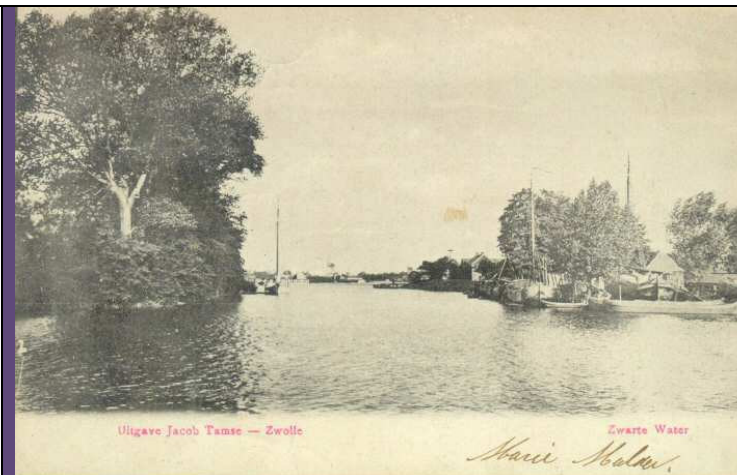


PARELS AAN HET ZWARTE WATER

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN KANSENANALYSE

Projectgebied Zwarte Water, Gemeente Zwolle

Onderzoek i.o.v. de gemeente Zwolle, afd. monumentenzorg en archeologie
en afdeling Strategie en Ruimte
Juni 2010

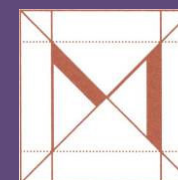
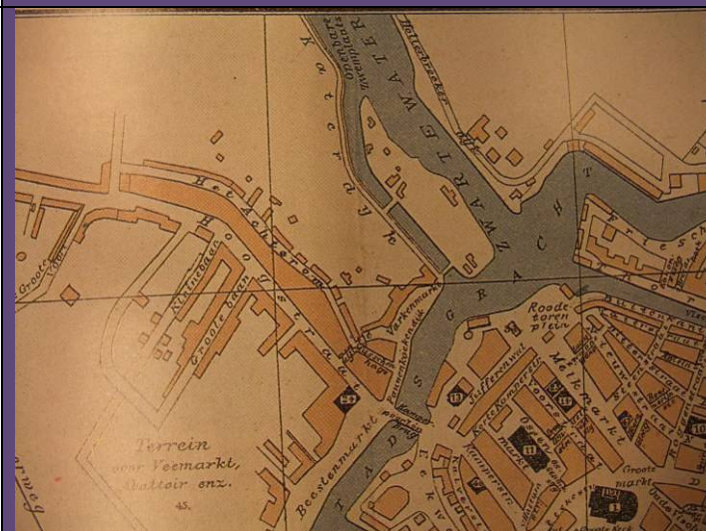


Uitgave Jacob Tamse — Zwolle

Zwarte Water

Marci Malen

MONUMENTEN
ADVIES
BUREAU



COLOFON

Opdrachtgever

Gemeente Zwolle
Afdeling Ruimte & Strategie
Afdeling Stad & Landschap
Monumentenzorg en archeologie

Analyse en fotografie

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

Historisch beeldmateriaal

Historisch Centrum Overijssel
Diverse beeldbanken en literatuur

Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,

Mei 2010, copyright MAB Nijmegen 2010

Website: www.monumentenadviesbureau.nl

MONUMENTEN ADVIES BUREAU

drs. C.J.B.P. Frank

drs. F.A.C. Haans

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

mw. V. Delmee BSc

drs. J.H.J. van Hest

ing. G. Korenberg

mw. drs. M. Lemmens

mw. drs. L. Valckx

Bredestraat 1

6542 SN NIJMEGEN

tel: 024-3786742

fax: 024-3792477

E-mail: Info@monumentenadviesbureau.nl



CULTUURHISTORISCHE INPUT PLANGEBIED ZWARTE WATER ZWOLLE

INHOUDSOPGAVE:

1 INLEIDING	4
1.1 Cultuurhistorische parels aan het Zwarte Water	4
1.2 De cultuurhistorische analyse	4
1.3 Het gebied	4
1.4 Het doel van de analyse	5
1.5 De opzet van het onderzoek, rapportage	5
2 SCHETS PLANGEBIED	6
2.1 Ligging en begrenzing	6
2.2 Hoofdstructuur, algemeen	6
2.3 Algemeen historisch ruimtelijk beeld	10
2.4 Bebouwingskarakteristiek; historische bebouwing	12
2.5 Groenstructuren	15
3 HISTORISCH-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	17
3.1 Vroege ontwikkeling, strijd tegen het water, de stad	17
3.2 Het succes van het Zwarte Water, scheepvaartverbinding van belang	25
3.3 Werken langs het water: handel en nijverheid	27
3.4 Heren aan het water: landgoederen en buitenplaatsen	35
3.5 Boeren aan het water: het agrarische achterland	39
3.6 Plezier aan het water: recreatie en verpozing	40
3.7 Nog meer grote veranderingen	41
4 CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT	45
4.1 Cultuurhistorische waarden, algemene omschrijving	45
4.2 Historische ruimtelijke structuren	45
4.3 Historische bouwkunde	47
4.4 Historische groenstructuren	49
5 KANSENVERKENNING EN AANBEVELINGEN	50
5.1 Inleiding	50
5.2 Aanbevelingen t.a.v. de karakteristiek gebied	50
5.3 Aanbevelingen t.a.v. de hoofdstructuren	50
5.4 Bebouwing/objecten	50
5.5 Rooilijnen, erfscheidingen, groen, etc.	50

5.6 De parels van het Zwarte Water, een kansenverkenning	51
1. Rademakerszijl en omgeving, cultuurhistorisch knooppunt	52
2. Park Oud Frankhuis, informele overgang van oud naar nieuw	53
3. Kop van Voorst, dynamisch schiereiland	54
4. Jaagpad langs het Zwarte Water, ruim baan voor fietsers en wandelaars	55
5. De Klooienberg, herinnering aan het rijke boerenleven	56
6. Botermanhaven, bouwen aan een beurtschip	57
7. Leenmanwerf, nijverheid aan het water	58
8. Hofvliet(park), voormalig eiland aan de stadsgracht	58

6 OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED

60

7 LITERATUUR / BRONNEN

61

LIJST CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING

63

BIJLAGEN :

- Cultuurhistorische waardenkaart



Scheepvaart op het Zwarte Water, omstreeks 1915. Op de achtergrond houtzaagmolen "Het Fortuin" (foto collectie HCO).

1 INLEIDING

1.1 Cultuurhistorische parels aan het Zwarte Water

Het “Grote water dat gaat naar de zee”, zo werd het Zwarte Water in de middeleeuwen genoemd. Deze naam omschrijft in een notendop de geweldige betekenis die het water in de historie van Zwolle en de grote regio rondom heeft gehad.

Het 19 kilometer lange “Grote water” verbond Zwolle met de open zee en daarmee met de rest van de wereld. Handel, regionaal én internationaal (de Hanze!), die daardoor mogelijk was bracht voorspoed en rijkdom. Maar het Zwarte Water was ook een lokale levensader, vestigingsplek voor werven, havens en allerlei bedrijvigheid die men liever niet binnen de stadswallen wilde; op de vruchtbare gronden aan weerszijden van de rivier werd voedsel geteeld en vee geweid. In een meer recent verleden kwamen nieuwe functies als pleziervaart en oeverrecreatie. Daarnaast was de rivier een zorgenkind voor Zwolle, getuige de lange geschiedenis van de strijd tegen wateroverlast, onderhoud van oevers, kaden en bruggen en conflicten met stroomafwaarts gelegen steden, voor wie het ‘Grote Water’ net zo goed van levensbelang was.

Van die lange en rijke historie zijn allerlei relict en structuren behouden gebleven. Vaak nog goed herkenbaar, zoals de historische dijkwoningen op de Hasselterdijk, het Rademakerszijk en de doorbraakkolken achter de dijken, soms alleen met veel moeite terug te vinden, omdat grote ingrepen in de laatste vijftig jaar de historische structuren hebben weggepoetst.

Deze cultuurhistorische analyse vertelt het verhaal van het Zwarte Water op het grondgebied van de gemeente Zwolle en beschrijft de belangrijke relict van de historie van de rivier en de stad Zwolle, die we langs het water kunnen zien. Dit zijn de parels aan het Zwarte Water. Elk afzonderlijk, maar vooral in onderlinge samenhang met het waterlandschap zijn zij de cultuurhistorische dragers van het gebied. Samen vormen zij een indrukwekkend historisch snoer, dat er om vraagt ontdekt te worden door de bewoners en de bezoekers van Zwolle.

1.2 De cultuurhistorische analyse

De volgende onderdelen komen in de analyse aan de orde:

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

Aan de “parels” wordt in deze analyse een ereplaats toebedeeld. Ze zijn onderdeel van één van de hoofdthema's uit de geschiedenis van het Zwarte Water. Een rijke geschiedenis van landschapsvorming, waterbeheersing, landbouw- en veeteelt, handel, industrie- en bedrijvigheid, wonen en recreatie.

De cultuurhistorische thema's zijn:

1. Strijd met het water: dreiging en bedwinging
2. Het succes van het Zwarte Water: scheepvaartverbinding van belang
3. Werken langs het water: handel en nijverheid
4. Heren aan het water: landgoederen en buitenplaatsen
5. Boeren aan het water: het agrarische achterland
6. Plezier aan het water: recreatie en verpozing
7. Grootschalige veranderingen in het gebied

1.3 Het gebied

Het onderzoeksgebied omvat het tracé van het Zwarte Water van de aansluiting op de stadsgracht van Zwolle (dit is ook het punt waar het Zwarte Water ontstaat uit de samenvloeiing van de Nieuwe Wetering en de Soestwetering, wateren, die sinds lange tijd zijn opgegaan in de grachtenstructuur van de stad) tot aan de Mastenbroekerbrug, die de wijken Holtenbroek en



Stadshagen/Schoonhorst met elkaar verbindt. Uiteraard horen de beide oevers met restanten van dijken, jaagpaden en buitendijkse waarden bij het onderzoeksgebied, en ook het industriegebied Voorst A en de kleine dijknederzetting Frankhuis zijn bij het onderzoek betrokken. Het nabijgelegen Kamperpoort en Frankhuis zijn in eerdere analyses al eens cultuurhistorisch onderzocht. Naar de resultaten van deze analyses zal vaak worden verwezen.

1.4 Het doel van de analyse

Deze analyse beschrijft de cultuurhistorie in het Zwarte Watergebied en levert daarmee de input voor de mogelijke plannen, die de cultuurhistorische parels nieuw leven moeten inblazen. Het uiteindelijke doel is om een “overall”plan te maken, dat duidelijk in de waardevolle omgeving verankerd is. Het “Grote water dat gaat naar de zee” is meer dan de moeite waard, een gebied waar bewoners en bezoekers zich thuis moeten voelen, de bijzondere geschiedenis kunnen beleven. Een gebied met een eigen identiteit en dynamiek en dat net als in het verleden mensen en gebieden met elkaar verbindt.

De analyse biedt het kader om de afzonderlijke plannen onderling af te stemmen en dient als inspiratiebron voor eigenaars, gemeente en ontwerpers. Op deze manier zal de unieke identiteit van het Zwarte Water opnieuw kleur krijgen. Kern van het onderzoek is dan ook de rol die het water als rivier en structurerend element heeft gespeeld in de ontwikkeling (landschappelijk en (cultuur)historisch) van het gebied.

1.5 De opzet van het onderzoek, rapportage

De gegevens zijn verzameld tijdens veldwerkbezoek aan het gebied, archiefonderzoek en studie van diverse dossiers en documentaties van de gemeente Zwolle. Dit rapport bevat achtereenvolgens een beschrijving van de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied, een duiding van de cultuurhistorische waarden en kwalificatie van de kwaliteit, waarbij als belangrijk bestanddeel een overzichtslijst van de aanwezige bouwkundige elementen, waaronder de in cultuurhistorisch opzet belangwekkende objecten, complexen en ensembles is toegevoegd. De in deze lijst opgenomen adressen zijn weergegeven op de cultuurhistorische waardenkaart, waarop ook andere cultuurhistorisch waardevolle aspecten zijn weergegeven. Hoofdstuk 5 geeft aanbevelingen en de kansenanalyse van de parelplannen. Tenslotte is er een literatuur- en bronnenlijst toegevoegd.



afb. 1 Het Zwarte Water verbindt stad en landschap.

Monumenten Advies Bureau, mei 2010

2 SCHETS PLANGEBIED

2.1 Ligging en begrenzing

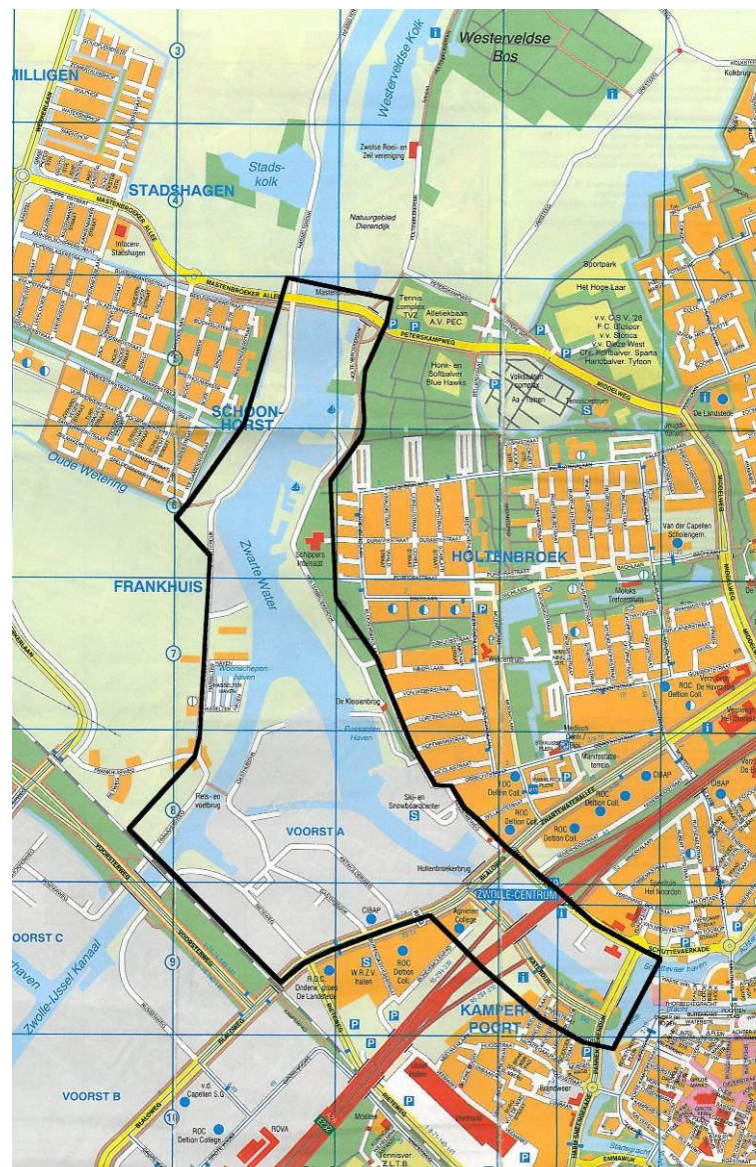
Het projectgebied Zwarte Water omvat een deel van het traject van de gelijknamige rivier binnen het stadsgebied van Zwolle. Het Zwarte Water loopt met een lome boog door het noordwestelijke deel van Zwolle, van de stadgracht bij de Pannekoekenbrug tot even noordelijk van het punt, waar de Overijsselsche Vecht in het Zwarte Water uitmondt. Het onderzoeksgebied eindigt echter bij de Mastenbroekerbrug, die de wijken Holtenbroek en Stadshagen met elkaar verbindt. Aan de oostzijde behoren de Holtenbroekerdijkzone, de omgeving van de Industrieweg en het terrein tussen water en Burgemeester Roelenweg tot het gebied. Aan de westzijde omvat het gebied de zone aan weerszijden van de Hasselterdijk, de nederzetting Frankhuis, industriegebied Voorst A en de omgeving van de Katerdijk.

2.2 Hoofdstructuur, algemeen

Loop van het water, zijwateren, dijken

Het Zwarte Water is onderdeel van de hoofdstructuur van de stad Zwolle. Het relatief brede, oorspronkelijk buiten de oude kern gelegen water doorsnijdt tegenwoordig het uitgestrekte noordwestelijke stadsgebied. De structuur begint bij de noordwesthoek van de Zwolse stadgracht, waar het ontstaat uit de samenvloeiing van twee oude weteringen.

De rivier mondt 19 kilometer verder (in noord-noordwestelijke richting) uit in het Zwarte Meer, een randmeer dat het restant is van de Zuiderzee. Aan het Zwarte Water liggen diverse nederzettingen, die hun vroegere bloei mede aan die ligging te danken hebben (Genemuiden, Zwartsluis, Hasselt). Op het water takken verschillende waterlopen aan, waaronder de Dedemsvaart en de Overijsselse Vecht. Binnen het onderzoeksgebied zijn dat het Zwolle-IJsselkanaal, die een verbinding vormt naar de rivier de IJssel, en iets noordelijk daarvan de Oude Wetering (bij het Rademakerszijl). Deze wetering vormt de hoofdwaterstructuur in de polder Mastenbroek. Zuidelijk van het Zwolle-IJsselkanaal is het smalle insteekkanaaltje bij houthandel Stiho het restant van de Riete, een wetering, die lange tijd als trekvaart in gebruik was en op het Zwarte Water uitmondde.



Afb. 2 Begrenzing onderzoeksgebied.



afb. 3 en afb. 4 Zicht op Hofvliet en de Blalobrug.



afb. 5 en afb. 6 Het Zwarte Water bij de aansluiting van het Zwolle-IJsselkanaal.



afb. 7 en afb. 8 Omgeving Mastenbroekerbrug en Twistvlietbrug. Nieuwe landmarks bepalen het beeld.

afb. 9 en afb. 10 Werven en dijkhuisjes als beeld van het historische Zwarte Water.



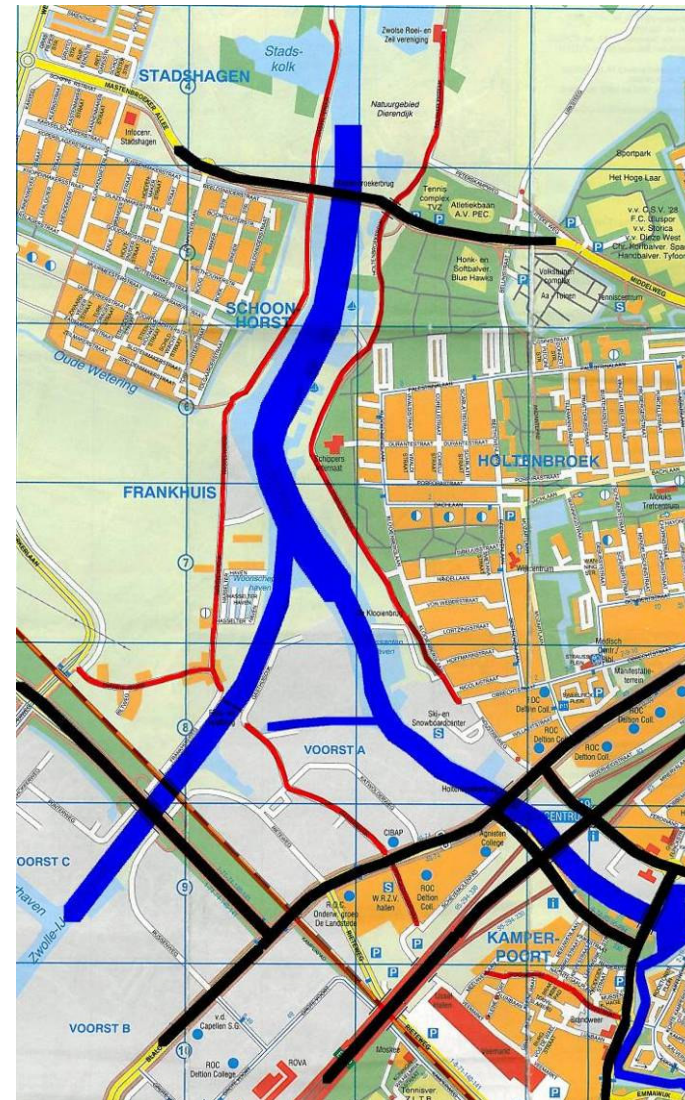
De aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal heeft een grote impact gehad op de oude hoofdstructuur van het gebied, Frankhuis raakte er door gescheiden van het Twistvlietgebied, de historische dijk werd onderbroken en Twistvliet kwam op een schiereiland te liggen. Van de Riete resteert slecht de waterloop langs de houthandel. Tussen kanaal en A28 ontwikkelde zich een industriegebied, waarin alleen de met linden beplante Gasthuisdijk een herkenbare historische structuur is gebleven.

Deze Gasthuisdijk is een onderdeel van de middeleeuwse dijkstructuren, die met enkele onderbrekingen, grotendeels intact zijn gebleven. De dijken volgen het Zwarte Water op enige afstand. De buitendijkse gebieden wisselen in breedte, mede als gevolg van dijkverleggingen, die soms plaats vonden om doorbraakkolken buiten te dijken. Op de westoever vormt het lint Hasselterdijk-Frankhuisweg-Gasthuisdijk-Hoogstraat een doorgaande winterdijkstructuur. Tussen de stad en de aansluiting van De Riete was er ook nog een zomerdijk (met jaagpad), waarvan de Katerdijk een restant is.

Op de oostoever bestaat de bandijk uit de Holtenbroekerdijk, die bij de Industrieweg overgaat in een lage verlegde waterkering. Ten zuiden van de Blaloweg is de oude dijkstructuur verdwenen.

Wijken langs het water, bruggen

Aan weerszijden van het Zwarte Water ontwikkelde Zwolle zich vooral sinds de Tweede Wereldoorlog met enkele grote woonwijken. De rivier is daardoor tot aan de Mastenbroekerbrug geheel binnen het bebouwde stadsgebied komen te liggen. Door het brede profiel en de (vaak) groene dijkzones is het Zwarte Water echter geen uitgesproken “stedelijke” rivier geworden. De oudste bebouwingsconcentraties bevinden zich langs de westoever waar in de late middeleeuwen de voorstad Kamperpoort en de dijknederzetting Frankhuis tot ontwikkeling kwamen. Het industriegebied Voorst A is, met inpassing van oudere structuren, pas na de Tweede Wereldoorlog aangelegd. De VINEX-wijk Stadshagen ligt eveneens aan de westzijde van het Zwarte Water, maar worden van de dijkzone gescheiden door een brede groenstrook, waarin relictten van het oude polderlandschap zijn opgenomen. Tussen Schoonhorst en Frankhuis is een woon- en parkgebied in ontwikkeling. Oostelijk van het Zwarte Water ontwikkelden zich in de decennia na de Tweede Wereldoorlog de wijken Diezerpoort en Holtenbroek. Dit ging gepaard met de aanleg van nieuwe infrastructuur van lokale én regionale betekenis, zoals de Blaloweg (onderdeel van de Ring) en de snelweg A28, die beide met bruggen het Zwarte Water kruisen. De A28 is ontsloten met grote op- en afritten naar de Burgemeester Doelenweg (op de oostoever) en de Katerdijk (op de westoever), beide structuren die erg



Afb. 11 Hoofdstructuren: in blauw het Zwarte Water, Zwolle-IJsselkanaal en stadsgracht; in rood de historische dijkstructuur, in zwart hoofdweegenstructuren, in oranje spoorlijn Zwolle-Kampen.

bepalend zijn geworden langs het zuidelijke deel van het Zwarte Water. Met

name op de oostnoordoever ontwikkelde zich in aansluiting op de grote verkeersstructuren een tamelijk grootschalige bedrijfs- en kantoorbebouwing. De verdere uitbouw van de wijk Diezerpoort en de opwaardering van de buitensingelstraten noodzaakte in de jaren '70 tot de bouw van een brug bij Hofvliet. In het recente verleden kwamen er twee bruggen bij tussen Holtenbroek en Stadshagen-Schoonhorst, de Twistvlietbrug en de Mastenbroekerbrug.

De hoofdstructuur van het gebied wordt dus bepaald door een raamwerk van elkaar begeleidende of snijdende lange structuren:

- De loop van het Zwarte Water;
- Het Zwolle-IJsselkanaal;
- Het restant van De Riete;
- De Zwolse stadsgracht;
- De historische dijkstructuren langs het Zwarte Water en in de nederzetting Frankhuis
- De belangrijke stads- en wijkontsluitingswegen, die het Zwarte Water kruisen, van noord naar zuid de Mastenbroekerallee (met Mastenbroekerbrug), de Blaloweg, de A28 en de Pannekoekendijk;
- De Burgemeester Roelenweg en de Katerdijk, koppelen de hierboven genoemde ontsluitingswegen;
- De spoorlijn Zwolle-Kampen;

Restanten van oudere structuren

Tot de prestedelijke hoofdstructuur van het Zwarte Water behoren nog de op veel plaatsen aanwezige oude dijkstructuren (o.a. Hasselterdijk, Holtenbroekerdijk, de dijk bij de Industrieweg en de relicten van de historische jaagpaden (aan de westzijde). Verder worden beide oevers bepaald door een opmerkelijke afwisseling van bedrijventerreinen, werven, pleziervaarthaventjes, smalle open waarden, natuurterreintjes en locaties waar de woonwijken in beeld verschijnen.

2.3 Algemeen historisch ruimtelijk beeld

Rivier in veranderend stadsgebied (1)

Het algemene beeld van het onderzoeksgebied wordt in eerste instantie bepaald door de relatief brede waterstroom, die in een ruime bocht het stadsgebied doorsnijdt. Hoe dichter bij de binnenstad, hoe nadrukkelijker het

Zwarte Water door relatief recente stedelijke structuren wordt ingekaderd: de drie grote bruggen in de Blaloweg, de A28 en de Pannekoekendijk, en de twee grote wegen parallel aan het Zwarte Water, de Burgemeester Roelenweg en Katerdijk. De kade tussen Roelenweg en Zwarte Water is bebouwd met grootschalige kantoor- en bedrijfsgebouwen van recente datum. De drukke Katerdijk ligt deels op de oever van de rivier, in het zuidoosten resteert nog een stukje oude kade met de bebouwing van Hofvliet, een historische enclave in het grotendeels vernieuwde gebied. De historische trekvaart (Smalle Gat) is hier gedempt. De historische voorstadswijk Kamperpoort met centraal daarin de Hoogstraat (een voortzetting van de Gasthuisdijk) is door de sloop van het oude vogelbuurtje los van de Katerdijk komen te liggen.

Industrierivier (2)

Tussen Blaloweg en Frankhuis krijgt het Zwarte Water even het karakter van een industrierivier, met het industrieterrein Voorst A en de houthandel Stihl op de kop van Voorst en de (inmiddels verdwenen) bedrijven ten noorden van Frankhuis op de westelijke oever, en de aaneenschakeling van bedrijfspanden en werfjes op de oostelijke oever. Dit "industriële" beeld is pas rond het midden van de 20^{ste} eeuw ontstaan, als uitloper van de vroegere bedrijvigheid langs het zuidoostelijke deel van het Zwarte Water.

Groene rivier (3)

Noordelijk van Frankhuis verdwijnt de industriële bedrijvigheid uit beeld. Groene oevers, de oude rivierdijken en restanten van kolken geven het Zwarte Water hier een breed en groen profiel, met op afstand de contouren van de woonwijken Holtenbroek, en Stadshagen. Deze sluiten met groene verblijfsstructuren aan op de rivierdijk. In de groene zone langs de oostoever zijn jachthavens opgenomen.



afb. 12 Ruimtelijk beeld, drie zones.



afb. 13 en afb. 14 Rivier in veranderend stadsgebied (1).



afb. 15 en afb. 16 Industrierivier (2).



afb. 17 en afb. 18 Groene rivier (3).

2.4 Bebouwingskarakteristiek: historische bebouwing

Inleiding

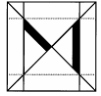
In het gebied is de historische bebouwing zeer gevarieerd. In het kort worden hier de karakteristieken weergegeven. De bebouwing binnen het onderzoeksgebied is per adres opgenomen in de aan dit rapport toegevoegde objectenlijst. Hierin vindt men informatie over ontstaanstijd, functie, karakter en waardering.

