

BEKNOPTE CULTUURHISTORISCHE ANALYSE

Bestemmingsplangebied

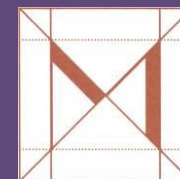
Voorst (B en C)

Gemeente Zwolle

Onderzoek i.o.v. de gemeente Zwolle, afd. monumentenzorg en archeologie en
afdeling Ruimte en Economie
Maart 2012



MONUMENTEN
ADVIES BUREAU



COLOFON

Opdrachtgever

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

Analyse en fotografie

drs. C.J.B.P. Frank

Historisch beeldmateriaal

Historisch Centrum Overijssel
Diverse beeldbanken en literatuur

**Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,
Maart 2012, copyright MAB Nijmegen 2012**

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

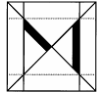
Bredestraat 1

6542 SN NIJMEGEN

tel: 024-3786742

fax:024-3792477

E-mail: Info@monumentenadviesbureau.nl /Website: www.monumentenadviesbureau.nl

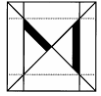


BEKNOPTE CULTUURHISTORISCHE ANALYSE BESTEMMINGSGEBIED VOORST (deelgebied B en C) ZWOLLE

INHOUDSOPGAVE:

1 INLEIDING	5
1.1 Cultuurhistorie in het plangebied Voorst	5
1.2 De cultuurhistorische quickscan	5
1.4 Het doel van de analyse	6
1.5 Werkzaamheden	6
2 KORTE SCHETS PLANGEBIED	8
2.1 Ligging en begrenzing	8
3 HISTORISCH-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	8
3.1 Vroege ontwikkeling	8
3.2 Ontwikkeling vanaf de 19 ^{de} eeuw	8
3.3 De laatste 50 jaar	9
4 QUICKSCAN CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT	11
4.1 Cultuurhistorische waarden, algemene omschrijving	11
4.2 Historische bouwkunde	11
5 OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED	12
6 LITERATUUR / BRONNEN	12
LIJST CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING	13





