

Op zoek naar de sporen van Maastricht- Oost

EEN IMPRESSIE VAN DE HISTORIE VAN
DE OOSTELIJKE SPOORZONE
JOHN CÜSTERS EN PHILIP DRIESSEN



Het Maastrichtse spoor in den beginne

Inhoud

1. Inleiding – 5
2. Ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van Oost – 9
 - 2.1 Het station – 11
 - 2.2 Het emplacement – 14
 - 2.3 Hoe Maastricht groeide aan de oostkant – 18
 - 2.4 Winterbed van de Maas – 22
 - 2.5 Van Maasoverlaat naar snelweg – 28
 - 2.6 Kleinschalige mozaïek – 30
 - 2.7 Architectonische hoogstandjes – 34
 - 2.8 Onderwijs – 37
3. Beeldverslag – 39

I. Inleiding



Maastricht-Oost

Mozaïek van eilandjes

Na de ondertunneling van de A2 en de komst van de Groene Loper is de studie Stad en Spoor een volgende stap om het stadsdeel Maastricht-Oost een nieuwe toekomst te geven, met een volwaardiger plek in de stad Maastricht. Een toekomst begint echter nooit vanaf nul. Ze bouwt voort of reageert op wat in het verleden is ontstaan. Ze maakt gebruik van de kansen die het verleden presenteert of herstelt de tekortkomingen die daarin zijn gegroeid. Om dit in het studiegebied van Stad en Spoor goed te kunnen doen, moeten we dat verleden leren kennen. Dit document biedt daarvan een impressie. Geen doorwrochte en allesomvattende historische studie, maar een sfeertekening van waarom de oostelijke spoorzone in fysiek/ruimtelijk opzicht zo is geworden zoals ze nu is.

Door de oogharen kijkend, zien we een gebied dat nog het best valt te omschrijven als een ‘mozaïek van eilandjes’, van buurtjes die door allerlei historisch te verklaren oorzaken nogal in zichzelf zijn gekeerd. De kleinschaligheid domineert ten oosten van het Maastrichtse station. Van veel samenhang is geen sprake en mede daardoor heeft het gebied ook nooit een hart of centrum ontwikkeld. Opvallend is wel dat er betrekkelijk veel architectonische hoogstandjes zijn te vinden van vroegere grootheden in de Limburgse architectuur. Ook is onderwijs van oudsher een belangrijke functie geweest in het oostelijk stadsdeel. Mogelijk kunnen dit dragers worden van een (nieuwe) identiteit van het gebied ten oosten van het spoor, een identiteit die nu lijkt te ontbreken.

Leeswijzer

Al deze zaken worden in dit document aangestipt. Het document heeft twee hoofdonderdelen: een schets van de ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van Maastricht-Oost (hoofdstuk 2) en een beeldverslag van hoe de sporen uit het verleden nu nog zijn te herkennen in het gebied (hoofdstuk 3). De nadruk ligt daarbij op het gebied direct grenzend aan de oostkant van het spoor, grofweg het gebied tussen spoor, Scharnerweg, Eburonenweg, Edisonstraat, Voltaplein, Professor Cobbenhagenstraat en Professor Nijpelsstraat.

Waar relevant worden ook uitstapjes gemaakt naar verdere delen van Maastricht-Oost. Deze historische impressie is één van de bouwstenen en onderliggende documenten van de in ontwikkeling zijnde Ambitienota Stad en Spoor Maastricht.

2. Ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van Oost

2.1 - Het station

Het huidige stationsgebouw van Maastricht is in 1996 uitgeroepen tot rijksmonument. Het stamt uit 1915, maar de eerste spoorlijnen van de stad werden al een halve eeuw eerder aangelegd. Tussen 1853 en 1865 werden achtereenvolgens vier lijnen aangelegd naar respectievelijk Aken (1853), Hasselt (1856, opgeheven in 1954), Luik (1861) en Venlo/Breda (1866). De lijnen naar de steden over de grens waren er dus eerder dan die met de rest van Nederland. Elke lijn had aanvankelijk een eigen station en voor de lijn naar Hasselt werd over de Maas de eerste Nederlandse spoorbrug van gewalst ijzer gebouwd (na vernietiging tijdens de Tweede Wereldoorlog is deze herbouwd in 1957). De aanvankelijk vier stations aan de oostkant van Maastricht lagen allemaal buiten de vesting van Wyck, buiten de stad dus, op het grondgebied van de gemeente Meerssen (tot 1907). En omdat ze binnen het schootsveld lagen, werden ze opgebouwd uit een houten raamwerk dat bij een dreigende belegering snel kon worden afgebroken. De vestingstatus werd overigens in 1867 opgeheven.

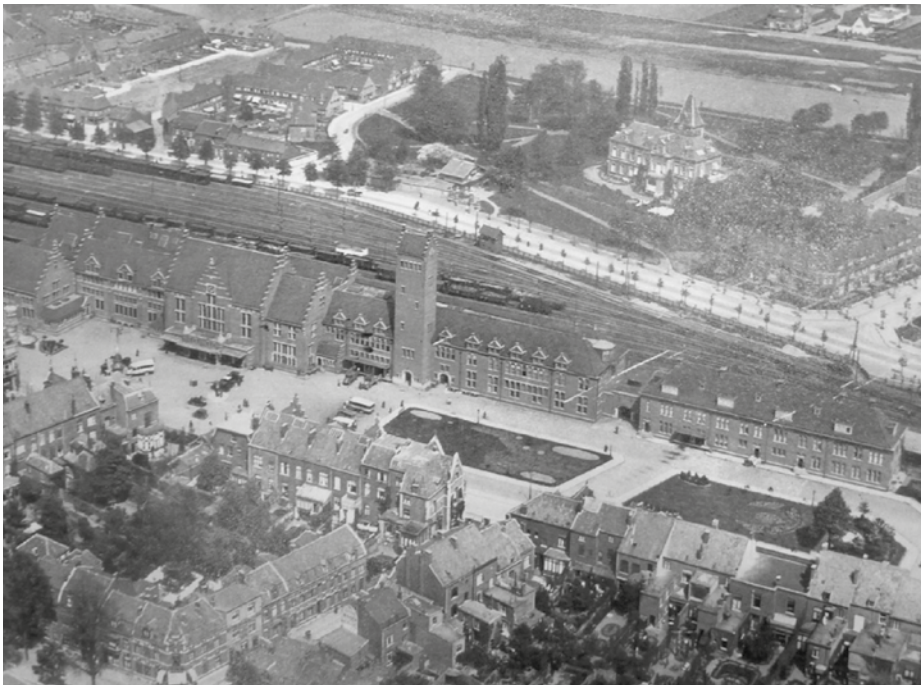
In 1884 kwamen de twee exploitanten van de spoorlijnen uit Maastricht overeen vanuit één gemeenschappelijk station te gaan werken. Zes jaar later viel het besluit een nieuw station te bouwen. George Willem van Heukelom, destijds hoofdingenieur bij de Staatsspoorwegen, tekende voor het ontwerp van het gebouw dat open ging in 1916, inmiddels op het grondgebied van Maastricht. Het kwam te liggen op de kop van de Stationsstraat en zorgde zo voor een monumentale entree naar de stad. Maar... tegelijkertijd lag het op de plek van de spoorwegovergang naar Meerssen, met vlak daarachter Villa Wyckerveld dat nu haar zichtlijn via de Stationsstraat naar de Maas kwijt was. Het stadsbestuur van Maastricht was aanvankelijk geen voorstander van deze oplossing, omdat ze door het verdwijnen van de spoorovergang verkeerskundige problemen voorzag.

