

ID 1631
C-2

3.110519270003



30-09-96

MAASTRICHT
(uitbreiding), gemeente Maastricht

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

INGEVOLGE ARTIKEL 20 VAN DE MONUMENTENWET

MAASTRICHT (uitbreiding), gemeente Maastricht

Toelichting bij het besluit tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Maastricht.

De uitbreiding van het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekeningnummer 152 c) door een stippellijn omgrensde gebied.

Publikatie van de **Rijksdienst voor de Monumentenzorg**.

November 1988.

Inleiding

Maastricht is één der oudste steden van Nederland. De stad behoort met Utrecht en Nijmegen tot de wel zeer beperkte groep Nederlandse nederzettingen, die sedert de Romeinse Tijd min of meer continu bewoond zijn geweest. Bij de overige nederzettingen uit de Romeinse Tijd is er sprake van een bewoningshaat in de vroege Middeleeuwen en meestal heroccupatie op een andere plek op enige afstand van de Romeinse nederzetting.

Niet aldus Maastricht. Vermoedens omtrent een oudere oorsprong terzijde gelaten, kwam het Romeinse Maastricht (Trajectum ad Mosam) tot ontwikkeling bij de kruising van de Romeinse heerbaan van Bononia (Boulogne sur Mer in Normandië) naar Colonia Agrippina (Keulen) met de Maas. Om welke redenen dan ook ontwikkelde zich de hoofdkern van Maastricht ten westen van de Maas en een bruggehoofd of voorstad (Wyck) aan de oostzijde daarvan. In de 13de eeuw werden beide binnen een gemeenschappelijke versterking gevat en sindsdien vormen zij een historisch-ruimtelijke eenheid. De ontwikkeling door de eeuwen heen resulteerde in een stadsgezicht van zodanige historische waarde, dat daarin in 1975 aanleiding werd gevonden tot een voorstel van rijkswege tot aanwijzing van een beschermd stadsgezicht Maastricht ingevolge artikel 20 van de Monumentenwet.

Dat aanwijzingsvoorstel beperkte zich aanvankelijk tot het door de middeleeuwse vestingwerken omsloten stedelijke gebied en een klein gedeelte van de stadsuitbreidingen van na de ontmanteling van de vesting Maastricht (1881), dat ofwel zekere historisch-ruimtelijke kwaliteiten in zichzelf herbergde dan wel de voortzetting vormde van de binnenstedelijke historisch-ruimtelijke kwaliteiten of een combinatie van beide. Voor wat betreft het stadsdeel Wyck betrof dat alleen de Stationsstraat.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van de Monumentenwet zijn vervolgens de Gemeenteraad van Maastricht, Gedeputeerde Staten van Limburg, de Monumentenraad en de Rijksplanologische Commissie gehoord met betrekking tot dat aanwijzingsvoorstel. Al deze betrokken instanties stelden in principe met het voorstel in maar verschillen op onderdelen enigszins van mening omtrent de aard en de omvang (onder andere de begrenzing) van de bescherming van het stadsgezicht Maastricht. Eén en ander leidde tot een partiële wijziging van het aanwijzingsvoorstel en een gemeenschappelijk besluit terzake van de

toenmalige ministers van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk (CRM) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) op 4 juni 1982. De inschrijving van het beschermde stadsgezicht Maastricht ingevolge artikel 21 van de Monumentenwet vond na afronding van de wettelijk voorziene beroepsprocedure plaats op 1 oktober 1984.

Lopende de procedures ingevolge de artikelen 20 (aanwijzing) en 26 (beroep) van de Monumentenwet vond in 1983 ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats met het gemeentebestuur van Maastricht omtrent een eventuele uitbreiding van het beschermde stadsgezicht met een groter deel van de stadswijk Wyck dan in het oorspronkelijke aanwijzingsvoorstel was voorzien.

Met het oog daarop vond nog datzelfde jaar inventarisatie plaats van de historisch-ruimtelijke kwaliteiten van het oostelijke deel van de stadswijk Wyck (tot aan de spoorlijn), waarvan het resultaat op 10 januari 1984 aan het gemeentebestuur van Maastricht werd aangeboden in de vorm van een kaart en een beknopte toelichting.

Burgemeester en Wethouders verklaarden op 8 juni 1984, zich te kunnen verenigen met het daarin verwoorde voornemen tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Maastricht ter plaatse.