Industrie en bedrijvigheid

Het onderzoeksgebied heeft de afgelopen eeuw ingrijpende ontwikkelingen ondergaan. In het begin van de 20^{ste} eeuw lag het Zwarte Water nog in een uitgesproken groen gebied, veilig tussen de rivierdijken, die tot aan het binnenstadsgebied van Zwolle reikten. Achter de dijken lagen uitgestrekte, spaarzaam bebouwde weidegebieden, waarin de bebouwing zich concentreerde langs de dijken en in de aloude woongemeenschappen langs de Hoogstraat (Kamperpoort) en Frankhuis. Langs de rivier kwam vooral in de 18^{de} en 19^{de} eeuw (industriële) bedrijvigheid op: de van het water afhankelijke houtzagerijen met de markante houtzaagmolens en kleine scheepstimmerwerven. Dichterbij de stad ontwikkelden zich enkele bedrijven, die vanwege hun vervuilende karakter en de noodzakelijke ruimte buiten de binnenstad werden gehouden: een zoutziederij, een ijzergieterij, een beenzwartfabriek en een blekerij. Van de historische bedrijfscomplexen zijn nauwelijks restanten over. Het in oorsprong 18^{de}-eeuwse huis Hofvliet vormde vroeger het middelpunt van een scheepstimmerwerf, op de kop van Voorst resteren enkele interessante onderdelen van de laat 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse bedrijfsarchitectuur van de hier gevestigde houthandel. Op de oostelijke oever is de werf van Leenman met zijn kantoorwoning, loodsen, insteekhaventjes en reparatiehellingen goed intact gebleven. In de jaren vijftig en zestig volgde meer bedrijvigheid langs het Zwarte Water en vooral op het nieuwe bedrijventerrein Voorst A. Hier verrezen enkele moderne kantoor- en bedrijfspanden, onder meer van de Esso en andere bedrijven langs de Gasthuisdijk, Katwolderweg en de Rieteweg. Enkele dragen nog de kenmerken van de sobere functionalistische architectuur uit die periode, maar het merendeel van de bebouwing in de afgelopen decennia vernieuwd of sterk gewijzigd. Aan de Katwolderweg staan nog twee eenvoudige bedrijfswoningen uit de jaren 1950.



afb. 19, 20, 21, 22, 23 en 24 Bebouwing aan de Katerdijk (5,6), de werf van Leenman aan de Industrieweg (7,8), een historisch onderdeel van de houthandel op de Kop van Voorst (9) en het kantoorgebouw van de Esso aan de Katwolderweg (10).



Boerderijen

De agrarische geschiedenis van het gebied wordt verbeeld in de aanwezigheid van enkele boerderijen in en rond Frankhuis, een enkel boerderijtje langs de Hasselterdijk en de grote T-boerderij de Klooienberg op de oostoever.

Wonen aan de dijk in Frankhuis

Het plangebied Frankhuis is het restant van een oorspronkelijk veel uitgestreker landelijk gebied, dat voornamelijk werd bepaald door lege open gebieden met een agrarische bestemming. Bebouwing concentreerde zich vooral langs de dijkstructuren, waarbij op enkele plaatsen door clustering van gebouwen kleine buurtschappen ontstonden. Door het aaneengesloten karakter had deze lintbebouwing in de kernen een intiem karakter, buiten de kern bestond het beeld uit solitaire panden met een meer “exclusief” karakter. Het gaat dan om enkele boerderijen en buitenplaatsen. Vooral in de loop van de 19^{de} en de 20^{ste} eeuw werd dit beeld aangevuld met diverse industriële gebouwen en complexen.

Door grote stedenbouwkundige ingrepen en nieuwe invullingen resteert van het oorspronkelijke Frankhuis voornamelijk de kern rond de splitsing van de Hasselterdijk en de Frankhuisweg en een deel van het minder intensief gebouwde gebied direct ten westen hiervan.

Afgezien van de recente ontwikkelingen langs de perifere delen van dit plangebied bleef de historische hoofdstructuur gaaf bewaard en ook het bebouwingsbeeld in de vorm van lintbebouwing is deels historisch of passend binnen de historische context.

De bebouwing is divers en deels individueel van karakter. Bindende elementen zijn de schaal (één of twee bouwlagen met kap), de traditionele hoofd- en kapvormen, gevelindelingen en materiaalgebruik (bakstenen of gepleisterde gevels, hellende, evenwijdig aan de dijk gelegen daken met keramische pannen of rietdekking), en, in veel gevallen de situering en typologie van de dijkwoning, met aan de dijk gelegen hoofdverdieping en onderhuis aan de achterzijde.

Toch bestaat een grote variatie in pandgrootte en zijn de gevels in veel gevallen individueel van karakter. In de bebouwing is dan ook een deel van de historische gelaagdheid van het gebied afleesbaar. De oudste panden dateren voor zover zichtbaar uit de eerste helft van de 19^{de} eeuw, de jongste uit het einde van de 20^{ste} eeuw. Zowel enkelvoudige woningen, als dubbele en in een complex geschakelde huizen komen voor. In de “kern” staan voornamelijk kleine woningen (deels ontstaan door verbouwing van huizen met voorheen een gemengde functie), in het westelijke deel van het



afb. 25, 26, 27, 28, 29 en 30 Boerderijen aan de Holtenbroekerdijk (Klooienberglaan) en Hasselterdijk (11, 12) en verschillende bouwtypen aan de Frankhuisweg en de Hasselterdijk. Midden links landhuis Het Bildt. De overige afbeeldingen tonen kleine geschakelde dijkwoningen.

plangebied bevindt zich een mengeling van woonhuizen, voormalige boerderijen en een buitenplaats.

In de typologie van de dijkbebouwing zijn drie varianten te onderscheiden:

- Bebouwing aan voet van de dijk, op laag terras. Deze panden hebben geen onderhuis;
- Bebouwing tegen of op het dijklichaam, met onderhuis;
- Bebouwing op hoog terras, aangewerkt tegen dijklichaam, zonder onderhuis; deze panden hebben grote voortuinen;

Op grotere afstand van de dijkwegen bevinden zich voornamelijk in het recente verleden gerealiseerde bedrijfsgebouwen (met bedrijfswoningen).

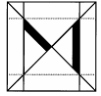
Ook buiten Frankhuis bevinden zich nog enkele woningen, zoals langs de Hasselterdijk en op de werfterreinen langs de oostelijke oever van het Zwarte Water. Deze laatste, waaronder ook een blokje geschakelde woningen, dateren uit het midden van de 20^{ste} eeuw en zijn vormgegeven in een eenvoudige traditionele stijl.

Scholen

De Blaloweg, onderdeel van de ringweg, was bij uitstek een structuur, waarlangs in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw bijzondere functies werden geprojecteerd. Zo verzezen langs de ring vele onderwijsinstellingen, waarvan langs de Blaloweg in het projectgebied enkele interessante voorbeelden bewaard bleven. De belangrijkste is de vroegere christelijke LTS, (thans Agnietencollege de Blaloborgh) die in 1969-1970 werd gebouwd naar ontwerp van architecten J.H.C. Spruit en Chr. Nielsen uit Amsterdam. Het opmerkelijk ontwerp in functionalistische stijl valt op door de monumentale schakeling van diverse rechthoekige volumes en de grote vensterpartijen met stalen ramen. Van iets oudere datum is de voormalige school ten zuiden van de Blaloborg (buiten het projectgebied) en het thans als bedrijfsverzamelgebouw gebruikte schoolgebouw op de hoek van de Blaloweg en de Katwolderweg, een karakteristieke gangschool uit de jaren vijftig.



afb. 31, 32, 33, 34, 35 en 36 Vrijstaande en geschakelde woningen aan de Frankhuisweg (17), Hasselterdijk (18), Holtenbroekerdijk (19 en 20); schoolgebouwen aan de Blaloweg (21 en 22).



2.5 Groenstructuren

Ondanks dat het onderzochte deel van het Zwarte Water geheel binnen het stadsgebied van Zwolle is komen te liggen, is de groencomponent nadrukkelijk in beeld gebleven. Enerzijds gaat het om groen in relatie tot het rivierlandschap: de groene dijken, de restanten van uiterwaarden, de resten van het weidelandschap ten westen van de Hasselterdijk; anderzijds om in relatie tot stedelijke structuren en bebouwing ontworpen en aangelegd groen: de laanbeplantingen van de Gasthuisdijk, de Industrieweg en langs de Katerdijk, de restanten van de landgoedbeplanting op Twistvliet en bij huize Het Bildt, de rijk begroeide tuinen op Hofvliet, de tuinen in Frankhuis en bij de dijkwoningen aan de Hasselterdijk, de groenaanleg bij de kantoren aan de Burgemeester Roelenweg, de monumentale beplanting op en bij het erf van boerderij De Klooienberg en de parkrandstructuur langs de wijk Holtenbroek. Ook nabij de verschillende werven op de noordoostelijke oever vindt men groen, vaak in de vorm van eenvoudige rijen populieren. In het algemeen kan worden geconcludeerd, dat hoe verder stroomafwaarts hoe meer het landschappelijke groen het beeld gaat beheersen.



afb. 37 en afb. 38 Laanbeplanting aan de Gasthuisdijk en de Industrieweg.



afb. 39 en afb. 40 Langs de oevers: omgeving Katerdijk.



afb. 41 en afb. 42 Groen langs de dijkstructuren.



afb. 43 en afb. 44 Forse bomen op Twistvliet en bij boerderij De Klooienberg.



afb. 45 en afb. 46 Eiken en wilgen bij De Klooienberg.



afb. 51 en afb. 52 Groen bij werf: solitair en hagen.



afb. 47 en afb. 48 Grote bomen in de parkrandzone van de wijk Holtenbroek.



afb. 53 en afb. 54 Tuinen en erven langs de Hasselterdijk.



afb. 49 en afb. 50 Groen bij kolk en rivieroever, Holtenbroekerdijk.



afb. 55 en afb. 56 Relicten weidenlandschap en ruige oevers als groen kader voor de nieuwe stad.



3.HISTORISCH RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

3.1 Vroege ontwikkeling, strijd met het water: dreiging en bedwinging

Dekzandruggen en late natte gronden

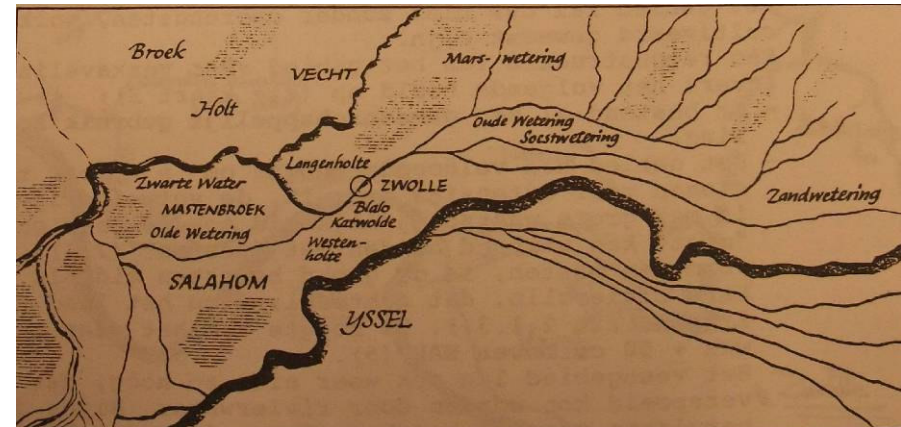
Het onderzoeksgebied maakt deel uit van een complex gebied van dekzandruggen en lage natte gronden in het stroomgebied van de IJssel en het Zwarte Water, waarbij vooral de hogere dekzandruggen al vroeg door de mens in gebruik werden genomen. Ten zuiden van het Zwarte Water en de Aa bevindt zich een oude dekzandrug, die in noordwest-zuidoostrichting loopt en waarop de binnenstad van Zwolle, het gebied rond de Hoogstraat en ook delen van de wijk Assendorp zijn gelegen.

De ondergrond van het projectgebied bestaat uit grove zanden en grind (keileem), die deel uitmaken van het Oost-Veluwse stuwwalcomplex. De diepte waarop het keileem voorkomt ligt tussen de vijf en de tien meter beneden NAP. Deze ondergrond is overdekt door zanden, die vooral onder invloed van de heersende wind en het aanwezige water zijn afgezet: de dekzandruggen.

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

In het projectgebied ligt Frankhuis op de overgang van een smalle zandrug in oost-westrichting en de noordelijk aansluitende rivierklei op veen. De westelijke tak van de Frankhuisweg (een dijk) volgt ongeveer de scheiding hiertussen. Verder westelijk lagen vroeger rivierduinen op de zandrug, de Konijnenbelten bij de gehuchten Voorst en Westenholte, waar thans de wijk Westenholte is gelegen.

Al in de prehistorie werd de zandrug bewoond, maar het is niet duidelijk in hoeverre er ook bij Frankhuis, dat net ten oosten en naast de hogere rivierduinen ligt, toen al menselijke activiteit plaatsvond. De ongeveer een kilometer westelijker gelegen nederzettingen Voorst en Westenholte zijn waarschijnlijk ouder dan Frankhuis.



afb. 57 De IJsselvechtdelta rond 800 na Chr. (Illustratie uit Muffels, Cultuurhistorisch-landschappelijk onderzoek Stadshagen).

Bij Voorst stond een kasteel dat voor het eerst in 1224 in de historische bronnen wordt genoemd, toen het werd belegerd en met de grond gelijk gemaakt. Later werd een nieuw kasteel gebouwd, van waaruit de heren van Voorst het gezag van de bisschop van Utrecht en de steden Zwolle, Kampen en Deventer tartte. Deze belegerden het kasteel in 1362 en dwongen het na een maandenlang beleg tot overgave. Thans resteren nog slecht archeologische restanten van het slot in het Stinspark.

Het Zwarte Water, ontstaan en ontwikkeling

In het prille begin van de nederzetting, waaruit later de belangrijke handelsstad Zwolle zou ontstaan, was aan het Zwarte Water nog geen veelbetekende rol toebedeeld. De belangrijkste handelsroutes in Overijssel in de Vroege Middeleeuwen liepen over land, dat immers niet veel goed bevaarbare waterwegen bezat. Zo liepen er drukke routes vanaf de kuststreek over Utrecht, de Veluwe en via Deventer naar Duitsland, en van Utrecht via Amersfoort, Hattem en Zwolle naar noord- en oost Nederland. In de elfde eeuw ontwikkelde zich in Zwolle, dat gunstig lag aan één van die routes en de Zwolse Aa, enige handel van betekenis. Dat bewijst de vondst van een klein havencomplex uit die periode. Het Zwarte Water, waarin de Zwolse Aa zijn vervolg had, werd gaandeweg belangrijker in de zich uitbreidende handel, vooral in landbouwproducten. Het was echter geen ideale vaarweg. Door de geringe watertoevoer van de bescheiden zijriviertjes was de bevaarbaarheid in droogteperioden niet optimaal. Pas na de twaalfde

eeuw ontwikkelde het Zwarte Water zich tot een bredere en diepere stroom. Verschillende factoren waren daar de oorzaak van, zoals grootscheepse ontginningscampagnes in de lage komkleigronden. De nieuw gevormde rijke weidegronden werden via weteringen en sloten afgewaterd naar de grotere waterlopen, die daardoor meer water gingen voeren. Het ontstaan van de Zuiderzee zorgde voor meer instroom in het Zwarte Water, waardoor bij het krachtig terugvloeien van het water de bodem werd uitgediept. Ook menselijke baggerwerkzaamheden deden veel goed.

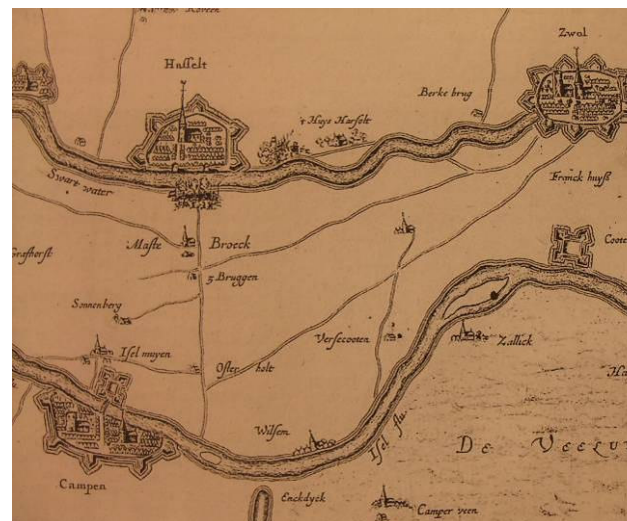
De economische opkomst van Zwolle kan niet los worden gezien van de agrarische vooruitgang op het platteland en de verbeterde vaar- en landwegen. De kleine nederzetting langs de Aa groeide uit tot een stedelijke gemeenschap met bovenlokale functies, waarin handel en nijverheid een grote rol speelden. De actieve overzeese koop- en vrachtvaart, zoals bedreven door de stad Kampen was aanvankelijk voor de Zwollenaren nog onbereikbaar, voor diepgaande schepen was het Zwarte Water immers nauwelijks te bevaren en de IJssel lag op flinke afstand. Veel belangrijker was Zwolles functie als spil in de bloeiende economie van de IJsselstreek door haar aloude oriëntatie op het oosten. De rivier de Vecht en verschillende landwegen verbonden de stad met de handelscentra in Westfalen, zoals Osnabrück, Munster, Paderborn en Soest. Zwolle ontwikkelde zich tot een natuurlijke overslag- en doorvoerplaats, waar kooplieden uit alle windrichtingen elkaar troffen op de jaarmarkten. Uiteindelijk kreeg het steeds beter bevaarbare Zwarte Water in deze ontwikkeling een belangrijke plaats toebedeeld.

Zwolle wordt stad

De *marke* Suolle kreeg in 1230 stadsrecht van de bisschop van Utrecht. Een deel van de bestaande nederzetting, Middelwijk genaamd, werd het centrum van de stad. Hier werd in de loop der eeuwen de huidige binnenstad gecreëerd, die vooral in de 14^{de}-15^{de} eeuw een grote bloei doormaakte. Een ander gedeelte van de oude agrarische nederzetting, Assendorp genaamd, bleef echter buiten de stadswallen. Deze nederzetting behield zijn agrarische karakter, onder andere profiterend van de stedelijke vraag naar landbouwproducten voor voedsel en industrie. Aan de westzijde ontwikkelde zich eveneens een open “voorstadsgebied”, “De Hoogstraat” of de Kamperpoort, met als centrale as de Hoogstraat (in de 16^{de} eeuw “Den Dyck” genoemd), die zich voortzetten in de Gasthuisdijk het westelijke achterland met buurtschappen als Frankhuis ontsloot en de verbinding over land met Kampen vormde.



Afb. 58 De vesting Zwolle rond het midden van de 17^{de} eeuw, naar J. Blaeu Het zuiden ligt rechts (uit: Noordergraaf, 1985).



afb. 59 Zwarte Water (boven) en IJssel (beneden) op een kopergravure van de belegering van Hasselt in 1657.



De Kamperpoort ligt ten zuiden van het Zwarte Water en maakte deel uit van de marke Katwolde. De Gasthuisdijk en de Buitengasthuisstraat danken hun naam aan het in 1377 gestichte Buitengasthuis 'Ten Heiligen Cruce'.

Vesting Zwolle

De bloeiende Hanzestad Zwolle werd in de middeleeuwen voorzien van een stenen ommuring met stadspoorten, muurtorens en een buitengracht. Vanaf de late 16^{de} eeuw, toen er verwoed werd gestreden tegen de Spaanse overheersing, is de vesting Zwolle, belangrijke schakel in de reeks vestingsteden langs de IJssel, gemoderniseerd. Het zwaartepunt lag in de periode 1615-1629, toen buiten de middeleeuwse ommuring een omwalling is gerealiseerd met elf bastions en een stervormige vestinggracht.

Ontginningen

Het ommeland van Zwolle werd, voor en na de stadsvorming, gaandeweg steeds verder ontgonnen voor agrarisch gebruik. De hoger gelegen gronden op de diverse dekzandruggen werden voornamelijk voor akkerbouw gebruikt, terwijl de lager gelegen delen dienst deden als weidegebied en hooiland. Hiertoe moest echter wel de afwatering worden verbeterd door het graven van sloten, die water afvoerden naar de diverse natuurlijke waterlopen.

Grofweg van de 12^{de} tot 14^{de} eeuw werden de lager gelegen gebieden bedijkt. De IJsselbedijking ging vanaf het begin van de 14^{de} eeuw van start, vermoedelijk is men in de 13^{de} en de 14^{de} eeuw ook druk met de bouw van dijken langs het Zwarte Water. De dijk die vanaf Zwolle langs de zuidwestzijde van het Zwarte Water liep, vanouds bekend als Hoogstraat en Gasthuisdijk, en het gedeelte tot aan de IJssel bij het oude Westenholte (de Zalkerdijk) dateert mogelijk reeds van rond 1300.

Mastenbroek

Nadat de bisschop en de IJsselsteden het probleem van de heren van Voorst hadden geëlimineerd, lag de weg vrij om het gebied te verdelen. Kampen ruilde in 1363 met bisschop Jan van Arkel het recht op het grote drassige Mastenbroek ten noorden van de eerder genoemde dekzandrug, waarvan de naam verwijst naar de lage drassige ligging en de groei van grote bomen. Dit gebied werd met name sinds de 12^{de} eeuw geteisterd door overstromingen vanuit de Zuiderzee. Kort na 1363 gaf de bisschop het gebied uit ter ontginning. Hierbij kregen diverse omliggende *marken*, waaronder die van Zwolle, beschikking over het gebied. Het werd ontgonnen door het van begroeiing te ontdoen en door het graven van ontwateringssloten die tegelijk perceelscheidingen vormden. Korte tijd later werd het gebied bedijkt, waardoor het een polder werd. Sindsdien is het gebied gebruikt voor akker-



afb. 60 Reconstructie van de slagen in de polder Mastenbroek, situatie 1364 (reconstructie F.D. Zeiler, illustratie uit F. Pereboom, *Omarmd door IJssel en Zwartewater, zeven eeuwen Mastenbroek*). Geheel rechts loopt het Zwarte Water. In de zuidoosthoek ligt Frankhuis.

en meer recent vooral grasland. Met het bedijken, het aanleggen van wegen en weteringen, de bouw van sluizen en bruggen werd de aanzet gegeven tot bewoning van de polder. De Oude Wetering, die bij het Rademakerszijl uitkomt in het Zwarte Water vormt één van de hoofdwaterwegen door de Mastenbroekerpolder.

Holtenbroek

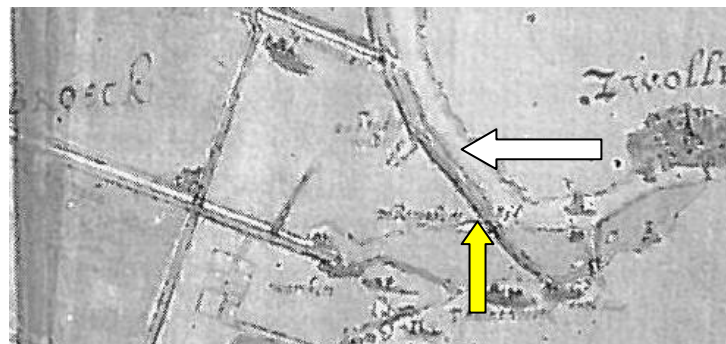
Aan de andere zijde van het Zwarte Water lag het Holtenbroek, een laag drassig weidegebied ten westen van de hogere Diezer Enk, waarmee het uiteindelijk ook de marke Dieze ging vormen. In de ontginning, die in de middeleeuwen werd bedijkt, bevonden zich slechts weinig boerderijen. De dijk werd regelmatig het slachtoffer van het rivierwater, wat de verschillende kolken en vele dijkverleggingen verklaard.

Rademakerszijl

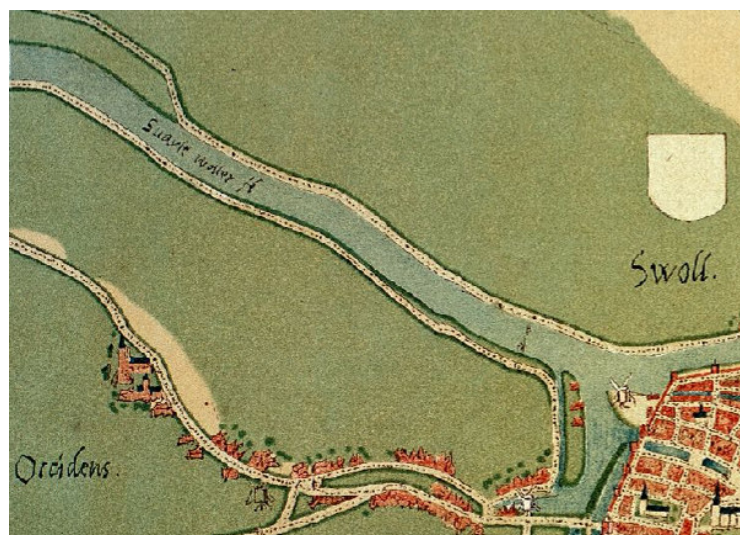
Het Rademakerszijl ofwel de Rademakers Schutsluis aan de Hasselterdijk is karakteristiek voor de manier waarop in het verleden is omgegaan met de strijd tegen het water. Een sluis is immers een voor de waterhuishouding bestemd 'kunstwerk' dat dient om het water te bedwingen. Het Rademakerszijl ligt in de hoofdwaterkering van de Mastenbroekerpolder die in de veertiende eeuw als een vaarpolder is ingericht. Hier vormt het sluisje de verbinding tussen het Zwarte Water en de Oude Wetering die de oudste ontginningsas en tevens de hoofdas is van de polder (1364). In het vaarwegennet tussen de handelssteden Zwolle, Kampen en Hasselt speelden drie Mastenbroeker zijlen een belangrijke rol, met het Rademakerszijl als de verbinding tussen Zwolle en Kampen. Qua oorsprong dateert dit zijl uit de late Middeleeuwen (oudste vermelding in 1497, maar vermoedelijk nog oudere oorsprong). In de huidige verschijningsvorm is er sprake van een 17^{de}-eeuwse sluis met herstellingen uit de hiernavolgende eeuwen. Zo vond in opdracht van het 'College van Steden en Vroeden' van Mastenbroek reeds in 1783 een vernieuwing plaats en ook hierna is de sluis verschillende keren hersteld. Het meest recente herstel gebeurde in 2001 toen onder meer de houten sluisdeuren zijn vernieuwd. De sluis was toen inmiddels al niet meer in gebruik voor de scheepvaart en sterk in verval geraakt. In de loop van de tijd zijn de meeste historische zijlen en molens in de polder Mastenbroek – onder meer het Lutterzijl en het Venerietezijl – weer verdwenen. Het Rademakerszijl is het enige sluisje van de zes Mastenbroeker zijlen dat behouden is gebleven. Aan de monding van de Oude Wetering doet het Rademakerszijl nu dienst als een keer- en uitwateringssluys. Verder kan er in droge zomers water ingelaten worden. De naast het zijl gelegen oude kolk is in de jaren 1950-1960 gedempt met huisvuil van de toenmalige gemeente Zwollerkerspel.



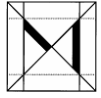
Rademakerszijl of schutsluis op de vedlminuut van 1851 (bron:watwaswaar.nl)



afb. 61 Het Zwarte Water op een detail van de oudste getekende kaart van Mastenbroek, onderdeel van het "wapenschapsrecht van Mastenbroek" uit 1633 (Bibliotheek van de Provincie Overijssel, illustratie in: F. Pereboom, Omarmd door IJssel en Zwartewater, zeven eeuwen Mastenbroek). Het gele pijltje wijst naar het Rademakerszijl.



afb. 62 Detail kaart Jacob van Deventer, situatie omstreeks 1560. De dijken met wegen lopen vlak langs het Zwarte Water. Merkwaardig is de weergave van het eiland bij Hofvliet, dat hier in noord-zuidrichting ligt. Noordelijk van het Zwarte Water ligt het Holtenbroek, ten zuiden er van Katwolde, met de 'voorstad' Kamperpoort. Het groepje gebouwen aan westzijde is het Buitengasthuis.



