GEBIEDSBESCHRIJVING ZUID-LIMBURG

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

2. Bodemgesteldheid

3. Grondgebruik
   - 3.1 Agrarisch
   - 3.2 Niet-agrarisch
   - 3.3 Landschapsbeeld

4. Infrastructuur
   - 4.1 Landwegen
   - 4.2 Waterlopen
   - 4.3 Spoorlijnen

5. Nederzettingen
   - 5.1 Algemeen
   - 5.2 Steden
   - 5.3 Overige nederzettingen

6. Conclusies

Noten

Literatuuropgave

Topografische kaarten

1 INLEIDING

1.1 Het inventarisatiegebied Zuid-Limburg, dat een oppervlakte heeft van ca. 325 km2, is gelegen in de uiterste zuidpunt van de provincie Limburg. De begrenzing van het gebied wordt aan de west- en zuidzijde gevormd door de Rijksgrens met België en aan de oostzijde door de Rijksgrens met de Bondsrepubliek Duitsland. Aan de noordzijde grenst het gebied aan het inventarisatiegebied "Mijnstreek".
Zuid-Limburg bestaat sedert de herindeling van 1982 uit acht gemeenten (zie bijlage, fig.1), te weten:

1. Eijsden
2. Gulpen
3. Maastricht
4. Margraten
5. Meerssen
6. Vaals
7. Valkenburg aan de Geul
8. Wittem

1.2 In functioneel-landschappelijke zin is het inventarisatiegebied Zuid-Limburg de noordelijke uitloper van het Ardennen-Eifel-gebergte (1) en onderscheidt zich in deze zin van het aan de noordzijde aansluitende inventarisatiegebied "Mijnstreek". Met uitzondering van de regio Maastricht heeft het gebied overwegend een agrarische inslag. Uit praktische overwegingen loopt de grens echter niet geheel conform het genoemd landschappelijke kenmerk, maar zijn de gemeentegrenzen van 1982 als begrenzing gekozen.

1.3 De overige inventarisatiegebieden in de provincie Limburg zijn: Mijnstreek, Midden-Limburg, Limburgs Peelgebied en Maasvallei.

2 BODEMGESTELDHEID

2.1 De bodem van Zuid-Limburg is in belangrijke mate bedekt met een vruchtbare lösslaag, die in dikte sterk varieert (zie bijlage, fig.4). In het inventarisatiegebied Zuid-Limburg bevinden zich een aantal van elkaar gescheiden lössgebieden. Een tweetal kleinere lössgebieden zijn te vinden op het plateau van Eperheide en ten westen van de Maas bij Maastricht. De laatste is echter een klein onderdeel van een groter lössgebied dat zich ten westen van de Maas over Belgisch grondgebied uitstrekt. Grotere aaneengesloten lössconcentraties bevinden zich op het plateau van Margraten, dat begrensd wordt door Maas, Geul en Gulp, en ten noorden van de Geul. Dit laatste gebied strekt zich naar het noorden uit tot aan de gemeenten Born en Susteren. Bijgevolg is het slechts een deel in het onderhevige inventarisatiegebied gelegen, te weten op het plateau van Bahneheide, op delen van het massief van Ubachsberg en op het plateau van Schimmert (2). Zoals gezegd wisselt de dikte van de lösslaag aanzienlijk. Op de vlakke terreinen en in de droge dalen zijn de lagen doorgaans bijzonder dik, terwijl de löss op de hoger gelegen terreinen, als gevolg van erosie veelal is verdwenen. Daar komen onvruchtbare zandgronden, kalksteen en vuursteeneluvium aan de oppervlakte. De genoemde lössgebieden worden van elkaar gescheiden door de rivierdalen van Maas, Geul en Gulp. In deze dalen ontbreken de lössafzettingen en is de bodem bedekt met jonge rivierklei (3). Bovendien komt op diverse plaatsen langs de Maas en de beekdalen veen voor (4) en bevindt zich in de omgeving van Vaals kwartsiet.

2.2 Het geologisch aanzien van Limburg is, met uitzondering van een klein deel in het noorden, in belangrijke mate bepaald door de rivier de Maas (5). Aanvankelijk stroomde deze rivier door een licht glooiend terrein waar, als gevolg van verschuivingen van de ijsmassa's tijdens de IJstijd, perioden van afzettingen en erosie elkaar afwisselden.
De sedimentatie bestond tijdens het pleistoceen met name uit zand en grind. Tengevolge van bodemwerkingen, die mede werden veroorzaakt door een in noordelijke richting terugtrekkende ijskap waardoor de druk op de bodem verminderde en deze bijgevolg steeg, verschoof de Maas herhaaldelijk in westelijke richting totdat de rivier haar loop in de huidige bedding vond. De bodemwerking en de natuurlijke verandering van de Maas leidden tot de vorming van terrassen. Het huidige aanzien werd daarbij tevens in belangrijke mate bepaald door de verlenging van de zijrivieren die de verschuivingen van de Maas volgden (6). Nadat de ijskap tijdens de late IJstijd steeds verder in noordelijke richting terug week, sloeg in Zuid-Limburg door de wind meegevoerd pleistoceen dekmateriaal neer in de vorm

van löss.
Delen van Zuid-Limburg zijn lange tijd onderhevig geweest aan erosiewerking. Bijgevolg zijn een aantal gebieden afgevlakt en is op diverse plaatsen de lösslaag, die zeer erosiegevoelig is, nog maar in beperkte mate aanwezig of is zelfs geheel verdwenen. Zo is de löss in de rivierdalen geheel weggespoeld en vervangen door afzettingen van jonge rivierklei. Op andere plaatsen komt, als gevolg van erosiewerking, oudere gesteente, uit krijt en carboon, aan de oppervlakte; dit is met name het geval in het uiterste zuiden van het inventarisatiegebied (7). Bovendien komen op diverse plaatsen verschillende soorten kalk- en zandsteen aan het daglicht. Er zijn daarbij een aantal gebieden te onderscheiden.
Het grootste gebied betreft de concentratie van Maastrichtse kalksteen, ook wel mergel genoemd. Deze is aan te treffen in een gebied waarvan de begrenzing ruw weg loopt van de stad Maastricht in het westen, met een uitloper in zuidwestelijke richting op Belgisch grondgebied, verder via Gronsveld in zuidoostelijke richting over het plateau van Margraten tot aan het Gulpdal. De grens loopt vervolgens langs de westzijde van Gulp en Geul in noordwestelijke richting om bij Valkenburg en Meerssen ongeveer ter hoogte van Borgharen.
Een tweede natuursteensoort betreft de Kunrader-kalksteen. Deze is geconcentreerd in het gebied op het massief van Ubachsberg ten noorden van Geul en Eyserbeek. Tenslotte bevinden zich binnen het inventarisatiegebied twee kleine uitlopers van kolenzandsteengebieden in België. Het kleinste van beiden bevindt zich aan beide zijden van de Geul in de omgeving van Epen, terwijl het grotere is gelegen aan de oostzijde van de Maasvallei binnen de gemeente Eijsden (8).

2.3 In het zuiden en oosten van Nederland bevindt zich een langzaam in niveau stijgend gebied, het Rijns-Brabants massief (9), dat de grens vormt tussen het Nederlandse dalingsbekken en de bergachtige gebieden in de Bondsrepubliek en België.

Terrassen.
Dit gebied wordt met name bepaald door de al eerder genoemde terrassen (zie 2.2) die in oostelijke richting een stijgend verloop vertonen. De terrassen lopen in het westelijk deel van het inventarisatiegebied praktisch parallel met de rivier, in noord-zuidelijke richting, terwijl meer naar het oosten zij hoofdzakelijk in oost-west richting zijn gelegen. De terrassen zijn geleed, dat wil zeggen dat ze op verschillende niveaus liggen waarbij de hoogte in oostelijke richting toeneemt en wel van 35 meter boven N.A.P. in de Maasvallei tot meer dan 300 meter boven N.A.P. in de omgeving van Vaals (10). De hoogteverschillen hebben zowel in de ontwikkeling van de nederzettingsvorm als van het

toerisme sedert de tweede helft van de negentiende eeuw een belangrijke rol gespeeld.
Binnen het inventarisatiegebied zijn van west naar oost een elftal afzonderlijke terrassen te onderscheiden. Vanaf de gemeente Eijsden ligt in noordelijke richting de brede Maasvallei (+35 m) met evenwijdig ten oosten daaraan in een strook van Mesch tot Meerssen het Gronsveld-Caberg terras (+45 m). Eveneens van Meerssen loopt in zuidelijke richting tot aan Bemelen het smalle Rothem niveau (+60 m). Vanaf de Rijksgrens met België bij St. Geertruid loopt vervolgens in noordelijke richting het St. Geertruid-Berg niveau (+110 m), met in het noorden een brede uitloop in het gebied tussen Meerssen en Valkenburg. Het meest oostelijk bevindt zich het noord-zuid gesitueerde Herkenrade-Valkenburg niveau (+123 m), dat van de Rijksgrens tussen St. Geertruid en Mheer in noordelijk richting loopt tot aan Valkenburg. Hieraan aansluitend loopt vanaf Sibbe in noordoostelijke richting het brede Sibbe niveau (+144 m). Aan de oostzijde daarvan is parallel gelegen het smallere Margraten niveau (+168 m). Tussen Margraten en Gulpen bevindt zich, eveneens in noordoostelijke richting, het massief van Ubachsberg, dat met een hoogte van 190 meter boven zowel de westelijke als de oostelijke terrassen uitstijgt. In het westen grenzend aan het Herkenrade-Valkenburg niveau, het Margraten niveau en het massief van Ubachsberg is in noordoost-oostelijke richting het brede Noorbeek-Simpelveld niveau (167 m) gelegen. Dit terras vormt ten zuiden van Gulpen een engte tussen de beide hogere terrassen het massief van Ubachsberg en het 186 meter hoge, in oost-westelijke richting gelegen, Kosberg niveau. Het laatst te noemen terras is de, eveneens in oost-westelijke richting gelegen, laat-Tertiaire schiervlakte (+200 m), gelegen in het gebied tussen Noorbeek/Slenaken in het westen en de Rijksgrens bij Vaals in het oosten.
Binnen de terrassen, die gekenmerkt worden door hun geologische gesteldheid, zijn bovendien hoogteverschillen zichtbaar. Deze zijn met name ontstaan als gevolg van de erosiewerking van de kleine rivieren en zijn zichtbaar in de diverse plateaus (11).

Plateaus (zie bijlage fig. 3)
De oostzijde van de Maasvallei wordt in de noord-zuid richting binnen het hele inventarisatiegebied afgesloten door een steilrand. Vervolgens bevindt zich ten zuiden van het Geuldal en ten westen van het Gulpdal het plateau van Margraten. Het plateau is doorsneden met droogdalen en gaat via steile hellingen over naar de dalbodems van Gulp, Geul en Maas (12). Oostelijk daarvan gelegen tussen
dalen Gulp en Geul ligt het plateau van Eperheide gevolgd door het plateau van Vijlen tussen de Geul en de Selzerbeek. Noordelijk van deze laatste, tussen Selzerbeek en Eyserbeek ligt het plateau van

Bahneheide, terwijl ten noorden van de Eyserbeek een deel van het massief van Ubachsberg tot het inventarisatiegebied behoort. Tenslotte behoort het zuidelijk deel van het plateau Schimmert, gelegen ten noorden van de Geul eveneens tot het inventarisatiegebied Zuid-Limburg.

2.4 Afwatering

Binnen het inventarisatiegebied vindt de afwatering plaats op de in het westen gelegen Maas (13). Dit geschiedt met name door middel van een aantal natuurlijke beken en rivieren. De belangrijkste van deze rivieren zijn:

- de Jeker: voor het zuidelijke deel van het gebied ten westen van de Maas onder Maastricht
- de Voer: voor het zuidelijke deel van het plateau van Margraten
- de Geul: voor het noordelijk deel van het plateau van Margraten en het zuidelijk deel van het plateau van Schimmert

Bovendien loost het hele zuid-oostelijke deel van het onderhevige inventarisatiegebied water op de Geul en haar belangrijkste zijrivieren: de Gulp, de Selzerbeek en de Eyserbeek.

De bovengenoemde rivieren en beken hebben in belangrijke mate een meanderend karakter. Een aantal treden herhaaldelijk buiten hun oever (14). Naast de afwatering via de natuurlijke waterlopen vindt deze eveneens plaats door middel van kunstmatig aangelegde beken. Teneinde de afvoer van het overtollig water zodanig te reguleren dat schade als gevolg van erosie zoveel mogelijk beperkt bleef, groef men op diverse plaatsen vloedgraven, ook wel grubben genoemd. Binnen het inventarisatiegebied zijn deze met name te vinden op het plateau van Margraten. Daar vindt de afwatering grotendeels door middel van grubben in westelijke richting op de Maas plaats, terwijl in het zuidelijk deel dit op de Voer gebeurd. Ook op de Geul en de Gulp vindt de afwatering van enkele kleinere gebieden plaats via vloedgraven. Het noordelijk deel van het gebied ten westen van de Maas watert deels via een vloedgraaf en deels vrij op de Maas af. Enkele grubben zijn aangesloten op het rioleringsstelsel zodat de afwatering deels ondergronds plaats vindt. In het noordwestelijk deel van het inventarisatiegebied onder Bunde en Geulle vindt de afwatering geheel vrij op de Maas plaats.

Naast de vloedgraven, die primair ten doel hebben de afwatering te reguleren, werden ook om andere redenen kunstmatige waterlopen aangelegd. Met name waren dit molenbeken. Een molenbeek verkort doorgaans een meander van een bestaande waterloop af zodat de snelheid van het water wordt verhoogd en een molen kan worden aangedreven.

Teneinde verzekerd te zijn van een constante waterstroom werd een stut of stuwdam aangelegd zodat de energietoevoer naar believen kon worden gereguleerd. Naast de molenbeek bleef de oorspronkelijke rivierloop in takt (15). Voorbeelden van molenbeken binnen het inventarisatiegebied zijn te vinden:

- in de Geul: bij Geulhem, bij Oud-Valkenburg en bij de Volmolen te Epen.
- in de Gulp: ten zuiden van Pesaken en ten noorden van Slenaken.
- in de Voer: bij Mesch en ten zuiden van Eijsden.

