MAASTRICHT

Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Bodemgesteldheid

3. Functionele ontwikkelingen 1850 1940
   3.1 Agrarisch
   3.2 Industrieel

4. Infrastructuur
   4.1 Landwegen
   4.2 Waterlopen
   4.3a Spoorlijnen
   4.3b Tramlijnen
   4.4 Militaire infrastructuur

5. Nederzettingstructuur
   5.1 Ontwikkelingen tot ca. 1850
   5.2 Ontwikkelingen 1850-1940 in hoofdlijn

6. Conclusies Maastricht
   6.1 Gebieden binnen de singels
      A. Stadskern binnen de eerste omwalling
      B. De uitbreiding binnen de tweede omwalling
      C. Stationswijk
      D. Villapark
   6.2 Gebieden buiten de singels
      A. Bijzonder gebied Wyck
      B. Bijzonder gebied St. Maartenspoort
      C. Bijzonder gebied omgeving Meerssenerweg, Scharnerweg, Prof. Pieter Willemsstraat, Prof. Roerschstraat
      D. Bijzonder gebied Villapark
      E. Bijzonder gebied Mariaberg
      F. Bijzonder gebied Tongerseplein, Hertogsingel, Emmaplein, Statensingel
      G. Bijzonder gebied Scharnerweg
      H. Bijzonder gebied Bosscherveld
      I. Bijzonder gebied Boschpoort
      J. Gedeelte van de Algemene begraafplaats aan de Tongerse weg

7. Noten

8. Literatuurlijst

9. Bijlagen

Gemeentebeschrijving Maastricht

1. Inleiding

Maastricht beslaat anno 1988 een oppervlakte van 58.99 km2 en is gelegen in het westen van het inventarisatiegebied Zuid-Limburg. De gemeente grenst in het westen aan het koninkrijk België, in het noorden aan de gemeente Meerssen, in het oosten aan de gemeente Valkenburg aan de Geul, in het zuidoosten aan de gemeente Margraten en in het zuiden aan de gemeente Eijsden.
De omvang van de gemeente is vastgelegd in 1970 en is bij de herindeling van 1 januari 1982 niet meer gewijzigd.

De huidige oppervlakte die de gemeente Maastricht beslaat is echter geenszins in overeenstemming met de oppervlakte die de gemeente tussen 1850 en 1940, de periode waarover de inventarisatie is uitgevoerd, besloeg. Een aantal annexaties leidde tussen 1907 en 1970 tot de omvang die de gemeente heden ten dage heeft aangenomen.

De grenzen van de stad hadden tot 1867, het jaar waarin Maastricht ontheven werd van haar status als vestingstad, niet ver buiten de toenmalige vestingmuren gelegen. Het slechten van de wallen, de uitleg van de stad en de aanleg van spoorwegen deed in de tweede helft van de negentiende eeuw de wens naar uitbreiding van het grondgebied steeds groter worden. In 1907 vond een eerste minimale grenscorrectie plaats. Opdat het stationscomplex binnen de Maastrichtse gemeentegrenzen kwam te liggen, verwierf de stad 32 ha. ten koste van de gemeenten Heer en Meerssen.
In 1920 vond een tweede, veel grotere annexatie plaats. In dat jaar werden de gemeenten Oud-Vroenhoven en St. Pieter opgeheven en samen met delen van de gemeenten Gronsveld en Meerssen bij Maastricht gevoegd. Tussen 1900 en 1930 nam de oppervlakte van de gemeente als gevolg van de annexaties toe van 430 ha. tot 3.301 ha. Daarmee werd de omvang bereikt zoals die tot het einde van de inventarisatieperiode zou blijven bestaan.
In 1951 vond een derde annexatie plaats. Maastricht werd met 251 ha. ten koste van de gemeenten Borgharen, Itteren en Meerssen uitgebreid. Bijgevolg ontstond nabij Limmel het industrieterrein Beatrixhaven. In 1970 volgde de laatste grote uitbreiding. De gemeenten Amby, Borgharen, Heer en Itteren werden opgeheven en met grondgebied van de gemeenten Bemelen, Gronsveld en Meerssen aan Maastricht toegevoegd. Het inwonertal van de laatste steeg bijgevolg tot boven de honderdduizend (1).

2. Bodemgesteldheid

Bodemkundig gezien behoort Maastricht tot het stroomgebied van de Maas. Deze rivier is, evenals de Jeker, van belang geweest voor de vorming van het landschap van de gemeente. Maastricht ligt op een laagterras dat is ontstaan door de stroming van de Maas. Langs de oevers van Maas en Jeker bevindt zich een strook jonge rivierklei (2). Behoudens rivierklei is een groot deel van de bodem bedekt met lössleemgrond. Deze wordt met name in het westelijke en oostelijke deel van de gemeente aangetroffen. Binnen de gemeente Maastricht zijn op enkele plaatsen nog andere grondsoorten aan te treffen. Zo bevindt zich aan beide zijden van de jonge rivierklei langs de Jeker een smalle strook verweringsgrond en ligt tussen Amby en het Julianakanaal een strook broekgrond. Maastricht, Limmel en Heugem liggen in het alluviale Maasdal, dat hier van noord naar zuid een streek vruchtbare lössgronden doorsnijdt. In het lössgebied ten westen van Maastricht zijn de dorpen Caberg en Wolder gelegen.

Maastricht ligt, met uitzondering van het noordwestelijk deel, in een gebied met Maastrichtse kalksteen, ook mergel genoemd. De winning van deze natuursteen geschiedt op het plateau in het zuiden van de gemeente op de westelijke Maasoever.

Afwatering

De natuurlijke afwatering binnen de gemeente geschiedt overwegend vrij op de Maas. Een uitzondering vormt het zuidelijk deel van de linker Maasoever dat op de Jeker loost. Dit riviertje stroomt op haar beurt ter hoogte van het stadspark in de Maas. In het noordelijke deel van het gebied op de linker Maasoever bevindt zich een grub, welke aansluit op het rioleringssysteem (3). Binnen het bebouwde gebied geschiedt de afwatering via een uitgebreid rioleringsstelsel.

3. Functionele ontwikkelingen 1850-1940

3.1 Agrarisch

De gemeente Maastricht kende omstreeks 1850 nauwelijks enige vorm van landbouw. De grenzen van de toenmalige gemeente lagen immers niet ver buiten de vestingwallen. De omliggende gemeenten Amby, Borgharen, Heer, Itteren, Oud-Vroenhoven en St. Pieter, die later aan Maastricht zouden worden toegevoegd, kenden daarentegen een overwegend agrarisch karakter. Het agrarisch bedrijf in deze plaatsen was vooral gericht op de verzorging van de stadsbevolking. Met name de tuinbouw speelde een rol van betekenis. Het belang van de tuinbouw in deze omgeving werd in 1862 te Maastricht onderstreept door de oprichting van de "Vereniging tot Bevordering van Tuin- en Landbouw", als antwoord op de "Limburgse Maatschappij van Landbouw", welke laatste, zoals de naam reeds impliceert, het accent te zeer richtte op de landbouw.
Gedurende de eerste decennia van de negentiende eeuw nam de tuinbouw in de omgeving van Maastricht in belangrijkheid toe. Rond 1880 was 88 ha. van de gemeente St. Pieter in gebruik bij groentekwekerijen. Vooral St. Pieter gold als de moestuin van Maastricht. De tuinbouw profiteerde niet alleen van de nabij gelegen stad als afzetgebied - de bevolking van Maastricht nam tussen 1875 en 1915 toe met 91% - daarnaast ontving de landbouw uit de stad een belangrijke hoeveelheid van de benodigde mest. Bovendien werden de verbindingen met België en Duitsland, waarheen veel tuinbouwprodukten werden geëxporteerd, tijdens de laatste decennia van de negentiende eeuw steeds beter.
Maastricht was bijgevolg tevens een belangrijke marktstad. Reeds rond 1820 werden grote hoeveelheden boter uit zowel Limburg als uit het land van Herve op de markt in Maastricht aangevoerd en van daaruit naar Pruissen getransporteerd. Weliswaar verminderde het belang van deze markt in de loop van de negentiende eeuw, maar in 1895 richtte de Zuid-Nederlandse Zuivelbond juist te Maastricht, nabij het toenmalige station, de eerste coöperatieve botermijn van Nederland op. Aanvankelijk verkocht de botermijn ook grote hoeveelheden eieren, maar na 1910 werd deze functie steeds meer overgenomen door de gespecialiseerde Coöperatieve Roermondsche Eiermijn (1904) en de Coöperatieve Veiling Vereniging te Venlo (1908).
Naast de tuinbouw nam de verbouw van tarwe tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw een belangrijke plaats in het agrarisch beeld in. Rondom Maastricht waren Oud-Vroenhoven, Heer en St. Pieter belangrijke centra. Ook voor dit produkt gold dat een groot deel diende tot voeding van de

stadsbewoners: een ander deel werd uitgevoerd via de Maastrichtse graanmarkt. In de laatste decennia van de negentiende eeuw nam bovendien de teelt van aardappelen in belangrijkheid toe. Met name na 1900 werd de teelt van dit gewas als gevolg van de stijgende prijs steeds aantrekkelijker. In Oud-Vroenhoven, Heer, Amby en Gronsveld was 26% van het bouwland beplant met aardappelen.
De veeteelt in de plaatsen rond Maastricht was slechts van een betrekkelijk geringe betekenis. Alleen in de Maasdorpen Borgharen en Itteren kwamen weilanden van enige betekenis voor. Het laagterras langs de Maas, dat bedekt is met rivierklei, werd als weiland gebruikt. Deze weilanden waren veelal eigendom van de gemeenten. Bij hoog water liepen ze regelmatig onder.
In 1939 was het cultuurland van de toenmalige gemeente Maastricht als volgt verdeeld:

1. Akkerbouwgewassen	1076 ha
2. Blijvend bosland	701 ha
3. Bloembollen	1 ha
4. Groente en fruit	233 ha
5. Bloemkwekerijen	7 ha
Totaal cultuurland	2018 ha

Daarnaast bestond 25 ha uit tuin voor eigen gebruik, erf en woeste grond (4).

3.2 Industrieel

Op grond van de in Maastricht en omgeving aanwezige grond- en hulpstoffen is in deze contreien een aantal industrieën ontstaan, zoals de cementindustrie. De Maastrichtse mergel in de St. Pietersberg bleek een van de minst verontreinigde krijtsoorten van Europa te zijn en derhalve bij uitstek geschikt voor de produktie van cement.
De exploitatie van de mergel is eeuwenlang kleinschalig van aard geweest. De moderne grootschalige kalksteenwinning deed zijn intrede in Limburg met de oprichting van de N.V. Eerste Nederlandsche Cement Industrie (ENCI) in 1925.
Nadat door de afgraving van een deel van de St. Pietersberg langs het kanaal Maastricht-Luik de nodige ruimte was gecreëerd, werd in januari 1927 onder leiding van de Zwitserse Dipl. Ing. W. Frey, die later technisch directeur zou worden, met de bouw van de fabriek begonnen. In september 1928 werd de eerste van de vier geprojecteerde Polysiusovens in bedrijf gesteld (5). Diverse architecten, zoals F. Peutz, H. de Ronde en F. Dingemans, werkten in de loop der tijd aan de totstandkoming van de fabriek mee, hetgeen geschiedde in diverse fasen (6). In 1951 kwam zuidelijk van het oorspronkelijke complex een grote uitbreiding tot stand. De ligging van de fabriek op de smalle strook grond tussen kanaal en St.

Pietersberg betekende dat een spoorwegaansluiting vrijwel onmogelijk was. Aanvoer van grondstoffen anders dan kalksteen en de afvoer van cement geschiedde bijgevolg grotendeels per schip. Een klein gedeelte van de produkten werd per auto naar het station Boschpoort vervoerd teneinde daar te worden overgeladen op het spoor. Aangezien echter het grootste deel van de benodigde grondstoffen uit kalksteen bestaat, is de vestingplaats nabij de winplaats van mergel de meest gunstige.

Aan de westzijde van de St. Pietersberg werd sedert 1916 mergel in open exploitatie en in gangen gewonnen door de N.V. Kalkmergel Maatschappij "St. Pietersberg". Ofschoon de winning van mergel hoge exploitatiekosten met zich meebracht, leverde de hogere prijs voor de op deze wijze verkregen witte mergel (die bij uitstek geschikt was voor bepaalde produkten van de glasindustrie) een batig saldo op voor deze vorm van winning. De gewone gele mergel, waarvan de exploitatie minder winstgevend was, werd veelal in de landbouw als meststof gebruikt. De onderneming groef een gang dwars door de St. Pietersberg teneinde het produkt door de tunnel naar het kanaal Maastricht-Luik te transporteren, om van aldaar verder te worden vervoerd (7).
De tweede industrie die zich bediende van de ter plaatse in de grond aanwezige grond- en hulpstoffen is de baksteenindustrie. De steenbakkerij ontwikkelde zich met name ten noorden van de stad, in het lager gelegen Bosscherveld, waar de geschikte alluviale Maasklei voorkomt (8). In dit gebied lagen aanvankelijk de veldovens die de baksteen produceerden waarmee een groot deel van de stad is gebouwd. In 1898 is in Maastricht de eerste ringoven gebouwd, de Belvédère in het Bosscherveld. Van de fabriek af kon men via een doorgang in het spoorwegtalud eenvoudig de Zuid-Willemsvaart bereiken, waarlangs een eigen kade was gebouwd. In de daaropvolgende decennia werden meer steenfabrieken gesticht, zoals de N.V. Jean Klinker en Zn. in de buurt van Smeermaas en de steenfabriek "Bosscherveld" aan de Savelstraat. De steenfabriek aan de rand van de stad bij de Tongerseweg werd in 1935 stilgelegd.
In 1930 waren in de vier te Maastricht gevestigde steenfabrieken 420 personen werkzaam, waarvan een groot deel uit België afkomstig was. De economische laagconjunctuur in de jaren dertig had ook gevolgen voor de steenindustrie. Eén fabriek moest worden gesloten en het aantal personen dat in deze industrietak werkzaam was daalde in negen jaar tot onder de tweehonderd.
Daarnaast bestonden in Maastricht nog een tweetal kleinere bedrijven die gebruik maakten van de aanwezige grond- en hulpstoffen. In 1931 werd aan

de Cabergerweg, in de nabijheid van een mineraalwaterbron een bedrijf opgericht dat deze bron exploiteerde voor het winnen van tafelwater. Dit tafelwater werd onder de naam Tregawater verkocht (9). Daarnaast werd in 1935 aan het verbindingskanaal tussen Maas en Zuid-Willemsvaart een steenbrekerij opgericht. Dit weinig arbeidsintensieve bedrijf verwerkte de uit de Maas gebaggerde kiezel tot steenslag (10).

Het karakter van Maastricht werd tussen 1850 en 1940 in belangrijke mate bepaald door de ontwikkeling van de plaats tot industriestad. Maastricht behoorde met Haarlem tot de twee eerste industriesteden van Nederland. In de jaren dertig van de negentiende eeuw werden de eerste initiatieven tot de oprichting van een moderne groot-industrie genomen. De eerste stoommachine in Maastricht, in 1832 bij de lakenfabrikant Hankart, luidde het nieuwe tijdperk in.
Als gevolg van de Belgische opstand ontstond de drang in toenemende mate dat te produceren wat voorheen in het huidige België werd vervaardigd. De eerste aanzet hiertoe was de oprichting van een kristalfabriek door P. Regout. Later volgde onder meer, eveneens op initiatief van de Regouts, de stichting van een spijkerfabriek (1834), een aardewerkfabriek (1836), een gewerenfabriek (1842) en een gasfabriek (1848).
De laatste was opgericht met het doel de bedrijven met gas te verlichten, opdat bijgevolg ook 's avonds kon worden geproduceerd. Een poging om met behulp van dit geproduceerde gas ook de stad van licht te voorzien, mislukte ook al waren met dit doel op een aantal plaatsingen gasleidingen aangelegd. De in 1858 opgerichte gemeentelijke gasfabriek kreeg het monopolie voor de levering van gas aan de stad.
Aan de industriële ontwikkeling van Maastricht werkten ook andere initiatiefnemers. Zo werd in 1850 aan de Maas ten noorden van het Bassin de papierfabriek van Loëst-Weustenraad & Cie. (de latere KNP) opgericht. Een stormachtige ontwikkeling was met name te bespeuren in de aardewerkindustrie. Na de aardewerkfabriek van Regout werd in 1851 de aardewerkfabriek van Clermont en Chainaye (de latere Société Céramique) en in 1853 de fabriek van N.A. Bosch opgericht.

De terreinkeuze van Sphinx, papierfabriek en Société Céramique was aanvankelijk beperkt tot het gebied binnen de vesting. Een locatie binnen de vestingmuren was noodzakelijk omdat de arbeidskrachten overwegend in de stad woonden en de stadspoorten na zonsondergang gesloten werden. Indien voor vestiging buiten de muren werd gekozen waren er geen lange werktijden mogelijk.

De kristal- en aardewerkfabrieken van Regout en de papierfabriek werden gebouwd in de nabijheid van het Bassin en waren derhalve gunstig gelegen met betrekking tot het vervoer per schip. Ook de Céramique lag gunstig aan de Maas met het oog op vervoer per schip.
Na de ontmanteling van de stadswallen kregen de fabrieken de mogelijkheid zich uit te breiden op de terreinen van de voormalige vestingwerken. Vanaf die periode is dan ook een snelle uitbreiding van de industrie waar te nemen. Naast de groei van het aantal kleinere bedrijven in de oudere stadsdelen, nam met name buiten de voormalige stadswallen de grote industrie in aantal en omvang toe. In 1883 werd de Mosa gesticht op open terrein van de voormalige vestingwerken aan de Meerssenerweg ten noorden van Wyck. De ligging was bijzonder gunstig met het oog op de spoorwegaansluitingen en er was voldoende ruimte voor latere fabrieks-uitbreidingen. Aan de Meerssenerweg, pal tegenover de fabriek, bouwde het bedrijf een rij arbeiders- en opzichterswoningen.
Aanvankelijk fabriceerde de Mosa alleen porcelein, maar omsteeks 1889 werd ook met de produktie van wandtegels begonnen. De Sphinx startte omstreeks deze tijd eveneens met de fabricage van tegels. Deze laatste fabriek werd aan de Franciscus Romanusweg, tussen Maas en spoorlijn, gebouwd. Aangezien deze ligging ongunstig was voor het laden en lossen van schepen, moet de nabijheid van de spoorlijn als belangrijkste overweging voor de locatiekeuze gegolden hebben. In 1903 stichtte de Mosa bovendien de glasfabriek Stella. Deze fabriek werd ten noorden van de Mosa gebouwd, door de spoorlijn van de laatste gescheiden. In 1925 fuseerde het bedrijf met de kristalafdeling van de Sphinx en vormden zij samen de Kristalunie.
Deze industrieën hebben zich, ruimtelijk gezien, met name ten noorden van de stad op de oostelijke en westelijke Maasoever geconcentreerd. De voornaamste daar gelegen fabrieken hebben er een grote invloed uitgeoefend op de stedebouwkundige ontwikkeling van Maastricht. In het zuiden werd deze ontwikkeling met name beïnvloed door de ligging van de Société Céramique en de ENCI.
Naast deze bedrijven gedijden er in de gemeente een groot aantal kleinere industrieën, die minder invloed op de stedebouwkundige ontwikkeling uitoefenden. Veelal waren zij als klein bedrijf midden in de bebouwde kom begonnen. Bij groei waren deze bedrijven echter doorgaans beperkt in hun uitbreidingsmogelijkheden en daarom genoodzaakt een grotere bestaande vesting elders in de stad te zoeken of diende een nieuwe fabriek ten noorden van de stad te worden gesticht. Er zijn in de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw slechts enkele voorbeelden bekend van een relatief grootschalige industrievestiging in het

stadsgebied. Een van de meest opvallende daarvan is wel het gebouw van de Philips tabaksfabriek aan de Tongerseweg.

4. Infrastructuur

4.1 Landwegen

Van de Romeinse tijd tot aan het begin van de negentiende eeuw traden nauwelijks veranderingen op in het wegenpatroon rond de stad Maastricht. In deze tijd bestond er slechts één weg die behoorlijk verhard was, namelijk de weg van Maastricht via Valkenburg en Heerlen naar Aken. Tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw werden echter een aantal geheel nieuwe wegen aangelegd:
- in 1804 de weg van Maastricht naar Tongeren;
- in 1812 de weg van Maastricht naar Venlo ten westen van de Maas;
- in 1824 de weg Maastricht via Gulpen en Vaals naar Aken. Deze weg kreeg in 1829 een aftakking in zuid-oostelijke richting naar Verviers;
- in 1846 de weg in noordelijke richting ten oosten van de Maas via Sittard, Roermond en Venlo naar Nijmegen. Reeds in 1835 was deze weg tot Beek verhard.

Daarnaast had ook de verharding van een aantal minder belangrijke wegen plaats, zoals in 1854 die van Maastricht naar Bilsen. De ontwikkeling tussen 1850 en 1940 betrof doorgaans verbreding en verharding van bestaande wegen. De nieuwe wegen werden vooral aangelegd in nieuwbouw- en uitbreidingsgebieden. Dit geldt met name voor de aanleg van de singels na het slechten van de vestingwerken, de uitleg in Wijck, de aanleg van het villapark en de bouw van de arbeiderswijk in het Proosdijveld. In de binnenstad vond in de jaren dertig een ingrijpende stedebouwkundige verandering plaats als gevolg van de aanleg van de Wilhelminabrug, waarbij een doorbraak naar de Markt werd gerealiseerd.

4.2 Waterlopen

Uit de naamgeving van de gemeente blijkt reeds dat de Maas een determinerende rol heeft gespeeld bij het ontstaan en de latere ontwikkeling van Maastricht. Als vaarweg was de Maas echter alles behalve betrouwbaar. Tijdens de achtttiende eeuw was de rivier slechts zeven maanden per jaar, en dan nog met grote moeilijkheden, bevaarbaar (11). Met de ontwikkeling van de industrie in Luik in het begin van de negentiende eeuw en kort daarop in Maastricht nam ook de behoefte aan betere scheepvaartverbindingen toe.
Een belangrijke verbetering in de verkeerslijnen tussen Zuid-Limburg en Nederland benoorden de grote rivieren betekende de aanleg van de Zuid-Willemsvaart tussen 1822 en 1826. Het kanaal liep van Den Bosch via Weert naar Maastricht, waar het uitmondde in een binnenhaven, het Bassin genaamd. In 1850 kwam het kanaal van Maastricht naar Luik

gereed, dat evenwijdig aan de Maas op de westelijke oever tot aan het Bassin liep. In de jaren zestig van de twintigste eeuw werd dit kanaal bij Maastricht gedempt ten behoeve van het wegverkeer.
In de twintigste eeuw bleek de Zuid-Willemsvaart steeds minder geschikt voor de toenemende behoefte aan grootschalig scheepstransport. Ook de ligging van het kanaal dat gedeeltelijk door België liep, leverde bezwaren op. Weliswaar werd het kanaal in de loop van de jaren twintig nog gemoderniseerd en verbreed, maar inmiddels was in 1929 begonnen met de gedeeltelijke kanalisatie en het beter bevaarbaar maken van de Maas. Op deze wijze kon beter worden geanticipeerd op de ontwikkelingen in de Mijnstreek waar de grootschalige winning van steenkool vroeg om een continue massale afvoer naar de zeehavens in West-Nederland. Op diverse plaatsen werden in de rivier kunstwerken aangelegd, zoals stuwen en sluizen. Van 1925 tot 1935 werd tussen Maastricht en Maasbracht het Julianakanaal gegraven. In het kanaal werden vier schutsluizen aangebracht waarvan één in de zuidelijke ingang van het kanaal ter hoogte van Limmel. In de Maas werd ongeveer parallel hiervan nabij Borgharen een stuw gebouwd. De Maaskanalisatie bereikte in 1935 met de officiële opening van het Julianakanaal zijn voltooiing.

