

Maa

Station

Maastricht

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester



Maa

Station

Maastricht

Onderdeel van
De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Noor Scheltema - NS Stations
Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 22 december 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION MAASTRICHT

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING

STEEN
HUIS
MEURS

229 | 2014



INHOUD

0.	INLEIDING	03
1.	HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	05
1.1	het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	05
1.2	het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	09
1.3	gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	13
1.4	overzicht, samenvatting en conclusies	17
2.	STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT	19
2.1	het station en de stedelijke ontwikkeling	19
2.2	geschiedenis van het emplacement	27
2.3	geschiedenis van de inrichting van de openbare ruimte	33
2.4	overzicht, samenvatting en conclusies	37
3.	ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	39
3.1	hoofdgebouw	39
3.2	perronoverkappingen	57
3.3	de voetgangersbrug	60
3.4	toegangsgebouw achterzijde	61
3.5	bijgebouwen	62
3.6	overzicht, samenvatting en conclusies	62
4.	WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	65
4.1	bouwhistorische waardering	65
4.2	cultuurhistorische waarden en essenties	68
5.	HOE NU VERDER?	70
	BIJLAGE	72
	NOTEN	74
	BRONNEN	75
	COLOFON	75

0. INLEIDING

Maastricht verwelkomt de treinreiziger sinds 1915 in een groots stationsgebouw aan de oostkant van de oude binnenstad. Het station, een rijksmonument, is het startpunt van een fraaie wandeling naar de Maas en het stadscentrum en andersom vormt het gebouw een monumentale beëindiging van de Stationsstraat. Het heeft een belangrijke functie als oriëntatiepunt in dit deel van de stad. De bouw was onderdeel van een enorme operatie, bedoeld om Maastricht van een modern emplacement te kunnen voorzien. Er lag in dit gebied een ratjetoe van rails, overgangen, stations en andere gebouwtjes, het gevolg van de aanleg van diverse spoorlijnen door verschillende maatschappijen in de negentiende eeuw.

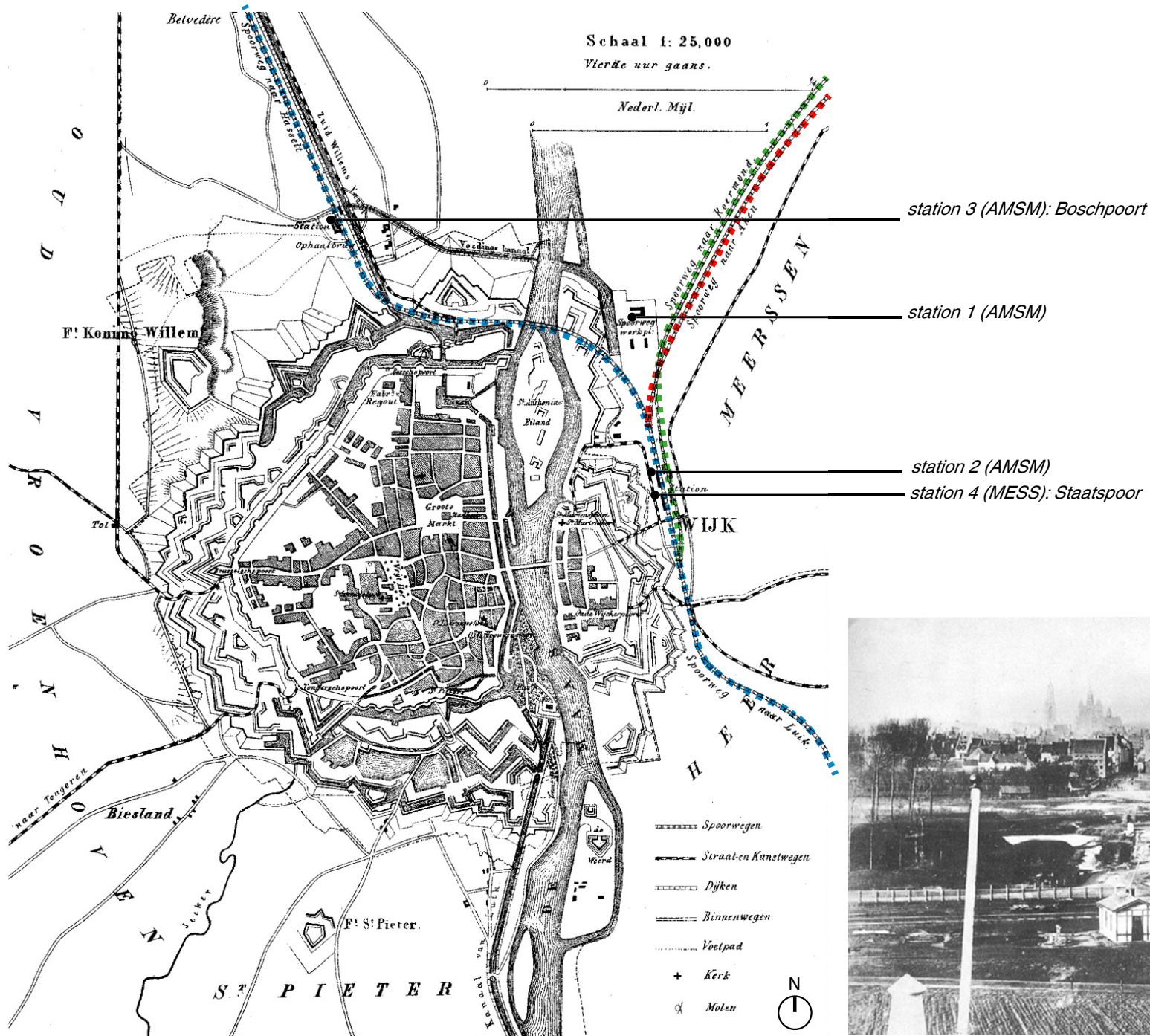
Het nieuwe station werd ontworpen voor zowel binnen- en buitenlandse reizigers. Rond het emplacement waren vele industrieën gevestigd, waarvoor een groot en ingewikkeld spoornetwerk met veel bijgebouwen moest worden ingericht. Voor beide, stationsgebouw en emplacement, was één ontwerper verantwoordelijk: G.W. van Heukelom, een civiel ingenieur die zichzelf op het gebied van architectuur bekwaam had gemaakt.

Hoewel er in de loop der tijd veel is veranderd, is de uitgestrektheid van het emplacement nog goed te ervaren. Het stationsgebouw zelf is vrij gaaf gebleven.

De oorspronkelijke routing is binnen goed herkenbaar en dat zorgt voor een bijzondere stationsbeleving voor de hedendaagse reiziger. Latere aanpassingen waarvan het uiterlijk inmiddels gedateerd is (een loopbrug, een nieuw perron, de aanleg van een busstation) hebben helaas afbreuk gedaan aan het oorspronkelijke concept van Van Heukelom.

Een belangrijke uitdaging ligt in het activeren van de leegstaande ruimtes en het vinden van nieuwe gebruikers. Ook de omgeving van het station behoeft aandacht, net als het interieur, waarvan de glans her en der is verdwenen. De eerste drie hoofdstukken van dit rapport beschrijven de Maastrichtse spoorgeschiedenis, de ontwikkeling van de omgeving van het station en het gebouw zelf. De laatste twee hoofdstukken bevatten een waardering en aanbevelingen voor de toekomst, geredeneerd vanuit cultuurhistorie.

SteenhuisMeurs, december 2014



Zicht op het emplacement omstreeks 1870. [Jenniskens, 1985]

Maastricht 1865-1870. Op de kaart zijn de verschillende spoorlijnen aangeven: Hasselt-Luik (blauw), naar Roermond (groen), naar Aken (rood) en vier stations. [breurhenket.com]

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Maastricht beschreven. De volgende vragen worden hierin beantwoord: welke rol speelde station Maastricht in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1), wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Maastricht werd tussen 1853 en 1865 via het spoor verbonden met verschillende plaatsen in binnen- en buitenland. Achtereenvolgens werden vanuit de Limburgse stad spoorlijnen aangelegd naar Aken, Hasselt, Luik en als laatste naar Breda. Met de bouw van vrijwel elke lijn bouwde de betreffende spoorwegmaatschappij een nieuw station, waardoor in Maastricht in totaal vijf stations zijn gebouwd (exclusief het in 1987 gerealiseerde station Randwyck). In 1898 werden alle lijnen eigendom van de Staat, als onderdeel van de toenemende centralisatie in de spoorwegsector die in 1937 zou leiden tot op richting van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Ruim vijftien jaar later werd één nieuw, groot station in gebruik genomen. In dit hoofdstuk wordt eerst de geschiedenis van de spoorlijnen beschreven, daarna komen de verschillende stations aan bod.

De aanleg van de eerste spoorlijn naar Aken, die in 1853 in gebruik werd genomen, was een lang gekoesterde droom van Maastrichtse en Akense industriëlen. Zij probeerden al sinds 1835 concessie te verkrijgen voor de aanleg. De politieke situatie na de Belgische Opstand van 1830 hield dit plan echter tegen: gedurende 9 jaar bleef Limburg (weliswaar met uitzondering van Maastricht) vijandelijk

territorium. In 1839 werden de grenzen van Nederland en België vastgesteld.¹

In 1840 nam een aantal ondernemers opnieuw initiatief om een plan te maken voor de aanleg van de spoorlijn. De chef van Rijkswaterstaat in Limburg, ingenieur J.W. Conrad, stond hen met advies terzijde. De Nederlandse regering stelde L.J.A. van der Kun aan als spoorwegdeskundige. Het zag er naar uit dat de spoorlijn op rijkskosten aangelegd kon worden, maar de regering trok zich op het laatste moment terug uit de dure en riskante onderneming.²

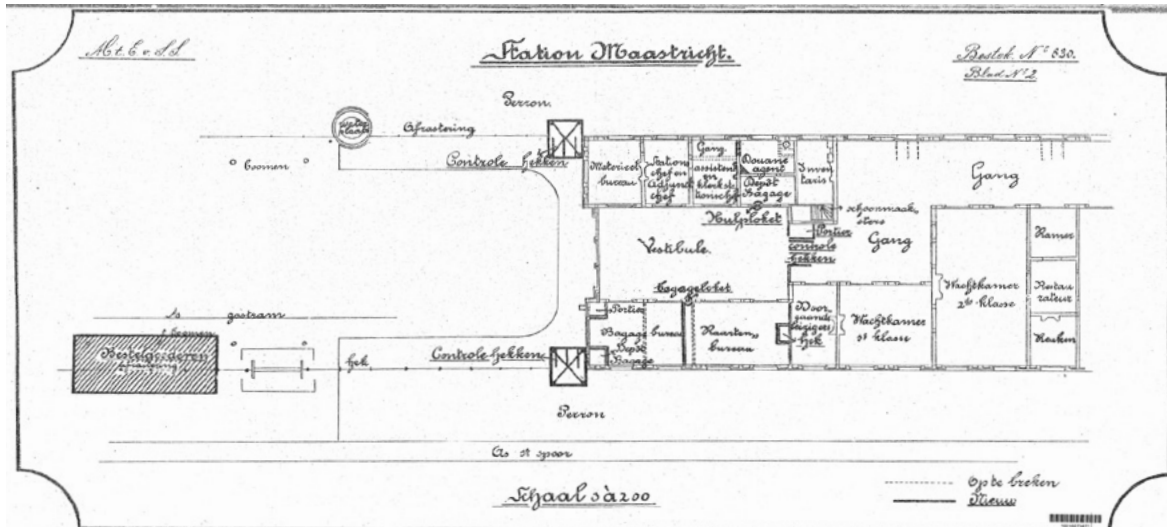
In plaats daarvan richtten particuliere investeerders de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij op. In 1853 liet ze met haar Duitse zustermaatschappij de spoorlijn aanleggen. De staat bood steun door deze maatschappij het recht op exploitatie van de Domaniale Mijn in Kerkrade te schenken.³ De spoorlijn van Maastricht naar Aken was de derde spoorlijn (na Amsterdam-Haarlem en Amsterdam-Utrecht) en de eerste internationale treinverbinding van Nederland. De spoorlijn was behalve voor personenvervoer (nadat de lijn in gebruik was genomen maakten gemiddeld 275 reizigers per dag gebruik van de lijn) belangrijk voor goederenvervoer van onder meer steenkool.⁴

In 1856 legde de AMSM een tweede spoorlijn aan van Maastricht naar Hasselt (België). De maatschappij raakte echter na tien jaar in financiële problemen en droeg de exploitatie van de lijnen over aan de Belgische maatschappij 'Grand Central Belge'. In 1896 verkocht ze de lijnen definitief aan de Belgische en Duitse overheden en richtte ze zich alleen nog op de mijnbouw. Toen ze in 1925 ook haar naam veranderde in Domaniale Mijn Maatschappij, herinnerde niets meer aan het spoorwegverleden van het bedrijf.⁵

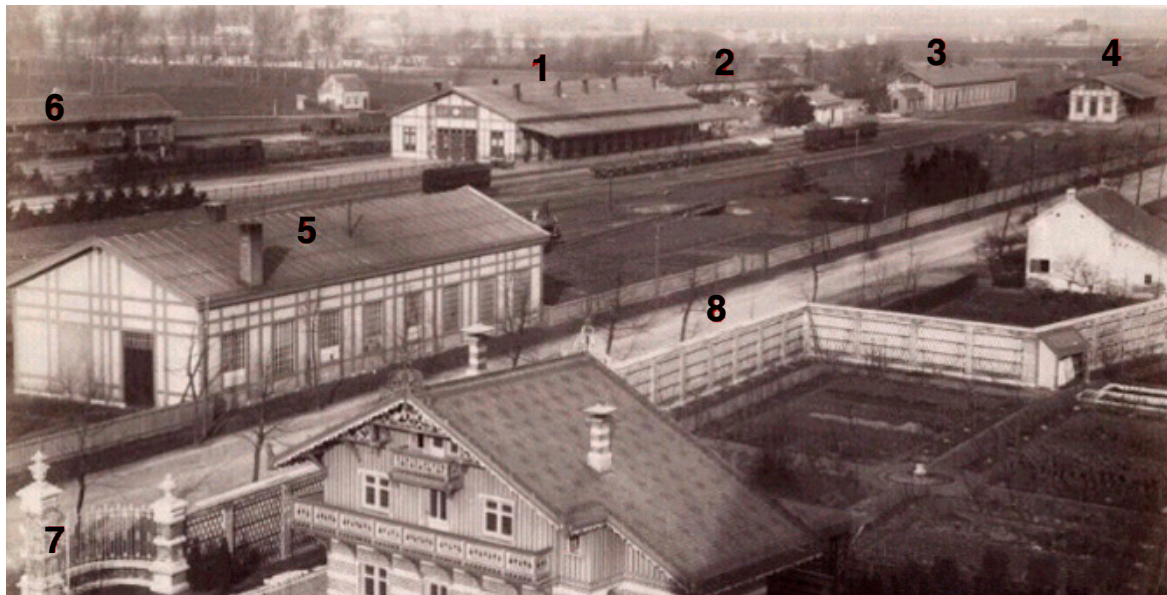
Voor Maastricht hield het niet op bij de twee lijnen naar Duitsland en België. De stad kreeg in 1861 een derde spoorlijn, ditmaal naar Luik. Deze lijn moest de Nederlandse schakel vormen in een groot internationaal spoorwegnetwerk dat vanuit Frankrijk door de bankierszoon James Rothschild werd gefinancierd. Hij richtte diverse spoorwegmaatschappijen op, ook voor de verbinding met Luik: de Compagnie du Chemin de fer de Liège à Maestricht et ses extensions.⁶

Maastricht lag inmiddels aan drie internationale spoorlijnen, maar een verbinding met het binnenland bleef lange tijd uit. De stad wachtte al zo'n twintig jaar op de komst van de geplande 'Zuiderspoorlijn', die Zeeland met Limburg moest verbinden. Om financiële redenen bleef de aanleg uit, waarbij de overbrugging van de Oosterschelde, het tracé door de Peel en de brug over de Maas grote obstakels vormden.⁷ De Spoorwegwet van 1860 zorgde voor een doorbraak: daarin werd besloten dat de staat voor het eerst zelf spoorlijnen ging aanleggen. Daardoor kon Maastricht in 1866 haar eerste spoorverbinding krijgen met het binnenland. Deze liep naar Breda via Roermond, Venlo, Helmond, Eindhoven, Boxtel en Tilburg ('Staatslijn E'). De exploitatie kwam in handen van de (particuliere) Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen op (MESS).

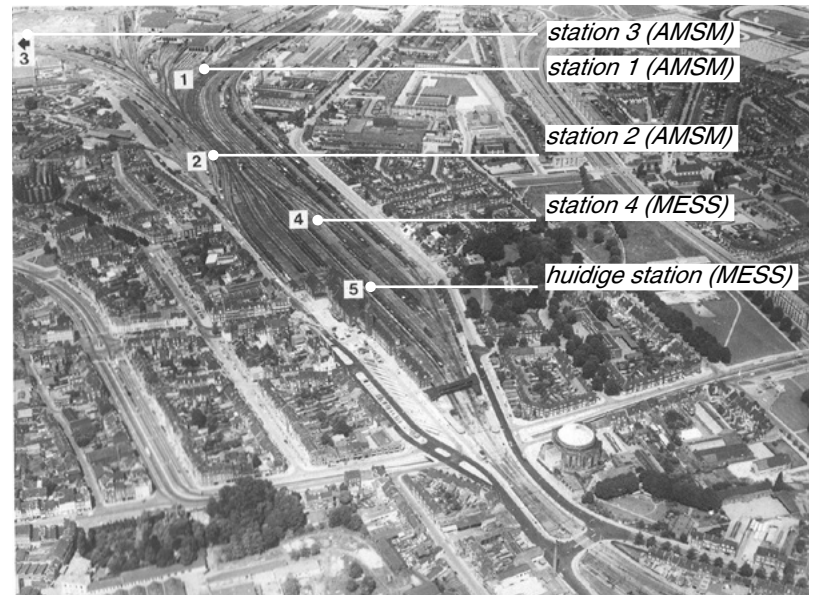
De aanleg van vier spoorlijnen met stations en andere voorzieningen door verschillende maatschappijen zorgde in Maastricht voor een complexe situatie. Niet alleen door conflicten tussen de maatschappijen over het gebruik van de stations, maar ook vanwege de vestingstatus van Maastricht die tot 1867 van kracht bleef. Daardoor waren



Plattegrond van station 4 (MESS) Maastricht. [ProRail]



Stationscomplex in 1880: 1. station 4 (MESS), 2. stations 2 (AMSM), 3. Rijtuigenloods (MESS), 4. Goederenloods (MESS), 5. Bijgebouw (MESS), 6. Goederenloods (AMSM), 7. Toegangshek Villa Wijckerveld, 8. Meerssenerweg. [www.stationsinfo.nl]



Luchtfoto van het gehele emplacement, 1965. De nummers verwijzen naar de locaties van de oude stations. [Jenniskens, 1985]

doorbraken in de vesting niet mogelijk en mochten er binnen het schootsveld (de open ruimte om de vesting) alleen gebouwen worden opgetrokken die in geval van nood snel afgebroken konden worden. De spoorlijn naar Aken liep in oostelijke richting en om bovenstaande reden kwam het emplacement buiten de stadsmuren te liggen op het toenmalige grondgebied van de gemeente Meerssen.⁸ Het emplacement zou zich op deze plek in zuidelijke richting verder ontwikkelen tot zijn huidige vorm.

Voordat het huidige station van Maastricht in 1915 gereed kwam, waren gedurende de negentiende eeuw langs de verschillende lijnen al vier stations gebouwd: drie door de AMSM, de vierde door de MESS. Het eerste station (in gebruik van 1853 tot 1856) lag ten noordoosten van het stadsdeel Wyck en aan het uiteinde van de spoorlijn naar Aken. Toen Maastricht in 1856 de tweede spoorverbinding naar Hasselt kreeg verschoof het emplacement driehonderd meter naar het zuiden. Daar kon de maatschappij een tweede station bouwen dat beide lijnen kon bedienen. Dit station bleef tot 1884 in gebruik. De lijn naar Hasselt boog langs de noordzijde van de stad af richting de Belgische grens. Op de kruising met de Maas werd de eerste spoorbrug van gewalst ijzer in Nederland ontworpen door de ingenieur J.A. Kool (vernietigd tijdens de Tweede Wereldoorlog en herbouwd in 1957). Langs deze lijn werd aan de noordwestkant van de Maastrichtse vesting een derde station genaamd Boschpoort gebouwd, dat vanwege tegenvallende reizigersaantallen in 1861 alweer buiten dienst gesteld werd.⁹ In hetzelfde jaar bereikte de Franse Compagnie overeenstemming met de ASMS om voor haar nieuwe spoorlijn naar Luik het station bij Wyck te gebruiken. Het vierde station 'Staatsspoor' werd in 1866 gebouwd door de MESS, iets zuiden van het bestaande ASMS-station

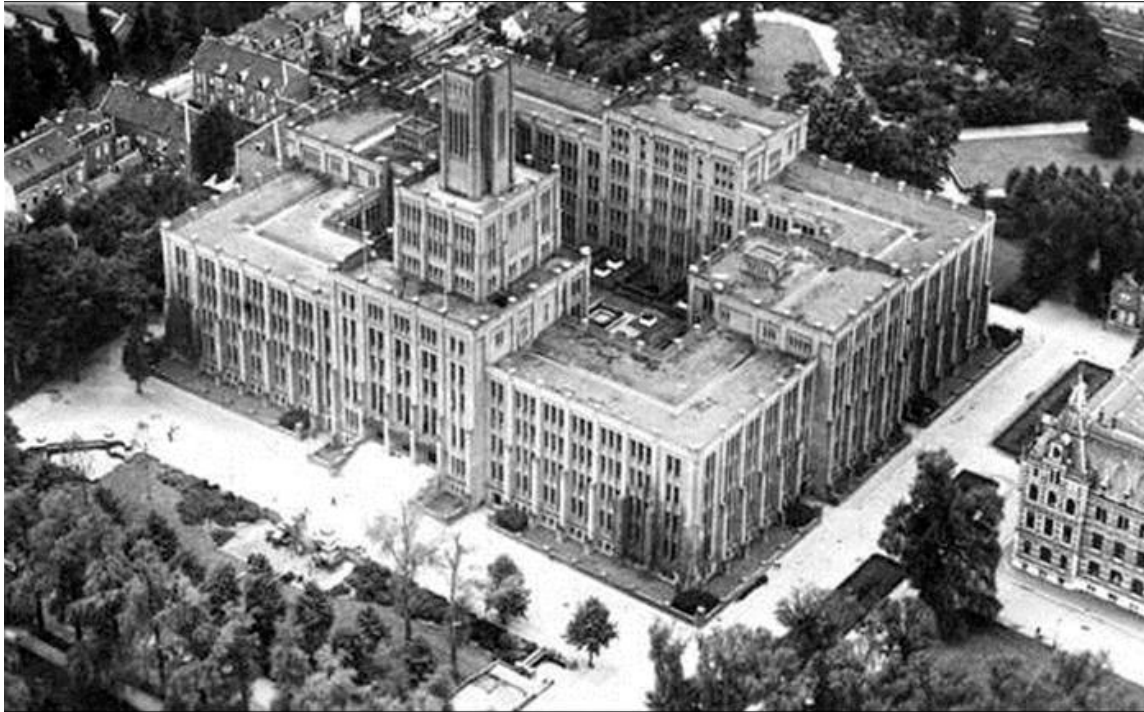
bij Wyck. Het MESS-station bediende de binnenlandse lijn naar Venlo en Breda. De MESS hanteerde voor de bouw van stations langs de nieuwe staatslijnen een reeks van standaardontwerpen. Vanwege de vestingstatus van Maastricht kon er (net als in enkele andere vestingsteden in Nederland) in het schootsveld geen stenen standaardstation worden gebouwd. Daarom werd naar ontwerp van stationsarchitect K.H. van Brederode een gebouw in 'stijl- en regelwerk' opgetrokken: een houten geraamte dat met bakstenen werd opgevuld. In 1884 werd het vergroot, toen overeenstemming werd bereikt tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen over het gemeenschappelijk gebruik van één station. In 1898 kreeg de staat bovendien ook alle spoorlijnen in haar eigendom, die tot aan de grens allemaal door de MESS werden geëxploiteerd.

Een nieuw station was intussen meer dan welkom. Al in 1890 hadden de Nederlandse Staat en de MESS een overeenkomst getekend om een nieuw station te bouwen: daarbij hadden de spoorwegen aangegeven 'dat een loodsgebouw van hout, aangevuld met een halfsteense muur, niet paste voor de hoofdstad eener provincie'.¹⁰ In 1906 maakte de spoorwegdirectie een plan voor de herinrichting van het emplacement. De gemeente tekende hiertegen bezwaar aan. Ze was het niet eens met de geplande locatie van het station aan het uiteinde van de bestaande Stationsstraat, waar een belangrijke spoorwegovergang lag. De Stationsstraat zou een doodlopende straat worden en afsluiting van de overgang was nadelig voor het verkeer. De gemeente stelde daarom voor om het gehele emplacement te verplaatsen naar het oosten. Daarvoor zouden gronden aangekocht moeten worden die in het bezit waren van de vermogende familie van de minister van Waterstaat, Louis Regout. De familie

Regout was bovendien eigenaar van diverse fabrieken in Maastricht die aan het bestaande emplacement lagen. Zij had dus belang bij het behoud van het emplacement op deze plek en was alleen tegen een torenhoog bedrag bereid haar gronden te verkopen. Dat dwong het gemeentebestuur om na vier jaar alsnog akkoord te gaan met het bestaande plan, hoewel ze haar bezwaren hield tegen de geplande situering van het nieuwe station.¹¹

Het station van Van Brederode werd uiteindelijk in 1915 vervangen door het huidige Maastrichtse station. Dat gebeurde gelijktijdig met een grootscheepse herinrichting van het emplacement. De ingenieur die deze operatie leidde, G.W. van Heukelom, schreef in 1916 hoezeer die herinrichting nodig was vanwege de sterk toegenomen nijverheid in Limburg. Het oude station lag volgens hem 'zeer ongunstig' ten opzichte van het nieuwe ontwerp.¹² Van Heukelom bouwde op de huidige plek een nieuw groot, langgerekt stationsgebouw in donkere baksteen, dat overal van verre zichtbaar was en met zijn trapgevels een duidelijke Hollandse stempel zette op het stadsbeeld van Maastricht.

De geschiedenis van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Maastricht en het emplacement worden verder beschreven in hoofdstuk 2. De architectuur van het nieuwe stationsgebouw staat in hoofdstuk 3 centraal.



Derde Administratiegebouw van de Staatsspoorwegen in Utrecht, jaartal onbekend. [HNI]



Perron en overkapping van het station Hengelo, dat Van Heukelom in 1899 ontwierp (alleen de perronkap bestaat nog). [GHN]



Station Hengelo omstreeks 1905. [GVN]

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

De architect van station Maastricht was George Willem van Heukelom (1870-1952), indertijd hoofdingenieur bij de Staatsspoorwegen. Het station neemt een bijzondere plek in in het oeuvre van Van Heukelom en in de geschiedenis van de Nederlandse stationsarchitectuur. Dat komt vooral door de als zeer bewonderenswaardig beschouwde wijze waarop Van Heukelom zowel zijn technische als zijn architectonische ontwerpqualiteiten heeft ingezet. Van Heukelom wordt op beide gebieden als een belangrijke vernieuwer beschouwd.¹³ In diverse publicaties betoogde hij zelf dat esthetiek en techniek elkaar moesten versterken. Van Heukelom werd in 1870 geboren te Tilburg. Zijn grootvader was directeur van de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (MESS) en zijn vader werkte als civiel ingenieur bij de Nederlandsche Centraal-Spoorwegmaatschappij. De bouw- en spoorwereld waren hem dus niet onbekend. Hoewel Van Heukelom zelf een artistiek beroep verkoos, studeerde hij op aanwijzing van zijn ouders van 1887 tot 1891 civiele techniek in Delft. Direct na zijn afstuderen trad Van Heukelom in dienst bij de MESS.¹⁴ Van 1917 tot aan zijn pensioen in 1935 gaf hij leiding aan alle grote Nederlandse spoorwegprojecten.

In eerste instantie deed Van Heukelom bij de MESS ervaring op met technische ontwerpen voor overkappingen, voetbruggen en emplacementen. De ontwerpen voor de perronkappen van Vlissingen en Utrecht, die tussen 1893 en 1895 werden gebouwd, waren zijn eerste grote zelfstandige opdrachten.¹⁵ Maar Van Heukeloms belangstelling bleef niet beperkt tot het civieltechnische ontwerpwerk: hij wilde zich ook als vormgever ontwikkelen. Zijn poging om zijn studie in Delft te combineren met bouwkunde was mislukt, maar later wist hij zich hier alsnog met succes in de avonduren in bij te scholen. Als architect-constructeur ontwikkelde

hij een divers oeuvre. Daaronder vallen niet alleen vele stations en andere spoorwegbouwwerken zoals bruggen, maar ook woonhuizen en restauraties van kerken zoals de Dom in Utrecht. In 1921 kwam zijn bekendste werk gereed: het Derde Administratiegebouw van de Staatsspoorwegen in Utrecht. Dit gebouw, beter bekend als De Inktpot, was destijds het grootste bakstenen gebouw van Nederland. Het ontwerp zorgde er voor dat Van Heukelom als architect internationale faam verkreeg.

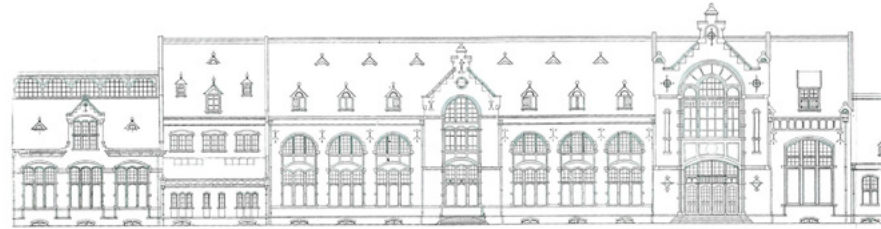
Van Heukeloms echtgenote Henriëtte van Heukelom-van den Brandeler maakte na zijn overlijden een biografie over haar man. Daarin schreef zij dat hij zich sterk interesseerde voor het werk van architect H.P. Berlage, omdat hij daarin 'de zo belangrijke christelijke waarden als waarheid, oprechtheid en eenvoud terugvond'.¹⁶ Architectuurhistorici Bakker en Roding (2000) schreven hierover: 'In Van Heukeloms architectuur is goed te zien dat hij veel bewondering voor Berlage had. Hij wist in zijn baksteenarchitectuur een steeds grotere eenvoud te bereiken.' Ondanks die eenvoud wist hij met verschillende middelen toch een monumentaal karakter aan zijn gebouwen te verlenen, die daardoor een 'spirituele dimensie' verkregen.¹⁷ In de bouwhistorische analyse van bureau Bruls en Co. (2001) wordt gesteld dat Berlage de belangrijkste inspirator was van Van Heukelom.¹⁸ Een andere architect waar van Heukelom vermoedelijk door beïnvloed was, is Eduard Cuypers, waar hij nauw mee samenwerkte en met wie hij in 1903 het atelier en tijdschrift 'Het Huis' oprichtte.