1 INLEIDING

1.1 Cultuurhistorie in het plangebied Voorst

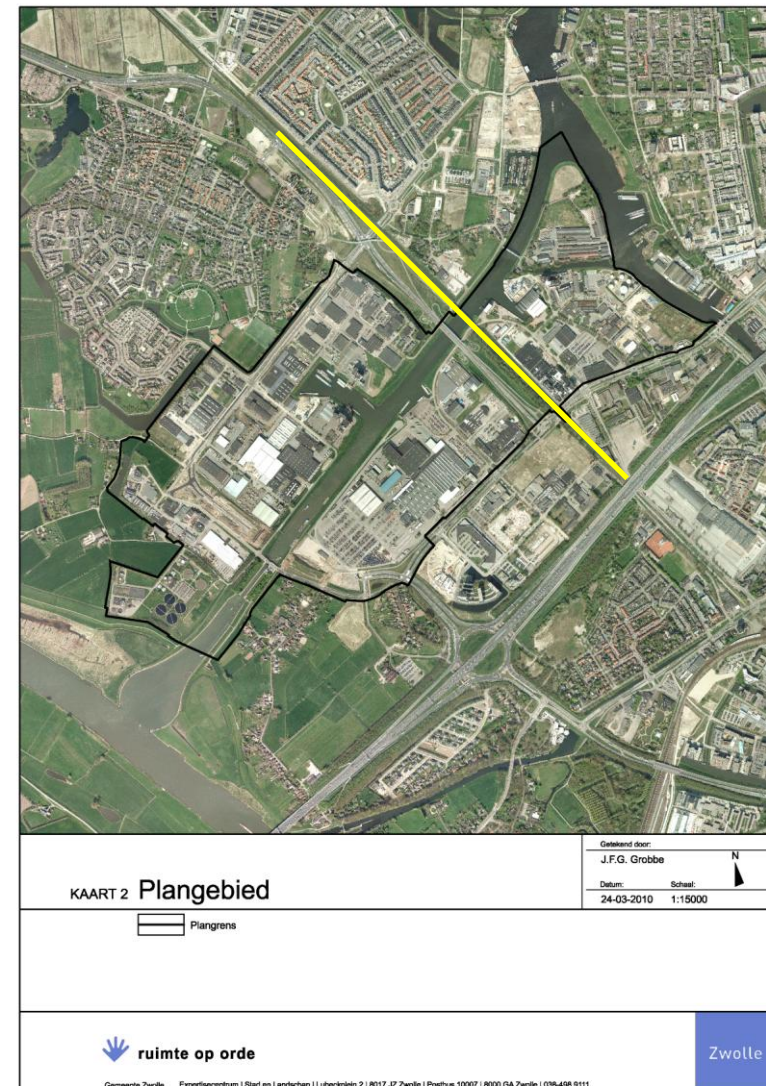
Bedrijventerrein Voorst bevindt zich in het zuidwestelijke stadsgebied van Zwolle en strekt zich uit aan weerszijden van het Zwolle-IJsselkanaal. Het industriegebied ontwikkelde zich vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw in verschillende fasen, vandaar de benamingen Voorst A, B en C. Deze beknopte rapportage gaat over de deelgebieden Voorst B en C. In hoofdstuk 3 wordt heel beknopt de cultuurhistorische ontwikkeling van het gebied geschetst, als input voor het te vervaardigen bestemmingsplan voor het gehele Voorstgebied. De informatie over Voorst A is reeds voorhanden in eerdere analyses van het gebied Frankhuis en de Kamperpoort. Deze quickscan vertelt in het kort het historische verhaal van het gebied en beschrijft de belangrijke (voornamelijk bouwkundige) relictten van de historische ontwikkeling, die we in het gebied kunnen zien. Deze onderdelen vormen de cultuurhistorische component van het gebied. Elk afzonderlijk, maar, voor zover daar nog sprake van is, vooral in onderlinge samenhang met het stadsgebied zijn zij de cultuurhistorische dragers van het gebied.

1.2 De cultuurhistorische quickscan

De volgende onderdelen komen in de quickscan aan de orde:

- Beknopte beschrijving van de historisch-ruimtelijke ontwikkelingen van het plangebied Voorst in hoofdlijnen;
- Kwalificatie van de cultuurhistorische kwaliteit van de bebouwing (indifferent, attentiewaarde, waardevol, zeer waardevol);

Het onderzoeksgebied omvat een deel van het bestemmingsplangebied Voorst. Voor de begrenzing zie de afbeelding hiernaast.



Het bestemmingsplangebied Voorst. In deze rapportage wordt cultuurhistorische input geleverd voor het zuidwestelijke deelgebied (Voorst B en C), ten zuiden van de Voorsterweg (gele lijn).

1.3 Het doel van de analyse

Deze analyse beschrijft de cultuurhistorie in Voorst ten behoeve van het bestemmingsplan dat voor het plangebied wordt opgesteld.

In het nieuwe bestemmingsplan zal ook het cultuurhistorische aspect aandacht krijgen en in vergelijking met het vigerende plan worden geupdatet.

1.4 Werkzaamheden

De gegevens voor deze analyse zijn verzameld tijdens veldwerkbezoek aan het gebied (uitgevoerd op 23 maart 2012), archiefonderzoek en studie van diverse dossiers en documentaties van de gemeente Zwolle. Dit rapport bevat de in paragraaf 1.2 opgesomde onderdelen.

De archeologische component maakt geen deel uit van deze quickscan.

Monumenten Advies Bureau, maart 2012



2 KORTE SCHETS PLANGEBIED

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied omvat bedrijventerrein Voorst, dat wat betreft het in dit rapport gepresenteerde gedeelte aan weerszijden ligt van het Zwolle-IJsselkanaal in het zuidwestelijke stadsgebied van Zwolle. Het deelgebied wordt ingeklemd door de Voorsterweg, de Blaloweg, de Turnhoutsweg, de Spoolderweg en de Klipperweg en omvat ook het gebied van de waterzuiveringsinstallatie ten zuiden van de Spoolderweg.

