

Vu

Station

Vught

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

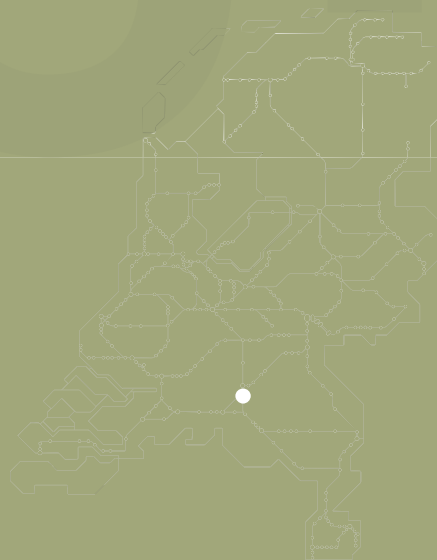
Vught

Station

Vught

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 3 april 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 VUGHT

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN
HUIS
MEURS

INHOUD

INLEIDING	03	VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN
1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	04	HARDGRAUW
1.1 Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	04	Baksteen gebakken tussen 900 en 1080 graden. Door de hoge temperatuur ontstaat een grauwere, hardere steensoort, geschikt voor gebruik in buitenmuren.
1.2 Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	08	
1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	12	
1.4 Overzicht, samenvatting en conclusies	19	
Addendum: Bouw en Gebruiksgeschiedenis kelders	20	
2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT	24	LUNET
2.1 Het station en de stedelijke ontwikkeling	24	Een klein vestingwerk met twee schuine, naar buiten gerichte zijden en twee naar achter gerichte zijden.
2.2 Geschiedenis van het emplacement	28	Lunetten kwamen voor als buitenwerken van een vesting of als onderdeel van een linie.
2.3 Geschiedenis van de inrichting van de openbare ruimte	32	
2.4 Overzicht, samenvatting en conclusies	36	
3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	38	GEVELMAKELAAR
3.1 Hoofdgebouw: oorspronkelijke opzet	38	Een decoratieve bekroning van de geveltop.
3.2 Hoofdgebouw: latere aanpassingen	40	
3.3 Bijgebouwen	44	
3.4 Conclusie	46	
Addendum: kelder	48	
4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	50	RADVENSTER
4.1 Bouwhistorische waardering	50	Een rond, wielvormig venster dat lijkt op een roosvenster, maar met dikkere spaken tussen de raamdelen. De spaken zijn vaak van natuursteen.
4.2 Cultuurhistorische waarden en essenties	54	
5. HOE NU VERDER?	56	RISALEREN
LUCHTFOTO MET STRAATNAMEN	57	Het vooruitspringen van een gevel of een deel van een gevel.
NOTEN EN BRONNEN	58	SEGMENTBOOG
COLOFON	59	Een boog die slechts een gedeelte van een cirkel maakt.
		WINDVEER
		Een afwerkrand langs de daklijst die er voor zorgt dat er geen wind of regen onder de dakbedekking komt.
		Windveren zijn soms voorzien van decoratief houtsnijwerk.

INLEIDING

In 1868 krijgt Vught een verbinding met het Staatsspoor tussen Utrecht en Boxtel.¹ Het dorp heeft naast een historie van kastelen, heren, buitenplaatsen en villa's ook een grote militaire geschiedenis. Dit is allereerst in het landschap te zien aan de overblijfselen van de lunetten van de Stelling Vught die onderdeel uitmaakten van de Noord Brabantse Waterlinie.² Dwars door deze linie werd vanaf 1866 de spoorlijn van 's-Hertogenbosch naar Boxtel aangelegd. Voor de halte Vught werd gekozen voor een standaardtype station van de vernieuwde 5de klasse, ontworpen door de eerst aanwezige ingenieur G. van Diesen. Vught is het enige station van dit type dat nog in Nederland te vinden is. De spoorlijn werd in 1870 voortijdig opgeleverd. De oorlog tussen Frankrijk en Duitsland stond op het punt van uitbreken en de overheid kon de spoorlijn goed gebruiken voor de mobilisatie van het leger op de hei bij Vught. In de Tweede Wereldoorlog, toen Vught was uitgebreid tot over het spoor, vervulde het station opnieuw een rol in de militaire geschiedenis. Eerst als startplaats voor de deportatie van Joodse kinderen in 1943, later ook van Belgische krijgsgevangenen.³ Het stationsgebouw heeft nog twee gedenktekens die herinneren aan de rol die het heeft gehad in de Tweede Wereldoorlog.

Tot na de Tweede Wereldoorlog was station Vught in gebruik voor personen- en goederenvervoer. In de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw werden meerdere plannen gemaakt voor de herziening van de gevaarlijke verkeerssituatie op het Stationsplein. Midden jaren zeventig werd de stationsomgeving daadwerkelijk heringericht. De inmiddels in onbruik geraakte goederenbergloods en los- en laadweg voor het goederenvervoer verdwenen van het emplacement om ruimte te maken voor parkeerplaatsen en fietsenbergingen voor de forenzende treinreiziger. Met de

sluiting van de plaatskaartenloketten in 2003 verloor Station Vught zijn functie. Na enkele jaren van leegstand heeft het rijksmonumentale stationsgebouw in 2011 een tweede leven gekregen als kantoorruimte.

Deze cultuurhistorisch rapportage is in 2013 opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail. Station Vught 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 Vught is een van de standaardstations van de Staatsspoorwegen, waarvan bureau SteenhuisMeurs er meerdere onderzocht (naast Vught: Dordrecht, Horst Sevenum, Middelburg, Meppel, Wolvega en Zwolle). Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'. In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Vught onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de ambitie voor transformatie.

ADDENDUM

In 2013 onderzocht cultuurhistorisch onderzoeksbureau SteenhuisMeurs in opdracht van ProRail station Vught. Inmiddels is er rondom station Vught begonnen met een grootschalige verbouwing, waarbij het gehele spoor – inclusief platforms - verdiept komt te liggen. Het stationsgebouw moet daarvoor zo'n dertien meter verplaatst worden. Dat zal zijn invloed hebben op het gebouw, met name in de kelder. Dit onderdeel konden wij in 2014 niet bezoeken en is toen buiten beschouwing gelaten.

In deze beknopte aanvulling op het rapport beschrijven we de bouw- en gebruiksgeschiedenis van de kelders, plaatsen die in de historische en architectonische context van het gebouw en geven een cultuurhistorische waardestelling.

Er is geen actualisatie gedaan van het reeds onderzochte gebouw, inclusief de stedenbouwkundige analyse en waardestelling. De toegevoegde informatie is te vinden op pagina 20-23, 48-49 en 52-54.

SteenhuisMeurs, november 2025

GEGEVENS RIJKSMONUMENT

Monumentnummer: 38163

Inschrijving register: 13-01-1976

Gemeente: Vught

Provincie: Noord-Brabant

Plaatselijke aanduiding: Stationsstraat 30 , 5261 VB Vught

OMSCHRIJVING IN MONUMENTENREGISTER

Station N.S. Staatsspoorstation van het zgn. type Zaltbommel (plm 1868) gekarakteriseerd door een fors middenstuk van twee verdiepingen met dakrichting loodrecht op de sporen en zijvleugels met dakrichting evenwijdig aan de sporen, gelegen aan een bomenlaan, die evenwijdig aan de frontzijde loopt, een situering die typerend is voor de stationsaanleg in die tijd. Nauwelijks versierde utiliteitsarchitectuur uit de eerste aanlegperiode.

1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

'...onder de dorpen mag Vught een der aanzienlijksten en welvarendsten worden genoemd. Gebouwd aan de groote wegen van Den Bosch naar Breda en Eindhoven, die zich hier splitsen, was het verkeer er levendig, vóór dat de spoorbaan werd gelegd; en nam de spoorweg, in 1868 geopend, ook veel van de drukte van karren en rijtuigen weg, hij bevorderde er op andere wijze leven en bloei, terwijl 't er nog in den zomertijd aan bezoekers en equipages geenszins ontbreekt.' Craandijk (1882).⁴

De predikant Jacobus Craandijk maakte veertien jaar na de opening van station Vught een reis door alle Nederlandse provincies en beschreef deze uitvoerig in een serie boeken. Op een regenachtige middag bracht hij ook een bezoek aan Vught. Het dorp, gelegen ten zuiden van 's-Hertogenbosch op de splitsing van de hoofdweg van 's-Hertogenbosch naar Breda en Eindhoven, dankte zijn aanzienlijke en welvarende status aan de vele landgoederen en villa's binnen de gemeente. Vanaf de zeventiende eeuw was door welvarende Bosschenaren een gordel van buitenplaatsen

aangelegd langs de routes naar het zuiden (Eindhoven en Luik) en het zuidwesten (Breda en Antwerpen). Rond 1900 telde Vught rond de 35 landgoederen en buitenplaatsen.⁵ De dorpskern bevond zich ten zuiden van de wegensplitsing, rondom het Maurickplein, het Marktveld en de omliggende straten. De bevolking van Vught leefde voornamelijk van de landbouw. In het dorp waren verder enkele bierbrouwerijen en leerlooierijen.⁶

AANLEG STAATSSPOOR H SECTIE 3

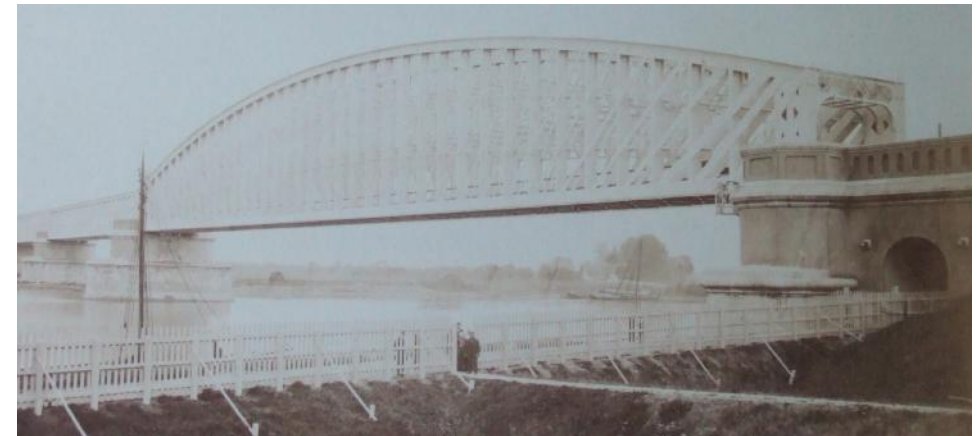
Het station Vught was voorzien als halte aan staatspoorlijn H, van Utrecht naar Boxtel. Boxtel was reeds aangesloten op het Zuidernet, ten zuiden van de grote rivieren, via de lijn Vlissingen – Venlo. Utrecht was verbonden met het Noordernet, via de Nederlandse Rhijnspoorweg tussen Rotterdam-Amsterdam en Arnhem en de Nederlandse Centraal Spoorweg Utrecht - Zwolle. Eerstaanwendend ingenieur van sectie H was ir. G. van Diesen (1826-1916). De lijn was een van de lastigste trajecten van de aanleg van het Staatsspoor door de noodzaak van overbrugging van de grote rivieren. In 1868 was staatsspoor H vanuit het zuiden tot aan Vught en vanuit het noorden tot aan Waardenburg

gereed. De overbrugging van de rivieren was het sluitstuk van de aanleg. De bruggen waren een spektakel op civieltechnisch niveau. De hoofdoverspanning van 154 meter van de spoorbrug over de Lek bij Culemborg was op dat moment een wereldrecord. Op de Wereldtentoonstelling in Wenen van 1873 kreeg Van Diesen een gouden medaille uitgereikt voor zijn uitzonderlijk prestatie. Op verzoek van het Ministerie van Oorlog werd de spoorlijn in juli 1870 voortijdig opgeleverd om de mobilisatie van het Nederlandse leger te versnellen. Het leger verzamelde zich in verband met het uitbreken van de Frans-Duitse oorlog op de hei bij Vught, achter de Noord-Brabantse Waterlinie. Met de trein konden de troepen snel worden aangevoerd.⁷

De vele landgoederen rond Vught waren de reden voor de aanleg van een station in het dorpje. Op 5 augustus 1864 had het gemeentebestuur van Vught de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht om de opening van een spoorweghalte in hun gemeente.⁸ In 13 september 1864 schreef Van Diesen aan de leidinggevend ingenieur van de Algemene Dienst J.A. Kool hierover: 'de gemeente Vught bevat inderdaad verscheidende buitenverblijven, is zeer



01. Spoorkaart Nederland, Staatspoor H in rood aangegeven, geprojecteerde route gestippeld, 1868. [Wikipedia]



02. De spoorbrug bij Culemborg, 1868. [RCE]

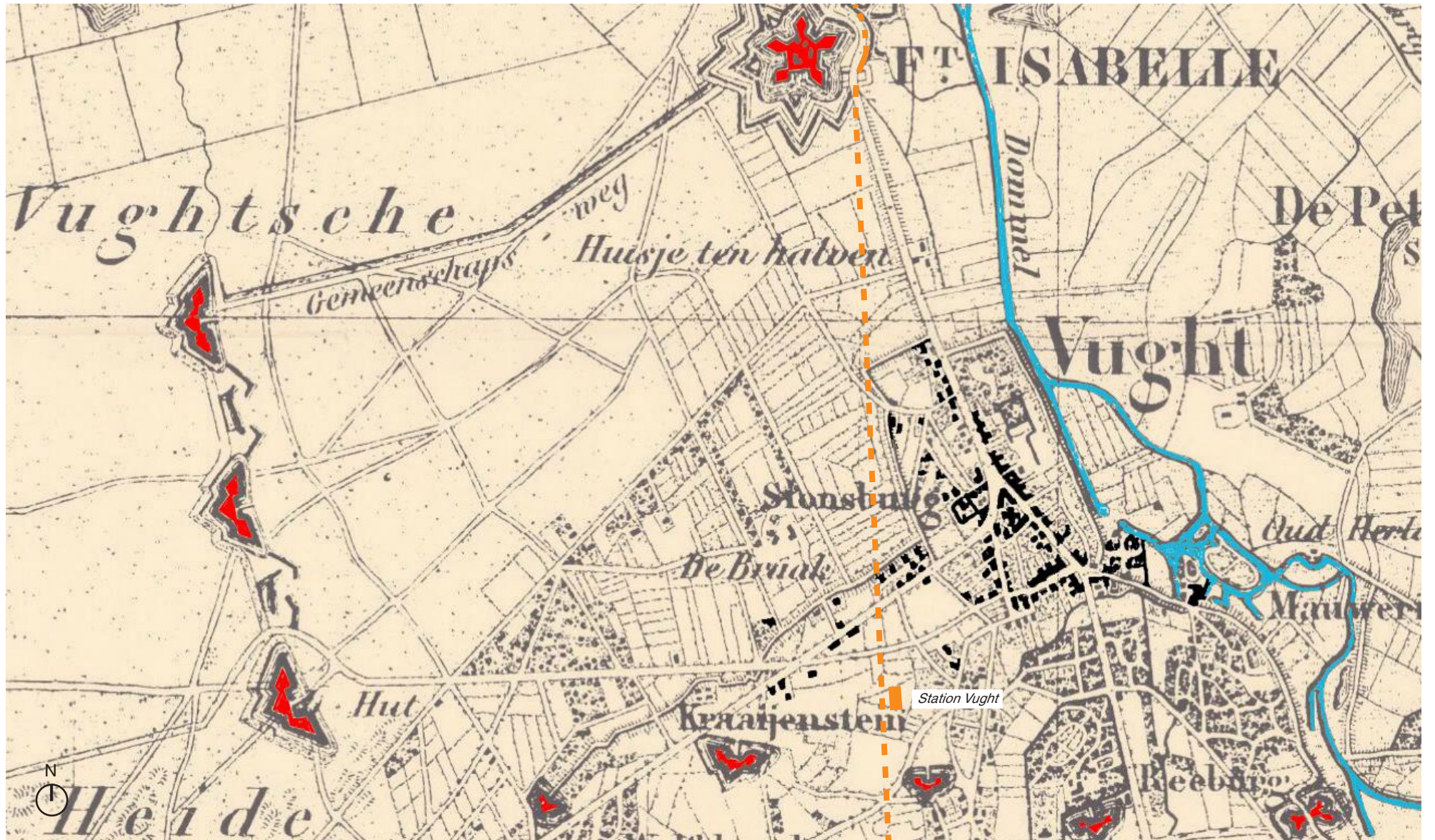


03. Stationsmedewerkers voor Station Vught, perronzijde. Derde van rechts de stationschef, ca. 1915. [BHIC]

aangenaam gelegen en welvarend zodat een halte daar niet misplaatst zou zijn, al valt ook wat af te dingen op het aantal plaatsen van welk volgens het adres toevoer te wachten zou zijn.' De meest geschikte plaats voor het station zou volgens Van Diesen tussen de straatweg naar Tilburg en de lijn van de lunetten van de Stelling Vught zijn, ten zuidwesten van de dorpskern (zie afb. 4). Het station zou zodoende buiten de verboden kringen van Fort Isabel liggen en achter de lunetten van de Stelling. Van Diesen verwachtte dat deze plek geen bezwaren zou opleveren voor de militaire verdediging. De grondwerken voor de spooraanleg zouden op deze locatie bovendien minder omvangrijk zijn, omdat het terrein hier hoger lag dan dichterbij 's-Hertogenbosch.⁹ Op 5 november van dat jaar kreeg het gemeentebestuur van de Staatsspoorwegen positief bericht.¹⁰

Van Diesen ontwierp voor vrijwel elk station aan lijn H een nieuw type standaardstation. In augustus 1865 opperde de ingenieur om het type 5de klasse voor de halte Vught een uitbreiding te geven. Van Diesen verwachtte dat het dorp vooral in de zomer veel bezocht zou worden, omdat

het door zijn buitenverblijven en aangename ligging een lustoord was voor de inwoners van 's-Hertogenbosch.¹¹ Het eerste ontwerp voor station Vught werd niet goedgekeurd door de minister van Binnenlandse Zaken; in het middengedeelte werd te veel ruimte ingenomen voor de trap en voor de doorgang 'die geheel kan worden gemist'. De ruimte kon volgens de Minister beter worden benut voor een bagagelokaal. In september 1865 gaf de minister goedkeuring aan het herziene schetsontwerp.¹² De aanleg van het emplacement en de gebouwen van de halte Vught werd in 1866 aanbesteed binnen het bestek voor het gedeelte 's-Hertogenbosch-Boxtel van de lijn Utrecht-Boxtel.¹³ Op 1 januari 1868 kon het baanvak van Boxtel naar Vught worden geopend.¹⁴ Station Vught zou niet het enige station blijven. Langs de spoorwegverbinding Nijmegen-Tilburg (1881) werd op 21 augustus 1884 een tweede station geopend, station Vught Zuidooster. In 1918 opende aan dezelfde lijn het station de IJzeren Man, vernoemd naar de recreatieplas in de bossen bij Vught.¹⁵



04. Ligging Vught tussen lunetten van de Stelling Vught, de Dommel en fort Isabel (poort naar 's-Hertogenbosch), geprojecteerde route spoor in oranje aangeduid, Militaire kaart, 1837. [BHIC]

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

Het stationsgebouw van Vught, dat in 1868 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 van de spooraanleg was standaardisatie. De ingenieurs van de Afdeling Spoorwegen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ontwierpen niet alleen gestandaardiseerde typen wissels, draaischijven, waterkranen, waarschuwborden, 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 'eerstaanwend ingenieur' per station aangepast aan de plaatselijke eisen. Ook nieuwe types werden door sectie-ingenieurs of eerstaanwend ingenieurs ontworpen, niet door Van Brederode. In het geval van Vught was dat ir. G. van Diesen, eerstaanwend ingenieur voor Staatslijn H van Utrecht naar Boxtel. Ook de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die deze staatslijn mocht exploiteren, had zeer waarschijnlijk inspraak in het ontwerp. Het ontwerp voor het station heeft dus niet één geestelijk vader, maar was het resultaat van

een gezamenlijke inspanning. Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'.

Een aangepast type vijfde klasse

Station Vught is een standaardstation van de vijfde klasse, het kleinst model station onder de standaardstations en daarom ook wel aangeduid als haltegebouw. Dit type was bedoeld voor plaatsen met een klein inwoneraantal. De halte Vught was de eerste van een nieuw, ruimer standaardtype 5de klasse (type 5.2).¹⁶ De redengevende omschrijving in het monumentenregister beschrijft Vught als staatsspoorstation van het zgn. type 'Zaltbommel'. Station Zaltbommel was een vergroot 4de klasse station, aanbesteed in 1868. Ook Romers beschrijft de halte als een nieuwe uitvoering van het type 4de klasse.¹⁷ In een brief van Van Diessen aan zijn leidinggevend directeur van de Algemene Dienst J.A. Kool van 8 augustus 1865 over de inrichting van station Bommel en de halten Hedel en Vught stelt Van Diessen echter dat de halte Vught bij de 5de klasse is gerankschikt. In de navolgende dienstcorrespondentie over het station noemen beide heren Vught ook steeds een station 5de klasse.¹⁸ Op basis van dit archiefmateriaal is in aangenomen dat station Vught een 5de klasse station is.

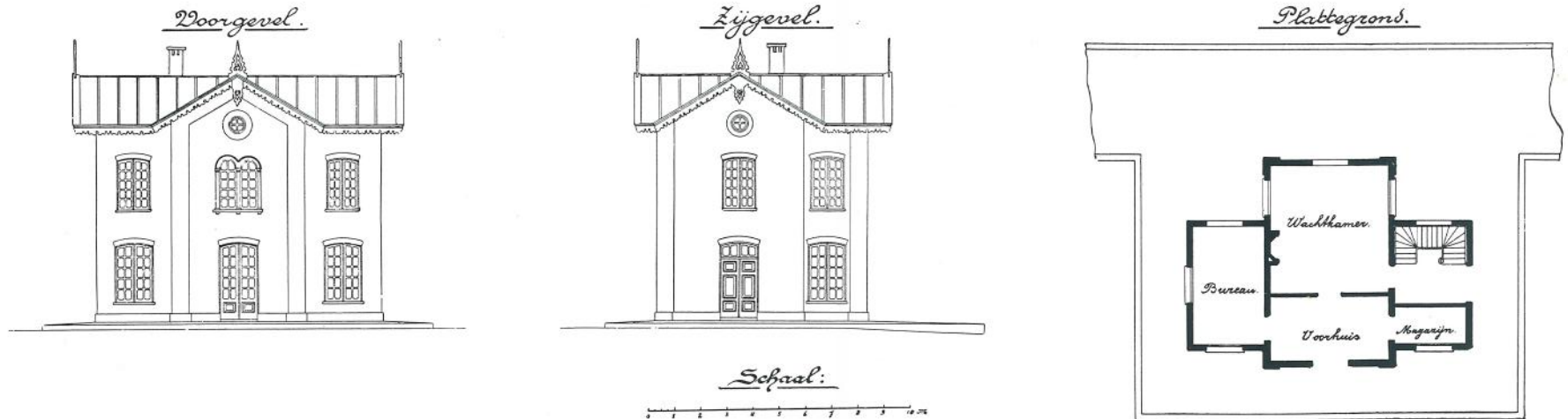
In dezelfde brief van Van Diessen aan Kool van 8 augustus stelt van Diessen ook voor dat het niet 'ondoelmatig' zou zijn om aan Vught 'eenige meerdere uitbreiding te geven dan in dit type gevonden wordt'. De ingenieur verwachtte dat het station vooral in de zomer veel bezocht zou worden, omdat Vught door zijn buitenverblijven en aangename ligging het lustoord was van de inwoners van 's-Hertogenbosch.¹⁹ In de

uitvoering heeft Van Diessen het standaardontwerp voor de 5de klasse flink vergroot (vergelijk afb. 5 en 6). De ingenieur verlaagde en vergroete de zijvleugels zodat in plaats van een kruisvormig een langwerpig grondplan ontstond. De vergroting van de zijvleugels bood ruimte om de oorspronkelijk gedeelde wachtkamer in het middengedeelte op de splitsen in twee wachtkamers; één voor de eerste en tweede klasse en één voor de derde klasse. In het welvarende Vught, met zijn vele buitenplaatsen, werd een eigen wachtkamer voor de meer gegoede reizigers waarschijnlijk beter passend geacht. Over de keuze voor een opdeling in twee wachtkamers is in het archief echter geen materiaal gevonden. Het vergroete ontwerp bood in het middendeel bovendien ruimte om een goederenlokaal toe te voegen. De gekoppelde vensters op de verdieping en de enkele dubbele deur op de begane grond in het middendeel werden vervangen door drie rondboogvensters op de verdieping en drie dubbele deuren op de begane grond. De ramen en dubbele deuren in de kopgevels van de zijvleugels zijn in het vernieuwde ontwerp verdwenen. In plaats daarvan voegde Van Diesen radvensters toe in de beide zijmuren van de middenpartij, boven de noklijn van de zijvleugels. De vensters zorgen onder meer voor licht in het trappenhuis en de gang van het woonhuis op de eerste verdieping.