De gemeente wilde het emplacement en station verder naar het oosten verplaatsen. Het lukte echter niet de daarvoor noodzakelijke gronden van de familie Regout te verwerven. Deze had belang bij handhaving van de toenmalige plek van het emplacement, waar meerdere van haar fabrieken omheen lagen. Tot op de dag van vandaag ligt het fabriekscomplex van Mosa aan het spooreplacement, in 1883 opgericht door twee telgen van de Regouts.



Stationscomplex in 1880

Stationsplein omstreeks 1925



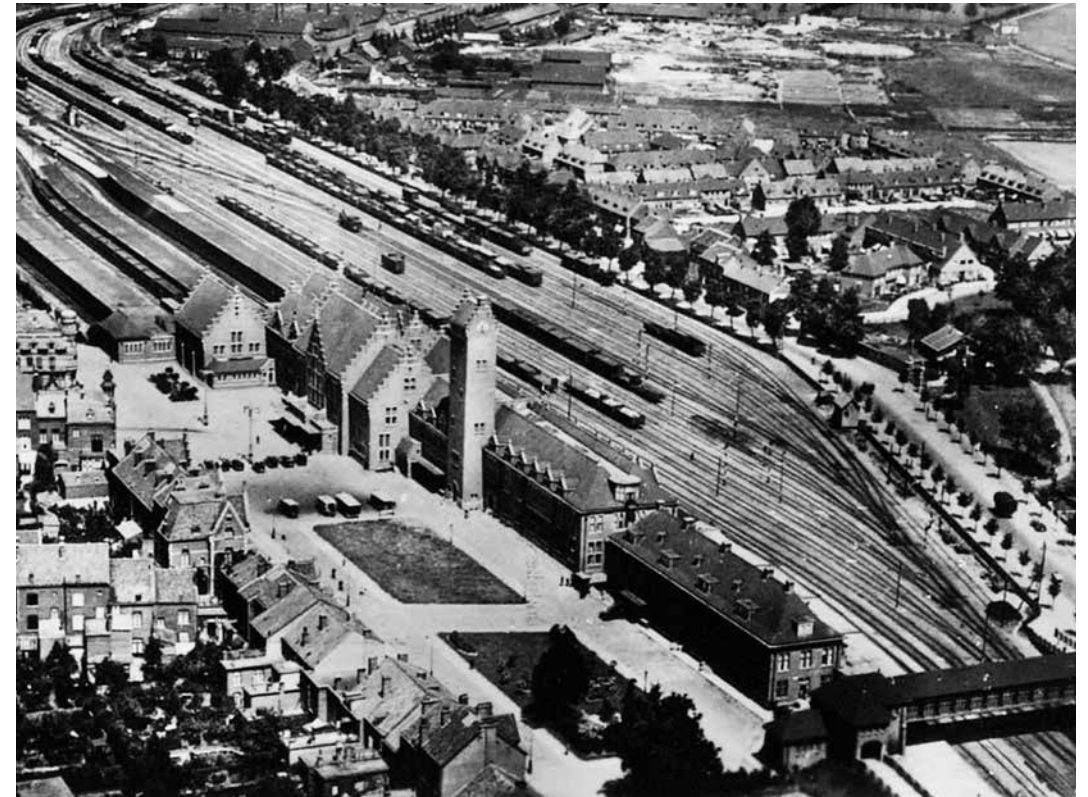


Villa Wijkerveld met op de voorgrond
de verschillende statins.

2.2 - Het emplacement

Het brede spooremlacement stamt eveneens uit 1915. Het was destijds bedoeld als vervanging van het ratjetoe aan rails, overgangen, stations en andere gebouwtjes, het gevolg van de aanleg van de bovengeschetste spoorlijnen door verschillende maatschappijen in de negentiende eeuw. Rond het emplacement lagen bovendien meerdere industrieën, waarvoor een groot en ingewikkeld spoornetwerk met de nodige bijgebouwen moest worden aangelegd. In totaal stonden aanvankelijk 25 gebouwen op of rond het emplacement, inclusief een watertoren (met water voor de stoomlocomotieven), een enorme bergplaats van oud-ijzer en verblijven en woningen voor personeel. Het emplacement bevatte opstelsporen, rangeersporen en afritten naar de fabrieken in Maastricht. Vanaf het zuiden verbreedt het zich naar het noorden als een vork die steeds meer takken krijgt.

Het emplacement is in de jaren tachtig aangepakt, toen veel gebouwen zijn gesloopt en aan de westkant perrons zijn weggenomen om daar een busstation te kunnen aanleggen. De huidige glazen achterzijde van het station aan de Meerssenerweg stamt uit 2010.



Emplacement in 1925



Perrons in aanbouw, 1915.



Links de afgebroken voetgangersbrug die uitkwam op de Meerssenerweg.



