

VERKEER EN VERVOER

Maastricht dankt zijn naam aan verkeer en vervoer, want de stad is ontstaan op de plaats waar de Romeinse legerweg, die werd aangelegd in het laatste decennium voor Christus, de Maas kruiste. Spoedig bouwden de Romeinen over dit enige echte obstakel tussen Keulen en de Kanaalkust een brug. Omdat ter plekke westelijk van de Maas al een oude, zuid-noordgerichte Romeinse weg aanwezig was, is het niet verwonderlijk dat bij dit dubbele knooppunt al gauw een nederzetting ontstond. Na invallen van de Germanen aan het einde van de derde eeuw, versterkten de Romeinen de nederzetting en de rivierovergang door twee 'castra' (forten, bruggenhoofden) te bouwen. Nader onderzoek moet uitwijzen of een castrum op de westoever of misschien een verdedigingstoren op de oostoever is geweest. Het vertrek van de Romeinen in de vijfde eeuw betekende niet het einde van brug en legerweg. De weg die 'Tricht' in oost-westelijke richting doorkruiste, veranderde in de middeleeuwen van karakter en ging over in een handelsweg, die allengs werd verlengd naar het oosten, uiteindelijk tot in China toe.

Maastricht verkreeg reeds snel het zogenaamde stapelrecht, waardoor handelswaar op karren en schepen uit- of omgeladen en drie dagen 'op de stapel' te koop moest worden aangeboden. De strategische ligging van de stad maakte haar tot een handelsstad van formaat. De middeleeuwse handelsweg moeten we ons overigens niet voorstellen als één route, maar eerder als een luchtcorridor in het huidige vliegverkeer: van vele Brabantse en Vlaamse steden kwamen wegen aan te Maastricht, waar men over die ene brug de Maas moest passeren om vervolgens oostwaarts weer uit te waaiëren. De oude Romeinse weg vanuit Trier via de Eifel naar Maastricht en verder links van de Maas naar Nijmegen, bleef eveneens bestaan en kreeg in de loop der tijden eveneens vele aftakkingen en parallelwegen, zoals de weg van Maastricht naar 's-Hertogenbosch door de Kempen.

De oost-west- en de noord-zuidverbinding door de stad zouden tot het einde van het Ancien Régime het binnenstedelijk verkeer bepalen. Deze routes vormden de 'recht-' of 'heerstraten', de belangrijkste verbindingen, die uitmondten op dito poorten: de Oude-Wycker- of Hoogbrugpoort in het oosten en de Tweebergen- of Brusselsepoort in het westen; de Hochter- of Boschpoort in het noorden en de Sint-Pieterspoort in het zuiden. Bij dreigend (oorlogs)gevaar werden alle poorten en poternes gesloten, behalve deze vier.

Het spreekt vanzelf dat ze steeds streng bewaakt werden. Het stratenpatroon van de stad, dat bij de bouw van de eerste wal (1204) en de eerste muur (1229) reeds bestond, werd door continu toenemende bewoning in de eeuw nadien buiten de muur uitgebreid en noopte het stadsbestuur rond 1300 tot de bouw van de tweede muur, die anderhalve eeuw later was afgerond. De straten in het nieuwe stadsdeel mondden alle uit op de genoemde hoofdassen of op enige secundaire assen, zoals de Tongersestraat met de Lenculen- of Tongersepoort, de Maagdendries met de Lindenkruispoort en de Wycker-Grachtstraat respectievelijk de Rechtstraat met de Nieuwe-Wycker- of Sint-Maartenspoort. In de loop der eeuwen verdwenen vervolgens vele, vooral kleine straten doordat de opening aan de hoofdwas werd dichtgebouwd, maar er ontstonden ook nieuwe straten, zoals de eerste Nieuwstraat, de huidige Platielstraat, de tweede, nu nog zo genoemde Nieuwstraat en de Heeren- of Minckelersstraat. De laatste kwam pas in de negentiende eeuw tot stand, in de tijd dat men her en der in de stad al was begonnen straten te verbreden omdat ze te smal bleken voor het toenemende verkeer.

