

Middelburg

Station

Middelburg

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

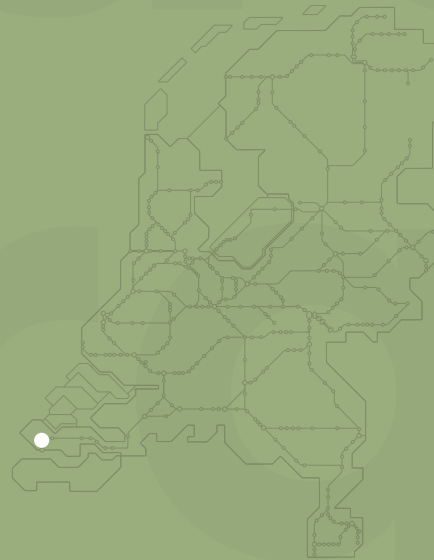
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Middelburg

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 14 januari 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 MIDDELBURG

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING

STEEN
HUIS
MEURS

173 | 2013

INHOUD

0. INLEIDING

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

- 1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling
- 1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis
- 1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen
- 1.4 overzicht, samenvatting en conclusies

2. STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT

- 2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling
- 2.2 geschiedenis inrichting emplacement
- 2.3 geschiedenis inrichting openbare ruimte
- 2.3 overzicht, samenvatting en conclusies

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

- 3.1 hoofdgebouw
- 3.2 hoofdgebouw conclusie
- 3.3 bijgebouwen

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

- 4.1 bouwhistorische waardering
- 4.2 cultuurhistorische waarden en essenties

5. HOE NU VERDER?

NOTEN EN BRONNEN

COLOFON

LUCHTFOTO MET STRAATNAMEN

03

VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN

04

04

06

10

18

LISEEN (1)

Verticale stroken in de gevel die iets vooruit springen. De gevel wordt hierdoor opgedeeld. De lisenen lijken op pilaren, maar hebben geen constructieve functie.

20

20

28

34

36

38

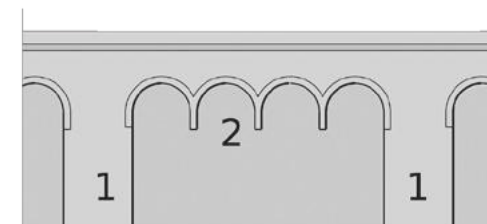
38

52

53

FRIES (2)

In dit geval de decoratieve horizontale strook die de lisenen verbindt.



54

54

58

SEGMENTBOGEN / GETOOGDE BOGEN

Segmentbogen zijn bogen boven gevelopeningen die minder rond zijn dan een halve cirkel.

60

62

RUSTICA

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

63

63

WENKBRAUW

Decoratieve band aan de bovenzijde van een deur of venster.

INLEIDING

Met de officiële opening van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen (staatslijn F) in 1873 ging een langgekoesterde wens in vervulling om de eilanden Walcheren en Zuid-Beveland beter bereikbaar te maken. De aanleg van het spoor over Walcheren was onderdeel van een grootscheeps infrastructuureel project, dat ook het graven van het ‘Kanaal door Walcheren’ inhield. In Middelburg kwamen spoor en kanaal samen. Het station is gelegen aan dit brede kanaal, dat de functie van monumentaal stationsplein overneemt. Hierdoor is het station een van de mooist gelegen in het land. Met de opening van een station in Middelburg waren de verwachtingen hooggespannen, het spoor zou hernieuwde economische groei betekenen. Die verwachtingen zijn nooit ingelost. Er zijn nooit grootschalige vernieuwingsslagen uitgevoerd – de meeste nieuwe functies konden binnen het bestaande gebouw worden ondergebracht – waardoor het stationsgebouw van Middelburg een van de meest gave en herkenbare standaardstations van de Staatsspoorwegen is, zowel aan het exterieur als in het interieur.

Deze cultuurhistorisch rapportage is in 2013 opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail. Station Middelburg maakt onderdeel uit van ‘De Collectie’. De Collectie illustreert de rijke traditie van het spoor aan de hand van vijftig karakteristieke stationsgebouwen. De vijftig stations dienen als voorbeeld en inspireren overal tot een zorgvuldige omgang met het cultuurhistorisch erfgoed van het spoor. Station Middelburg is een standaardstation van de Staatsspoorwegen, waarvan bureau SteenhuisMeurs er meerdere onderzocht (naast Middelburg: Dordrecht, Horst Sevenum, Meppel, Vught, Wolvega en Zwolle). In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Middelburg onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, december 2013

GEGEVENS RIJKSMONUMENT

Monumentnummer: 29017

Inschrijving register: 14-04-1976

Adres: Kanaalweg 22, 4337 PA Middelburg

Gemeente: Middelburg

Provincie: Zeeland

Kadaster deel/nr: 2171/34

Int. Kenteken: N

OMSCHRIJVING IN MONUMENTENREGISTER

Station N.S. 1872 gebouwd groot station van de Staatsspoorwegen. Hoofdgebouw in eclectische stijl en wel in de variant met zgn. wenkbrauwen (geprofileerde lijsten) boven de deur- en vensteropeningen. Perronoverkapping met gietijzeren ornament. Uitwendig grotendeels in de oorspronkelijke vorm bewaard gebleven.

1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

Het stationsgebouw van Middelburg is een van de gaafste overgebleven voorbeelden van een negentiende-eeuws standaardstation van de Staatsspoorwegen. Welke rol speelde het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1)? Wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

‘Geen ontwerp voor een spoorweg in Nederland heeft met zóóvele wederwaardigheden, zóóvele moeiten, zóóveel tegenstand te worstelen gehad, als dat voor den zoogenaamden Zeeuwsch-Duitschen spoorweg.’
- Gemeenteraad Middelburg aan de Minister van Binnenlandse Zaken naar aanleiding van de aangenomen wet voor de Zeeuwse spoorweg- en kanaalwerken, 15 januari 1866.¹

HOGE VERWACHTINGEN VAN HET SPOOR

Middelburg was begin negentiende eeuw een schim van de welvarende handelsstad die het eens was. De glorie-dagen van de Zeeuwse stad lagen in de zeventiende eeuw, toen hier de VOC-Kamer Zeeland was gevestigd, de Zeeuwse afdeling van de Vereenigde Oostindische Compagnie. De Kamer was verantwoordelijk voor de uitvoering van maar liefst een kwart van de activiteiten van de VOC. Er waren werven van de VOC, de WIC en de Admiraliteit van Zeeland (de oorlogsvloot). In de achttiende eeuw werd de oude handelsroute naar open zee door dichtslibben steeds moeilijker bereikbaar voor schepen. In de Franse tijd (1795-1813) betekende de sluiting van de VOC-kamer de genadeklap voor de economie van Middelburg. De poging in 1817 om met de aanleg van een nieuwe haven



De spoorlijn werd gecombineerd met de aanleg van het 'Kanaal door Walcheren', kaart uit 1863. [Vogel-Wessels Boer 2004]

en een kanaal naar Veere een herleving van de welvaart in gang te zetten liep op niets uit. Middelburg was rond 1850 teruggevallen tot een provinciestadje. Het was het centrum van Walcheren, maar zonder intensieve verbindingen met gebieden buiten het eiland.²

De komst van het spoor naar Nederland gaf nieuwe hoop. Al in 1840, een jaar na de opening van de eerste spoorlijn Amsterdam–Haarlem, verzocht Dirk Dronkers, aannemer in Middelburg, koning Willem I om de aanleg van een Zeeuwse spoorlijn met een verbinding naar Duitsland en

een kanaal door Walcheren. Het plan werd om financiële en diplomatieke redenen afgewezen, maar Dronkers gaf niet op. In 1846 diende hij opnieuw een verzoek in voor een spoorlijn van Vlissingen naar Venlo en Maastricht met de bijbehorende haven- en kanaalwerken: ‘den kortsten en veiligsten weg die Duitsland in verbinding met de Noordzee kan stellen, met een haven genoegzaam aan den oever der zee en, boven die der naburen in toegang gemakkelijk en met de minste kansen van zeegevaar genaakbaar, en welke bij de verwezenlijking, door wording en ontwikkeling van handel en scheepvaart, niet alleen



Staatslijn F loopt vanuit Roosendaal via Bergen op Zoom, Goes en Middelburg, richting het eindpunt Vlissingen.

voor Zeeland, maar voor geheel Nederland aanzienlijke voordeelen zal moeten aanbrengen'.³ Koning Willem II verleende dit keer de gevraagde concessie aan Dronkers.

De toestemming werd in Zeeland, maar ook in Brabant en Limburg, met grote vreugde ontvangen. De inwoners van Middelburg vierden feest: de vlaggen hingen uit en menig dichtstuk bejubelde de Zeeuwse toekomst. De euforische stemming verdween snel. Twijfel over de uitvoerbaarheid van de concessie en vooral het gebrek aan financiële middelen door de crisis en onrust in Europa zorgden ervoor

dat de koning de concessie op 6 oktober 1849 weer introk. Verschillende nieuwe aanvragen in de jaren vijftig mislukten eveneens.⁴

DE ZEEUWSE LIJN: WALCHEREN EN ZUID-BEVELAND VERBONDEN MET HET VASTELAND

Met particulier initiatief was het niet gelukt Walcheren en Zuid-Beveland met de rest van Nederland te verbinden. Het was nu aan de Staat. In augustus 1860 werd de Spoorwegwet aangenomen, het startsein voor een landsdekkende aanleg van spoorwegen door de staat. Er

werden tien spoorlijnen voorgesteld (A t/m I) en er werd tien jaar lang jaarlijks tien miljoen gulden op de rijksbegroting uitgetrokken om de aanleg te bekostigen. Staatslijn F – ook wel de 'Zeeuwse Lijn' genoemd – zou vanuit Roosendaal via Bergen op Zoom, Goes en Middelburg, richting het eindpunt Vlissingen lopen. Het startpunt voor de aanleg was Roosendaal, en het eerste deel van de spoorlijn, Roosendaal – Bergen op Zoom, werd geopend op 23 december 1863. De aanleg van het vervolg van de lijn had meer voeten in de aarde. De eerste te nemen horde was de aanleg van de Kreekrakdam (tussen 1861 en 1867) die het eiland Zuid-Beveland moest verbinden met het vasteland van Brabant. Daarna kon de lijn verlengd worden tot Goes. De tweede grote ingreep was het bedammen van het water de Sloe tussen Zuid-Beveland en het eiland Walcheren, waarna het spoor in 1872 Middelburg en in 1873 eindpunt Vlissingen bereikte. Met de officiële opening van de spoorlijn in 1873 ging een langgekoesterde wens in vervulling om de eilanden Walcheren en Zuid-Beveland beter bereikbaar te maken. In Middelburg waren de verwachtingen hooggespannen:

'Thans is ieder opgetogen,
Nu het spoedig waarheid wordt
Dat het weldoend stoomvermogen
Ook door Walchrens beemden snort,
En zijn spoed
Loven doet,
Schoone stad! Die wij beminnen,
Ieder juicht met gulle zinnen
En stemt mee in 't blijde koor:
'Heil breng' U kanaal en spoor!' ⁵

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

Het stationsgebouw van Middelburg, dat in 1872 in gebruik werd genomen, was ontworpen naar één van de standaardtypes die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. Een belangrijke voorwaarde voor het op peil houden van het tempo en het binnen de perken houden van de uitgaven was standaardisatie. De ingenieurs van de Afdeling Spoorwegen van het ministerie van Binnenlandse Zaken ontwierpen niet alleen gestandaardiseerde typen wissels, draaischijven, waterkranen, waarschuwingborden, maar ook gebouwen. Langs een spoorlijn waren er diverse nodig: voor goederenopslag, werkplaatsen, loodsen voor locomotieven, magazijnen, brugwachtershuizen en natuurlijk: stationsgebouwen. Het ontwerpen van zogenaamde ‘standaardstations’ van verschillend formaat, van de ‘stations eerste klasse’ voor grote steden tot de ‘stations vijfde klasse’ voor kleine halteplaatsen, maakte onderdeel uit van de onderneming. Overeenkomsten in architectonische vormgeving en de plaatsing van borden met een heldere, uniforme belettering zorgden ervoor dat de stationsgebouwen fungeerden als het uithangbord van het spoor. De ontwerper van de vijf typen was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit een op een overgenomen, maar door een ‘eerstaanwezend ingenieur’ per station aangepast aan de plaatselijke eisen. In het geval van Middelburg was dat M. Simon, eerstaanwezend ingenieur voor Staatslijn F. Ook de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die deze staatslijn mocht exploiteren, had inspraak in het ontwerp. Het ontwerp voor het station heeft dus niet één geestelijk vader, maar was het resultaat van een gezamenlijke inspanning.

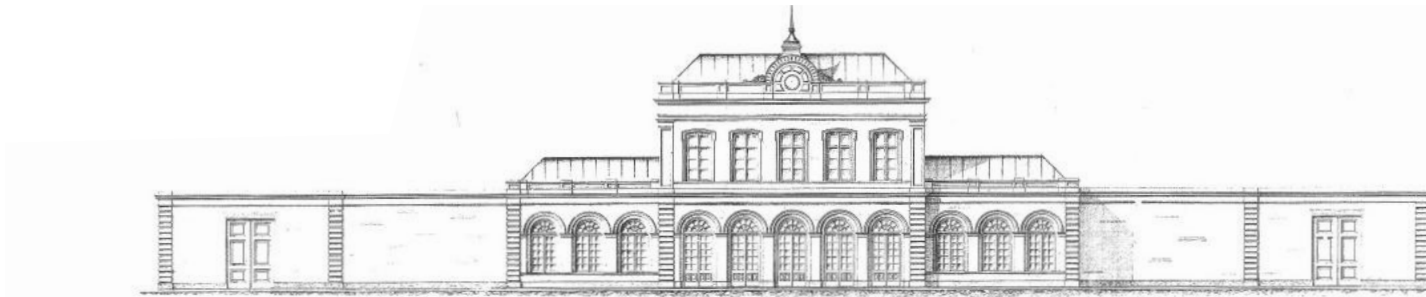
EEN TYPE TWEEDE KLASSE

Het station in Middelburg was een van de laatste stations die naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 zijn gebouwd. Er werd toen al tien jaar gewerkt met de standaardtypen en het was blijkbaar al zo gewoon, dat in de teruggevonden briefwisselingen tussen de ingenieurs van de spoorwegen niet eens meer benoemd werd in welke klasse het station van Middelburg viel. In vroege correspondentie (van 1861) werd het station onder de 2e klasse geschaard, net als het eindstation Vlissingen-Stad. Doordat er zoveel gesleuteld werd aan de standaardtypen, vooral die van de drie grootste klassen, is het moeilijk te zien of het gebouw nu een vergroot 3e klasse station is, of een 2e klasse station. De uiteenlopende functies in het stationsgebouw in Middelburg (met maar liefst drie wachtkamers en uitgebreide goederenkantoren) en een vergelijking met andere 2e klasse stations in Leeuwarden, Harlingen, Zutphen (vergroot type), Enschede (nieuw type), Hengelo (nieuw type), Meppel (nieuw type), Zaandam (nieuw type) en Dordrecht (vergroot type), doen vermoeden dat dit station van het type 2e klasse is.⁶ Middelburg is het enige station dat in dit ontwerp is uitgevoerd.

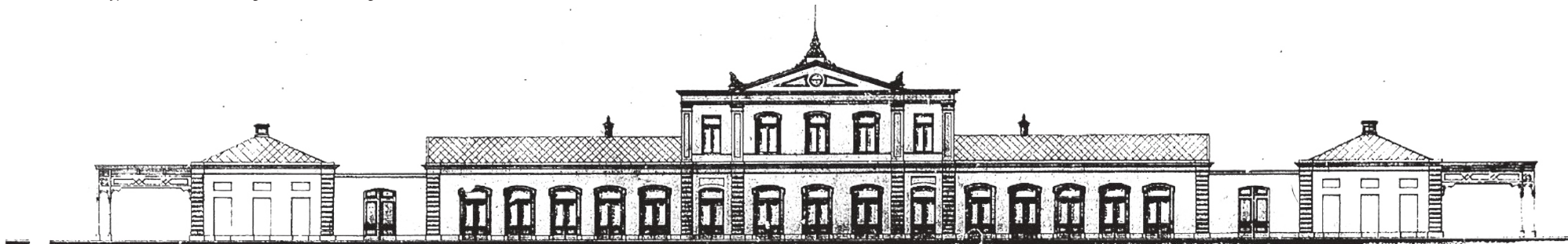
Een gedetailleerde beschrijving van de indeling en de architectuur van het stationsgebouw is te vinden in hoofdstuk drie.

DE ARCHITECTUUR VAN DE STANDAARDSTATIONS VAN DE STAATSSPOORWEGEN

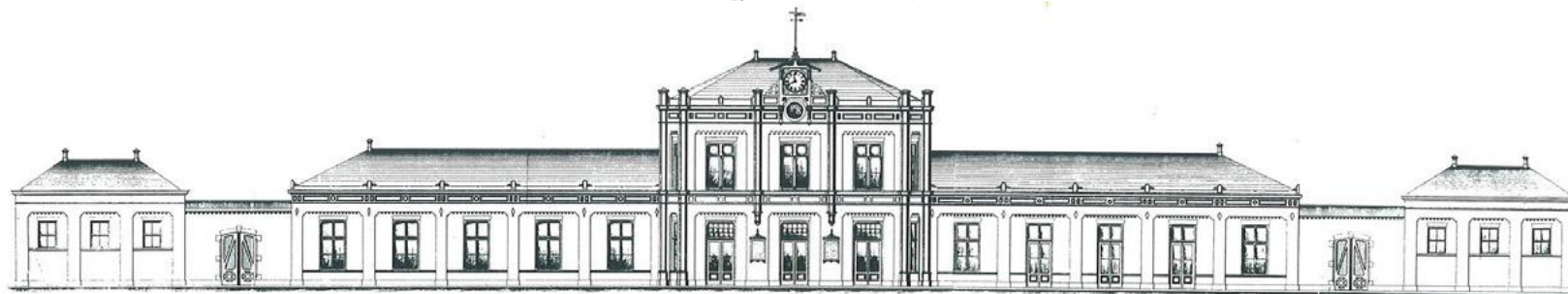
Het is verleidelijk om aan te sluiten bij de negatieve beeldvorming over de ontwerpqualiteiten van de Waterstaatsingenieurs, die zijn basis vindt in aan het einde van de negentiende eeuw geuite kritiek en die zeer hardnekkig is gebleken. De architectuur zou te eenvoudig zijn, niet vernieuwend en ontbrak het aan bezieling. Kortom: de term ‘waterstaatsstijl’ stond lange tijd te boek als een synoniem voor non-architectuur.⁷ ‘Eenvoud’ was echter geen vies woord in die tijd, maar paste bij de miserabele economische toestand waar vrijwel alle West-Europese landen zich in bevonden. Het is daarom te makkelijk om er van uit te gaan dat er geen esthetische opvattingen aan de ontwerpen ten grondslag lagen, schreef architectuurhistoricus Auke van der Woud in 1997.⁸ Het streven naar eenvoud kan juist gezien worden als een opdracht van de tijd. Van der Woud ‘het zou [...] kunnen dat die eenvoud behalve het resultaat van zuinigheid ook een vorm van cultuur was, van de cultuur die hoorde - en hoort - bij de civieltechnische werken met hun drievoudig ideaal van een zo groot mogelijke stevigheid, doelmatigheid en eenvoud’⁹ Bij het bestuderen van de archiefstukken wordt dit vermoeden bevestigd. Het begrip ‘eenvoud’ werd niet gebruikt als synoniem voor simplistisch of goedkoop, maar als een belangrijk grondbeginsel bij het ontwerpen. Ook in Middelburg werd meermaals gehamerd op het weglaten van ‘de veelvuldige versieringen’ aan zowel de buitengevels als in het interieur.¹⁰



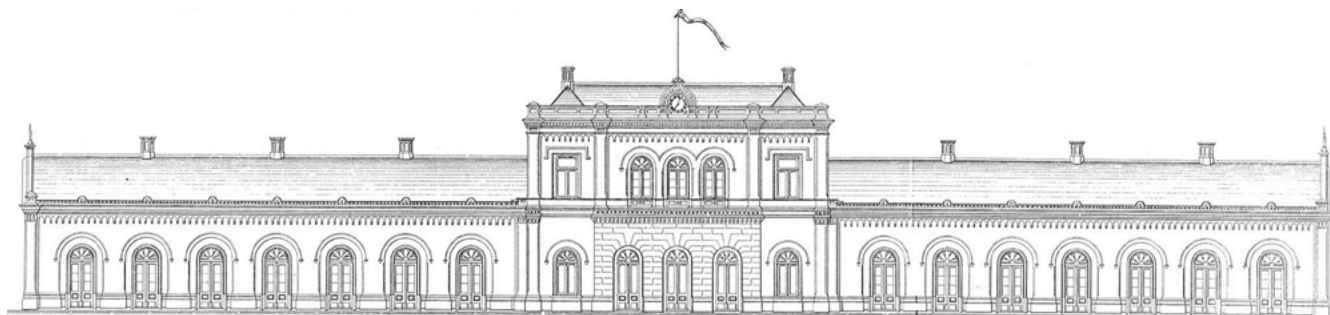
Standaardtype 2e klasse station, gebouwd in Harlingen en Leeuwarden



Aangepast type, gebouwd in Meppel, Enschede en Hengelo



Aangepast type, gebouwd in Zaandam



Aangepast type, gebouwd in Middelburg

De vier verschillende typen stations van de tweede klasse die tussen 1860 en 1873 ontwikkeld werden. [Cultuurhistorische Waardestelling Winschoten, Prorail, Romers en Stationsweb]

Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. In Van Brederode's stations zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar, gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Durand ging uit van losse geometrisch basisvormen, die in een symmetrische compositie aaneen te schakelen waren. Van Brederode nam deze vormlogica over voor zijn ontwerpen

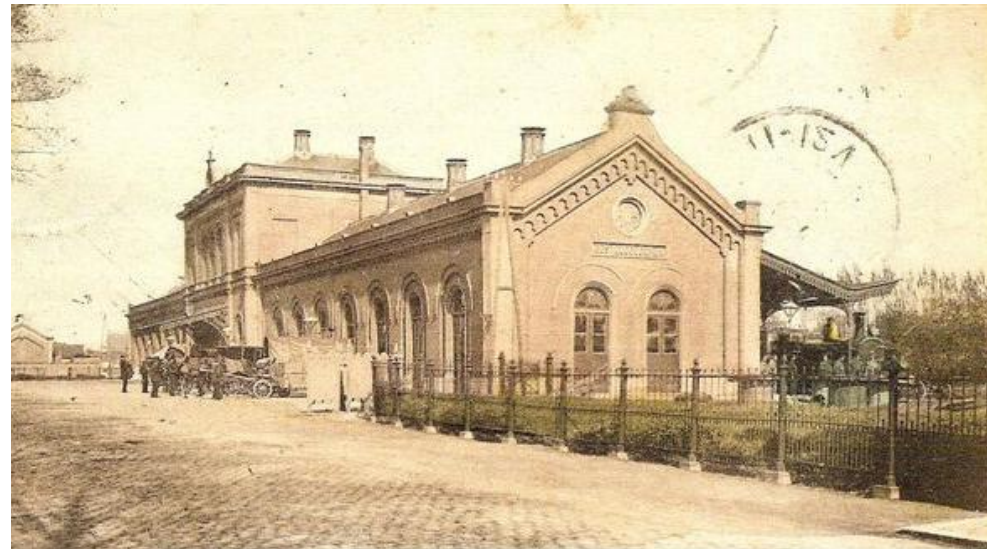
voor de serie standaardstations: hoe meer functies, hoe meer geschakelde of verlengde modules het gebouw kende. Net als Durands theorieën sloten ook de uitgangspunten van de 'rondboogstijl' goed aan bij de voorkeuren van de Waterstaat. Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overeind bleef in zowel een eenvoudige als een rijkere uitvoering. In het ontwerp voor de details rond de deuren in het stationsgebouw van Middelburg is dit goed zichtbaar. De detaillering aan de voorzijde is rijker dan aan de perronzijde. Het principe van eenvormigheid werd niet consequent doorgevoerd: in de architectuur is er een wonderlijk stijlverschil zichtbaar tussen de stations 1e t/m 3e klasse en 4e en 5e klasse. Blijkbaar hield Van Brederode er rekening mee dat de grotere klassestations

een representatieve functie zouden verrichten door hun ligging dichtbij een stadskern, terwijl de kleine haltes in een landelijke omgeving kwamen te staan, soms zelfs als enige bouwwerk tussen twee dorpen in.