In de twintigste eeuw werden, met het doel de wateroverlast zoveel mogelijk te beperken, de waterlopen met name binnen de bebouwde kom vaak rechtgetrokken en overkluisd. Kleinere waterlopen werden op het rioleringsstelsel aangesloten. Ofschoon de rivieren en beken binnen het inventarisatiegebied het oorspronkelijke karakter in zeer ruime mate hebben behouden, bestaan er toch enkele voorbeelden van deze twintigste eeuwse normalisatiewerkzaamheden. Deze bevinden zich onder meer in de Geul ten westen van Partij en, vanaf Meerssen tot aan de monding van de autosnelweg Maastricht-Luik.

3. GRONDGEBRUIK

3.1 Agrarisch

3.1.1 Het deel van het onderhevige inventarisatiegebied dat is gelegen tussen Vaals en Maastricht en in het noorden wordt begrensd door het Geuldal is een regio waarin op hoofdlijnen een eenvormige agrarische structuur voorkwam.
Een groot deel van Zuid-Limburg wordt bedekt door löss (zie 2.1). Deze grond is uitermate bruikbaar zowel voor akkerland als grasland (16). Het is dan ook mede aan deze vruchtbare grond te danken dat Zuid-Limburg reeds in het begin van de negentiende eeuw overwegend uit cultuurland bestond. Zo vond men rond 1850 praktisch enkel in de omgeving van Gulpen nog 111 ha. woeste grond, die echter nog geen twintig jaar later ook waren ontgonnen (17).
Ofschoon verder nauwelijks sprake was van woeste grond bestond wel een tamelijk groot deel uit bossen (zie bijlage, fig. 7). Het areaal bosgrond maakte ongeveer 10 % uit van de totale oppervlakte (18). Omvangrijke bosgebieden waren vooral te vinden tussen Wittem en Vaals, ten zuiden van Gulpen, ten oosten van Gronsveld en op een plateauhelling aan de zuidzijde van het Geuldal tussen Meerssen en Valkenburg. Stroken met bos konden verder worden aangetroffen op steile hellingen en plateauranden.
Een groter deel van de totale oppervlakte, te weten 22,5 %, bestond uit grasland (19). Grasland kwam met name voor in de Maasvallei en langs de rivieren en beken. In verband met de geaccidenteerdheid van het terrein was in het zuidoosten van het inventarisatiegebied relatief veel grasland aan te treffen. Behalve de eerder genoemde graslanden, die vooral op die plaatsen voorkwamen waar als gevolg van de natuurlijke gesteldheid zich nauwelijks andere gebruiksmogelijkheden voordeden, bevonden zich, met uitzondering van de stad Maastricht, ook rondom alle nederzettingen grasland.

Een gemengd bedrijf met relatief weinig vee was tussen 1850 en 1940 de algemeen voorkomende vorm van boerenbedrijf. Immers, ook op de lössgronden diende men vanwege de mestvoorziening vast te houden aan de uitoefening van landbouw in combinatie met de veehouderij. Vergeleken met de zandgronden in andere delen van Nederland, die vaak arm tot zeer arm waren, waren de relatief rijkere lössgronden met de uitstekende vochtvoorziening veel minder mestbehoeftig (20). Dat had weer tot gevolg dat de behoefte aan grasland relatief klein was waardoor het aantal ha. weiland gering was vergeleken met dat aan bouwland. Als gevolg van deze natuurlijke rijkdom van de Zuid-Limburgse bodem waren de gronden reeds in de middeleeuwen voor een groot deel ontgonnen. In de achttiende eeuw werd het broekland tussen Maarland en Gronsveld ontgonnen en op het plateau van Margraten werden in de laatste decennia van de achttiende eeuw

nog enkele onontgonnen terreinen omgezet in bouwland (21).

Omstreeks 1850 bestond het grootste deel, namelijk tweederde van de oppervlakte, uit akkerland (22). Op de vruchtbare lössgrond was met name de tarwe- en roggebouw van groot belang. Deze twee gewassen besloegen meer dan de helft van de bebouwde oppervlakte. Een bescheiden positie nam de aardappelcultuur in. Enkel in de omgeving van Maastricht bestond, in verband met de stedelijke behoefte, een omvangrijke aardappelteelt (23).
De grootste delen van de grond waren sedert 1800 in particulier eigendom en werden of in eigen beheer of via verpachting geëxploiteerd. Een groot deel van de gronden waren reeds van oudsher in gemeenschappelijk eigendom. In 1804 werden deze bij wet toegewezen aan de gemeenten. Bos, heide en woeste grond, met name waar het grote kavels betrof, waren daarom nog rond 1900 eigendom van gemeenten en in gemeenschappelijk gebruik bij de boeren van de betreffende gemeente(n). Dit gold eveneens voor delen van het grasland (24).
Het grondgebied in Zuid-Limburg was sedert de Middeleeuwen steeds meer versnipperd. Zelfs het grootgrondbezit kende vaak een gecompliceerd verkavelingspatroon van pachtpercelen. Deze versnippering, welke het algemeen beeld van het grondbezit in Zuid-Limburg bepaalde, werd onder meer veroorzaakt door erfdeling of aankoop. Desalniettemin vertonen de hoofdlijnen van de verkaveling een zekere aaneenschakeling, waarin de oorspronkelijke brede stroken deels nog waren terug te vinden. Met name in het geval van jongere ontginningen of bij herinrichtingen van bouwland is de oorspronkelijke verkavelingsstructuur nog herkenbaar en vertonen de kavels een meer regelmatig verloop (25).

3.1.2 In de negentiende eeuw was amper sprake van veranderingen in het grondgebruik.
Opmerkelijk was daarentegen de heroriëntatie die rond de eeuwwisseling in het grondgebruik plaats vond. In tegenstelling tot de provinciale tendens nam het areaal akkerbouw tussen 1896 en 1910 in niet onbeduidende mate af (26). Daarentegen was in Zuid-Limburg sprake van een sterke toename van het graslandareaal. In de gemeente Gulpen, Wijlre, Wittem, Vaals, Slenaken, Noorbeek en Mheer nam de oppervlakte grasland tussen 1896 en 1910 toe van respectievelijk 1870 ha. tot 2621 ha. Het areaal akkerland nam in dezelfde periode in deze gemeenten af van 6705 ha. tot 5807 ha. In de gemeenten Eijsden, Gronsveld, Heer, Meerssen, Borgharen en Cadier nam de grasoppervlakte tussen 1896 en 1900 toe van 840 ha. tot 1002 ha. (27). De voornaamste oorzaken van deze ontwikkeling waren gelegen in de graancrisis op het eind van de negentiende eeuw, die de boeren ertoe bracht de inspanningen meer te richten op de veeteelt, en in het toenemende belang van de veeteelt

als gevolg van de stijgende vraag naar vlees- en zuivelprodukten in de snel groeiende bevolkingscentra Aken (Bondsrepubliek), Maastricht en de Mijnstreek (28). In de omgeving van Gulpen nam het aantal varkens tussen 1896 en 1910 toe van 3480 tot 8180, terwijl het aantal runderen in dezelfde periode steeg van 7531 tot 13708. Ook na 1910 bleef het graslandareaal toenemen (29). Met name in het zuidoostelijk deel van het inventarisatiegebied (de driehoek Noorbeek-Wittem-Vaals) bestond in 1930 ongeveer drie kwart van de totale landbouwgrond uit grasland. Daarnaast bestond in de gemeenten Geulle, Borgharen, Schin op Geul en Mesch ongeveer de helft van de landbouwgrond uit grasland. Naast de toename van het grasland is in dezelfde periode ook een toename van het tuinbouwareaal waar te nemen. Met name de fruitteelt nam in omvang toe (30). In het Geuldal in de omgeving van Gulpen nam tussen 1896 en 1910 de tuinbouwgrond toe van 914 tot 1283 ha. (31). Tengevolge van de toename van de veeteelt en de fruitteelt ontstond een agrarisch-industriële sector. Met als zwaartepunten de zuivelindustrie en de stroopfabricage. Tot aan het eind van de negentiende eeuw vond de zuivelbereiding bij de producent op de boerderij plaats. Rond de eeuwwisseling vond de bereiding in kleine handkrachtfabriekjes plaats, die overal op het platte land verschenen. Tijdens de eerste decennia van de twintigste eeuw leidde de opkomst van de grote coöperatieve stoomzuivelfabrieken tot felle conflicten met de zelfkarners (32). In de stroopfabricage is in deze periode eveneens een tendens tot schaalvergroting waar te nemen.
De schaalvergroting leidde tot een verandering in het agrarische marktwezen. Het aantal veilingen en de omvang ervan nam in de twintigste eeuw toe. Zo bloeiden in Maastricht de botermarkt, in Gronsveld de fruitveiling en was Gulpen een belangrijke marktplaats (33). Deze ontwikkeling werd bevorderd door de aanleg van verschillende spoorlijnen tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw.
Naast het toenemende belang van de veeteelt voltrok zich een verandering binnen de akkerbouw. Stond tot het eind van de negentiende eeuw de veeteelt in dienst van de landbouw, rond de eeuwwisseling wijzigt dit beeld: de akkerbouw werd steeds meer ondergeschikt aan de veeteelt, hetgeen waarneembaar was aan de sterke stijging van de produktie van knol- en wortelgewassen. De verbouw van tarwe ging de laatste decennia van de negentiende eeuw achteruit als gevolg van de sterk dalende graanprijzen. De rogge nam daarentegen in betekenis toe. Na 1900 werd bovendien de teelt van aardappelen in verband met de stijgende prijs steeds belangrijker. Binnen het inventarisatiegebied was de aardappelteelt met name geconcentreerd in de regio rond Maastricht (Oud-Vroenhoven, Heer, Amby, Gronsveld), waar meer dan een kwart van het bouwland voor de verbouw van

aardappelen wordt gebruikt (34).

Binnen het inventarisatiegebied vond rond de eeuwwisseling weliswaar een functieverandering in het grondgebruik plaats, een wijziging in de structuur betekende dit echter niet. Evenals het algemeen agrarisch beeld wijzigde ook het verkavelingspatroon tussen 1850 en 1940 nauwelijks.

Eerst na 1940 vond binnen het inventarisatiegebied alleen een grootschalige herverkaveling plaats in de noordelijke delen van de huidige gemeenten Gulpen en Wittem, welke onderdeel uitmaken van het Ransdalerveld, dat grotendeels binnen het inventarisatiegebied Mijnstreek valt. Daarnaast is de verkaveling in enkele bosgebieden gewijzigd terwijl ook in de omgeving van nederzettingen het oude verkavelingspatroon doorgaans is verdwenen (35). Dit laatste werd met name veroorzaakt door de toename van het bebouwde oppervlakte buiten de oude woonkernen. Het sterkst komt dit tot uiting bij de stad Maastricht.

Maastricht vormt binnen het algemeen agrarisch en landelijk karakter van het inventarisatiegebied een in het oog springende uitzondering. Tot 1867 was deze vestingstad gevangen binnen het strakke keurslijf van zijn verdedigingswerken. Nadat de vestingwerken vanaf 1870 successievelijk werden ontmanteld breidde de stad zich aanmerkelijk uit. Rond de eeuwwisseling vond de uitleg aan de oostzijde van Wijck plaats, waarbij een aansluiting werd gemaakt tussen de stad en de spoorlijnen en met de uitvalswegen naar het noorden en het oosten. Aan de zuidzijde werd in dezelfde periode een villawijk aangelegd, terwijl aan de noordzijde de arbeiderswijk Quartier Amélie werd gebouwd. In de jaren twintig dijde de stad, met de bouw van de arbeiderswijk Blauwdorp, ook naar het westen uit. Op de terreinen van de voormalige vestingwerken verschenen aan de noord- en oostzijde van de stad fabrieksgebouwen, zodat de functie van Maastricht tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw zichtbaar veranderde van vesting- tot industriestad.
De meeste overige woonkernen breidden zich tussen 1850 en 1940 slechts op beperkte schaal uit. Met name ging het hierbij om nederzettingen die gunstig lagen ten opzichte van de grote verbindingswegen. De belangrijkste woonkernen die een kwantitatieve toename van enige betekenis in het bebouwde oppervlakte vertoonden waren: Valkenburg (toerisme), Vaals (industrie), Gulpen (marktfunctie) en Eijsden (industrie).

3.1.3 Ook na 1945 blijft het algemeen beeld van het inventarisatiegebied in hoge mate het agrarisch karakter dragen. Desalniettemin zijn er veranderingsprocessen waar te nemen. Dit geldt met

name voor de bebouwing in de diverse plaatsen, deze is in het bijzonder na 1940 sterk toegenomen.
Hierbij zet de bovengenoemde tendens zich voort. De sterkste toename in de bebouwing is waarneembaar in de woonkernen die gunstig gelegen zijn ten opzichte van de verkeersverbindingen. Buiten Maastricht en Eijsden aan de noord-zuid verbinding, dienen met name genoemd te worden de woonkernen Cadier en Keer, Margraten, Gulpen en Vaals langs de provinciale weg Maastricht-Vaals, en de woonkernen Bunde, Meerssen, Valkenburg, Schin op Geul en Wijlre in het Geuldal.
Grote kunstmatige doorsnijdingen binnen het inventarisatiegebied worden gevormd door de autosnelwegen Maastricht-Luik, Maastricht-Heerlen en Maastricht-Geleen (36).
De grootschalige na-oorlogse herverkaveling van het Ransdalerveld heeft het verkavelingspatroon in het noorden van de huidige gemeenten Gulpen en Wittem sterk gewijzigd. Elders is het buitengebied slechts in zeer beperkte mate veranderd.

