Brede Hoek kon ruimte worden vrijgemaakt voor een grootschalige parkeerfunctie op het meest noordelijk bastion, alsmede een intensivering van de openbare functies (openbare werken, bank, service-station) en een nieuwe impuls voor de woonfunctie (Menno van Coehoornsingel), één en ander zonder de belangrijke historische waarde aan de zuidrand aan te tasten. Door de karakteristieke vorm van het voormalige noordelijke bastion op te nemen in de begrenzing van een (verhoogd) parkeerterrein, wordt een eigentijdse functie gecombineerd met een formele oplossing die verwijst naar de vesting van weleer.

Door de autonome vorm van de voormalige vestingzone en de afstandelijkheid naar buiten toe vanuit de voormalige defensieve functie, vertoont de binnenstad aan de rand een sterk naar binnengekeerd karakter, hetgeen nog eens wordt versterkt door de bebouwing op de voormalige wallen, die met de achterzijde naar de stadsgracht is gericht, de hoogteverschillen, de plaatselijk dichte beplanting (zuid- en oostzijde) en het beperkt aantal toegangen (via bruggen) naar de stad.

Aan de buitenkant van de Stadsgracht is in de loop der tijd een veelheid aan bebouwingssoorten ontstaan die noch ten opzichte van elkaar, noch ten opzichte van de stad veel samenhang vertonen. Een uitzondering hierop is de 19de-eeuwse villabebouwing langs de Van Royensingel en het Groot Wezenland, die als representatie van de fin-de-siècle periode een karakteristieke begrenzing vormen van het grachtprofiel aan de zuidzijde. In samenhang hiermee kan de eveneens met 19de-eeuwse villa's bebouwde Stationsweg worden gezien, die aan het eind wordt afgesloten met het stationsgebouw uit 1868.

Meer op zichzelf staand, maar wel gerelateerd aan dezelfde periode is het blok herenhuizen aan het oostelijk uiteinde van het Groot Wezenland, gesitueerd aan een fraaie wandel-alleye. Door de meer open beplanting, ter zijde van het Ter Pelkwijkpark, is hier een sterkere relatie met de binnenstad dan elders.

De enige situatie waar buiten de binnenstad een nog duidelijk herkenbare historische relatie kan worden

gelegd met een oude invalroute, is de Diezerkade. Hoewel de bebouwing hier niet van grote historische waarde is, is de bebouwingwand al geheel van betekenis als markering van de oorspronkelijke uitvalsweg richting Dieze.

### Algemene bebouwingskarakteristieken

Naast de hiervoor beschreven ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten aan de hand van de belangrijkste structurerende elementen in de onderscheiden gebiedsdelen kunnen de volgende, meer op de architectuur en situering van de bebouwing toegespitste karakteristieken worden beschreven.

De tamelijk gave historische structuur van Zwolle gaat gepaard met een groot aantal gebouwen van historische waarde, waaronder 393 beschermde monumenten. Hoewel de stad een veelheid aan architectuurstijlen herbergt uit verschillende perioden kan niettemin worden gesproken van een sterke samenhang door overeenkomsten in situering, typologie, maatvoering, dakafdekkingen, materiaal- en kleurgebruik van de bebouwing. In zijn algemeen kan worden gezegd dat in de verschijningsvorm, uitgezonderd de middeleeuwse kerken- en kloostercomplexen en de 17de- en 18de-eeuwse patriciërshuizen, het 19de-eeuwse uiterlijk van de bebouwing overheerst.

In de straten van het gebied binnen de vestinggordel, inclusief de zuidrand van het Noordereiland is de bebouwing vrijwel altijd aaneengesloten en direct grenzend aan de straatruimte gebouwd. Waar bebouwing door kaalslag ontbreekt of waar bij nieuwbouw sterk is teruggerooid, treedt in het strenge situeringsregiem al gauw een verstoring in het straatbeeld op (Goudsteeg, Nieuwstraat, Jufferenwal, Dijkstraat). Behoudens enkele bijzondere gebouwen zoals de (grotere) kerken, het stadhuis, de Sassenpoort en dergelijke varieert de gemiddelde gebouwhoogte tussen circa tien en achttien meter, waardoor sprake is van een relatief 'vlak' bebouwingsreliëf. Dit betekent dat hogere gebouwen in de Zwolse binnenstad snel domineren en een sterke invloed uitoefenen op het stadsbeeld.