Later zijn de stations Hedel (1868), Barendrecht (1870), IJsselmonde (1870) en Zwijndrecht I (1870) naar hetzelfde standaardtype 5.2 gebouwd (zie afb. 7 t/m 10).²⁰ Deze stations zijn na de Tweede Wereldoorlog gesloopt. Station Vught is daarmee nog het enige overgebleven station van dit type. Het is in 1976 aangewezen als rijksmonument.

TYPE 5^E KLASSE.

STATIONS: GORSEL, STAPHORST, OLST, WIJHE, LAREN, MARKELO, VELP, DE STEEG, DIEREN, BRUMMEN, BEST, NUENEN, DEURNE, HORST-SEVENUM, SWALMEN, REUVER, TEGELEN, WOUW, WOENSDRECHT, KAPELLE, SUSTEREN, ECHT, MAASBRACHT, DRONRIJP, BUNDE, BEEK-ELSLOO.



05. Vooraanzicht, zijaanzicht en plattegrond (begane grond) van het oorspronkelijke type 5de klasse, 1860 [MESS]



06. Vooraanzicht, zijaanzicht en plattegrond (begane grond) van het nieuwe, ruimere type 5de klasse voor Station Vught. De zijvleugels zijn verlaagd en vergroot. De vergroting bood ruimte om de aanvankelijk gedeelde wachtkamer op te splisten in een wachtkamer voor de eerste en tweede klasse en een wachtkamer voor de derde klasse. [BHIC]

DE ARCHITECTUUR VAN DE STANDAARDSTATIONS VAN DE STAATSSPOORWEGEN

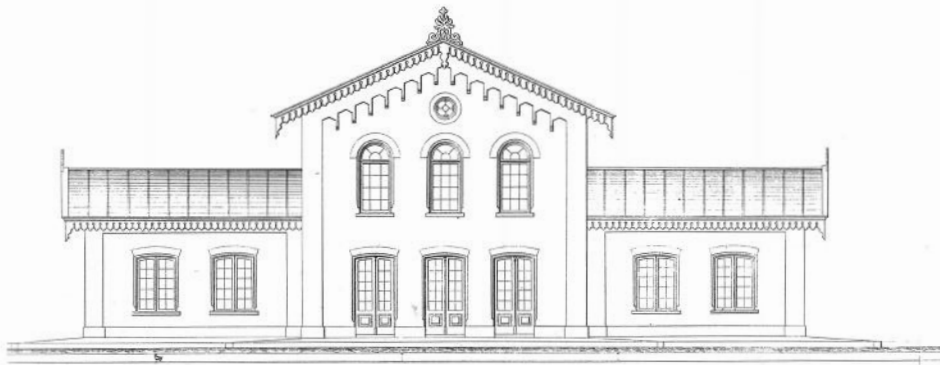
Het is verleidelijk om aan te sluiten bij de negatieve beeldvorming over de ontwerpqualiteiten van de Waterstaatsingenieurs, die zijn basis vindt in aan het einde van de negentiende eeuw geuite kritiek en die zeer hardnekkig is gebleken. De architectuur zou te eenvoudig zijn, niet vernieuwend en ontbrak het aan bezieling. Kortom: de term 'waterstaatsstijl' stond lange tijd te boek als een synoniem voor non-architectuur.²¹ '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 1997.²² 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'.²³ 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.

Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal. Ook de ingenieurs die na hem nieuwe types ontwierpen, zoals ir. Van Diesen voor het nieuwe 5de klasse type van Vught, volgden deze logica, zoals we eerder onderzochten in de studie 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. In de stations van de Staatsspoorwegen 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. De ingenieurs van de Staatsspoorwegen namen deze vormlogica over voor hun 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. Van Brederode paste gekoppelde rondboogvensters, gladde muuroppervlakten en sierlijsten langs dakranden toe. Het principe van eenvormigheid werd niet consequent doorgevoerd: in de architectuur is er een wonderlijk stijlverschil zichtbaar tussen de stations 1e t/m 3de klasse en 4de en 5de klasse. Blijkbaar hield Van Brederode er rekening mee dat de grotere klassestationen een representatieve functie zouden verrichten door hun ligging dichtbij een stadskern, terwijl de kleine haltes veelal 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 stations stelden, namen in hun aanpassingen altijd de symmetrische opbouw en de architectuurstijl over.

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



820 Vught.

07. Station Vught, voorgevel [Romers]



821 Hedel enz.

08. Station Hedel, voorgevel [Romers]



09. Station Vught, perronzevel [Romers]



10. Station Hedel, voorgevel [Romers]

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

TOT AAN DE TWEEDE WERELDOORLOG: GROEI VAN HET GOEDERENVERVOER

Tot aan de Tweede Wereldoorlog vonden nauwelijks verbouwingen plaats aan het stationsgebouw. Dit had waarschijnlijk te maken met het feit dat het station van Vught in het vernieuwde type vijfde klasse was uitgevoerd, dat al beter op de praktijk was afgestemd. Buiten het reizigersvervoer lag de nadruk aanvankelijk voornamelijk op het bestelgoederenvervoer. Bij de nieuwbouw van het station was in het middengedeelte al in een goederenlokaal voorzien. Vanaf het eind van de negentiende eeuw nam het goederenvervoer verder toe. De toename had te maken met de vestiging van een aantal fabrieken en werkplaatsen in Vught, waaronder de IJzergieterij St. Joseph (afb. 11). In 1884 werd de nieuwbouw van een goederenbergplaats ten noorden van het stationsgebouw aanbesteed.²⁴ Het stationsgebouw zelf werd in 1908 beter ingericht voor het vervoer van goederen, door het aanbrengen van een goederenloket in de tussenwand tussen het goederenlokaal en het bureau van de stationschef en de plaatsing van een bagagebank in het lokaal zelf.²⁵ Een jaar eerder, in 1907, was op de zolderverdieping van de woning van de stationschef een slaapkamer aangebracht met een afmeting van 4 bij 3,5 meter. Aan de spoorzijde van de zolderverdieping werden hiervoor houten tussenwanden geplaatst. Om meer licht in de kamer te brengen werd het radvenster in de gevel aan de spoorzijde vervangen door een schuifraam.²⁶

Met de overschakeling op dieseltreinen nam het aantal treinen dat op de kleine stations tussen Utrecht en Eindhoven stopten flink af. De stations Waardenburg en Hedel werden gesloten. Op station Vught stopten in 1935 nog maar drie treinen: een naar Utrecht en twee naar

Eindhoven. Op zondagen stopte geen enkele trein meer op het station; dit terwijl het aantal toeristen naar Vught en omgeving toenam. Om reizigers te waarschuwen voor dit ongemak hing achter de hoofdtoegang een groot bord met 'Zon- en Feestdagen gesloten' (afb. 12).²⁷ Op 15 mei 1938 werden alle drie de stations in Vught gesloten voor het reizigersvervoer. Alleen Station Vught werd in juni 1940 weer heropend voor passagiers.²⁸

DE OORLOGSJAREN

Station Vught behield in de eerste jaren van de oorlog zijn functie als personen- en goederenstation. Na de opening van Kamp Vught in 1943 op de Vughtse Heide (officieel: Konzentrationslager Herzogenbusch) werd het station gebruikt als aankomst en vertrekpunt voor krijgsgevangenen en Joden. Vanaf de Zuidoosterspoorweg tussen Tilburg-'s-Hertogenbosch werd een spoorlijn aangelegd naar kamp Vught, maar deze werd hoogstwaarschijnlijk alleen gebruikt voor het vervoer van wrakken van neergestorte vliegtuigen, die nabij kamp Vught door de Duitsers werden onderzocht.²⁹ Na de oorlog was station Vught eerst aankomsthalte voor N.S.B. gevangenen en daarna voor Molukse KNIL veteranen die in kamp Vught woonden.³⁰

NAOORLOGSE PERIODE: INTERN VERBOUWEN

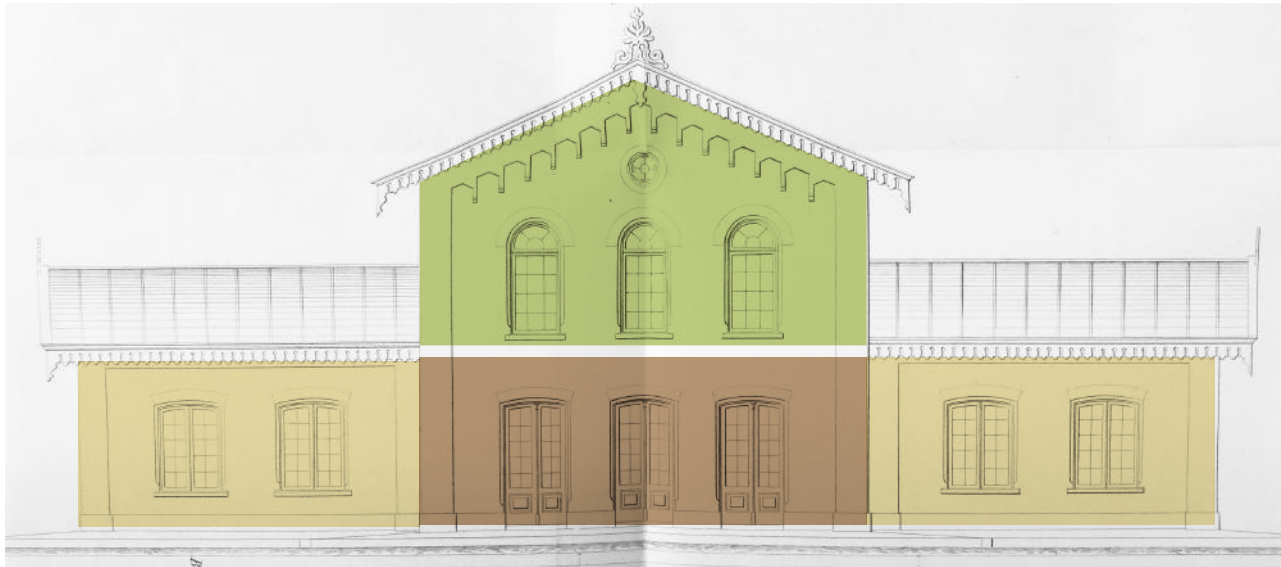
Na de Tweede Wereldoorlog kwam de nadruk op het personenvervoer te liggen. Station Vught was opnieuw een drukbezocht station. De extra treinen voor de in de Frederik Hendrikkazerne (1936-2004) gelegerde militairen leverden regelmatig een piekstroom van reizigers op.³¹ In 1957 werd het station door middel van een interne verbouwing gemoderniseerd en beter geschikt gemaakt voor het personenvervoer.



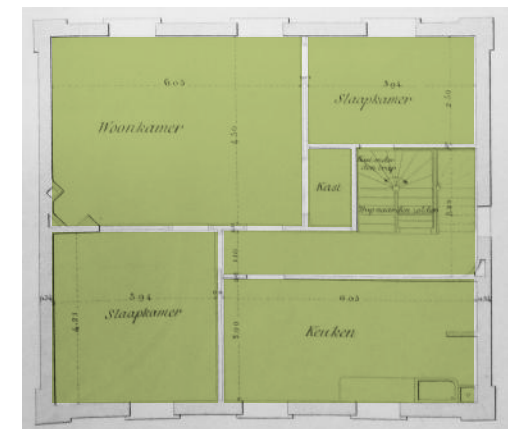
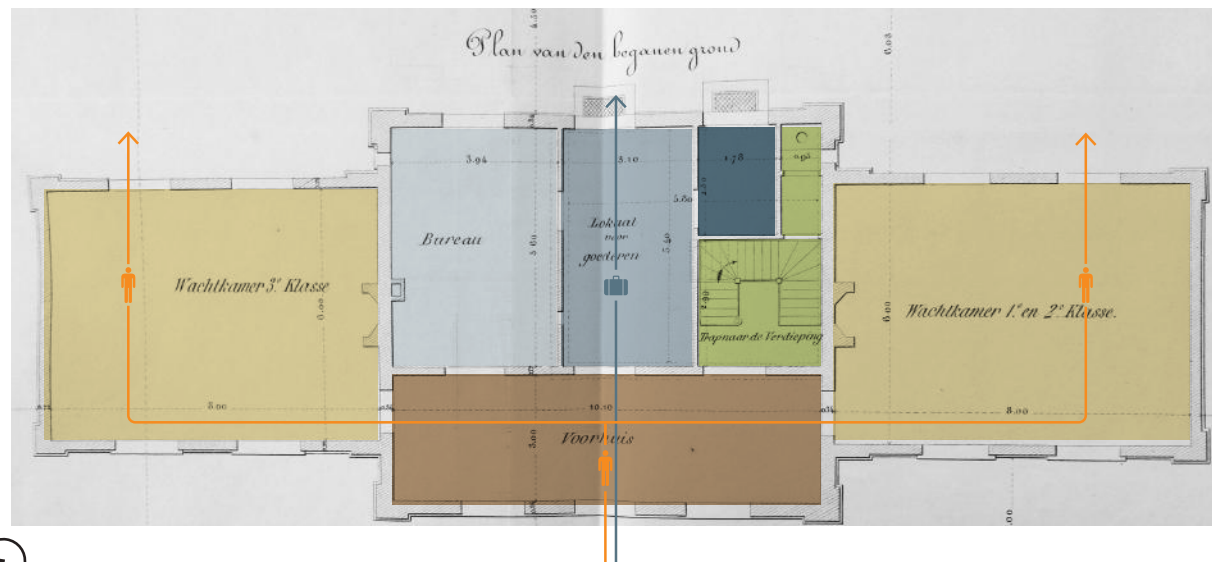
11. IJzergieterij St. Joseph, omstreeks 1916, [BHIC]



12. Ondanks de groei van Vught en het toegenomen toerisme is het station op zon- en feestdagen gesloten, ca. 1935. [Stationsweb]



 stationshal (vestibule)	 goederen / bagage
 reizigersruimtes	 woning
 personeelsruimtes	 route reizigers / bagage
 plaatskaartenkantoor	



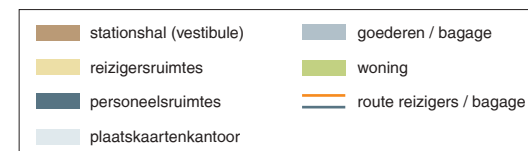
13. Plattegronden en voorgevel station Vught met functies en routing, 1868. [BHIC]

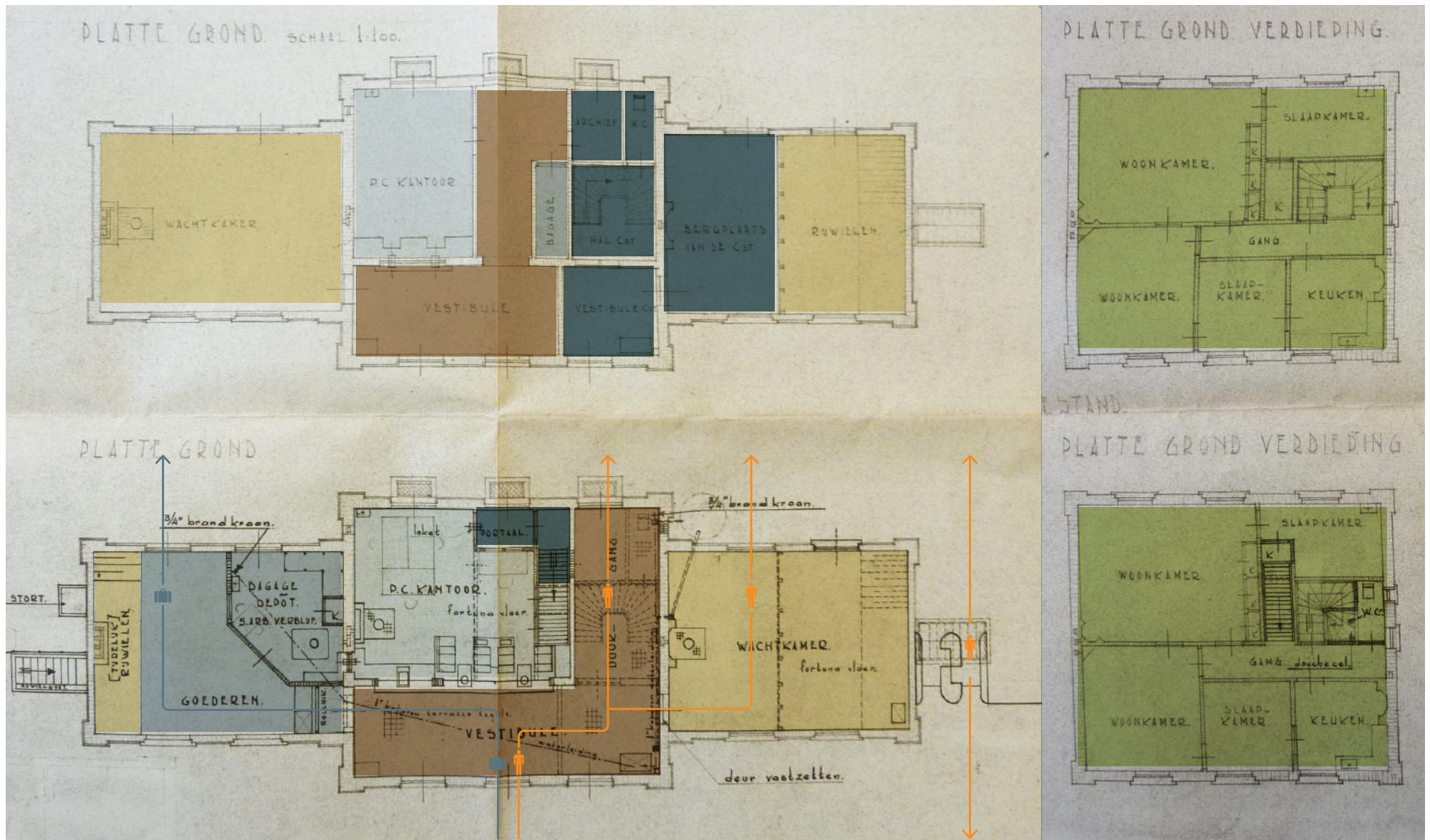
BESTAANDE SITUATIE 1957

Bij een vergelijking tussen de plattegronden van 1866 en de plattegronden van de bestaande toestand uit 1957 blijkt dat tot op dat moment de oorspronkelijk indeling van de ruimten en de oorspronkelijke muren, raam- en deuropeningen in grote lijnen gelijk was gebleven (vergelijk afb. 13 en 14). Een aantal ruimtes hadden wel een nieuwe bestemming gekregen. Het bureau van de stationschef deed nu dienst als plaatskaartenkantoor. De woning op de verdieping was intern vergroot door toevoeging van ruimten op de begane grond. Een deel van de vestibule in het middendeel was door plaatsing van een tussenwand tot privévestibule voor de stationschef omgevormd. Door plaatsing van een tussenwand in de wachtkamer voor de eerste en tweede klasse had de stationschef hier ook een eigen bergplaats gekregen, toegankelijk vanuit de vestibule. De andere helft van de oorspronkelijke wachtkamer was in gebruik als rijwielstalling. Het goederenlokaal was bij de vestibule getrokken; het bagagelokaal was daartoe flink verkleind.

VERBOUWING 1957

In 1957 werd de vormgeving en indeling ingrijpend veranderd. De wachtkamer werd verplaatst van de zuid- naar de noordvleugel. In de zuidvleugel ontstond zo ruimte voor de aanleg van een goederenlokaal en bagagedepot, van elkaar gescheiden door een tussenwand. In het middendeel werd het plaatskaartenkantoor met loketten vergroot door het oorspronkelijke goederenlokaal bij de ruimte te trekken. De toegang tot de stationswoning werd verplaatst naar de spoorzijde. Door het verwijderen van de trap naar de bovenverdieping en de vervanging door een smallere trap boven het plaatskaartenkantoor ontstond ruimte om vanuit de vestibule een nieuwe doorgang naar het perron aan te leggen. Reizigers konden nu na het kopen van een kaartje in de vestibule via de interne doorgang of via de wachtkamer doorlopen naar het perron. De kelder werd gereed gemaakt als bergplaats voor de stationschef en als kolenopslag. In de woning op de eerste etage werden op de locatie van het oude trapportaal een toilet en doucheceel aangelegd. De keukenruimte was hier al voor 1957 opgedeeld in een aparte slaapkamer en (kleinere) keuken.³² Op de zolderverdieping was aan de noordzijde ook al eerder een tweede slaapkamer ingebouwd. Een dakkapel bracht licht in de kamer.