De verschillende eerstaanwezende ingenieurs die de typen aanpasten aan de specifieke eisen die elk station stelden, namen in hun aanpassingen altijd de symmetrische opbouw en de architectuurstijl over. Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'.



De standaardstations hebben een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal, station Middelburg in 1901. [Spoorwegmuseum]



Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken, foto 1901. [Stationsweb]

GEBOUWEN

BLAD N° IV

STAATS-SPOORWEGEN

DETAILS DER BUITENDEUREN VAN HET STATIONSCEBOW TE MIDDELBURG.

6,40 7,60 EL VAN HET BEGINTPUNT

LIJN F, SECTIE 3

100 DOES
TOE "LIJNEN" GEN

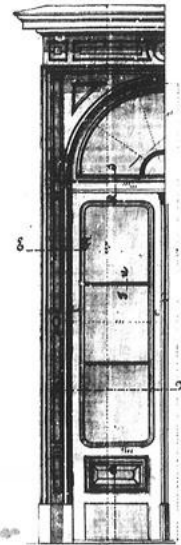
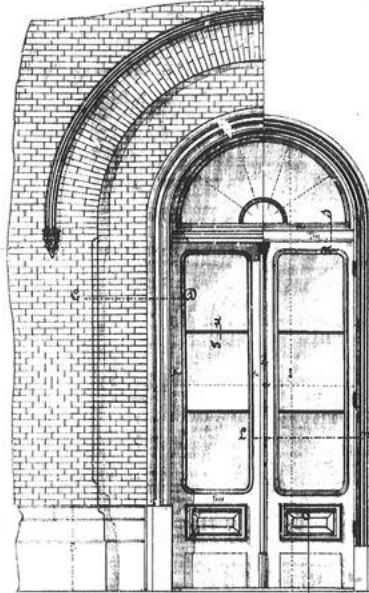
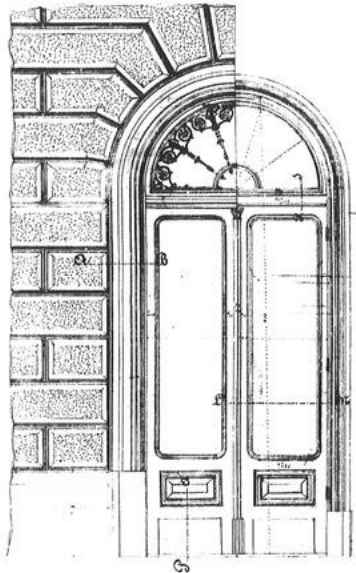
Middelgebouw
Buitenaanzigt Binnenaanzigt

Buitendeuren stadzijde

Vleugel

Buitenaanzigt Binnenaanzigt

Binnenaanzigt buitendeur
in de wachtkamer 1^{ste} en 2^{de} klas.

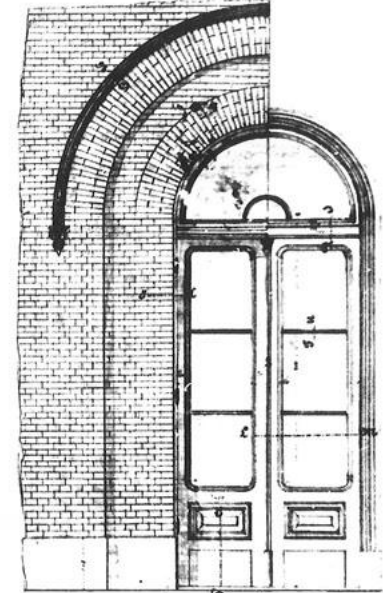
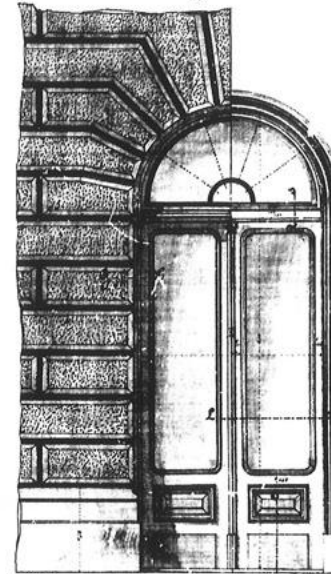


Middelgebouw
Buitenaanzigt Binnenaanzigt

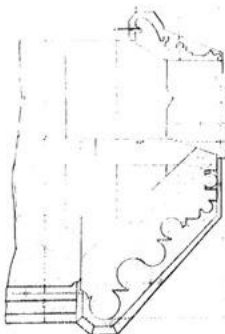
Buitendeuren spoorwegzijde

Vleugel

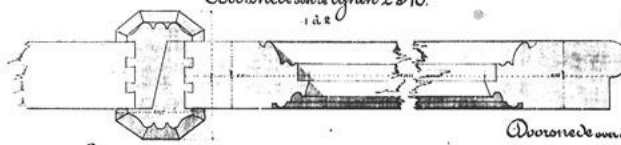
Buitenaanzigt Binnenaanzigt



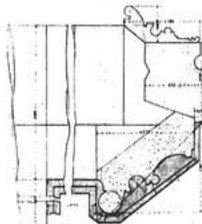
Doorsnede van de lijn ABB
1:25



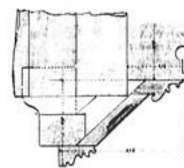
Doorsnede van de lijnen DDE



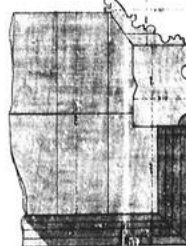
Doorsnede van de lijn CDE



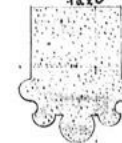
Doorsnede van de lijn EDE



Doorsnede van de lijn GDE



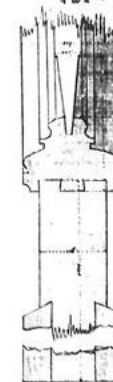
Architect van Welfinger zandsteen.
Doorsnede van de lijnen DDE



Doorsnede van de lijn DDE



Doorsnede van de lijnen DE



Doorsnede van de lijnen DE



Zinken raamwerk
Doorsnede van de lijnen FDE



L.29
94

Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overeind bleef in zowel een rijkere als in een eenvoudige uitvoering. In het ontwerp voor de details rond de deuren in het stationsgebouw van Middelburg is dit goed zichtbaar. De detaillering aan de voorzijde is rijker dan aan de perronzijde, bestektekening 1870. [HUA]

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

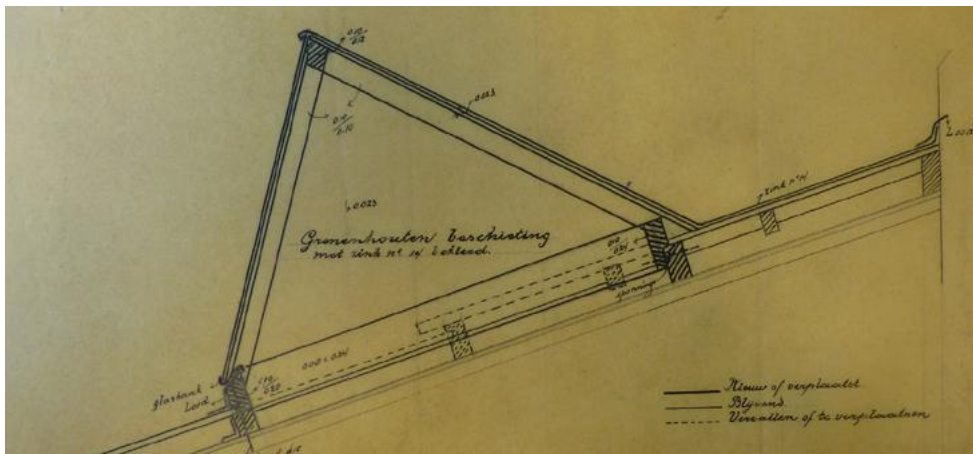
Het stationsgebouw van Middelburg was symmetrisch opgezet, met een centraal bouwdeel van twee verdiepingen hoog en twee langgerekte zijvleugels van één bouwlaag. In het centrale bouwdeel waren de vestibule (de stationshal), het plaatskaartenkantoor, gecombineerd met een telegraafbureau en een bagagebureau. Op de verdieping woonde de stationschef. In de oostvleugel bevonden zich twee wachtkamers en magazijnen, in de westvleugel was een derde wachtkamer, de bagageafgifte en het goederenkantoor.

Het stationsgebouw heeft sinds de bouw verschillende aanpassingen ondergaan. De meeste veranderingen werden doorgevoerd omdat de rol en de functie van het station wijzigde. Naast het reizigersvervoer lag de nadruk aanvankelijk voornamelijk op het bestelgoederenvervoer. Vanaf 1876 bracht de aanwijzing tot douanestation nieuwe functies met zich mee, die eerst een plaats vonden in een goederenloods op het terrein, maar vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw ook in het hoofdgebouw gevestigd

waren. Daarnaast was het toerisme een belangrijke factor: Middelburg werd als centrum van Walcheren voor veel toeristen een startpunt voor een standvakantie of dagbezoek. In het stationsgebouw werd dit zichtbaar door een uitbouw van de stationsrestaurant en de vestiging van een rijwielbergplaats (beide rond 1923). Na de oorlog ontdekten toeristen de badplaatsen en stranden van Walcheren opnieuw als vakantiebestemming. Middelburg ontwikkelde zich, sterker dan voor de oorlog, tot centrum van het eiland en pleisterplaats voor de snel groeiende stroom toeristen. De aanpassingen aan het gebouw richtten zich dan ook voornamelijk op het stroomlijnen van de bezoekersstromingen, bijvoorbeeld door de herinrichting van de stationshal. De meeste wijzigingen konden in het bestaande gebouw ondergebracht worden, waardoor het stationsgebouw van Middelburg een van de gaafste overgebleven voorbeelden is van een negentiende-eeuws standaardstation van de Staatsspoorwegen. Hieronder zijn de belangrijkste verbouwmomenten beschreven.

1876 DE AANWIJZING TOT DOUANESTATION BRENGT NIEUWE FUNCTIES MET ZICH MEE

In de eerste jaren na de bouw vonden aanpassingen plaats aan de riolering, de toiletten en aan de schoorsteenpijpen. Maar ook externe ontwikkelingen hadden hun weerslag op het gebouw. In Vlissingen was in 1875 de veerdienst naar Sheerness en later Queensborough (Verenigd Koninkrijk) van start gegaan waardoor station Middelburg zeer waarschijnlijk net als Vlissingen werd aangewezen als douanestation.¹¹ In 1876 werd daarom een gedeelte van de goederenloods op het terrein (inmiddels gesloopt) verbouwd tot douanelokalen.¹² In 1900 werd de 'marquise' (perronluifel) aan het hoofdgebouw aangepast: de glazen platen werden vervangen door houten liggers. Negen jaar later werden er daklichten ingezet, ter hoogte van de wachtkamers, die op deze manier extra lichtinval kregen.¹³ De locatie van de daklichten is nog herkenbaar, de vorm is veranderd ten opzichte van 1909.



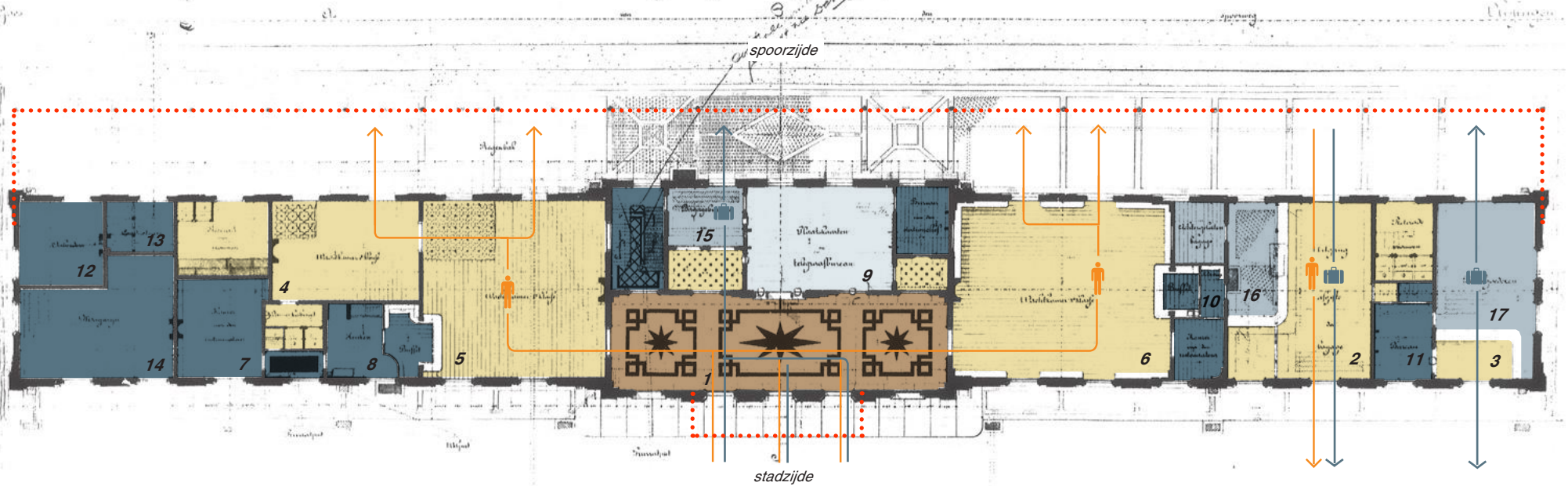
In 1909 werden daklichten in de perronkap geplaatst. [HUA]



De daklichten in de luifel anno 2013, ten opzichte van 1909 is de positie gelijk maar de vorm veranderd, 2013.

STAATS-SPDORWEGEN PLATTE GRONDEN VAN HET STATIONSGEBOUW TE MIDDELBURG. GEBOUWEN BLAD N° 11 1 EL VAN HET BEGINTPUNT LIJN F, SECTIE 3

Plan van den beganen grond met riolering M 2. 4
 spoorzijde



Plan van de verdieping



stationshal ('vestibule')	personeelsruimtes/opslag
reizigersvoorzieningen	woning stationschef
plaatskaartenkantoer	route reizigers / bagage en goederen
bagage- en goederenafhandeling	luifel

- 1 stationshal (vestibule)
- 2 uitgang / ophalen bagage
- 3 afgifte en ophalen goederen
- 4, 5, 6 resp. wachtkamers 1e, 2e en 3e klasse
- 7, 8 ruimtes voor restaurateur 1e en 2e klasse
- 9 plaatskaartenkantoer
- 10 ruimte voor restaurateur 3e klasse
- 11 goederenkantoer
- 12, 13, 14 berging / lampisterie
- 15 afgifte bagage
- 16 ophalen bagage
- 17 goederenlokaal

Plattegrond van het oorspronkelijke ontwerp uit 1872, met ingetekend de reizigers- en goederen/bagageroutes. [HUA]

1905 AANPASSEN AAN DE GROEIENDE STROOM DAGJESMENSEN

Een belangrijke verbouwing van het station vond plaats in de jaren 1905-1908. De gehele bagageafhandeling wijzigde. Het systeem van het gescheiden innemen van bagage van aankomende en vertrekkende reizigers verdween, ten faveure van een sterk vergroot goederenkantoor. De muren die de bestaande goederenruimten in de oostvleugel van elkaar scheidden werden gesloopt zodat één grote ruimte ontstond voor goederenopslag. Aan het uiteinde van de vleugel werd een uitbouw gemaakt met een publiekstoegang en een kantoorruimte (hiernaast in rood aangegeven). Er werd een nieuwe doorgang, centraal in deze vleugel, gecreëerd voor reizigers die vanaf het perron het station verlieten (hiernaast in blauw aangegeven). De

symmetrie van het stationsgebouw werd nu doorbroken ten behoeve van een gunstige indeling van ruimtes. Mogelijk was de verbouwing nodig door de veerdiensten vanuit Vlissingen, de bronnen geven hier echter geen uitsluitsel over. Een andere reden voor de aanpassing zou de ontwikkeling van het toerisme aan de kust kunnen zijn. Een steeds groter deel van de kust van Walcheren ging zich begin twintigste eeuw ontwikkelen voor badgasten en toeristen. Middelburg werd als centrum van Walcheren voor veel toeristen een startpunt voor een standvakantie of dagbezoek. Vanaf 1906 tot 1937 verbond de tramlijn Middelburg-Domburg de hoofdstad met de kust. De tram vertrok vanaf de Loskade aan de noordzijde van het kanaal.¹⁴

In de Eerste Wereldoorlog werd in de westvleugel van het station een militaire wachtpost gevestigd. In de oorlog vluchtten veel Belgische militairen via Vlissingen naar Engeland. Ook kwam er een stroom reizigers op gang die probeerden te vluchten uit België. Hoewel het niet uit de bronnen duidelijk wordt, had de militaire wachtpost waarschijnlijk te maken met strikter toezicht op de spoorlijn naar Vlissingen door de toegenomen reizigersstroom. In 1918 werd het wachtlokaal voor militairen tijdelijk verder vergroot, ten koste van het postlokaal. Na de demobilisatie werd het postlokaal weer in zijn oude vorm hersteld.¹⁶



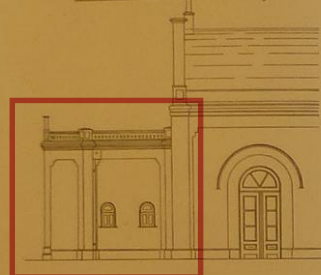
De aanbouw uit 1905 op een foto uit 1953. De symmetrie van het stationsgebouw werd door de aanbouw doorbroken ten behoeve van een gunstige indeling van ruimtes. [Spoorwegmuseum]



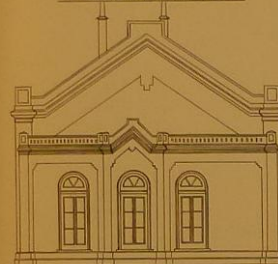
Middelburg werd als centrum van Walcheren voor veel toeristen een startpunt voor een standvakantie of dagbezoek. 'Zeeuwsche boerinnetjes aan het strand' in Vlissingen, 1905. [Openluchtmuseum]

Station Middelburg
Uitbreiding Goedereenbergplaats.

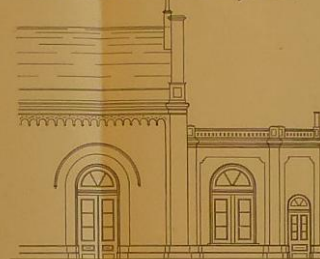
Aanzicht Beroonzijde.



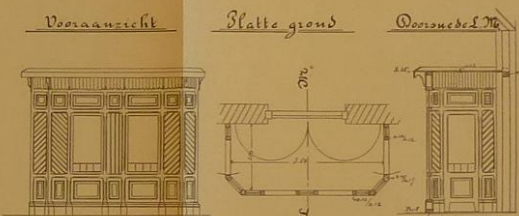
Vooraanzicht



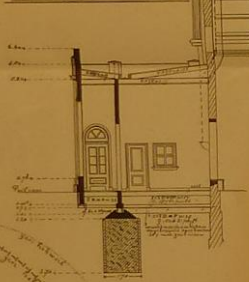
Aanzicht Gladzryde.



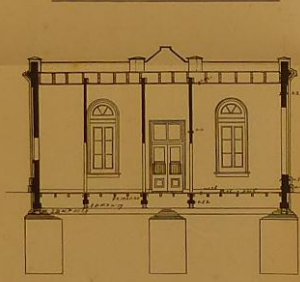
Dochterportaal
Schaal 3 à 50.



Doornede A. B.



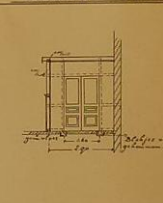
Doornede C. G.



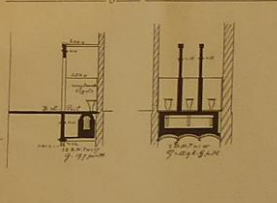
Doornede E. F.



Doornede A. 33

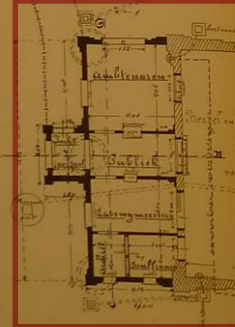


Doornede 9. 36 Doornede 3. 36.

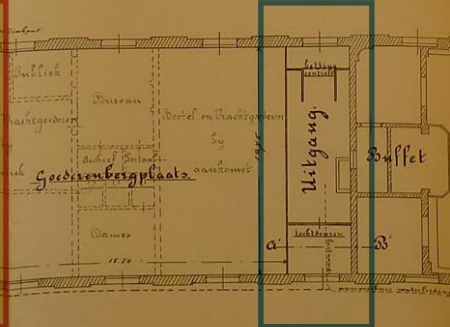


stadzijde

Platte grond.