Het gebied wordt in zuidwest-noordoostrichting doorsneden door het Zwolle-IJsselkanaal, met bruggen ter hoogte van de Voorsterweg en de Turnhoutsweg. Het kanaal heeft aan de noordwestzijde een diepe insteekhaven (Voorsterhaven) en aan de zuidoostzijde een kleine insteekhaven. Het stratenpatroon is overwegend orthogonaal, waarbij de richting van de wegen wordt bepaald door de omliggende hoofdstructuren. Aan de zuidzijde is de Spoolderenkweg een oude bochtige structuur, een relict van het oude buitengebied.

Het gehele plangebied is verkaveld in grote, meest rechthoekige percelen, die zijn bebouwd met bedrijfsgebouwen (kantoren en industrieën).

3. HISTORISCH RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

3.1 Vroege ontwikkeling

Dekzandruggen en lage natte gronden

Het plangebied maakt deel uit van een complex gebied van dekzandruggen en lage natte gronden in het stroomgebied van de IJssel, het Zwarte Water en de Vecht, 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. Naar het westen toe zet de smalle rug zicht voort. Al in de prehistorie werden delen van de zandrug bewoond. Uiteindelijk ontwikkelden zich hier de nederzettingen Frankhuis, Voorst en Westenholte. Deze laatste twee zijn

waarschijnlijk ouder dan Frankhuis. 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 archeologische restanten van het slot in het Stinspark, net ten noorden van het plangebied. Het noordelijke deel van het plangebied ligt nog net op de oude dekzandrug. Het zuidelijke deel grenst aan de oude rug waarop de buurtschap Spoolde tot ontwikkeling kwam.

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. Ook de dijken ten noorden van het bestemmingsplangebied bij Frankhuis zullen toen zijn opgeworpen.

Op oude kaarten is te zien dat het plangebied eeuwenlang voornamelijk agrarisch in gebruik is geweest. Het centrale lage deel bestond uit uitgestrekte weilanden, de iets hogere randen aan de noord- en zuidzijde waren in gebruik voor de akkerbouw. Door het gebied liepen verbindingswegen tussen de verschillende buurtschappen Westenholte, Voorst en Spoolde (waaronder het wegje de Grote Voort) en bevond zich een heel stelsel van wetingen en sloten. De belangrijkste was De Riete, die in zuidwestelijke richting aftakte van het Zwarte Water. Later is ter plaatse van dit watertje het Zwolle-IJsselkanaal aangelegd.

Overigens was het gebied tot ver in de 20^{ste} eeuw vrijwel onbebouwd.

3.2 Ontwikkeling vanaf de 19^{de} eeuw

Nieuwe ontwikkelingen

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. In 1865 werd de spoorlijn Zwolle-Kampen geopend, die dwars door het gebied tussen de Kamperpoort en Westenholte werd gestoken. In de jaren '30 van de 20^{ste} eeuw werd in het kader van het Rijkswegenplan het tracé van



de stoomtram Zwolle-Blokszijl (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.

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 vaarverbinding te komen. Er werd een wet aangenomen voor aanleg van het kanaal Katerveer-Frankhuis, ten westen van de stad, maar pas rond 1950-1952 werden de eerste echte plannen voor het kanaal gepresenteerd. In deze periode werd ingezet op een meer omvattend uitbreidingsplan voor Zwolle. 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 werd gedacht aan de zuidzijde van de spoorbaan. Voor Kamperpoort werd voorzien in een verdere uitbreiding van de industriële bedrijvigheid aan weerszijden van de A28 en dus een uitbreiding van het industriegebied Voorst A. Voorst A was op zijn beurt een voortzetting en uitbreiding van het 19^{de}-eeuwse industriegebiedje aan de Ketelkolk bij het Zwarte Water.

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. In beide plannen werd voorzien in een uitbreiding van het industriegebied tussen Zwarte Water en de Voorsterweg. In het plan Van Embden kreeg ook het Zwolle-IJsselkanaal een duidelijke plaats. In het Structuurplan van 1972 werden de plannen ontvouwd voor de verdere uitbouw van de stad Zwolle in zuidelijke richting.