4.3a Spoorlijnen

Met de voltooiing van de Zuid-Willemsvaart had de ontluikende Maastrichtse industrie weliswaar een verkeersverbinding met het noorden, het ontbreken van verbindingen in de andere windrichtingen en het feit dat het kanaal sedert 1830 deels over Belgisch grondgebied liep werd in brede kring als een gemis beschouwd.
In 1842 werd een spoorwegcomité gevormd dat sterk onder invloed van Maastrichtse industriëlen stond. Dit comité pleitte voor spoorwegverbindingen vanuit Maastricht naar Aken, Hasselt en Luik. Zowel de inmiddels tot stand gekomen Maastrichtse industrieën als de Domaniale Steenkolenmijn in Kerkrade zouden kunnen profiteren van deze lijnen. Na een aanvankelijk voortvarende start waarbij reeds metingen werden verricht en de eerste besprekingen werden gevoerd, weigerde de Tweede Kamer de nodige gelden ter beschikking te stellen. Inmiddels kwam zuidelijker, over Belgisch grondgebied, de spoorlijn Antwerpen-Keulen gereed. Na het fiasco van de eerste plannen volgde in 1843 de oprichting van een tweede comité dat met behulp van particulier kapitaal een spoorlijn tussen Maastricht en Aken trachtte te realiseren. Men hoopte zowel op een verlenging naar Düsseldorf als naar Antwerpen en bijgevolg op een levensvatbare en concurrerende lijn met die van Antwerpen via Luik naar Keulen. De Aken-Maastrichtsche Spoorweg

Maatschappij kreeg in 1846 de definitieve concessie. Na een groot aantal moeilijkheden kwam de lijn in 1853 gereed. De Domaniale Mijn in Kerkrade werd pas in 1872 aangesloten.
Het station in Maastricht (Wyck I) werd gebouwd buiten de vestingwerken ten noordoosten van Wyck. Als gevolg van de bepalingen in de Vestingwet van 1814, waarbij gebouwen in het schootsveld snel verwijderd konden worden, bestonden de gebouwen op het spoorwegemplacement, zoals het stations- en douanegebouw, een rijtuigen- en een goederenloods en het gebouw voor de steenkool en het water, uit een soort vakwerkbouw met halfsteense opvullingen.
In 1856 werd de spoorlijn van Maastricht doorgetrokken naar Hasselt. Deze lijn betekende niet alleen verandering in een bestaande stationsaccommodatie, maar ook een overbrugging van de Maas. De spoorbrug over de Maas, gebouwd naar ontwerpen van J.A. Kool (1816-1870), hoofdingenieur van de Aken-Maastrichtsche Spoorweg Maatschappij, kwam in 1856 gereed. De spoorbrug was ontworpen voor dubbel spoor en bestond uit twee gedeelten met een totale lengte van 194 meter. Op de plaats van het tweede spoor kwam op verzoek van de gemeente in 1922 een voetbrug. In 1944 werd de brug door de Duitsers opgeblazen, waarna door de Amerikanen een noodbrug werd geslagen, die in 1957 werd vervangen door de huidige spoorbrug (12).
Het reizigersstation Wyck I werd afgebroken en 300 m. zuidelijker opnieuw gebouwd. Het gebouw werd bij die gelegenheid tevens uitgebreid en er werden twee woningen aan vastgebouwd (Wyck II). Daarnaast kwam er in 1856 aan de lijn een station buiten de vestingwerken bij de Boschpoort aan de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal werd ter plaatse verbreed zodat er schepen konden aanleggen, lossen en laden. Op de oever tegenover het reizigersstation bouwde men een goederenloods. In 1903 kwam het goederenemplacement Boschpoort gereed. In het kunstmatig aangelegde hoge spoorwegtalud, dat deels parallel met de Zuid-Willemsvaart liep, werd ten behoeve van het wegverkeer een onderdoorgang aangelegd.
De aanleg van de spoorlijn Luik-Maastricht, welke in 1865 gereed kwam, betekende opnieuw een uitbreiding van het spooremplacement in zuidelijk richting. In 1865 volgde bovendien de officiële opening van de lijn Maastricht-Venlo. In dat jaar werd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staats-Spoorwegen, welke de lijn exploiteerde, een nieuw station gebouwd, dat architectonisch en qua opzet sterk afweek van wat inmiddels in den lande gebruikelijk was. Aangezien het gebouw in de onmiddelijke omgeving van de vestingwerken lag was ook hier voor de bouw stijl- en regelwerk vereist. Daar het station tussen twee spoorlijnen was gesitueerd, was de ingang van het gebouw in de zuidelijke trapgevel aangebracht.

In Maastricht waren tot het eind van de negentiende eeuw drie spoorwegmaatschappijen actief. Pas toen in 1898 de twee buitenlandse spoorwegen in handen van de staat overgingen, kon de gemeente Maastricht zijn energie richten op de bouw van een personenstation de allure een provinciehoofdstad waardig. Bovendien moest een gemeentelijke grenscorrectie worden uitgevoerd zodat het hele stationsemplacement nabij Wyck op Maastrichts territorium kwam te liggen en niet op grondgebied van de gemeente Meerssen, zoals tot nu toe het geval was. Deze grenscorrectie werd in 1907 gerealiseerd; de bouw van een nieuw station liet nog tot 1912 op zich wachten. Tevens werden onder meer een nieuwe botermijn, een loods met privaatgebouwen, een reservoirgebouw en een pompgebouw gerealiseerd. Het station, naar ontwerp van de chef van het bouwbureau van de spoorwegen, Ir. G.W. Van Heukelom, kwam in 1915 gereed. Het gebouw moest voor de lijnen uit Aken, Hasselt en Sittard als kopstation en voor een lijn naar Luik als doorgaand station fungeren. Het was daarmee het eerste station in Nederland van dien aard. De ruimtelijke ligging van het station aan het eind van een deftige straat, schijnt Van Heukelom van E. Cuypers, die het station in Den Bosch had ontworpen, te hebben overgenomen (13). Het kopstation kreeg een drietal "tongen" met perronoverkappingen in gewapend beton. Hiermee brak Van Heukelom met de gewoonte deze in ijzer uit te voeren (14). De meest westelijke overkapping was extra breed uitgevoerd ten behoeve van douaneformaliteiten. Deze overkapping werd in 1987 gesloopt. Opmerkelijk is bovendien de enorme stationshal.

4.4b Tramlijnen (15)

De eerste tramlijnen in Maastricht hadden met name het personenvervoer met plaatsen in België tot doel. In januari 1894 werd de eerste tramlijn geopend: Boschpoort-Statensingel-Brusselschepoort (later eindpunt Emmaplein met groot stationsgebouw) -Hertogsingel-Elisabeth Strouvenlaan-Biesland-Neercanne-Eben Emael-Bitsingen-Glons. In januari 1898 werd de lijn Boschpoort-Smeermaas-Tournebride geopend, welke aansloot op lijn Tongeren-Maaseik. Op 1 mei 1909 volgde de lijn Boschpoort-Vroenhoven-Tongeren. Vanaf mei 1909 werd tevens het eindpunt Boschpoort verlegd naar het Bat, nabij de St. Servaasbrug, waardoor het centrum beter bereikbaar werd. Daar kon worden overgestapt op de stadspaardetram die sedert 1903 de gastram verving. De lijnen in het stadsgebied waren gemeente-eigendom, terwijl de overige lijnen eigendom waren van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in België (NMVB). De exploitatie was aanvankelijk in handen van de S.A. des Railways Economiques de

Liège-Seraing et Extension en werd in 1911 overgenomen door de S.a. Belge-Néerlandaise de Transports et Travaux. In 1922 nam de NMVB zelf de exploitatie in handen. Naast de stoomtram functioneerden vanaf 1936 ook spoorauto's.
Tijdens de eerste wereldoorlog kwam het vervoer met België practisch geheel stil te liggen. Aangezien veel Maastrichtse industrieën hun grondstoffen betrokken uit het Belgische mijn- en industriegebied betrof de na-oorlogse opleving met name het goederenvervoer. In 1943 werd de NMVB-tramexploitatie van en naar Maastricht definitief gestaakt.
Vanuit Maastricht liep de, vanwege het grondverzet en de kostbare kunstwerken duurste transportlijn naar Vaals. Op dit 21,5 km. lange traject exploiteerde de Limburgse Tramwegmaatschappij (LTM) tussen 1922 en 1938 zowel het goederen- als het personenvervoer. Vanuit Maastricht liep de lijn vanuit het Wyckerveld via de provinciale weg in oostelijke richting naar Cadier en Keer.
Aangezien de tramlijnen waren aangelegd langs reeds bestaande wegen en bebouwing, kan worden aangenomen dat de ontwikkeling van de tramlijnen geen directe invloed op de ruimtelijke structuur heeft gehad.

4.4 Militaire infrastructuur (16)

Rond 1200 begon Maastricht zich, mede als gevolg van de strategische ligging aan de Maas en aan de belangrijke handelsweg tussen Vlaanderen en Keulen, tot vesting te ontwikkelen. In deze periode werd een begin gemaakt met de fortificering van de stad. Rond 1229 werd de aarden wal voorzien van een stenen ommuring. Na talrijke verbeteringen aan deze eerste ommuring, werd in de laatste decennia van de veertiende eeuw een tweede omwalling gebouwd, daar de eerste inmiddels te eng was geworden. In het midden van de zestiende eeuw vond opnieuw een opleving van de bouwactiviteiten plaats, waardoor de stad beter moest worden beschermd tegen vuurgeschut en verrassings-aanvallen. Tijdens de zeventiende en achttiende eeuw verplaatste de verdediging zich steeds meer naar de buitenwerken en sloopte men een groot deel van de wallen, poorten en torens van de eerste ommuring. De oude omwalling langs de Maas werd gehandhaafd en bleef tot de opheffing van de vesting in 1867 deel uitmaken van de vestingwerken. In 1850 was Maastricht nog geheel omgeven door uitgebreide vestingwerken. Tussen 1850 en 1867 werden bovendien nog nieuwe werken uitgevoerd. De vestingwerken bleven intact totdat de positie van Maastricht als versterkt steunpunt werd opgeheven. Onder leiding van ingenieur F.W.J. van Gendt namen de sloopwerkzaamheden eind 1867 een aanvang. In

1868 werden de Tongerse- en Brusselsepoort gesloopt. In 1869 volgde de Boschpoort. In Wyck waren rond 1870 eveneens grote delen van de vestingwerken verdwenen. In 1874 verdween de walmuur aan de Capucijnenstraat en de Lindenkruispoort, een jaar later volgde de overwelfde doorvaart van de Boschpoort. Tussen 1877 en 1913 werden successievelijk de resterende walgedeelten tussen Tongersestraat en Brusselsestraat en aan de Herbenusstraat afgebroken. Naast de sloop van een groot aantal militaire bouwwerken vond ook restauratie en heropbouw plaats.
Ten behoeve van de ontwikkeling van de infrastructuur in en rond Maastricht in de periode 1820-1867 vonden een aantal aanpassingen in de vestingwerken plaats. Zo moest de aangelegde havenkom (het Bassin) verbonden worden met het kanaal. Deze verbinding werd gevormd door een bijna zeventien meter lange doorvaart met tongewelf ten oosten van de Boschpoort. In 1825 werd bovendien een verbindingskanaal met de Maas gegraven, dat nog steeds aanwezig is. Daarnaast werd ca. 1856 ten behoeve van de spoorreizigers dwars door de vestingwerken ten oosten van Wyck een voetpad aangelegd naar het tweede station dat aldaar gereed kwam. Het voetpad volgde ongeveer de loop van de huidige Mathias Wijnandsstraat en Coclerstraat (17). In 1865 werd vervolgens een weg aangelegd in de richting van de huizen van Wyck. Deze weg sloot in Wyck aan op de doorbraak in de wal. Ongeveer halverwege de huidige Stationsstraat kwam een eerste nieuwe poort. De aanleg van de weg en de bouw van de poort impliceerden een doorbraak in de bestaande aaneengesloten bebouwing van de Rechtstraat. De uitvoering hiervan zou echter tot 1880 op zich laten wachten. In het verlengde van de Boschstraat werd eveneens circa 1856 een poterne gebouwd ten behoeve van de treinreizigers die als bestemming het station Boschpoort hadden (18). Het opvallendste bouwwerk aan de verdedigingswerken is wel de Poort Waarachtig. In 1887-1888 werd het middendeel van de wal tussen de rondelen "Haet en Nijt" gesloopt teneinde ruimte te scheppen voor een nieuwe verbindingsweg met St. Pieter die dwars door de walmuur was geprojecteerd. Op de plaats van de doorbraak werd in 1888, naar ontwerp van Victor de Stuers de Poort Waerachtig gebouwd.

5. Nederzettingsstructuur

5.1 Ontwikkeling tot ca. 1850

Maastricht ontstond op een locatie die zich bij uitstek leende voor de oversteek van de Maas. In de Romeinse tijd (60 v. Chr. - 450 n. Chr.) was deze rivierovergang een wezenlijk punt in de belangrijke verkeersverbinding tussen Keulen en Tongeren. Bovendien leidde vanuit dit punt een weg in noordelijke richting langs de westelijke Maasoever en een weg in zuidelijke richting langs de oostelijke oever. Ter bescherming van de vaste oeververbinding die de Romeinen er tot stand brachten, bouwden zij een kamp, dat gelegen moet hebben op de plaats van het huidige Stokstraatkwartier (zie ook bijlage 4).
Na de verwoesting van de nederzetting door de Franken kwam het zwaartepunt van de nieuwe nederzetting meer naar het oosten (ter hoogte van het huidige Vrijthof) te liggen. Debet aan de verschuiving was niet alleen de bouw van een Frankische palts op deze plaats, maar ook het graf van St. Servatius dat oostelijk van de stad langs de weg naar Tongeren was gelegen, en grote aantallen pelgrims trok. Deze laatste ontwikkeling raakte in een stroomversnelling toen de nederzetting tijdens de zesde eeuw bisschopsstad werd (tot 722) en bijgevolg in belang toenam.
Rond 880 werd Maastricht opnieuw verwoest. De nederzetting leefde echter spoedig daarna op en kreeg in 908 tol- en muntrecht (19). Op de plaats waar voorheen het Romeinse kamp had gelegen ontstond een kleine handelsnederzetting. Toen in de elfde eeuw de Maashandel tot bloei kwam, trok Maastricht hiervan profijt. Aan de overzijde van de nieuwe brug, die in 1298 werd voltooid, en zo de eerste vaste oeververbinding over de rivier vanaf de monding vormde (20), ontstond de handelsvoorstad Wijck. Tussen 1294 en 1300 werd de, inmiddels ruim een halve eeuw oude, stenen vestingwal zodanig uitgebreid dat ook de voorsteden erdoor werden beschermd (21).
Tijdens de middeleeuwen betekende ook de bloeiende Servaasbedevaart een belangrijke bron van inkomsten. Bovendien ontstond er tengevolge van deze bedevaart een sterke toename van het aantal kloosters en geestelijke instellingen, die vaak ook nog een verpleeg- of armenhuis exploiteerden (22).In deze periode kende Maastricht bovendien een bloeiende lakennijverheid, die echter na 1550 volledig wegkwijnde.
Inmiddels was de stad zich, mede vanwege de strategische ligging aan de Maas, steeds meer tot vesting- en garnizoenstad gaan ontwikkelen. Met name sedert het begin van de tachtigjarige oorlog (1568-1648) raakte deze ontwikkeling in een stroomversnelling. Het militaire belang van de stad

werd tijdens de achttiende eeuw onderstreept door de aanleg van uitgebreide fortificaties vóór de middeleeuwse stadsmuren (23). Ook gedurende de Franse Tijd (1794-1814) bleef Maastricht een belangrijke vestingstad. Nadat de stad in 1814 onder Nederlandse souvereiniteit was gekomen, en in 1815 hoofdstad van de provincie Limburg werd, werd de militaire functie zelfs nog versterkt door de aanleg van fort koning Willem I aan de noord-westzijde (24). De laatste maal dat de vesting dienst deed was tijdens de Belgische opstand in 1830.
Hoewel de hele provincie Limburg van 1830 tot 1839 onder Belgische souvereiniteit kwam, wist enkel Maastricht de Nederlandse status te behouden. De stad kreeg spoedig speciale faciliteiten voor het handelsverkeer met België en Noord-Nederland. Bijgevolg begon men in Maastricht zélf die produkten te fabriceren welke oorspronkelijk uit België waren aangevoerd. Een eerste aanzet werd in 1832 door Petrus Regout gemaakt met de produktie van glas en kristal dat voorheen uit Val St. Lambert was gekomen.

5.2 Ontwikkeling 1850-1940 in hoofdlijn

Eerst nadat de vesting van Maastricht in 1867 werd opgebouwd, kon met het slechten van de knellende verdedigingswerken rond de stad worden begonnen. Op de plaatsen waar voorheen bastions en verdedigingsmuren lagen kwamen grotendeels singels tot stand, die de stad als een eerste rondweg omsloten. De industrie profiteerde van de sloop van de vestingwerken; de papierfabriek op de noordelijke vestingmuren en de Société Céramique op de terreinen van de vestingwerken ten zuiden van Wijck zijn de meest in het oog springende negentiende eeuwse voorbeelden. Daarnaast kreeg, als gevolg van de slechting, de stad een ruimtelijke aansluiting op station en spoorweg. Van dit laatste getuigt de laat-negentiende eeuwse Percee van Wijck. Eveneens rond de eeuwwisseling werd ten zuiden van de stad, in aansluiting op het stadspark, dat reeds vóór de slechting van de vestingwerken was aangelegd, een villawijk gebouwd. Arbeiderswoningen werden tijdens de laatste decennia van de negentiende eeuw op bescheiden schaal in de nabijheid van industrievestigingen gerealiseerd. Het initiatief van de woningbouw ging met name van industriëlen uit. De bouw van arbeiderswoningen bereikte eerst een grote vlucht met de invoering van de Woningwet in 1901.

Binnenstad

Bij de beschouwing van de plattegrond van Maastricht van rond 1860 valt binnen de omwalling het grotendeels onbebouwde terrein in het westelijk

stadsdeel op (zie kaart Bijlage 8e). In dit gebied, dat sedert de veertiende eeuw deel uitmaakte van de stad, speelde zich met name in de onmiddellijke omgeving van de Boschstraat een niet onbelangrijk deel van het economisch leven af. Tot de tweede helft van de negentiende eeuw werd het gebied deels beheerst door een aantal grotere instellingen. Zo lag er in het noordelijk deel tot het einde van de achttiende eeuw een Capucijnenklooster. Dit terrein diende vervolgens tot ca. 1870 als gemeentelijke begraafplaats. Daarnaast bevonden zich in de nabijheid van de Lindenkruispoort militaire kampementen en lagen meer zuidwestelijk twee kruitmagazijnen, die men zoveel mogelijk uit de bebouwing wilde weren. Bovendien was het beleid gedurende de tijd dat Maastricht als vestingstad functioneerde erop gericht dit deel van de stad zoveel mogelijk onbebouwd te laten teneinde ruimte te scheppen voor tuinen, landerijen en stadsboerderijen.
In de laatste decennia van de negentiende eeuw, met name na de opheffing van Maastricht als vestingstad, kwam hierin verandering. Een aantal grotere gebouwen, zoals de Catharinakerk en een deel van het Capucijnenklooster werden afgebroken of voor een andere functie, zoals onderwijs, geschikt gemaakt. Op de open plaatsen werd veelal nieuwbouw gerealiseerd, waarbij met name de kleinere nijverheid in belangrijke mate vertegenwoordigd was. Daarnaast bood de wijk in toenemende mate gelegenheid tot huisvesting voor arbeiders die in de nabije omgeving in de grote fabrieken werkten.
Deze ontwikkeling voltrok zich niet volgens een strak gepland stramien. Bijgevolg vertoont het gebied weinig bouwkundige samenhang. Daarvan getuigt nog steeds het heterogene karakter en de onregelmatige structuur die gekenmerkt wordt door een grote afwisseling in vormgeving en bouwperiode. Pakhuizen, produktieruimten, etage- en eengezinswoningen, kloosters en scholen werden ernaast en door elkaar gerealiseerd.
Na de tweede wereldoorlog is het boven beschreven karakter van dit stadskwartier op een aantal plaatsen aangetast als gevolg van de bouw van onder meer een brandweerkazerne met aangrenzende flat en de vestiging van de Gemeentebedrijven (25).

Ook aan de noordzijde (rondom het Bassin) trad in de 19e en 20e eeuw verdichting op. De aanleg van de binnenhaven, het Bassin, op het voormalige kloosterterrein van de Nieuwe Biesen en de grootschalige industrie die daaromheen ontstond, heeft er de oorspronkelijke structuur ingrijpend veranderd.

Terrein van de voormalige vestingwerken

Na de ontmanteling van de vestingwerken vallen met betrekking tot de stadsuitbreiding twee facetten op:
a) de industrialisatie die zich grotendeels verbreidde in het noordelijk deel van de stad en hierboven reeds kort is besproken;
b) de eerste daadwerkelijk geplande stadsdelen welke voor bewoning waren bestemd en hieronder besproken zullen worden.
In tegenstelling tot de ontwikkeling van het kwartier Boschstraat-West (a) werd de uitleg van de stad met het Villapark en de Percee (b) planmatig ontwikkeld. Deze woonwijken kwamen tot stand buiten de vestingmuren. In het zuiden op de westelijke Maasoever in de vorm van een villapark, een in grote steden algemeen verbreide vorm van stadsuitleg in de negentiende eeuw én in het oosten aan de overzijde van de Maas in de vorm van een nieuwe uitbreiding van de voorstad Wyck. Deze laatste was met name te danken aan de aanwezigheid van een station op de oostelijke Maasoever sedert 1853 (26).
Ofschoon reeds in de jaren zestig van de negentiende eeuw een commissie werd gevormd die zich bezighield met de slechting van de vestingwerken en met de nieuwe stedelijke invulling van het gebied, duurde het tot de jaren tachtig vooraleer de uitbreidingsplannen gerealiseerd werden. In 1882 ontwierp de stadsarchitect W.J. Brender à Brandis het rechte stratenplan voor de uitbreiding van Wyck. Naar dat model vervaardigde hij tussen 1882 en 1884 ook een stratenplan voor het latere Villapark.
De stadsuitbreiding werd het eerst geëffectueerd op de oostelijke Maasoever in Wyck. De aanleg van de stationswijk (Sint Maartenslaan, Stationsstraat, Alexander Battalaan, Wilhelminasingel, Bourgognestraat) is in belangrijke mate bepaald door de ligging van de verstingwerken, de spoorwegen en de stationsgebouwen. Deze stationswijk is tussen 1885 en 1915 gebouwd en is in verband met de ligging nabij het station met veel zorg ingericht. Ofschoon reeds in 1865 de eerste percee door de stadsomwalling in de richting van het station werd gerealiseerd, duurde het tot 1882 vooraleer met de eigenlijke doorbraak door de bestaande bebouwing van de Rechtstraat kon worden begonnen. Aangezien op dat moment nog geen zekerheid bestond omtrent de definitieve locatie van het station Maastricht, werd de lijn van de nieuwe straat getrokken in het verlengde van de oude Wycker Brugstraat, loodrecht op de reeds bestaande overweg. De nieuwe hoofdas (Stationsstraat) werd met twee rijbanen gescheiden door een dubbele rij bomen, zeer ruim aangelegd. Vanaf de Maasbrug tot aan de Rechtstraat bleef de

oorspronkelijke bebouwing echter gehandhaafd. Teneinde de zeer sterke overgang tussen de oude Wycker Brugstraat (breedte 11 meter) en de Stationsstraat (breedte 26 meter) beter op elkaar te doen overgaan werd het stuk tussen Rechtstraat en Lage Barakken enigszins schuin geprojecteerd. De overige oost-westverbindingen waren gericht op de gebouwen langs het spoorwegemplacement. De St. Maartenslaan leidde naar het voormalige station staatsspoor en de Bourgognestraat naar het goederenstation. De noord-zuidverbindingen zijn niet loodrecht op de oost-westassen geprojecteerd maar lopen praktisch parallel met de spoorlijnen. De belangrijkste noord-zuidverbinding, de Wilhelminasingel, is in belangrijke mate bepaald door de ligging van de oude vestinggordel. Zij buigt derhalve aan de noordzijde in westelijke richting van de Maas. Aan de zuidzijde kreeg de singel een beëindiging in een grote vrijstaande villa van een der directeuren der Société Céramique. De singel liep aan de zuidzijde door aangezien de vestingterreinen hier al eerder aan de Société Céramique waren verkocht.

Van meet af aan was het de bedoeling van deze uitleg een deftig stadsdeel met brede avenue´s en boulevards te maken. De as van de weg liep direct in de richting van de in 1879 voltooide Villa Wyckerveld, dat in bezit was van een van de familieleden Regout. De villa zou aan de oostzijde een waardige afsluiting van de deftige buurt vormen.
Het gemeentelijk beleid was erop gericht dat uitsluitend deftige burgers en middenstanders zich in de nieuwe wijk zouden vestigen. Strenge bouwverordeningen dienden de allure van de straat te beschermen. Zo werd onder meer bepaald dat de hoekpanden op kruisingen afgeschuinde hoeken dienden te hebben (een voorschrift dat ook in het Villapark van kracht zou zijn) en werden eisen gesteld omtrent de goothoogte. De panden van voor 1915 hebben in de meeste gevallen drie bouwlagen. De jongere bebouwing telt daarentegen doorgaans vier lagen terwijl de hoogte van de gevels gelijk is gebleven. De ligging van de bebouwing aan de uitvalsweg naar het station maakte dat er veel luxe-winkels en talrijke hotels en restaurants werden gevestigd. De bouwstijl in de Percee is een voortzetting van de negentiende eeuwse neo-stijlen.