Stationsplein in 1929

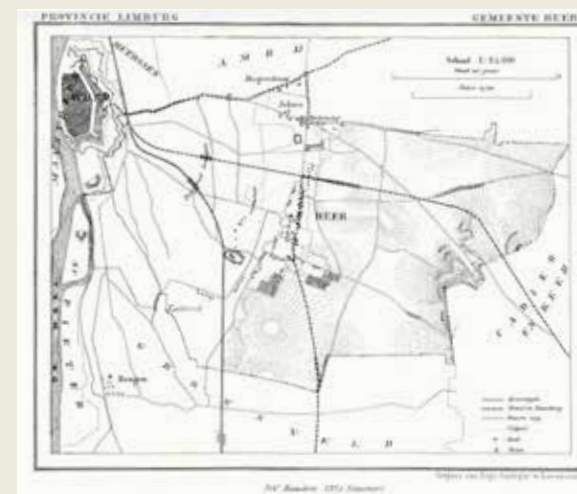
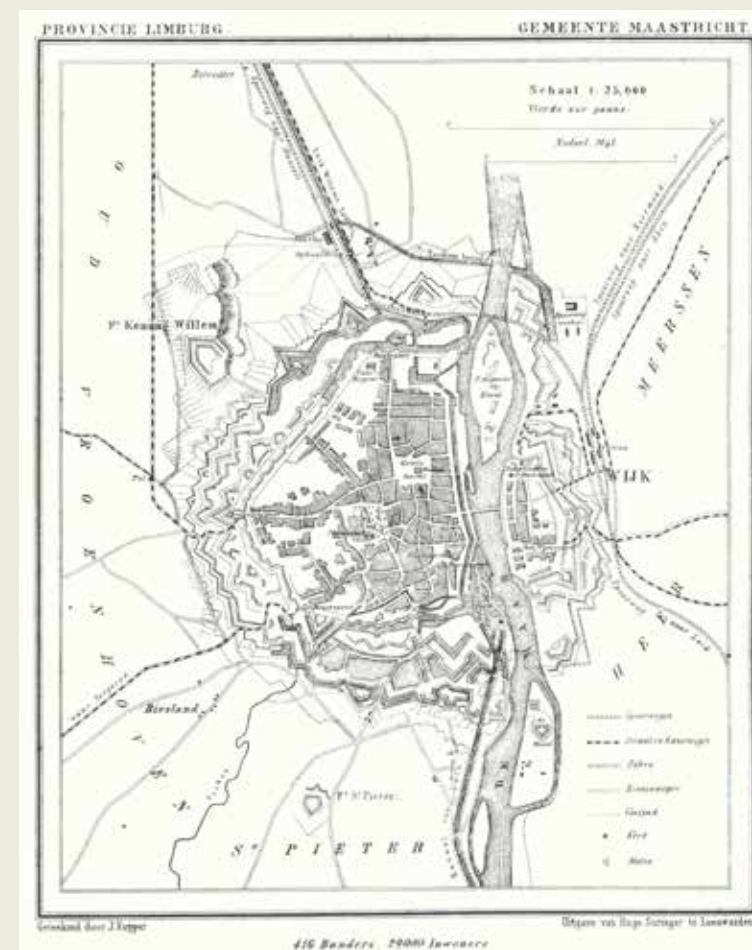
2.3 - Hoe Maastricht groeide aan de oostkant

Maastricht-Oost is heel anders gegroeid dan Maastricht-West. Terwijl Maastricht aan de westkant al in 1920 fors werd uitgebreid door de annexatie van de gemeenten Sint-Pieter en Oud-Vroenhoven, gebeurde dat aan de oostkant pas in 1970. In 1920 werden Limmel, het westelijk deel van Wittevrouwenveld en Heugem geannexeerd. Ten oosten daarvan lagen de gemeenten Heer (waarvan ook Scharn deel uitmaakte) en Amby. Zij werden pas in 1970 geannexeerd.

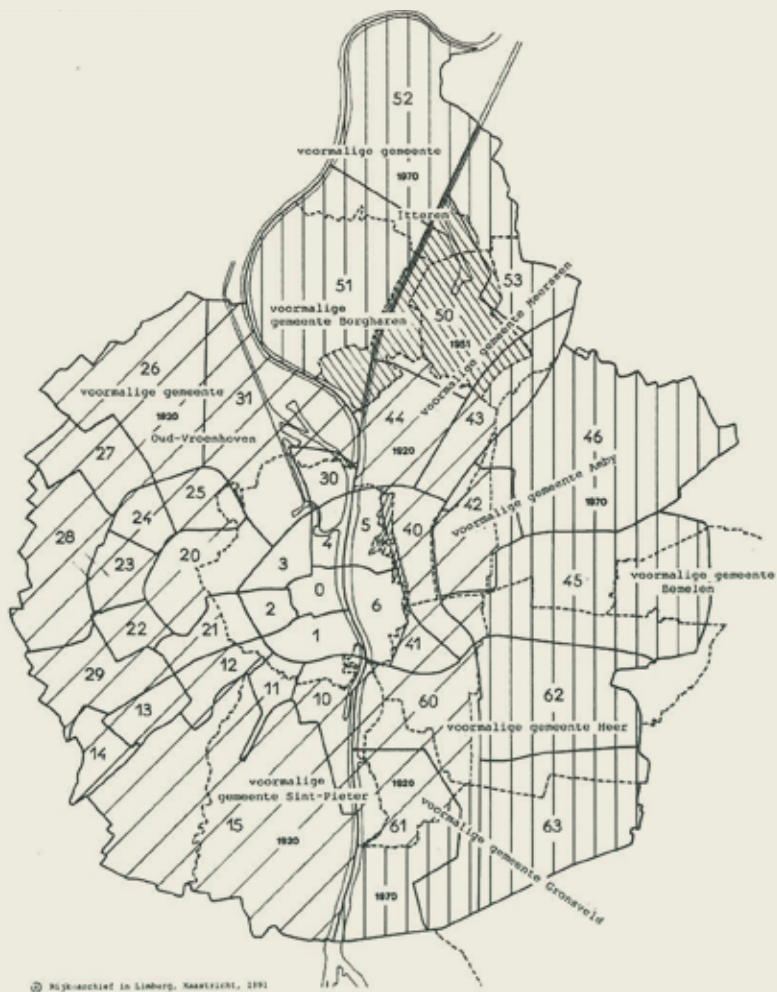
Juist de periode na de Tweede Wereldoorlog kenmerkt zich door grootschalige en geplande stadsuitbreidingen (ook in Maastricht). In de beginjaren van de Nederlandse volkshuisvesting rond 1920 waren uitbreidingen kleinschaliger, ook om te grote concentraties van arbeidershuisvesting te voorkomen en het 'rode gevaar' van de socialisten in de hand te houden. Bovendien kwamen de bouwinitiatieven van verzuilde woningbouwverenigingen. In Maastricht-Oost kwam daarbij nog het winterbed van de Maas, waar geen woningbouw mogelijk was (zie later).

De eerste twee uitbreidingen in Wittevrouwenveld vlak na de Eerste Wereldoorlog vonden dan ook plaats op enige afstand van de bestaande bebouwing van Maastricht, zonder daarop aan te sluiten. Het tussenliggend gebied werd pas tijdens de oorlog ontwikkeld.

Als gevolg van de afwijkende geschiedenis is Maastricht-Oost veel meer een mozaïek van kleinschalige uitbreidingen en (ver)nieuwbouwwijken dan Maastricht-West. Grootschaliger en sterk geplande uitbreidingen zoals Pottenberg in Maastricht-West komen niet voor. Mede hierdoor is er in Oost ook geen sprake van een gepland of organisch gegroeid centrum. Pas in het begin van deze eeuw hebben de gemeente en woningcorporaties bij de wijkvernieuwing van Wittevrouwenveld de aanzet tot een centrumgebied gemaakt rond het Voltaplein.