3.3 De laatste 50 jaar

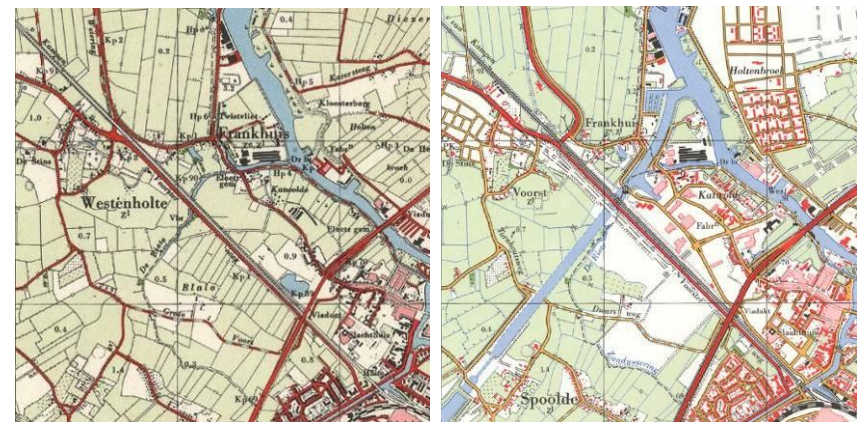
Rond 1960 werd gestart met de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal. Het werd, met alle kunstwerken en noodzakelijke bruggen, voltooid in 1964. Zwolle had eindelijk weer een doelmatige verbinding tussen het Zwarte Water en de IJssel en een belangrijke verkeersader voor de nieuwe watergebonden bedrijvigheid. De weg lag nu vrij voor de aanleg van een groot industrieterrein langs het nieuwe kanaal. Dat gebeurde echter betrekkelijk langzaam. Zo ontstonden hier de terreinen Voorst B (oostelijk van het kanaal) in de loop van de jaren zestig en Voorst C (noordelijk van het kanaal), pas vanaf circa 1970. Een groot deel van Voorst B werd in beslag

genomen door het transportwagenproductiebedrijf Scania-Saab. Speciaal voor de grote bedrijven was een goederenspoorlijn aangelegd, een aftakking van het spoor Zwolle-Kampen. Van dit spoor zijn relictten behouden gebleven. Scania bezat een eigen kleine haven aan het Zwolle-IJsselkanaal (zuidoostzijde).

De Voorsterhaven aan de noordzijde van het kanaal is rond 1970 aangelegd. Hier vestigde zich het veevoederbedrijf Hendrix met zijn grote silo, later gevolgd door de veevoederfabriek Agrifirm, eveneens voorzien van een imposante silo. Het zuidelijke deel van Voorst C is pas na 1985 verder ontwikkeld. Lange tijd waren hier de oude structuren van het agrarische gebied nog zichtbaar.

In het begin van de jaren '80 werd ten zuiden van de Spoolderenkweg een nieuwe waterzuiveringsinstallatie aangelegd. In 2009-2010 werd de verkeersstructuur in het gebied verbeterd door de aanleg van de Westenholterallee, parallel aan de Turnhoutsweg. Hiervoor werd een nieuwe brug over het Zwolle-IJsselkanaal gebouwd.

In 1967 werd de gemeente Zwollerkerispel, waartoe het plangebied behoorde, samengevoegd met Zwolle.



Details uit de Topografische militaire kaart van 1954 (links) en 1964 (rechts)(HCO). Links ontbreekt het Zwolle-IJsselkanaal en is het gebied nog agrarisch in gebruik. Tien jaar later ligt het kanaal er en worden gronden bouwrijp gemaakt voor de aanleg van het bedrijventerrein.