De bebouwing in de Zwolse binnenstad is sterk individueel van karakter hetgeen tot uitdrukking komt in een eigen vorm (breedte/hoogteverhouding, dakvorm, raamindeling), (goot)hoogte en kleurgebruik. Sterke overeenkomsten zijn er in het materiaalgebruik, metselwerk (al dan niet gepleisterd of vertind) en afdekking met pannen. De nokrichting is in de oudere straten overwegend loodrecht op de straat gericht, in de stratenreeks Kamper-

straat/Blijmarkt/Koestraat komen naar verhouding veel dwarskappen voor. Bepalend in deze straten ten aanzien van de gevelafdekking zijn de brede, vaak rijk geprofileerde gootlijsten.

In de wallenzone en langs de singels daarbuiten zijn door de vele afgeknotte en/of samengestelde schildkappen nokrichtingen niet bepalend.

De sterkste veranderingen in de architectuur hebben plaatsgevonden in de gebieden met overwegend centrumfuncties. Met name in en rond het nieuwe winkelgebied is de spanning tussen oud en nieuw goed voelbaar.

### Rechtsgevolg aanwijzing

Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan worden ontwikkeld of herzien. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen.

Doel van de aanwijzing is, de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied.

De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

### Geraadpleegde literatuur:

*Aa, A.J. van der.*  
Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden. dl. 13. Gorinchem, 1846.

Atlas van Historische Vestigingwerken in Nederland. dl. II. Provincie Overijssel en Gelderland, eerste aflevering: Overijssel. Uitg. Stichting Menno van Coehoorn.

*Beek, R. van; Prins, H. en Oostingh, G. (red.)*  
Zwolle van Stuwwal tot stad. Zwolle, 1976.

Zwolle in de Middeleeuwen; onderzoekingen naar een vroeg-stedelijke samenleving. Zwolle, 1980.

*Berkenvelder, F.C.*  
Zo was Zwolle rond 1900. Zwolle, 1970.

*Berkenvelder, F.C.*  
Zwolle als Hanzestad. Zwolle, 1983.

*Boonenburg, K.*  
Terugblik op Swol. Zwolle, 1969.

*Dozy, G.J.*  
De oudste Stadsrechten van Zwolle. Zalt-Bommel, 1867.

*Gans, W. de en Schoute, J.F.Th.*  
Fysisch-Geografische regio's van Nederland. Instituut voor Aardwetenschappen VU. Amsterdam, 1977.

*Hagedoorn, J.*  
'Verbroken Stilte; een schets van Zwolle in de 19de eeuw', Zwols Historisch Jaarboek (1985) 14-28.

*Kam, B.J.*  
'Koepoort, Koestraat en (Koeie)Stront', Zwols Historisch Jaarboek (1985) 68-90.

*Kuile, E.H. ter.*  
'Zwolle'. De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst. dl. IV. Provincie Overijssel; Noord- en Oost-Salland. 's-Gravenhage, 1974.

*Leyden, F.*  
'Nederlandse Plattegrondstudies', Historisch Tijdschrift 19 (1940) 153-158.

*Louwen, J. en Prins, H. (red.)*  
Ach Lieve Tijd; 750 jaar Zwolsen, Zwollenaren en hun ..... Zwolle, 1980-1983.

*Moerman, H.J. en Wentholt, A.W.*  
'Overijssel. Handboek der Geografie van Nederland. dl. VI. Zwolle, 1959.

*Schrier, D.M. van der*  
'Zwolle Zwartewaterstad', Zwols Historisch Jaarboek (1985) 54-67.

*Smook, R.A.F.*

Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw. Zutphen, 1984.

*Wemes, P.*

'Van Voorstraat tot Rhoentoren; nederzettingsrelicten in een oude stad', Zwols Historisch Jaarboek (1985) 39-53.

### Colofon:

Uitgave van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Historisch-geografisch onderzoek: Drs. J.J. de Haas, Breda.

Stedebouwkundig onderzoek: Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Foto's:

- Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist (afb. 1 t/m 7);
- Topografische Dienst, Emmen (omslag).

Kaarten en illustraties in de tekst: Studio Ineke van der Burg, Bilthoven.