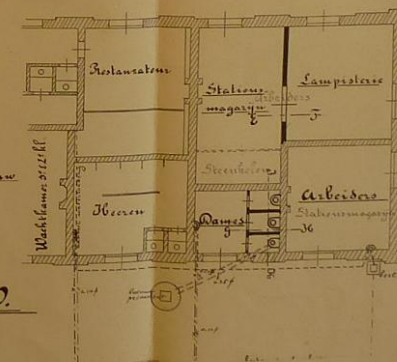
spoorzijde



Bestaand blyvens
Opkewinnen
Nieuw bemaken
Ondersteekt = nieuw

Het bovendeel der zamen in den aanbouw
twimelend te maken.

Ghaal da doo.



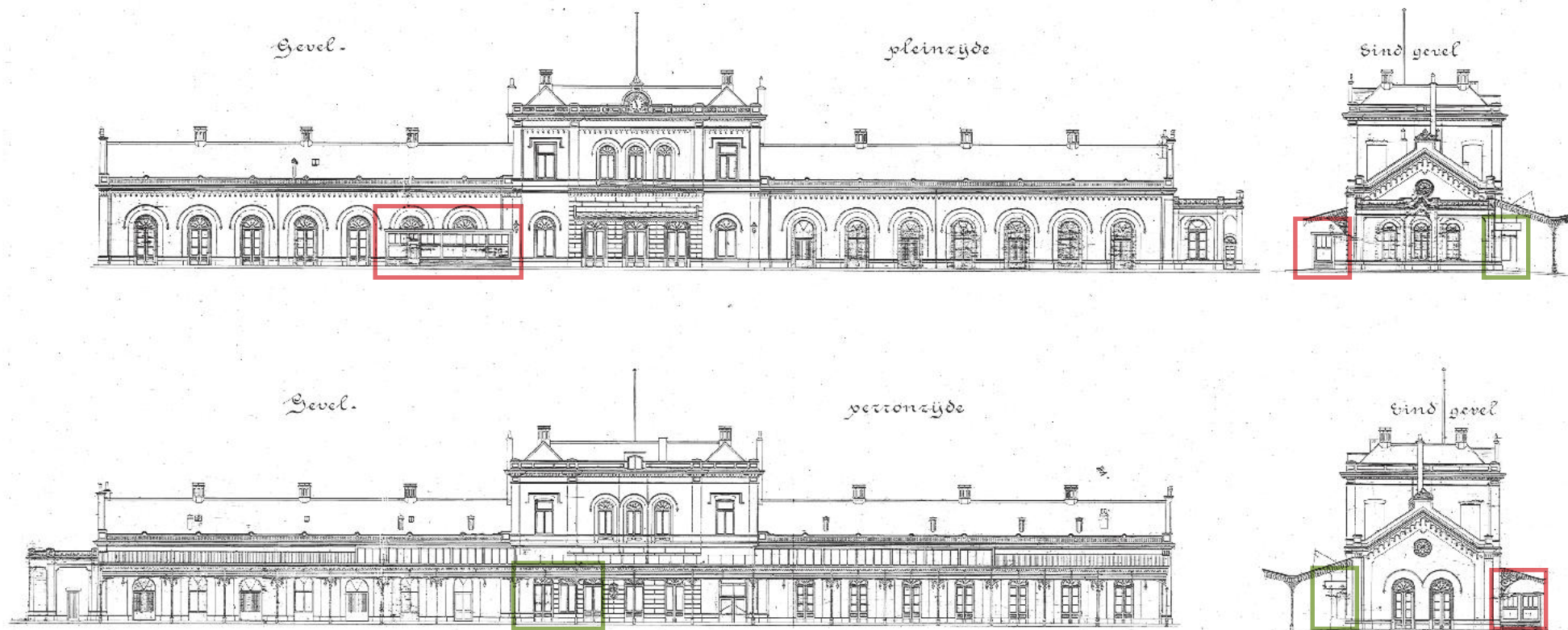
1923 TWEE UITBOUWEN VAN DE STATIONSRESTAURATIE EN HET PLAATSKAARTENKANTOOR

Een tweede belangrijke wijziging in het exterieur was de uitbouw van de oostvleugel aan de kanaalzijde van het station, ingetekend op een plattegrond uit 1923 (op de plattegrond hiernaast in rood aangegeven). De wachtkamer 2e klasse werd verbouwd en samengevoegd tot restauratie voor de 1e en 2e klasse; de uitbouw

vergrootte het beschikbare oppervlak voor tafels en stoelen. Het oorspronkelijke buffet bediende het restaurant. De oorspronkelijke wachtkamer 1e klasse, door een deur verbonden met de restauratie, werd heringericht als wachtkamer 1e en 2e klasse niet roken.

De plattegrond uit 1923 toont een aantal belangrijke wijzigingen in de plattegrond en het gebruik van het station die blijkbaar eerder waren uitgevoerd, maar waar in de archieven geen verbouwingtekeningen van gevonden zijn. In

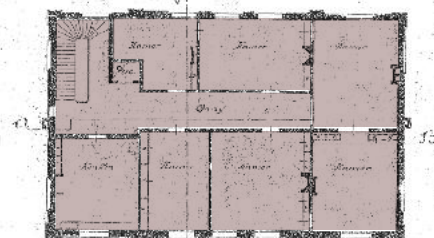
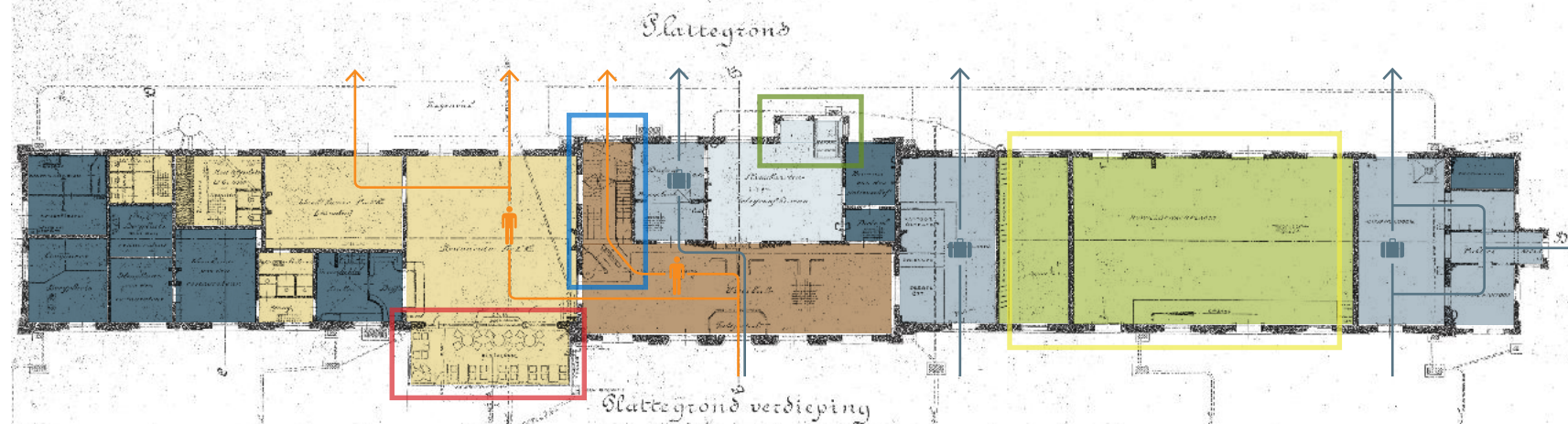
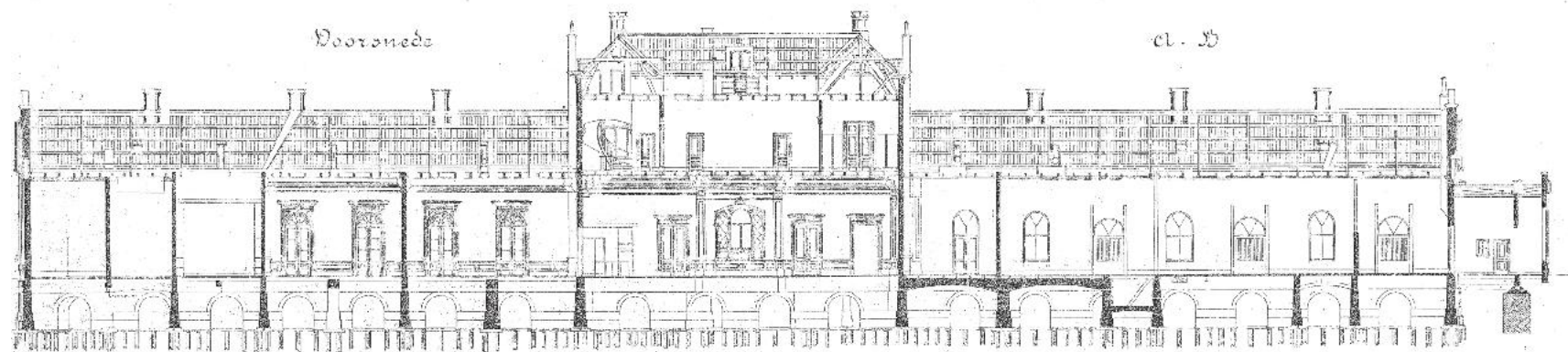
het middendeel was het plaatskaarten- en telegraafbureau vergroot met een kleine uitbouw op het perron (in groen aangegeven). De wachtkamer 3e klasse was verdwenen. De toegang tot het perron via de 3e klasse verdween daarmee eveneens. Dit gold ook voor de toegang via de wachtkamer 2e klasse; de wachtkamer bleef toegankelijk vanuit de centrale hal met een deur, maar de doorloop werd bemoeilijkt door de restaurantinrichting. In de centrale hal werd daarom een nieuwe perrontoeegang aangebracht in het



Situatie van de gevels in 1923. De verklaringen van de kleuren staan in de lopende tekst hierboven. [ProRail]

S
in Dierken

Hoofdgebouw te Middelburg



Schaal 1:500

stationshal (vestibule)	personeelsruimtes/opslag
reizigersvoorzieningen	woning stationschef
plaatskaartenkantor	rijwielbergplaats
bagage- en goederenafhandeling	route reizigers / bagage en goederen

Plattegrond van de situatie in 1923. De verklaringen van de kleuren staan in de lopende tekst hiernaast. [ProRail]

trappenhuis naar de verdieping (in blauw aangegeven). Het centrale deel van de westvleugel is op de plattegrond uit 1923 ingericht als rijwielbergplaats met een opgang naar de 1e verdieping, mogelijk ook een gevolg van het groeiende aantal toeristen dat vanaf Middelburg naar hun vakantiebestemming vertrok (in geel aangegeven). De voormalige wachtkamer 3e klasse is door een tussenwand opgedeeld in twee ruimten. Het douanekantoor dat in 1876 in de goederenloods gevestigd werd, is flink uitgebreid en nu ook gevestigd in een deel van de wachtkamer 3e klasse en in het goederenlokaal, links en rechts van de rijwielbergplaats.

Bij het bombardement op Middelburg op 17 mei 1940 raakte het station zelf niet beschadigd; wel werden enkele (bij)gebouwen in de directe omgeving getroffen. Bij de bevrijding van de stad in 1944 werd Middelburg bestookt met granaten, waardoor een kruitschip in het kanaal ontplofte en de stationsbrug vernield werd. De baileybrug die tijdelijk werd neergelegd werd in 1951 vervangen door een nieuwe permanente brug.¹⁷

VANAF 1953: STROOMLIJNEN VAN DE ROUTES DOOR HET GEBOUW

De watersnoodramp in 1953 zorgde voor veel verandering in Walcheren. Door de aanleg van de Deltawerken kreeg het schiereiland een nieuwe wegverbinding met de rest van Nederland. Middelburg profiteerde hiervan; de economie en het inwoneraantal groeiden. De stad breidde zich als een waaier uit door de nieuwbouw van woonwijken buiten de singels. Toeristen ontdekten bovendien de badplaatsen en stranden van Walcheren opnieuw als vakantiebestemming. Middelburg ontwikkelde zich, sterker dan voor de oorlog, tot centrum van het eiland en pleisterplaats voor de snel

groeierende stroom toeristen.¹⁸ De stroom reizigers werd vanaf het midden van de jaren vijftig via een nieuwe route door het station geleid. Bij een verbouwing in 1953 werd de doorgang door het trapportaal links in de middenvleugel met een deur dichtgezet en vervangen door centraal gelegen gang naar het perron (in rood aangegeven). Het plaatskaarten- en telegraafbureau werd hiervoor verkleind en verbouwd tot een kaartverkoop, met drie loketten aan de centrale hal. Het bagagebureau werd door een wand opgesplitst in twee ruimten. Onduidelijk is wat de functie van deze ruimten na de verbouwing werd. De indeling van de stationshal zoals we die nu kennen is grotendeels afkomstig uit deze periode: de doorgang naar het eerste perron, de afwerking met de lichte wandtegels en de stationsklok. Twee jaar later, in 1955, werd de bestaande fietsenstalling in het centrale deel van de westvleugel vergroot. Het douanekantoor, inmiddels overbodig geworden, werd bij de fietsenstalling getrokken. Nog altijd is in dit deel van het station een fietsenstalling en fietsenmaker te vinden. De belettering aan de gevel ('rijwielstalling') is afkomstig van deze verbouwing en werd mooi in samenhang met de rondboogdecoratie vormgegeven. In 1963 werd in de uitbouw van de westvleugel een ruimte ingericht als telefooncentrale. Via een nieuwe deur aan het eerste perron was deze ruimte te bereiken.

VANAF 1975: AANLEG VAN DE TUNNEL EN TOEGANG NAAR DE ACHTERZIJDE VAN HET STATION

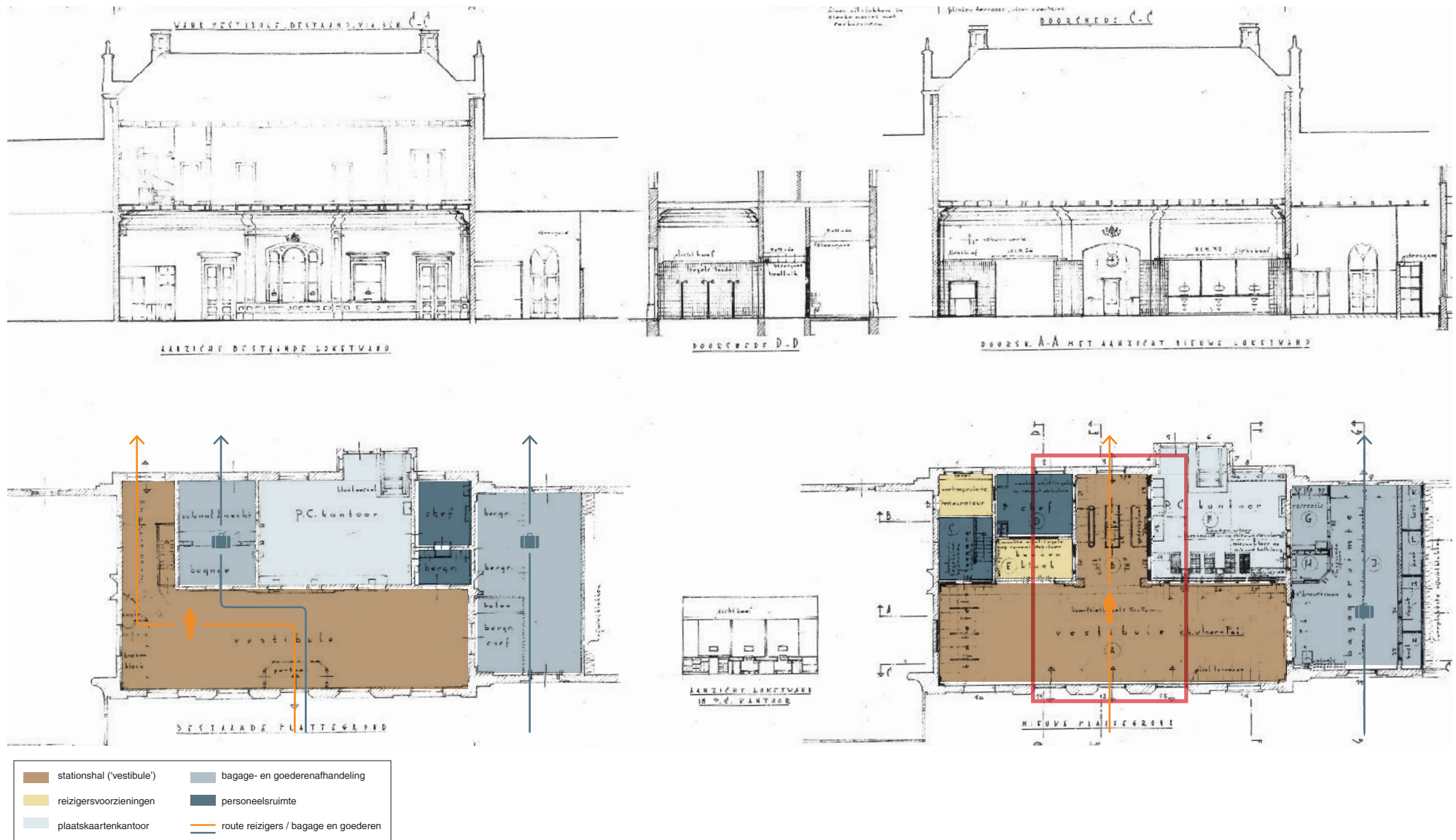
In 1976 werden extra toiletten gebouwd (centraal in het oostbouwdeel), op de locatie waar ze nog altijd te vinden zijn. Een belangrijke ingreep in 1975 was de bouw van een tunnel naar het tweede perron, in 1996 werd deze tunnel doorgetrokken naar de achterzijde van het station (lees verder bij het hoofdstuk 'emplacement').

RIJWIELSTALLING

De belettering aan de gevel is afkomstig van de verbouwing van 1955 en werd in samenhang met de rondboogdecoratie vormgegeven.
[ProRail]



De indeling van de stationshal uit 1953: de doorgang naar het eerste perron, de afwerking met de lichte wandtegels en de stationsklok, foto uit 1956.
[Spoorwegmuseum]



De wijzigingen in de stationshal in 1953. Links de bestaande, rechts de nieuwe situatie. De verklaringen van de kleuren staan in de tekst hiernaast. De verdieping bleef ongewijzigd. [ProRail]

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Met de officiële opening van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen (staatslijn F) in 1873 ging een langgekoesterde wens in vervulling om de eilanden Walcheren en Zuid-Beveland beter bereikbaar te maken. Middelburg was teruggefallen tot een provinciestadje. Het was het centrum van Walcheren, maar zonder intensieve verbindingen met gebieden buiten het eiland. Met de opening van een station in Middelburg waren de verwachtingen hooggespannen, het spoor zou hernieuwde economische groei betekenen. De verwachtingen zijn nooit ingelost.

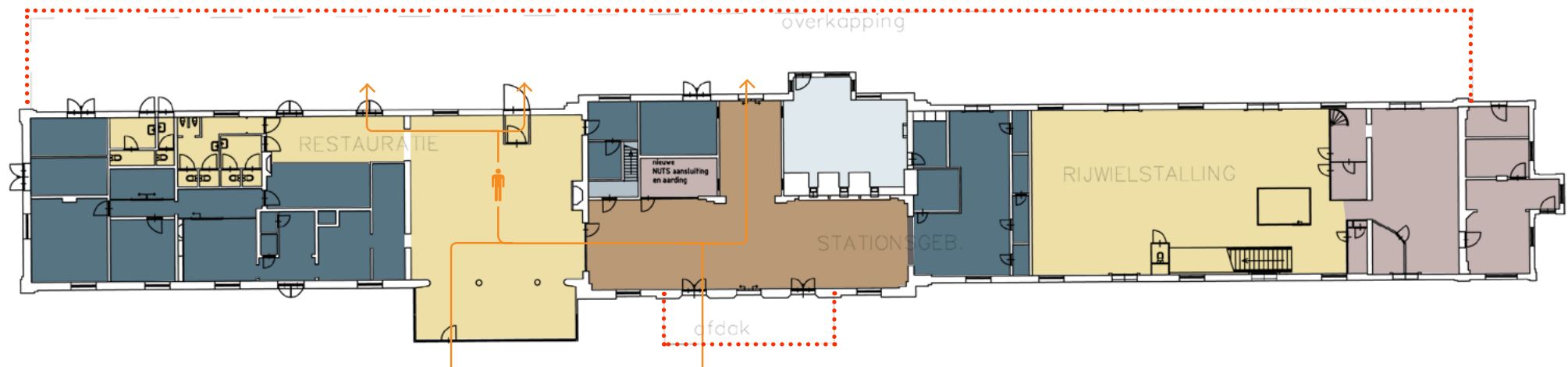
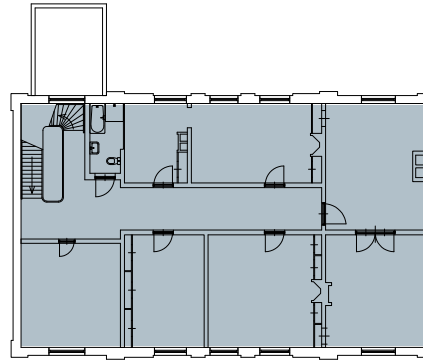
Het stationsgebouw van Middelburg, dat in 1872 in gebruik werd genomen, was ontworpen naar één van de standaardtypes die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. De uiteenlopende functies in het stationsgebouw in Middelburg (met maar liefst drie wachtkamers en uitgebreide goederenkantoren) en een vergelijking met andere 2e klasse stations in Leeuwarden, Harlingen, Zutphen (vergroot type), Enschede, Hengelo, Meppel en Dordrecht (vergroot type), doen vermoeden dat dit station van het

type 2e klasse is. Middelburg is het enige station dat in dit ontwerp is uitgevoerd.

De ontwerper van de vijf typen was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit een op een overgenomen, maar door een 'eerstaanwezend ingenieur' per station aangepast aan de plaatselijke eisen. In het geval van Middelburg was dat M. Simon, eerstaanwezend ingenieur voor Staatslijn F. Ook de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die deze staatslijn mocht exploiteren, had inspraak in het ontwerp. Het ontwerp voor het station heeft dus niet één geestelijk vader, maar was het resultaat van een gezamenlijke inspanning.