De ontwikkeling naar een 'steeds groter wordende eenvoud' is zichtbaar in de reeks van stations die Van Heukelom ontwierp, waarbij Maastricht als zijn laatste

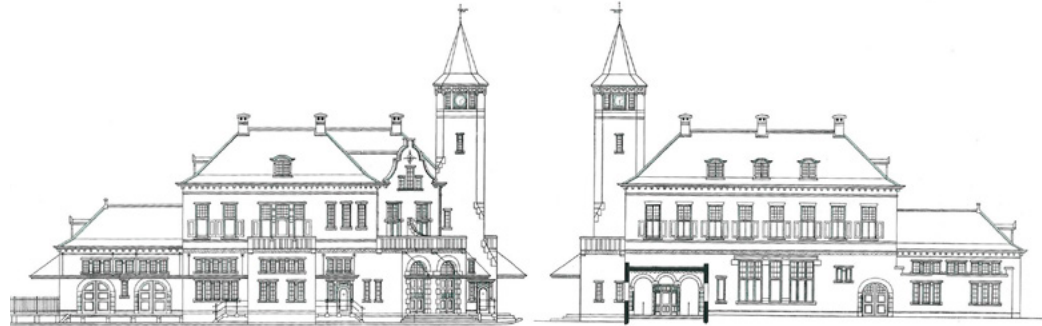
grote ontwerp geldt. Van Heukelom maakte van zijn stations totaalontwerpen: hij ontwierp zelfs de interieurs van de wachtkamers, inclusief het meubilair. Het eerste station dat hij bouwde was dat voor Hengelo. Hiervoor kreeg Van Heukelom in 1899 opdracht om een volledig nieuw stationsgebouw met vernieuwd en vergroot emplacement ontwerpen. Het stationsgebouw kreeg een neo-renaïssancistische gevel en een grote perronkap van gietijzer. Bovendien ontwierp hij een reeks bijgebouwen, zoals een goederenloods en een werkplaats. Het station werd in de Tweede Wereldoorlog grotendeels verwoest.

Na Hengelo ontwierp van Heukelom de stations Baarle-Nassau (een grensstation) en Roosendaal. Tussen 1909 en 1913 ontwierp hij alle stations en bijgebouwen langs de lijn Eindhoven-Weert. Hierbij hoorden de stations Geldrop, Sterksel, Tongelre, Maarheeze, Heeze en Weert. Met name in de ontwerpen voor de stations Maarheeze en Eindhoven, de laatste een langgerekt gebouw met een grote blokvormige entree, is de groeiende eenvoud van vormentaal ten opzichte van Hengelo goed zichtbaar. In Maastricht lag een volgende grote opdracht. Net als in Hengelo ontwierp hij een volledig nieuw emplacement met daarop ruim 25 gebouwen. Het grote bakstenen station is in een aantal opzichten bijzonder te noemen: het type station (deels kopstation, deels doorgangstation) is zeldzaam en het station kreeg als eerste in Nederland perronkappen van gewapend beton.

Het geheel werd door de architectenwereld positief ontvangen. De Amsterdamse school-architect Jan Gratama prees het ontwerp omdat Van Heukelom zijn bekwaamheid toonde in zowel het architectonisch als het technisch ontwerpen. Gratama toonde eveneens veel bewondering



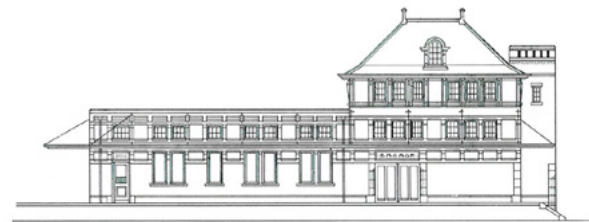
Roosendaal, 1905 (i.s.m. D.E.C. Knuttel).
Station verbouwd door van Ravensteyn in 1950.



Weert, 1912.



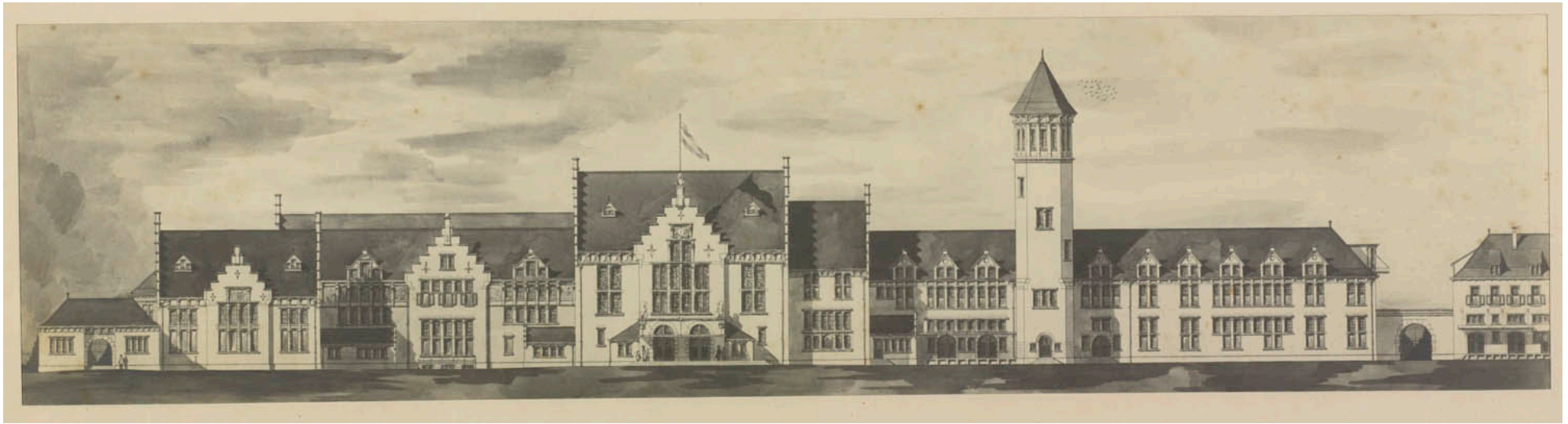
Geldrop, 1912 (gesloopt)



Maarsheze, 1912 (gesloopt)



Eindhoven, 1912 (gesloopt)



Voorontwerp gevel station Maastricht, 1910. [GVN]

voor de wijze waarop hij de principes van Berlage zag terugkeren in Van Heukeloms ontwerp. Hij beschouwde het als een 'verheugend, gezond verschijnsel. Juist de ideeën van zakelijkheid, waarheid en kracht, het z.g. rationalisme, zijn bij uitstek vruchtbaar en juist voor utiliteitsbouw, wil deze veredelde ingenieurskunst worden.¹⁹ Het Maastrichtse station was volgens hem een voorbeeld van dergelijke ingenieurskunst en hij beschouwde Van Heukelom als een ontwerper 'waarin de eigenschappen van ingenieur en architect op bijzondere wijze verenigd zijn.'²⁰ Ook de voorzitter van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, H.P. Maas Geesteranus, was zeer te spreken over het ontwerp voor Maastricht. Hij sprak bij een conferentie, die in 1916 op het station werd gehouden, de woorden: 'Wij wisten al, toen wij hierheen gingen, dat wij iets zeer goeds zouden zien. Uit hetgeen wij vroeger van den heer Van Heukelom hadden gezien, wisten wij reeds dat alles wat hij maakt, even degelijk als fraai is.'²¹

Station Maastricht kan gezien worden als de grande finale van Van Heukelom's stations: uit de periode daarna zijn geen grote stationsontwerpen van zijn hand bekend.²² De

integratie van een zorgvuldig uitgewerkte vormgeving, een ingenieuze plattegrond, en een uitgebreid emplacement (alles door één ontwerper bedacht) verleent station Maastricht een grote mate van uniciteit. Aangenomen wordt dat Van Heukelom na de bouw van het station bij de ontwikkelingen in Maastricht betrokken was. Volgens Bruls en Co. (2001) begeleidde hij de restauratie van het hoofdgebouw na de Tweede Wereldoorlog.

- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| stationshal ('vestibule') | woning stationschef |
| reizigersruimtes | inkomende reizigers |
| plaatskaartenkantor | vertrekkende reizigers |
| bagage/goederen afhandeling | route bagage |
| personeelsruimtes | perronkap |
| personeelsgalerij | |



Plattegronden begane grond en eerste verdieping met reizigersroutes, 1915. De aangegeven doorsneden staan op p. 43. [Van Heukelom, 1916]

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

In de twintigste eeuw veranderde de betekenis van het Maastrichtse station door ontwikkelingen in de spoorsector. Bepaalde functies van het station kwamen in de loop der tijd te vervallen of werden nieuw geïntroduceerd. De veranderingen hadden gevolgen voor het gebruik en de opzet van het emplacement, het stationsgebouw en de directe omgeving. Hierin is een aantal belangrijke momenten aan te wijzen die hieronder worden genoemd. In de hoofdstukken 2.3, 2.4 en 3.1 worden de veranderingen nader toegelicht. De conclusie luidt dat het stationsgebouw zelf nog altijd vrij gaaf is. Dat is met name te danken aan de goede herkenbaarheid van het grootste deel van de representatieve ruimtes is. Omdat het zo gebouw zo groot is, konden nieuwe functies moeiteloos een plaats vinden en hoefde het gebouw niet uitgebreid te worden. De routes (zie de tekening hiernaast) en vaste interieuronderdelen zijn daarmee overwegend behouden. De voorgevel is het meest herkenbaar gebleven; de kopgevel aan de noordkant en de gevel aan de spoorzijde zijn door de veranderingen iets in hun gaafheid en zichtbaarheid aangetast. Een overzicht van alle vergunningen die zijn afgegeven voor verbouwingen aan het station is in 2001 gemaakt door Bruls en Co. en als bijlage raadpleegbaar in hun rapport.

VERANDERINGEN IN HET GEBRUIK VAN HET EMPLACEMENT

Bij de bouw had station Maastricht een duidelijke betekenis voor het goederenvervoer en voor de omliggende fabrieken. Dat is nog steeds zichtbaar in de opzet van het emplacement, dat veel ruimte bood voor rangeren en waar bijgebouwen als een grote goederenloods aan werden gebouwd (zie kaarten emplacement op pagina's 26 en 28). Het goederenvervoer is nu van veel minder groot belang. Dat heeft zich geuit in de afbraak van sporen. Ook de

goederenloods heeft zijn functie verloren. Tegenwoordig wordt een groot deel van het emplacement door Nedtrain gebruikt voor het herstel van treinen. De belangrijkste verandering in de opzet van het emplacement vond plaats in de jaren tachtig, toen één tongperron (aan de stadszijde) werd afgebroken ten behoeve van de bouw van het busstation en daarvoor in de plaats een nieuw eilandperron met voetgangersbrug kwam. De ruimte op het emplacement voor goederenvervoer werd ingeperkt ten faveure van een nieuw passagiersperron en parkeerplaatsen aan de Meerssenerweg.

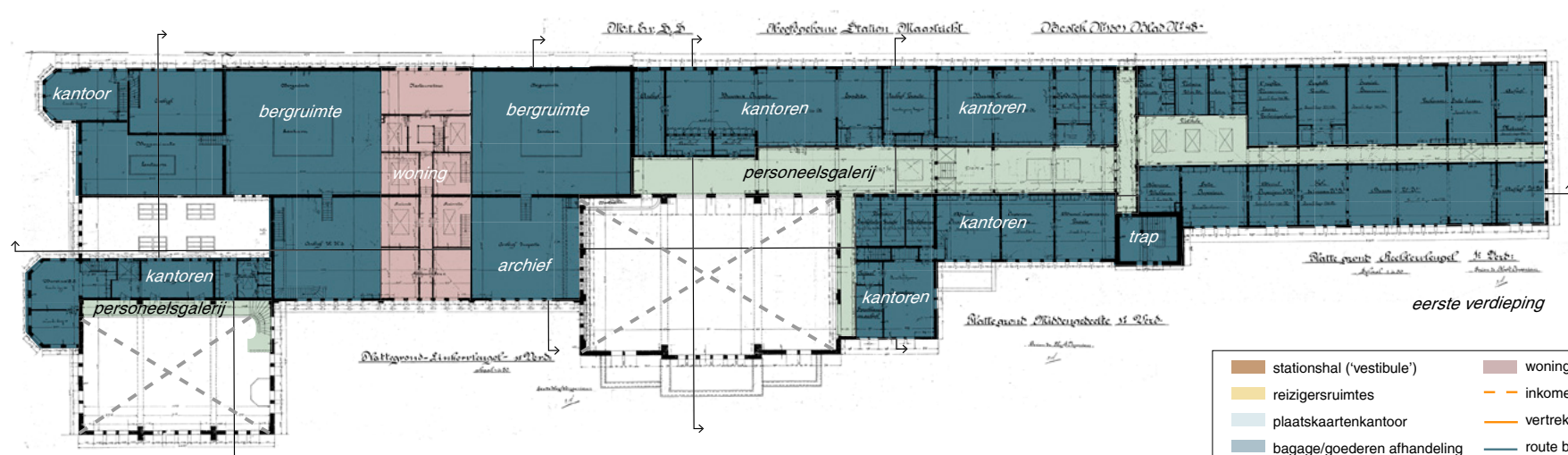
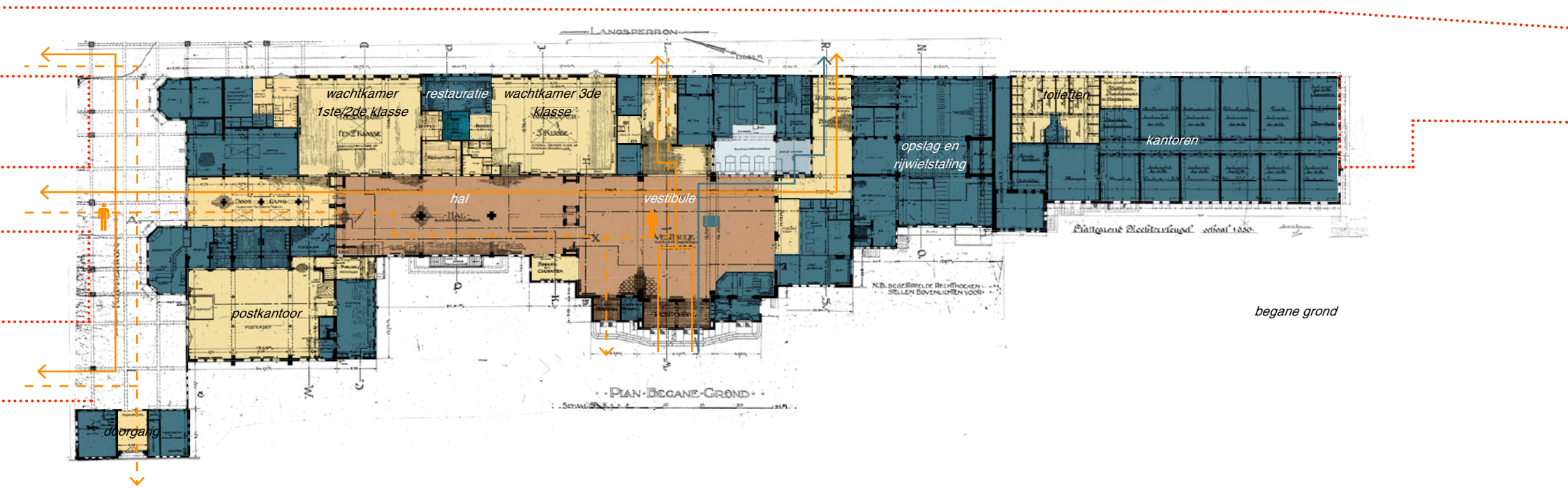
VERANDERINGEN IN HET GEBRUIK VAN HET STATIONSGEBOUW

Als grensstation had Maastricht een internationale betekenis. Daarom was een deel van het gebouw (de visitatiezaal en omliggende ruimtes) bestemd voor controle van uit het buitenland arriverende passagiers. In de jaren vijftig vond een verbouwing plaats waarbij deze ruimtes een andere gebruiker kregen: de PTT. Later werd de vide in de visitatiezaal dichtgezet. Tegenwoordig is dit deel van het stationsgebouw in gebruik als horeca- en kantoorruimte.

Station Maastricht beschikte bij de bouw over diverse dienstwoningen en een grote hoeveelheid kantoorruimte voor tal van spoorwegdiensten. Veranderingen in de interne organisatie van de spoorwegen leidden tot een forse daling in het gebruik van de woningen en kantoren, waardoor het station nu eigenlijk in een veel te ruime jas huist. De dienstwoningen zijn in 2003 gesloopt. De kantoren op de begane grond van het hoofdkantoor zijn in toen ingericht als fietsenstalling. Deze grenst aan de oudere fietsenstalling die op het langsperron onder de perronkap is gebouwd (deze komt voor het eerst voor op een tekening van 1971).

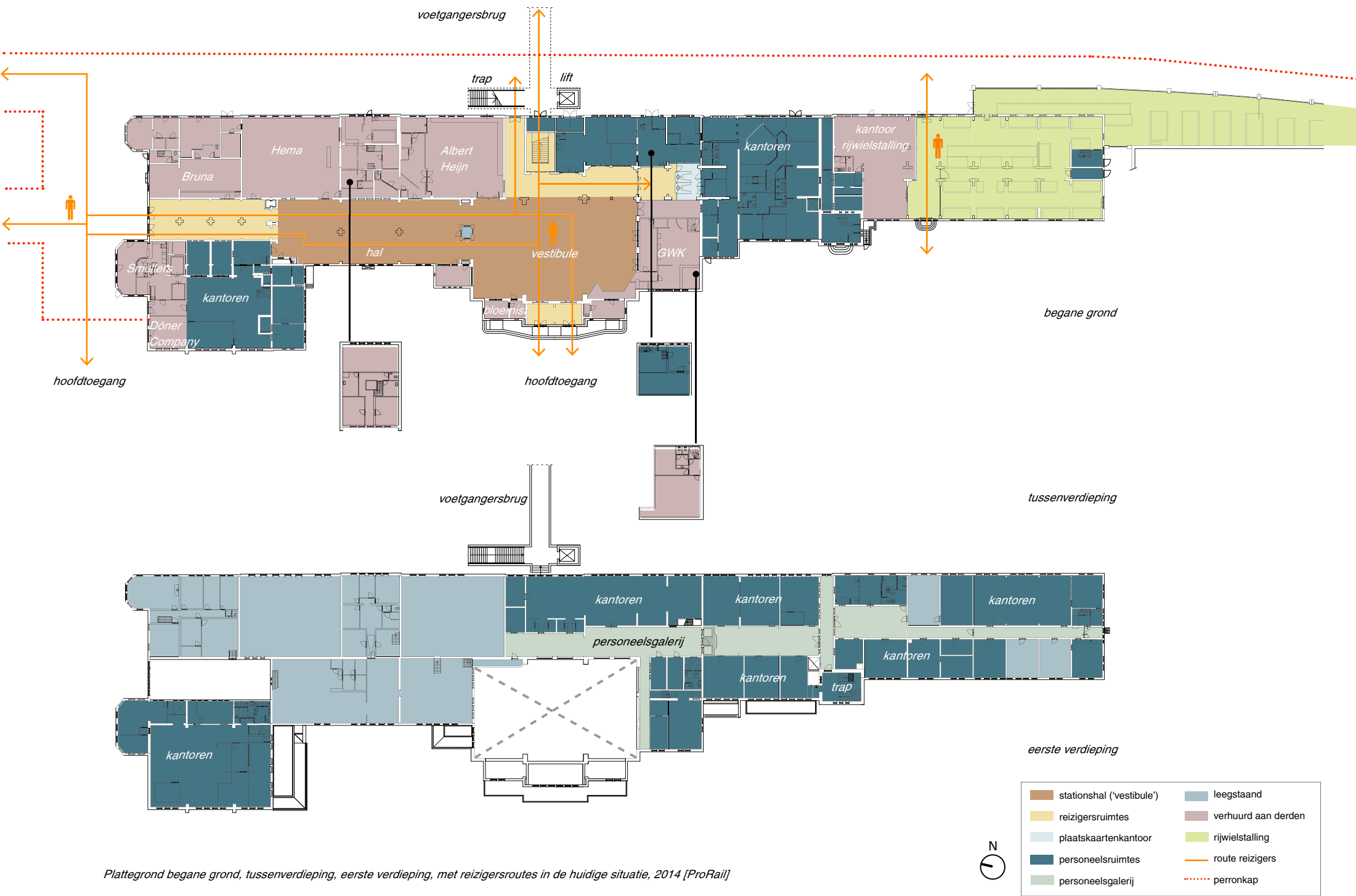
Exploitatie van het gebouw vindt in toenemende mate plaats door verhuur van ruimtes (onder andere ruimtes die niet bestemd zijn voor reizigers zoals de kantoorruimtes op de eerste verdieping in de zuidvleugel en de winkels en kantoren in de voormalige visitatiesaal). Bijzonder is dat in het oorspronkelijke ontwerp van het station al ruimte voor een boekenwinkel werd opgenomen. Vanaf de jaren zeventig heeft de winkelfunctie zich sterk uitgebreid.²³ Dat leidde tot de ingebruikname van de wachtkamers als winkels en de voormalige goederen- en bagageruimtes als GWK. Ook de zolders van het hoofdgebouw zijn voor verhuur bestemd met de recente realisatie van kantoorunits.

Ook is de dwingende routing voor de reizigers gewijzigd. Door de sloop van het poortgebouw in 1985 (de doorgang bij de kopperrons) en het wegvallen van de functie van de visitatiezaal lopen veel reizigers nu aan het einde van de koperons van en naar het voorplein zonder door de hal en de vestibule te lopen. Een andere belangrijke wijziging betrof de verplaatsing van het plaatskaartenkantoor in 1979. In 1982-83 vond de bouw van een nieuw trappenhuis plaats, tegelijkertijd met de doorbraak van ruimtes tussen de grote vestibule van het station en het langsperron in de jaren tachtig. Deze waren gevolg van de eerder genoemde bouw van een nieuwe voetgangersbrug.



- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| stationshal ('vestibule') | woning stationschef |
| reizigersruimtes | inkomende reizigers |
| plaatskaartenkantoor | vertrekkende reizigers |
| bagage/goederen afhandeling | route bagage |
| personeelsruimtes | perronkap |
| personeelsgalerij | |

Plattegrond begane grond en eerste verdieping met reizigersroutes, omstreeks 1970. [ProRail]



Plattegrond begane grond, tussenverdieping, eerste verdieping, met reizigersroutes in de huidige situatie, 2014 [ProRail]

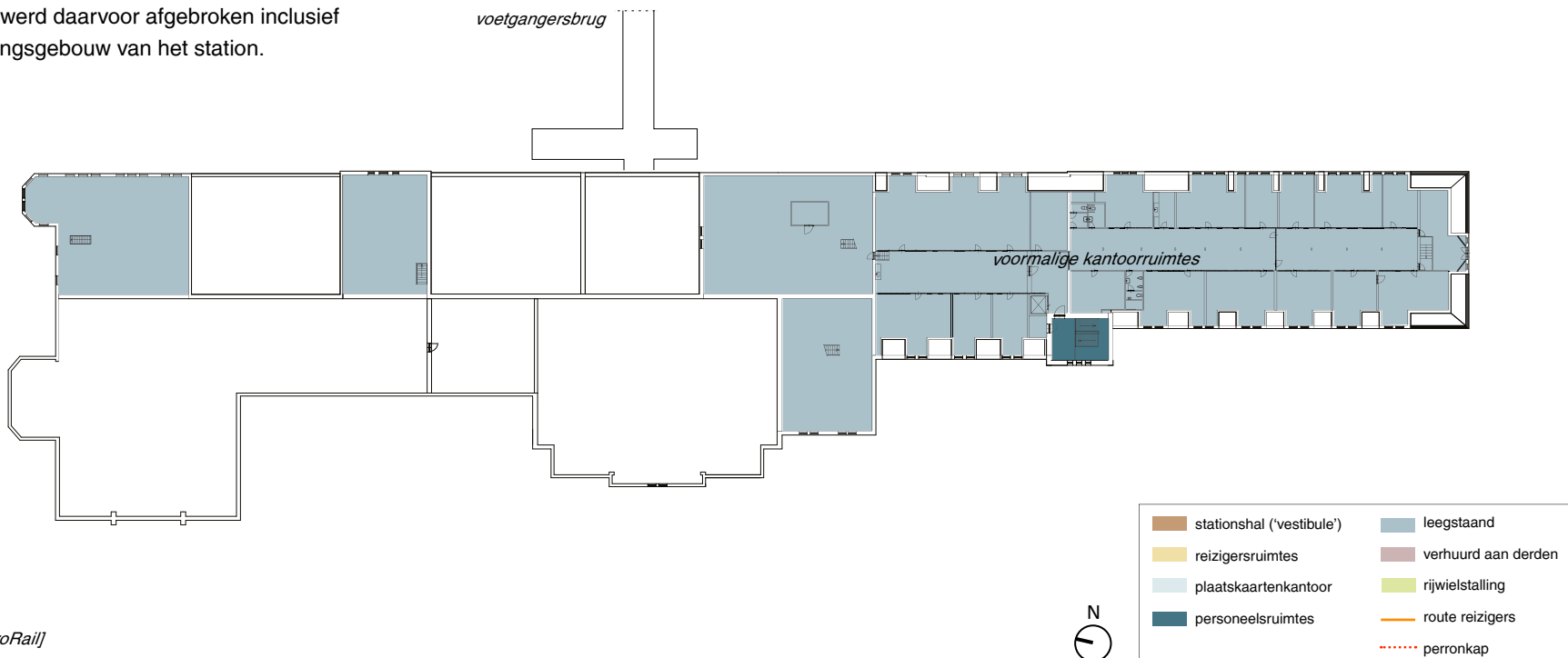


stationshal ('vestibule')	leegstaand
reizigersruimtes	verhuurd aan derden
plaatskaartenkantoor	rijwielstalling
personeelsruimtes	route reizigers
personeelsgalerij	perronkap

VERANDERINGEN IN DE OMGEVING

Om tot een betere doorstroming van het Maastrichtse verkeer te komen stelde de gemeente in de jaren vijftig rigoureuze plannen voor, waarbij het stationsgebouw gesloopt en het emplacement verlegd zouden worden. Het lukte de gemeente echter niet om tot samenwerking met de NS te komen. De spoorwegen gingen uiteindelijk akkoord met de bouw van een tunnel op de plek van de voormalige Scharneroverweg, ten zuiden van het stationsgebouw. Deze kwam in 1962 gereed. Dat bracht nog andere wijzigingen met zich mee, zoals de afbraak van een oude voetgangersbrug over het emplacement (de 'passerelle') en de herinrichting van het Stationsplein tot busstation. Het noordoostelijke perron werd daarvoor afgebroken inclusief het naastgelegen uitgangsgebouw van het station.

In 2010 is de entree van het station aan de Meerssenerzijde aangepakt door de bouw van een nieuwe toegang met fietsenstalling. Hierbij is een groene glazen doos om de bestaande lift en trappen gerealiseerd die toegang biedt tot de voetgangersbrug, het eilandperron en het stationsgebouw. De toegang zorgt ervoor dat het station voor de oostzijde van de stad toegankelijker is. Tevens is het een eerste aanzet om het station niet alleen op het stadscentrum te oriënteren.



Plattegrond zolder, 2014. [ProRail]

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Maastricht werd tussen 1853 en 1865 via het spoor verbonden met verschillende plaatsen in binnen- en buitenland: Aken, Hasselt, Luik en als laatste naar Breda. Het emplacement kwam ten noordoosten van de oude vesting te liggen en breidde zich vanaf deze plek uit in zuidelijke richting.