NIEUWE WEGEN

Vanaf de aanleg van de Romeinse wegen tot omstreeks 1800 hebben zich op het terrein van het verkeersapparaat en de verkeersmiddelen nauwelijks veranderingen voorgedaan. Maar daarna ging het snel: rondom Maastricht ontstond vanaf het begin van de negentiende eeuw een net van nieuwe wegen, geïnitieerd door het revolutionaire Frankrijk, waartoe Maastricht tussen 1795 en 1815 behoorde. Deze zogenaamde Napoleonswegen -onder Napoleon verschenen zij namelijk op de tekentafels- verbonden de stad respectievelijk met Tongeren (1804), Maaseik/Venlo (1812), Aken (1825) en Verviers (1829). Van dit niveau waren ook de naderhand aangelegde wegen Roermond/Nijmegen (1846) en Bilzen (1854). Tot stand gekomen als kaarsrechte kiezelwegen buiten de toenmalige dorpskernen werden zij gaandeweg alle verhard. Ook op het gebied van de waterwegen veranderde de situatie totaal, met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch in 1826 en het kanaal Luik-Maastricht in 1850. Handel en scheepvaart waren daarmee niet langer afhankelijk van de grillige regenrivier de Maas, hetgeen de groei van Maastricht tot industriestad mede heeft bepaald.



De visie en het beleid van de directeur Openbare Werken, drs. J.J.J. van de Venne (1913-1977), waren vele jaren bepalend voor de ontwikkeling van Maastricht. Foto 1976.

Tenslotte droegen de spoorwegen, in de oorsprong met name aangelegd voor het goederenverkeer, daartoe maatgevend bij. Opvallend is, hoe de totstandkoming van het spoorwegnet de rol van Maastricht als centrum van 'Stad en Ommelanden' accentueert. Eerst werd de stad, na een gevecht van bijna twintig jaar, verbonden met Aken (1853), vervolgens met Hasselt (1856), dan met Luik (1861) en tenslotte met Venlo (1865). Alle bestemmingen hadden aansluitingen met (inter)nationale lijnen. Het emplacement van het spoor werd, na een bittere strijd tussen de ondernemers Regout (kopstation aan de Maagdendries) en Clermont (station oostelijk van Wyck) buiten de vestinggordel noordoostelijk van Wyck gesitueerd, op het grondgebied van de gemeente Meerssen. De verbinding met Hasselt leverde Maastricht in september 1856 zijn tweede brug op, geconstrueerd door een van Maastrichts grote zonen, Gregoire van den Bergh, die het vak van wegenbouwkundige in 1846 had geleerd als opzichter van de weg Maastricht-Nijmegen. In mei 1867 werd Maastricht afgevoerd van de lijst van 'Vestingsteden Eerster Klasse' en dat werd het sein voor ingrijpende veranderingen. Bij de gemeentelijke indeling van het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden in 1815 werd het grondgebied van vestingsteden als Maastricht beperkt tot het 'glacis' van de vesting en was al het voormalige gebied van de 'stadsvrijheid', zo'n anderhalve kilometer vanaf de muur, aan de omringende plattelandsgemeenten toebedeeld. Daarom moest de stad voor de uitbreiding van industrie en woningbouw noodzakelijk gebruik maken van de ongeveer driehonderd meter diepe vestinggordel om de stad. Villawijken en industriezones verbond men door de aanleg van brede singels, die ongeveer honderd meter buiten de oude muur kwamen te liggen. Zuidelijk van de stad, in de Jekerdelta, ontstond een parkengordel, aan de singels woningbouw en industrie.

OPENBAAR VERVOER

Aan het einde van de negentiende eeuw nam het aanbod van openbaar vervoer aanmerkelijk toe. Niet langer was men aangewezen op personenvervoer per (trek)schuit, postkoets of trein. Maastricht werd het knooppunt van drie stoomtramlijnen, die de stad successievelijk verbonden met Glaaien/Luik (1895), Maaseik (1897) en Tongeren (1909) en die vooralsnog tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914 met wisselend succes bleven functioneren.



De aanlanding van de Wilhelminabrug op de Maasboulevard wordt aangepast t.b.v. Mosae Forum. Foto 2002.