Het bovenstaande vormt het hoofdmotief voor het onderhavige besluit tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht ingevolge Artikel 20 van de Monumentenwet.

Ontstaan en ontwikkeling

Zoals hiervoor vermeld gaat de geschiedenis van Wyck terug tot in de Romeinse Tijd. De naam is vermoedelijk afgeleid van het Latijnse Vicus, dat onder andere dorp, een blok huizen of, inderdaad, wijk betekent. Ongeacht de schrijfwijze, Wyck, Wijk of gewoon Wijk, wordt de naam uitgesproken als 'wiek'.

Van oudsher heeft Wyck het knooppunt gevormd van de toegangswegen tot Maastricht ten oosten van de Maas om aldaar de rivier te kunnen oversteken. Blijkens gevonden funderingsresten moet de genoemde Romeinse heerbaan de Maas door middel van een stenen brug gekruist hebben ter hoogte van de Maastrichter Eksterstraat en de Wycker Hoogbrugstraat. Mogelijk vormt de Scharnerweg, ten oosten van de spoorlijn, nog een onderdeel van het verdere beloop van die weg in de richting Aken.

Toen Maastricht in de dertiende eeuw versterkt werd, werd ook het toenmalige Wyck daarin betrokken en met een nieuwe stenen brug iets

verder stroomafwaarts met Maastricht verbonden. Dat is de, hoewel in de loop der tijd herhaaldelijk gewijzigde, nog bestaande Sint Servaasbrug. Al in de 14de eeuw bleek die versterking te krap bemeten en dat noopte tot aanmerkelijke uitbreidingen tot in het begin van de 16de eeuw. Sedertdien hebben zich althans in het beloop van de vestingwerken en in de omvang van het daardoor omsloten stadsgebied geen noemenswaardige veranderingen voorgedaan tot tegen het einde van de 19de eeuw. Wel werden de vestingwerken in de loop der tijd herhaaldelijk aangepast aan de veranderende krijgsmacht en door de toenemende reikwijdte van het geschut naar buiten toe uitgebreid. Het laatst gebeurde dat in de jaren 1815-1821 tengevolge van de stichting van het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden, dat een sterke buffer moest vormen tegen de Franse expansiedrift.

Weldra echter kwam het belang van verschillende vestingsteden voor de landsverdediging in de optiek van de moderne oorlogvoering ter discussie te staan. Met betrekking tot Maastricht werd dit proces nog verhaast door de afscheiding van België in 1839, waardoor de vesting Maastricht door zijn excentrische situering voor de landsverdediging, die zich concentreerde op een aantal specifieke linies, nauwelijks meer van belang was. Het duurde echter nog tot 1867 eer de vesting formeel werd opgeheven en tot 1881 voor de onderhandelingen inzake de integrale overname van de vesting tussen het Rijk en de gemeente waren afgerond en de intussen mondjesmaat in gang gezette ontmanteling op grotere schaal kon worden voortgezet. Het moeizame en trage verloop van die onderhandelingen kan verklaard worden uit de omstandigheid, dat de rijksoverheid als eigenaar van de nutteloos geworden vestingsterreinen deze te gelde wilde maken en de gemeente deze (nog) niet nodig had ten behoeve van stadsuitleg daar er binnen de veste nog voldoende potentieel bouwterrein aanwezig was, waarover, desnoods met de Ontheffingswet achter de hand, kon worden beschikt. Volstaan werd dan ook aanvankelijk met de verbetering van de toegangswegen tot de binnenstad door de sloop van alle stadspoorten tussen 1862-1869 en de vervanging van de bruggen over de vestinggrachten door dammen.

De kaart van Maastricht in de Gemeente-atlas van J. Kuyper uit 1866 geeft de situatie kort voor de formele opheffing van de vesting nauwkeurig weer. Opvallend is, dat de gemeentegrens nagenoeg samenvalt met de buitengrens van de vestingwerken, dat die vestingwerken een enorm gebied bestrijken en

tenslotte, dat daarbinnen inderdaad nog vrij omvangrijke terreinen onbebouwd zijn. In aanmerking genomen de omvang van de vestingwerken ten opzichte van het totale grondoppervlak van de gemeente, respectievelijk 255 en 416 hectare in 1870, kan men zich de huiver van het gemeentebestuur voor integrale overname van die vestingwerken tegen navenante kosten voorstellen. Voor de incidentele overname van gedeelten bestond die interesse wel en die hing onder meer samen met de aanleg van spoorwegen en industriële ontwikkelingen, op aanvankelijk particulier initiatief. Het is vooral de komst van de spoorwegen geweest, die geleid heeft tot de eerste Maastrichter stadsuitleg in Wyck.