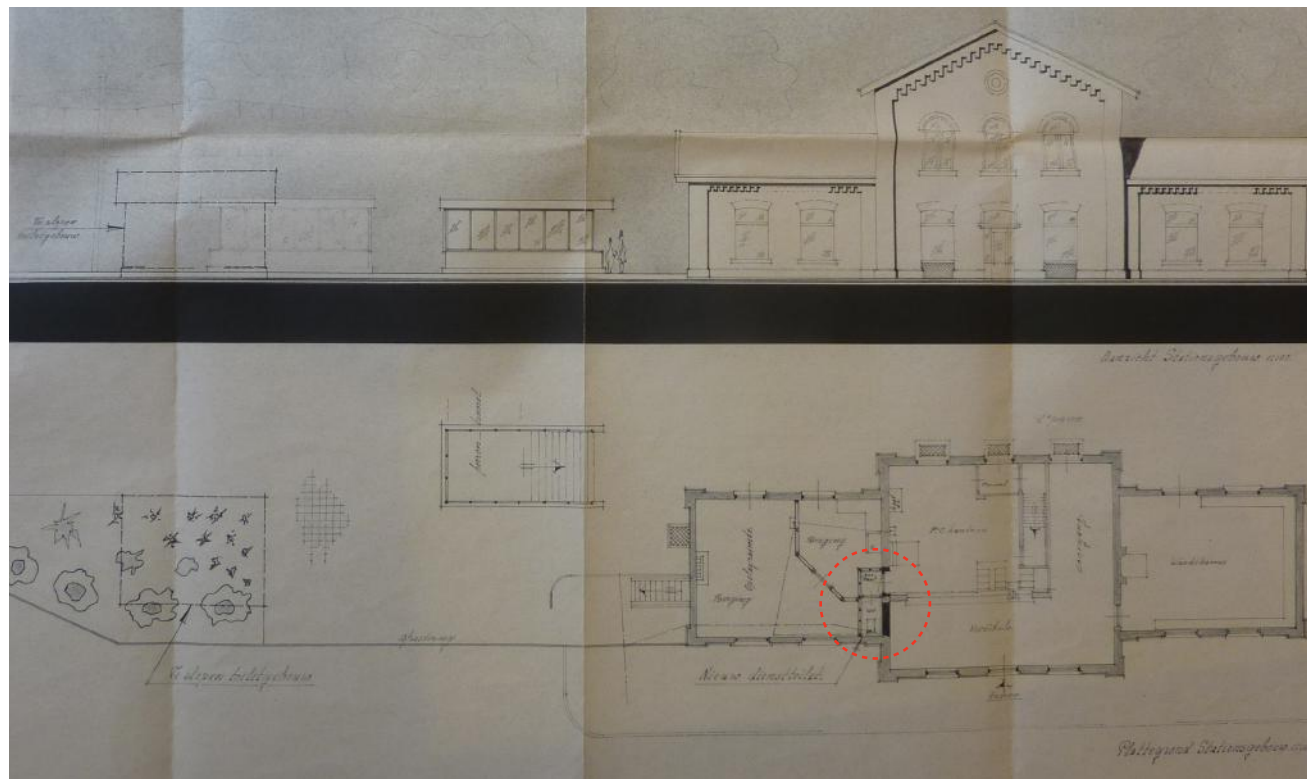




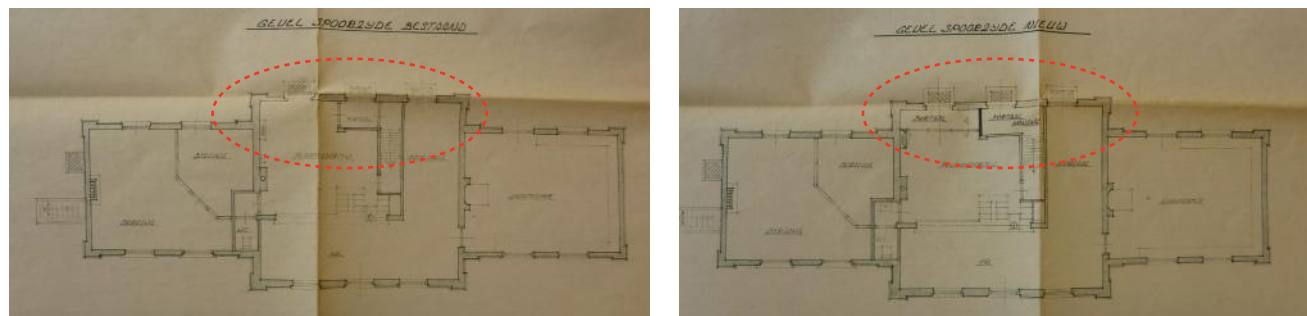
14. Plattegrond begane grond en eerste verdieping van Station Vught met functies en routing, boven de bestaande en onder de nieuwe plattegrond, 1956-1957. [BHIC]

JAREN 70: KLEINE INGREPEN IN HET INTERIEUR

In de jaren zeventig vonden twee kleine ingrepen in het interieur plaats, dit keer ten behoeve van het personeel. In verband met de sloop van het toiletgebouw (1868) op het emplacement ten zuiden van het station, werd in 1975 een dienstoilet aangelegd in de zuidvleugel van het stationsgebouw. Bij de interne ingreep vonden geen wijzigingen aan de gevel plaats.³³ Een jaar later werd de gedeelde toegang voor het plaatskaartenkantoor en de woning op de eerste verdieping aan de perronzijde gesplitst in twee aparte toegangen; dit vanuit het oogpunt van veiligheid voor het plaatskaartenkantoor en voor de privacy voor de bewoner van de bovenwoning. De woningtoegang via de middendeur werd door middel van een wand gescheiden van het plaatskaartenkantoor. Het kantoor kreeg een eigen toegang door het opnieuw plaatsen van een deur in de meest zuidelijke gevelopening van de middenvleugel (op beeldmateriaal is te zien dat de oorspronkelijke dubbele deur eerder vervangen was door een raam).³⁴

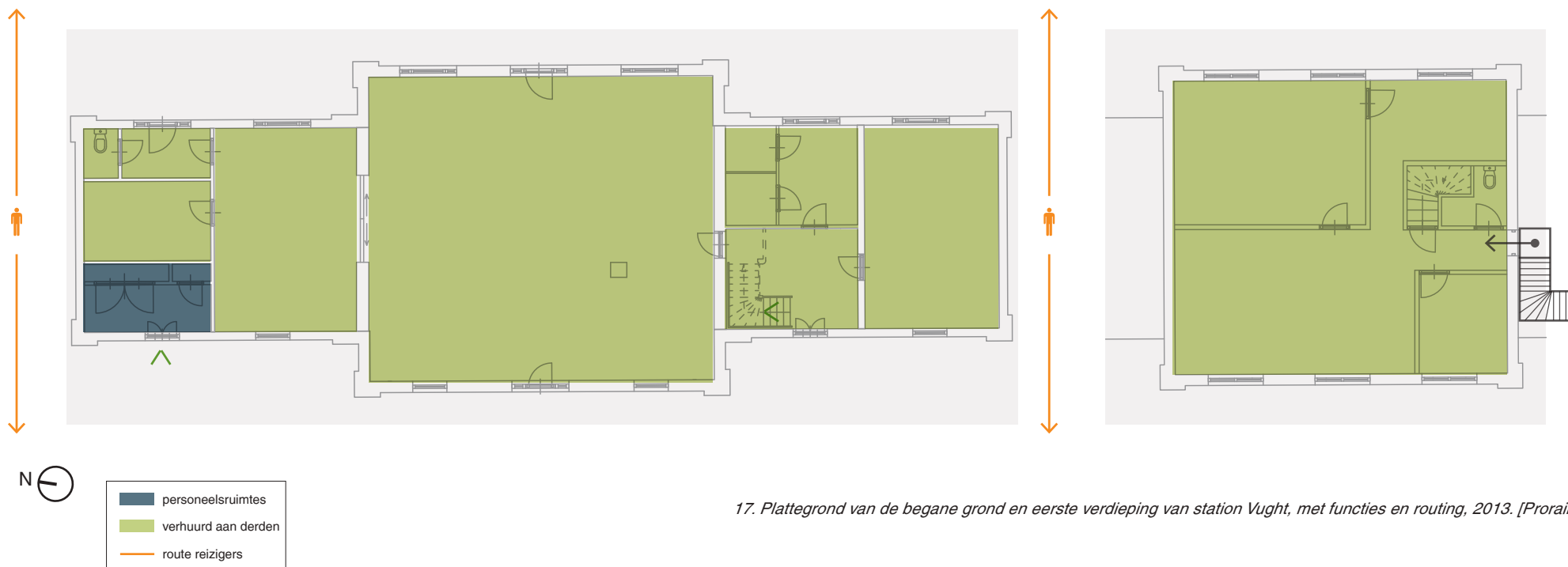


15. Verplaatsen van het dienstoilet in verband met sloop toiletgebouw ten noorden van het station, 1974. [BHIC]



16. Wijziging toegang plaatskaartenkantoor en woning op de eerste verdieping, 1976. [BHIC]

Kaartautomaten en vertrekstaten bij entree tunnel



17. Plattegrond van de begane grond en eerste verdieping van station Vught, met functies en routing, 2013. [Prorail]

NA 2000: VAN STATION NAAR KANTOOR

In 2003 werd het plaatskaartenkantoor in de vestibule gesloten. Met het verlies van de loketfunctie verloor het station zijn functie. De halte Vught is blijven bestaan, maar reizigers hoeven geen gebruik meer te maken van het gebouw voor de stationsfuncties. De wachruimten en de kaartenautomaten bevinden zich op de perrons. Het gebouw stond na sluiting een aantal jaar leeg. Op beeldmateriaal is te zien dat tussen 1995 en 2009 de oorspronkelijke dakbedekking van zink weer is teruggebracht; de gedecoreerde windveren en makelaars

zijn daarbij niet hersteld. Op beide zijvleugels is in zwarte letters de naam 'Vught' aangebracht.

Het station heeft op dit moment een nieuwe gebruiker gevonden. In samenspraak met de NS is het station begin 2011 gerenoveerd en bruikbaar gemaakt als kantoorruimte voor het adviesbureau Delta Pi. In de zijvleugels zijn door het verwijderen van de systeemplafonds de houten spanten, die voorheen de wachtkamers sierden, weer zichtbaar gemaakt. De middenvleugel op de begane grond is verbouwd tot een open werkruimte. Aan de

noordelijke wand is nog een gedeelte van de voormalige schoorsteenpijp zichtbaar. De zijvleugels zijn opnieuw ingedeeld. Hier bevinden zich kleinere kantoor- en berg ruimten en een toilet. De trap naar de bovenverdieping heeft een andere locatie dan in de situatie van 1976 en is nu in de noordvleugel gesitueerd.³⁵ Op de bovenverdieping zijn een aantal tussenwanden verwijderd, waardoor grotere ruimten zijn ontstaan. Op zolder zijn tussenwanden van de slaapkamers verwijderd. De ruimte is daarmee opnieuw open gemaakt.

DE KINDERTRANSPORTEN VAN ZONDAG 6 EN MAANDAG 7 JUNI 1943

Op zaterdag 5 juni 1943 werd bekend gemaakt dat alle Joodse kinderen Kamp Vught moesten verlaten. Er waren mazelen uitgebroken en de situatie waarin de gevangenen in het Joodse gedeelte van het kamp verkeerden was erbarmelijk. De kinderen zouden zogenaamd naar speciale kinderkampen worden overgeplaatst, maar de transporten gingen met een tussenstop in Westerbork door naar Sobibor. Zo gingen ongeveer 1800 kinderen en hun verzorgers op zondag 6 en 7 juni 1943 op weg van kamp Vught naar station Vught, waar zij vanaf het Verstersplein de treinen ingeladen werden. Ir. Cahen, voormalig lid van de Joodse Raad Vught, heeft deze gebeurtenissen intensief meegemaakt. Over het station Vught vertelt hij het volgende verhaal, in gesprek met een journaliste van het Nieuw Israëlitisch Weekblad: *'Een incident staat me helder voor ogen. In de ruime woning boven het Stationsgebouw woonde de toenmalige beheerder van het station, telegrafist Jooren. De deportatietrein stond aan het eerste perron, richting Den Bosch. Toen op een moment de SS niet oplette, zag ik Jooren twee kinderen uit de trein halen en met hen, ieder aan een hand, de deur van zijn woning binnengaan. Even later stopte er een trein richting Eindhoven en prompt kwam Jooren met de twee kinderen, nu zonder sterren, de deur uit, stapte met hen de overweg over, richting de zojuist aangekomen trein. Aan het oog onttrokken door de ervoor staande deportatietrein.'*³⁶



18. Aankomst van Joden op het Versterplein achter station Vught, april 1943 [Beeldbank WO2]

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Vught ligt aan de staatsspoorweg tussen Utrecht en Boxtel. Het welvarende karakter van het dorp met de vele buitenplaatsen waren de aanleiding om ook in Vught een halte aan te leggen. Met name in de zomermaanden werden veel reizigers naar het lustoord Vught verwacht. Het station heeft bovendien meerdere keren een rol gespeeld in de militaire geschiedenis van Vught, in het bijzonder bij de mobilisatie van het Nederlandse leger in 1870 en bij het vervoer van gevangenen en 'Jodentransporten' tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Vanwege de verwachte toestroom van reizigers in de zomermaanden kreeg Vught een nieuw, ruimer type

5de klasse station, ontworpen door de eerstaanwezend ingenieur G. van Diesen. Het station opende in 1868. Lange tijd is gedacht dat het station een type van de vierde klasse was, maar nieuw archiefonderzoek heeft anders uitgewezen.

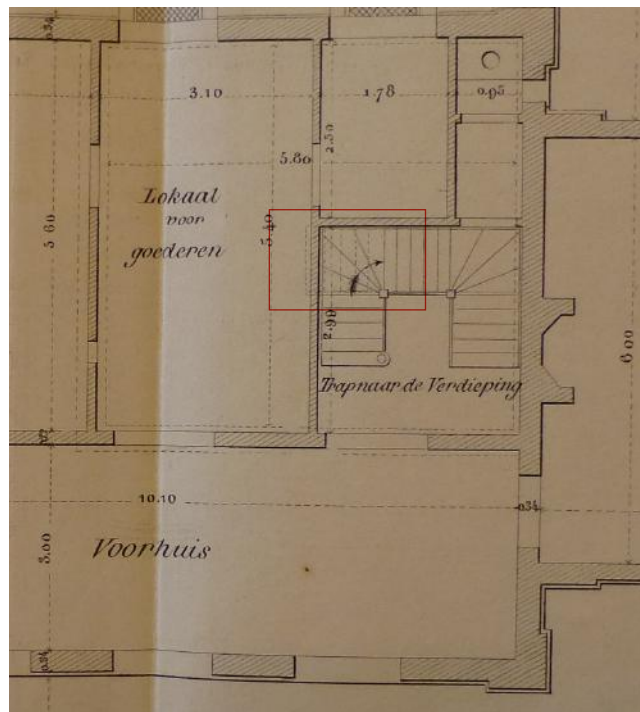
Naast het vervoer van personen heeft het station tot aan de Tweede Wereldoorlog mede een functie voor het transport van goederen en kolen voor de gietijzersmelterij en andere fabrieken in Vught. Na de oorlog kwam de nadruk te liggen op het personenvervoer. De hoofdvorm en het exterieur van het station zijn in de loop der jaren op hoofdlijnen intact gebleven. Het grootste ingrepen

vonden plaats in het interieur. Een eerste grote verbouwing vond plaats in 1957. Het station werd beter geschikt gemaakt voor het personenvervoer door vergroting van het plaatskaartenkantoor en wijziging van de routing en de locatie van de voorzieningen. Sinds 2003 heeft het haltegebouw geen stationsfunctie meer; de reizigersvoorzieningen zijn aanwezig op het voorplein en de perrons. In 2010-2011 is het station opnieuw intern ingrijpend verbouwd om het geschikt te maken als kantooruimte voor een adviesbureau.

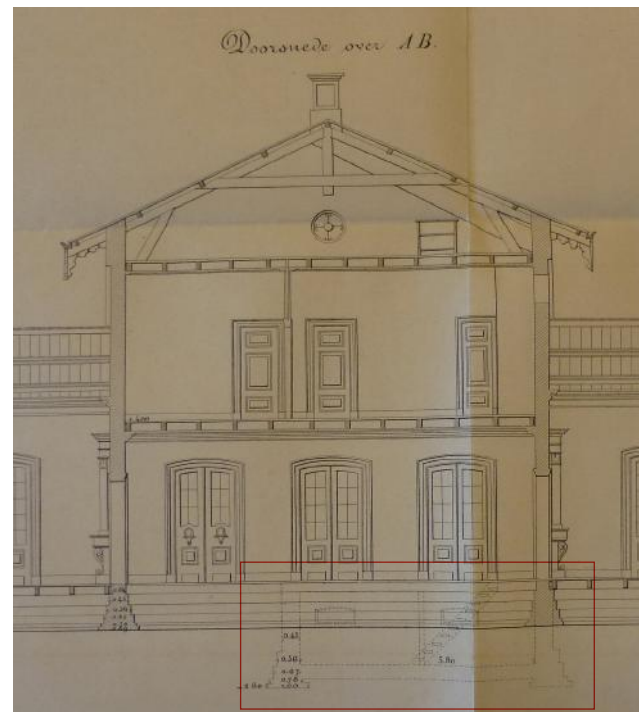
ADDENDUM: BOUW EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS KELDERS

Op de eerste bouwtekeningen uit 1868 krijgt de kelderruimte niet veel aandacht. Op de plattegrond is met een vage stippellijn de trap richting de kelder ingetekend, daarnaast zien we een kleine kelderruimte in de doorsnede (eveneens in stippellijn). Een dwarsdoorsnede toont de zijvleugel zonder kelder, of zelfs nauwelijks een kruipruimte (zie rechts). Een latere tekening is zeer onduidelijk, maar toont wel twee grote kelders onder de zijvleugels (zie pagina 21). Dit strookt met de huidige situatie van een volledig onderkelderd stationsgebouw, met uitzondering van het centrale voorste deel – destijds onder de vestibule. Deze tekening is waarschijnlijk de uitvoeringstekening en geeft aan dat alle kelderruimtes gelijktijdig zijn gerealiseerd met de rest van het stationsgebouw.

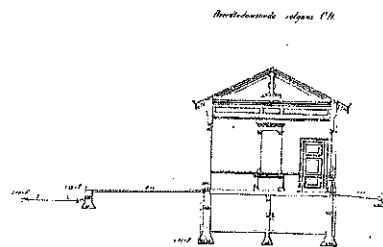
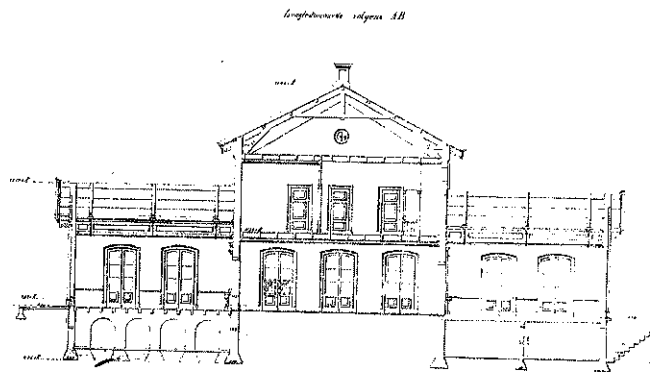
Na de oplevering in 1868 was er een duidelijke functionele driedeling in de kelder. De centrale kelder onder het hoofdvolume was onderdeel van de woning van de stationsbeambte. De twee kelders onder de zijvleugels waren ter ondersteuning van het spoor en de treinen, met bergruimte voor goederen en de kolenopslag. Er was geen doorgang tussen de verschillende kelderruimtes, maar wel een losse entree aan de rechterzijde van het station. Op de tekening is niet te zien of deze ook aan de linkerzijde aanwezig was, dit is wel aannemelijk. Op tekeningen uit 1957 zien we beide trappen. Bij deze verbouwing werd onder andere de toegang van de stationswoning gewijzigd, waarbij waarschijnlijk ook de trap naar de centrale kelder kwam te vervallen. Er wordt daarom in de zuidelijke kelder een deel afgescheiden als bergplaats voor de Cst. (waarschijnlijk Chef station). De trappen werden waarschijnlijk rond 1974 en 1989 verwijderd.



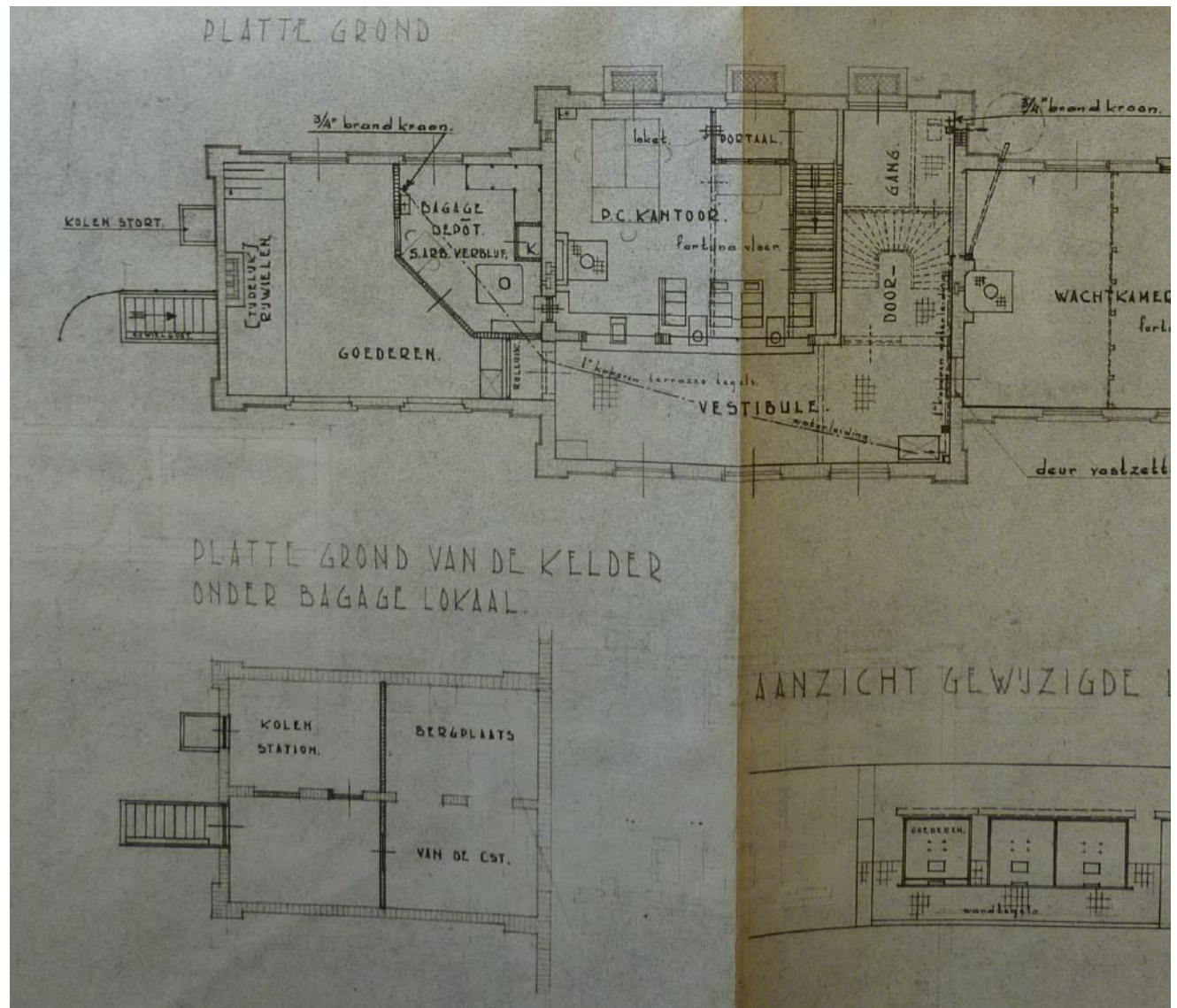
Oorspronkelijke bouwtekeningen Station Vught. Een kleine kelder onder het hoofdgebouw, met een keldertrap onder de trap richting de verdieping (aangegeven in het rode kader). 1868 [BHIC]



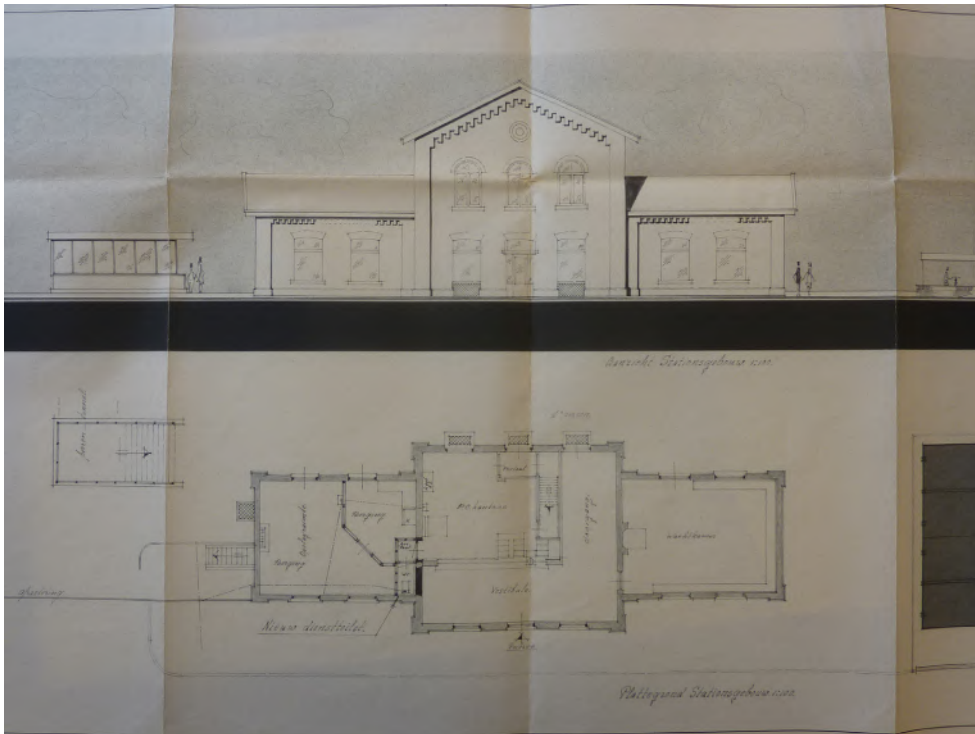
Doorsnede van de zijvleugel, zonder kelder. 1868 [BHIC]