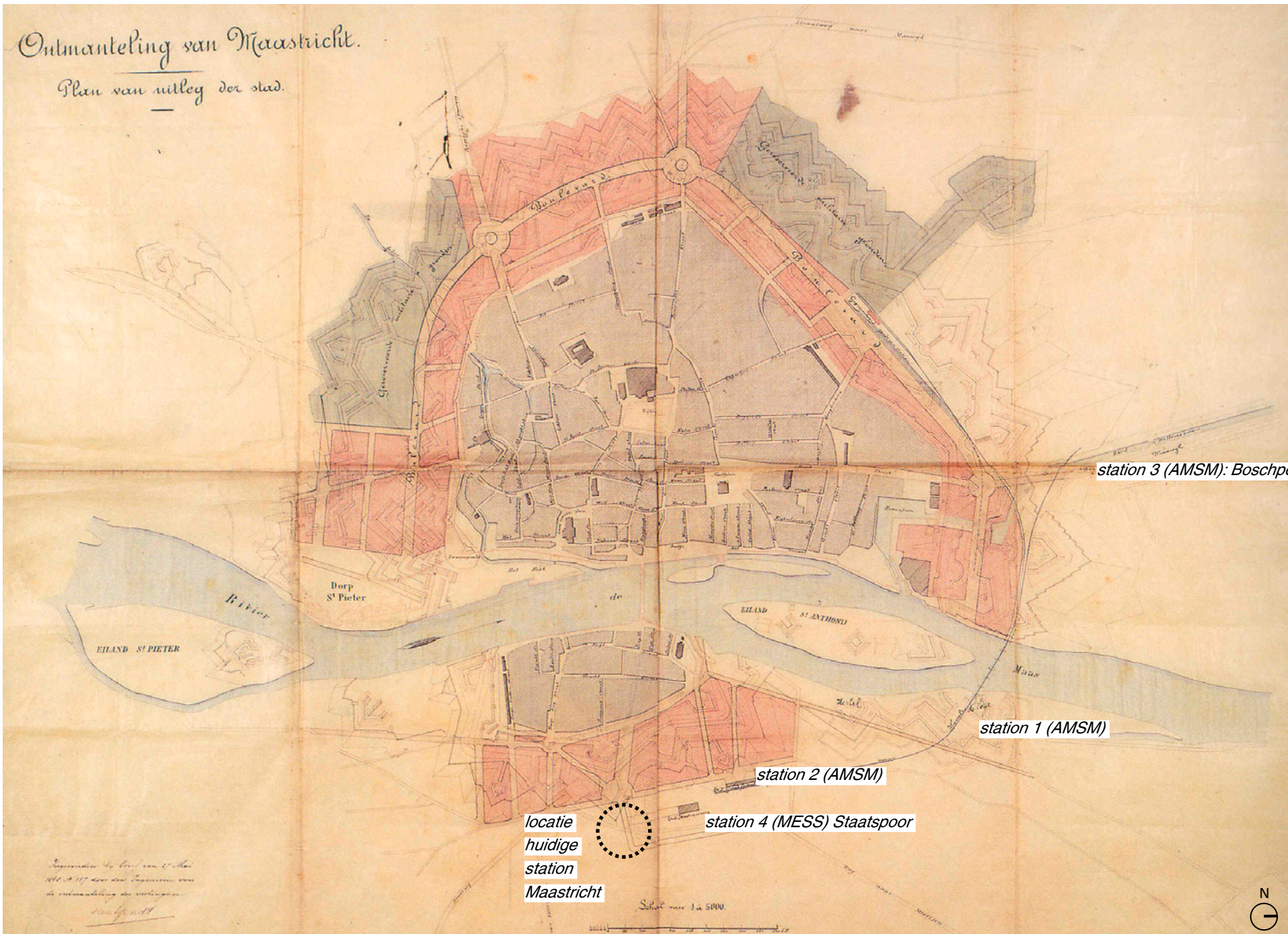
De aanleg van vier spoorlijnen met stations en andere voorzieningen door verschillende maatschappijen zorgde in Maastricht lange tijd voor een complexe situatie. Daarom werd begin twintigste eeuw schoon schip gemaakt. Onder leiding van ingenieur G.W. van Heukelom vond een totale herinrichting van het emplacement plaats. Als onderdeel hiervan werd in 1915 het huidige station van Maastricht opgeleverd.

Van Heukelom (destijds hoofdingenieur bij de Staatsspoorwegen) was de ideale man voor deze opgave: hij was een veelzijdige ontwerper die zowel in de civiel-technische als architectonische opgave was geoefend. Maastricht was zijn laatste grote station. Vanwege de grootte en complexiteit van de opdracht, zijn vernieuwende werkwijzen en het belang van het station in de Nederlandse spoorgeschiedenis kan het gebouw beschouwd worden als zijn belangrijkste stationsontwerp.

Zowel aan het stationsgebouw als aan het emplacement en de omgeving werden na de bouw wijzigingen aangebracht. De dwingende reizigersrouting (met een duidelijk onderscheid tussen in- en uitgang) is verdwenen door het verdwijnen van de functie van de visitatiezaal en de sloop van het poortgebouw aan de noordzijde van het station. Ondanks deze veranderingen zijn de routes voor reizigers in het hoofdgebouw nagenoeg intact gebleven en zijn vaste interieuronderdelen behouden, waardoor de oorspronkelijke stationsbeleving voor een groot deel bewaard is gebleven. Dat de vestibule, hal, doorgangen naar de perrons en de twee belangrijkste wachtkamers nog steeds toegankelijk zijn, is in dit opzicht van groot belang. Aan de buitenzijde is de zichtbaarheid op de representatieve voorgevel behouden. Daarentegen is de herkenbaarheid van het gebouw en het emplacement door de wijzigingen uit de jaren tachtig met name aan de kant van het kupperron verminderd. Hetzelfde geldt voor de achterzijde waar in deze periode een nieuw eilandperron en een voetgangersbrug zijn gebouwd. Het in 2010 gerealiseerde entreegebouw aan de Meerssenerweg is de eerste aanzet om het station ook naar de oostzijde van de stad te oriënteren.

Ontmanteling van Maastricht.

Plan van nitleg der stad.



F.W. van Gendt, ontmanteling van de vesting en nieuw stratenplan, 1868. [collectie dS+V Maastricht]

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Maastricht kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door de stad snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van de stad Maastricht (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

In hoofdstuk 1 was te lezen dat in 1853 het eerste station van Maastricht aan de noordoostkant van de stad werd gebouwd en dat het emplacement zich in de daarop volgende decennia steeds verder uitbreidde naar het zuiden. Het emplacement lag vanwege de vestingwet een eind buiten de stadsmuren. Nadat de vestingstatus van Maastricht in 1867 werd opgeheven groeide de stad steeds verder naar het station toe.

De vroegste toegang tot het emplacement zoals dat in 1853 werd aangelegd liep via de Sint-Maartenspoort aan de noordkant van het stadsdeel Wyck. Met de geleidelijke verplaatsing van het emplacement naar het zuiden besloot het stadsbestuur in 1866 een nieuwe toegang tot het stationsgebied maken, die bekend kwam te staan als de 'Percée'. Hiervoor werd bij uitzondering in 1866 een doorbraak in de stadsmuur gemaakt, waarbij een nieuwe stadspoort werd gebouwd (de Stationspoort). De weg die vanaf dit punt naar het station liep werd verder oostwaarts over het spoor getrokken naar Meerssen. In de andere richting, tussen de Stationspoort en de Maasbrug, wilde de gemeente dwars door de bestaande bebouwing een

straat laten aanleggen om zo een rechtstreekse verbinding tot de binnenstad te verkrijgen.²⁵ Nadat de vestingstatus van Maastricht werd opgeheven kon deze straat onderdeel worden van een nieuw te maken uitbreidingsplan. In 1872 maakte ingenieur Van Gendt hiervoor een ontwerp. In de decennia hierop werd deze uitbreiding, de Stationsbuurt, gerealiseerd.

De bedoeling was om de Percée, waarvan het noordelijk deel de naam Wijcker Brugstraat en het zuidelijk deel de naam Stationsstraat kreeg, te laten eindigen bij een nieuw te bouwen reizigersstation. Omdat het lange tijd onzeker was waar dat station zou komen, werd uiteindelijk besloten om de as van de nieuw aan te leggen Stationsstraat te richten op de spoorwegovergang naar Meerssen, waar aan de overzijde de Villa Wyckerveld lag. Deze villa werd hierdoor de visuele afsluiting van de doorbraak.²⁶ De aanleg van de Percée, waarvoor diverse huizen werden onteigend en gesloopt, vond plaats vanaf 1881.

De Maastrichtse gemeente wilde deze nieuwe weg, als belangrijke entree voor de stad, een chique aanzien geven. De bouwkvelds waren groot en de gemeente stelde strenge richtlijnen op voor de bebouwing.²⁷ Onder meer dubbele bomenrijen en de afgeschuinde hoeken van de woonblokken moesten de straat tot een waardige boulevard maken. Hier vestigden zich diverse luxe hotels, zoals L'Empereur, gebouwd in 1901 naar ontwerp van architect Jacobus van Gils.

Al bij het eerste ontwerp voor het nieuwe emplacement, dat in 1906 werd gemaakt, werd het stationsgebouw als nieuw uiteinde op de zichtas geplaatst, op de plek waar

toen nog de voor het verkeer belangrijke spoorwegovergang naar Meerssen lag. Van Heukelom schreef in 1916 dat de verplaatsing van het station naar deze plek een gevolg was van de gewenste herindeling van het emplacement. Hij gaat in zijn artikel niet specifiek in op de keuze om het stationsgebouw op het monumentale uiteinde van de as van de Stationsstraat te plaatsen, maar het is waarschijnlijk dat Van Heukelom ook rekening hield met het fraaie stedenbouwkundige effect dat dit teweeg bracht. Volgens de historicus Jenniskens (1985) werd ook in de Maastrichtse gemeenteraad een voorkeur uitgesproken voor de plaatsing van een groot gebouw op deze plek zodat dat het perspectief vanuit de Stationsstraat goed zou uitkomen.²⁸

Zoals in hoofdstuk 1.1 is beschreven had de gemeente Maastricht grote bezwaren tegen deze locatie, omdat zij door afsluiting van de overweg verkeersproblemen voorzag. Van Heukelom beschreef in 1916 de maatregelen die genomen werden om hieraan tegemoet te komen. Dat waren:

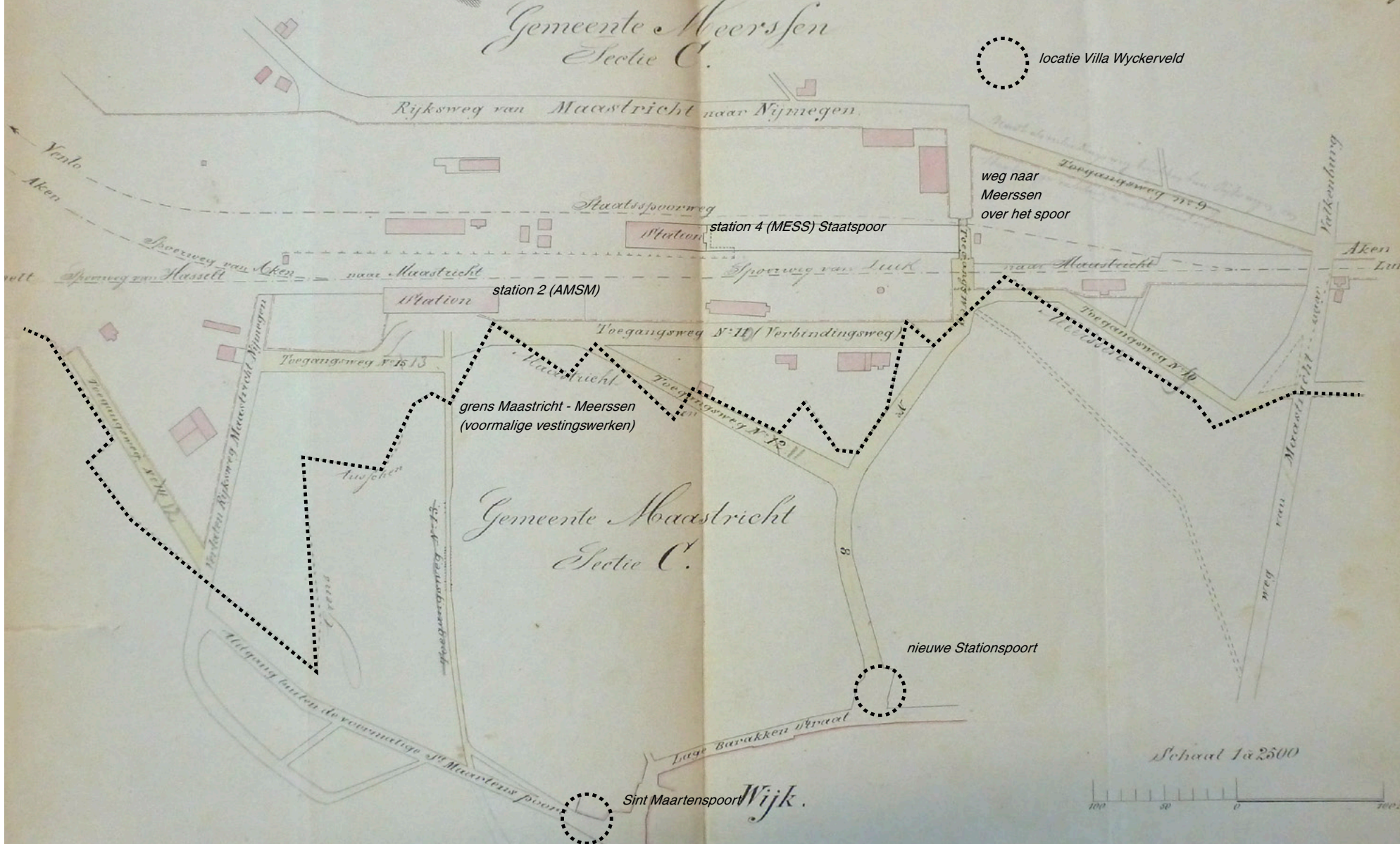
- Een verbetering en verbreding van de bestaande overweg tussen de Scharnder- en de Akersteenweg (huidige Akerweg, in 1962 is deze overweg vervangen door een tunnel)
- De aanleg van een tweede overweg ten zuiden daarvan (tegenwoordige overweg Sphinxlunet-Heerderweg);
- De bouw van een overdekte brug voor voetgangers over het emplacement;
- De situering van de goederen en douaneloods en een losweg aan de kant van de stad, zodat die bereikbaar waren zonder dat daar spoorlijnen voor overgestoken hoefden te worden.

Stations te Maastricht

Gemeente Meerssen
Sectie C.

de spoorstations en het station van Meerssen, door de Gedeputeerde Staten van dat gewest, ingevolge artikel 1 van het Koninklijk besluit van den 23^{den} April 1858 (Staatsblad 4258)

Mij bekend
M. de Bieberton



Situatie van het stationsgebied omstreeks 1866. [RHAL]



Station te Maastricht

Gemeente Meerssen
Sectie C.

locatie Villa Wyckerveld

Rijksweg van Nymegen naar Maastricht.

Staatsspoorweg station 4 (MESS):

Station in gebruik en uitgebreid om functie station 2 over te nemen

locatie huidige station Maastricht

Spoorweg van Nijmegen naar Maastricht.
Spoorweg van Asselt naar Maastricht.

station 2 (AMSM):
buiten gebruik sinds 1884

(Parallel) Toegangsweeg N° 10. (weg)

grens Maastricht - Meerssen
(voormalige vestingswerken)

Toegangsweeg N° 13.

Gemeente Maastricht
Sectie C.

uitbreiding Stationsbuurt op voormalig vestingterrein

Midden

Singel.

voormalige Stationspoort (gesloopt)

voormalige Sint-Maartenspoort (gesloopt)

Schaal 1:2500

Situatie van het stationsgebied na 1881. [RHAL]

ONTWIKKELINGEN VANAF 1915

Na de bouw van het station werden er geen grote stedenbouwkundige wijzigingen in de directe omgeving rond het station aangebracht, behalve de bouw van de genoemde tunnel tussen Akersteenweg en Scharnerweg uit het begin van de jaren zestig. De Meerssenerweg, gelegen aan de achterzijde van het emplacement, ontwikkelde zich tot een vrij chique woonstraat, met aan beide zijden beplanting, ruime voortuinen en grote woonhuizen.

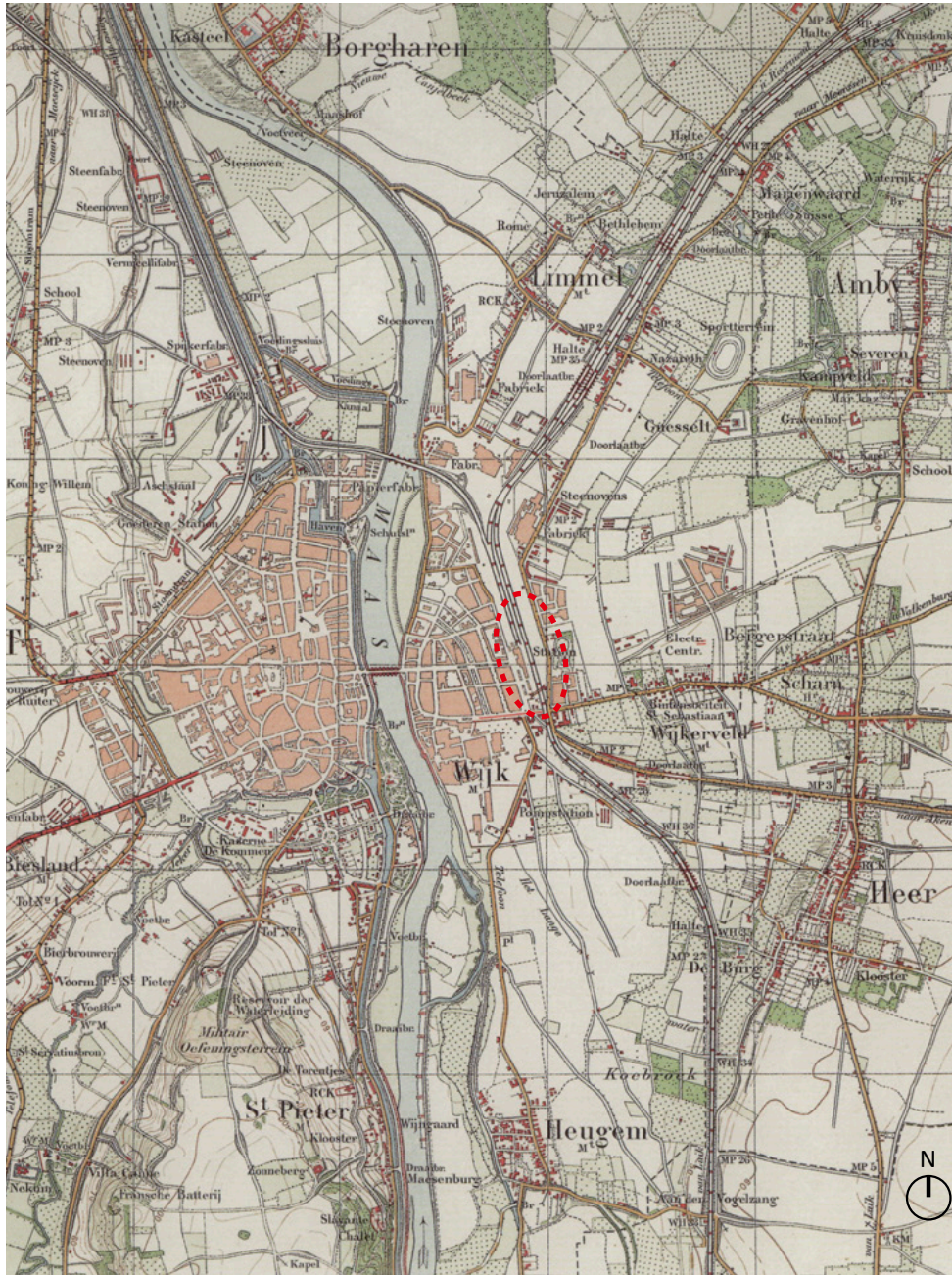
De plek van de spoorlijn in de stad veranderde daarentegen drastisch. Vanaf 1920 kon het gebied ten oosten van het emplacement dankzij de annexatie van grote stukken grond van de gemeenten Gronsveld en Meerssen worden ontwikkeld. Aan de hand van diverse stedenbouwkundige uitbreidingsplannen (1919: Jos Cuypers, 1941: Jos Klijnen, 1954: F.C.J. Dingemans) werden onder andere de wijken Wyckerpoort, Wittevrouwenveld, Limmel en Nazareth gebouwd (zie kaart structuurplan voor Groot Maastricht 1954 op p. 24).

Door de groei van de stad raakte het emplacement steeds verder aan beide zijden ingebouwd. De spoorlijn kwam als een barrière tussen twee stadsdelen te liggen die zich autonoom van elkaar ontwikkelden. Dat bracht diverse verkeerskundige vraagstukken met zich mee. In het geval van de twee andere grote structuren die de stad doorsnijden, de rivier Maas en de A2 (vanaf 1941), slaagde Maastricht erin dit soort problemen te verhelpen. De opgave om ook de barrière die de spoorlijn vormt te slechten, is steeds belangrijker geworden.

In de toekomst staan diverse wijzigingen van de stationsomgeving op stapel. De website van de gemeente Maastricht vermeldt: 'In de structuurvisie Maastricht 2030 staat dat de omgeving van het monumentale stationsgebouw op de lange termijn een schakel tussen de binnenstad en het oostelijk stadsdeel vormt. Daarvoor is een openbare bij voorkeur befietsbare nieuwe passerelle gewenst, ondergronds of bovengronds. Op de langere



Het stadsdeel Wyck omstreeks 1890. [Ramakers 2005]



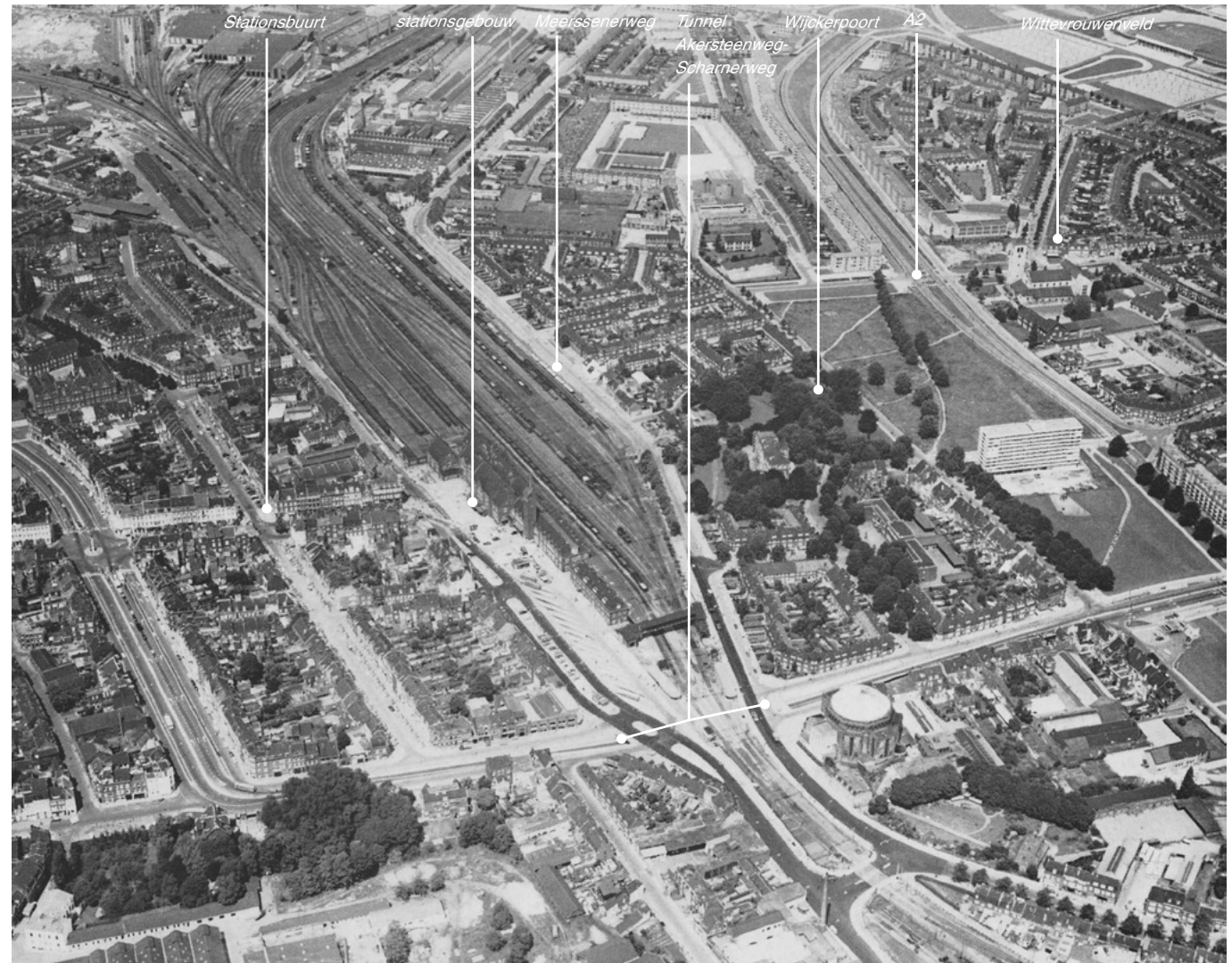
Kaart 1921. In rood gemarkeerd het stationsgebied. [Grote Historische Atlas, 2006]



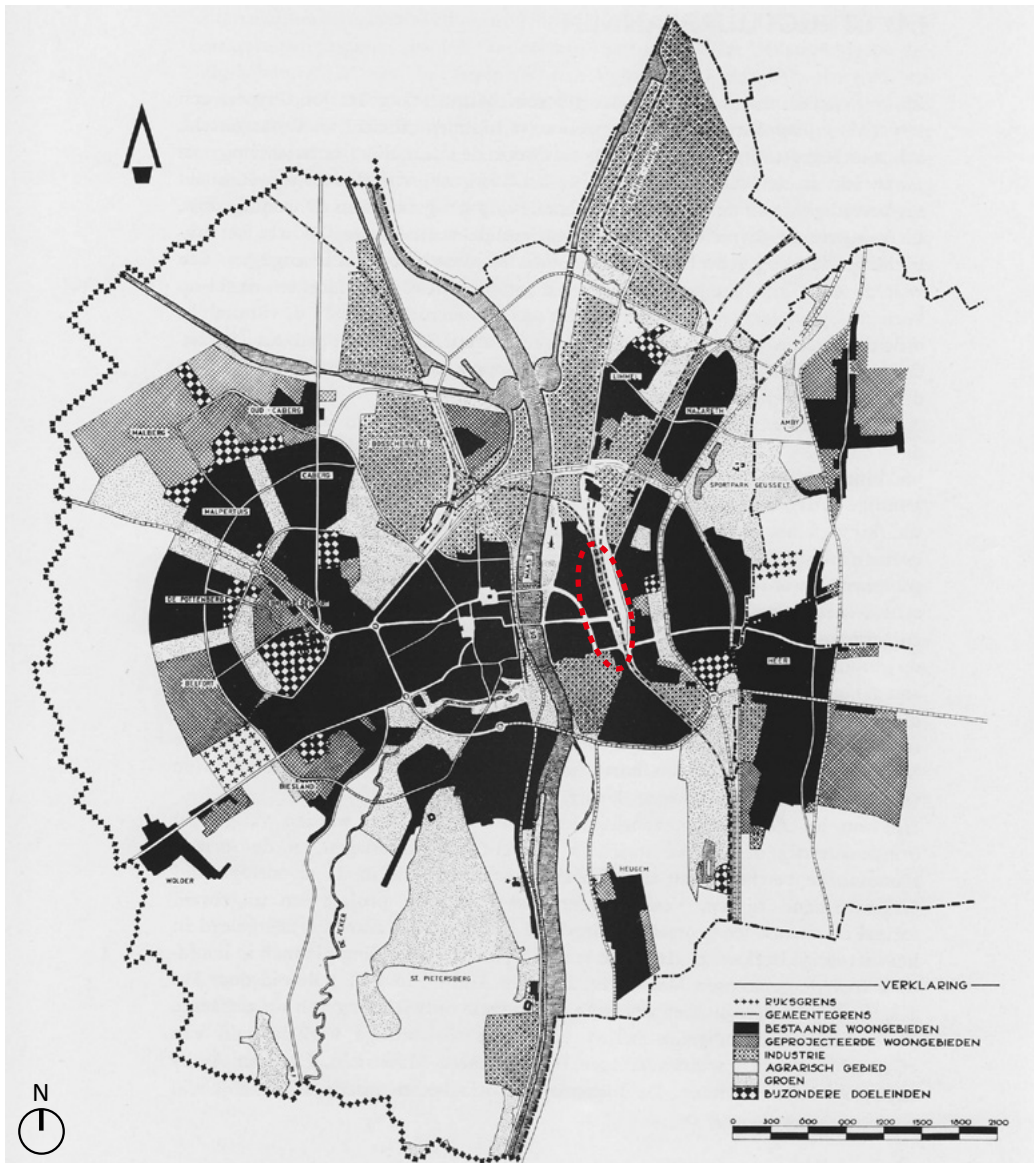
Meerssenscheweg met voetbrug omstreeks 1920. [Bakker en Roding 2000]

termijn ligt aan de oostzijde, waar deze passerelle uitmondt, de opgave om een tweede stationsplein te maken.'

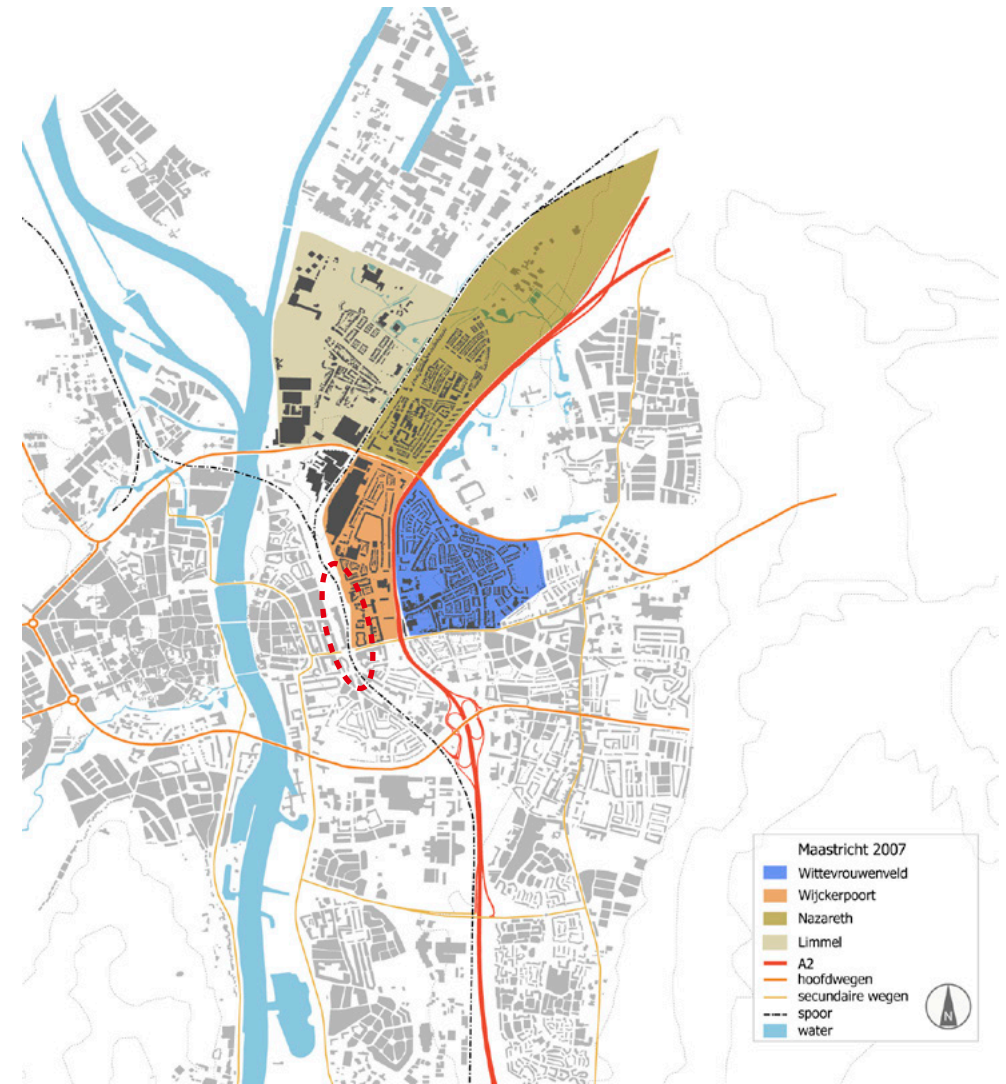
Toekomstige ontwikkelingen voor het stationsgebied houden in de aansluiting op een tramnetwerk tussen Maastricht en Vlaanderen, de verplaatsing van de bushalte en een nieuwe oplossingen voor fietsparkeren. Momenteel wordt de stalling onder het volledige vernieuwde voorplein geprojecteerd, met eventueel later een spoorkruisende verbinding dat hierop aansluit en ook toegankelijk is vanaf de Meerssenerweg. Het bustation zal worden aangepast om de tramhalte in te passen. Tevens zijn er plannen om de Stationsstraat opnieuw in te richten.