3.2 Niet-agrarisch

3.2.1 Delfstoffen

Binnen het inventarisatiegebied komen op diverse plaatsen kalk- en zandsteenformaties aan de oppervlakte en konden derhalve eenvoudig worden ontgonnen. Het materiaal werd met name gebruikt als bouwsteen of als grondstof voor bouwmateriaal, met name voor natuurcement. De stenen werden doorgaans in de nabijheid van de vindplaats gebruikt in de bouw (zie bijlage, fig. 2). Bijgevolg geeft het gebruikte bouwmateriaal een goed beeld van de geologische gesteldheid van de bodem in de omgeving (37). Het gebruik van de steensoort welke in de nabije omgeving kan worden gewonnen was lang het goedkoopste bouwmateriaal. Is echter gebruik gemaakt van steensoorten die over een grotere afstand moesten worden aangevoerd, dan is er sprake van een duur bouwmateriaal en derhalve een rijke(re) opdrachtgever. Het bouwmateriaal zegt zo niet alleen iets van de aanwezige grondstoffen maar ook van de goede status van de bewoner. Daarnaast werd de kalk- en zandsteen gebruikt als grondstof voor natuurcement. Gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw werd het natuurcement steeds meer vervangen door het Portlandcement. De kalksteen bleef echter de belangrijkste grondstof. Tijdens de eerste wereldoorlog waren er meer dan honderdveertig groeven in gebruik. De grootste concentratie groeven bevonden zich in de westelijke en noordelijke rand van het plateau van Margraten en ten zuiden van Maastricht in de St. Pietersberg en Cannerberg (38).
De winning en verwerking van kalksteen geschiedde tijdens de negentiende eeuw voornamelijk op beperkte schaal en hadden een niet meer dan lokale betekenis. Met de invoering van de Portlandcement in de laatste decennia van de negentiende eeuw ontstond het begin van een meer grootschalige produktie, welke een grote

vlucht nam met de komst van de Eerste Nederlandse Cement Industrie (1927) te Maastricht.
Het gebruik van lokale groeven liep vanaf de eeuwwisseling steeds verder terug. Als gevolg van een tekort aan bouwmaterialen was er gedurende de eerste wereldoorlog weliswaar korte tijd sprake van een hausse, maar in de decennia na 1918 werd het grootste deel van de groeven stilgelegd. Momenteel zijn nog een viertal grote groeven in bedrijf (39).
De grootschalige mergelwinning, met name na de tweede wereldoorlog heeft op een aantal plaatsen het landschapsbeeld sterk beïnvloed. Zeer in het oog springend is dit het geval bij de St. Pietersberg te Maastricht, die inmiddels grotendeels is afgegraven en bij de groeve 't Rooth onder Margraten. Naast de kalksteen was ook de zandsteen een belangrijke delfstof. De zandsteen die in de omgeving van Epen aan de oppervlakte komt, is tot na de tweede wereldoorlog gebruikt als bouwsteen. Zuidelijk gelegen nabij Cottessen komt kwartsiet-zandsteen voor die met name werd gebruikt als bouwsteen voor vuurvaste ovens. Zandsteen werd vaak gebruikt als bouwsteen in het gebied tussen Mechelen en Vaals (40).
Tenslotte had op kleinere schaal de winning van vuursteen en grind plaats. De vuursteen werd gewonnen in de omgeving van Vaals en Epen en diende als materiaal voor wegverharding. Tot dit doel werd ook grind gebruikt dat tot de jaren veertig uit een groot aantal kleine groeven werd gewonnen. Sedert de laatste decennia van de negentiende eeuw werd grind uit het Maasdal opgebaggerd. Deze laatst genoemde winning heeft met name sedert enkele decennia een grootschalig karakter aangenomen en is duidelijk zichtbaar ten noorden van Eijsden (41).

Ontwikkelingen in recreatief-toeristische zin deden zich voor in het Geuldal. Toeristen uit de gegoede middenklasse kwamen, aangetrokken door heuvelland, natuurschoon en rust, sedert het midden van de negentiende eeuw naar Valkenburg, Geulhem, Epen en Slenaken. Na de voltooiing van de spoorlijn Maastricht-Aken (1853) werd Valkenburg steeds meer het centrum van toerisme. Het toerisme werd in de eerste decennia van de twintigste eeuw de belangrijkste bestaansbron in Valkenburg. Sedert de jaren zestig heeft zich het moderne massa toerisme ontwikkeld (42).

3.3 Landschapsbeeld

Het landschapsbeeld heeft een sterk landelijk aanzien. Alleen Maastricht heeft een verstedelijkt karakter. Weliswaar zijn na de tweede wereldoorlog een groot aantal nederzettingen sterk in omvang gegroeid, met name is dit het geval in het Geuldal waar een lange lintbebouwing bijna het hele dal vult, een wezenlijke verstoring van het beeld levert dit niet op.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1 Landwegen

4.1.1 Omstreeks 1850 leidden de belangrijkste wegen vanuit Maastricht in diverse richtingen. Deze wegen waren veelal gelegen langs oude tracé's en waren gedurende de Franse Tijd of tijdens de periode van het Verenigd Koninkrijk verbreed en verhard (zie bijlage, fig 8).
In oostelijke richting naar de Pruisische grens leidde de weg over Berg, Klimmen, Heerlen en Kerkrade. Binnen het inventarisatiegebied bevonden zich naast een aantal kleinere bruggen twee grotere over de Geul te Valkenburg. Tijdens de middeleeuwen was deze verbinding tussen Vlaanderen en het Rijnland een van de belangrijkste wegen in de omtrek.

- Vanuit Maastricht was in 1804 in zuid-westelijke richting begonnen met de aanleg van de weg Maastricht-Tongeren Vanaf 1817 werd deze weg verlengd tot St. Truiden, alwaar hij aansloot op de bestaande weg Brussel-Luik.
- Vanaf 1812 werd de weg Maastricht-Venlo aangelegd, de Napoleonsweg. Deze weg liep langs de westelijke Maasoever via Maaseik naar het noorden.
- Vanaf 1824 werd de weg van Maastricht via Heer, Cadier en Keer, Gulpen, Wittem en Vaals naar Aken aangelegd. In deze weg waren over de Gulp, Geul en Selzerbeek direkte bruggen gebouwd die respectievelijk een opening van zes, tien en vier meter hadden. Daarnaast waren nog 34 kleinere bruggen met openingen tussen 0,5 meter en 2 meter.
- Sinds 1829 werd de weg van Maastricht over Gronsveld en Rijckholt naar Verviers aangelegd.

De vijf bovengenoemde wegen hadden in 1850 een bovenregionale, zelfs internationale betekenis. De wegen Maastricht-Tongeren, Maastricht-Vaals en Maastricht-Venlo behoorden tot de categorie 1e klasse terwijl de wegen Maastricht-Valkenburg-Kerkrade en Maastricht-Verviers tot de 2e klasse werden gerekend. Niet geklassificeerd waren de twee wegen van lokaal/regionale betekenis van Limmel naar Beek en van Maastricht over Meerssen naar Valkenburg. Naast deze bestaande wegen was in 1835 de aanleg van een tweetal interregionale wegen in voorbereiding. Het betrof de weg 1e klas van Maastricht naar Luik en de niet geklassificeerde weg Maastricht-Mook langs de oostelijke zijde van de Maas (43). Deze laatste weg liep via Sittard en Roermond en kwam in de jaren veertig van de negentiende eeuw gereed (44).
Naast de bovengenoemde geplaveide wegen bestond er een dicht net van onverharde interlokale wegen, die de woonkernen met elkaar verbonden, en lokale wegen.

In de periode tussen 1850 en 1940 werd een groot deel van de interlokale wegen verhard en verbreed (zie bijlage, fig. 11). Met name betrof het wegen die een directe verbinding vormden tussen de nederzettingen. Het belangrijkste deel van deze wegen, vooral de

veldwegen, bleef echter onverhard. De lokale wegen binnen de woonkernen werden vanaf 1910 veelal verhard. Aanleg van nieuwe tracé's vond tussen 1840 en 1940 nauwelijks plaats (45).
De uitbreiding van het verharde wegennnet leidde tot 1940 in de landelijke gemeenten nauwelijks tot uitbreiding van de bebouwde oppervlakte. Wel vond eventuele uitbreiding doorgaans eerder plaats langs verharde dan onverharde wegen.

Na de tweede wereldoorlog vindt de meest ingrijpende wijziging plaats door de aanleg van geheel nieuwe en brede tracé's die de autosnelwegen Geleen-Maastricht-Luik en Maastricht-Heerlen vormden.

4.2 Waterlopen (zie bijlage, fig 9)
Binnen het inventarisatiegebied worden diverse waterlopen aangetroffen (zie 2.4). De enige natuurlijke waterweg van betekenis was de Maas. Ofschoon deze rivier reeds vanaf de middeleeuwen een verkeersfunctie vervulde, was ze als verkeersverbinding allerminst betrouwbaar. Als regenrivier was de Maas bijzonder gevoelig voor droge zomers, waarbij de diepgang vaak niet meer dan vijftig centimeter bedroeg en voor natte najaarsseizoenen wanneer de stroomsnelheid zo hoog was dat het welhaast onmogelijk werd te varen (46).
Een belangrijke verbetering van de waterverkeersverbindingen betekende de aanleg van de Zuidwillemsvaart (1822-1826) van Maastricht naar Den Bosch (47). Vanaf 1844 werd een verlenging van deze vaarweg in zuidelijke richting gerealiseerd door de totstandkoming van het kanaal van Maastricht naar Luik (48).
Met betrekking tot verbeteringen van het vaarverkeer werden tijdens de jaren twintig van de twintigste eeuw een aantal maatregelen genomen. De Zuidwillemsvaart werd op diverse plaatsen verbreed en de sluizen werden vergroot. Desondanks bleek dit kanaal de groei van de moderne scheepvaart niet aan te kunnen. Bovendien bestond de behoefte aan een vaarweg door Nederland. De belangrijkste verbetering betrof dan ook de kanalisatie van de Maas. Binnen het inventarisatiegebied is in dit kader de aanleg van het Julianakanaal van belang. Dit kanaal kwam in 1935 gereed en loopt van Limmel ten noorden van Maastricht tot Maasbracht.

4.3 Spoorlijnen (zie bijlage, fig. 10)
De grootste wijzigingen op het gebied van de infrastructuur tussen 1850 en 1940 werden veroorzaakt door de aanleg van spoorlijnen.
Op initiatief van Maastrichtse industriëlen werd tussen 1846 en 1853 de eerste spoorlijn in Limburg aangelegd met het doel de steden Maastricht en Aken met elkaar te verbinden. De specifieke problemen die het geaccidenteerde heuvelland met zich bracht, leidde tot de aanleg van een tracé waarbij zoveel

mogelijk gebruik werd gemaakt van de rivierdalen. Zo kon de omvang van het grondverzet zo beperkt mogelijk blijven. Bovendien werd, ofschoon dit niet de primaire doelstelling van de lijn was, de bereikbaarheid vergroot omdat de meeste nederzettingen zich in de rivierdalen bevonden. Van Maastricht loopt de lijn door het Maasdal naar Meerssen, alwaar het Geuldal via Valkenburg en Schin op Geul en ten oosten van Wijlre het dal van de Eyserbeek wordt gevolgd. Dit laatste deel van het tracé werd eveneens gekozen in verband met het meer gunstige reliëf en bovendien kon op deze wijze bij Simpelveld (inventarisatiegebied Mijnstreek) een aansluiting plaats vinden met het raccordement van de Domaniale steenkolenmijn in Kerkrade (1871) (49).
Vanuit Maastricht werd in 1856 de spoorlijn doorgetrokken naar Hasselt (50).
In 1861 was reeds een verbinding gereed gekomen tussen Maastricht-Luik. Dit laatste tracé was gelegen op de oostelijke Maasoever en liep langs het oostelijk deel van Eijsden.
In 1865 volgde de lijn Maastricht via Sittard en Roermond naar Venlo. Teneinde ook hier het grondverzet zoveel mogelijk te beperken werd de spoorlijn in een bochtig tracé via Elsloo aangelegd en voerde zo geleidelijk langs de oostzijde van het Maasdal omhoog (51).
In 1914 kwam op de lijn Maastricht-Aken bij Schin op Geul een aansluiting gereed met Heerlen.
In verband met het grootschalige vervoer van grondstoffen, arbeidskrachten en produkten werd de aanleg van spoorwegen met name gestimuleerd vanuit industriële kringen. Binnen het inventarisatiegebied ontwikkelde de grootschalige industrie zich enkel in Maastricht.
De grote industrievestigingen uit de tweede helft van de negentiende eeuw lagen daar overwegend in de nabijheid van de spoorlijn. Te Eijsden was dit eveneens het geval; daar werd de zinkwitfabriek direct naast de spoorlijn gebouwd. Het landelijke gebied profiteerde eveneens van de aanleg van spoorwegen. Zo werd de fruitveiling te Gronsveld buiten de woonkern, onmiddellijk naast de spoorlijn Maastricht-Luik gevestigd (52).

Niet alleen het goederenvervoer, ook het vervoer van personen nam ten gevolge van de aanleg van spoorlijnen een grote vlucht. Zo was er een sterke toename van het toerisme te Valkenburg na de aanleg van de spoorlijn Maastricht-Aken, en nam bijgevolg het aantal hotels in de stad aanzienlijk toe.

Het arbeidsforensisme in Zuid-Limburg nam reeds met het in exploitatie nemen van bovengenoemde spoorlijn grotere vormen aan. De aanleg van tramwegen in het begin van de jaren twintig versterkte dit effect. De

weerslag was zelfs zo groot dat het arbeidersforensisme de urbanisatie van Maastricht heeft vertraagd, ondanks de aanwezigheid van een aantal bloeiende arbeidsintensieve industrieën in de stad (53).

tramlijnen
Binnen het inventarisatiegebied werden twee belangrijke tramlijnen aangelegd. In 1922 vond de opening plaats van de lijn Wijlre-Vaals en in 1925 volgde de lijn Maastricht-Gulpen. De exploitatie van beide tramlijnen duurde tot 1938. Reeds een jaar eerder was men begonnen deze tramlijnen te vervangen door autobusdiensten (54).
Het verloop van beide lijnen geschiedde deels langs een geheel nieuw tracé en deels langs bestaande wegen. Aangezien aanvankelijk naast electrische trams ook stoomtrams werden gebruikt, diende bij de keuze van het tracé rekening te worden gehouden met de geaccidenteerdheid van het terrein. Stoomtrams hadden ten opzichte van electrische trams het voordeel dat zij bijzonder geschikt waren voor zwaar goederenvervoer, maar hadden het nadeel een helling steiler dan 2 % niet te kunnen bestijgen. Electrische trams konden daarentegen hellingen van 5 % nog overwinnen (55).
Als gevolg van de geaccidenteerdheid van het terrein kon bij de aanleg van het tracé niet altijd rekening worden gehouden met de ligging van de woonkernen. Derhalve kwam het voor dat halteplaatsen en stations op grotere afstand buiten de bebouwde kom lagen. Ten behoeve van de landbouw waren op diverse locaties langs de lijn losplaatsen aangelegd.
Naast de bovengenoemde lijnen leidden vanuit Maastricht twee tramlijnen naar België; een in noordelijke richting naar Maasmechelen en de ander in zuidwestelijke richting naar Tongeren.