Gemeentegrenzen Maastricht, 1866



- | | | | |
|--|----------------|--|----------------------------|
| | annexatie 1907 | | voormalige gemeentegrenzen |
| | annexatie 1920 | | wijkgrenzen |
| | annexatie 1951 | | |
| | annexatie 1970 | | |
-
- | | | | |
|-----------------------|--------------------|-----------------------|------------------|
| 0 City | 13 Campagne | 27 Malberg | 45 Scharn |
| 1 Jeker | 14 Wolder | 28 Dousberg-Hazendans | 46 Amby |
| 2 Kommelkwartier | 15 St.-Pieter | 29 Daalhof | 50 Beatrixhaven |
| 3 Statenkwartier | 20 Brusselse Poort | 30 Boschpoort | 51 Borgharen |
| 4 Boschstraatkwartier | 21 Mariaberg | 31 Bosscherveld | 52 Icteren |
| 5 St.-Maartenspoort | 22 Belfort | 40 Wyckerpoort | 53 Meerssenhoven |
| 6 Wyck | 23 Pottenberg | 41 Akerpoort | 60 Randwyck |
| 10 Villapark | 24 Malpertuis | 42 Oostermaas | 61 Heugem |
| 11 Jekerdal | 25 Caberg | 43 Nazareth | 62 Heer |
| 12 Biesland | 26 Oud-Caberg | 44 Limmel | 63 De Heeg |

Groei Maastricht door de jaren heen. 1991



De eerste stadsuitbreiding aan de oostkant, gebouwd vanaf 1921, lag op afstand van de bestaande stad en ten oosten van het winterbed van de Maas. Het betrof 160 arbeiderswoningen in de driehoek van de Frankenstraat en wat later de Tsaar Peterstraat en Tillystraat werden. Direct daarna volgde de bouw van 273 woningen tussen de Frankenstraat en Aartshertogenstraat (zie foto's), bedoeld voor geschoolde arbeiders en spoorwegbeambten. De bouwstijl bevatte verwijzingen naar het station. De woningen zijn in de jaren zeventig gesloopt.

2.4 - Winterbed van de Maas

Waar later de N2 kwam te liggen, lag in het verleden het winterbed van de Maas. Bij hoge waterstanden kon dit gebied vanuit Heugem aan de zuidkant volstromen. Het winterbed werd in 1922 en 1923 gekanaliseerd in het kader van de gemeentelijke werkverschaffing in de strijd tegen werkloosheid. Voor de aansluiting van de Frankenstraat en de nieuwe buurten verder naar het oosten werd achter de overlaat de Wittevrouwenweg aangelegd, een nieuwe weg van noord naar zuid die uitkwam op de Scharnerweg.

Door de kanalisering was voor de Maasoverlaat een minder brede strook nodig en konden tussen de Meerssenerweg en het gekanaliseerde winterbed woningen worden gebouwd. Dat gebeurde tijdens de jaren dertig via particuliere woningbouw aan het Koningsplein en Oranjeplein. In deze periode werd het winterbed ook gedempt, opnieuw met inzet van de gemeentelijke werkverschaffing. Van bebouwing van het voormalige winterbed zou het echter niet komen. Concrete plannen daarvoor kwamen niet van de grond en na de Tweede Wereldoorlog werd duidelijk dat in het voormalige winterbed de latere A2-Traverse zou komen.



In 1901 houdt ijsclub 'Minner' in het winterbed een schaatswedstrijd.



Villa Wyckerveld met daarachter de gekanaliseerde Maasoverlaat, de eerste uitbreiding van Wittevrouwenveld (linksachter), het begin van de Frankenstraat (rechtsachter), de pastorie (helemaal links) en het schakelstation van de stroommaatschappij (achter Wyckerveld aan de overzijde van het kanaal).



1926: een processie over de Wittevrouwenweg passeert de aarden wal in het overlaatkanaal ter hoogte van de huidige Professor Cobbenhagenstraat.



Maasoverlaat op de voorgrond. Op de achtergrond de Sint Theresiaschool en Enexishuis.



Ondanks het winterbed vonden er nog steeds overstromingen plaats. Hier staat in 1931 de Scharnerweg blank, gezien vanaf het Koningsplein (links in de verte de Koepelkerk).



Zicht op Wittevrouwenveld in 1950, met centraal de Onze-Lieve-Vrouwe-van-Lourdeskerk. Het voormalige winterbed van de Maas en toekomstig tracé van de A2 zijn duidelijk zichtbaar. De van links naar rechts lopende weg onder in de foto is de toen nog doorlopende verbinding Heerderweg-Akersteenweg.

2.5 - Van Maasoverlaat naar snelweg

De inmiddels in de tweebaanse President Rooseveltlaan omgedoopte Wittevrouwenweg werd in 1959 verbreed en heropend als vierbaans autoweg. De nieuwe stadstraverse sloot aan de zuidkant van Maastricht aan op de Heerderweg/Akersteenweg. Er was toentertijd nog geen verdere snelwegverbinding met Eijsden en Luik. Deze ontstond midden jaren zeventig.

De verbrede President Rooseveltlaan werd bebouwd met langs liggende strokenbouw met voor die tijd luxe portiek-etageflats. Het was een vooraanstaande en aantrekkelijke locatie om te wonen. Destijds een voorbeeldproject voor Nederland, maar in de decennia daarna al snel een barrière van jewelste in Maastricht-Oost.

Met de ondertunneling van de A2 is de barrière van de snelweg weer verdwenen. Waar vroeger de auto's voortraasden, ligt nu de Groene Loper, een voetgangers- en fietsersroute die verbonden is met het Buitengoed Geul & Maas ten noorden van Maastricht. Aan weerszijden wordt in de komende tien jaar nieuw vastgoed ontwikkeld. Belangrijke opgaven bij deze nieuwe gebiedsontwikkeling zijn om de achterliggende buurten weer met elkaar te verbinden en om het gebied rond de Groene Loper aan te haken op de spoorzone en het station van Maastricht, zodat het oostelijk stadsdeel meer een volwaardig onderdeel wordt van de stad Maastricht.



1963: in het voormalige winterbed van de Maas staan nu twee flats: de Koningsresidentie en de Oranjeflat. Het Koningsplein en Oranjeplein blijven ook in de decennia daarna onbebouwd en vormen na de ondertunneling van de A2 het nieuwe stadspark van Oost-Maastricht.



De inmiddels weer gesloopte flats aan de President Rooseveltlaan vlak na de bouw. Poorten in de bebouwing (Professor Quixstraat en Schepen Roosenstraat) moeten er voor zorgen dat de achterliggende wijken toch verbonden blijven met elkaar.