Luchtfoto van de stationsbuurt (links), het stationsgebouw met het emplacement (midden) en de wijk Wijckerpoort (rechts), 1964. [Van der Venne, 1964]

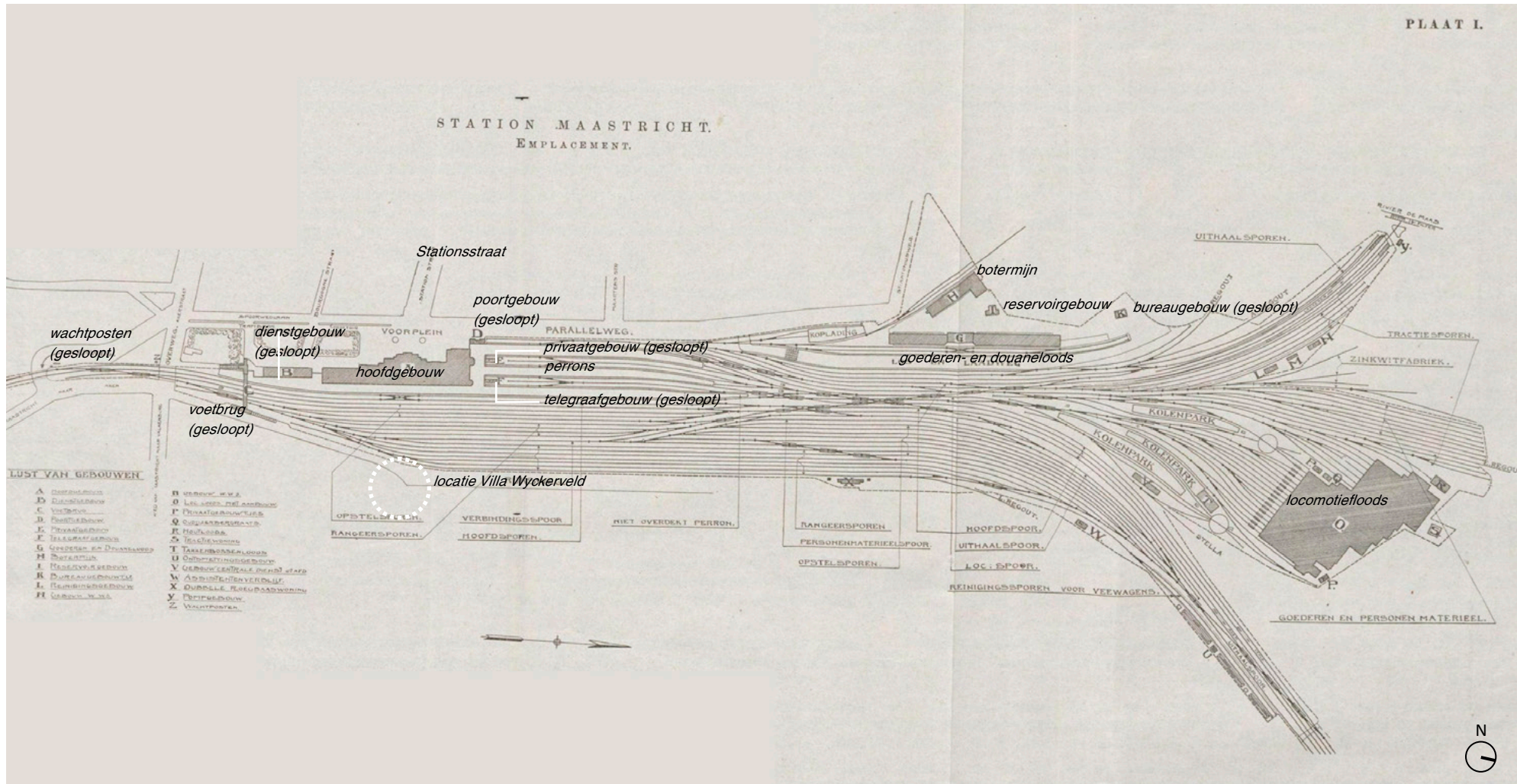


F.C.J. Dingemans, *Structuurplan voor Groot Maastricht*, 1954. In rood omcirkeld het stationsgebied tussen de binnenstad en de wijk Wijckerpoort. (Van der Venne, 1964).



Huidige situatie Maastricht. In rood omcirkeld het stationsgebied tussen de binnenstad en de wijk Wijckerpoort.

STATION MAASTRICHT.
EMPLACEMENT.



- LIJST VAN GEBOUWEN
- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| A. Hoofdgebouw | B. Dienstgebouw |
| C. Wachtposten | D. Poortgebouw |
| E. Telegraafgebouw | F. Privaatgebouw |
| G. Bureaugebouw | H. Reservoirgebouw |
| I. Botermijn | J. Locomotiefloods |
| K. Zinkwitfabriek | L. Kolenpark |
| M. Riet overdekt ferroh | N. Rangsporen |
| O. Personenmaterieel | P. Opstel sporen |
| Q. Locospoor | R. Reinigingsspoor voor vee |
| S. Goederen en personen materieel | T. Verbindingspoor |
| U. Hoofdspoor | V. Hoofdspoor |
| W. Hoofdspoor | X. Hoofdspoor |
| Y. Hoofdspoor | Z. Hoofdspoor |



Het emplacement, 1915. [Van Heukelom, 1916]

2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Toen Van Heukelom opdracht kreeg om een nieuw totaalontwerp te maken voor het Maastrichtse emplacement kon hij niet met een schone lei beginnen. Het emplacement was dringend toe aan uitbreiding, maar het beschikbare terrein lag volledig ingeklemd en kon daardoor nauwelijks vergroot worden. Verlegging was niet mogelijk: dat zou te duur zijn en bovendien hadden vijf fabrieken een lokale verbinding met het spoor. Van Heukelom schreef: 'Het was dus zaak van het terrein [...] elk plekje te benutten voor spoorwegdoeleinden.'²⁹ Alle bestaande spoorweggebouwen werden gesloopt. Daarnaast werd de spoorwegovergang tussen de Stationsstraat en Villa Wyckerveld gesloten, want op die plek, als nieuw uiteinde van de Stationsstraat, zou in 1916 het nieuwe station verrijzen.

Op Van Heukeloms ontwerp voor het emplacement staan ruim 25 gebouwen die allemaal nieuw werden gebouwd. Dit waren onder andere het stationsgebouw met drie kopperrons waarvan de meest oostelijke (de stadskant) langs de gehele achterwand van het station doorliep. De koperons waren bestemd voor reizigers op de lijnen naar Aken, Hasselt en de binnenlandse spoorlijn naar Breda. Het langsperron was bedoeld voor de doorgaande trein naar Luik. Internationale reizigers van de trein die aan de stadzijde arriveerde moesten via de visitatiezaal het station verlaten, waar douaneformaliteiten plaatsvonden. Door een hek was de rest van de perrons voor hen niet toegankelijk. Het perron was bovendien breder dan de andere (11 in plaats van 9 meter).³⁰ Het is niet duidelijk waarom dat zo was: mogelijk moest dit perron grotere hoeveelheden wachtende reizigers met bagage kunnen verwerken. Op het naastgelegen perron was een toiletgebouwtje ingericht (tegenwoordig de Kiosk).

Door middel van een doorgang in het stationsgebouw konden overige aankomende passagiers het perron verlaten en via de hal kwamen zij in de vestibule, waar zij aan de overzijde van deze ruimte hun eventuele bagage konden ophalen. Voor vertrekkende reizigers was de route precies andersom. Door middel van kolommen in de hal en de doorgang werden de twee stromen op een natuurlijke wijze van elkaar gescheiden.

Een tweede verbinding tussen vestibule en hal bestond uit een doorgang naar het langsperron. Parallel hieraan liep vanuit de afgifte/ontvangstruimte een doorgang voor reisgoed naar hetzelfde perron.

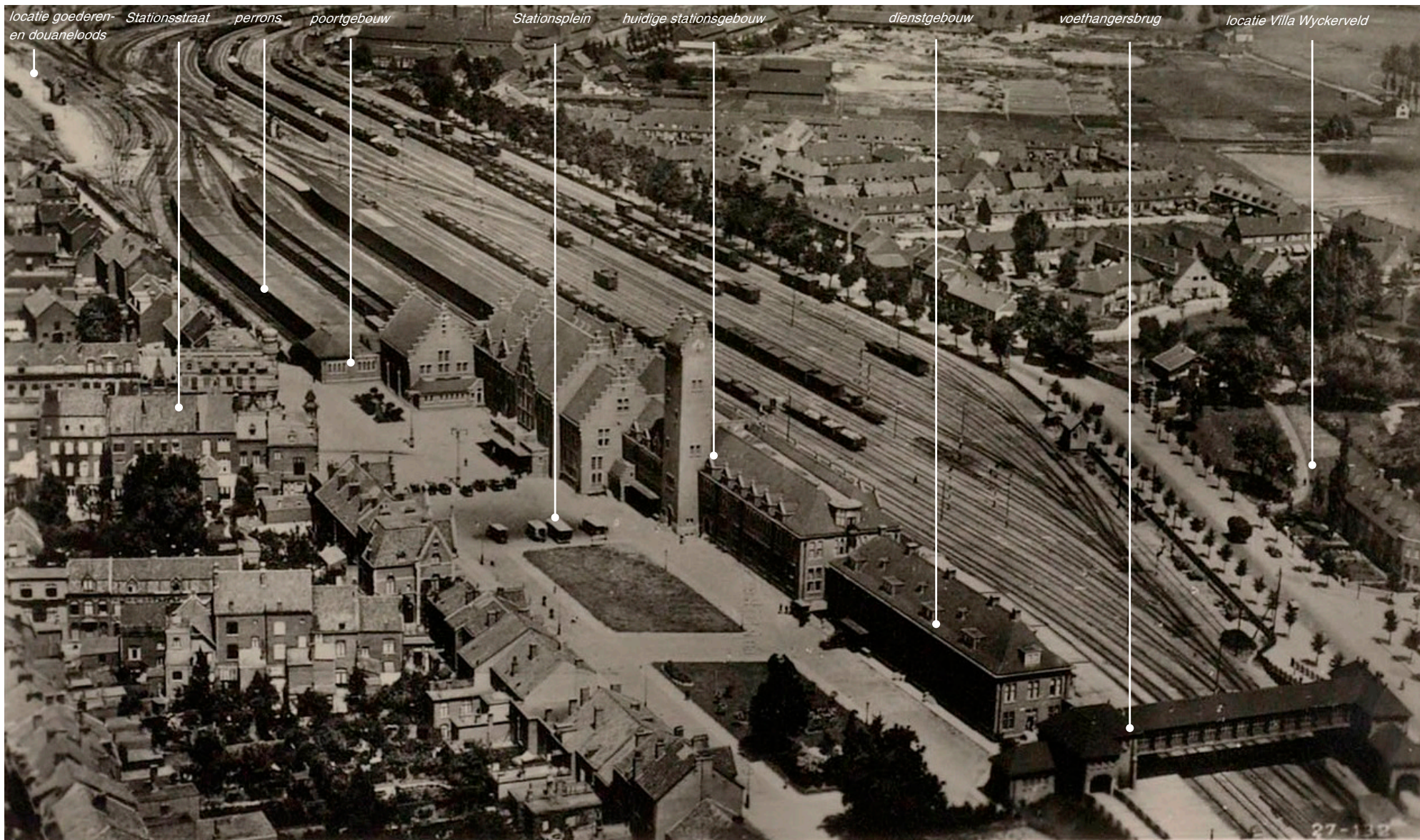
Ten zuiden van het station waren een dienstgebouw en voetgangersbrug ontworpen, zodat voetgangers hier het emplacement over konden steken. Verderop waren nog twee wachtposten geprojecteerd bij twee spoorwegovergangen. De andere gebouwen stonden ten noorden van het station waar het emplacement zich sterk verbreedde en zich als een vork in verschillende takken verdeelde. Hierbij hoorden de grote goederen- en douaneloods en de botermijn (een markthal), beide aan de kant van de stad. Daarnaast bevatte het ontwerp diverse andere spoorweggebouwen: een reservoirgebouw (watertoren voor opslag van water voor de stoomlocomotieven), diverse loodsen en bergplaatsen (waaronder een enorme oud-ijzerbergplaats) en woningen en verblijven voor personeel. Het ontwerp van Van Heukelom laat verder zien dat er een grote diversiteit aan spoortypen aangelegd zou worden (opstelsporen, rangeersporen, uithaalsporen, enzovoorts) en het toont de diverse afritten naar de omliggende fabrieken (zoals Stella en Regout in het noorden en Céramique in het zuiden).

Na de grootschalige vernieuwing van het emplacement onder leiding van Van Heukelom bleef het zich verder ontwikkelen. De meeste gebouwen zijn in de loop der tijd afgebroken, op het stationsgebouw, de grote goederenloods, de botermijn en de watertoren na. Nader onderzoek naar de inrichting van emplacement is aanbevolen om te achterhalen of er nog andere oorspronkelijke gebouwen zijn overgebleven.

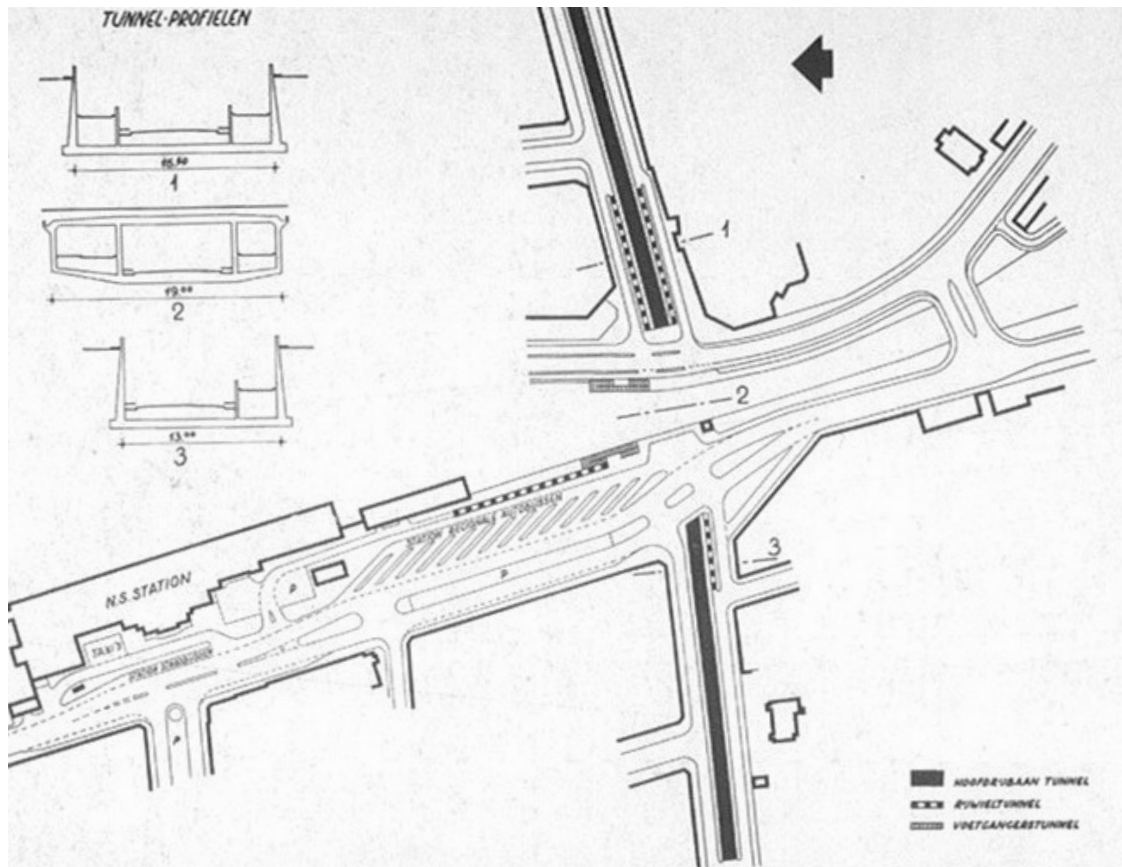
In 1933 werd naar ontwerp van architect Sybold van Ravensteijn een 'Post T' (seinhuis) gebouwd op het noordelijke puntje van het gecombineerde kop/langsperron. Vanuit dit seinhuis konden alle wissels en seinen centraal en mechanisch worden bediend. Het seinhuis deed dienst tot 1985 en is in 2003 gerestaureerd. Het seinhuis heeft inmiddels de status van rijksmonument.

De voetgangersbrug van Van Heukelom werd gesloopt in de jaren zestig, toen de overgang tussen de Akerstraat en de Scharnerstraat werd opgeheven en vervangen door een tunnel. Deze opende in 1962 en vormde een lang gewenste verbetering voor de doorstroming van het verkeer door de stad.³¹

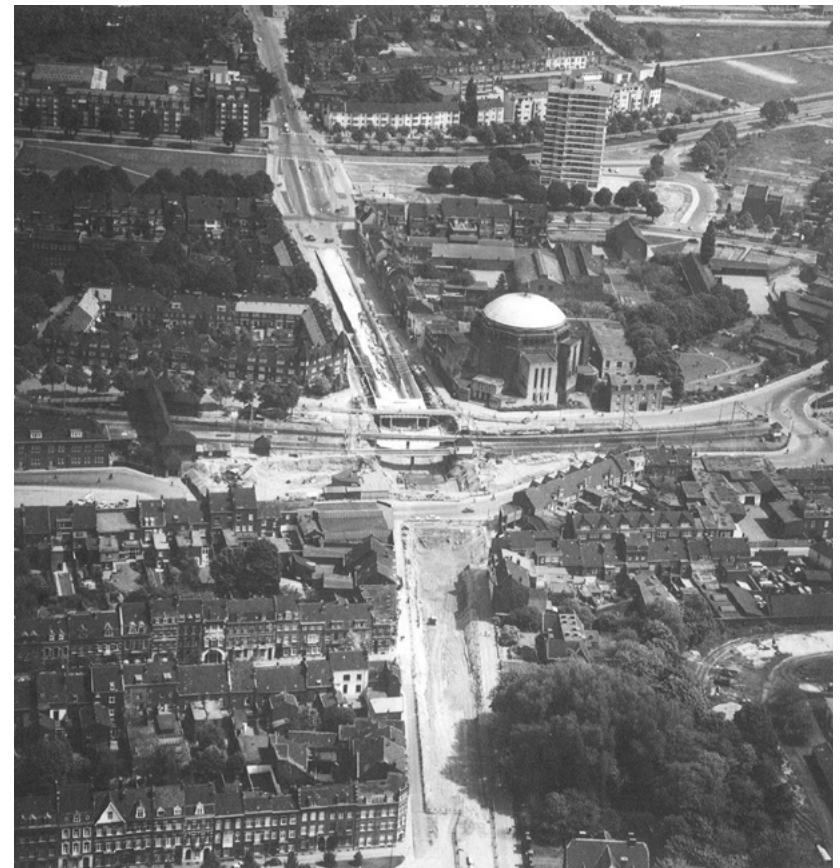
Dat het seinhuis in 1985 zijn functie verloor had te maken met de grondige vernieuwing van het Zuid-Limburgse spoornetwerk in de jaren tachtig, toen een nieuw veiligheidssysteem werd geïmplementeerd. In Maastricht werden gelijktijdig diverse vernieuwingen aan het emplacement en de stationsomgeving doorgevoerd die veranderingen in de reizigersstromen met zich mee brachten. Voor het nieuwe veiligheidssysteem kwam langs de Parallelweg een 'seinrelais'-gebouw ter hoogte van de Post-T. Het station kreeg een nieuw eilandperron, terwijl



Stationsemplacement, 1925. [GVN]



Situatie van de tunnel Akerstraat-Scharnerweg, 1964. [Boogaard, 1982]



Bouw van de tunnel Akerstraat-Scharnerweg omstreeks 1961. [Boogaard, 1982]



Perrons met oorspronkelijke overkapping, op de achtergrond het station.



Post T (seinhuis) uit 1933, architect S. van Ravesteyn. Gerestaureerd in 2013.



Goederen en douaneloods uit 1915.



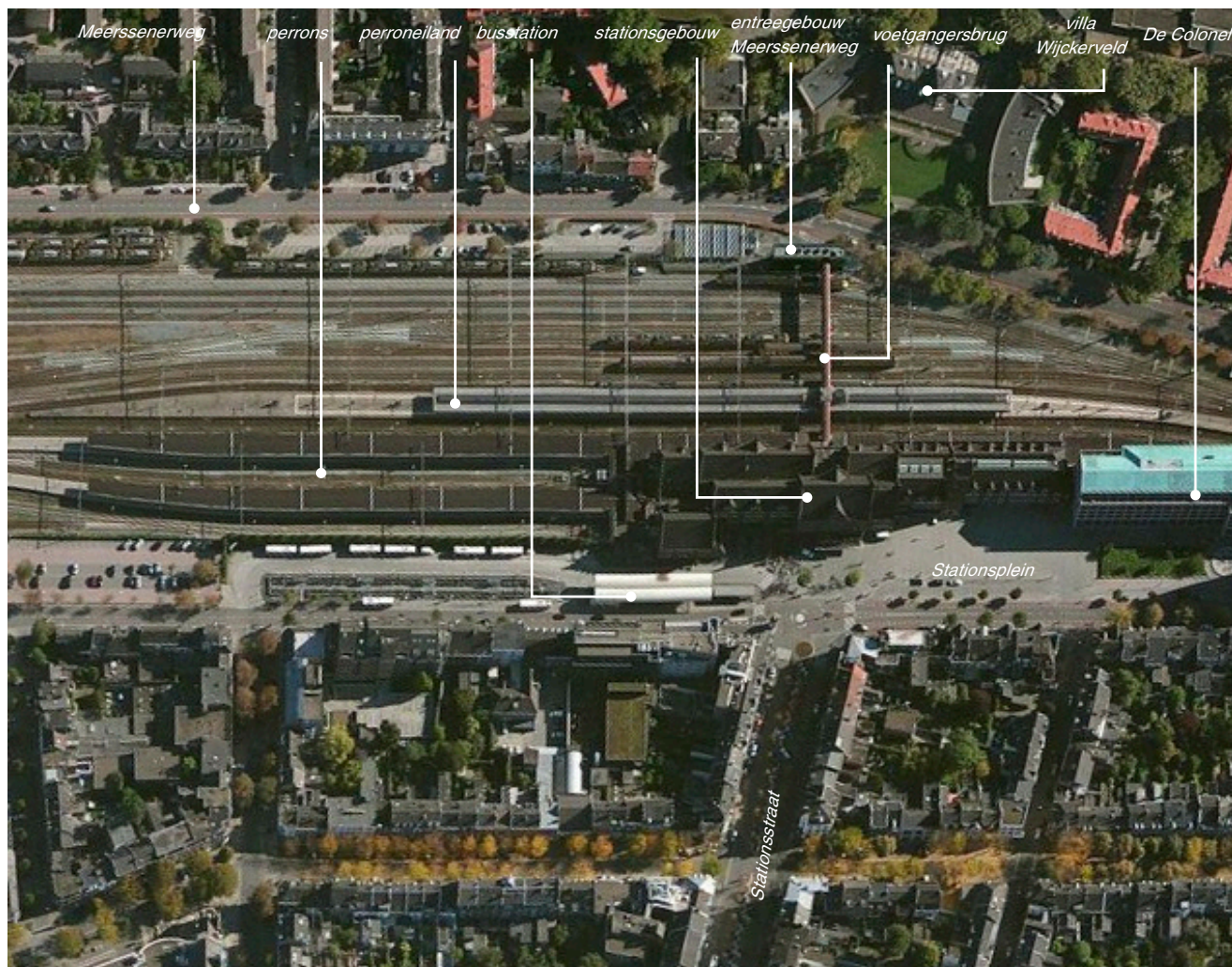
Voetgangersbrug uit omstreeks 1985 (ontwerp Douma) en entreegebouw aan Meerssenerweg uit 2010 (ontwerp NPC/Jos van den Hende).



Eilandperron uit omstreeks 1985.



De Colonel uit 2005 (architect H. Kolhoff) op de plek van het voormalige dienstgebouw.



Emplacement, 2014. [Google Maps]



het meest oostelijke kopperron met perronkap (aan de kant van het stadscentrum) en het poortgebouw werden gesloopt om plaats te maken voor het busstation. Hierdoor werd het bovendien mogelijk om de perrons rechtstreeks vanaf de straat te betreden. Een nieuwe passerelle legde de verbinding tussen het hoofgebouw en het nieuwe perron, die beide door spoorwegarchitect Douma werden ontworpen. De passerelle werd doorgetrokken naar de Meerssenerweg, waar een trappenhuis als tweede nieuwe entree dienst deed. Aan de oostkant van het emplacement (in de richting van de voormalige goederenloods, watertoren en botermijn) werd een aantal sporen afgebroken. Ditzelfde gold voor de westkant van het emplacement, zodat aan de Meerssenerweg een nieuw parkeerterrein aangelegd kon worden.

In 2003 is het dienstgebouw ten zuiden van het stationsgebouw gesloopt en in 2005 door een nieuw gebouw ('De Colonel') van de Duitse architect Hans Kollhoff vervangen.

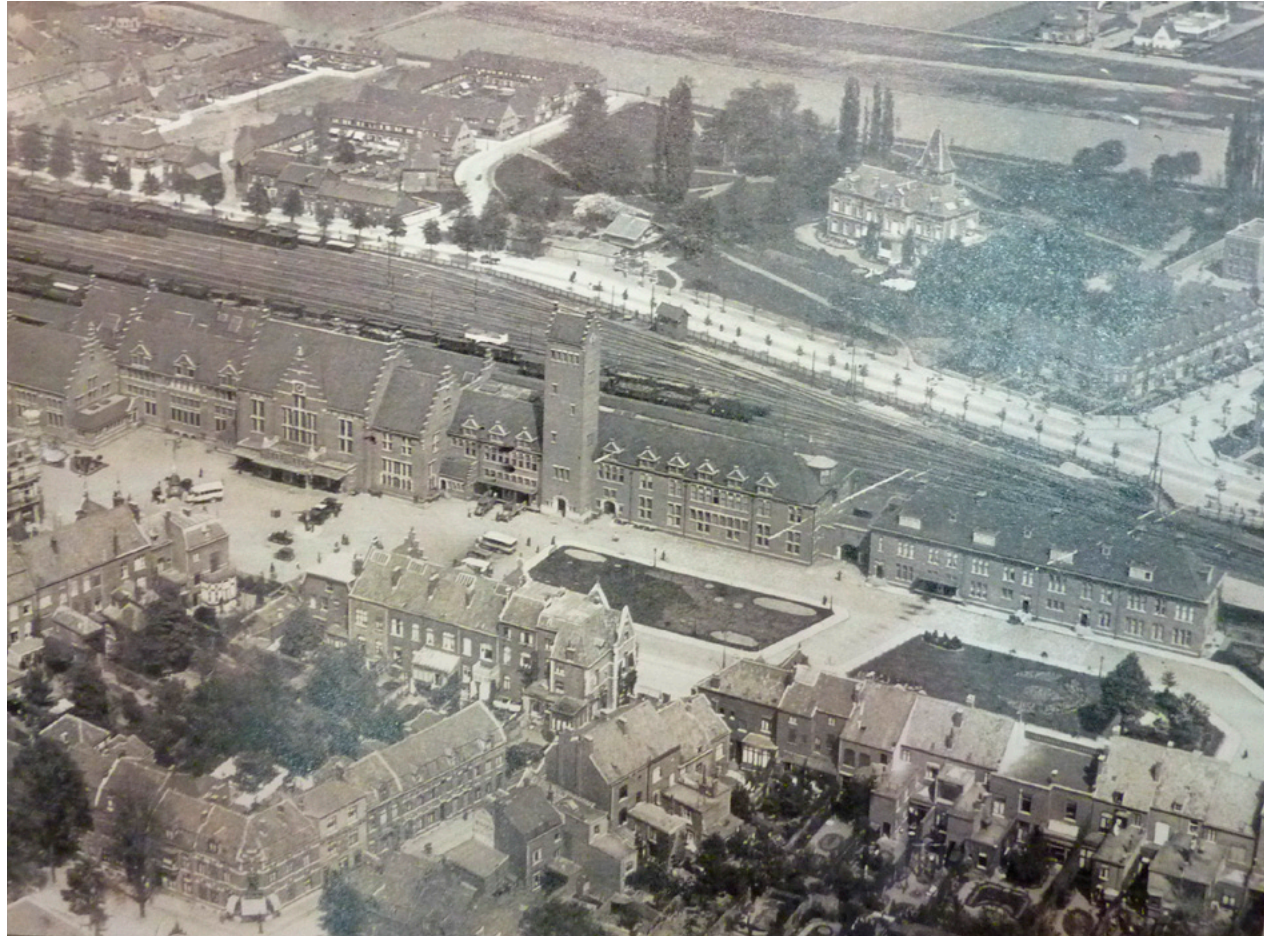
In 2010 is de entree tot de passerelle aan de Meerssenerweg vernieuwd ter verbetering van het comfort en de veiligheid van de reiziger. Het betreft een tijdelijke ingreep met minimale middelen waarbij de bestaande lift, trap en traverse behouden bleven. Het ontwerp is van NPC (op basis van een eerder ontwerp van Arcadis (Jos vd Hende)). De nieuwbouw maakt onderdeel uit van een totale herinrichting van dit gebied (parkeren, fietsparkeren, maaiveldinrichting).