Het stationsgebouw heeft sinds de bouw verschillende aanpassingen ondergaan. De meeste veranderingen werden doorgevoerd omdat de rol en de functie van het station wijzigde. Naast het reizigersvervoer lag de nadruk aanvankelijk voornamelijk op het bestelgoederenvervoer. Vanaf 1876 bracht de aanwijzing tot douanestation nieuwe

functies met zich mee, die eerst een plaats vonden in een goederenloods op het terrein, maar vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw ook in het hoofdgebouw gevestigd waren. Daarnaast was het toerisme een belangrijke factor: Middelburg werd als centrum van Walcheren voor veel toeristen een startpunt voor een standvakantie of dagbezoek. In het stationsgebouw werd dit zichtbaar door een uitbouw van de stationsrestaurant en de vestiging van een rijwielfbergplaats (beide rond 1923). Na de oorlog ontdekten toeristen de badplaatsen en stranden van Walcheren opnieuw als vakantiebestemming. Middelburg ontwikkelde zich, sterker dan voor de oorlog, tot centrum van het eiland en pleisterplaats voor de snel groeiende stroom toeristen. De aanpassingen aan het gebouw richtten zich dan ook voornamelijk op het stroomlijnen van de bezoekersstromingen, bijvoorbeeld door de herinrichting van de stationshal. De meeste wijzigingen konden in het bestaande gebouw ondergebracht worden, waardoor het stationsgebouw van Middelburg een van de gaafste overgebleven voorbeelden is van een negentiende-eeuws standaardstation van de Staatsspoorwegen.



stationshal	verhuurd aan derden
reizigersruimtes	leegstaand
plaatskaartenkantoor	route reizigers
personeelsruimtes/opslag	luifel

Plattegrond begane grond en eerste verdieping, met reizigersroutes in de huidige situatie, 2013. [ProRail]

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

Het stationsgebouw in Middelburg is een van de mooiste gelegen stations in Nederland. Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Middelburg kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door de stad snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van de stad Middelburg (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

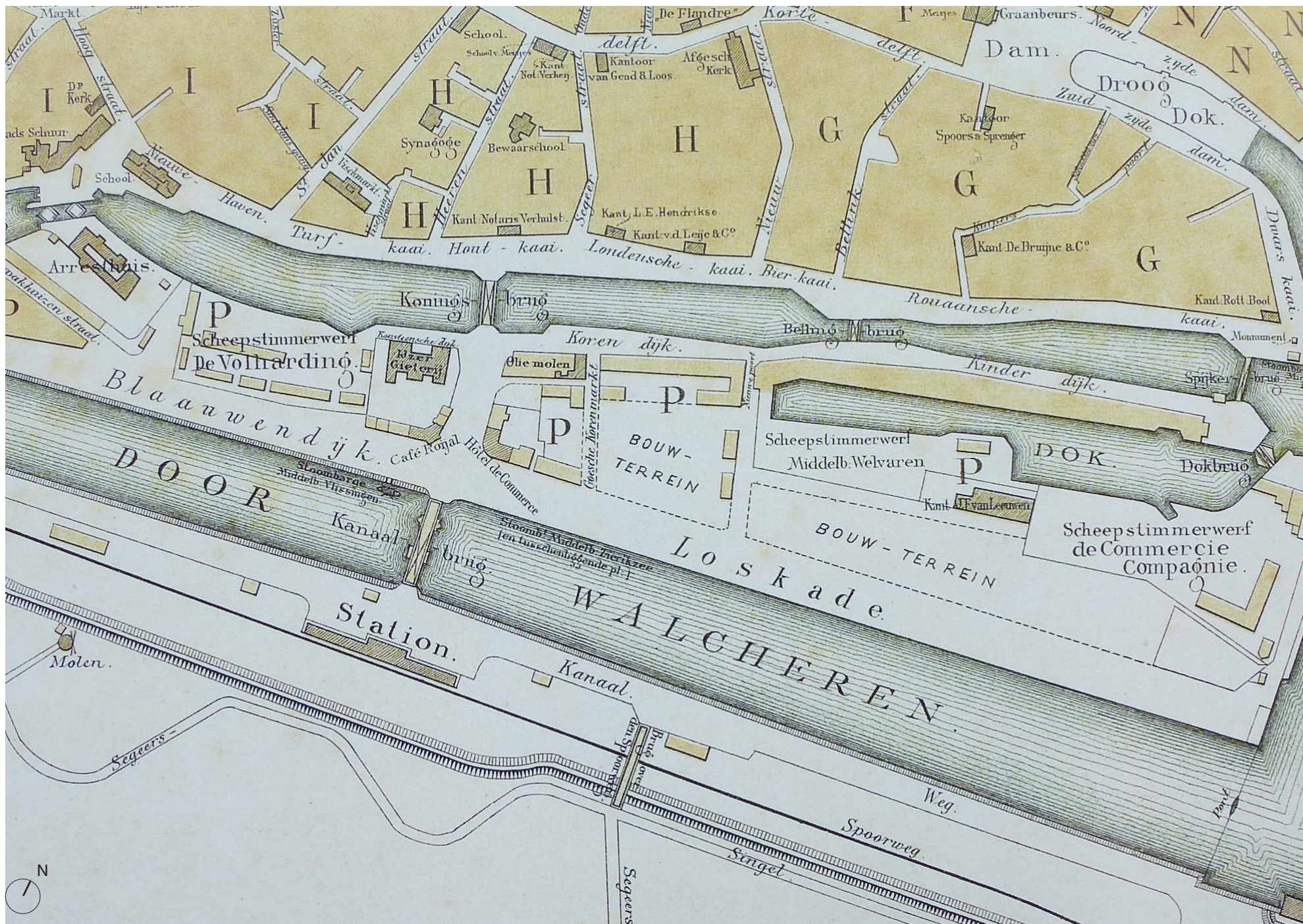
De komst van het spoor naar Middelburg was onderdeel van een grootscheepse onderneming om de stad weer op de kaart te zetten. Naast de aanleg van het stationsterrein omvatte het bestek uit 1867, opgesteld door de afdeling Staatspoorwegen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, tevens het graven van een kanaal en de aanleg van een loskade, de aanleg van het onderstel van de draaibrug, de aanleg van de toegangsweg naar het station en het omleggen van de grote weg tussen Middelburg en Vlissingen.¹⁹ Het kanaal en spoor zouden de zo gewenste nieuwe handelsroutes naar binnen- en buitenland opleveren; de hoop was dat de economie weer zou opleven. Het geheel van spoorweg- en waterwerken hield de herstructurering van de zuidoostelijke stadsrand in. Maar liefst een kwart van de zestiende-eeuwse vestinggordel, die al een halve eeuw geen militaire functie meer had en was ingericht als lommerrijk singelpark, moest plaats maken voor de nieuwe werken. Voor het aanzien van de stad betekende dit infrastructurele project een grote verandering. Een tekening, opgemaakt in 1870, waarbij de geplande ingreep over de bestaande stadsplattegrond is gelegd,



Plattegrond van Middelburg, met de aanleg van spoor, kanaal en stationsweg geprojecteerd, 1856. [Historische atlas Zeeland]

toont de ruimtelijke gevolgen. Het ingetekende kanaal is het 'Kanaal door Walcheren', een waterwegverbinding dwars over het eiland, tussen de Westerschelde bij Vlissingen en het Veerse Meer bij Veere. Voor de aanleg ervan moesten veel gebouwen verdwijnen, waaronder de oude pakhuizen van de WIC en de zeventiende-eeuwse Vlissingse Poort, een imposante stadspoort. Het spoor, het stationsgebouw, een goederenloods en een rijtuigenloods werden evenwijdig aan het kanaal, aan de zuidzijde, gelegd. Hierdoor werden

dure spoorbruggen vermeden. Een keerdijk, aangelegd als waterkering voor de achterliggende polder, sloot de zuidzijde van het stationsemplacement af. Van de structuur van de vestingwerken aan de zuidzijde bleven de punten van de Seegerssingel – de singelweg rondom de bolwerken – behouden. De Seegersmolen op de hogergelegen punt (saillant) van het oude bolwerk werd in de verhoging van de keerdijk opgenomen.



Het station en de directe omgeving, 1887. [Vogels-Wessels Boer & Smallegange]

EEN MONUMENTALE TOEGANG TOT DE STAD

Een niet onbelangrijk onderdeel van het plan was de aansluiting van het stationsterrein met de stad, waarvoor een route werd ontworpen. De nieuwe situatie is goed zichtbaar op een uitsnede van een stadsplattegrond uit 1887, afgebeeld op de pagina hiernaast. De ligging van het stationsgebouw direct aan het kanaal maakte de aanleg van een monumentaal stationsplein onmogelijk, het brede water nam deze functie over. Via een dubbele draaibrug over het kanaal, gelegen in de as van het stationsgebouw, liep de reiziger via de nieuw aangelegde Stationsstraat en de Koningsbrug naar het stadscentrum.²⁰ Dit was de enige verbinding over het kanaal, waar er eerder maar liefst drie waren. Vanwege de hoge kosten van een brugverbinding over het kanaal bleef het aantal bruggen lange tijd beperkt tot één (pas in 1970 werd de Schroebrug als tweede brug aangelegd). Dit tot ongenoegen van de gemeente, die het Rijk hier meerdere keren op wees. Wie het kanaal op andere plaatsen over wilde steken kon gebruik maken van twee veerponten: een vanaf de Loskade en een ter hoogte van de gesloopte Vlissingse Poort.²¹

Ter weerszijden van de Stationsstraat waren de lege kavels bestemd voor gebouwen met een representatief uiterlijk, zoals hotels en herenhuizen. De kavels vulden zich niet zo snel als gedacht, vanaf 1885 werden ze langzaamaan volgebouwd. Op de hoeken van de Stationsstraat vestigden zich twee hotels.²²

Een tweede belangrijke route was de weg van Goes naar Middelburg die ten behoeve van de spooraanleg omgelegd was en nu voor het station langs liep. De weg werd in 1872 heropend als de Kanaalweg. Direct langs het kanaal lag

een jaagpad, afgeschermd van de Kanaalweg door een rij bomen. Omdat het spooreplacement de oude verbinding met het dorp Nieuw- en Sint Joostland (via de Segeersweg) doorsneed werd de route hersteld door de bouw van een gietijzeren voetgangersbrug.

HET SPOOR ALS AANJAGER VAN BEDRIJVIGHEID?

De rest van het gebied, zo is op de kaart uit 1887 goed te zien, had een industrieel karakter. Hier waren van oudsher de gebouwen en terreinen van de VOC gevestigd, die na opheffing waren overgenomen door de Middelburgse Commerce Compagnie. In 1854 en 1874 kwamen twee andere scheepstimmerwerven en in 1858 een ijzergieterij. Het was dan ook niet onlogisch dat in de nabijheid van deze bedrijvigheid een brede loswal werd geprojecteerd. Bij de aanleg van het kanaal hadden de Staatsspoorwegen zich in een overeenkomst met de gemeente verplicht om te zorgen voor deze laad- en losplaats. De loswal vervulde niet alleen een rol als overslagpunt voor goederen en aanlegplaats voor beurtschepen, maar was ook een belangrijk overstappunt voor reizigers. Zij konden hier overstappen op de tram naar Domburg (vanaf 1906) of op de bootdienst Middelburg-Zierikzee. De bestaande Blauwedijk, ten westen van de Stationsbrug, werd eveneens ingericht als kade. De barge (een transportschip) naar Vlissingen vertrok hier. In 1884 werd in de directe nabijheid van het station, op de zuidelijke kade van het kanaal, tegenover de toegang tot de binnenhaven een voor de handel bestemd terrein ingericht. Een van de grotere bedrijven die zich hier vestigde was de in 1889 opgerichte meelfabriek, die een eigen spoorverbinding naar het station kreeg. Wat later, in 1906, werd ten westen van het station, direct langs de spoorlijn, het veilinggebouw van de Coöperatieve Tuinbouwveiling

Walcheren gebouwd. De goederen konden zo via een korte weg in- en uitgeladen worden. Ondanks de vestiging van verschillende nieuwe bedrijven viel de verwachte opleving van de economie tegen. Het merendeel van de bedrijven bleef kleinschalig en gericht op Walcheren, slechts een aantal, waaronder de houtzaagmolens en houthandel van Den Bouwmeester op de werf de Volharding aan de Blauwedijk en de ijzergieterij van Boddaert aan de Kousteensedijk, wisten uit te groeien tot grotere bedrijven met (inter)nationale contacten.

GROEI VAN DE STAD

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg Walcheren door de aanleg van de Deltawerken een nieuwe wegverbinding met de rest van Nederland. Middelburg profiteerde hiervan; de economie en het inwoneraantal groeiden. De stad breidde uit en in de jaren zestig werd gestart met de aanleg van nieuwe woonwijken achter het station, een gebied dat tot dan grotendeels ingericht was als polderlandschap. Het station kreeg nu ook vanaf deze zijde een toegang, die echter een ondergeschikt karakter kreeg. Omdat de keerdijk achter het station nog altijd een waterkerende functie had bleef deze behouden. Een voetgangerstunnel onder de dijk door werd de belangrijkste verbinding (zie ook paragraaf 2.2 'Emplacement'). De overblijfselen van de bolwerken aan de achterzijde van het station werden ingericht als parkeerplaats voor auto's, net als de voormalige laad- en losweg aan de zuidkant van het emplacement. Het spoor (en het kanaal) was nu niet meer de grens van de stad, maar een barrière tussen het historische centrum en de nieuwbouwwijken.

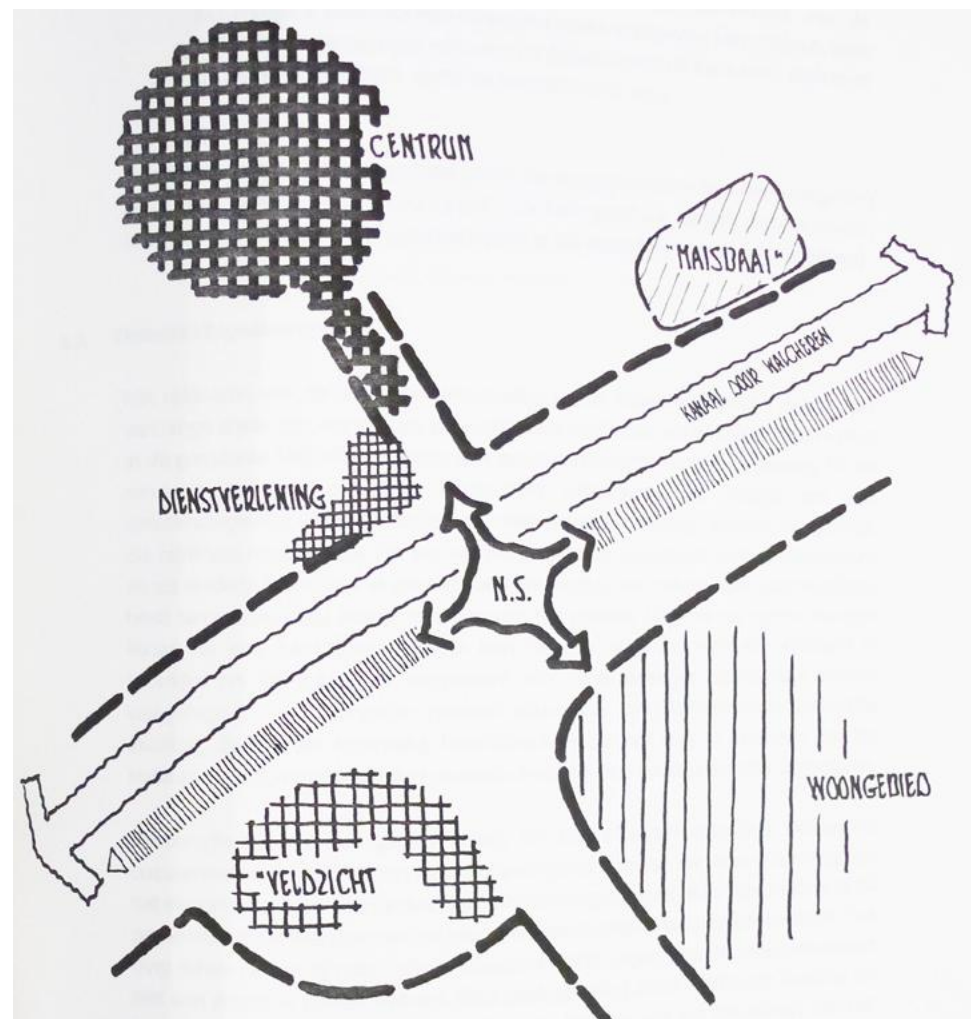


Nieuwe woonwijk in aanbouw achter het station, jaartal onbekend. [Zeeuws Archief]

Ook aan de stadszijde veranderde er in de naoorlogse periode het een en ander. De aanwezige bedrijvigheid op het eiland tussen het Kanaal en de Binnenhaven verdween naar het industrieterrein Arnestein, ten oosten van het stationsgebied of werd opgeheven. De vrijgekomen werven en fabrieksterreinen werden heringericht met woningen, de Rechtbank Middelburg, de Zeeuwse bibliotheek en een advocatenkantoor.

VERBINDEN VAN TWEE WERELDEN

Begin jaren negentig werd het stationsgebied voor het eerst onderwerp van studie in de 'structuurvisie stationsgebied' van de Grontmij. De verbinding tussen de wijk Dauwendaele en het centrum functioneerde nog niet optimaal, volgens de visie. Een aantal gebieden in de nabije omgeving kwam vrij en had een nieuwe bestemming nodig. Het stationsgebied moest een hoogwaardige kantoorgebied worden aan de rand van het centrum, met het station als middelpunt. Het station zou ook kunnen fungeren als informatiepunt voor toeristen.²³ Eind jaren negentig maakte het gebied rondom het station ingrijpende veranderingen door. De integrale toekomstvisie Kwaliteitsatlas Middelburg 2030 (door BVR/BGSV, 1998), stond aan de basis van deze herinrichting. Een van de voorstellen uit de visie was het verbinden van de twee werelden ten noorden en zuiden van het station, door de herontwikkeling van de spoor- en kanaalzone. In plaats van een 'breukzone tussen de stad aan het kanaal en het dorp achter de dijk' moest het stationsgebied het hart van de stad worden, met het kanaal als drager voor nieuwe functies.²⁴ Langs het kanaal ten oosten van het station werd een kantorenstrook ontworpen: in 2004 en 2005 openden het Stadskantoor en het kantoor van Rijkswaterstaat.





Luchtfoto van het stationsgebied, jaartal onbekend, vermoedelijk eind jaren negentig. [Vogels-Wessels Boer & Smallegange]

2.2 DE GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

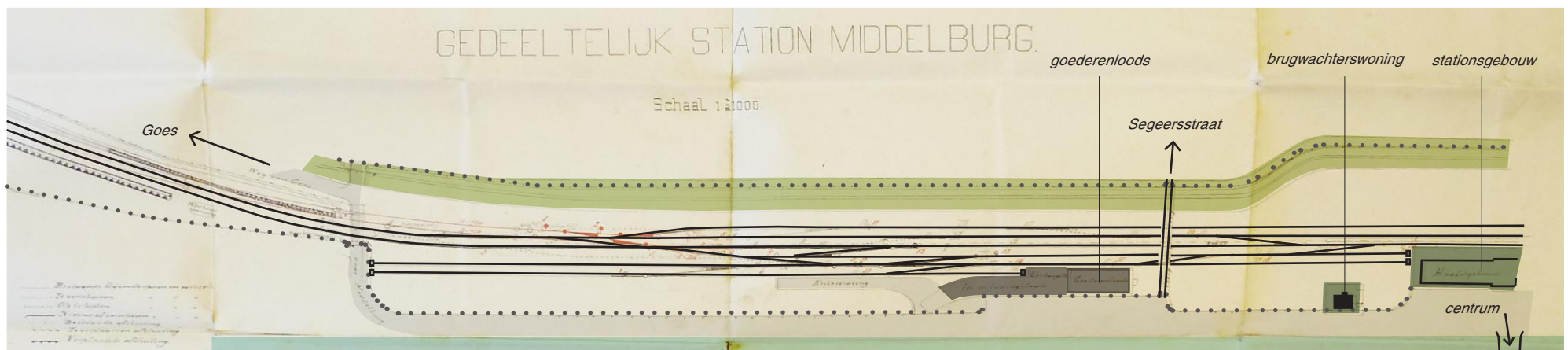
Het station Middelburg omvatte meer dan alleen het stationsgebouw. Begin 1870 werd de bouw van het emplacement van Middelburg aanbesteed. Buiten het hoofdgebouw omvatte het bestek ook een goederenloods, een bergplaats voor twaalf rijtuigen en de voetgangersbrug over het spoor.²⁵ De goederenloods had aan de emplacementzijde een laad- en losperron voor de trein en aan de voorzijde een laadperron voor vrachtvervoer over de weg.²⁶ In het archief van de Nederlandse Spoorwegen is geen tekening van het emplacement van Middelburg uit de beginfase teruggevonden. Op de situatietekening behorend bij de aanleg van een tweede perron uit 1878 is te zien dat achter het hoofdgebouw een bundeling van vijf sporen lag, verbonden door wissels; drie doorlopende sporen en twee kopsporen die eindigden tegen de oostgevel van het station. Het tweede perron moest de veiligheid en het gemak voor de reizigers vergroten. Eerder waren bij het in- en

uitstappen enkele reizigers gevallen.²⁷ In 1874 was op het emplacement ook een draaischijf aangelegd, ter vervanging van een al bestaande draaischijf.²⁸

In 1872 werd de nieuwbouw van een brugwachterswoning door de Staatsspoorwegen aanbesteed.²⁹ De Zeeuwse lijn was aanvankelijk een enkelspoor, maar werd in 1884 verbreed tot een dubbel spoor.³⁰ Na de verdubbeling van het spoor naar Vlissingen breidde het emplacement verder uit. Het eerste perron werd in 1888 aan weerszijden verlengd en er werd het een en ander aan sporen verlegd. In 1889 werd een spoorlijn aangelegd naar de nieuwe meelfabriek die zich in dat jaar aan de oostkant van het station vestigde, tussen het kanaal en het spoor. In de jaren tot 1918 werd het emplacement meerdere malen aangepast en verbeterd door de aanleg van oversteekplaatsen, verlenging van de perrons en het verleggen van sporen en wissels. In 1918

bestond het emplacement uit zeven goederensporen aan de oostkant van het station, en vier sporen ter hoogte van het stationsgebouw, waarvan er twee door middel van perrons en oversteekplaatsen bereikbaar waren voor reizigers.³¹ Het lossen en laden van goederen vond plaats rondom de goederenbergsplaats aan de oostzijde van het station, maar ook aan de zuidzijde van het emplacement bevond zich een laad- en losweg, op de locatie van de huidige P+R Seegerssingel.