4 QUICKSCAN CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT

4.1 Cultuurhistorische waarden: algemene omschrijving

Rijke historie

Het plangebied heeft een rijke historie, maar door de ingrijpende ontwikkelingen vanaf het midden van de 20^{ste} eeuw is de historische gelaagdheid zeer sterk vervaagd. Vooral in het deelgebied Voorst B en C heeft de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal en de aanpalende industriegebieden de bestaande situatie bijna volledig uitgewist. Slechts enkele wegen in de periferie van het plangebied (Spoolderenkweg, Zalkerveerweg) zijn relictten uit de prestedelijke fase. Het industriegebied is vanaf het midden van de jaren zestig tot ver in de jaren tachtig ontwikkeld, waarbij aanvankelijk in het zuidelijke deel nog grote stukken “agrarisches land” in beeld bleven. In de afgelopen decennia zijn de industriecomplexen “van het eerste uur” meest gemoderniseerd of inmiddels vervangen door nieuwere gebouwen. Het gebied geeft in aanleg en bebouwing dan ook geen specifiek uniform tijdsbeeld te zien. De cultuurhistorische waarde is, afgezien van het Zwolle-IJsselkanaal, gering.

4.2 Historische bouwkunde

Een zeer beperkt 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 gaat om de volgende objecten:

- Schokkerweg 2, silo
- Botterweg 4, silo
- Punterweg 1a, gemaal
- Punterweg 2, kantoorgebouw
- Turnhoutsweg zn, ophaalbrug
- Turnhoutsweg zn, Spooldersluis

►► 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 te overwegen is. Sommige objecten zijn reeds beschermd.

■ 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 te overwegen, 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.

In deze inventarisatie is de aandacht nadrukkelijk gericht op de objecten met minimaal een attentiewaarde.

4.4 Historische groenstructuren

Cultuurhistorisch waardevolle groenstructuren van betekenis zijn in het deelgebied Voorst B en C niet aanwezig.

5 OBJECTLIJSTEN PROJECTGEBIED

Beschermde objecten in het plangebied (deelgebied Voorst B en C):

- geen

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

- Punterweg 1a

- Turnhoutsweg zn, brug

6 LITERATUUR/BRONNEN

- Augusteijn, J., *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Overijssel, deel 9.1. De steden van Noordwest-Overijssel*, Alphen aan den Rijn 2002
- Baalman, D., *Stukken en brokken: silo's in Overijssel. Kathedralen van het platteland*, 2004.
- Berkenvelder, F.C., *Korte geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 1980
- Conens, H.R., A. Pfeifer e.a., *Op de kop gekiekt. Zwolle in luchtfoto's*, Zwolle 1976
- 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
- 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.
- Overbeek, M., *Fietstocht Industrieel Erfgoed in Zwolle*, Zwolle 2003
- De Pater, B.C. en B. Schoenmaker, *Grote Atlas van Nederland 1930-1950*, Zierikzee 2005, p.194-195: Topografische Kaart, 1:50.000, Oost-Zwolle, uitgave mei 1941
- <http://watwaswaar.nl/>
- Website beeldbank Overijssel, uitgave van de gemeente Zwolle, mei 2007.
- <http://www2.historischcentrumoverijssel.nl/zwolle/zw/geschz3.htm>
- Website www.kanaleninnederland.nl