De economische binding met het na de afscheiding van België vrijwel omringende buitenland en de aldaar eerder dan in de noordelijke Nederlanden opkomende industrialisatie zal de aanleiding gevormd hebben tot de aanleg van de eerste spoorlijnen tussen Maastricht en Aken (en vandaar naar het Roergebied) in 1853, Hasselt en Brussel in 1856 en Luik en verder Wallonië in 1861. In 1864 werd in het kader van de Spoorwegwet de Staatsspoorweg naar Roermond, en vandaar aansluitend op het landelijke spoorwegnet, in gebruik genomen. Aanvankelijk had iedere lijn zijn eigen station ten noordoosten van Wyck. In 1884 werd echter alle treinverkeer geconcentreerd op een nieuw station Staatsspoor, dat zo'n 200 meter ten noorden van het huidige lag.

Daar de verbinding tussen de binnenstad en de stations, en later het enige station, vrij gebrekkig was, werd al vóór de opheffing en ontmanteling van de vesting begonnen met een verkeersdoorbraak ter verbetering daarvan. Deze bestond aanvankelijk uit niet veel meer dan een coupure in de vestingwallen en -grachten, verbreding en verlenging van de Wycker Brugstraat en verbreding van de Maastrichter Brugstraat. Deze doorbraak werd bekend als Percee, de Franse term voor hetzelfde begrip. De coupure stond haaks op de vestingwerken ter plaatse en lag derhalve niet in het verlengde van de Wycker Brugstraat en de Sint Servaasbrug. Buiten de vestingwerken splitste de route zich in een tak naar de stations en een tak naar een spoorwegovergang ten zuiden daarvan om aansluiting te geven op de weg naar Meerssen, waarvan het oorspronkelijke beloop vanaf de Sint Maartenspoort door de verschillende spoorwegen was geblokkeerd. In het kader van de onderhandelingen met het Rijk inzake de overname en ontmanteling van de vesting en na 1880 met het ministerie van Waterstaat omtrent de lokatie van het

station Staatsspoor kwam een plan tot ontwikkeling voor de aanleg van een stationswijk van allure. Er werd uiteindelijk een rechtlijnig stratenplan ontworpen met als hoofdas en pièce de résistance de Stationsstraat als kaarsrecht verlengde van de Percee. Daarbij werd geanticipeerd op een toekomstige verplaatsing van het toenmalige station naar het einde van de Percee. Daar kwam het pas van in 1915, toen het huidige stationsgebouw werd gebouwd. De spoorwegovergang werd in verband daarmee verplaatst naar het einde van de Akerstraat. Het rechtlijnige stratenplan werd tussen 1881 en 1905 geleidelijk ingevuld met bebouwing, waarvoor de gemeente hoge welstandseisen en een zeker prijsniveau voor de bouwpercelen hanteerde om de beoogde doelen, een waardige stadsentree en delging van de ontmantelingskosten, te bereiken. Daar slaagde zij maar gedeeltelijk in. Het gebied ten noorden van de Sint Maartenslaan kwam pas tijdens en na de Eerste Wereldoorlog tot stand naar een afwijkend stedenbouwkundig plan in het kader van de Woningwet 1901. Het voormalige vestinggebied ten zuiden van de Hoogbrugstraat en (nieuwe) Akerstraat was al voor de ontmanteling van de vesting in beslag genomen door de aardewerk-fabriek Société Céramique.

De concentratie van spoor- en verkeerswegen in en nabij het oostelijke stadsdeel van Maastricht leidde in de loop van de 20ste eeuw tot stadsuitbreiding in die richting. Ter verbetering van zowel interlokale verbindingen als de verbinding tussen de beide stadsdelen zelf werd al in het begin van de jaren dertig een tweede brug over de Maas geslagen in het verlengde van de Wycker Wilhelminasingel (Wilhelm-nabrug).

Tal van recentere ontwikkelingen vallen, voor zover niet van structureel-ruimtelijke invloed op het onderhavige gebied, buiten het kader van deze toelichting.