Stationsplein, rechts de voetgangersbrug van Van Heukelom, 1916. [GVN]



Stationsplein met betonnen lantaarns, 1928. [GVN]



Stationsplein omstreeks 1925, foto hangt in station Maastricht.

2.3 GESCHIEDENIS ONTWERP EN INRICHTING OPENBARE RUIMTE



Bushalte voor de hoofdingang van het stationsgebouw, 1961. [RHCL]

Hoe de openbare ruimte rond het station er na de bouw uitzag is af te leiden uit de ontwerptekening voor het emplacement en oude foto's. Van de daaropvolgende wijzigingen zijn in het archief geen duidelijke ontwerpen aangetroffen. Het oorspronkelijke ontwerp kenmerkte zich door een inrichting met grote vlakken, een groen karakter, heldere lijnen en twee accenten op het pleintje recht voor de entree. Van Heukelom schreef in 1916: 'Het voorplein werd grotendeels voorzien van bestrating; tegenover den zuidelijken vleugel van het hoofdgebouw en tegenover het dienstgebouw werden grasperken met beplanting aangelegd, omgegeven door voetpaden met tegelverharding. Tegenover den ingang van het hoofdgebouw zijn twee masten van gewapende beton opgericht, die elk een drietal elektrische booglampen dragen.'³² Op de ontwerptekening van het emplacement is verder nog de trambaan met overgangen te zien die over de Spoorweglaan liep. Vanaf het Stationsplein was langs de linkerzijde van het dienstgebouw de oude passerelle te bereiken. Deze had aan beide kanten twee toegangen in de vorm van een trap en een helling. Het talud van de helling aan de Meerssenerweg (de westkant) werd beplant. Ten zuiden van deze hellingbaan lag een grote moestuin die vermoedelijk eigendom was van de woning die naast de spoorwegovergang lag. Het ontwerp voor de openbare ruimte rondom het station is na de aanleg diverse malen aangepast, waarbij de opkomst van bus- en autogebruik een belangrijke rol speelden. In de ontwikkeling is een aantal belangrijke momenten aan te wijzen. Door de tijd heen veranderden de functie en uitstraling van het plein ingrijpend.

Omstreeks 1930 kreeg het plein aan de rechterzijde van de entree een halte voor de elektrische tram naar Margraten

en werden parkeervakken voor autobussen aangelegd. Hierbij werd nog een deel van de beplanting in stand gehouden. In 1938 werd de tramhalte weer opgeheven. In 1964 volgde een grootschaligere ingreep, gelijktijdig met de bouw van een tunnel op de plek van de voormalige overgang tussen de Scharnerweg en de Akerweg en de sloop van de passerelle. Het plein werd volledig ingericht als busstation en verloor zijn groene karakter. Hiervoor werden verschillende bijgebouwtjes op het Stationsplein geplaatst, zoals een hoog glazen regelgebouw links van de entree van het stationsgebouw.³³

Zoals eerder beschreven vond in de jaren tachtig een aantal ingrijpende vernieuwingen plaats in de opzet van het emplacement. Datzelfde gold voor de inrichting van de openbare ruimte. De studie van Bruls en Co. uit 2001 vermeldt: 'In een allesomvattend plan wordt het Stationsplein gereconstrueerd (...). De verplaatsing van het busstation van de zuid- naar de noordzijde leidde tot de sloop van het VSL-wachthuisje aan de zuidzijde van het plein. Aan de Meerssenerweg verdween het dienstgebouwtje met rijwielstalling. (...) Prioriteit voor de gemeente lag bij een goede verkeerscirculatie, voor de NS bij een renderende exploitatie.'³⁴

Van een echte reconstructie was geen sprake, want de oorspronkelijke groenperken keerden niet terug in het ontwerp. Bovendien werden de betonnen lantaarnpalen die voor de entree stonden, verwijderd. Het nieuwe busstation zorgde voor een geheel nieuwe invulling van de noordkant van het plein. De architecten van dit station, Wil Köhler en Bert van Bunningen, zochten in hun vormgeving naar 'historisch passende en vooral vriendelijke associaties'.³⁵ Door deze aanpassingen aan het emplacement en de



Bustation aan de noord-westzijde van het station.



Zicht op het station vanaf de Stationsstraat.



Inrichting van het stationsplein ter hoogte van de Stationsstraat.



Inrichting van de buitenruimte ter hoogte van de zuidvleugel van het stationsgebouw.



Ingang van het station aan de Meerssenerweg



Meerssenerweg en met links de fietsenstalling.



Inrichting van de buitenruimte ter hoogte van De Colonel.

omgeving werden de reizigersstromen gesplitst in drie stromen: zij kunnen tot op heden de perrons betreden via de oude ingang (aan het Stationsplein), de nieuwe ingang aan de Meerssenerweg, en de nieuwe ingang bij het busstation op de plek van het gesloopte uitgangsbouwtje. De vrijgekomen ruimte werd naderhand met bomen en parkeerplaatsen ingericht. Tegenwoordig wordt het plein vooral voor fietsenstallingen gebruikt. Met de bouw van het kantoorgebouw De Colonel van Hans Kollhoff in 2005 heeft de ruimte ten zuiden van het Stationsplein opnieuw een groene inrichting gekregen. Ten opzichte van de rooilijn van het gesloopte dienstgebouw is De Colonel iets naar voren geplaatst (zie afbeeldingen pagina's 24 en 28 voor de rooilijn van het dienstgebouw).

De recente planvorming voor het stationsplein voorziet een ondergrondse stalling onder een vernieuwde voorplein. Waar de in- en uitgang komen, is nog onderwerp van discussie. Ook zal het huidige bustation opnieuw worden ingericht om de tramhalte (van traject Vlaanderen- Maastricht) in te passen. Aan de kant van de Meerssenerweg wordt de huidige stalling van 350 plaatsen verdubbeld. Deze uitbreiding zal in 2015 gerealiseerd worden. Een van de oorspronkelijk uitgangspunt bij de herinrichting van de stationsomgeving was een nieuwe spookruisende fietsverbinding (interwijkverbinding). Op dit moment ontbreekt het echter aan de financiële middelen om dit op korte termijn mogelijk te maken.



Stationsplein in 1929. [Jenniskens, 1985]

2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Nadat de vestingstatus van Maastricht in 1867 werd opgeheven groeide de stad naar het ten oosten daarvan gelegen spoorwegemplacement toe. Om de toegang tot het station te verbeteren werd in 1866 een nieuwe stadspoot in de vesting gemaakt. De bedoeling was om vanaf hier, dwars door het oude stedelijke weefsel, een doorbraak naar de Maasbrug te maken. Deze 'Percée' (met straatnamen Wycker Brugstraat en Stationsstraat) werd vanaf 1881 aangelegd en werd ingericht als een chique stadsboulevard. In dezelfde periode werd de omliggende uitbreidingswijk, de Stationsbuurt, aangelegd. Maastricht gaf na lang overleg akkoord voor de bouw van het station als monumentaal uiteinde van de Stationsstraat.

Van Heukelom kreeg in Maastricht te maken met een emplacement dat dringend toe was aan uitbreiding, maar waarvan het beschikbare terrein nauwelijks vergroot kon worden. Alle bestaande inrichtingen op het spoor werden gesloopt en vervangen door meer dan 25 nieuwe bouwwerken. Na deze grootschalige vernieuwing bleef het emplacement zich verder ontwikkelen. De meeste gebouwen zijn inmiddels afgebroken. De veranderingen die de meeste impact hadden op het emplacement vonden plaats in de jaren tachtig. Toen werd het meest oostelijke kopperron aan de stadskant samen met het poortgebouw afgebroken voor de bouw van het busstation. Ook kwam er een nieuw eilandperron. Om dit perron te bereiken werd een passerelle gebouwd die doorliep tot aan de Meerssenerweg en daar een nieuwe entree voor het station vormde.

Het oorspronkelijke ontwerp voor het Stationsplein kenmerkte zich door grote vlakken, een groen karakter, heldere lijnen en twee accenten (lantaarnpalen). Van deze opzet is niets overgebleven. De inrichting is diverse malen

aangepast, waarbij de opkomst van bus- en autogebruik een belangrijke rol speelden. Het plein werd omstreeks 1930 gedeeltelijk en in 1964 volledig als busstation in gebruik genomen en verloor daarbij zijn groene karakter. Als onderdeel van de verbouwingen in de jaren tachtig, waarbij de reizigersstromen meer verspreid werden, werd het busstation naar de noordkant van het plein verplaatst, waar ook een nieuwe toegang tot de perrons werd gecreëerd. Het busstation kreeg de functie van nieuwe pleinwand. Het plein is tegenwoordig geheel versteend en in gebruik als fietsenstalling.

In de toekomst staat het stationsgebied in het teken van transformatie en vernieuwing. Het stationsplein zal worden vernieuwd (met ondergrondse fietsenstalling en een eventuele spookkruisende fietsverbinding) en het busstation zal opnieuw worden ingericht met een tramhalte en nieuwe rijwegrichtingen. Aan de Meerssenerweg zal de fietsenstalling worden uitgebreid.



stationshal ('vestibule')	personeelsruimtes
reizigersruimtes	woning stationschef
plaatskaartenkantoor	route reizigers / bagage
bagageafhandeling	perronkap

Voor- en perrongevel van de oorspronkelijke situatie, 1915. [ProRail]

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

3.1 HET HOOFDGEBOUW

De oorspronkelijke bestektekeningen van station Maastricht zijn in het archief bewaard gebleven. Aan de hand daarvan zijn de logica van het ontwerp en de detaillering van de interieurs en het exterieur goed afleesbaar. Over de hoofdvorm van het gebouw schreef architect Van Heukelom in 1916: 'Een ruim voorplein werd verlangd, en getracht moest worden op spoorwegterrein zooveel mogelijk sporen te bergen. Ter voldoening aan deze eischen werd aan het gebouw een langgerekte vorm – van noord naar zuid - gegeven, doch tevens gepoogd aan de noordzijde, nabij de kopsporen, een zo groot mogelijke breedte-ontwikkeling (van west naar oost) te verkrijgen, wijl belangen van het publiek en van den spoorwegdienst vorderden, dat bepaalde ruimten aan het kopperron zouden grenzen of in de onmiddellijke nabijheid daarvan zouden worden gebracht'.³⁶ Het stationsgebouw functioneert door zijn vorm als een volledige pleinwand: een complex van hoge en lage geschakelde volumes, die aan de reizigerskant (de noordkant) prominent naar voren staan, en die aan de personeelskant (de zuidkant) terughoudend naar achter staan. De toren aan deze kant moest een tegenwicht vormen voor de grotere volumes aan de noordkant, aldus Van Heukelom.³⁷

De architectuur van het kloeke bakstenen gebouw hield Van Heukelom in eigen bewoordingen 'sober'.³⁸ Qua bouwtrant verenigt het ontwerp verschillende stijlen (zoals Hollandsche neorenaissance en rationalisme), maar het valt niet onder één noemer te plaatsen. Het gebouw maakt een monumentale indruk door zijn afwisselende vorm en een aantal 'grote gebaren' (de trapgevels, de

toren, de vooruitgeschoven entree met bordes). Het heeft een gevarieerd uiterlijk, met een diversiteit aan boogvormige en rechthoekige deuren en vensters, maar het is in zijn detaillering lang niet zo rijk als andere grote stationsgebouwen die in de voorafgaande periode werden gerealiseerd (zoals Haarlem in 1909, architect D. Margadant). Bekend is dat Van Heukelom een bewonderaar was van architect H.P. Berlage en diverse auteurs wijzen op zijn invloed op het ontwerp het Maastrichtse stationsgebouw, met name dat voor het interieur.³⁹

DE VOORGEVEL

De voorgevel van het stationsgebouw bestaat uit delen die trapsgewijs verspringen: het meest rechter staat het verst naar voren, het linker deel het verst naar achter. Elk geveldeel heeft een eigen min of meer symmetrische vensterindeling. Van oorsprong was een aantal van deze vensters en deuren op de begane grond voorzien van traliewerk. Links van het midden, aan het einde van de zichtas van de Stationsstraat, bevindt zich de ingangspartij. Deze wordt benadrukt door de hoogte van dit bouwdeel, de trapgevel, diverse kunstwerken en de naar voren geplaatste vestibule met drie toegangen onder een bordes. De gevels links van de entree zijn meer gesloten; ze hebben hooggeplaatste vensters en geen toegangsdeuren. De gevels zijn geleed door toepassing van lisenen (smalle verticale, iets uitspringende geveldelen). De gevels aan de rechterzijde van de entree zijn vlakker en hierin bevindt zich een reeks toegangsdeuren bestemd voor goederen en personeel. In de oorspronkelijke situatie bevond zich hier ook een los- en laadplatform. In de voet van de toren is een secundaire, maar wel benadrukte entreepartij gesitueerd, die toegang geeft tot het trappenhuis in de toren en vanuit

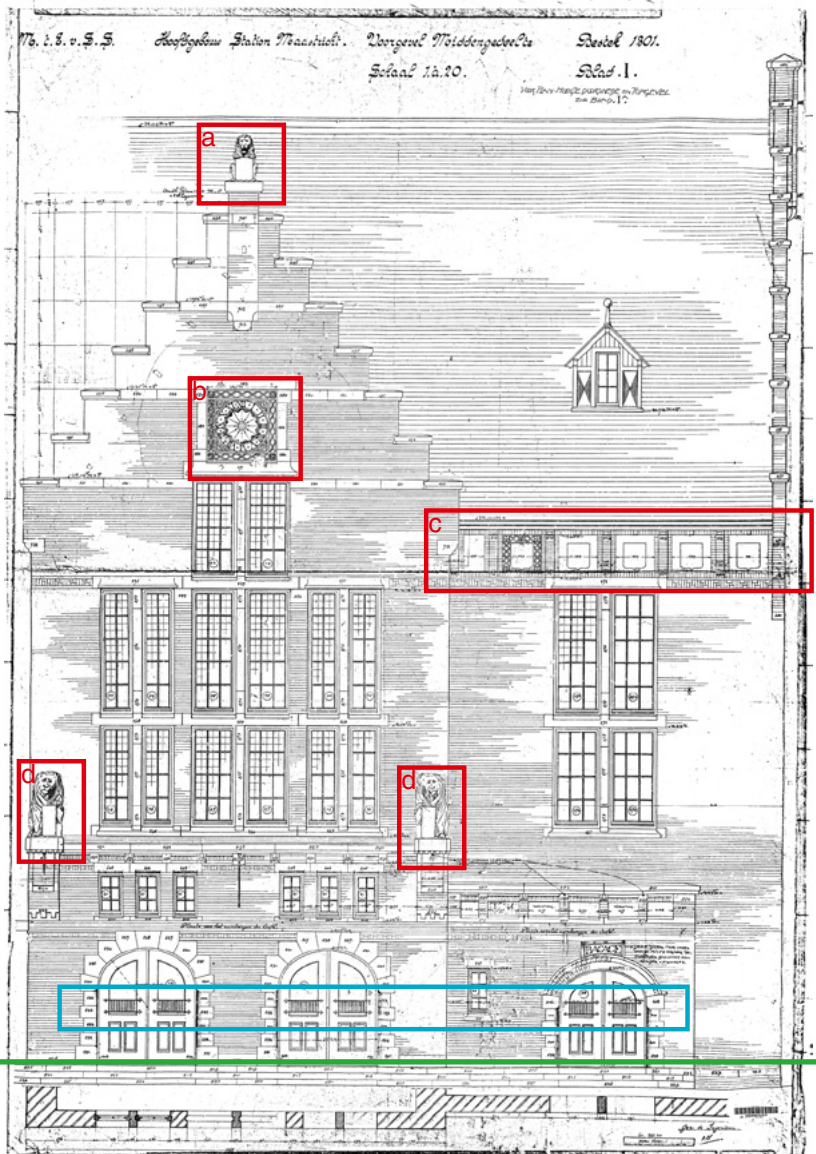
daar het kantoorgedeelte van het station.

De gevels zijn in rode baksteen gemetseld en op verschillende wijzen verlevendigd. Als decoratief materiaal is graniet toegepast, bijvoorbeeld rondom deuren en vensters in de vorm van lijsten, lateien, en dorpels en als accenten in de trapgevels en dakkapellen. De gevels links van de entree en het bordes zijn verrijkt met metselwerk in sierpatronen. Diverse kunstwerken vestigen de aandacht op de entreepartij. Van boven naar beneden zijn dat (*deze wijzigingen zijn in rood omkaderd in geveldetail op p. 38*):

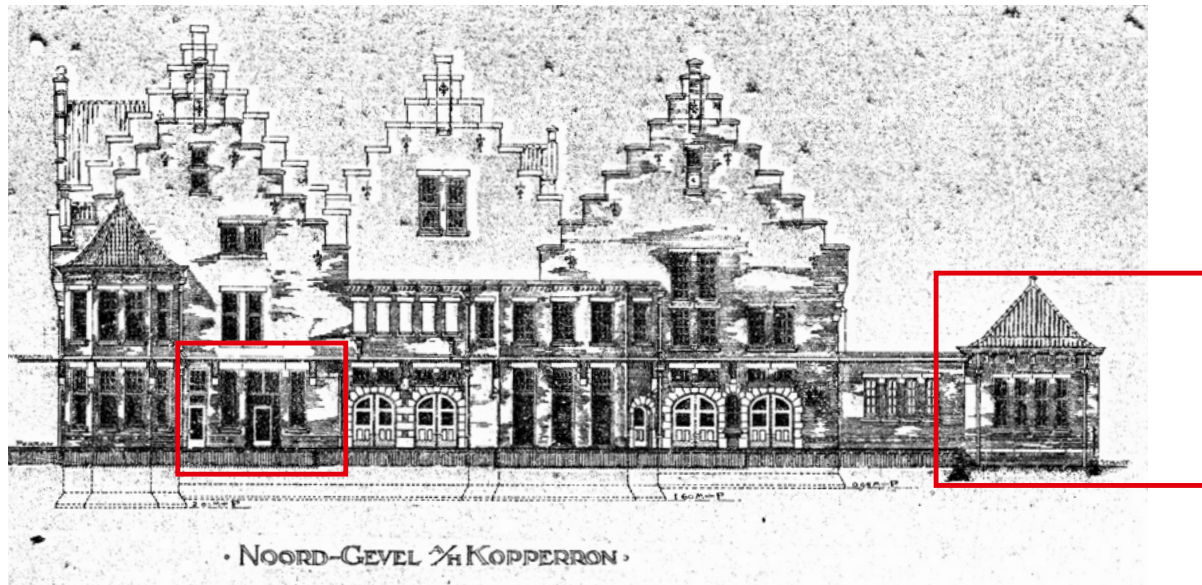
- Een leeuw in graniet boven het wapen van Maastricht
- Een uurwerk met een groene wijzerplaat, goudkleurige wijzers en uuraanduidingen, in een bronskleurige decoratieve omlijsting.
- Wapens van tien provinciën: van links naar rechts zijn dit Gelderland, Groningen, Friesland, Utrecht, Overijssel, Zuid-Holland, Drenthe, Zeeland, Limburg, Noord-Brabant. Het wapen van Noord-Holland, weliswaar in 1907 verleend, maakt geen onderdeel uit van deze reeks.
- Twee leeuwen met wapens van Limburg en Holland, elk op een hoek van het bordes, van ontwerper Willem Brouwer en uitgevoerd door Simon J. Tempelman.

In deze gevel is ook een compositie van glas-in-lood-vensters aangebracht (deze wordt verder beschreven bij interieur).

Aan de voorgevel zijn vier luifels aangebracht. Drie dateren van de bouwtijd (boven de hoofdentree, de secundaire entree van de bagageruimtes en de entree naar het voormalige goederendeel). Boven de ingang naar de fietsenstalling is recent een luifel opgehangen.



Geveldetail van de hoofdingang van het station, 1915. [ProRail]



Tekening noordgevel, 1915. [ProRail]



Tekening zuidgevel, 1915. [ProRail]



Toegangsdeuren van de goederenruimte vanaf het langsperron, omstreeks 1915. [Bureau Spoorbouwmeester]

Wijzigingen:

- Door ophoging van het plein (zichtbaar op foto's vanaf omstreeks 1990) zijn de plinten onzichtbaar geworden. Eveneens zijn hiermee de toegangen tot de hoofd- en secundaire entrees vervallen. Hier zijn bijvoorbeeld de traptreden komen te vervallen. Ook het los- en laadplatform is in deze periode vermoedelijk afgebroken (ophoging is in groen gemarkeerd in geveldetail op p.36);
- De keldertoegang links van de toren is vergroot. Hierbij is een nieuwe trapmuur gebouwd in baksteen met een betonnen band. Vermoedelijk is dit tegelijk met ophoging van het plein gebeurd (in groen gemarkeerd op p.34);
- De meeste vensters zijn door de tijd heen vervangen: oorspronkelijke meerruitsroedeverdelingen of glas-in-loodtoepassingen zijn daarbij niet altijd gehandhaafd. In de gevel van de fietsenstalling zijn enkele vensters tot aan het maaiveld verlengd. Ook is het traliwerk op de begane grond verwijderd dat hier op diverse plaatsen voor ramen en deuren was aangebracht (in blauw gemarkeerd op de tekening op p. 36). Enkele vensters zijn dichtgezet.

DE ACHTERGEVEL

De achtergevel van het stationgebouw is, in tegenstelling tot de voorgevel, geheel vlak. Langs deze gevel loopt het perron dat oorspronkelijk bedoeld was voor de enige doorgaande spoorlijn, namelijk die naar Luik. De gevel lijkt in andere opzichten op de voorgevel; hij is eveneens samengesteld uit diverse volumes, maar de vensterverdelingen zijn minder symmetrisch. Ook hier is sprake van variatie door toepassing van twee trapgevels en verschillende bouwhoogtes. Aan deze gevel is een

perronkap bevestigd, die het zicht op de gevel gedeeltelijk ontnemt, zowel vanaf het perron als vanaf de overkant van het emplacement (Meerssenerweg). Met de bouw van het eilandperron en de perronkap in de jaren tachtig is dit laatste effect versterkt. In de plint van de gevel bevindt zich een reeks deuren waarvan de meeste voor dienstpersoneel bestemd waren. De achtergevel is net als de voorgevel voorzien van decoraties in graniet.

Wijzigingen:

- Tegen de achtergevel is onder de perronkap een uitbouw gemaakt van beton, staal en glas ten behoeve van de bouw van een fietsenstalling. Hierbij is de bestaande kolomstructuur van de kap gehandhaafd. Deze komt voor het eerst voor op een tekening uit 1971 (in orange gemarkeerd op p.34);
- 1982-83: doorbraak in de gevel ten behoeve van de een nieuwe doorgang voor reizigers, rechts van de bestaande doorgang (locatie in geel gemarkeerd op p.34) ;
- 1982-83: bouw van een trappenhuis en lift op het perron naar de voetgangersbrug (locatie in geel gemarkeerd op p.34).
- Enkele deuropeningen in deze gevel zijn dichtgemetseld. (datering onbekend, in blauw gemarkeerd op p.34).

ZIJGEVELS

De zijgevels (noord en zuid) zijn altijd wat verscholen geweest; de noordgevel achter de perronkap, de zuidgevel door naastgelegen bouwwerken.

De noordgevel is moeilijk als eenheid te ervaren. Twee hoge trapgevels domineren het beeld op afstand.

Aan de onderzijde worden ze onderbroken door twee afgeronde uitbouwen. Tegen deze gevel is een perronkap gebouwd. Aan de kant van het busstation bevindt zich een tegeltableau met het Nederlandse wapen en de wapenspreuk 'je maintiendrai'.

De zuidgevel bestaat uit twee bouwlagen en is voorzien van vensters. In het dak is een erker gebouwd. Een muur met een poort resteert nog van de verbinding die deze gevel vroeger had met het in 2003 afgebroken dienstgebouw.

Wijzigingen (deze zijn in rood omkaderd bij de noordgevel op p. 36):

- 1982: vervanging van de pui direct links van de doorgang tussen perron en hal;
- 1982-83: sloop van het uitgangsgewoel aan de noordzijde en de verbindingsmuur met het hoofdgebouw.

DAK

Het stationsgebouw is voorzien van een reeks schild- en zadeldaken. Het zuidelijke gedeelte is voorzien van parallel-daken. Deze 'Maaslandse' daken zijn een regionaal voorkomend type dakvorm. Een aantal daken is voorzien van dakkapellen. De daken zijn gedekt met Hollandse pannen.

Wijzigingen:

- de recente vernieuwing van de lichtkoepels op de zolders in de zuidelijke bouwdelen (niet zichtbaar vanaf de straat).



Voorgevel van het stationsgebouw.



Noordgevel van het stationsgebouw met perronoverkapping.



Poort tussen het stationsgebouw en De Colonel.



Verlengde vensteropeningen in de voorgevel ter hoogte van de fietsenstalling.



Verlengde vensteropeningen in de noordgevel naast de doorgang.



Noordgevel ter hoogte van de voormalige visitatiezaal. Het kleurverschil in het metselwerk laat zien waar vroeger de perronkap zat.



Perrongvel ter hoogte van de fietsenstalling. De doorgangen waren voorheen bedoeld voor de toegang naar de toiletten.



Lift van de voetgangersbrug in het langsperron.



Trap naar de voetgangersbrug in het langsperron.



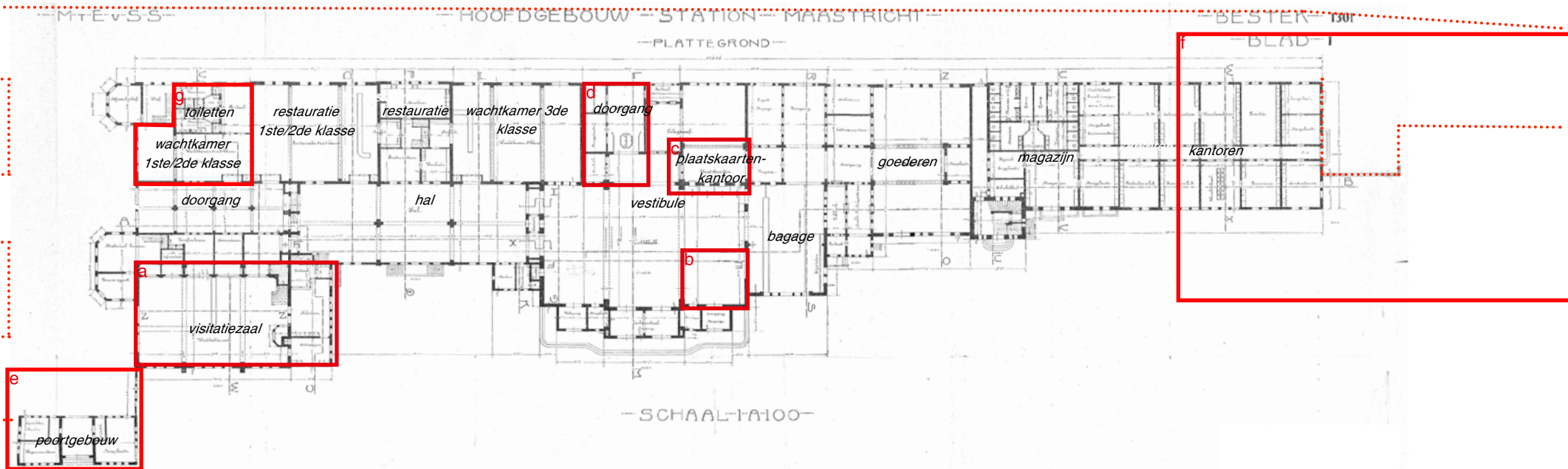
Perrongvel en voetgangersbrug.



Uitbouw van de fietsenstalling in het langsperron.

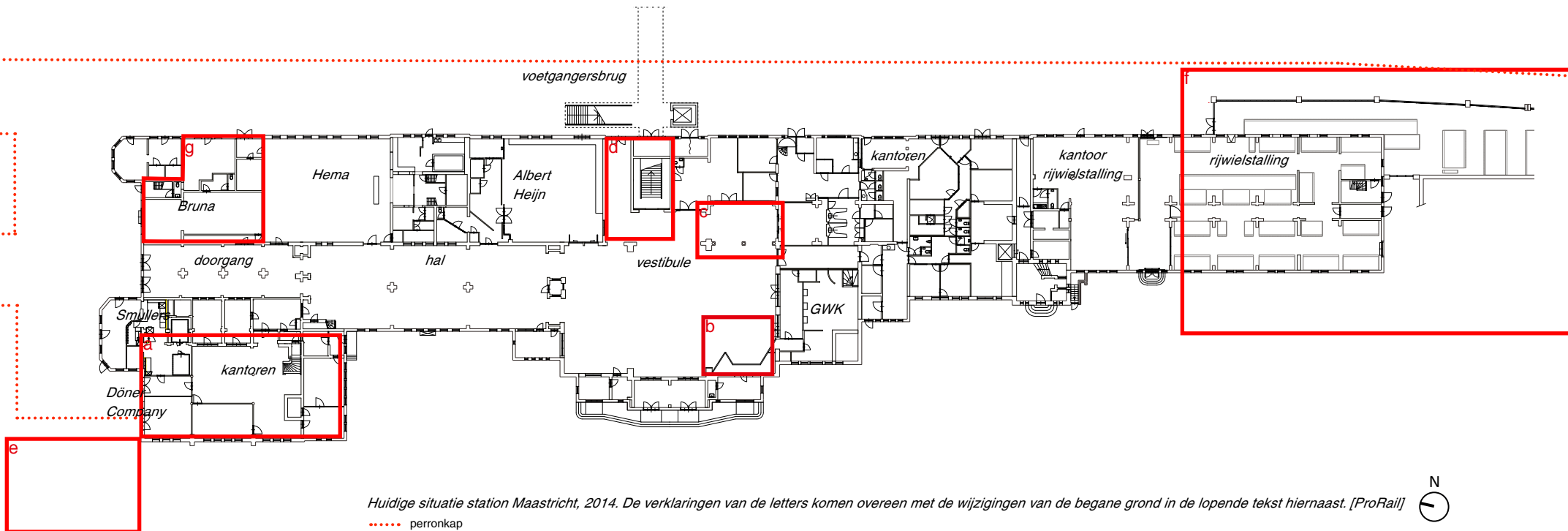


Daklichten in de overkapping van het langsperron.