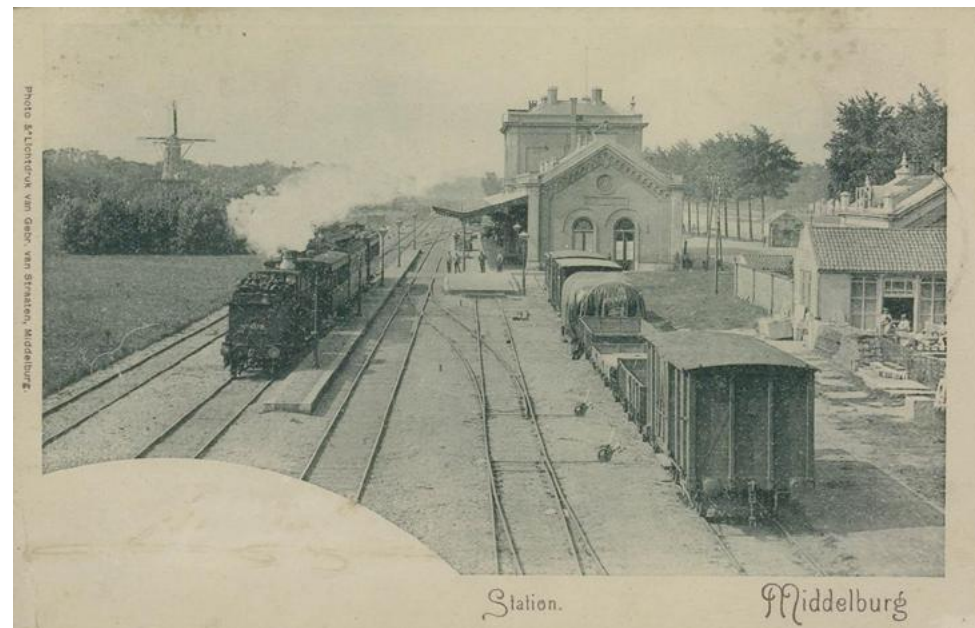
De groei van de bevolking en het autoverkeer zorgden in de eerste decennia van de twintigste eeuw voor een verhoogde druk op het kruispunt aan de voorzijde van het station. Het ontbreken van een ruim stationsplein wreekte zich. Uit de archiefstukken blijkt dat het continu een kwestie van passen en meten was in de beperkte ruimte die beschikbaar was tussen kanaal en emplacement.³² Voor de aanleg van het



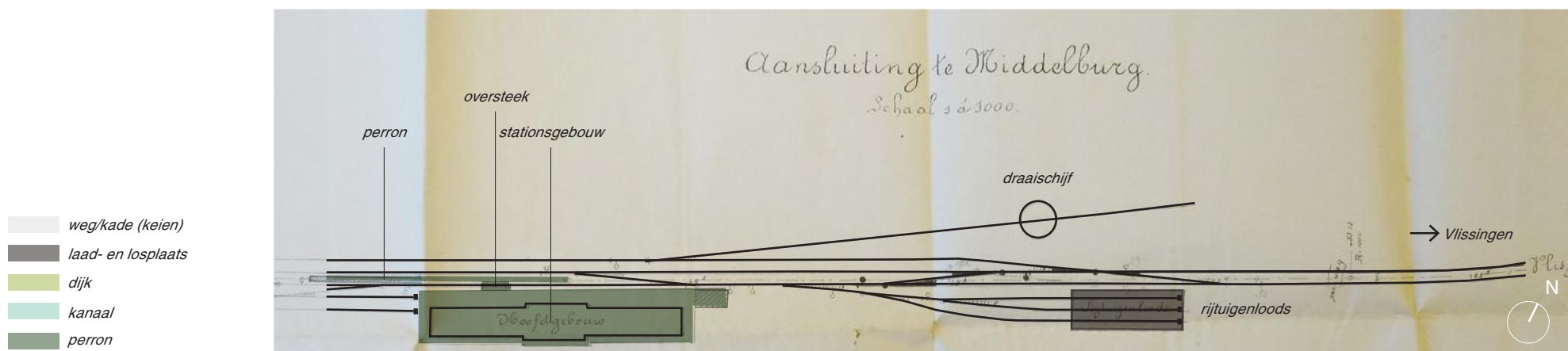
Emplacement, oostelijke gedeelte, 1887. [HUA]



Spoorzijde van het station, foto uit 1880. [Spoorwegmuseum]



Spoorzijde van het station, foto uit 1908. Op de foto zijn de vijf sporen zichtbaar en het 'tussenperron'. Het gebouwtje rechts is de brugwachterwoning, die inmiddels gesloopt is. [Spoorwegmuseum]



Emplacement, westelijke gedeelte, 1884. [HUA]

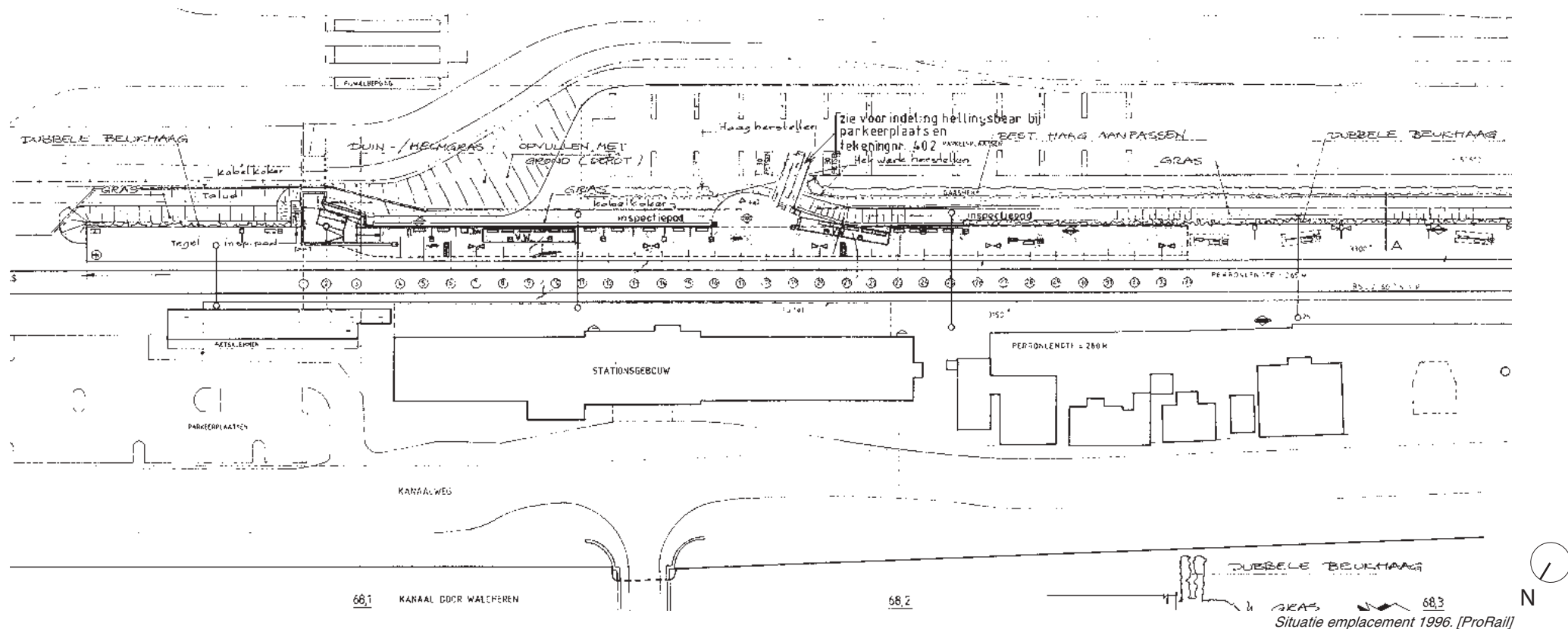
busstation werd bijvoorbeeld naar de overzijde van het kanaal uitgeweken, aan het begin van de Loskade.

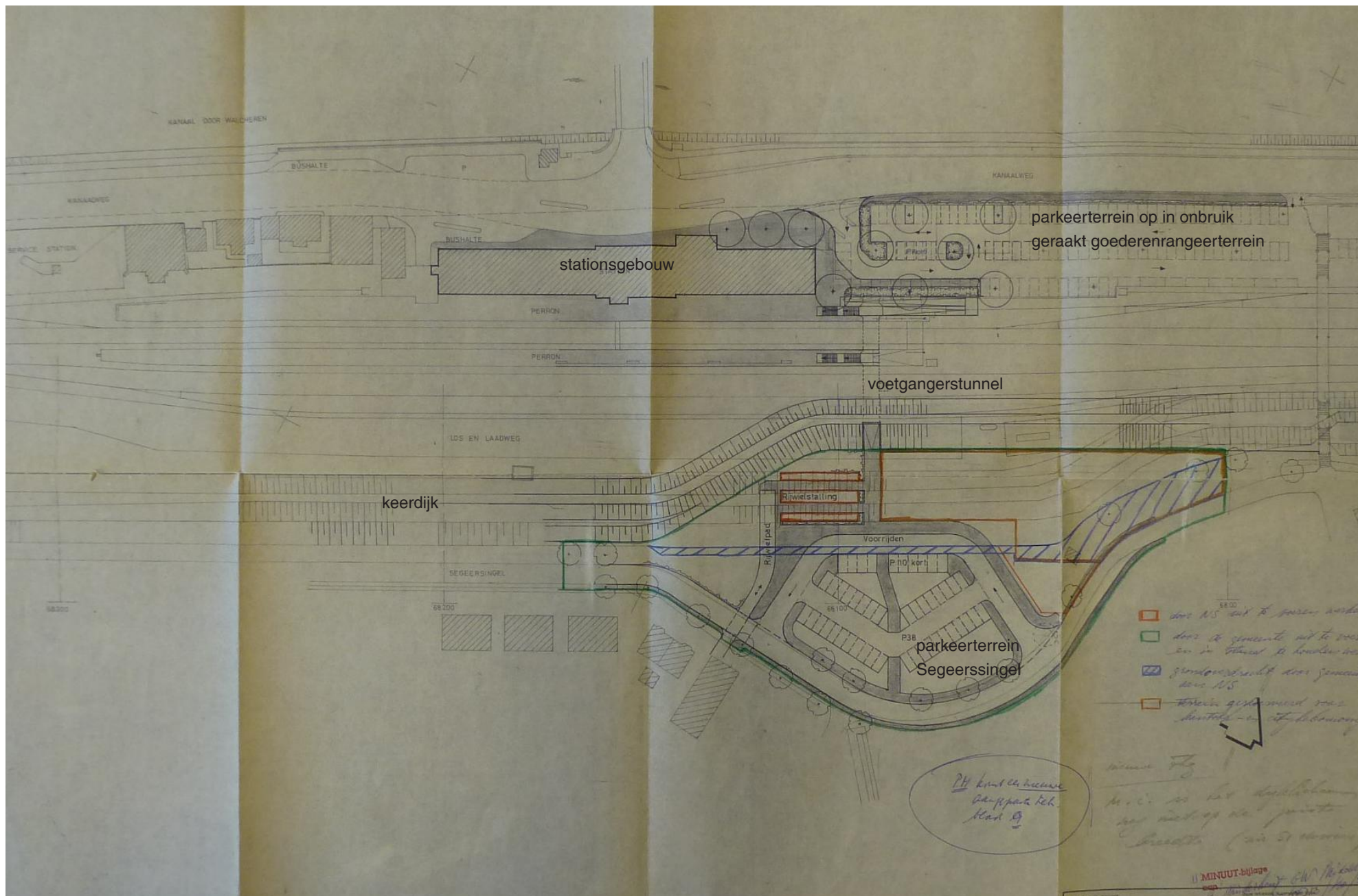
In 1957 verving de elektrische trein de stoomtrein op de Zeeuwse lijn.³³ In het kader van de elektrificatie was in 1955 de voetgangersbrug over het spoor verhoogd door deze in zijn geheel op te tillen.³⁴ Vanaf de jaren zestig werd de druk op de infrastructuur rond het station almaar hoger door de uitbreiding van de stad en het toegenomen (auto)

verkeer. Het in onbruik geraakte goederenrangeerterrein aan de oostkant van het stationsgebouw werd ingericht als parkeerterrein. Het brugwachtershuis (1872) aan deze zijde ontquam daarbij ondanks veel protest niet aan sloop. Ook de laad- en losweg aan de zuidkant van het emplacement, tussen spoor en dijk, kreeg een nieuwe functie als parkeerplaats (nu P+R Seegerssingel).³⁵ Onderdeel van de herinrichting van de stationsomgeving aan de zuidzijde – ‘de achterkant’ – van het station in de jaren zeventig was de

aanleg van een voetgangerstunnel onder het emplacement. De tunnel verbond de nieuwbouwwijk Dauwendaele met het historisch centrum (1976).

In de periode 1993-1996 is boven het tweede perron een overkapping aangebracht. Het uiteinde van de perronoverkapping aan de westzijde heeft een herkenbare golvende vorm. De vormgeving is volgens ontwerp bureau Articon geïnspireerd door de westenwind die de toeristen





Vanaf de jaren zestig werd de druk op de infrastructuur rond het station almaar hoger door de uitbreiding van de stad en het toegenomen (auto)verkeer. Het in onbruik geraakte goederenrangeerterrein aan de oostkant van het stationsgebouw werd ingericht als parkeerterrein. Het brugwachtershuis (1872) aan deze zijde ontquam daarbij ondanks veel protest niet aan sloop. Ook de laad- en losweg aan de zuidkant van het emplacement, tussen spoor en dijk, kreeg een nieuwe functie als parkeerplaats (nu P+R Segeerssingel). Onderdeel van de herinrichting van de stationsomgeving aan de zuidzijde – ‘de achterkant’ – van het station in de jaren zeventig was de aanleg van een voetgangerstunnel onder het emplacement. De tunnel verbond de nieuwbouwwijk Dauwendaele met het historisch centrum (1976). De tekening laat de situatie van het emplacement in 1975 zien. [HUA]

meeneemt in de richting van Middelburg. De aansluiting van het perron met de voetgangerstunnel en de parkeerplaats aan de Seegerssingel is in het ontwerp eveneens herzien naar de huidige situatie.³⁶

In 1998 stond er een herinrichting van de openbare ruimte aan de voorzijde van het station op het programma, onderdeel van het stedenbouwkundig masterplan van bureau Palmbout. Het was de bedoeling dat het gebied door een meer comfortabele en minder civieltechnische inrichting van de openbare ruimte de gewenste schakel zou worden tussen binnenstad en de zuidelijke woonwijken. Alle losse gebouwtjes op het emplacement en in de directe stationsomgeving die in de jaren zestig en zeventig het parkeren in de weg zaten, maakten plaats voor een

moderne 'OV terminal' met een busstation aan de oostzijde en een kiss & ride met taxistandplaats aan de westzijde van het station.

In samenhang met de herinrichting van het stationsgebied zijn in 2002 en 2004 twee liften in de voetgangerstunnel aangebracht. De lift van perron 1 naar de tunnel uit 2002 verving de oude hellingbaan naast het station, om ruimte te kunnen maken voor de aanleg van het nieuwe busstation.³⁷ Het fietsverkeer kon na het verdwijnen van de hellingbaan gebruik maken van de eveneens in 2002 aangelegde fietstunnel onder het emplacement en de Kanaalweg ten oosten van het stationsgebouw. De dijk waarin de fietstunnel is aangelegd dient als waterkering voor de achterliggende polder. Daarom zijn schuiven aangebracht,

die in geval van nood gesloten kunnen worden.³⁸

Van de elf sporen uit 1918 zijn nog twee sporen over. De sporen voor de overslag van goederen verdwenen na de Tweede Wereldoorlog, waarmee funties als de goederenloods en het goederenkantoor in het station hun functie verloren. Na de oorlog lag de nadruk op het personenvervoer. Concluderend kan gesteld worden dat in vergelijking met de situatie in 1918 (toen het emplacement op zijn grootst was) het emplacement sterk is ingekrompen, ten behoeve van een uitbreiding van de infrastructuur rondom het station.

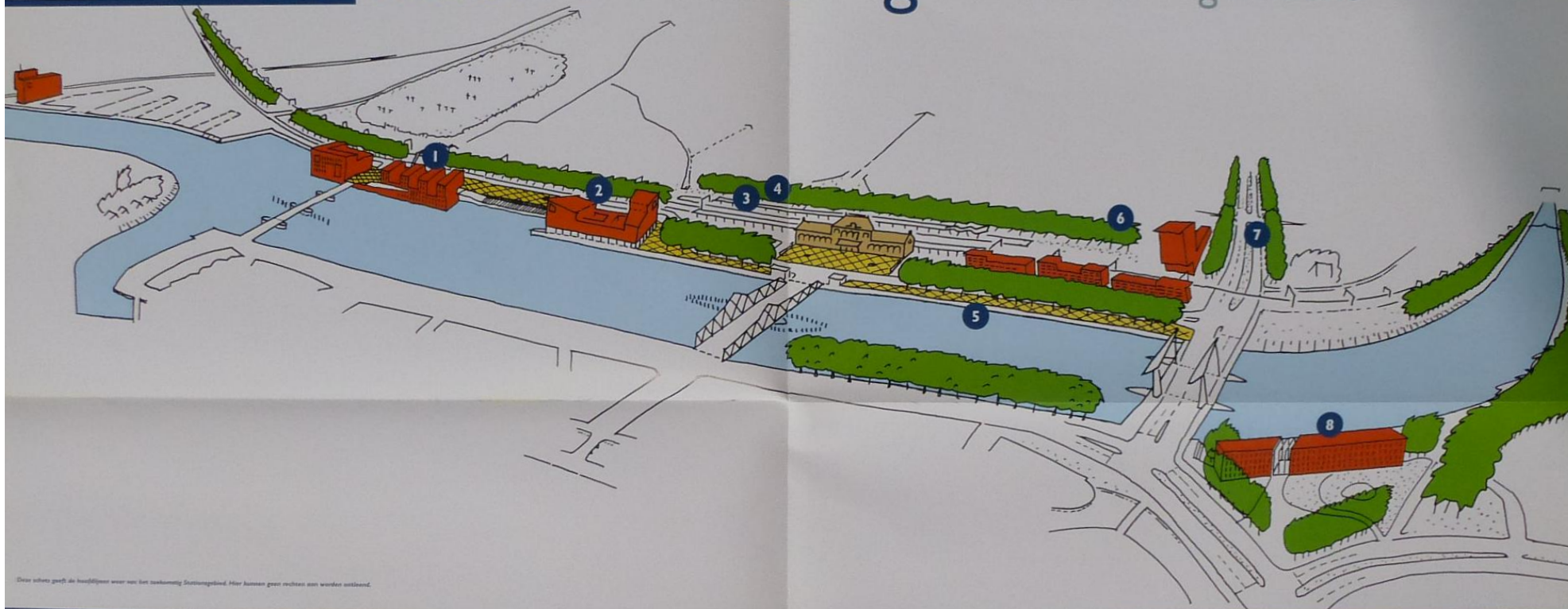


Huidige inrichting openbare ruimte busstation, 2013.



P+R parkeerplaats en toegang tweede perron, achterzijde station tussen de dijk en het emplacement, 2013.

Het nieuwe Stationsgebied in vogelvlucht



Door schets geeft de hoofdlijnen weer van het toekomstige Stationsgebied. Hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.

1. Stadskantoor

Het nieuwe Stadskantoor van de gemeente Middelburg biedt ruimte voor alle diensten van de gemeente. Als het kantoor klaar is kunnen bewoners van de stad voor alle gemeentelijke zaken terecht bij één loket. Dit is natuurlijk een hele verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het definitieve bouwplan van het Stadskantoor is in april 2001 gereed. Begin 2004 wordt het Stadskantoor betrokken. Samen met buur waterschap Zeeuwse Eilanden legt de gemeente een parkeergarage onder beide kantoren aan. Deze parkeergarage biedt parkeerplaatsen voor personeel, maar ook voor bezoekers en inwoners van Middelburg. De Kanaalweg wordt overgenomen verlegd en komt meer tegen het spoor te liggen. Er verdwijnt een rijstrook.

2. Waterschapskantoor

Het kantoor van waterschap Zeeuwse Eilanden komt met de vloer in het Kanaal door Walcheren te staan en is vanaf eind 2003 de nieuwe werkplek voor 30 in tweehonderdtwintig waterschappers. Op de begane grond komt een restaurant dat niet alleen toegankelijk is voor medewerkers van het waterschap, maar voor iedereen die zin heeft in een kopje koffie of een broodje. Onder het kantoor bouwen het waterschap een parkeerterrein dat ook toegankelijk is voor het publiek. Deze parkeerterrein loopt door tot onder het Stadskantoor van Middelburg. Naar verwachting gaat de bouw in de tweede helft van 2001 van start, ongeveer gelijktijdig met de bouw van het kantoor van de gemeente.

3. Voetgangerstunnel, fietstunnel

De voetgangerstunnel onder het spoor krijgt een onderhoudsbeurt en de hellingbaan, die nu vooral gebruikt wordt door fietsers wordt gebruikt, verdwijnt. Voor mensen die dicht bij het spoor zijn wordt een lift aangebouwd. Voor het fietsverkeer wordt onder het spoor een nieuwe fietstunnel aangelegd, die in Davenportlaan aansluit op de Segersweg. Ter hoogte van de oude spoorlijn duikt de tunnel onder de rails. Om onveilige verkeerssituaties te voorkomen loopt de tunnel ook onder de Kanaalweg door. In 2001 wordt deze fietstunnel in gebruik genomen.

4. Een compact OV-station

Centraal in het Stationsgebied ligt het stationsgebouw. Rond het gebouw zal veel veranderen. De huidige parkeerplaats maakt bijvoorbeeld plaats voor een busstation, dat in 2001 wordt opgeleverd. Om de doortraffic van de busen te verbeteren, wordt de Kanaalweg aangepast.

Aan de westkant van het station wordt een stationplein aangelegd. Ook komt hier een zogenaamd 'bus and bike' plaats voor fietsparkeerplaatsen.

Het Stationsgebouw zal worden uitbreidbaar. Dit betekent dat het gebouw voor een nieuw bestemmingsplan kan worden aangepast. De uitbreiding zal worden uitgevoerd in twee fases. In de eerste fase wordt het Stationsgebouw uitbreidbaar gemaakt voor het busstation en de fietsparkeerplaatsen. In de tweede fase wordt het Stationsgebouw uitbreidbaar gemaakt voor het busstation en de fietsparkeerplaatsen.

5. Kades en wandelboulevards

Ruimte is kostbaar, zeker in het Stationsgebied. Daarom wordt extra ruimte gewonnen om te kunnen voorzien in groene groenstroken met ruime stoepen, fietspaden en veel groen. Dit gebeurt door een kademuur aan te leggen die schuine kades worden recht gemaakt waardoor meer oppervlakte ontstaat. Op de Lokade, waar het huidige busstation is geweest, wordt gedacht aan ruimte voor een horecagebouw.

6. P&R-terrein

Het P&R-terrein achter het Station ligt dicht bij het centrum, maar de bereikbaarheid is nog niet optimaal. Daarom wordt het terrein ter hoogte van de Segerssingel omcirkeld via de Schroeweg. Dit betekent dat het P&R-terrein straks via de Schroeweg uit alle richtingen goed te bereiken zal zijn.