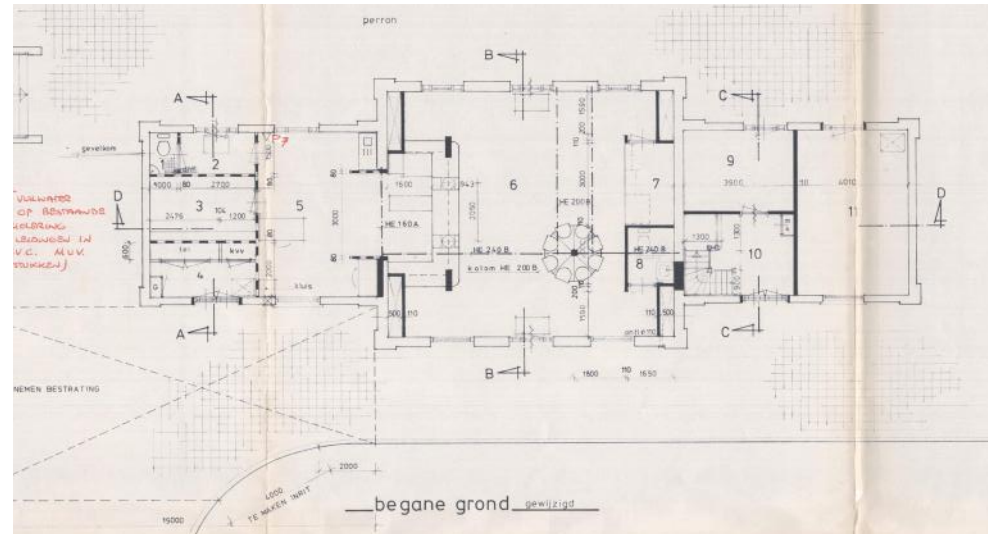
Herziene bouwtekeningen Station Vught. Het gehele pand wordt onderkelderd. Aan de rechterzijde is een trap richting de kelder. z.j. [BHIC]



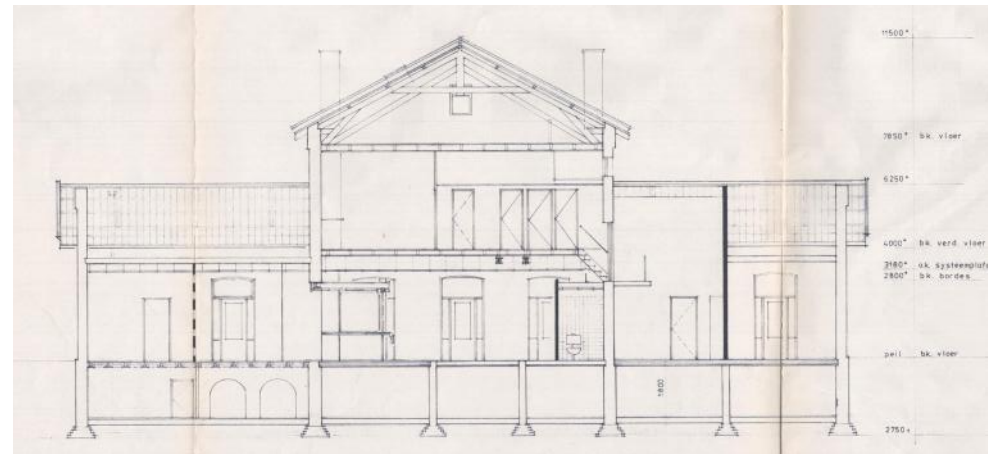
Verbouwingstekening met aanpassing in de kelder, een interne wand wordt toegevoegd. 1957 [BHIC]



Verbouwingstekeningen 1974, de trap aan de linkerzijde wordt verwijderd [BHIC]



Verbouwingstekeningen, de trap aan de linkerzijde wordt verwijderd, 1989 [BHIC]



Doorsnede met de kelder, 1989 [BHIC]

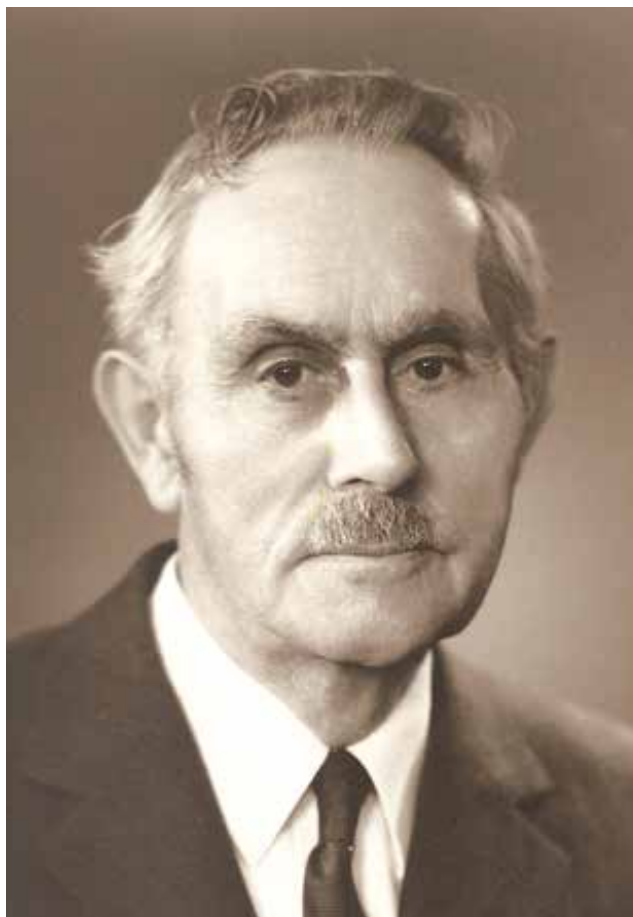
STATIONSBEAMBTE WILLEM JOOREN

Station Vught kreeg tijdens de Tweede Wereldoorlog door de nabijheid van Kamp Vught een belangrijke, en betreuwenswaardige, rol in het transport van Joden richting de vernietigingskampen in Duitsland en Polen. De stationswoning op de verdieping van het gebouw werd ten tijde van de Tweede Wereldoorlog bewoond door NS-beambte Willem Jooren (Van Duijnhoven, 2020). Jooren heeft in de periode op verschillende manieren hulp geboden aan Joden. Dat deed hij door nieuws door te geven, eten en drinken te verstoppert, maar ook door gevangenen te helpen ontsnappen. Dat deed hij door wagons niet goed af te sluiten, of door mensen stiekem uit de groep te halen. Eén zo'n voorval werd al beschreven op pagina 18 van dit rapport, waarbij op 5 juni 1943 alle kinderen met begeleiding uit Kamp Vught werden gedeporteerd en Jooren twee kinderen wegnam.

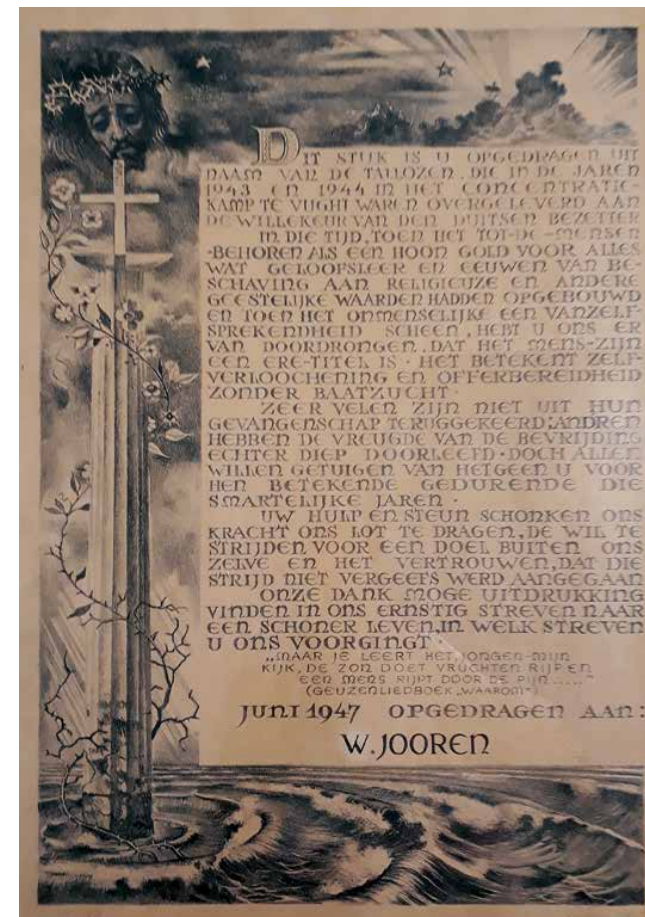
De rol van de kelder

In een recent artikel over Jooren (Theuus, 2019) lezen we dat Jooren meerdere Joden via zijn eigen woning heeft laten ontsnappen. Hij nam bijvoorbeeld kinderen uit de groep, begeleidde ze naar zijn eigen woning en verstopte ze daar in de kelder. Vervolgens nam hij ze, inmiddels ontdaan van hun Jodenster, mee naar normale passagierstreinen richting Eindhoven of Amsterdam. Hoeveel reddingspogingen dit zijn geweest is niet duidelijk. Jooren was namelijk erg gesloten over zijn doen en laten gedurende de oorlog. Ook na de bevrijding heeft hij daarover weinig losgelaten.

De overlevering vertelt dat de Joodse gevangenen via de woning van Jooren werden weggesliisd. Waarschijnlijk hebben zij dus in het centrale deel van de kelder, onder het hoofdvolume verstopt gezeten. Er zijn geen inscripties of sporen in relatie tot deze geschiedenis aangetroffen.



Willem Jooren [NMKV via Theuus, 2019]



Oorkonde voor Willem Jooren, 1947 [NMKV via Theuus, 2019]

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Het station werd gebouwd in het onbebouwd gebied ten zuidwesten van de dorpskern, tussen lunet 5 en 6 van de Stelling van Vught. Dit was zeer waarschijnlijk de meest geschikte locatie die door Van Diesen in zijn brief aan ir. J.A. Kool werd aangewezen, tussen de straatweg naar Tilburg en de linie van lunetten. Militaire en grondtechnische redenen speelden in de locatiekeuze een rol: het station lag zo buiten de verboden kringen van Fort Isabel, maar beschermd door de lunetten. Het terrein lag bovendien relatief hoog waardoor de grondwerken minder omvangrijk zouden zijn. Om het station toegankelijk te maken legden de Staatspoorwegen een verharde weg aan vanaf de straatweg van 's-Hertogenbosch naar Tilburg naar het station: de Stationsstraat.³⁷ De Schoonveldse Baan en de doorgaande straatweg naar Tilburg die door het spoor werden doorsneden kregen beide een spoorwegovergang. Dit gold niet voor de Kerkstraat, tussen het Marktveld en de Straatweg. De straat werd hierdoor in tweeën geknipt en heette voortaan de Kerkstraat en de Oude Kerkstraat.

In 1868 was Vught nog een kleine gemeente, met 2987 inwoners.³⁸ In de periode na de aanleg van het station breidde Vught zich langzaam uit in de richting van het station. De Kerkstraat tussen de dorpskern en het spoor raakte verder bebouwd. Aan de spoorzijde bleef de Stationsstraat onbebouwd. Aan de overzijde verrezen woningen, enkele bedrijven en het Stationskoffiehuis, schuin tegenover het station. De route vanuit het dorp naar het station liep aanvankelijk via de Kerkstraat en de Stationsstraat. De Kerkstraat was hier alleen niet op berekend. Plannen om een meer directe weg aan te leggen

naar het station kwamen in eerste instantie niet van de grond omdat de grondeigenaar M.W. Van der Heijden geld vroeg. In 1903 veranderde hij van mening en bood de grond gratis aan, mits de gemeente 'een harden rijweg' zou aangelegd. De Nieuwstraat kwam vanuit de Sint Elisabethstraat direct voor het station uit. De straat met arbeiderswoningen is relatief smal. Direct ten zuiden van de straat lag sinds 1830 de algemene begraafplaats van Vught. Op last van de provincie moesten de huizen daarom verder van de begraafplaats, en daarmee dichterbij de straat gebouwd worden.³⁹

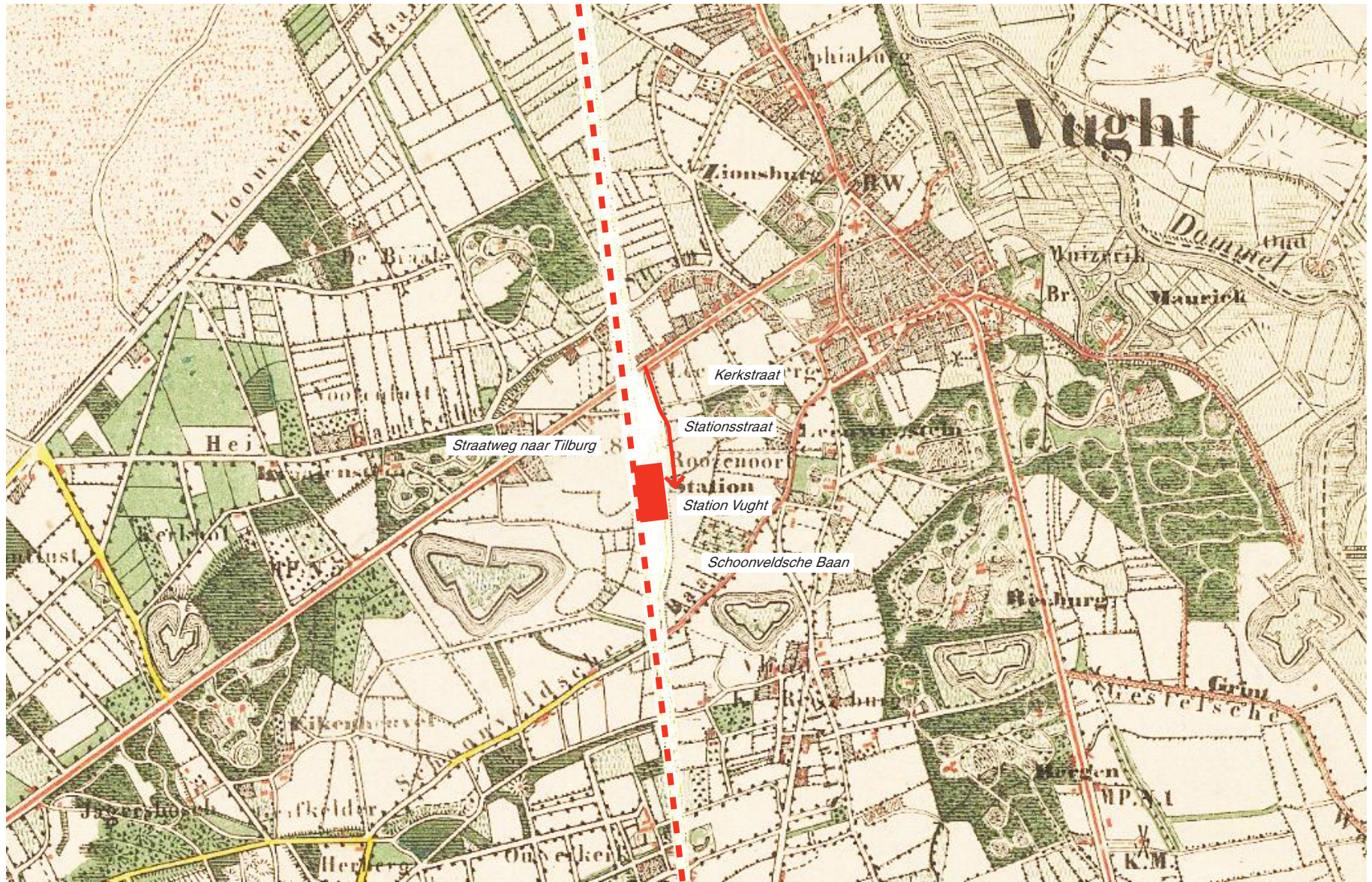
SPRONG OVER HET SPOOR

De Vestingwet van 1874 had een einde gemaakt aan de offensieve functie van de Stelling Vught.⁴⁰ Nu de lunetten niet meer nodig waren voor de landsverdediging, ontstond ruimte voor nieuwbouw op en rondom de lunetten. De gemeente Vught boog zich vanaf de jaren twintig over een omvangrijke stadsuitbreiding direct ten westen van het emplacement. De uitbreiding 'Het Schonenveld' werd ontworpen rondom lunet 5 van de Stelling (afb. 20). Bovenop de lunet verrees de Hartkerk met begraafplaats, in het centrum van de wijk. Het spoor werd niet beschouwd als barrière. De toegang tot de uitbreidingswijk ten westen van het spoortracé was geen probleem door de ligging tussen de doorgaande straatweg van 's-Hertogenbosch naar Tilburg (nu Helvoirtseweg) en de Schoonveldsche Baan (nu St. Elisabethstraat en Esschestraat). Het gebied ten oosten van het centrum was een drassig gebied langs de oever van de Dommel. Een uitbreiding in de polder ten zuidwesten van het dorp was daarom de meest gunstige keuze. In het ontwerp-plan werd aansluiting gezocht

bij het stationsemplacement. Aan de westzijde van het emplacement, tegenover het station was door de architect (naam onleesbaar) een monumentaal plein geprojecteerd, in het midden beplant met een bomenrij. Vanaf het plein zouden verbindingswegen het station direct verbinden met de straatweg naar Tilburg, de weg naar de halte aan de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Tilburg en met het ontworpen stratenplan van 'Lunet 5' en de Schoonveldsche Baan. Een en ander zou volgens de architect betekenis krijgen wanneer de Nederlandse Spoorwegen gelegenheid zouden bieden om het emplacement ook aan de westzijde te verlaten. Parallel aan de westgrens van het emplacement was voor de zekerheid ook in een weg voorzien, zodat de door de gemeente zo gewenste verbinding ook zonder eventuele medewerking van de Nederlandse Spoorwegen tot stand gebracht zou kunnen worden.⁴¹ Het ontwerp-plan 'Het Schonenveld' werd grotendeels voor de Tweede Wereldoorlog voltooid. Het ontworpen plein met de verbindingswegen in de as van het station, het Versterplein, werd daarbij gerealiseerd, maar in een minder monumentale variant. De voorziene parallelweg ten westen van het emplacement is de tegenwoordige Van Miertsstraat.

VUGHT GROEIT VERDER

Na de Tweede Wereldoorlog breidde Vught zich snel uit; eind jaren zeventig was het dorp ongeveer verviervoudigd. De gemeente had zich voornamelijk richting het zuiden uitgebreid, de polder in. De wijk Schoonveld werd verder uitgelegd ten zuiden van de Schoonveldsche Baan. Ten zuiden daarvan verrezen achtereenvolgens de wijken De Baarzen, De Vijverhof en de Vughtse Hoeven. Tussen de straatweg naar Tilburg en de Vughtse hei was al voor



19. Vught, omstreeks 1875 [BHIC]

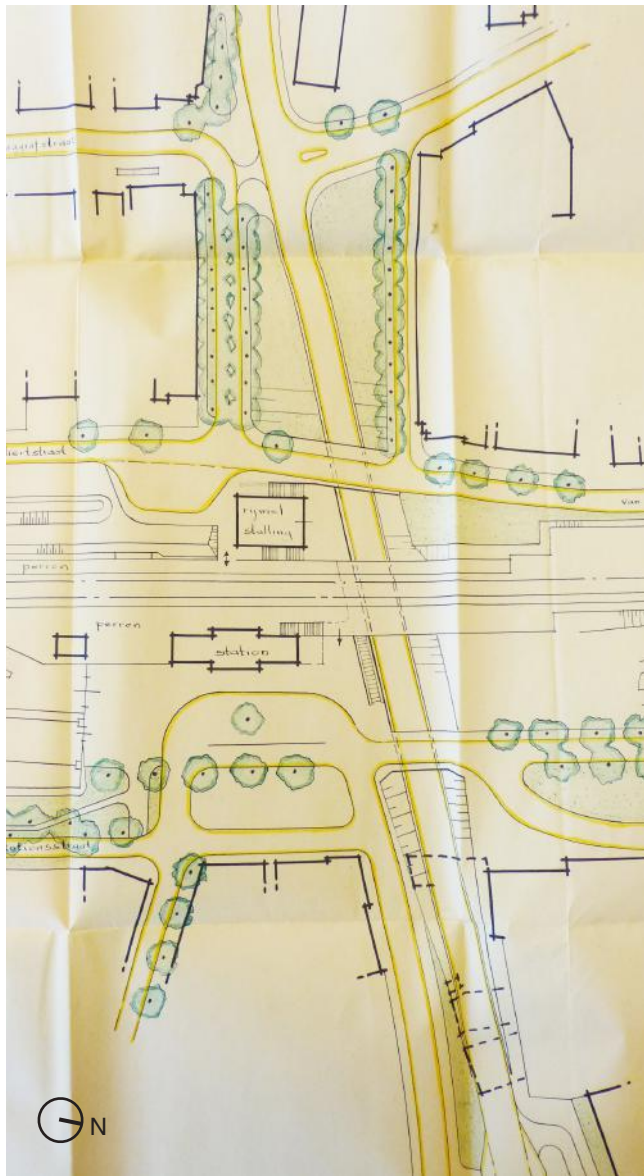
de oorlog gestart met de aanleg van een villapark, aan weerszijden van de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch.⁴² De gemeente Vught (Vught en Cromvoirt) telt op dit moment 25.577 inwoners.⁴³

