



Vlissingen

Station

Vlissingen

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Vlissingen

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen

1 december 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl



Station Vlissingen

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

Dolf Broekhuizen, Rotterdam
Cees Boekraad, Arjan Hebly, Delft

1 september 2014

Station Vlissingen

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

Dolf Broekhuizen, Rotterdam
Cees Boekraad, Arjan Hebly, Delft

1 september 2014

Inhoudsopgave

SAMENVATTING	6
Gegevens Station Vlissingen	6
1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	9
1.1 Station Vlissingen in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	9
1.2 Station Vlissingen in het oeuvre van Schill en Haverkamp en Van Ravesteyn	11
1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	13
1.4 Overzicht, samenvatting en conclusies	14
2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: HET GROTE VERBAND	15
2.1 Station Vlissingen landmark op het havenhoofd	15
2.2 Het station en de stedelijke infrastructuur (huidige verkeersstromen)	16
2.3 De geschiedenis van de stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling	18
2.4 Geschiedenis van het ontwerp van de openbare ruimte	19
2.5 Overzicht en conclusies stedenbouwkundige context	22
3 EMPLACEMENT CONTEXT, ROUTING EN REIZIGERSBELEVING	23
3.1 Een fier kopstation met perrons en een perronplein	23
3.2 Stedelijke routes: station en stad	24
3.3 Overzicht, samenvatting en conclusies emplacement en route	30

4	ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	31
4.1	Oorspronkelijke opzet architectuur hoofdgebouw, constructie, materialisatie, ornamentiek	31
4.2	Voortbouwen door Van Ravesteyn op Schill Haverkamp en Van Heukelom	31
4.3	De gevels van het stationsgebouw: een expressieve bekleding	31
4.4	Hoofdhall met kaartverkoop, winkels, voormalige bagageafhandeling	37
4.5	Voormalige wachtruimtes en keuken	42
4.6	Rijwielstalling	43
4.7	Perronplein, perronkap en perronmuur	45
4.8	Tuin en terras	47
4.9	Dienstgebouwen	47
4.10	Overzicht en conclusies	48
5	WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	48
5.1	Kwaliteiten en knelpunten	48
5.2	Kwaliteiten van Station Vlissingen	48
5.3	Knelpunten, bedreigingen en ontwerpthema's	50
6	AANBEVELINGEN EN DENKRICHTINGEN	52
6.0	Aanbevelingen voor alle groepen:	52
6.1	Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar	52
6.2	Aanbevelingen voor beheer	52
6.3	Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige	53
6.4	Aanbevelingen plantoetsers	53
6.5	Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie	53
6.6	Relevante ontwerpthema's	53

BIBLIOGRAFIE	54
GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN	54
HERKOMST BEELDEN	54
VERANTWOORDING EN DANK	56
COLOFON	56

Samenvatting

In het kort

Station Vlissingen heeft grote cultuurhistorische waarde:

- als begin/eindpunt van de enige spoorlijn van Zeeland;
- vanwege de markante ligging op de landtong en havenhoofd;
- als vrij gaaf bewaard gebleven voorbeeld van mobiliteitsarchitectuur uit de wederopbouwperiode van de nationaal toonaangevende architect Sybold van Ravesteyn

Kopstation

Station Vlissingen is al meer dan honderd jaar een begin/eindstation van een van de weinige spoorlijnen door Zeeland. Als overstapstation voor het veer naar Breskens of Engeland heeft het een legendarische klank in het collectieve geheugen van vele Nederlanders. Wachten op het Stationsplein tegen de achtergrond van het door Van Ravesteyn ontworpen stationsgebouw heeft diepe indruk gemaakt op talloze vakantiegangers en deelnemers aan het woonwerkverkeer. Terwijl tot 2003 het internationale reizigersvervoer van groot belang was voor Vlissingen station, (beëindigd door de opening van de Westerscheldetunnel) is het vandaag de dag het vanzelfsprekende begin- en eindpunt voor forenzen en dagjesmensen.

Landmark aan de haven

Het door van Ravesteyn verbouwde Station Vlissingen is een landmark op het havenhoofd. Door de opvallende architectuur is het een herkenbaar gebouw met een vormgeving die getuigt van een voor Nederland ongewoon vrijpostige omgang met geschiedenis. De integratie van onderdelen van het oude, verwoeste station uit 1892 in het nieuwe ontwerp door Van Ravesteyn, en de relatief snelle bouw na de beëindiging van de oorlog, maken het tot een monument voor de wederopbouw van de zwaar gehavende stad Vlissingen en het gestage herstel van de natie.

Het gebouw met de sprekende gevels

Van Ravesteyn geeft het geheel een geheel eigenzinnige detaillering waardoor het expressieve karakter wordt versterkt. Door de inschakeling van de beeldend kunstenaar Jo Uiterwaal die symbolische gevelbeelden maakt is sprake van een levendige en rijke architectuur. Het is zelfs een voorbeeld van een sprekende architectuur waarbij het exterieur nog steeds indrukwekkende zeggingskracht bezit. Behoud daarvan zal bij beheer en onderhoud op het netvlies dienen te staan, zodat we ervan kunnen blijven genieten.

Toekomstige mogelijkheden

Voor het behoud van de kracht van de stationsarchitectuur van Van Ravesteyn zal de koestering van de gevels en het handhaven van de spoorgerelateerde hoofdfuncties vruchten afwerpen. De oorspronkelijke routebeleving is door latere ingrepen zoals het ontstaan van nevenroutes en nieuwe inrichtingsconcepten wel verstoord. Het is aan te bevelen om bij toekomstige ingrepen naar een integrale oplossing te streven waarbij de oorspronkelijke kwaliteiten versterkt worden.

Gegevens Station Vlissingen

adres: Stationsplein 1, 3, 5, Vlissingen

architect: Sybold van Ravesteyn (verbouwing)

ontwerp: 1949-1950

opdrachtgever: Nederlandse Spoorwegen

monumentstatus: Rijksmonument monumentnummer 530882 (2010), een van de honderd wederopbouwmonumenten uit de periode 1940-1958



Station Vlissingen, ca 2005 (Beeldbank Rijkswaterstaat / Joop van Houdt)

1 Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis



De aanleg van de spoorlijn (1872) stimuleerde de ontwikkeling van Vlissingen als badplaats. Affiche Vlissingen Zeebad, Louis Heijmans, 1925 (Blom, 2009, p. 67)



Overzicht van de spoor- en tramwegen in Zeeland in 1931. Vlissingen is omcirkeld. Groen is de spoorlijn in beheer van de Maatschappij tot Exploitatie der Staatsspoorwegen. (Veenendaal jr, 2000, losse kaart)

Elk station heeft niet alleen betekenis voor de plek, maar is ook van belang op een hoger niveau: het speelt een rol in de geschiedenis van de spoorwegen en de architectuurontwikkeling. Hoe kan die rol worden benoemd en worden begrepen?

1.1 Station Vlissingen in de geschiedenis van de spoorontwikkeling

Eindstation van de Zeeuwse lijn

Station Vlissingen is het eindpunt van de spoorlijn die West-Brabant, Zuid-Beveland en Walcheren voor spoorvervoer ontsluit. De lijn naar Vlissingen was bij de opening in 1873 in beheer bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. De lijn staat bekend als de zogeheten Zeeuwse lijn van Roosendaal, Bergen op Zoom, Goes, Middelburg, Vlissingen. De spoorwegaansluiting was van essentiële betekenis voor de ontwikkeling van de kustplaats. De aanleg stond niet op zichzelf maar ging gepaard met nog een enorme infrastructurele ingreep: het Kanaal door Walcheren, geopend in 1873, en het graven van nieuwe havens in Vlissingen in diezelfde periode (zie hoofdstuk 2). Tot op de dag van vandaag is de spoorlijn naar Vlissingen de enige voor personenvervoer in de provincie Zeeland. De lijn tussen Middelburg en Vlissingen was het laatste stuk van een aaneengesloten tracé dat Roosendaal met Vlissingen verbond. De aanbestedingen voor de aanleg vonden in tien jaar tijd plaats: in Bergen op Zoom 1862, Goes 1863, Middelburg 1870 en Vlissingen 1872/1873 tot stand (Romers 2000: p. 58, 61, 79). Voor deze werken werd een groot gebied ten oosten van de stad herontwikkeld. De vestingwet speelde geen rol meer want een deel van de vestingwerken moest wijken voor de aanleg.



Station Vlissingen Stad, gebouwd in 1872, opgeheven in 1895 (ansichtkaart col. DB)

Twee stations: Station Vlissingen haven en Vlissingen stad

Station Vlissingen stad

De lijn naar Vlissingen kreeg twee eindstations: een lokaal stadsstation en internationaal havenstation. Vlissingen-stad, voor lokaal personenvervoer, kwam als eerste gereed (1872) en lag langs het kanaal naar Middelburg, vlak naast de Keersluisbrug en de Prins Hendrikweg. Het is gebouwd als een standaardstation 2e klasse (aangepast type 2.4), mogelijk naar ontwerp van M. Simon (SteenhuisMeurs, 2014, p. 44). In 1895 is dit station opgeheven omdat het overbodig was geworden na de opening van het nieuwe station Vlissingen Haven. Het gebouw is waarschijnlijk in 1950 gesloopt. De huidige halte Vlissingen Souburg ligt ook langs het kanaal, maar ca. twee kilometer meer noordelijk van het oude stadsstation, en is georiënteerd op Oost-Souburg.



Station Vlissingen Haven, eerste gebouw, gevel, 1872 (Romers, 2000, p. 88)



Station Vlissingen Haven, tweede gebouw, gebouwd in 1892. Dit gebouw met grandeur verving het eerste station Vlissingen Haven uit 1872 en maakte station Vlissingen Stad overbodig (col. DB)



Station Vlissingen in 2013, uitgevoerd in 1949-1950 naar ontwerp van Sybold Van Ravesteyn (2013)

Station Vlissingen Haven

Het tweede station dat in 1872-1873 is gerealiseerd is Station Vlissingen Haven, dat als eindstation is gebouwd bij de nieuw aangelegde havens. Dit station was gericht op het goederenvervoer en de veerverbindingen. Vlak voor het havengebied splitste de lijn zich af van het spoor langs het kanaal en verbreedde het emplacement zich met goederensporen langs de binnenhaven en de buitenhaven. Station Vlissingen Haven sloot aan op de buitenhaven, waarvandaan veerboten vertrokken, op dezelfde plek het huidige Station Vlissingen. Station Vlissingen Haven werd eerst als een tijdelijk station gebouwd, niet als standaardmodel maar als unicum, mogelijk ontworpen door architect M. Simon, in dienst van de Staatsspoorwegen (SteenhuisMeurs, 2014, p. 44).

Overstapplaats

Vlissingen was een logisch eindpunt van de lijn vanwege zijn ligging, de haven en opkomende betekenis als badplaats. Vlissingen verwierf met het station een sterke troef als modern internationaal knooppunt. Het was een verbinding in het verkeer tussen Engeland, Nederland en Duitsland. Vanuit Vlissingen vertrokken onder andere boten van Stoomvaart Maatschappij Zeeland naar Engeland (Scheerness) met een geregelde post- en reizigersdienst. Ook het postverkeer naar de VS verliep via Vlissingen. Al in 1875 was er aansluiting van een internationale trein Vlissingen-Keulen met de nachtbootdienst Vlissingen-Sheerness. Ook vertrok het veer Vlissingen-Breskens-Terneuzen op loopafstand van het treinstation. Vanaf 1878 was er een 'boottrein' (een treindienst die aansluit op een veerverbinding) van Vlissingen naar Amsterdam en een naar Keulen (Broos, 2004, p. 109).

Imposant station

Na twintig jaar werd het station vervangen door een imposant station, naar ontwerp van de Amsterdamse architecten Th.G. Schill en D.H. Haverkamp in een neorenaissance stijl. Dit station biedt de internationale reizigers een omgeving op niveau. De bouw van dit nieuwe havenstation maakte het oude station Vlissingen stad overbodig: dat werd omstreeks 1895 opgeheven (Schill, Haverkamp, 1895). De gerieflijke perronoverkappingen voor Vlissingen Haven zijn ontworpen door G.W. van Heukelom (zie hoofdstuk 4.).

Herbouw door Van Ravesteyn

Nadat het station in de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd

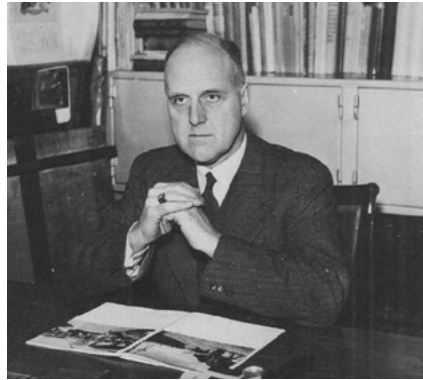
raakte, is het naar een ontwerp van architect Van Ravesteyn opnieuw gebouwd, met integratie van bewaard gebleven bouw- delen, maar bescheidener van opzet. De uitgesproken grootse luxe uitstraling maakt plaats voor een gematigder opzet, in aansluiting op de sobere jaren van de wederopbouw. Desondanks blijft het een uitgesproken karakter als kopstation behouden (zie hoofdstuk 4).

1.2 Station Vlissingen in het oeuvre van Schill en Haverkamp en Van Ravesteyn

Stationsarchitect Van Ravesteyn

Sybold van Ravesteyn (1889-1983) heeft als architect werkzaam voor de Nederlandse spoorwegen een lange staat van dienst. Vanaf 1912 werkt hij als net afgestudeerde ingenieur aan de technische werken voor de Spoorwegen. Vanaf ca 1931 wordt van Ravesteyn verantwoordelijk voor de stations in Zuid-Nederland, en H.G.J. Schelling voor Noord en Oost Nederland. Het door Van Ravesteyn ontworpen Station Vlissingen neemt in het oeuvre van de architect een bijzondere plaats in omdat het kenmerkend is voor de nieuwe monumentale architectuurstijl waar hij op dat moment (1949-1950) naar zoekt. Hij stond daarin overigens niet alleen, zijn collega architect J.J.P. Oud zocht naar geschikte uitdrukkingmiddelen. De discussie over het hoofdkantoor voor Shell in Den Haag is een van de bekendste voorbeelden. Oud kreeg daar felle (internationale) kritiek op omdat hij onder meer het beeldmerk van het bedrijf, een schelp, verwerkte in de architectuur: als ondersteuning van de daklijst in de voorgevel (Broekhuizen, 2000)

Station Vlissingen is een goed bewaard gebleven voorbeeld van een door Van Ravesteyn ontworpen stationsgebouw in een expressieve, op klassieke en traditionele architectuur geïnspireerde stijl. Bij Van Ravesteyn mondde dit uit in een lyrische stijl. Collega's noemden het ook wel schertsenderwijs en kritisch 'kapsalonarchitectuur', 'on-Hollandse suikertaarten', en architectuur in 'konditorei-stijl' (De Vries, 1986, p. 27). Andere stations met vergelijkbare kenmerken waar Van Ravesteyn aan gewerkt heeft zijn onder meer Utrecht Centraal Station (1937-1940), Gouda (1940), Roosendaal (1949-1950), Den Bosch (1952) en Nijmegen (1954). In latere stations als Rotterdam Noord (1953) en Rotterdam CS (1957) zou hij een meer zakelijke, strakkere stijl hanteren. Opvallend is zijn grote aandacht voor de stedenbouwkundige inpassing van de stations in het stedelijk weefsel door middel van een afgebakend voorplein met heldere zichtlijnen en oriëntatiepunten.



Portretfoto van Sybold van Ravesteyn, januari 1941 (Rouw, 1988, omslag)



Station Utrecht, ca 1950 (col. DB)



Station Roosendaal, ca 1965



Station Vlissingen, ca 1960 (col. DB)



Station Gouda, ca 1950 (col. DB)



Station Nijmegen, ca 1960



Station 's Hertogenbosch ca 1960 (col. DB)



Station Rotterdam Noord ca 1955 (Douma, 1998, p.60)



Station Rotterdam Centraal, hoofdhall ca 1960 (col. DB)



Station Rotterdam Centraal, voorgevel ca 1960 (col. DB)



J.J.P. Oud, Kantoorgebouw voor Shell in Den Haag, 1938-1946. Oud kreeg felle kritiek op de toepassing van ornamenten en symmetrie. (Broekhuizen, 2000, p. 32)



Gebouw van de Maatschappij ter bevordering der Bouwkunst, ontwerp Schill Haverkamp, 1884 (Schill Haverkamp 1892)

De uitgesproken esthetische waarden in Station Vlissingen zouden ook in verband gebracht kunnen worden met het streven de verschrikkingen van de oorlog te verwerken. Het feit dat Van Ravesteyn elementen van het vooroorlogse station in het nieuwe gebouw integreert is praktisch vanwege de materiaalschaarste na de oorlog, maar kan volgens de opstellers van dit rapport ook symbolisch geïnterpreteerd worden. Op een soepele wijze verwerkt hij de tastbare herinnering aan het oude monumentale gebouw in de nieuwbouw, als een reminder voor het oorlogsgeweld en de veerkracht van de maatschappij in de wederopbouw. Deze betekenis maakt het station extra waardevol als kenmerkend naoorlogs gebouw in het in de oorlog zwaar gehavende Vlissingen.

Architectenbureau Schill en Haverkamp

Omdat het station ontworpen door Schill en Haverkamp zo'n grote rol speelt in het ontwerp van Van Ravesteyn is een beschrijving van het bureau van Schill en Haverkamp hier op zijn plaats. Theodoor Gerard Schill (1852-1914) Schill en D.H. Haverkamp (1850-1920) stichtten ca. 1880 een bureau waarin de dialectiek tussen techniek en kunst op een efficiënte en pragmatische manier tot een eenheid werd gesmeed. Voornamelijk in Amsterdam hebben zij van de jaren tachtig van de negentiende eeuw tot hun overlijden respectievelijk in 1912 en 1920 een reeks belangrijke gebouwen gerealiseerd, zoals het Gebouw van de Maatschappij ter bevordering der Bouwkunst, een ontwerp uit 1884. Zij behoorden met hun breed scala aan werken tot de meest succesvolle architecten van hun periode, waaraan in de geschiedschrijving tot op heden opvallend genoeg niet al te veel aandacht is besteed.

Het stationsgebouw in Vlissingen is het enige stationsontwerp van Schill en Haverkamp. Dat is wellicht een reden – naast de zware beschadiging door oorlogsgeweld – waarom het in overzichtswerken over stationsarchitectuur nauwelijks aandacht heeft gekregen. Architectuurhistorisch kan het station gesitueerd worden midden in de periode 1880-1900, waarin stations opgevat werden als belangrijke monumentale werken, die zich bedienden van voornamelijk historische stijlen. In het voetspoor van Pierre Cuypers Centraal Station van Amsterdam, dat tien jaar eerder ontstond, is ook het Vlissingse station uitgevoerd in een persoonlijke interpretatie van de Hollandse renaissance. In dat opzicht is het in neo-renaissance stijl gebouwde station te vergelijken met het Haagse station Hollands Spoor van D.A.N. Mardagant, het station van Nijmegen van de hand van C.H. Peeters, dat van J. Gosschalk in Groningen en van

Ed Cuypers in 's-Hertogenbosch. Met het aantreden van G.W. van Heukelom als spoorwegarchitect aan het begin van de twintigste eeuw komt er een eind aan de negentiende-eeuwse exuberantie in de stationsgebouwen.

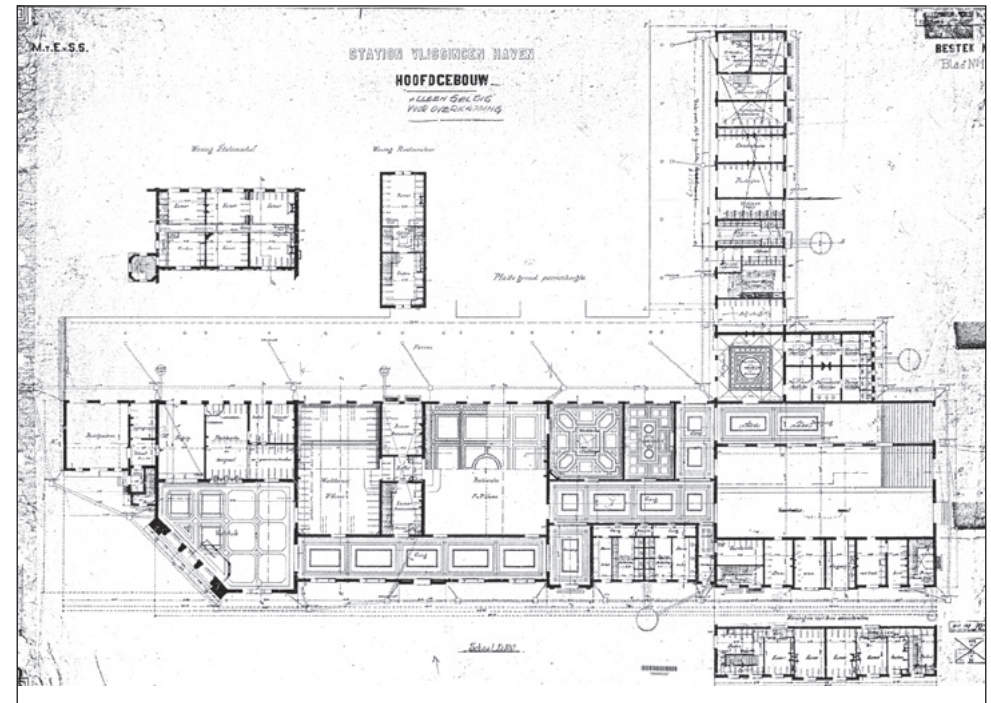
1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen

Gebruiksgeschiedenis

Gebouw Vlissingen Haven geeft grandeur aan internationaal reizen
Het eerste station Vlissingen Haven (1872-1873), werd in 1873 in gebruik genomen als een van de twee eindstations van de lijn Roosendaal - Middelburg die zich vlak voor Vlissingen splitste in twee lijnen: een richting stad en een richting haven. Het langgerekte volume van Vlissingen Haven (architect mogelijk M. Simon) ligt evenwijdig aan het spoor en is met de voorgevel georiënteerd op het oosten. Het sluit aan op de route naar de aanlegsteiger als de toegang tot het veer aan de Buitenhaven. Dit gebouw is niet alleen afgestemd op het spoor maar ook op de kaderrichting van het havenbekken ten oosten van het gebouw. Deze functionele (tijdelijke) opzet werd in 1892 vervangen door een opzet die meer is afgestemd op de rol die het gebouw speelt in het internationaal reizigersvervoer en het stadsgezicht. Het imposante gebouw ontworpen door de Amsterdamse architecten D.H. Haverkamp (1851-1921) en T.G. Schill (1852-1914) verbetert de dienstverlening en het verving station Vlissingen Stad, dat werd opgeheven (Romers, 2000). Het nieuwe station (1892) bezat grandeur en een luxe uitstraling, ten einde de internationale reizigers een omgeving op niveau te bieden. Het station had zelfs een koninklijke wachtkamer, waar de leden van de Europese vorstenhuizen gerieflijk konden verpozen tot zij scheepgingen op de boot van en naar Engeland. Schill en Haverkamp ontwierpen het nieuwe gebouw als een kopstation en verplaatsten het naar het zuiden, met een hoofdgevel georiënteerd op de Westerschelde. De hoofdentree stemden ze af op het verkeer uit de binnenstad via de Prins Hendrikweg, de westzijde, waar het eindpunt van de tram lag. De visitatiezaal lag aan de havenzijde (zie ook hoofdstuk 4.1).

Herbouw na oorlogsschade

Tijdens de Tweede Wereldoorlog raakte het station zwaar beschadigd. In mei 1940 bombardeerde de Duitse Luftwaffe de buitenhaven, maar het station en emplacement raken het meest beschadigd



Plattegrond station Vlissingen, Schill Haverkamp, 1892 (col. pro rail Utrecht)



interieur wachtkamer vorstelijke personen Station Vlissingen, ca 1892 (Veenendaal, 2004, p.219)



Luchtfoto van station Vlissingen Haven in 1924 (Meerman 1996, nr 2511)

tijdens Geallieerde bombardementen daarna in 1943 en 1944. Vlissingen is doelwit vanwege de strategische ligging aan de mond van de Schelde, de geschutopstellingen die er zijn, Duitse schepen in de haven, en de werf van Koninklijke Maatschappij De Schelde die voor de Duitsers werkte. Door de bombardementen op de zeedijken (1944) kwamen grote delen van Vlissingen onder water te staan (Meijer, 1995, 298-299). Ook het station kwam niet zonder kleerscheuren uit de oorlog. Net zoals bij Nijmegen en Roosendaal nam Van Ravesteyn voor de herbouw nog bruikbare onderdelen op in het nieuwe ontwerp. In Vlissingen handhaafde Van Ravesteyn van het beschadigde gebouw de fundamenten, de perrons met de peronkappen en de perronmuur. Van Ravesteyn vergrootte de ruimte voor het station door een kleiner en lager stationsgebouw te maken. Het was vanwege de naoorlogse omstandigheden bescheidener van omvang, maar de focus blijft op het (internationale) veer liggen (zie hoofdstuk 4).