Verkoopprijs f 10,-.

Deze publikatie is schriftelijk of telefonisch te bestellen bij het Distributiecentrum DOP

Postbus 20014

2500 EA 's-Gravenhage.

Telefoon: 070-78 98 80.

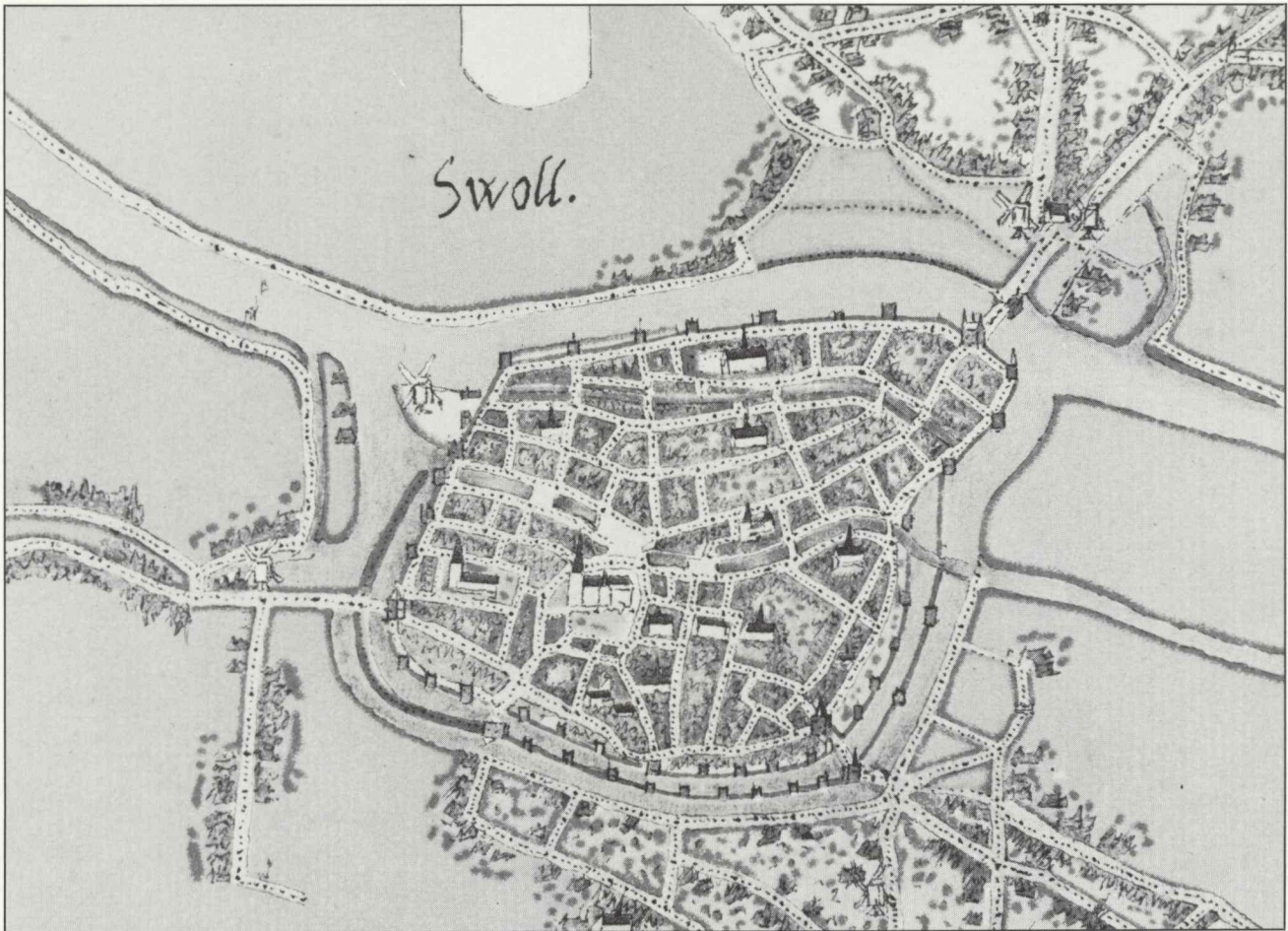
Onder vermelding van bestelnummer of ISBN 90 346 1487 5.