Huidig ruimtelijk karakter

Zoals hiervoor terloops vermeld, valt de uitleg van Wyck, de industrie-terreinen ten noorden en zuiden ervan buiten beschouwing gelaten, naar bouwtijd en doelgroep te onderscheiden in twee delen van navenant verschillend ruimtelijk karakter.

Het oudste deel, de eigenlijke stationswijk, globaal omsloten door Lage Barakken, Sint Maartenslaan, spoorwegemplacement en Akerstraat, wordt gekenmerkt door een rechtlijnig (maar niet rechthoekig) stratenpatroon, geënt op oudere structurelementen, zoals de voormalige vestingwerken, de

spoorlijn en de Percee. Door de sterke nadruk op het belang van de Percee als rechtlijnige verbinding tussen binnenstad en station is een ruitvormig stratenpatroon ontstaan, dat bijzondere hoekoplossingen bij de kruispunten vergde. Bij de uitgifte van de betreffende percelen ter bebouwing eiste het gemeentebestuur dan ook afgeronde hoeken en hoewel de woonfunctie prevaleerde, vestigden zich op deze hoeken door de geringere geschiktheid daarvoor (geen achtertuin) als vanzelf andere functies in bijvoorbeeld de horecasfeer. Overigens waren met name in de Stationsstraat bedrijven (winkels, restaurants, kantoren, praktijken) op de begane grond toegestaan en die optie werd ten volle uitgebuit. Voorts is de wijk ruimtelijk en functioneel sterk hiërarchisch opgebouwd. Dat manifesteert zich niet alleen in de breedte en de inrichting van de openbare ruimte door middel van plantsoenering of boombeplanting, zoals in de Stationsstraat en de Wilhelminasingel, maar ook in de schaal en vooral de vormgeving van de bebouwing in het vaak uitbundige eclecticisme van rond de eeuwwisseling. In deze hiërarchie vormt de Stationsstraat de hoofdas, de Wilhelminasingel de secundaire en de Alexander Battalaan de tertiaire dwarsas.

Sinds 1915 vormt het station der Nederlandse Spoorwegen de waardige ruimtelijke afsluiting van de Stationsstraat, waarop bij de aanleg al was geanticipeerd, al wijkt de huidige inrichting van het Stationsplein waarschijnlijk sterk af van wat de gemeente destijds voor ogen heeft gestaan. Het beoogde doel, de creatie van een imposante stadsentree, is echter bereikt en tot op de dag van vandaag behouden.

De grens met Oud Wyck wordt gevormd door de Lage Barakken en het contrast kan nauwelijks groter zijn; zij behielden het karakter van achterstraat, dat zij al voor de uitleg van Wyck bezaten. De Akerstraat is als het ware een reconstructie van de oude verkeersroute naar Aken in het verlengde van de Hoogbrugstraat, die eeuwenlang door de vestingwerken onderbroken was geweest maar sinds de slechting daarvan weer een belangrijke verkeersfunctie vervult. Door de aanleg van de Wilhelminabrug in de jaren dertig heeft de gelijknamige singel een veel sterkere verkeersfunctie gekregen dan oorspronkelijk de bedoeling is geweest. Het noordelijke deel ervan heeft door de oprit naar de brug duidelijk aan historisch-ruimtelijke waarde ingeboet. De functionele relatie met de binnenstad werd er daarentegen door versterkt.

De Sint Maartenslaan vormt in zekere zin de noordelijke begrenzing

van de eigenlijke stationswijk. Deze werd als een soort interim-oplossing aangelegd tussen de Sint Maartenspoort en het toenmalige station maar is als alternatieve stationsstraat nooit tot volledige ontwikkeling gekomen, te meer nadat het station in 1915 naar zijn huidige situering was verplaatst. Daardoor stagneerden hier de geplande ontwikkelingen, onder andere de doortrekking van de Alexander Battalaan in noordelijke richting. Onverkoopbare terreinen werden vervolgens benut voor de bouw van scholen en andere instellingen van openbaar nut en belang en deze vormen een ruimtelijke overgangszone tussen de stationswijk en de tussen circa 1915 en 1925 tot stand gekomen volkswoningbouwwijk ten noorden daarvan.