Mastenbroek en Frankhuis

De zuidoosthoek van de polder Mastenbroek reikt precies tot aan Frankhuis. Dit is het deel van de polder dat het dichtst bij Zwolle ligt. Het uiterst zuidelijke deel van de polder was getuige de verkaveling die hier afwijkt van het overigens strakke orthogonale patroon waarschijnlijk eerder ontgonnen dan de rest van de polder. Mogelijk was dit in de 13^{de} of eerste helft van de 14^{de} eeuw. Het door de stad Zwolle verworven land lag in de zuidoosthoek van de polder. Het Nieuwemars of Stadsbroek lag tegen de Hasselterdijk. Het werd eerst voornamelijk als gemeenschappelijke weidegrond gebruikt, en later verpacht. Nog in de 18^{de} eeuw mocht elke *grootburger* er vier koeien weiden tegen relatief geringe kosten.

Dijken in Frankhuis

Met de bedijking van de Mastenbroekerpolder ontstond op de plek van het latere gehucht Frankhuis een driesprong van dijken. Zoals boven vermeld bestonden de twee zuidelijke takken mogelijk al als kleine dijkjes. De noordelijke Hasselterdijk is waarschijnlijk in de tweede helft van de 14^{de} eeuw opgeworpen om de polder te beschermen tegen het Zwarte Water. Net ten zuiden van de driesprong lag een klein zijriviertje dat werkte als ontwatering van het gebied ten zuiden van de dekzandrug op het Zwarte Water. Dit stroompje, waarvan verschillende delen de namen Steenwetering, Zandwetering en Riele droegen, kwam bij de dijk net ten zuiden van Frankhuis via een sluis uit in de buitendijkse Frankhuizer Zijl. Deze stroomde via een ter plaatse relatief brede uiterwaard naar het Zwarte Water. De tegenwoordige Frankhuisweg vormt een deel van de dijk tussen Frankhuis, Westenholte en het Zalkerveer. Oorspronkelijk was het een “stouwedijk”, die als functie had het water bij geregleerde bevoeiingen van de weiden (“vloeiweiden”) en hooilanden binnen te houden. Hierdoor kon zich een laagje vruchtbaar slib afzetten, waarmee de vruchtbaarheid werd vergroot. Pas in 1865 is dit systeem afgeschaft en zijn de dijken van Mastenbroek volledig gesloten. Vanwege de geregleerde “inundaties” waren de laag gelegen delen van het gebied vrijwel boomloos, slechts langs de randen en de hogere delen (de dijken met aansluitende erven) bevond zich beplanting.

Het gehucht Frankhuis

Op de plek waar de dijk vanaf Zwolle langs de zuidwestzijde van het Zwarte Water splitste in de dijken langs de zuidzijde en de oostzijde van de Mastenbroek-polder, ontstond de nederzetting Frankhuis. Over de dijken liepen namelijk wegen die een belangrijke rol in het regionale en zelfs interregionale verkeer speelden. De wegen verbonden Zwolle met Kampen (de zuidelijke dijk) en met Hasselt (de oostelijke).

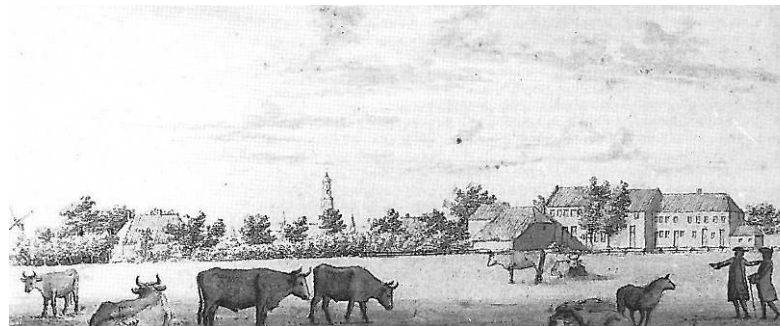


Afb. 63 en afb. 64 Uitsnede (met detail) uit de kaart van Hottinger uit 1776-'94. Het noorden ligt links. De driesprong van dijken bij Frankhuis ligt net boven het midden. Zwolle ligt net buiten beeld rechtsboven. Het Zwarte Water (bovenin) is aangeduid als ModderToom en Het Rot.

De verbinding naar Hasselt was zelfs een van de hoofdverbindingen naar Noord-Nederland, omdat er tot in de 17^{de} eeuw geen goede weg tussen Zwolle en Meppel was. Vanwege de verkeersdrukte vormde de plek een ideale locatie voor een herberg. Waarschijnlijk lag bij Frankhuis ook een tol. Het is niet helemaal duidelijk of dit dezelfde is als het tolhuis noordelijker aan de Hasselterdijk. Vanaf de 17^{de} eeuw speelde ook de trekvaartverbinding over het Zwarte Water een belangrijke rol in het personen- en goederenverkeer. De naam *Vranckhuys* wordt reeds genoemd in de wijdingsbrief voor de Heilige Kruiskapel uit 1379, die werd gebouwd bij het toen nog jonge gasthuis dat ongeveer een kilometer verder richting Zwolle lag en dienst deed als leprozenhuis. Het is niet bekend of er toen al een herberg stond in Frankhuis, maar die was er in ieder geval in de vroege 16^{de} eeuw. De herberg droeg in de 17^{de} eeuw de naam *Het Oude Frankhuis*. Mogelijk is de naam van de nederzetting van de herberg afkomstig. Gaandeweg zijn in de omgeving van de herberg meer huizen gebouwd. In de 18^{de} eeuw bestond Frankhuis eigenlijk uit twee gehuchten, die werden gescheiden door de Frankhuizerzijl en de sluis in de dijk. In het verleden werden deze onderscheiden als Eerste en Tweede Frankhuis (geteld vanaf Zwolle). In de laat-18^{de}-eeuwse kaart van Hottinger is het tweede Frankhuis aangeduid als Stadsigt. Het is niet zeker waar de herberg precies stond. Het Eerste Frankhuis is sinds het derde kwart van de 20^{ste} eeuw geheel verdwenen onder het industrieterrein Voorst A.

Oude structuren

Op de afbeelding van de kaart van Hottinger is de driesprong van dijken in het huidige Frankhuis goed te zien (midden). Rond de driesprong liggen verschillende panden aan de dijk met tuinen aan de achterzijde. Min of meer op dezelfde plaats staat ook nu nog bebouwing, maar het zal hierbij slechts voor een klein deel werkelijk om dezelfde gebouwen gaan, omdat ze in de loop der eeuwen zijn vervangen door nieuwe huizen. De kaart toont ook de Frankhuizerzijl (direct rechts van de naam Frankhuys). Deze is tegenwoordig ten dele nog aanwezig in de vorm van vaart die doodloopt op de Gasthuisdijk ten oosten van het Zwolle-IJsselkanaal. De kaart toont ook duidelijk dat de dijk in westelijke richting (naar onder) iets verderop, bij de splitsing met de huidige Biltweg overgaat in de natuurlijke hoogte van de dekzandrug nabij Voorst. Al met al blijkt dat een groot deel van de structuur van het onderhavige gebied reeds eeuwenoud is. In en rond Frankhuis is veel van de historische, in essentie middeleeuwse, situatie bewaard gebleven, terwijl in de direct omliggende gebieden erg veel is veranderd in de 20^{ste} eeuw.



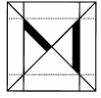
afb. 65 Frankhuis op een prent van Johannes Swertner uit 1763 (Provinciaal Overijssels Museum). Op de achtergrond is de Zwolse Peperbus te zien.



Afb. 66 Detail Topografisch Militaire Kaart (veldminuut) door J.V.D. Dittlinger, 1851 (Nationaal Archief)



Afb. 67 "Gortjes herberge te Frankhuis bij Zwolle" door Jan Grasdorp, circa 1680 (archief HCO Zwolle)



Afb. 68 Detail kadastrale kaart 1832 (HCO)

Afb. 69 De Gasthuisdijk gezien in de richting van Frankhuis. Rechts op de achtergrond zijn de tien kleine woningen aan de Hasselterdijk zichtbaar (HCO, Zwolle)



afb. 70 Detail kaartblad 12, 1844 (OIK-000749)

Kolken of wielen

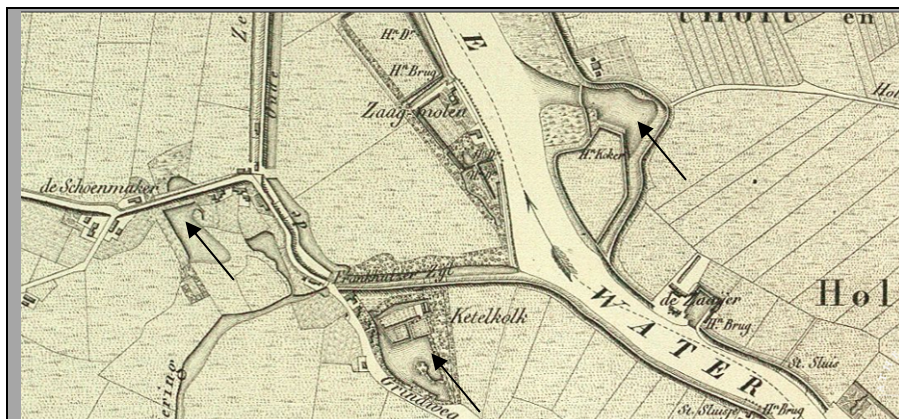
Langs de dijken van het Zwarte Water getuigen doorbraakkolken van watersnoden in het verleden. Wanneer het rivierwater met geweld de dijk doorbrak kon achter de dijk een diepe kolk ontstaan, die na de ramp meestal werd "buiten- of binnengedijkt": het nieuwe stuk dijk kwam buiten- om binnenom de dijk te liggen, want de kolk zelf vormde door de sterk uitgediepte ondergrond geen stabiele basis onder een dijk. Kolken speelden in de belevingswereld van de vroegere bewoners een bijzondere rol. Hun turbulente ontstaan en latere mysterieuze aanwezigheid (diep stilstaand water, nevels) waren aanleiding voor het ontstaan van spannende verhalen. Langs de Hasselterdijk-Gasthuisdijk ontstond in de loop der eeuwen een hele reeks kleine en grote doorbraakkolken, zoals de Stadskolk, de kolk met het Rademakerszijl en de grote Ketelkolk. Bij huis De Bilt bevindt zich in de tuin eveneens het restant van een kolk.

Langs de Holtenbroekerdijk bevinden zich de Westerveldse Kolk, de kleine kolken bij de Mastenbroekerbrug en het grote, later tot haventje vergraven kolkrestant bij boerderij Klooienberg.

Van der Aa weet in zijn Aardrijkskundig woordenboek te vermelden dat de dijk bij Frankhuis doorbrak bij zware vloed in 1776 en 1825. De eerste keer tussen de driesprong en de sluis, waarvan de kleine kolk (of wiel) die is afgebeeld in de kaart van Hottinger getuige is, en de tweede keer 'bij de laatste woning in Frankenhuis'. Dit moet de meest westelijke woning zijn geweest, want ongeveer op die plek is op jongere kaarten ook een kolk afgebeeld met de naam Ketelkolk. In of voor 1776 is waarschijnlijk ook de dijk net ten westen van de driesprong een keer doorgebroken, want in de kaart van Hottinger en andere oude kaarten is ter weerszijden een klein watertje zichtbaar; hoogstwaarschijnlijk zijn dit ook restanten van een kolk.



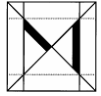
Kolk bij de Holtenbroekerdijk en de kolken bij Frankhuis (de Bildt en Ketelkolk)



De kolken bij Frankhuis en boerderij de Klooienberg (Detail kaartblad 12, 1844 (OIK-000749))



De tuin van Het Bildt is aangelegd rond een vroegere kolk.



3.2 Het succes van het Zwarte Water, scheepvaartverbinding van belang

Het Zwarte Water ontwikkelde zich in de late middeleeuwen tot een infrastructuur van grote betekenis. Het verbond Zwolle en het achterland met zee, waardoor de interregionale handel bloeide.

Scheepvaart op het Zwarte Water

Al in de 12^{de} eeuw speelde de doorvoerhandel een belangrijke rol in Zwolle. Aardewerk uit het Rijngebied, leien uit Koblenz evenals duizend-en-één andere producten passeerden de overslagplaatsen in Zwolle om onder meer via het Zwarte Water verder te worden vervoerd. Op dezelfde manier werd vanuit Holland zuivel aangevoerd. De doorvoer ging eertijds al vrij snel: het is bekend dat wat 's morgens nog in Coevorden was ingeladen, 's avonds al op het Zwarte Water kon zijn en de dag erna in Amsterdam. Omdat Zwolle niet zoals Deventer of Zutphen direct aan de IJssel ligt, was vooral de vrije doorvaart (zonder tolheffing) op het Zwarte Water en de Vecht van belang. Het Hanzeverbond speelde dan ook een belangrijke rol om de Zwolse belangen te behartigen.

De doorvoerhandel stimuleerde in Zwolle de scheepsbouw. Zo rond 1450 reeds werden er schepen op stapel gezet maar de grote bloeitijd viel grofweg in de periode 1550-1750. Een groot deel van de voor het noordelijke en westelijke deel van Overijssel bestemde schepen werd in Zwolle gebouwd, in het bijzonder de zogeheten potschepen en turfpramen. Ook werden er karveelschepen gebouwd, onder meer voor schippers uit Enkhuizen, Hoorn en Bolsward. De in het bijzonder aan het Zwarte Water gevestigde scheepstimmerbedrijven vormden voor Zwolle een belangrijke vorm van nijverheid.

Omdat langs de Rijn op den duur zoveel tolheffing plaatsvond, kozen steeds meer handelaren voor het Zwarte Water en de Vecht als doorvaartroutes tussen Holland en Duitsland. Zwolle was al vanouds de stapelplaats van Bentheimer zandsteen dat vooral in Holland zeer in trek was als bouw materiaal (zo is bijvoorbeeld het Paleis op de Dam in Bentheimer steen opgetrokken). Het Zwarte Water was hiervoor een belangrijke doorvaartroute. Ook de opkomst van de Twentse textielindustrie vanaf het einde van de 17^{de} eeuw was belangrijk voor de betekenis van Zwolle als een druk scheepvaartcentrum.



afb. 71 Bedrijvigheid op het water rond het Rodetorenplein en de aansluiting van het Zwarte Water op de Zwolse stadsgracht. Detail kaart *Novum ac magnum Theatrum urbium Belgicae Foederatae*: kaart nummer 97 tussen pag.181-182: Swolla. Situatie 1649.



afb. 72 Anoniem 17^{de}-eeuws schilderij van gezicht op Zwolle vanaf het Zwarte Water. Rechts is een scheepswerfje te zien (coll. Stedelijk Museum Zwolle).

Trekvaart

In 17^{de} eeuw kwam de trekvaart in zwang. Via paarden- of mankracht konden schepen door de vaart worden getrokken, wat in tijden van windstilte de reisduur aanzienlijk verkortte. Er werden niet alleen geheel nieuwe trekvaarten gegraven, maar er ontstonden ook trekvaartenstelsels door jaagpaden (waarop de trekpaarden liepen) langs bestaande wateren aan te leggen. In het noordwesten van Overijssel was zo een groot aantal snelle verbindingen over binnenwater gerealiseerd. Kampen en Zwolle hadden een uitstekende trekvaartverbinding via de Trekvaart of Kamperwetering, de Kerkwetering, de Oude Wetering en het Zwarte Water. Delen van het jaagpad langs de westzijde van het Zwarte Water zijn nog herkenbaar in het landschap. Ook langs de Riete (of Zandwetering) liep vanaf het Zwarte Water tot aan de Frankhuizerzijl een jaagpad langs de oude trekvaart, die naar het noorden toe omhoekte naar Frankhuis. De Oude trekvaart liep vlak langs de Hasselterdijk in noordelijke richting, waar ze weer aansloot op het Zwarte Water. Een tweede (of later) jaagpad liep ten oosten van Frankhuis direct langs het Zwarte Water.



Het jaagpad langs het Zwarte Water in de omgeving van het Rademakerszijk



Situatie in 1832, jaagpaden langs de oude trekvaart bij de Frankhuizerzijl



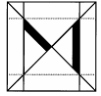
Het Zwarte Water bij Hasselt, eind 18de eeuw, op een tekening van Andries Vermeulen (collectie Stedelijk Museum Zwolle). Langs het water staan rollepalen. Via deze palen werden schepen de bocht omgetrokken.



Kinderarbeid rond 1930 langs het Limburgse Julianakanaal. Het kanaal fungeerde lang als trekvaart.



Prentbriefkaart collectie HCO, PBKRR042)



De direct ten oosten van de monding van het Zwarte Water gelegen (huidige) Thorbeckegracht was dé overslagplaats bij uitstek. De transitohandel en het expeditiebedrijf waren er geconcentreerd en van hieruit vertrokken de schepen onder meer naar Holland. De goederen werden er overgeslagen in zogeheten zompen en bakken ofwel lange vaartuigen. Het is bekend dat de Zwolse uitvoer in de 18^{de} eeuw voor een belangrijk deel uit raapkoeken bestond, veevoerkoeken die uit olierijk raapzaad waren gemaakt. Aan de Thorbeckegracht werden veel producten overgeladen die afkomstig waren van de VOC of die vanuit Duitsland waren aangevoerd. Nog altijd staat aan deze gracht een huis met de betekenisvolle naam Het Veerschip op Utrecht. Naar Holland gingen via het Zwarte Water ook zaken als boter, wortelen, boekweit en run. Met dit laatste wordt de fijn gemalen schors van eikenhout bedoeld, onder meer bestemd voor het looien van leer.

Vanaf omstreeks 1800 verloor Zwolle geleidelijk haar vooraanstaande positie op het gebied van de internationale doorvoerhandel. Nadat in 1819 de Willemsvaart tussen het Zwarte Water en de IJssel was gegraven kwam korte tijd hierna het Lichtmiskanaal naar de Dedemsvaart tot stand. Op deze manier en door de aanleg van leidammen in het Keteldiep en het Zwolse Diep trachtte men de doorvaart naar zee te verbeteren. Desalniettemin ging de internationale doorvoerhandel voor Zwolle verloren. De binnenvaart bleef wel van belang, met beurtvaarten die volgens een vaste dienstregeling onder meer op Den Helder, Amsterdam en Haarlem voeren.

3.3 Werken langs het water: handel en nijverheid

Langs het Zwarte Water kwam vooral in de 18^{de} en 19^{de} eeuw (industriële) bedrijvigheid op: de van het water afhankelijke houtzagerijen met de houtzaagmolens en kleine scheepstimmerwerven. In de vroege 20^{ste} eeuw bepaalden de houtzaagmolens van Twistvliet, Frankhuis, Fortuyn, en, op de oostoever De Maaijer en De Zaaier het industriële karakter van het Zwarte Water. Dichterbij de stad ontwikkelden zich enkele bedrijven, die vanwege hun vervuilende karakter en de noodzakelijke ruimte buiten de binnenstad werden gehouden: een zoutziederij, een ijzergieterij, een beenzwartfabriek en een blekerij. Kenmerkend is dat deze bedrijven voor de aan- en afvoer van materialen en producten direct afhankelijk waren van het Zwarte Water.

Eén van de bedrijven, die in de 19^{de} eeuw tot grote bloei kwamen was de houthandel Van Eindhoven, op het voormalige landgoed Twistvliet (zie kader). Ten zuiden van de Riete, die als balkenkolk diende voor Van Eindhoven, ontstond in de nabijheid van de Ketelkolk meer industrie, onder andere een stoomwasinrichting (1887) en de eerste zuivelfabriek van Zwolle

(“Mastenbroek”), in 1895.

Van de historische bedrijfscomplexen zijn nauwelijks restanten over. Alle molens zijn uit het landschap verdwenen, evenals de genoemde “fabrieken”. Bij Twistvliet en langs de Riete bleef de houtindustrie echter lang een rol van betekenis spelen. Nog steeds bevindt zich op de Kop van Voorst de grote houthandel Stiho (zie kader).



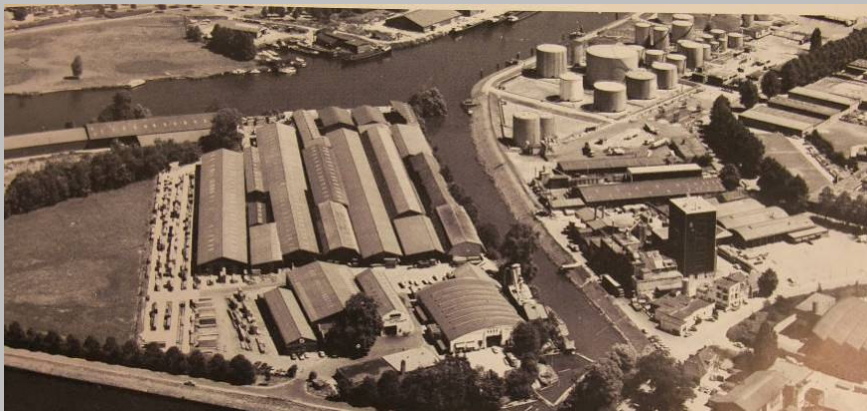
afb. 73 De Was- en strijkinrichting “De Ketelkolk” aan de Gasthuisdijk (foto collectie HCO). Het complex is geheel gesloopt.



afb. 74 De Blokmeelfabriek aan de zuidzijde van de Riete. Geheel rechts de Gasthuisdijk, links beneden houthandel Van Eindhoven (foto collectie HCO).

Kop van Voorst (met houthandel)

De Kop van Voorst is een landtong waar het in de jaren 1960 gegraven Zwolle-IJsselkanaal uitmondt in het Zwarte Water. Door de aanleg van dit kanaal is de langs de Voorst gelegen Gasthuisdijk 'losgeknipt' van het ten westen van het kanaal gelegen gebied Frankhuis (polder Mastenbroek). Rond Katwolde dat ten oosten van het kanaal ligt, ontwikkelde zich in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw het bedrijventerrein Gasthuislanden (Voorst A). Hierdoor veranderde het oude weidelandschap in een door industrie- en bedrijfsgebouwen gedomineerd gebied. De slingerende Gasthuisdijk transformeerde er tot één van de belangrijkste industriestraten. Naar het noorden toe reikt deze straat tot aan het oude landgoed Twistvliet op de Kop van Voorst. Het zuidelijke deel van deze landtong is reeds lange tijd in gebruik bij de houthandel Stiho, voorheen Van Eindhoven. Nadat de familie Van Eindhoven het goed Twistvliet in 1825 had verworven kwam achter het landhuis een zaagmolen te staan, zoals aangegeven op de kadastrale kaart uit 1830. Verder kwam er in 1857 een stoomzaagmachine, die evenwel op grotere afstand van het huis en vlakbij de voormalige trekvaart en Ketelkolk werd gerealiseerd. Op deze manier was er minder overlast voor het huis en kon het hout gemakkelijk over het water worden aan- en afgevoerd. In de loop van de tijd groeide het bedrijf steeds verder uit. Tegenwoordig vormt het Stiho-complex een opmerkelijk industrieel ensemble met bedrijfsbebouwing uit diverse periodes, waaronder een aantal markante en langgerekte houtloodsen.



Houthandel Stiho, voorheen Van Eindhoven op een luchtfoto uit Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's, Zwolle 1976 en de historische bebouwing van dit bedrijf aan de Riete.



Gasthuisdijk bij Van Eindhoven. De Riete wordt gebruikt als balkenkolk. Situatie rond 1900 (foto HCO)



Werven

De levendige scheepvaart op het Zwarte Water bracht met zich mee, dat in de steden en stadjes langs de rivier veel werven emplooi vonden, waar schepen konden worden gerepareerd en geteerd. Voor de 19de eeuw lagen de werven vlakbij de stad, dat was in ieder geval bij Zwolle zo. Rond het Rodetorenplein en het begin van het Zwarte Water waren er verschillende te vinden. In de loop van de 19de eeuw, maar vooral vanaf het begin van de 20ste eeuw kwamen er ook stroomafwaarts grote en kleine werven bij. Een van de bekendste is de Leenmanwerf (zie kadertekst). Verder waren er onder meer de werven van Van Goor (op de hoek van stadsgracht en Zwarte Water), Van Raalte en Van der Velden.

Leenmanwerf

Werken aan en langs het water; handel en nijverheid komen goed tot hun recht in de opzet van de historische scheepswerf en machinefabriek van Leenman. Als er langs het Zwarte Water al over een nog altijd goed herkenbaar historisch bedrijfscomplex gesproken mag worden, dan is het wel de scheepswerf van Leenman. Bij de Holtenbroekerbrug, op de hoek van de Blaloweg en de Industrierweg valt dit bedrijf onder meer op door de grote kraan en de dwars- en langshellingen voor sleepboten en andere schepen. De scheepswerf is opgericht in 1929 en al vanaf het begin op deze locatie gevestigd. Eertijds was er nog een groot aantal van dergelijke bedrijven langs het Zwarte Water te vinden. De oprichter van de hier bedoelde werf, J. Leenman is begonnen met een machinefabriek en een herstelwerkplaats voor motoren. Pas nadat er toestemming was verkregen voor het verleggen van een deel van de Holtenbroekerdijk langs het Zwarte Water – ten behoeve van een haven – begon hij met de scheepswerf. Het woonhuis met de garage dateert uit 1955, de aansluitende grote scheepswerkplaats uit 1956. In de jaren '40 verzezen op het terrein onder meer een grote loods voor de scheepswerf en machinefabriek, een timmerwerkplaats met machinale houtbewerking, een was- en schaftlokaal en enkele noodwoningen. In 1948 is de havenbeschoeiing in gewapend beton vernieuwd.



Impressie van de vroegere bedrijvigheid aan het Zwarte Water. Op de achtergrond Hofvliet en de Peperbus (foto collectie HCO).



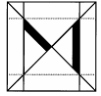
Historische bebouwing en entourage op de erf van Leenman. De woning met kantoor is in 1955 gebouwd naar ontwerp van de Hattense architect M. van der Veen,



afb. 75 en afb. 76 Het Zwarte Water, omstreeks 1908 en 1925, met rechts de scheepswerf van Van der Velden. Tegenwoordig bevindt zich hier de oprit naar de Hofvlietbrug. Op de achtergrond de houtzaagmolen et Fortuin aan de Katerdijk en molen De Zaaier aan de Holtenbroekerdijk (foto collectie HCO).



afb. 77 Wasserij De Ketelkolk aan de Gasthuisdijk, in 1912 (foto collectie HCO).



Nieuwe infrastructuur; impuls voor nieuwe bedrijvigheid

Met de groei van Zwolle vanaf het einde van de 19^{de} eeuw ontstond rond de stad gaandeweg een geheel nieuwe infrastructuur, waarbij oude uitvalswegen en waterwegen soms hun oude rol bleven vervullen, maar vaker nog vervielen tot secundaire structuren. Ontwikkelingen volgden elkaar steeds sneller op. Zo werd in de jaren '30 van de 20^{ste} eeuw in het kader van het Rijkswegenplan het tracé van de stoomtram Zwolle-Blokzijl (1914-1934), gelegen ten westen van Frankhuis, ter plekke van de Werkerlaan, omgevormd tot autoweg. Het doorgaande verkeer naar Hasselt hoefde nu niet langer over de bochtige dijken van Frankhuis, dat zijn strategische ligging op de splitsing van belangrijke wegen verloor. De spoordijk voor de lijn Zwolle-Kampen werd op een hoger niveau gebracht, waardoor Frankhuis ook aan deze zijde geïsoleerd kwam te liggen.

In de vroege 20^{ste} eeuw voldeed de oude vaarverbinding tussen Zwolle en de IJssel, de uit 1818-1819 in opdracht van koning Willem I gegraven Willemsvaart niet meer, vanwege de groei van de omvang van vrachtschepen. In 1919 werden de eerste concrete stappen ondernomen om tot een nieuwe verbinding te komen. Er werd een wet aangenomen voor aanleg van het kanaal Katerveer-Frankhuis, ten westen van de stad. Het zou tot in de vroege jaren '60 duren voordat de schop werkelijk de grond inging. In 1964 werd het Zwolle-IJsselkanaal geopend.

Frankhuis werd hierdoor rigoureus van Zwolle afgesneden. De wegverbinding over de dijken was tot dan toe steeds van regionaal belang gebleven, maar nu kwam Frankhuis in een uithoek te liggen. .

Tussen de stad en het kanaal werd in de loop van de 20^{ste} eeuw veel industrie gevestigd. Industrierrein Voorst A, al ontwikkeld eind jaren veertig van de 20^{ste} eeuw, ontstond het eerst en is in feite een voortzetting en uitbreiding van het 19^{de}-eeuwse industriegebiedje aan de Ketelkolk. Hier streek onder andere het APC Benzinedepot (1948) neer, later de grootschalige benzine- en olieopslag van Esso-Shell. Dit bedrijf had aan de Blaloweg een kantoor. Langs de Gasthuisdijk, die als historisch lint in het industrierrein herkenbaar bleef, de Rietweg en de Katwolderweg (alle drie ontsloten door de Blaloweg) vestigde zich een groot aantal bedrijven, waaronder het aloude IJzerleew, de staalleverancier die in 1955 een groot perceel tussen Gasthuisdijk en de Rietweg betreft. Het bedrijf kreeg bij de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal een eigen insteekhaven. Ook werd een industriespoorlijntje aangelegd langs de Rietweg.