2.6 - Kleinschalige mozaïek

Door de hierboven geschetste specifieke omstandigheden – een afwijkend groeitempo en de aanwezigheid van een grote barrière – heeft het gebied ten oosten van het Maastrichtse spoor zich ontwikkeld via kleinschalige uitbreidingen, met complexen en buurten die vaak in zichzelf gekeerd zijn, zonder een duidelijke verbinding met de directe omgeving. Architecten- en onderzoeksbureau Dear Hunter beschrijft het in haar rapport als ‘eilandjes’ (zie ook de bijlage). Welke ‘eilandjes’ zijn in de oostelijke spoorzone rond de achterzijde van het station te herkennen?

Villa Wyckerveld

Deze villa aan de achterkant van het spoor werd in 1879 gebouwd voor Eugène Regout, zoon van de grote Maastrichtse industrieel Petrus Regout, naar een ontwerp van Julien-Etienne Rémond. Deze Belgische architect was tussen 1837 en zijn dood in 1883 stadsarchitect van Luik. De villa lag oorspronkelijk precies op de as van de Stationsstraat en had daarmee een zichtlijn naar de Maas. Met de bouw van het nieuwe station in 1915 werd deze lijn afgesneden.

In de villa was lange tijd een huishoudschool gevestigd. In 1994 is het verbouwd tot appartementencomplex, waarbij veel van het originele ontwerp verloren is gegaan. In 1965 verdween al een deel van het omliggende park door de uitbreiding van het Sint-Maartenscollege. Tevens zijn er aan weerszijden van de villa kleine nieuwe appartementencomplexen gebouwd. Het geheel heeft daardoor veel van zijn glans verloren.

Complex Woningzorg

In 1921 bouwde de Bouwvereniging Woningzorg in het gebiedje tussen de Scharnerweg, Meerssenerweg, Prof. Roerschstraat en Prof. Pieter Willemsstraat een complex van 66 woningen voor ambtenaren. Een jaar later volgde een complex van 40 woningen aan het Thorbeckeplantsoen, Noormannensingel, Prof. Scholsstraat en Prof. Thomassenstraat. Het complex van 66 woningen (naar een ontwerp van Marres en Sandhövel) is inmiddels aangewezen tot rijksmonument. De woningen van Woningzorg aan de Scharnerweg zijn in 1962/1963 hun voortuinen kwijtgeraakt toen de spoorwegovergang werd vervangen door een spoortunnel. Dear Hunter constateert dat deze tunnel een litteken heeft achtergelaten, waarbij de beide zijden van de straat van elkaar zijn afgesneden.



Het ambtenarenbuurtje in de jaren twintig.



Aanbouw spoortunnel Scharnerweg

Overige delen van Wyckerpoort

Het complex van Woningzorg was de eerste uitbreiding in Wyckerpoort (toentertijd nog Wyckerveld geheten), nadat dit gebied op 1 januari 1920 was ingelijfd door de gemeente Maastricht. Grotere uitbreidingen komen pas na de Tweede Wereldoorlog, met het Old Hickoryplein en omgeving en de Generaalsbuurt. Wyckerpoort kan daarom niet als één samenhangend geheel worden beschouwd. Ook hier zijn meerdere eilandjes te herkennen, elk op zich zelf wel coherente eenheden maar met onderling soms bruuske overgangen. In de noordelijke punt ligt nog het grote fabriekscomplex van Koninklijke Mosa. In het zuiden van Wyckerpoort ligt de driehoek begrensd door de Heerderweg, de bebouwing langs de Groene Loper en de Scharnerweg. Het is een verzameling van complexen en bebouwing uit verschillende tijden, met verder het kleine bedrijventerrein Heerderdwarstraat.

Koningsplein en Oranjeplein

Aan deze pleinen liggen twee rijen statige herenhuizen uit de jaren dertig. De pleinen worden verder begrensd door de drie flats in de oostelijke spoorzone: de Koningsresidentie, de Gemeenteflat en de Oranjeflat. Op het Koningsplein staat het Limburgs Bevrijdingsmonument van Charles Eyc, dat onthuld werd in 1952. Tot 2012 vond hier de jaarlijkse Dodenherdenking plaats. Tijdens de bouw van de Koning Willem Alexandertunnel werd deze verplaatst naar het Herdenkingsplein in Maastricht.

Frankenstraat

De Frankenstraat botste voorheen aan de westkant op het winterbed van de Maas en daarna de N2. Hij heeft daardoor nooit doorgelopen naar het station, maar eindigde aan de westkant aan een halve cirkel, die precies op de as van Villa Wyckerveld lag. De straat was vroeger met de Scharnerweg de belangrijkste straat van Maastricht-Oost en uitvalsweg naar de omgeving. Iets van die oude glorie is nog te merken in het westelijk deel, dat in de jaren dertig groeide met particuliere huizenbouw. Het is nog steeds een aantrekkelijke straat met een mix van winkels, woningen en ateliers. Dear Hunter: 'De Frankenstraat vormt niet alleen een verbinding tussen Scharn en Wittevrouwenveld, maar ook een (potentiële) reden om vanuit het stadscentrum of het treinstation alle grenzen over te steken.' Verder naar het oosten verschiet de Frankenstraat van kleur en verliest het zijn bijzondere karakter.



Limburgs Bevrijdingsmonument van Charles Eyc, 1952.



Aanbouw spoorwagentunnel Scharnerweg

Theresiaschool en omgeving

De Theresiaschool heeft momenteel een tijdelijke functie, maar krijgt in de toekomst de oude schoolbestemming terug. Hier komt volgens plan het Integraal Kind Centrum Groene Loper, waarin minimaal twee en mogelijk vier basisscholen worden verenigd. Naast de Theresiaschool ligt de 'Lourdeskerk' en het Trefcentrum van Wittevrouwenveld. De tussenliggende ruimte wordt door veel mensen 's avonds als onveilig ervaren, door onvoldoende straatverlichting en gebrek aan sociale controle.

Scharnerweg en omgeving

De Scharnerweg scheidt het 'arme' Wittevrouwenveld van het 'rijke' Scharn. De Albert Heijn heeft een ander assortiment voor een andere doelgroep dan de Jumbo iets verder weg aan het Voltaplein. De Scharnerweg is een drukke verkeersweg met betrekkelijk veel winkels en voorzieningen. Hij hoorde vroeger bij Heer. In de Eburonenweg tussen de Scharnerweg en Frankenstraat liggen veel particuliere huizen, waarvan in een aantal studenten zijn gehuisvest.

2.7 - Architectonische hoogstandjes

In Maastricht-Oost zijn, soms verscholen tussen de omringende bebouwing, de nodige architectonische pareltjes te vinden van de bekende en al lang overleden Limburgse architecten Frits Peutz, Alphonse Boosten en Frans Dingemans. Het directe studiegebied van Stad en Spoor en het direct aangrenzende gebied bevat dan ook meerdere iconische gebouwen, waaraan het gebied mogelijk een (nieuwe) identiteit zou kunnen ontleenen.