5 NEDERZETTINGEN

5.1 Algemeen

Reeds vanaf de middeleeuwen gold het vruchtbare lössgebied in Zuid-Limburg als een dichtbevolkte regio. Het zwaartepunt lag bij Maastricht als oversteekplaats van de Maas. Daar ontwikkelde zich reeds vroeg een belangrijke stedelijke structuur. In het overige deel van het inventarisatiegebied ontstonden nederzettingen langs wegen die ouder of tenminste gelijktijdig met de middeleeuwse verkaveling waren ontstaan. Op de plateaus was de aanwezigheid van water een belangrijk kriterium voor het ontstaan van een nederzetting. Vergeleken met de plateaus ontstonden in de vruchtbare rivierdalen een groot aantal nederzettingen. In het Maasdal, langs de weg Maastricht-Vaals en in het Geuldal groeiden de nederzettingen tussen 1850 en 1940 het sterkst. Deze tendens zette zich ook na 1940 voort. De nederzettingen op de plateaus ten zuiden van de weg Maastricht-Vaals kennen nog overwegend het patroon zoals dat in 1810 reeds bestond (56). Eerst in de laatste decennia zijn in de kwantiteit en in de dichtheid van de bebouwing, weliswaar op beperkte schaal, veranderingen opgetreden. Een vorm van forensisme die onafhankelijk was van het openbaar vervoer en eerst kon ontstaan als gevolg van het massagebruik van de automobiel, waardoor tot dan toe minder toegankelijke gebieden eenvoudiger bereikbaar werden, is mede debet aan deze ontwikkeling. Eveneens speelde na 1950 in toenemende mate de verharding van de binnenwegen hierin een rol.

5.2 Steden

Binnen het inventarisatiegebied zijn Maastricht en Valkenburg enige plaatsen die op grond van een historisch-juridische kwalificatie de titel stad dragen.

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.
Na de verwoesting van de nederzetting door de Franken kwam het zwaarste punt 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 (57). 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 (58), 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 (59).
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 (60).
In de middeleeuwen kende Maastricht bovendien een bloeiende lakennijverheid, die echter na de vijftiende eeuw in verval raakte. 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 (61).
Ook tijdens de Franse Tijd (1794-1814) bleef Maastricht een belangrijke vestingstad. Nadat de stad in 1814 onder Nederlandse soevereiniteit 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 (62).
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 soevereiniteit kwam, wist enkel Maastricht de Nederlandse status te behouden. De stad was echter negen jaar lang afgesneden van regulier handelsverkeer met België, vanwaar voor 1830 veel basisprodukten van de Maastrichtse nijverheid waren gekomen. Bijgevolg begon men in Maastricht zelf die produkten te fabriceren welke oorspronkelijk uit België waren aangevoerd. Een eerste aanzet werd in 1834 door Petrus Regout gemaakt met de produktie van glas en kristal dat voorheen uit Val St. Lambert was gekomen.

Vervolgens werden binnen de stadsmuren onder meer een

spijkerfabriek (1834), een aardewerkfabriek (1836), een gewerenfabriek (1842), een gasfabriek (1848) en nog twee aardewerkfabrieken (1851 en 1853) opgericht. Met de aanleg van de Zuidwillemsvaart (1826) en de binnenhaven beschikte Maastricht reeds over een redelijke infrastructurele voorziening. Deze werd echter na de normalisatie van de politieke toestand in 1839 aanzienlijk verbeterd door de aanleg van het kanaal Maastricht-Luik (1844).
Maastricht was echter nog steeds een vestingstad, hetgeen van grote invloed was op de ontwikkeling van de plaats. Zo diende bij de aanleg van de spoorlijn Maastricht-Aken (1853), Maastricht-Hasselt (1856) en Maastricht-Luik (1861) rekening te worden gehouden met de bestaande vestingwerken. Het station kwam op enige afstand van het stadsdeel Wijck buiten de oostelijke vestingmuren te liggen.
Eerst nadat de Vestingwet in 1874 van kracht werd, kon met het slechten van de knellende vestingwerken 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 vond, 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.
Ruimtelijk gezien vond de uitbreiding van de stad na de uitleg van Wijck en het Villapark, tot 1910 plaats op 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. Uit de periode van het interbellum stamt dan ook de grootste buitenstedelijke uitbreiding, namelijk de arbeiderswoningcomplexen in het Proosdijveld. In het noorden sluit deze grootschalige arbeiderswijk

stedebouwkundig aan op de reeds oudere bebouwing langs de Staten Singel, terwijl de woonbuurt aan de zuidzijde wordt afgesloten door Tongerseweg en de parkachtige omgeving die doorloopt tot aan het Villapark.
In de jaren dertig vond de stedebouwkundig ingrijpende doorbraak plaats naar de markt als gevolg van de aanleg van de Wilhelminabrug. Verdere ingrijpende wijzigingen vonden 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.

Behoudens Maastricht bezit ook Valkenburg een historisch-juridische stadkwalificatie. In een oorkonde uit 1364 wordt reeds gesproken over de stad Valkenburg (63).
Omstreeks 1087 werd kasteel Valkenburg op een uitloper van de Heunsberg gebouwd. Kort daarop ontstond onderaan de heuvel de nederzetting Valkenburg. Na een verwoesting in 1329 werd de stad groter en sterker opnieuw gebouwd. Teneinde de functie van stadsgracht te vervullen werd de Geul meer naar het noorden verlegd (64). De stadskern, die tussen heuvel en Geul was gelegen, werd voorzien van een omwalling, welke direct aansloot op de ommuring van het kasteel (65). Ten noorden van de Geul werd een molenbeek aangelegd, waarna tussen de beide waterlopen een kleine voorstad ontstond (66).
Eerst tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw verandert het accent in de ligging van de bebouwing. De aanleg van de spoorlijn Aken-Maastricht en de bouw van een station ten noorden van de bestaande bebouwing leidden ertoe dat de bebouwing zich concentreerde in het gebied tussen Geul en spoorlijn. In dit gebied werden als gevolg van het toenemende toerisme diverse nieuwe hotels gerealiseerd. Het aanzien en de structuur van het stadje werden in de loop van de twintigste eeuw steeds meer bepaald door het toerisme (67).

Naast deze twee historische steden bevinden zich binnen het inventarisatiegebied een drietal nederzettingen die een min of meer verstedelijkte structuur vertonen. Deze drie nederzettingen zijn Vaals, Gulpen en Eijsden.

Vaals:
De nederzetting is waarschijnlijk in de vijfde of zesde eeuw gesticht door immigranten uit Wallonië die ter plaatse ontginningen uitvoerden. De nederzetting was aanvankelijk zeer klein en bestond uit één grote herehoeve en enkele kleine boerderijen.

In Vaals en omgeving was de bebouwing meer verspreid dan in andere delen van het inventarisatiegebied. De oorzaak

moet gezocht worden in het in mindere mate voorhanden zijn van water. Deze losse bebouwingsstructuur geeft het zuidoostelijke deel van het inventarisatiegebied een geheel eigen karakter (68).
Tot de tweede helft van de achttiende eeuw had Vaals een overwegend agrarisch karakter. Vanaf 1760 ontwikkelde het stadje zich, onder invloed van fabrikanten uit het naburige Aken, tot een belangrijk centrum van wollenstoffennijverheid. Met name de komst van J.A. van Clermont leidde tot de eerste stap van de moderne industriële produktiewijze in Limburg (69).
De structuur van het dorp veranderde toen de textielfabrikanten fabrieken en een groot aantal achttiende eeuwse stads- en buitenhuizen bouwden. De bloei van de textielindustrie stagneerde echter na 1800, zodat een verdere ontwikkeling tot industrieel centrum werd geremd.
De aanleg van de weg Maastricht-Aken in 1824 leidde tot een verplaatsing van het bebouwingsaccent in noordelijke richting langs deze weg en bijgevolg kreeg Vaals het karakter van een verkeersdorp (70).

Gulpen:
De ontwikkeling van Gulpen vertoont sterke overeenkomsten met die van Vaals, zij het dat Gulpen in de achttiende eeuw niet zulk een stormachtige groei doormaakte.
De nederzetting, die ontstond in het vruchtbare dal van de Gulp, stamt zeer waarschijnlijk uit de vroege middeleeuwen. Tijdens de Karolingische tijd was Gulpen het bestuurscentrum van de gelijknamige fiscus en kreeg de nederzetting een burggraaf (71), welke het belang van de nederzetting onderstreepte. In de elfde eeuw werd Gulpen door keizer Hendrik II geschonken aan het O.L. Vrouwe kapittel te Aken (72). De burggraaf werd omstreeks 1288 verlaten en in het Gulpdal werd het waterkasteel Nuwenberghe, een voorganger van het huidige Neubourg, gebouwd (73).
Niet lang na de bouw van dit kasteel werd het gebied in 1301 deels verkocht aan de heer van Wittem en Neubourg, en kwam het kort daarop in Brabants leenverband. Het andere deel daarentegen was reeds voor de verkoop van 1301 in bezit gekomen van de heer van Eynatten. In 1557 kwam het gebied in handen van het leenhof van 's-Hertogenrade en stond het weer onder één bestuur. In 1661 werd Gulpen de hoofdplaats van het Staatse deel van 's-Hertogenrade. Dit bleef de plaats tot 1795 in welke periode het als gevolg van verkoop wel diverse malen van eigenaar veranderde.

Gulpen had een agrarisch karakter, dat de plaats nog tot aan de tweede wereldoorlog in sterke mate heeft

weten te behouden. Desalniettemin veranderde het karakter van het dorp in de negentiende eeuw in niet geringe mate. Met name de aanleg van de weg Maastricht-Aken (1824) leidde tot een verschuiving van de bebouwing in de richting van de weg. Langs de weg ontstonden verschillende nieuwe industrieën. Evenals Vaals kreeg Gulpen als gevolg van de wegaanleg steeds meer het karakter van een verkeersdorp.

Eijsden:
Evenals de voornoemde nederzettingen Maastricht, Vaals en Gulpen kan ook het ontstaan van Eijsden worden gedateerd in de vroege middeleeuwen (74). Delen van het stratenpatroon lijken zelfs terug te gaan tot de romeinse tijd (75). De ligging van de plaats moet gezien worden in het licht van de aanwezigheid van een doorwaadbare plaats in de rivier, op de plek waar later een veer kwam (76).
De oude kern werd gevormd door een herehoeve die was gelegen nabij de lokatie van de huidige kerk; de naam Vroenhof duidt hierop. Tijdens de late middeleeuwen verschuift het accent van de bebouwing naar het zuiden en wordt geconcentreerd langs de weg die naar een veer in de Maas leidt (77). Deze ontwikkeling vond een oorzaak in het toenemend belang van Eijsden in de Maashandel.
Tijdens de elfde en twaalfde eeuw nam de omvang van de ontginningen in de omgeving van Eijsden opzienbarend toe (78). Gedurende de dertiende eeuw begon een wijziging in de bebouwingsstructuur op te treden. De opkomende Maashandel leidde tot een bloeitijd voor Eijsden. Het dorp kreeg steeds meer karakter van een schippersplaats. Bijgevolg nam de bewoningsintensiteit toe en kreeg Eijsden een stedelijk aandoend karakter (79). Deze ontwikkeling werd tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw nog versterkt door de opkomst van de industriële bedrijvigheid in de gemeente. Ten zuiden van de nederzetting werd nabij de spoorweg Maastricht-Luik in 1871 de C.V. Ir. Rocour (vanaf 1879 de Nederlandse Zinkwit Maatschappij) opgericht. De bouw van een arbeiderswoonwijk buiten de oude bebouwingskern in het tweede decennium van de twintigste eeuw versterkte het stedelijk karakter van de gemeente aanzienlijk.

5.3 Overige nederzettingen

De nederzettingen in Zuid-Limburg zijn met name bepaald door de factoren reliëf, water, landbouw, sociale verhoudingen en kerk (80).

De geaccidenteerdheid van het Zuidlimburgse terrein bepaalde in belangrijke mate de bouwmogelijkheden. Steile hellingen waren ongeschikt voor landbouw en derhalve zijn daar geen nederzettingen ontstaan. De

meest geschikte plaatsen voor agrarische nederzettingen waren de plateaus, de rivier- en beekdalen en de minder stijle hellingen.
De vorm van de nederzetting werd veelal bepaald door de aanwezigheid van water. Indien water in ruime mate voorhanden was, kwam een lossere bebouwingsstructuur tot stand (bijv. de gehuchten Raren en Terziet). In de dalen en langs de hellingen ontwikkelde zich straatdorpen; bijvoorbeeld Wijlre, Houthem, Noorbeek en Slenaken. Ook niet-agrarische activiteiten konden leiden tot een straatdorppatroon, zoals in het geval van de schippershuizen te Eijsden (81). In geval van een gebrekkige watervoorziening concentreerde de bebouwing zich rond de waterplaats. De bebouwing was dan gegroepeerd rondom een poel, in Zuid-Limburg ook dries genoemd. Deze driesen waren doorgaans gemeenschappelijk bezit van de dorpelingen en kwamen zowel in de dalen als op de plateaus voor. De dries vormden de centrale plaats van de nederzetting, waar het vee zich verzamelde. Later werd op deze plaats de dorpspomp geplaatst. Voorbeeld van nederzettingen met een dries zijn: Mheer, Termaar, Ulestraten, Berg, Banholt, Bahneheide, Trintelen, Eyserheide (82), Ingber en Vroelen.
In sommige gevallen noodzaakten de natuurlijke omstandigheden tot een meer ingewikkeld patroon. Zo is de plattegrond van Bunde beïnvloed door de ligging van een aantal oude geulen (83).

Doorgaans kon gesteld worden dat een geconcentreerde bewoning wijst op versnipperd grondbezit, terwijl verspreide bewoning kan wijzen op geconcentreerd grondbezit. Dit laatste is duidelijk waarneembaar in geval van grootgrondbezit. Nog steeds valt bij enkele nederzettingen de geïsoleerde ligging van het kasteel of grote hoeve aan de rand van de nederzetting op. Mogelijk werd de uitgroei van het dorp in de richting van het kasteel verhinderd door het feit dat de kasteelgronden minder gevoelig waren voor versnippering. Voorbeelden zijn Eijsden, Wijlre, Lemiers, Oost, Mheer, Oud-Valkenburg, Geulle en Wittem (84).