Oorspronkelijke situatie station Maastricht 1915. De verklaringen van de letters komen overeen met de wijzigingen van de begane grond in de lopende tekst hiernaast. [ProRail]

..... perronkap



Huidige situatie station Maastricht, 2014. De verklaringen van de letters komen overeen met de wijzigingen van de begane grond in de lopende tekst hiernaast. [ProRail]

..... perronkap

INTERIEUR

Reizigers kwamen slechts in een klein deel van het stationsgebouw: hier waren de interieurs het rijkst. Het grootste deel van het gebouw was ingericht ten behoeve van de bedrijfsvoering.

Plattegrond: begane grond

Van Heukelom plaatste de hoofd in- en uitgangen van het stationsgebouw recht tegenover de Stationsstraat. Achter het tochtportaal kwam een grote hal (de vestibule). Rechts was een ruimte voor afgifte en ontvangst van bagage, schuin tegenover het tochtportaal aan de rechterzijde vond de kaartverkoop plaats. Vanuit de vestibule werden twee verbindingen met de perrons ontworpen: één oostwaarts, rechtstreeks naar het langsperron, via een doorgang met daarin een controlepost. De andere verbinding liep noordwaarts, eveneens langs een kaartcontrole, door een ruime hal en vervolgens een iets smallere doorgang naar het kopperron. Hier lagen aan de spoorzijde een drietal wachtruimes: één voor derdeklas reizigers, één voor eerste- en tweedeklasreizigers (beide met een buffet) en één niet-roken wachtkamer voor eerste- en tweedeklasreizigers. Aan de stadszijde lagen diverse ruimtes met daarin douanefaciliteiten voor aankomende reizigers. Zij konden na het verlaten van de visitatiezaal (waar zij gecontroleerd werden) door een aparte route de hal bereiken. De reizigersstromen (aankomend en vertrekkend) werden in de hal en in de doorgang naar de perrons op een natuurlijke wijze van elkaar gescheiden door de plaatsing van pijlers in de lengte-as van doorgang en hal. Ook in de vestibule waren aparte deuren voor in- en uitgaande reizigers om de stromen niet met elkaar te laten botsen. Tussen de doorgang van de vestibule en de hal was een controlepost (zie foto midden-boven pagina. 46).

Behalve voor reizigersstromen kende de opzet van het stationsgebouw ook een route voor bagage en voor bestelgoederen. Hiervoor waren diverse ruimtes rechts van de vestibule bestemd. Deze route liep recht door het gebouw heen, tussen het langsperron en het Stationsplein. De hoofdingang van het stationsgebouw had een lagere deuropening speciaal voor reizigers met reisgoed die dichtbij de ruimte voor afgifte- en ontvangst lag.

De begane grond van het station was voorzien van een ruimte hoeveelheid toiletten naast de eerste- en tweedeklas wachtkamer en in de zuidvleugel (bereikbaar vanaf het perron). De overige ruimtes op de begane grond waren ingericht voor de bedrijfsvoering. Aan de uiterste noordkant hielden de stationschef en zijn adjunct-chef kantoor. De zuidelijke vleugel was ingericht met kantoren voor spoorwegpersoneel en magazijnen.

Wijzigingen

De belangrijkste wijzigingen betreffen (zie gemarkeerde delen in de tekening hiernaast):

- a. 1957: De visitatiezaal werd verbouwd, vermoedelijk tot ruimtes voor posterijen. De opening naar de hal is dichtgezet. Later is de visitatiezaal verder verbouwd waarbij de vide met personeelsgalerij is dichtgezet en er een extra verdieping in kwam. In deze verdieping is de ruimte verder verdeeld in kleinere ruimtes. Nu zijn aan de noordkant (aan het perron) twee winkels gevestigd, de rest wordt gebruikt als kantoor;
- b. jaren zeventig: de toename van het aantal winkels in deze periode leidt tot diverse kleine verbouwingen, onder meer van het interieur van de twee uitbouwen aan de kant van het kopperron. Ook de ruimtes voor bagageverwerking worden verbouwd en grotendeels in gebruik genomen door een GWK. Deze verbouwingen hadden geen grote gevolgen

- voor de structuur van het station. De afwerking van met name het GWK kantoor doet afbreuk aan de oorspronkelijke architectuur van de stationshal. Bij de latere inbouw van geldautomaten in de stationshal is dit effect versterkt.
- c. 1979: bouw van nieuwe loketten. Hierdoor is de vestibule vergroot. De pui van de oude loketten is gesloopt en vervangen door stalen kolommen. De nieuwe loketten kregen een plek in één van de bagageruimtes.
- d. 1982-83: in de doorgang tussen de vestibule en het langsperron werd een trap naar de voetgangersbrug gebouwd. De naastgelegen ruimte werd opengebrouwen en als vervangende doorgang in gebruik genomen. Hiervoor werden diverse oorspronkelijke interieronderdelen gesloopt, zoals vloeren en lambriseringen.
- e. 1985: sloop poortgebouw en kopperron (incl. perronkap) aan stadszijde ten behoeve van de bouw van het busstation
- f. omstreeks 2003: sloop van het ten zuiden van het hoofdgebouw gelegen dienstgebouw heeft verplaatsing van de fietsenstalling tot gevolg. Hiervoor zijn vrijwel alle tussenmuren in de zuidvleugel op de begane grond weggebroken. Deze ruimte is ingericht als nieuwe fietsenstalling.
- g. jaartal onbekend: wijziging wachtkamer 1ste/2de klasse, toiletten en portaal naar het langsperron.

Door de plaatsing van losse interieronderdelen (prullenbakken, informatieborden, kaartautomaten, bagagekluisen) is de logica van het interieur op een aantal plaatsen in herkenbaarheid of zichtbaarheid verminderd.

Plattegrond: eerste en tweede etage

Op de verdiepingen boven de hal van het stationsgebouw lagen ruimtes bestemd als archief- en dienstvertrekken en voor de restaurateurs. Aan de zuidkant van het gebouw waren kantoren ingericht voor leidinggevende ambtenaren



Noordelijke toegang bij de kopperrons van het station, 1915. Links op de achtergrond de doorgang naar de hal. [GVN]



Stationshal met links op achtergrond de doorgang naar de hal en de wachtkamers. De doorgang rechts leidt naar het langsperron, 1915. [GVN]



De vestibule gezien vanaf de doorgang naar de hal, 1915. [GVN]



Koperron aan de stadszijde, 1915. Deze is in de jaren '80 gesloopt. [GVN]



Plaatskaartenkanoor in de vestibule, 1915. [GVN]



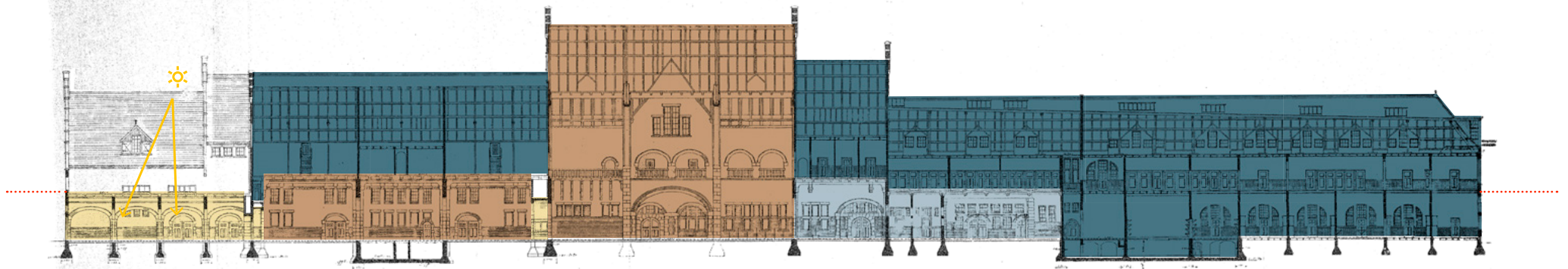
De vestibule gezien vanaf de personeelsgalerij, 1915. [GVN]

M + E - v - S - S -

HOOFDGEBOUW - STATION - MAASTRICHT

LENGTEDOORSNEDE - A - B -

stationshal ('vestibule')	personeelsruimtes
reizigersruimtes	woning stationschef
plaatskaartenkantoor	daklicht
bagageafhandeling	perronkap

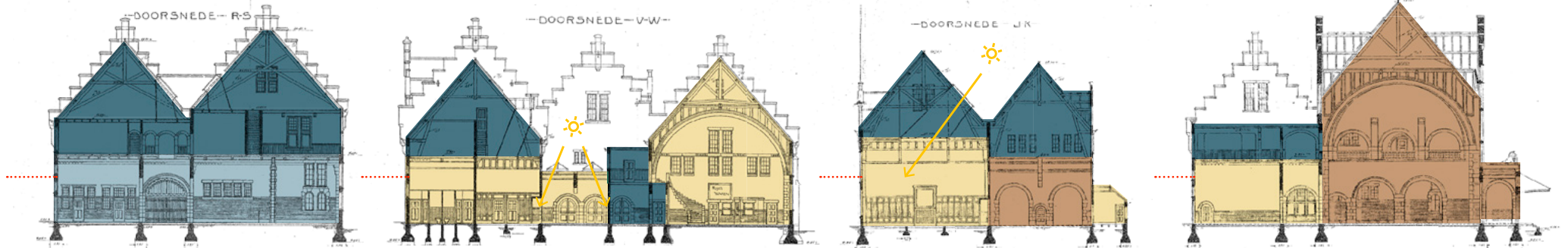


DOORSNEDE - R - S

DOORSNEDE - V - W

DOORSNEDE - J - K

DOORSNEDE - L - M



Doorsneden van de oorspronkelijke situatie, 1915. [ProRail]



Doorgang tussen vestibule en de hal met wachtkamers, 1915. Links op de achtergrond is de visitatiezaal te zien. [GVN]



Visitatiezaal met personeelsgalerij 1915. [GVN]



Personeelsgalerij op de eerste verdieping ter hoogte van de vestibule, 1915. [GVN]



Controlehuisje bij de doorgang naar het langsperron, 1915. [GVN]



Hal met doorgang naar de koppersperrons., 1915. De trap geeft toegang tot de eerste verdieping (bergruimte boven hal en boven de restauratie wachtkamer 1ste en 2de klasse). [GVN]



Personeelsgalerij op de eerste verdieping ter hoogte van de goederenruimte op de begane grond, 1915. Op de vloer zijn glazen bouwstenen opgenomen ten behoeve van de daglichttoetreding van de goederenruimte. [GVN]

en hun personeel. De zolders waren voor bergruimtes bestemd. Bijzonder is dat een aantal diestvertrekken te bereiken was via een galerij, die uitzicht bood op de vestibule (en andersom). Ook in de noordelijke vleugel waren enkele ruimtes op de verdieping boven de visitatiezaal bereikbaar via zo'n galerij.

Wijzigingen

In het interieur op de etages zijn veel wijzigingen doorgevoerd. Deze betreffen zowel functionele als bouwkundige wijzigingen, zoals het doorbreken van muren om ruimtes samen te voegen. Over het algemeen is de routing goed herkenbaar gebleven, evenals de afwerking van verkeersruimtes, dus de gangen en het trappenhuis in de toren.

De galerij rondom de vestibule was van oorsprong open. Deze is nu dichtgezet met vensters en ook de balustrade is dichtgemaakt. Deze ingreep doet afbreuk aan de ruimtelijke werking van dit element.

Een relatief grote wijziging vond plaats aan de spoorzijde van het stationsgebouw, boven de voormalige ruimtes voor bestel- en reisgoed. Hier werd vermoedelijk in de jaren tachtig een reeks van ruimtes samengevoegd om dienst te doen als personeelsverenigingslokaal.

De zolderetage aan de zuidkant van het stationsgebouw is recent ingericht met kantoren. Door het plaatsen van tussenmuren en het maken van nieuwe dakvensters is de herkenbaarheid van deze ruimtes als zolders in het interieur verminderd.

Interieurafwerking

De ruimtes die bestemd waren voor reizigers werden bij de bouw voorzien van fraaie interieurs. Niet alleen door hun formaat (met name de vestibule en de wachtkamers zijn bijzonder groot en hoog) maar ook de diversiteit aan toegepaste materialen maken de ruimtes een indrukwekkende monumentale indruk. De ruimtes danken hun esthetische werking aan de combinatie van materialen, de zorgvuldige detailleringen, het kleurenschema en de royale afmetingen. Het interieur wordt wel als 'rationeel' omschreven en duidt volgens diverse auteurs op de invloed van Berlage.⁴⁰ Ook de toepassing van galerijen boven de vestibule en de visitatiezaal kunnen als referenties naar het werk van deze architect gezien worden.

Van Heukelom koos voor het reizigersdeel voor twee typen interieurs. De wanden van 'de hoofdruimtes' (hieronder zijn de vestibule, hal, doorgangen en visitatiezaal te vatten) werden opgetrokken in baksteenarchitectuur (schoon metselwerk). De wachtkamers kregen een wandbetimmering met daarboven pleisterwerk.

Van Heukelom beschrijft de diverse gebruikte materialen die hij in het interieur van het stationsgebouw toepaste (zie ook de foto's op de volgende pagina).

- Baksteen en graniet (de meest toegepaste materialen);
- Verglaasde baksteen (meestal groen) voor de lambriseringen in de visitatiezaal, de hal, de ruimte voor afgifte en ontvangst van bagage en de gangen;
- Tegels in onder meer de vestibule als versiering van bogen, banden en friezen;
- Terracottavullingen tussen bakstenen pilasters in de vestibule;
- Reliefrès (keramiek) voor onder meer de uurwerken,

bijvoorbeeld die in de voormalige wachtkamers, de visitatiezaal en de opschriften zoals die boven de doorgangen;

- Glas-in-lood in bovenlichten, zoals boven de doorgangen tussen de vestibule en de hal;
- Gewapend beton voor diverse structurele elementen, zoals vloeren.

Het kleurenschema dat Van Heukelom toepaste in het exterieur en interieur is in 2011 onderzocht door Stichting Restauratie Atelier Limburg. In het kleurgebruik voor het stationsgebouw lag de nadruk op aardse tinten, zoals groen, bruin, geel, beige en crème. De conclusie van het onderzoek naar de voormalige wachtkamer 1^e en 2^e klasse luidde: 'De oorspronkelijke kleurstelling deed duidelijk recht aan de architectonische structuur van het interieur (...). Van beneden naar boven werd de kleurstelling steeds lichter van toon waardoor een duidelijke krachtige basis ontstaat die de architectuur draagt. Door de terugkerende donkere groenbruine kleur op de architectonische geledingen van het plafond word de structuur helder voortgezet.'⁴¹ De kleurstellingen zijn in de wachtkamer 1^e en 2^e klasse inmiddels hersteld. In de overige ruimtes van het stationsgebouw zijn de oorspronkelijke kleurstellingen door overschilderingen niet meer intact (zoals in de winkelruimtes in delen van de visitatiezaal, de wachtkamer 3de klasse, de voormalige plaatskaartenkantoor, bagage en goederenruimte (nu GWK kantoor en loketten)). Ook de veranderingen op de etages hebben grotendeels consequenties gehad voor de kleurstellingen, hoewel de verglaasde baksteen grotendeels gaaf en herkenbaar is gebleven.



Wachkamer 1ste en 2de klasse, 1915. [GVN]



Wachkamer 3de klasse, 1915. [GVN]



Portaal met toegang tot de wachtkamer 1ste/2de klasse vanaf het langsperron, 1915. Rechts is de toegang naar de toiletten. [GVN]

Voor de werken in reliefgres en terracotta werd de firma Joost Thoof en Labouchère te Delft ingehuurd. Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de spoorwegen schonk Sphinx (gevestigd in Maastricht) in 1939 het tegeltableau dat tussen de bogen in de hal is aangebracht. In de voormalige visitatiezaal bevindt zich een tegeltableau met het wapen van Holland en de wapenspreuk 'Je maintendrai'.

De voorstelling in glas-in-lood boven de entree is het grootste kunstwerk in het stationsgebouw. Het bestaat uit 22 vensters en is ontworpen door de kunstenaar Charles Eyck, de uitvoering lag bij Joep Nicholas. De voorstelling betreft de Nederlandse provincies en de gemeentewapens van de 25 gemeentes die lagen aan de spoorlijnen tussen Maastricht, Heerlen en Roermond. Het kwam in de plaats van een reeks vensters die in de oorlog waren beschadigd, en die van oorsprong de thema's handel en de vier windstreken representeerden. Deze vensters waren gemaakt door Jan Schouten in het atelier 't Prinsenhof te Delft.

Wijzigingen

Wijzigingen in de interieurafwerking betreffen zoals genoemd met name de wijziging van de kleurstellingen van het houtwerk in de wachtkamers en de overige winkelruimtes aan de noordzijde van het stationsgebouw. Over de gehele begane grond zijn op een aantal plaatsen deuren of kozijnen gewijzigd, zoals het geval is bij de entrees naar de Hema en de Albert Heijn To Go (voormalige wachtkamers en restauratie). Een belangrijke wijziging van de interieurafwerking bij de stationshal betreft de afwerking van het GWK-kantoor, de ruimte voor de loketten

en de toegang naar de voetgangersbrug die afbreuk doen aan de oorspronkelijke architectuur. Tot slot hebben in de visitatiezaal diverse verbouwingen plaatsgevonden waarbij onder meer diverse tussenwanden en een tussenverdieping in de vide zijn aangebracht.

Licht

Van Heukelom heeft op diverse plaatsen in het stationsgebouw bijzondere methodes voor lichttoetreding toegepast, die de beleving van het interieur (met name voor reizigers) verrijken. Op de tekening op pagina 42 is dit aangegeven. Hierbij horen onder meer het glas-in-lood in de bovenlichten van deuren, de plafonds van de wachtkamers, verschillende lichtkoepels (bijvoorbeeld in de gang tussen de hal en de kopperrons, maar ook op de verdiepingen zijn deze toegepast) en het gebruik van glazen bakstenen in vloeren/plafonds. De glas-in-loodplafonds in de wachtkamers werden van boven verlicht door vensteropeningen in het dak. Tegenwoordig wordt het gerestaureerde glas-in-lood venster kunstmatig verlicht.

Wijzigingen

Niet alle bijzondere lichtconstructies zijn nog intact. De lichtkoepels in de hal zijn dichtgezet; op het plafond zijn nog de welvingen zichtbaar, dus het is aannemelijk dat hier nog restanten van aanwezig zijn. Het plafond in de voormalige 1^e en 2^e klasse wachtkamer is in 2013 gerestaureerd. Het plafond in de 3^e klasse wachtkamer is waarschijnlijk nog grotendeels intact maar is afgedekt door platen.



Vestibule. In de bogen, langs de bovenzijde van de wanden, boven deuropeningen etcetera zijn decoraties aangebracht van tegels en terracotta. De muren bestaan uit baksteen, deels groen verglaasd, en graniet. Verder zijn hier diverse decoraties in glas en lood te zien, bijvoorbeeld boven de uitgang (thans bloemenwinkel).



Zicht op een van de entrees van de voormalige wachtkamer 3de klasse (nu Albert Heijn) vanuit de hal. De toegang is omstreeks 1960 vernieuwd (opening kleiner en nieuwe deurkozijn). De foto- en drank automaten langs de wand zijn voor de ramen gezet.



Ingang kaartenverkoop NS. Hierbij zijn de drie kolommen zichtbaar van de muurdoorbraak uit 1979.



Doorgang naar het langsperron (links) en trap naar de voetgangersbrug (rechts).



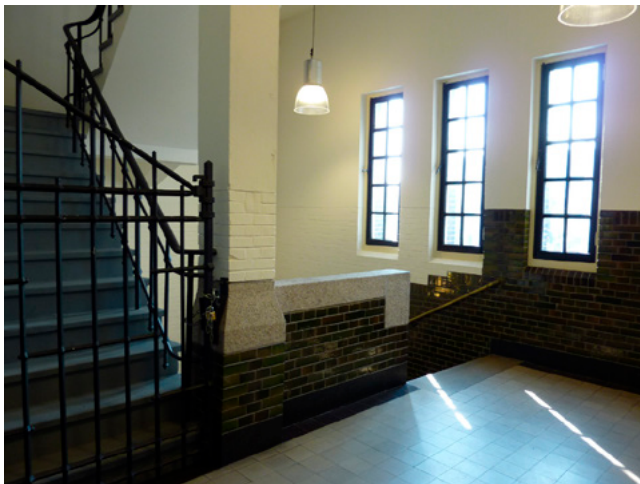
Doorgang naar de perrons aan de noordzijde van het stationsgebouw. Boven de openingen zijn de voormalige routes aangegeven (vlnr): visitatie, geen ingang, ingang.



Personeelsgalerij op de eerste verdieping ter hoogte van de vestibule, met lambrisering van verglaasde baksteen.



Zolderruimte eerste verdieping boven de hal.



Trap in de toren met lambrisering van verglaasde baksteen.



Personeelsgalerij met toegang naar de zuidvleugel op de eerste verdieping, nu in gebruik als kantoorunits.



Lege zolderruimte ter hoogte van de zuidvleugel.



Originele plafond van de visitatiezaal (foto genomen op de tussenverdieping van de dichtgezette vide).
[J.Ruland]



Visitatiezaal onder de tussenverdieping (voorheen vide) [J.Ruland]



Origineel metselwerk, verglaasde baksteen en tegeltafel met wapen van Holland. Blauw en lila zijn de onderdelen van de niet-originele tussenverdieping. [J.Ruland]



Origineel metselwerk en klok in de visitatiezaal. [J.Ruland]



Visitatiezaal, begane grond. Overzicht van de personeelsruimte onder de tussenverdieping in de dichtgezette vide. [J.Ruland]



Interieur van Albert Heijn (voormalig wachtkamer 3de klasse) met o.a. sterk gewijzigde kleurstelling van het houtwerk.



Voormalige restauraatierruimte en wachtkamer 1ste en 2de klasse, nu winkelruimte voor de HEMA. De klok is van reliëfgres (keramiek).



Plaatwerk waarboven zich het oorspronkelijke glas-in-lood plafond bevindt in de Albert Heijn.



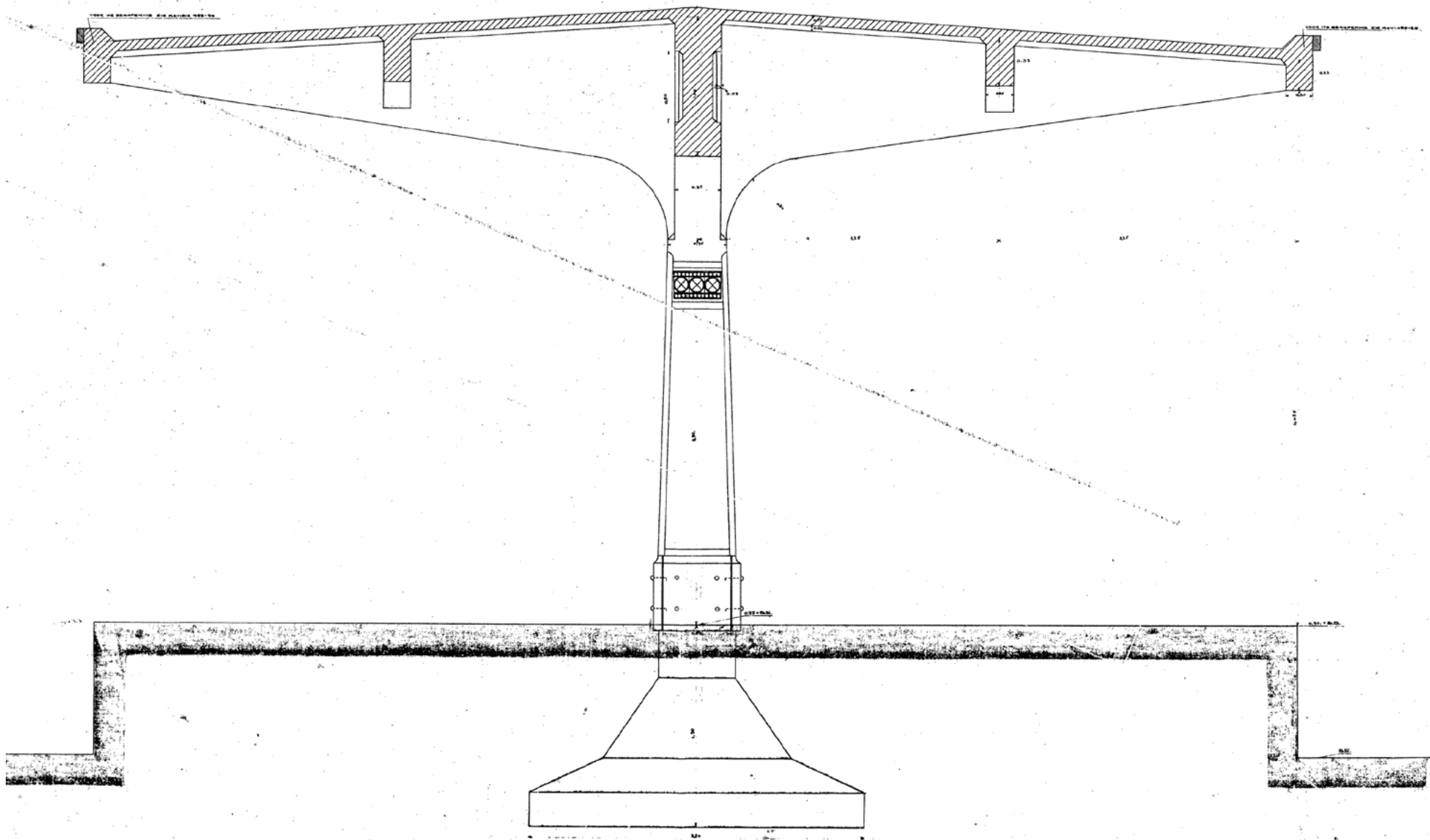
Het glas-in-lood plafond is in de voormalige wachtruimte gerestaureerd. Belichting gebeurt via kunstlicht.



Gerestaureerde toegang (uit de jaren '60) van de Hema naar de hal.

DIWARS DOORSNEDE OVERKAPPING VAN PERRON I EN II H STATION TE MAASTRICHT

SCHAAL 1:10



Bestektekening van de perronoverkappingen, 1915. [ProRail]

3.2 PERRONOVERKAPPINGEN

De perronkappen van station Maastricht dateren uit twee periodes: de kappen over de kopperrons en het spoor langs de achterzijde van het gebouw dateren van de bouwtijd (1915), de perronkap over het eilandspoor dateert van omstreeks 1985. De kappen uit 1915 zijn vermoedelijk door of in samenwerking met ingenieur A.J. Van Rood ontworpen.⁴²

Deze perronkappen waren in meerdere opzichten vernieuwend. Ten eerste omdat het afzonderlijke perronkappen zijn, in plaats van één grote kap die alle sporen overspant, wat in de bouwtijd van station Maastricht gebruikelijk was voor grote stations. Daarnaast zijn de kappen gebouwd in gewapend beton, wat tot dusver geen gebruikelijk materiaal hiervoor was. Waarom Van Heukelom (en/of Van Rood) voor deze oplossing koos, is voor een deel te achterhalen door artikelen die Van Heukelom voorafgaand aan de bouw van het station schreef over perronoverkappingen en gewapend beton. Hieruit blijkt zijn waardering voor dit materiaal en hoe hij zocht naar nieuwe ontwerpoplossingen voor perronkappen.

Al in 1898 schreef Van Heukelom in *De Ingenieur* over de nadelen van grote spooroverkappingen. De rook en stoom die de treinen uitstootten tastten het materiaal van die kappen (meestal metaal) aan en zorgden voor een benauwd en rokerige atmosfeer. Afzonderlijke kappen (die alleen de perrons overdeken) waren volgens Van Heukelom de beste oplossing voor dit probleem. Daarbij maakte van Heukelom voor belangrijke stations een uitzondering: 'In zulke gevallen kan niet alleen het gebouw, maar moet ook hetgeen daaraan verbonden is – de plaats van aankomst – één zijn van opvatting en karakter, en zal ook de overkapping – niet plaatselijk of beperkt – doch breed, ruim en krachtig, als een centraalhal van ontvangst, zich moeten

uitbreiden over alles om het aankomende op te nemen als één geheel'.⁴³

Uit een artikel uit 1911 blijkt dat Van Heukelom grote bewondering had voor de 'eenvoud en waarheid' van gewapend beton als bouw materiaal. Een goede toepassing daarvan leidde tot een 'massa die evenwicht brengt met de omgeving'. De in die tijd bekende voorbeelden van perronkappen van gewapend beton vond Van Heukelom echter niet overtuigend: 'Tot nu toe zijn het steen geworden ijzerconstructies'.⁴⁴

De kappen van Maastricht zijn te beschouwen als een vroege poging om een perronkap in gewapend beton te ontwerpen, die aansloot bij het karakter van het grote stationsgebouw en die tegelijkertijd de problemen van benauwdheid en verontreiniging kon oplossen. Ondanks dat Maastricht als belangrijk station beschouwd kan worden, werd hier gebroken met het idee van een 'centraalhal van ontvangst'. Mogelijk werd deze functie overgenomen door de grote kap tegen de noordzijde van het stationsgebouw, waar alle reizigers die aan deze kant vertrokken of aankwamen het station in- of uitgingen. Van Heukelom schreef zelf over de betonnen kappen: 'Dit materiaal is gekozen om massa te geven aan een samenstelling, die in zoo nauwe aansluiting komt met het gebouwenblok, en overeenkomst en eenheid te brengen in de omsluiting van de gebouwen en het in en uitwendige karakter daarvan. Voor de overkappingen der gebogen perrons en de aansluitingen der overkappingen bij het kopperron konden rustige oplossingen worden verkregen'.⁴⁵

De constructie van de kappen bestaat uit vleugelvormige spanten die op enkele stijlen (pilaren) steunen met aan

de onderkant een grote (deels ondergrondse) voet. De spanten, die op ongeveer negen meter afstand van elkaar staan, zijn door hoofdbinten met elkaar verbonden. Tussen twee spanten in is steeds halverwege een tussenspant opgehangen die met gordingen aan de rest van de constructie is bevestigd. De stijlen zijn voorzien van graniet aan de onderzijde, een decoratieve band in grès (keramiek) aan de bovenzijde en de hoeken worden beschermd door profielijzers. Het beton van de stijlen, spanten, binten en gordingen zichtbaar is gelaten en 'gebouchardeerd' (bewerkt met een hamer om het oppervlak structuur te geven).