De tweede uitleg van de stad, het Villapark, was eveneens gereserveerd voor de stedelijke middenklasse die niet langer in de overbevolkte stad wilden wonen. Na de ontmanteling van de vestingwerken werd een brede ring van singels rondom de stad aangelegd. Als basis voor de aanleg van het Villapark werd eerst een wegenplan ontworpen, gebaseerd op de voormalige functie van

het terrein als inundatiegebied van de vestingwerken. Aangezien dit inundatiegebied in zes kommen was verdeeld, werd het terrein dienovereenkomstig in zes stukken verdeeld. Dwars door het gebied liep de Prins Bisschopsingel die werd gekruist door de brede St.Lambertuslaan. Op de kruising vormden de twee hoofdstraten een rond plein. De St. Lambertuslaan liep in noordelijke richting tot aan de voormalige St. Pieterspoort. De overige straten werden in regelmatig plan aan weerszijden van deze wegen aangelegd. De uitleg werd geprojecteerd op enige afstand van de middeleeuwse omwalling, die op deze plaats behouden bleef. In het laag gelegen terrein tussen walmuur en uitleg, dat vaak onder water liep, werd door de Belgische tuinarchitect Rosseels een park met vijver ontworpen. Het Villapark werd ingepast binnen het terrein van de vestingwerken. Een aansluiting met de voormalige gemeente St. Pieter werd aanvankelijk niet nagestreefd. De Lambertuslaan boog aan de zuidzijde af naar het oosten tot aan de Lage Kanaaldijk. Pas op het einde van de negentiende eeuw werden aan de Lambertuslaan nieuwe wegen aangehaakt. Ter verbetering van de ontsluiting van het Villapark werd in 1888 een doorbraak in de walmuur tussen de bolwerken "Vijf Koppen" en "Haet en Nijt" gemaakt. De naar ontwerp van Victor van Stuers gebouwde poort Waerachtig is hiervoor al gememoreerd.
Aan de bebouwing van het villapark werden strenge eisen gesteld; niet alleen hadden de bouwtekeningen goedkeuring nodig van B&W, ook werd bepaald dat hoekpanden, gelijk in de Percee, afgeschuind of afgerond moesten worden. De zijgevels moesten, voor zover het blinde muren betrof, in elk geval met lijsten, nissen enz. worden gedecoreerd. Er dienden 49 kavels beschikbaar te zijn voor de bouw van vrijliggende villa's. Drieëndertig kavels waren gereserveerd voor de bouw van dubbele en driedubbele villa's die als totaliteit dienden te worden uitgevoerd. Langs de Van Heylerhoflaan werd een aaneengesloten bebouwing gerealiseerd. Aan deze weg werden de eerste panden van het villapark gebouwd. Aangezien de belangstelling aanvankelijk beperkt was, kreeg de stadsarchitect Jac van Gils in 1899 van de gemeente opdracht het villapark te verfraaien. De straten kregen een breedte van 25 m. en werden verfraaid door de aanleg van veel groen. Bovendien werd een afstand van acht meter tussen rooilijn en bebouwing verplicht gesteld.
De toestroom van gegoede burgers uit de stad kwam nu op gang. Zij verlieten hun woningen in de binnenstad om in de deftige wijk domicilie te zoeken. De burgerhuizen in de stad werden veelal opgesplitst en verhuurd aan arbeidersgezinnen die er één- en tweekamerwoningen betrokken.

Met de industriële ontwikkeling van Maastricht, zoals hierboven reeds beschreven, nam ook de vraag naar arbeidskrachten toe. Het aantal arbeiders dat in de Maastrichtse industrie werkzaam was, bedroeg in de jaren 1835-1840 ca. 500, in 1850 was het aantal toegenomen tot ca. 1200, terwijl er in 1870 reeds ca. 3600 arbeiders werkzaam waren.
De omwalling van de stad beperkte de mogelijkheden tot het bouwen van huisvesting voor arbeiders. Tijdens de jaren vijftig en zestig van de negentiende eeuw werden in de Coxstraat, de Grachtstraat en bij het Bassin ten behoeve van arbeiders drie verdiepingen tellende huizen gebouwd (29), welke inmiddels zijn gesloopt. Deze huizen waren, al naar gelang de grootte, bestemd voor zes tot twaalf gezinnen. Als gevolg van de beperkte ruimtelijke mogelijkheden in de Maastrichtse binnenstad werd aanvankelijk de bouw van meergezinshuizen in de vorm van hoogbouw gerealiseerd. Zo liet P. Regout, in navolging van de "Cité Ouvrière" in de St. Anthoniusstraat een vijf verdiepingen tellend gebouw met 76 kamers voor veertig gezinnen bouwen. Later werd het gebouw uitgebreid tot 84 kamers en huisden er zeventig gezinnen. Nadat het gebouw in 1928 was ontruimd, functioneerde het nog tien jaar als pakhuis voordat het werd gesloopt.
Aangezien niet lang na het gereedkomen van de hoogbouw in de St.Anthoniusstraat de vestingstatus van Maastricht werd opgeheven werd er verder geen hoogbouw meer gerealiseerd.
De als gevolg van de sloop van de vestingwerken vrijgekomen terreinen werden aanvankelijk echter niet, of slechts in zeer beperkte mate voor arbeiderswoningbouw bestemd, maar dienden voornamelijk tot het bouwen van villa's en burgerwoningen. De gegoede burgerij trok naar de nieuwe wijken, terwijl de voormalige vaak uitgeleefde patriciërshuizen in het oude stadscentrum werden ingericht tot één- en tweekamerwoningen.
Op initiatief van een aantal industriëlen werd rond 1880 ten noorden van de papierfabriek het Quartier Amélie gebouwd. Deze 59 éengezinswoningen zijn echter inmiddels gesloopt. Circa 1877 werd, eveneens op instigatie van een aantal ondernemers, de "Maastrichtsche Bouwvereeniging" opgericht. Tijdens de eerste helft van de jaren tachtig bouwde deze vereniging op eigen terreinen aan de Statensingel, het Lindenkruis en de Herbenusstraat een aantal klein éengezinshuizen. In 1939 werden ruim twintig van deze woningen aan de Statensingel vergroot en gemoderniseerd. Daarnaast werd in 1898 de vereniging "Arbeiderswoningen" opgericht. Reeds een jaar later kwamen zeventien éengezinswoningen aan de Herbenusstraat en zeventien aan de Statensingel gereed. Wat betreft de vereniging "Arbeiderswoningen" bleef het bij deze 34 woningen.

In 1920 nam de Bouwvereniging "St. Servatius" de aandelen van de vereniging "Arbeiderswoningen" over.
Dat de huisvestingsomstandigheden rond de eeuwwisseling in Maastricht allesbehalve rooskleurig waren, bleek uit de eerste algemene woningtelling in Nederland van 1899. Daarbij kon worden geconstateerd dat 31 % van het totaal aantal woningen in de gemeente uit niet meer dan één kamer bestond. Een aantal arbeiders nam rond de eeuwwisseling zelf initiatieven tot een bijdrage in de leniging van de woningnood. Op instigatie van de RK Volksbond werd in 1902 de spaarbouwvereniging "St. Servatius" opgericht. Reeds in 1903 begon deze vereniging met de bouw van de eerste woningen. Aan de Heerderweg, op grondgebied van de gemeente Heer, werden zes boven- en zes benedenwoningen gerealiseerd.
Kort na de oprichting van "St. Servatius" kwam de Woningwet tot stand. Teneinde voor rijksvoorschotten in aanmerking te komen werd de bouwspaarvereniging getransformeerd tot een woningvereniging in de zin van de Woningwet. Naast "Servatius" waren ook bouwverenigingen werkzaam die zich ten doel stelden woningen te verschaffen aan de leden van de vereniging. Zo werden in 1903 twee nieuwe coöperatieve bouwverenigingen, namelijk "Eigen Huis" en "Ons Belang", opgericht. Deze beide verenigingen, die niet opereerden in de zin van de Woningwet, kregen in 1904 blokken van de voormalige vestingterreinen aan de Statensingel en Prins Bisschopsingel in bezit. "Servatius" kreeg, eenmaal toegelaten in de zin van de Woningwet, financiële mogelijkheden om op grote schaal sociale woningbouw te realiseren. In 1907 kwamen de eerste tachtig woningwetwoningen tot stand in de buurt van de Volksbondweg. De huizen waren onderverdeeld in boven- en benedenwoningen. In 1910 realiseerde de vereniging dertig huizen met zestig woningen in de Van den Berghstraat, Theodoor Schaepkensstraat, Parallelweg en Coclerstraat. In 1912 werden daarnaast tien dubbele woningen aan de Parallelweg gebouwd. Naast de bouw van arbeiderswoningen voorzag "Servatius" ook in de huisvesting voor de middenstand. Zo bouwde de vereniging in 1918 negen middenstandswoningen aan het Volksplein.
De stedebouwkundige structuur van de stadsuitbreiding ten noorden van de St. Maartenslaan vertoont duidelijk een planmatige aanleg van deze uitbreiding en wijkt duidelijk af van de ten zuiden ervan gelegen stationswijk. Deze noordelijke uitbreiding werd gerealiseerd tussen 1910 en 1925 en heeft een meer gesloten karakter. In het midden van dit gebied ligt het vijfhoekige Sterreplein van waaruit evenzovele radiale straten lopen. De aansluiting van het Sterreplein met de St. Maartenslaan is door de bouw van de oprit van de Wilhelminasingel verloren gegaan. De

buitenblokken bestonden overwegend uit middenstandswoningen. Tussen Coclerstraat en Th. Schaepkensstraat zijn volkswoningbouwcomplexen gebouwd. Het blok tussen Parallelweg en Van de Berghstraat is in 1910 opgericht door de Bouwvereniging St. Servatius en bestaat uit dubbele huizen met overwegend driekamer-woningen. De westzijde van de Van de Berghstraat is in 1919 gebouwd door de in 1915 opgerichte Bouwvereniging Beter Wonen en bestaat uit eensgezinswoningen. Twee bouwcomplexen aan het Sterreplein zijn gebouwd met grote utilitaire complexen. Tussen St. Maartenslaan en A. Lipkensstraat werd in 1911 de ambachtsschool gebouwd en aan de Franciscus Romanusweg werden tussen 1920 en 1935 de Gereformeerde Kerk met pastorie, de Suringarschool, het Protestants Tehuis en het Sportfondsenbad gebouwd. Ten noorden van het Sterreplein verrees in 1922 aan de Franciscus Romanusweg rondom het Schildersplein een planmatig aangelegde wijk met een gesloten karakter.

Inmiddels waren te Maastricht twee nieuwe woningverenigingen tot stand gekomen. In 1915 was de socialistische Bouwvereeniging "Beter Wonen" en in 1917 "De St. Mathiasbouwvereeniging" opgericht. "Beter Wonen begon in november 1916 met de bouw van 56 ééngezinswoningen aan het Minister Goeman Borgesius plantsoen. "St. Mathias" realiseerde in 1920 aan Statensingel, Herbenusstraat, Kazemattenstraat en Laag Frankrijk de eerste 36 ééngezinswoningen. De eerste ééngezinswoningen van "Servatius" werden in 1918 aan de Proosdijweg gebouwd.
Inmiddels waren ook bouwverenigingen gesticht, die gericht waren op andere doelgroepen dan arbeiders in het algemeen. In 1917 was de bouwvereniging "Woningzorg" opgericht, die zich speciaal richtte op ambtenaren. De eerste woningen van deze verenigingen kwamen in 1919 tot stand. In datzelfde jaar werd op initiatief van de Staatsspoorwegen de vereniging "Eigen Haard" opgericht ten behoeve van het spoorwegpersoneel.
De bouwactiviteiten in de sociale woningbouw namen rond 1920 sterk toe, liepen tussen 1923 en 1927 weer terug om tijdens de jaren dertig weer verder op te lopen.
Uit de periode van het interbellum stamt dan ook de grootste buitenstedelijke uitbreiding, namelijk de complexen arbeiderswoningen in het Proosdijveld. In het noorden sluit deze grootschalige arbeiderswijk stedebouwkundig aan op de reeds oudere bebouwing langs de Statensingel, terwijl de woonbuurt aan de zuidzijde wordt afgesloten door Tongerseweg en de parkachtige omgeving die doorloopt tot aan het Villapark. De wegen in dit uitbreidingsgebied sluiten grotendeels in rechte hoeken op elkaar aan. De eerste woningen in deze wijk werden door de

woningbouwvereniging aan de NW-ZO richting lopende Volksbondweg gebouwd. In datzelfde jaar kwamen, eveneens van Servatius, een groot aantal woningen gereed in de haaks op de Volksbondweg gelegen Mr. Ulrichweg. Van 1916 tot 1930 wordt het hele gebied tussen Hertogsingel en Ruttensingel, welke beiden parallel lopen met de Volksbondweg, volgebouwd. Van 1931 tot 1940 wordt het gebied ten westen van de Ruttensingel (Bloemenbuurt) door de woningverenigingen Beter Wonen en Mathias volgebouwd. Het stratenpatroon wijkt duidelijk af van de uitbreiding tot 1930. De straten zijn kort of zijn grillig, met veel bochten, aangelegd. Eveneens een meer grillig karakter heeft de door de bouwvereniging Servatius medio jaren dertig aangelegde volkswoningen in de Boschpoort. De wijk ligt geïsoleerd en is van de stadsbebouwing gescheiden door de grootschalige industrieterreinen bij het Bassin.

Resumerend kan gesteld worden dat ruimtelijk gezien de uitbreidingen tot 1910 plaats vonden op de vestingwerken aan de noordwestzijde van de stad, buiten de Brusselsepoort en in Wijck tussen de Maas en de spoorlijn Maastricht-Hasselt. Eerst vanaf ca. 1920 overschreed de uitbreiding deze spoorlijn en werd aan de oostzijde van het station in een parkachtige aanleg een complex middenstandswoningen gebouwd. Na de eerste wereldoorlog ging men er steeds meer toe over bouwgronden te zoeken die buiten de voormalige stadsmuren lagen, aangezien het gebied binnen de muren inmiddels grotendeels was volgebouwd.
In de jaren dertig vond de stedebouwkundig ingrijpende doorbraak plaats naar de markt als gevolg van de aanleg van de Wilhelminabrug. Verdere ingrijpende wijzigingen van belang voor de oude binnenstad vonden eerst plaats tijdens de jaren zestig en zeventig met:

- de sloop van delen van het oude Boschstraatkwartier;
- de demping van het kanaal tussen Bassin en het kanaal Maastricht-Luik;
- de aanleg van de Kennedybrug, welke ten zuiden van de stad aansloot op de negentiende eeuwse singels, die bijgevolg transformeerden tot een drukke rondweg ten behoeve van het snelverkeer.

6. Conclusies Maastricht

Een stedebouwkundige karakteristiek van de deelgebieden binnen het beschermd stadsgezicht.

Binnen het beschermd stadsgezicht (1985) kunnen vier deelgebieden met een homogeen karakter onderscheiden worden: de deelgebieden komen niet geheel met de huidige wijkverdeling overeen, zodat voor alle duidelijkheid voor een andere benaming is gekozen. De typologische karakteristiek zal in het onderzoeksproject Historische Structuuranalyse Maastricht uitvoerig bestudeerd worden: onderstaande beschrijving geldt derhalve slechts als een globale beschouwing.

A. Stadskern binnen de eerste omwalling

begrenzing
Op de linker Maasoever het gebied binnen de eerste middeleeuwse omwalling; begrensd door de Kleine Gracht, Grote Gracht, St. Servaasklooster, Ezelsmarkt, Looiersgracht (althans dwars op deze straat langs de Noordelijke Jekerdam) Klein Grachtje, Lang Grachtje, Helpoort, O.L.V.-Wal, Het Bat, Kesselskade en op de rechter Maasoever het gebied dat begrensd wordt door het Wijcker Heidenstraatje, Wijcker Grachtstraat (van deze straat wordt nog aangenomen dat ze ter plaatse van de eerste Wijcker omwalling ligt), St. Maartenslaan, Oeverwal en Stenenwal.

stedebouwkundige typologie
Het stratenpatroon toont in de blokken langs de Maas een regelmatig rechthoekig karakter (Stokstraatgebied, Kesselskade en zijstraten) dat parallel op de loop van de Maas is georiënteerd en in relatie tot de Romeinse en Middeleeuwse bruggen kan worden gebracht.
Op de linker Maasoever bezitten het zuidelijke en westelijke deel een meer een organisch karakter, omdat de straten er mede bepaald zijn door de Jekerloop, de eerste stadsomwalling en de daarin opgenomen stadspoorten, alsmede door de bezittingen van kloosters aan de rand van dit gebied, zoals van de Dominicanen en de Minderbroeders (beide kloosterstichtingen dateren nog uit de eerste helft van de dertiende eeuw). De oorspronkelijke ligging van de stadspoorten is nog herkenbaar gebleven in de clustering van straten, zoals bij de Tweebergenpoort, Ezelsmarkt (Lenculenpoort), Tafelstraat/Achter de Molens (Looierspoort) en de Pietersstraat (Minderbroederspoort).

De kavels zijn van oorsprong zeer smal (3,5 bij 4,5 meter); in de hoofdstraten zijn de kavels aanmerkelijk dieper dan in de zijstraten en dit is

in de hoofdstraten bovendien ook herkenbaar aan de hoogte van de daken (Grote Staat, Kleine Staat, Wolfstraat, Smedestraat, Vrijthof, Markt, Rechtstraat).

De rooilijnen zijn in de laatste drie eeuwen rechtgetrokken, waarbij soms nieuwe straatwanden zijn gebouwd, zoals in de Mickelersstraat (1787), Hoenderstraat (1865), Maastrichter Brugstraat (zuidzijde: 1878) en de Helmstraat (1910).
De panden bezitten overwegend drie bouwlagen: in de hoofdstraten en aan de pleinen hebben sommige paden nog een lage extra bovenverdieping (mezzanino). De smalle straten in het zuidelijke deel kennen meer panden met slechts twee bouwlagen.

Doorgaans is de tweede bouwlaag minder hoog dan de eerste en is de derde bouwlaag weer lager dan de tweede.

De voorgevels van de panden in dit stadsdeel dateren overwegend uit de 17de en 18de eeuw en zijn opgebouwd uit bakstenen muurvlakken met hardstenen raam- en deuromlijstingen, terwijl veelal ook hardstenen of mergelstenen cordon-, sier- en waterlijsten zijn toegepast, alsmede gootklossen, gevelstenen en gevelornamenten. Veel kruisverdelingen zijn uit de raampartijen weggebroken. De kappen liggen in de meeste gevallen parallel aan de straat en hebben een helling van 45 graden. De meeste panden zijn gedekt met zadeldaken en de hoekpanden hebben vaak een schilddak.

Het inwendige van deze panden bevat veelal nog resten uit oudere bouwperioden, zoals 16de eeuwse balklagen en kelders die soms nog uit de 14de eeuw dateren. De meeste kelders dateren echter uit de 16de en 17de eeuw en zijn met mergelstenen tongewelven gedekt. Achtergevels en scheiwanden tonen soms nog resten van 16de eeuws vakwerk.

B. De uitbreiding binnen de tweede omwalling

begrenzing
Het deelgebied ligt op beide Maasoevers tussen de eerste en tweede omwalling.

stedebouwkundige typologie
Het deelgebied heeft geen homogeen karakter meer, omdat ten gevolge van grootschalige infrastructurele werken en nieuwbouwprojecten in het noordelijk deel en op de binnenterreinen de oorspronkelijke structuur sterk gewijzigd is.

Het stedelijk patroon werd aanvankelijk gevormd door radiale hoofdassen en tangentiale dwarsverbindingen. De radiale assen volgden de oude uitvalswegen, die voor de aanleg van de tweede stadsomwalling (begin 14de eeuw), wellicht al partieel bebouwd waren. De radialen lopen van de stadspoorten in de eerste omwalling naar de poorten in de tweede walmuur: de Boschstraat (tussen de Gevangenpoort en de Boschpoort), de Tongersestraat (tussen de Lenculenpoort en de Tongersepoort).
De radiale structuur is in mindere mate herkenbaar in de Capucijnenstraat (tussen de doorbraak in de walmuur aan de Statenstraat en de Lindenkruispoort), de Pietersstraat (tussen de Minderbroederspoort en de Pieterspoort) en de Grote Looiersstraat (tussen de Looierspoort en de Waterpoort De Reek).
In Wijck is deze structuur alleen nog herkenbaar in de Hoogbrugstraat (tussen de oude Hoogbruggepoort en de Duitsepoort) en in mindere mate in de Maartenspoort (tussen de St. Maartenspoort en de St. Maartensbuitenpoort).

De tangentiale verbindingen zijn niet altijd volgens ideale lijnen aangelegd, maar ze zijn veeleer door natuurlijke ontwikkelingen tot stand gekopmen. Bijvoorbeeld omdat vanaf de radiaal eerst alleen een dwarsverbinding naar een bestemming op het binnen terrein liep en dat deze weg pas in een later stadium werd doorgetrokken (Kruisherengang; Capucijnengang; Maastrichter Pastoorstraat). Een aantal van dergelijke doodlopende dwarsverbindingen is later weer dichtgebouwd. Soms zijn die wel nog in de huizen herkenbaar gebleven.

De terreinen tussen de radiale hoofdassen zijn lange tijd onbebouwd gebleven, onder meer ten gevolge van de economische terugval aan het eind van de 16e eeuw. Veel van de grotere binnenterreinen waren als kloostergebied of militair oefenterrein in gebruik. Pas in de 19e en 20e ste eeuw trad geleidelijk een verdichting van de tussenliggende binnenterreinen op. Aan de westzijde waren het vooral boerderijen

(Brusselsestraat, Jekerstraat, Calvariestraat) en aan de noordzijde voornamelijk bedrijfspanden en arbeiderswijken (Boschstraat-noord, Bassin, Maagdendries, Batterijstraat, Uitbelderstraat, Herbenusstraat, Hoogfrankrijk).
De aanleg van de binnenhaven Het Bassin op het voormalige kloosterterrein van de Nieuwe Biesen en de grootschalige industrieën die daar in de vorige eeuw omheen werden opgericht hebben de oorspronkelijke structuur ingrijpend veranderd. Hetzelfde geldt voor het Boschstraat-oostkwartier, dat indirect ten gevolge van de industrialisatie in de twintigste eeuw verpauperd was en dat tijdens de stadsvernieuwingscampagne tussen 1978 en 1988 volledig vernieuwd werd.

Ook op de rechter Maasoever vond eenzelfde ontwikkeling plaats: oorspronkelijk lag in het middelste blok het kloosterterrein van de Annunciaten, waardoorheeen in 1884 de doorbraak naar het Station werd aangelegd (zie deelgebied 3.1). Het zuidelijk blok had in de 18e eeuw nog een militaire functie, maar kreeg in de loop van de 19e eeuw een industriële betekenis. In de directe omgeving van dit blok werden verschillende arbeiderswoningen opgericht.

De rooilijnen van de radiale hoofdassen hebben het oude natuurlijke verloop grotendeels behouden. Zelfs de getrapte rooilijn langs de middelste Jekerarm (Grote- en Kleine Looierstraat) is bewaard gebleven. De kavelbreedte van 6-8 meter is aanmerkelijk breder dan in de oude stadskern. Veel grote panden langs de radiale assen hebben nog achterhuizen, die in bepaalde gevallen nog als rijen behouden zijn gebleven (Boschstraat; Brusselsestraat). Aan de noordzijde van de Kleine Looierstraat resteren nog de kelders van zo'n rij achterhuizen.

De panden langs de hoofdassen (Hoogbrugstraat, Capucijnenstraat, Brusselsestraat, Tongersestraat, Grote Looierstraat, Pietersstraat) hebben gevels uit de tweede helft van de 17e en 18e eeuw. De hoogte varieert sterk, hoewel de meeste panden nochtans drie bouwlagen bezitten. Er komen vrijwel uitsluitend lijstgevels voor. De meeste panden hebben zadeldaken of soms ook mansardedaken. En de ramen zijn doorgaans gevat in hardstenen segmentboogvormige omlijstingen. Met uitzondering van het Jekerkwartier, hebben de tangentiale en parallelle verbindingsstraten het oorspronkelijk karakter verloren.

Begrenzing.

C. Stationswijk

Het gebied strekt zich uit tussen het spoorremplacement en de Wilhelminasingel. Aan de noordzijde wordt het gebied begrensd door de Antoniuslaan en aan de zuidzijde door de Akerstraat. In structureel opzicht is ook een gedeelte ten westen van de Wilhelminasingel met dit gebied gelieerd (Stationsstraat-west, Wijcker Brugstraat tot aan het kruispunt met de Rechtstraat, Bourgognestraat-west) omdat in deze straat dezelfde verkavelingsstructuur en veelal ook eenzelfde architecturale invulling voorkomt.

Stedebouwkundige typologie
Hoewel de hele Stationswijk een stedelijke inrichting kreeg, kunnen er toch twee verschillende deelgebieden onderscheiden worden. Het deelgebied ten zuiden van de St. Maartenslaan (Stationsstraat, Alexander Battalaan, Wilhelminasingel, Bourgognestraat) is planmatig duidelijk als een voorstad (city-corridor) opgevat waarbij de Stationsstraat als hoofdas fungeert.
Dit stadsdeel is tussen 1885 en 1915 bebouwd en werd vanwege de ligging nabij het station met veel zorg ingericht.
Het stadsdeel ten noorden van de St. Maartenslaan heeft planmatig en architectonisch een geheel ander karakter. Dit gebied is tussen 1910 en 1925 bebouwd.