Desalniettemin kon het kasteel een positieve invloed op de nederzettingsontwikkeling hebben, met name indien er een "eigen" kerk aan was verbonden (85). In enkele gevallen ontwikkelde zich een forse dorpskom. Voorbeelden zijn: Mheer, Gronsveld, Borgharen, Oud-Valkenburg en Gulpen.

Opvallend zijn de systematische nederzettingen die gekenmerkt worden door een regelmatig en langgerekt bebouwingslint met aansluitende lange kavels. Deze nederzettingen zijn mogelijk ontstaan tijdens de systematische ontginningsgolf tussen twaalfde en veertiende eeuw, op initiatief van een feodale heer. Voorbeelden zijn Noorbeek, Bruisterbosch, Kelmond, Reimerstok, Elkenrade en 't Rooth (dat grotendeels is

afgegraven) (86).
Naast de genoemde "eigen" kerken werden ook kerkgebouwen gesticht op een centraal punt in de parochie. In de praktijk betekende dit dat deze kerkgebouwen aanvankelijk tussen de gehuchten van de parochie werden gebouwd. Pas later ontwikkelde zich rondom het kerkgebouw een nederzetting. Herkenbaar zijn dergelijke gevallen aan de dichte, niet-agrarische bebouwing rondom het kerkgebouw. Voorbeelden van een dergelijke ontwikkeling zijn Epen, Vijlen en Mesch (87).
Tenslotte ontstonden in de twintigste eeuw nieuwe nederzettingen als gevolg van de industrialisatie. In de eerste plaats betrof het woninggroepen die bij de stedelijke industriële centra werden gebouwd en daarbij geheel in de stedelijke structuur waren ingepast. Voorbeelden van een dergelijke ontwikkeling in Zuid-Limburg zijn enkel te vinden in Maastricht. Opvallender in het nederzettingslandschap zijn echter de niet-stedelijk opgezette woninggroepen die in een landelijke omgeving ontstonden, enigszins afgelegen van de bestaande nederzetting. Enig voorbeeld hiervan is Mariadorp bij de zinkwitfabriek te Eijsden.

6. CONCLUSIES

Op grond van het in het inventarisatiegebied Zuid-Limburg verrichtte veldwerk zijn met betrekking tot de diverse gemeenten de volgende conclusies gemaakt.

Eijsden

Op grond van de specifiek plaatselijke ontwikkelingen, met name op het gebied van de verbeteringen in de infrastructuur en de directe gevolgen daarvan, werd aan de volgende gebieden een bijzondere kwalificatie verleend (voor de ligging zie bijgaande kaart):

1. In de kern Breust-Eijsden de directe omgeving van het station en de eveneens dichtbij de spoorlijn gelegen Prins Hendrikstraat. Het betreft een plein en een straat die ontstonden na de aanleg van de spoorlijn Maastricht-Luik in 1861. De bebouwing rond het station bestaat voornamelijk uit grote, prestigieuze panden uit de periode rond 1900.
   Langs de Prins Hendrikstraat liggen naast een aantal villa's, gebouwd tegen het einde van de negentiende en in het begin van de twintigste eeuw, ook enige fraaie panden uit de jaren 1930.

2. Mariadorp en de Nederlandse Zinkwit Maatschappij.
   De vestiging van de Zinkwitfabriek, in het jaar 1971, in Eijsden was een direct gevolg van de aanleg van de spoorlijn. De fabriek werd dan ook naast deze spoorlijn gebouwd.
   Mariadorp en de vanuit de fabriek naar het dorp lopende Pisartlaan ontstonden in de jaren tussen 1913-1916. De tuindorpachtige kolonie is van groot belang aangezien het buiten de mijnstreek het enige Zuid-Limburgse voorbeeld is van een fabrieksdorp dat afgelegen ligt ten opzichte van de oorspronkelijke kern.

   Als opmerkelijk kan gekenschetst worden het feit dat een aanzienlijk deel van de ontwerpen voor gebouwen binnen de gemeente Eijsden het werk zijn geweest van Belgische architecten, vooral afkomstig uit Luik en Visé. Aan de architectuur van de gebouwen zijn de Belgische invloeden duidelijk zichtbaar met name bij de meer representatieve woonhuizen. Dit uit zich met name in het tot in de jaren '20 doorlopende gebruik van traditionele ornamentering, terwijl dat in de Nederlandse architectuur al verleden tijd was.

3. In de kernen Gronsveld en Rijckholt is de rijksweg Maastricht-Luik en de daarlangs ontstane bebouwing aangeduid als bijzonder gebied. Ofschoon ook voor 1850 al bebouwing langs deze weg aanwezig was, is duidelijk geworden dat in de periode 1850-1940 zeer veel panden, vooral boerderijen, gebouwd zijn, vooral tussen Gronsveld en Rijckholt. De aanwezigheid van

een fruitveiling in Gronsveld is verklaarbaar door het grote aantal boerderijen met boomgaarden.

Een interessant deel van Gronsveld, dat zeker vermeld dient te worden, is het plein waaraan het voormalige station en de veilinghallen zijn gelegen. Het plein is buiten de dorpskern gelegen en ofschoon er een weg naartoe loopt, is aansluiting bij de oude dorpskern nooit tot stand gekomen. De zojuist genoemde weg kent enkele weinig bijzondere huizen uit de periode 1850-1940, met daarnaast enige zeer recente invullingen.

Tot slot moet de aandacht gevestigd worden op een in de inventarisatie opgenomen woonwijk in Oost-Maarland, gebouwd in 1948. De woningen aan de Kloppenbergweg en aan de Putstraat werden in opdracht van de gemeente gebouwd en vormen binnen de agrarische gemeenschap Oost-Maarland een opmerkelijke woninggroep.

Gulpen

Op grond van de specifiek plaatselijke ontwikkelingen, met name op het gebied van de verbeteringen in de infrastructuur en de directe gevolgen daarvan, werd een bijzondere kwalificatie verleend aan het deel van de Rijksweg Maastricht-Vaals, dat de kern Gulpen doorkruist (voor de ligging zie bijgaande kaart).
Deze bijzondere kwalificatie is gebaseerd op het feit dat op deze plaats binnen de kern Gulpen de aanleg van de Rijksweg in de jaren 1825-1830 duidelijk heeft geleid tot het ontstaan van een dichte bebouwing langs zojuist genoemde weg. Het ontstaan van deze bebouwing werd gestimuleerd door de vestigingen van de Gulpener Distilleerderij en Azijnfabriek, in de periode 1825-1880, aan de Rijksweg. Heden ten dage vertoont de bebouwing het beeld van een mengeling van een groot aantal, min of meer traditionele, bouwstijlen uit de periode 1850-1940.
Aansluitend op het bovenstaande dient gewezen te worden op de verschuiving van het zwaartepunt van de dorpskern in de richting van de nieuwe Rijksweg.

Als opmerkelijk element binnen de kern Gulpen kan de Burgemeester Teheuxweg gekenschetst worden. Deze straat loopt aan zuidoostelijke zijde vrijwel parallel aan de Rijksweg. De bebouwing aan de Burgemeester Teheuxweg bestaat uit een reeks van vrijstaande vil'a's, veelal uit de jaren '20 en '30.
Betreffende de kern Wijlre dient opgemerkt te worden dat de van oudsher voor dit dorp zo karakteristieke smalle, langgerekte vorm, ondanks de na 1940 gepleegde nieuwbouw, bewaard is gebleven. Bouwwerken uit de periode 1850-1940, veelal in traditionele stijl, zijn vooral aan te treffen langs de hoofdader binnen de kern, met name de Valkenburgerweg,

Wielderdorpstraat, Marchierstraat en Brouwerijstraat. Deze laatste naam duidt al op de aanwezigheid van de Koninklijke Brand's Bierbrouwerij, die zich in 1871 in het dorp vestigde. Voorts dient de aandacht gevestigd te worden op een in 1921 en 1928 in opdracht van Technisch Bureau Ons Limburg door de architect Jan Stuyt ontworpen groep arbeiderswoningen, gelegen aan de Jan van Houtemstraat. De groep bestaat uit twintig woningen. De kern Reijmerstok, qua omvang derde binnen de gemeente Gulpen, heeft een overwegend agrarisch karakter, wat tot uiting komt in de zeer traditionele bouwwerken uit de periode 1850-1940. Uitzondering hierin is de kerk van de Heilige Franciscus van Assisi, gelegen aan de Reijmerstokkerdorpstraat en gebouwd in de jaren '30.

In en rond de binnen de gemeente Gulpen gesitueerde gehuchten hebben zich in de periode 1850-1940 nauwelijks enige ontwikkelingen en veranderingen voorgedaan buiten de gebruikelijke invullingen binnen de oude kernen, met een duidelijk agrarisch karakter, en uitbreidingen langs bestaande wegen.

Tot slot dient de aandacht gevestigd te worden op het feit dat van de in 1922 en 1925 in gebruik genomen tramverbindingen Wijlre-Vaals en Maastricht-Gulpen geen zichtbare sporen bewaard zijn gebleven, met uitzondering van de vroegere tramremise in de kern Gulpen.

Uit de zojuist beschreven bevindingen na de inventarisatie binnen de gemeente Gulpen kan geconcludeerd worden dat wat betreft de gemeente Gulpen in de periode 1850-1940 geen sprake kan zijn van stedebouwkundige ontwikkelingen van enige omvang. Het aangeven van de stedebouwkundige typologie wordt dan ook niet relevant geacht.

Margraten

Op grond van de daar aanwezige uitzonderlijke concentratie van gebouwen met een, oorspronkelijk, religieus-didactische bestemming, werd een bijzondere kwalificatie verleend aan de Pater Kustersweg (voor de ligging zie bijgaande kaart). Het betreft hier een aftakking van de rijksweg tussen Maastricht en Gulpen, even buiten de kern Cadier en Keer. De bebouwing aan de Pater Kustersweg bestaat uit Huize St. Gerlach, voormalig klooster van de priesters van het Heilig Hart van Jezus, Huize St. Jozef, voormalig voogdijgesticht, en enkele woonhuizen, bijgebouwen en boerderijen. De panden zijn vrijwel zonder uitzondering rond 1920 opgetrokken in mergel en vormen door hun relatief geïsoleerde ligging en gelijkende bouwtrant een afzonderlijke gemeenschap.

Voorts kan worden opgemerkt dat de gemeente Margraten moet worden gekenschetst als een landelijke gemeente met weinig opmerkelijke ontwikkelingen in de periode 1850-1940. De bouwkunst uit dit tijdvak is dan ook voornamelijk een voortzetting en verdere ontwikkeling van de traditionele manier van bouwen. Op grond hiervan lijkt het weergeven van een stedebouwkundige typologie nauwelijks mogelijk en overbodig. De enige noemenswaardige ontwikkeling van de kernen Margraten en Cadier en Keer in de periode 1850-1940 was een gevolg van de aanleg van de rijksweg van Maastricht naar Aken in de jaren 1825-1830. Hierdoor ontstonden opvullingen tussen de oude kernen en de nieuwe weg.
De aandacht dient eveneens gevestigd te worden op het relatief frequente gebruik van mergel als bouwmateriaal in 't gehucht 't Rooth. Dit verschijnsel staat uiteraard in direct verband met de mergelwinning bij de groeve 't Rooth, gelegen ten noordwesten van de kern Margraten.
Wat betreft de kleinere gehuchten binnen de gemeente Margraten kan opgemerkt worden dat de ontwikkelingen binnen de periode 1850-1940 beperkt zijn gebleven tot invullingen binnen de bestaande structuren en uitbreidingen langs bestaande wegen.

Meerssen

De geïnventariseerde objecten in de kern Meerssen kennen overwegend een sobere traditioneel-ambachtelijke architectuur en bevinden zich in de vorm van lintbebouwing vooral langs de grotere doorgaande wegen. De bebouwing langs deze wegen, met name in de richting Ulestraten (Humcoverstraat) en Raar (Lange Raarberg) vertoont verder van de kern afgelegen een steeds sterker agrarisch karakter. Villa-achtige woningbouw uit de jaren dertig bevindt zich aan de Houthemmerweg, de Parallelweg, een deel van de Kuileindestraat en aan de Stationstraat ten zuiden van de spoorwegovergang. Ook deze huizen kennen een sterk traditioneel-ambachtelijk karakter. Een belangrijk deel van de middenstandswoningen en herenhuizen in Meerssen uit de jaren twintig en dertig werd gebouwd door de aldaar wonende architect J. Bemelmans. Sociale woningbouw met een complex-achtig karakter is te vinden op de hoek Bunderstraat-Hoogveldweg. Het is het enige sociale woningbouwcomplex in de gemeente.

De objecten in Rothem hebben een traditioneel-ambachtelijk karakter waarvan de kwaliteit, met uitzondering van de H. Hart Kerk, laag is. De objecten liggen veelal in een aaneengesloten bebouwing. Enkel langs de Ambyerweg bevinden zich een aantal ruime twee onder een kap woningen die positief afwijken van het gemiddelde beeld in Rothem.

In Bunde heeft de bebouwing evenals in Meerssen een sober traditioneel-ambachtelijk aanzien. De bebouwing is voornamelijk geconcentreerd langs de grote doorgaande wegen. Opvallend is dat de Agneskerk in Bunde geen centrische invloed op de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur heeft kunnen uitoefenen. De bebouwing ontwikkelde zich tijdens de geïnventariseerde periode met name in oostelijke richting naar de spoorlijn en langs de verbindingsweg met Meerssen.

Geulle bestaat uit twee kernen, van elkaar gescheiden door het in 1934 gereed gekomen Julianakanaal. Als gevolg van de aanleg van dit kanaal ligt de kern Geulle aan de Maas tamelijk geïsoleerd. Opvallend is hier het kerkplein dat vrijwel geheel omgeven wordt door bebouwing uit de periode 1850-1940.
De aanleg van het Julianakanaal heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat de bebouwing, met name in de jaren dertig, zich grotendeels heeft ontwikkeld in Geulle, oostelijk van het Julianakanaal. Daar heeft de bebouwing zich met name ontwikkeld langs de doorgaande wegen in de vorm van lintbebouwing. Bovendien heeft langs deze wegen verdichting plaats gevonden.

Wat betreft Ulestraten geldt hetzelfde als voor de voornoemde kernen. Een bescheiden uitbreiding en verdichting van de bebouwing langs de bestaande doorgaande wegen. De architectuur wordt bepaald door het traditioneel-ambachtelijk karakter. In tegenstelling tot de andere kernen is het landelijk karakter in veel sterkere mate aanwezig.