Druk:

SDU drukkerij, 's-Gravenhage.

# Fotobijlage

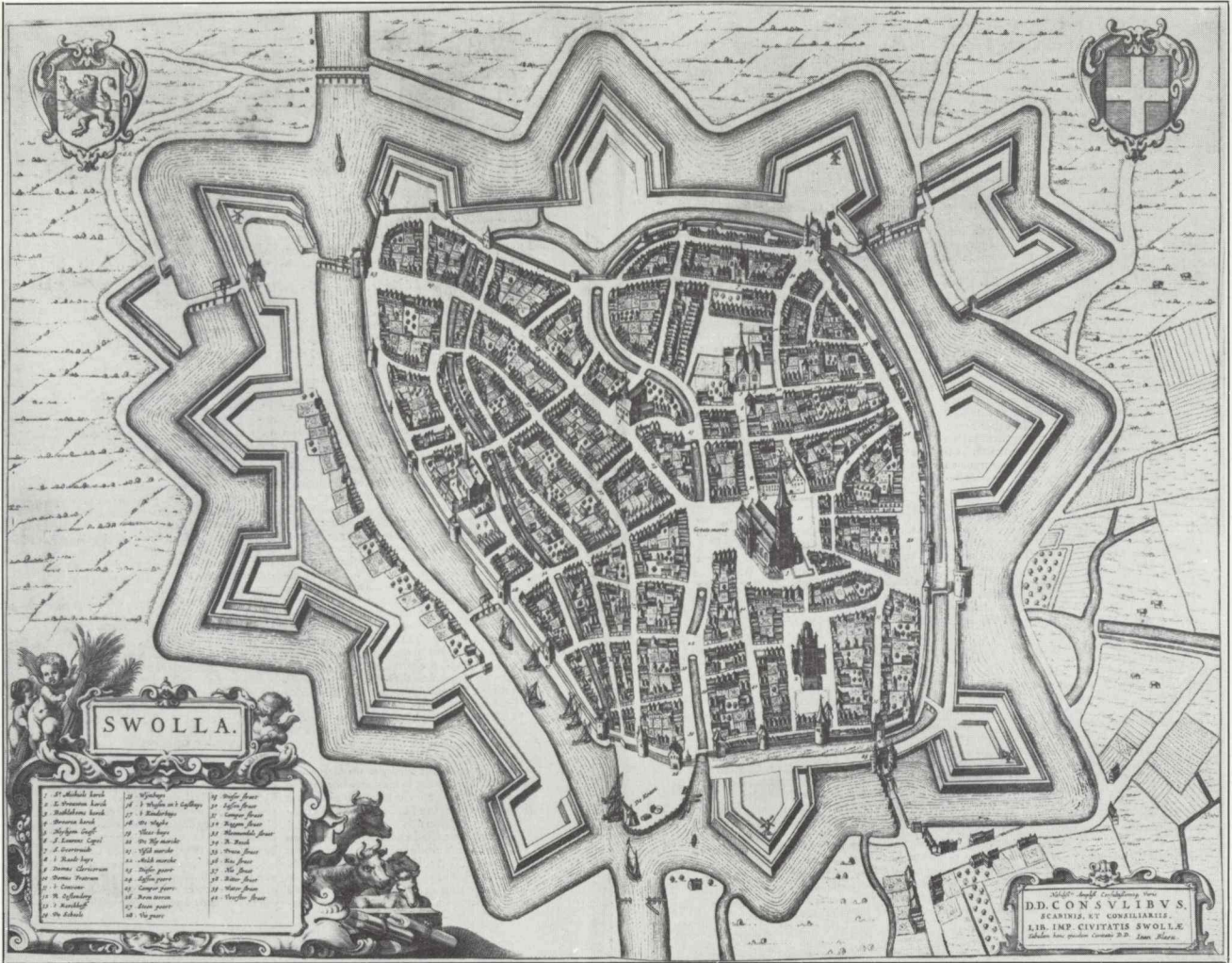
1.110519090008



Afb. 1. Nederlandsche Steden in de 16de eeuw; plattegronden van Jacob van Deventer, 1916-1923 (facsimile herdruk van ca. 1560), blad Zwolle, fragment.



1.110519090009



Afb. 3. J. Blaeu, Tooneel der Steden van de Vereenighde Nederlanden met hare Beschrijvingen, 1649, blad Zwolle.