Afname veerverkeer

In de jaren na 1950 zijn de lange wachttijden voor het veer legendarisch, en de naam 'veer Vlissingen-Breskens' staat bij veel Nederlanders in het collectieve geheugen gegrift. Geleidelijk neemt dat gebruik af door toenemende concurrentie van andere kustplaatsen (Nederland, België, Frankrijk) en andere vervoersstromen (de kanaaltunnel (1994), HSL, goederen en pendeltreinen). Met de bouw van de Westerscheldetunnel (geopend 2003) veranderde het karakter van Station Vlissingen verder. Na de opening van de tunnel is de autovervoerdienst Vlissingen-Breskens gestaakt. Het wachten en komen en gaan van bussen, auto's, vrachtwagens, dat vooral na 1950 een grote vlucht had genomen, is niet meer in die mate aan de orde. Het spoor en stationsgebouw worden gebruikt door onder meer forenzen vanuit Vlissingen richting Middelburg en verder, en door langzaam verkeer dat het fiets-voetveer neemt. Naast de betekenis voor het woon-werkverkeer, is Vlissingen een bekende recreatie- en vakantiebestemming. Het station is nog steeds van belang voor het spoornetwerk. Het station en het Stationsplein zijn vooral in gebruik bij forenzen en dagjesmensen, voor wie het station een herkenbaar beeld biedt op het havenhoofd.

Latere verbouwingen

Het station is na de ingebruikname in 1950 meerdere malen verbouwd. Hieronder worden de belangrijkste aanpassingen kort genoemd (zie verder hoofdstuk 4, pag 32 en 33).

1953	- Bouw vrachtgoederen- en douaneloods annex kantoor. De loods is in 1986 afgebroken.
1962	- Uitbreiding van het plaatskaartenkantoor van 3 balies naar 4 balies.
1984	- Toevoegen hellingbaan entree mindervaliden en veranderen deur hoofdentree in automatische schuifdeur.
1991-1992	- Verbouwing en uitbreiding van de stationsrestaurant, ir. Wienke Scheltens
1989	- Renoveren perronoverkapping en vernieuwing van de perronkap van het tweede perron.
1997	- Sloop grootste deel perronkap eerste perron
2001	- Verbouwing dienstgebouw, architect Van Sant voort
-Datum onbekend	- Vergroting rijwielberging (verkleining perronplein)
-Datum onbekend:	- verwijderen winkels uit hoofdhal, herinrichten plaatskaartenkantoor tot horeca/winkel

Bijzondere elementen

Oud en nieuw

Van Ravesteyn handhaafde in het stationsontwerp delen van de bestaande bouw waaronder de bestaande perronkappen, die door G.W. van Heukelom zijn ontworpen. In de zuidelijke muur van de rijwielstalling en de perronzevel heeft Van Ravesteyn delen van het gebouw uit de bouwperiode 1892 gecombineerd met het nieuwe gebouw (1949-1950). Hierdoor maakt hij de oude bebouwing in de wederopbouwarchitectuur zichtbaar.

Rijk materiaalgebruik

Opvallend aan de architectuur is de toepassing van talloze sierstenen zoals gootlijsten, profielen, aanzetstenen, raamomlijstingen en pilasters. Door deze elementen combineert Van Ravesteyn niet alleen bestaande bouw met nieuwe bouw op soepele wijze, maar refereert het gebouw ook aan de architectuurgeschiedenis.

Polychrome beelden

In Station Vlissingen is de figuratieve beeldende kunst belangrijk onderdeel van Van Ravesteyns rijke architectuurtaal. Bij Station Vlissingen paste de kunstenaar Jo Uytterwaal op verzoek van Van Ravesteyn voor het eerst gepolychromeerde beelden toe.

1.4 Overzicht, samenvatting en conclusies

Ontwerpgeschiedenis in het kort

1872 –	in gebruik name van het Kanaal door Walcheren, omvangrijk infrastructureel werk waar het station en de spoorlijn en de aanleg van nieuwe havens onderdeel van zijn.
1872/73 –	bouw station Vlissingen Haven (unicum) en Vlissingen Stad (standaardstation), mogelijk ontwerp M. Simon
1892 –	vervangende nieuwbouw voor station Vlissingen Haven en -Stad, ontwerp D.H. Haverkamp en T.G. Schill
1893-1895 –	bouw perronoverkapping, ontwerp G.W. van Heukelom
1944 –	station leidt grote schade door oorlogshandelingen
1949-1950 –	herbouw Station Vlissingen, ontwerp S. van Ravesteyn
1989 –	nieuwe perronkap tweede perron
1992–	aanpassing restaurant
1997 –	sloop grootste deel perronkap eerste perron
2003 –	beëindiging autoveer Vlissingen

Samenvatting historische context

De historische betekenis van dit station in de spoorgeschiedenis

Overstaplocatie voor reizigersstromen

- Tot op heden is het spoor over Zuid-Beveland en Walcheren de belangrijkste spoorlijn in de provincie Zeeland. Station Vlissingen markeert het begin/eindpunt van de lijn en de overstap op het veer.
- Station Vlissingen Haven ontwikkelde zich vanaf 1872 als belangrijk station voor het internationale verkeer via Vlissingen naar Groot-Brittannië en naar Duitsland en het veer naar Breskens.
- Het naar ontwerp van architect Van Ravesteyn in 1949-1950 gebouwde station functioneerde tot aan de sluiting van het autoveer in 2003 als een flamboyant overstappunt voor het veerverkeer.
- De lange wachttijden voor het veer zijn legendarisch, en de naam 'veer Vlissingen-Breskens' staat in het collectieve geheugen gegrift.

2 Stedenbouwkundige context: het grote verband

De betekenis van het station in de architectuurgeschiedenis

Geschiedenis speelt rol in architectuur

- Ontstaan van standaardontwerpen in de periode 1862-1873
- Integratie van resten van neo-reniassancistisch station in het Zuiden (Schill Haverkamp)
- Door de inzet van rijke beeldmiddelen en compositiemogelijkheden van de architectuur door Van Ravesteyn speelt het station een rol in de architectuurdiscussie in die tijd (rond 1950).
- Het gebouw bevat bouwdelen van het eerdere station uit de bouwperiodes 1892 en 1895 en is te interpreteren als een uiting van de trots van de wederopbouw evenals een eerbetoon aan het negentiende eeuwse eclecticisme (neo-rennaissance).

De betekenis van dit station voor het oeuvre van Van Ravesteyn

Omgang met geschiedenis

- Station Vlissingen is een voorbeeld van de lyrische stijl in het oeuvre van Van Ravesteyn, en van zijn bijdrage aan mobiliteitsarchitectuur in de wederopbouwperiode
- De trefzekerheid waarmee Van Ravesteyn bestaande gebouwdelen integreert met het nieuwe station, en de wijze waarop hij daarbij speelt met referenties uit het verleden en die combineert met zelfontworpen varianten is zeldzaam te noemen.

Conclusie

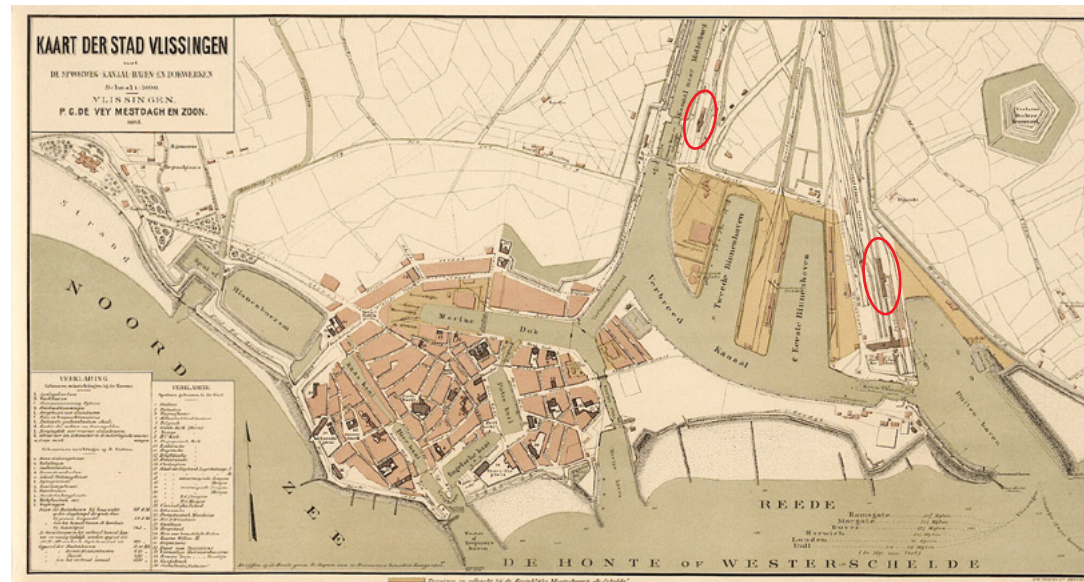
- Alhoewel het stationsensemble en gebruik in de loop der tijd zijn veranderd, is de hoofdopzet van het door Van Ravesteyn ontworpen Station Vlissingen bewaard en van cultuurhistorische waarde.
- Station Vlissingen is een station dat voor verschillende reizigersstromen (spoor, fiets, auto, veer) een rijke belevenis is, stedenbouwkundig beeldbepalend is en richting geeft, en zo krachtig is vormgegeven dat het de plek voor lange tijd zijn identiteit kan geven.

Hoe kunnen we de ligging van het station begrijpen? Hoe hangen de bouw en de vele verbouwingen samen met de ontwikkeling van het gebied? Begrip van de ontwikkeling van de locatie kan ons helpen het station beter te integreren met de huidige stedenbouwkundige planvorming van Vlissingen.

2.1 Station Vlissingen landmark op het havenhoofd

Spooraanleg onderdeel van ambitieuze waterbouwkundige werken

De stedenbouwkundige ontwikkeling van Vlissingen wordt in veel opzichten gedicteerd door zijn strategische ligging aan de mond



Plattegrond van Vlissingen, 1893 (Zeeuws archief)

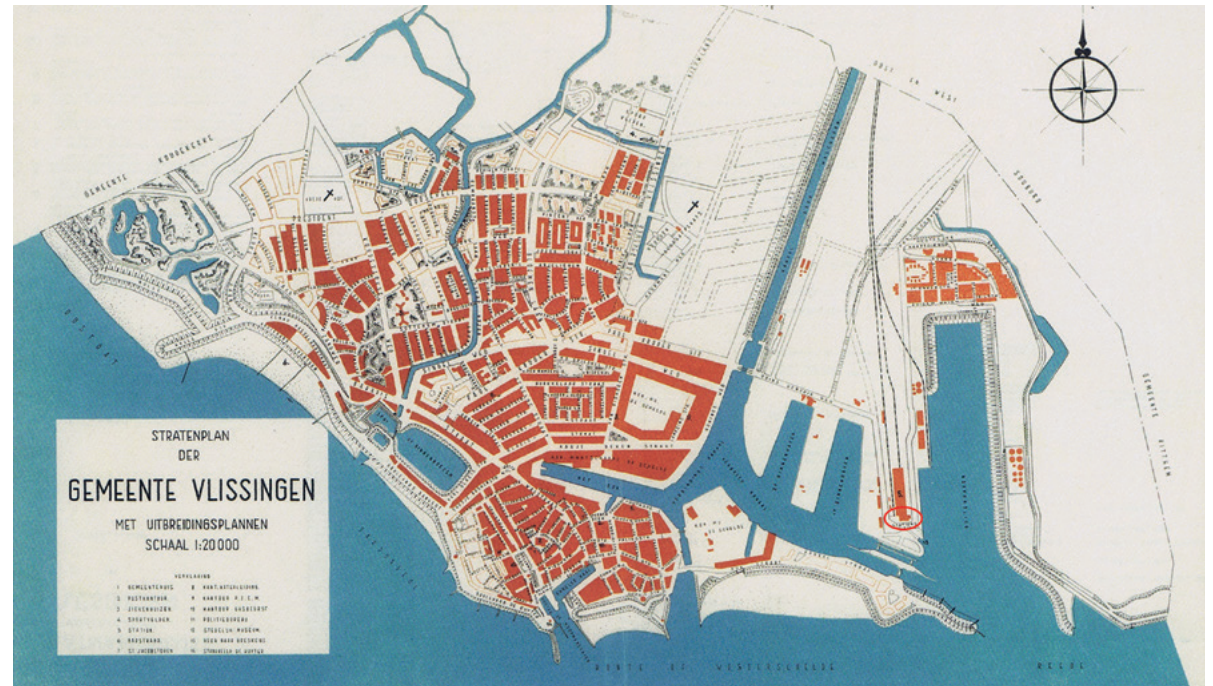
van de Westerschelde: de poort naar de haven van Antwerpen en toegang tot waterwegen naar Zuid Nederland. Vlissingen is van oudsher een versterkte stad geweest, economisch gericht op handel (marine)scheepsbouw en zeevaart.

De aansluiting van de stad op het spoor is relatief laat tot stand gekomen door de geïsoleerde ligging in het uiterste zuidwesten van Nederland en vanwege de benodigde aanleg van dammen tussen Walcheren, Zuid-Beverland en het vasteland. Nadat particuliere initiatieven hiertoe schipbreuk leden bracht uitvoering van de Zeeuwse lijn (Roosendaal-Vlissingen) op last van de Staat uiteindelijk de trein naar Vlissingen. De aanleg van de spoorlijn naar Vlissingen werd gecombineerd met het slechten van de vestingwerken aan de noordoost kant van de stad, het graven van het imposante Kanaal door Walcheren, evenals twee Binnenhavens voorzien van sluizencomplexen en tenslotte een flinke Buitenhaven, waar schepen direct vanuit de Westerschelde konden afmeren.

Vlissingen kreeg in 1872-1873 zelfs twee stations: Station Stad langs het Kanaal zo dicht mogelijk bij de brug erover naar de stad en Station Haven op het landhoofd tussen de Buitenhaven (met de aanlegsteiger voor de veerverbindingen) en de Eerste Binnenhaven. Bedrijven als scheepswerf Maatschappij De Schelde benutten direct de mogelijkheden die het voormalige Marinedok en de Binnenhavens boden. Stoomvaart Maatschappij Zeeland onderhield vanaf 1875 veerdiensten op Engeland met inscheping naast het Havenstation. Vlissingen maakte op deze manier een indrukwekkende groei in oostelijke richting door. Het duurde niet lang of de beide bescheiden stations werden vlak bij de plek van Station Haven vervangen door één uit de kluiten gewassen kopstation (architecten Schill en Haverkamp 1892-1994), een waar architectonisch landmark op het havenhoofd. Deze excentrische ligging ten opzichte van de stad is tot op de dag van vandaag aanwezig (Brusse, Van den Broeke, 2005, p. 94-96).

Scheiding wonen en haven

Het hele stationsgebied waaromheen vooral bedrijven zich vestigden, lag geheel ten oosten van de stad, buiten de historische kern van Vlissingen. Om het station makkelijk bereikbaar te maken voor reizigers uit de binnenstad van Vlissingen, was er aanvankelijk een pontverbinding tussen het station en de binnenstad. Later werd een tramverbinding over de Keersluisbrug met de stad in gebruik genomen. Het graven van de eerste en tweede binnenhaven omstreeks 1875 ten westen van het station, en de buitenhaven ten oosten van het station, legde de functie van de stationsomgeving als bedrijven-



Plattegrond Vlissingen, 1950 (Blom, 2009, p. 64)

terrein voor lange tijd vast. De woongebieden ontwikkelden zich vooral aan de noord- en westzijde van de historische binnenstad.

2.2 Het station en de stedelijke infrastructuur (huidige verkeersstromen)

Via de landtong: spoor, snel- en langzaamverkeer

Oost- en westzijde landtong

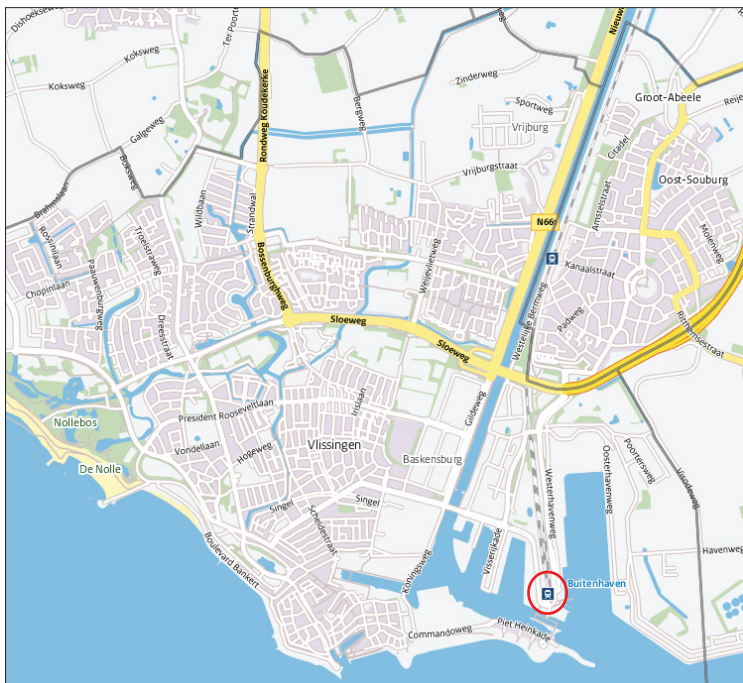
De verkeersafwikkeling van auto's rond het station heeft vele stadia gekend. In de naoorlogse periode hebben zowel de Prins Hendrikweg als de Westerhavenweg een rol gespeeld voor de auto-ontsluiting van het schiereiland. In ieder geval is vanaf het opheffen van het pontveer (in 2003) voor de auto's de Westerhavenweg (aan de oostzijde van de landtong) volledig in onbruik geraakt. Ter plekke van het kruispunt Veerhavenweg en Oude Veerhavenweg in het noorden, is deze brede weg afgezet en ligt er ongebruikt, verlaten bij. De Prins Hendrikweg (aan de westzijde van de landtong) is voor het snelverkeer de belangrijkste toegangsweg tot het station.

Langzaam verkeer

De belangrijkste verbinding voor langzaam verkeer (fietsers) vanaf de binnenstad naar het station is de Prins Hendrikweg. Maar ook over de sluizen (over de Commandoweg, Van Speijkstraat en Piet Heinkade) heeft vooral de wandelaar direct toegang tot de binnenstad. Vanaf de Piet Heinkade is er een zichtlijn naar het stationschiereiland. Aan de overzijde van de sluis (boulevard-zijde) vertrekt een 'zonnetrein', een langzaam rijdende wagen met karren, vooral bedoeld voor toeristen om naar de stad, het stadscentrum en boulevard te rijden. Toeristen kunnen via de zonnetrein naar het veer en het station rijden om vandaaruit een dagtrip te maken. Vanaf de zuid-westelijke punt van de landtong vertrekt een watertaxi naar het centrum van Vlissingen.

Naar het veer: nieuwe terminal en restaurant

De nieuwe terminal ten oosten van het station functioneert als schakel tussen veer naar Breskens ('de overkant') en het stationsgebied. Terwijl vanaf 1950 de aanlegsteiger schuin op de hoofdgevel



Plattegrond Vlissingen, 2014 (Bag-viewer)

Na de sluiting van het autoveer in 2003 zijn de aanleginrichtingen afgebroken, en is een nieuwe terminal gebouwd voor het voetveer (voetgangers, (brom)fietsers en rolstoelers) Vlissingen-Breskens. Het omstreeks 2005 gerealiseerde terminalgebouw, foto 2013



van het station was georiënteerd, is dat verband met het station nu verdwenen. De aanlegsteiger van het voetveer (voetgangers, (brom)fietsers en rolstoelers) ligt nu ten oosten van het terminalgebouw die naast het station is gebouwd (tussen aanlegsteiger en station). Zie voor een overzicht van de verkeersstromen in de verschillende periodes: hoofdstuk 3.2



Station Vlissingen (rood omcirkeld) met de hoofd-infrastructuur, 2014 (HTA)



Vlissingen Stadshaven

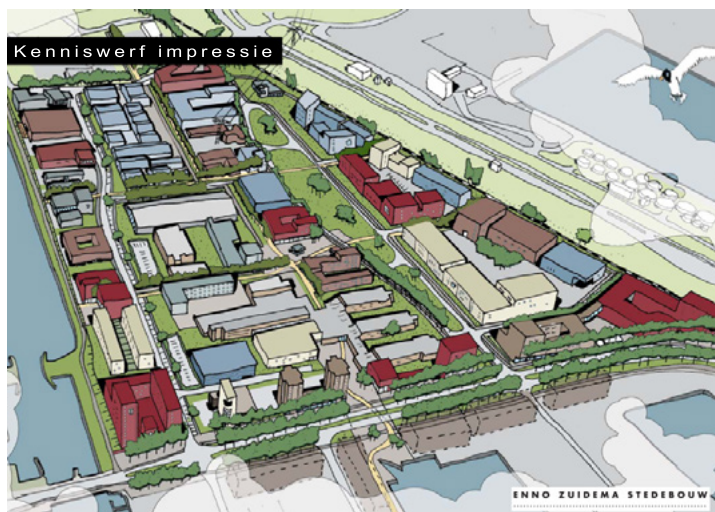


een integrale visie op het gebied rondom de havens

Omslag toekomstvisie voor het gebied rondom het station: Vlissingen Stadshaven, 2009



Planvorming om het voormalige terrein van werf De Schelde te herontwikkelen tot woongebied, waardoor de stadskern van Vlissingen via een openbaar toegankelijk woongebied aan de binnenhaven wordt gekoppeld. Maquette, foto 2013.



Kenniswerf impressie, Enno Zuidema stedenbouw, 2009. Ten noord-westen van het stationsgebouw is de herontwikkeling van een zone met een combinatie van (middelbaar) onderwijs en bedrijven voorzien.



Stedenbouwkundige maquette van Kenniswerf oost ingevoegd in de situatie, met het station rechtsonder op de voorgrond. Maquette Enno Zuidema, foto 2013

2.3 De geschiedenis van de stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling

De infrastructurele werken functioneren als sterke ruimtelijke dominanten. Het station van Vlissingen heeft als onderdeel van de spoor-, haven- en kanaalwerken vanaf het eind van de negentiende eeuw tot op de dag van vandaag de groei van Vlissingen beïnvloed. De oostzijde van de historische binnenstad wordt gedomineerd door bedrijventerreinen en haven. Vooral vanaf de jaren zestig breidde de bedrijvigheid zich op de landtong van het station uit. De uitbreidingen van de woongebieden hebben aan de west- en noordzijde plaats gevonden. Ook in het wederopbouwplan, voor het in de oorlog zwaar beschadigde Vlissingen, liggen de uitbreidingsgebieden aan de noord- en westzijde tegen de bestaande stad aan. In 1966 worden delen van Oost- en West-Souburg bij Vlissingen ingelijfd, en komt het woongebied in het noordoosten tot ontwikkeling.

De huidige tendens duidt op een verandering. De havenactiviteiten hebben zich voor een deel verplaatst naar een nieuwe haven, het havengebied Vlissingen-Oost (Sloehaven) dat meer oostelijk langs de Westerschelde is gerealiseerd. De Sloehaven is in 1964 geopend. Als gevolg van het Sloehavencomplex neemt het haven-karakter van het stationsgebied bij Vlissingen relatief af, en niet-havengebonden activiteiten en recreatieve functies nemen aan belang toe. In de gebouwen vestigen zich niet haven-gebonden functies of recreatie (restaurant).

Planvorming

De Schelde

Voor het voormalige terrein en gebouwen van de omvangrijke werf De Schelde worden herontwikkelingsplannen opgesteld, de gemeente heeft een groot deel van het terrein in 2003 aangekocht. In die planvorming transformeert het voormalige havengebied in woonwerkgebied. De woningen komen in de planvorming dicht bij het station te liggen. Met de uitvoering van een deel van het gebied is een begin gemaakt. Dit gebied verbindt de historische woongebieden via een openbare zone met het station en havenensemble, waar vroeger de havenbedrijven als een barrière tussen lagen.