De bedrijven op het centrale deel van Voorst A waren minder of niet afhankelijk van de aanwezigheid van rivier of kanaal.



afb. 78 Luchtfoto circa 1953 (HCO FD028.290), Frankhuis (links) en Zwarte Water (rechts) naar het noorden gezien.



afb. 79 Luchtfoto van de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal, zicht in zuidwaartse richting, ca.1962. Rechts van het kanaal ligt achter de haven het huidige gehucht Frankhuis. Links het voormalige buiten Zorgvliet met erachter de houthagerij. Op de achtergrond is bij de spoorlijn goed zichtbaar hoe het kanaal door het oude riviertje heen wordt gegraven (HCO).

Voorst B en C

Later in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw volgden ten westen van de Voorsterweg ook de terreinen Voorst B en C en ook bij Frankhuis ontwikkelde zich nieuwe industriële bedrijvigheid, in het kielzog van de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal, dat in 1964 geopend werd. Een voorbeeld hiervan is het transportbedrijf aan de Biltweg, tegen de spoordijk. Tegenwoordig ligt Frankhuis dan ook min of meer letterlijk onder de rook van Zwolles industrie.

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

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

Naoorlogse structuurplannen

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

Het gemeentebestuur vond het algehele plan echter niet realistisch en te ambitieus. Dudoks plan werd terzijde geschoven en prof. S.J. van Embden werd ingehuurd als stedenbouwkundige. Deze presenteerde zijn ontwerp in 1955. Ondertussen was in augustus 1949 al wel een gewijzigd Plan van Uitbreiding Assendorp vastgesteld. In beide plannen werd voorzien in een uitbreiding van het industriegebied tussen Zwarte Water en de Voorsterweg. In het Structuurplan van 1972 werden de plannen ontvouwd voor de verdere uitbouw van de stad Zwolle in zuidelijke richting.



afb. 80 Luchtfoto 1963 (HCL FD028.287), Voorst A gezien naar het westen, met links boven het Zwarte Water, links beneden houthandel Stiho aan de Riete.



afb.81 en 82 Links detail structuurplankaart "Uitbreidingsplan in hoofdzaak voor de gemeente Zwolle" van Dudok, 1949 (uit: *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996, p. 196). Rechts detail van de Structuurschets voor Zwolle door ir. S.J. van Embden, voltooid in 1954 (uit: *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996, p. 197).



Oostoever

Op de oostelijke oever van het Zwarte Water bevonden zich in de 19^{de} eeuw de houtzaagmolens de Maaijer en de Zaaijer. Vlakbij de stadsgracht waren enkele fabrieken gevestigd. In 1953 vestigde zich hier nog de lederwarenfabriek Welma. Het bedrijfsgebouw met de bijbehorende dienstwoning staan er nog steeds. De andere fabrieken zijn echter afgebroken en vervangen door grootschalige kantoorgebouwen. Van ver na de Tweede Wereldoorlog dateren de bedrijfsgebouwen, die op de kade tussen A28 en Blaloweg zijn gerealiseerd.

Vanaf de jaren dertig vestigden zich ten noorden van de tegenwoordige Blalobrug (1965) verschillende scheeps- en jachtwerf en houtverwerkende bedrijven. Enkele hiervan worden in de bijgaande kaders gepresenteerd.



afb. 83 en 84 De aansluiting van het Zwarte Water op de stadsgracht van Zwolle, omstreeks 1935, in zuidoostelijke richting. De brug in de Pannekoekendijk is dan nog niet aanwezig. Op de noordwestelijke oever van het Zwarte Water zijn allerlei bedrijven gevestigd. Let op de vele aangemeerde vrachtschepen (luchtfoto's HCO en *Oud Zwolle vanuit de lucht*).

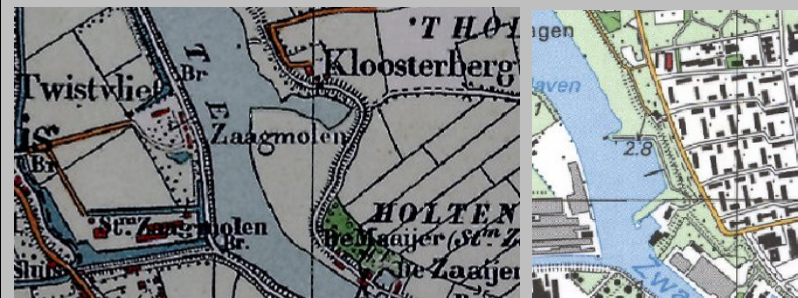
Botermanhaven en werf

Nog altijd wordt er in de Botermanhaven gewerkt aan en langs het water. Zo is er onder meer een scheepstimmerbedrijf gevestigd en staat er een loods van de Woonwagenzending.

De werf is van vrij recente datum. Ze is pas na de Tweede Wereldoorlog aangelegd in een voordien laag gelegen buitendijks gebied, dat al voor het midden van de 19^{de} eeuw moet zijn buitengedijkt na een dijkdoorbraak. Hierbij was een kolk ontstaan bij boerderij de Klooienberg. De dijk werd met een grote boog landinwaarts verlegd., wat op oude kaarten van het gebied nog goed is te zien. In de jaren '50 is een haventje gegraven en kwam op het terrein een loods te staan. Omstreeks 1980 is noordelijk van het werfje een grotere wigvormige haven uitgegraven. In samenhang met de aanleg van Holtenbroek was de rivierdijk al eerder rechtgetrokken. De vroegere situatie met de kronkeldijk en de kolkrestanten is grondig gewijzigd.



Situatie 1832, noorden links



Omgeving Boterman werd rond 1955 en in 1995.



Situatie circa 1970. De werf ligt midden boven. De grotere haven is nog niet gegraven.



Werk en haven in mei 2010

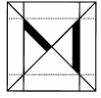


Andere werfjes/haventjes

Zoals het Zwarte Water zich vanuit de stad door het landschap slingert, zo rijgen zich op verschillende plekken kleine en middelgrote werven en haventjes langs de rivier. In het verleden waren er meer te vinden, maar nog steeds zijn de werven wezenlijk voor het karakteristieke aanzicht van het Zwarte Water. Zo waren in het verleden bij de aansluiting van het Zwarte Water op de Achtergracht onder meer de scheepswerven van Van Goor en van Van Raalte & Co. te vinden. Hier bevindt zich nu de Hofvlietbrug met het voortrazende autoverkeer en niets doet hier nog denken aan de vroegere bedrijvigheid. Wel bewaard gebleven is het werf- en havencomplex aan de Holtenbroekerdijk, zo ongeveer tegenover het Rademakerszijl aan de andere kant van het Zwarte Water. In 1932 kocht de firma Van der Velde hier een kolk met aanpalende terreinen, met het doel er een scheepswerf te bouwen. Van der Velde reeds de werf Het Zwarte Water aan het Hofvliet en wilde nu een grotere werf beginnen. Het uitgraven van een haven als ligplaats voor schepen en dekschuiten, vormde de basis voor het havencomplex dat nu nog steeds aan de Holtenbroekerdijk is te vinden. Al vrij kort na de oprichting van de betreffende werf kwamen er ook particuliere jachten te liggen, wat ook nu nog het geval is. Bij de jachthaven kwamen een theehuis en een dienstwoning te staan. Kanovereniging De Peddelaars realiseerde er voor de oorlog reeds een botenhuis met zandstrandje. De ene boot na de andere werd op de scheepswerf van Van der Velde in gereedheid gebracht. Nadat het bedrijf in de jaren 1970 failliet ging, resteert aan de Holtenbroekerdijk nog altijd de voor plezierjachten bestemde haven c.a.



Voormalig theehuis op de werf van Van der Velde



afb. 85 en afb. 86 Het Zwarte Water in april 2010.



afb. 87 Het Zwarte Water bij de Katerdijk, omstreeks 1960. Links bevindt zich de thans verdwenen houthandel van de gebroeders Rosendaal. Op de Katerdijk is het oude jaagpad nog te zien (foto collectie HCO).

3.4 Heren aan het water: landgoederen en buitenplaatsen

In de omgeving van Zwolle ontstonden in de 17^{de} en 18^{de} eeuw vele kleine buitenplaatsen. De trek van welgestelde stadsburgers naar buiten was een landelijk fenomeen. Vaak werden oude boerenerven opgekocht en tot buitenplaats ontwikkeld. In Frankhuis waren drie buitens, Twistvliet, Ketelkolk en Het Bildt, waarvan de eerste waarschijnlijk de oudste is en ontstaan rond het midden van de 18^{de} eeuw. Ook op Hofvliet ontstond bij de daar liggende bedrijven enige voorname bebouwing. Enkele van de buitens ontwikkelden zich in de 19^{de} eeuw door hun gunstige ligging aan vaarwater tot bloeiende bedrijfslocaties, maar dit ging uiteindelijk wel ten kosten van de landhuizen en de tuinen. Slechts summier restanten zijn hier dan ook behouden gebleven. Alleen Het Bildt is met zijn landhuis, koetshuis en tuin nog helemaal aanwezig.

Landgoed Twistvliet

Het voormalige landgoed Twistvliet is één van de oude buitenplaatsen die langs het Zwarte Water waren te vinden. Er bestaat een theorie om de naam Twistvliet te koppelen aan de geschillen tussen Zwolle en Zweder van Voorst in 1361-1362, maar hierover bestaat geen zekerheid. De buitenplaats lag buitendijks, ten oosten van de Hasselterdijk, aan het jaagpad langs het Zwarte Water. Ernaast lag volgens de kaart van Hottinger een kalkoven. Hoe het ook zij, toen in 1825 de familie Van Eindhoven dit landgoed verwierf bestond het uit een landhuis met bijgebouwen, een park met vijver- en waterpartijen en bosschages. De familie Van Eindhoven verplaatste in dat jaar haar in Blokzijl gevestigde houthandel en houtzagerij naar Twistvliet. Ondanks de bedrijvigheid behield het landgoed toch nog lange tijd haar structuur. Na de oorlog is het landhuis evenwel verdwenen en tegenwoordig verwijst alleen het forse geboomte nog naar de vroegere toestand.



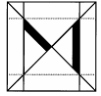
Van het vroegere landgoed resteren enkele opgaande bomen op de Kop van Voorst. Rechts uitsnede uit de kaart van Hottinger uit 1776-'94. Het noorden ligt links. De driesprong van dijken bij Frankhuis ligt net boven het midden. Zwolle ligt net buiten beeld rechtsboven. Het Zwarte Water (bovenin) is aangeduid als ModderToom en Het Rot. Twistvliet is te zien als een structuur met een terrein omgeven door bomenrijen.



Het Bildt

Huize Het Bildt, gelegen binnen het huidige plangebied, werd in 1848 door de vrijgezelle broers Visscher gebouwd op de fundamenteën van een zogeheten Katerstede uit het midden van de zestiende eeuw. W.H. Visscher was een oud-notaris. Een boer uit Mastenbroek nam het buitenverblijf in 1924 over, na het overlijden van de laatste Visscher. De gemeente kocht het pand in 1959 aan met het oog op de aanleg van het toekomstige kanaal (nu: het kanaal IJssel-Zwartewater) en de eventuele industriële ontwikkelingen in het gebied. Kort na de oorlog heeft het landhuis nog dienst gedaan als woning voor vier gezinnen. In de jaren tachtig had één van de Zwolse woningcorporaties het plan er appartementen in te vestigen. Het Bildt geeft nog steeds een uitstekend beeld van een 19^{de}-eeuwse buitenplaats. Het in 1848 gebouwde en later verhoogde en uitgebreide huis heeft zijn oorspronkelijke representatieve karakter goed weten te behouden. In de tuinaanleg zijn belangrijke elementen van de formele en landschappelijke aanleg te herkennen. In de tuin ligt een vijver die een restant is van de kolk die reeds in de kaart van Hottinger is aangegeven.





Hofvliet

Tot 1972 stond het huis Hofvliet (Katerdijk 1) op een eiland. In dat jaar is de Hofvlietbrug geopend, als een onderdeel van de nieuwe ringweg rond het centrum. Tegelijk is het water ten zuiden van het eiland Hofvliet (het Smalle Gat) gedempt. De naam Hofvliet komt pas in 1748 voor het eerst voor, maar al in 1598 wordt het eiland zelf genoemd. Men sprak toen van de Schuttengaerden, een ligplaats van schuiten pal tegenover het economisch voor Zwolle zo belangrijke Rodetorenplein waar de stadskraan stond. Op Hofvliet zou een muntsmelterij gevestigd zijn geweest. Als in 1748 over het huis Hofvliet wordt gesproken omvat dit een 'welgelegen' huis en hof, met een scheepstimmerwerf, huurhuisjes met hofgrond en schuur. Het gaat dan om een deftig huis uit de vroege 18^{de} eeuw, met twee bouwlagen en een schilddak. De verdieping zal voor opslag zijn gebruikt en beneden waren dan representatieve ruimtes. In de loop van de tijd kende het huis (en het eiland) diverse eigenaars. Achtereenvolgens waren dit onder meer de oud-burgemeester van Kampen Erasmus van Romondt, het Zwolse patriciërsgezicht Heerkens en, vanaf 1896, Petrus van Loo die ook de wasdoek- en vloerzeilfabriek 'De Vogel van Calcar' bezat. Het huis was door twee kleine bruggen over het Smalle Gat verbonden met de Katerdijk. Uit de kadastrale kaarten blijkt dat Hofvliet al in 1832 een eenheid vormde met het pand ernaast (Katerdijk 3), dat oorspronkelijk een bedrijfsbestemming moet hebben gehad. Al in de vroege 20^{ste} eeuw zijn beide bouwdelen van elkaar gescheiden, waarna nr. 3 diverse wijzigingen onderging. Hofvliet zelf dankt zijn tegenwoordige verschijningsvorm vooral aan verbouwingen in de late 19^{de} eeuw en rond 1925. Uit laatstgenoemde periode dateert de huidige entreepartij waar zich een zandstenen gevelsteen met het jaartal 1546 bevindt. Het huis is een gemeentelijk monument.



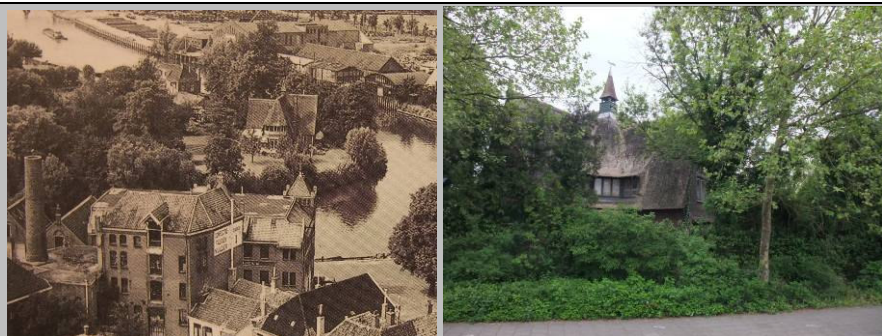
Hofvliet in april 2010 en op een luchtfoto uit 1939 (Oud Zwolle vanuit de lucht)



Gezicht op Zwolle vanaf het Zwarte Water op een anonym schilderij uit de 17de eeuw. Geheel rechts zijn de bleekvelden van Hofvliet te zien

De villa Nieuw-Hofvliet aan de Pannekoekendijk

Als welgestelde heren (en dames) aan het water liet de familie Van Loo in 1929 de markante villa met rieten kap op de kop van het eiland Hofvliet bouwen (Pannekoekendijk 6). Het was veelzeggend dat dit huis de naam 'Nieuw-Hofvliet' kreeg want de familie Van Loo was al sinds 1896 eigenaar van het oude huis Hofvliet. Tegenwoordig worden beide huizen van elkaar gescheiden door de drukke Pannekoekendijk die het snelle verkeer langs de ringweg rond het stadscentrum leidt, maar oorspronkelijk maakten de twee huizen deel uit van de bebouwing op het idyllisch gelegen en lommerrijke eiland Hofvliet. Al op de kaart van Joan Blaeu uit 1649 is op de oostelijke kop van dit eiland bebouwing te zien, waarschijnlijk behorende bij de hier gelegen bleekvelden. Zowel het bleken ofwel drogen van wasgoed alsook scheepstimmeractiviteiten behoorden tot de belangrijkste bedrijvigheid op het eiland. Het is bekend dat in 1641 een bleek met het daarbij behorende 'getimmerde' in eigendom kwam van ene Albert Florijs en Trijne Jansen. Toen in 1929 Nieuw-Hofvliet werd gebouwd, gebeurde dit ter plekke van een wasserij. In 1903 had P. van Loo de stoomwasserij laten uitbreiden naar een ontwerp van de architecten Hellendoorn. Het was de Haagse architect H. Sangster (1892-1971) die Nieuw-Hofvliet ontwierp. Hoewel over Sangster voldoende gegevens voorhanden zijn, zijn van hem toch vooral ontwerpen voor watertorens bekend. Ze dateren uit het interbellum en wekten zowel in binnen- als buitenland de aandacht. Nieuw-Hofvliet voerde hij uit in een zakelijk-expressionistische trant met invloed van de cottage- of landhuisstijl. Dit laatste blijkt dan uiteraard uit de markante rieten kap die het huis al op grote afstand tot een blikvanger maakt.



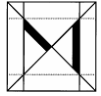
Nieuw Hofvliet op een luchtfoto uit circa 1935 en in 2010



Het zuidelijke stuk van het Zwarte Water met Hofvliet (Detail kaartblad 12, 1844 (OIK-000749). Hofvliet ligt dan nog op een eiland, met aan de zuidzijde de trekvaart (Smalle Gat).



Boven: Gezicht op Zwolle vanaf de Katerdijk, eind 19^{de} eeuw. Links ligt Hofvliet. De trekvaart is nog aanwezig (foto collectie HCO).
Beneden: Hofvliet wordt tegenwoordig in twee delen gesplitst door de Pannekoekendijk.



3.5 Boeren aan het water: het agrarische achterland

Op historische kaarten van Zwolle is te zien, dat het agrarische ommeland van de stad zeer lang het beeld heeft bepaald en vaak reikte tot aan de stadswallen. Ook de weidelanden aan weerszijden van het Zwarte Water liepen nagenoeg door tot aan de stadsgracht. Wel werden ze hier afgewisseld door kleinschalige bedrijven, blekerijen en werven. Buiten Zwolle is het beeld van de rivier in het uitgestrekte weidelandgebied goed behouden gebleven, binnen Zwolle zijn vanaf het agrarische gebruik slechts fragmenten behouden gebleven. Zo toont de omgeving van de Hasselterdijk te noorden van het Rademakerszijl nog enigszins hoe het landschap langs het Zwarte Water er hier vroeger uitzag, met kleine boerenwoningen aan de dijk en lager gelegen weiltes en tuinen in de polder. In Frankhuis zelf zijn ook enkele boerderijen bewaard gebleven, evenals een deel van het weidegebied met slootjes ten noorden van de Frankhuisweg, Aan de oostzijde van de rivier houdt de omgeving van de historische boerderij De Klooienberg de herinnering aan het vroegere boerenland levend.

De Klooienberg

De Klooienberg is een van de weinige relictten van de vroegere landelijke bebouwing in Holtenbroek en verwijst naar de activiteiten van 'de boeren aan het water'. Toen Zwolle kort na de oorlog in noordelijke richting werd uitgebreid, is het agrarische gebied ten oosten van het Zwarte Water in de verstedelijking opgenomen. Holtenbroek vormt nu dan ook een stadswijk, maar aan de dijk langs het Zwarte Water is hier nog steeds de oude boerderij De Klooienberg te vinden. Omdat het gebouw toch al excentrisch in de nieuwe wijk kwam te liggen, is de tegenwoordige wijk- en kinderboerderij vrijwel het enige prestedelijke object dat hier in de uitbreidingsplannen van S.J. van Embden werd gespaard. In een beschrijving van De Klooienberg uit 1643 wordt de boerderij als volgt omschreven: "De cotterstede, zijnde een huis, hof ende boemgaard, met een camp landts, genoemd die Hogen Weyde, gelegen in de buerschap Dieze, genoemd De Cloyenberch". De naam Klooienberg zou dan een verbastering zijn van het woord Kloosterberg. Zo wordt de boerderij op op kaarten uit de 19^{de} en 20^{ste} eeuw ook nog steeds genoemd. Zoals alleen al uit deze beschrijving blijkt vertegenwoordigt de boerderij een eerbiedwaardige ouderdom. Karakteristiek is de opzet met een vrij hoog voorhuis met souterrain, waarachter zich de (herbouwde) deel bevindt. Door de voorname opzet van het voorhuis, met hoge vensters en twee op de nokeinden geplaatste schoorstenen, heeft de boerderij welhaast het karakter van een kleine herenboerderij.



Foto's circa 1950-1960 (HCO, FD006118-01 en FD06118-06) met het erf van boerderij De Klooienberg voor de aanleg van de wijk Holtenbroek.

3.6 Plezier aan het water: recreatie en verpozing

Of het nu gaat om een levendige rivier of een verstilde kolk, water trekt. Al in de 19^{de} eeuw kuierden de Zwolse burgers in hun vrije uren langs de Veerallee richter het Engelse Werk en het Katerveer, waar genoten werd van het uitzicht over de IJssel. Ook de vele dijken langs wateringen en rivieren nodigden uit voor een eindje kuieren langs water en landerijen. Aan het einde van de 19^{de} eeuw kwam het zwemmen als sportieve vrijetijdsbesteding op. Vanaf 1889 kon er ook in het Zwarte Water in een gemeentelijk drijvend bad worden gezwommen, op een plek waar al vanaf 1868 een eenvoudige zweminrichting had gelegen. De accommodatie lag aan de Katerdijk, de tegenwoordige Hofvlietbrug.

In de loop van de 20^{ste} eeuw kreeg de Nederlander steeds meer vrije tijd. Wandelen en fietsen (en ook autotochtjes) op de dijk werden populair. Ook het watertoerisme nam uiteindelijk een hoge vlucht. Al in de jaren dertig werd een jachthaven geopend aan het Zwarte Water, die in de jaren na de Tweede Wereldoorlog verder werd uitgebreid. Met de komst van nieuwe wijken langs het Zwarte Water kwamen langs de rivier allerlei voorzieningen, die het water tot een prettig uitloopegebied maakten. In Holtenbroek takt het stadspark aan op de groene dijkzone. Vanuit de wijk wordt er naar hartelust gewandeld, gefietst en geskate op de dijk. Ook langs Stadshagen is een recreatieve parkzone aangelegd.



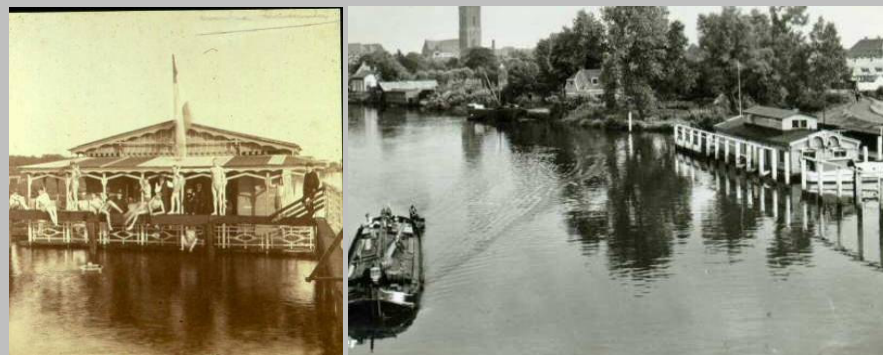
afb. 88 Kuieren over de Gasthuisdijk, circa 1900 (foto collectie HCO)

Bad- en Zweminrichting

De in 1894 opgerichte BZZ, de Bad- en Zwemvereniging Zwartewater, is zelfs de oudste zwemclub van Nederland. Het zwembad, waar vanaf 1897 ook vrouwen mochten zwemmen, was erg populair. De accommodatie was eenvoudig en bestond uit houten vlonders en badhokjes. De club was vermaard vanwege haar uitstekende langeafstandswimmers. In 1933 werd het bad aan de Katerdijk gesloten vanwege het gevaar van de ziekte van Weil. Een jaar later opende aan de Ceintuurbaan het nieuwe moderne openluchtbad.



Blik over het Zwarte Water vanaf de bad- en zweminrichting, ansicht particuliere collectie



Het badpaviljoen rond 1910 (foto collectie Stedelijk Museum Zwolle) en rond 1930 (detail ansichtkaart particuliere collectie).



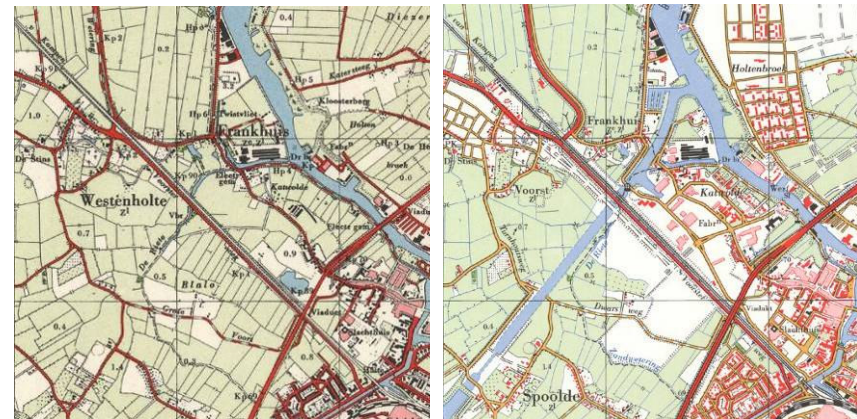
3.7 Nog meer grote veranderingen

Met de aanleg van de wijk Holtenbroek begon de grote naoorlogse uitbreiding van de stad Zwolle. De komst van het nieuwe stadsgebied betekende een ware metamorfose van de noordoostelijke oever van het Zwarte Water en het agrarische land achter de dijken. Holtenbroek was onderdeel van het Uitbreidingsplan (1958) van stedenbouwkundige ir. S.J. van Emden, dat voorzag in stadsuitbreidingen in alle windrichtingen, waarbij ook een uitbreiding noordwaarts, over rijksweg 28 was gedacht: de wijken Holtenbroek en Aa-landen. Aan het geprojecteerde Zwolle-IJsselkanaal moesten de nieuwe bedrijventerreinen komen te liggen. Toen Zwolle werd aangewezen als kerngemeente binnen het industrialisatiebeleid werden de ambities naar boven bijgesteld. Zo ging het structuurplan van 1961 al uit van vele honderden woningen meer, die in de wijk Holtenbroek moesten worden gebouwd.

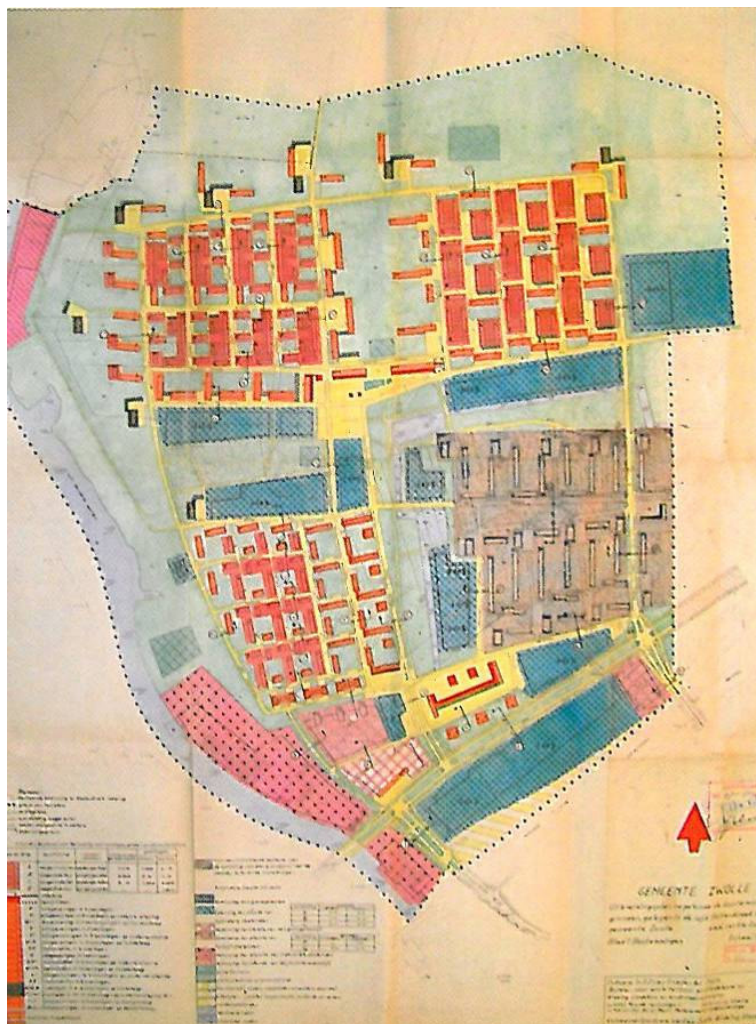
De nieuwe wijk heeft een oppervlakte van 190 ha en is in het begin van de jaren zeventig voltooid. Vier buurten verdelen de wijk in vier kwadranten, die zijn gekoppeld aan een opmerkelijk groen assenkruis met parken, waterpartijen. De westelijke parkarm takt aan op de groene zone die langs het Zwarte Water werd gepland. Het ontwerp van Holtenbroek is typerend voor de modernistische stedenbouw van het derde kwart van de 20^{ste} eeuw. Afwisselende hoogbouw en laagbouw in een open verkaveling in diverse stempelstructuren.