De aanleg van de city-corridor is in belangrijke mate bepaald door de ligging van vestingwerken aan de oostzijde van Wijck en door de spoorwegen en stationsgebouwen, die rond het midden van de negentiende eeuw op het grondgebied van de Gemeente Meerssen waren opgericht. De oost-westdoorbraak, die de stations in een rechte lijn met de Maasbrug zou moeten verbinden, was al in 1872 gepland door de stadsarchitect A.J.F. Cuijpers. De stadsdoorbraak (Percee) werd in 1882 aangevangen en de nieuwe hoofdas (Stationsstraat) werd zeer ruim aangelegd met twee rijbanen, die door een dubbele rij bomen vaneen gescheiden zijn. In het verlengde van de Stationsstraat werd dit tracee doorgetrokken naar de Maasbrug, waartoe verschillende panden zijn afgebroken om nieuwe kruispunten in de Rechtstraat en de Lage Barakken te formeren.
Vanaf de Maasbrug tot aan de Rechtstraat bleef de oorspronkelijke bebouwing langs de Wijcker Brugstraat echter gehandhaafd. De straat had op deze plaats slechts een breedte van elf meter: de overgang naar de zeer brede Stationsstraat (26 meter) werd enigszins verzacht door de Percee (tussen de Rechtstraat en de Lage Barakken) schuin te projecteren. Terwijl met de aanleg van de Percee al een aanvang was gemaakt, waren de stedebouwkundige plannen voor de aangrenzende

bouwblokken nog in ontwikkeling. Er bestonden hiervoor verschillende voorstellen, die tot 1895 nog herhaaldelijk veranderd werden. Omdat de verkaveling van de Percee nog niet aansluit op die van de dwarsstraten, ontstonden bij de aansluitingen fricties, die nog steeds herkenbaar zijn gebleven.
De overige belangrijke oost-westverbindingen waren gericht op de stationsgebouwen langs het spooremplacement: de Bourgognestraat op het goederenstation, de St. Maartenslaan op het voormalige station Staatsspoor en de Coclerstraat op het station Grand Central Belge. Het hoofdstation aan het Stationsplein werd pas in 1916 gerealiseerd op de plaats waar tot dan toe de spoorwegovergang had gelegen. Deze overweg is zeker ook bepalend geweest voor de exacte oriëntering van de Percee.
De noord-zuidverbindingen staan niet loodrecht op de oost-westassen, maar lopen eerder parallel met de spoorlijnen, zodat de straatblokken aan weerszijden van de Stationsstraat een ruitpatroon verkregen.
De Wilhelminasingel is qua ligging ook bepaald door de ligging van de oude vestinggordel en buigt aan de noordzijde naar de Maas toe. Oorspronkelijk was deze singel beplant met vier rijen bomen, die aan deze brede boulevard (36 meter) een rijk aanzien verleenden. De Wilhelminasingel is niet naar het zuiden doorgetrokken, omdat de vestingterreinen al eerder aan de aardewerkfabriek Société Céramique verkocht waren. De singel kreeg wel een beëindiging in een grote vrijstaande villa die rond 1900 aan de Akerstraat is gebouwd.
De bebouwing van de kavels langs de Wilhelminasingel, Alexander Battalaan en Bourgognestraat vond plaats tussen 1890 en 1915. De kavelbreedte is gemiddeld 6,5 meter. Bij de uitgifte van de percelen werden stedebouwkundige eisen gesteld ten aanzien van de goothoogte, hoekafsnijding en hoekaccentueringen, door middel van tympanons of torentjes. De panden van voor 1915 hebben in de meeste gevallen drie bouwlagen en de jongere bebouwing heeft doorgaans vier bouwlagen, waarbij echter de totale hoogte van de gevels gelijk is gebleven.
De herenhuizen en hotels langs de Stationsstraat en de Wilhelminasingel zijn gebouwd in neo-stijlen. De bouwornamenten zijn veelal uitgevoerd in pleisterwerk. De panden in de overige straten zijn minder overdadig van vormgeving.

De stadsuitleg ten noorden van de St. Maartenslaan, wijkt qua structuur en architectuur sterk af van het hierboven beschreven deelgebied. Deze noordelijke uitleg werd gerealiseerd tussen 1910 en 1925 en bezit een meer besloten karakter. In het hart van dit gebied ligt het vijfhoekige

Sterreplein. Vanaf de vijf hoeken van dit plein lopen vijf radiale straten uit. De aansluiting van het Sterreplein aan de St. Maartenslaan is door de bouw van de oprit van de Wilhelminasingel verloren gegaan.
De huizenblokken zijn overwegend bebouwd met middenstandswoningen. Tussen de Cocklerstraat en de Th. Schaepkensstraat zijn volkswoningbouwcomplexen gebouwd: het blok tussen de Parallelweg en de Van de Berghstraat is in 1910 opgericht door de Bouwvereniging St. Servatius en bestaat uit dubbelhuizen met overwegend driekamerwoningen. Het ontwerp voor dit complex is vervaardigd door architect C. Hoogenstraten.
De westzijde van de Van de Berghstraat is in 1919 gebouwd door de bouwvereniging Beter Wonen naar een ontwerp van de architecten Gulden en Geldmaker in de stijl van de Amsterdamse School en bestaat uit eengezinswoningen.
Twee bouwblokken aan het Sterreplein zijn bebouwd met grote utilitaire complexen, die niet op de rooilijn aansluiten: tussen de St. Maartenslaan en de A. Lipkensstraat werd in 1911 de Ambachtsschool gebouwd in een neo-renaissancestijl en aan de Wilhelminasingel/Franciscus Romanusweg werden tussen 1915 en 1930 achtereenvolgens de Gereformeerde Kerk, de Suringarschool, het Protestants Tehuis en het Sportfondsenbad gebouwd.

D. Villapark

Begrenzing
Alleen de bouwblokken ten noorden van de Prins Bisschopssingel (Henri Hermanspark, Van Heylerhofflaan, St. Pieterskade) liggen binnen het beschermd stadsgezicht. Tot het deelgebied wordt ook het Mgr. Nolenspark en het Henri Hermanspark gerekend.

Stedebouwkundige typologie
Pas na de opheffing van de Vestingfunctie (1867) werd het mogelijk om de stad buiten de omwalling uit te breiden. De eerste uitbreiding werd gepland aan de zuidzijde van de stad en was vooral gericht op de stedelijke middenklasse die niet langer in de overbevolkte stad wilde wonen.
Een eerste uitbreidingsplan werd in 1872 door de stadsarchitect A. Cuypers gemaakt, waarin de nieuwe uitleg vlakbij de middeleeuwse omwalling was gepland. In 1881 werd een nieuw voorstel uitgewerkt door de stadsingenieur W.J. Brender à Brandis, die de nieuwe uitleg op enige afstand van de walmuur projecteerde, zodat er een groene overgangszone ontstond in het laaggelegen terrein dat bovendien vaak onder water liep. Voor deze open plek werd door de Belgische tuinarchitect Rosseels de parkaanleg met vijver ontworpen.

Het Villapark werd ingepast binnen het terrein van de vestingwerken, die tot de gemeente Maastricht behoorden. Een aansluiting aan de voormalige gemeente St.Pieter is in het plan niet nagestreefd: aan de zuidzijde van het nieuwe plan werd de Lambertuslaan naar de kanaaldijk afgebogen. Pas aan het einde van de eeuw zijn op deze laan enkele nieuwe wegen aangehaakt (Glacisweg, Papenweg en Aylvalaan).
Ter verbetering aan de ontsluiting van het Villapark werd in 1888 een doorbraak in de walmuur tussen de Bolwerken "Vijf Koppen" en "Haet en Nijt" gemaakt. Op die plaats werd naar een ontwerp van Victor de Stuers de Poort Waerachtig opgericht. De Pieterskade werd in de stad doorgetrokken door de aanleg van de Begijnenstraat.

In het stedebouwkundig plan van Brender à Brandis sloot de Prins Bisschopssingel aan op de singelgordel die rond de hele stad was geprojecteerd: dit uitgangspunt was al in 1866 gepropageerd door de commissie die de ontmanteling van de vestingwerken voorbereidde. Op de kruising met de Lambertuslaan werd een rond plein ingericht met een plantsoen en een fontein. Rond deze kruising lagen vier grote kavels (elk van ca. 1500 m²) waarin de vrijliggende bebouwing schuin geprojecteerd is. Van de 82 kavels in het Villapark waren er 49 bestemd voor het bouwen van vrijliggende villa's, die vooral aan de Prins Bisschopssingel en de Lambertuslaan waren gepland en die een gemiddelde breedte van vijftien meter hebben (voor de dubbele villa's was dat 25 meter en voor de driedubbele villa's 40 meter). De dubbele en driedubbele villa's dienden wel als een totaliteit uitgevoerd te worden. Tevens werd bepaald dat de villa's minstens acht meter van de rooilijn moesten worden gelegd en dat ze tenminste één verdieping zouden moeten hebben. De villa mocht maar ¼ van de oppervlakte van het perceel innemen.
Langs de Van Heijlerhofflaan was een aaneengesloten bebouwing voorzien waardoor de kavelbreedte ca. 7 meter bedroeg. Van deze percelen moest tenminste ¼ van het oppervlak onbebouwd blijven.
Ten aanzien van de architectuur werden eisen gesteld over het afschuinen van hoeken en het decoreren van blinde gevels met pilasters, lisenen en blinde ramen.
De percelen van de villa's dienden met een hekwerk afgeschermd te worden.
De eerste panden werden aan de Van Heijlerhofflaan gebouwd in 1887 (nrs. 7 en 9) en in 1900 waren de meeste kavels al bebouwd.

6.2. Gebieden met bijzondere waarde buiten de singels

A. Bijzonder gebied Wyck

Algemene karakteristiek
Stedelijke herenhuisbebouwing gesitueerd in stationswijk (St. Maartenslaan, Stationsstraat, Wycker Brugstraat, Alexander Battalaan, Bourgognestraat, Wilhelminasingel, Lage Barakken, Wycker Grachtstraat) uit de periode 1885-1915. Stratenplan gebaseerd op ontwerp uit 1882 van de stadsarchitect W.J. Brender à Brandis.

Nadere beschrijving bijzondere waarden

* Historische stedebouwkundige kwaliteit
Planmatig opgezet stratenpatroon met een duidelijke rooilijn en afgeschuinde hoekpartijen. Het gebied heeft een overwegend rechtlijnig stratenverloop. De bebouwing langs de hoofdstraten (Wilhelminasingel, Stationsstraat en Wycker Brugstraat) vertoont een grotere architectonische variëteit en rijkere decoratie dan de bebouwing in de zijstraten (Alexander Battalaan, Bourgognestraat, St. Maartenslaan en Wycker Grachtstraat). In de zijstraten en langs de Wilhelminasingel heeft de bebouwing primair een woonfunctie, terwijl de bebouwing in Stationsstraat en Wycker Brugstraat een tweeledige functie hebben, namelijk die van winkel en woning. Het gebied vormde een belangrijke stedebouwkundige invulling van de ruimte tussen het oude stadsdeel en de spoorlijn met station. Het was de eerste uitleg van Maastricht na de opheffing van de vestingstatus van de stad en was een vestingplaats voor de gegoede neringdrijvenden.

* Gaafheid
De oorspronkelijke planmatige structuur verkeert in een vrij authentieke staat, zij het dat met name de Wilhelminasingel tot een moderne verkeersweg is getransformeerd. De bebouwing verkeert doorgaans in goede staat. Langs Stationsstraat en Wycker Brugstraat is de authenticiteit in de eerste laag aangetast als gevolg van de modernisering van de winkelpuien.

* Zeldzaamheid
Met betrekking tot Limburg is een eind-negentiende eeuwse uitleg van deze omvang betrekkelijk zeldzaam.

B Bijzonder gebied Sint Maartenspoort

Algemene karakteristiek
Stedelijk gebied met een gevarieerde bebouwing, zowel met betrekking tot stijl als tot functie.

Nadere beschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
Het gebied valt uiteen in twee planmatig opgezette delen (Sterreplein en Schildersplein) uit de periode 1918-1925 en drie parallel met de spoorlijn lopende straten (Parallelweg, Tischbeinstraat en Van de Berghstraat) met woningwetbouw uit de periode 1912-1919. De structuur Sterreplein bestaat uit een plein met groenvoorziening waarop vijf radiale straten uitkomen. De bebouwing bestaat deels uit sociale woningbouw, deels uit particuliere middenstandswoningen. Bij deze structuur behoort tevens een protestants kerkje, protestantse schoolgebouwen en een zwembad. De planmatige bebouwing rond het Schildersplein en omgeving bestaat uit een complex woningwetwoningen. Het complex heeft een gesloten karakter met een geheel eigen architectuur.

* Historische betekenis
Het gebied is van sociaal-historische en van cultuur-historische betekenis vanwege de aanwezigheid van diverse woningwetbouwcomplexen en van een protestantse "enclave". Tevens is het gebied een belangrijk voorbeeld van stadsuitbreiding uit de periode 1920-1925 en sluit in dit opzicht nauw aan bij de uitleg van Wyck uit de periode 1885-1915 (zie bijzonder gebied Wyck).

* Gaafheid
De stedebouwkundige structuur verkeert in authentieke staat. Ondanks renovatie van een aantal huizen, met name bij de woningwetbouw, geeft het geheel een gave indruk en is het oude karakter gehandhaafd gebleven.

* Zeldzaamheid
Het geheel is zowel wat betreft de aanwezige bebouwing, met belangrijke woningwetbouwcomplexen in de vormtaal van de Amsterdamse School, als wat betreft straatbeeld zeldzaam in Limburg.

C Bijzonder gebied omgeving Meerssenerweg, Scharnerweg, Prof. Pieter Willemsstraat, Prof. Roerschstraat

Algemene karakteristiek
Planmatig opgezette woonbuurt met tuinwijkachtige aanleg uit ca. 1922.

Nadere beschrijving bijzondere waarden

* Historische stedebouwkundige kwaliteit
  Het betreft een planmatig opgezet complex middenstandswoningen uit 1922 met een schoolgebouw. Het complex kent deels afgeronde of afgeschuinde hoeken, een wisselende rooilijn met voortuinen en gebruik van torentjes op de hoeken aan de hoofdwegen.

* Historische betekenis
  Het betreft een planmatig aangelegde woninggroep middenstandswoningen met een rudimentaire tuinwijkvorm. Aangezien het gaat om een complexmatig opgezette groep middenstandswoningen is de wijk van belang in het kader van de sociale geschiedenis van Maastricht.

* Gaafheid
  De bebouwing en de structuur verkeren in authentieke staat.

* Zeldzaamheid
  Een planmatig aangelegd middenstandswoningbouwcomplex uit de jaren twintig dat zich in vrijwel authentieke staat bevindt is zeldzaam in Limburg.

D. Bijzonder gebied villapark

Algemene karakteristiek
Herenhuizen en villabebouwing uit de periode 1895-1925 gesitueerd in een planmatig aangelegde structuur.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
De buurt heeft een planmatig opgezet stratenpatroon met een duidelijke rooilijn. De bebouwing vertoont aan de van Heylerhofflaan (ca. 1900) en de Aylvalaan (ca. 1920-1925) beduidend minder variatie dan in de overige straten. Met name de villa's vertonen veel variëteit en kenmerken zich doorgaans door uitbundige pleister-decoraties. Aan de noordzijde wordt het Villapark afgesloten door een park met elementen van de Engelse tuinaanleg en met de middeleeuwse stadsmuur. Het park vervulde een belangrijke recreatieve functie.

* Historische betekenis
Na de uitleg van Wyck was het Villapark de tweede belangrijke uitbreiding van de stad welke werd gerealiseerd op de terreinen van de voormalige vestingwerken. Direct aan het park, dat mede diende tot bevordering van gezondheid en hygiëne, kwam een wijk tot stand welke enkel diende voor de zeer gegoeden uit de Maastrichtse stadsbevolking die zich buiten het oude stadscentrum wensten te vestigen. Gebouwen van neringdoenden werden, met enkele uitzonderingen geweerd. Primair had de wijk een woonfunctie.

* Gaafheid
De bebouwing en het straatbeeld, met onder meer de karakteristieke groenvoorziening, maken een zeer gave indruk. Uitzondering vormt de Prins Bisschopsingel, die als gevolg van aansluiting op de zuidelijke verbinding over de Maas na de Tweede Wereldoorlog transformeerde tot snelverkeersweg. Daarbij verdween het centrale plein van het Villapark praktisch geheel.

* Zeldzaamheid
Met betrekking tot Limburg is de omvang van het Villagebied dusdanig groot en bestaat er een grote diversiteit in de bebouwing dat het gebied met recht zeldzaam genoemd kan worden.

E. Bijzonder gebied Mariaberg

Algemene karakteristiek
Planmatig aangelegde sociale woningbouwcomplexen ontstaan in twee periodes: het gebied tussen Brandenburgerplein en Ruttensingel 1920-1930, het gebied tussen Ruttensingel en Resedastraat uit de periode 1930-1940.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
Het totale gebied heeft een duidelijke planmatige opzet welke zich uit in twee onderscheiden stedebouwkundige concepten. Het gebied ten westen van de Ruttensingel vertoont een driehoekige structuur met een aantal straten loodrecht op de basis (Volksplein, Volksbondweg, Ambachtsweg) geplaatst. Dit rechtlijnige grondplan, waarvan de bebouwing uit de periode 1920-1930 stamt doet zeer mathematisch aan. De oudste bebouwing in het gebied, gelegen in de genoemde driehoek, vertoont nog een zekere decoratie, de loodrechte straten (uit het midden van de jaren twintig) ogen daarentegen uitermate sober. Het gebied ten oosten van de Ruttensingel heeft daarentegen een grillig stratenverloop. Het straatbeeld ziet er bijgevolg veel ruimer en vriendelijker uit.

* Historische betekenis
De onderscheiden structuren en de bebouwing in het gebied tonen de ontwikkelingen in de stedebouwkundige uitvoering van de sociale woningbouw in de periode 1920-1940. Bovendien betreft het de grootste stedelijke uitbreiding van Maastricht in de periode van het interbellum.

* Gaafheid
De structuur van het gebied verkeert in een authentieke staat, de bebouwing heeft in de loop der tijd een aantal moderniseringen ondergaan. Deze hebben het oorspronkelijk karakter van de buurt echter nauwelijks aangetast.

* Zeldzaamheid
De opeenvolging van de sociale woningbouw uit twee verschillende perioden tijdens het interbellum in één gebied is een zeldzaamheid.

F. Bijzonder gebied Tongerseplein, Hertogsingel, Emmaplein, Statensingel

Algemene karakteristiek
Algemeen stedelijk gebied met bebouwing uit de periode 1890-1940, waarbij naast de primaire functie wonen ook bebouwing met andere functies aanwezig is.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
De genoemde singels met de pleinen vormen samen met de Prins Bisschopsingel (bijzonder gebied Villapark) en de Wilhelminasingel (bijzonder gebied Wyck) een ring om de oude binnenstad. De singels zijn planmatig aangelegd op de voormalige vestingwerken en hebben een overwegend representatieve bebouwing.

* Historische betekenis
De aanleg van de singels op de voormalige vestingmuren zijn een belangrijke uiting van negentiende eeuwse stedebouwkundige uitleg. Daarnaast vertoont de bebouwing de rijke schakering van bouwstijlen uit de periode 1890-1940.

* Gaafheid
De gevels van de gebouwen zijn veelal nog in gave en authentieke staat. De karakteristieke groenvoorziening van de singels is na de Tweede Wereldoorlog verdwenen. Na de aanleg van de Kennedybrug en later de Noorderbrug zijn de singels getransformeerd tot intensief gebruikte verkeersgoten.

* Zeldzaamheid
Het bestaan van singels met een rijke schakering van gebouwen en bouwstijlen is in Limburg een zeldzaamheid.

G. Bijzonder gebied Scharnerweg

Algemene karakteristiek
Algemeen stedelijk gebied met een gevarieerde lintbebouwing langs een belangrijke uitvalsweg.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
  Het gebied is een fraai voorbeeld van 20e eeuwse verdichting met een wisselende percelering. De bebouwing is architectonisch waardevol in verband met de diversiteit van stijlen en functies.

* Historische betekenis
  In het gebied is een keur van diverse opeenvolgende architectonische stijlen en van gebouwen met uiteenlopende functies waar te nemen.

* Gaafheid
  De Scharnerweg wordt halverwege onderbroken door een vierbaans stadsautoweg. Deze heeft het oorspronkelijke karakter van het gebied weliswaar aangetast, echter de totale structuur is in belangrijke mate herkenbaar. De bebouwing bevindt zich doorgaans in authentieke en redelijk gave toestand.

* Zeldzaamheid
  De diversiteit van opeenvolgende architectuurstijlen in een redelijk compact gebied vormt een niet veel voorkomend beeld in Limburg.

H. Bijzonder gebied Boschpoort

Algemene karakteristiek
Geïsoleerd liggende woonwijk met overwegend sociale woningbouw langs een doorgaande weg.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit
De wijk met een gevarieerd stratenpatroon waarvan alleen het zuidelijk deel planmatig is aangelegd, ligt ingeklemd tussen een industriegebied, de Zuid-Willemsvaart en het voedingskanaal van de Zuid-Willemsvaart. De architectonisch opvallend uitgevoerde kerk vormt de afsluiting van de wijk aan de noordzijde. Als gevolg van de geïsoleerde ligging heeft de wijk een geheel eigen karakter. De oudere bebouwing, uit het eerste decennium van de twintigste eeuw, is langs de doorgaande weg (Boscherweg) gesitueerd.

* Historische betekenis
De buurt is een voorbeeld van een woningbouwcomplex uit de tweede helft van de jaren dertig.

* Gaafheid
Het gebied verkeert in een vrijwel authentieke toestand. De oudste gebouwen verkeren in een minder gave toestand.

* Zeldzaamheid
Een geïsoleerde wijk buiten het stadsgebied komt in het invenstarisatiegebied Zuid-Limburg met uitzondering van Eijsden verder niet voor.

I. Bijzonder gebied Bosscherveld (sluiscomplex Fort Willemweg)

Algemene karakteristiek
Sluiscomplex met brug en bebouwing.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Historische betekenis
  Het kleine sluiscomplex is een belangrijke schakel in de negentiende eeuwse infrastructurele voorziening in Maastricht.

* Gaafheid
  Het sluiscomplex uit de negentiende eeuw met de basculebrug uit latere periode bevindt zich in authentieke staat en is redelijk gaaf. Ook de bebouwing maakt een gave indruk.

* Zeldzaamheid
  Negentiende eeuwse sluiscomplexen met bebouwing zijn zeer zeldzaam in Limburg.

J Bijzonder gebied begraafplaats Tongerseweg

Algemene karakteristiek

Planmatig aangelegde, deels ommuurde begraafplaats voorzien van twee monumentale toegangspartijen, waarvan een in de vorm van een poortgebouw. De begraafplaats bestaat uit vijf ronde pleinen met elk een monumentaal funerair gedenkteken in het centrum. De pleinen zijn met elkaar verbonden door middel van rechte, beloverde lanen die elkaar haaks kruisen. Op de begraafplaats bevindt zich een neogothische grafkapel en een groot aantal grafmonumenten in uiteenlopende stijlen, vormen en materialen.

Verdere omschrijving bijzondere waarden

* historische betekenis

De begraafplaats is als verzameling bouwkundig funerair erfgoed, dat dient als herinneringsdrager, van belang voor de regionale geschiedenis.

* gaafheid

Zowel aanleg en beplanting, als ook de aanwezige grafmonumenten, grafkapel, de ommuring met de toegangspartijen en het poortgebouw verkeren in gave staat.

* zeldzaamheid

De begraafplaats is qua omvang, aanleg en architectonische waarde van grote zeldzaamheid.

7. Noten

1. Zie bijlage 1 en 8A-H
2. Zie bijlage 3
3. Zie bijlage 7
4. Volgens bijlage C, Roemen (1947)
5. Cement in Nederland, p. 105
6. Architektuur uit de 20e eeuw, p. 35
7. Roemen, Maastricht, p. 149-152
8. idem, p. 152-154
9. idem, p. 154
10. idem
11. Wiskerke, C. De aanleg van de Zuid-Willemsvaart, T.A.G. (jan. 1944), p. 7
12. Romers, H. De spoorwegarchitectuur, p. 61
13. Jenniskens, A.H., Het spoor, p. 67
14. idem, p. 108
15. Leideritz, Trams en tramlijnen, p. 12-14; 92-94
16. Morreau, L.J. Bolwerk der Nederlanden
17. Jenniskens, A.H. Het spoor, p. 31
18. idem, p. 35
19. Roemen, Maastricht, p. 61
20. Steegh, A. Monumentenatlas, p. 157
21. Renes, J. De geschiedenis, p. 95
22. Rutten, W. Annadal, p. 9-10
23. Steegh, A. Monumentenatlas, p. 157
24. Roemen, Maastricht, p. 82
25. WIAM, Boschstraat-West.
26. Boogard, J., lezing KNOB buitendag Maastricht, 1987. Op deze ongepubliceerde lezing is een belangrijk deel van de tekst omtrent Percee en Villapark gebaseerd.