Deze is zowel in stedenbouwkundig als architectonisch opzicht eerder typerend voor de landelijke ontwikkelingen in de volkswoningbouw in het kader van de Woningwet van 1901 dan voor de Maastrichter bouwtraditie. De omtrek van de wijk wordt evenals bij de stationswijk in hoofdzaak bepaald door de voormalige vestingwerken (Wilhelminasingel) en de spoorlijn maar daarmee houdt ook alle gelijkenis op. De kern van het wijkje wordt gevormd door een vijfhoekig plein met groenvoorziening in het midden (Sterreplein), vanuit de hoeken waarvan vijf straten stervormig uitwaaien, aldus de vijfpuntige ster in het Maastrichter stadswapen symboliserend. Twee van die straten sluiten aan op respectievelijk de Sint Maartenspoort in Oud-Wyck en de Alexander Battalaan in de stationswijk. In tegenstelling tot de stationswijk kent deze wijk, ook wel bekend onder de naam Sint Maartenspoort, geen stedenbouwkundige of architectonische hiërarchie, of men moet het centrale Sterreplein als zodanig willen opvatten. Het bebouwingsbeeld is voorts kleiner van schaal en soberder van karakter, maar dat is kenmerkend voor de volkswoningbouw uit die periode.

Het wijkje vormt al sinds de oorsprong een protestantse enclave in het katholieke Maastricht met een eigen kerk, verenigingsgebouw en school. Dit schijnt een gevolg te zijn geweest van de Mobilisatie van 1914-1918, waarbij veel protestante militairen uit de noordelijke Nederlanden hier langs de landsgrenzen werden samengetrokken, waarvan er zich nadien vele alhier blijvend vestigden.

Het voorai na de Eerste Wereldoorlog sterk opkomende socialisme vond hier zijn volkshuisvestelijke representant in het bouwblok in de daarvoor toen representatieve trant der Amsterdamse School aan weerszijden van de Van den Berghstraat.

Beschermd gebied

Het beschermde gebied wordt, met inbegrip van de reeds eerder beschermde Stationsstraat en aansluitend op het eveneens reeds beschermde Oud Wyck, omsloten door achtereenvolgens de Lage Barakken, een deel van de Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg, Sint Anthoniuslaan, het spoorwegemplacement en de Akerstraat, waarbij het stationsgebouw der NS als ruimtelijk afsluitend element van de Stationsstraat binnen het beschermde gebied is betrokken.

Teneinde een adequate aansluiting op het reeds beschermde stadsgezicht te verkrijgen, is de Griend (het voormalige Sint Anthoniuseiland), waar de grens bij de aanwijzing in 1982 was teruggebracht tot een strook van circa 50 meter langs de rivier, alsnog geheel binnen de bescherming betrokken.

Binnen het aldus omgrensde gebied zijn de belangen, waarop de beschermende maatregel is gericht, niet overal van gelijke aard en gewicht. Naar analogie van en in aansluiting op de toelichting bij de aanwijzing van de Maastrichter binnenstad (inclusief Oud Wyck) kan ook het onderhavige gebied in zones van verschillend beschermingsbelang worden ingedeeld en wel als volgt:

Zone A: De gebieden van belang vanwege het patroon van straten en wateren in samenhang met de profilering en inrichting van de openbare ruimte en de afmeting en vormgeving van de bebouwing, waaronder vele concentraties van monumenten.

N.B: Deze zone beperkt zich tot delen van de middeleeuwse binnenstad en is niet van toepassing op het onderhavige gebied.

Zone B: De gebieden van belang vanwege het patroon van straten en wateren in samenhang met de profilering en inrichting van de openbare ruimte en de afmetingen van de bebouwing, waaronder concentraties van monumenten.

Zone C: De gebieden van belang vanwege het stratenpatroon in samenhang met de schaal van de bebouwing, waaronder monumenten.

De begrenzing en zone-indeling zijn weergegeven op de bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekeningnummer 152 c). Zone B beslaat het gebied ten zuiden van de Sint Maartenslaan, zone C het gebied ten noorden daarvan.

Ter verduidelijking van het voorgaande zal in het hierna volgende nader worden ingegaan op de aard en het gewicht van de te beschermen belangen in het onderhavige gebied.

Nadere typering te beschermen waarden

In het gehele beschermde gebied is de historisch-ruimtelijke structuur, dat wil zeggen het historische patroon van straten en eventuele wateren in samenhang met de historische schaal van de daaraan gesitueerde bebouwing, zoals in het voorgaande globaal geschetst, van belang.