Op de westelijke oever van het Zwarte Water, in de polder Mastenbroek werd vanaf de jaren negentig van de 20^{ste} eeuw de omvangrijke Vinex-wijk Stadshagen ontwikkeld. Er wordt nog steeds aan de wijk gebouwd, waarbij een nieuw stadspark nieuw (Stadshagen) met oud (Frankhuis) moet gaan verbinden. Ten westen van Frankhuis is de wijk Westenholte ontwikkeld. In de resterende periferie van Frankhuis volgden de aanleg van een transformatorstation, het woonwagenkamp "De Hanerick", een groot schoolcomplex (Eliëzer en Obadjaschool) en een woonschepenhaven ("Hasselterhaven"). Deze ontwikkelingen betekenden het definitieve einde van de agrarische activiteiten rond Frankhuis, waarvoor uiteindelijk te weinig ruimte resteerde.

Ten behoeve van de fiets- en voetgangers uit de wijk Stadshagen is over het Zwolle-IJsselkanaal een nieuwe fiets- en voetbrug gebouwd. Door de bouw van de brug werden de oude dijkstructuren van de Frankhuisweg/Hasselterdijk en de Gasthuisdijk functioneel weer aan elkaar gekoppeld en werd Frankhuis weer verbonden met het gebied dat eeuwenlang er nauw mee verbonden was.



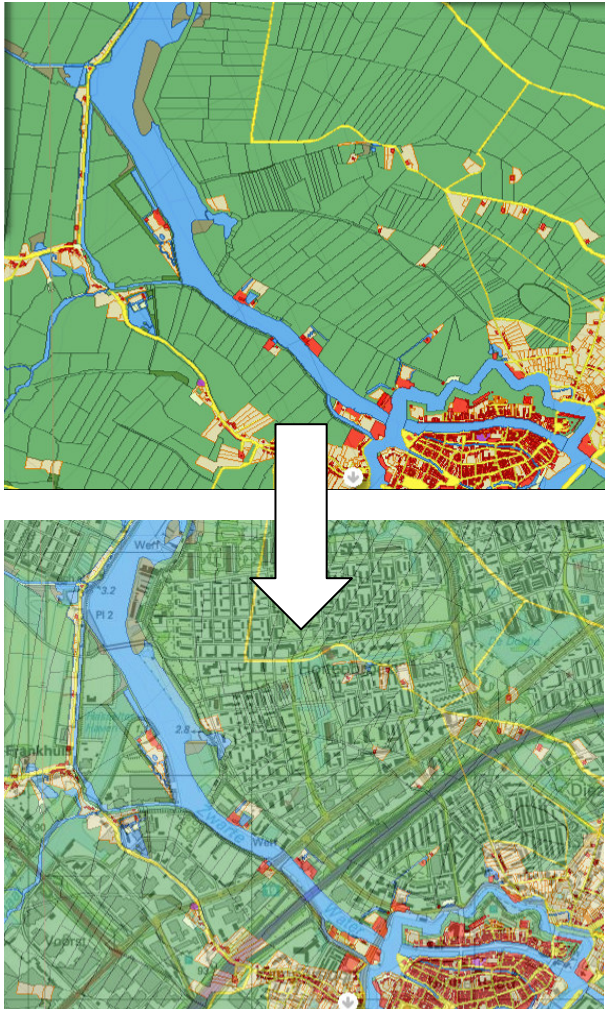
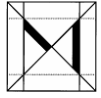
afb. 89 en afb. 90 Details uit de Topografische militaire kaart van 1954 (links) en 1964 (rechts)(HCO). Holtenbroek is in 1964 volop in ontwikkeling.



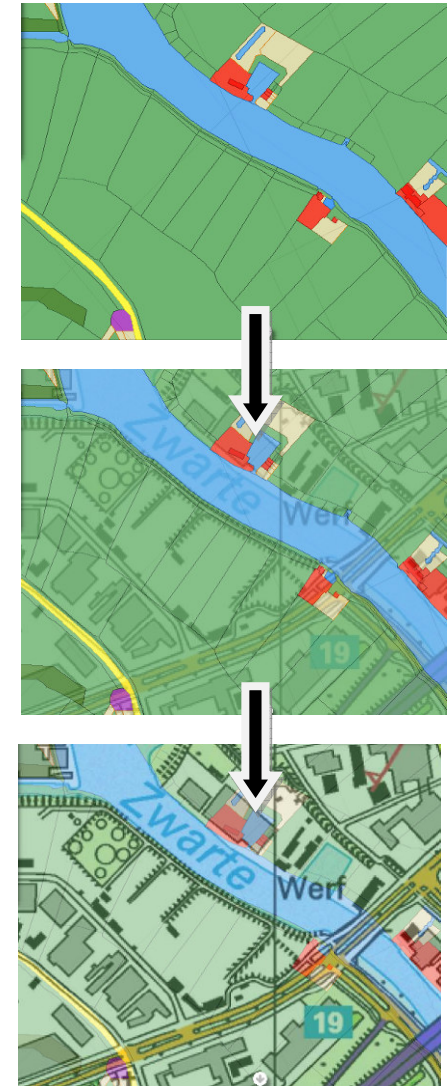
afb. 91 Het structuurplan voor de wijk Holtenbroek (1957). Langs het Zwarte Water is een bedrijvenstrook gedacht en verder recreatieve voorzieningen in de uitloop van het centrale park (illustratie uit *Holtenbroek remixed*).

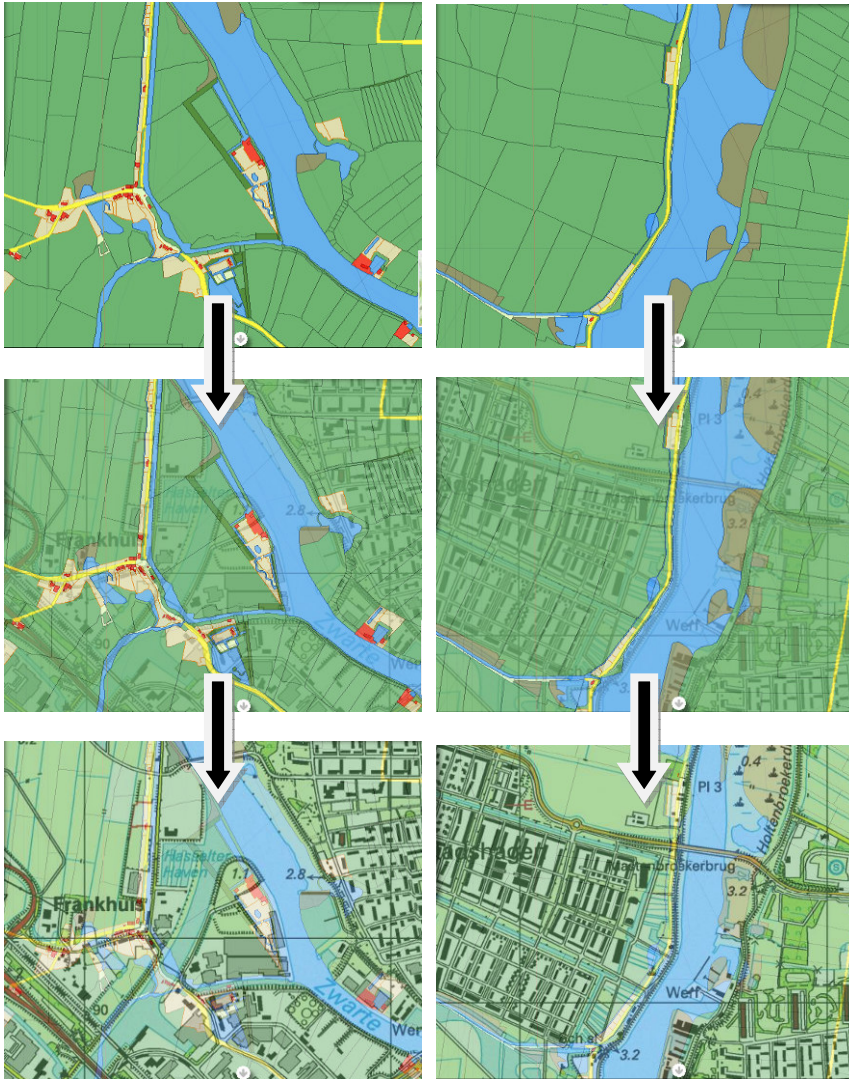


afb. 92 en 93 Holtenbroek rond 1970. Op de bovenste foto ligt de Polder Mastenbroek nog ongerept achter de Hasselterdijk (illustraties uit *Holtenbroek remixed*).



afb. 94 Deze afbeeldingen illustreren de ingrijpende transformatie van het oorspronkelijk lege en vooral agrarische gebruikte gebied (in 1832, volgens de kadastrale atlas) in een intensief bebouwd stadsgebied (bron: watwaswaar.nl), begin 21^{ste} eeuw.





afb. 95 Deze afbeeldingen illustreren de ingrijpende transformatie van het oorspronkelijk lege en vooral agrarische gebruikte gebied (in 1832, volgens de kadastrale atlas) in een intensief bebouwd stadsgebied begin 21^{ste} eeuw, (bron: watwaswaar.nl).



afb. 96 Luchtfoto situatie circa 2010 (bron: bingmaps.com).



4 CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT

4.1 Cultuurhistorische waarden: algemene omschrijving

De geschiedenis van het Zwarte Water is onlosmakelijk verbonden met het ontstaan en de bloei van de stad Zwolle. Het 19 kilometer lange “Grote water” verbond Zwolle met de open zee en daarmee met de rest van de wereld. Handel, regionaal én internationaal (de Hanze!), die daardoor mogelijk was bracht voorspoed en rijkdom. Maar het Zwarte Water was ook een lokale levensader, vestigingsplek voor werven, havens en allerlei bedrijvigheid die men liever niet binnen de stadswallen wilde; op de vruchtbare gronden van Katwolde, Mastenbroek en Holtenbroek aan weerszijden van de rivier werd voedsel geteeld en vee geweid. In een meer recent verleden kwamen nieuwe functies als pleziervaart en oeverrecreatie. Daarnaast was de rivier een zorgenkind voor Zwolle, getuige de lange geschiedenis van de strijd tegen wateroverlast, onderhoud van oevers, kaden en bruggen en conflicten met stroomafwaarts gelegen steden, voor wie het ‘Grote Water’ net zo goed van levensbelang was.

Van die lange en rijke historie zijn allerlei relict en structuren behouden gebleven. Binnen het gebied is sprake van een diversiteit van historische ruimtelijke structuren, karakteristieke bebouwing en groen. Deze aspecten worden in het onderstaande nader geduid en gewaardeerd.

4.2 Historische ruimtelijke structuren

Het projectgebied heeft historische betekenis vanwege de complexe ontwikkelingsgeschiedenis, die nauw verbonden is met die van de rivier: de loom door het landschap slingerende stroom, die wat het oostelijke uiteinde betreft geheel in het stadsgebied van Zwolle is komen te liggen.

In de situering van het Zwarte Water, een onderdeel van een gecompliceerd weteringensysteem in de lager gelegen delen van de regio wordt verwezen naar de vorming van het landschap, dat zijn vastere contouren kreeg met de bedijkingen in de middeleeuwen. De rivier werd getemd, gedwongen binnen het systeem van dijken, maar was van tijd tot tijd nog steeds niet zonder gevaren. De historische ruimtelijke structuur wordt dan ook in hoofdzaak bepaald door het systeem van rivierloop met begeleidende bedijking en een aantal elementen, die zijn ontstaan als gevolg van de strijd tegen het water en

ingrepen, die werden gedaan om zoveel mogelijk profijt te trekken van het water, en dit gedurende vele eeuwen.

Deze **historische gelaagdheid** uit zich onder meer in de aanwezigheid van interessante ruimtelijke structuren en ensembles:

1. De loop van **het Zwarte Water**, vastgelegd door de bedijking in de middeleeuwen. Het lange, loom slingerende waterlint met de daarlangs opgeworpen dijken en kaden verbindt de stad Zwolle, waar het Zwarte Water ontstaat, met het buitengebied en uiteindelijk de nationale en internationale wateren.
In de door mensenhand opgeworpen **dijken** weerspiegelt zich de strijd tegen het water. Doorbraakkolken, noodzakelijke dijkverleggingen en nieuw opgeworpen kades bewijzen, dat het water ook na de bedijking nog lang niet bedwongen was.
2. Aan deze structuur zijn in de loop der tijd allerlei elementen toegevoegd ter verbetering van de infrastructuur en om de handel en bedrijvigheid rond Zwolle te ondersteunen. In de 17^{de} eeuw ontstond langs de vaarten, weteringen en rivieren (waar dat mogelijk was) een uitgebreid **jaagpadensysteem**, dat voor het eerst voor zekere en regelmatige trekvaartverbindingen zorgde in het gebied. Van de jaagpaden langs het Zwarte Water zijn fragmenten behouden gebleven. Een systeem van doorlaten en sluizen regelde de complexe waterhuishouding langs het Zwarte Water, waarop vele waterlopen uitkomen. Eén van de belangrijkste relict is **het Rademakerszijk**, waar het scheepvaartverkeer de aansluiting tussen Zwarte Water en Oude Wetering moest passeren. De insteechaven bij de kop van Voorst is een relict van de vroegere Riete, waarlangs eveneens een jaagpad lag. Het Zwolle-IJsselkanaal is een vrij jonge, maar door zijn ligging imposante toevoeging aan de infrastructuur over water in het gebied. Samen vormen deze structuren een voor Zwolle bijzonder ensemble.
3. Ook de restanten van de vroegere **bedrijvigheid** langs het Zwarte Water vormen een tastbare verwijzing naar de boeiende geschiedenis van het gebied. Hoewel veel is verdwenen en het beeld door recente ingrepen versnipperd is geraakt vertelt vooral de oostoever nog het verhaal van de ontwikkelingen vanaf het tweede kwart van de 20^{ste} eeuw, toen zich langs het Zwarte Water, deels op oudere industriële locaties, een snoer van watergerelateerde bedrijven ontwikkelde,

merendeels werven en haventjes. De houtwerf op de andere oever, ontstaan op het voormalige landgoed Twistvliet heeft een 19^{de}-eeuwse oorsprong en behoort daarmee tot de oudste sporen van industriële bedrijvigheid langs het water. De bedrijfsbebouwing op Voorst A herinnert aan de grootschalige ontwikkelingen in het derde kwart van de 20^{ste} eeuw, later gestimuleerd door de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal. In zijn diversiteit en gelaagdheid in tijd vormen de restanten van het industriële verleden langs het Zwarte Water een markant ensemble.

4. De nederzetting **Frankhuis** heeft bijzondere historische betekenis vanwege de langdurige en complexe ontwikkelingsgeschiedenis, die aan de structuur en de aard van de bebouwing nog deels uitstekend afleesbaar is. Deze historische gelaagdheid uit zich onder meer in de aanwezigheid van in oorsprong middeleeuwse wegen- en dijkstructuren, relictten van historische verkavelingsstructuren en sloten, groenelementen, een historisch bebouwingsensemble die de kern van het oude Frankhuis markeert, een historische buitenplaats en relictten van de agrarische en industriële bedrijvigheid in verleden en heden. De lange doorgaande linten van de oude dijken zijn bepalend voor de hoofdstructuur in het gebied, de aangrenzende verkavelingstructuren (of restanten daarvan) en de situering van de bebouwing.
5. De grootschalige uitbouw van de Zwolse **infrastructuur** in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw is als tijdslaag nadrukkelijk aanwezig in het projectgebied, met als meest dominante de A28 en de ring, hun op- en afritten en de verbindingswegen richting binnenstadsgebied. Een hele reeks bruggen was noodzakelijk omdat het Zwarte Water in het stadsgebied steeds meer een scheidend element werd tussen de nieuwe woon- en werkgebieden die zich op beide oevers ontwikkelden.
6. Langs het Zwarte Water ligt een groot aantal **woon-, werk- en recreatiegebieden**, die telkens gerelateerd aan functie en tijd van ontstaan hun eigen relatie met de rivier hebben. Die diversiteit is karakteristiek en gerelateerd aan de grote historische gelaagdheid van het gebied:
 - a. De oudste woongebieden concentreren zich langs de historische dijk, waar de kans op droge voeten het grootst was (Kamperpoort aan de Hoogstraat, Frankhuis aan de

Hasselterdijk).

- b. De naoorlogse woonwijk Holtenbroek ligt vrij autonoom op afstand ten oosten van het Zwarte Water. In het ontwerp is er geen relatie met de historische ondergrond. Historische verkavelingsstructuren en wegenpatronen zijn niet gerespecteerd. Wel is de nieuw ingerichte groene dijkzone als onderdeel van de hoofdgroenstructuur in de wijk beschouwd. De bebouwing is niet op het water gericht.
 - c. Vinexwijk Stadshagen knoopt evenmin een nauwe relatie met de rivier aan, maar voegt zich wel nadrukkelijk in de patronen (weteringen, verkavelingsstructuren) van het historische landschap. Tussen woonwijk en dijk is een parkgebied ingericht, waarin het historische weidelandschap in ere wordt gehouden.
 - d. De van het water afhankelijke werkgebieden (houthandel. Werven) met hun insteekhavens, overslagkades e.d. liggen direct aan het Zwarte Water.
 - e. De meeste bedrijven op het industrieterrein Voorst A zijn niet meer van de rivier afhankelijk en richten zich op de lokale wegenstructuur. Dit geldt ook voor de bedrijven langs de Burgemeester Roelenweg.
 - f. De jongere grootschalige kantoorgebouwen tussen Burgemeester Roelenweg en Zwarte Water worden ontsloten aan de Roelenweg, maar richten zich in hun architectuur ook op het Zwarte Water. Hier bevindt zich, in een sobere groenstructuur, verblijfsruimte voor personeel.
7. De historisch ruimtelijke structuren zijn in het gebied redelijk gaaf behouden gebleven, maar worden wel nadrukkelijk doorsneden of begrensd door recentere ruimtelijke ingrepen, met name verkeerswegen, bruggen, het Zwolle-IJsselkanaal, de nieuwe wijken. Als geheel is het historische beeld daardoor gefragmenteerd geraakt.
 8. Van het vroegere agrarische landschap zijn langs de noord-oostoever kleine fragmenten behouden gebleven. Boerderij De Klooienberg herinnert nog het meest aan de boerenbedrijvigheid voor de komst van de wijk Holtenbroek. Aan de westzijde van het Zwarte Water zijn de relictten van het vroegere open weidelandschap van de polder Mastenbroek bij Frankhuis en ten westen van de Hasselterdijk



sprekender en inmiddels een wezenlijk onderdeel van de nieuwe inrichting van het stadsgebied geworden.

4.3 Historische bouwkunde

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

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

Het item historische bouwkunde wordt hier thematisch gepresenteerd:

Dijkwoningen in de bewoningskern Frankhuis

In de bewoningskern van Frankhuis bevinden zich langs de Frankhuisweg en de Hasselterdijk enkele in clusters geschakelde woningen, waarvan de oudste uit de eerste helft van de 19^{de} eeuw lijken te dateren en de jongste uit de tweede helft van de 20^{ste} eeuw. Merendeels waren het kleine geschakelde arbeiderswoningen, die de arbeiders huisvestten van de nabijgelegen kleine industriële ondernemingen. Het zijn typische dijkwoningen, geplaatst in het dijktaalud, met de hoofdverdieping op dijkkruijniveau en vaak een onderhuis aan de achterzijde. In detail zijn de woningen veelal gewijzigd, maar in hoofd- en kapvormen en gevelindelingen is de oorspronkelijke situatie nog goed

herkenbaar. Mogelijk bevatten enkele huizen oudere dan 19^{de}-eeuwse restanten, waardoor deze ook van hoge bouwhistorische waarde zijn.

Noordelijk van de bewoningskern bevinden zich langs de Hasselterdijk nog enkele solitaire woningen, die binnen de dijkwoningkarakteristiek kunnen worden gerangschikt.

Een aantal van deze woningen heeft vanwege de gave verschijningsvorm en de duidelijke herkenbaarheid binnen de bebouwingstypologie een hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarde.

De geheel vernieuwde of grondig gewijzigde woningen zijn van beperkte architectuurhistorische waarde, maar hebben door hun typologie en schaal wel betekenis voor het samenhangende bebouwings- en dorpsbeeld en het dijk- en rivierenlandschap ten noorden van Frankhuis.

Relicten van de agrarische bebouwing

Van de (agrarische) bedrijvigheid zijn op enkele plekken in het gebied relictten behouden gebleven. Voorbeelden zijn de boerderijen in Frankhuis en een enkel dijkboerderijtje aan de Hasselterdijk ten noorden van deze nederzetting. Langs de oostoever is het agrarische landschap volledig verdwenen bij de aanleg van de nieuwe woonwijken vanaf het derde kwart van de 20^{ste} eeuw. Eén historische boerderij bleef bewaard: de Klooienberg, een eeuwenoud erf, waarop de voorname T-boerderij spreekt van de welstand van het vroegere erf. De bewaard gebleven boerderijen hebben cultuurhistorische waarde.

Wonen op stand langs het water

Uniek in het gebied in verschijningsvorm en typologie is de historische buitenplaats Het Bildt (in Frankhuis), een groot representatief vrijstaand landhuis met bijgebouwen (zeer hoge waarde), gelegen in een grote tuin met formele en landschappelijke kenmerken en een groot aantal bijzondere groenelementen. In de omgeving van de Biltweg staan enkele vrijstaande woningen en een gekoppelde bedrijfswoning, waarbij eerstgenoemde deel uitmaakt van de lintbebouwing langs de Biltweg, en de laatstgenoemde onderdeel vormt van het transportbedrijfcomplex ter plaatse. Van de andere in oorsprong 18^{de} en 19^{de}-eeuwse landgoedbebouwing langs het Zwarte Water zijn geen restanten behouden gebleven. Alleen het pand Hofvliet aan de Katerdijk is in oorsprong een voorname woning geweest, behorend bij een industrieel complex. Een bijzondere positie wordt ingenomen door het vrijstaande landhuisje in cottagestijl aan de Pannekoekendijk. Het ontwerp van architect Sangster valt op door de grote rieten kap en de ligging in een rijk begroeide tuin, die als een schiereiland in de Zwolse stadsgracht steekt. Ingrijpend verbouwd, maar nog

wel herkenbaar als een 19^{de}-eeuwse villa is het pand Gasthuisdijk 25.

Relicten van de historische industriële bebouwing

De bedrijvigheid uit het verleden heeft langs het Zwarte Water allerlei sporen nagelaten. Door sloop en vernieuwing is echter veel verdwenen. Zo resteert niets meer van de 18^{de}- en 19^{de}-eeuwse molens en de blekerijen langs de rivier. Bijzonder is wel dat de direct van het water (goedkope af- en aanvoer) afhankelijke houtindustrie, die een geschiedenis van enkele eeuwen omspannt, nog voortleeft in het grote bedrijfscomplex van de Stiho op de kop van Voorst A. Ook huis Hofvliet. De verschillende werven zijn thans de meest tot de verbeelding sprekende herinneringen aan de industriële bedrijvigheid van weleer. Het huis Hofvliet, oorspronkelijk behorend bij een scheepstimmerwerf, is zo'n relict, evenals de nog in bedrijf zijnde werf van Leenman, een groot en in deze staat voor Zwolle zeer bijzonder ensemble van gebouwen uit het midden van de 20^{ste} eeuw. De scheepvaartgerelateerde industrie, die in deze periode nog weer tot een opmerkelijke bloei kwam, is verder afleesbaar aan allerlei bootloodsen en onderhoudsgebouwen en ingrepen langs de oevers en kades van het Zwarte Water. Hier resteren nog enkele kleine werfhavens, kademuren uit de jaren 50 en ijzeren afmeerbollen.

Bruggen

Van de vijf bruggen over het Zwarte Water is de oudste, de uit 1965 daterende Holtenbroekerbrug interessant vanwege het bijzondere type en de sobere functionalistische vormgeving. Het is een hefbrug met twee betonnen heftorens, waartussen met kabels en katrollen het brugdek kan worden gehesen. De twee jongste bruggen, de Mastenbroekerbrug (tuirug uit 1998) en de Twistvlietbrug uit 1999-2000 vallen op door hun eigenzinnige moderne vormgeving en zijn inmiddels karakteristieke landmarks geworden in het Zwarte Watergebied.

Scholen

De Blaloweg, onderdeel van de ringweg, was bij uitstek een structuur, waarlangs in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw bijzondere functies werden geprojecteerd. Zo verzezen langs de ring vele onderwijsinstellingen, waarvan langs de Blaloweg in het projectgebied enkele interessante voorbeelden bewaard bleven. De belangrijkste is de vroegere christelijke LTS, (thans Agnietencollege de Blaloborgh) die in 1969-1970 werd gebouwd naar ontwerp van architecten J.H.C. Spruit en Chr. Nielsen uit Amsterdam. Het opmerkelijk ontwerp in functionalistische stijl valt op door de monumentale

schakeling van diverse rechthoekige volumes en de grote vensterpartijen met stalen ramen. Van iets oudere datum is de voormalige school ten zuiden van de Blaloborch (buiten het projectgebied) en het thans als bedrijfsverzamelgebouw gebruikte schoolgebouw op de hoek van de Blaloweg en de Katwolderweg, een karakteristieke gangschool uit de jaren vijftig.

►► Waardering van de objecten en ensembles

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

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

■ Zeer hoge cultuurhistorische waarde:

Objecten en/of ensembles, met hoge architectuurhistorische waarden: d.w.z. met een relatief hoge ontwerp kwaliteit of representatief voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie. Tevens kan er sprake zijn van bijzondere stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarden, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen door bijvoorbeeld woningbouwcorporaties, particulieren e.d. of vanwege specifieke andere situationele aspecten (bijvoorbeeld markante hoeklocaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks)

Deze waarde is dusdanig hoog, dat behoud (en bescherming) van deze objecten wenselijk is.

■ Hoge cultuurhistorische waarde:

Objecten en/of ensembles met architectuurhistorische waarden: d.w.z. kenmerkend voor een bepaalde bouwstijl, stroming, bouwperiode of typologie. Tevens kan er sprake zijn van stedenbouwkundig-historische of landschappelijke waarden, d.w.z. als onderdelen van bijzondere complexmatige ontwikkelingen of vanwege specifieke situationele aspecten (bijvoorbeeld markante hoeklocaties, focus- en oriëntatiepunten, landmarks)

Deze waarde is dusdanig hoog, dat behoud (en bescherming) van deze objecten te overwegen is.



■ **Attentiewaarde:**

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

■ **Indifferente waarde:**

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

4.4 Historische groenstructuren

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

Weiden en akkers

Ten noorden en zuiden van het westelijke deel van de Frankhuisweg bleven tussen en achter de huizen percelen bouw- en weideland intact, karakteristieke relicten van het open weidelandschap van weleer. Vanaf de Frankhuisweg en de Punterweg zijn er aantrekkelijke vergezichten over deze open ruimten, die het karakter van Frankhuis als dijknederzetting in het (voormalige) buitengebied versterken. Aan de noordzijde van de Frankhuisweg markeren enkele sloten de historische verkavelingsstructuur die hier bewaard bleef. Ten zuiden van de dijk zijn er in het open gebied de restanten van een oude doorbraakkolk (zie ook onder Tuinen). Langs het noordelijk van Frankhuis gelegen deel van de Hasselterdijk is de bebouwing van de nieuwe Vinex-wijk op afstand gehouden van de oude dijk. Het tussenliggende weideland met zijn weteningen, (deels gereconstrueerde) sloten en sporadische (wilgen)beplanting is een voor het gebied belangrijke verwijzing naar het agrarische verleden. Het verleent de voormalige dijkwoningen en boerderijen langs de dijk een passende entourage. Aan de noordoostelijke zijde van het Zwarte Water resteren kleine buitendijk gelegen weiltes, vooral nabij boerderij de Klooienberg.