8. Literatuurlijst

Architectuur uit de 20e eeuw in Limburg.
1900-1985, tentoonstellingscatalogus (s.l., 1985)

Cornips, J.,
50 jaar bouwvereniging St. Servatius Maastricht
(s.l., s.a.)

De monumenten van geschiedenis en kunst in de provincie Limburg. Eerste stuk. De monumenten in de gemeente Maastricht, afl. I, II, III
(´s-Gravenhage, 1953)

De monumenten van geschiedenis en kunst in de provincie Limburg. Eerste stuk. De monumenten in de gemeente Maastricht, afl. IV, V
(´s-Gravenhage, 1953)

Dijksterhuis, R.,
Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland. Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940, (Delft, 1984)

Gemmeke, Ch.,
Maastricht. Een bijdrage tot de demografisch-historische studie in het bijzonder over de periode 1830-1920, onuitgegeven licentiaatsverhandeling (Leuven, 1961)

Hekker, R.C. e.a.,
Dorp en stad in Limburg.
Ontstaan, ontwikkeling, bescherming en herstel van historische nederzettingen (Zutphen, 1981)

Heerding, A.,
Cement in Nederland (s.l., 1971)

Honderd jaar papierfabriek. 1850-1950 (Maastricht, 1950)

125 Sphinx-Céramique 100 (Maastricht, 1959)

Kuyper, J.,
Gemeente-atlas van Limburg (Maasbree, 1978)

Leidernitz, W.J.M., Trams en tramlijnen. De stroomtrams in Noord-Brabant en Limburg
(Rotterdam, 1972)

Maelen, Ph. vander,
Dictionaire géographique du Limbourg, in serie: Maaslandse Monografieën
(Assen, 1978)

Maenen, A.J.Fr.,
Petrus Regout 1801-1878. Een bijdrage tot de sociaal-economische geschiedenis van Maastricht (Nijmegen, 1959)

Mekking, A.,
"Petrus Regout een ondernemer als bouwheer", in: Wonen TA/BK, Tijdschrift voor huisvesting en omgeving, 3(1975),p. 8-28

Morreau, L.J.,
Bolwerk der Nederlanden. De vestingwerken van Maastricht sedert het begin van de 13e eeuw, in serie: Maaslandse Monografieën (Assen, 1979)

Nelissen, J.,
Kerken van Maastricht (Maastricht, 1979)

Philips, J.F.R., J.C.G.M Jansen en Th. J.A.H. Claessens,
Geschiedenis van de landbouw in Limburg. 1750-1940, in serie: Maaslandse Monografieën (Assen, 1965)

Philips, J.F.R.,
Mestreechs aajt. Geschiedenis van Maastrichtse brouwers en hun bier, in: Reeks Vierkant Maastricht (Maastricht, 1982)

Philips, J.F.R.,
"Stoombrouwerij De Keizer v/h fa. N.A. Bosch, Maastricht", in: Industriële Archeologie, 3(1982), p. 3-13

Rapport, De ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht,
(s.l., 1962)

Renes, J.,
De geschiedenis van het Zuid-Limburgse cultuurlandschap, in reeks: Maaslandse Monografieën (Assen, 1987)

Roemen, H.C.W.,
Maastricht. Een geografische -hoofdzakelijk economisch-geografische- beschrijving en verklaring der agglomeraties in de gemeente Maastricht (Maastricht, 1947)

Romers, H.,
De spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938 (Zutphen, 1981)

Royen, E. van,
150 jaar Thomas Regout N.V. Geschiedenis van een Maastrichts metaalverwerkend bedrijf (Maastricht, 1984)

Rutten, W. en J.C.J.M. Starmans,
St. Annadal. Geschiedenis van het Maastrichtse ziekenhuis. 1950-1985, in: Reeks Vierkant Maastricht (Maastricht, 1987)

Starmans, J.C.J.M.,
Inventarisatie Industriële Archeologie Limburg. Onroerende Objecten, onuitgegeven rapport (Maastricht, 1988)

Steegh, A.W.A.Th.,
Monumentenatlas van Nederland. 1100 historische nederzettingen in kaart (Zutphen, 1985)

Stichting Maastricht Vestingstad, Van Helpoort tot Heeg. Maastricht 750 jaar stadsontwikkeling, (s.l., s.a.)

Vercauteren, J.B.,
"Fabrieksgebouwen van de Société Céramique te Maastricht", in: Molema, J. en P. Bak (red.), Jan Gerko Wiebenga. Apostel van het Nieuwe Bouwen (Rotterdam, 1987), p. 30-35

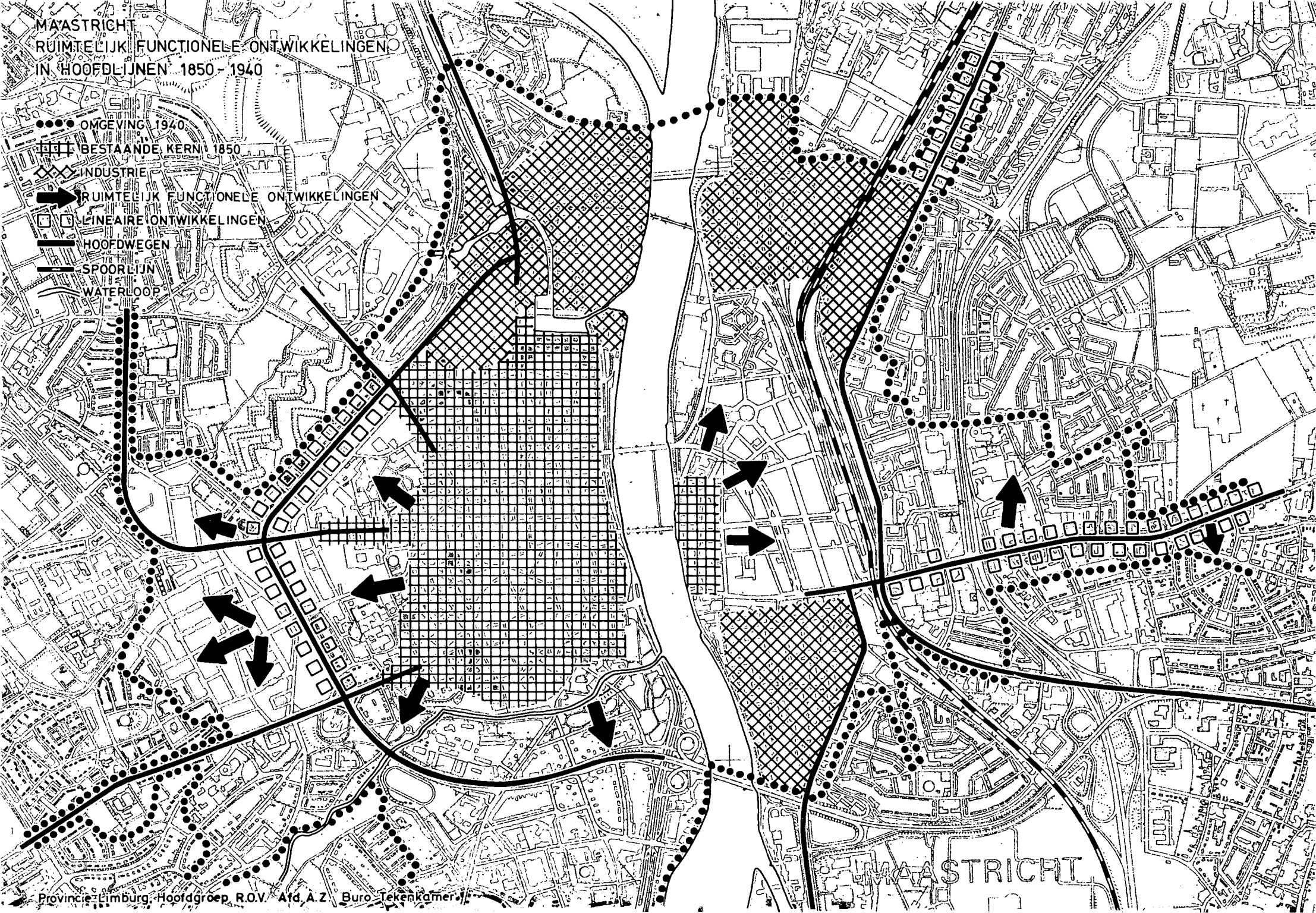
Vercauteren, J.B.,
"De gemeentelijke gasfabriek te Maastricht", in : Molema, J. en P. Bak (red.), Jan Gerko Wiebenga. Apostel van het Nieuwe Bouwen (Rotterdam, 1987), p. 36-39

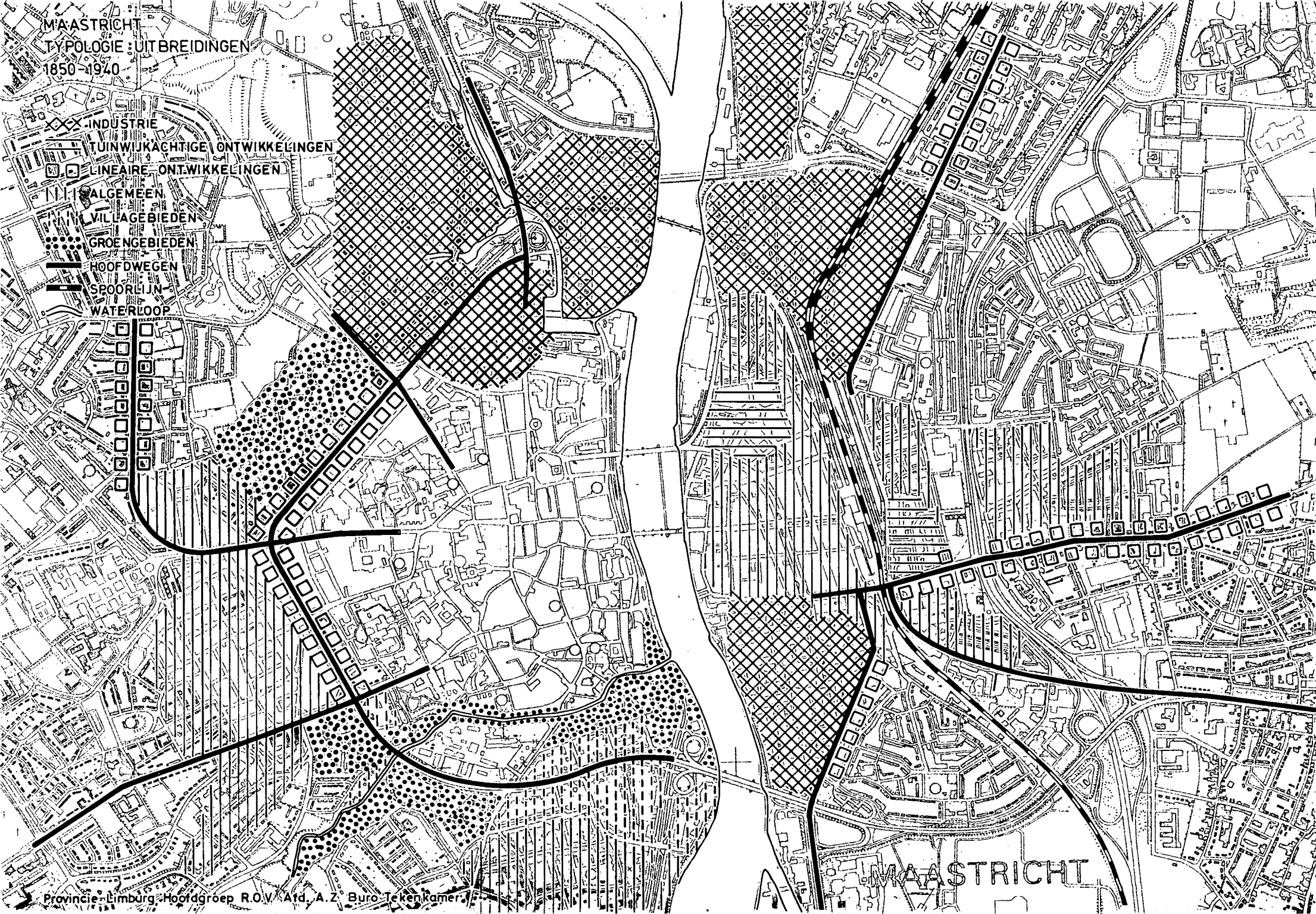
Werkgroep Industriële Archeologie Maastricht,
Deelrapport Wyck (Maastricht, 1984)

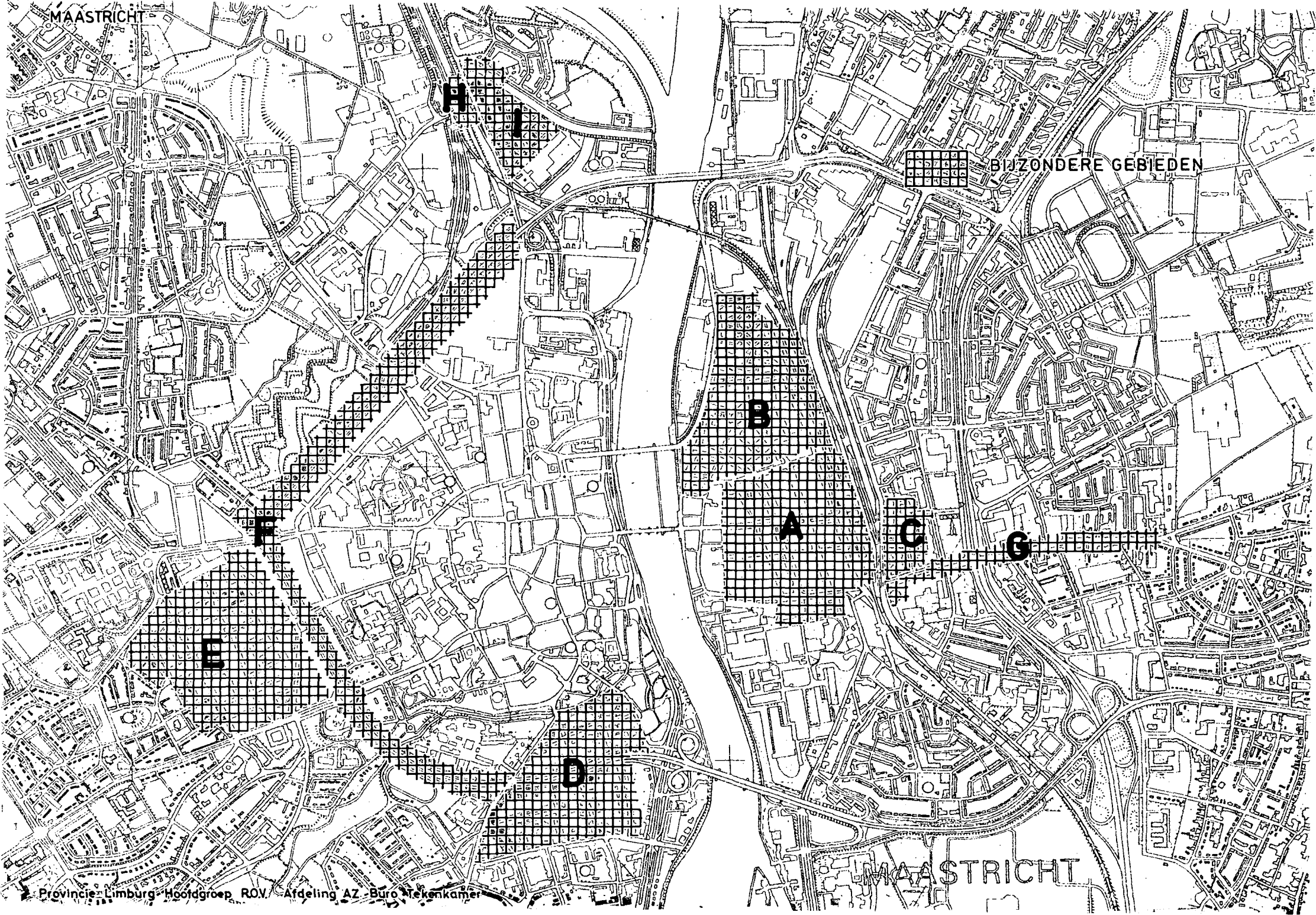
Werkgroep Industriële Archeologie Maastricht,
Deelrapport 2. Boschstraat West (Maastricht, 1986).

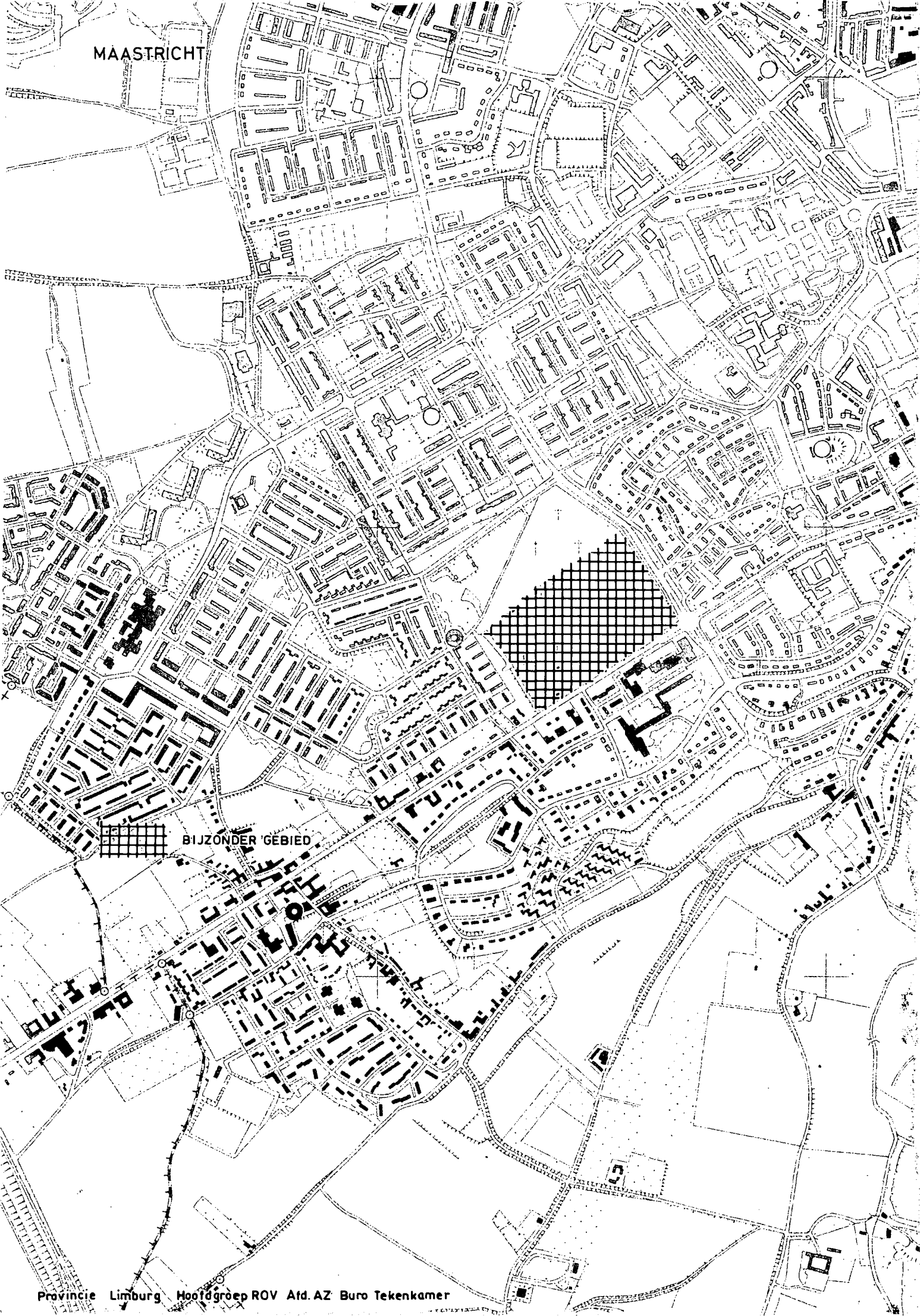
Wiskerke, C.,
"De aanleg van de Zuid-Willemsvaart", in: T.A.G.(jan. 1944)

Woude, C. van der,
Het Villapark (doctoraalscriptie kunstgeschiedenis)


MAASTRICHT
RUIMTELIJK FUNCTIONELE ONTWIKKELINGEN
IN HOOFDLIJNEN 1850 - 1940
OMGEVING 1940
BESTAANDE KERN 1850
INDUSTRIE
RUIMTELIJK FUNCTIONELE ONTWIKKELINGEN
LINEAIRE ONTWIKKELINGEN
HOOFDWEGEN
SPOORLIJN
WATERLOOP
MAASTRICHT
Provincie Limburg. Hoofdgroep R.O.V. Afd. A.Z. Buro Tekenkamer.

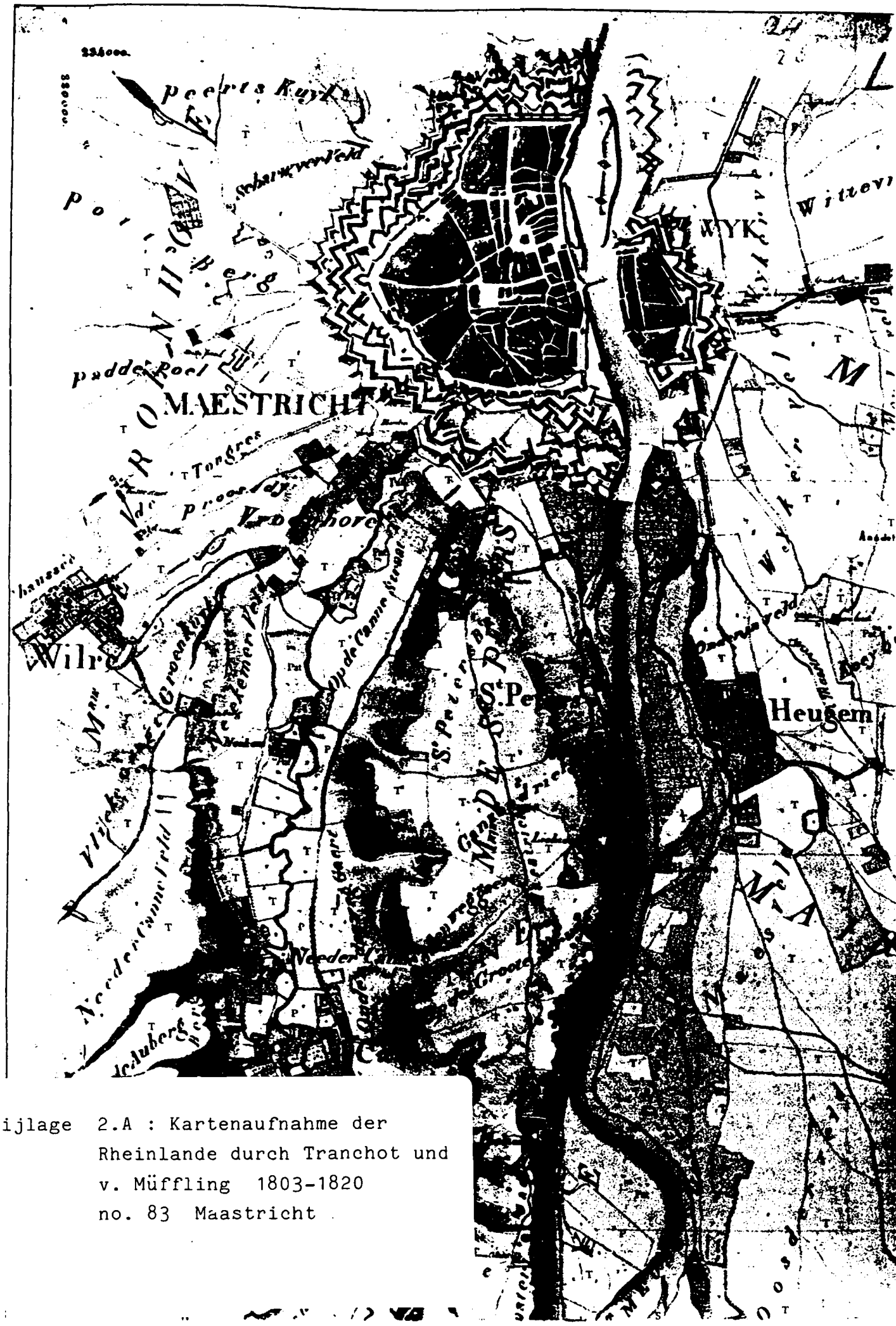

MAASTRICHT
TYPOLOGIE : UITBREIDINGEN
1850 - 1940
INDUSTRIE
TUINWIJKACHTIGE ONTWIKKELINGEN
LINEAIRE ONTWIKKELINGEN
ALGEMEEN
VILLAGEBIEDEN
GROENGEBIEDEN
HOOFDWEGEN
SPOORLIJN
WATERLOOP
MAASTRICHT
Provincie Limburg, Hoofdgroep R.O.V. Afd. A.Z. Buro Tekenkamer.