Vlissingen Stadshaven

In 2009 is een integrale visie opgesteld voor de herontwikkeling van het gebied rondom het station: Vlissingen Stadshaven. Hernieuwd gebruik voor de gebieden rond de havens staat centraal. Planvor-

ming voor woongebied De Schelde en scholen/bedrijfszone De kenniswerf zijn hier een onderdeel van.

Kenniswerf Oost

Aan de noordwestzijde zijn plannen voor een onderwijscluster, waarbij combinatie van middelbaar onderwijs en bedrijven mogelijk is. Plantoelichting Kenniswerf Oost is februari 2009 opgesteld door Enno Zuidema stedenbouw.

2.4 Geschiedenis van het ontwerp van de openbare ruimte

Openbaar en niet-openbaar

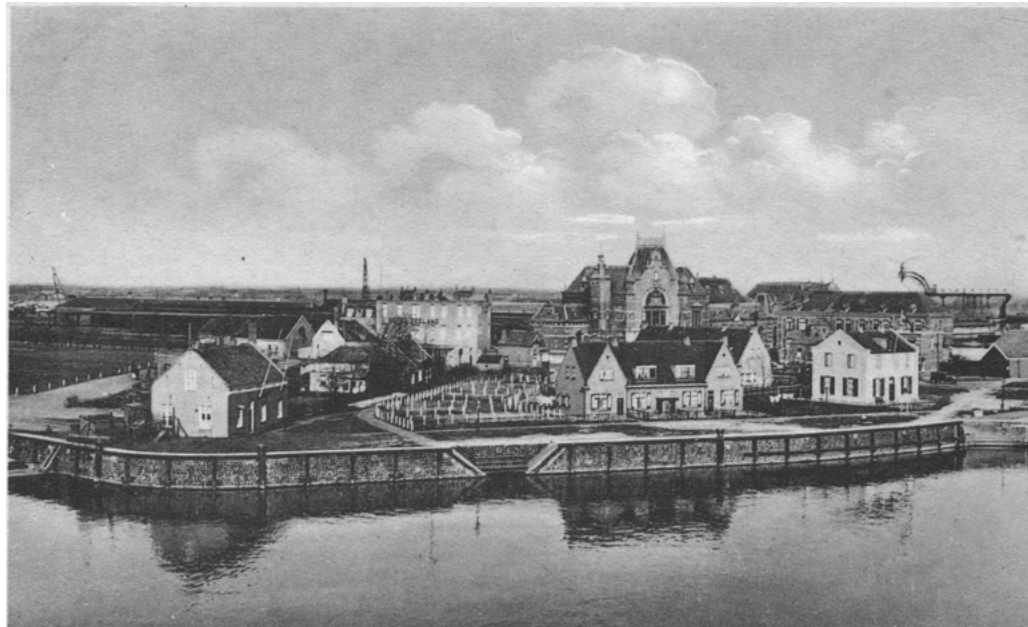
Tot aan de bouw van het door Van Ravesteyn ontworpen station is de oostelijke zijde van de landtong grotendeels niet openbaar toegankelijk. Het gebied tussen spoor en havenbekken is uitsluitend toegankelijk voor personen die de boot nemen of er werken. De oorsprong hiervan ligt in de bouw van de aanlegsteiger aan de oostzijde, in de Buitenhaven in 1872. In 1892 blijft de aanlegplaats gehandhaafd. Ook blijft het oude station staan. Geleidelijk wordt er steeds meer gebouwd op dit terrein, zoals een nieuwe visitatiezaal en allerlei havenfuncties.

De westzijde is meer openbaar in eerste aanleg. De entree tot het stationsgebouw op de zuidwesthoek ligt georiënteerd aan de westzijde, de stadzijde zou gezegd kunnen worden. Op die hoek stopt ook de tram, de verbinding tussen station/veer en stad. Het stadsverkeer en langzaam verkeerroutes verlopen hoofdzakelijk via deze westelijke route. Latere uitbreidingen van het Schill/Haverkamp gebouw versterken de opzet. Het oostelijke kadeterrein wordt met een bouwvolume ten oosten van het hoofdgebouw afgescheiden. Die situatie verandert na 1944.

Dynamisch gebied

Ondanks het sterk utilitaire karakter van het stationsschiereiland is het gebied rond het station altijd wel een stedelijk knooppunt in Vlissingen geweest. Voortdurend is er gebouwd, bijgebouwd, verbouwd en weer afgebroken aan loodsen, bedrijfskantoren, kaartverkoop, wachtruimte, op- en afritgebouwen. De inrichting van de openbare ruimte wijzigde ook geregeld en wordt op het steeds veranderende gebruik afgestemd.

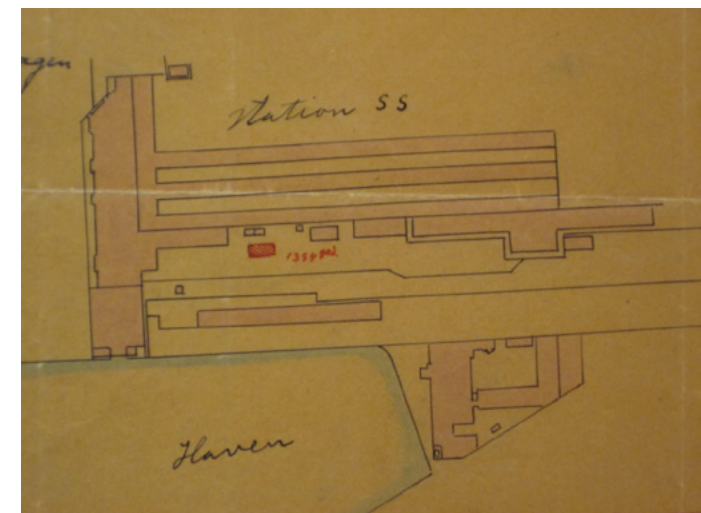
In de periode van het vooroorlogse station Vlissingen (het station uit de bouwperiode Schill en Haverkamp) kan zelfs van een negentiende-eeuwse stedelijkheid gesproken worden. De gebouwen, waaron-



Station Vlissingen Haven, gebouwd in 1892, steekt boven de bebouwing van de stationsomgeving uit, en maakt een front naar de Westerschelde (col. DB)

der het stationsgebouw met zijn afgeschuinde hoek met de entree, maakten duidelijk bepaalde stedelijke ruimten, waaronder het entreeplein met een tramhalte en een 'formele' tuin voor gebouwen die tussen station en Westerschelde stonden.

Na het herstelplan van na de oorlog (Van Ravesteyn) is van een dergelijke stedelijkheid nagenoeg geen sprake meer. De nadruk is komen te liggen op het zo efficiënt mogelijk organiseren van de verkeersstromen, met name die van de auto's, bussen en vrachtauto's naar de veren. Vlak voor de entree van het station is een beperkte stoep en een verkeersweg die de Prins Hendrikweg en de Westerhavenweg met elkaar verbindt. Dus geen plein voor het station maar een weg die de stromen op het terrein zo goed mogelijk faciliteert. De plek waar nog sprake is van een bepaalde stedelijke ruimtevorm



Het station in 1939. Rechts het stationsgebouw uit 1872, links het stationsgebouw uit 1892, met diverse uitbreidingen en bijgebouwen. (GAV, T159, 1039)



Luchtfoto uit 1928 van het station en buitenhaven (links), eerste binnenhaven (rechts). (Meerman, 1996)



Luchtfoto Station Vlissingen uit 1985, het viaduct naar de dubbeldecks aanleginrichting voor de veerboot is net gerealiseerd (Beeldbank, Rijkswaterstaat)

is die van het plantsoen, gelegen in de hoek voor de fietsenstalling en de zijkant van de stationshal. In het verlengde van de monumentale entree naar de fietsenstalling was op de stoep een kiosk geplaatst. Deze strategisch gepositioneerde kiosk stond op een scharnierpunt van de stedelijke ruimte. Van Ravesteyn ontwierp aan de andere zijde van het station ook een plantsoen (oostzijde), maar deze had meer de functie van een verzachtende voorzone naar het station en de perrons.

Het andere stedenbouwkundig middel waarmee de plek stedenbouwkundig is bepaald is het landmark karakter van het station zelf. Het monumentale station is het stralende middelpunt van een overwegend open en bedrijvig terrein.

Inrichting voorplein

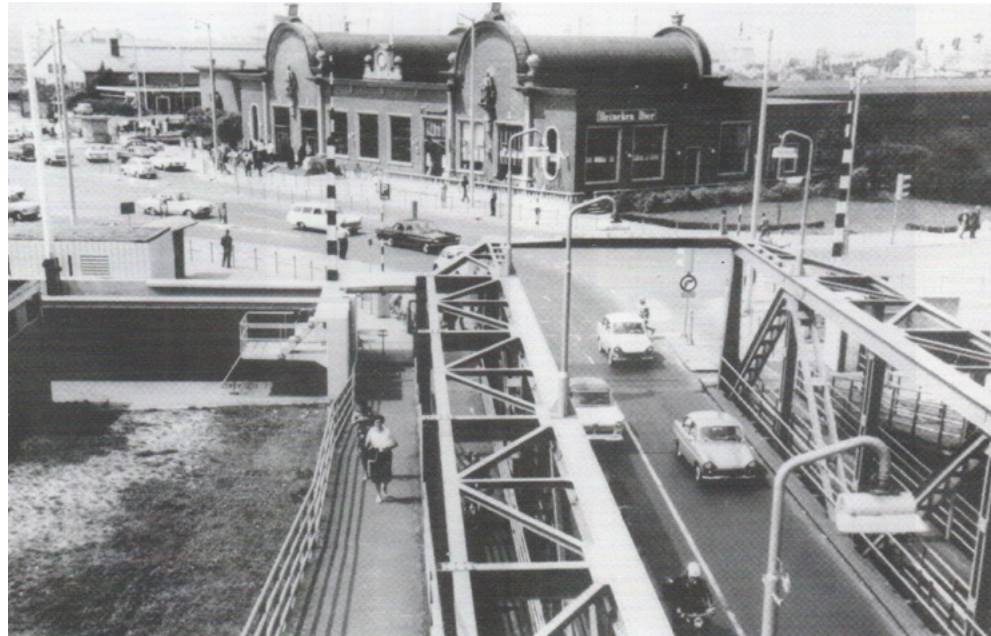
In de vooroorlogse situatie waren de verharde vlakken overwegend egaal bestraat, zonder veel onderverdeling naar verschillende verkeerdeelnemers. In de naoorlogse periode is de openbare ruimte duidelijk verdeeld in vakken voor verschillende verkeerdeelnemers. Specifiek voor Vlissingen waren de opstelplaatsen voor het station, en later ook hellingbanen voor de auto's en vrachtauto's aan de oostzijde, alsook de toegangspoorten tot deze opstelplaatsen. De inrichtingsmiddelen zijn overwegend sober en dienen het utilitaire karakter van de stedelijke ruimte. Uitzondering hierop is het plantsoen met sierschaal en vlaggenmast ten westen van de stationshal. Een eenvoudige lage afscheiding scheidt het plantsoen van de stoep. De eerder genoemde kiosk voor het plantsoen completeerde het stedelijke beeld.

In de huidige situatie is voor het station de oostelijke helft hoofdzakelijk bestemd voor langzaam verkeer en de westzijde van de ruimte bestemd voor auto's. Het oostelijke deel sluit aan op de aanlegplaats van het veer voor voetgangers en fietsers naar Breskens. Voor de kaartverkoop voor dit veer is naast het station een terminalgebouw verrezen met een horecafunctie en terras. Dit nieuwe terras is dus direct naast het terras van de oude stationsrestaurantie gelegen. In de huidige inrichting van de openbare ruimte voor het station domineren terrassen met windschermen, druk geplaveide en gekromde bestratingsbaan vanaf de sluis naar het station. Deze bestratingsbaan loopt dood op het station. Langs de baan staan opvallende gekromde lantaarnpalen. Voor de stationsentree domineert een veelheid aan informatieborden en bewegwijzering. Kortom het voormalige utilitaire karakter van de inrichting van de openbare

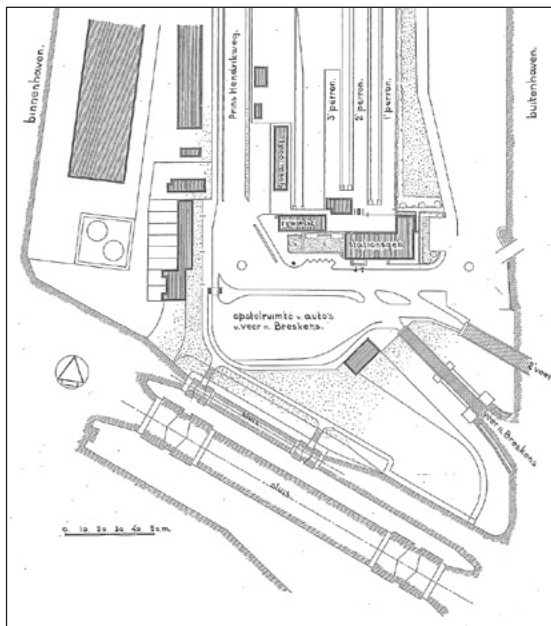
ruimte heeft plaats gemaakt voor een uitbundige vormgeving met vele losse elementen.

Oost- en westzone

Na de sluiting van het veer is het gebied aan weerszijde van het spoor grondig aangepast. Aan de oostzijde zijn de grootschalige betonnen op- en afritten naar de aanlegsteigers afgebroken. Het nieuwe terminalgebouw (ca 2005) vormt een wand ten oosten van het station. De ruimtes aan weerszijde van het spoor zijn verder min of meer vrij van bebouwing; ten westen van het emplacement is na de afbraak van een loods, enkele andere bijgebouwen en een spoor een parkeerplein met ingericht dat gebruikt wordt door treinreizigers om de auto te stallen.



Auto's rijden de veerboot op, ca 1960 (Dieleman, 2003, p. 70)



Ontwerp situatie station Vlissingen in 1950 (Van Ravesteyn, 1951, p. 258)



De oostelijke toegangsweg, ingeklemd tussen kade en spoor. Foto circa 2003. (Dieleman, 2003, p 65)



De oostelijke weg ontwikkelde zich vanaf 1950 als hoofdtoegangsroute tot de boot. Ongedateerd (voor de sluiting van het autoveer in 2003). (Dieleman, 2003, p. 65)



Het viaduct aan de oostelijke toegangsweg tot het veer ca 1990. Na de sluiting van het autoveer in 2003 afgebroken (BWT Vlissingen, panddossier Station)



Stationsplein Station Vlissingen, 2013



Zicht vanaf het voormalig Douanekantoor richting het gebouw Rijkswaterstaat op de oostzijde van de landtong. Het gebied is sinds de afbraak van viaducten weinig intensief in gebruik (januari 2013)

2.5 Overzicht en conclusies stedenbouwkundige context

Overzicht veranderingen van het gebied

Station in stad

Bij de bouw in 1873 lag het station buiten de stad, afgestemd op de aanlegsteiger van de nieuw gegraven buitenhaven. In de loop der tijd is het havengebied meer bebouwd geraakt met bedrijven, vooral na 1960. Na 1960 ontstonden ook woongebieden in het noorden van Vlissingen en Oost-Souburg. De oostzijde van de stad bleef een gebied voor bedrijven, havens en infrastructuur. De laatste jaren neemt de bedrijvigheid rond het station af (sluiting autoveer, sluiting De Schelde). Er zijn plannen voor meer menging: woningen op het voormalige Scheldeterrein en een onderwijsorganisatie in het havengebied.

Stationsomgeving

Het gebied rond het station was in de bouwperiode Schill/Haverkamp ingericht met aan de haven gerelateerde gebouwen. De tramhalte sluit aan op de entree aan westzijde van het gebouw. Van Ravesteyn maakt het gebied opener en richt de ruimte voor het station utilitair in met een opstelplaats voor auto's. Het huidige Stationsplein is een multifunctioneel plein met overstapmogelijkheden, opstelplaats voor (streek)bussen en een opvallend vormgegeven inrichting van de openbare ruimte. De legendarische drukte van wachtende reizigers heeft na het opheffen van het autoveer in 2003 plaats gemaakt voor loom toeristenverkeer op een rommelig plein.

Prins Hendrikweg

De westelijke verbindingsweg, de Prins Hendrikweg, is de kortste (snelverkeer) route tussen station en stad. Dit is de hoofdroute bij de bouw van de stations in 1872, 1892 en 1950. In de loop van de jaren zestig en zeventig wint de oostelijke route aan belang, maar dat eindigt met het sluiten van het autoveer in 2003. Voor wandelaars en fietsers is een langzaam verkeer route via de sluizen en veerboten.

Oostelijke zone

Ten oosten van het station ligt vanaf het graven van de havens de aanlegplaats voor de veerboot, in de Buitenhaven. De entree tot de veerboot gaat nu via een nieuwe terminal. De recent gebouwde terminal (ca 2005), ten oosten van het station, sluit het oostelijke

havengebied visueel af van het Stationsplein. Deze opzet grijpt terug op de aanleg voor 1944.

Conclusie stedenbouw

- Het station, Stationsplein en de bundel sporen van het kopstation zijn een belangrijk ruimtelijk structurerend element van de landtong. De langgerekte lineaire noord-zuid ruimtes aan weerszijde van het spoor en de zichtlijn naar het station over het Stationsplein zijn daarvoor essentieel.
- Het station is in de uitgestrekte ruimte het focuspunt, en organiseert de omgeving.
- Bij de aanlegsteiger van het veer is nieuwe bebouwing (terminal) gerealiseerd die de nieuwe schakel is tussen veer en stationsgebied. Dat is wel een logische plek. De plaats van de terminal grijpt terug op de situatie van voor 1950.
- De openbare ruimte van de stationsomgeving maakt sinds het opheffen van het autoveer een veranderingsfase door, die niet is afgerond.
- Het Stationsplein heeft een onevenwichtig karakter omdat het visuele contact tussen station en water is verminderd, het plein is niet overzichtelijk, er is geen goede functionele samenhang tussen oorspronkelijk vast terras en terras uitbreiding.
- Door de herinrichting van het westelijke parkeerplein wordt de entree tot het perron aan de achterzijde intensief gebruikt als kortste route, een sluiproute.
- Het oostelijke terrein heeft geen intensieve gebruiksfunctie.

3 Emplacement, routing en reizigersbeleving

De logica van het emplacement wordt vooral door de ligging op de landtong bepaald. Toch is het gebruik van het station vaak veranderd. Hoe is de geschiedenis van de belangrijkste routes door en rond het station? Wat is er verloren gegaan en waar moeten we op letten om de huidige kwaliteiten te versterken?

3.1 Een fier kopstation met perrons en een perronplein

Emplacement

Kenmerkend aan het emplacement zijn de doodlopende sporen van dit kopstation. Nu telt het station nog slechts twee perrons en drie hoofdsporen. Vanaf de bouwperiode van Schill Haverkamp (1892) tot 1945 was er een veelheid aan sporen, waaronder ook goederensporen aan de oostzijde van het station, in aansluiting op het tijdelijke station uit 1872. Het aantal goederensporen wordt naderhand geleidelijk afgebroken. Achter het station lagen drie perrons ten behoeve van reizigers. Nadat het station in 1950 hersteld is van de oorlogsschade wordt het zowel voor reizigers als goederen gebruikt. Bij het stationsgebouw ligt de nadruk op het reizigersverkeer. Voor de goederen is aan de westzijde een zelfstandige loods. Van Ravesteyn handhaaft drie perrons en zes sporen achter het station. De westelijke sporen zijn bestemd voor goederenoverslag. Na 1950 verandert de opzet geleidelijk door de afbraak van met name de goederensporen. Aan de oostzijde ontstaat een brede strook (Veerhavenweg en Westerkadeweg) die in een tussenperiode dienst heeft gedaan als opstelplaats voor auto's en vrachtauto's naar de viaducten voor de veerboten. Aan de westzijde zijn de goederensporen en het derde perron afgebroken ten behoeve van een parkeerplaats.

Route en reizigersbeleving station

De route voor reizigers en bagage heeft drie duidelijk onderscheiden

fasen: het grensstation van Schill en Haverkamp van voor de oorlog, het naoorlogse station van Van Ravesteyn vanaf 1950 tot circa 2003 en de situatie nu.

Routes station Schill en Haverkamp (1892 tot 1945)

De eerste fase in de routes door het station is die van het niet meer als zodanig bestaande station uit de bouwperiode Schill en Haverkamp van voor de oorlog. Op dat moment heeft het station nog de functie van een representatief grensstation. Het station heeft aan de westelijke kop één monumentale entreehal met de kaartverkoop en de inname van bagage. Naast deze entreehal zijn aan een geknikte gang de wachtlouken voor de verschillende klassen, waaronder een koninklijk wachtlokaal, de sanitaire ruimten en de visitatiezaal voor de controle van buitenlandse reizigers, gelegen. Via de wachtlouken werden de perrons betreden. Deze structurele opzet heeft grote gelijkenis met de opzet van station Roosendaal, ontworpen door Van Heukelom. Deze ingenieur/architect kende Station Vlissingen goed aangezien hij tekende voor de kappen van dit station.

Routes station Van Ravesteyn (1950 tot circa 2003)

In het herstelplan van Van Ravesteyn uit 1950 is in het station geen visitatiezaal meer aanwezig. Daarmee zijn ook de looplijnen voor de reizigers vereenvoudigd. Vanuit de hal, met in de rechterwand de loketten en de inname van bagage, betreedt de reiziger in een rechte lijn het verzamel- of 'pleinperron'. De richting van het tongewelf van het plafond begeleidt de rechte beweging door de hal. Via een sluis met kaartcontrole halverwege het pleinperron betreedt de reiziger de twee perrons met de treinen. Het derde perron is door middel van een hek afgesloten. De kaartcontrole eindigt halverwege de jaren zestig.

Daarnaast zijn er nog twee secundaire routes voor reizigers naar het pleinperron. De eerste is die door de wachtkamer/restauratie van het station. Deze wachtkamer is niet verbonden met de entreehal van het station maar heeft alleen een entree vanaf de openbare ruimte. De andere entree is die door de fietsenstalling. Deze stalling is gelegen onder het westelijke gedeelte van de perronkap van het Schill Haverkamp gebouw. Vanuit deze fietsenstalling betreedt men het pleinperron in de lengterichting.

Routes station huidige situatie (circa 2003 tot heden)

In de huidige situatie is het perronplein toegankelijker geworden. De looplijnen door de entreehal en de restauratie zijn nog steeds in tact. Maar nieuwe secundaire routes ontkrachten de functie van hoofdhal. Er is een extra route vanuit de entreehal, door een shop/cafetaria naar het perron. Deze route, gelegen ter plaatse van het voormalige kaartjeskantoor en de bagage-inname, heeft enigszins het karakter van een sluiproute. Het pleinperron is vanuit de fietsenstalling toegankelijk via een beveiligd draaihek. Bovendien is de fietsenstalling ten koste van het pleinperron aanzienlijk vergroot. De perrons zijn bovendien direct toegankelijk geworden vanuit de openbare ruimte. Ten westen van het station is een openlucht fietsenstalling en een groot parkeerplein voor forenzen. Hiervandaan loopt er langs een dienstgebouw een route door de open lucht naar de reizigersperrons. Ten slotte is aan de oostzijde van het station een voormalige diensttoegang naar perron 1, nu permanent opengesteld. Deze toegang sluit aan op een klein parkeerterrein aldaar.