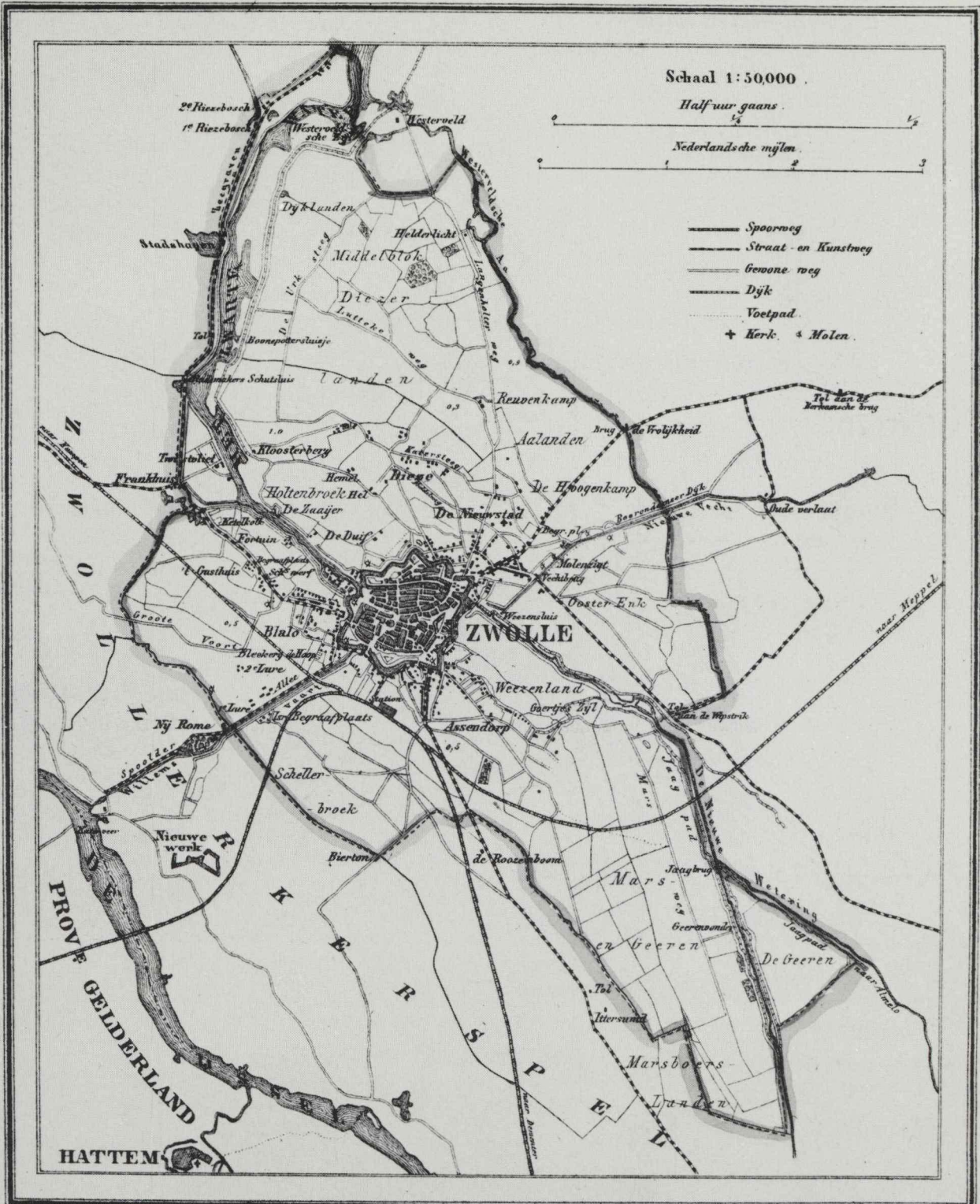


Afb. 4. Kopie van het Kadastraal Minuutplan gemeente Zwolle, 1822, fragment.

1.110519090010



Afb. 5. Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1973 (facsimile herdruk van 1853), blad 21, fragment.



Afb. 6. J. Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland, 1865, provincie Overijssel, gemeente Zwolle.



1.110519090011



Afb. 7. Historisch-ruimtelijke waarderingskaart, 1987.