Foto	Adres		Karakteristiek	Waarde Zie kaart
	Schokkerweg	2	Groot silocomplex, in oorsprong uit circa 1980, gebouwd voor de veevoederfabriek van Agrifirm, bestemd voor de productie en opslag van mengvoerders. De silo is opgetrokken in beton en in zijn opzet, omvang, materiaalgebruik, constructie en pragmatische vormgeving kenmerkend voor de periode rond 1980. Het complex is ingericht en gesitueerd op ontsluiting via het water. Vandaar de ligging aan een grote insteekhaven. De silo heeft op zichzelf een lage architectuurhistorische waarde, maar is wel van belang voor de ontwikkeling van de landbouwkundige geschiedenis van de regio. Bovenal is er sprake van een hoge situationele waarde, vanwege de markante ligging langs het kanaal en de grote omvang, waardoor het gebouw, in combinatie met de silo's van Hendrix als landmark in zijn omgeving fungeert.	
	Botterweg	4	Groot silocomplex, in oorsprong uit 1969, gebouwd voor Hendrix Veevoerders (UTD Rundvee), bestemd voor de productie en opslag van mengvoerders. De gebouwen zijn opgetrokken in beton (glijbekisting) en in hun opzet, omvang, materiaalgebruik, constructie en pragmatische vormgeving kenmerkend voor de periode rond 1970. Het complex is ingericht en gesitueerd op ontsluiting via het water. Vandaar de ligging aan een grote insteekhaven. Aan de kade een grote overslagkraan. De silo's hebben op zichzelf een matige architectuurhistorische waarde, maar zijn wel van belang voor de ontwikkeling van de landbouwkundige geschiedenis van de regio. Bovenal is er sprake van een hoge situationele waarde, vanwege de markante ligging langs het kanaal en de grote omvang, waardoor de gebouwen als landmark in hun omgeving fungeren.	
	Punterweg	1a	Het gemaal "Benoorden de Willemsvaart" is bedoeld voor de afwatering van het poldergebied waarin Westenholte ligt op het Zwolle-IJsselkanaal. Het dateert uit de beginperiode van het kanaal en behoort hiermee tot de oudste bebouwing in het plangebied. Het gebouwtje heeft een betonnen onderbouw met brede vloerplaat waarop op dijkhoogte een sierlijke bovenbouw is geplaatst, bestaande uit een wit geschilderd betonskelet met baksteenvullingen. Het lessenaarstaak is eveneens van beton en heeft opwippende overstekken. Markant en redelijk gaaf voorbeeld van een utiliteitsgebouwtje in functionalistische stijl uit de periode rond 1960.	

Foto	Adres		Karakteristiek	Waarde Zie kaart
	Punterweg	2	Kantoorgebouw uit circa 1970-1975, behorend tot de eerste bedrijfspanden ten noorden van het Zwolle-IJsselkanaal, in sobere modernistische trant, gekenmerkt door de brede betonnen banden ter hoogte van de verdiepingvloeren en de doorlopende en in de zijgevels omhoekende vensterstroken. Hal, trappenhuis en entreepartij worden gemarkeerd door een verbijzonderd geveldeel met uitgebouwd portaal en trap aan de noordzijde en hoge verticale vensteropeningen aan de zuidzijde. Het gebouw is geplaatst op een terugliggende onderverdieping. In vormgeving en materialisering typerend voor de kantorenbouw uit de bouwperiode, opvallend door het heldere en verzorgde ontwerp. Het gebouw ligt markant aan het kanaal op de hoek van de Punterweg.	
	Turnhoutsweg, brug	z.n.	Stalen ophaalbrug over het Zwolle-IJsselkanaal, ter hoogte van de Turnhoutsweg. De brug dateert uit het begin van de jaren zestig (voltooid 1964) en kwam tot stand in samenhang met de aanleg van het kanaal (geopend voor het scheepvaartverkeer in 1964). Aan de zuidwestzijde ligt de Spooldersluis. Het betreft de enige ophaalbrug over het kanaal. De brug met zijn brede hameipoort en forse balans met koppelbalken is wat betreft type en omvang kenmerkend voor de stalen ophaalbruggen uit het derde kwart van de 20 ^{ste} eeuw. De brug vormt een markant ensemble met de ernaast gelegen Spooldersluis en is in zijn omgeving een zeer beeldbepalend element.	
	Turnhoutsweg, Spooldersluis	z.n.	De Spooldersluis werd aangelegd in de periode 1960-1964 en markeert de entree tot het in dezelfde periode tot stand gekomen Zwolle-IJsselkanaal. Ten zuiden van de sluis ligt de monding met cirkelvormig gedeelte, waarin het rivierwater circuleert en luwt, zodat de schepen uit het kanaal gemakkelijker de rivier kunnen opvaren en passeren. De sluis is grotendeels uitgevoerd in beton. Het oorspronkelijke sluiscomplex is aangetast door de sloop van de bijbehorende woningen en het vernieuwen van het bedieningsgebouw. Wel vormt de sluis een markant ensemble met de nabij gelegen brug in de Turnhoutsweg.	