3.2 Stedelijke routes: station en stad

Stedelijke routes station Schill en Haverkamp (1892 tot 1945)

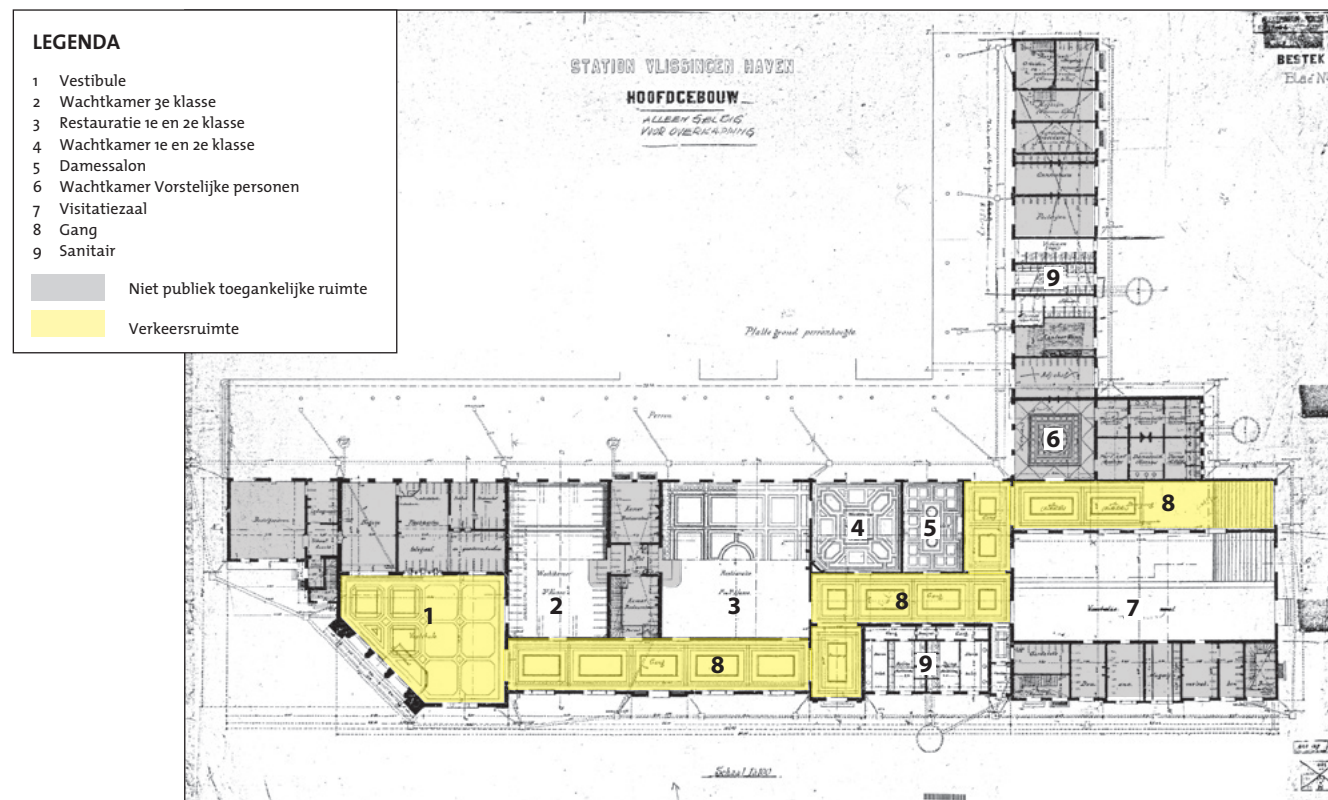
Op basis van een historische luchtfoto (zie pag 13) kan worden geconcludeerd dat tot aan 1945, het station van Schill en Haverkamp, de relatie van de reizigers met stad geconcentreerd is rond een stedelijk aandoend plein voor de afgeschuinde entree van het station. Hier ligt een tramhalte die de passagiers naar de stad vervoert (zie afb. hoofdstuk 1.3). Hoe meer men hiervandaan naar het oosten gaat, hoe meer de ruimte bepaald wordt door de sfeer van goederenoverslag van de sporen naar de veerboten. De zone ten oosten van het station en de sporen, langs de haven, was niet openbaar toegankelijk.

Stedelijke routes station Van Ravesteyn (1950 tot circa 2003)

Nieuw aan het stromenverloop in deze periode is de opstelplaats voor auto's voor de veren. Hiervoor is ten zuidwesten, voor het nieuwe station een groot terrein bestemd. Dit terrein is via een entreegebouwtje met een loket toegankelijk. Bovendien loopt een brede weg vlak langs de stoep van het station naar de opgangen van de veerboten. De bus heeft aan de westzijde van het station een schuin geplaatste halte. Voetgangers en fietsers moeten oversteken over de ruime verkeerswegen naar het station en de fietsenstalling. De voetgangers lopen over stoepen naar het station. Voor fietsers is er een route langs de opstelplaats voor auto's naar de sluis, richting binnenstad, en naar de veerboten. De ruimte voor het station wordt gedomineerd door het gemotoriseerde verkeer, het is een geoliede logistieke machine, een hub van trein, auto's en veerboten.

Stedelijke routes station huidige situatie (circa 2003 tot heden)

Het opheffen van de veerboot voor auto's en vrachtauto's naar Bresskens in 2003 heeft ook grote gevolgen voor het stromenverloop voor het station. De voorruimte voor het station is duidelijker verdeeld in het oostelijk deel waar de voetganger domineert en het westelijke deel waar het gemotoriseerde verkeer domineert. Het voetgangersdeel voor het station heet nu ook Stationsplein. Het gemotoriseerde verkeer dat hier rijdt, rijdt stapvoets. Dit nieuwe plein sluit aan op de opstapplaats van de veerboot voor het langzame verkeer. Via een lus ten westen van de stationsentree rijden de auto's en bussen terug over de Prins Hendrikweg en naar de stad. De oostelijke route naar het veer is opgeheven. De Prins Hendrikweg als hoofdroute voor het merendeel van het gemotoriseerd verkeer, krijgt weer de functie die in de periode Van Ravesteyn en Schill Haverkamp had.



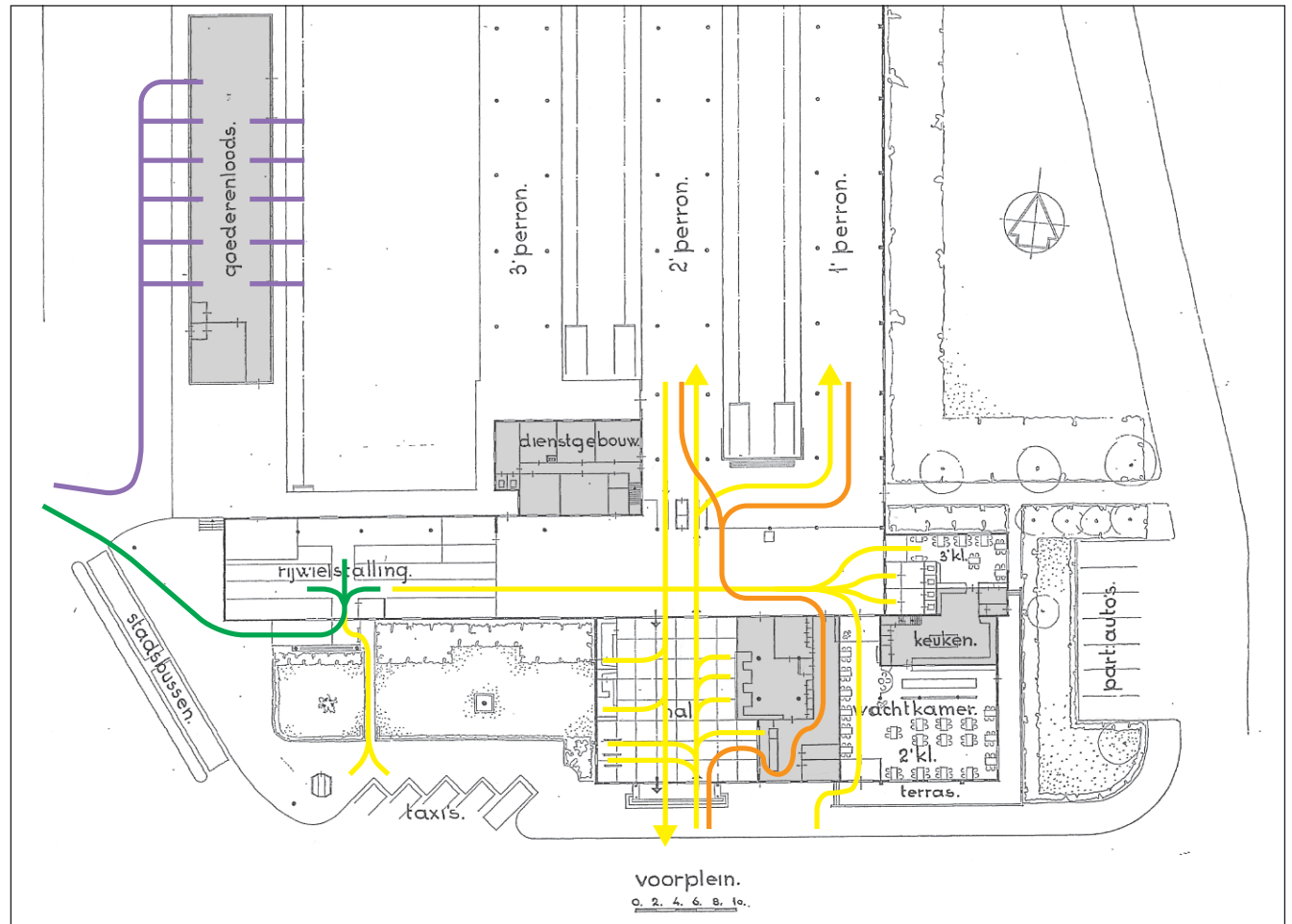
De verkeersruimte in het gebouw (ingekleurd) in de plattegrond begane grond Station Vlissingen, ontwerp Schill Haverkamp, 1892 (Pro Rail Utrecht, bewerking HTA)



De kiosk en voetgangers op het trottoir aan de voorzijde van Station Vlissingen, ca 1955 (Scharleman 2005)

1950

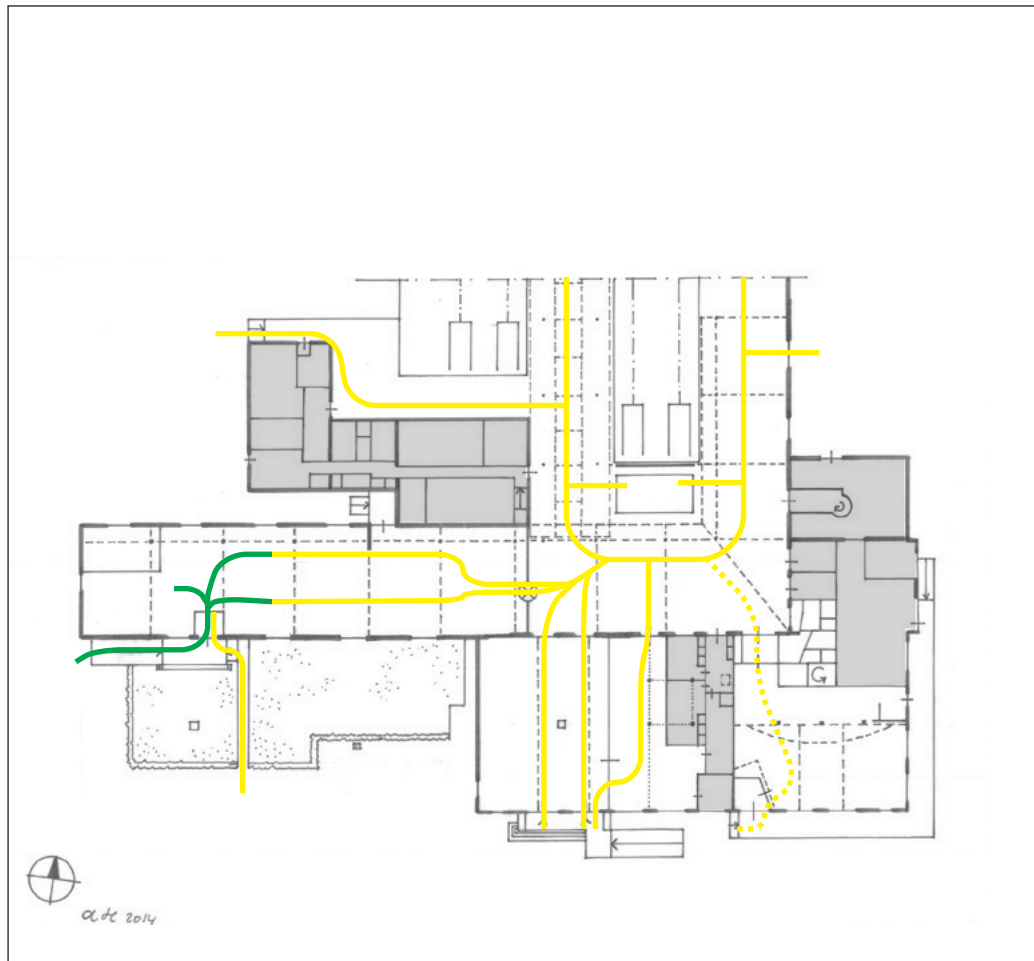
Routing gebouw

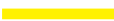






1950: routing door het gebouw (Van Ravesteyn, 1951, p. 259)

- Route reizigers
- Route reizigers (zomer)
- Route persoonlijke bagage
- Route goederen
- Route fietsers
- Niet voor het publiek vrij toegankelijke ruimten

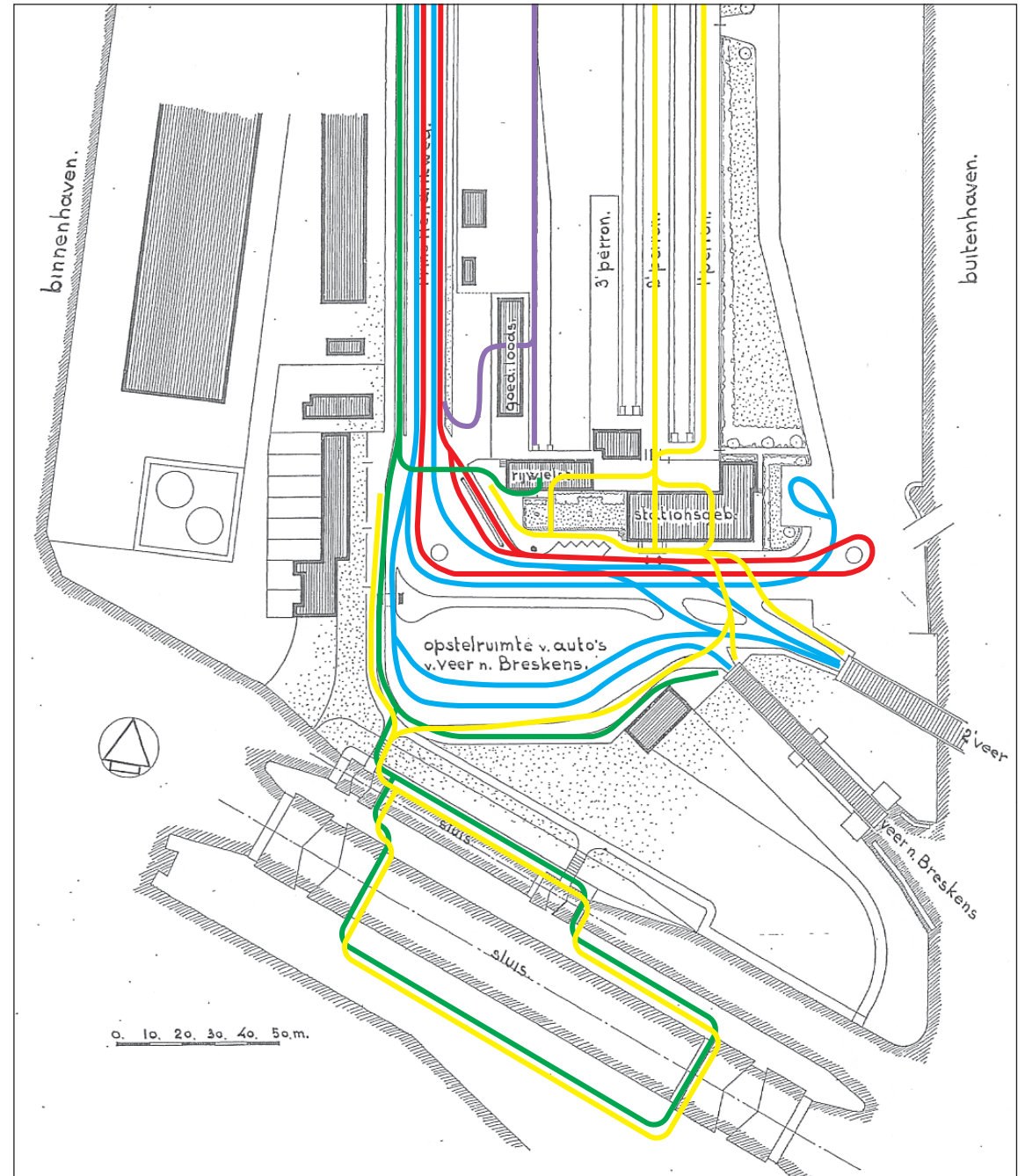
2013 Routing gebouw



- 2013: routing door het gebouw (HTA, augustus 2014)**
-  Route reizigers
 -  Route reizigers (zomer)
 -  Route persoonlijke bagage
 -  Route fietsers
 -  Niet voor het publiek vrij toegankelijke ruimten

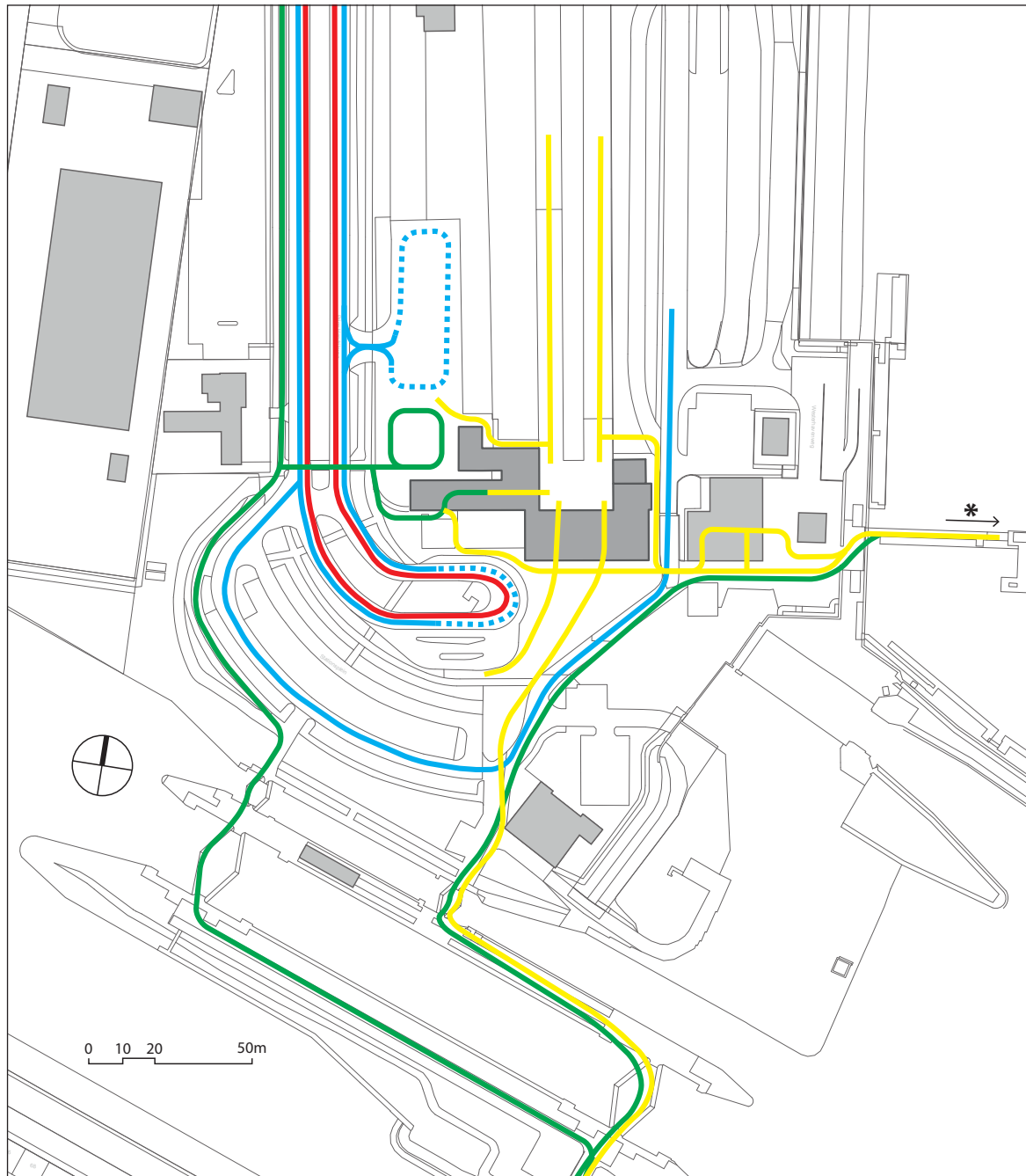
1950 Verkeersstromen

- Route reizigers/voetgangers
- Route fietsers
- Route auto
- Route openbaar vervoer
- Route goederen



Verkeersstromen circa 1950 Situatie (bron: Van Ravesteijn, 1951, p. 258)

2013 Verkeersstromen



- Route reizigers/voetgangers
- Route fietsers
- Route auto
- Langparkeren personenauto's en Kiss & Ride
- Route openbaar vervoer
- * naar het veer

Verkeersstromen 2013 (fragment GBKN Vlissingen 2013)

3.3 Overzicht, samenvatting en conclusies emplacement en route

Overzicht

- 1872 – begin emplacement ligt bij bouw tijdelijke station Vlissingen Haven
- 1892 – aanpassing emplacement bij bouw nieuw station als kopstation naar ontwerp van Schill en Haverkamp, oost-west route reizigers door gebouw dwars op spoorrichting
- 1892 – westelijke Prins Hendrikweg is belangrijkste toegangs weg van en naar het station
- 1950 – opening herbouwde station ontwerp Van Ravesteyn, opheffen grenscontrole, noord-zuidroute voor reizigers door het gebouw
- 1950 – nieuwe opstelplaats voor auto's voor het station
- na 1950 – geleidelijke reductie emplacement
- na 1950 – geleidelijk openbaar maken oostelijk gebied ten behoeve van hoofdroute snelverkeer naar het autoveer
- 2003 – beëindiging autoveer Vlissingen
- na 2003: toename secundaire routes verzwakt hoofdroute via hoofdhal
- na 2003: de westelijke Prins Hendrikweg is weer hoofdroute voor het gemotoriseerd verkeer.

Samenvatting en conclusies

- De hoofdropzet van het emplacement, uit de bouwperiode Schill/Haverkamp (1892) en Van Heukelom (1895), is in de loop der tijd verkleind. Van de oorspronkelijke drie perrons bij het station resteren er nog twee.
- Het emplacement uit de bouwperiode Van Ravesteyn (1950) sluit op een heldere wijze aan op het station, door de centrale noord-zuid richting van de route voor de reizigers.
- In de huidige situatie is de hoofdroute voor reizigers uit de bouwperiode Van Ravesteyn gehandhaafd, maar er zijn meer secundaire routes bijgekomen die de functie van hoofdhal ontcrachten.
- Vanaf de sluiting van het autoveer in 2003 krijgt De Prins Hendrikweg weer de functie die het in de periode Van Ravesteyn en Schill Haverkamp had: hoofdroute voor het merendeel van het gemotoriseerd verkeer. Dit sluit aan bij de functie van het plein voor het station als keerlus en overstapplaats.



Het door oorlogsgeweld beschadigde stationsgebouw Vlissingen Haven in 1944. (col. HUA)

4 Architectonische context: het gebouw tot in de details

Een betekenisvol en rijkgedetailleerd gebouw

Het station is een blikvanger, voor zowel de spoorreizigers, de dagjesmensen uit de stad, als vanaf het water. Wat zijn nu de belangrijkste onderdelen van dat sterke beeld? Hoe gaf Van Ravesteyn die onderdelen vorm? En hoe ging hij om met de erfenis van het station ontworpen door Schill Haverkamp, het gebouw dat zo gehavend uit de oorlog was gekomen?

4.1 Oorspronkelijke opzet architectuur hoofdgebouw, constructie, materialisatie, ornamentiek

4.2 Voortbouwen door Van Ravesteyn op Schill Haverkamp en Van Heukelom

Ontwerp Van Ravesteyn (1945-1950), integratie van oud en nieuw
Het huidige stationsgebouw Station Vlissingen is grotendeels in 1949-1950 gebouwd, naar ontwerp van de bekende Nederlandse architect Sybold van Ravesteyn. Het station uit 1892-1895 (Schill Haverkamp) was door oorlogshandelingen zwaar beschadigd. Het nieuwe station is minder groot dan het eerdere gebouw, maar door de vormgeving nog steeds een markering van de toegang tot Nederland. Vooral de oriëntatie, het sterke silhouet, de kleur, vormtaal, en de detaillering van de buitengevels en ruimte van de hoofdhallen maken het tot op de dag van vandaag een herkenbaar baken voor reizigers. Zelfs in de drukke havenomgeving is het een gebouw dat de aandacht trekt. Van Ravesteyn integreerde om praktische redenen onderdelen van het oude station in zijn nieuwe ontwerp, waaronder delen van de perronoverkapping uit 1895 (Van Heukelom), en muurdelen van het gebouw uit 1892 (Schill Haverkamp). Ook maakte hij gebruik van bestaande fundamenten, die hij integreerde in het nieuwe ontwerp. Hij handhaafde de opzet van het kopstation en de perrons evenals de oriëntatie van de hoofdgevel op het zuiden.