TUNNELPLANNEN

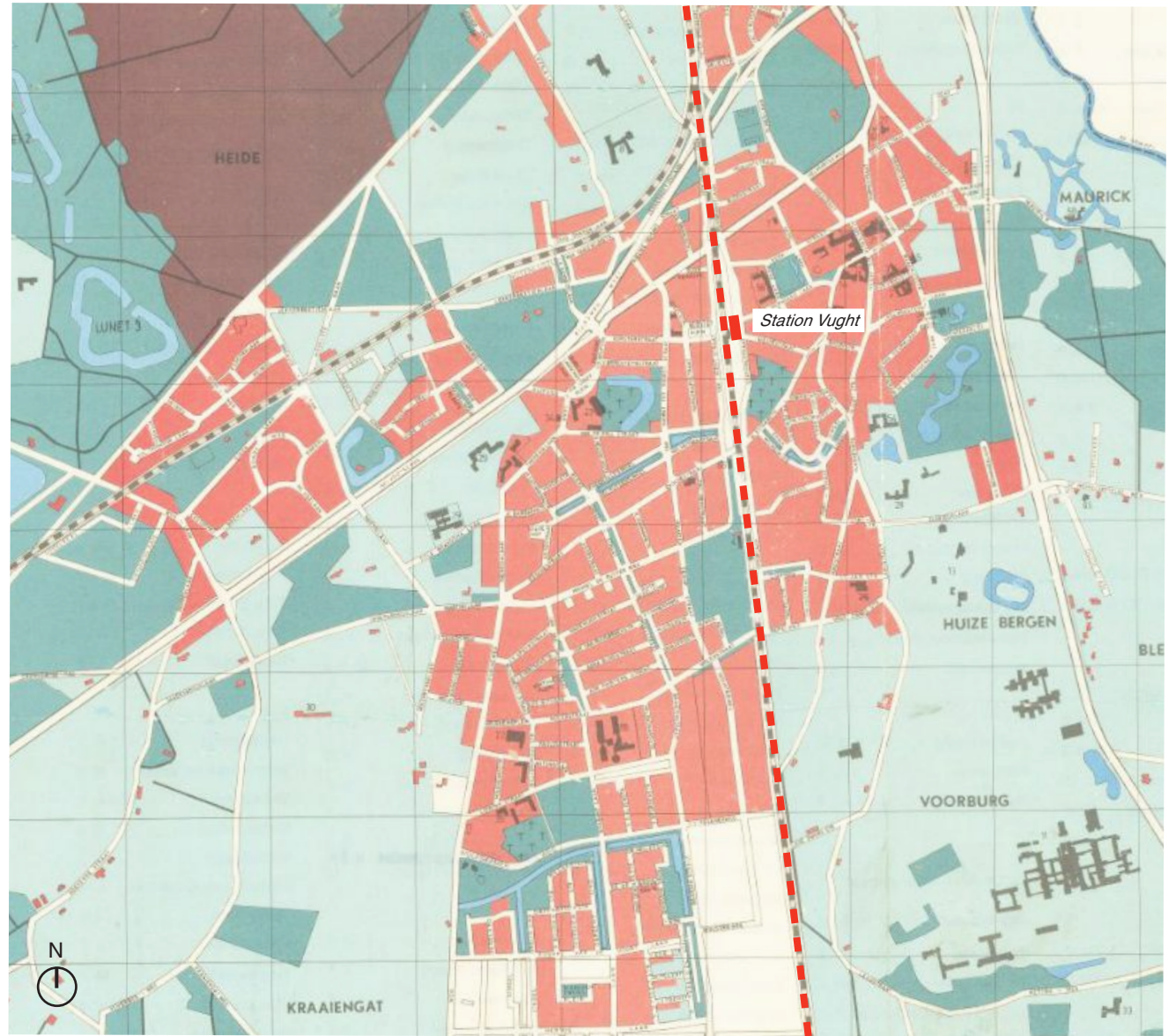
Door voltooiing van de wijk Schoonveld en de verdere uitbreiding van Vught aan de westzijde van het spoor, kwam het merendeel van de reizigers voortaan vanaf de westzijde van de spoorlijn. Het station was vanaf deze zijde echter moeilijk toegankelijk. Vanaf begin jaren vijftig waren door de gemeente meerdere tunnelplannen ontwikkeld om de doorstroom van het verkeer en de bereikbaarheid van het station en de perrons te verbeteren (afb. 21). In eerste instantie moest deze tunnel geschikt zijn voor voetgangers en fietsers, al dan niet in combinatie met een perrontunnel onder het spoor, later werd geopperd dat ook auto's en bussen door de tunnel moesten kunnen. Midden jaren zestig besloot de gemeente het tunnelproject voorlopig uit te stellen in afwachting van het verkeerseffect van de aanleg van automatische overwegbeveiliging op de kruising met de Helvoirtseweg (voorheen de straatweg naar Tilburg) en de Esschestraat (voorheen Schoonveldsche Baan). De automatische beveiliging zou mogelijk een zodanig positief effect op de verkeersstroom rond het station hebben dat een tunnel niet meer nodig zou zijn. Kennelijk werd aan de verwachting voldaan; de tunnel is uiteindelijk nooit aangelegd.⁴⁴



20. Plan van uitbreiding voor de woonwijk Het Schoonveld ten westen van het emplacement, ontwerp 1927. [BHIC]



21. Plan voor verkeerstunnel onder station, niet uitgevoerd, 1956. [BHIC]



22. Vught, 1968 [BHIC]

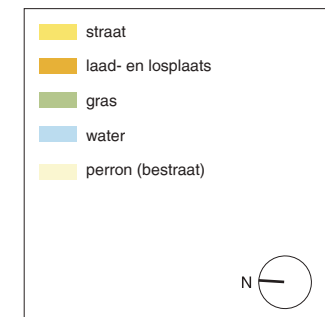
2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

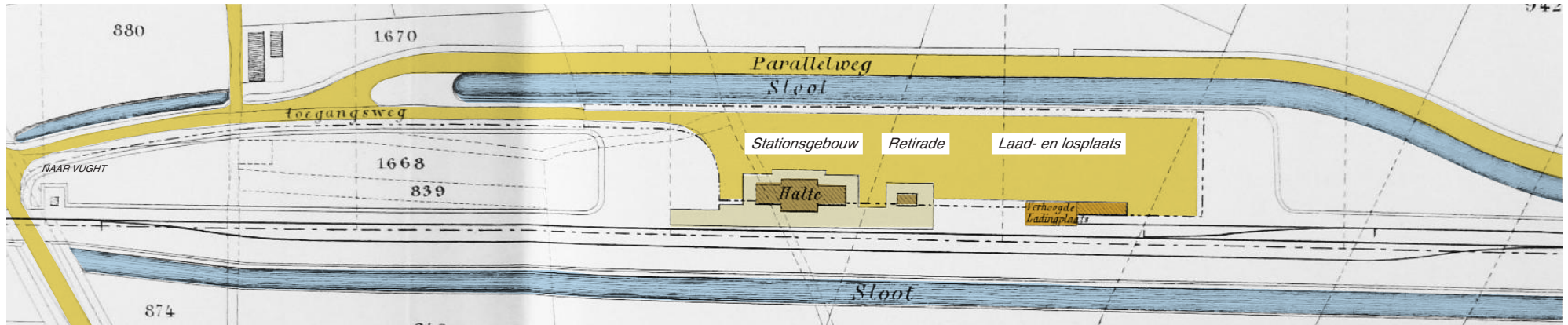
VOOR DE TWEEDE WERELDOORLOG: GROEI VAN HET PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER

Op de bestektekening voor de halte Vught is te zien dat het emplacement bij de aanleg één hoofdspoor had, met een perron aan de stationszijde, twee zijsporen en een kopspoor naar de verhoogde ladingsplaats ten zuiden van het station (tekening emplacement bestek). Tussen het station en de ladingsplaats lag een retirade – een vrijstaand dienstgebouw met toiletten (het gebouw wordt op latere tekeningen ook wel aangeduid als ‘privaten’). Het emplacement werd verhoogd aangelegd op een dijklichaam, aan weerszijden begrensd door een sloot.

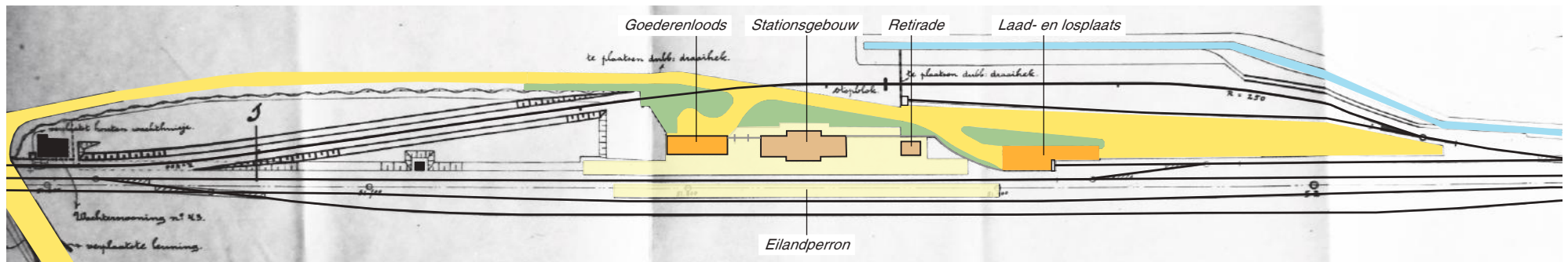
Aan de groei van het emplacement vanaf het eind van de negentiende eeuw is te zien dat het bestelgoederenvervoer op Station Vught verder toenam. In 1884 werd de nieuwbouw van een goederenbergplaats ten noorden van het stationsgebouw aanbesteed.⁴⁵ In 1905 werd de los- en laadweg ten zuiden van de verhoogde ladingsplaats verder verlengd in zuidelijke richting. Ten zuiden van de ladingsplaats ontstond zo direct langs het spoor twee keer zoveel ruimte om te laden- en lossen. Aan de noordzijde van het station werd in 1913 de goederenbergplaats flink vergroot. Door een aanbouw aan de noordzijde van de bergplaats werd het oppervlak meer dan verdubbeld. Keibestrating maakte de het gebouw beter toegankelijk vanaf de Stationsweg.⁴⁶ In hetzelfde jaar opende de ijzergieterij en smederij St. Joseph een vesting in Vught. De fabriek kreeg een eigen aansluiting op het emplacement van Vught. In de periode 1915-1916 werd op kosten van de fabriek een nieuwe spoorlus vóór het stationsgebouw langs gelegd (tekening).⁴⁷ Een paar jaar eerder, in 1909, was de nieuwbouw van twee seinhuizen en een wachthuis op het emplacement Vught aanbesteed.

Buiten een uitbreiding van de mogelijkheden voor goederenvervoer werden in de beginjaren van de twintigste eeuw ook de voorzieningen voor personenvervoer vergroot. In het archief is een bestekmap teruggevonden uit 1911 voor de aanleg van een tweede spoor tussen Vught en Boxtel, het wijzigen van sporen en wissels en het maken van grondwerken, het verlengen van perron 1 en de aanleg van een tweede perron met overpad. Het perron werd aangekleed met vijf lantarenpalen, een draaihek, naambord en wachtlokaal.⁴⁸ Van de ingreep zijn in archiefmap helaas geen tekeningen bewaard gebleven. Op een tekening van de spooruitbreiding voor de IJzergieterij Sint Joseph uit 1915-1916 is een eilandperron tussen spoor 1 en 2 zichtbaar. Zeer waarschijnlijk is dit het perron dat werd aangelegd in 1911 voor de uitbreiding van de spoorverbinding (zie afb. 24). Op beeldmateriaal uit 1943 is te zien dat voor de bewoners van de nieuwe wijk Schoonveld aan de westzijde van het spoor een toegang was aangelegd tot het westelijke perron. Omdat er tussen het emplacement en de wijk een hoogteverschil overbrugd moest worden, kwam er een flauwe trap.

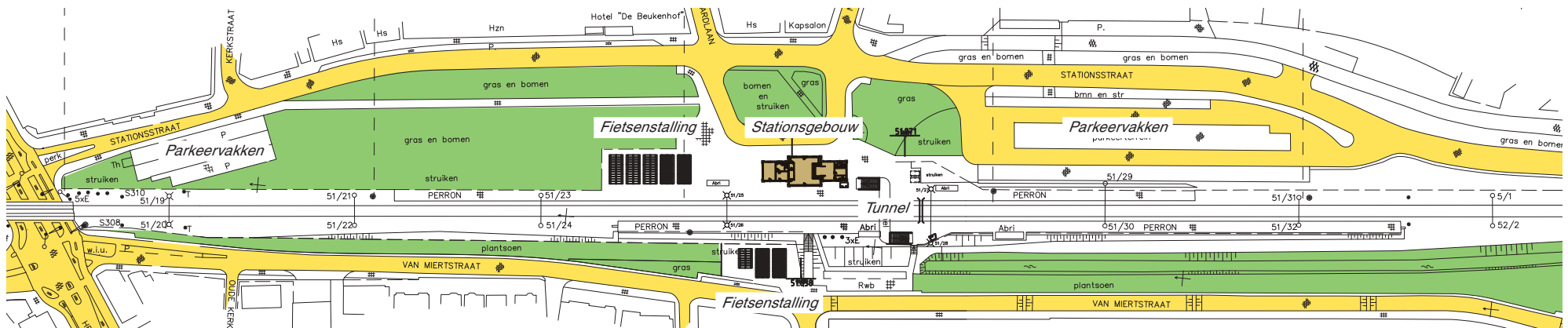




23. Aanleg Halte Vught, met onderliggende verkaveling. Behorend bij het bestek van aanleg staatspoor H sectie 3, gedeeltelijk aangelegd, 1868 [BHIC]



24. Het emplacement op zijn grootst. Situatietekening behorend bij de aanleg van het spoor voor de ijzergieterij Sint Joseph, 1916. [HUA]

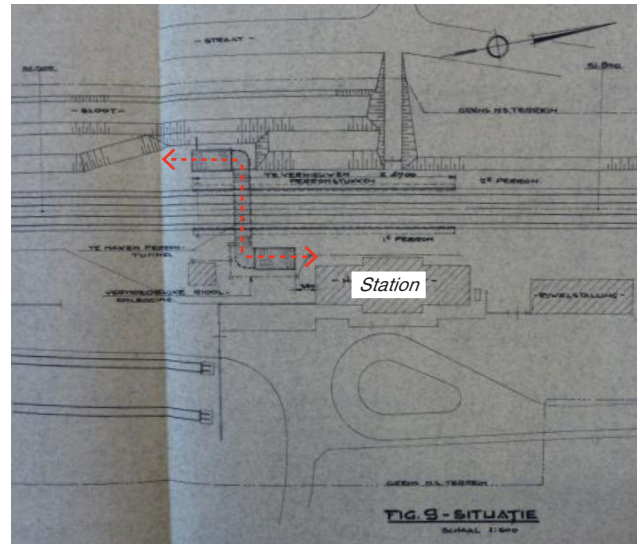


25. Overzicht van het emplacement in 2009 [Google Maps]

NA DE TWEEDE WERELDOORLOG: NADRUK OP PERSONENVERVOER

In 1938 was de lijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven geëlektrificeerd. Door de afname van het gebruik van kolen werd het emplacement ten zuidoosten van het station in 1964 opgeheven.⁴⁹ De nadruk van Station Vught kwam nu te liggen op het personenvervoer. In 1965 werd een perrontunnel onder de sporen aangelegd (zie afb. 26-28). De tunnel verving het gevaarlijk gevonden overpad tussen beide perrons.⁵⁰ Tweeabri's op perron 1 en 2 overkappen de toegangen naar de tunnel. Op de situatietekening voor de tunnelaanleg zijn nog de twee kopsproen ten oosten van de verhoogde los- en laadplaats aangegeven (afb. 26). Het is waarschijnlijk dat de doorgaande spoorweglus van IJzergieterij Sint Joseph voor het station is ingekort tot twee kopsproen. Het zijspoor ten westen van het tweede perron is op de tekeningen niet meer te zien. Beide sporen moeten voor 1964 zijn weggehaald.

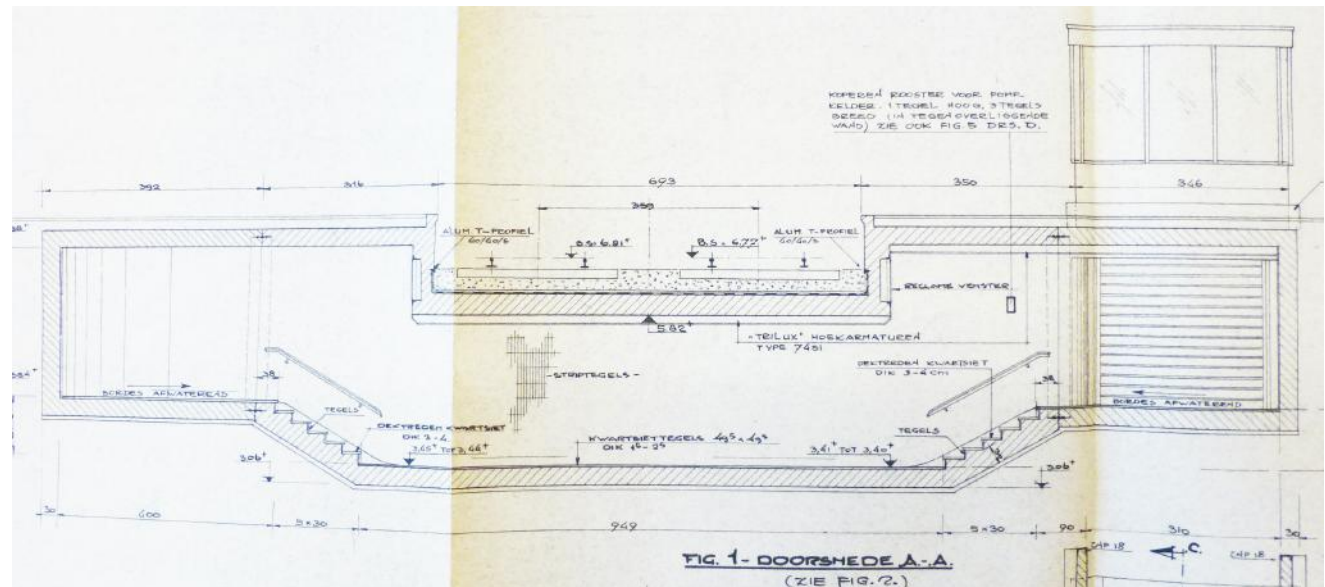
Eind jaren zeventig zijn ook de twee kopsproen en de los- en laadplaats afgebroken om plaats te maken voor een ruime parkeerplaats. De oude goederenbergplaats, die inmiddels zijn functie had verloren, maakte plaats voor een rijwielstalling. Tegenwoordig bestaat het emplacement uit twee sporen en twee perrons die beiden in gebruik zijn voor personenvervoer.⁵¹



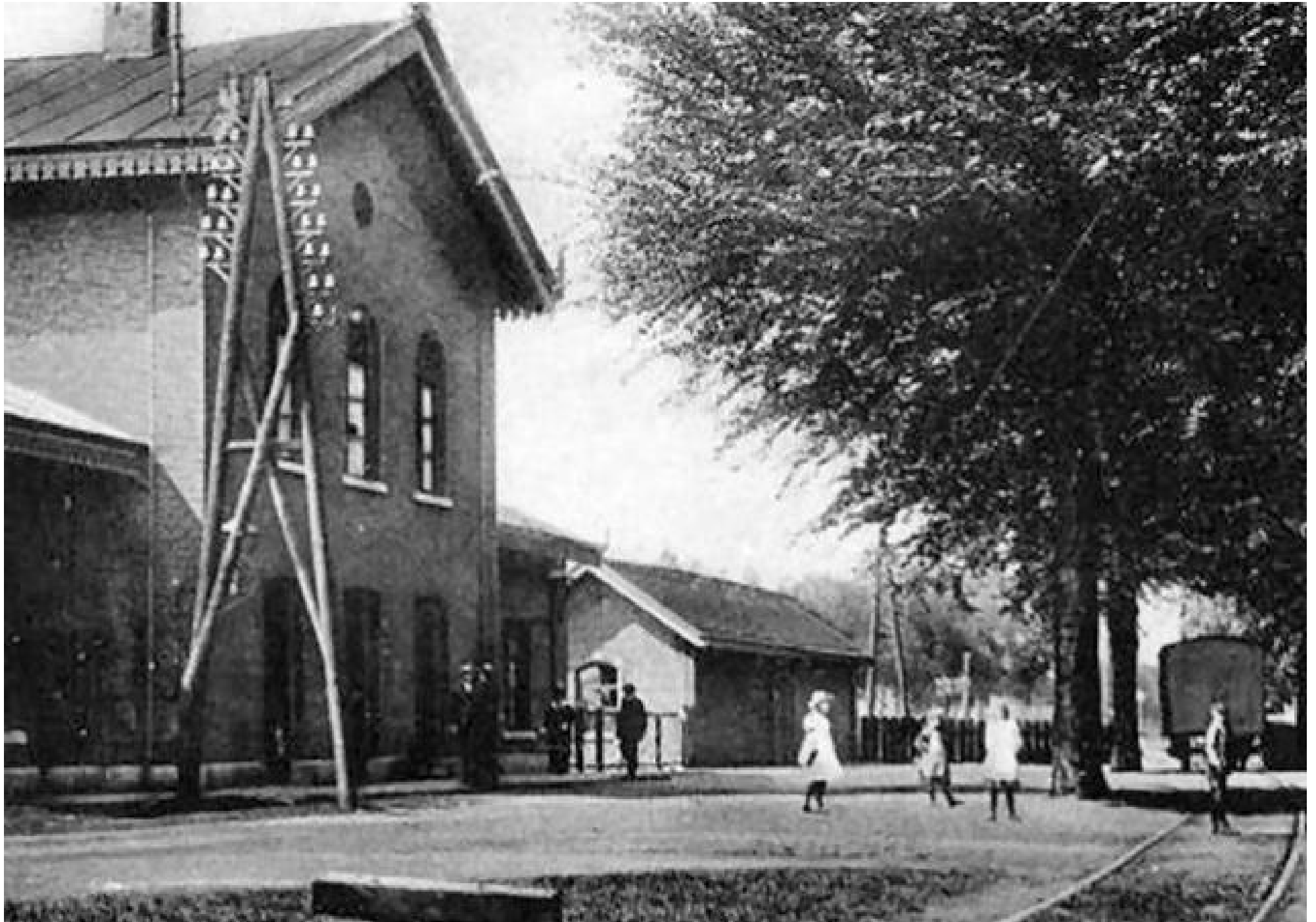
26. Situatietekening voetgangerstunnel, 1964. [BHIC]



27. Aanleg voetgangerstunnel, 1965. [BHIC]



28. Bestektekning voetgangerstunnel, 1964. [BHIC]



29. Voorplein Station Vught, omstreeks 1920. Voor het station is de spoorlijn van de ijzergieterij Sint Joseph zichtbaar. Naast het station staat de goederenbergplaats. [Stationsweb]

2.3 GESCHIEDENIS VAN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

ONTWIKKELING STATIONSPLEIN

Station Vught werd ontsloten door de aanleg van de Stationsstraat vanaf de straatweg van 's-Hertogenbosch naar Tilburg.⁵² De weg, parallel aan het spoor, kwam uit op een verbreed rechthoekig stationsplein aan de voorzijde – de oostzijde – van het station (zie afb. 23). Rondom het stationsgebouw werd een trottoir van waalklinkers aangebracht.⁵³ Een foto van het stationsplein van omstreeks 1920 geeft voor het eerst een beeld van de inrichting van het plein (afb. 29). De inrichting lijkt vooral functioneel. Sinds een paar jaar liep over het stationsplein aan de voorzijde van het station het spoor van de IJzergieterij Sint Joseph. Het stationsplein zelf is verhard; op de foto is geen plantsoenaanleg zichtbaar. Op en ten noorden van het plein staan wel een aantal volgroeide bomen.

Aan de westkant van het emplacement werd in de jaren twintig begonnen met het uitbreidingsplan 'Het Schoonveld'. De wijk kreeg voor de Tweede Wereldoorlog een eigen toegang tot het emplacement via een flauwe trap. In het ontwerp-plan was door de architect een monumentaal plein geprojecteerd, in de as van het station. Het Versterplein is gerealiseerd, maar in minder monumentale vorm. Door de aanleg van een voetbalveldje en de omlijsting van het plein met hagen functioneert het tegenwoordig als speelplaats binnen de wijk. Het plein heeft geen functie als (tweede) stationsplein.