Wie waren de architecten die in de spoorzone hun bijzondere sporen hebben nagelaten?

Frits Peutz

Frits Peutz (1896-1974) werd geboren in Uithuizen in de provincie Groningen, maar belandde in Limburg toen hij in 1910 door zijn ouders naar het jongensinternaat Rolduc in Kerkrade werd gestuurd. In 1920 begon hij een architectenbureau in Heerlen. Hij bleef daarna zijn hele leven in Limburg werken. Peutz is vooral bekend van het Glaspaleis in Heerlen, volgens de Union Internationale des Architects één van de duizend belangrijkste gebouwen in de twintigste eeuw.

In de oostelijke spoorzone van Maastricht ontwierp Peutz de Sint-Theresiaschool (1930-1931), Villa 't Sonnehuys (Scharnerweg, 1933),



Sint Theresiaschool naast de Lourdeskerk

de Onze-Lieve-Vrouwe-van-Lourdeskerk (1936), de bewaarschool aan de achterzijde van het huidige Trefcentrum (1936) en de Johannes Berchmansschool (de 'jongensschool' aan de Burgemeester van Oppenstraat, 1949, waarvan de gymzaal nog overeind staat). Nergens anders in Maastricht is zo'n concentratie van het werk van Peutz te vinden als in de oostelijke spoorzone. De Theresiaschool, kerk en Villa Sonnehuys zijn aangewezen als rijksmonument.

Alphonse Boosten

Alphonse Boosten (1893-1951) was een Maastrichtse architect die in de hele stad veel heeft ontworpen. Hij richtte een bureau op samen met Jos Ritzen. Het bureau richtte zich in het begin van zijn bestaan vooral op de bouw van kerken. Zo ontwierpen Boosten en Ritzen de Koepelkerk aan het begin van de Scharnerweg. Door hun eigenzinnige stijl vielen ze al snel in ongenade bij de conservatieve katholieke clerici, waarna ze zich toedogden op andere gebouwen.

Boosten ontwierp in de oostelijke spoorzone in Maastricht de Sint-Angelaschool aan de Scharnerweg (1922), de pastorie van de Onze-Lieve-Vrouwe-van-Lourdeskerk (1924) en de ingenieurswoningen en het schakelstation langs de Groene Loper (1925). In 1932 ontwierp Boosten een complex arbeiderswoningen in de Edisonstraat. Dit is in 2002 gesloopt. De Angelaschool en het schakelstation met dienstwoningen zijn rijksmonumenten.

Frans Dingemans

Frans Dingemans (1905-1961) was tussen 1943 en 1951 directeur Stadsontwikkeling in Maastricht en daarna stadsarchitect. Hij ontwierp uitbreidingsplannen vlak na de Tweede Wereldoorlog voor kleinere nieuwe woonwijken in onder meer het oosten van Maastricht. Een voorbeeld is het Old Hickoryplein en omgeving.

Dingemans is ook de architect van de Gemeenteflat uit 1949, die inmiddels is aangewezen tot rijksmonument. Het was met zeven bouwlagen destijds de eerste hoogbouwflat van Maastricht; een modern gebouw met huurwoningen voor kleine of onvolledige gezinnen.

2.8 - Onderwijs

Onderwijsvoorzieningen hebben van oudsher een belangrijke rol gespeeld in de oostelijke spoorzone. De Professor Pieter Willemsstraat vlakbij het station was vroeger een scholenstraat. Hier lagen naast het Sint-Maartenscollege ook nog de Maastrichtse huishoudschool (in Villa Wyckerveld) en het Stella Maris College, later Stercollege (in 2012 verbouwd tot studentenhuysvesting). Van deze scholen is het Sint-Maartenscollege nog steeds in gebruik. Gymnasium, atheneum en havo zijn gevestigd op de oude locatie in Wyckerpoort, het vmbo en de internationale schakelklas liggen inmiddels aan de Bemelerweg in Scharn. Om het verwachte dalende leerlingenaantal in Maastricht op te vangen, is het plan om op termijn het Porta Mosanacollege in Heer samen te voegen met het Sint-Maartenscollege en te huisvesten in Wyckerpoort.

In de oostelijke spoorzone liggen momenteel twee basisscholen, de Nutsschool en de Letterdoes. Iets buiten het gebied ligt aan de zuidkant, dichtbij de Groene Loper, het Leeuwenborgh-college voor mbo-onderwijs. Aan de noordkant is in het MVV-stadion het CITAVERDE College Maastricht gevestigd, een 'groene school' met mbo-opleidingen op niveau 3 en 4. Bij de Geusselt ligt verder het internationale United World College. Alle onderwijsvoorzieningen kunnen door hun ligging aan of vlakbij de Groene Loper een 'onderwijsboulevard' vormen, wat een nieuwe identiteit kan geven aan de oostelijke spoorzone.

3. Beeldverslag



Het grootste deel van de Koepelkerk werd gebouwd tussen 1921 en 1923, naar een ontwerp van Alphonse Boosten en Jos Ritzen. De koepel was bedoeld als symbolische overkoepeling van de katholieke gemeenschap. Het ontwerp bevatte aanvankelijk ook twee slanke torens, die herhaaldelijk moesten worden aangepast om een gelijkenis met minaretten te voorkomen. De torens zijn er nooit gekomen, deels door een ontoereikend bouwbudget. Boosten zal zich nooit hebben voorgesteld dat zijn kerk later weggestopt zou liggen op de hoek aan een verkeerstunnel. Toen hij het gebouw ontwierp, stond aan deze zijde van het spoor niet veel meer dan Villa Wyckerveld.



Dit beeld is genomen vanaf de Koepelkerk en toont goed het fragmentarische karakter van de bebouwing aan de achterkant van het spoor. Rechtsonder de particuliere bouw langs de Scharnerweg uit de jaren twintig. Aan de overzijde het in dezelfde periode voor ambtenaren gebouwde complex van de coöperatieve woningbouwvereniging Woningzorg, inmiddels rijksmonument. Wat verder weg (van rechts naar links) de Gemeenteflat, de achterkant van de huizenrij aan het Koningsplein, de Koningsresidentie, de 'Theresiakerk' en Villa Wyckerveld.



Zicht vanaf de Koepelkerk richting de torenflat van Gerard Holt uit 1962. Ook hier valt het fragmentarische en rommelige karakter van de bebouwing op.



Het woningcomplex van Woningzorg is nog steeds een architectonisch pareltje in de spoorzone. Het zijn huurwoningen van een coöperatieve vereniging, met aan de meeste zijden grote voortuinen.