Tuinen

Karakteristiek zijn de diepe achtererven achter en opzij van de dijkwoningen aan de Hasselterdijk en de Frankhuisweg, veelal nog aansluitend op het open gebied met kleine weidepercelen. In enkele tuinen aan de Hasselterdijk en de Frankhuisweg bevinden zich oude fruitbomen en andere karakteristieke groenelementen.

De villa Nieuw-Hofvliet aan de Pannekoekendijk staat in een grote, rijkelijk begroeide en door forse bomen (kastanjes, treurwilg) omzoomde tuin, die als een schiereiland in de Zwolse stadsgracht steekt. Deze romantische entourage past uitstekend bij de architectuur van de historische villa. Het terrein van Hofvliet wordt eveneens gekenmerkt door nadrukkelijk aanwezig groen. Hier liggen restanten van de oude tuinaanleg.

Ook bij het pand Gasthuisdijk 25 bevinden zich in de tuin forse oude bomen.

Relicten buitenplaatsen/landgoederen

De voormalige buitenplaats Het Bildt bezit een grote, deels langs de Frankhuisweg gesitueerde parktuin met formele kenmerken (voor het huis) en aspecten uit de landschapsstijl in de zijtuin. Opvallend zijn de vele oude groenelementen, waaronder een historische boomgaard. Het zuidelijke deel van het terrein wordt omzoomd door forse oude bomen en bevat de restanten van een historische doorbraakkolk.

De andere buitenplaatsen zijn grotendeels uit het landschap verdwenen, maar de locatie van Twistvliet, die door de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal en de uitbreiding van houthandel Stiho (voorheen Van Eindhoven) grotendeels verloren ging, is nog herkenbaar aan enkele bomenrijen op de kop van Voorst.

Overige markante historische groenstructuren

- Linden langs de Gasthuisdijk;
- De beplanting langs het restant van de Riete;
- De bomen bij het 19^{de}-eeuwse huis Gasthuisdijk 25;
- Voorts de monumentale bomen aan de dijk bij boerderij Klooieman;
- De uit de jaren 1950-1965 daterende parkstructuren van de wijk Holtenbroek, die aantakken op het groene dijklint;
- De laanbeplanting van de Industrierweg;
- Diverse solitairen;

5 KANSENVERKENNING EN AANBEVELINGEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aanbevelingen gedaan ter behoud en versterking van de cultuurhistorische kwaliteit in het gebied. Hierbij komen zowel ruimtelijke aspecten aan de orde als objectgerichte. Een belangrijk onderdeel is de kansenvkenning van een achttal specifieke cultuurhistorische items in het gebied, de **parels van het Zwarte Water** (paragraaf 5.6).

5.2 Aanbevelingen t.a.v. de karakteristiek van het gebied

- De diversiteit in de cultuurhistorische, ruimtelijke en functionele aspecten en de verschillende tijdslagen als een kwaliteit beschouwen; dit gegeven illustreert de dynamiek van het gebied door de eeuwen heen.
- In het algemeen wordt behoud van de historische hoofdstructuur (zie paragraaf 5.3), de karakteristieke bebouwing (zie paragraaf 5.4) en de karakteristieke groenelementen (5.5) aanbevolen;

5.3 Aanbevelingen t.a.v. van de hoofdstructuren

- Behoud en versterking van het historische karakter van het Zwarte Water met zijn gelaagde historie, een levendige mix van oud en nieuw, en tegelijk een constante in het steeds veranderende Zwolse stadsgebied;
- Waarborgen van de boeiende zichtlijnen door het gehele gebied: vanaf de dijken over rivier en aanpalende wijken, vanaf de bruggen over het water; zichtlijnen over het water richting binnenstad;
- Behoud historische rivierdijken (inclusief het traject Gasthuisdijk-Buitengasthuisstraat-Hoogstraat) met specifiek reliëf, bebouwingstypologie;
- Behoud van de 20^{ste}-eeuwse kade met afsluitbare doorgangen aan de Industrieweg, als voorbeeld van een jongere waterkeringoplossing;
- Behoud van de functionele afwisseling van woon- en werkgebieden

langs het Zwarte Water; hierin de verschillende tijdslagen laten zien in de manier waarop water en stad op elkaar reageren;

- Proberen het zuidelijke stuk van het Zwarte beter te verknopen aan de historische lijnen van het noordelijke stuk (bijvoorbeeld door terugbrengen jaagpaden);
- Behoud van de kolken en kolkrestanten langs de dijken;

5.4 Bebouwing/objecten

- Beschermen van de objecten en complexen die van “zeer hoge cultuurhistorische waarde” zijn;
- Zoveel mogelijk behoud en herstel van de bebouwing met (zeer) hoge cultuurhistorische waarde;
- Instandhouding/aanpassing van de overige, binnen de context passende bebouwing volgens de reguliere welstandstoetsing (attentiewaarde);
- Handhaven van de bestaande schaal van de bebouwing langs de dijklinten en deze als uitgangspunt nemen bij nieuwe ontwikkelingen;
- Aanhouden van huidig traditioneel en gevarieerd bebouwingbeeld in Frankhuis: diverse dijkwoningtypen, hellende dakvormen, traditioneel materiaalgebruik (baksteen, hout, pleisterwerk, keramische dakpannen), gevelindelingen met overwegend verticaal karakter;
- Beter zichtbaar maken van de historische boerderij Biltweg 2, die ondanks de prominente ligging door het dichte groen nauwelijks beleefbaar is;
- Zie verder de “parels”.

5.5 Rooilijnen, erscheidingen, groen, etc.

In Frankhuis:

- Handhaven van historische rooilijnen en erscheidingen;
- Handhaven van als waardevol gekenschetste groenelementen (hagen, leilinden, solitairen, tuinen)
- Instandhouding en herstel van de zeer waardevolle landschapstuin van buitenplaats Het Bildt, inclusief de daarin gelegen restanten van de oude doorbraakkolk;



- Instandhouding van de relictten van het open weidelandschap met sloten, ten noorden van de Frankhuisweg, en ten zuiden en zuidoosten van de Frankhuisweg;

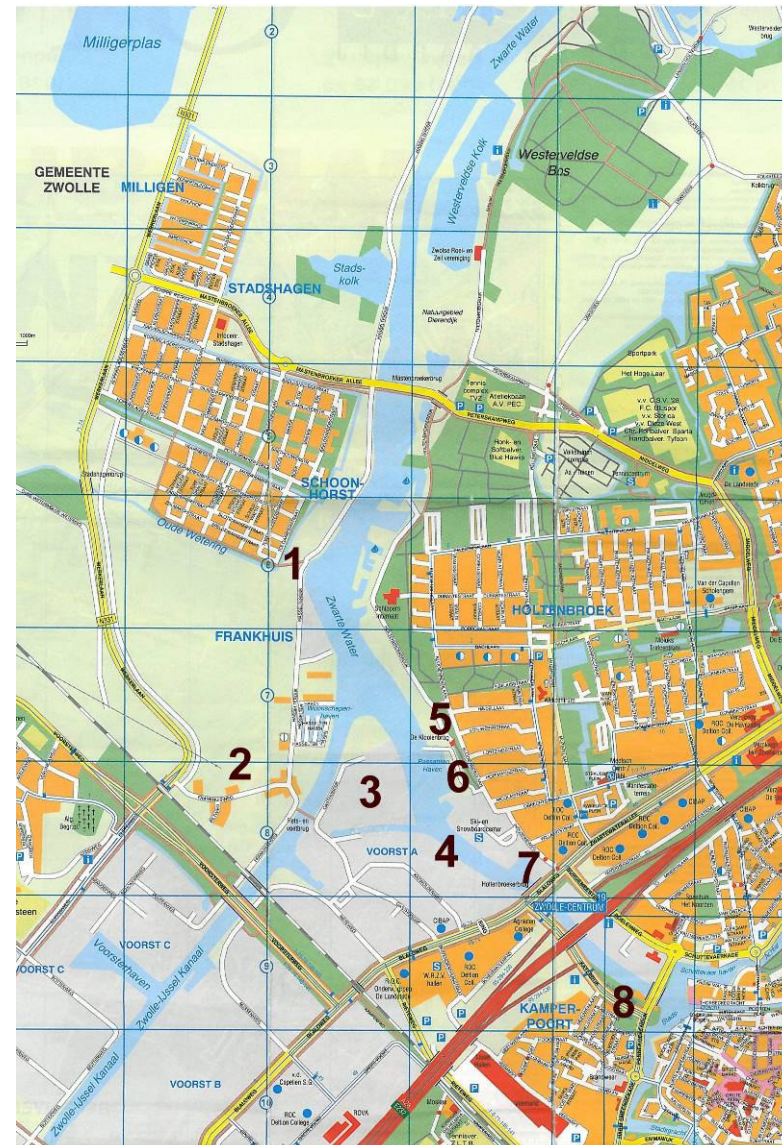
Buiten Frankhuis

- Handhaven van parkrandzone Holtenbroek langs de Holtenbroekerdijk, als onderdeel van het modernistische stedenbouwkundig plan van Holtenbroek;
- Handhaven/versterken van relictten weidelandschap langs de wijk Schoonhorst;
- Handhaven laanbeplantingen langs de Gasthuisdijk en de Industrieweg;
- Handhaven rijk begroeide tuinen en weiltes met hagen en wilgen bij bebouwing langs Hasselterdijk;
- Handhaven van als waardevol gekenschetste groenelementen in (solitaire in tuinen, boomgroepen): met name de bomengroepen bij boerderij De Klooienberg en de forse beplanting bij het pand Gasthuisdijk 25;
- Behoud van de waardevolle groenelementen en herstel tuin op het terrein van Huize Hofvliet en villa Nieuw-Hofvliet;

5.6. De parels van het Zwarte Water, een kansenverkenning

Deze cultuurhistorische analyse vertelt het verhaal van het Zwarte Water op het grondgebied van de gemeente Zwolle en beschrijft de belangrijke relictten van de historie van de rivier en de stad Zwolle, die we langs het water kunnen zien. Dit zijn de parels aan het Zwarte Water. Elk afzonderlijk, maar vooral in onderlinge samenhang met het waterlandschap zijn zij de cultuurhistorische dragers van het gebied. Samen vormen zij een indrukwekkend historisch snoer, dat er om vraagt ontdekt te worden door de bewoners en de bezoekers van Zwolle.

Rond een achttal parels zijn plannen in ontwikkeling om de cultuurhistorische betekenis te versterken door middel van herstel, reconstructie, herinrichting en/of het zoeken naar een passende herbesteding. In deze analyse worden de plannen kort omschreven, de kansen verkend en aanbevelingen gedaan.



afb. 98 Locatie parels

1. Rademakerszijl en omgeving, cultuurhistorisch knooppunt



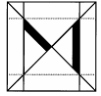
Kenmerken:

Het Rademakerszijl (of Rademakers Schutssluis) vormt de schakel tussen de Oude Wetering en het Zwarte Water. De Oude Wetering is de historische ontginningsas van de polder Mastenbroek (1364). De schutssluis aan de Hasselterdijk dateert in de huidige gedaante grotendeels uit de 18de eeuw en is in het recente verleden gerestaureerd. Rondom de sluis ligt een aantal objecten en structuren, die nog niet zijn hersteld, maar alles in zich hebben om na herstel/reconstructie een belangrijke bijdrage te leveren aan het begrip en de belevingswaarde van het historische ensemble. Daarnaast kan de omgeving van de sluis een rol spelen in de verbetering van de fiets- en wandelroutes in het gebied.

Aanbevelingen:

- Zoeken naar een passender vormgeving van brugdek, brugleuningen, straatverlichting e.d. rondom het Rademakerszijl. Thans vormen deze elementen een wat rommelige entourage, waarin iedere ontwerp kwaliteit ontbreekt;
- De Oude Wetering had bij het Rademakerszijl oorspronkelijk veel meer het karakter van een goed onderhouden vaart met kades en jaagpad. Dit karakter mag wel versterkt worden, waardoor de wetering als bevaarbare trekvaart weer gaat spreken;

- Herstel van het jaagpad langs de zuid- of eventueel de noordzijde van de vaart; dit pad een nieuwe functie geven als verbinding voor fietsers en wandelaars van en naar Stadshagen; leg verbindingen met te reconstrueren jaagpad langs het Zwarte Water;
- Reconstructie van de kolk, die ten zuidwesten van het Rademakerszijl lag;
- Deze locatie is een echt cultuurhistorisch knooppunt: allerlei structuren en verhalen komen hier samen of kruisen elkaar: het Zwarte Water, de rivierdijk, de Oude Wetering, de scheepvaart over rivier en wetering, met de jaagpaden in noordelijke, zuidelijke en westelijke richting, het vervoer over de rivierdijk, het wonen met droge voeten aan de dijk, de waterbeheersing (sluis) en de watersnood (kolk). Vlakbij ligt nog het voormalige tolhuis aan de Hasselterdijk en ook zijn er nog restanten van het agrarische verleden van het gebied. Kortom, een prachtige plek om de boeiende geschiedenis van dit gebied te beleven en te verbeelden;



2. Park Oud Frankhuis, informele overgang van oud naar nieuw



Kenmerken:

In Frankhuis wordt een nieuw openbaar park gerealiseerd dat onder meer ten dienste staat van de bewoners van de Vinex-wijk Stadshagen (groen uitloopgebied). Het park houdt tevens dit nieuwe stadsgebied op afstand van de oude dijknederzetting Frankhuis, dat zo zijn groene, landelijke en historische karakter kan bewaren. Met de aanleg van het park wordt ook de historische tuin van Huize Het Bildt hersteld, in combinatie met het terugbrengen van de oude doorbraakkolken aan weerszijden van de Frankhuismweg, oorspronkelijk een polderdijk van de polder Mastenbroek. De weilanden ten noorden van de dijk worden in de parkaanleg opgenomen. Het herstel en de versterking van de cultuurhistorische kwaliteit kan hier prima samengaan met het invoegen van groen en nieuwe functies en komt ten goede aan de historische buurtschap Frankhuis. Er ligt een kans om de huidige verrommeling een halt toe te roepen.

Aanbevelingen:

- Sluit in de parkaanleg bij Frankhuis aan op de historische context en de karakteristiek van het oorspronkelijke gebruik; dat betekent het inpassen van de oorspronkelijke weilanden, de restanten van de oude verkavelingssporen en sloten; daarnaast het toepassen van voor het gebied typerende beplanting; zoveel mogelijk behoud van de bestaande karakteristieke beplanting;
- Laat de landhuistuin van het Bildt zich duidelijk onderscheiden van de rest van de parkaanleg; te reconstrueren kolk en tuinaanleg volgens

principes van de landschapstuin; laat in het ontwerp zien, dat landhuis en tuin een visuele en historische eenheid vormen, met een eigen sfeer die zich onderscheidt van het cultuurlandschap ten noorden van de dijk;

- Geef de polder- en rivierdijken een duidelijk structurerende betekenis in het plan, zij vormen van basisstructuur van het huidige landschap;

3. Kop van Voorst, dynamisch schiereiland



Kenmerken:

De Kop van Voorst bestaat in zijn huidige vorm pas sinds het midden van de jaren zestig van de vorige eeuw. Door de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal werd het gebied vrijwel geheel door water omsloten. Aan de oostzijde ligt immers het Zwarte Water en aan de zuidzijde De Riete, een voormalige trekvaart. Op de plek van het vroegere landgoed Twistvliet ontwikkelde zich al vroeg industriële bedrijvigheid (houthandel), die tegenwoordig nog steeds ter plekke te vinden is. Deze bedrijvigheid is nauw verbonden met de landschappelijke gesteldheid: het Zwarte Water was onontbeerlijk voor het vervoer en de Riete diende als balkenkolk. De herinrichting van het bedrijventerrein geeft de kans een cultuurhistorisch verantwoorde inrichting van de buitenruimte te bewerkstelligen, met aandacht voor de aanwezige cultuurhistorische artefacten en de historische gelaagdheid, in samenhang met de gewenste ruimtelijke kwaliteit en functioneel publiek gebruik.

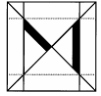
Zo bestaat de kans elementen uit de geschiedenis van het landgoed en de jaagpadenstructuur langs het Zwarte Water en de Riete weer zichtbaar te maken en belangwekkende historische gebouwen van de houthandel in te passen. De Kop van Voorst, thans een grotendeels ontoegankelijk terrein, krijgt zo weer een centrale plek langs de dynamische rivier.

Aanbevelingen:

- Breng de historische gelaagdheid van het gebied in het inrichtingsplan

tot uitdrukking, met de hoofdfasen in die ontwikkeling als uitgangspunt: het landgoed Twistvliet, de houthandelactiviteiten en de bijzondere infrastructuur van het water;

- Inpassen van de bestaande historische structuren;
- Uitvoeren van (archeologisch) onderzoek naar de voorgeschiedenis van het gebied en de aard en inrichting van het landgoed;
- Behoud, inpassing en herbestemming van de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing op de Kop van Voorst. Dient te gebeuren op basis van gedetailleerd cultuur- en bouwhistorisch onderzoek ter plekke;
- Verbeeld de bovengenoemde cultuurhistorische karakteristieken in het ontwerp, door het behoud van de groenrelicten van het landgoed en inpassing van de waardevolle industriële bebouwing. Landgoed en houtindustrie kunnen inspirerende thema's zijn voor nieuw ontwerp, denk aan een landhuisachtig woongebouw met allure en innovatief hergebruik van houtloodsen als bedrijfs- en/of woonruimte; hout als leidmotief in de materialisering van nieuwe bebouwing. Ook het gegeven van wonen en werken op één plek is historisch karakteristiek en inspirerend voor het plan;
- Breng de Riete beter in beeld als scheidend en bindend element; zoek inspiratie in de functie van balkenkolk: activiteiten op vloten, balkbrug, balkensteigers, etc.
- Herstel het jaagpad langs de Riete (een historische trekvaart) en zet dit door langs de oevers van het Zwarte Water (in noordelijke en zuidelijke richting): geef de jaagpaden een nieuwe betekenis als onderdeel van fiets- en wandelroutes van, naar en door het gebied; herstel de jaagpadbrug op de aansluiting van Riete op Zwarte Water;
- Herstel ook het stukje trekvaart met jaagpad langs de Gasthuisdijk richting Zwolle-IJsselkanaal;
- Het historische pand Gasthuisdijk 25 verdient een kwaliteitsimpuls: geef het gebouw zijn historische karakter terug en verbeter de directe



omgeving; door zijn ligging mooie locatie voor horeca;

- Probeer de Kop van Voorst visueel weer wat meer verband te geven met Frankhuis, waarmee het voor 1965 één geheel vormde. Dit kan bijvoorbeeld door herstel van (zicht)lijnen in het landschap aan weerszijden van het Zwolle-IJsselkanaal;
- Maak de noordelijke punt van de Kop van Voorst toegankelijk (bijvoorbeeld via jaagpad langs Zwarte Water). Het is een prachtige plek, waar de dynamiek van de scheepvaart én het rivierlandschap uitstekend kunnen worden beleefd.

4. Jaagpad langs het Zwarte Water, ruim baan voor fietsers en wandelaars



Kenmerken:

Langs de westelijke en zuidelijke oever van het Zwarte Water liep sinds de 17de eeuw een jaagpad. De rivier sloot hierdoor aan op het uitgebreide trekvaartsysteem in de regio, dat een belangrijke rol speelde in het personen- en goederenvervoer. De herinrichting van het bedrijventerrein Voorst A wordt aangegrepen om de in het Structuurplan 2020 weergegeven wens van een openbaar wandel/fietspad langs het Zwarte Water te realiseren. Het tracé van het historische jaagpad kan hiervoor als uitgangspunt dienen. Hiermee komt niet alleen een stuk cultuurhistorie terug, maar ook de beleving van de rivier. Het wandel/fietspad fungeert als schakel in de doorgaande route van het centrum van Zwolle naar de Kop van Voorst, Frankhuis en de wijk Stadshagen.

Aanbevelingen:

- Herstel het jaagpad langs de oever van het Zwarte Water langs bedrijventerrein Voorst A in samenhang met het jaagpad langs de trekvaart langs de noordzijde van het gebied (de Riete of balkenkolk) en de noordwestelijke oever van het Zwarte Water; verbinden richting Jaagpad langs Zwarte Water in Nationaal Landschap ten noorden van Zwolle;
- Sluit het jaagpad via de te bouwen jaagpadbrug aan op een pad langs de oever van de Kop van Voorst;
- Probeer het jaagpad ook ten zuiden van de Blaloweg een herkenbaar vervolg te geven langs de Katerdijk;

5. De Klooienberg, herinnering aan het rijke boerenleven



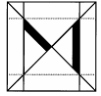
Kenmerken:

De Klooienberg is een historische boerderij op de oostelijke oever van het Zwarte Water. Na de aanleg van de wijk Holtenbroek is het pand de laatste herinnering aan het agrarische verleden van dit gebied. Van het historische erf resteert niet alleen de grote T-boerderij, maar ook enkele monumentale bomen op de dijk, waarin de boerderij gelegen is. Tegenwoordig functioneert de boerderij als wijkgebouw en kinderboerderij. Zowel het gebouw als de omgeving zijn toe aan een herstelbeurt. Hierdoor kunnen het bijzondere karakter en de historische betekenis van het oude erf weer meer gaan spreken en kan de eigen identiteit van de plek worden versterkt.

Aanbevelingen:

- Inventariserend onderzoek naar plaatsing van de boerderij op de gemeentelijke monumentenlijst; ontwikkel voor het door zijn bijzondere opzet unieke historische voorhuis een zorgvuldig en terughoudend herstelplan;
- Ondersteunend en waardenstellend bouwhistorisch onderzoek;
- Zoek voor de herinrichting van het erf inspiratie bij de oorspronkelijke situatie, zoals nog te zien op een historische luchtfoto; deze foto geeft informatie over de vroegere plek van de bijgebouwen, de moes- en siertuinen en een uitgebreidere bomensingel op de dijk;

- Behoud de huidige maatschappelijke functie van wijk- en kinderboerderij, waar informatie kan worden gekregen over het agrarische verleden van het gebied: het houden van dieren, weide- en landbouw, het telen van gewassen voor eigen gebruik op het erf (smultuin?), de typische flora en fauna op een boerderij langs het Zwarte Water, milieueducatie, etc. Als “cultuurhistorisch knooppunt” (gekoppeld aan Botermanhaven?) kan de Klooienberg de pendant zijn van het Rademakerszijl (thema: water) en de werven (bedrijvigheid aan het water);
- Het erf heeft een zeer hoge ouderdom en is waarschijnlijk archeologisch van belang; wellicht is onderzoek gewenst;
- Verbindt deze cultuurhistorisch waardevolle plek (functioneel, ruimtelijk) aan de nabijgelegen mogelijke locatie voor een historische scheepswerf (Botermanhaven, zie parol 6).



6. Botermanhaven, bouwen aan een beurtschip



Kenmerken:

In de Botermanhaven ligt een scheepstimmerbedrijf (thans Jacobs). De Stichting Historisch Maritiem Zwolle wil het terrein graag gebruiken om er een kleine historische scheepswerf te realiseren. Zo bestaat het idee om op deze werf, (eventueel in samenwerking met de Stichting Kamper Kogge) een replica van een Zwolsch Beurtschip te bouwen, dat tussen Zwolle en Amsterdam voer rond 1600-1620. Het schip is in 1980 opgegraven in Lelystad. Het beurtschip zou, als het voltooid is, daadwerkelijk kunnen gaan varen en geëxploiteerd worden voor promotionele, educatieve, dag/weekend/weektochten en horecadoeleinden. Het project kan de historische werfactiviteiten weer tot leven wekken en geeft bouwers en bezoekers inzicht in de scheepsbouw in het verleden.

Haven en werf zijn van vrij recente datum. De werf is vermoedelijk pas na de Tweede Wereldoorlog ontstaan, de grote haven noordelijk ervan is pas na 1980 gegraven. Veel oorspronkelijke landschappelijke elementen (kronkeldijk, kolkrestanten) gingen hier, mede door de aanleg van de wijk Holtenbroek, verloren.

Aanbevelingen

- Het is jammer dat deze locatie niet kan bogen op een lange werfhistorie en dat er ook geen interessante historische artefacten zijn die een passende (authentieke) entourage kunnen vormen voor het reconstructieproject. In die zin zou de Leenmanwerf zich beter lenen. Ligt ook wat dichterbij de binnenstad, mogelijk nabij locaties waar de beurtschepen in het verleden werkelijk zijn gebouwd en gerepareerd.

- Aan de andere kant ligt de werf weer gunstig aan de open wijkrand van Holtenbroek en in de nabijheid van boerderij de Klooienberg. Een kleine historische scheepswerf zou in deze wat verloren omgeving levendigheid brengen. Wellicht kan iets worden bedacht in samenhang met de Klooienberg (functioneel: expo- of lezingenruimte in de boerderijschuur of nieuw te bouwen bijgebouwen, gezamenlijke educatieve projecten, een uitbreiding van de wandelroute bij de boerderij; ruimtelijk: kwaliteitsimpuls inrichting ruimte langs wijkrand Holtenbroek in de omgeving van boerderij en werf, verbindende elementen);
- Het voltooide beurtschip of ander maritiem erfgoed inzetten om de verschillende historische locaties langs het Zwarte Water te bezoeken per schip. Te denken valt aan de historische werf van Leenman, de kop van Voorst, het Rademakerszijk, maar ook het Nationaal Landschap ten noorden van Zwolle. Het jaagpad actief benutten.

7. Leenmanwerf, nijverheid aan het water



Kenmerken:

Een historische scheepswerf die zijn historische karakter goed wist te bewaren is de werf van Leenman aan de Industrieweg. Het is een markant complex, karakteristiek gesitueerd aan het Zwarte Water. Bij de Holtenbroekerbrug, op de hoek van de Blaloweg en de Industrieweg zijn de grote kraan en de dwars- en langshellingen voor sleepboten en andere schepen kenmerkend. Ook zijn er diverse historische gebouwen (vanaf 1929), waaronder een kantoorgebouw, diverse loodsen en schuren en enkele woningen. Eertijds was er nog een groot aantal van dergelijke bedrijven langs het Zwarte Water te vinden. De oprichter, J. Leenman, is begonnen met een machinefabriek en een herstellwerkplaats voor motoren. Pas nadat er toestemming was verkregen voor het verleggen van een deel van de Holtenbroekerdijk langs het Zwarte Water – ten behoeve van een haven – begon hij met de scheepswerf.

Aanbevelingen:

- Streven naar instandhouding van de historische werfelementen: de infrastructuur met kades, havenkom, scheepshellingen en de belangrijkste opstallen: kantoor- en woning, loodsen, kraan. Een nader inventariserend onderzoek kan uitsluitsel geven over wat wel en niet van cultuurhistorisch belang is.
- Er naar streven dat de werf zijn functie behoudt, alleen dan komt de cultuurhistorische betekenis het beste tot zijn recht.
- Wellicht een goede locatie voor het inrichten van een historische scheepswerf;

8. Hofvliet(park), voormalig eiland aan de stadsgracht



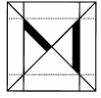
Kenmerken:

Het 18de-eeuwse Huize Hofvliet is een vast baken in een gebied dat al verschillende malen ingrijpend is gewijzigd. Het lag vroeger op een eilandje tussen het Zwarte Water en een korte trekvaart langs de Katerdijk. Voor de aanleg van de Pannekoekenbrug behoorde ook de rietenkapvilla Nieuw-Hofvliet tot het terrein, waar vroeger een blekerij en een scheepstimmerwerf waren gevestigd.

De omgeving van Huize Hofvliet zal in snel tempo gaan veranderen. Het is de bedoeling, dat de omgeving van het huis een soort groene contramal wordt van de bebouwing zoals die in de wijk Kamperpoort gepland is. De oever langs het Zwarte Water zal grotendeels groen worden ingericht. Er zal ruimte komen voor hedendaagse nieuwe functies zoals een clubhuis voor studentenroeivereniging Boreas. Ook zal de oorspronkelijke tuin van Hofvliet worden hersteld. Herstel, reconstructie en een betere toegankelijkheid van het terrein en de daarop aanwezige historische opstallen zullen de belevingswaarde van deze bijzondere plek aanzienlijk vergroten. Het vergeten stukje stad krijgt weer dan aandacht die het verdient.