HERINRICHTING STATIONSOMGEVING

Begin jaren zestig was er door de politie aan de bel getrokken over de verkeerssituatie aan de oostzijde van het station. De situatie rondom de Stationsstraat en het Stationsplein was onveilig en had tot een aantal onnodige ongelukken geleid. De Stationsstraat kwam voor het station uit op een verkeerslus rondom een klein plantsoen. De lus

maakte in aansluiting op de Nieuwstraat een scherpe bocht, tussen twee bomen door, waarvoor de breedte van de weg niet toereikend was.⁵⁴ De brief van de politie was een opmaat voor een reeks van ontwerpen voor de herinrichting van de 'desolate toestand' van de Stationsstraat tussen de Helvoirtseweg (voorheen de straatweg naar Tilburg) en de Nieuwstraat.⁵⁵ De burgemeester noemde de gehele situatie van het station, ook de voetgangersovergang tussen de perrons, erg gevaarlijk. Ook de toegenomen stroom toeristen vanwege de recreatieplas IJzeren Man op de Vughtse hei vroeg volgens hem om een verandering van de stedenbouwkundige situatie. In 1975 tekenden de gemeente en de NS de overeenkomst voor de aanleg en het onderhoud van de nieuwe stationsomgeving.⁵⁶ Het tracé van de Stationsweg werd verlegd naar het oosten. Op de locatie van het oude tracé tussen de monumentale beukenbomen werd een wandelpad aangelegd. De bestaande kopsporen en de verhoogde los- en laadweg aan de zuidoostzijde van het emplacement maakten plaats voor parkeerplekken voor 96 auto's. In eerste instantie was een parkeerplaats voorzien op het noordoostelijke gedeelte van het emplacement (afb. 30). Uiteindelijk is door de technische dienst van de gemeente Vught voorgesteld het parkeerterrein op de laad- en losweg aan te leggen. Hier was voldoende ruimte, en de statige beukenbomen langs het noordelijke gedeelte van de Stationsstraat zouden hierdoor behouden kunnen blijven. De stationsvloot langs het emplacement (1868) werd bij de aanleg van het parkeerterrein gedempt. Het stationsplein zelf werd ook onder de loop genomen. Niet alleen de functionaliteit van het plein, maar ook de ruimtelijke kwaliteit werd nu een afweging in het ontwerp. Er moest een groter plantsoen komen met een verbijzonderde bestrating, zonder plaats voor parkeerplaatsen. Alle monumentale bomen aan de

voorzijde van het station konden in het plan behouden worden. De goederenbergplaats uit 1884 ten noordoosten van het station, al in gebruik genomen als rijwielberging, maakte plaats voor een moderne rijwielstalling voor ruim 300 fietsen.

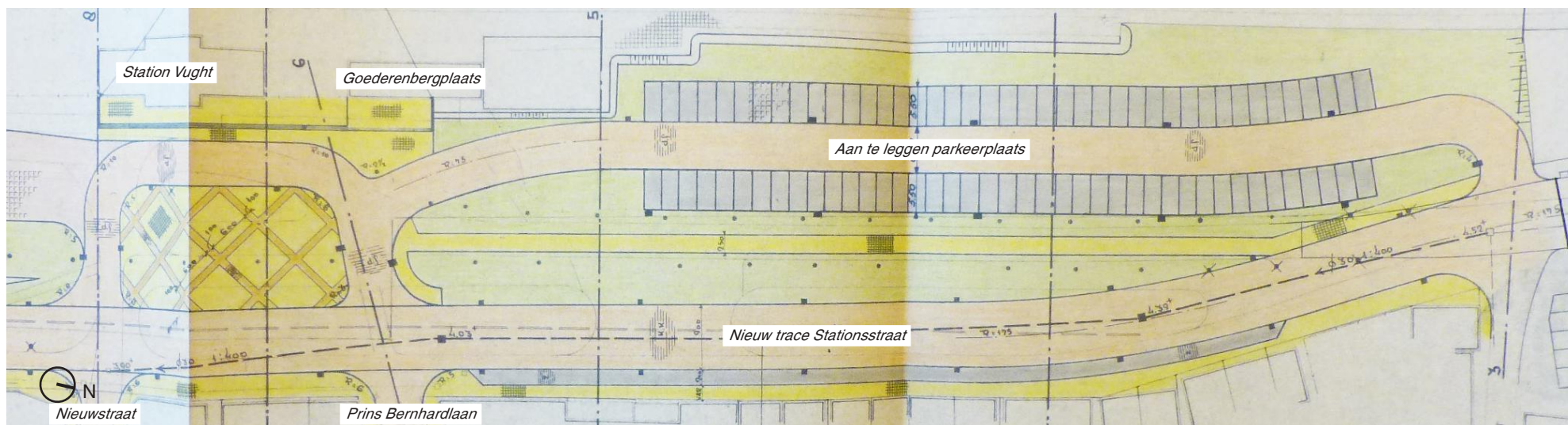
Ook de toegang aan de westzijde van het emplacement werd verbeterd. In 1977-1978 werden ten zuiden van de grote perrontrap een nieuwe rijwielstalling en invalidentoegang (hellingbaan) aangelegd.⁵⁷ De invalidentoegang is nog aanwezig. De rijwielstalling is later verplaatst naar de noordzijde van de perrontrap.

HET STATIONSPLEIN SINDE JAREN TACHTIG

Na de herinrichting van de stationsomgeving in de jaren zeventig zijn er geen grote ingrepen meer in de openbare ruimte uitgevoerd. De meest opvallende ingreep was de sloop van het Stationskoffiehuis, tegenover het station op de hoek met de Prins Bernardlaan in 1997. Op de plek van het voormalige café en hotel werd in 2002 het huidige appartementencomplex de Beukenhof (2002) gebouwd.⁵⁸



30. Situatietekening van de Stationsstraat en het Stationsplein van de gemeentepolitie Vught, met een oplossing voor gevaarlijke situatie in de krappe bocht naar de Nieuwstraat, niet uitgevoerd. 1951 [BHIC]



31. Detail van een van de ontwerpen voor de herinrichting van de stationsomgeving, met een parkeerplaats aan de noordzijde van het station, niet uitgevoerd. 1967. [BHIC]

KM 52.

51900

Service
Station

P. 96

Parkeerplaats

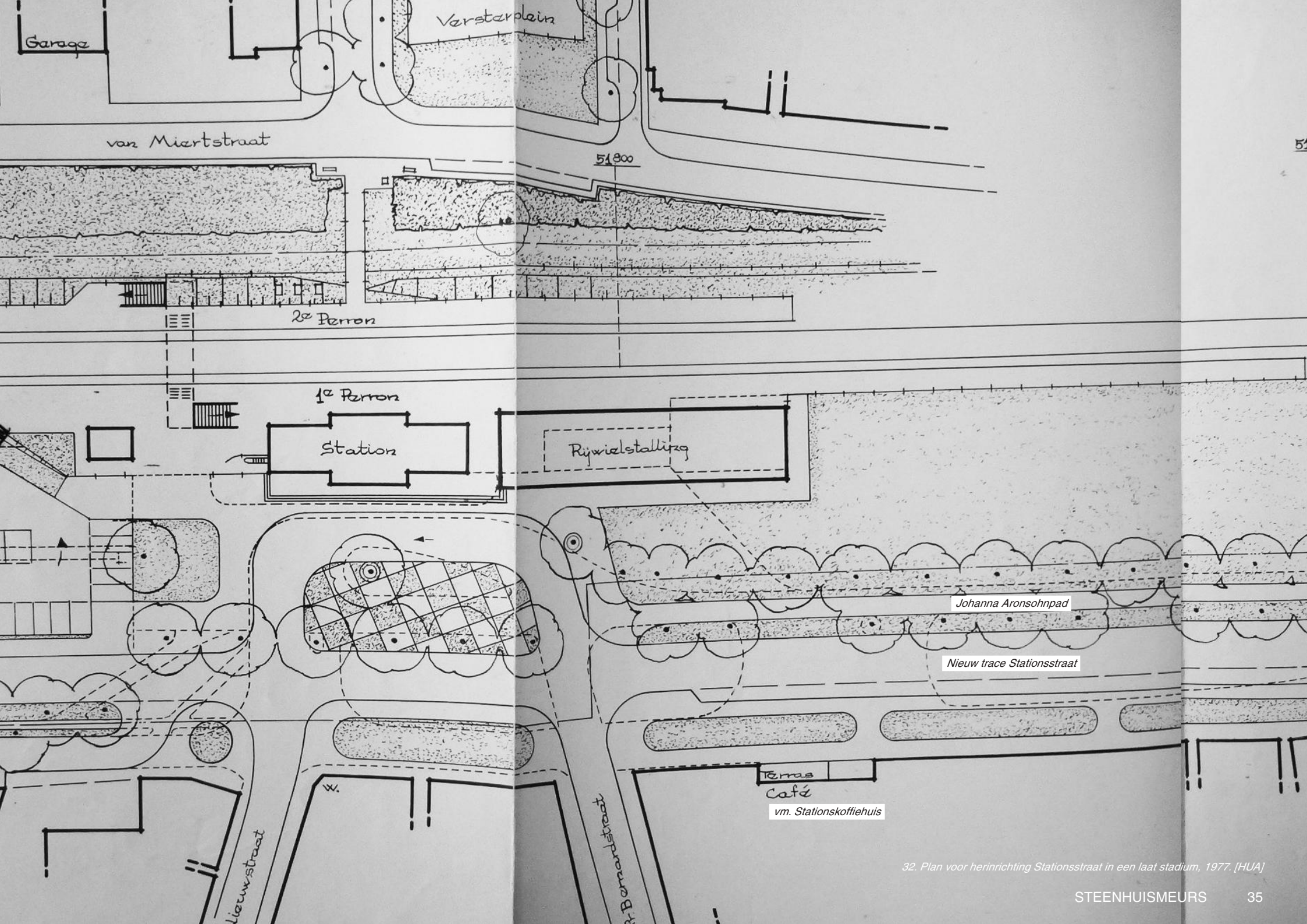
Stationsloot: gedempt

Stationsstraat

Garage

Garage





Garage

Versterplein

van Miertstraat

51800

2e Perron

1e Perron

Station

Rijwielstalling

Johanna Aronszpad

Nieuw trace Stationsstraat

Terras
Café

vm. Stationskoffiehuis

Lievevroustraat

B. Brandstraat

32. Plan voor herinrichting Stationsstraat in een laat stadium, 1977. [HUA]

2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

STEDENBOUWKUNDIG

Vught was nog een klein dorp ten tijde van de aanleg van het station. Het station werd ten zuidwesten van de dorpskern gesitueerd. Het emplacement werd ontsloten vanaf de straatweg naar Tilburg door de aanleg van de Stationsstraat. Vanaf 1903 bood de Nieuwstraat een meer directe toegang vanaf de dorpskern. Na de opening van het station breidde Vught zich naar het station uit. Al in de jaren twintig werd de sprong over het spoor gemaakt met de aanleg van de wijk Schoonveld. Het stratenpatroon van de wijk werd ontworpen met het oog op aansluiting met het station. Door de concentratie van de uitbreiding van Vught ten westen van het emplacement nam de stroom reizigers die vanaf deze zijde het station betrad sterk toe. In de jaren vijftig en zestig werden door de gemeente verschillende

plannen gemaakt voor een tunnelaanleg om de doorstroom van verkeer en de bereikbaarheid van het station te vergroten. Het bleef echter bij plannen; de tunnel is er nooit daadwerkelijk gekomen.

EMPLACEMENT EN STATIONSPLEIN

Station Vught is aangelegd op een verhoogd dijklichaam, aan weerszijden begrensd door sloten. Tot aan de Tweede Wereldoorlog is het emplacement met name aan de oostzijde uitgebreid ten behoeve van het goederenvervoer. IJzergieterij Sint Joseph kreeg na opening een eigen spoorlijn aan de voorzijde van het station. Door de afname van het gebruik van kolen werd het emplacement ten zuidoosten van het station in 1964 opgeheven.

De huidige staat van het Stationsplein en het emplacement

dateert van rond 1975. De 'desolate toestand' en de onveilige verkeerssituatie van de Stationsstraat waren de aanleiding voor een herinrichting van de Stationsstraat en het Stationsplein. De in onbruik geraakte laad- en losplaats, het toiletgebouwtje en de goederenbergplaats maakten plaats voor een parkeerplaats en een fietsenstalling. Het ontwerp was zodanig dat de monumentale beukenbomen langs het oude tracé van de Stationsstraat behouden konden blijven. De sloot langs het emplacement werd bij de herinrichting gedempt. De contour van het oorspronkelijk emplacement is echter herkenbaar gebleven in de ligging van de Stationsstraat, en aan de westzijde aan de Van Miertstraat.



33. Huidige situatie stationsplein, 2013.

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

3.1 HOOFDGEBOUW: OORSPRONKELIJKE OPZET ARCHITECTUUR, CONSTRUCTIE, MATERIALISATIE, ORNAMENTIEK

EXTERIEUR

Het stationsgebouw van Vught is het enige overgebleven vernieuwde type 5de klasse haltegebouw van de standaardtypen van de Staatsspoorwegen, zoals we eerder onderzochten in de studie 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'. In de stations van de Staatsspoorwegen zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar - 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. Bovenstaande uitgangspunten werden vertaald in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal.

Ook het stationsgebouw van Vught was symmetrisch opgezet op een langwerpig grondplan. Het bestond uit een middendeel van twee bouwlagen en een zolderverdieping onder een kap en twee zijvleugels van één bouwlaag onder een kap. De contouren van de verschillende bouwdelen werden benadrukt door een gemetseld lijstwerk van hoekrisalieten (vooruitspringende hoekdelen) en tandlijsten. Ter afdekking van de dakranden waren windveren (dekplaten) voorzien van decoratief houtsnijwerk aangebracht. De uiteinden van de nokken

en de hoekpunten van het dak waren versierd met makelaars (ornamenten). In tegenstelling tot andere type standaardstations (vergelijk bijvoorbeeld station Zwolle of Wolvega) zijn in dit typeontwerp alleen rondboogvensters op de eerste verdieping van het middendeel toegepast. Boven alle deur- en vensteropeningen op de begane grond werden segmentbogen ontworpen. Volgens het handboek van de rondbogenstijl *Elemente des Rundbogenstiles für Schule* van Karl Möllinger uit 1854 liet deze stijl ook segmentbogen toe

INTERIEUR

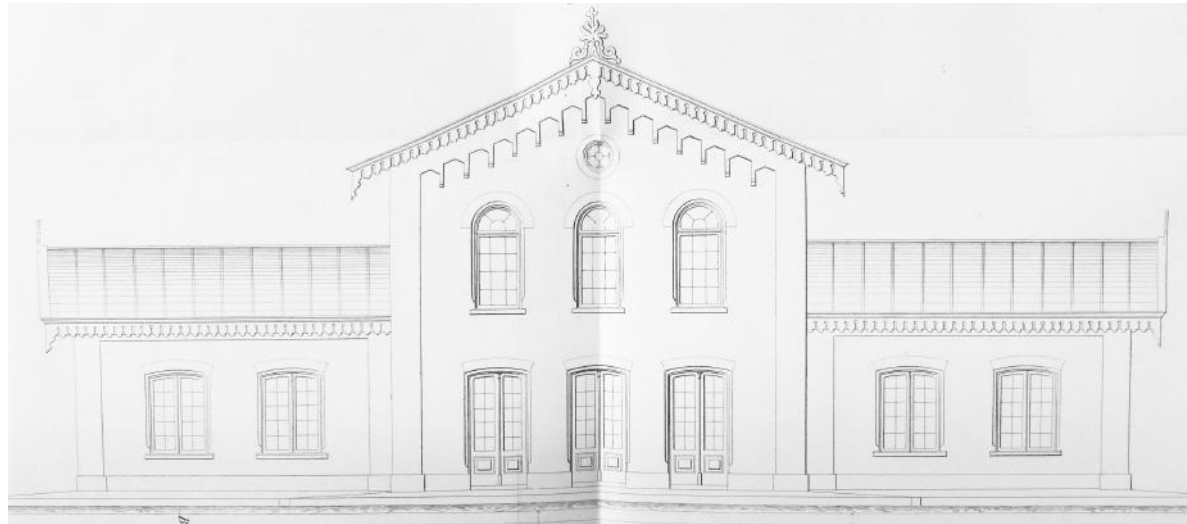
Net als bij de meeste andere standaardstations van de Staatsspoorwegen bestond er ook in Meppel geen directe relatie tussen het exterieur en het interieur. Hoewel de voorgevel deed vermoeden dat er een directe doorgang naar de perrons zou zijn, werden de reizigers in werkelijkheid door de wachtkamers in de zijvleugels naar het perron geleid. Arriverende reizigers verlieten het perron buitenom via een uitgang aan de noordzijde van het stationsgebouw. Zoals in paragraaf 1.2 al beschreven stond doelmatigheid en functionaliteit voorop.

Het station was intern verdeeld in twee delen: het middendeel met algemene voorzieningen en dienstruimten en de zijvleugels met de wachtkamers voor de reizigers. Het middendeel bestond uit een 'voorhuis' (stationshal) over de hele breedte, met daarachter het bureau voor de stationschef, een goederenlokaal en de hal en trappartij naar de bovenwoning. Via de hal onder de trap was het toilet voor de stationschefwoning bereikbaar. De zijvleugels waren ingericht als wachtkamers 1e en 2e klasse (noord)

en 3e klasse (zuid). Op de verdieping bevond zich de woning voor de stationschef met een woonkamer, twee slaapkamers, een keuken en een zolderetage. In de wachtkamers waren de houten spanten zichtbaar van het lage dak, deze waren dan ook met ornamentiek opgezet. Ook waren er voor beide wachtkamers schouwen ontworpen. Aan de detaillering van de deuren was veel zorg besteed.

MATERIALISERING

Het pand is opgetrokken uit een metselwerk van hardgrauw in bastaard tras. De hoekrisalieten werden uitgemetseld in gele IJsselsteen, een gelige baksteensoort. Op beeldmateriaal van rond 1900 (zie afb. 41) is te zien dat het station oorspronkelijk ongeverfd was. Het exterieur werd in de jaren zestig gekeimd (wit geschilderd). De bakstenen muren waren afgesloten met een natuurstenen plint. De daken waren bedekt met zink. De kozijnen werden uitgevoerd in grenenhout. Grenenhouten trappen gaven toegang tot de kelder, de verdieping en de zolder. De wanden van de wachtkamers, plaatskaartenkantoor, goederenlokaal, bergplaats en trapportaal werden betimmerd met grenenhouten plinten. In de derde klasse wachtkamer waren tegen de muren vurenhouten banken geplaatst. De kapspanten van het middengebouw en de vleugelgebouwen waren gemaakt van dennenhout, alsook de makelaars en de waterborden en windveren.⁵⁹



34. Voorgevel station Vught, 1868 [BHIC]



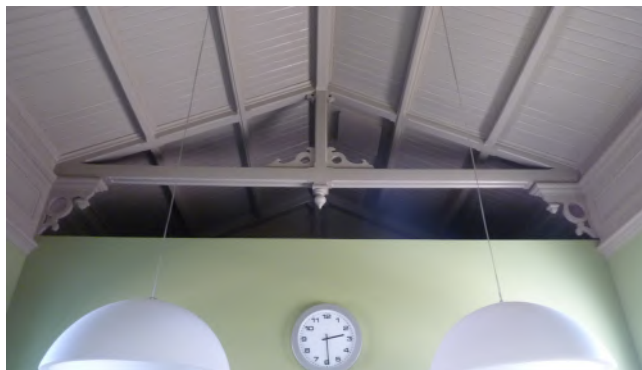
35. Gevel zuidvleugel, voorzijde. Het linkerraam is in de jaren tachtig vervangen door een deur.



36. Voorgevel middengedeelte. Het station is in de jaren zestig wit geverfd. De kozijnen op de eerste verdieping zijn waarschijnlijk oorspronkelijk.



37. Gevel noordvleugel, voorzijde. Het linkerraam is in de jaren tachtig vervangen door een deur



38. Interieur zijvleugel. Bij de verbouwing tot kantoorruimte zijn de dakspanten weer zichtbaar gemaakt.



39. De letters op de kopen van de zijvleugels zijn bij de renovatie in de jaren 2000 aangebracht.



40. Gevel middengedeelte, voorzijde. De luifel is in de jaren zeventig aangebracht.
STEENHUISMEURS 39

3.2 HOOFDGEBOUW, LATERE AANPASSINGEN

EXTERIEUR

De witte kleur van het stationsgebouw is niet oorspronkelijk. Begin jaren zestig werd het bakstenen exterieur wit geschilderd, waarschijnlijk om esthetische redenen.⁶⁰ Het aanzien van het gebouw veranderde daardoor ingrijpend. Beeldmateriaal laat zien dat in de jaren zeventig aan de voorzijde van het station een luifeltje is aangebracht boven de middelste toegangsdeur. De vensters en deuren op de begane grond zijn niet meer origineel. De drie dubbele deuren in de voorgevel van de middenpartij zijn in de jaren zestig vervangen door een enkele deur en twee ramen. De linkerramen in de voorgevels (oostgevel) van de zijvleugel zijn in de jaren tachtig vervangen door twee dubbele deuren. Ook aan de spoorzijde zijn de ramen en deuren niet meer origineel. Na de jaren vijftig zijn ook hier de drie dubbele deuren op de begane grond van de middenpartij vervangen door een deur en twee ramen. Op de tekeningen van de interieurverbouwing uit 1957 zijn aan beide zijden nog drie deuren aanwezig. De deur aan de perronzijde

is na de verbouwing tot kantoorruimte in de jaren tien van de eenentwintigste eeuw niet meer in gebruik. Op de zolderverdieping is het radvenster aan de spoorzijde bij de inbouw van een slaapkamer in 1907 vervangen door de huidige vensteropening. Ter verlichting van een tweede slaapkamer op de zolderverdieping is tussen 1907 en 1957 ook een dakkapel geplaatst op de noordzijde van het middendak. Ondanks de wijzigingen van de vensters en deuren zijn de gevelopeningen met de segmentbogen en rondbogen echter nog steeds intact, waardoor het historisch gevelbeeld overeind is gebleven.

De gedecoreerde windveren en makelaars zijn in de jaren twintig of dertig verwijderd. In plaats daarvan zijn meer eenvoudige, ongeprofileerde windveren geplaatst. Mogelijk is toen ook de dakbedekking vervangen. Op foto's van na de Tweede Wereldoorlog is te zien dat op het dak bitumen lagen. Bij de renovatie in de jaren 2000 is het oorspronkelijke zinken dak weer teruggebracht.

INTERIEUR

Het interieur is sinds 1868 een aantal keer verbouwd. De meest ingrijpende verbouwingen vonden plaats in 1957 en na de jaren zeventig. De verbouwingen omvatten grote wijzigingen van de indeling van het gebouw en de interne logica. De ingrepen hadden echter weinig invloed op de vorm en gevelindeling van het exterieur. Na de sluiting van het plaatskaartenkantoor in 2003 verviel de stationsfunctie van het gebouw. Met de renovatie en verbouwing tot kantoorruimte is de stationsindeling verdwenen. Het station werd een schil, waarin de binnenruimten naar behoefte voor een kantoorfunctie zijn aangepast. Een aantal binnenwanden in zijvleugels en op de verdieping zijn daarbij behouden. De interne routing is door de verbouwing eveneens sterk gewijzigd. De begane grond in de middenvleugel is nu een open ruimte. De toegang naar de verdieping is verplaatst naar de zijvleugel.



41. Station Vught, omstreeks 1900. [Romers]



42. Station Vught, 2012. Rechts de toegang naar de voetgangerstunnel [Stationsweb]



43. Interieur middengedeelte. Op de plaats van de voormalige scheidingswand tussen stationshal en personeelsruimte is een kolom geplaatst



44. Loketten plaatskaartenkantoor, na 1957. [HUA]



45. Zolder met dakconstructie middengedeelte

KUNSTTOEPASSINGEN

Station Vught is net als de andere standaardstations zonder veel opsmuk ontworpen, waardoor er geen kunstwerken in het ontwerp verwerkt zijn. In de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw zijn aan en nabij het station twee monumenten opgericht, een voor de deportatie van Belgische krijgsgevangenen vanaf het station tijdens de Tweede Wereldoorlog en een monument voor de in merendeel Joodse mannen, vrouwen en kinderen uit Kamp Vught voor wie vanaf station Vught de reis naar de vernietingskampen begon. Het monument voor de krijgsgevangenen (ca. 1976) staat aan de voorzijde van het station in het plantsoen ten zuiden van het Stationsplein. De gedenkplaat voor de deportatie van de veelal Joodse mannen, vrouwen en kinderen naar de vernietingskampen is in 1984 aan de spoorzijde in het metselwerk van het station aangebracht.⁶¹ De oprichting van het monument was een initiatief van in Vught wonende ingenieur Max Cahen, die zelf in 1944 vanuit Kamp Vught door de Duitse machthebber op het station in de trein naar Auschwitz werd gezet. Bron: 'NS waren niet zo gesteld op gedenksteen "Kamp Vught". Prinses Juliana onthult vandaag plaquette op station', *Trouw*, 23 oktober 1984. De tekst kwam tot stand in een samenwerking tussen de heer Cahen en de schrijver Mr. Abel J. Herzberg uit Amsterdam. Voor het grafisch ontwerp heeft Max Cahen medewerking gevraagd van de grafisch ontwerper Otto Treumann uit Weesp.⁶² Door het wegnemen van een aantal bakstenen in de gevelwand en de plaatsing van een gedenkplaat op deze plek is het monument geïntegreerd met het stationsgebouw.