MAASTRICHT
H
I
BIJZONDERE GEBIEDEN
B
A
C
G
F
E
D
MAASTRICHT
Provincie Limburg Hoofdgroep ROV Afdeling AZ Buro Tekenkamer


MAASTRICHT
BIJZONDER GEBIED
Provincie Limburg Hoofdgroep ROV Afd. AZ Buro Tekenkamer

Bijlage 1. : De ontwikkeling van het Maastrichtse territoir

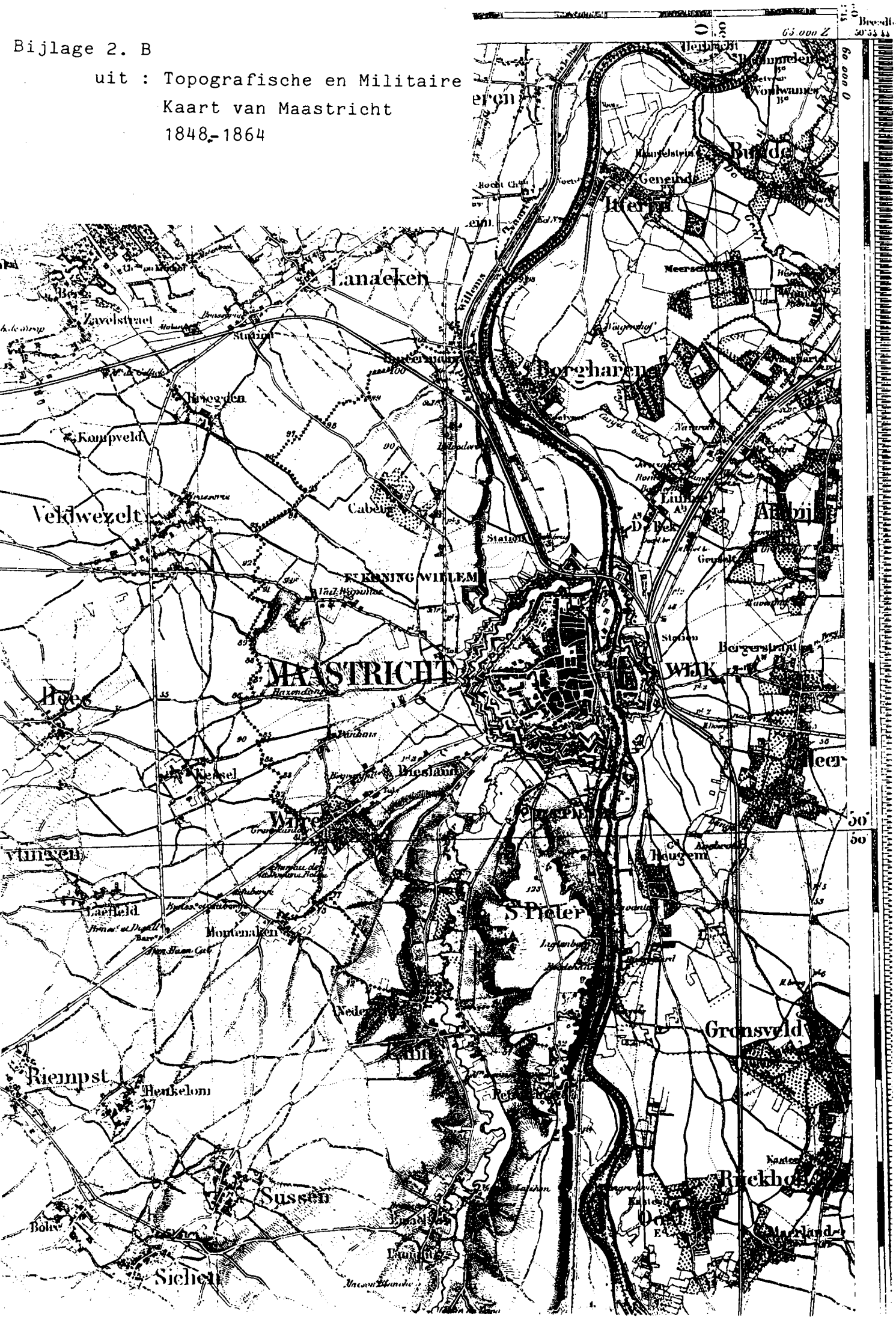
uit : De ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht (1962)



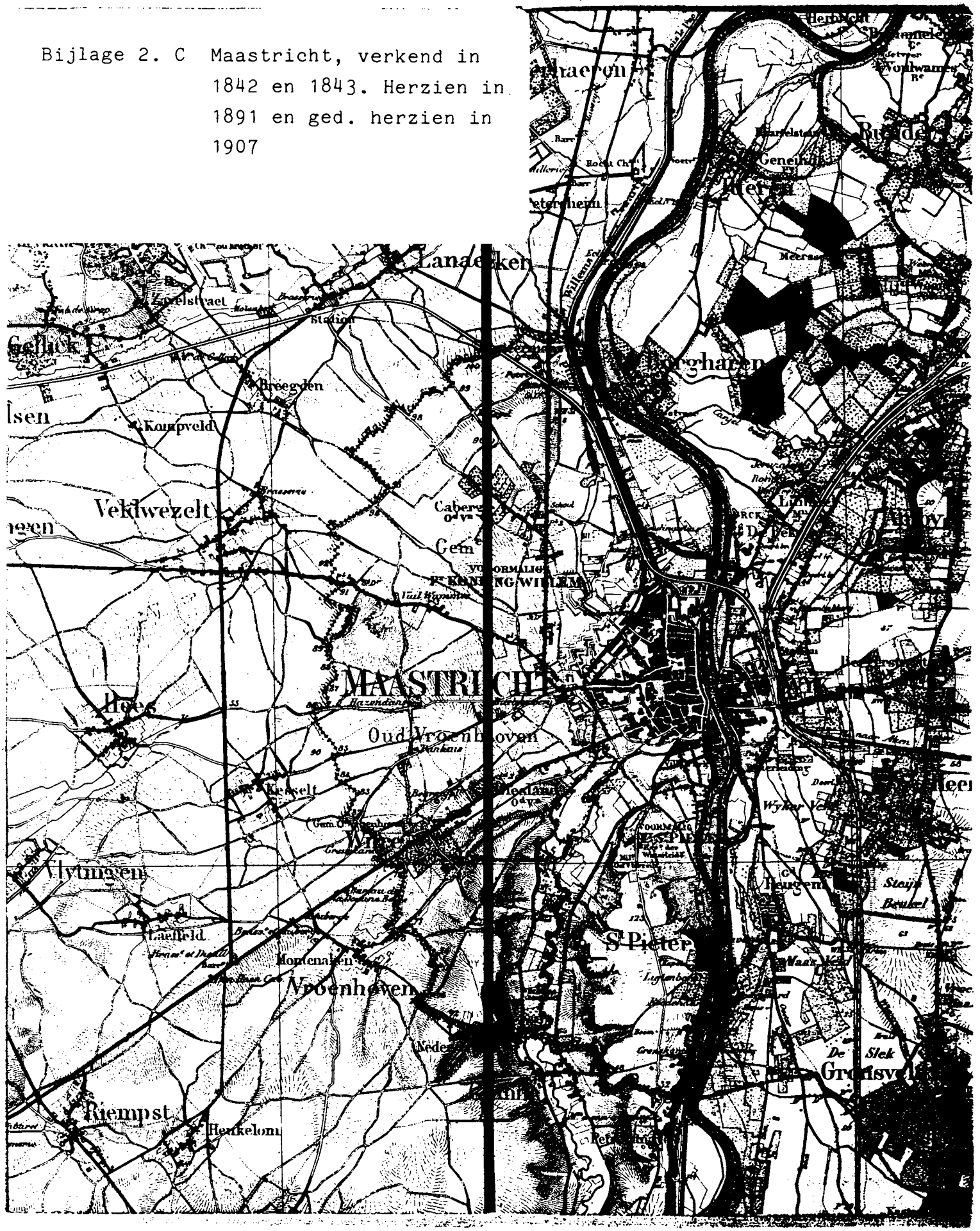
Bijlage 2.A : Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Müffling 1803-1820 no. 83 Maastricht

Bijlage 2. B

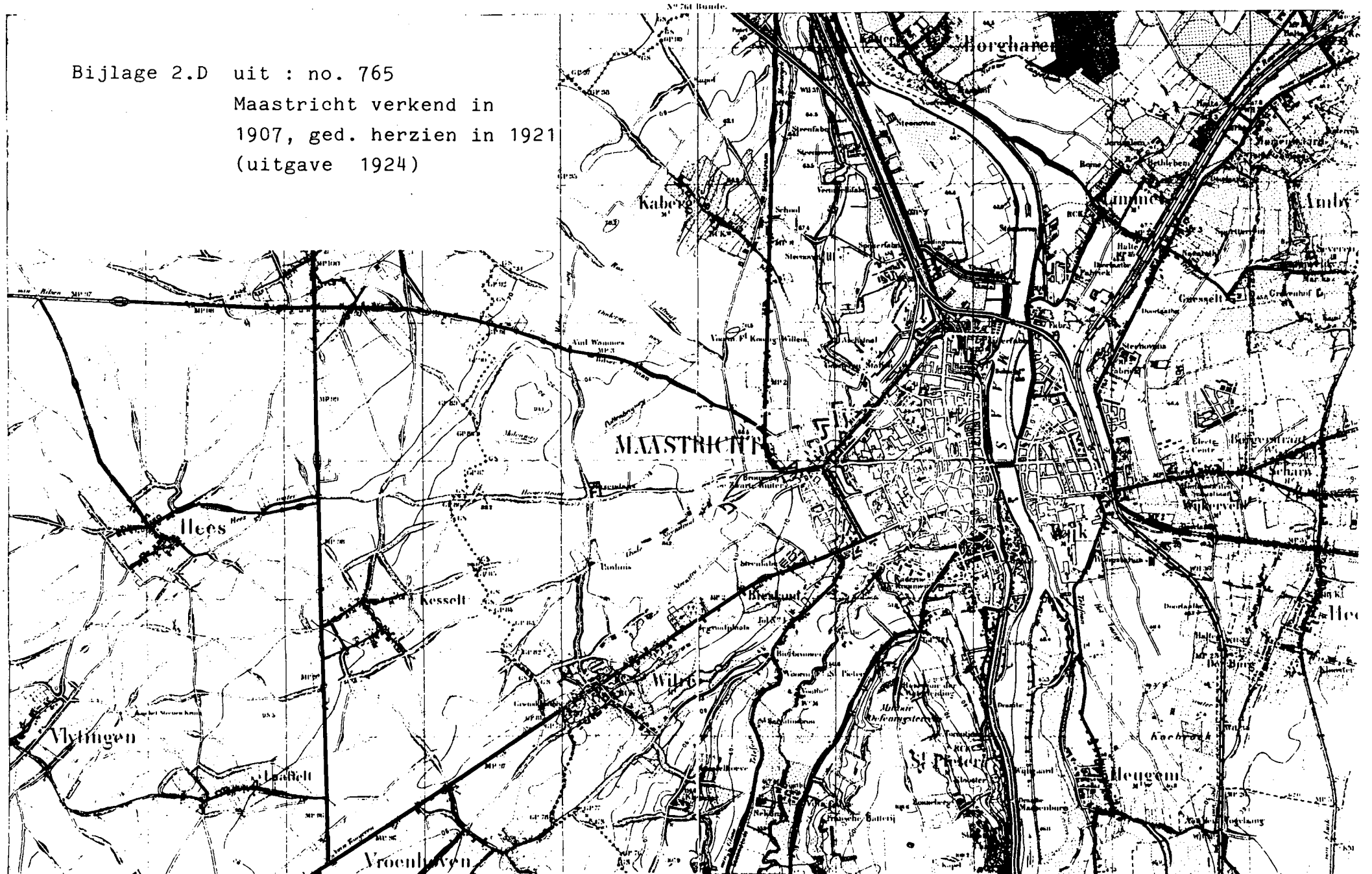
uit : Topografische en Militaire
Kaart van Maastricht
1848 - 1864



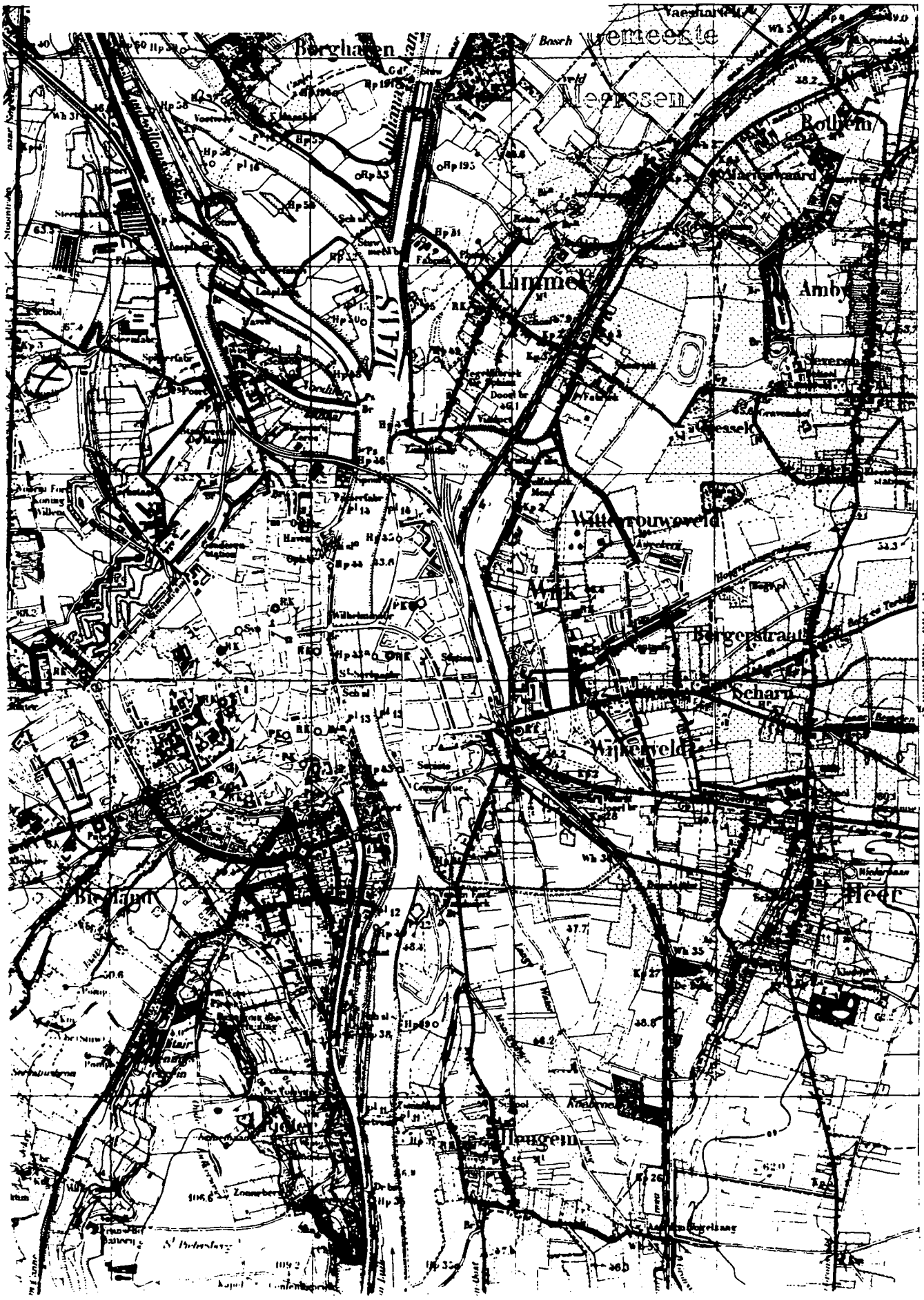
Bijlage 2. C Maastricht, verkend in 1842 en 1843. Herzien in 1891 en ged. herzien in 1907



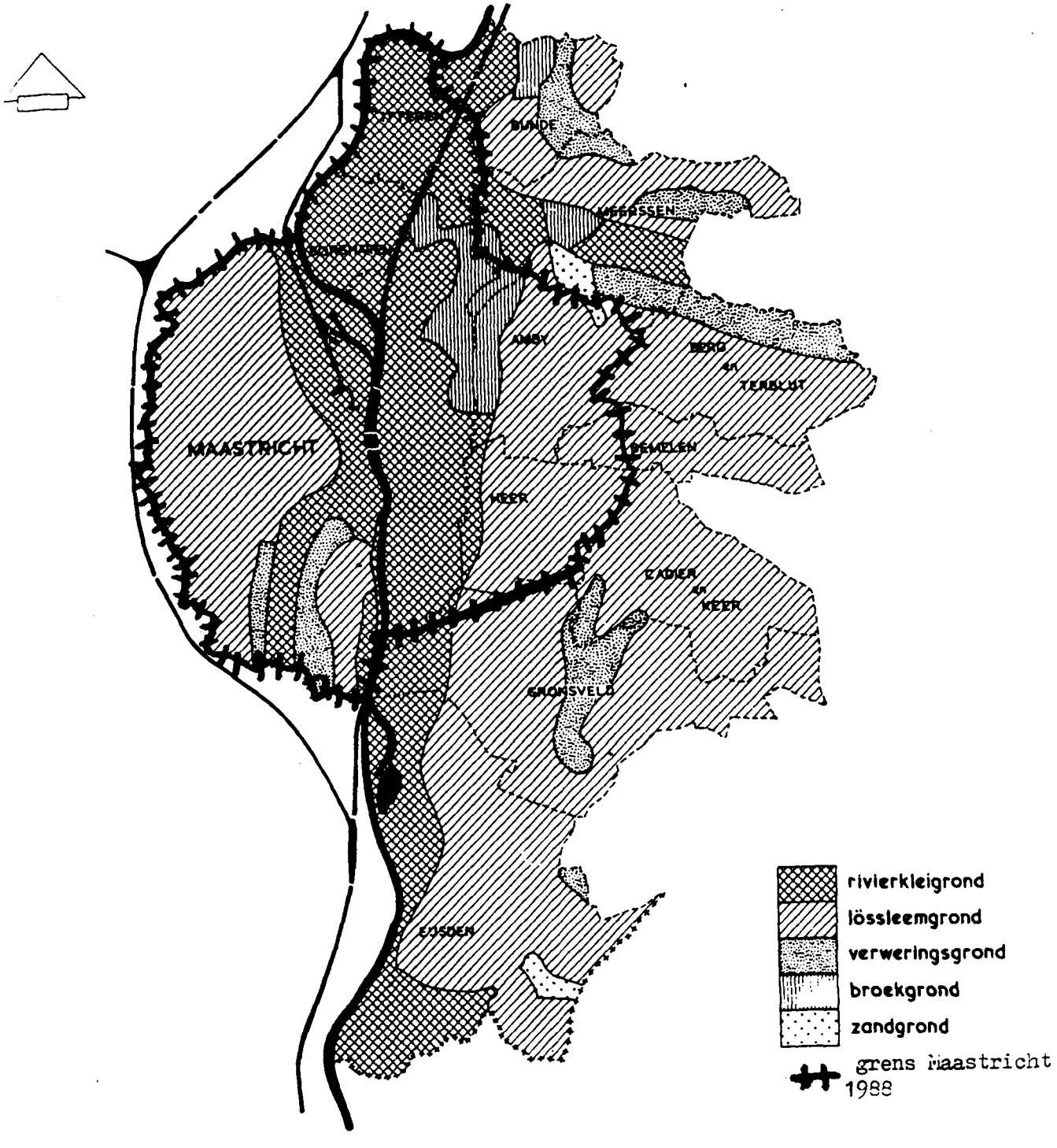
Bijlage 2.D uit : no. 765
Maastricht verkend in
1907, ged. herzien in 1921
(uitgave 1924)



Bijlage 2. E Topografische kaart
no. 765 Maastricht
1935 (uitgave 1938)

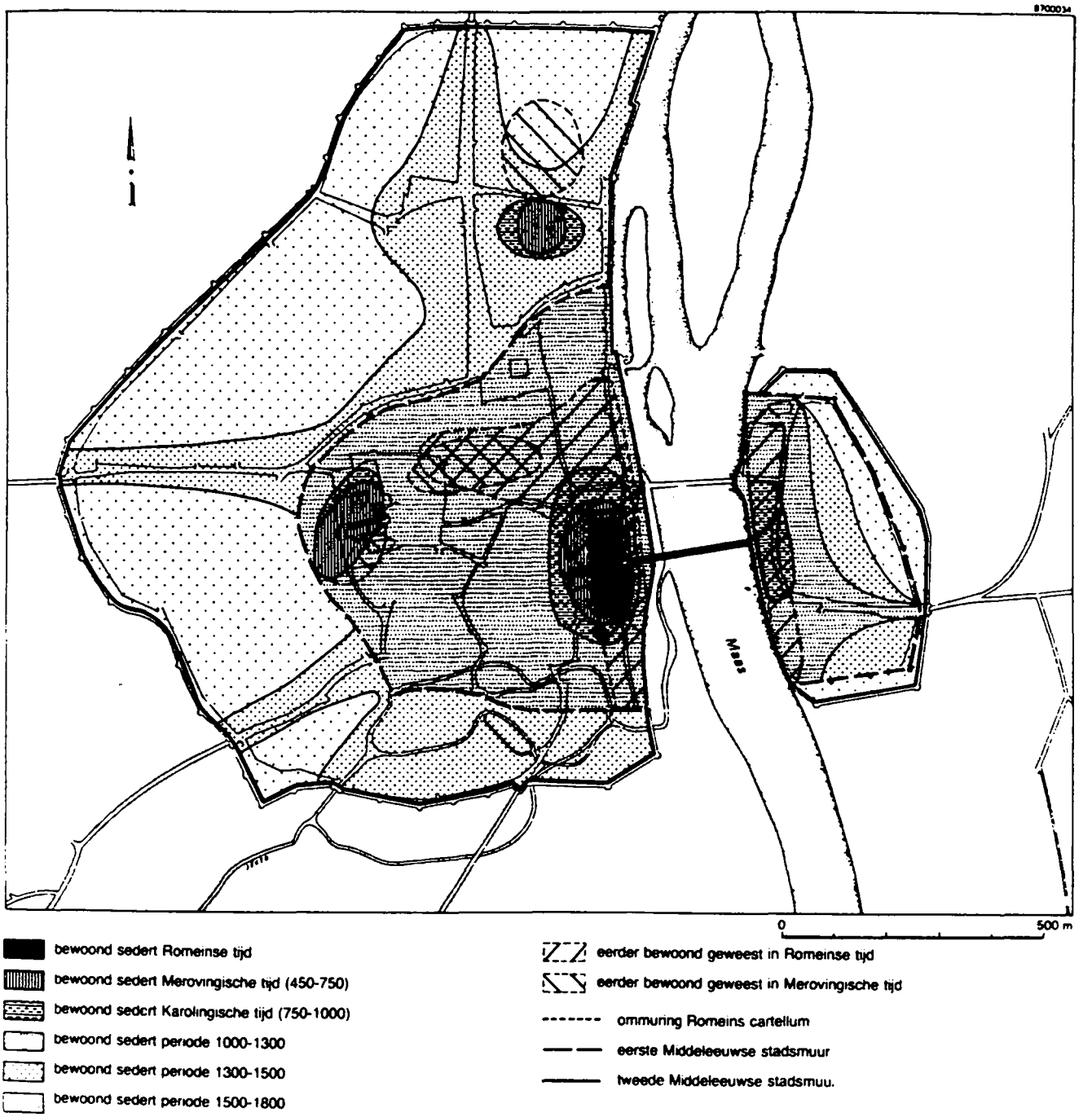


BODEMKAART



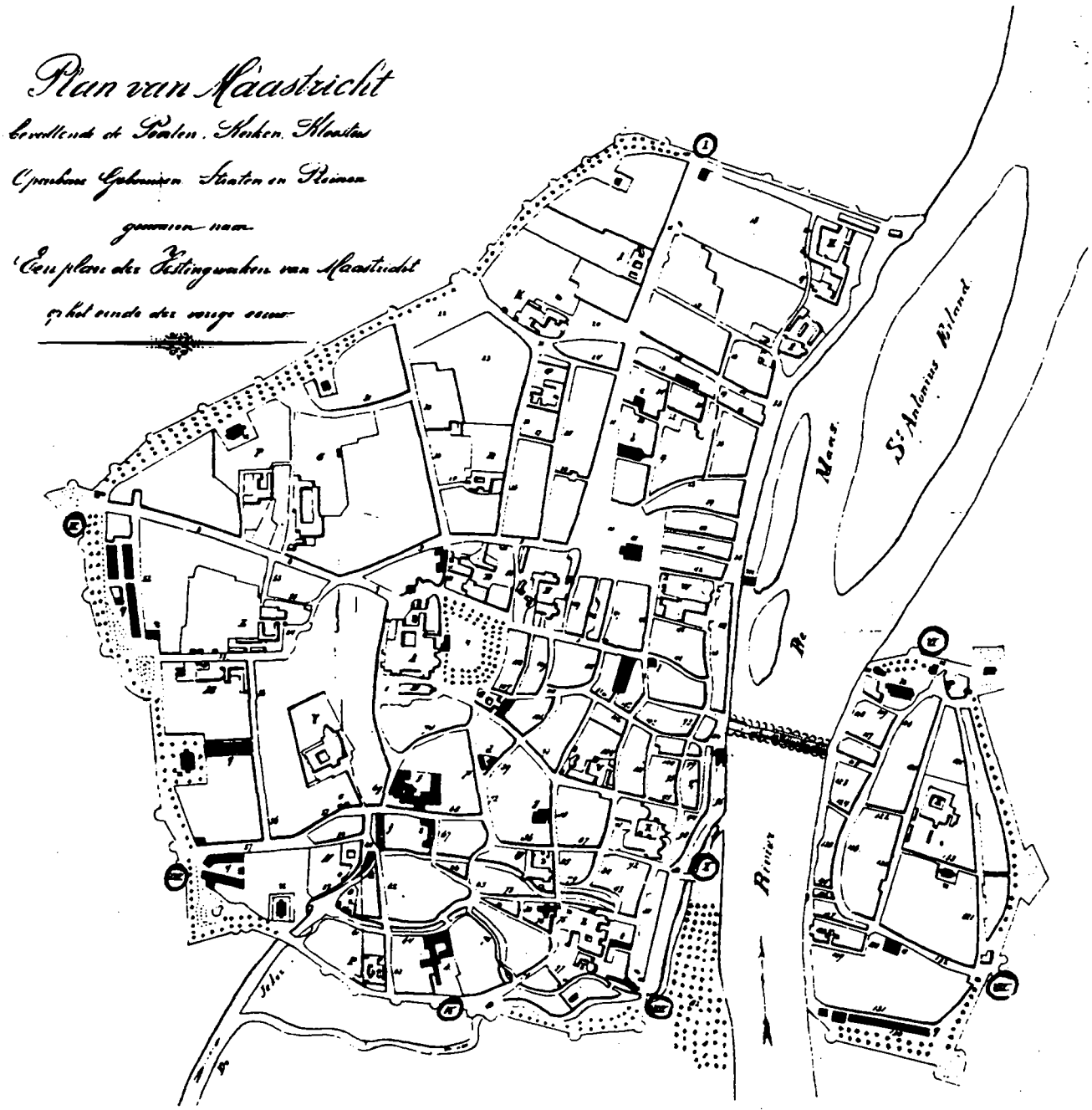
Bijlage 3. uit : Rapport Provinciale Waterstaat in Limburg. Streekplan Maastricht (1963)