Aanbevelingen:

- Zorgvuldige restauratie van het historische Huize Hofvliet;
- Zorgvuldige restauratie van de villa Nieuw Hofvliet;



- Cultuurhistorische detailanalyse van het Hofvlietgebied met het oog op herstel van de oude tuinaanleg;
- Probeer in de nieuwe tuinaanleg (Hofvlietpark) de architectuur een meer sprekende rol te geven. Nu leidt deze een verborgen bestaan, terwijl de kwaliteiten hoog zijn;
- Aandacht besteden aan gegeven dat het gebiedje oorspronkelijk een geheel door water omgeven eiland was. Dit kan door de vorm van het gebied te accentueren, bijvoorbeeld door aan de Katerdijkzijde een groensingel te plaatsen of hier zelfs een waterloop (Smalle Gat) terug te laten keren (de vroegere trekvaart langs de zuidzijde van Hofvliet). Ook zou alleen het begin en het uiteinde van het trekvaartje gevisualiseerd kunnen worden door middel van een kleine inhammen te ontwerpen tegen de westelijke hoek van het “eiland” en ten zuiden van nieuw Hofvliet;
- Het zou mooi zijn als de door de Pannekoekendijk gescheiden eilanddelen van Nieuw- en Oud Hofvliet weer wat meer verbinding met elkaar krijgen.
- Inpassing en herbestemming van het complex Katerdijk 2;
- Probeer bij het inpassen van nieuwe functies in het gebied of vanuit de cultuurhistorie aanknopingspunten zijn voor de locatie, vormgeving en materialisering. Voor het clubhuis van Boreas kan de architectuur van scheepstimmerwerven wellicht de inspiratiebron zijn;

6 OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED

Beschermde objecten in het projectgebied:

1. Hasselterdijk, bij 40, Rademakerszijl (gm)
2. Hasselterdijk 43, tolhuis (gm)
3. Katerdijk 1 (gm)

Beschermde objecten direct rondom het projectgebied:

1. Harm Smeengekade 7, hoek Hoogstraat 1, 1A en 1B (rm)
2. Hoogstraat 1, 1A en 1B, hoek Harm Smeengekade 7 (rm)
3. Gasthuisdijk z.n. historische begraafplaats (gm)

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

1. Biltweg 2
2. Blaloweg 1a
3. Blaloweg z.n. (brug)
4. Frankhuisweg 3
5. Frankhuisweg 5-7
6. Frankhuisweg 9-11
7. Frankhuisweg 27-29
8. Frankhuisweg 33-35
9. Frankhuisweg 43
10. Frankhuisweg 16
11. Frankhuisweg 30
12. Gasthuisdijk 25
13. Gasthuisdijk 46-46a
14. Hasselterdijk 22-31
15. Hasselterdijk 40-40a
16. Hasselterdijk 41
17. Hasselterdijk 42
18. Holtenbroekerdijk 43
19. Industrieweg 29-31
20. Industrieweg 33

21. Katerdijk 2
22. Katwolderweg 1
23. Klooienberglaan 1
24. Pannekoekendijk 6

Bijzondere (historische) bomen (lijst gemeente Zwolle)

1. Linden langs de Gasthuisdijk, circa 35 stuks langs de zuidzijde van de weg. De noordelijke rij is vernieuwd.
2. Eiken, populier en iep bij boerderij De Klooienberg, Klooienberglaan



7 LITERATUUR/BRONNEN

- Augusteijn, J., *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Overijssel, deel 9.1. De steden van Noordwest-Overijssel*, Alphen aan den Rijn 2002
- Berkenvelder, F.C., *Korte geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 1980
- Berkenvelder, F.C., *Zo was Zwolle rond 1900*, s.d.
- Bierema, G.J. en I.M. van Herel (Het Oversticht), *Polder Mastenbroek, Beschrijving van de Ruimtelijke Kwaliteit*, juni 1997.
- Bloemink, W. en P. Boer (Buro2), *Huis Hofvliet in Zwolle. Bouwhistorische verkenning en waardenstelling*, januari 2003.
- Buijs, A. e.a. (Het Oversticht), *Cultuurhistorische kenschetsten IJsseldelta, Noordwest-Overijsselland en Vechtdal, Reestal en Staphorst-Rouveen*, april 2003.
- Conens, H.R., A. Pfeifer e.a., *Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's*, Zwolle 1976
- Coster, W. (red.), *Een kleine staalkaart van het Zwols industrieel erfgoed*, (Zwols Historische Reeks, nummer 2, september 2001).
- Evenboer, B., *Neem nou Zwolle. Een kleine historie over de ontwikkeling van Zwolle. Spoolde / Veerallee*, Zwolle 1987
- Geest, J. van, *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996
- Haartsen, A. en M. Hootsmans (Lantschap), *Gemeente Zwolle. Cultuurhistorie en landschappelijke betekenis van water*, januari 2003.
- Hoogstraten, D. van, *Architectuurgids van Zwolle in de 20^e eeuw*, Zwolle 1999
- Hove, J. ten, *Geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 2005
- Hove, J. ten, "Zwolle, stad in driestromenland", in: *Overijsselse Historische bijdragen*, 122^e stuk, 2007, p. 163-176.
- Huismans, W. e.a. (red.), *Als de Dag van Gisteren. Honderd jaar Zwolle en de Zwollenaren*, Zwolle 1991-1993.
- Inklaar, F., *Holtenbroek remixed. Toonbeelden van een Zwolse wijk*, Zwolle 2006.
- Kuile, E.H. ter, *De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst. Deel IV De provincie Overijssel, Noord- en Oost-Salland*, 's-Gravenhage 1974
- Louwen, J. en H. Prins, *Ach lieve tijd. 750 jaar Zwolsen, Zwollenaren en hun....*, Zwolle 1980-1982
- Messchaert, K., *Inventarisatie naoorlogse bouwkunst en stedenbouw Zwolle*, z.p. februari 2001 (ongepubliceerde rapportage in opdracht van de gemeente Zwolle.
- Muffels, J.H.J.G., *Cultuurhistorisch-landschappelijk onderzoek Stadshagen*, Zwolle 1992.
- Noordegraaf, L., *Nederlandse marktsteden*, Utrecht-Antwerpen 1985, p.70.
- Overbeek, M., *Fietstocht Industrieel Erfgoed in Zwolle*, Zwolle 2003
- Overbeek, M., *De Zwolse School. Zwolse schoolgebouwen van 1865 tot heden*, Zwolle 2008, p. 46.
- De Pater, B.C. en B. Schoenmaker, *Grote Atlas van Nederland 1930-1950*, Zierikzee 2005, p.194-195: Topografische Kaart, 1:50.000, Oost-Zwolle, uitgave mei 1941
- Pereboom, F., J. Kummer en H. Stalknecht, *Omarmd door IJssel en Zwarte Water. Zeven eeuwen Mastenbroek*, Kampen 1995.
- Pfeiffer, A. (tekst) en H.R. Conens (Aerophoto Eelde, Luchtfotografie), *Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's*, Zwolle 1976
- Rijst, B. van der, *Oud Zwolle vanuit de lucht. Foto's: KLM Aerocarto*. Hoogeveen 1996
- Schrier, D.M. van der en J.P. van den Berg, "Hoe de Aa te Zwolle weteringen aantrok", in: *Overijsselse Historische bijdragen*, 116^e stuk, 2001, p.53-83.
- SVP Architectuur en stedenbouw, *Zwolle Gasthuisdijk. Gebiedsvisie Kop van Voorst*, conceptversie 27 september 2009.
- Het Oversticht, *Inventarisatie Jongere Bouwkunst 1850-1940. Beschrijving Gemeente Zwolle*. Zwolle 1988
- <http://www.kloosterzwolle.nl/>
- <http://watwaswaar.nl/>
- Website beeldbank Overijssel
- <http://www2.historischcentrumoverijssel.nl/zwolle/zw/geschz3.htm>)
- <http://frankhuis.punt.nl/>
- <http://frankhuisen.net/buurtschap.htm>



LIJST CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING	Adres		Karakteristiek	Waarde Zie kaart
	Biltweg	1	Zie: Frankhuisweg 43	
	Biltweg	3	Eenvoudig, volledig gerenoveerd bakstenen woonhuis met pannengedekt schilddak, uit circa 1970. Mogelijk betreft het een verbouwing van een ouder huis, maar hiervan is aan de buitenzijde niets meer te zien. De architectuurhistorische waarde is nihil. Markante situering terzijde van smal zijweggetje van de Frankhuisweg.	
	Biltweg	5	Eenvoudig woonhuis met wit geschilderde bakstenen gevels en een pannengedekt zadeldak, mogelijk oorspronkelijk uit circa 1930, maar naderhand flink verbouwd, waardoor van de oorspronkelijke toestand weinig resteert. De architectuurhistorische waarde is nihil. Markante situering aan het einde van een smal zijweggetje van de Frankhuisweg, bij talud spoorbaan Kampen-Zwolle.	
	Biltweg	7-9	Dubbele woning uit circa 1975 in functionalistische trant, met bakstenen gevels, twee bouwlagen en een plat dak met houten lijst. Eenvoudige, voor de bouwtijd typerende woonhuisarchitectuur, ontstaan als dubbele bedrijfswoning op terrein bij transportbedrijf. Beperkte architectuurhistorische waarde.	

	Biltweg	11	Kantoor en wagenloods van transportbedrijf, uit de jaren '70-'80 van de 20 ^{ste} eeuw; zeer eenvoudige, functionele bedrijfsarchitectuur zonder ontwerpqualiteit, met bakstenen gevels en platte daken. De architectuurhistorische waarde is laag. Heeft geen enkele relatie met de traditionele bebouwing in Frankhuis.	
	Biltweg	2	Kleine historische hallehuisboerderij met middenlangsdeel aan de voet van de dijk, hoek Frankhuisweg. Enige gave relict van de 19 ^{de} -eeuwse (en oorspronkelijk oudere) agrarische bebouwing in Frankhuis, van architectuur- en bouwhistorisch belang vanwege het traditionele bouwtype, de gaafheid in hoofdvorm (en diverse geveldetails) en de ouderdom. Voorts van historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere en beeldbepalende ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis (NB: foto 1979, beeldbank HCO, Zwolle)	
	Blaloweg	1a	Het in 1969-1970 als een Christelijke LTS opgezette schoolgebouw (Agnietencollege de Blaloborgh) bij de Holtenbroekerbrug, op de hoek van de Blaloweg en de Katerdijk is ontworpen door de bekende Amsterdamse architect J.H.C. Spruit (Nielsen en Spruit). Het gebouw wordt gekenmerkt door een modern-functionalistische opzet. Karakteristiek is het onderscheid tussen het hogere bouwdeel voor de theorielessen en de voor de praktijklessen bestemde laagbouw. Het voorzover zichtbaar vrij gaaf bewaard gebleven complex vertegenwoordigt architectuurhistorische waarde en is bovendien van stedenbouwkundig belang. Nader onderzoek gewenst.	
	Blaloweg	3	Uit omstreeks 1960 daterend complex dat uit een groot aantal en in hoogte verspringende bouwdelen bestaat, alle onder een plat dak. Het complex is neergezet als een MTS, met theorie- en praktijklokalen. De diverse bouwdelen worden gekenmerkt door een modern-functionalistische vormgeving met de nadruk op een strak lijnenspel van horizontalen en verticalen. De in een (stalen of betonnen) skelet opgetrokken bouwmassa heeft een vernieuwde detaillering.	



	Blaloweg	z.n.	De Holtenbroekerbrug heeft architectuurhistorische waarde als een voorbeeld van een hefbrug uit het derde kwart van de 20 ^{ste} eeuw. De in 1965 gebouwde brug werd ontworpen door het ingenieursbureau Witteveen + Bos (Deventer). De markante betonnen heftorens hebben gepateneerd koperen daken en vormen een opvallend element in hun omgeving, met belangrijke stedenbouwkundige waarde. Omdat de heftorens door de scheve kruising van de weg en het Zwarte Water niet in één as staan wordt het brugdek gekenmerkt door een opmerkelijke ruitvorm. Een ingenieus stelsel van kabels en katrollen houdt dit dek waterpas. Het omhooggaan van de brug wordt omschreven als een belevenis!	
	Burgemeester Roelenweg	1	Voormalige Lederwarenfabriek Welma, met kantoor en woning, in 1953 gebouwd in opdracht van J. Cohn, naar ontwerp van architect P. Lankhorst uit Zwolle. Behoort tot de vroeg-naoorlogse industriële ontwikkelingen ten noorden van het Zwarte Water, nabij het centrum. Sobere traditionele baksteenarchitectuur, in details gewijzigd.	
	Burgemeester Roelenweg	9	Het behandelcentrum voor Geestelijke Gezondheidszorg RIAGG dat in 1994-1995 door architect J.J.M. Klompenhouwer van Brouwer Steketee Architecten (Rotterdam) werd gebouwd, wordt aan het Zwarte Water en de hier gelegen Hofvlietbrug gekenmerkt door een hoge en in paarsrode baksteen opgetrokken bouwmassa. Het gebouw heeft een opmerkelijke plattegrond, met drie vleugels die haaks aansluiten op een centraal aan het water geplaatst torenachtig bouwdeel.	

	Burgemeester Roelenweg	11	Nagenoeg direct aan de weg gelegen kantorencomplex (advocatenkantoor Nysingh) dat uit omstreeks 1985-1990 dateert. Het bouwwerk wordt gekenmerkt door een functionalistische opzet en bestaat uit meerdere bouwlagen onder platte daken. Geen hoge architectuurhistorische waarden.	
 	Burgemeester Roelenweg	13	Omvangrijk kantorencomplex uit 2007 (Achmea), deel uitmakende van een strook met instellings- en kantoorbebouwing langs het Zwarte Water. Het modern-functionalistische complex wordt gekenmerkt door deels in hoogte verspringende, meerlaags bouwdelen, de toepassing van verschillende staal- en betonconstructies en ligt ingebed binnen een stelsel van bijbehorende parkeerterreinen. Opmerkelijke cilindervormige 'kantoortoren'. Ontwerp van architectenbureau LKSVDD, Kick Leijh. Prominente situering aan Zwarte Water, A28 en Burgemeester Roelenweg. Voorbeeld van hedendaagse architectuur met hoge ruimtelijke kwaliteit.	
	Burgemeester Roelenweg	15-17	Bedrijfsbebouwing uit omstreeks 2000 (Ferwerda Automaterialen). Het puur vanuit een utilitaire optiek opgezette gebouw zal zijn samengesteld uit een staalskelet en wordt gekenmerkt door een massieve en 'doos-achtige' verschijningsvorm. Karakteristiek zijn de platte daken en de met beplating afgewerkte gevels. Geen bijzondere architectuur- of cultuurhistorische betekenis.	



	Burgemeester Roelenweg	19-25	Net als het bedrijfspand op de nrs. 15-17 maakt dit bouwwerk deel uit van een terrein met enkele autobedrijven, op de hoek van de Blaloweg en de Burgemeester Roelenweg. Het pand is opgezet als een autobedrijf, gecombineerd met een showroom en dateert uit omstreeks 2000. Er zijn twee bouwlagen, gevat onder een plat dak. Karakteristiek is ook hier de doosvormige en puur utilitaire opzet. Geen bijzondere architectuurhistorische betekenis.	
	Frankhuisweg	3	Wit gepleisterde dijkwoning met voor- en achterhuis, in de huidige verschijningsvorm daterend uit het midden van de 19 ^{de} eeuw, maar mogelijk met een oudere kern. Het pand bleef in hoofdvorm en veel details gaaf bewaard. Architectuur- en bouwhistorisch van belang, mede vanwege de gaafheid, de ouderdom en het bijzondere bouwtype. Voorts van historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis, waar het pand deel uit maakt van karakteristieke historische straatwand.	
	Frankhuisweg	5-7	Kleinschalige dubbele dijkwoning van één bouwlaag (aan de dijkzijde) onder een dwars geplaatst zadeldak, sterk verbouwd en wat betreft de meeste details vernieuwd. In oorsprong midden 19 ^{de} -eeuws, mogelijk destijds met gebruikmaking van oudere bouwdelen gerealiseerd. Merkwaardig erkerachtig dakhuis met kap, dat een markant accent vormt in de gevelwand. Het object bezit vooral historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis, waar het pand deel uit maakt van karakteristieke historische straatwand.	
	Frankhuisweg	9-11	Voormalige dubbele arbeiderswoning, gebouwd in 1843 scherpe bocht in de Frankhuisweg. Sobere traditionele baksteenarchitectuur, van architectuur- en bouwhistorische waarde vanwege de het karakteristieke dijkwoningtype, de gaafheid in hoofdvorm, gevelindelingen en diverse details. Voorts van historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis, waar het pand deel uit maakt van karakteristieke historische straatwand.	

	Frankhuisweg	23	Eenvoudige, geheel gerenoveerde dijkwoning, vermoedelijk met 19 ^{de} -eeuwse oorsprong. Van de oorspronkelijke situatie resteert aan de buitenzijde nagenoeg niets. Het pand heeft als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis wel enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	
	Frankhuisweg	27-29	Dubbele dijkwoning van één bouwlaag met onderhuis en gezamenlijke hoge kap; voorgevel met laat 19 ^{de} -eeuwse details en accenten in neorenaissance-trant, de kern van het pand is veel ouder, zoals de linker zijgevel in handvormsteen laat zien. Van architectuur- en bouwhistorisch belang vanwege de ouderdom, de gaafheid in hoofdvorm en diverse markante geveldetails. Het object bezit vooral historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis, waar het pand deel uit maakt van karakteristieke, deels historische straatwand.	
	Frankhuisweg	31	Sterk verbouwde dijkwoning, waarvan voornamelijk de hoofd- en kapvorm aan de oude situatie herinnert. Voorgevel nieuw opgemetseld, moderne dakbedelling. In kern wellicht nog 19 ^{de} -eeuws. De voorgevel is volledige gewijzigd, met grote vensteropeningen. Het pand heeft als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis wel enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	
	Frankhuisweg	33-35	In één opzet ontworpen asymmetrische dubbele dijkwoning uit circa 1925, uitgevoerd in de trant van het baksteenexpressionisme. Het pand is van architectuurhistorische waarde vanwege het bouwtype, de bijzondere bouwstijl, de vele opmerkelijke details en de gaafheid in hoofdvorm en detaillering. Voorts van historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis, waar het pand deel uit maakt van karakteristiek, deels historische straatwand.	



	Frankhuisweg	37	Ingrijpend verbouwde dijkwoning, in huidige staat waarschijnlijk tot stand gekomen na vele wijzigingen van 19 ^{de} -eeuws dijkhuis. Van de oorspronkelijke situatie resteert niets; wijkt in hoofdvorm en materiaalgebruik sterk af van de traditionele bebouwing in de nederzetting. De architectuurhistorische waarde is nihil.	
	Frankhuisweg	39-41	Volledig vernieuwde woning met bakstenen gevels en rieten kap, vermoedelijk een vernieuwing in traditionele trant van een historisch dijkhuisje of boerderijtje. De architectuurhistorische waarde is laag. Het pand heeft als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis wel enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	
	Frankhuisweg	43	Zie ook Biltweg 1. Herenhuis, koetshuisje en schuur van de vroegere buitenplaats De Bildt, in de huidige verschijningsvorm uit het derde kwart van de 19 ^{de} eeuw, maar mogelijk met oudere restanten. Van hoge architectuur- en bouw-historische waarde vanwege de bijzondere bouwtypologie, de stijlken-merken en de gaafheid in hoofdvorm en details. Bij het pand een grote tuin met restanten van de 19de-eeuwse aanleg. Voorts van historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere en beeldbepalende ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis.	
	Frankhuisweg	45	Sterk gewijzigd, in oorsprong laat 19 ^{de} -eeuwse of vroeg 20 ^{ste} -eeuwse woning, gebouwd op terras aan de dijk. Van het oude huis resteert voornamelijk de bakstenen onderbouw; geveldetails, houten topgevel. de grote gevelopeningen in de zijgevel en kap met zeer grote dakkapellen zijn van recente datum. De architectuurhistorische waarde is laag. Het pand heeft door zijn beeldbepalende situering langs de dijk, in een tuin met hagen en hekwerk wel enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	

	Frankhuisweg	4	Eenvoudig woonhuis in traditionalistische trant, in oorsprong uit circa 1960, ingrijpend verbouwd en wat betreft de meeste details vernieuwd. De architectuurhistorische waarde is laag. Hoewel in hoofdvorm en typologie afwijkend van de historische dijkbebouwing heeft het pand als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis toch enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	
	Frankhuisweg	6-8	Dubbel woonhuis, met aparte bovenwoning, uit circa 1965. Eenvoudig ontwerp, zonder bijzonderheden, in details gewijzigd. De architectuurhistorische waarde is laag. Hoewel in hoofdvorm en typologie afwijkend van de historische dijkbebouwing heeft het pand als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis toch enige historisch-stedenbouwkundige waarde. Achter deze woningen bevindt zich een groot bedrijfsgebouw uitdezelfde bouwtijd, zonder bijzondere waarden.	
	Frankhuisweg	10	Woonhuis, in huidige staat tot stand gekomen na verbouwing van een laag dijkhuisje, herkenbaar in de gevelindeling van de eerste bouwlaag. In hoofdvorm en alle details ingrijpend gemoderniseerd. De architectuurhistorische waarde is laag. Hoewel in hoofdvorm en typologie afwijkend van de historische dijkbebouwing heeft het pand als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis toch enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	
	Frankhuisweg	10-12	Vermoedelijk volledig vernieuwd dijkhuis, waarvan in de hoofdvorm de bouwmassa van de voorgaande bebouwing voortleeft. Materialen en details modern. De architectuurhistorische waarde is laag. Het pand heeft als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis toch enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	



	Frankhuisweg	16	Zie ook: Hasselterdijk 14-14a L-vormig (de hoek in de dijk volgend) complex voormalige 19 ^{de} -eeuwse arbeiderswoningen onder een schilddak, met karakteristieke wit gepleisterde gevels. In hoofdvorm goed behouden gebleven, maar met diverse detailwijzigingen. Het noordelijke deel van Hasselterdijk 14a is een hoog voormalig bedrijfsgedeelte met mansardedak. Het complex bezit vooral historisch-steden-bouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan oude dijk-structuur in de kleine kern van Frankhuis, waar het deel uit maakt van karakteristieke, deels historische straatwand. Aan de zijde van de Frankhuisweg staan drie oude leilinden.	
	Frankhuisweg	18a	Zeer eenvoudig betonnen transformatorhuisje uit circa 1975, destijds veel toegepast type met uit geprefabriceerde grintbetonnen platen samengestelde muren. De architectuurhistorische waarde is vrij laag. Het object is geen wezenlijk en waardevol onderdeel van het ensemble dorpswoningen in Frankhuis.	
	Frankhuisweg	20-22	Geheel vernieuwd woonhuis, dat in hoofdvorm aan de vroegere historische boerderij ter plekke doet denken. Eenvoudige traditionele bouwtrant met bakstenen gevels, pannendak en vensters met roedenramen en luiken. De architectuurhistorische waarde is nihil. Vormt door de ligging aan de voet van de dijk, de historiserende hoofdvorm en de erfbeplanting (oude linden) wel een beeldbepalend element in zijn omgeving.	
	Frankhuisweg	26-26a	Vrij recent complex met transformatorgebouw in sobere zakelijke trant, met betonnen onderbouw, bakstenen gevels en plat dak. De architectuurhistorische waarde is laag. Het complex ligt vrij ver van de openbare weg, deels in een groensingel.	

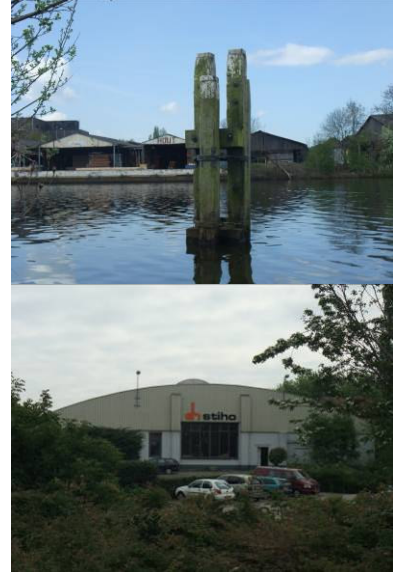
	Frankhuisweg	30	Voormalige koprompboerderij uit de periode rond 1930, bestaande uit een groot, landhuisachtig voorhuis en een grote deel, en diverse jonge bijgebouwen (deze laatste zonder historische waarde). Markant voorbeeld van boerderijbouw uit het Interbellum in zakelijk-traditionele stijl. In hoofdvorm en gevelindelingen goed behouden gebleven maar in details gewijzigd. Het complex bezit vooral historisch-stedenbouwkundige waarde als beeldbepalend onderdeel van de oude agrarische bebouwing ter zijde van de oude dijk (Frankhuisweg).	
	Gasthuisdijk	2-6	Oorspronkelijk liep de Gasthuisdijk door naar Frankhuis, maar door de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal in 1960-1964 werd de verbinding radicaal doorsneden. Slingerde de Gasthuisdijk in het verleden door het buitengebied, tegenwoordig maakt deze weg deel uit van het industriegebied Voorst A. Vanaf de Blaloweg maakt het hier bedoelde complex (circa 2005) deel uit van de industriebebouwing aan het begin van de Gasthuisdijk. Het object heeft geen bijzondere stedenbouwkundige of architectuurhistorische waarde. Karakteristiek is de opzet vanuit een staalskelet en met platte daken. De ruim opgezette opslag- en expeditiegebouwen zijn afgewerkt met gevelbeplating.	
	Gasthuisdijk	8-8a	Bedrijfsgebouw uit omstreeks 1995-2000, zonder architectuurhistorische of ensemblewaarde. Het complex heeft een utilitair karakter en bestaat uit een grote bedrijfshal met een flauw hellend zadeldak en damwandbeplating.	
	Gasthuisdijk	12	Omvangrijk bedrijfscomplex uit circa 2000, bestaande uit doosvormige bouwdelen die zijn opgetrokken in een staalskelet en werden voorzien van platte daken. Geen architectuurhistorische waarde.	



	Gasthuisdijk	13	Het op de hoek van de Katwolderweg in Voorst A gelegen bedrijfscomplex van de BV Leeuwtechniek dateert uit omstreeks 1960. Het vooraan gelegen kantorengedeelte is opgetrokken in een betonskelet en voorzien van platte daken. De erachter gelegen en ruim opgezette bedrijfshal wordt gekenmerkt door moderne sheddaken en heeft later met damwandbeplating afgewerkte gevels. Ook hier is uitgegaan van een skeletstructuur. De diverse wijzigingen die in de loop van de tijd plaatsvonden doen afbreuk aan het originele concept.	
	Gasthuisdijk	14	Temidden van de omringende bedrijfsbebouwing neemt dit bijeenkomstgebouw van evangeliegemeente De Deur een opmerkelijke positie in. Toch verschilt het in een functionalistische trant opgetrokken bouwwerk niet veel van de industriegebouwen. Ook hier gaat het om een doosvormig object met platte daken en een utilitair karakter. Er kan dan ook niet worden gesproken van bijzondere architectuurhistorische of situationele waarden, temeer daar het pand in de loop van de tijd een aantal wijzigingen onderging.	
	Gasthuisdijk	16	Zie Gasthuisdijk 14. Ook het op nr. 16 geadresseerde bouwwerk maakt deel uit van het complex van de evangeliegemeente De Deur.	
	Gasthuisdijk	22-24	Op de hoek van de Gasthuisdijk en de Katwolderweg gelegen bedrijfscomplex uit omstreeks 2005. Doosvormige opzet met welhaast noodgebouw-achtige opzet. Het complex omvat één bouwlaag en heeft platte daken. Geen bijzondere architectuurhistorische of stedenbouwkundige waarde.	