7. Schroeweg

Aan de Schroeweg worden nog enkele kleinere kantoren gebouwd om het plein voldoende af te ronden. Ook langs de Kanaalweg, tussen de spoorwegovergang en het OV-station, komen kantoren. Deze zijn qua grootte niet te vergelijken met de kantoren van het waterschap, de gemeente en Rijkswaterstaat. In het Masterplan Stationsgebied is duidelijk gesteld dat het gebied niet mag worden dichtgebouwd. Er blijven dus ruimtes tussen de kantoren, zodat je nog wel de tramen aan rijen als je vanaf de andere kant van het kanaal naar het station kijkt. Voor deze kantoren is veel interesse, maar het is nog te vroeg om aan te geven wie waar gaat bouwen.

8. Kantoor Rijkswaterstaat

Het nieuwe kantoor van Rijkswaterstaat komt parallel aan het Kanaal door Walcheren te staan. De vierhonderd medewerkers van Rijkswaterstaat, die nu nog op vier verschillende locaties in Middelburg werken, krijgen een vaste plek aan de Poelenbaanweg. De kavel zal eind 2001 bouwrijp zijn en het gebouw zal in 2004 in gebruik worden genomen. De locatie komt vrij omdat het zevental is verouderd en een nieuw stadsgewestelijk zevental wordt gebouwd in Vlissinge, tussen Middelburg en Vlissinge. De kavel heeft nu een groene uitstraling. Rijkswaterstaat wil dat zo houden. De architecten zien daarom voor om voor het kantoor een park te maken en aan de westkant van het gebouw wandelmogelijkheden te creëren door in het verlengde van het lagere een hellingbaan aan te leggen. Onder het gebouw is een parkeerterrein gepland.

2.3 DE GESCHIEDENIS VAN HET ONTWERP EN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte direct rond het station, de Kanaalweg en het voorplein, was oorspronkelijk met keien bestraat. Een rij bomen scheidde de groene oever van het kanaal met het jaagpad van de weg. De smalle ruimte tussen kanaal en spoor bood weinig ruimte voor nevenfuncties. Het laden en lossen en de overstap op lokaal vervoer werd daarom gesitueerd aan de noordoever van het kanaal. Op een foto van het station uit 1901 is ten westen van het hoofdgebouw een groenperk zichtbaar, afgescheiden van de straat met een sierhek (zie afbeelding 00). De komst van het station had overigens gevolgen voor de openbare ruimte in geheel Middelburg. Verwachting was dat door de aansluiting op het spoorwegennet meer vreemdelingen het eiland Walcheren zouden komen bezoeken. Het gemeentebestuur besloot daarom straten, kaden en plein van naambordjes te voorzien.³⁹

De bestrating van het voorplein van het station en de kade is gedurende lange tijd toereikend geweest. Toen in de jaren zestig het autoverkeer en openbaar vervoer snel toenam, waren aanpassingen nodig. Vooral het kruispunt

pal voor het stationsgebouw was onveilig en te krap voor het toegenomen verkeer. Tussen 1962 en 1964 werd de Kanaalweg verdeeld in rijbanen. Ook het parkeren werd in deze jaren een punt van aandacht. Er was rondom het station nauwelijks ruimte voor parkeren en daarom werd er gewoon voor de deur geparkeerd. Het gebied rond de brugwachterswoning werd als eerste ingericht als parkeerplaats. Het stationsgebouw kreeg een bredere stoep, waardoor er een buffer ontstond tussen het gebouw en de drukke Kanaalweg. Er was een klein terras bij de stationsrestaurant, maar plaats voor andere elementen van verfraaiing van de openbare ruimte was er niet. Ook de bomenrij langs het kanaal werd gekapt om ruimte te maken voor het verkeer.⁴⁰ Na de nieuwbouw van Dauwendaele zijn bij de nieuwe toegang aan de achterzijde in de nog herkenbare vorm van de Segeerssingel parkeerplaatsen aangelegd.

In 1998 stond er een herinrichting van de openbare ruimte aan de voorzijde van het station op het programma, onderdeel van het stedenbouwkundig masterplan van

bureau Palmbout, waarover in de vorige paragraaf al werd gesproken.⁴¹ De groene, schuin aflopende oevertaluds zijn door Palmbout rechtgezet en afgesloten met een betonelement van een meter breed, die werkt als afsluiting tussen stoep en water en als een langgerekte bank voor wie even moet wachten of van het water wil genieten. Op de kaden aan beide zijden van het kanaal zijn met bomen beplante 'promenades' aangelegd.

Aan weerszijden van de hoofdingang van het station en langs de 'kiss en ride' strook is eveneens een rij bomen geplant. Het bureau NPK ontwierp een familie van moderne, matgrijze inrichtingselementen voor de meubilering van het busplein, de fietsenstalling en het hekwerk in de tunnels en langs de toegangen tot de parkeergarages.⁴² Aan de achterzijde van het station is de openbare ruimte in 1995 wat ruimer ingericht, met meer groen. Aan de keerdijk zijn geen aanpassingen gedaan sinds de aanleg in de negentiende eeuw, met uitzondering van de doorbraken voor de tunnels in de jaren zeventig en rond 2000.



Een rij bomen scheidde de groene oever van het kanaal met het jaagpad van de weg. Situatie 1875. [Stationsweb]



De inrichting van de openbare ruimte zoals we die nu kennen is afkomstig uit 1998. De belangrijkste ingreep was het aanplanten van de bomenrij langs het kanaal, waarmee het historische beeld hersteld werd. Daarentegen werden de karakteristieke groene oevertaluds rechtgezet en bestraat om meer ruimte te creëren voor het verkeer.



Voorplein in huidige situatie, 2013.

2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Wat zien we nu nog terug van de opeenvolgende fasen in de tijd? Wat is de ruimtelijke erfenis op de stedenbouwkundige schaal? En wat karakteriseert de inrichting van de openbare ruimte?

De aanleg van het spoor over Walcheren was onderdeel van een grootscheeps infrastructureel project, dat ook het graven van het 'Kanaal door Walcheren' inhield. In Middelburg kwamen spoor en kanaal samen. Het station is gelegen aan dit brede kanaal, dat de functie van monumentaal stationsplein overneemt, in Nederland een zeldzaam gegeven.

Het geheel van spoorweg- en waterwerken hield de herstructurering van de gehele zuidoostelijke stadsrand in. Het karakter van dit gebied wordt nog altijd bepaald door deze ingreep, die naast het spoor en het kanaal, ook de aanleg van een keerdijk achter het stationemplacement, een loskade en twee bruggen inhield.

De rol van het stationemplacement is door de tijd veranderd van stadsgrens naar barrière. Het spoor is de scheidslijn tussen twee compleet verschillende werelden: die van het levendige historische centrum aan de ene zijde en de rustige woonwijken aan de andere zijde.

De verbindingroute van het station met het centrum van Middelburg, de Stationsstraat, is fraai ontworpen, met twee bruggen en een voortdurend zicht op de Abdijtoren (Lange Jan). De route heeft een monumentale beëindiging op de as van het stationsgebouw.

De kavels ter weerszijden van de Stationsstraat, en aan de Loskade, werden ingevuld met gebouwen met een representatief uiterlijk, zoals hotels en herenhuizen. Dit is nog altijd herkenbaar.

De keerdijk achter het station is als landschappelijk element behouden en herkenbaar. De dijk werd gelijktijdig met het emplacement aangelegd als waterkering voor de achterliggende polder.

De inrichting van de openbare ruimte zoals we die nu kennen is afkomstig uit 1998. De belangrijkste ingreep was het aanplanten van de bomenrij langs het kanaal, waarmee het historische beeld hersteld werd. Daarentegen werden de karakteristieke groene oevertaluds rechtgezet en bestraat om meer ruimte te creëren voor het verkeer.



Zicht vanaf de eerste verdieping van het stationsgebouw richting de binnenstad, 2013.

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

Met de opening van het station in Middelburg waren de verwachtingen hooggespannen, het spoor zou hernieuwde economische groei betekenen. De verwachtingen zijn nooit ingelost, waardoor er door de tijd relatief weinig behoefte was om het hoofdgebouw uit te breiden of drastisch te veranderen. De hoofdopzet is door de tijd heen gaaf gebleven: alleen in sommige details en in het interieur vonden wijzigingen plaats, die het gevolg waren van veranderingen in gebruik en exploitatie van het station. Hoewel de gehele binnenstad in puin lag door het bombardement in 1940, bleef het station gespaard. Hierdoor is het stationsgebouw van Middelburg tegenwoordig een van de meest gave en herkenbare standaardstations van de Staatsspoorwegen.

3.1 HET HOOFDGEBOUW

Het oorspronkelijke bestek van het stationsgebouw, inclusief tekeningen, zijn in het archief bewaard gebleven. Aan de hand daarvan zijn de logica van het ontwerp en de detaillering van de interieurs en het exterieur goed afleesbaar. Het stationsgebouw van Middelburg is een door staat ontworpen en gebouwd standaardtype. Zoals in hoofdstuk 1 te lezen was waren bij de architectuur van Waterstaatsgebouwen de uitgangspunten stevigheid, doelmatigheid en eenvoud' belangrijk.⁴³ Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal. Eerstaanwend ingenieur H. Simon verfijnde voor Middelburg het standaardontwerp voor de

gevels en bedacht de indeling van het stationsgebouw. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. De uitgangspunten van de 'rondboogstijl' sloten goed aan bij de voorkeuren van de Waterstaat. Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overeind bleef in zowel een rijke als een eenvoudige uitvoering. Ook in Middelburg werd meermaals gehamerd op het weglaten van 'de veelvuldige versieringen' aan zowel de buitengevels als in het interieur.⁴⁴

DE VOOR- EN ACHTERGEVEL

De voorgevel van het stationsgebouw is opvallend gaaf gebleven. Het stationsgebouw is ongepleisterd, het baksteen is in het zicht. Het centrale bouwdeel is twee verdiepingen hoog en vijf traveeën (of vensterassen) breed. Het is het architectonisch meest rijk ogende bouwdeel. De gevel wordt horizontaal geleed door zandstenen (water)lijsten (uitspringende randen) en verticaal door zandstenen pilasters (een iets uitspringende halve pilaar in een gevel). Centraal in de gevel van het hoofdgebouw bevinden zich drie toegangen voor aankomende reizigers. Dit deel van de gevel steekt iets naar voren en is bekleed met rustica (metselwerk in de vorm van grote blokken steen, gescheiden door diepe groeven). Boven de drie ingangen bevindt zich een 'marquise' (luifel), die nog vrijwel origineel is (originele korbelen en ornamenten). Decoratie beperkt zich verder tot de rondboogvensters, de wenkbrauwen (decoratieve band aan de bovenzijde van een deur of venster) boven de vensters, gedecoreerde friezen

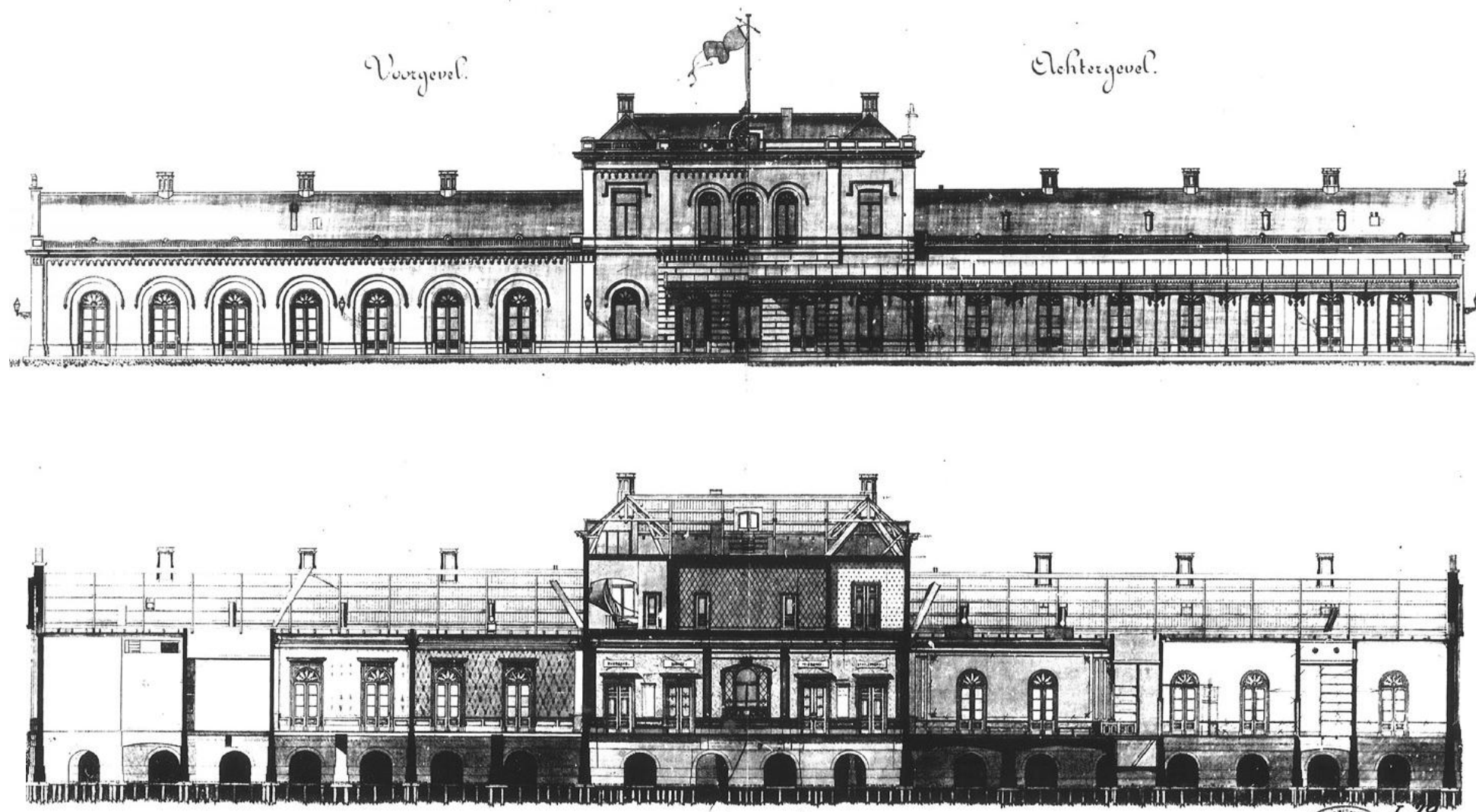
en een grote stationsklok. Voor een meer afwisselend gevelbeeld zijn de twee buitenste vensters op de verdieping rechthoekig, met gelijkvormige wenkbrauwen.

In de voorgevels van de zijvleugels bevinden zich elk zeven vensters of deuren, met decoratieve wenkbrauwen. Langs de dakrand loopt een getand fries. De achtergevel is vrijwel identiek aan de voorgevel, het enige verschil is de mate van detaillering en de aanwezigheid van de perronoverkapping.

De volgende wijzigingen zijn aan de voor- en achtergevel aangebracht (zie ook het fotoblad op de volgende pagina's):

- De kozijnen en de roedeverdeling van alle vensters en deuren zijn niet meer origineel. Sommige deuropeningen zijn vervangen door een raam (herkenbaar aan het kleurverschil van het natuursteen in de plint). Slecht één rondboogvenster is deels dichtgemetseld en vervangen door een reguliere deur (meest oostelijke venster aan de achtergevel).

- Aan de westvleugel is aan de voorzijde een aanbouw geplaatst (rond 1920) in een afwijkende vormtaal. De uitbouw heeft veel invloed op het aanzicht van het hoofdgebouw. De meer zakelijke bouwstijl detoneert met de neoclassicistische bouwstijl van het hoofdgebouw en doorbreekt de symmetrie van de representatieve voorgevel.
- Aan het centrale bouwdeel is aan de achtergevel een aanbouw gezet (voor het eerst op kaart in 1923, maar waarschijnlijk ouder) in dezelfde vormgeving (rustica met natuurstenen plint).



De originele bestektekeningen uit 1870. Op de bovenste tekening is het verschil tussen de rijke voorgevel (links) en de soberdere achtergevel (rechts) goed zichtbaar. Onder een lengtedoorsnede, waarin de hiërarchie en verschillen in wandbekleding en kozijnen tussen de klassen opvallen. [HUA]

ZIJGEVELS

In de zijgevel van de westvleugel bevinden zich twee toegangen met decoratie in rondboogstijl. Daarboven is een rond venster. Oorspronkelijk was hier een bord met de tekst 'station Middelburg'.

De zijgevel van de oostvleugel is niet meer in het zicht omdat hier in 1908 een aanbouw is geplaatst. In het archief zijn de tekeningen en het bestek van de uitbouw teruggevonden, van de hand van de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen. Een architect wordt in de stukken niet genoemd.⁴⁶ De bouwstijl van de uitbouw wijkt af van die van het hoofdgebouw, maar is niet storend. Er is gekozen voor een gelijksoortige baksteen, maar in de profilering en daklijst zijn invloeden van de neogotiek herkenbaar. De kenmerkende profiellijsten ('wenkbrauwen') boven de ramen van het hoofdgebouw ontbreken aan de uitbouw.

De volgende wijzigingen zijn aan de zijgevels aangebracht (zie ook het fotoblad op de volgende pagina's):

- In de zijgevel van de westvleugel zijn de kozijnen en de roedeverdeling van beide deuren vervangen. Ook ontbreekt hier de schildering met de stationsnaam. De schildering aan de andere zijgevel, met de tekst 'bestelgoederen' verdween met de komst van de aanbouw in 1908. Ook de originele lantaarns zijn verdwenen.
- In de zijgevel van de oostvleugel is in 1963 een extra deur geplaatst als toegang naar een telefoonruimte.

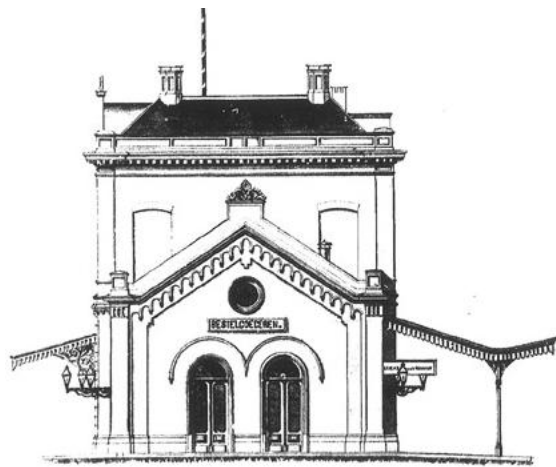
DAK

De dakvorm van zowel het hoofdgebouw als die van de zijvleugels is intact. Op het hoofdgebouw ontbreken tegenwoordig de vier schoorstenen. De oorspronkelijke bedekking met leien is verdwenen, de daken zijn nu bekleed met bitumen.

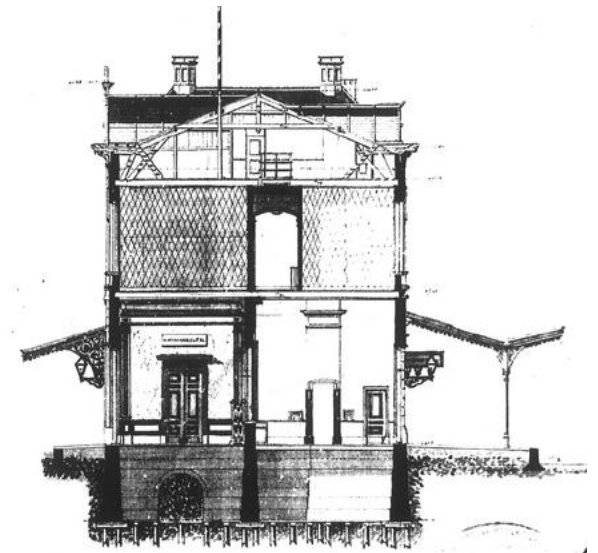
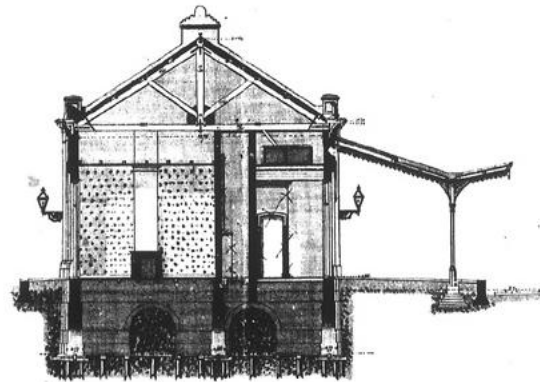
UDELFANGER ZANDSTEEN

Volgens het bestek is de meeste decoratie aan het gebouw uitgevoerd in Udelfanger zandsteen: pilasters, consoles, basementstukken, friezen, plinten, kapitelen, waterlijsten, drempels, archivoltten, druipers, architraven, dekstukken op gevels en schoorstenen. Udelfanger zandsteen was in deze periode een relatief nieuw materiaal, dat in de periode 1860-1900 op voorspraak van de architect P.J.H. Cuypers op grote schaal toegepast werd in de restauratiebouw en in nieuw gebouwde kerken.⁴⁵ Al snel na de introductie van dit bouw materiaal bleek dat het veel minder weervast was dan de gebruikelijke Bentheimer of Obernkirchen zandsteen. Het gesteente ging afschilferen, afzanden en soms zelfs splijten als het als constructief materiaal gebruikt werd. Als de zandsteen voor sculpturen en reliëfs gebruikt werd, zoals bij het stationsgebouw in Middelburg, waren de klachten minder.