In de hierboven genoemde zone C is de bescherming voornamelijk tot dat belang beperkt. Daarbij moet echter worden aangetekend, dat de potentiële cultuurhistorische waarde van laat 19de-eeuwse en vroeg 20ste-eeuwse architectuur en stedenbouw thans onderwerp van landelijke inventarisatie is. De gehanteerde zonering moet dan ook niet als te absoluut worden gezien.

Kenmerkend voor het stedelijke karakter van het gehele gebied is de aaneengesloten wijze van bebouwen in strakke rooilijnen direct aan de straten, waarbij erven en tuinen binnen de bouwblokken zijn besloten. Alleen in zone C komt plaatselijk vrijstaande bebouwing met een bijzondere functie voor, waarbij hekwerken de scheiding vormen met de openbare ruimte. In zone B is dat alleen het station, dat overigens in meerderlei opzicht een bijzondere positie in het stadsgezicht inneemt. De bouwblokken zijn overwegend haaks op de openbare ruimte verkaveld. De gemiddelde kavelbreedte is groter dan in de binnenstad, althans in de stationswijk. Daarbij is de bebouwingsschaal in zone B groter dan in zone C, met uitzondering van een aantal bijzondere gebouwen aldaar. Dat verschil schuilt zowel in het aantal verdiepingen, gemiddeld respectievelijk drie en twee (de kap niet meegerekend), als in de gemiddelde verdiepingshoogte.

Ook in de vormgeving van de bebouwing bestaan grote verschillen tussen de zone's B en C. In tegenstelling tot zone B is de woonbebouwing in zone C voor een groot deel complexmatig tot stand gekomen, wat hier althans per bouwblok tot een grotere uniformiteit heeft geleid. Dit is zeer kenmerkend voor de volkswoningbouw (door gemeenten en/of woningbouwverenigingen) van na de eeuwwisseling. Het meest in het oog springende voorbeeld is het woningbouwcomplexje, dat de socialistische woningsbouwvereniging 'Beter Wonen' in het begin van de jaren twintig aan de Van den Berghstraat liet bouwen in de hier wel zeer zeldzame trant van de Amsterdamse School. Een belangrijke overeenkomst, voortkomend uit de Zuid-Nederlandse bouwtraditie, is de consequentie toepassing van langskappen met de nok evenwijdig aan de straat.

Vooral in zone B, de stationswijk, is de vormgeving en detaillering van de bebouwing van bijzonder belang. Het bebouwingsbeeld sluit enerzijds in opbouw en materiaalgebruik aan op de Maastrichter bouwtraditie en anderzijds op de min of meer internationale eclectische vormtentaal van de late 19de eeuw. Daarin vormen elementen van de in die tijd ook in de Noordelijke Nederlanden florerende neorenaissance soms op uitbundige wijze de boventoon. De bebouwing is individueel of in beperkte groepjes tot stand gekomen in drie min of meer gelijkwaardige bouwlagen, soms op een laag souterrain, onder een meestal gebroken langskap (mansardedak), die gedeeltelijk schuilgaat achter verschillende rijk geornamenteerde dakkapellen. Daardoor en door hun geringere hoogte spelen die langskapen zelf een veel geringere rol in het straatbeeld dan in de binnenstad het geval is. De gevels zijn verder al naar gelang de breedte van het perceel in het algemeen symmetrisch en verticaal geleed in drie a zes traveeën met diepliggende vensters en deuren. In het zeer smalle kozijnhout zijn meestal T-vormige ramen gevat. De gevels zijn opgetrokken in een afwisseling van natuursteen, baksteen en pleisterwerk.

Kenmerkend en van bijzonder belang zijn de bijzondere hoekoplossingen op de verschillende hoeken van de Stationsstraat en ook de talloze winkelpuien en hotelfaçades, die het bijzondere karakter van de Percee illustreren. Een fraai voorbeeld is het Grand Hotel de l'Empereur op een hoek van de Stationsstraat en het Stationsplein. De architectonische allure neemt overigens af naar rato van de functionele en ruimtelijke hiërarchie van de straten.