	Gasthuisdijk	25	Bij de aansluiting van de Gasthuisdijk op het Zwolle-IJsselkanaal, bij de voetgangersbrug naar Frankhuis (Frankhuisbrug) staat deze voormalige villa uit omstreeks 1870. Het in een eclectische trant uitgevoerde (en deels gewijzigde) bouwwerk vertegenwoordigt architectuur- en cultuurhistorische waarden, als een relict van de oude bebouwing in het vroegere buitengebied tussen Zwolle en Frankhuis. Mogelijk bestaat er een relatie met de houthandel van Van Eindhoven, die hier tegenover lag. Door de markante ligging op een lommerrijk perceel aan het water is het pand van waardevolle situationele betekenis. Nader onderzoek gewenst.	
 	Gasthuisdijk	44	Uit omstreeks 1980-1985 daterend bedrijfscomplex dat enerzijds wordt gekenmerkt door de voor deze periode gebruikelijke 'doosachtige' bouwdelen met platte daken en damwandbeplating en anderzijds door hoge cilindervormige silo's. Door deze combinatie neemt het complex een opvallende positie in, maar zonder dat het hier om een stedenbouwkundig bijzonder ensemble gaat. Evenmin is er sprake van opmerkelijke architectuur- of cultuurhistorische kwaliteiten.	
	Gasthuisdijk	46-46a	Het Stiho-complex (bouwmaterialen en gereedschap) is voortgekomen uit de oude houthandel van Van Eindhoven. Reeds in 1825 werd dit bedrijf op het landgoed Twistvliet op de Kop van Voorst in het Zwarte Water gevestigd. Dat het hier om een oud bedrijf gaat blijkt alleen al uit het gevarieerde karakter van de bedrijfsbebouwing waarvan de oudste bouwdelen voorzover zichtbaar teruggaan op het midden van de 19 ^{de} -eeuw. Het kantoorgebouw aan de Gasthuisdijk dateert uit omstreeks 1975. Er is sprake van architectuur- en cultuurhistorische waarden, als illustratie van het historische bedrijfsproces langs het Zwarte Water. Langs de vroegere trekvaart de Riete – die reikt tot aan de Gasthuisdijk – vormt de historische bedrijfsbebouwing een markant en welhaast	



			schilderachtig element in de verder vooral door moderne bedrijfsarchitectuur gekenmerkte omgeving. Er is dan ook sprake van belangrijke ensemble- en situationele waarde. Vanaf de oostzijde van het Zwarte Water vallen vooral de grote houtloodsen op, ingebed binnen het forse geboomte dat nog verwijst naar het oude landgoed Twistvliet. Om een goed beeld te krijgen van de aanwezige historische waarden is nader onderzoek gewenst.	
	Hasselterdijk	21	Eenvoudig woonhuis uit circa 1960, gebouwd in traditionele trant. Zonder bijzondere stijlkenmerken of details. Diverse wijzigingen. De architectuurhistorische waarde is laag. Hoewel in hoofdvorm en typologie afwijkend van de historische dijkbebouwing heeft het pand als onderdeel van het bebouwingscluster in de kern van Frankhuis toch enige historisch-stedenbouwkundige waarde.	
	Hasselterdijk	21a	Zeer eenvoudig bedrijfsgebouw , waarvan het voorste deel uit circa 1960 dateert. Eenvoudig complex in traditionele trant, met bakstenen gevels, betonnen ramen en pannendak. Naderhand naar achteren uitgebreid met een grote loods met golfplaten dak. De architectuurhistorische waarde is laag.	

	Hasselterdijk	20	Woonhuis met zadeldak, circa 1970, in eenvoudige traditionele trant, met bakstenen gevels en houten topgevelbetimmering. In details gemoderniseerd. De architectuurhistorische waarde is laag. Wijkt in typologisch opzicht af van de overige bebouwing in Frankhuis. Speelt nauwelijks een rol in het straatbeeld.	
	Hasselterdijk	z.n.	Eenvoudige loods uit circa 1965, in traditionele trant, met bakstenen gevels en pannengedekt zadeldak. In de voorgevel een grote asymmetrisch geplaatste houten deur. Gebouw zonder enige ontwerp kwaliteit, met een lage architectuurhistorische waarde. Vormt geen onderdeel van het karakteristieke gebouwenensemble in Frankhuis. Gesloopt.	
	Hasselterdijk	19	Bedrijfsgebouw uit circa 1950 in sobere traditionele stijl. Langgerekte opzet, bakstenen gevels en een met mastiek gedekt flauw hellend zadeldak. Grote vensters met roedenramen en betonnen lateien. Zuiver utilitair ontwerp, met enige karakteristieke kenmerken uit de vroeg naoorlogse periode. Er is sprake van een beperkte architectuurhistorische waarde. Restant van de industriële bedrijvigheid in het gebied tussen Frankhuis en het Zwolle-IJsselkanaal. Gesloopt.	
	Hasselterdijk	14	Zie: Frankhuisweg 16	
	Hasselterdijk	22-31	Rij van 10 arbeiderswoningen (de "Tien geboden"), in oorsprong uit circa 1860 en naderhand herhaaldelijk verbouwd. Hoofdvorm, gevelindelingen en hier en daar ook details van oude kozijnen en ramen leven intact. Markant is het aaneengesloten karakter (met inpandige doorgang naar achtererf) en het doorlopende zadeldak. Architectuurhistorische waarde als voorbeeld van de 19 ^{de} -eeuwse arbeidershuizen in Frankhuis. Het complex bezit vooral historisch-stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan oude dijkstructuur in de kleine kern van Frankhuis, waar het deel uit maakt van karakteristieke historische straatwand.	



	Hasselterdijk	38	Dijkwoning met markante rietgedekte kap en witgeschilderde gevels. Het pand vormt een opmerkelijke blikvanger, mede door het brede overstek en de forse in het riet aangetakte dakkapellen. Mogelijk gaat het hier om een tot een luxe woning verbouwde boerderij, maar het is niet uitgesloten dat het pand omstreeks het midden van de 20ste eeuw geheel nieuw is opgetrokken. Vooral de detaillering (ramen, deuren) is sterk gewijzigd.	
	Hasselterdijk	39	Trafo-gebouwtje uit omstreeks 1950 zonder bijzondere architectuurhistorische waarde. Waarschijnlijk maakte het object deel uit van een groter complex dat nu geheel is verdwenen. Zuiver utilitair ontwerp.	
	Hasselterdijk	40-40a	Uit de late 19de eeuw daterende dijkbebouwing die evenwel in de late 20ste eeuw is uitgebreid. De van zadeldaken voorziene dijkhuisjes liggen vlakbij het Rademakerszijl en maken tezamen met dit sluisje deel uit van een markant historisch ensemble dat karakteristiek is voor de historische bebouwing langs de Hasselterdijk (Mastenbroekerpolder). Historisch-situationele waarde.	
	Hasselterdijk	41	Schilderachtig aan de dijk gelegen woning uit omstreeks 1905 met naastgelegen tuin met haag. Door de gemetselde speklagen en vensters met luiken is er sprake van een vormgeving in traditionalistische trant. De woning heeft cultuurhistorische waarde als een relict van de landelijke dijkbebouwing uit de periode voor de verstedelijking van het Zwolse buitengebied. Tezamen met de nabijgelegen historische dijkwoningen maakt het object deel uit van een waardevol ensemble dat nog een goed beeld geeft van het vroegere karakter van het buitengebied langs het Zwarte Water.	

	Hasselterdijk	42	Uit omstreeks 1840-1850 daterend boerderijtje dat deel uitmaakt van de historische dijkbebouwing aan de Hasselterdijk. De in het talud van de dijk opgetrokken woning wordt gekenmerkt door vensters met schuiframen en luiken. De kap is afgewolfd en het pand wordt langs de dijk voorafgegaan door leilinden. Het historische karakter is goed bewaard gebleven waardoor er sprake is van architectuur- en cultuurhistorische waarde. Als een onderdeel van de historische dijkbebouwing is er ensemblewaarde.	
	Hasselterdijk	43	Voormalig tolhuisje uit omstreeks 1840, gelegen nabij het historische Rademakerszijl. Het pand bestaat uit een direct aan de dijk gelegen woonhuis, waarachter een minder hoog doorgestoken schuurgedeelte werd gerealiseerd. Alhoewel er enige wijzigingen en vernieuwingen plaatsvonden vormt het object nog steeds een waardevol relict van de historische dijkbebouwing en is er sprake van hoge cultuur- en architectuurhistorische waarde. Vlakbij het Rademakerszijl neemt het pand een belangrijke en schilderachtige positie in als een onderdeel van de zich langs de dijk aaneenrijgende oude bebouwing.	
	Holtenbroekerdijk	40	Op deze locatie is een bedrijf voor scheeps- en jachtbetimmeringen gevestigd (Henk Jacobs). Blijkens archiefonderzoek werd er in 1937 voor het bedrijf H. van Raalte een loods gebouwd. De hier nu gesitueerde loods is evenwel naoorlogs en dateert uit omstreeks 1950. Vermoedelijk lag hier toen de Botermanwerf. Het utilitair opgezette gebouw is éénlaags en voorzien van een met golfplaten bedekt zadeldak. Geen bijzondere architectuurhistorische waarde.	
	Holtenbroekerdijk / Twistvlietweg	z.n.	De voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer bestemde Twistvlietbrug dateert uit 1999-2000 en is ontworpen door architect Jan van Belkum van het bedrijf Arcadis. De brug is aangelegd als een verbinding tussen de naoorlogse stadswijk Holtenbroek en de recent aan de andere kant van het Zwarte Water ontwikkelde wijk Stadshagen. Doordat de aanleg enkele vertragingen opliep – onder meer door de ontdekking van een vliegtuigwrak uit de Tweede Wereldoorlog – is de brug later geopend dan de bedoeling was, waardoor de Mastenbroekerbrug als tweede nieuwe verbinding eerder in gebruik is genomen (1998). Voorbeeld van hedendaagse brugarchitectuur met hoge ruimtelijke kwaliteit.	



	Holtenbroekerdijk	40a	Dit al op grote afstand in het oog springende rode gebouw is het bedieningscentrum van alle grote beweegbare bruggen van Zwolle, te weten de Hofvlietbrug, de Holtenbroekerbrug, de Mastenbroekerbrug en de Twistvlietbrug. Het bij laatstgenoemde brug gelegen gebouw dateert uit 1998 en is ontworpen door architect Maarten Struijs die ook de Mastenbroekerbrug ontwierp. Hij maakte het ontwerp in samenwerking met de afdeling Gebouwen en Techniek van de gemeente Zwolle. Vanaf de wal gezien doet het gebouw denken aan een vuurtoren. Voorbeeld van hedendaagse architectuur met hoge ruimtelijke kwaliteit.	
	Holtenbroekerdijk	bij 41	Aan de jachthaven Dijkzicht gelegen gebouwtje uit circa 1955-1960. Het in baksteen opgetrokken object wordt gekenmerkt door een louter utilitaire opzet en bestaat uit één bouwlaag met een zadeldak. Geen architectuurhistorische of ensemble-waarden.	
	Holtenbroekerdijk	41	De voor het stallen van boten en kleine jachten bestemde loodsen van de jachthaven Dijkzicht bestaan uit puur functionele gebouwen zonder een bijzondere architectuur- of cultuurhistorische waarde. Ze zijn opgezet als open loodsen.	
	Holtenbroekerdijk	41-2	Van enige betekenis zijn de bij de jachthaven en -werf Dijkzicht gelegen gebouwen van het hier gesitueerde watersportcentrum (Het Zwolse Sticht). De betreffende loods (circa 1955) is vrij hoog opgezet en opgetrokken in een in het zicht gehouden staalconstructie (vakwerk) met in schoonmetselwerk uitgevoerde gevels en een zadeldak. Door de constructieve opzet valt het bouwwerk min of meer in het zicht. Er is evenwel geen sprake van hoge architectuurhistorische waarde.	

	Holtenbroekerdijk	42	De tegenwoordige jachthaven De Hanze werd in 1932 gerealiseerd als de N.V. scheepswerf Het Zwarte Water, maar al vrij snel kwamen er ook jachten te liggen. Het onderhavige gebouw is nu een locatie voor de verkoop van allerlei benodigdheden voor boten enz. Dit pand is evenwel neergezet als een theehuis en dateert uit 1933. De architect is J.C. van de Velden. Het in hout opgetrokken bouwwerk bestaat uit twee bouwlagen en een plat dak. De benedenverdieping vormde dan het theehuis – gecombineerd met een tegenwoordig gesloten veranda – en op de verdieping bevond zich een woning. Het object heeft enige typologische waarde.	
	Holtenbroekerdijk	43	In 1941 in opdracht van W.H. van der Velde (oprichter van de hier gelegen werf en jachthaven) gebouwd huis, naar een ontwerp van architect Vriens. Het pand is een markant onderdeel van de historische bebouwing langs jachthaven De Hanze. Mede door de ligging langs het Zwarte Water vertegenwoordigt het object ensemblewaarde. Vriens zette het pand op in een zakelijke trant, met een onder een vrij steile kap opgenomen boven- en zolderverdieping. Architectuur- en cultuurhistorische waarde als onderdeel van de haven- en werfbebouwing.	
	Holtenbroekerdijk	44	Uit omstreeks 1955-1960 daterende woning die deel uitmaakt van een markant ensemble langs het Zwarte Water, als onderdeel van de bebouwing rondom jachthaven De Hanze. Het pand is tweelaags en voorzien van een roodgedekt zadeldak. Geen hoge architectuurhistorische waarde.	
	Holtenbroekerdijk	45-46	Dubbele woning, daterende uit omstreeks 1955-1960. Het bouwwerk is opgezet in een voor zijn ontstaansperiode karakteristieke zakelijke trant, met enige invloed van de Delftse School. De in baksteen opgetrokken bouwmassa is voorzien van een zolderverdieping onder een roodgedekt pannendak. Markante geveldammen accentueren de ingangspartijen. Geen bijzonder hoge architectuurhistorische waarden.	



	Holtenbroekerdijk	60	Markant aan een haventje gelegen woonhuis uit omstreeks 1960, karakteristiek voor de algemene architectonische ontwikkelingen zoals deze in die periode kunnen worden gevolgd. Het pand telt één bouwlaag en heeft een zolderverdieping onder een zadeldak. Bijbehorende garage-uitbouw. De architectuurhistorische waarde is laag.	
 	Industrieweg	29-31	De Leenmanwerf is een nog steeds in gebruik zijnde historische scheepswerf die qua oorsprong dateert uit 1929. Aanvankelijk was het een machinefabriek en herstelwerkplaats maar na de aanleg van een haven werd het bedrijf omgevormd tot een scheepswerf. Alleen al vanaf de Holtenbroekerbrug valt het complex sterk in het oog en is er sprake van belangrijke situationele waarde. Vanuit cultuurhistorisch opzicht weerspiegelt het complex – waartoe onder meer een grote kraan en enkele hellingbanen behoren – op een heldere wijze de ontwikkelingen op het gebied van de werf- en havenactiviteiten langs het Zwarte Water. De Zwolse architecten H. Mastenbroek en T.H. de Herder schiepen voor de werf in 1950-1951 diverse bedrijfsgebouwen. Het bij het bedrijf horende en deels in de dijk gerealiseerde gebouw met woon- en kantoorgedeelte is uitgevoerd in een traditionalistische trant (Delftse School) en ontworpen door architect M. van der Veen uit Hattem (1955). Een jaar later realiseerde architect L. Admiraal uit Hasselt een nieuwe scheepswerkplaats.	
	Industrieweg	33	Markante historische bedrijfsbebouwing aan de noordwestzijde van het haventje langs de Leenmanwerf. Tezamen met de ten zuidoosten van het haventje gelegen werfbebouwing vertegenwoordigen ze cultuurhistorische en situationele waarden. Het historische beeld van de haven- en werfactiviteiten langs het Zwarte Water komt hier nog altijd 'goed uit de verf'. De op nr. 33 gelegen woning dateert uit omstreeks 1950. Dit pand heeft een bescheiden opzet en bestaat uit twee bouwlagen met een roodgedekt zadeldak. De diverse werfgebouwen – met daarin tegenwoordig onder meer een meubelmakerij – dateren uit dezelfde periode. Ze worden gekenmerkt door de voor die tijd karakteristieke utilitaire opzet, als vakwerkbouw in een stalen skelet en	

			met een zadeldak. Het terrein is toegankelijk via een van sleuven voorziene doorgang in de dijk, welke bij wateroverlast kan worden dichtgezet.	
	Industrieweg	35	Nabij de bedrijfsbebouwing aan de Holtenbroekerdijk gelegen trafohuisje uit 1927, gebouwd naar een ontwerp van de dienst Gemeentewerken Zwolle. Het gebouwtje wordt gekenmerkt door een bescheiden opzet, met gemetselde gevels en een breed overstekend plat dak. De ingang is gevat onder een uitkragende betonlatei.	
 	Industrieweg	41	De bebouwing van het mestbedrijf Triferto BV is bereikbaar via een in de oude Holtenbroekerdijk langs het Zwarte Water uitgespaarde doorgang die bij wateroverlast door middel van schotten kan worden gesloten. De bedrijfsbebouwing dateert uit circa 1955 en bestaat uit karakteristieke en deels gekoppelde hoge loodsen met zadeldaken. Door hun ensemblewaarde als onderdeel van een historisch bedrijfsterrein langs het Zwarte Water – waartoe ook de Leenmanwerf behoort – hebben ze enige attentiewaarde.	



	Industrieweg	43	Idem, als onderdeel van de bedrijfsbebouwing van mestbedrijf Triferto. Nr. 43 vormt dan een vrijstaand gebouwtje dat in steen is opgetrokken en van een zadeldak is voorzien. Vlakbij dit gebouw staat een romney-loods ofwel nissenhut. De bedrijfsbebouwing maakt deel uit van een in de oksel van de dijk gelegen terrein, waarlangs zich hoge laanbeplanting (populier) bevindt.	
	Katerdijk	1-3	Het oude Hofvliet staat op het gelijknamige voormalige eiland in de monding van het Zwarte Water. Als in 1748 over dit huis wordt gesproken dan wordt het genoemd als een 'welgelegen' huis met hof. Alhoewel het pand in de loop van de tijd een aantal wijzigingen onderging, is het historische karakter goed behouden gebleven. Markant is onder meer de rond 1925 gerealiseerde entreepartij met een gevelsteen met het jaartal 1546. Tezamen met de aan de andere kant van de Pannekoekendijk gelegen villa Nieuw-Hofvliet neemt het pand een sterk in het oog vallende positie in, met hoge historisch-stedenbouwkundige waarde. Er is architectuurhistorische waarde als een goed bewaard gebleven voorbeeld van een 'deftig huis' langs de rand van de stad, waar deze overgang in het buitengebied rondom het Zwarte Water. Als een relict van de historische invulling van het vroegere eiland Hofvliet is er cultuurhistorische waarde.	
	Katerdijk	2	Uit omstreeks 1905 daterend pand met naastliggende bijgebouwen, oorspronkelijk deel uitmakende van de bebouwing op het eiland Hofvliet bij de monding van het Zwarte Water. Tot 1972 stroomde voorlangs het pand het Smalle Gat (trekvaart). Na demping is hier de drukke verkeersweg op de Katerdijk gerealiseerd. Het markant vormgegeven en witgepleisterde pand is van stedenbouwkundig belang als een onderdeel van het historische ensemble waartoe ook het oude huis Hofvliet behoort. Door de verwijzing naar het vroegere eiland en het Smalle Gat is het pand van cultuurhistorisch belang.	

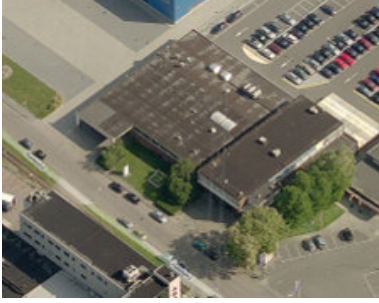
	Katwolderweg	1	Dit complex vertegenwoordigt door de opvallende ligging op de hoek van de Katwolderweg en de Blaloweg stedenbouwkundige waarde. Het uit verschillende vleugels bestaande complex dateert uit omstreeks 1955 en was oorspronkelijk een schoolgebouw. De bouwmassa onderscheidt zich door een markante opzet, met aaneengesloten reeksen vensters met verdeelstijlen (betonrasters). Waardevolle functionalistische vormgeving, met in hoogte verschillende bouwdelen. Als een voormalig schoolgebouw uit de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog heeft het complex cultuur- en architectuurhistorische waarde.	
	Katwolderweg	1b	Moderne bedrijfshal uit circa 2000-2005. Het gaat hier om een complex dat karakteristiek is voor de jongste ontwikkelingen op het gebied van bedrijfsarchitectuur, puur utilitair van karakter. De gevels zijn onder meer bekleed met damwandbeplating. Hoge toegangsdeuren markeren de voorzijde van het complex.	
	Katwolderweg	3	Deze bedrijfshal (links op de foto) maakt deel uit van het complex van Kalsbeek Motoren, gelegen tussen de Katwolderweg en de Gasthuisdijk. Het gaat om een puur utilitair bouwwerk zonder bijzondere betekenis. Het van platte daken voorziene gebouw heeft met damwandplaten beklede gevels. Aan de voorkant een modernistische opzet met een luifel en in het zicht gelaten stijlen.	
	Katwolderweg	5	In baksteen opgetrokken bedrijfspand met plat dak, deel uitmakende van het complex van Kalsbeek Motoren. Het gebouw zal onder meer zijn bestemd voor de kantooractiviteiten van het bedrijf. De bouwmassa telt één bouwlaag en een plat dak. Gemetselde geveldammen omklemmen de met een venster gecombineerde ingang aan de voorzijde van het pand. Geen bijzondere architectuurhistorische betekenis.	



	Katwolderweg	7-11	Utilitair vormgegeven bedrijfspand dat blijkens de eerste steen deels nog uit 1967 dateert. In de huidige verschijningsvorm dateert het bouwwerk evenwel grotendeels uit omstreeks 2000. Het jongere bouwdeel is tweelaags en heeft een plat dak. Karakteristiek is de gevarieerde gevelindeling met deels over beide bouwlagen doorgestoken vensters. Het ontwerp heeft geen bijzondere architectuurhistorische waarde.	
	Katwolderweg	10	Direct aan de straat gelegen functionalistisch bedrijfsgebouw uit omstreeks 1960 en eertijds neergezet als een kantoor voor Esso. Het ontwerp valt op door de bijzondere opzet in een betonskelet met de nadruk op een evenwichtig spel van horizontalen en verticalen. Aan de voorzijde vormt een betonnen raster de expressieve omkadering van de vensters. Het éénlaags en onder een plat dak gevat gebouw is toegankelijk via een ingangspartij met een bordes. In de opzet en vormgeving is het complex karakteristiek voor de contemporaine ontwikkelingen op het gebied van bedrijfsarchitectuur.	
	Katwolderweg	12	Tweelaags bedrijfswoning uit circa 1965. Het puur utilitair opgezette pand wordt gekenmerkt door gevels in schoonmetselwerk en een zadeldak met flauwhellende schilden. In zijn opzet en vormgeving wijkt het ontwerp niet af van de gestandaardiseerde woningbouw zoals die gebruikelijk is in het derde kwart van de 20^{ste} eeuw.	

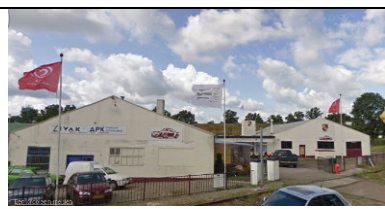
	Katwolderweg	14	De hier gelegen bedrijfswoning dateert uit omstreeks 1965-1970 en heeft geen bijzondere architectuurhistorische waarde. Het pand is tweelaags en voorzien van een zadeldak. De gevels bestaan uit schoonmetselwerk in rosebruine baksteen. Direct naast het huis bevinden zich de tot het betreffende bedrijf behorende loodsen, evenmin zonder architectuurhistorische betekenis. Het gaat dan om twee met elkaar verbonden loodsen, elk gevat onder een zadeldak. De gevels bestaan uit damwandbeplating. De bedrijfsbebouwing grijpt achter de woning langs.	
	Katwolderweg	15-19	Uit omstreeks 1975-1980 daterende en puur functioneel opgezette bedrijfsbebouwing (Salland Electronics). De bebouwing bestaat uit enkele met elkaar verbonden kantoor- en bedrijfsloodsen zonder bijzondere architectuurhistorische waarde. Het complex zal zijn opgetrokken in een staalskelet en is éénlaags en voorzien van platte daken. De deels in schoonmetselwerk uitgevoerde gevels worden gekenmerkt door gestandaardiseerde venster- en ingangspuien.	
	Klooienberglaan	1	Al in de 17de eeuw genoemde boerderij De Klooienberg, tegenwoordig in gebruik als een wijk- en kinderboerderij. Het op de dijk gelegen pand is één van de weinige relictten uit de prestedelijke fase van Holtzenbroek. Er is sprake van hoge architectuur- en cultuurhistorische waarde. Het uit een voornaam voorhuis en een (gereconstrueerde) deel bestaande bouwwerk heeft door de ligging op de dijk en binnen een ensemble van hoog geboomte bovendien belangrijke situationele waarde. De bijgebouwen hebben geen historische waarde.	



	Mastenbroekerallee/ Middelweg		De Mastenbroekerbrug uit 1998 verbindt de grote Zwolse uitbreidingswijken Stadshagen en Holtenbroek/Aa-landen. De asymmetrische tuibrug over het Zwarte Water heeft een overspanning van circa 60 meter. De doorvaart vindt plaats via een stalen basculebrug. De hoogte van de betonnen pylonen is ongeveer 50 meter boven het gemiddelde waterpeil. De brug is een ontwerp van architect Maarten Struijs. Voorbeeld van hedendaagse brugarchitectuur met hoge ruimtelijke kwaliteit.	
	Pannekoekendijk	6	De villa Nieuw-Hofvliet aan de Pannekoekendijk dateert uit 1929 en is in opdracht van de familie Van Loo gebouwd door de Haagse architect H. Sangster. Hij voerde het pand uit in een zakelijk-expressionsistische trant met invloed van de cottage-stijl. Het zorgvuldig vormgegeven ontwerp vertegenwoordigt hoge esthetische kwaliteiten waardoor er sprake is van belangrijke architectuurhistorische waarde. Vanuit verschillende standpunten neemt het pand aan de drukke Pannekoekenweg een markante positie in en vormt het object een opmerkelijke blikvanger. Als een onderdeel van de historische bebouwing op het vroegere eiland Hofvliet is er sprake van hoge cultuurhistorische waarde.	
	Rieteweg	16	Gamma-complex op de noordelijke hoek van de Rieteweg en de Blaloweg. Het betreft grote 'doosvormige' bedrijfshallen met een tamelijk gesloten karakter. De van een plat dak voorziene gebouwen hebben gevels die in damwandbeplating zijn afgewerkt. Het complex dateert uit omstreeks 2000-2005. Geen bijzondere architectuurhistorische waarde.	
	Rieteweg	20- 20a	Het op Voorst A gelegen complex van Abbot Laboratories spreidt zich aan beide zijden van de Rieteweg uit, met bebouwing uit diverse periodes. Het oudste gedeelte dateert uit omstreeks 1960 en ligt aan de noordzijde van de Rieteweg. De hier gelegen tweelaags bebouwing is opgetrokken in een betonskelet en vormt een opmerkelijk functionalistisch ontwerp met een evenwichtig spel van horizontalen en verticalen. Het meest in het oog springende bouwdeel is het door een betonnen 'portaal' gekenmerkte gedeelte uiterst links. Om een goed zicht te krijgen op de aanwezige architectuurhistorische waarden is nader onderzoek gewenst.	

				
	Rieteweg	21-21a	De aan de zuidzijde van de Rieteweg gelegen bouwdelen van Abbot Laboratories bevinden zich langs een oud industriespoorlijntje. Het hier gelegen complex dateert uit omstreeks 2000-2005 en wordt onder meer gekenmerkt door een ensemble van hoge bedrijfstorens, gecombineerd met expeditieloodsen enz. Het meest in het oog vallend zijn de op de hoek van de Blaloweg gelegen gebouwen, die deels uit hoge 'glazen dozen' bestaan (langs de Rieteweg) en deels een tamelijk massief en gesloten karakter vertegenwoordigen (langs de Blaloweg). In tegenstelling tot de oudere bouwdelen aan de overzijde van de Rieteweg vertegenwoordigt het complex geen bijzondere architectuurhistorische waarden.	



	Rieteweg	25a	Idem. De betreffende bebouwing maakt deel uit van het complex van Abbot Laboratories.	
	Rieteweg	43	Klein complex van twee wit geschilderde bakstenen/ gepleisterde loodsen met flauw hellende zadeldaken, gekoppeld door een bouwdeel met plat dak. Vermoedelijk in oorsprong uit het derde kwart van de 20 ^{ste} eeuw. Gevels gewijzigd.	