46. Monument ter nagedachtenis aan Belgische Krijgsgevangenen WOII, ontwerp 1978. [BHIC]



47. Monument ter nagedachtenis aan Belgische Krijgsgevangenen WOII, situatie 2013



48. Monument ter nagedachtenis aan de deportatie van Joden vanaf Station Vught in WOII, impressie [BHIC]



29. Situatie 2013



50. Ontwerp, 1982 [BHIC]



51. Opening van het monument door Prinses Juliana, 1984. [BHIC]

3.3 BIJGEBOUWEN

RETIRADE OF TOILETGEBOUW (GESLOOPT)

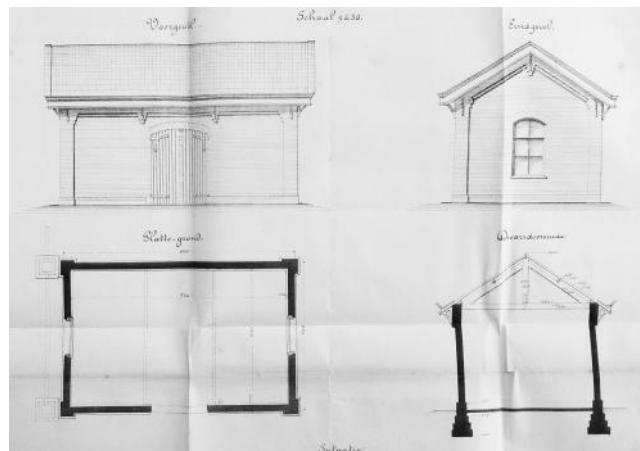
Bij de aanleg van het emplacement Vught in 1866 werd ten zuiden van het station ook een vrijstaand toiletgebouw, met bergruimten (retirade) gebouwd. In het station zelf was alleen een privétoilet voor de stationschef en zijn gezin aanwezig. Het toiletgebouw is gesloopt ten behoeve van de herinrichting van de stationsomgeving in de jaren zeventig. Op de locatie van het gebouw werd groen aangelegd. Ter vervanging van de toiletten werd in de bergruimte in de zijleugel (zuid) van het station een diensttoilet aangebracht.⁶³

GOEDERENBERGPLAATS (GESLOOPT)

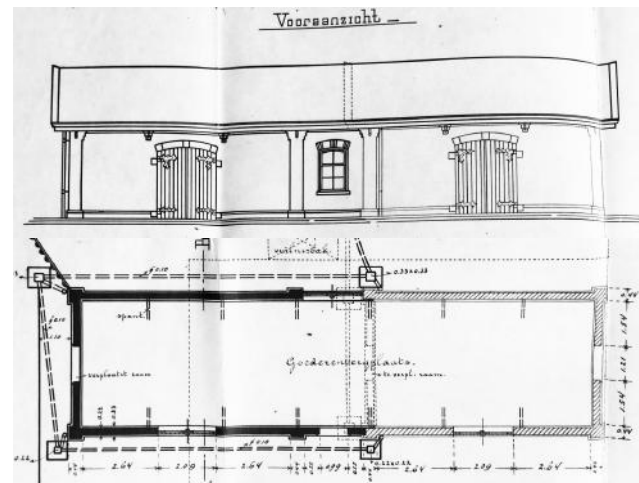
In 1884 is op het emplacement ten noorden van het station een vrijstaande goederenbergruimte bijgebouwd, zeer waarschijnlijk vanwege de groei van het goederenvervoer op station Vught. Het gebouw met een rechthoekig grondplan van 8 bij 5 meter onder een zadeldak sloot in architectuurstijl aan bij het station. In 1913 werd de bergplaats door middel een uitbreiding aan de noordzijde meer dan verdubbeld. De bergplaats bestond ook na de verbouwing uit één, open ruimte; er waren geen kantoor- of dienstruimten in het gebouw aanwezig. De goederenloods werd evenals het toiletgebouw in de jaren zeventig afgebroken ten behoeve van de herinrichting van de stationsomgeving.⁶⁴

ABRI'S VOETGANGERSTUNNEL PERRON 1 EN 2

In 1965 werd een voetgangerstunnel onder de perrons aangelegd. Beide ingangen werden overdekt door een abri. Deze abri's zijn ondanks de eenvoudige vorm met veel oog voor detail uitgevoerd en verkeren momenteel nog in goede staat.



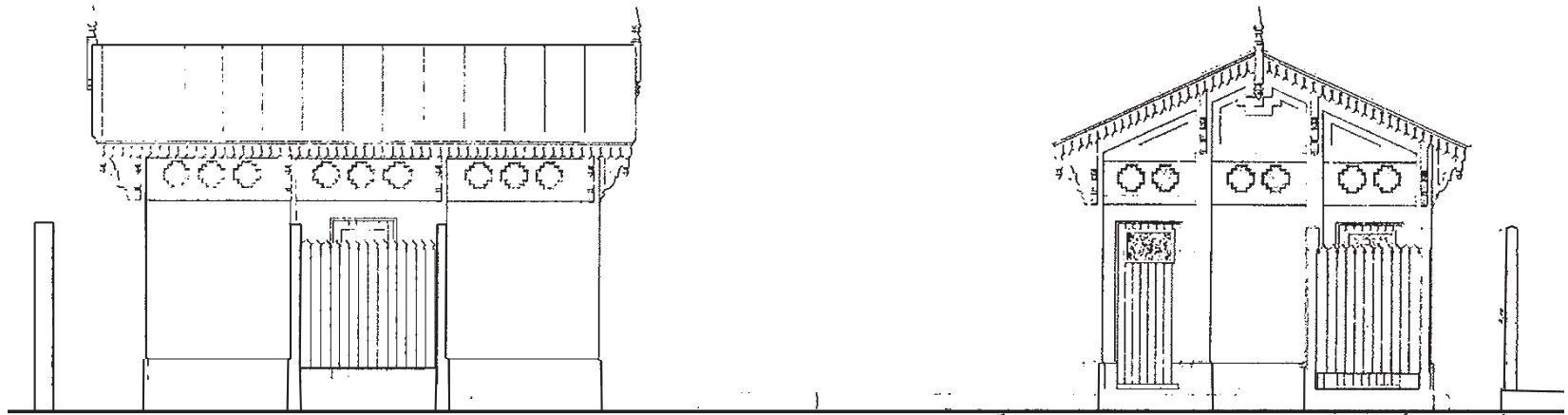
52. Bestektekening goederenbergruimte, 1884. [HUA/BHIC]



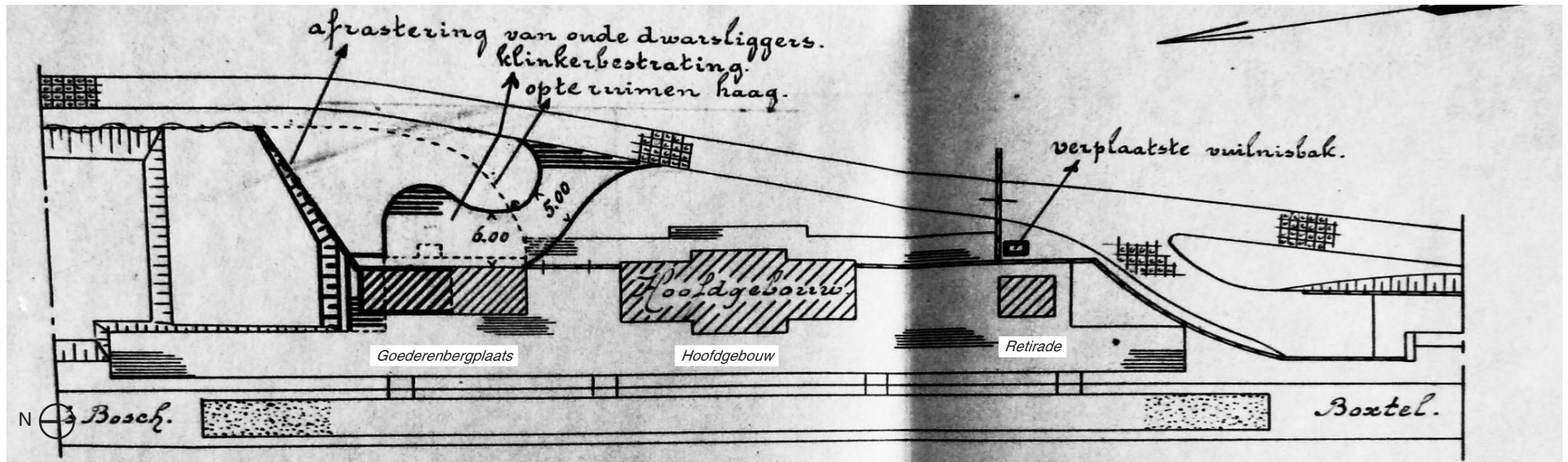
53. Bestektekening uitbreiding goederenbergruimte, 1913. [HUA]



54. Huidige situatie entree voetgangerstunnel.



55. Bestektekening retirade, 1868. [HUA]



56. Gedeelte emplacement met goederenbergplaats, hoofdgebouw en retirade, 1913. [HUA]

3.4 CONCLUSIE

Het stationsgebouw van Vught is een vernieuwd type 5de klasse standaardstation van de Staatsspoorwegen. Vught is het enige station van dit type dat nog in Nederland te vinden is.

In de stations van de Staatsspoorwegen zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar - 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. De oorspronkelijke architectuurkenmerken van het exterieur zijn nog op hoofdlijnen herkenbaar.

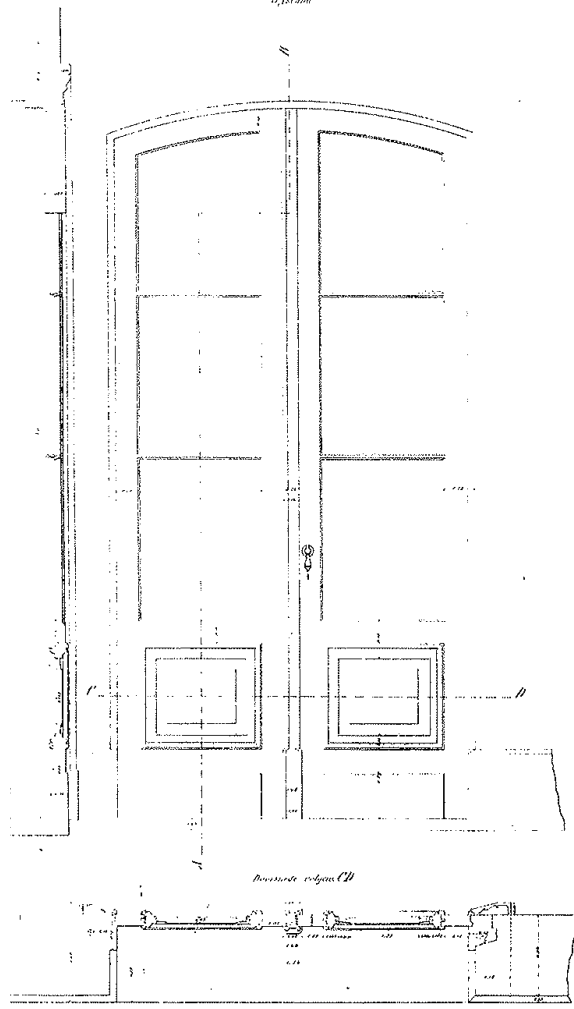
De hoofdvorm van het stationsgebouw is sterk herkenbaar gebleven. Opvallende veranderingen aan het exterieur zijn de witte beschildering, de dakkapel op de middenpartij en de wijziging aan de vensters en deuren. Het interieur en de functie van het station zijn echter aangetast. Bij

verschillende verbouwingen is de plattegrond ingrijpend gewijzigd. Sinds 2003 heeft het station geen openbare functie meer. De voorzieningen voor reizigers die oorspronkelijk in het stationsgebouw gehuisvest waren (plaatskaartenkantoor en wachtkamer) hebben een plek gekregen op de perrons. Na een renovatie en verbouwing wordt het hele pand sinds 2011 verhuurd als kantoorruimte aan één partij. Van het oorspronkelijk interieur zijn alleen de (gereconstrueerde) dakspanten in de zijgevel nog herkenbaar. Op de eerste verdieping staan nog een aantal binnenwanden op de oorspronkelijke locatie. Het station is daarmee een schil geworden. Het hoofdvolume en de architectuur zijn, mede door de restauratieve renovatie in de jaren 2000 relatief gaaf gebleven en goed leesbaar als station. Het stationsinterieur en -programma zijn echter verdwenen.

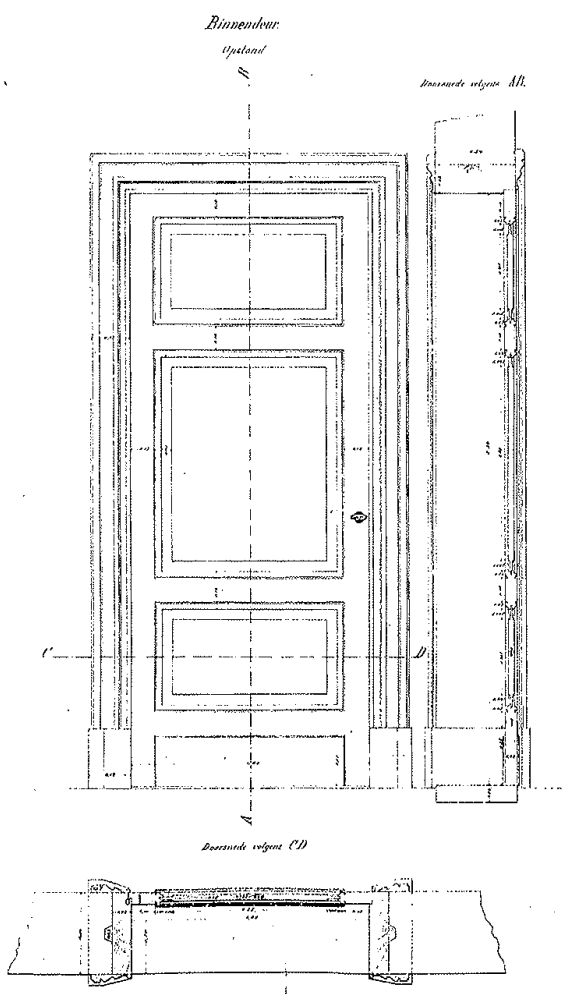
HALTEGEBOUW TE VUCHT.

Details van deur- en lichtkozijnen.

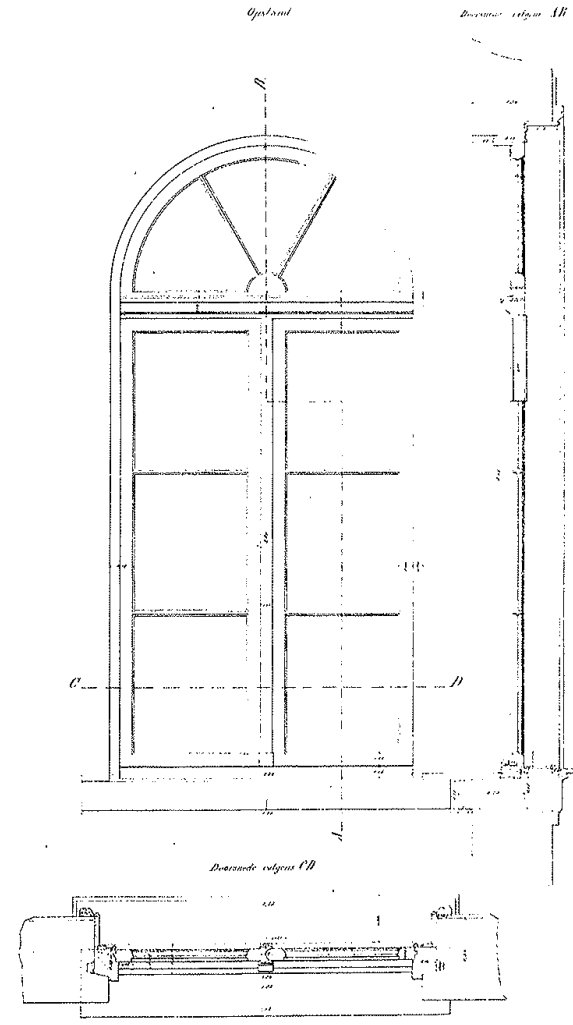
Buitendeur
Opstand



Binnendeur
Opstand



Lichtkozijn Verdieping
Opstand



Schaal 1:10.

57. Details van de dubbele buitendeuren in de middenpartij, de binnendeuren en de raamkozijnen op de verdieping, 1866. Boven de buitendeuren zijn segmentbogen ontworpen, de ramen zijn ontworpen in de rondboogstijl [HUA]



Kelders linker zijvleugel

Kelders centraal bouwdeel

Kelders rechter zijvleugel

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. 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.

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 toekenning van de waardes zijn:

- Onderdelen die niet origineel zijn en waarin de oorspronkelijke kwaliteit niet meer herkenbaar is, zijn als indifferent gewaardeerd.
- De gevel is in zijn geheel gewaardeerd. De kozijnen en ramen zijn daarin in de meeste gevallen niet meer origineel. Alleen de kozijnen in de voorgevel op de verdieping zijn zeer waarschijnlijk nog oorspronkelijk.
- De bijgebouwen op het emplacement zijn verdwenen. Op het emplacement zijn naast het hoofdgebouw enkel moderne fietsenstallingen te vinden en de overkappingen van de ingangen van de voetgangerstunnel. Deze hebben geen historische waarde en zijn niet op de waardekaart aangegeven.

HOGЕ MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1868) of onderdelen die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- de gevels van het hoofdgebouw exclusief de verflaag, inclusief raam- en deuropeningen (enkel de openingen, niet de kozijnen),
- de bouwmassa, de dakvorm en de dakbedekking (in oude staat teruggebracht)
- de vorm van de gevelopeningen aan alle zijden van het hoofdgebouw op de begane grond en de verdieping (rondbogen, segmentbogen, radvensters),
- De dakspanten in de zijvleugels van het hoofdgebouw
- De kozijnen in de voorgevel op de verdieping.

Onderdelen die essentieel zijn voor de betekenis van het station in de Nederlandse geschiedenis hebben eveneens een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- Het monument ter nagedachtenis aan de Belgische krijdsgevangenen in kamp Vught,
- Het monument ter nagedachtenis aan de deportatie van Joden vanaf station Vught tijdens de Tweede Wereldoorlog.

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 dateren van verbouwingen van na 1868 en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit

zijn:

- De binnenwanden op de eerste verdieping

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.

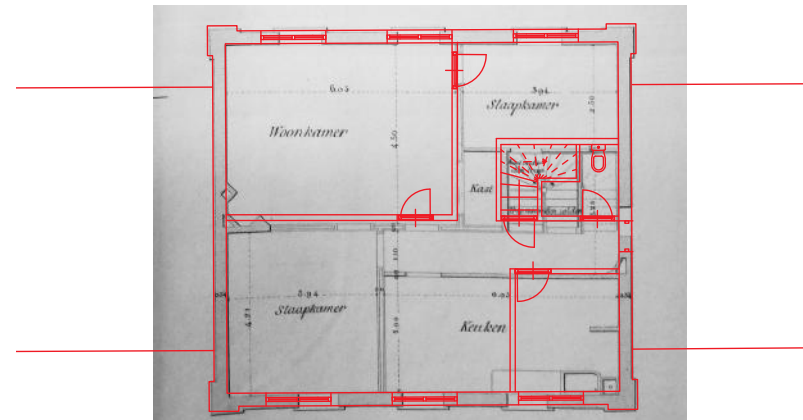
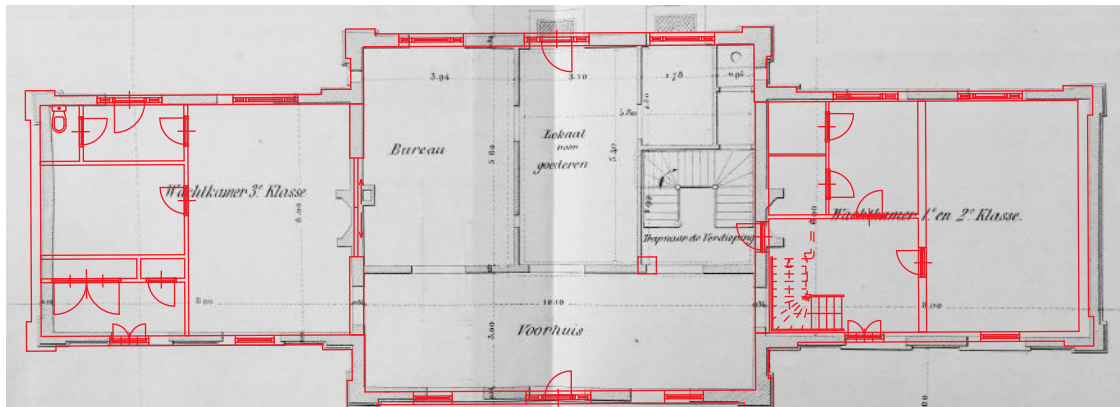
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen van het emplacement, 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, met uitzondering van de dakspanten in de zijvleugels en de binnenwanden op de verdieping.
- Het luifeltje boven de voormalige hoofdtoegang van het gebouw.
- De raam- en deurkozijnen op de begane grond en de raamkozijnen op de verdieping aan de spoorzijde. De vorm van de gevelopeningen (segmentboog) is hoog monumentaal.
- De dakkapel op de middenvleugel.
- De overkappingen van de ingangen van de voetgangerstunnel tussen beide perrons

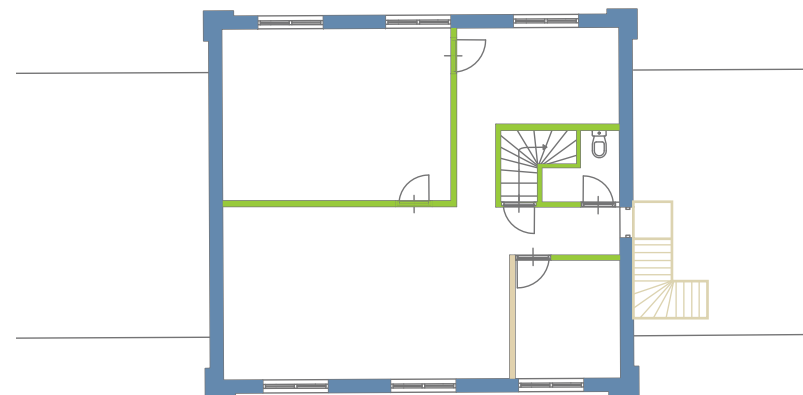
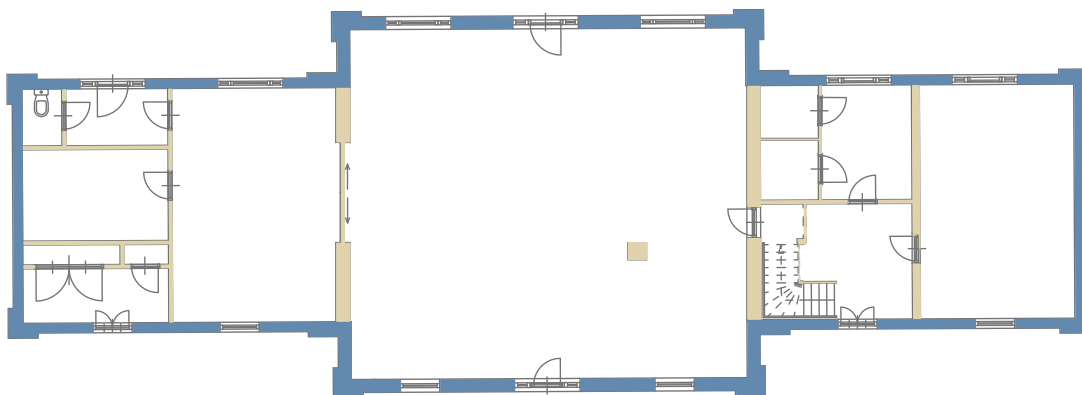
Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

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



58. De plattegrond van 2013 in rood over de plattegrond van 1868: de hoofdvorm uit 1868 is nog herkenbaar, de indeling van de begane grond is geheel veranderd. Op de verdieping zijn een aantal binnenwanden nog oorspronkelijk..