In de talrijke kleine gehuchten als Humcoven, Raar, Schietecoven, Klein en Groot Berghem, Kazen, Moorveld, Snijdersberg, Hussenberg en Brommelen overweegt de landelijke bebouwing. Enige uitzondering is het gehucht Weert waar de papierfabriek een belangrijk industrieel accent vormt.

De ontwikkeling van de diverse kernen vond zoals gezegd met name langs de reeds voor 1850 bestaande wegen plaats. Naast een bescheiden uitbreiding is daarbij met name sprake van opvullingen. Nieuwe noemenswaardige ontwikkelingen hebben in genoemde periode nauwelijks plaats gevonden. Zelfs de aanleg van de spoorlijn Maastricht-Valkenburg heeft nauwelijks ruimtelijke consequenties met zich gebracht. Bijgevolg is het weergeven van een stedebouwkundige typologie in het geval van Meerssen overbodig.

Vaals

De aanleg van de rijksweg van Maastricht naar Vaals (in Vaals Maastrichterlaan genoemd) heeft een

duidelijk waarneembare invloed gehad op de ruimtelijke ontwikkeling van Vaals. De bebouwingsontwikkeling heeft er van oostelijke naar westelijke richting plaats gevonden. Nabij de grensovergang bevinden zich met name gebouwen uit de periode rond de eeuwwisseling. Deze gebouwen hebben veelal een verzorgende functie, zoals hotels, winkels, het postkantoor en voormalige gemeentehuis. In westelijke richting gaat de bebouwing langzaam over in woningen en grote villa's uit de jaren twintig en dertig. Opvallend, hoewel niet verwonderlijk, is bovendien de Duitse invloed op de architectuur in Vaals. Naast de genoemde bebouwing vindt zich aan de Maastrichterlaan ook een klein sociaal woningbouwcomplex uit het begin van de jaren twintig. Op grond van de diversiteit van de soorten gebouwen, de verscheidenheid van stijlen en het historische belang van de weg voor de ontwikkeling van Vaals is de Maastrichterlaan met haar bebouwing tot bijzonder gebied gekwalificeerd.

Na de eeuwwisseling, en met name tijdens de jaren twintig en dertig, vindt er een invulling plaats in het gebied tussen de oude weg van Maastricht naar Aken en de in de jaren twintig van de negentiende eeuw aangelegde rijksweg. De bebouwing ontstond langs wegen die haaks tussen deze beide hoofdaders waren aangelegd (bijv. de Bosstraat). De ontwikkeling loopt hier parallel met die van de Maastrichterlaan, namelijk van oost naar west. Op bescheidener schaal vindt in deze periode bebouwing langs straten ten noorden van de Maastrichterlaan plaats. Vooral de verbindingsstraat naar het tramstation dient in dit kader te worden genoemd.

Een groot deel van de middenstandswoningen, de herenhuizen en de villa's uit de jaren twintig en dertig werd gebouwd naar ontwerp van de Vaalser architecten H. Kremer en L. Rauscher.

In de gehuchten die tot de gemeente Vaals behoren is de structuur van vóór 1850 nauwelijks gewijzigd. Zelfs in Vijlen, buiten Vaals de enige grotere kern, heeft de bebouwing zich in de te inventariseren periode enkel in bescheiden mate langs de hoofdader ontwikkeld. Enige uitzondering vormt Lemiers. Daar heeft de ruimtelijke ontwikkeling zich verplaatst naar de tussen 1825 en 1830 aangelegde rijksweg. Hierlangs vinden we dan ook enkel bebouwing uit de te inventariseren periode. Deze ontwikkeling is echter te kleinschalig en van te geringe kwaliteit, zodat hier het weergeven van een stedebouwkundige typologie zinloos is.

In het algemeen vertoont de bebouwing in de kleine nederzettingen een zeer sober traditioneel-ambachtelijk karakter en is ze van geringe kwaliteit.

Valkenburg aan de Geul

Valkenburg is een plaats met een gespleten karakter. Enerzijds wordt het beeld bepaald door het in het algemeen goed bewaard gebleven historisch beloop van de wegen en waterlopen, de schaal en eenheid qua vorm en kleur van de bebouwing en de restanten van muren en torens, de stadspoorten, de burchtruïne en diverse andere zeventiende en achttiende eeuwse gebouwen in smalle veelal bochtige straatjes met kleine panden. Eveneens zeer interessant zijn de vele hotels en villa's uit de late negentiende en vroege twintigste eeuw.
Anderzijds heeft Valkenburg en in mindere mate haar omgeving veel veranderingen moeten ondergaan door de functie van de streek als toeristencentrum. De bouw van vooral winkels, kantoren, horecazaken en hotels was onvermijdelijk en zolang de toeristen massaal blijven afkomen op attracties als de kunstmatige grotten, ontstaan door het uitzagen van mergelblokken, kastelen en ruïnes, het fraaie heuvellandschap en andere, meer moderne trekpleisters, zal de kern Valkenburg groeiruimte nodig hebben. Het is dan ook des te bewonderenswaardiger dat de aard van de bebouwing en het bebouwingspatroon van het stadje redelijk gaaf bewaard en herkenbaar gebleven zijn.

Naar aanleiding van het verrichte veldwerk dienen omtrent de gemeente Valkenburg a/d Geul de volgende opmerkingen de gemeentebeschrijving af te ronden.
Op grond van de specifiek plaatselijke ontwikkelingen, met name in de toeristische en "Kur-Ort" sfeer werd aan de volgende gebieden een bijzondere kwalificatie verleend (voor de ligging zie bijgaande kaarten):

1) Het gebied dat begrensd wordt door, c.q. gelegen is aan de Nieuweweg, Geneindestraat, Broekhem (tot aan de Koningswinkelstraat), Wehryweg en Stationsstraat. Het betreft een gebied dat ontstond na de aanleg van de Nieuweweg in het derde decennium van de negentiende eeuw en waarvan de ontwikkeling in een stroomversnelling raakte na de voltooiing van de spoorlijn Aken-Maastricht in 1853. Binnen dit gebied zijn de meeste villa's en verschillende grotere hotels te vinden.
2) Walramplein. Ofschoon de diverse hotels aan dit plein in de loop der tijd aanzienlijk zijn gemoderniseerd heeft het geheel, als gevolg van het ontstaan in 1887 en de invulling van de bebouwing van met name hotelaccommodatie, een bijzondere waarde als toeristische biotoop.
3) Neerhem. Het betreft hier een lintbebouwing langs de uitvalsweg in de richting Vaals uit de periode ca. 1890-1940. Naast woningen wordt het aanzien van de straat in belangrijke mate bepaald door het hotelwezen. Als hoogtepunt geldt het Parkhotel

Rooding dat dit bijzondere gebied aan de oostzijde afsluit.

4) Geulhem. Evenals het Walramplein is hier sprake van een toeristische biotoop. Opmerkelijk is dat het hier een ver van de bebouwde kom afgelegen concentratie van hotels betreft, oorspronkelijk gelegen in een gebied met veel natuurschoon en rust, nabij de grotwoningen die ook in het begin van de eeuw reeds als toeristische bezienswaardigheid golden.

Opmerkelijk, maar geen bijzonder gebied in het kader van de historische ontwikkeling van Valkenburg, zijn de twee groepen arbeiderswoningen uit het begin van de jaren twintig.
Typerende gebouwen in Valkenburg zijn de villa's, welke hoofdzakelijk buiten de kern in de richting van Broekhem werden gebouwd, en de hotels die zowel binnen als buiten de kern in ruime mate in de bebouwing vertegenwoordigd zijn. Tijdens de jaren dertig vindt een opvulling in de kern van Valkenburg en in het gebied tussen het oude stadje en de villa- en hotelconcentratie uit de periode van rond de eeuwwisseling plaats.
In Berg vindt tijdens de te inventariseren periode een verschuiving van de bebouwing in zuidelijke richting plaats; namelijk vanaf de oude kern tot aan de Rijksweg Maastricht-Valkenburg. Deze ontwikkeling vindt zijn voltooiing in 1933 als langs de genoemde Rijksweg een nieuwe kerk wordt gebouwd en de uitbreiding daarmee een eigen verzorgingscentrum krijgt.
Grotere bebouwingsconcentraties uit de periode 1850-1940 zijn eveneens te vinden in de plaatsen Houthem-St.Gerlach en Schin op Geul. In beide plaatsen is een niet geringe agrarische component in de bebouwing aanwezig. In Houthem-St.Gerlach is daarnaast hoofdzakelijk sprake van bebouwing in de vorm van woonhuizen, terwijl in Schin op Geul het toeristische accent in de bebouwing sterker naar voren komt. Naast Valkenburg hebben ook Houthem-St. Gerlach en Schin op Geul opmerkelijke spoorwegstations.

De diversificatie in de bebouwing te Valkenburg, Berg, Houthem-St.Gerlach, Schin op Geul en in veel mindere mate ook Vilt werd veroorzaakt door de ligging van deze nederzettingen aan belangrijke verkeerswegen.Geheel anders ontwikkelden zich de meer afgelegen buurtschappen Terblijt, Sibbe, IJzeren en Walem tijdens de onderhavige periode. In deze nederzettingen is de agrarische bebouwing prominent aanwezig. Ook in Vilt is sprake van een belangrijk bestanddeel agrarische bebouwing, ofschoon het totaalbeeld, als gevolg van de aanwezigheid van de Rijksweg meer diffuus is. Op grond van de aanwezigheid van deze belangrijke verkeersverbinding mocht een meer gedifferentieerde bebouwing verwacht worden. Waarschijnlijk als gevolg van de

aantrekkelijke uitstraling van het nabijgelegen Valkenburg heeft de kern in overwegende mate het agrarische karakter weten te behouden en is geen specifieke woonkern geworden.

De laatste bijzonderheid betreft het in de gemeente specifieke bouwmateriaal mergel. Gedurende een groot deel van de MIP-periode gold de mergel als belangrijkste bouwmateriaal. Een kentering in het gebruik van mergel valt, met name bij woonhuizen, te constateren na de eerste wereldoorlog. Vermoed mag worden dat deze ontwikkeling in belangrijke mate gevoed werd door de heersende mode van de Amsterdamse School, waarmee specifiek het gebruik van baksteen samenhangt. Inderdaad kunnen bij veel woonhuizen Amsterdamse Schoolachtige elementen worden terug gevonden.

Wittem

Gesteld kan worden dat binnen de gemeente Wittem in de periode 1850-1940 slechts sprake kan zijn van lineaire ontwikkelingen en invullingen binnen de bestaande structuren. Op grond daarvan is het aangeven van de stedebouwkundige typologie niet relevant.

Betreffende de kern Wittem dient opgemerkt te worden dat de vestiging van het Redemptoristenklooster, oorspronkelijk Capucijnenklooster, aan de Wittemer Allee, bepalend was voor de ontwikkeling van de kern Wittem. Het eerste klooster werd al in 1729-1733 gebouwd. In 1836 werd het in handen van de Redemptoristen gegeven. Zij maakten, door het op gang brengen van een Gerardusdevotie, van Wittem een bedevaartplaats. Gevolg was de vestiging van een aantal hotels, restaurants en souvenirswinkels aan de Wittemer Allee en aan de van Plettenbergweg. Ook in de jaren '30 werden aan de Wittemer Allee nog enkele woonhuizen en pensions gebouwd.

De aanleg van de Rijksweg Maastricht-Vaals in de jaren 1825-1830 had relatief geringe gevolgen voor de kernen Wahlwiller en Nijswiller. Weliswaar verschoof het zwaartepunt van beide dorpskernen in de richting van de nieuwe weg, de destijds ontstane bouwsels zijn echter van een dermate matige kwaliteit en traditionele vormgeving, dat ze doorgaans niet voldoen aan de bij de inventarisatie gehanteerde ondergrens. Een uitzondering werd gemaakt voor enkele direct aan de Rijksweg gelegen panden.

Betreffende de kern Eys kunnen enkele opmerkelijke elementen opgemerkt worden. De zuidelijk van Eys, op een kunstmatig talud, door de gemeente lopende spoorlijn Maastricht-Aken, aangelegd in de jaren 1846-1853, heeft weinig invloed gehad op de

ontwikkeling van het dorp. Interessant in verband met deze spoorlijn is wel het voormalige stationsgebouw van Eys, gelegen aan de Wittemerweg en nu in gebruik als woonhuis. Voorts dient gewezen te worden op het relatief frequente gebruik van natuursteen, met name Kunrader steen, bij bouwactiviteiten in de kern Eys en in de noordelijk van Eys gelegen gehuchten Eyserheide en Trintelen. In de overige kernen binnen de gemeente Wittem komt de Kunrader steen als bouwmateriaal nauwelijks voor.

De kern Mechelen wordt gekenmerkt door een uiterst gevarieerde bebouwing uit de periode 1850-1940, waarbij een breed scala aan stijlen, doorgaans met een traditioneel karakter, vertegenwoordigd is. De betreffende panden worden vooral aangetroffen langs de hoofdaders van het dorp, Eperweg, Hoofdstraat en Hilleshagerweg genaamd.

Speciale aandacht dient gevestigd te worden op de zogenaamde Commandeursmolen of Onderste Molen, gelegen aan de Hoofdstraat nr. 101. Deze watermolen op de Geul staat op de plaats van de vroegere Commandeursmolen. De huidige papiermolen werd, nadat eerdere versies verschillende malen waren afgebrand en weer opgebouwd, in 1874 gebouwd. In 1882 werd de papiermolen omgebouwd tot graanmolen.

Betreffende de kernen Epen en, in mindere mate, Slenaken dient vermeld te worden dat de bebouwing in beide dorpen in sterke mate beïnvloed is door het in de periode 1850-1940 tot bloei gekomen en gegroeide toerisme. Deze invloed komt tot uiting in het relatief grote aantal hotels, restaurants, pensions en winkels binnen de kernen.

Tot slot kan worden gesteld dat de binnen de gemeente Wittem gelegen gehuchten hun agrarische karakter grotendeels hebben behouden. Bebouwing in de periode 1850-1940 heeft vrijwel uitsluitend plaatsgevonden door middel van invulling binnen de bestaande structuren, waarbij doorgaans zeer traditionele bouwstijlen gehanteerd zijn.

NOTEN

1. Hartman e.a., De waardering
2. Zie bijlage, kaart
3. Renes, J. Het krijt/lösslandschap, p. 89
4. Renes, J. De geschiedenis, p. 20
5. Limburgs Verleden, deel 1, p. 3 e.v.
6. Renes, J. De geschiedenis, p. 16
7. Atlas van Nederland, deel 13, p. 13-16
8. Voor de localisering van de genoemde concentraties zie kaartje in Renes, J. De geschiedenis, p. 16
9. Atlas van Nederland, deel 13, p. 13-16
10. Felder, P. Geologische bezienswaardigheden
11. zie kaartje Renes, J. De geschiedenis, p. 63
12. Streekplan Zuid-Limburg, toelichting dl. 2, p. 7
13. Streekplan Zuid-Limburg, deel 2, p. 133-134
14. id. p. 64
15. Renes, J. De geschiedenis, p. 23 e.v.
16. Philips, J. Geschiedenis van de landbouw, p. 123
17. id. p. 137
18. idem
19. ibidem
20. Buis, J. Historia forestis, p. 174
21. Renes, J. De geschiedenis, p. 108-110
22. Philips, e.a. Geschiedenis van de landbouw, p. 137
23. idem, p. 164-179
24. Renes, J. De geschiedenis, p. 172-174
25. idem, p. 132-134
26. Philips, e.a. p. 250-251
27. Schrijen, G. Das Werden, p. 37. De hier gebruikte gemeente-aanduidingen zijn uit 1937.
28. Philips, J. Geschiedenis van de landbouw, p. 251
29. Schrijen, G. Das Werden, p. 81-88
30. Renes, J. De geschiedenis, p. 175
31. Schrijen, G. Das Werden, p. 37
32. Starmans, J. Inventarisatie, p. 49
33. Schrijen, G. Das Werden, p. 28
34. Philips, J. Geschiedenis van de landbouw, p. 258-263
35. zie kaartbijlage Renes, J. De geschiedenis
36. zie kaart Renes, J. De geschiedenis, p. 5
37. Renes, J. De geschiedenis, p. 16-17
38. zie kaart 2, blad 3 en 4. Renes, J. De geschiedenis
39. Renes, J. De geschiedenis, p. 180-181
40. id. p. 192
41. idem p. 190-192
42. ibidem p. 193-194
43. Maelen, Ph. van der, Dictionnaire, p. 116-118, 151-156
44. Renes, J. De geschiedenis, p. 177
45. Dijksterhuis, R. Spoorwegtracering, p. 160
46. Woud, A. van der, Het lege land
47. Starmans, J. Inventarisatie, p. 68
48. Renes, J. De geschiedenis, p. 176
49. Dijksterhuis, R. Spoorwegtracering, p. 7, 96-97, 125
50. Renes, J. De geschiedenis, p. 170
51. Dijksterhuis, R. Spoorwegtracering, p. 125
52. id. p. 178-179
53. idem p. 185
54. LTM, tabel lijnen

55. Meijer, J. Het tramvraagstuk, p. 196
56. zie hiertoe Renes, J. De geschiedenis, kaart 2, blad en 4 en bijlage, fig. 6
57. Roemen, Maastricht, p. 61
58. Steegh, A. Monumentenatlas, p. 157
59. Renes, J. De geschiedenis, p. 95
60. Rutten, W. Annadal, p. 9-10
61. Steegh, A. Monumentenatlas, p. 157
62. Roemen, Maastricht, p. 82
63. Marres, W. De nederlandse monumenten, p. 2
64. Renes, J. De geschiedenis, p. 162
65. Steegh, A. Monumentenatlas, p. 158
66. Renes, J. De geschiedenis, p. 162
67. id. p. 194
68. Renes, J. Het krijt/lösslandschap, p. 97
69. Starmans, J. Inventarisatie, p. 40
70. Steegh, A. Monumentenatlas, p. 160
71. Renes, J. De geschiedenis, p, 50, 53
72. Marres, W. De monumenten, p. 198
73. Renes, J. De geschiedenis, p. 79
74. id. p. 45
75. Steegh, A. Monumentenatlas, p. 160
76. Marres, W. De monumenten, p. 107
77. Renes, J. De geschiedenis, p. 57-58, 87
78. id. p. 61
79. Hartmann, De reconstructie, p. 147
80. Steegh, A. Erosion, p. 27-28
81. id. p. 30
82. Renes, J. De geschiedenis, p. 88-90
83. id. p. 90
84. Steegh, A. Erosion, p. 31
85. id.
86. idem, p. 32
87. ibidem. p. 33

LITERATUUROPGAVE

Atlas van Nederland, dl. 13 Geologie (Den Haag, 1985).

Buis, J., Historia Forestis. Nederlandse bosgeschiedenis, 2 dln., in serie: Algemene Agrarische Geschiedenis Bijdragen, nrs. 26 en 27 (Wageningen, 1985).

Cornips, J., 50 jaar bouwvereniging St. Servatius Maastricht 1902-1952 (s.l., s.a.).

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

Felder, P.J., "Geologische bezienswaardigheden in het Mergelland", in: Ons Krijtland Zuid-Limburg, Wetenschappelijke Mededelingen Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, 126 (1979).

Hartmann, J.L.H., De reconstructie van een middeleeuws landschap. Nederzettingsgeschiedenis en instellingen van de heerlijkheden Breust en Eijsden bij Maastricht (13-19e eeuw), in serie: Maaslandse Monografieën 44 (Assen-Maastricht, 1986).

Hartmann, L.J.H., W van de Wekringh en L.S.M. Schouten, "De waardering van de grond in Zuid-Limburg vroeger en nu", in: Het landschap van Zuid-Limburg (Utrecht, 1987), p. 12-26.

Limburgs Verleden. Geschiedenis van Nederlands Limburg tot 1815, 2 dln. (s.l., s.a.).

LTM 1921-1971. Een uitgave ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de N.V. Limburgse Tramweg Maatschappij te Heerlen (s.l., s.a.).

Maelen, Ph. van der, Dictionnaire géographique du Limbourg, in serie: Maaslandse Monografieën 25 (Assen, 1978).

Marres, W. en Agt, J.J.F.W. van, De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst, dl. 5. De provincie Limburg, derde stuk: Zuid-Limburg uitgezonderd Maastricht, (Den Haag, 1962).

Meijer, J.M., "Het tramvraagstuk in Zuid-Limburg", in: De Ingenieur (1920), nr. 11, p. 194-198.

Philips, J.F.R., Jansen, J.C.G.M. en Claessens, Th.J.A.H., Geschiedenis van de landbouw in Limburg. 1750-1914, in serie: Maaslandse Monografieën 4 (Assen, 1965).

Renes, J., "Het krijt/lösslandschap", in: Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering (s.l., 1986).

Renes, J., De geschiedenis van het Zuid-Limburgse cultuurlandschap, in reeks: Maaslandse Monografieën, groot formaat (Assen-Maastricht, 1988).

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

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

Schrijen, G., Das Werden des neuen Süd-Limburg. Die kulturlandschaftlichten Wandlungen des Südliche Limburg, ins besondere infolge des Bergbaues, seit der Mitte des 19 Jahrhunderts, in reeks: Zur Wirtschaftsgeografie des deutschen Westens, land 2 (Berlin, 1937).

Starmans, J.C.J.M. Inventarisatie industriële archeologie Limburg. Onroerende objecten, onnuitgegeven rapport, (Maastricht, 1988).

Steegh, A.W.A.Th., Monumentenatlas van Nederland 1100 historische nederzettingen in kaart (Zutphen, 1985²).

Steegh, A.W.A.Th., "Erosion Pastorale, Vormontwikkeling in de Zuid-Limburgse nederzettingen", in: Het landschap van Zuid-Limburg (Utrecht, 1987), p. 27-35.

Streekplan Zuid-Limburg, 3 dln. (s.l., 1987).

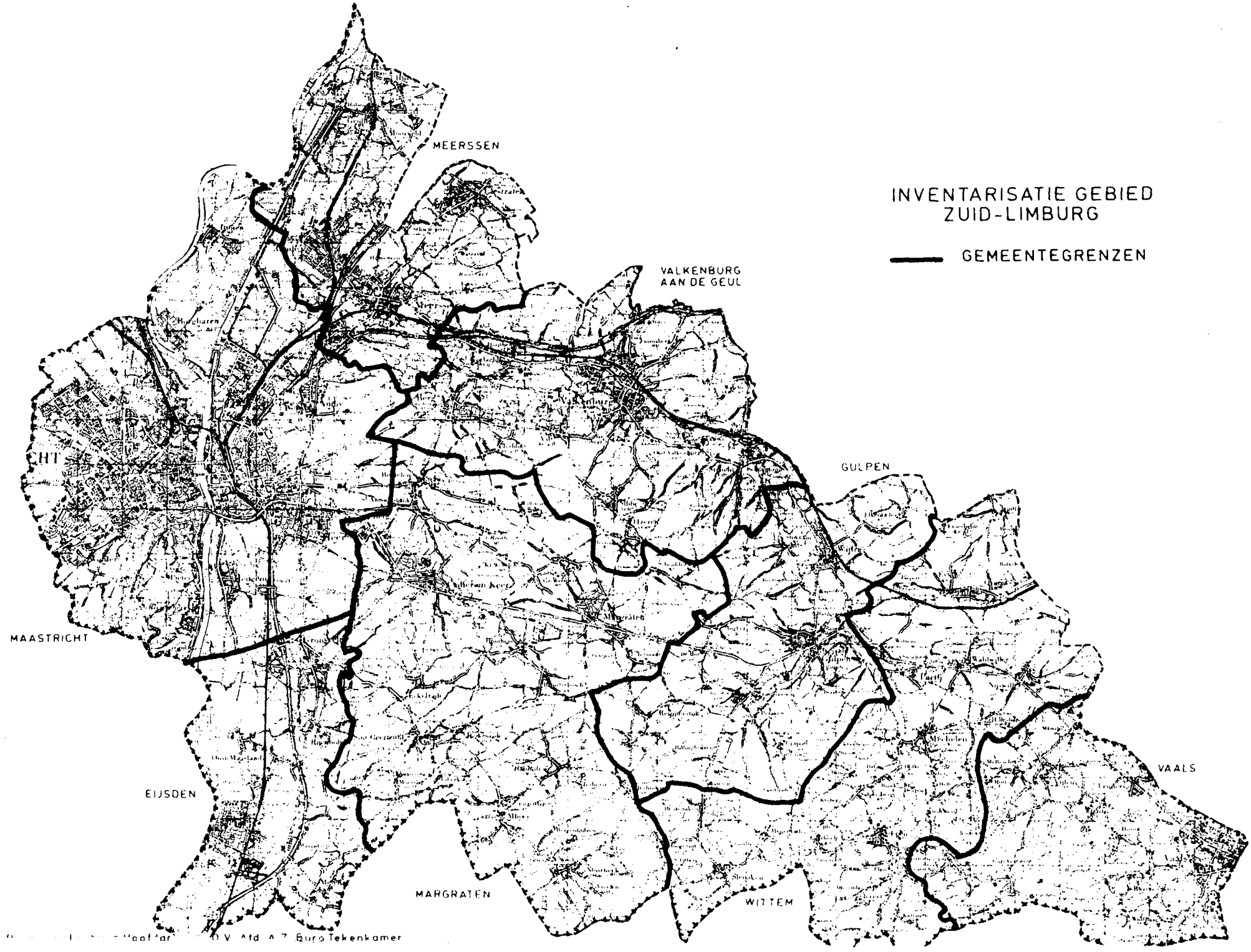
Woud, A. van der, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848 (Amsterdam, 1987).