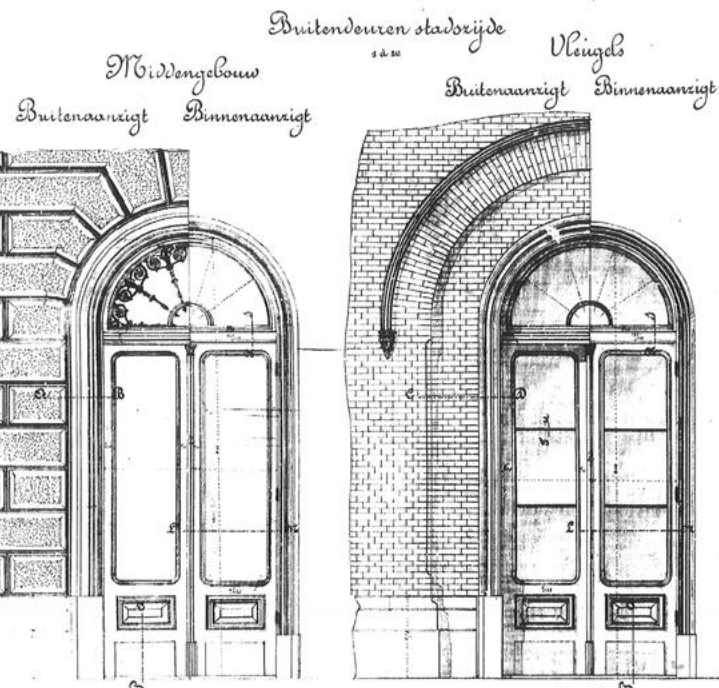




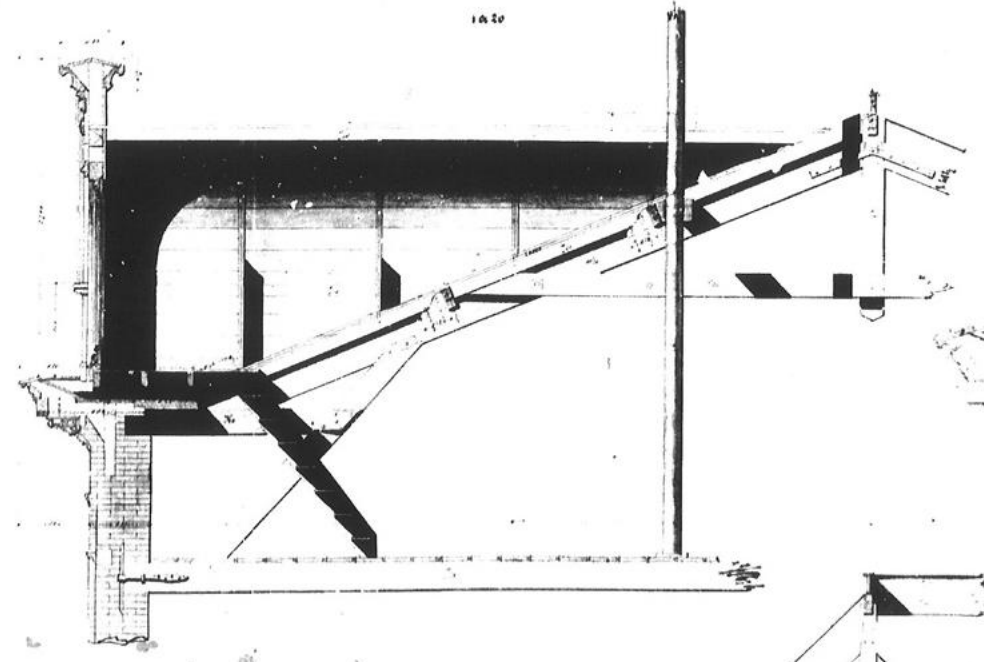
Doorsnede van de lijn EF



De originele bestektekeningen uit 1870. Links een aanzicht van de zijgevel. Midden een doorsnede van een vleugel, rechts een doorsnede van het centrale bouwdeel. [HUA]



Opstand van een hoofdspant met doorsnede der uurwerkkast.

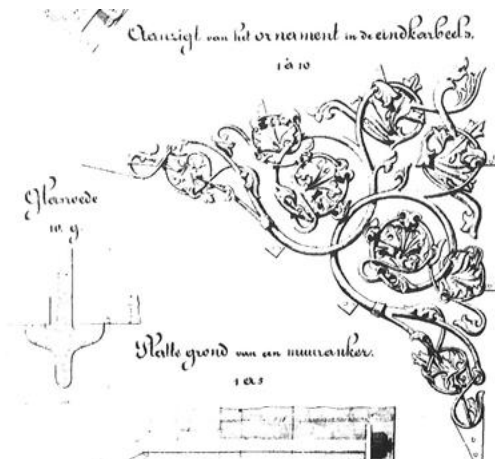


Fragmenten van originele bestektekeningen uit 1870. Links het buiten- en binnenaanzicht van de deuropeningen aan de stadszijde van het stationsgebouw. Rechts een opstand van het hoofdspant van de kapconstructie met een doorsnede van de uurwerkkast. [HUA]

OVERKAPPINGEN

Boven de drie ingangen bevindt zich een ‘marquise’ (luifel), die nog vrijwel origineel is (originele korbelen en ornamenten).

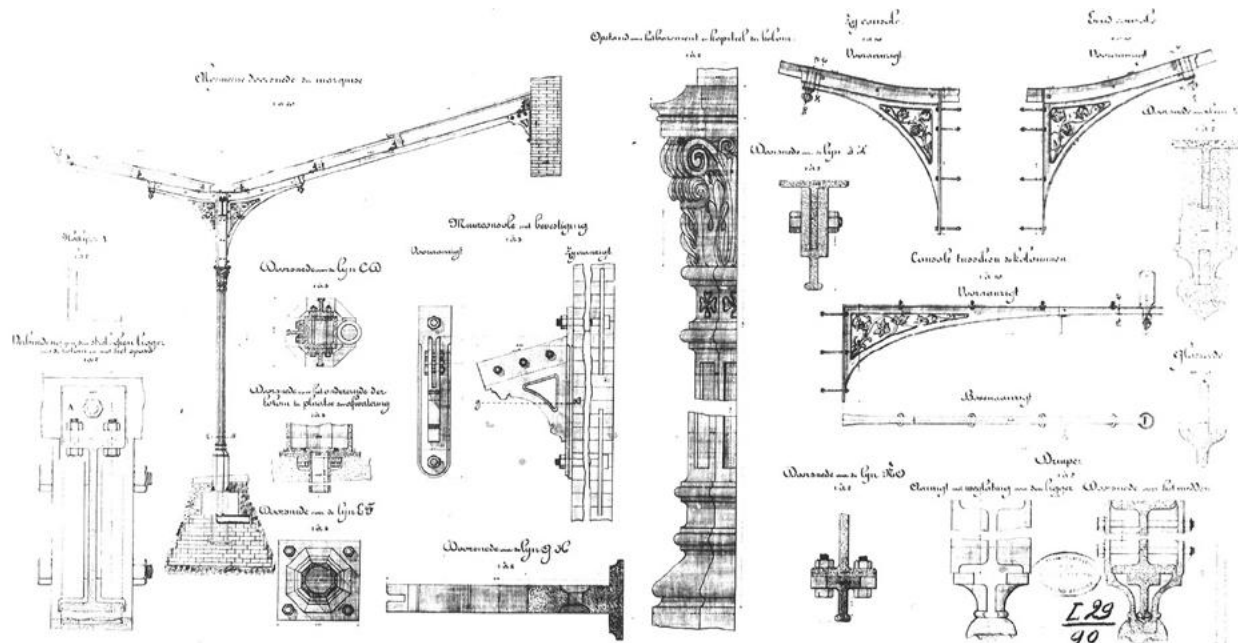
De perronoverkapping die is bevestigd aan de achtergevel (over het eerste perron) is origineel. In de periode 1993-1996 is boven het tweede perron een overkapping aangebracht, met deels een golvende vorm.



Ornament in de korbelen van de marquise, 1870. [HUA]



De marquise aan de voorgevel.



Doorsnede van de perronkap aan de achtergevel met een uitwerking van de detaillering van de kolommen, 1870. [HUA]



De perronkap uit 1995 eindigend in een golvende vorm die de westenwind verbeeldt. [ProRail]



Aan de oostvleugel is aan de voorzijde een aanbouw geplaatst (rond 1920) in een afwijkende vormtaal. De uitbouw heeft veel invloed op het aanzicht van het hoofdgebouw. De meer zakelijke bouwstijl detoneert met de neoclassicistische bouwstijl van het hoofdgebouw en doorbreekt de symmetrie van de representatieve voorgevel.



De zijgevel van de westvleugel is niet meer in het zicht omdat hier in 1908 een aanbouw is geplaatst. De bouwstijl van de uitbouw wijkt af van die van het hoofdgebouw, maar is niet storend.



Slecht één rondboogvenster is deels dichtgemetseld en vervangen door een reguliere deur (geheel links in de achtergevel), de rest is nog intact.



De perronoverkapping die is bevestigd aan de achtergevel (over het eerste perron) is origineel.



Aanbouw aan achtergevel. Voor het eerst op kaart in 1923, maar waarschijnlijk ouder. Vormgeving passend bij het bestaande.



De kozijnen en de roedeverdeling van alle vensters en deuren zijn niet meer origineel. Sommige deuropeningen zijn vervangen door een raam (herkenbaar aan het kleurverschil van het natuursteen in de plint).



De dakvorm is intact. Op het hoofdgebouw ontbreken tegenwoordig de vier schoorstenen. De oorspronkelijke bedekking met leien is verdwenen, de daken zijn nu bekleed met bitumen.



De voetgangerstunnel onder het spoor.



Perronoverkapping uit 1995, de westenwind verbeeldend.



In de zijgevel van de oostvleugel zijn de kozijnen en de roedeverdeling van beide deuren vervangen. Ook ontbreekt hier het bord met de stationsnaam.

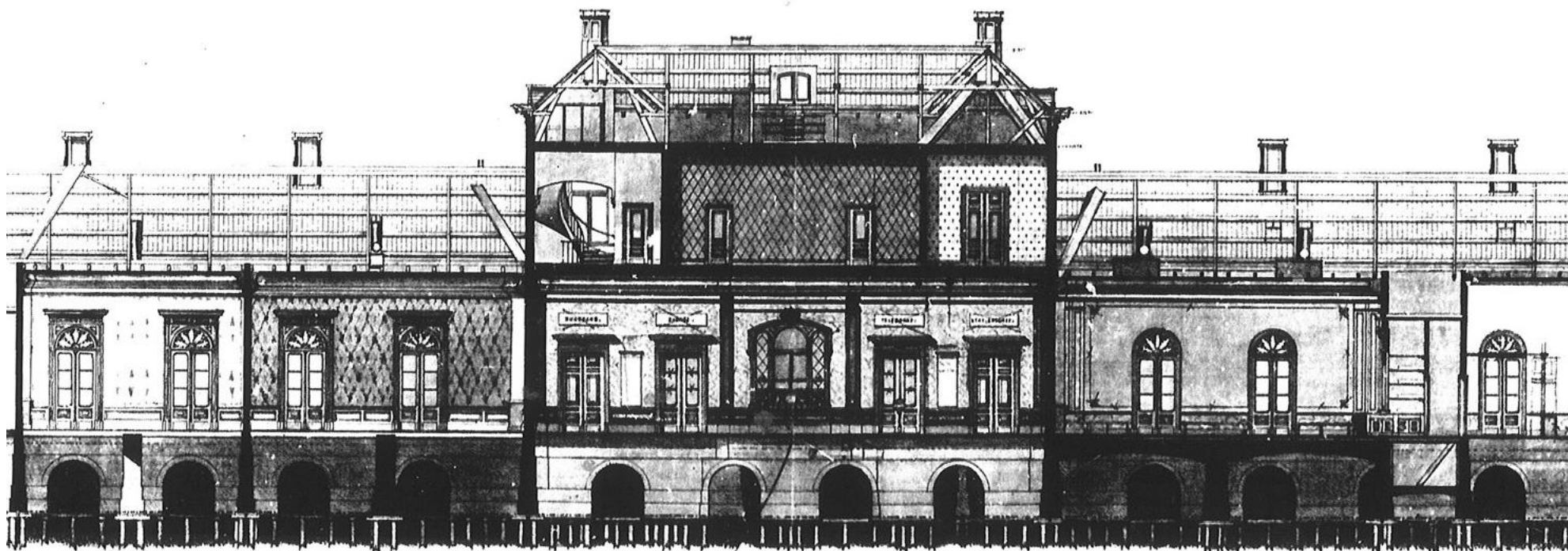
INTERIEUR

In het centrale bouwdeel waren de vestibule (de stationshal), het plaatskaartenkantoor, gecombineerd met een telegraafbureau en een bagagebureau zoals te zien is op de plattegrond op pagina 11. Op de verdieping woonde de stationschef. In de oostvleugel bevonden zich twee wachtkamers en magazijnen, in de westvleugel was een derde wachtkamer, de bagageafgifte, het goederenkantoor en de uitgang voor aankomende reizigers. Net als bij de meeste andere standaardstations van de Staatsspoorwegen bestond er ook in Middelburg geen directe relatie tussen het exterieur en het interieur. Hoewel de voorgevel deed vermoeden dat er een directe doorgang naar de perrons zou zijn, werden de vertrekkende reizigers in werkelijkheid door de zijvleugels geleid. De aankomende reizigers verlieten het station via een gang in de westvleugel. Borden haaks op de achtergevel wezen de reizigers de weg.

De vestibule (stationshal) en de wachtkamers waren het meest rijk vormgegeven met houten lambrisering, banken, buffetten en schouwen zoals te zien op de pagina hiernaast. Volgens het bestek voor de aanleg van stationsgebouw uit 1870 waren alle schoorsteenmantels en de buffetten in marmer uitgevoerd. De vloeren in de vestibule, de uitgang voor aankomende reizigers en alle portalen werden vormgegeven met witte en zwarte vloertegels, in de patronen zoals aangegeven op de plattegrond op pagina 11. De vloeren van de wachtkamers kregen een parketvloer. De vloeren in alle dienstruimten waren eenvoudig bestraat met waalklinkers. De vestibule kreeg een inrichting met pilasters, geprofileerde kroonlijsten en een rijk vormgegeven cassetteplafond (plafond met verdiepte vlakken). De volgende wijzigingen zijn in het interieur aangebracht (zie ook het fotoblad op de volgende pagina's):

- De originele indeling van het stationsgebouw is op de begane grond nog vrij intact, al hebben de wijzigingen wel hun invloed gehad op het functioneren van het station. De tussenwanden die door de tijd zijn geplaatst zijn veelal reversibel; veel van de oorspronkelijke wanden zijn bij de verbouwing behouden gebleven. Het meest aangetast is de indeling van de westvleugel: vrijwel alle tussenwanden zijn gesloopt.
- In 1953 is de logica en de afwerking van de stationshal veranderd. De oude vorm van de loketten van het plaatskaartenkantoor is nog herkenbaar in de boogvorm van de tegenwoordige doorgang naar de perrons. De materialisatie (tegelsbekleding van de wanden in de hal) stamt uit deze tijd. Zie voor een uitgebreide beschrijving hiervan pagina 16 en 17.

- De personeelswoning op de verdieping staat op dit moment leeg, maar is in het verleden afwisselend verhuurd als woning of in gebruik geweest voor opslag. Een deel van de slaapkamer is op een onbekend moment verbouwd tot badkamer en er zijn kleine wijzigingen aangebracht om de woning aan te passen aan moderne eisen (elektriciteit, systeemplafonds, inbouw van een slaapkamer op de zolderverdieping). De indeling, deurkozijnen en veel van de oorspronkelijk details, zoals consoles, inbouwkasten en daklicht, zijn echter nog aanwezig.
- In de stationshal zijn na de Tweede Wereldoorlog twee plaquettes aangebracht ter nagedachtenis aan deze periode.



Uitsnede van de lengtedoorsnede uit de originele bestektekeningen die de interieurs deels weergeeft. Centraal de stationshal, links de wachtkamers van de 1e en 2e klasse, rechts die van de 3e klasse. [HUA]



De doorgang naar het perron, inclusief vormgeving met stationsklok en wapen is afkomstig uit 1953.



De vormgeving van het plafond en de pilasters is origineel (behalve de kleurstelling). De verdere vormgeving met de tegels is afkomstig van een verbouwing uit 1953.



Plaquettes in de stationshal ter nagedachtenis aan de Tweede Wereldoorlog.



Etalageruimte in voormalige bagagekantoor.



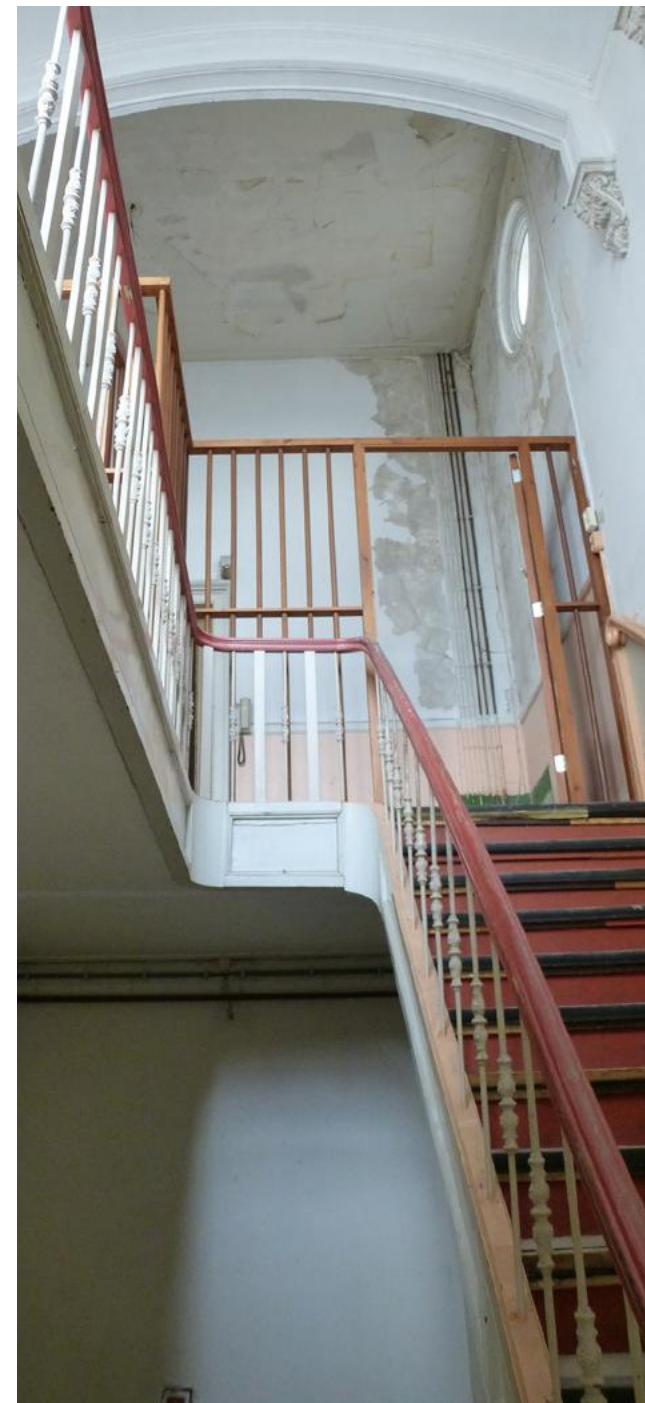
De personeelswoning op de verdieping staat op dit moment leeg, maar is in het verleden afwisselend verhuurd als woning of in gebruik geweest voor opslag. De indeling, deurkozijnen en veel van de oorspronkelijk details zijn echter nog aanwezig. Op de foto: schouw en inbouwkasten in de bovenwoning.



Overloop op de bovenverdieping met daklicht.



Daklicht op zolder met origineel glaswerk, ter verlichting van de overloop.



Originele trap naar de verdieping, met consoles als afwerking van de bogen.



Restaurant in oostvleugel.



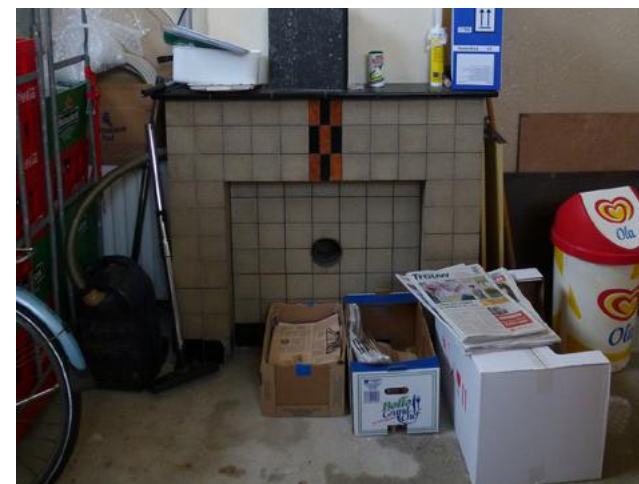
Schouw in de opslagruimte van het restaurant.



Originele afwerking van de schouw in de bergingsruimtes van het huidige restauratiegedeelte.



Toiletten van het restaurant, in de voormalige wachtkamer 1 e en 2e klasse.



Schouw in de opslagruimte van het restaurant.



Eerste verdieping van de fietsenstalling.



Weegschaal in de voormalige bagageruimte.



In de westvleugel is de bewaakte rijwielstalling gesitueerd en is de oorspronkelijke indeling vrijwel verdwenen.



Bagagebank in de voormalige bagageruimte.



Gesloten reiskantoor in het voormalige bagageruimte.

3.2 HOOFDGEBOUW: CONCLUSIE

Het exterieur van het stationsgebouw is door de tijd heen vrij gaaf gebleven. De aanbouw uit 1908 sloot goed aan bij de bestaande architectuur, enkel de aanbouw aan de voorzijde detoneert. Hierdoor is het stationsgebouw van Middelburg aan de buitenzijde tegenwoordig een van de meest gave en herkenbare standaardstations van de Staatsspoorwegen.

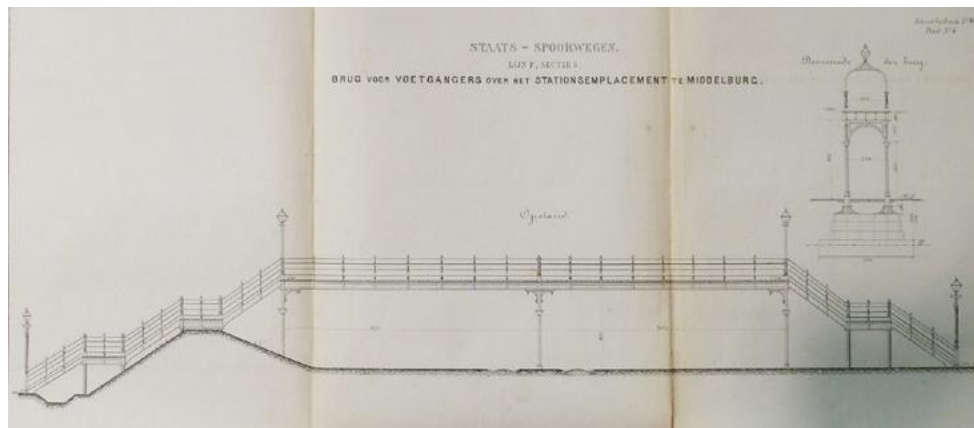
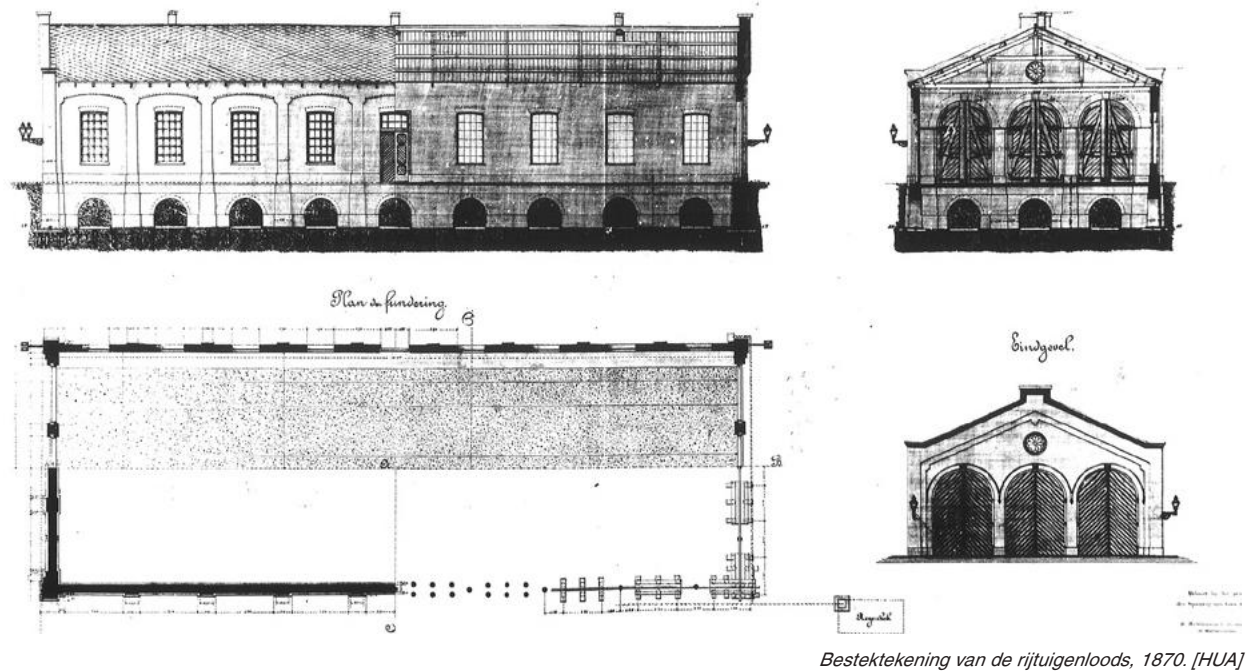
De functionele driedeling in het interieur zoals die begin 20e eeuw was (restaurant, stationshal met voorzieningen en fietsverhuur) is nog altijd herkenbaar. De inrichting van de hal herinnert aan de ingreep uit 1953, waarbij de doorgang naar het perron verplaatst werd.