Het stadsdeel Wyck kent relatief weinig gebouwen, die duidelijk in het ruimtelijk beeld domineren. Genoemd kunnen worden de neogotische Sint Martinuskerk bij de Sint Maartenspoort, in 1858 voltooid naar ontwerp van P.J.H. Cuypers ter vervanging van een middeleeuwse voorganger, de in neorenaissance-trant gebouwde LTS (1911) aan de Sint Maartenslaan en het station. Dit laatste werd in 1915 naar ontwerp van Ir. G.W. van Heukelom gebouwd in een late neorenaissance-trant met eerder Vlaamse en Hollandse trekken dan Limburgse. Het gebouw is vooral vanwege zijn schaal en situering van bijzonder belang voor het stadsgezicht ter plaatse.

De profilering en inrichting van de openbare ruimte is duidelijk beïnvloed door moderne verkeerstechnische gebruikseisen en daardoor in zijn algemeenheid niet van bijzonder belang. Wel van belang zijn echter de uit het oorspronkelijke ontwerp van

de wijk voortgekomen formele boombeplantingen in met name de Stationsstraat en de Wilhelminasingel.

Rechtsgevolg aanwijzing

Ter effectivering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht (uitbreiding) moet ingevolge artikel 37, lid 8, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan worden vastgesteld of herzien. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen.

Doel van de aanwijzing is, de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende, structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied.

De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

Geraadpleegde literatuur:

AA, A.J. van der.

Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden deel 7 Gorinchem, 1846.

Blonden, J.L.

De straatnamen van Maastricht die door de gemeenteraad vanaf 1859 gegeven werden. Maastricht, 1933.

Boogard, J.J.F. van den.

De Percee. Maastrichts silhouet 9. Maastricht, 1982.

Es, W.A. van.

De Romeinen in Nederland. 3e dr. Haarlem, 1981.

Gijsseling, M.

Toponymisch woordenboek (...) vóór 1226. z.pl., 1960.

Hekker, R.C., Voorden, F.W., van Agt, I.F. van e.a.

Dorp en stad in Limburg: ontstaan, ontwikkeling, bescherming en herstel van historische nederzettingen. Zutphen, 1981.

Jongen, J.J.

'Limburg'. In: Handboek der Geografie van Nederland deel VI, G.J.A. Mulder (red.). Zwolle, 1959.

Limburg in Kaart en Prent:

Historisch-cartografisch overzicht van Belgisch en Nederlands Limburg. E. van Ermen, E. van Mingroot. B. Minnen e.a. Weesp, 1985.

Prakken, J.

'Een bijdrage tot het 'Wijk'-probleem'. In: Nomina Geografica Neerlandica (NGN), deel XIV. Leiden, 1954.

Roemen, H.C.W.

Maastricht: een geografische – hoofdzakelijk economisch-geografische – beschrijving en verklaring der agglomeraties in de gemeente Maastricht. Diss. R'dam. Maastricht, 1947.

Tegenwoordige Staat, Generaliteitslanden 12e deel. Amsterdam, 1740.

Venne, J.J.J. van de.

Maastricht, een visie op de toekomst. Maastricht, 1964.

Colofon:

Uitgave van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Historisch-geografisch onderzoek: Drs. J.J. de Haas, Breda.

Stedebouwkundig onderzoek: Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Foto's:

– Gemeente-archief, Maastricht (afb. 2, 4, 7);
– Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist (afb. 1, 3, 5, 6);
– Topografische Dienst, Emmen (omslag).

Kaart:

Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist
Studio Ineke van der Burg, Bilthoven.

Verkoopprijs f 10,-.

Deze publikatie is schriftelijk of telefonisch te bestellen bij het Distributiecentrum DOP Postbus 20014 2500 EA 's-Gravenhage. Telefoon: 070-789880.