De Heerderweg was naast de Scharnerweg lange tijd de tweede grote oost-westverbinding vanuit Maastricht. Hij ging vroeger over in de Akersteenweg, die naar Aken voerde. Tussen de Heerderweg en de Akersteenweg lag lange tijd een grote open ruimte: de overlaat van de Maas, een zijarm van de rivier die bij hoogwater volstroomde. Over de open ruimte lag een loopbrug en een verhoging waar de tramlijn naar Gulpen overheen liep. In 1970 werd Heer opgenomen in Maastricht. De Heerderweg werd snel daarna afgesloten voor doorgaand verkeer vanwege het doortrekken van de A2 naar het zuiden. De ondertunneling van de snelweg biedt de mogelijkheid om de Heerderweg en Akersteenweg weer te verbinden voor fietsers.



In 1910 werd in Maastricht begonnen met de aanleg van een distributienet voor elektriciteit. De stroom werd betrokken van De Staatsmijnen, die hiervoor de Electriche Stroom Verkoop Maatschappij had opgericht. Voor de stroomvoorziening was de inrichting nodig van een schakelstation, op dat moment qua omvang en capaciteit uniek in Europa. Het schakelstation werd gebouwd aan de Witte Vrouwensingel, aan de oostelijke stadsrand in een gebied waar verder nog geen bebouwing was. Het schakelstation en transformatorhuis lagen achter een dubbele dienstwoning van de schakelwachters. Voor het ontwerp tekende Alphonse Boosten. Tegenwoordig is hier het Enexishuis gevestigd. Het is een rijksmonument en één van de architectonische pareltjes in het gebied. Het transformatorhuis daarachter is inmiddels een rariteit in de bebouwde omgeving.



De Scharnerweg was vroeger één van de uitvalswegen naar het oosten vanuit Maastricht. Vanaf het eind van de 19e eeuw ontwikkelde zich hier lintbebouwing met herenhuizen en villa's, afgewisseld met verspreid liggende boerenhoeves uit vroegere tijden. Er is langs de hele weg sprake van particuliere bouw, met losse panden, vaak 'op stand' en in contrast met de achterliggende buurtjes die later ontstonden. De variatie in panden langs de Scharnerweg is groot, met grote overgangen en soms architectonische pareltjes zoals dit Villa Sonnehuys (links) van Frits Peutz.



Nieuwe ontwikkelingen in de oostelijke spoorzone waren altijd kleinschalig en fragmentarisch. Het leidt zo her en der tot bruuske overgangen in de bebouwing.



Barrière van het spoor





De ontwikkeling van het Voltaplein past in de wijkvernieuwing van het begin van deze eeuw, die was gericht op een integrale vernieuwing van de 'Vogelaarwijken'. Het plein kwam in de plaats van de gesloopte Electrobuurt en bevat een winkelcentrum voor Wittevrouwenveld en Wyckerpoort. Het is de eerste poging om in het oosten een soort buurtoverstijgend centrum te maken en moet in de nabije toekomst een belangrijke drager worden van de verdere centrumontwikkeling in Oost.



De Frankenstraat heeft nog nooit doorgelopen tot aan het station. Het stopte eerst bij het winterbed van de Maas, later bij de A2, nu bij de Groene Loper. Het pleintje in de vorm van een halve cirkel vormt nu een potentieel aantrekkelijke plaats om te verblijven. De eerste nieuwe horecaondernemer heeft zich er al gevestigd.



De Frankenstraat wordt wel eens de meest multi-culturele straat van Maastricht genoemd. Die titel lijkt overdreven (of zegt meer over Maastricht dan over de Frankenstraat), maar de straat en omgeving zijn wel elk jaar het toneel van het Manus van Alles-festival, een gratis multicultureel festival dat ook mensen uit andere wijken trekt.



Als de Frankenstraat een potentiële trekker kan worden voor mensen uit de binnenstad, is het zaak de verbinding tussen station en het begin van de Frankenstraat te verbeteren. Het is nu kruip-sluip-door langs Villa Wyckerveld en de Koningsresidentie. Niet direct een aantrekkelijke route om te volgen.



Gezien de geschiedenis van het spoor in Maastricht is het begrijpelijk dat de achterkant van het station inderdaad een echte achterkant is. Treinreizigers gaan via de glazen doos en de passerelle het spoor over naar het station. Aan de zijkant ligt een tweelaagse fietsenstalling en daarnaast is de opstapplaats voor onder meer lange afstandsbusen. Er zal veel moeten veranderen, wil het station hier een tweede voorkant krijgen.



De Professor Pieter Willemsstraat was vroeger een echte scholenstraat. Er lagen hier drie scholen: het Sint-Maartenscollege, het Stella Mariscollege (later Stercollege) en de Maastrichtse huishoudschool. Het Sint-Maartenscollege werd opgericht in 1953 als dependance van het Veldeke. In 1955 werd het zelfstandig als rooms-katholieke HBS. In 1966 werd de eerste steen gelegd voor uitbreiding van de school. Bij de opening daarvan in 1967 werd via een prijsvraag de huidige naam Sint-Maartenscollege gekozen.

Van de oude glorie van Villa Wyckerveld is niet veel meer over. Het park is drastisch verkleind door de uitbreiding van het Sint-Maartenscollege en de nieuwbouw van de twee appartementencomplexen aan de zijkant. Aan het gebouw hebben door de tijden heen ook de nodige verbouwingen plaatsgevonden. De laatste renovatie vond plaats in 1994, waarbij elf luxe appartementen zijn gemaakt. De villa wordt inmiddels niet meer gezien als cultuurhistorisch waardevol.





De poort in de bebouwing van het Old Hickoryplein is weer open en biedt een mooi doorzicht naar de 'overkant' in Wittevrouwenveld. Vele decennia stonden hier de flats van de President Rooseveltlaan tussen. Ook die hadden ter plekke een poort, maar meteen daarna kwam het geluidsscherm van de A2. Met de komst van de Groene Loper zouden deze oude verbindingen weer moeten worden hersteld. Als buurten vervolgens weer meer één geheel vormen, zou dat de centrumontwikkeling in Oost kunnen ondersteunen. Dear Hunter relateert overigens de barrièrewerking van de A2 op deze plek. Volgens het bureau bestond er al ten tijde van de snelweg een relatie tussen beide kanten van de barrière. Om die relatie te versterken, is het volgens Dear Hunter nodig hier een nieuwe functie te ontwikkelen die mensen verleidt om de weg naar het oosten van de Groene Loper te vinden.



Dit woningcomplex van Mathieu Bruls uit 2006 is een van de weinige voorbeelden van moderne architectuur in de oostelijke spoorzone. Wat verder weg van het spoor ligt het wijkcombinatiegebouw bij het Old Hickoryplein, gebouwd in 2001 naar een ontwerp van voormalige Rijksbouwmeester Liesbeth van der Pol.