Bijlage 4. uit : Renes, De geschiedenis van het cultuurlandschap p. 96

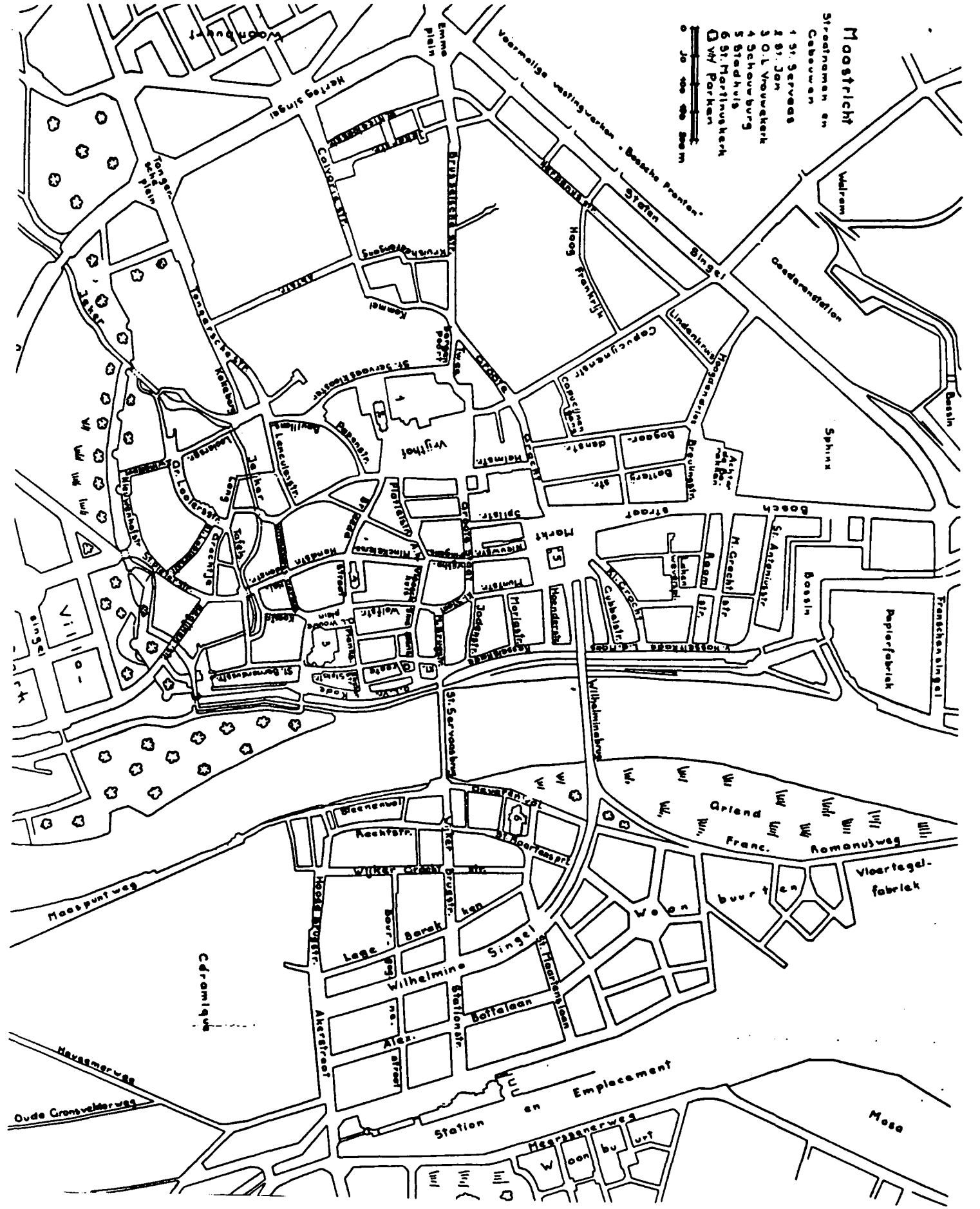


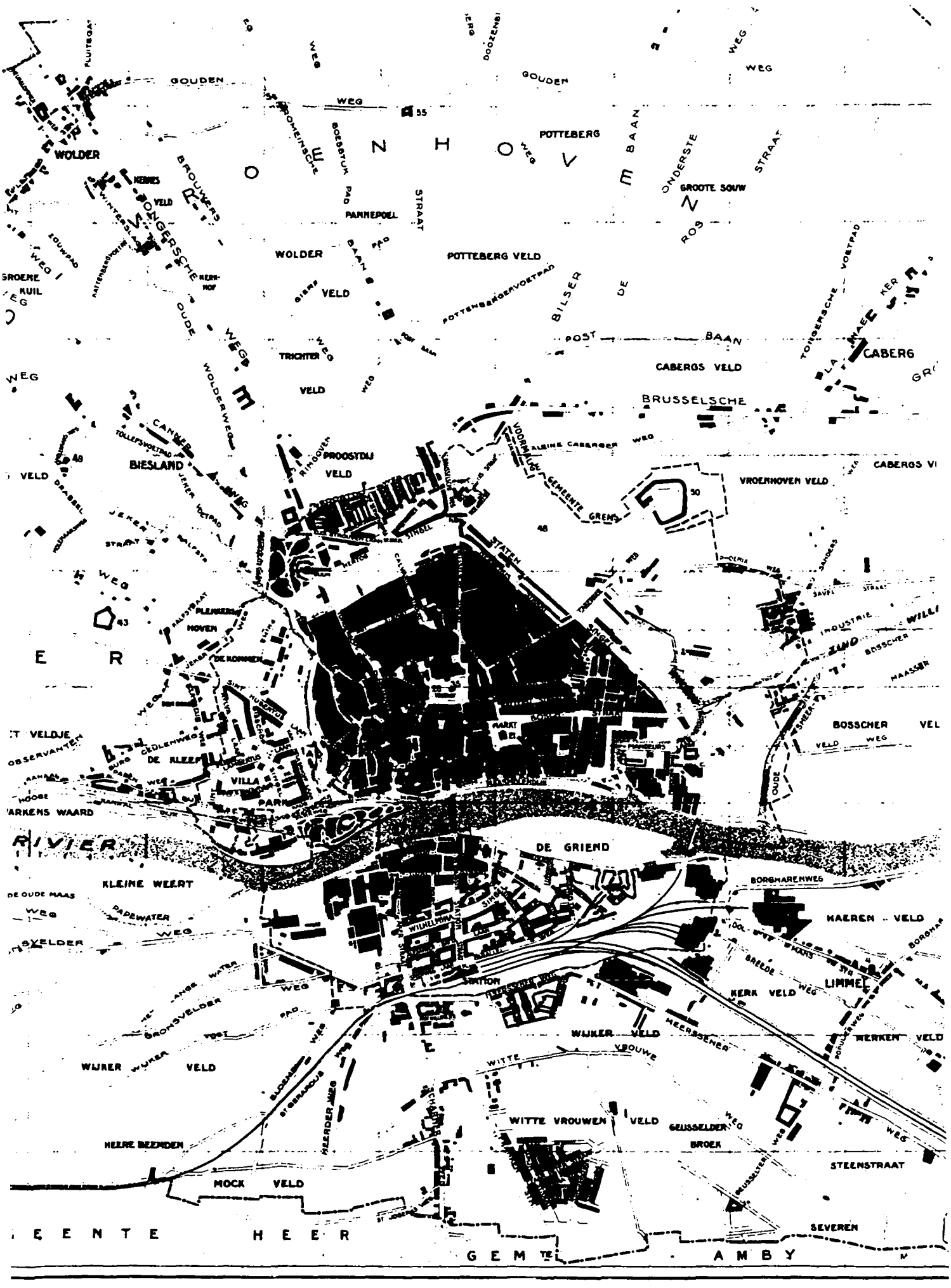
Bijlage 5. A

I Boschpoort ; II Brusselse Poort
III Tongerse Poort; IV St. Pieters-
poort; V O.L.V. Poort ; VI St. Marti-
nuspoort; VII Duitse Poort;
VIII Helpoort



Bijlage 5.B Maastricht, straatnamen en gebouwen





Bijlage 5.C Maastricht 1921

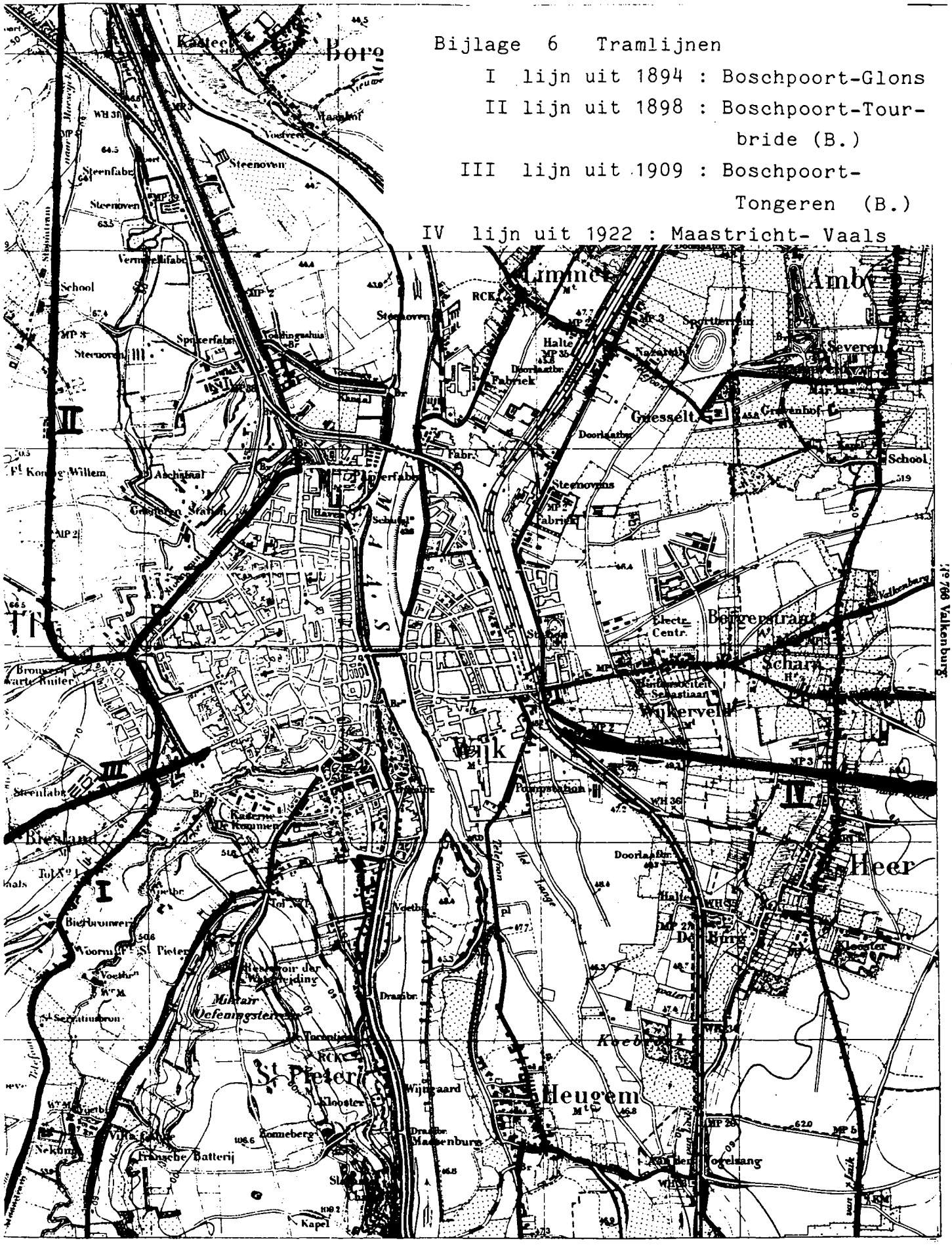
Bijlage 6 Tramlijnen

I lijn uit 1894 : Boschpoort-Glons

II lijn uit 1898 : Boschpoort-Tourbride (B.)

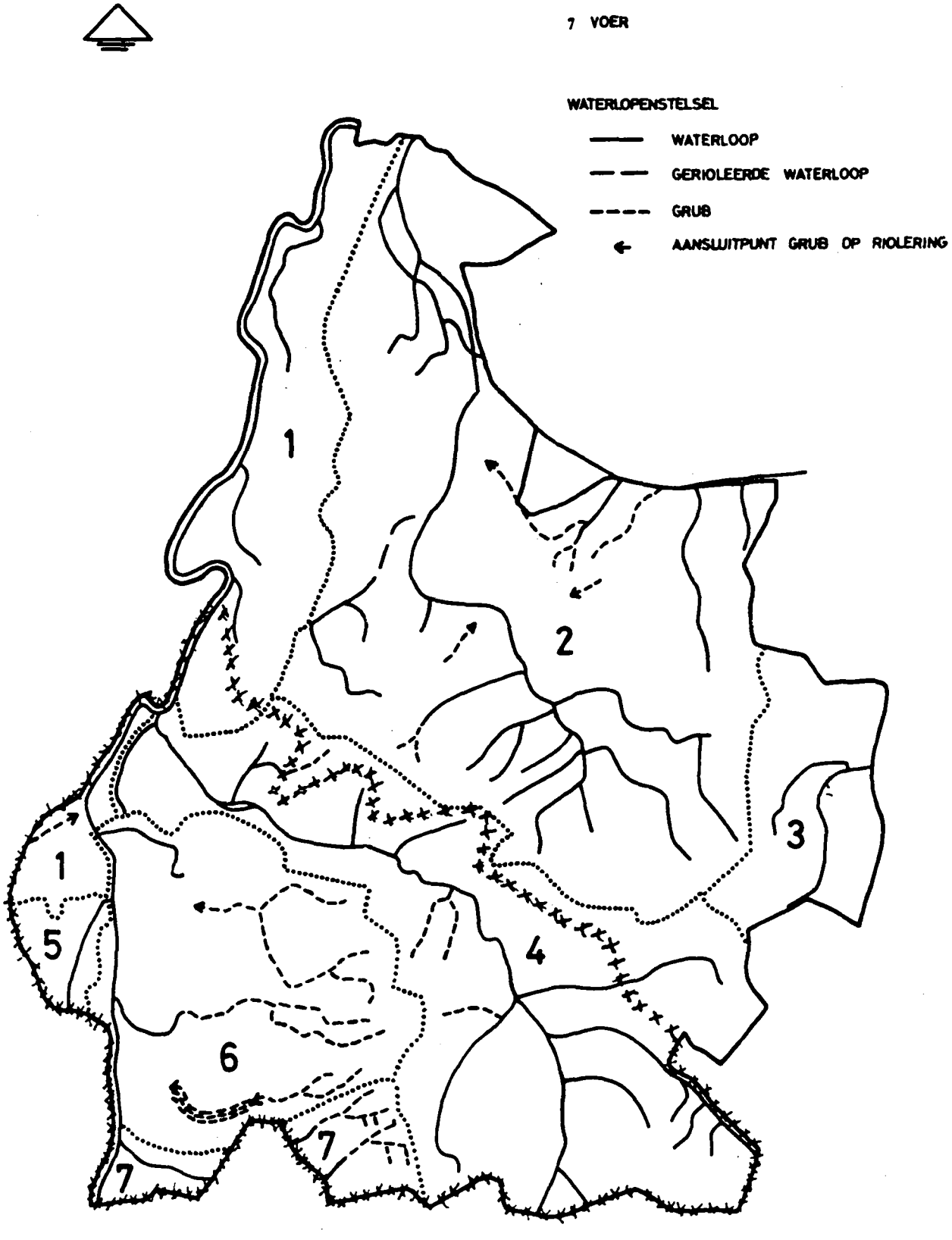
III lijn uit 1909 : Boschpoort-Tongeren (B.)

IV lijn uit 1922 : Maastricht- Vaals

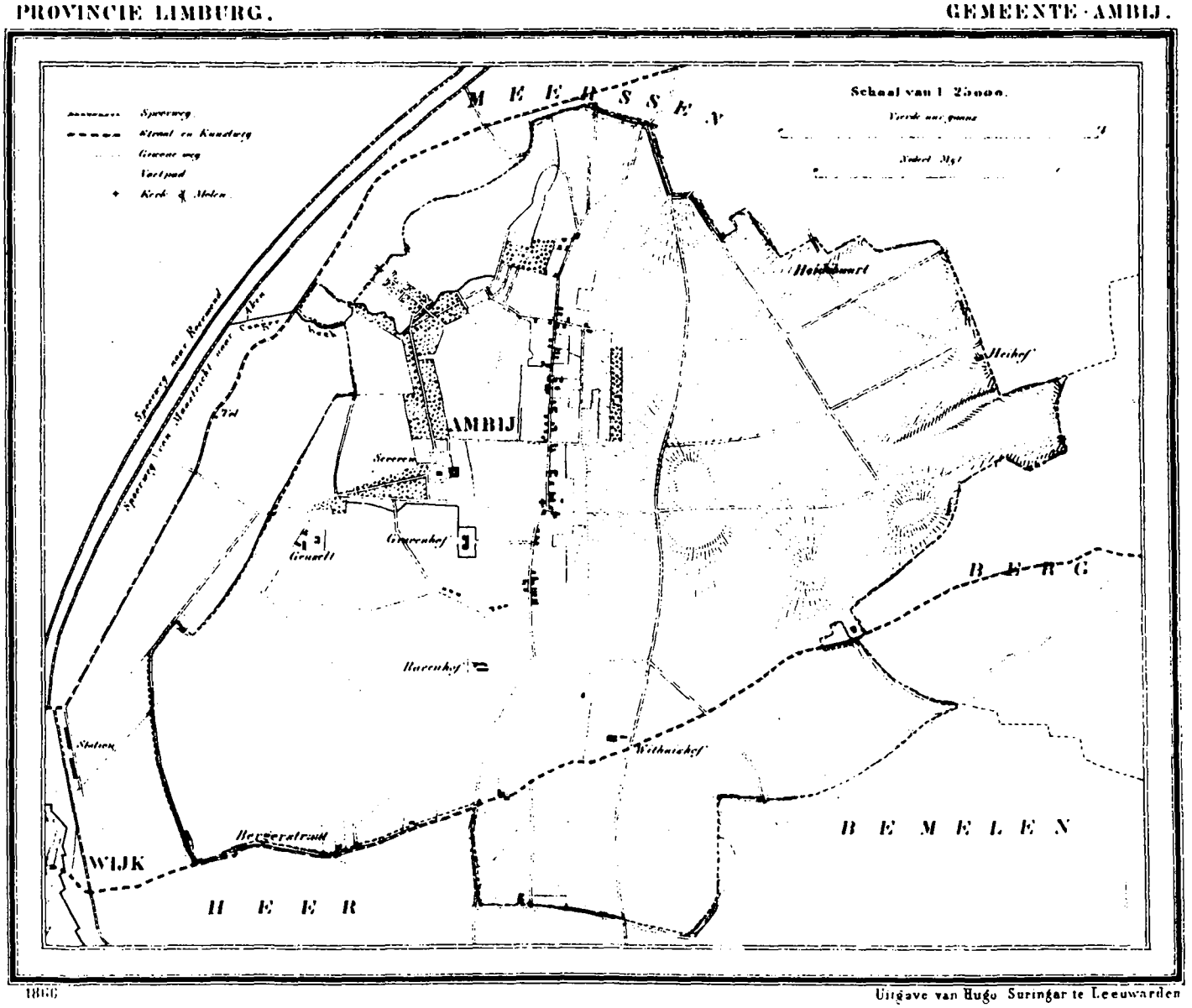


WATERLOPEN EN STROOMGEBIEDEN

Bijlage 7. Waterlopen en stroomgebieden
uit: Streekplan Zuid-Limburg
deel 2.