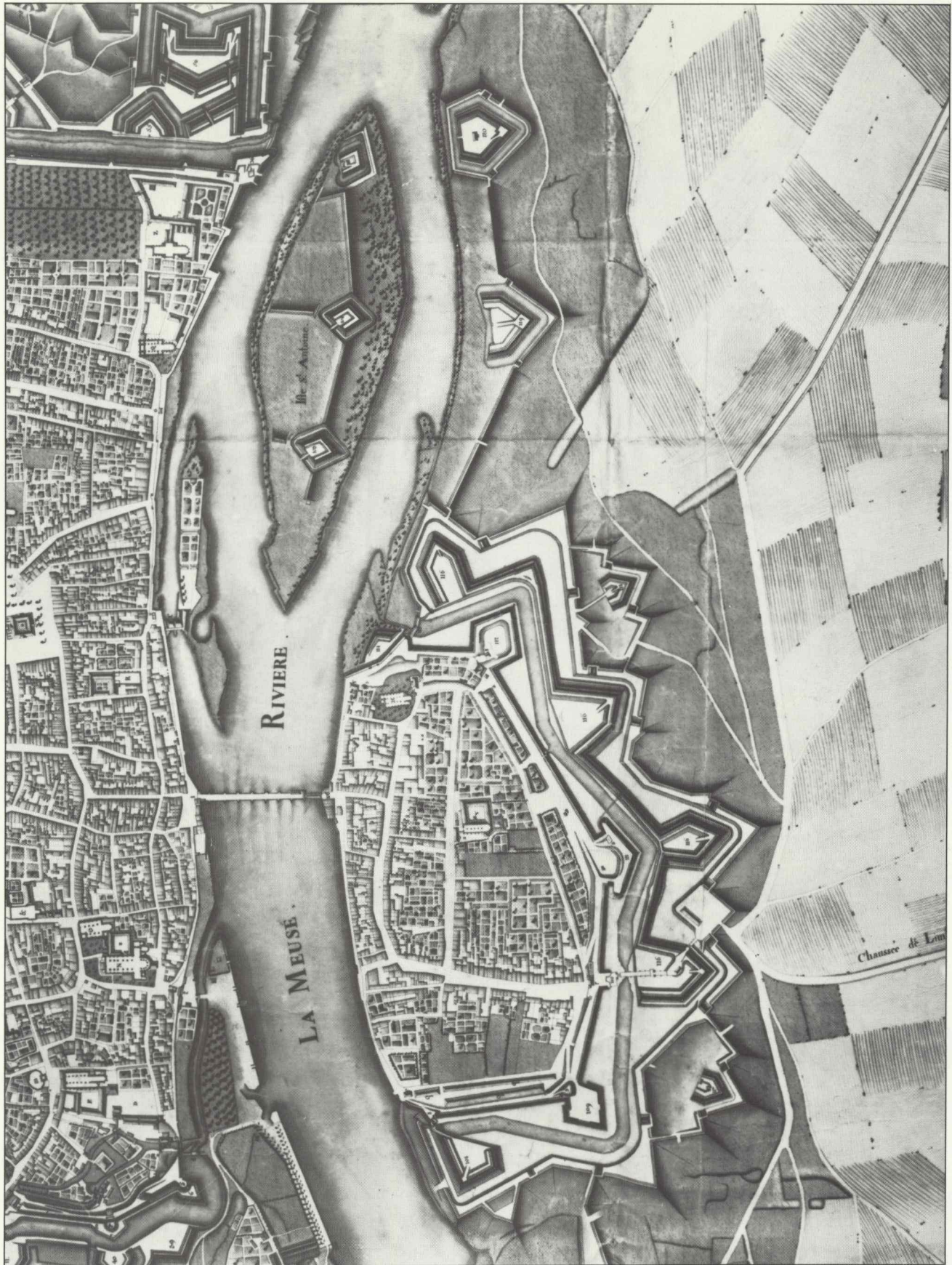
Onder vermelding van bestelnummer of ISBN 90 346 1481 6.

Druk:

Staatsdrukkerij, 's-Gravenhage.



Afb. 1. Frederick de Wit, Perfecte aftekeningen der steden van de XVII Nederlandsche Provinciën in plattegronden. Plattegrond van Maastricht, ca. 1700.



Afb. 2. Ontwerp voor maquette naar Larcher d'Anbancourt uit 1748.



Afb. 3. Kopie van het kadastraal minuutplan, 1823 (Uit: R.A.F. Smook, Binnensteden veranderen, Zutphen, 1984, 143).

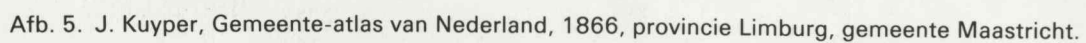
ONTMANTELING VAN MAASTRICHT.

Schetsmatig plan voor den aanleg van straten.



Afb. 4. Ontmanteling van Maastricht; schetsmatig plan voor den aanleg van straten, z.j.

GEMEENTE MAASTRICHT.



11



Afb. 7. J.H. Vluggen. Plattegrond van de gemeente Maastricht, 1927.