- hoge monumentale waarde
- positieve monumentale waarde
- indifferente monumentale waarde



59. Waardestelling station Vught.

ADDENDUM: WAARDESTELLING KELDERRUIMTES

De kelderruimtes onder station Vught stammen grotendeels uit de bouwtijd. De wijzigingen hebben geen afbreuk gedaan aan de herkenbaarheid van de oorspronkelijke indeling.

HOGE MONUMENTWAARDE

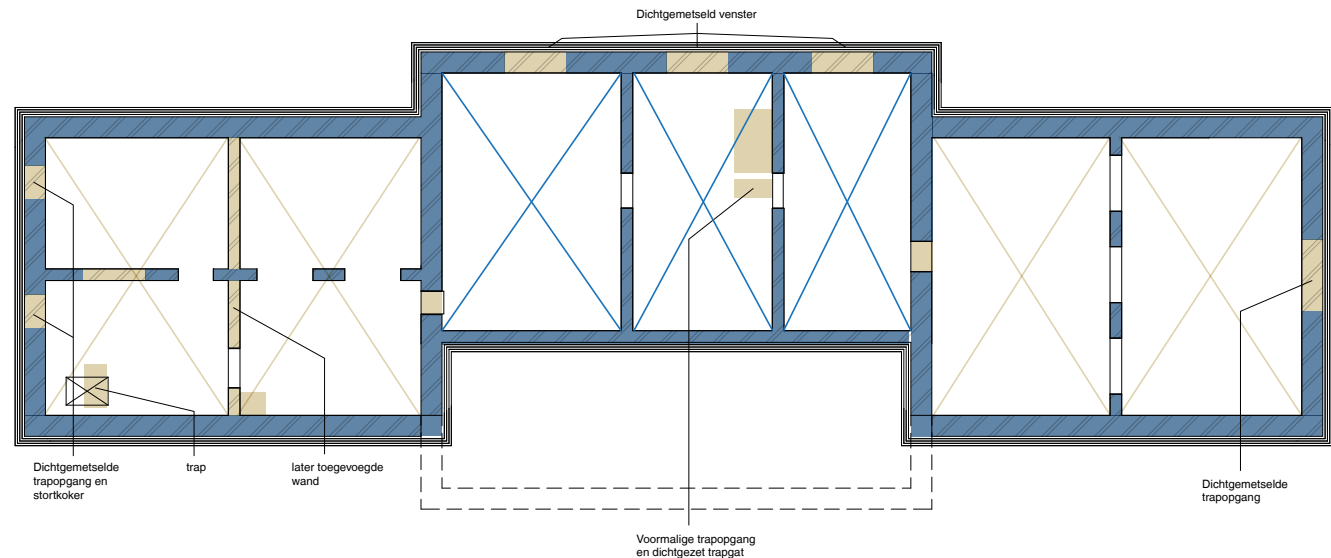
Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1868) of onderdelen die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- gevelwanden en interne wanden, inclusief bogen en deuropeningen
- kelderplafonds met troggewelven (centraal deel)
- vloerafwerking in tegels (centraal deel) en klinkers (zijvleugels)

INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

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

- toegevoegde wanden
- dichtgemetselde entrees, bogen, vensters en andere gevelopeningen
- kelderplafonds met betonnen liggers en broodjesvloer (zijvleugels)
- voormalige trapaanzet en trapgat



- *hoge monumentale waarde*
- *positieve monumentale waarde*
- *indifferente monumentale waarde*
- ⋈ *hoge waarde plafondconstructie*
- ⋈ *indifferente waarde plafondconstructie*



4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

CULTUURHISTORISCHE WAARDE

- Het station is van cultuurhistorische waarde als het laatst overgebleven vernieuwd type 5de klasse station van de Staatsspoorwegen.
- Het station is van cultuurhistorische waarde als herdenkingsplaats voor de slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog.

ADDENDUM CULTUURHISTORISCHE WAARDE KELDER

- Het station is van cultuurhistorische waarde als herinneringsplaats voor de gevluchte en ondergedoken Joodse gevangenen van de Tweede Wereldoorlog

STEDENBOUWKUNDIGE EN ENSEMBLEWAARDE

- Het station is van stedenbouwkundige waarde door zijn ligging op een verhoogd dijklichaam. Met name aan de achterzijde, de westzijde, is het station goed zichtbaar vanaf het Versterplein en vanuit de omliggende straten. Het station en emplacement vormt daardoor een ankerpunt tussen de woongebieden aan weerszijden.
- Doordat al bij het ontwerp van de wijk Schoonveld in de jaren twintig stedenbouwkundig rekening is gehouden met de aansluiting op het station is in Vught het contrast tussen de voor- en achterzijde minde sterk dan bij veel andere stations. De stedenbouw heeft anders dan bij veel andere stations aan beide zijden ruimtelijke kwaliteit. Van stedenbouwkundige waarde zijn het Versterplein aan de westzijde van het station, in de zichtlijn van het stationsgebouw. Het stedenbouwkundig ontwerp van het stationsplein aan de voorzijde (oostzijde) dateert uit de jaren zeventig. Van stedenbouwkundige waarde is met name de groeninrichting en de contour van het oorspronkelijke emplacement die nog ervaarbaar is in loop van de Stationsstraat.
- Na de Tweede Wereldoorlog is veel aandacht geweest voor de inrichting van de openbare ruimte rondom het station. Van stedenbouwkundige waarde is de groene zoom met monumentale bomen aan de voorzijde (oostzijde) van het station. De groeninrichting van het dijklichaam aan de westzijde is in de loop van de jaren vereenvoudigd waardoor het zicht op het station vanaf het Versterplein minder aantrekkelijk is geworden.

ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

Het station is van architectuurhistorische waarde als goed bewaard voorbeeld van een standaardstation. In dit type stations zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand - losse geometrische 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. De vorm van het hoofdgebouw is bijna geheel intact gebleven sinds de bouw in 1868. Onder het niet oorspronkelijke schilderwerk zijn de oorspronkelijke architectuurkenmerken in de gevels van het gebouw nog goed herkenbaar. Waardevol zijn: de symmetrische opzet van het gebouw en de ritmiek en vorm van de vensters. Het station is daarmee een uniek voorbeeld van de standaardtypen stations van het Nederlandse staatsspoor. In het interieur zijn vrijwel geen elementen meer van architectuurhistorische waarde aanwezig. In de beide zijvleugels zijn de dakspanten weer zichtbaar gemaakt en overgeschilderd in de kleuren die werden aangetroffen in het gebouw bij de verbouwing. Onbekend is uit welke periode deze kleuren zijn overgenomen. Op de verdieping zijn nog een aantal originele binnenwanden behouden gebleven.



60. Voorzijde station Vught, 2009. [Stationsweb]

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, exterieur:

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels (segmentbogen op begane grond, rondboogvensters op de verdieping).
- Behoud de samenhang en de rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het hoofdgebouw. Een uitbreiding van het stationsgebouw is niet wenselijk, om de vorm van het vernieuwde 5de klasse type herkenbaar te houden.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. Behoud de indeling van de vensters in het gevelbeeld. Bij het eventueel vervangen van de deuren en/of ramen dient dit consequent te gebeuren (materialisering) en met oog op de oorspronkelijke situatie van 1868.
- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek (gevelopeningen en decoratie) en de geleiding. De gevel wordt horizontaal geleed door een plint en verticaal door de hoekrisalieten en tandlijsten.
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes en automaten voor, op of rond het gebouw op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.

- De aanduiding 'Vught' op de zijvleugel is niet oorspronkelijk, ze is in ieder geval na 1995 en vermoedelijk bij de renovatie in de jaren tweeduizend toegevoegd. Op beeldmateriaal is te zien dat de naam Vught oorspronkelijk op de gevel van de middenpartij aan de perronzijde was aangebracht. Behoud van de aanduiding op de zijvleugels is niet noodzakelijk.

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, verkoopautomaten, technische voorzieningen, banken 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. Deze dienen de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het stationsgebouw niet te verzwakken. Het plaatsen van elementen los van de gevel geniet de voorkeur.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE

- Het stationsplein, de Stationsstraat en de omliggende straten zijn belangrijk in de geschiedenis van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Vught. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn met name de ligging op het dijktaalud (ankerpunt), de zichtas vanaf het Versterplein, de Nieuwstraat, en de ligging van de Stationsstraat en de Van Miertstraat langs de grens van het oorspronkelijke emplacement (markeren van de contour) van belang.
- Behoud het zicht op het station vanaf het Versterplein.

- Behoud de groene zoom met monumentale bomen aan de voorzijde van het station, tussen het spoor en de Stationsstraat. De beplanting onder de bomen is laag (gras of laag struikgewas). Voorkom dat de groenaanleg dichtgroeit, om de zichtbaarheid van het station te behouden.
- Behoud en versterk de groene zoom aan de achterzijde van het station. De beplanting van het dijktaalud is in de loop van de jaren verschaald en versnipperd.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

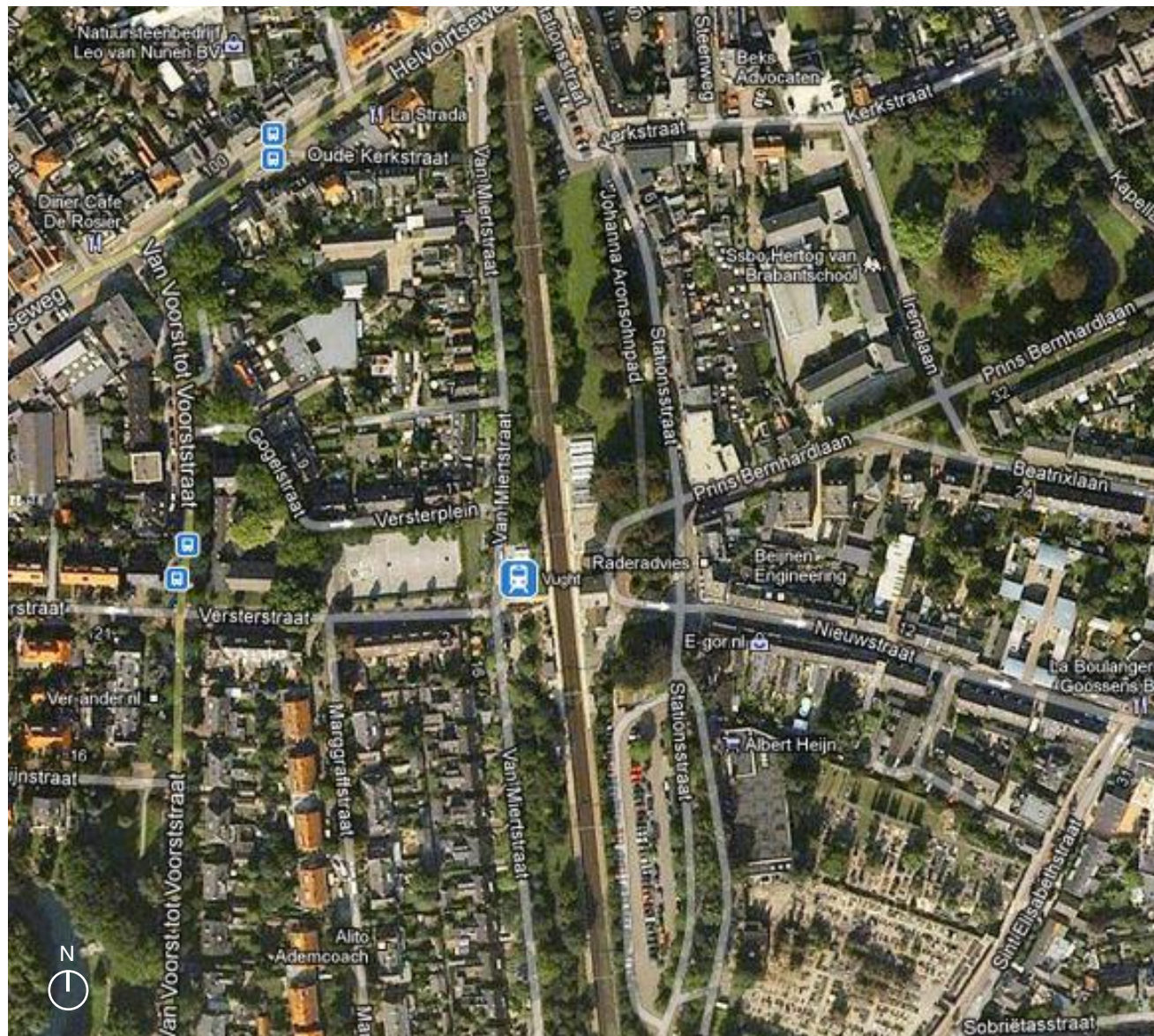
Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Vught als voorbeeld van een vernieuwd type 5de klasse van de Staatsspoorwegen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details, die zich moeten verhouden tot de originele details, waarvan de tekeningen nog aanwezig zijn. Het interieur is dermate aangepast dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouw. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar het is de uitdaging om (met nieuwe of met oude vormen) samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's (taboe op reconstructie, academische keuze voor contrasten) kunnen een goede oplossing in de weg zitten – gezien vanuit de reizigersbeleving en de ruimtelijke kwaliteit van het emplacement.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

De buitenkant van het station laat een bijna gaaf vernieuwd type 5de klasse zien. Station Vught is het laatst overgebleven station van dit type. Nu het station niet meer als zodanig in gebruik is zijn met name het exterieur en de inrichting van de openbare ruimte van belang voor behoud van de herkenbaarheid van het station en de ruimtelijk kwaliteit. Het is een uitdaging om het station en de vorm van het oorspronkelijke emplacement, zichtbaar in de ligging van de Stationsstraat en de Van Miertstraat, als zodanig herkenbaar te houden.

5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

Nu het station niet meer als zodanig in gebruik is, is het meest relevant ontwerptheema behoud en de versterking van de herkenbaarheid van het exterieur van het station. Behoud van het volume en de hoofdvorm van het exterieur en de indeling van de gevels staan daarbij voorop. In de vormgeving van de openbare ruimte zijn veel elementen aanwezig om de herkenbaarheid en uitstraling van het station te handhaven en versterken. Van belang zijn de verhoogde ligging op het dijklichaam, de monumentale aansluiting op Schoonwijk door middel van het Versterplein (direct zicht op het station), de zichtbaarheid van de contour van het oorspronkelijke emplacement in de ligging van de Stationsstraat en de Van Miertstraat, de groene zoom met monumentale bomen aan de voorzijde, de maat en schaal van de omgeving en het ontbreken van een duidelijk scheiding tussen de voor- en achterzijde van het station. Het is voor te stellen dat het interieur van het station in de toekomst weer een functie en/of betekenis krijgt voor de reiziger. Huidige aanpassingen van het interieur zouden dit niet onmogelijk moeten maken.



61. Luchtfoto met straatnamen van station Vught en omgeving. [Google Maps]

NOTEN & BRONNEN

- 1 ProRail Archief 00009 Bestek en voorwaarden wegens het maken van het gedeelte 's-Hertogenbosch-Boxtel, van den spoorweg van Utrecht naar Boxtel; aan te besteden den 15den maart 1866; HUA 102_10_226; BHIC 226 Bestekken aanleg Staatspoorwegen, 1860 – 1881.
- 2 www.bhic.nl/site/pagina.php?id=12855, geraadpleegd 15 maart 2013; www.bhic.nl/vught, geraadpleegd 15 maart 2013.
- 3 http://www.4en5mei.nl/herinneren/oorlogsmonumenten/monumenten_zoeken/oorlogsmonument/797, geraadpleegd 1 mei 2013.
- 4 www.bhic.nl/vught, geraadpleegd 15 maart 2013; Craandijk, 1882, p. 162.
- 5 <http://vught.nl/nieuws/vughtse-wandeldag-wandel-mee-en-beleef-de-landgoedhistorie>, geraadpleegd 21 november 2013.
- 6 BHIC 1142, inv.nr. 0552, 19 november 1981.
- 7 Lintsen, 1993, p. 153 – 158.
- 8 BHIC 1142, inv.nr. 0552, 19 november 1981.
- 9 NA, 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv.nr. 1340. Brief van ir. G. van Driessen aan ir. J.A. Kool, Utrecht 13 september 1864.
- 10 BHIC 1142, inv.nr. 0552, 19 november 1981.
- 11 NA, 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv.nr. 1340, 8 augustus 1865.
- 12 NA, 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv.nr. 1340, 1865.
- 13 Prorail Archief 00009. Bestek en voorwaarden (...)
- 14 'Binnenlandsche Nieuwstijdingen, *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant*, 5 februari 1868, p. 2.
- 15 BHIC 1142, inv.nr. 0552. V. de Kort, 'De Vughtse halten aan de spoorlijn Nijmegen-Tilburg, 18 mei 1981.
- 16 SteenhuisMeurs, 2013, p. 15 en 29.
- 17 Romers, 2000, p. 73.
- 18 Zie onder meer: NA 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv. nr. 1340. Brief van ir. G. van Driessen aan J.A. Kool, 8 augustus 1865)
- 19 NA 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv.nr. 1340. Brieven van ir. G. van Driessen aan J.A. Kool, 8 augustus 1865 en van 18 augustus 1865
- 20 SteenhuisMeurs, 2013, p. 29-30.
- 21 Van der Woud, 1997, p. 27-28.
- 22 Van der Woud, 1997, p. 28.
- 23 Van der Woud, 1997, p. 28.
- 24 HUA, 903, inv.nr. 4675.
- 25 HUA, 903, inv.nr. 4675.
- 26 HUA, 903, inv.nr. 4675.
- 27 'Station Vught op zondag gesloten', *De Telegraaf*, 29 augustus 1935.
- 28 BHIC 1142, inv.nr. 0552, 22 oktober 1980.
- 29 Vermooten, 1987, z.p.. Vermooten beweert dat het 'dodenspoortje' door de bossen bij kamp Vught werd gebruikt voor deportatie van Joden en gevangenen. Bij ons zijn geen bronnen bekend die dit bevestigen, er wordt gespeculeerd over de juistheid van deze informatie op internetfora.
- 30 Vermooten, 1987, z.p..
- 31 Wagenaars, 2005, p. 127.
- 32 BHIC 1473, inv.nr. 3585.
- 33 BHIC 1473, inv.nr. 8256.
- 34 BHIC 1473, inv.nr. 9155.
- 35 <http://www.bd.nl/regio/den-bosch-en-omgeving/adviesbureau-delta-pi-in-station-vught-1.1076705>; <http://www.hetklaverblad.nl/artikel.asp?rubriek=rubriek00&artikel=23569>, beide geraadpleegd 15 april 2013.
- 36 Krantenartikelen Nieuw Israelitisch Weekblad, 1984 en 1993.
- 37 BHIC 1142, inv.nr. 0552, 19 november 1981.
- 38 BHIC 1142, inv.nr. 0552, 19 november 1981.
- 39 Smeets, Jansen en Smeets, 2004, p. 153.
- 40 BHIC, 'De stellingen Hintham en Vught', via: <http://www.bhic.nl/index.php?id=12855>, geraadpleegd 25 11 2013.
- 41 BHIC 5131 Gemeente Vught 1931-1985, inv.nr. 1403.
- 42 BHIC, verscheidene plattegronden gemeente Vught en Cromvoirt, 1868 – 1968.
- 43 Via: <http://vught.nl/wonen-en-leven/over-vught/gemeente-vught-cijfers>, geraadpleegd 25 11 2013.
- 44 BHIC 5131, inv.nr. 0722.
- 45 HUA, 903, inv.nr. 4675.
- 46 HUA 903, inv.nr. 4675.
- 47 HUA 903, inv.nr. 4675; HUA 903, inv.nr. 4677.
- 48 HUA 903, inv.nr. 3334.
- 49 Smeets, Jansen en Smeets, 2004, p. 150.
- 50 BHIC 5131, inv.nr. 0722, 14 januari 1964.
- 51 HUA 960, inv.nr. 641.
- 52 BHIC 1142, inv.nr. 0552, 19 november 1981.
- 53 Prorail Archief, 00009, Bestek en voorwaarden. (...)
- 54 BHIC 5131, inv.nr. 0753.
- 55 BHIC 5131, inv.nr. 0755.
- 56 BHIC 5131, inv.nr. 0755.
- 57 BHIC 1473, inv.nr. 9861.
- 58 Smeets, Jansen, Smeets, 2004, p. 152.
- 59 ProRail Archief 00009, Bestek en voorwaarden (...)
- 60 Wagenaars, 2005, p. 127.
- 61 HUA 960, inv.nr. 640 en 641 en BHIC 5131, inv.nr. 2497.
- 62 BHIC, Gemeente Vught, inv.nr. 2497. Brief van ir. M. Cahen aan de burgemeester van Vught, dhr. Reitsma, 31 oktober 1983.
- 63 BHIC 1473, inv.nr. 8256.
- 64 HUA 916, inv.nr. 403; HUA 903, inv.nr. 4675.

COLOFON

LITERATUUR

J. Craandijk, *Wandelingen door Nederland met pen en potlood. Deel 6 Noord-Brabant-Zeeland*, Haarlem 1882. Via: http://www.dbnl.org/tekst/craa001wand06_01/craa001wand06_01_0003.php, geraadpleegd 21 november 2013.

Van Duijnhoven, S., *Station Vught*. Schatten van Vught, Jrg. 3, nr. 2 2020. p.4-19

H.W. Lintsen, *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800 – 1890 deel II, Gezondheid en openbare hygiëne. Waterstaat en infrastructuur. Papier, druk en communicatie*, Zutphen 1993.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.

H. Smeets, R. Jansen en R. Smeets, *Vught in ansichten*, Vught 2004.

Theuws, K., *Willem Jooren, Een Vughtse spoorwegbeambte in oorlogstijd*. Schatten van Vught, Jrg. 1, nr. 3 2019. p.4-12

M. Vermooten, *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S. stations: Brabant – Limburg – Zeeland*, Hapert 1987.

T. Wagenaars, *Vught, het aanzicht. Tachtig thema's over een deftig dorp*, Gorinchem 2005.

A. van der Woud, *Waarheid en karakter. Het debat over de bouwkunst 1840-1900*, Rotterdam 1997.

SteenhuisMeurs, *De standaardstations van de Staatsspoorwegen 1860-1873*, Schiedam 2013.

van Zanten, G. *Vught. Het kamp en de bewoners*. Vught 1960

ARCHIEVEN

Brabants Historisch Informatiecentrum [BHIC]

Het Utrechts Archief [HUA]

Nationaal Archief [NA]

ProRail, bedrijfsarchief

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

Projectteam 2013: prof.dr.ir. Paul Meurs, Henriëtte Sanders MA, Minke Walda MA, ir. Joost Emmerik, Benjo Zwarteveen.

Addendum 2025: Jelle Hetteema MA MSc

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde
050 3080100
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs. Let op: Op de afbeeldingen in deze rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn. Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde