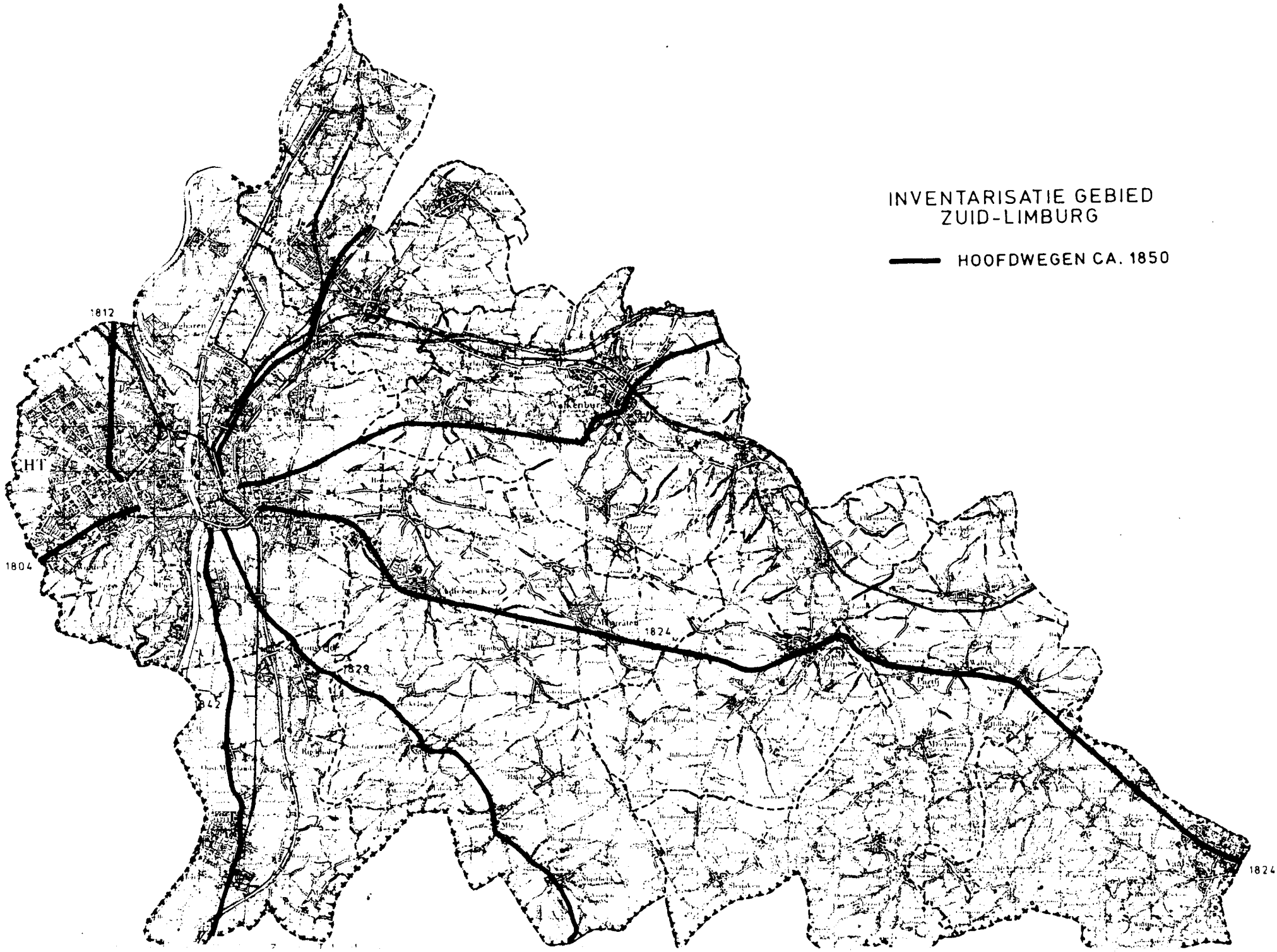
TOPOGRAFISCHE KAARTEN

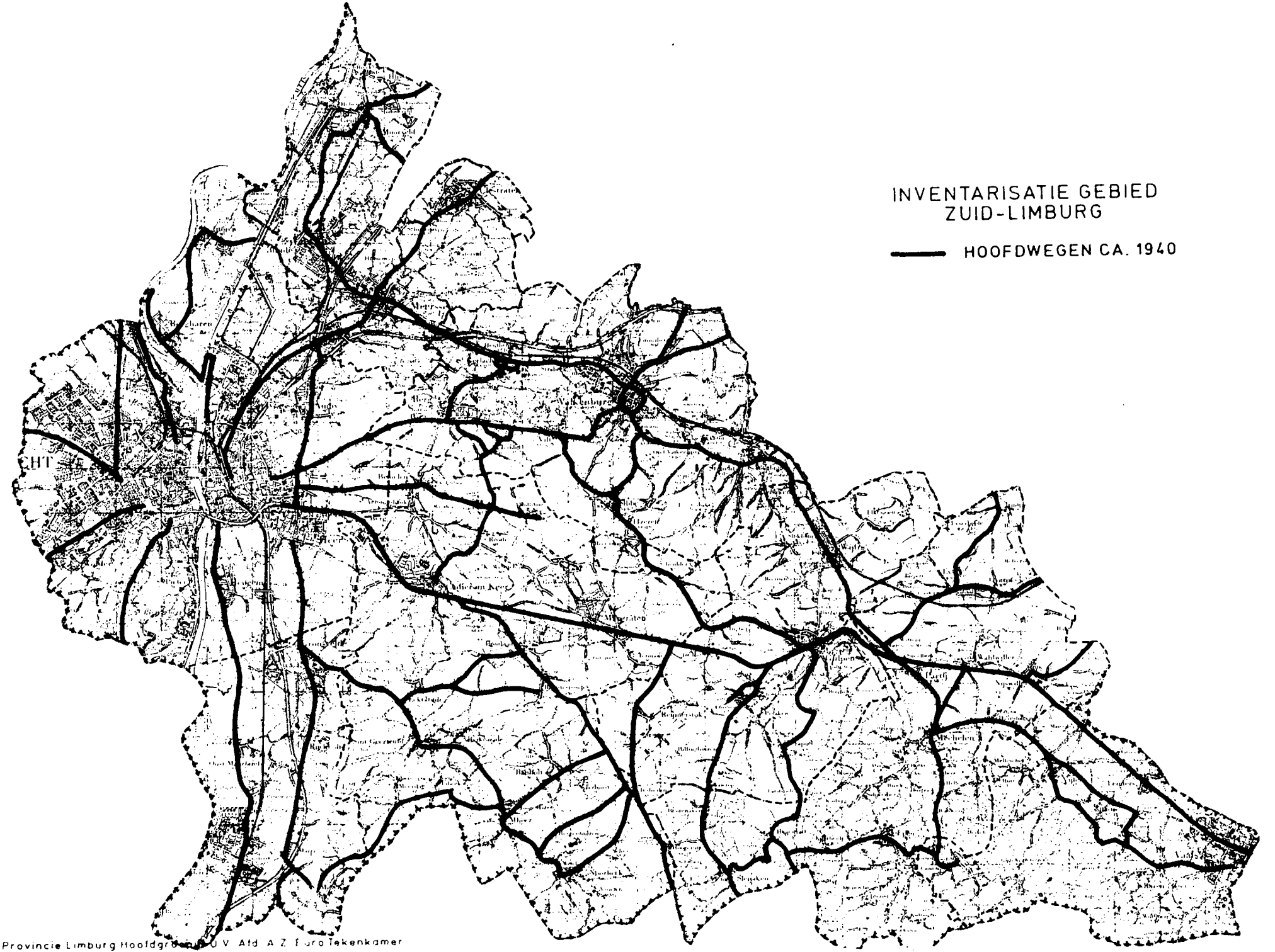
* Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Muffling 1803-1820
  nrs.: 73 Rekem
  74 West Valkenburg
  83 Maastricht
  84 Margraten
  85 Vaals

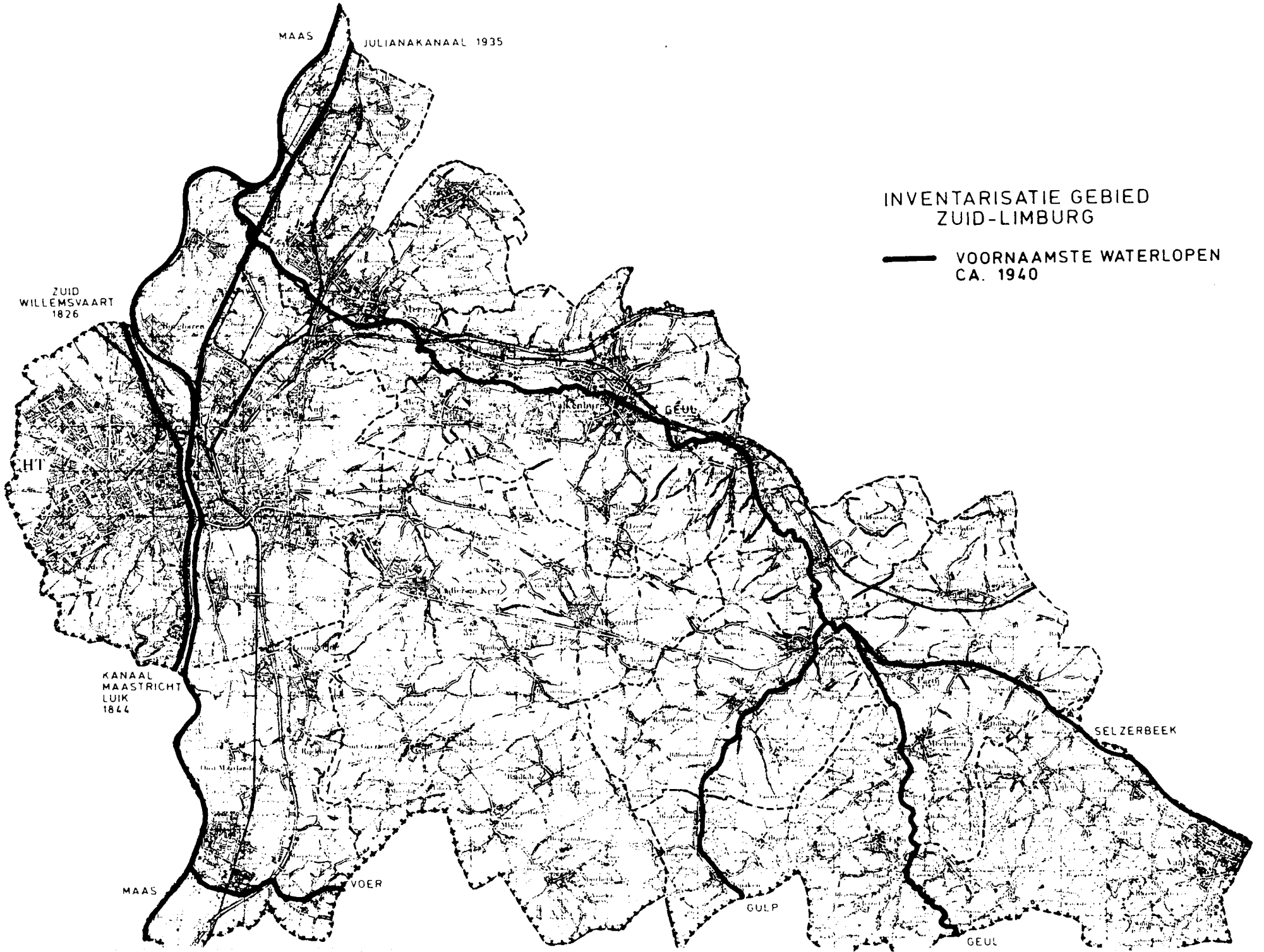
* Topografische en Militaire Kaart van het "Koningrijk der Nederlanden"
  nrs.: 61 Maastricht (1864)
  62 Heerlen (1864)

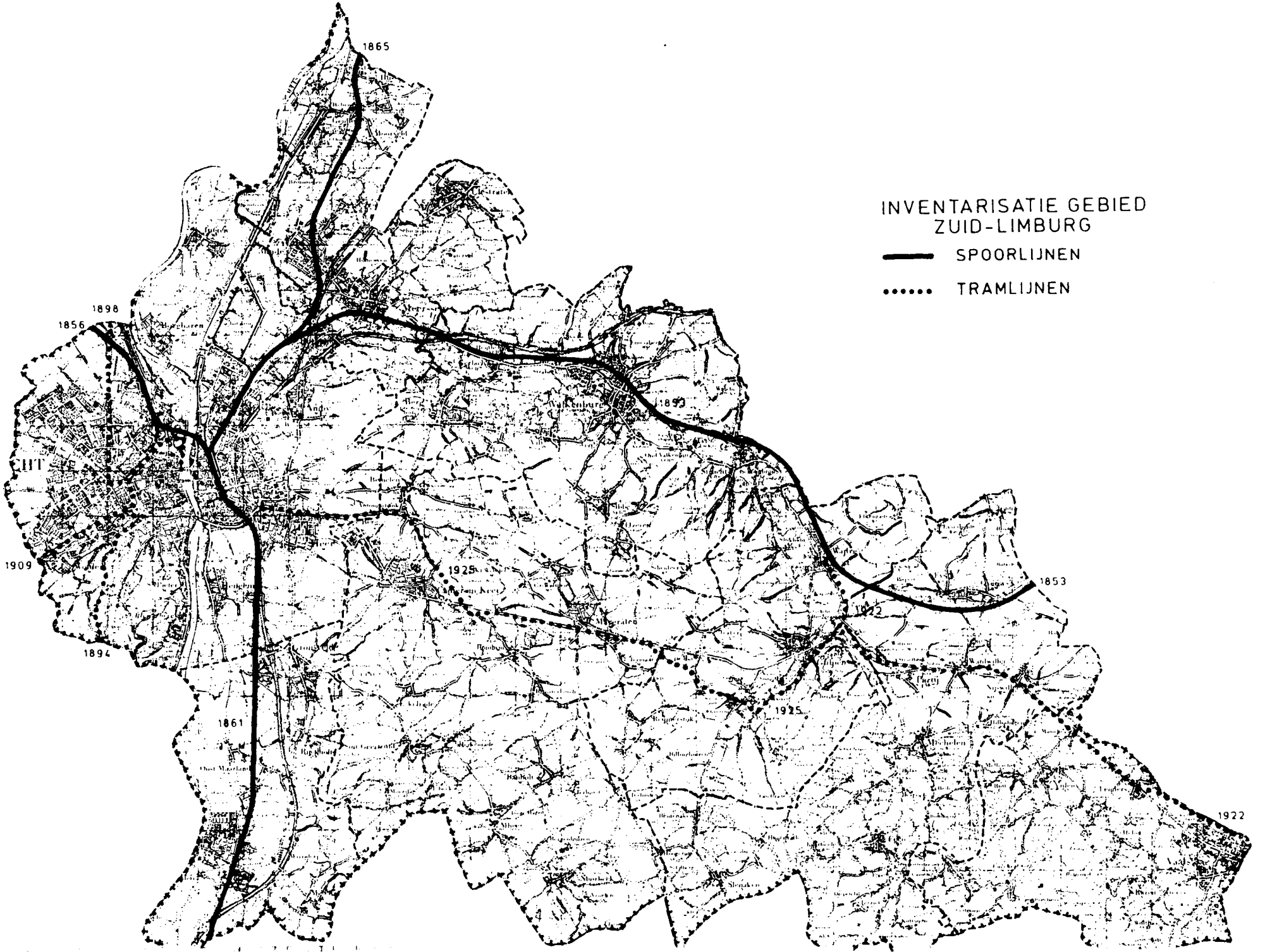
* Topografische kaarten 1:25.000
  nrs.: 761 Bunde (1937)
  762 Meerssen (1921, 1937)
  765 Maastricht (1924, 1937)
  766 Valkenburg (1935)
  769 Eijsden (1937)
  770 St. Geertruid (1937)
  771 Gulpen (1937)
  772 Vaals (1937)
  773 Mesch (1937)
  774 Vroelen (1937)
  775 Wolfhaag (1937)


INVENTARISATIE GEBIED
ZUID-LIMBURG
GEMEENTEGRENZEN
MEERSSEN
VALKENBURG
AAN DE GEUL
GULPEN
MAASTRICHT
EIJSDEN
MARGRATEN
WITTEM
VAALS


INVENTARISATIE GEBIED
ZUID-LIMBURG
HOOFDWEGEN CA. 1850
1812
1804
1824
1829
1824


INVENTARISATIE GEBIED
ZUID-LIMBURG
HOOFDWEGEN CA. 1940
Provincie Limburg Hoofdgr
U V Afd A Z Euro Tekenkamer


INVENTARISATIE GEBIED
ZUID-LIMBURG
VOORNAAMSTE WATERLOPEN
CA. 1940
MAAS
JULIANAKANAAL 1935
ZUID
WILLEMSVAART
1826
KANAAL
MAASTRICHT
LUIK
1844
MAAS
VOER
GULP
GEUL
SELZERBEEK


INVENTARISATIE GEBIED
ZUID-LIMBURG
SPOORLIJNEN
TRAMLIJNEN
1865
1898
1856
1893
1909
1925
1853
1894
1861
1925
1922