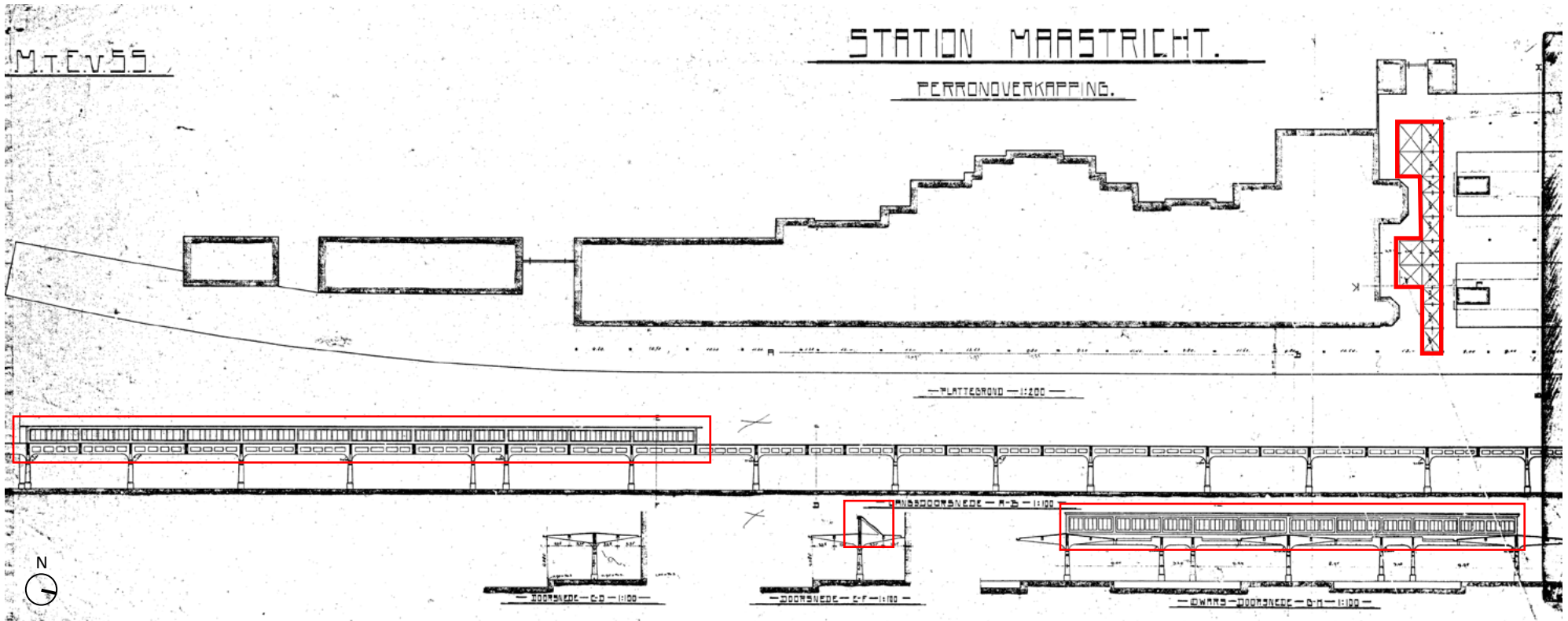
Bijzonder aan de perronkappen die direct langs het gebouw lopen (aan zowel de noord- als de oostkant) is dat hier dakvensters in de vorm van sheddaken (zie foto's en tekening op p.58) in zijn aangebracht, waardoor de perrons natuurlijk verlicht worden.

Naar de oorspronkelijke kleurstellingen van de perronkappen is een uitgebreid onderzoek verricht door Stichting Restauratie Atelier Limburg. De conclusie luidt dat de kleurstellingen van een aantal delen is gewijzigd, waardoor de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ontwerp is aangetast.⁴⁶ Voor de details van dit onderzoek wordt verwezen naar dit rapport.

Wijzigingen

Aan het uiteinde van de kopsporen zijn tegen de perronkappen staalconstructies gebouwd. Dit vond plaats omstreeks de jaren dertig ten behoeve van de elektrificatie van het Maastrichtse spoor.

Met de sloop van het perron aan de stadskant omstreeks



Bestektekeningen van de perronoverkappingen, 1915. In rood zijn de sheddaken gemarkeerd. [ProRail]



Sheddaken in de perronkap van het langsperron.



Sheddaken in de perronkap van het kopperron ter hoogte van de doorgang.



Perrons in aanbouw, 1915. [GVN]



Perronoverkapping van het perroneiland (ontwerp C. Douma, 1985) aan de oostzijde van het stationsgebouw.



De perronoverkapping.



Detail van de betonnen kolom.



Zicht op perronoverkapping vanaf het busstation. Hier is een deel van de perronkap gesloopt.

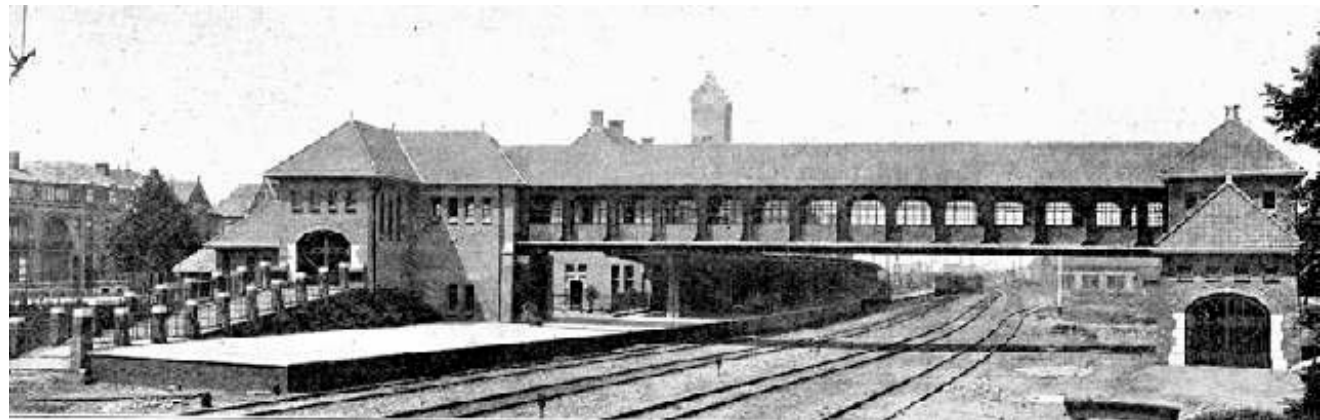
1985 is ook de bijbehorende perronkap afgebroken. Omstreeks 1985 is bij de aanleg van het eilandperron een nieuwe perronkap gebouwd naar het ontwerp van spoorwegarchitect C. Douma. Deze kap rust op dubbele metalen stijlen en is afgedekt met lichtgekleurde platen die aan de randen schuin aflopen.

Met de afbraak van de dienstwoningen in 2003, die plaats hebben gemaakt voor De Colonel, is een fors gedeelte van de perronkap ter plaatse gesloopt.

3.3 DE VOETGANGERSBRUG

De voetgangersbrug (passerelle) die Van Heukelom gelijktijdig met het stationsgebouw ontwierp werd in 1962 gesloopt. De passerelle (foto's p.28) lag iets ten noorden van de huidige tunnel onder de Akerstraat en Scharnerstraat. Achter de klassieke vormgeving, waarmee Van Heukelom aansluiting zocht bij het hoofdgebouw, schuilde een moderne constructie van stalen liggers en gewapend betonnen vloeren.⁴⁷

De huidige passerelle is omstreeks 1985 ontworpen door door spoorwegingenieur C. Douma. Deze bestaat uit een voetbrug en drie trappenhuisen met liften. De aansluiting tussen de passerelle/trappenhuis en het stationsgebouw heeft de herkenbaarheid van de oorspronkelijke architectuur aangetast. De entree aan de Meerssenerweg is in 2010 vernieuwd.



De afgebroken voetgangersbrug van Van Heukelom uit 1916. [www.depasse.nl]



Toegang tot de voetgangersbrug aan de stationszijde, omstreeks 1916. [GVN]



Interieur van de voetgangersbrug omstreek 1916. [GVN]



De voormalige toegang tot de huidige voetgangersbrug (ontwerp C. Douma), 2009. [Google streetview]



De huidige voetgangersbrug achter het stationsgebouw (ontwerp C. Douma).



Huidige toeganggebouw aan de Meerssenerweg (ontwerp NPC/Jos van den Hende).

3.4 TOEGANGSGEBOUW ACHTERZIJDE

In 2010 is de entree tot de passerelle aan de Meerssenerweg vernieuwd ter verbetering van het comfort en de veiligheid van de reiziger. Het betreft een tijdelijke ingreep met minimale middelen waarbij de bestaande lift, trap en traverse behouden bleven. Het ontwerp is van NPC (op basis van een eerder ontwerp van Arcadis (Jos vd Hende)), de constructie werd gemaakt door BRS. De nieuwbouw maakt onderdeel uit van een totale herinrichting van dit gebied (parkeren, fietsparkeren, maaiveldinrichting).

Het toegangsggebouw bestaat uit een grote doorzichtige doos met daarin de trap en lift. De constructie bestaat uit stalen kokerprofielen die met groen glas zijn afgewerkt. Op de gevel staat 'Maastricht'. De entree geeft toegang tot de voetgangersbrug naar het eilandperron en het stationsgebouw en zorgt voor de bereikbaarheid van het station vanuit de oostzijde van de stad.

3.5 BIJGEBOUWEN

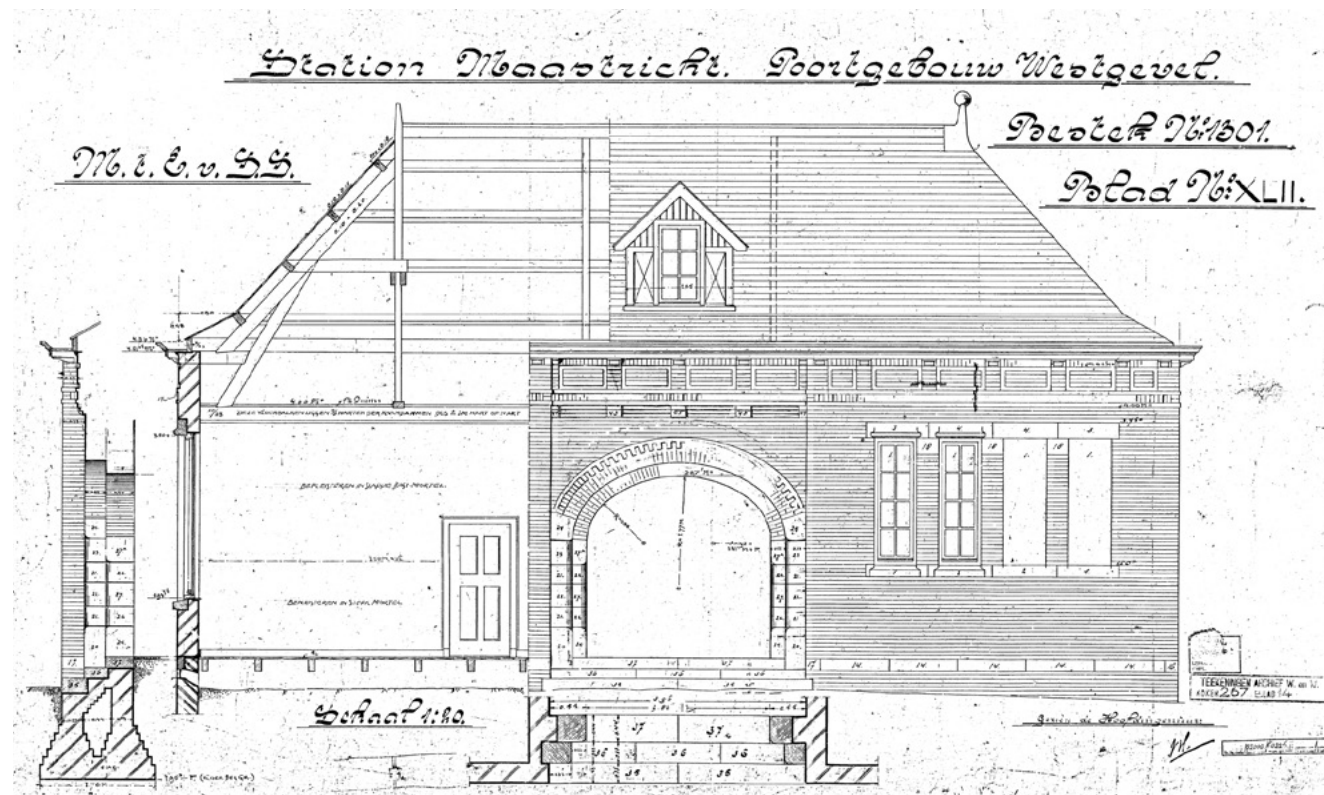
Het Maastrichtse emplacement werd bij de herinrichting door Van Heukelom van meer dan vijftientig nieuwe gebouwen voorzien. Een deel daarvan is bewaard en herinnert nog aan de oorspronkelijke inrichting. Dit zijn bijvoorbeeld de goederenloods, de watertoren en de botermijn, die samen een fraai ensemble vormen dat ten noordoosten van het stationsgebouw ligt. Ze zijn opgetrokken in sobere baksteenarchitectuur met een functionele uitstraling.

Onder de gesloopte gebouwen bevinden zich het voormalige uitgangsgebouwtje dat aan de noordkant van het Stationsplein was gesitueerd. Dit is gelijktijdig met het perron en de perronkap aan de stadskant in 1985 afgebroken. Het langgerekte dienstgebouw dat naast het hoofdgebouw stond is omstreeks 2003 gesloopt. Op deze plek is in 2005 een kantoorgebouw van de Duitse architect Hans Kollhoff gebouwd.

Eerder in dit rapport is de Post T genoemd die naar ontwerp van Sybold van Ravensteijn in 1933 werd gebouwd op het noordelijke puntje van het gecombineerde kop/langsperron (zie foto op p. 30). Het seinhuis deed dienst tot 1985 en is in 2003 gerestaureerd en een rijksmonument.

3.6 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

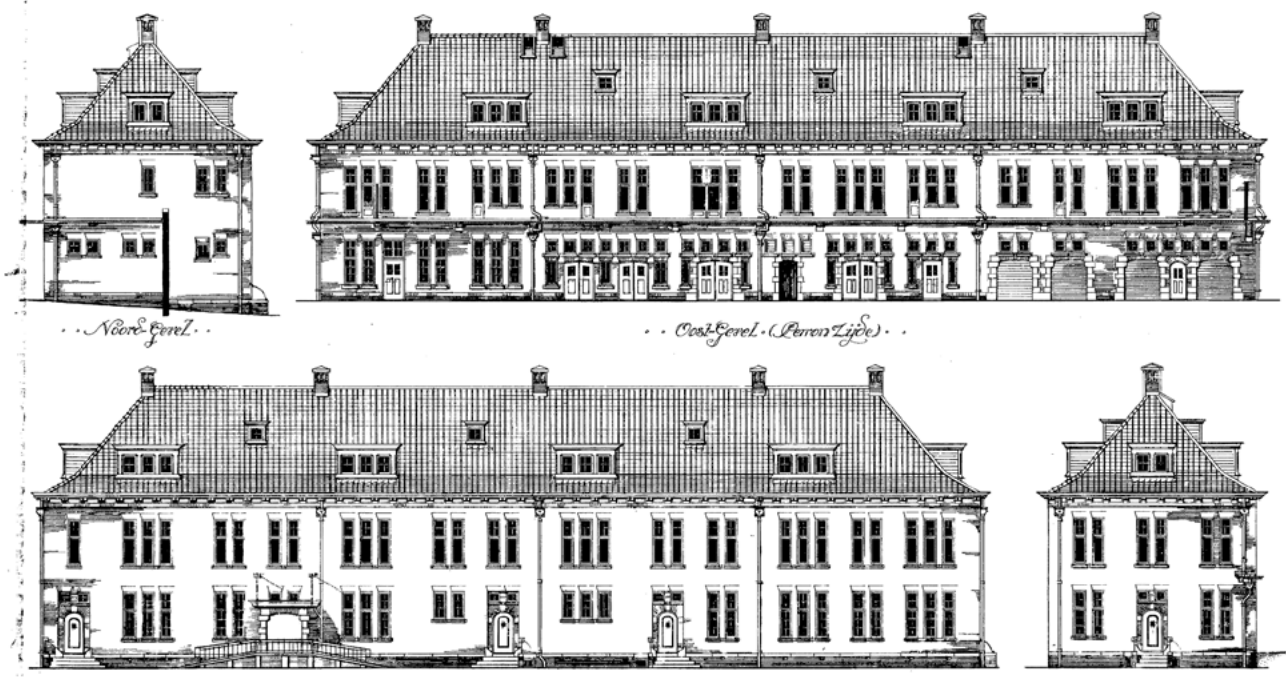
De architectuur van station Maastricht is door Van Heukelom sober gehouden. Hij gaf het gebouw vorm in een traditionalistische baksteenarchitectuur en maakte daarbij gebruik van een oud-Hollandse vormtaal. Het gebouw maakt een monumentale indruk door zijn afwisselende vorm en functioneert eigenlijk als een volledige pleinwand.



Bestektekening van het voormalige uitgangsgebouwtje (poortgebouw) dat aan de noordkant van het Stationsplein was gesitueerd. [ProRail]

1859
 No. 1. E. v. S.S.
 Station Maastricht: Diensten-
 Postgebouw met Dienstwoningen.
 Schaal 1:1000

Blad No 4



Geveltekeningen van het dienstgebouw aan de zuidzijde van het station. Het gebouw is in 2003 gesloopt. [ProRail]

Reizigers komen van het begin af aan slechts in een klein deel van het stationsgebouw. Het grootste deel van het gebouw was ingericht ten behoeve van de bedrijfsvoering. De ruimtes die bestemd waren voor reizigers zijn bij de bouw voorzien van fraaie interieurs. Licht speelde een belangrijke rol.

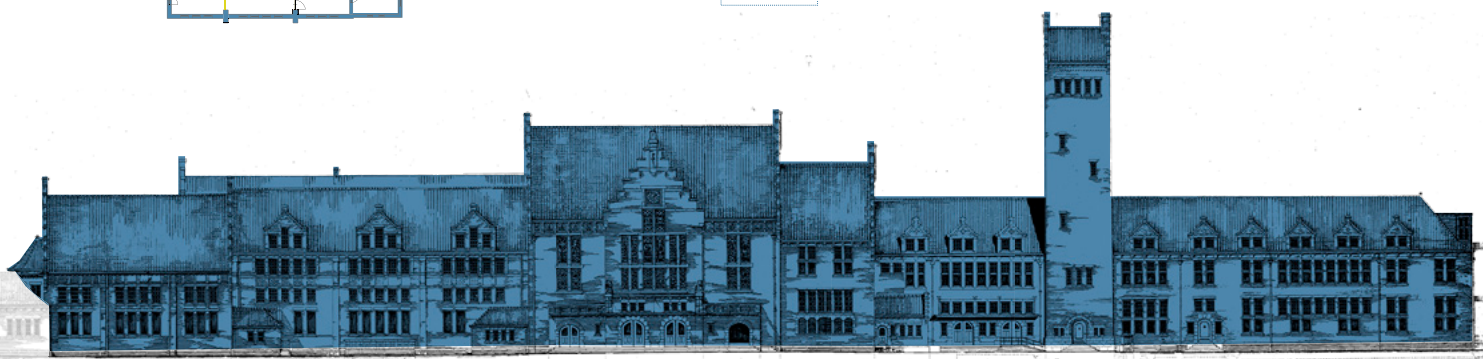
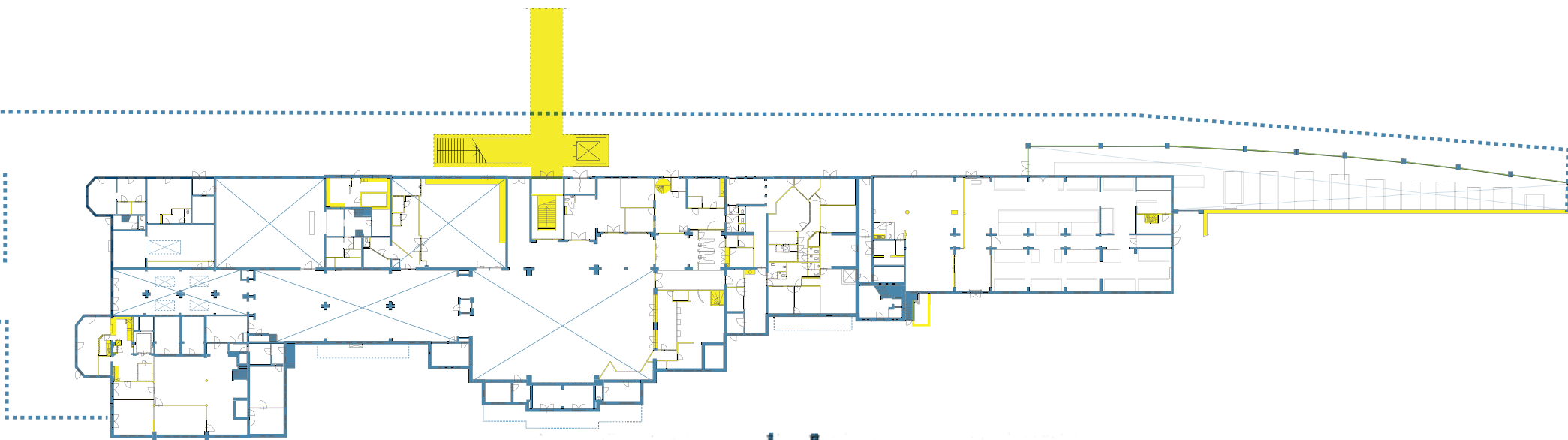
De perronkappen van Maastricht waren in meerdere opzichten vernieuwend. Ten eerste omdat het afzonderlijke perronkappen zijn, in plaats van één grote kap die alle sporen overspant. Bovendien zijn de kappen gebouwd in gewapend beton, wat tot dusver geen gebruikelijk materiaal hiervoor was. De voetgangersbrug die Van Heukelom ontwierp is in de jaren tachtig door een ontwerp van C. Douma vervangen op een geheel andere plek met directe aansluiting op de vestibule. In feite heeft het station door deze ingreep een volwaardige noordelijke toegang erbij gekregen.

Ondanks de wijzigingen die in de loop der tijd hebben plaatsgehad in het stationsgebouw zijn zowel interieur als exterieur nog vrij goed te beleven. De wijzigingen variëren van ingrijpend (het verplaatsen van de loketten in de vestibule, het afbreken van een perron inclusief overkapping) tot relatief klein of zelfs reversibel (plaatsing van informatieborden, verlenging van vensters tot op het maaiveld).



perronzevel

· · PERRONZEVEL (OOST) · ·



voorgevel

· · VOORGEVEL · (WEST) · ·

overzichtstekening van de begane grond van het stationsgebouw, een deel van de oorspronkelijke perronoverkapping en de (oorspronkelijke) gevels

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijk analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan. De waardering is onderverdeeld in

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op de kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunt bij het toekennen van de waarden zijn: Elementen die niet meer origineel zijn of afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd.

In deze waardestelling worden behalve het stationsgebouw, de perrons en de kappen ook andere onderdelen van het emplacement gewaardeerd. Dit zijn: het seinhuis Post T, de voetgangersbrug en het entreegebouw aan de Meerssenerweg.

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1915) en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- het volume van de aaneengeschakelde gebouwdelen;
- de gevels van het hoofdgebouw, inclusief de venster- en deuropeningen, de oorspronkelijke houten kozijnen (herkenbaar aan de roedeverdeling), de afwerking en decoratie zoals de toepassing van graniet en het schoon metselwerk;
- de verschillende kapvormen en hun materialisatie;
- de oorspronkelijke scheidingswanden;
- de originele interieurafwerking waar deze nog aanwezig is, zoals in de vestibule, hal, doorgangen en wachtkamers;
- de originele afwerking van het interieur van de ontsluitingsroutes in de zuidelijke vleugel (waaronder het trappenhuis in de toren);
- alle originele perronkappen;
- het seinhuis Post T.

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die geen versterking vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:

- de puien van staal en glas in de perronkap aan de zuidkant van het langsperron.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud,
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

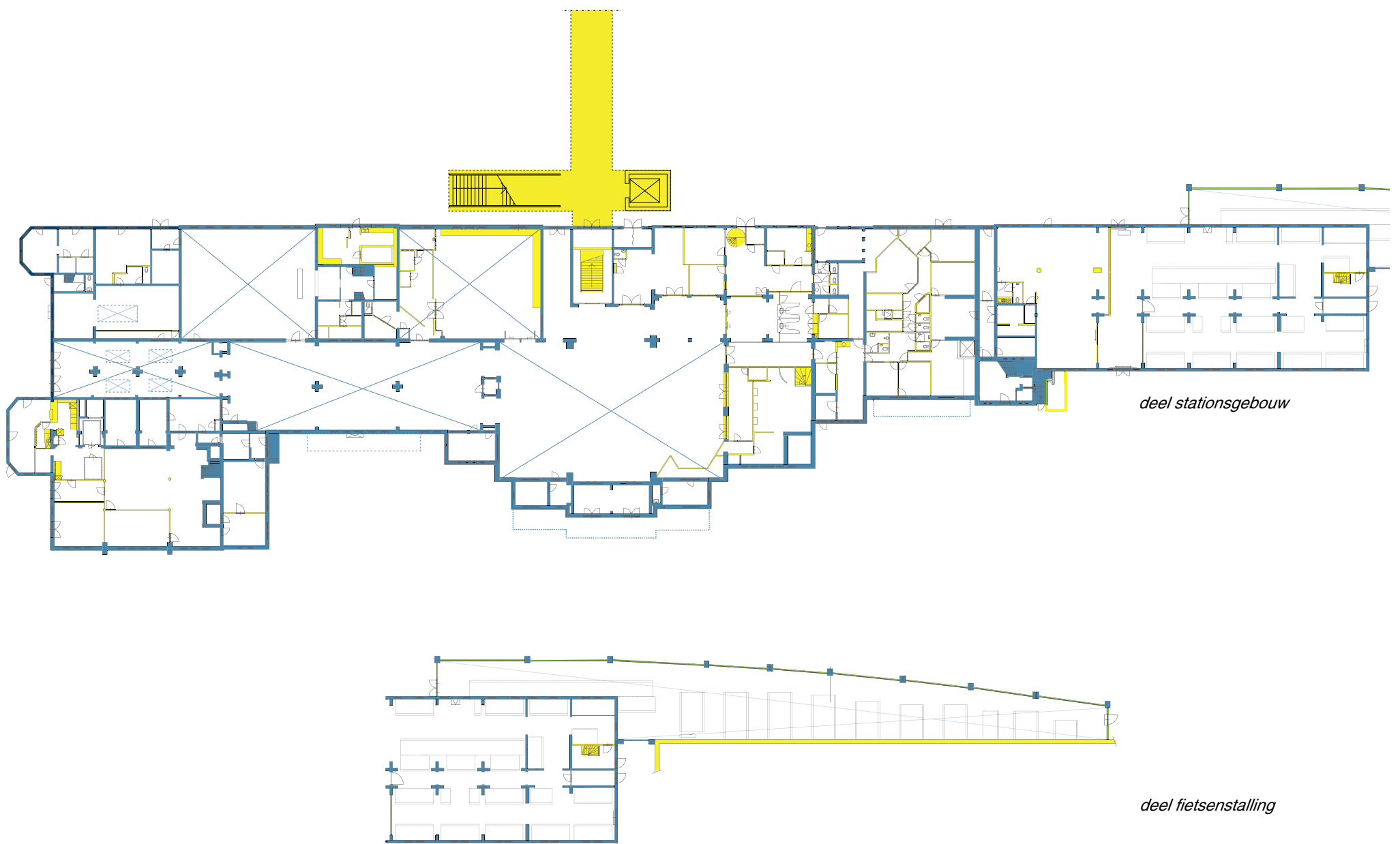
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

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

- wijzigingen in de interne indeling van de begane grond van het stationsgebouw;
- tussenverdieping in de vide van de visitatiezaal
- het eilandperron met perronoverkapping;
- de voetgangersbrug en bijbehorende trappenhuis en liften;
- het entreegebouw uit 2010 aan de achterzijde van het emplacement.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

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



deel stationsgebouw

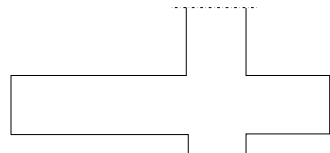
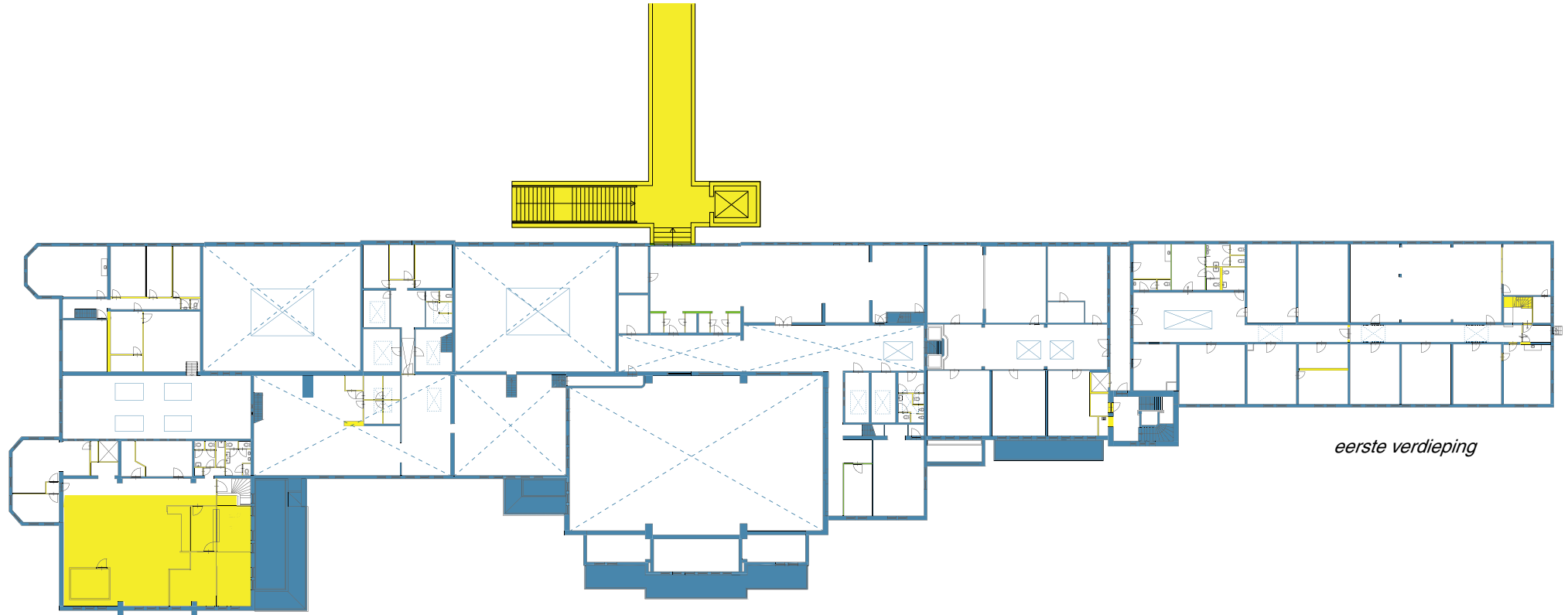
deel fietsenstalling

begane grond met fietsenstalling

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



- bovenlicht*
- plafonds*



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- ⊠ bovenlicht
- plafonds

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

CULTUURHISTORISCHE WAARDE

- Het stationsgebouw is van waarde als onderdeel van de Nederlandse spoorgeschiedenis. Het werd gebouwd op een knooppunt van belangrijke spoorlijnen, had de functie van grensstation en is het station van een provinciehoofdstad.
- Het stationsgebouw is van waarde door de rol in de ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Maastricht. Het emplacement ontwikkelde zich aan de oostzijde van de stad, eerst buiten de vestingwerken, daarna als onderdeel van de stedelijke omgeving. De langverwachte nieuwbouw van het station, dat in 1915 opende, betekende voor de stad een waardige entree die de reizigersbeleving versterkte en een gemoderniseerd emplacement.
- Het stationsgebouw is ontworpen door ir. G. van Heukelom, een belangrijke figuur in de geschiedenis van de Staatsspoorwegen. Van Heukelom bouwde een station dat volledig aangepast was om op deze plek in de stad en in het spoornetwerk optimaal te kunnen functioneren. Het was een van de weinige station uit deze tijd in Nederland dat als kopstation en als station voor doorgaande lijnen werd gebruikt.

