



LOCATIE	Bossherveld
GEGEVENS	Spoorlijn Maastricht-Hasselt boogbrug over de voormalige vestinggracht
STATUS	Waardevol cultuurhistorisch element
FOTO' S	  <p><i>De bakstenen spoorbrug over de vestinggracht</i></p> <p><i>Restant van de spoorrails van de lijn Maastricht – Aken</i></p>
OMSCHRIJVING	<p>Objectbeschrijving</p> <p>De spoorlijn Maastricht-Hasselt werd in 1856 als enkelspoor aangelegd door de in 1846 opgerichte Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij. Drie jaar eerder was al de verbinding tussen Maastricht en Aken tot stand is gekomen. Deze spoorweg behoort daarmee tot de eerste fase van het proces waarin Maastricht bij het spoornetwerk betrokken raakte. De onderhavige verbinding met Hasselt werd middels de tegelijkertijd gebouwde spoorbrug over de Maas gekoppeld aan de verbinding Maastricht-Aken. Hierdoor kon Maastricht een rechtstreekse verbinding Hasselt-Aken garanderen. De spoorlijn werd ten noorden van de stad aangelegd omdat alleen daar de ruimte beschikbaar was (inclusief oprit) voor een oeververbinding binnen de vesting. Ten behoeve van de verbinding met Hasselt werd op de westelijke Maasoever een (extra) station opgericht, station Boschpoort. Het station werd aangelegd even ten noorden van de gelijknamige stadspoort, maar was geen onverdeeld succes; zo werd het in 1861 tijdelijk opgeheven omdat er te weinig reizigers gebruik maakten van deze halte. Industriëlen in de omgeving van station Boschpoort - met name Petrus Regout - grepen de mogelijkheid aan om te ijveren voor een goederenstation nabij de alhier gelegen fabrieken, hetgeen pas in 1903 werd gerealiseerd. Daartoe werd een aftakking in zuidwestelijke richting gerealiseerd, met een spoorbrug over de vestinggracht van de Bossche Fronten. Deze aftakking eindigde bij de fabrieksterreinen van Regout even ten noorden van de Capucijnenstraat. Na de Tweede Wereldoorlog - toen de brug over de Maas werd vernield - is de spoorlijn met bouw van de nieuwe spoorbrug in 1957 weer in werking getreden. De verbinding met Hasselt was echter weinig rendabel, waardoor de lijn in 1975 werd gesloten.</p> <p>Een van de factoren die van invloed waren op de spoorwegtracering, was de nationale defensie. De spoorlijnen moesten buiten het schietveld liggen, maar eventuele oeververbindingen werden het liefst binnen de wallen gerealiseerd. In het geval van de spoorverbinding tussen Maastricht en Hasselt (1856) betekende dit dat de lijn noordelijk van de stad kwam te liggen omdat alleen door de ruimte (inclusief oprit) aanwezig was voor een oeververbinding binnen de vesting.</p> <p>De eis van de vestingwet (1814-1853) dat binnen de eerste gordel een voorlopig station alleen met brandbaar materiaal gebouwd mocht worden, noopten tot gebouwen met een tijdelijk karakter. Ze werden in stijl- en regelwerk uitgevoerd, een soort van vakwerkbouw met een halfsteens wanden, die waren afgestreeken met cement. Tot aan de ontmanteling zou dit in Maastricht gebruikelijk blijven.</p> <p>De lijn naar Hasselt kreeg een extra halte op de andere oever bij de Boschpoort: niet binnen de vesting, maar op Maastrichts grondgebied direct ten westen van de Zuid-Willemsvaart. Die werd op dat punt tot een havenkom verbreed om de overslag van goederen mogelijk te maken.</p> <p>De lijn splitst zich af van de hoofdlijn ter hoogte van de voormalige Sint Maartenspoort.</p>

	<p>Na de spoorbrug over de Maas kruist de lijn de Bosscherweg (gelijkvloers) om vervolgens overdwers de Zuid-Willemsvaart over te steken middels een spoordek over gewalste liggers. Vanaf dit punt gaat de spoorlijn verder in noordelijke richting, parallel lopend met de Zuid-Willemsvaart. De spoordijk bevindt zich op een hoogte van circa twee tot vijf meter boven het maaiveld. De Fort Willemweg wordt gekruist middels een viaduct. Op enige afstand hiervan is de plangrens van het bestemmingsplan RMP. Daarbuiten kruist de spoorlijn de Industrierweg middels een spoortunnel. Vanaf deze tunnel buigt de lijn af in noordwestelijke richting om de Brusselseweg en Kantoorweg te kruisen middels respectievelijk een spoorbrug en spoortunnel. Vanaf de laatste genoemd spoortunnel daalt de spoordijk af naar maaiveldniveau, alwaar zich precies op de Nederlands - Belgische grens een onbewaakte spoorwegovergang bevindt, waarvan nog enkele relictten, zoals waarschuwingstekens bewaard zijn gebleven.</p> <p>Ter hoogte van punt waar de spoorlijn parallel gaat lopen met de Zuid-Willemsvaart, buigt een spoor af in zuidelijke richting naar het voormalige station Boschpoort, dat echter maar vijf jaar als zodanig gefunctioneerd heeft. De spoorlijn gaat middels een bakstenen boogbrug over de voormalige vestinggracht van de Lage (Bossche) Fronten naar het terrein waar het goederenstation was gelegen. Dit gedeelte valt onder het bestemmingsplan RMP.</p> <p>De spoorweg is tamelijk gaaf bewaard gebleven. Bij de kruising met de Bosscherweg zijn nog enkele relictten van de voormalige spoorwegovergang bewaard gebleven, al is de spoorwegovergang recent gerenoveerd. Deze waarschuwingstekens zijn er ook bij de kleine overgang bij de grens. Ook zijn er nog de twee genoemde spoortunnels over Industrierweg en Kantoorweg; beide zijn als zelfstandig monument op de Gemeentelijke Monumentenlijst opgenomen. Ditzelfde geldt voor de spoorbrug over de Havenkom en de spoorbrug over de Maas. Het spoorviaduct over de Brusselseweg, voorzien van de fraaie octagonale zuiltjes, geniet de status van Rijksmonument. De twee stations van deze lijn op Nederlands grondgebied - het kopstation in Wyck en Station Boschpoort - bestaan helaas niet meer. Dit is voor een belangrijk deel een gevolg van de vestingwet (1814, 1853) waarin werd bepaald dat binnen de eerste gordel de 'voorlopig' stations slechts een tijdelijk karakter hadden.</p> <p>Binnen het bestemmingsplan RMP valt het zuidelijke deel van de spoorlijn, met de verbinding naar Hasselt naar het noorden en de verbinding naar het goederenstation in het zuidwesten. Onderdelen hiervan zijn het (vernieuwde) spoordek over de Zuid-Willemsvaart en de bakstenen boogbrug over de voormalige vestinggracht.</p>
<p>WAARDERING</p>	<p>Het spoorwegtracé is van historische waarde als herinnering aan de spoorlijn Maastricht-Hasselt en aan het inmiddels verdwenen station Boschpoort. De restanten van de lijn hebben een historisch-infrastructurele waarde binnen het bestemmingsplan RMP. Waardevolle onderdelen, afgezien van het tracé, zijn de bakstenen boogbrug over de vestingwerken en de restanten van de spoorrails, her en der in het landschap.</p>
<p>RICHTLIJNEN</p>	<p>Algemeen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voor de algemene richtlijnen voor dominante en kenmerkende bouwwerken, alsmede de waardevolle cultuurhistorische elementen, zie paragraaf 2.1 van dit rapport. • Voor de algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen van waardevolle groenelementen, zie paragraaf 2.2 van dit rapport. • Voor de algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen in cultuurhistorische attentiegebieden en beschermde stadsgezichten, zie paragraaf 2.3 van dit rapport. <p>Objectgericht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen aanvullende richtlijnen.