Het Schepenenplein ten noorden van de Onze-Lieve-Vrouwe-van-Lourdeskerk is een fraai woningcomplex van net na de Tweede Wereldoorlog. Het vertoont nog de architectonische details die in de modernistische woningbouw van de naoorlogse wederopbouw verloren gingen. Dezelfde coherentie en rijkheid heeft het Burgemeestersplein ten noorden van het Schepenenplein.

De Onze-Lieve-Vrouwe-van-Lourdeskerk is ontworpen door Frits Peutz en een iconisch gebouw in Oost. Aan de zijkant ligt een pleintje, aangelegd ten tijde van de wijkvernieuwing in Wittevrouwenveld begin deze eeuw. De omringende bebouwing ligt voor het grootste deel met de achterkant naar het plein, dat mede hierdoor ook geen naam heeft. Dear Hunter adviseert om dit plein qua aankleding en inrichting van de openbare ruimte te laten aansluiten op het gebied van de Groene Loper, zodat het meer één geheel wordt.





De Theresiaschool herbergt nu Het Werkhuis en Caracola. De beide initiatieven hebben meer levendigheid gebracht in de omringende buurt. Volgens plan maken ze in de toekomst plaats voor het nieuwe Integrale Kind Centrum Groene Loper.



Dit gebouw was ooit een bewaarschool (bewaarscholen zijn de voorlopers van de latere kleuterscholen). Het gebouw is ontworpen door Frits Peutz en is nu opgenomen in het Trefcentrum van Wittevrouwenveld. Met de achterkant gelegen aan het plein heeft het geen relatie met de omgeving.



De voormalige Sint-Angelasschool aan de Scharnerweg, een rijksmonument uit 1921 en ontworpen door Alphonse Boosten. Het is een van de architectonische pareltjes in Oost.



De Koningsresidentie, in de volksmond 'ANWB-flat', heeft geen architectonische waarde, maar vormt nu samen met de Gemeenteflat, de Oranjeflat en de statige huizenrij aan het Koningsplein en Oranjeplein een mooie begrenzing van het nieuwe stadspark in Maastricht-Oost. Curieus detail uit de geschiedenis is dat Charles Eyck, de kunstenaar van het Bevrijdingsmonument op de voorgrond, al in 1951 aan het Maastrichtse gemeentebestuur voorstelde het Koningsplein achter het monument te begrenzen met een flat. Zijn brief van 2 juni 1951 aan het College bevat hiervoor een ruwe schets, die veel lijkt op wat hier vele jaren later is gebouwd.



De gemeenteflat heeft haar oude glorie terug. Ooit gebouwd als eerste flat in Maastricht, is het opnieuw een beeldbepalend element langs de Groene Loper.



Zo maar een beeld uit de oostelijke spoorzone. Dit soort rommeligheid past niet goed bij het 'sjiek en sjoen' van Maastricht. Het zou wel goed passen in Luik, een stad die soms spannend is van lelijkheid.

Interview met Remy Kroese en Marlies Vermeulen van architectenbureau Dear Hunter

Dear Hunter is een onderzoeksbureau op het gebied van architectuur, stedenbouw en ruimtelijke ordening. Het bureau deed in 2015 drie maanden lang antropologisch onderzoek naar hoe de buurten Wyckerpoort, Wittevrouwenveld en Scharn functioneren. Dat gebeurde grotendeels vanuit een container aan de voet van de voetgangersbrug over de tijdelijke N2 en bouwput voor de A2-tunnel aan het begin van de Frankenstraat.

Op 17 februari 2016 verscheen op de website mijngroeneloper.nl een interview met hen over hun bevindingen. Hier enkele passages uit dit interview.

“We zijn begonnen met de drie wijken in kaart te brengen. Maar we zijn heel snel tot de conclusie gekomen dat er geen drie wijken, maar misschien wel 20 wijken zijn”, begint Marlies. “Er zijn veel meer verschillende eilandjes met eigen waarden en identiteiten. Soms gaat dat maar om één straat, soms is dat een hoek, soms zijn het drie straten. Soms waren dat verbindingen over de Groene Loper heen waar je die niet zou verwachten.”

Versterken wat er al is, is de rode draad in hun conclusie. Remy: “De toekomstige Groene Loper zorgt voor een mooie noord-zuidverbinding, met veel bomen en groen. Maar tegelijk moet je oppassen dat dit op zichzelf geen barrière wordt. Een nieuwe wijk die er als het ware tussen geduwd wordt. Die versterking realiseer je door de waardevolle elementen die zich nu al in de wijken bevinden, te begrijpen en te herkennen. En die aspecten in de wijken zelf te gebruiken om later door te trekken naar de Groene Loper. Het gaat dan dus ook om oost-west-verbindingen, zoals de Frankenstraat, de Heerderweg en het Burgermeesterpleintje. Je wil via de Groene Loper van Maastricht-Oost een stadsdeel maken waarvoor mensen de nieuwe Groene Loper willen oversteken.”

“Het moet dus niet steeds iets nieuws zijn. Wel de aanwezige kwaliteiten verder zetten, faciliteren én verbinden met de Groene Loper”, gaat Marlies verder. “Zodanig dat de grenzen van de Groene Loper niet meer zo hard zijn, maar een beetje verdwijnen. Dat zou je kunnen doen door op het Leeuwenpleintje lantaarnpalen te plaatsen die je later ook op de Groene Loper zet. Zo verbreed je de Groene Loper naar de wijken toe en krijg je meer verbinding. Tevens los je nu al het probleem van het onveilig gevoel op dit pleintje gedeeltelijk op, het hoeft niet allemaal zo moeilijk te zijn. En het hoeft niet allemaal hetzelfde te zijn. In Wyckerpoort-Zuid, bijvoorbeeld, zet iedereen zijn eigen bankje buiten. Dat maakt het net gezellig. Vaak is er al van alles aanwezig. Zoals het burgerrestaurant (Burgermeister) op het Burgermeestersplein, dat blijkbaar de beste burgers van Maastricht heeft. Het zijn dit soort kleine initiatieven die van een wijk de nieuwe place to be maken.” “Door dit in kaart te brengen en te laten zien aan de mensen, worden ze trots op hun wijk en dragen ze dat ook uit”, vult Remy aan. “Er zijn bijvoorbeeld mensen die al jaar en dag in Wittevrouwenveld wonen en met eer en geweten als Wittevrouwenvelder gaan sterven. Die trots heb je nodig om van een wijk een leuke plek te maken om te wonen.”

Het rapport van Dear Hunter (getiteld DEAR Maastricht) is te downloaden op www.dearhunter.eu/azmaastricht

Colofon

Uitgave van Projectbureau A2 Maastricht

Tekst: John Cüsters

Fotografie: Philip Driessen

Historisch beeld: RHCL

Vormgeving: Zuiderlicht

© Maart 2018