STEDENBOUWKUNDIGE EN ENSEMBLEWAARDE

- Het stationsgebouw heeft stedenbouwkundige waarde door de ligging op een zichtas, aan het uiteinde van de chique Stationsstraat. De Stationsstraat is onderdeel van de negentiende-eeuwse doorbraak (Percée) tussen de Maasbrug en het stationsgebied.
- De bouw van het station had een impact op de stedenbouwkundige situatie van Maastricht die tot op heden ervaarbaar is. Het werd gebouwd op de belangrijke overweg tussen de Stationsstraat en de Meerssenerweg, en ontnam daarmee het zicht op de nog bestaande Villa Wijckerveld die voorheen het uiteinde van de zichtas vormde. De bouw van de tunnel tussen de Akerweg en Scharnerweg in de jaren zestig, voorheen een overgang, moest de aanhoudende verkeersproblematiek die hiervan het gevolg was oplossen.
- Het station is onderdeel van een uitgestrekt emplacement waar aan de westkant nog een complex bijgebouwen staat dat eveneens door Van Heukelom is ontworpen (zie tekening emplacement p. 26). Dit vormt met het stationsgebouw een waardevol ensemble (de onderdelen worden in dit onderzoek niet gewaardeerd).
- De inrichting van het Stationsplein is diverse malen gewijzigd. Van oorsprong had het een groene, open en rustige inrichting. De komst van het busvervoer bracht hierin verandering. Het busstation is omstreeks 1985 verplaatst naar van het midden naar de noordkant van het plein. Door het tegenwoordige gebruik als fietsenstalling is het plein sterk verrommeld. Binnenkort zal het Stationsplein worden heringericht met een ondergrondse fietsenstalling. Het busstation zal opnieuw worden ingericht om de nieuwe tramhalte in te passen.

ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

- Het station is van architectuurhistorische waarde als onderdeel van het oeuvre van ir. G. W. Van Heukelom, van huis uit civiel ingenieur, die zich gedurende zijn carrière met succes tot vormgever wist te ontwikkelen. In Maastricht maakte hij een station dat geheel op maat was ontworpen voor deze plek met een rijk interieur en wat soberder exterieur. Waardevol zijn de afwisseling in de gevels, het functioneren van het gebouw als pleinwand, de soberheid van de baksteenarchitectuur met artistieke accenten, de decoratieve afwerking van de reizigersruimtes en de toepassing van gewapend betonnen perronoverkappingen.
- Het station is een voorbeeld van stationsbouw uit het begin van de 20^e eeuw waarin in de vormgeving de invloed van Berlage herkenbaar is. Het gebouw illustreert de verspreiding van deze architectuur door Nederland.
- Het exterieur is op hoofdlijnen vrij gaaf te noemen, maar kent wel diverse aantastingen. De hoofdvorm is gewijzigd door de sloop van het uitgangsgebouw en de bouw van de nieuwe passerelle (beide omstreeks 1985). Een deel van de entreepui is door het GWK-kantoor ingrijpend aangetast. Veranderingen die de herkenbaarheid van het stationgebouw in geringe mate hebben verminderd betreffen de vervanging van vensters, het dichtmetselen van deuropeningen aan de achterzijde, en de afsluiting van een deel van de perronkap aan de achterzijde met puien van glas en hout.
- Van architectonische waarde is ook de indeling van het gebouw waarbij functionele eenheden aan elkaar geschakeld zijn, en ook in het exterieur en de architectuur afleesbaar zijn gemaakt (vestibule in

het midden, hal, wachtkamers en visitatiezaal aan de noordzijde en de bagage, goederenruimte en kantoren aan de zuidzijde). Wel is door het functioneel wegvallen van de visitatiezaal en de sloop van het poortgebouw de dwingende reizigersroute sterk veranderd. De ingang naar de perrons is grotendeels verschoven naar het noorden waardoor aanzienlijk minder reizigers in de vestibule komen.

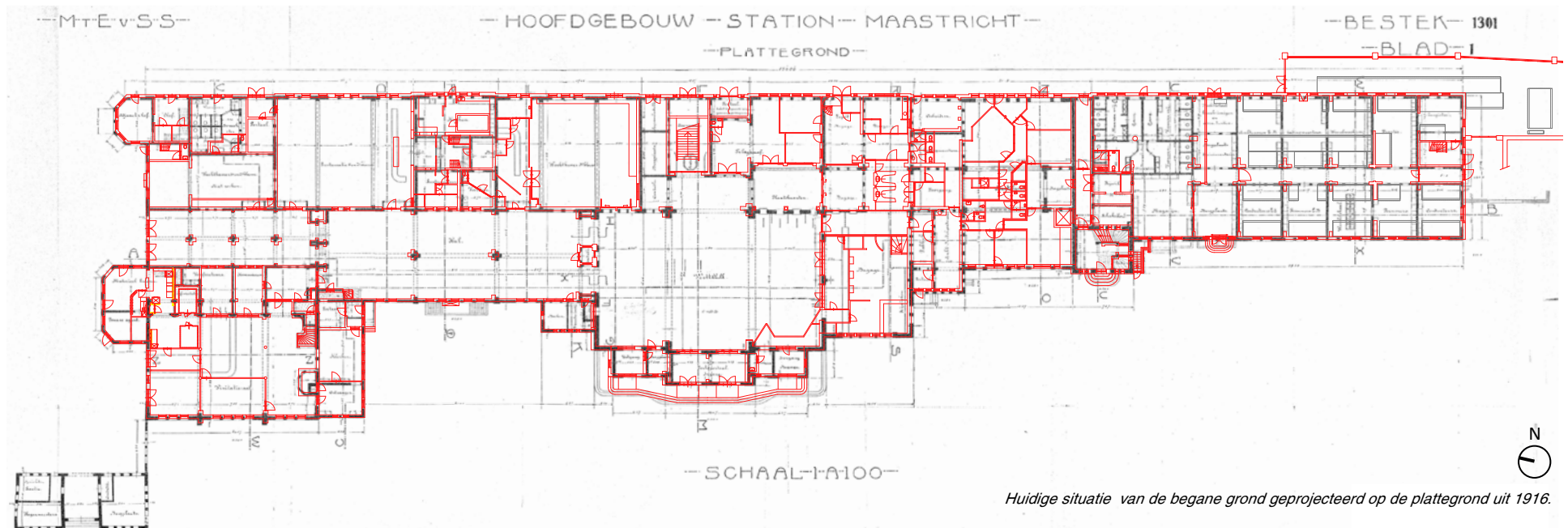
- De architectonische waarde van de perronkappen is groot. Hoewel niet zeker is of het ontwerp geheel aan Van Heukelom of in samenwerking met ingenieur A.J. Van Rood kan worden toegeschreven nemen ze een bijzondere plek in in de ontwikkeling van stationsoverkappingen, zowel wat het materiaal (gewapend beton) als het type voor grote stations betreft (aparte perronkappen in plaats van één grote kap). Bij de vernieuwingslag van 1985 is één van de

oorspronkelijke perrons gesloopt inclusief perronkap. De overgebleven perronkappen verkeren in redelijke staat.

- Het gerestaureerde voormalige seinhuis Post T is van waarde als voorbeeld van een zeldzame typologie en als onderdeel van het oeuvre van architect S. Van Ravensteyn.
- De gaafheid van het monumentale interieur varieert. De diverse kunsttoepassingen voegen bijzondere waarde toe. De afwerkingen van de vestibule, hal en wachtkamer 1^e en 2^e klasse verkeren in goede staat. In de vestibule en hal is sprake van verrommeling en fragmentatie. De gaafheid van interieur van de wachtkamer 3^e klasse is redelijk te noemen. Deze kan door restauratie van de oorspronkelijke kleurstelling en het terugbrengen van het glas-in-loodplafond nog sterk verbeterd worden. De routing van vestibule naar het langsperron is gewijzigd en aangetast door de bouw

van een trap naar de passerelle. Voor het interieur op de verdiepingen (kantoorruimtes) geldt dat met name de afwerking (vloeren en wanden) van de loopgangen op de eerste verdieping gaaf is gebleven. Ook zijn enkele interieuronderdelen zoals inbouwkasten nog aanwezig in de kantoorruimtes.

- Met de personeels galerijen op de eerste verdieping van de vestibule en de voormalige visitatiezaal werd een zichtrelatie gemaakt tussen het domein van de reiziger en die van de spoormedewerkers. Dit is opmerkelijk en zeldzaam in 1916. Met de verbouwing in de visitatiezaal is deze zichtrelatie aangetast door het dichtmaken van de vide met een tussenverdieping. In de vestibule is de galerij nog wel herkenbaar maar de gaafheid is wel aangetast door de plaatsing van vensters in de openingen.



Huidige situatie van de begane grond geprojecteerd op de plattegrond uit 1916.

5. HOE NU VERDER?

De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardestelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt.

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

ALGEMEEN

Maastricht heeft de ambitie de stationsomgeving te verbeteren en op termijn een nieuwe boven- of ondergrondse verbinding aan te leggen tussen de gebieden aan weerszijden van het emplacement (stadszijde en Meerssenerweg). Hierbij is het van belang om de monumentale waarde van het stationsgebouw mee te wegen. Zorg dat nieuwe ruimtelijke ingrepen in vormgeving en plaatsing ondergeschikt zijn aan het monumentale stationsensemble.

Het stationsgebouw, de perrons en perronkappen zijn in sterke samenhang met elkaar ontworpen. Een impactstudie is aanbevolen om eventuele ingrepen, die gevolgen hebben voor deze samenhang, de zichtbaarheid of de routing van het stationsgebouw, te toetsen aan de cultuurhistorische waarde. Dit rapport kan hiervoor als uitgangspunt dienen.

HOOFDGEBOUW, GEVELS

- Behoud het volume, de dakvormen en de opzet van de gevels.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. Zet geen rekken / schrappen voor de ramen.
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.
- De reclame-uitingen en warenuistellingen van de winkels aan de noordgevel verstoren het monumentale karakter van het gebouw. Probeer hier rust en eenheid in aan te brengen.
- Het rechterdeel van de hoofdentree is met de komst van het GWK-kantoor aangetast. Herstel is aanbevolen door

verwijdering van de lichtreclame en het terugbrengen van de deur en het tegeltableau in oorspronkelijke staat.

HOOFDGEBOUW, FUNCTIONALITEIT EN INTERIEUR

- Behoud en herstel van de originele details in de vestibule, de hal, doorgang en wachtkamers staan voorop.
- De inrichting van de vestibule en de aangrenzende hal doen wat betreft indeling en aankleding afbreuk aan het oorspronkelijke concept. Breng helderheid in de ruimte aan door de hal te ontdoen van storende elementen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de automaten van het GWK kantoor en de bagagekluisen.
- Denk na over nieuwe reizigersfuncties in de stationshal om de reizigersstromen zoveel mogelijk door (in plaats van langs) het gebouw te voeren.
- Herstel de ruimtelijkheid van de galerij in de vestibule door de openingen en balustrades in hun oorspronkelijke (open) staat terug te brengen.
- Het lichtprogramma in de vestibule, met felle spots die op het plafond gericht zijn, doet afbreuk aan de fraaie interieurafwerking. Zoek naar een betere verlichtingsmethode voor deze ruimte en betrek de verlichting van de personeelsgalerij op de 1e verdieping hierbij.
- De restauratie van de wachtkamer 1^e en 2^e klasse (nu HEMA) kan als een voorbeeld dienen voor goede omgang met het stationsgebouw. Onderzoek de mogelijkheden om ook de wachtkamer 3^e klasse te restaureren.
- Gebruik de resultaten van het kleuronderzoek (door A. Friedrichs, september 2011) bij wijzigingen aan het gebouw.
- De verbouwingen in de visitatiezaal doen veel afbruik aan de monumentale waarde van deze ruimte die van oorsprong een essentiële functie vervulde in het station.

Onderzoek de mogelijkheden om de aanpassingen ongedaan te maken en deze ruimte weer een reizigersfunctie te geven.

- Activeer de leegstaande ruimtes in het stationsgebouw, zoals die op de zolderverdiepingen. Als hiermee grote structurele veranderingen in het gebouw of exterieur gepaard gaan, is het maken van een transformatiekader (kaderstellend document met daarin de essenties en structurerende principes vastgelegd) aanbevolen.

PERRONS

- De originele perronkappen zijn van een hoge monumentale waarde, maar ze verkeren in matige staat. Onderzoek de mogelijkheden voor restauratie de perronkappen, met toepassing van de resultaten van het kleurhistorisch onderzoek dat hiernaar is verricht.
- De passerelle en de hieraan verbonden twee westelijke trappenhuisen doen qua afwerking (gedateerd) en aansluiting afbreuk aan het monumentale karakter van het hoofdgebouw. De passerelle is inmiddels dertig jaar oud. Onderzoek of vervanging of vernieuwing van de passerelle op termijn tot de mogelijkheden behoort. Stel hierbij hoge eisen aan de vormgeving en aansluiting met zowel het exterieur als het interieur van het stationsgebouw.
- De entree aan de Meerssenerweg is recent vernieuwd. Architectonische samenhang tussen het stationsgebouw, de voetgangersbrug en deze entree ontbreekt. Zorg bij toekomstige ontwikkelingen aan deze zijde voor samenhang en terughoudendheid ten opzichte van het stationsgebouw. Blijf voor dit gebied ook alert op de kwaliteit van de openbare ruimte.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardenkaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.

- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, rookpalen, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons, in de vestibule en stationshal en aan de gevels van het stationsgebouw rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het stationsgebouw.
- Reduceer het aantal reclameborden en krantenstandaards in het interieur en aan de buitengevels.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Behoud en versterk de herkenbaarheid van het station en de oorspronkelijke bijgebouwen op het emplacement, zoals de goederenloods, de watertoren en de botermijn (zie tekening emplacement op p. 26). Deze onderdelen kunnen bijdragen aan de beeldkwaliteit van het gebied rond het emplacement.
- Onderzoek de mogelijkheden om de inrichting van het Stationsplein te verbeteren met gebruikmaking van de oorspronkelijke uitgangspunten: grote vlakken, heldere lijnen, groen, en een beperkt aantal accenten. De huidige fietsenstallingen maken het plein rommelig.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis is het van essentieel belang om het volume en gevelbeeld van het monument te behouden. Voor de gevels en het dakvlak wordt een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details (decoratie) aanbevolen. Wat betreft het interieur zijn met name in de vestibule en de hal, in de oorspronkelijke wachtkamers,

in de personeelsgalerij op de eerste verdieping van de vestibule en in het trappenhuis van de toren nog bijzondere interieurs (of interieuronderdelen) aanwezig. De visitatiezaal is door de verbouwing aangetast, maar is van belang voor de leesbaarheid van het station. Behoud en versterking hiervan staan voorop.

- Bij eventuele vernieuwing van de voetgangersbrug dient de ambitie voor de vormgeving hoog te liggen, zowel op het gebied van afwerking als aansluiting met het stationsgebouw. Hier ligt de uitdaging om met nieuwe of met oude vormen samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's als taboe op reconstructie of academische keuze voor contrasten, kunnen een goede oplossing in de weg zitten.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

Station Maastricht is van cultuurhistorische waarde als een karakteristieke entree van de stad Maastricht. Het gebouw en de omgeving van het station zijn relatief gaaf, maar het verdient aanbeveling om in de gebieden en ruimtes waar reizigers komen zoveel mogelijk versturende elementen te verwijderen, zodat de allure van het station weer geheel tot zijn recht kan komen.

5.6 RELEVANTE ONTWERPHEMA'S

Relevante ontwerphema's zijn:

- De herinrichting van het Stationsplein dat nu voor een groot deel door fietsenstallingen wordt ingenomen. De oorspronkelijke inrichting was rustig, groen en met twee duidelijke accenten in de vorm van de lantaarnpalen.
- Vernieuwing of vervanging van de gedateerde en slecht bij het stationsgebouw aansluitende passerelle.
- Activering van leegstaande ruimtes.

BIJLAGE

REDENGEVENDE OMSCHRIJVING STATIONSGEBOUW TE MAASTICHT RIJKSDIENST VOOR CULTUREEL ERFGOED

INLEIDING

Stationsgebouw van de Nederlandse Spoorwegen, 1912-1915, inclusief de perronoverkappingen in gewapend beton. Het station is gesitueerd in de zichtlijn van de Wycker Percee en vormt als zodanig de stedenbouwkundige beëindiging van deze dwarsdoorbraak vanaf de oude Maasbrug door het oude stratenpatroon van Wyck en de voormalige vestingwerken naar het spoorwegemplacement. Het exterieur van het station is ontworpen in een sobere, door de neo-rennaissance beïnvloede bouwtrant. Het interieur vertoont sterk Berlagiaanse invloeden. Het station is ontworpen door spoorwegarchitect Ir. G.W. van Heukelom, in opdracht van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

De oorspronkelijke luchtbrug naar de overzijde van het emplacement is afgebroken. De nieuwe luchtbrug met lift tussen stationsvestibule en Meerssenerweg plus de dienstwoningen en het poortgebouw aan de zuidzijde van het station zijn uitgesloten van bescherming.

OMSCHRIJVING

Station met sterk overheersende lengte-as op min of meer L-vormige plattegrond. Trapsgewijs uitgebouwde entreepartij, twee afgeschuinde uitbouwen aan de kopperrons. Het station is opgebouwd uit een aantal bouwvolumes met souterrain en één c.q. twee bouwlagen. Al deze bouwvolumes, inclusief de toren, maar met uitzondering van de vleugel met kantoren aan de zuidzijde, zijn voorzien van trapgevels. Het geheel is opgetrokken in rode baksteen, gemetseld in staand verband, op een

granieten plint en heeft granieten venstertraceringen, lijsten, dorpels en lateien. Korfboogvormige dubbele houten toegangsdeuren in florentijnse bogen van graniet. Diverse houten luifels met verankeringen. Het geheel wordt gedekt door zadel- en schilddaken met Hollandse pannen en Tuiles du Nord. Op deze daken zijn diverse dakkapellen met houten beschot aangebracht. Nokpionnen. Bakgoten op consoles. Slechts een deel van de gangpassage tussen vestibule en perrons is voorzien van een plat dak met lichtschachten.

Uit de architectuur blijkt een voorkeur voor lange vlakke gevels, paralleltaken en raamindelingen met verticaal accent. Dit verticale accent wordt versterkt door de topgevels en de traptoren. Subtiële ornamentering door het aanbrengen van gevelbanden, kleine roedeverdeling in de vensterreeksen, gevelbanden, eenvoudig siermetselwerk, blok- en muizetanddecoraties, gevelplaquettes met provinciewapens in de kroonlijst van de stationsentree, topgevelvlechtingen, ruitmotieven, nokpionnen e.d.. Granieten leeuwen met het wapen van Maastricht boven de ingang, ontworpen door Willem Brouwer en gekapt door Simon J. Tempelman. De gewapend betonnen overkapping van het eerste, tweede en derde perron, met stalen kolombanden en geelgroene tegelornamenten, is Nederlands eerste in een dergelijk materiaal uitgevoerde perronoverkapping.

In het - ook voor wat betreft de indeling betreft - in hoge mate gaaf gebleven INTERIEUR is de invloed van

Berlage duidelijk herkenbaar: met name in het massieve schoon metselwerk, de bogen van de gangpassages en de vestibule met galerijen, balustraden en balkon, de voormalige visitatie-ruimte en de wachruimten. De vestibule, een serene ruimte met een sacrale uitstraling, heeft een houten plafondbetimmering en geel-groen tegelwerk in de boogfriezen. In deze vestibule bevinden zich 22 glas-in-loodvensters, in 1949 ontworpen door Charles Eyck. Het betreft een geschenk van het Maastrichtse stadsbestuur, ter vervanging van de tijdens de Tweede Wereldoorlog verloren gegane ramen van Jan Schouten uit atelier "t Prinsenhof" in Delft, met als thema Limburgs Welvaart, gegroepeerd rondom Handel en Verkeer; verder de gemeentewapens van de gemeenten met een halte aan de in 1949 geëlectriceerde spoorlijnen. Gebrandschilderde glas-in-lood vensters boven de in- en uitgangdeuren met de teksten "Goede Reis" en "Welkom".

Tegeltablauw van Edmond Bellefroid tussen de verbindingsbogen in de gangpassage, 1939, geschenk van de van N.V. Kristal-, Glas- en Aardewerkfabrieken Sphinx te Maastricht, ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de spoorwegen. Het tableau werd in 1988 gerestaureerd door Daan Wildschut. Sectieltableaus met opschriften in geelgroen van 'De Porceleyne Fles' te Delft: de omtrekken van de tegels volgen de lijnen van de ontwerp-tekening, waardoor ze lijken op glas-in-loodtechniek. Verder zijn in het algemeen onder meer van belang de toepassing van geel-groene tegellambrizingen, geel-groen geglazuurde baksteen, graniet en hardsteen in het interieur.

WAARDERING

Het stationsgebouw van Maastricht is van zeer grote cultuurhistorische waarde als specimen van een sociaal-economische ontwikkeling. De perronoverkapping van gewapend beton is een zeer belangrijk specimen van een technische ontwikkeling en heeft als zodanig een grote innovatieve waarde.

De architectuurhistorische waarden van het stationsgebouw zijn zeer groot en worden bepaald door de specifieke bouwstijl, het bijzondere belang van het station voor het oeuvre van architect van Heukelom, de esthetische kwaliteit, het materiaalgebruik en de ornamentiek en de samenhang tussen exterieur en interieur.

Het stationsgebouw is een essentieel onderdeel van een zeer belangrijke stadsuitbreiding uit de periode 1850-1940, is vanwege de situering ten zeerste verbonden met de ontwikkeling van streek en stad en is van zeer groot belang voor het aanzien van de stad.

Zowel exterieur als interieur verkeren in een gave staat. Het station is als zodanig van belang in relatie tot de structurele en visuele gaafheid van de stedelijke omgeving. Daarnaast beschikt het stationsgebouw over een architectuurhistorische en vanwege de perronoverkapping over een bouwtechnische zeldzaamheidswaarde.



Bouw van het station, 1914. [GVN]

NOTEN

- 1 Jenniskens 1985, p. 9.
- 2 Jenniskens 1985, p. 14.
- 3 Archief Domaniale Mijn Maatschappij en Aken Maastrichtse Spoorwegmaatschappij 1774-1984, RHCL, inleiding.
- 4 Jenniskens 1985, p. 25.
- 5 Archief Domaniale Mijn Maatschappij en Aken Maastrichtse Spoorwegmaatschappij 1774-1984, RHCL, inleiding.
- 6 Roth 2008, pp. 104-105.
- 7 Jenniskens 1985, p. 45.
- 8 Jenniskens 1985, p. 11.
- 9 Jenniskens 1985, p. 39.
- 10 Jenniskens 1985, p. 62.
- 11 Jenniskens 1985, pp. 61-65.
- 12 Van Heukelom 1916, p. 928.
- 13 Bakker en Roding 2000, p. 4.
- 14 Bakker en Roding 2000, p. 5-6.
- 15 Bakker en Roding 2000, p. 6.
- 16 Bakker en Roding 2000, p. 7.
- 17 Bakker en Roding 2000, p. 4.
- 18 Bruls en Co. 2001, p. 20.
- 19 Gratama 1916, p. 198.
- 20 Gratama 1916, p. 198.
- 21 Z.n. 1916, p. 135.
- 22 Bakker en Roding 2000, p. 64 e.v.
- 23 Zie ook Bruls en Co. 2001, p. 38.
- 24 Bruls en Co. 2001, p. 31.
- 25 Boogaard 1982, p. 9.
- 26 Boogaard 1982, p. 20.
- 27 Ramakers 2005, p. 40.
- 28 Jenniskens 1985, p. 67.
- 29 Van Heukelom 1916, p. 931.
- 30 Jenniskens 1985, p. 69.
- 31 Jenniskens 1985, p. 85.
- 32 Van Heukelom 1916, p. 935.
- 33 Jenniskens 1985, p. 86.
- 34 Bruls en Co. 2001, p. 36.
- 35 Köhlen, W. en Van Bunningen, B. 'Overkapping busstation te Maastricht in opdracht van de Dienst Openbare Werken', Maastricht 1985, via <http://www.archistrada.eu/>, geraadpleegd 11-6-2014.
- 36 Van Heukelom 1916, p. 932.
- 37 Van Heukelom 1916, p. 934.
- 38 Van Heukelom 1916, p. 934.
- 39 Bruls en Co. 2001, p. 27.
- 40 Bruls en Co. 2001, p. 27.
- 41 Stichting Restauratie Atelier Limburg 2011, z.p.
- 42 'ir. Rood, Albert Hendrik van,' via <http://zoeken.nai.nl/CIS/persoon/2745>, geraadpleegd 11-6-2014.
- 43 Van Heukelom 1898, p. 348.
- 44 Van Heukelom 1911, p. 681.
- 45 Van Heukelom 1916, p. 935.
- 46 Stichting Restauratie Atelier Limburg, Onderzoek naar de historische afwerkklagen in Centraal Station Maastricht. Deel II Het exterieur en de kantoren op de verdieping, Maastricht 2011, z.p.
- 47 Van Heukelom 1916, p. 935.

BRONNEN

LITERATUUR

Z.n., 'Mededeeling van het lid ir. G.W. van Heukelom', in: *De Ingenieur* (bijblad Afdeling voor spoorwegbouw en Spoorwegexploitatie) jrg. 31 nr. 41 1916, p. 135

Roth, R. en G. Dinholb, *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*, Aldershot 2008

Jenniskens, A.H., *Het spoor. Honderdvijftig jaar spoorweggeschiedenis Maastricht*, Maastricht 1985

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

Van Heukelom, G.W., 'Gegalvaniseerd gegolfd plaatijzer als dakbedekking van stationsoverkappingen', in: *De Ingenieur*, jrg. 13 nr. 27 1898, pp. 344-348

Van Heukelom, G.W., 'Boekbespreking', in: *De Ingenieur*, jrg. 26 nr. 27 1911, pp. 680-681

Van Heukelom, G.W., 'Het nieuwe station te Maastricht', in: *De Ingenieur*, jrg. 31 nr. 48 1916, pp. 928-1935

Bakker, M. en J.G. Roding, *George Willem van Heukelom (1870-1952). Innovatieve constructies en sobere monumentaliteit*, Rotterdam 2000

Gratama, J., 'Kroniek LXVII', in: *Bouwkundig Weekblad*, jrg. 35 nr. 27 1915, pp. 197-199

Boogaard, J.J.F., *De percée*, Maastricht 1982

Ramakers, E., *Historische Atlas van Maastricht. 2000 jaar aan Maas en Jeker*, Limburg 2005

B.V. Bruls en Co., *Het station van Maastricht: een bouwhistorische verkenning*, Maastricht 2001

Stichting Restauratie Atelier Limburg, *Onderzoek naar de historische afwerklagen in Centraal Station Maastricht. Deel II Het exterieur en de kantoren op de verdieping*, Maastricht 2011

Stichting Restauratie Atelier Limburg, *Tussenrapportage kleuronderzoek in de voormalige brasserie van Centraal Station Maastricht*, Maastricht 2011

Van der Venne, J.J.J., *Maastricht. Een visie op de toekomst*, Maastricht 1964.

WEBSITES

www.nai.nl

www.archistrada.eu

www.geheugenvannederland.nl [GVN]

www.stationsweb.nl

www.maastricht.nl

www.depassearel.nl

ARCHIEVEN

Archief Prorail [ProRail]

Utrechts Archief [UA]

Regionaal Historisch Centrum Limburg [RHCL]

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, december 2014

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

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, ir. Johanna van Doorn, Annemarie Kuijt MA

SteenhuisMeurs

Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam

www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.