Stationshal in 1973. [Stationsweb]

3.3 BIJGEBOUWEN

Bij de aanleg van het spoor en het station werd het stationsgebouw door twee andere gebouwen geflankeerd: de goederenloods en de rijtuigloods. De rijtuigloods is begin twintigste eeuw gesloopt. De goederenloods verloor in de jaren zestig haar functie en is daarna in gebruik geweest door dansschool Janvier. Bij de herinrichting van het stationsgebied werd de dansschool gesloten en zijn de loods en het seinhuisje (1920) bij de spoorwegovergang Nieuwlandseweg verplaatst naar het spoorwegmuseum in Goes. De ijzeren voetgangersbrug over het spoor is voor de herinrichting tijdelijk opgeslagen: oorspronkelijk met de bedoeling de brug na de herinrichting weer terug te plaatsen.⁴⁸ Onbekend is of dit nog zal gebeuren.



Oorspronkelijk ontwerp voetgangersbrug, 1870. [ZA]



De voetgangersbrug over het spoor, foto omstreeks 1900. [Flickr]

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

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

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waardes zijn:

- onderdelen die niet origineel zijn en waarin de oorspronkelijke kwaliteit niet meer herkenbaar is, zijn als indifferent gewaardeerd.
- De bijgebouwen op het emplacement zijn verdwenen. Op het emplacement zijn naast het hoofdgebouw enkel moderne fietsenstallingen te vinden, een perrontunnel, een fiets- en voetgangerstunnel, de overkappingen van de ingangen van de voetgangerstunnel en de overkapping van het tweede perron. Deze hebben geen historische waarde en zijn niet op de waardekaart aangegeven.

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1872) en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- de gevels van het hoofdgebouw, inclusief raam- en deuropeningen (enkel de openingen, niet de kozijnen) en alle geveldecoratie,
- de bouwmassa en het dak van het hoofdgebouw, inclusief de houten kapconstructie,
- het trappenhuis in het hoofdgebouw,
- de overkappingen aan de voor- en perronzevel,
- de vorm van de gevelopeningen aan alle zijden van het hoofdgebouw op de begane grond en de verdieping,
- de originele wanden in het centrale bouwdeel (houden de meest representatieve ruimten herkenbaar)
- het plafond en de pilasters in de vestibule,
- het daklicht van glas in lood in het plafond in de gang van de eerste verdieping.

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1872) maar niet essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een positieve monumentwaarde. Ook onderdelen die dateren van latere verbouwingen, maar die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit

zijn:

- de originele binnenwanden in de west- en oostvleugel.
- de originele binnenwanden op de verdieping.
- de nog aanwezige schouwpartijen in het gebouw.
- de uitbouw aan de westzijde van het stationsgebouw uit 1908,
- de uitbouw aan de achtergevel (tussen 1908 en 1923).
- de daklichten in de perronkap aan de achtergevel.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

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

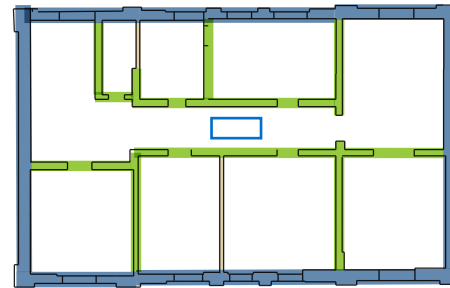
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

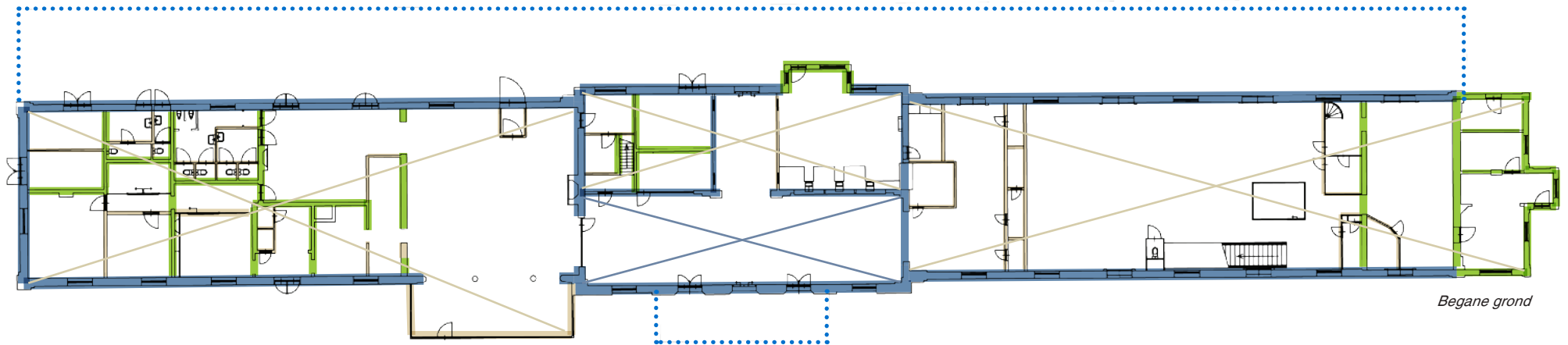
- het interieur van het hoofdgebouw na 1908,
- de binnenwanden op de begane grond,
- de uitbouw van de stationsrestauratie aan de voorgevel.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is,
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk,
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.

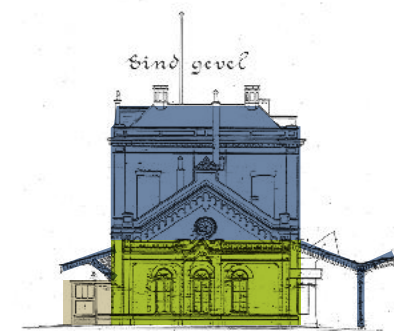


Verdieping



Begane grond

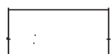
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

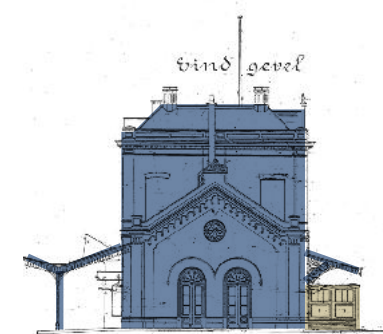
Voorgevel

Zijgevel west





Achtergevel



Zijgevel oost



Perronkap tweede perron

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

CULTUURHISTORISCHE WAARDE

- Het stationsgebouw is van cultuurhistorische waarde door de rol in de ontwikkelingsgeschiedenis van deze voormalige VOC-stad. Met de officiële opening van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen (staatslijn F) in 1873 ging een langgekoesterde wens in vervulling om de eilanden Walcheren en Zuid-Beveland beter bereikbaar te maken. Middelburg was teruggevallen tot een provinciestadje. Het was het centrum van Walcheren, maar zonder intensieve verbindingen met gebieden buiten het eiland. Met de opening van een station in Middelburg waren de verwachtingen hooggespannen, het spoor zou hernieuwde economische groei betekenen. De verwachtingen zijn nooit ingelost.

- Het stationsgebouw van Middelburg, dat in 1872 in gebruik werd genomen, was ontworpen naar één van de standaardtypes die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. De uiteenlopende functies in het stationsgebouw in Middelburg (met maar liefst drie wachtkamers en uitgebreide goederenkantoren) en een vergelijking met andere 2e klasse stations in Leeuwarden, Harlingen, Zutphen (vergroot type), Enschede, Hengelo, Meppel en Dordrecht (vergroot type), doen vermoeden dat dit station van het type 2e klasse is. Middelburg is het enige station dat in dit ontwerp is uitgevoerd. Hieraan ontleent het station zijn cultuurhistorische waarde. Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'.

STEDENBOUWKUNDIGE EN ENSEMBLEWAARDE

- Het station heeft stedenbouwkundige waarde door de karakteristieke ligging aan het kanaal. De aanleg van het spoor over Walcheren was onderdeel van een grootscheeps infrastructureel project, dat ook het graven van het 'Kanaal door Walcheren' inhield. In Middelburg kwamen spoor en kanaal samen. Het station is gelegen aan dit brede kanaal, dat de functie van monumentaal stationsplein overneemt. De ligging aan en de oriëntatie op het kanaal geven het station zeldzaamheidswaarde.

- Het geheel van spoorweg- en waterwerken hield de herstructurering van de gehele zuidoostelijke stadsrand in. Het karakter van dit gebied wordt nog altijd bepaald door deze ingreep, die naast het spoor en het kanaal, ook de aanleg van een keerdijk achter het stationsemplacement, een loskade en twee bruggen inhield.

- De verbindingroute van het station met het centrum van Middelburg, de Stationsstraat, is fraai ontworpen, met twee bruggen en een voortdurend zicht op de Abdijtoren (Lange Jan). De route heeft een monumentale beëindiging op de as van het stationsgebouw.

- De keerdijk achter het station is als landschappelijk element behouden en herkenbaar. De dijk werd gelijktijdig met het emplacement aangelegd als waterkering voor de achterliggende polder.

ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

- Het exterieur van het stationsgebouw is door de tijd heen vrij gaaf gebleven. De aanbouw uit 1908 sloot goed aan bij de bestaande architectuur, enkel de aanbouw aan de voorzijde detoneert. Hierdoor is het stationsgebouw van Middelburg aan de buitenzijde tegenwoordig een van de meest gave en herkenbare standaardstations van de Staatsspoorwegen.

- Het station is van architectuurhistorische waarde door de toepassing van de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand - losse geometrisch basisvormen die in een symmetrische compositie aaneen geschakeld werden - gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Waardevol zijn: de symmetrische opzet van het gebouw, de ritmiek van de vensters, de geveldecoratie en de ongestuukte gevel, de originele marquise (perronoverkapping). Zie ook de bouwhistorische waardenkaart.

- De functionele driedeling in het interieur zoals die begin 20e eeuw was (restauratie, stationshal met voorzieningen en fietsverhuur) is nog altijd herkenbaar. De inrichting van de hal herinnert aan de ingreep uit 1953, waarbij de doorgang naar het perron verplaatst werd.



De stationshal met originele plafonddecoratie, foto 2012.

5. HOE NU VERDER?

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

5.1 AANBEVELINGEN VOOR DE EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

Hoofdgebouw, gevels

- Behoud het volume, de dakvorm en de bestaande openingen in de gevel zoals die op de waardenkaart in blauw en groen zijn aangegeven.
- Het is aan te bevelen de aanbouw aan de voorzijde met een indifferente monumentwaarde te verwijderen en het oorspronkelijke gevelbeeld te herstellen.
- Behoud de luifel ('marquise') aan de voorgevel van het stationsgebouw, als ook de perronoverkapping aan de achtergevel.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. De

kozijnen en roedeverdeling zijn niet origineel, bij het eventueel vervangen ervan is het aanbevolen de originele kozijnen te reconstrueren.

- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek (van de identieke gevelopeningen en decoratie).
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.

Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- De stationshal is qua volume, decoratie (plafond en pilasters) en functie (kaartverkoop en informatie) origineel. De jaren vijftig-vormgeving (tegels, stationsklok) heeft inmiddels ook enige waarde. De aanbeveling is de beide tijdslagen bij een mogelijke verbouwing mee te wegen bij ontwerpbeslissingen.
- De benedenverdieping van het gebouw wordt globaal gezien voor drie hoofddoelen gebruikt, de restauratie, de reizigersinformatie en de fietsenverhuur. Behoud en versterk deze driedeling.
- De ruimte die vrijkomt met het wegvallen van het tickets & serviceloket in het stationshal kan benut worden voor het

inpassen van kaartautomaten en oplaadpunten. Daarnaast kan hier een verbinding gemaakt worden tussen de hal en de fietsenverhuur.

- De restauratie kan de kwaliteit van het gebouw beter benutten. De oostvleugel zou met een paar kleine ingrepen tot een ruim restaurant gevormd kunnen worden, waardoor de uitbouw aan de voorzijde kan verdwijnen.
- De plaatsing van de snoep-, frisdrank- en fotoautomaat tegen de westgevel van de stationshal doet afbreuk aan de inrichting en beleving van de stationshal.
- Zet in op behoud van de indeling van de bovenwoning en het behoud van de trap.
- Behoud van de originele details in de hal, op de eerste etage en in het trappenhuis staat voorop.

Voetgangersbrug

- De oude voetgangerstraverse ligt opgeslagen. Onderzoek of terugplaatsing mogelijk is.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.
- Houd bij het plaatsen van prullenbakken,

ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons en aan de voorzijde van het station rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Behoud het groene karakter van de Kanaalkade en de dijk achter het spoor.
- Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is voornamelijk de langgerektetheid van de openbare ruimte voor het station, de zichtas en route via de hoofdingang, de Stationsbrug en de Stationsstraat, en het zichtbaar en herkenbaar houden van de dijk achter de sporen belangrijk.
- Het weidse zicht dat bezoekers van Middelburg hebben als ze uit het station komen is bijzonder. Het is belangrijk dat de stedenbouwkundige samenhang tussen de hoofdingang, de draaibrug, de Stationsstraat en het zicht op de Lange Jan behouden blijft.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Middelburg als voorbeeld van een nieuw type tweede klasse van de Staatsspoorwegen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Voor de gevels wordt een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details. Wat betreft het interieur zijn met name in de hal, op de eerste etage en in het trappenhuis nog originele details te vinden. Behoud van deze details staat voorop.
- Het interieur van de begane grond is op sommige plekken dermate aangepast (vooral in de westvleugel, zie waardekaart in hoofdstuk 4) dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouw. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om met nieuwe of met oude vormen samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's als taboe op reconstructie of academische keuze voor contrasten, kunnen een goede oplossing in de weg zitten.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- De buitenkant laat een bijna gaaf nieuw type tweede klasse zien, dat versterkt door de ligging aan het kanaal een zekere grandeur uitstraalde. Het is de uitdaging de grandeur in het exterieur te behouden en ook weer in het interieur in te brengen (met historische of eigentijdse architectuur).

5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

Het meest relevante ontwerptheema voor station Middelburg is de poortfunctie naar de stad en de functie als aankomsthalte van toeristen. Het thema toerisme kan zowel in het reizigersgedeelte, de rijwielverhuur en de stationsrestauratie een rol spelen. In de ruimtelijke kwaliteit is het ensemble van kanaal, spoor en de spoorbrug een belangrijk thema. De inrichting van de openbare ruimte kan ondersteunend zijn aan de monumentaliteit van dit ensemble.

NOTEN EN BRONNEN

- 1 De Stoppelaar, 1867, p. 1.
- 2 Vogel-Wessels Boer en Smallegange, 2004, p. 18-19; Blom, Henderikx, De Klerk e.a., 2009, p. 50.
- 3 De Stoppelaar, 1867, p. 8.
- 4 De Stoppelaar, 1867, p. 9-13.
- 5 Vogel-Wessels Boer en Smallegange, 2004, p. 12.
- 6 Volgens H. Romers, de auteur van het standaardwerk over de vooroorlogse stationsgebouwen zijn deze stations gebouwd volgens het type van de derde klasse type. Nieuw archiefonderzoek bewijst echter dat de genoemde gebouwen allen typen van de tweede klasse zijn.
- 7 Auke van der Woud 1997, pp. 27-28.
- 8 Van der Woud 1997, p. 28.
- 9 Van der Woud 1997, p. 28.
- 10 Nationaal Archief, 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv. nr.1341, 12 mei 1869.
- 11 Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3778.
- 12 Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3778.
- 13 Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3787 en 3807.
- 14 Blom, Henderikx, De Klerk e.a., 2009, p. 56-57; Klarenbeek, 1975, p. 21.
- 15 <http://www.wereldoorlog1418.nl/vluchtelingen/militairen-vlucht/>.
- 16 Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3817.
- 17 Vogel-Wessels Boer en Smallegange, 2004, p. 78.
- 18 Klarenbeek, 1975, p. 16.
- 19 Zeeuws Archief, 1040, inv. nr. 268, Bestek en voorwaarden wegens het maken van een stationsterrein met een gedeelte spoorbaan, het graven van het daar langs strekkend kanaal, het maken van den onderbouw voor een dubbele draaibrug met een vast gedeelte in de toegangsweg naar het station, van een bazaltkade en van eenige verdere werken in Middelburg; aan te besteden den 9de mei 1867, Besteknr. 289, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Staatsspoorwegen.
- 20 In de Tweede Wereldoorlog werd de draaibrug verwoest, en vervangen door een tijdelijke brug. In 1951 werd deze brug vervangen door de huidige Stationsbrug.
- 21 Vogel-Wessels Boer en Smallegange, 2004, p. 44.
- 22 Vogel-Wessels Boer en Smallegange, 2004, p. 50.
- 23 Grontmij, 1990, z.p.
- 24 Palmbout Urban Landscapes, 1998, p. 2; <http://www.bvr.nl/projectenlijst/72-middelburg-1998-2000.html>, geraadpleegd 7 augustus 2013.
- 25 Zeeuws Archief, 1040, inv. nr. 270. Bestek en voorwaarden wegens het maken van gebouwen en verdere werken op het stations-emplacement te Middelburg; aan te besteden den 20sten januari 1870. Besteknr. 415, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Staatsspoorwegen.
- 26 Vogel-Wessels de Boer en Smallegange, 2004, p. 43.
- 27 Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3779.
- 28 Het Utrechts Archief, 916, inv. nr. 122.
- 29 Het Utrechts Archief, 915, inv. nr. 472.
- 30 Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 2414; Sijnke en Van Waarden-Koets, p. 98.
- 31 Zeeuws Archief, 1040, inv. nr. 270 / Het Utrechts Archief, 915, inv. nr. 472 / Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 2414, 2417 / Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3779-3781 / Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3812.
- 32 HUA 960-862 / ZA 650.3-904-905 / ZA 1041 12-634, 13708-10, 15260.
- 33 Sijnken en Van Waarden-Koets, ..., p. 98.
- 34 Vogel-Wessels Boer en Smallegang, 2004, p. 47.
- 35 Zeeuws Archief 650.3-905 / Zeeuws Archief 1041.12634 / Het Utrechts Archief 960-862 / Zeeuws Archief 1041.15620.
- 36 Het Utrechts Archief, 941, inv. nr. 216.
- 37 N. Berkelder, 2004, z.p.
- 38 Oreel, 2002, z.p.
- 39 Vogel-Wessels Boer en Smallegange, 2004, p. 27.
- 40 ZA 605.3-905 / ZA 1041-12634 / HUA 960-862.
- 41 Palmbout, 1998.
- 42 Palmbout, 1998, p. 8.
- 43 Van der Woud 1997, p. 28.
- 44 Nationaal Archief, 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv. nr.1341, 12 mei 1869.
- 45 'Udelfanger zandsteen. Mineralogie, fysische eigenschappen, verweringsverschijnselen en duurzaamheid van een historisch bouwmateriaal', Wim Dubelaar en Hendrik Jan Tolboom, in: *Grondboor & Hamer*, nr 5, 2004.
- 46 Het Utrechts Archief, 903, inv. nr. 3802.
- 47 Vogel-Wessels Boer en Smallegange, 2004, p. 43 en 47.

ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief (HUA)

Zeeuws Archief (ZA)

Archief Prorail (AP)

LITERATUUR

N. Berkelder, 'Kortere weg naar Middelburgs perron. Station krijgt toch tweede lift', Knipselverzameling Gemeente Middelburg, stationsgebied, ZA 1861-232.

P. Blom, P. Henderikx, A. de Klerk e.a., *Historische atlas van Walcheren. Continuïteit en verandering op een Zeeuws eiland*, Nijmegen 2009.

G.N. de Stoppelaar, *De Zeeuwsche Spoorweg. Zijn geschiedenis van het eerste ontwerp tot heden*, Middelburg 1867.

COLOFON

I.H. Vogel-Wessels Boer en P.J. Smallegange, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, *“Heil breng’ ons kanaal en spoor” Kanaal en spoor, beelden uit heden en verleden*, Middelburg 2004.

R. Borgonjen, *Bolwerken Middelburg*, Middelburg 2010

H. Klarenbeek, *Middelburg binnenstad*, Middelburg 1975

Grontmij, Ontwikkelvisie Middelburg 1990 in ZA 1041_14351

R. Oreel, ‘Eerste fietser door nieuwe tunneltje’, 8 juni 2002, Knipselverzameling Gemeente Middelburg, stationsgebied, ZA 1861-232.

Palmbout Urban Landscapes, *Masterplan en ontwerp openbare ruimte voor Stationsgebied en Kanaalzone Middelburg*, 1998

R.A.F. Smook, *Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw*, Zutphen 1984.

H. Tilman, ‘Integraal werken in Middelburg’, in: H. Tilman, ‘Nieuwe verhoudingen tussen overheid en markt. Het ontstaan van een interactieve stedenbouw’, de Architect (1999) 2, p. 42-45.

© SteenhuisMeurs BV, december 2013.

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

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, drs. Lara Voerman, ir. Joost Emmerik, Minke Walda MA, Benjo Zwarteveen.

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

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



Luchtfoto met straatnamen van station Middelburg en omgeving.