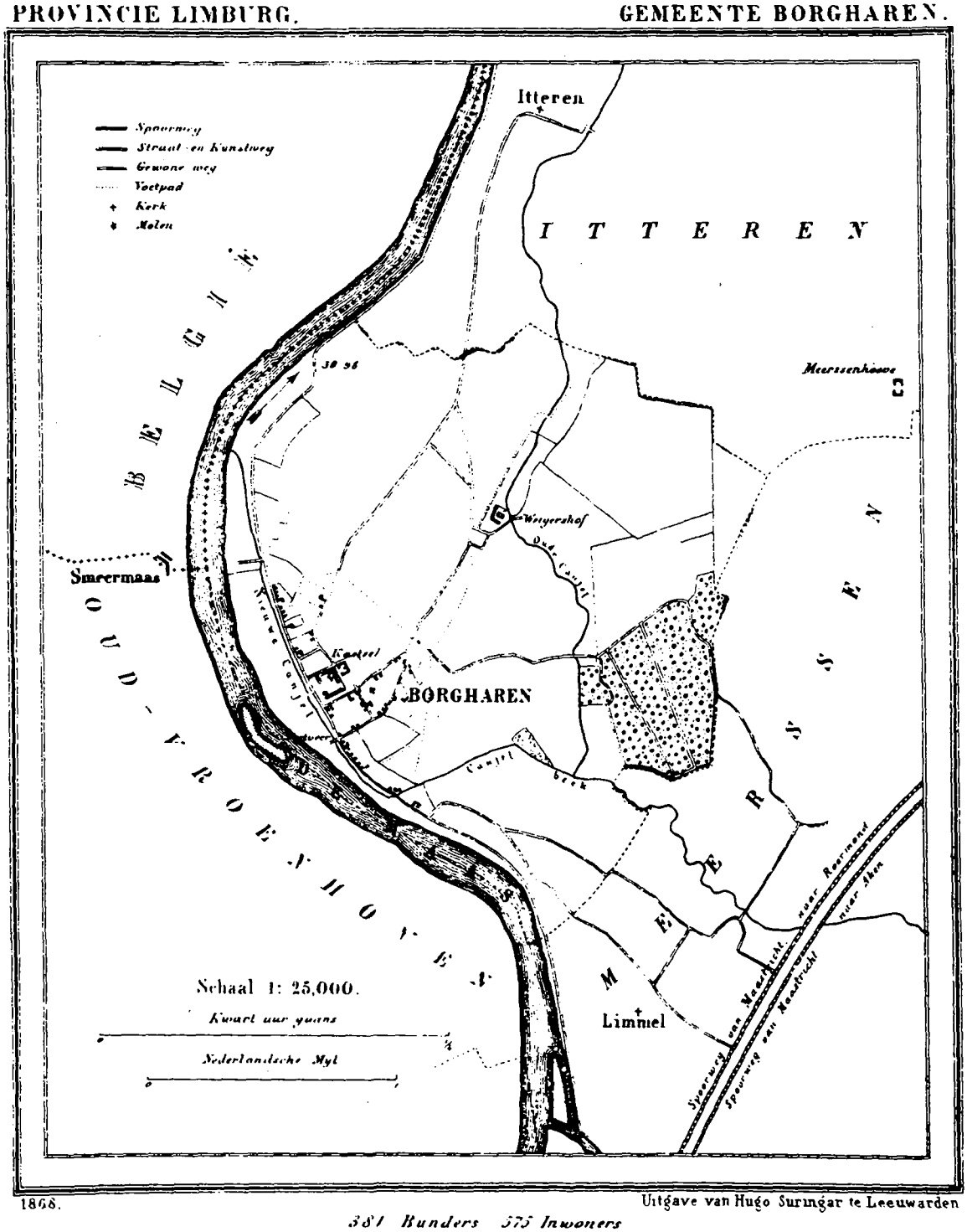


Bijlage 8.A Gemeente Ambij 1866
uit : Kuyper, J.
Gemeenteatlas van Limburg



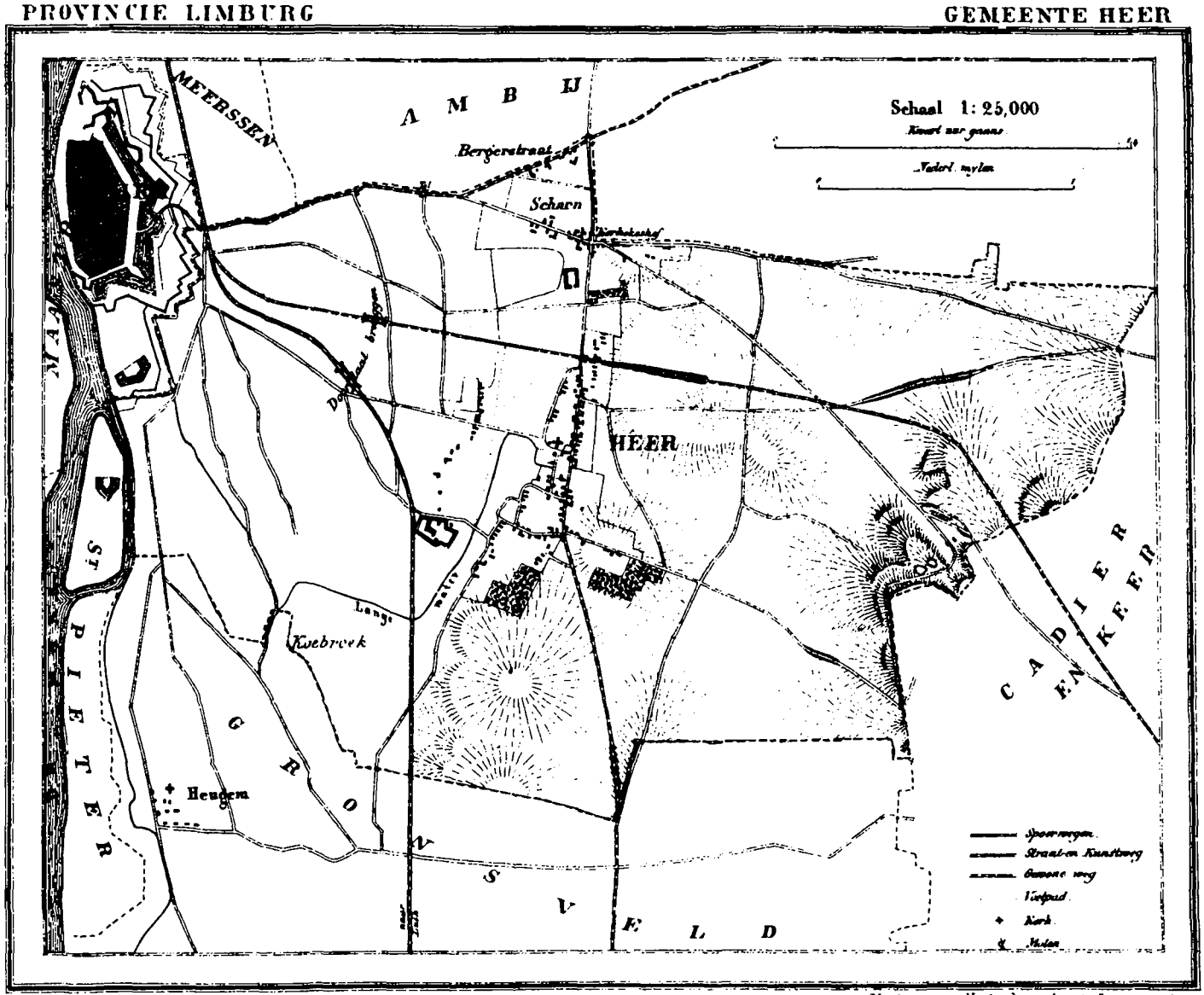
721 Bunders, 700 Inwoners (1905) 1138 c

Bijlage 8.B Gemeente Borgharen 1868
uit : Kuyper, J.
Gemeenteatlas van LImburg



Bijlage 8.C Gemeente Heer 1866
uit : Kuyper, J.
Gemeenteatlas van Limburg

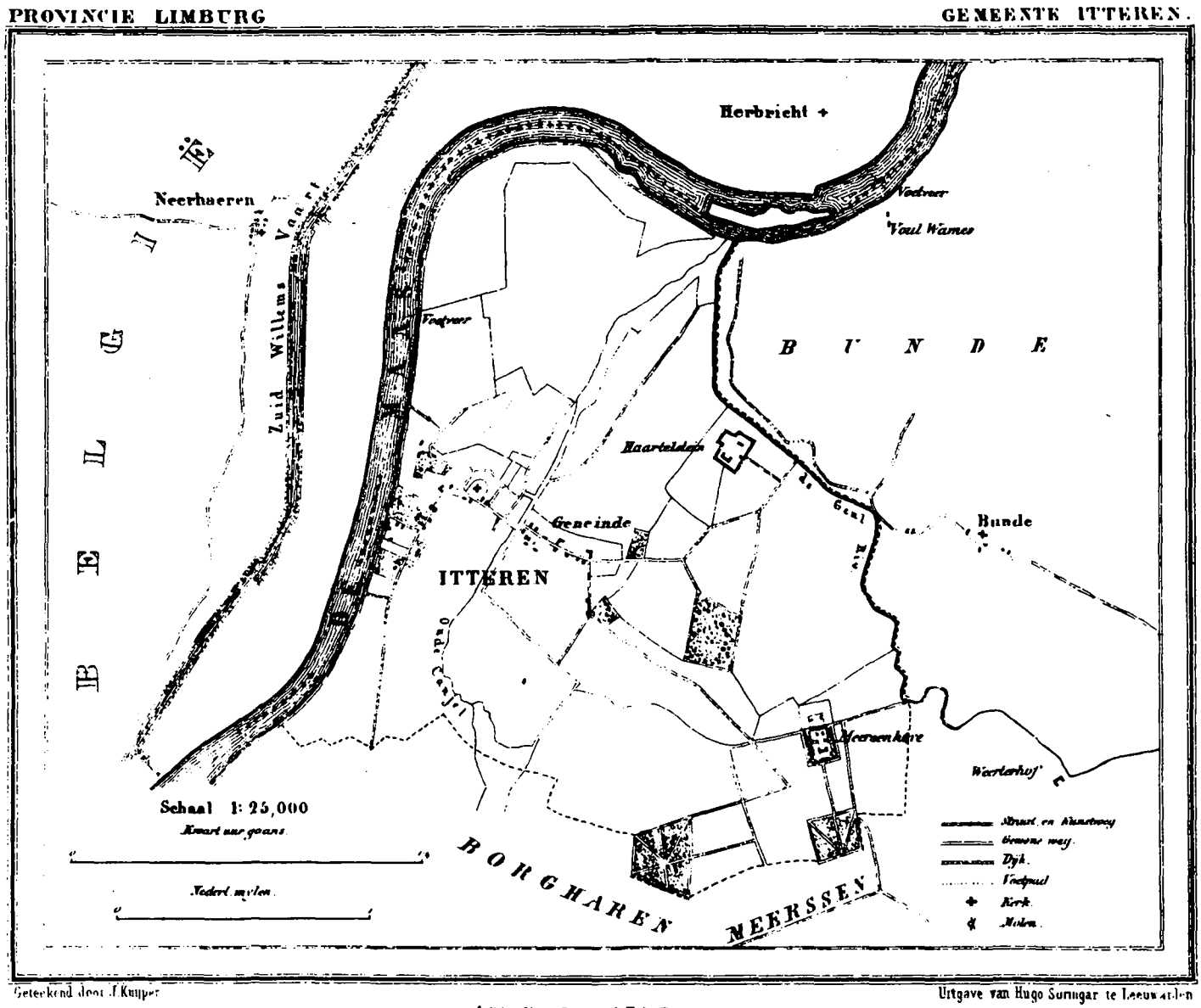
PROVINCIE LIMBURG GEMEENTE HEER



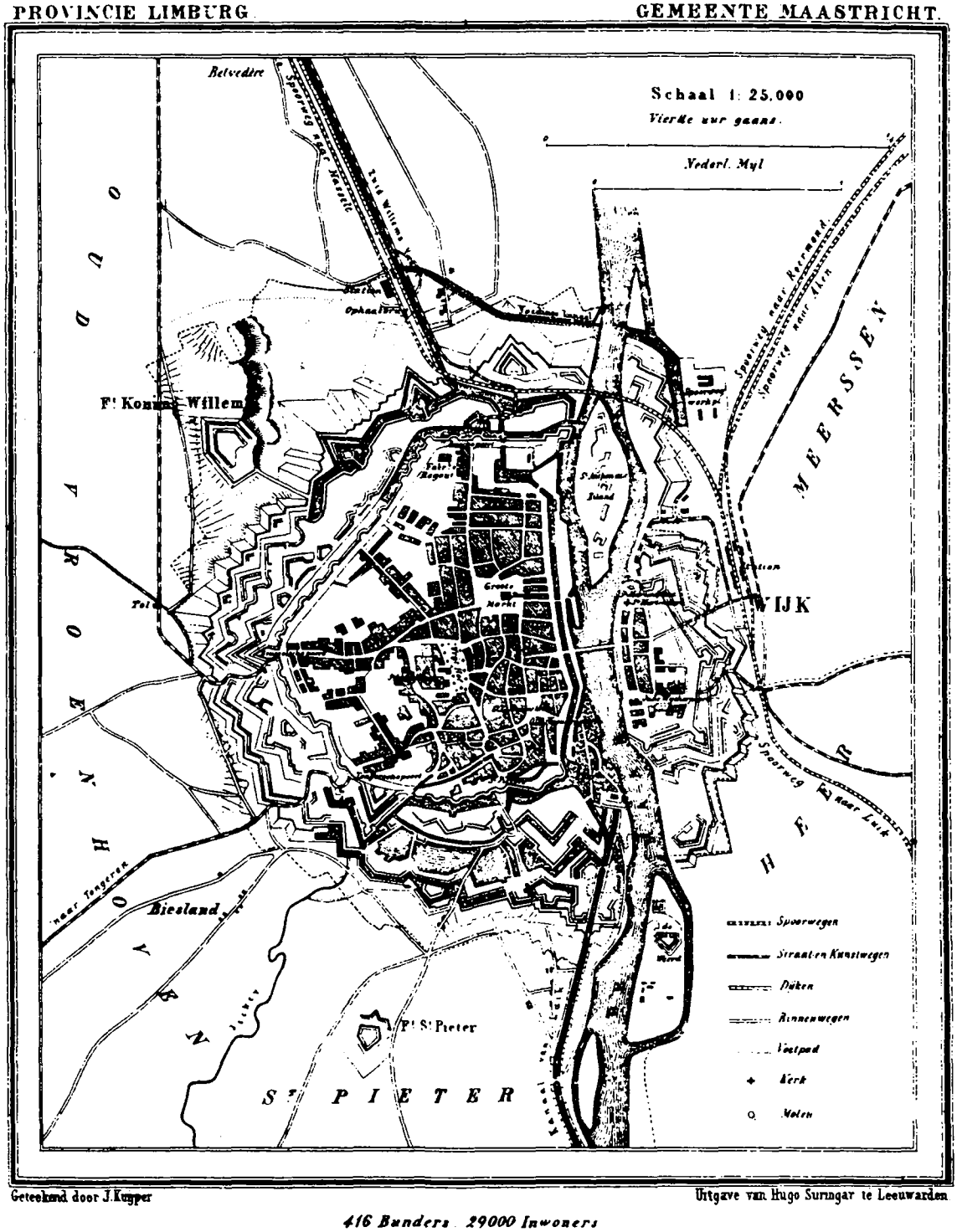
Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

700 Bunders. 1325 Inwoners.

Bijlage 8. D Gemeente Itteren 1866
uit : Kuyper, J.
Gemeente atlas van
Limburg

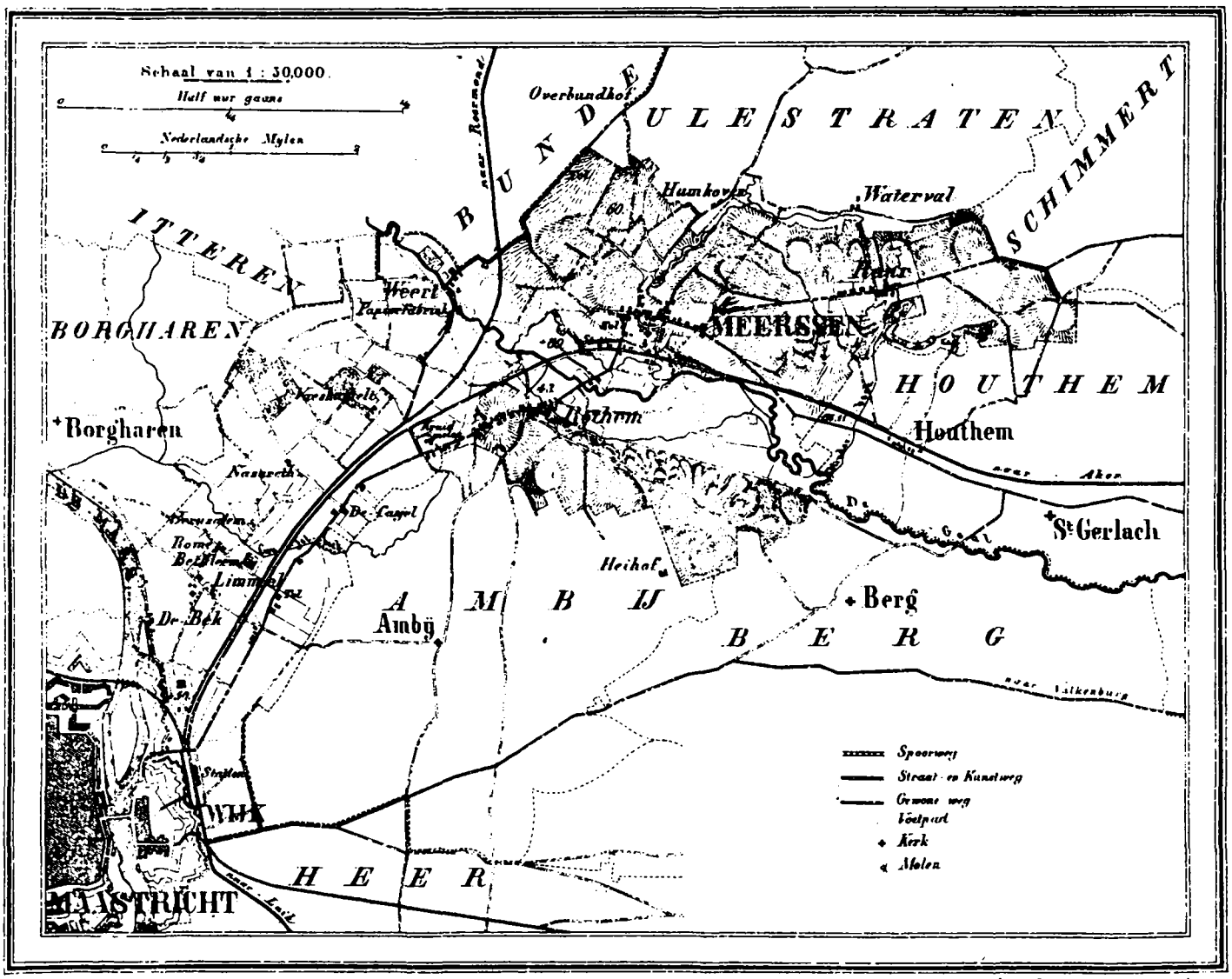


Bijlage 8. E Gemeente Maastricht
1866 uit :
Kuyper, J. Gemeente atlas
van Limburg



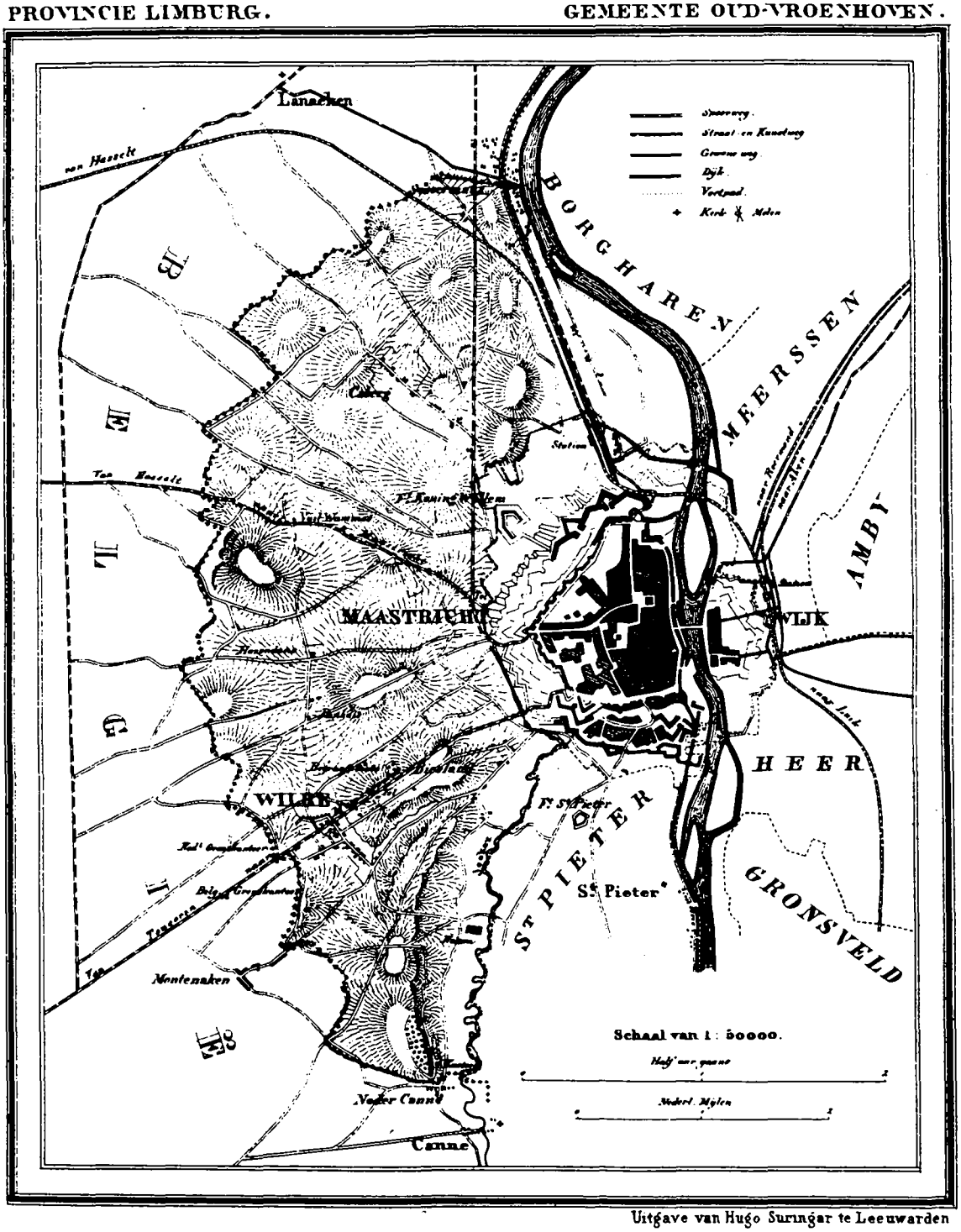
Bijlage 8. F Wijzigingen gemeentegrenzen Maastricht

PROVINCIE LIMBURG. GEMEENTE MEERSSEN.

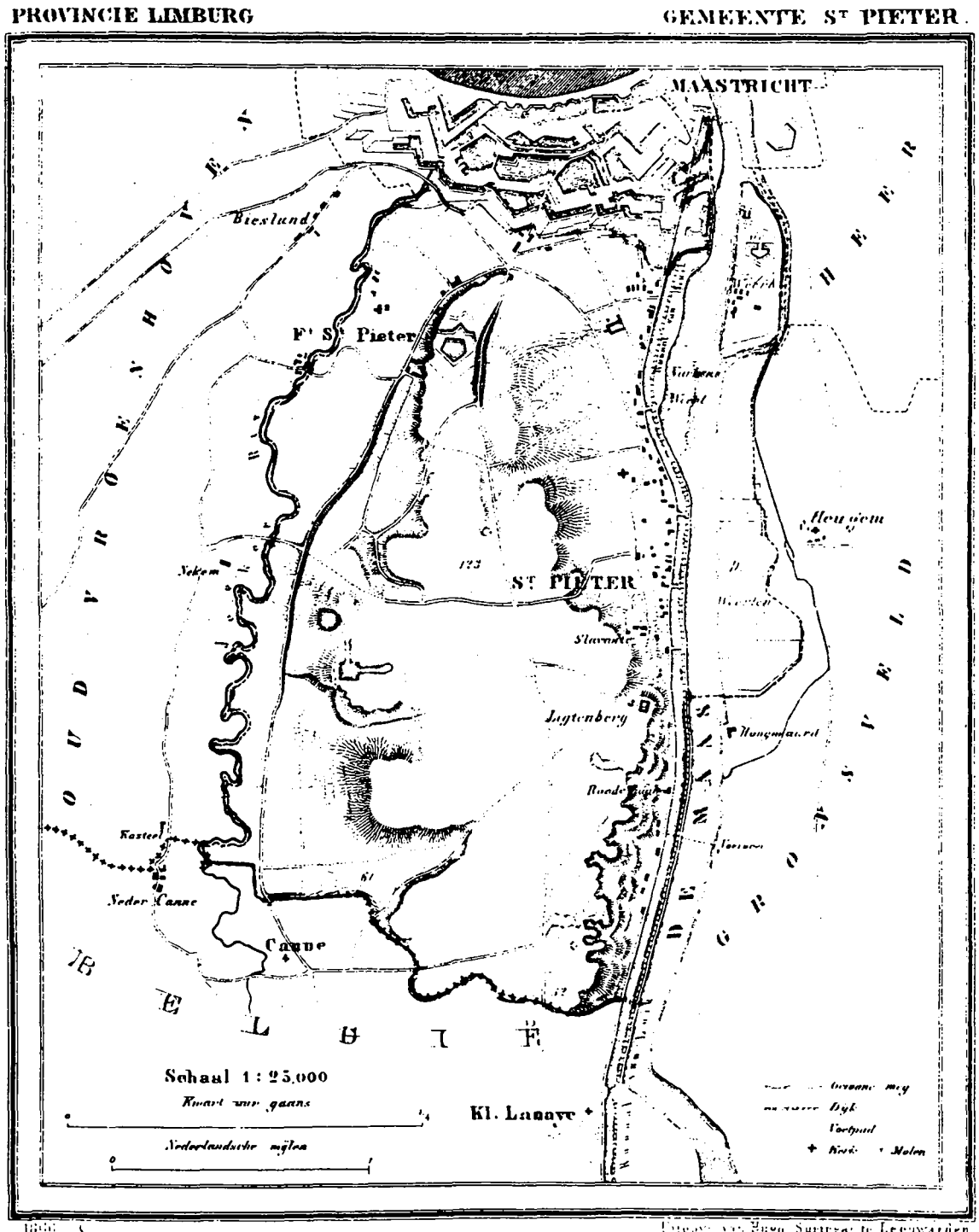


Bijlage 8. G Gemeente Oud- Vroenhoven
1866
uit : Kuyper, J.
Gemeente atlas van Limburg

PROVINCIE LIMBURG. GEMEENTE OUD-VROENHOVEN.



Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

1578 Bunders. 1325 Inwoners.

Bijlage 8. H Gemeente St. Pieter 1866
uit : Kuyper, J. Gemeente atlas
van Limburg