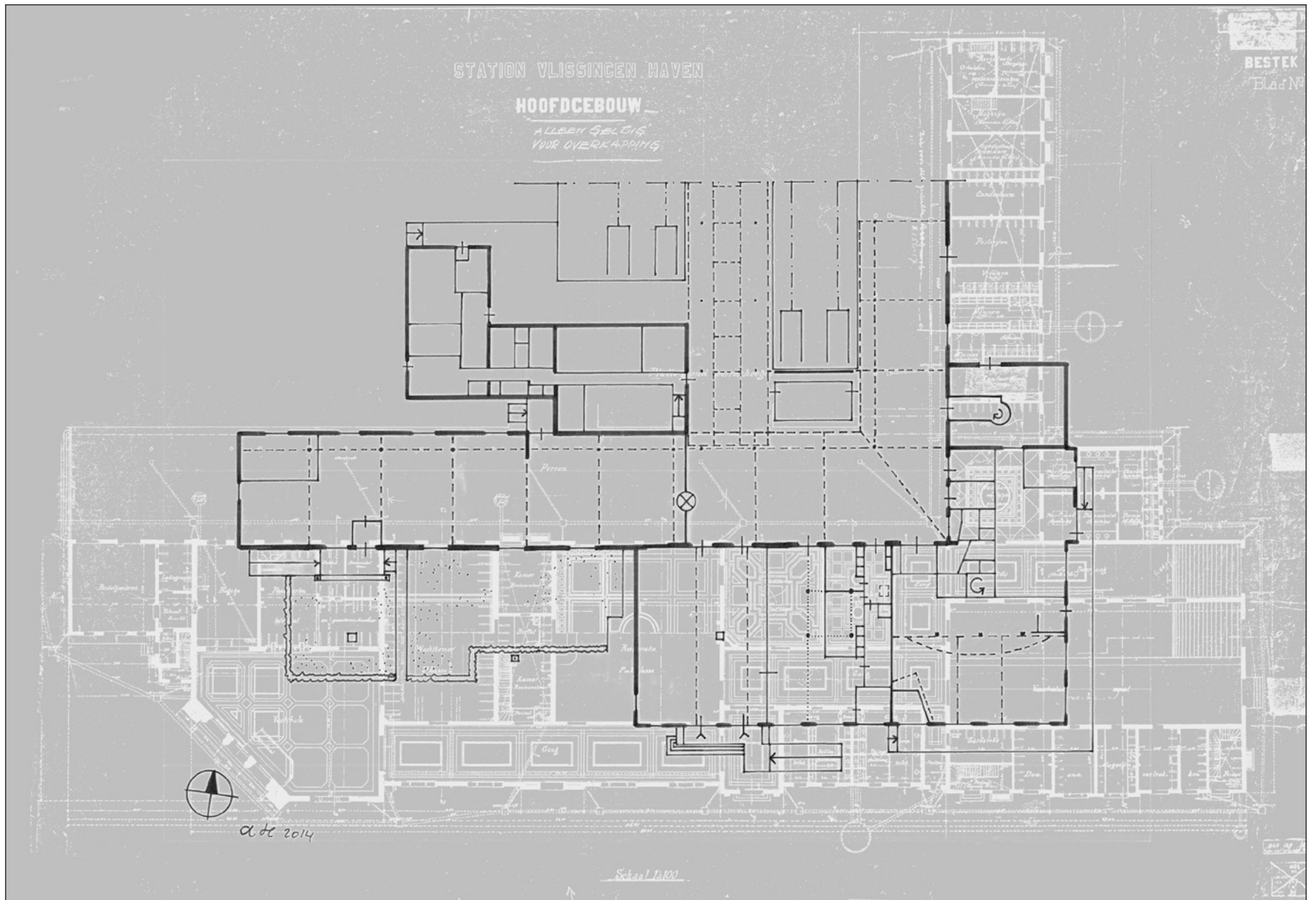
Artikel over het nieuwe station Vlissingen in 'Nieuw Spoor', 1951

Samenhangende compositie als kernwaarde

Om de essentie van Van Ravesteyns architectuur goed te begrijpen zijn teksten van de architect zelf waarin hij zijn opvattingen uiteenzet informatief. Van Ravesteyn hield in 1950 voor leden van de Bond van Architecten een lezing waarin hij de kern van zijn opvatting over architectuur op dat moment samen vatte. In dat jaar wordt ook het station opgeleverd. Architectuur, stelde hij, had als een der kunsten een expressieve waarde. Hij beschouwde het gebouw als een kunstvorm waarmee een ontroering bij de beschouwer (gebruiker, bezoeker, reiziger, stadbewoner) kon worden teweeg gebracht. De architect beschikte over expressieve middelen als materialen, vormen en compositie; hij noemde dat 'de taal der architectuur' (Van Ravesteyn, 1950). In Station Vlissingen past Van Ravesteyn die taal heel bewust toe. Hij beschouwde het stationsgebouw als een samenhangend geheel, een afgewogen compositie opgebouwd uit de middelen, materialen en contextgegevens die de architect tot zijn beschikking heeft. Alle architectonische aspecten als de contour van het gebouw, de plasticiteit van de gevel, de materiaal- en kleurkeuze, symmetrie, vormdetails, licht- en donkerwerking, beeldende kunsttoepassing, zijn voor hem een samenhangend geheel. Ligging, oriëntatie, bouwhoogte van het hoofdgebouw stemde hij af op functionele eisen, budget en situatie. Beweging en de beleving van het gebouw als reiziger zijn belangrijke beweegredenen van de compositorische keuzen.

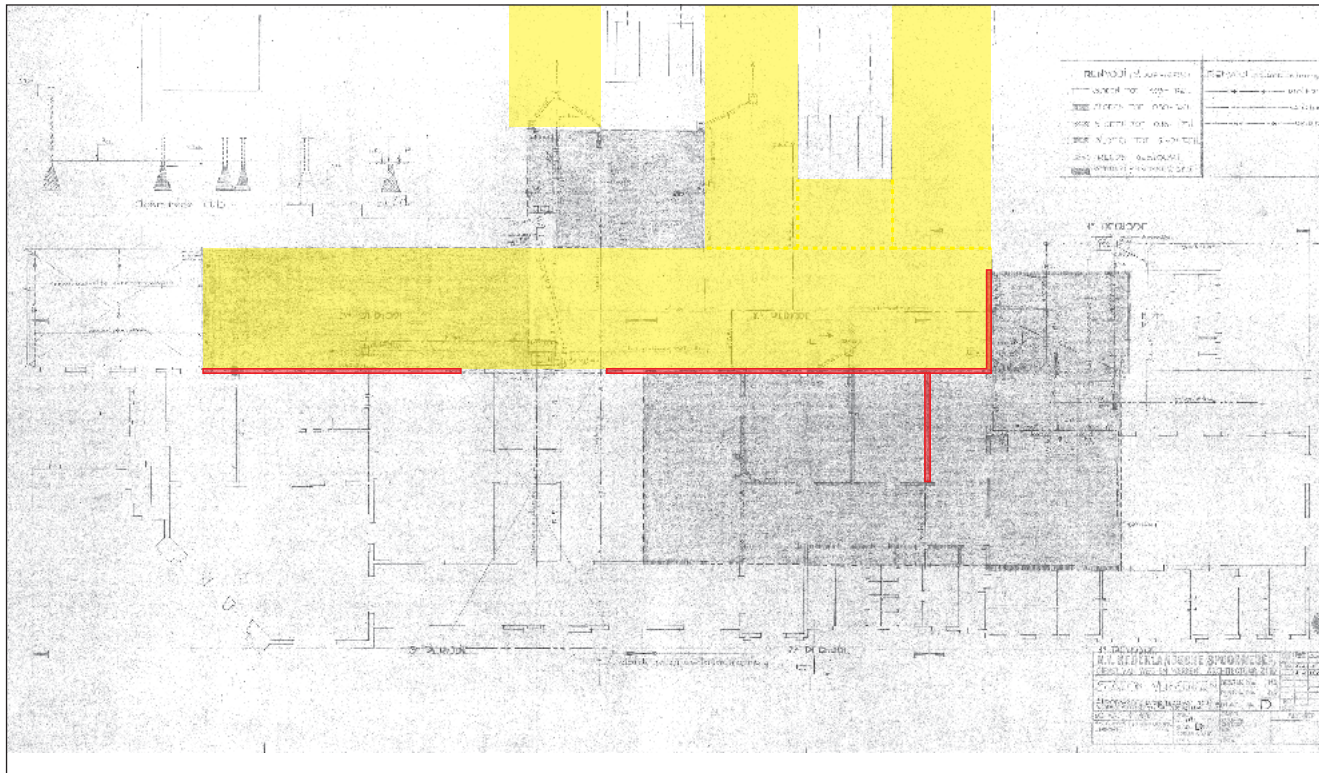
4.3 De gevels van het stationsgebouw: een expressieve bekleding

De kernwaarde van Van Ravesteyn's concept voor Station Vlissingen schuilt voor een groot deel in de gevels. De gevels zijn als het ware een rijk 'kleed' met een expressieve waarde. Meerdere onderdelen van die gevels bepalen gezamenlijk en in onderlinge samenhang de werking ervan, waaronder compositie, materiaal en vorm, beeldende kunst.



Station Vlissingen, met aanduiding oorspronkelijke bouw Schill Haverkamp (witte lijnen) en daarop geprojecteerde huidige situatie, na de herbouw door Van Ravesteyn (zwarte lijnen). Zichtbaar is de verkleining van het station ten opzichte van de voorganger (HTA, 2014)

1892 /1895 - 1949



In het nieuwe stationsgebouw handhaafde Van Ravesteyn muurdelen uit de bouwperiode Schill Haverkamp 1892 en perrons en perronoverkapping uit de bouwperiode Van Heukelom 1895 (HTA, 2014)

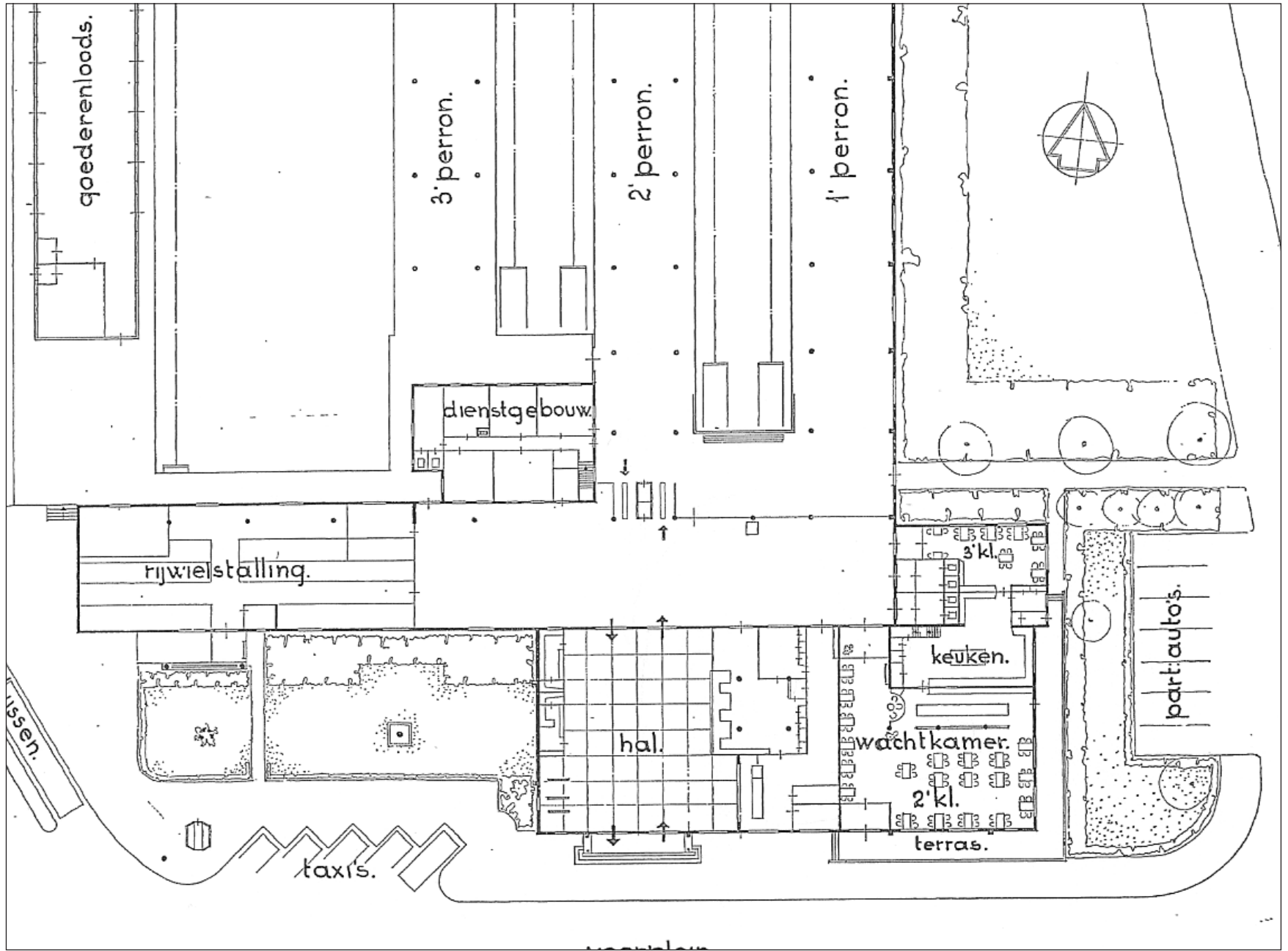


gehandhaafde perrons en perronoverkapping



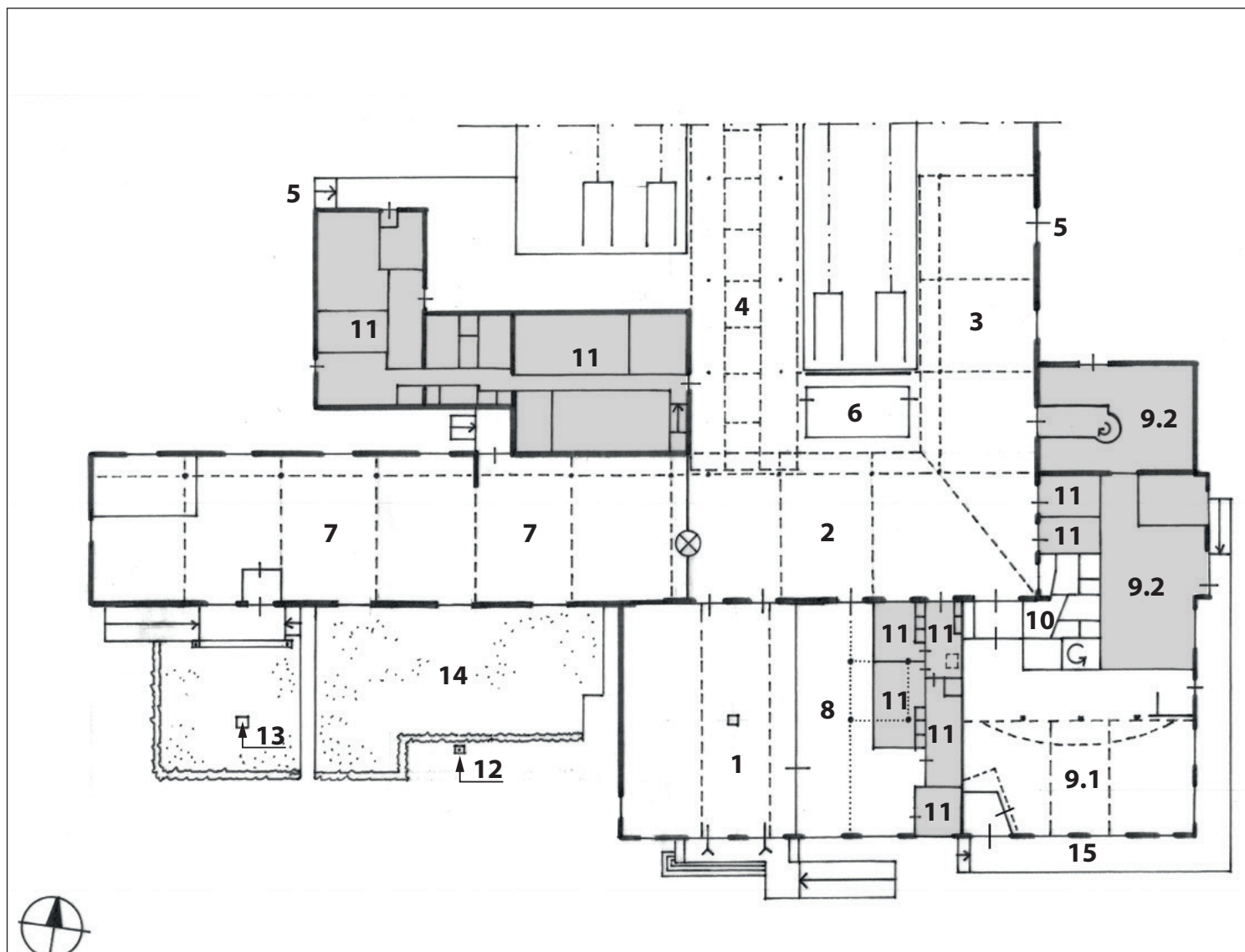
gehandhaafde bouwmuur 5,4m + peil

Funcities 1950



Plattegrond en lengtedoorsnede station Vlissingen in 1950 (Van Ravesteyn 1951, p. 259)

Funcities 2014



LEGENDA

- 1 Stationshal
- 2 Perronplein
- 3 Perron 1
- 4 Perron 2
- 5 Zijtoegang tot perrons
- 6 Abri
- 7 Overdekte fietsenstalling
- 8 Stationswinkel, snackbar
- 9.1 Stationsrestaurantie
- 9.2 Stationsrestaurantie diensten
- 10 Sanitair
- 11 Diensten en voorzieningen
- 12 Vlaggenmast
- 13 Sierschaal
- 14 Plantsoen
- 15 Terras

Niet publiek toegankelijke ruimte

Compositie: hiërarchie vertelt verhaal

Het hoofdvolume van station Vlissingen heeft niet alleen een duidelijke voor- en zijkant, maar ook een pregnant silhouet, zodat het gebouw bij een vluchtige indruk voor snelverkeer, maar ook in de avondschemering en bij nacht een krachtige en herkenbare indruk maakt. Dat silhouet wordt in belangrijke mate bepaald door de gevel van het hoofdvolume met de twee symmetrische schijngewelven, en het teruggelegde gevel van de fietsenstalling. Alhoewel de massa van het gebouw bescheidener is dan het Schill Haverkamp periode, is de werking ervan door de inzet van architectonische middelen monumentaal: dat is karakteristiek voor dit gebouw en voor Van Ravesteys architectuur in deze periode.

Het symmetrische en hiërarchische hoofdvolume versterkt de oriëntatie op architectonisch en stedenbouwkundig niveau. De gevels vertellen als onderdeel van een samenhangende compositie een verhaal. Enkele voorbeelden kunnen die werking verduidelijken. De hoofdgevel wordt benadrukt door de beide beelden en de klok in het midden. De zijgevels zijn relatief neutraler. Hoofdhall en belangrijkste wachtruimte zijn voor Van Ravesteyn even belangrijk gemaakt in de voorgevel, terras en trap geven het functionele verschil aan voor de gebruikers. Het straalt uit: reizen (hoofdhall) en verblijven (wachtruimte, zicht op veer) zijn gelijkwaardig. De borstwering van het terras maakt de functie van de wachtruimte binnen afleesbaar. Vervolgens maakt hij onderscheid tussen hoofdroute (via hoofdhall)



De zorgvuldig gecomponeerde voorgevel van Station Vlissingen (januari 2013)

en secundaire route (voor fietsers). Het terug gelegde volume van de rijwielstalling past bij de ondergeschikte functie ten opzichte van het hoofdgebouw, tegelijkertijd geeft de als portico vormgegeven entree van de rijwielstalling de reizigers zeker niet een weggedrukt gevoel, maar wordt het reizen ook voor fietsers voornamelijk begeleid.

Materiaal en vorm

Een belangrijk middel dat Van Ravesteyn toepast bij de uitwerking van de gevels is de afstemming van materiaal en vorm. Kenmerkend voor Van Ravesteys architectuurtaal in Station Vlissingen is de losse, nonchalante en haast vrolijke combinatie van naar oude, traditionele en klassieke architectuur verwijzende vormen en eigentijdse, meer individuele vormen. Opvallend in dit opzicht is de klassiek geprofileerde gootlijst die de architect combineert met de volstrekt eigen stijl, bijvoorbeeld bij de vensters in de voorgevel ruitvormige en accoladevormen. Van Ravesteyn schroomde er niet voor om de klassieke van cannelures voorziene zuilen en pilasters van het exterieur in hetzelfde gebouw toe te passen als de strakker afgewerkte natuursteenornamenten van de kaartverkoopbalies. In de hoofdhall combineerde hij het klassieke tongewelf met de zakelijke rechthoekige doosvorm. Hij contrasteert gemetselde gevelvullingen met grote vensteropeningen met moderne stalen kozijnen. Kenmerkend voor het oorspronkelijk materiaal gebruik is de baksteen buitenmuren met profielijst bekroning. Typerend voor de wederopbouwperiode is ook het bewerkte sierbeton op sommige plekken, zoals gefrijnd beton bij het terras. Gefrijnd beton is beton dat met een frijn is bewerkt (een kamvormige beitel).

De combinatie van oud en nieuw wordt in deze periode door collega architecten wel 'shake-hands' architectuur genoemd, maar Van Ravesteyn hanteert het zo historiserend en uitgesproken dat het bij hem 'neo-barok' wordt genoemd. Hij heeft er ook geen enkele moeite mee om de bestaande perronkap (1895) en oude muurdelen (1892) te integreren in de nieuwbouw. Hij handhaafde welbewust de bestaande gevel uit de bouwperiode Schill Haverkamp in zijn herbouwplan. Van Ravesteyn beschouwt dat niet als economische noodzakelijkheid maar als een eerbetoon aan de voorgeschiedenis van de plek en zijn voorgangers.

Beeldende kunst

Bijzondere blikvangers aan de voorgevels van het stationsgebouw zijn de oorspronkelijk gekleurde (gepolychromeerde) levensgrote

beelden van gebakken klei, staande op sierlijke consoles. Ze zijn van de hand van de Utrechtse beeldhouwer Jo Uiterwaal (1897-1972), waarmee Van Ravesteyn vanaf 1937 tot 1954 nauw samenwerkte, hoofdzakelijk aan stations: naast Vlissingen ook aan het Centraal Station Utrecht, en de stations in Roosendaal, Hoek van Holland, Gouda, 's-Hertogenbosch en Nijmegen.

Voor het Station Vlissingen vervaardigde Uiterwaal een drietal beelden en een wapen, die bijzonder zijn omdat de kunstenaar voor het eerst polychromie toepaste en de beelden uit een stuk vervaardigde. De beelden verwijzen naar de spoorwegen en de provincie Zeeland (in de voorgevel aan het plein twee symmetrisch geplaatste beelden midden boven de deuren naar de stationshal en de vensters van het restaurant, en aan de terugliggende gevel van de fietsenstalling). Op de zijwand die het plantsoentje voor de fietsenstalling afsluit, prijkt pontificaal het wapen van Zeeland.

In een toelichting op zijn ontwerp en op de toepassing van monumentale kunst vermeldt Van Ravesteyn dat de beelden door Uiterwaal in Utrecht geboetseerd zijn en vervolgens in één stuk gebakken door de Kleiwarenfabriek Sint Joris in Beesel. Over zijn eerste proef polychromie op beelden toe te passen schrijft Van Ravesteyn dat de beelden roomkleurig zijn met enkele kleurige accenten: 'nagenoeg het gehele beeld is roomkleurig; echter enkele kleine attributen op welgekozen plaatsen in de compositie van het beeld zijn of rood, of blauw, of geel, of goud. Aldus vermijdt men, bij consequent doorgevoerd polychroom de altijd tot mislukking gedoemde noodzaak om de kleur over het aangezicht te moeten voorzetten.' (citaat Van Ravesteyn, 1951, p. 259).

Veranderingen

De meeste gevels zijn in hoofdpziet nog ongewijzigd ten opzichte van de gevels uit de bouwperiode Van Ravesteyn. Door kleine verbouwingen, onderhoudsingrepen en tijdelijk gebruik zijn enkele gevels wel gewijzigd. De belangrijkste zijn:

Gevels hoofdgebouw:

- wijzigen oostelijke gevel hoofdgebouw door uitbreiden keuken restaurant, met vorm en materiaalgebruik is wel aansluiting gezocht.

Gevel hoofdgebouw perronzijde

- vervangen pui bij keuken restaurant, in materiaal en vorm die niet aansluiten.

- schilderen boogveld bij entree restaurant
- plaatsen vuilcontainers voor deuren

Gevel perron

- verlagen en opnieuw metselen perrongevel oostzijde, verschraving van gebouw.

Gevel dienstgebouw

- verbinden dienstgebouw met voormalig kantoorgebouw met schakelstuk met een semi-permanent karakter.

Conclusie

De gevels, zowel aan de openbare buitenzijde, als aan de perronzijde van de reizigers, zijn zeer expressief. Zij bepalen in al hun rijkdom en gedetailleerdheid het gezicht van het gebouw. De werking van de gevels ligt verankert in de compositie, materiaal en vorm, en in de toegepaste beeldende kunst.

4.4 Hoofdhall met kaartverkoop, winkels, voormalige bagageafhandeling

In het interieur wordt het expressiemiddel van de 'bekleding' ook doorgezet. Waardevol in de oorspronkelijke hoofdhall is de axiale opzet met een centrale as evenwijdig aan de belangrijkste bewegingsrichting (noord-zuid). En het is voorstelbaar dat Van Ravesteyn het thema voor de twee tongewelven, dat zo pregnant zichtbaar is in de voorgevel en interieur van hoofdhall en wachtkamer, uit de bestaande bouw afleidt: de hoofdentree tot de perrons zijn twee bestaande doorgangen in de perronmuur, met twee bovenlichten in een boog. De overgang tussen bestaand en nieuw maakt Van Ravesteyn bij die twee doorgangen als contrast zichtbaar: de oorspronkelijke details plaatst hij koud naast de nieuwe materialen.

Die axialiteit wordt gevormd door de samenstellende eenheden, waarbij in ieder geval de route via een min of meer rechthoekig volume en een tongewelf beeldbepalend zijn. De vorm van het tongewelf en de prominente lijst benadrukken de bewegingsrichting, evenals de gevelopeningen voor daglichttoetreding in noord- en zuidgevel. De vorm wordt versterkt doordat het gewelf vanuit een koof door niet zichtbare armaturen met strijklucht wordt aangelicht. De balken in het plafond geven de ruimte een horizontale indruk, en geven een tegenbeweging aan het tongewelf. De boogvensters vormen een samenklank met het tongewelf. De onderrand van

De expressieve bekleding



De door Van Ravesteyn ontworpen hoofdentree van Station Vlissingen, op de achtergrond (links) de entree tot de fietsstalling. (Van Ravesteyn, 1951, p. 260)



Onderdelen van de door Van Ravesteyn ontworpen rijke gevel: de accoladevormige sierstenen raamomlijsting, metalen kozijnen, pilasters van plint tot geprofileerde daklijst, baksteen, 2013



Gepolychromeerd beeld van een boer en boerin (verwijzend naar de omgeving van het station) aan de gevel van de rijwielstalling, 2013



Detail van de oorspronkelijke terrasmuur, met onderdelen van bewerkt sierbeton, 2013



Integratie van een door Van Ravesteyn ontworpen deurkozijn in een muurvlak van het perronplein uit de bouwperiode Schill Haverkamp (rechts). De pui links is recent, 2013

Hoofdhall



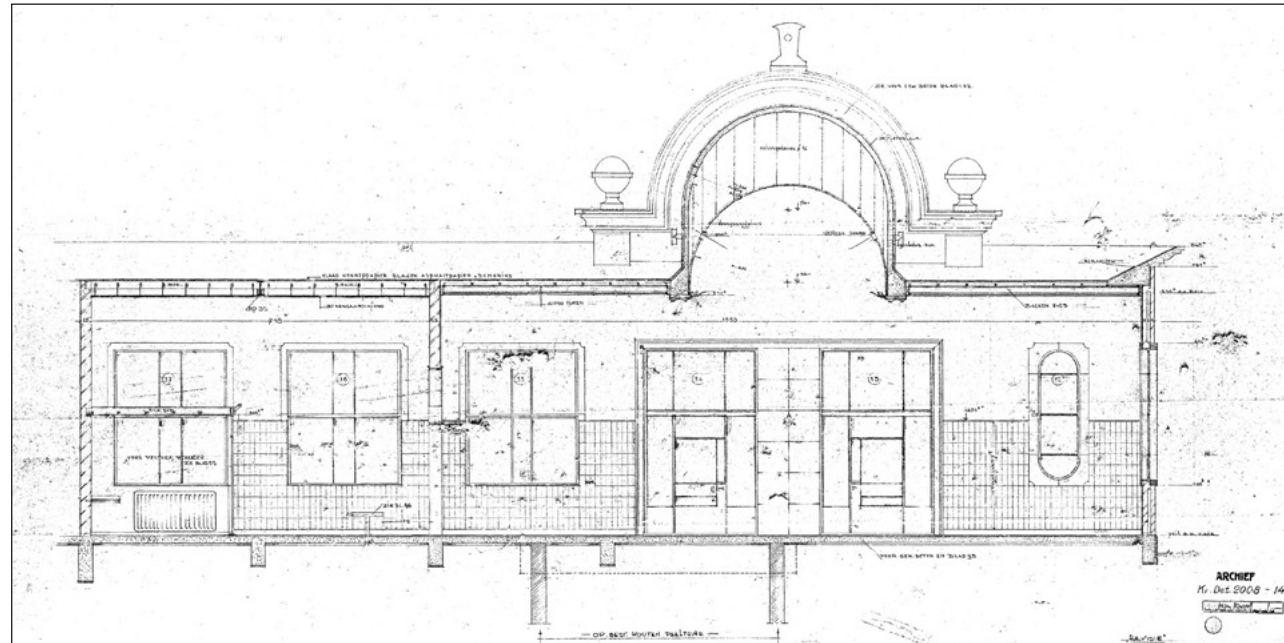
De axiale Stationshal van Station Vlissingen, net na de oplevering in 1950. De halwand was voor een deel bekleed met tegels (inmiddels verdwenen). De twee doorgangen met boog vinden hun oorsprong in het handhaven van een muurdeel uit de bouwperiode 1892. (col. HUA)



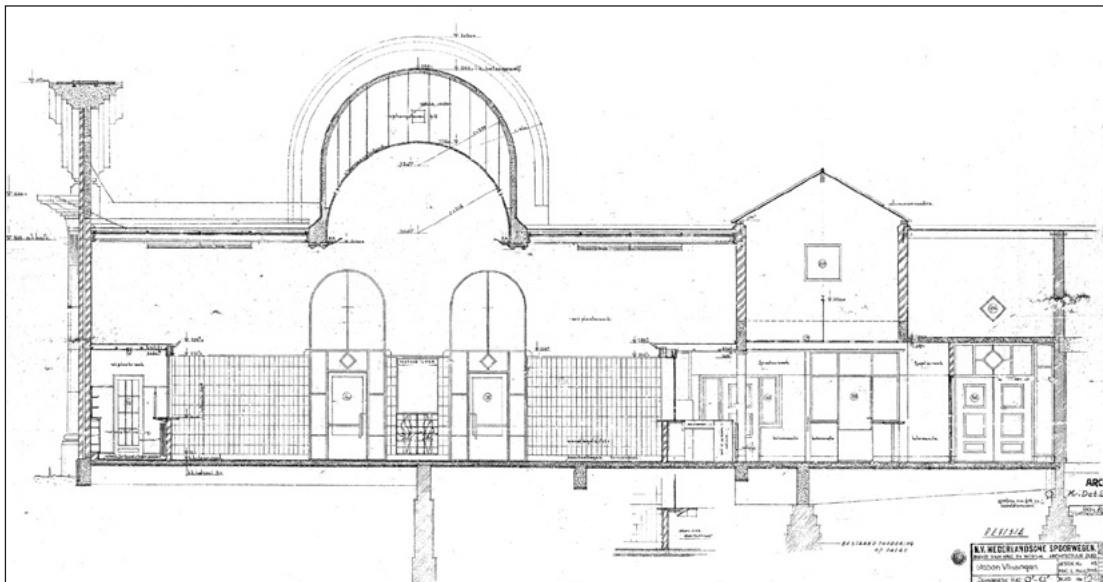
De ruimte voor de kaartverkoop (links) en de bagagebank (rechts) in de entreehal, tijdens de oplevering in 1950 (col HUA)

wand is afgewerkt met geglaazuurde tegels, dat gemakkelijker dan pleisterwerk is schoon te houden. Een monument op een sokkel in de middenbaan van de vertrek- en aankomst looproute begeleidt de reizigersstroom. Deze is in 1957, na de opening geplaatst. Het ontwerp van de kunstenaar Philip ten Klooster herinnert aan de elektrificatie van de Zeeuwse lijn. Centraal in de achterwand, tussen de twee toegangen tot de perrons, is een bijzonder vormgegeven klok aangebracht.

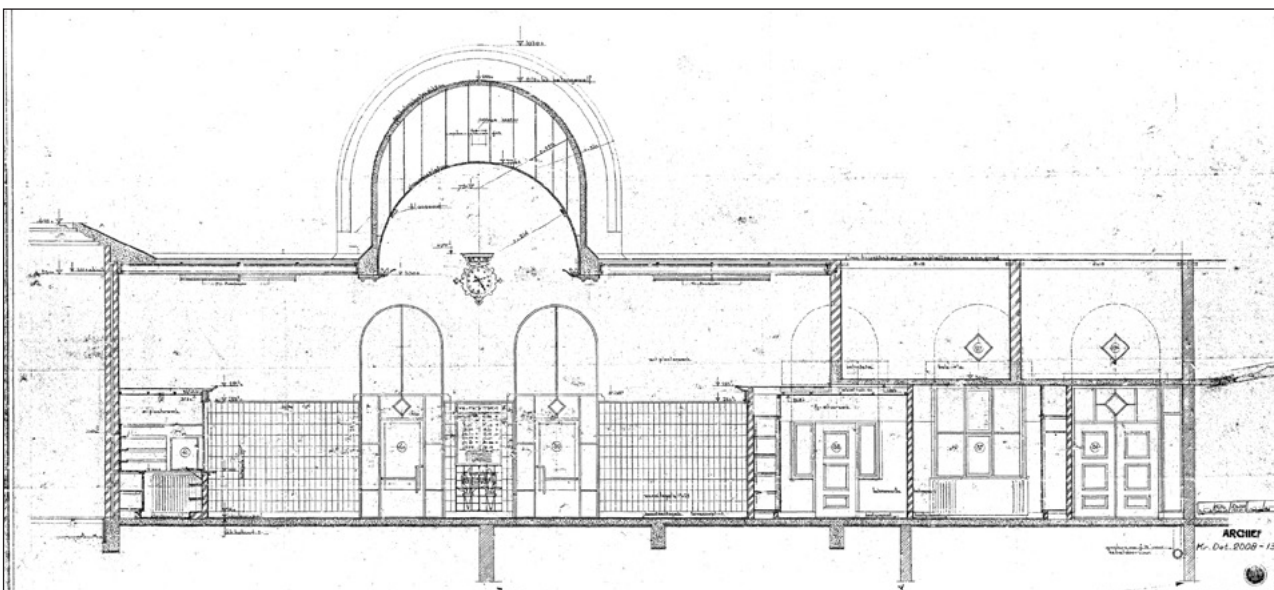
De voormalige ruimte voor kaartverkoop, de huidige winkel, is als een ingebouwd volume aan oostzijde gesitueerd. De klassiek vierkante kolomstelling en het daklicht geven het een bijzondere sfeer. Van Ravesteyn ontwerpt voor het stationsgebouw een aparte route voor de bagageafhandeling. De entree tot de bagagebalie, dwars op de hoofdax, is aan de oostzijde van de hoofdhall gesitueerd, naast het plaatskaartenkantoor. Voor het personeel is vanuit de bagageruimte een zijtoegang tot het perron.



Dwarsdoorsnede over de stationshal, zicht op gevel voorzijde: rechts de wand met de hoofdentree aan het Stationsplein, links de bagageafhandeling. Zichtbaar is het schijn-tongewelf. (Pro Rail, Utrecht)



Dwarsdoorsnede over de stationshal richting de gevel perronzijde. Links een doorsnede over de schijngevel, rechts het plaatskaartenkantoort met bovenlicht. (Pro Rail Utrecht)



Dwarsdoorsnede over de stationshal, zicht op de wand met de toegangen tot de perrons. Rechts in de hal is onder een verlaagd plafond het plaatskaartenkantoort. Links in de hal een van de twee winkelruimtes. (Pro Rail, Utrecht)

In het oorspronkelijke ontwerp liggen twee winkels (inmiddels afgebroken) aan de westzijde van de hoofdhal: voor sigaren en boeken. Daarnaast, bezijden de looplijn naar de perrons, stonden borden met de tijden.

Constructie

De constructie van de stationshal is bijzonder vanwege het tongewelf, bestaande uit een binnen- en buitenschaal. In de gevel wordt de contour van de buitenste schaal zichtbaar, terwijl in het interieur de tweede, binnenste schaal zichtbaar is. De houten hulpconstructie, die niet zichtbaar is voor het publiek, is nog vrijwel geheel oorspronkelijk. Het gewelf van het plafond wordt indirect aangelicht (vanuit een koof). De huidige hanglampen zijn recent. De gevel is deels een siergevel, doordat de muur in de hoogte gedeeltelijk hoger is opgetrokken dan de achterliggende ruimte.

Veranderingen:

Hal, kaartverkoop en winkels

De stationshal, kaartverkoop en winkels zijn meerdere keren verbouwd, waardoor veel van de oorspronkelijke details verloren zijn gegaan. In de huidige situatie zijn de winkels tegen de westwand afgebroken, waardoor de symmetrie in de hal is afgezwakt. De ruimte wordt gebruikt als algemene halruimte. Het plaatsen van automaten voor het opladen van OV kaarten in de hal is logisch vanwege de route.

Het oorspronkelijke uitgiftepunt voor kaartverkoop is sterk veranderd. De ruimte wordt gebruikt als winkel. Het karaktervolle bovenlicht is helaas niet meer aanwezig en de inrichting is sterk aangepast waardoor nauwelijks meer iets van de oorspronkelijke functie, bedoelingen en inrichting kan worden ervaren. Wel is door een binnenvenster nog een zichtrelatie tussen winkel en hal. De oorspronkelijke geglazuurde wandbekleding is niet meer aanwezig. De grijze tegelvloer met de orthogonale banen in lichtere steen lijkt wel oorspronkelijk te zijn. De richting verstrekt de looprichting.

Bagage

In 1989 is op de plek van de bagageafhandeling een algemene informatiebalie gerealiseerd. De oorspronkelijke route voor bagageafhandeling is niet meer herkenbaar in de huidige situatie. Zowel de bagageafhandeling als plaatskaartenkantoort zijn van functie veranderd: nu zijn hier de gecombineerde winkel en cafetaria gevestigd. In het huidige station is een nieuwe route voor bezoekers

van het cafeteria (op de plek van de bagageafhandeling): vanuit de stationshal, via cafeteria, naar de perrons, met het karakter van een sluiproute die de logica van de route via de stationshal aantast.

Deuren

De oorspronkelijke metalen scharnierdeuren voor de in- en uitgaande reizigers zijn vervangen door rode automatische schuifdeuren. (Overigens staan in de berging in het gebouw enkele stalen deuren die mogelijk oorspronkelijk zijn.)

Conclusie

- De stationshal heeft zijn oorspronkelijke functie behouden. Sterk in de beleving is nog de axiale ruimtelijke werking door middel van vorm en compositie, zichtlijnen en looprichting.
- de oorspronkelijk detaillering en indeling zijn op veel plaatsen aangetast waardoor de samenhang en kwaliteit voor een deel verloren is gegaan.



De stationshal in 2013. Zicht op de winkel.



De stationshal in 2013. Zicht op de hoofdentree in de gevel aan het stationsplein



De stationshal in 2013. Zicht op de wand met de toegang tot de perrons.

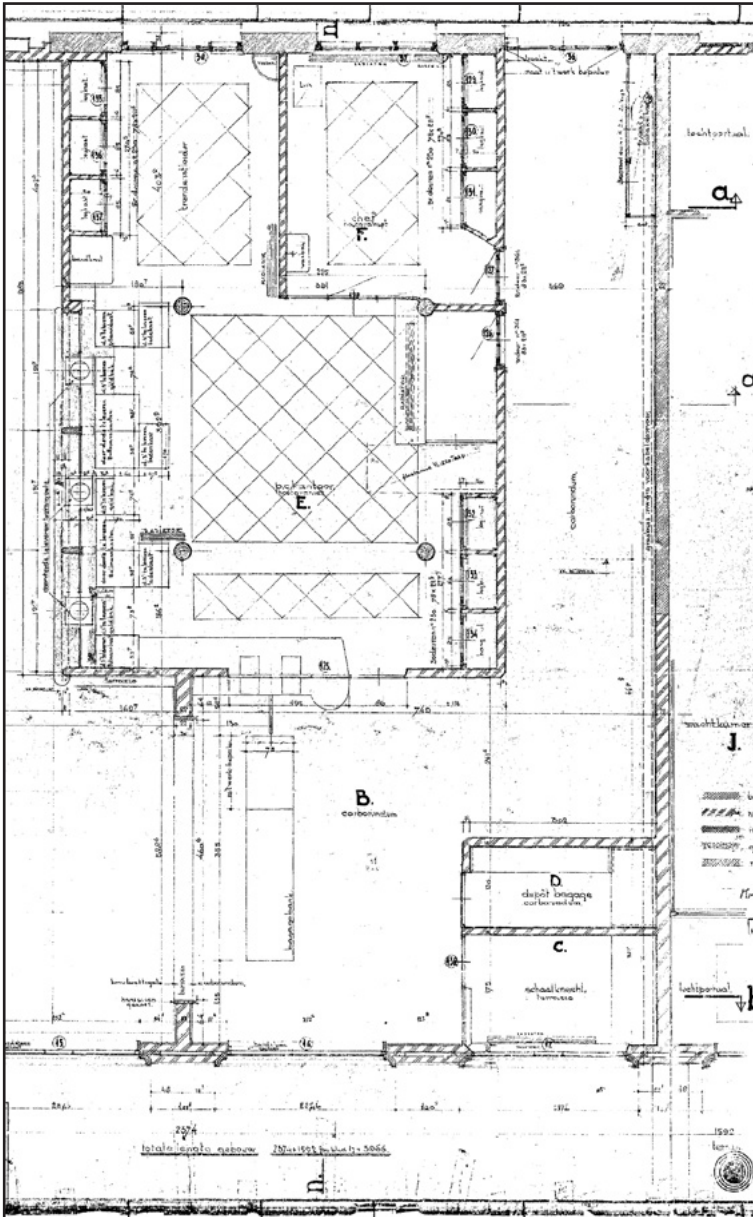


De door Van Ravestein ontworpen klok, 2013



De houten hulpmstructuur van het gewelf, 2013

Voormalig plaatskaartenkantoor



Plattegrond plaatskaartenkantoor en bagageruimte, 1949. In 1962 zou het aantal balies uitgebreid worden van drie naar vier. (Pro Rail Utrecht)



Plaatskaartenkantoor, helder verlichte werkplek door het bovenlicht, en rechts zicht op de hal. (Nieuw Spoor, 1951, p. 43)



Het voormalige plaatskaartenkantoor, in gebruik als kiosk in 2013. Tegen de achterwand een recente publiekstoegang de perrons.



Het voormalige plaatskaartenkantoor, in gebruik als kiosk in 2013. Het binnenvenster zorgt voor een zichtrelatie tussen winkel en hoofdhal.

Voormalige wachtkamer



De uitgiftebalie van de wachtkamer tweede klasse, net na de oplevering circa 1950. (Nieuw Spoor, 1951, p. 43)



Wachtkamer tweede klasse, net na de oplevering 1950 (Van Ravestejn, 1951, p. 263)



De inrichting van het restaurant in 2013 wekt associaties met de nautische wereld. (foto 2013)

4.5 Voormalige wachtruimtes en keuken

Het interieur van de wachtruimte heeft een voor die tijd 'cleane uitstraling', in een lichte en overzichtelijke kenmerkende Van Ravestejn stijl. In het oorspronkelijke ontwerp uit 1949 hebben bezoekers de beschikking over twee wachtkamers. Aan de oostzijde van het stationsgebouw liggen een wachtkamer tweede en een aparte wachtkamer derde klasse, daartussen in ligt een keuken. Voor de gebruikers van deze wachtruimtes ontwierp Van Ravestejn een afzonderlijke route van en naar de perrons. Vanaf het terras is een toegang tot de tweede klasse wachtkamer die ook aansluiting geeft op het perron. Van Ravestejn geeft de grootste wachtruimte (tweede klasse) grote vensters die uitzicht bieden op de auto-opstelplaats voor het veerverkeer.

Constructie

De constructie van de huidige restauratie is bijzonder vanwege de dubbele schaal van het tongewelf. In de gevel wordt de buitenste

contour van de buitenste schaal zichtbaar, terwijl in het interieur een tweede, lagere schaal zichtbaar is. Het plafond wordt indirect aangelicht. Op de zolder is de houten steunconstructie nog vrijwel volledig intact en zichtbaar.

Verandering

In 1992 is de keuken van het restaurant uitgebreid (ontwerp W. Scheltens), op de plek van de wachtkamer derde klasse. Tevens is de gevel gewijzigd. Voor de stijl van de uitbreiding is in het exterieur aansluiting gezocht met de oorspronkelijke architectuur.

Enigszins een vergelijkbare functie, met als grootste verschil dat het gebruik los van het spoorvervoer is komen te staan. Het is nu een restaurant dat toevallig in het stationsgebouw is ondergebracht. Het richt zich op de dagjesmensen, minder op treinreizigers. Tekennend hiervoor is de lange wintersluiting. Het restaurant is uitgebreid en verbouwd. De uitbreiding is aan de buitengevel zichtbaar als een volume dat min of meer is aangepast aan Van Ravestejn's ontwerp.

In de huidige interieurinrichting is niet naar aanpassing gezocht. Het interieur is van een nautische aankleding voorzien, die weinig zichtbaar laat van Van Ravestejn's ontwerp. Tegelijkertijd wordt het uitzicht naar buiten belemmerd. Het uitzicht is in de huidige aankleding grotendeels belemmerd door vrijwel permanent half neergelaten zonwering, half gesloten gordijnen en objecten in de vensterbanken voor de ramen. De route voor restauratiegebruik is in de huidige situatie alleen in de zomermaanden nog mogelijk. Gedurende die relatief drukke maanden is het restaurant in gebruik.

Conclusie

- de ligging van het restaurant gedeelte, op de zuid-oosthoek, met uitzicht op het plein voor het station en de havenactiviteiten is als referentie aan de wachtruimtes van belang.
- De inrichting harmonieert niet met de architectuur van Van Ravestejn. Dit heeft een grote verschraving van de architectonische kwaliteit tot gevolg.

4.6 Rijwielstalling

De rijwielstalling is cultuurhistorisch bijzonder vanwege de integratie van muur en kapconstructie uit de bouwperiode 1892, 1895 in Van Ravestejn's ontwerp. Van Ravestejn handhaaft de bestaande muur uit 1892 als binnenzijde van de zuidelijke muur. Aan de

buitenzijde voegt hij daar een nieuwe baksteen gevel aan toe zodat een nieuw geheel ontstaat. Aan de binnenzijden zijn door de oude boogvelden de nieuw gemetselde muurdelen zichtbaar gelaten. Ook de kapconstructie met de gietijzeren kolommen en houten kap is gehandhaafd: dat is de oude perronkap uit 1895. De overgang tussen bestaand en nieuw geeft Van Ravesteyn op respectvolle wijze vorm. De kolommen in de stallingsruimte laat hij vrij staan, en hij plaatst de nieuwe muur daar op gepaste wijze naast. De vensters en muurvelden sluiten aan bij het ritme van de kolommen. In de zuidelijke wand plaatst Van Ravesteyn de door hem ontworpen vensters in de grotere bestaande boogvelden. De gelaagdheid in bouwfasen lijkt hij zo te benadrukken.

Constructie

De ruimtelijkheid van de fietsenstalling is van grote kwaliteit. De constructie van de rijwielstalling is zeer bijzonder vanwege het samengaan van bouwelementen uit verschillende bouwperiodes: Schill Haverkamp, Van Heukelom en Van Ravesteyn. De voormalige buitenmuur is veranderd in de binnenzijde van de muur. De houten kap, met gietijzeren constructie, en gemetselde muurdelen maken de historisch gelaagde opbouw zichtbaar.

Verandering

- De fietsenstalling is vergroot door de scheiding richting de perrons te verplaatsen: in het verlengde van de gevel van het dienstgebouw. Het solitaire volume van het dienstgebouw is daardoor minder goed afleesbaar, en het materiaal harmonieert niet met de bestaande architectuur.
- Het portaal bij de entree (als ingebouwd volume) is recent. Het volume tast de grootsheid van het hoofdvolume aan.
- De werkplaats met opslag als ingebouwd volume is recent vernieuwd.

Conclusie

- De kernwaarde van de rijwielstalling schuilt in de zichtbare gelaagdheid en daarmee de bijzonder vertellende werking van de architectuur met een integratie van delen uit de bouwperiode 1892, 1895 in het concept van 1950.
- Latere verbouwingen (de vergroting, en inbouvvolumes) tasten de oorspronkelijke eenheid aan.

Rijwielstalling



Station Vlissingen Haven met links een eindstuk van de perronkap, waarvan Van Ravesteyn delen in zijn concept van 1950 handhaafde. Foto 1895 net na de oplevering van de perronkappen. (Schill Haverkamp, 1895, p. 14)



Interieur rijwielstalling, integratie van perronkap, 2013



Verplaatste entree rijwielstalling, aan het perronplein, 2013

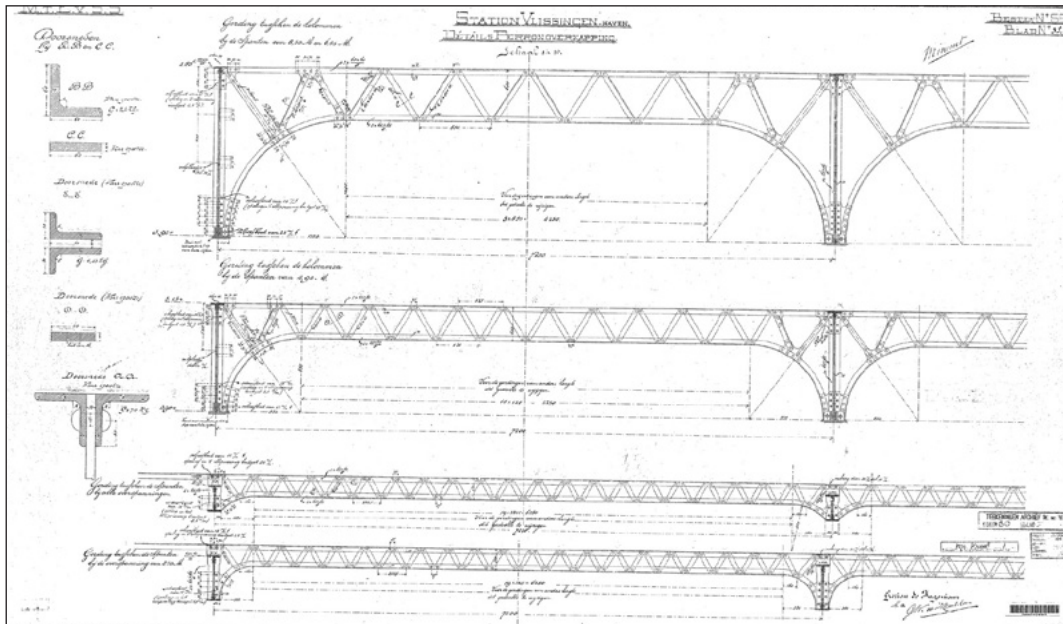


De zorgvuldig gedetailleerde portico, met ruimtelijke werking, in 2013



De westelijke kopgevel van de fietsenstalling, in 2013

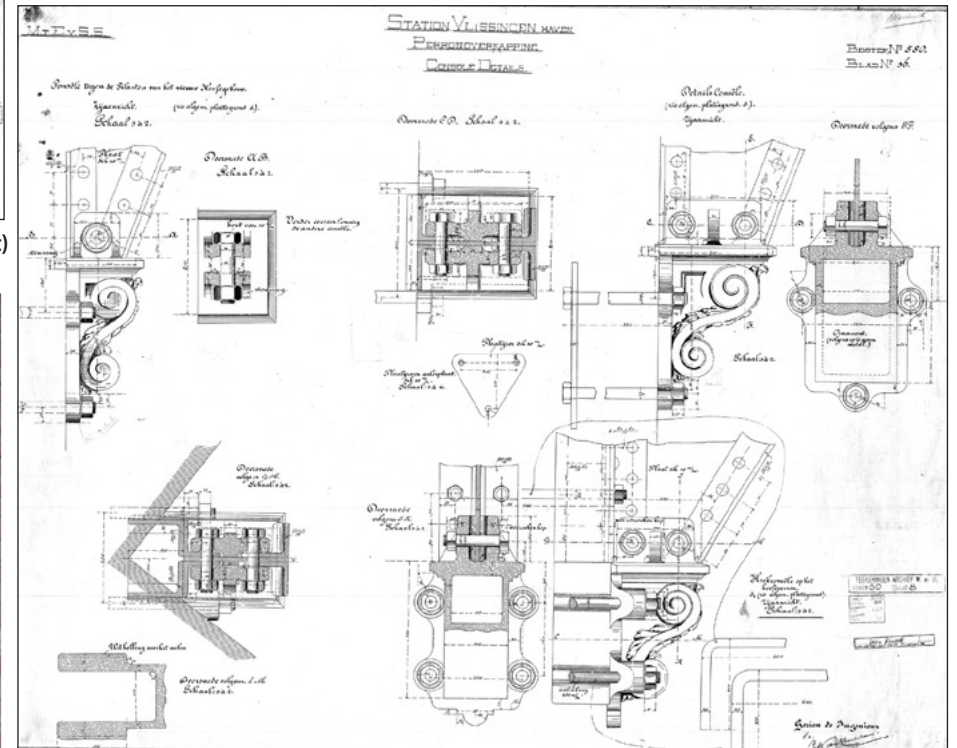
Perronoverkapping



De door Van Heukelom ontworpen perronoverkapping, 1895 (col. Pro Rail Utrecht)



Een van de oorspronkelijke consoles, 2013



Detailtekeningen van de toegepaste gietijzeren console-details van de perronoverkapping, Van Heukelom 1895 (Pro Rail Utrecht)

4.7 Perronplein, perronkap en perronmuur

Van grote waarde zijn het perronplein aan de noordzijde van het hoofdgebouw, de restanten van de perronkappen, perronmuren en perronruimtes uit de bouwperiode Van Heukelom. Het plein is nog zeer overtuigend aanwezig bij het perronplein, in samenhang met de gevel uit de bouwperiode Schill Haverkamp. Het perronplein wordt in tweeën gedeeld door een wand met een door Van Ravesteyn ontworpen post voor kaartcontrole. Van Ravesteyn handhaaft de perronkappen van het oorspronkelijke gebouw, die niet zijn verwoest. Deze zijn gerealiseerd naar ontwerp van Van Heukelom in 1895. Kenmerkend voor de perronkap zijn de gietijzeren kolommen op poer, gietijzeren kapconstructie met muurconsole, en houten latten aan de binnenzijde van de kap. Zeer expressief is het gedeelte bij het perron waar deze kap wordt aangehecht aan de twee lange kappen van de langsperrons. Langs het eerste perron is een door Van Ravesteyn ontworpen gemetselde scheidingmuur, tussen perron en haventerrein. De door Van Ravesteyn ontworpen wand bij het perronplein is niet meer aanwezig, en vervangend oor een recente wand.

Constructie

De constructie van perronkap en perronmuur is waardevol. Vooral het deel bij het perronplein overtuigt vanwege de gaafheid. Gietijzeren kolommen, gietijzeren consoles, en gemetselde muren, vormen in samenhang met de perronruimte een rijk geheel.

Verandering

Van kaartcontrole naar in- en uitcheck paaltjes OV-chipkaart

Een belangrijke verandering is de beëindiging van het werken met de kaartcontrole en de scheiding tussen perronplein en de perrons. Eind jaren zestig zijn de perronkaartjes bij de NS afgeschaft. De huidige perrons zijn van meer zijden toegankelijk gemaakt. De perrons zijn vanaf drie zijden toegankelijk: vanuit het stationsgebouw (de hoofdhal, restaurant, dienstgedeelte) vanaf de westelijke zijde (rijwielstalling, dienstgebouw, zijtoegang) en de oostelijke zijde (doorgang in muur voor voetgangers en licht/langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer). Bij de huidige toegangen tot de perrons zijn de nieuwe chippalen geplaatst met de mogelijkheid om in en uit te checken met de OV-chipkaart.

De langgerekte oorspronkelijke perronkappen zijn niet meer aanwezig. De perronkappen zijn voor een groot deel verwijderd, ingekort

of vervangen door eigentijdse kappen. De huidige kap van het eerste perron is kleiner dan de oorspronkelijke. Wel zijn de gietijzeren kolommen gehandhaafd. Kolommen als restanten van de perronkap, zijn hier voorzien van een recent lichtarmatuur. Tegen het hoofdgebouw aan zijn de kappen nog oorspronkelijk. Op het tweede perron zijn de kolommen hergebruikt en in 1989 van een andere kap voorzien. In plaats van de dichte beschutte vorm van de oorspronkelijke kap (met daglicht van beide zijkanten, de spoorrails) en het gerichte daglicht op de rails, is de huidige kap voorzien van een daglicht doorlatende middenbaan. Dat vergroot wel de daglichttoetreding op de perrons, maar de dramatische en expressieve waarde van het contrast is verdwenen. Alhoewel op het eerste gezicht kolommen zijn gehandhaafd is het historische beeld door het veranderen van de kap sterk veranderd. Bij het ontwerp van de aanhechting van de kolommen aan de nieuwe kapconstructie is nauwelijks naar aansluiting gezocht, maar lijkt eerder een 'loshouden van de vernieuwingen' en 'contrast zoeken' uitgangspunt te zijn geweest. Bij de sloop van de kap van het eerste perron is ook de langgerekte perronwand van het eerste perron veranderd: deze is in hoogte gehalveerd en (waarschijnlijk) opnieuw opgemetseld, met weglating van de vensters in de muur, die het muurdeel ritmeerden en visueel contact met de havenactiviteiten mogelijk maakte.



De lange perronmuur aan de oostzijde langs het eerste perron, in 1950 (HUA)



De beschadigde perronoverkapping, beschadigd en ontzet door het bombardement in 1944. De beschadigde kappen zijn na de oorlog hersteld (col. HUA)



Zicht op het derde perron. Links de gevel van de fietsenstalling. De perronkap is opgebouwd uit gietijzeren kolommen in combinatie met metalen spantconstructie en houten dak. Bij het herstellen van de perronkappen handhaafde Van Ravesteyn de oorspronkelijke opzet. Foto c1 1950 (col. HUA)

Nieuwe wachruimtes verdeeld over het perron

Omdat de wachruimtes uit de bouwperiode Van Ravesteyn nu anders worden gebruikt (als restaurant en keuken), zijn wachruimtes/abri's op de perrons zelf bijgebouwd. Bij het perronplein is een recente winddichte wachruimte. Op het eerste perron zijn twee recente rechthoekige wachruimtes met rechte zitbank en afdak. Het tweede perron is voorzien van twee recente windschermen in de vorm van een gebogen wand met zittingen en afdak.

Conclusie

- De architectuur van het oorspronkelijke perron en overkapping uit 1894 is het best bewaard gebleven in het deel bij het perronplein en eerste perron. De resterende kolommen die zijn hergebruikt als lichtarmatuur verwijzen slechts rudimentair naar de oorspronkelijke indrukwekkende lengte van de kappen uit de bouwperiode Van Heukelom.
- De huidige vernieuwde perronkappen zijn zowel ruimtelijk als cultuurhistorisch als onsamenhangend te beoordelen.



Het perronplein in 2013



Restant van de perronoverkapping van het eerste perron, in 2013



De aanhechting van de Van Heukelom kolommen aan de vernieuwde kap (1989) in stijl contrasterend, deze is 'losgehouden' van de nieuwe perronkap, juli 2013.



De nieuwe (1989) perronoverkapping van het tweede perron contrasteert met de kap bij het perronplein, 2013



Windscherm, in 1990 gerealiseerd. Achter het windscherm een van de recenteabri's.



Van kolommen uit de bouwperiode zijn lichtarmaturen gemaakt, perron 1, 2013.



De doorgang aan het eind van de verlaagde perronmuur, bij het gebouw van Rijkswaterstaat, 2013

4.8 Tuin en terras

De kleine siertuin voor de fietsenstalling is een van de beeldende middelen waarmee Van Ravesteyn een rijke architectuur realiseerde. Het is een buffer tussen fietsenstalling en plein, geeft een groen karakter aan het voorplein, en zorgt voor een rustige route voor wandelaars langs de gevel naar de hoofdentree. Architectonisch overgangselement is de portico, die als een voornaam bordes is beschouwen. Op de stoep voor de tuin had Van Ravesteyn een kiosk in zijn ontwerp opgenomen. De structuur (contour, positionering vaste elementen, detaillering sierschaal, paden) van de tuin is ontworpen door Van Ravesteyn, wie voor het beplantingsplan heeft getekend is niet bekend.

Het terras bij de restauratie is hecht met het gebouw ontworpen vanwege de toegepaste materialen. Vanaf het relatief smalle terras is levendig zicht op het veer.

Constructie

Tot de door Van Ravesteyn ontworpen beeldbepalende onderdelen behoren de rechthoekige contour, het voetpad naar de entree, de sierschaal en vlaggenmast.

Veranderingen

De contour van de tuin is veranderd. Bij de hoofdhal is de contour van de tuin aangepast waardoor de heldere rechthoekige opzet is verzwakt. De vlaggenmast is verplaatst, waardoor de oorspronkelijke lengte is verzwakt. De sierschaal is sterk vervallen. De kiosk is afgebroken.

Het door Van Ravesteyn ontworpen terras wordt nauwelijks gebruikt. Op de oorspronkelijke muur is een windscherm gemonteerd in niet aansluitende vormgeving. Wel wordt semi-permanent houten terrasmeubilair gebruikt dat als uitbreiding is gerealiseerd, waarbij in de vormgeving geen aansluiting is gezocht bij de oorspronkelijke architectuur.

4.9 Dienstgebouwen

Het dienstgebouw aan het tweede perron is van waarde als onderdeel van het oorspronkelijke ensemble. Het relatief eenvoudige, zorgvuldig vormgegeven gebouw past goed bij de functie als dienstvertrek. Het eenlaagse uit baksteen opgetrokken gebouw met dienstvertrekken en verwarmingsruimte is in 1950 naast de fietsenstalling gerealiseerd naar ontwerp van Van Ravesteyn. Door het volume los te houden van het hoofdgebouw onderscheidt het volledig

Tuin, terras, dienstgebouw



De door Van Ravesteyn ontworpen sierschaal, geplaatst in 1954, verlevendigt de voortuin bij de fietsenstalling, foto ca 1954. (col. HUA)



De gehavende sierschaal in 2013



De tuin in 2013



De oorspronkelijke terrasmuur, met een later toegevoegd windscherm, 2013

niet-publiek-toegankelijk gebouw zich van de rest. De schoorsteen steekt markant boven het geheel uit.

Veranderingen

Het huidige dienstgebouw is een gegroeid ensemble. Het tweede, meer westelijke deel is in 1953 gerealiseerd als kantoor van een vrachtgoederenloods. Na sloop van de loods is het tussen 1883 en 2001 diverse malen verbouwd en met een tussenlid verbonden met het eerste dienstgebouw.

Conclusie

Het oorspronkelijke dienstgebouw (het deel grenzend aan het tweede perron) is het meest waardevolle onderdeel van de dienst-ruimtes. Het tussenlid sluit niet aan qua vormgeving.



De gekoppelde dienstgebouwen, gevels spoorzijde, in 2013

4.10 Overzicht en conclusies

De conclusies op een rij

Gevels: De gevels, zowel aan de buitenzijde als aan de perronzijde zijn zeer kenmerkend voor het station. Zij bepalen in al hun rijkdom en gedetailleerdheid het gezicht van het gebouw. De essentie van de gevels ligt verankert in de compositie, materiaal en vorm, en in de toegepaste beeldende kunst.

Hoofdhall: Van de oorspronkelijke hoofdhall met de winkels en kaartverkoop zijn kenmerkend de functie als centrale hall, de route, en de axiale opzet van de ruimte opgebouwd uit vorm, materiaal en compositie.

Voormalige wachtruimte, huidige restaurant: Van de oorspronkelijke opzet van de beide wachtruimtes zijn kenmerkend de ligging van het restaurant gedeelte, op de zuidoosthoek, met uitzicht op het plein en de havenactiviteiten.

Rijwielstalling: De essentie van het ontwerp van de rijwielstalling schuilt in de zichtbare gelaagdheid en daarmee bijzonder vertellende werking van de architectuur met een integratie van delen uit de bouwperiode 1892, 1895 en 1950.

Perronplein, perronkap en muur: Bij dit kopstation is het perronplein nog sterk aanwezig. Het langgerekte zicht over het dwarsperron wordt door de vergroting van de fietsenstalling ingekort. De essentie van de perronkap is bewaard in het deel bij het dwarsperron en eerste perron. De resterende kolommen die zijn hergebruikt als lichtarmatuur verwijzen naar de oorspronkelijke indrukwekkende lengte van de kappen uit de bouwperiode Van Heukelom.

Dienstgebouw: Het grotendeels uit baksteen opgetrokken dienstgebouw is een gegroeid ensemble. Het tussenlid in een semipermanente constructie contrasteert.

5 Waardestelling: de gebouwde erfenis

5.1 Kwaliteiten en knelpunten

5.2 Kwaliteiten van Station Vlissingen

Toelichting op de kwaliteiten en essenties

Welke onderdelen zijn bepalend voor het gebouw van Van Ravesteyn?

Welke kwaliteiten zijn kenmerkend voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter?

Waardering

Om de cultuurhistorische kwaliteiten van Station Vlissingen te behouden, zijn de volgende waarden essentieel

Kernwaarden op schaalniveau van de historische context:

Spoorgeschiedenis

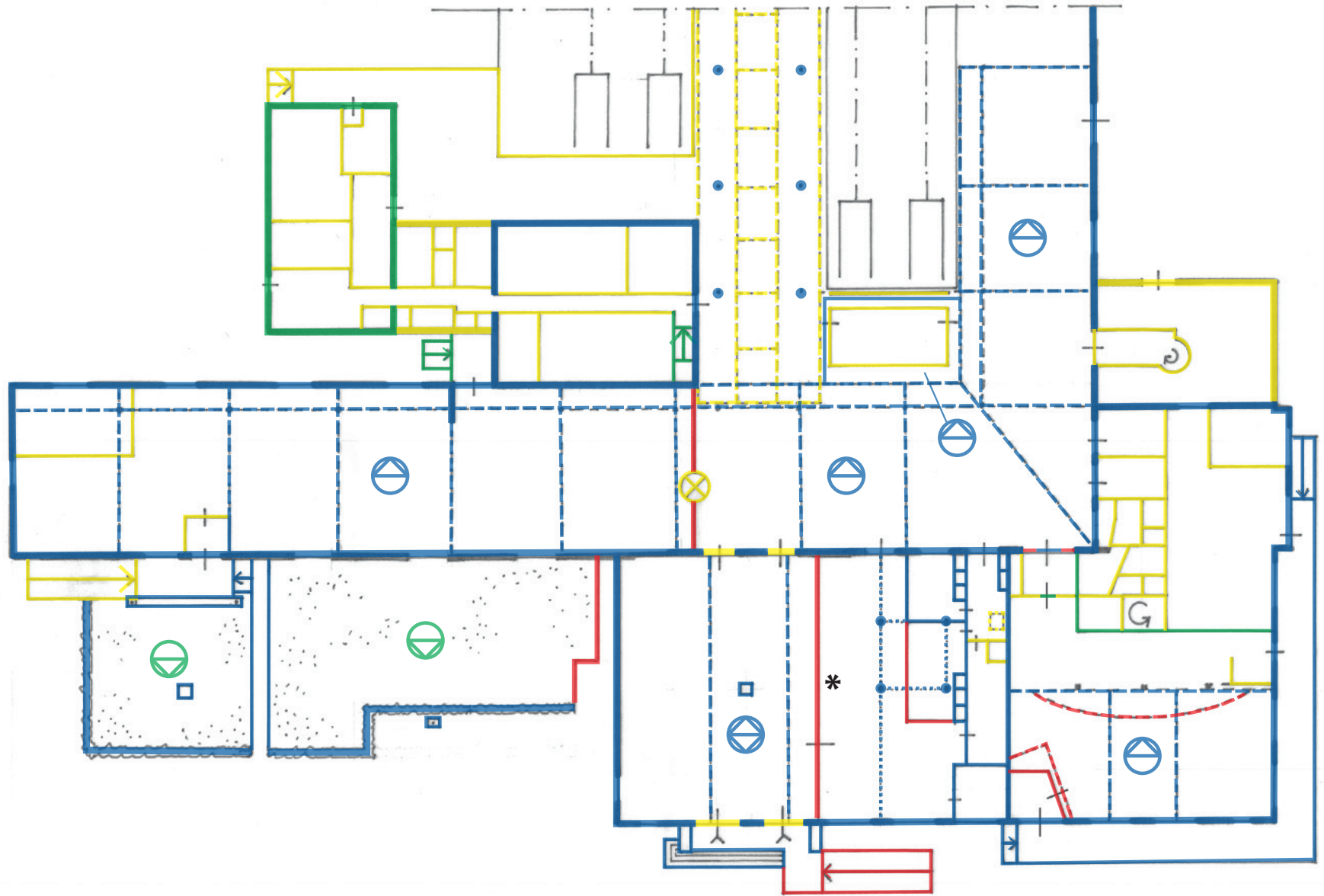
- Het station van Vlissingen is cultuurhistorisch waardevol vanwege de unieke positie die het station heeft ingenomen in het verkeersnetwerk van Nederland. Het station was met name tot 2003 (opheffen autoveer) intensief in gebruik als overstapplaats en knooppunt van verschillende verkeersmodaliteiten voor de veeverbinding van Walcheren met Zeeuws Vlaanderen en Engeland.

Wederopbouw-ontwerp Van Ravesteyn

Het stationsontwerp van Van Ravesteyn, een herstelplan van na de oorlog, neemt in het oeuvre van deze gerenommeerde spoorwegarchitect een belangrijke plaats in. Waardevol is de manier waarop Van Ravesteyn in het station restanten van het oude gehavende gebouw naar een ontwerp van Haverkamp en Schill en de door Van Heukelom ontworpen kappen opneemt.

De architectuur is kenmerkend voor de nieuwe monumentale architectuurstijl die Van Ravesteyn op dat moment hanteert. Het

	Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
	Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
	Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
	Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
	Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
	Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
	Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
	Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
	Kapconstructie; kleur geeft waardering aan
	Hoogteverschil in plafond; kleur geeft waardering aan
	Volumewerking is positief, maar de plaats en materiaal zijn niet meer geheel oorspronkelijk



α de 2014

Waardekaart Station Vlissingen

gebouw is een representant van een monumentale architectuur benadering die tijdens en na de Tweede Wereld Oorlog opgeld deed bij meerdere architecten.

Waardevol is de herkenbaarheid van de architectuur door de toepassing van op klassieke vormen geïnspireerde onderdelen zoals pilaren, kroonlijsten en boogvormen en door de toepassing van figuratief beeldhouwwerk, gemaakt en ontworpen door de kunstenaar Jo Uiterwaal.

Kernwaarden ligging is de stad

De terzijde ligging van Station Vlissingen op een schiereiland is een direct gevolg van de oorspronkelijke functie van het station als overstapplaats naar de pontveren en het openbaar vervoer en is daarom waardevol. Deze ligging draagt in belangrijke mate bij aan het collectieve geheugen van Vlissingen als belangrijke haven- en industriestad.

Kernwaarden inrichting openbare ruimte

De sobere utilitaire inrichtingsmiddelen van de openbare ruimte, zoals de ruime wegen en parkeervelden zijn waardevolle getuigen van het bedrijvige verleden van de stationsomgeving. De inrichting van het plantsoen is uiterst waardevol voor het karakter van de plek.

Kernwaarden van het emplacement:

- De langgerekte perrons met het dominante hoofdgebouw organiseert het reizigersverkeer op logische wijze
- Alhoewel de perronkappen en aantal perrons zijn verkleind en veranderd, functioneert de kwaliteit nog steeds.

Kernwaarden van het gebouw:

Gevels: De gevels, zowel aan de openbare buitenzijde, als aan de perronzijde van de reizigers, zijn zeer kenmerkend voor het station. Zij bepalen in al hun rijkdom en gedetailleerdheid het gezicht van het gebouw. De essentie van de gevels ligt verankert in de compositie, materiaal en vorm, en in de toegepaste beeldende kunst.

Materiaalgebruik en beeldende kunst: veel kwaliteit bezit het station vanwege het materiaalgebruik, vooral de gele baksten, de kunststeen sierstenen en profielen, en de beeldende kunst van Jo Uiterwaal

Deuren en vensters: veel deuren en vensters uit de bouwperiode van Van Ravesteyn zijn kenmerkend voor Van Ravesteyns vrije opvatting

over de omgang met historische vormen, hij gaf daar een geheel eigen uitdrukking aan.

Hoofdhall: Van de oorspronkelijke hoofdhall met de winkels en kaartverkoop zijn kenmerkend de functie als centrale hal, de route, en de axiale opzet van de ruimte opgebouwd uit vorm, materiaal en compositie.

Voormalige wachtruimte, huidige restaurant: Van de oorspronkelijke opzet van de beide wachtruimtes is kenmerkend de ligging van het restaurant gedeelte, op de zuidoosthoek, met uitzicht op de auto-opstelplaats en aanlegsteigers en de havenactiviteiten.

Kernwaarde op schaal van perrons en bijgebouwen:

Rijwielstalling: De essentie van het ontwerp van de rijwielstalling schuilt in de zichtbare gelaagdheid en daarmee bijzonder vertellende werking van de architectuur met een integratie van delen uit de bouwperiode 1892, 1895 en 1950.

Perronkap en muur: De essentie van de perronkap is bewaard in het deel bij het dwarsperron en eerste perron. De resterende kolommen die zijn hergebruikt als lichtarmatuur verwijzen naar de oorspronkelijke indrukwekkende lengte van de kappen uit de bouwperiode Van Heukelom.

Dienstgebouw: Het grotendeels uit baksteen opgetrokken dienstgebouw is een gegroeid ensemble. Het tussenlid in een semipermanente constructie sluit niet goed aan qua vormgeving.

5.3 Knelpunten, bedreigingen en ontwerpthema's

Deze beschrijving, analyse en waardering van de kernwaarden van Station Vlissingen zijn informatief bij de toekomstige omgang met het gebouw. Goed begrip, erkenning en acceptatie van de kernwaarden van Station Vlissingen zijn van groot belang voor toekomstige ontwikkelingen. Bij ontwerpvragestukken en in de omgang en beheer van het gebouw, zijn de cultuurhistorische kwaliteiten van het gebouw van belang. De reizigersbeleving wordt voor een groot deel beïnvloed door die kwaliteiten. Acceptatie van de kernwaarden betekent niet dat niets kan veranderen, maar dat nieuwe ingrepen of beheersactiviteiten aansluiting zoeken met de bestaande kwaliteiten en deze versterken. Er zijn uit de analyse knelpunten naar voren gekomen waar de kwaliteit van het concept van Van Ravesteyn

wordt verstoord of bedreigd. Voor de verschillende schaalniveaus worden de knelpunten, bedreigingen en ontwerpthema's hieronder benoemd.

Schaal van de stad:

- Het sluiten van het autoveer in 2003 heeft grote gevolgen gehad voor de dynamiek van het station en de stationsomgeving. Het Stationsplein functioneert nog steeds als trekpleister en ver-deelpunt voor reizigersstromen, maar het belang van het station is relatief afgenomen. De herinrichting van het plein gaat door de expressieve vormgeving (bestrating, lantaarnpalen, bordes, looprichtingen, reclame-uitingen) een wedstrijd aan met Van Ravesteyns concept, waarbij geen van beide wint, maar alle twee verliezen.
- Het visuele contact met het water is door latere dijkverhoging grotendeels verloren, daardoor wordt de zichtrelatie tussen station en voorplein belangrijker.
- De toekomstige ontwikkelingen van het Schelde terrein en de Kenniswerf Oost zullen invloed hebben op de ontwikkeling van het gebied rond het station en mogelijk ook op het gebruik van het station

Kans stedenbouwkundige samenhang:

- Breng meer rust, overzicht en oriëntatie aan in de inrichting van het Stationsplein, die beter aansluit op het stationsgebouw en de omliggende functies.
- Koester de landmarkfunctie van het hoofdgebouw, door niet meer af te snoepen van bijgebouwen en perrons.
- Probeer bij toekomstige herinrichtingen van het Stationsplein, en de oostelijke en westelijke gebieden goede aansluiting te vinden met de nieuwe ontwikkelingen.

Schaal van gebouw

Gevels

- De gevels zijn het 'gezicht' van het gebouw, en zijn zeer beeldbepalend voor de architectuur van Van Ravesteyn. Veel deuren en vensters hebben nog de oorspronkelijke roedeverdeling, in de eigenzinnige vormgeving van Van Ravesteyn. Bij kleine aanpassingen en onderhoudsingrepen moet voorkomen worden dat deze elementen verrommelen: zoals door reclame-uitingen, afwijkende materiaalkeuze of nieuwe veiligheidseisen.

Kans:

- Overweeg kleuronderzoek te doen naar de oorspronkelijke

kleuren, niet alleen in de bouwperiode Van Ravesteyn, maar ook Schill/Haverkamp en Van Heukelom, zodat bij toekomstige onderhoudsingen het schilderwerk het oorspronkelijke architectuurconcept kan ondersteunen en versterken.

Kans:

Een meer restauratieve benadering bij onderhoudsingen kan behoud en versterking van het oorspronkelijke ontwerp bewerkstelligen.

Hal en route

- De routebeleving is in de loop der tijd veranderd, waarbij onduidelijkheid en verrommeling is ontstaan. De route via de hoofdhall is nog steeds aanwezig, maar nevenroutes zijn zo intensief in gebruik dat van een hoofdroute geen sprake meer is. Aan de oostzijde zijn toegangen tot het perron met onduidelijk karakter. De zijroute vanaf het westelijke parkeerplein direct naar het perron is druk in gebruik. De zijroute via winkel en cafetaria vergroot wellicht de verkoopopbrengst van het bedrijf, maar deze heeft het karakter van een sluiproute en ontkracht het concept van Van Ravesteyn. De route via het restaurant is slechts in de wintermaanden in gebruik, zodat gedurende een groot deel van het jaar een deel van het gebouw niet toegankelijk is.

Kans:

- Bezie de routing op een integrale manier, en overweeg er meer hiërarchie in te brengen die beter aansluit op zowel het concept van Van Ravesteyn als de nieuwe omstandigheden.
- Een restauratieve ingreep waarbij de symmetrie in de oorspronkelijke halfhoge zijruimte van de hoofdhall wordt teruggebracht kan veel kwaliteit toevoegen.
- Een ingreep in de voormalige kaartverkoopruimte door het terugbrengen van de oorspronkelijke ruimtelijke opzet met bovenlicht kan de kwaliteit versterken
- Onderzoek of hergebruik van stalen deuren die in de berging zijn opgeslagen mogelijk is.

Perrons

- De grandeur van de perrons door de langgerekte perronkappen is door een reeks van ingrepen onsamenhangend geworden. Het gevaar ontstaat dat het hoofdgebouw bij verdere ingrepen als een geamputeerd restant overblijft.

Kans:

- Handhaaf en koester het restant van Van Heukeloms perronkap in Van Ravesteys ontwerp.
- Overweeg de oorspronkelijke maat van de fietsenstalling weer te herstellen (te verkleinen), waardoor het langgerekte karakter van het perronplein wordt versterkt.

Terras

- Het door Van Ravesteyn ontworpen vaste terras voor het gebouw wordt niet intensief gebruikt. De houten banken voor het terras sluiten niet aan bij het geheel en versterken het rommelige pleinbeeld. Ook het recente metalen windscherm op de stenen balustrade van Van Ravesteyn is met weinig gerichtheid op aansluiting geplaatst.

Kans

- Probeer het tijdelijk uitgebreide terras bij het restaurant op een meer integrale manier vorm te geven, en ontwerp tegelijk een betere oplossing voor het vaste terras.

Inrichting van horeca en winkels:

- De nautische inrichting van het restaurant en huidige inrichting van de winkel en cafetaria verstoren zeer sterk het architectuurbeeld uit de bouwperiode Van Ravesteyn. Ook de reclame-uitingen en beschildering van de restaurantnaam aan de perronzijde wijken sterk af van de door Van Ravesteyn gehanteerde vormen-taal.

Kans:

- overweeg een restauratieve ingreep waardoor kenmerken van de inrichting van Van Ravesteyn weer worden hersteld.
- Wees terughoudender bij het aanbrengen van reclame-uitingen, integreer die beter en zoek meer aansluiting met het karakter van Van Ravesteys concept.

6 Aanbevelingen en denkrichtingen

Hoe gaan we nu het beste om met de cultuurhistorische waarden? Waar moeten we als verschillende groepen betrokkenen speciaal op letten, willen we de kwaliteiten behouden en versterken? Wie doet wat? Hieronder de aanbevelingen en denkrichtingen op een rij, uitgesplitst naar de verschillende partijen.

6.0 Aanbevelingen voor alle groepen:

- Bij grootschalige transformaties of herstructurering moeten de oorspronkelijke architectonische en stedenbouwkundige waarden uitdrukkelijk betrokken zijn.
- Het beeldbepalende karakter van het station voor deze unieke plek moet bij alle planvorming, voor zowel het station zelf alsook voor de omgeving en de herinrichting van de openbare ruimte, het uitgangspunt zijn.
- Voor alle doelgroepen is het bewustzijn van de uitzonderlijke waarde van het station uit de bouwperiode Van Ravesteijn van het grootste belang.
- In de stedenbouwkundige planvorming van het stationsgebied moet meer samenhang worden aangebracht in de ordening van gebouwen. De zichtlijn vanuit het station moet liefst zo vrij en ruim mogelijk zijn.

6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

- Bezie de routing op een integrale manier, en overweeg er meer hiërarchie in te brengen die aansluit op zowel het concept van Van Ravesteijn als de nieuwe omstandigheden.
- Handhaaf en koester het restant van Van Heukeloms perronkap in Van Ravesteijns ontwerp.
- Wees terughoudender bij het aanbrengen van reclame-uitingen, integreer die beter en zoek meer aansluiting met het karakter van Van Ravesteijns concept.

- Overweeg kleuronderzoek te doen naar de oorspronkelijke kleuren, zodat bij toekomstige onderhoudsingen het schilderwerk het oorspronkelijke architectuurconcept kan ondersteunen en versterken.
- In overleg treden met de exploitant van het restaurant, cafetaria en winkel, en bespreken of elementen van Van Ravesteijns ontwerp meer in samenhang kunnen worden gebracht met eigentijdse inrichtingswensen en met de opbouw van het terras.

Denkrichtingen:

- Onderzoek of ontwikkelingen in het gebied aanknopingspunten bieden voor de vernieuwing van het station.
- Onderzoek de mogelijkheid om de Veerhavenweg weer een volwaardige betekenis te geven in de stedelijke structuur van Vlissingen en het stationsschiereiland.
- Zichtlijnen vanuit de stad, Commandoweg en Van Speijkstraat op het station verbeteren.
- Zichtlijn vanaf de Piet Heinkade op het station handhaven.
- Onderzoek of het mogelijk is om de voormalige kiosk, mogelijk in een andere passende vormgeving, weer in ere te herstellen. Doel is bij te dragen aan meer stedelijke samenhang van de stationsomgeving.

6.2 Aanbevelingen voor beheer

- Onderhoud de waardevolle elementen van het gebouw zodat verder verval wordt voorkomen en de bestaande situatie wordt gehandhaafd. Wees alert. Niet alleen de baksteen muren, opvallende profielen en sierstenen, gietijzeren kolommen en beeldende kunst zijn waardevol, ook bijvoorbeeld kleine elementen als kozijnen, roedeverdeling en de sierschaal in de tuin zijn onderdeel van het gebouw die hun toon in het orkest meespelen. Een valse noot



Gevel Station Vlissingen met hersteld gevelwerk. Kies bij onderhoud zoveel mogelijk voor reparaties met de oorspronkelijke materialen, 2013



Een deur dichtgezet met een container. Probeer in het gebruik van het gebouw ad-hoc oplossingen die verstorend werken te voorkomen, 2013.

ontsiert het geheel.

- Neem bij schilderwerk uitkomsten van kleuronderzoek naar de oorspronkelijke kleuren als uitgangspunt.
- Voorkom verrommeling van het station, vermijd bijvoorbeeld ad-hoc plaatsing van containers.
- Integreer reclame-uitingen
- Optimaal onderhoud van het plantsoen moet het uitgangspunt zijn.

6.3 Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige

- Hanteer de weidse opzet van de stationsomgeving als een positief gegeven in stedenbouwkundige planvorming.
- Breng meer rust, overzicht en oriëntatie aan in de inrichting van het Stationsplein, een die beter aansluit op het stationsgebouw en de omliggende functies.
- Koester de landmarkfunctie van het hoofdgebouw, door niet meer af te breken van historisch waardevolle bijgebouwen en perrons.
- Probeer bij toekomstige herinrichtingen van Stationsplein, en de oostelijke en westelijke gebieden goede aansluiting te vinden met de nieuwe ontwikkelingen.
- Zoek bij ontwerpgegevens aan het terras bij het restaurant naar een meer integrale aanpak, zowel voor het vaste terras als de tijdelijke uitbreiding.
- Stem de uitstraling van de entree naar de perrons aan de achterzijde beter af op de bestaande architectuur en het huidige gebruik.

Denkrichting:

- Om de stationsomgeving en het station als stralend middelpunt daarvan weer volop tot zijn recht te laten komen moet voor de inrichting van de openbare ruimte een sobere passende omgeving het uitgangspunt zijn. Vermijdt al te opvallende vormgeving, kleurstelling en materialisering van de inrichting, zoals de huidige bont gekleurde bestrating (geel-zwart) en frivole lantaarnpalen.
- De wildgroei aan borden, richtingaanwijzers en andere obstakels voor het station moet drastisch worden opgeschoond. Dit vraagt om een samenhangend ontwerp voor de openbare ruimte. Niet alleen zal de reizigers beleving erdoor verbeteren maar het zal ook de looplijnen naar en van het station ten goede komen.

6.4 Aanbevelingen plantoetsers

- Voor alle doelgroepen is het bewustzijn van de uitzonderlijke waarde van de architectuur van Van Ravesteyn van het grootste belang.
- Bij ingrepen in het Stationsplein zoeken naar meer symmetrie, overzicht en rust en terughoudend zijn met reclame-uitingen, tijdelijke inrichtingen, en expressieve aankleding van de openbare ruimte.
- Het plein is nu een botsing en opeenstapeling van functies en wensen. Probeer de aankleding met sierlantaarns, sierbestrating, borden meer te laten aansluiten bij de architectuur van Van Ravesteyn.
- In de stedenbouwkundige planvorming van het stationsgebied moet meer samenhang worden aangebracht in de ordening van gebouwen. De zichtlijn vanuit het station moet liefst zo vrij en ruim mogelijk zijn.

6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

- Behoud zoveel mogelijke essentiële waarden en onderdelen van Station Vlissingen als een van de weinige nog vrij gave voorbeelden van mobiliteitsarchitectuur uit de wederopbouwperiode ontworpen door de toonaangevende architect S. Van Ravesteyn.

6.6 Relevante ontwerpthema's

- Breng rust aan in voorplein
Het plein is nu een botsing en opeenstapeling van functies en wensen. Probeer meer rust aan te brengen in de aankleding met sierlantaarns, sierbestrating, borden, terrassen. Daarbij dient de afstemming op ontwikkelingen in verband met planvorming Vlissingen Stadshaven.
- Herontwerp routing
De huidige routing is een optelsom van ontwerp ingrepen uit het verleden. Deze is ad-hoc gegroeid. Bezie de routing op een integrale manier, en overweeg er meer hiërarchie in te brengen die aansluit op zowel het concept van Van Ravesteyn als de nieuwe omstandigheden.
- Herinrichting van winkel, cafetaria en restaurant.
In overleg treden met de exploitant van het restaurant, cafetaria en winkel, en bespreken of kwaliteiten van Van Ravesteys ontwerp meer zichtbaar kunnen worden gemaakt, in betere afstemming met eigentijdse inrichtingswensen en met de opbouw van het terras.

- Maak een kleurenplan, dat als richtlijn kan dienen bij onderhoud. Bij onderhoudswerkzaamheden aan het schilderwerk van het houtwerk en wandafwerking zoveel mogelijk de oorspronkelijke kleurstelling van Van Ravesteyn proberen te achterhalen, en die als leidraad te nemen voor nieuw onderhoud.

BIBLIOGRAFIE, GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN, HERKOMST BEELDEN

Bibliografie

- Bakker, M., Roding, J., George Willem van Heukelom 1870-1952, Rotterdam Bonas 2000
- Blom, P. (e.a.), Historische atlas van Walcheren. Continuïteit en verandering op een Zeeuws eiland, Nijmegen 2009
- Blotkamp, H. (e.a.), S. van Ravesteyn, Nederlandse architectuur, Amsterdam/Utrecht 1977
- Bosma, K, Wagenaar, C. (red.), Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland, Rotterdam NAI uitgevers, 1995
- Broekhuizen, D., De Stijl toen – J.J.P. Oud nu. De bijdrage van architect J.J.P. Oud aan herdenken, herstellen en bouwen in Nederland 1938-1963, Rotterdam 2000
- Broos, M. 'Roosendaal, een spoorwegknooppunt als 's lands voorportaal in het zuiden, 1854-1996, zp, Uitgeverij Uquilair 2004
- Brusse, P., Broeke, W. van den, Provincie in de periferie. De economische geschiedenis van Zeeland, Utrecht Matrijs 2005
- Crimson Architectural Historians, Urban Fabric, De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland, NAI uitgevers Rotterdam, Bureau Spoorbouwmeester Utrecht, 2009, p. 136-137
- Dal, J.W. van, Architectuur langs de rails. Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland, Deventer/Antwerpen, 1981
- Dieleman, Gr., Afscheid van de boot. Herinneringen aan de Westerscheldeveren, Hulst/Ljubliana 2003
- Douma, C., Stationsarchitectuur in Nederland, 1938-1998, Zutphen Walburg Pers, 1998, p. 53-54
- Heukelom-Van den Brandeler, H. van, Dr.Ir. G.W. van Heukelom. De ingenieur - de bouwmeester - de mens, Utrecht Oosthoek's 1953
- Lansink, V.M., Spoorwegstations in Nederland, 1955-1980, scriptie Universiteit Utrecht 1998
- Lansink, V.M., Spoorwegstations. Categoriële Onderzoek Wederopbouw, RDMZ Zeist 2004
- Leeuwen, W. van, H., Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen, Zutphen walburg Pers, 1988, p. 46-54, 132
- Meerman, A., Vlissingen vanuit de lucht, Slingenberg 1996
- Meijer, R., 'De wederopbouw van Vlissingen. Walcheren, verdronken land', in: Bosma, K, Wagenaar, C. (red.), Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland, Rotterdam NAI uitgevers, 1995, p. 297-306
- Poelgeest-Zuurhout, N. Van, Jo Uiterwaal. Experimenten en opdrachten, scriptie Rijksuniversiteit Leiden, 1988
- Redactie, 'Zeeuwsche wederopbouw', in: Bouw, 1946, jrg 1, nr 12, p. 312
- Redactie Nieuw Spoor: 'Vlissingen heeft nieuw station', in: Nieuw Spoor, februari 1951, p. 42-43
- Ravesteyn, S. van, 'De taal der architectuur', in Bouwkundig Weekblad, jrg 68, nr 19, 9 mei 1950, p. 304-307
- Ravesteyn, S. van, 'Het nieuwe station te Vlissingen', in: Bouwkundig Weekblad, jrg 69, nrs. 27-28, 3-10 juli 1951, p. 257-263
- Romers, H., Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938, Zutphen Walburg Pers, 2000
- Rouw, Kees, Sybold van Ravesteyn, architect van Kunstmin en De Holland, Rotterdam 1988
- Santen, J. von, Kuipers, M. (e.a.), Monumenten van herrezen Nederland, Amersfoort RCE 2007, p. 78
- Scharlemann, M., Koudijs, J.D., S. van Ravesteyn, 1889-1983, Rotterdam Bonas, 2005
- Schill, Th.G. en D.H. Haverkamp, 'Gebouw Maatschappij ter Bevordering der Bouwkunst', in: Bouwwerken uitgevoerd door leden der Maatschappij ter Bevordering der Bouwkunst 1842-1892, Haarlem 1892
- Schill, Th.G. en D.H. Haverkamp, 'Het nieuwe havenstation te Vlissingen', in: Bouwkundig Weekblad, jrg 15, nr 3, 19 januari 1895, p. 14-16
- Smook, R., Binnensteden veranderen, Walburg 1984, p. 166-170
- SteenhuisMeurs, Station Nijmegen, cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling, Schiedam 2012
- SteenhuisMeurs, De Standaardstations van de Spoorwegen, 1860-1873, Schiedam februari 2014
- Stenvert, R. (e.a.), Monumenten in Nederland, Zeeland, Waanders Zwolle, 2003, p. 250-261
- Veenendaal, G., Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu, Boom Amsterdam, 2004
- Veenendaal, A.J. jr (e.a.), Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland, Utrecht 2000, met losse bijlage herdruk Spoor- en tramwegenkaart van het koninkrijk der Nederlanden, 1931
- Vermooten, M., Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations. Brabant, Limburg, Zeeland, Kempen 1987, p. 193-197
- Vries, J. de, Ir. S. van Ravesteyn, Diergaarde Blijdorp, Rotterdam 1986, p. 26-31

Geraadpleegde archieven

- Eindhoven en Utrecht, bedrijfsarchieven Pro Rail
- Rijkswaterstaat, Beeldbank RWS
- Rotterdam, Het Nieuwe Instituut (HNI), voorheen Nederlands Architectuur instituut, archief Sybold van Ravesteyn (Rave)
- Utrecht, Het Utrechts Archief (HUA), archieven spoorwegen 959, 960, Beeldbank
- Vlissingen, Gemeente, Bouw- en Woningtoezicht (BWT), panddossiers Stationsplein 1, 3, 5
- Vlissingen, Gemeentearchief (GAV), archief T159, inv.nr. 1039

Herkomst beelden

- HTA: Hebly Theunissen Architecten
- HNI: Het Nieuwe Instituut, Rotterdam
- HUA: Het Utrechts Archief
- BWT Vlissingen: Gemeente Vlissingen, Archief Bouw en Woningtoezicht, panddossiers
- GAV: Gemeentearchief Vlissingen
- Pro Rail Eindhoven en Utrecht
- Zie verder de onderschriften bij de afbeeldingen

Afbeelding voorzijde: Station Vlissingen, 2013.

Afbeelding achterzijde: Vakantieplezier voor het Station van Vlissingen, wachtend op de boot, ongedateerd (ca 1965), (Dieleman, 2003, p. 89)

VERANTWOORDING EN DANK

Het Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardering Station Vlissingen is uitgevoerd in opdracht van NS Stations, Pro Rail en Bureau Spoorbouwmeester. De opstellers van het advies kregen bij het onderzoek veel hulp van betrokkenen, zoals de opdrachtgever, eigenaar, beheerder en gebruikers. Wij zijn hen daarvoor zeer erkentelijk. Ook voor de schouw hebben we de nodige medewerking gekregen. Met dank aan Cees Broeders, Lodewijk Buse, Sabrina Cointet, Sonja van der Graaf, Roderick Jacobs, Miguel Loos, Noor Scheltema, Paul Sengers, Edwin Smolders, SteenhuisMeurs, Hans Vermeule, Mariska de Wit.

Het onderzoek is uitgevoerd door de opdrachtnemer, architectuurhistoricus Dolf Broekhuizen in Rotterdam, in samenwerking met Arjan Hebly van Hebly Theunissen architecten in Delft en Cees Boekraad. Het onderzoek en de schouw vonden plaats in 2013, en de eerste helft 2014. Voor het onderzoek zijn archieven geraadpleegd van Pro Rail Utrecht en Eindhoven, archieven van de spoorwegen in het Utrechts archief, het gemeentearchief en Bouw en Woningtoezicht van de Gemeente Vlissingen, en het archief van Van Ravesteyn en bibliotheek van Het Nieuwe Instituut (voorheen het Nederlands Architectuurinstituut) in Rotterdam.

COLOFON

Opdrachtgever: NS Stations

Dit cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling werd uitgevoerd door:

Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus, Arjan Hebly, Hebly Theunissen architecten, Cees Boekraad

Vormgeving: De Wijde Blik, Den Haag

Tekenwerk kaarten: Saskia Meijer, Liquid Dreams, Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus en Hebly Theunissen architecten.

www.dolfbroekhuizen.nl

www.heblytheunissen.nl

Rotterdam/Delft, 1 september 2014

Dolf
Broek
huizen
zen
ARCHITECTUUR
HISTORICUS