Ook hierbij nam het goederenvervoer een zeer voornam plaats in. Na de oorlog duurde het enige jaren voor de tramlijnen weer op het niveau van 1913 functioneerden, maar zij leidden vervolgens een kwijnend bestaan, tot zij tijdens de Tweede Wereldoorlog werden ontmanteld en ter ziele gingen. De stoomtramlijn Maastricht-Gulpen-Vaals die na veel moeilijkheden in 1925 door het schitterende Zuid-Limburgse heuvelland tot stand kwam, was zelfs al in 1937 gesloten. De 'Limburgsche Tramlijn-Maatschappij' begon toen overal bussen in te zetten. In de stad zelf was het openbaar vervoer in 1884 van de grond gekomen met de start van de particuliere Maastrichtsche Omnibus-Maatschappij (MOM), een paarden-(omni)bus, die vanaf het begin moest concurreren

met de Onafhankelijke Omnibusonderneming van stalhouder Kerbusch. Beide ondernemingen leidden twaalf jaar lang een kwakkelend bestaan, waarna zij in 1896 werden opgevolgd door de 'Maastrichtsche Tram', een revolutionaire gastram, de eerste in West-Europa nog wel! De motor bleek evenwel nogal storingsgevoelig en met een vermogen van slechts tien paardenkrachten had de zeven-duizend kilo zware gastram zonder reizigers al de grootste moeite met de hellingen van Maasbrug en Grote Gracht. De Maastrichtenaren keken geamuseerd en spoedig geërgerd toe, hoe vaak de reizigers bij die hellingen moesten uitstappen om de tram voort te duwen. Na zes jaar exploitatie zonder noemenswaardige verbeteringen moest 'superdirecteur' Jos Bauduin van Gemeentebedrijven met pijn in



Het uit 1915 daterende Stationsgebouw, ontworpen door ir. G.W. van Heukelom. Foto 1984.

het hart afstand doen van zijn geesteskind en kregen de Maastrichtenaren een 'ouderwetse' paardentram, die in functie bleef tot augustus 1914, toen de Maasbrug werd gebarricadeerd als gevolg van het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. De oorlog maakte vervolgens een einde aan plannen voor een elektrische tram respectievelijk een trolleybus, omdat de initiatiefnemers ervan Duitsers waren. Een en ander maakte in 1919 de weg vrij voor de Gemeentelijke Autobussen-Dienst (GAD), die na een aantal aanloopmoeilijkheden tot 1955 als afzonderlijke dienst bleef bestaan, vervolgens als Hoofdafdeling Autobussen onderdeel ging uitmaken van de Dienst Gemeentebedrijven, dertig jaar later (1986) als Stadsbus Maastricht opnieuw onafhankelijk en

per 1 januari 1994 verzelfstandigd werd tot Stadsbus Maastricht NV. Alle aandelen waren in handen van de stad. De ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer hebben inmiddels eind oktober 2001 geleid tot privatisering van Stadsbus-Groep. Achtereenvolgens kwam het bedrijf toen in handen van het Amerikaanse Vencom, het Engelse Arriva en het Franse Connex, dat zijn naam tenslotte in Limex veranderde. Waarschijnlijk per 1 januari 2007 wordt het bedrijf, samen met alle busbedrijven die in Limburg actief zijn, voor een periode van tien jaar Europees aanbesteed. De ontwikkelingen bij de spoorwegen liepen ongeveer parallel. De Aken-Maastrichtsche Spoorwegmaatschappij exploiteerde in 1856 de verlenging naar Hasselt, maar voor

de spoorlijn Luik-Maastricht werd een eigen maatschappij opgericht, terwijl de lijn Maastricht-Venlo werd geëxploiteerd door Staatsspoor, de voorganger van de Nederlandse Spoorwegen. De drie maatschappijen hadden samen twee stationsgebouwen op het emplacement oostelijk van Wyck, omdat 'Luik' bij Staatsspoor was ingetrokken. Deze situatie bleef bestaan tot de overname van de 'Belgische' lijnen (inmiddels tot maatschappij Grand Central Belge gecombineerd) op Nederlands grondgebied in 1898. Toen was de roep om een Centraal Station te Maastricht, inclusief de annexatie door Maastricht van het 'Meerssense' stationsemplacement, al decennia oud. De annexatie kwam er tenslotte in 1907 en het nieuwe station opende zijn deuren op 18 oktober 1915. Op dat moment was de 'Percee', de doorbraak door bebouwing en vestinggordel van Wyck die het stationsemplacement in één rechte lijn met de stad moest verbinden, reeds drieëndertig jaar in gebruik. Omdat het stadsbestuur niet langer op het Centraal Station wilde wachten, had men de weg maar georiënteerd op het torentje van de achter het emplacement gelegen Villa Wyckerveld. Daar woonde MOSA-directeur Louis Regout, die in 1912 als minister van Waterstaat eindelijk opdracht gaf tot de bouw van het immense nieuwe stationsgebouw, pal voor zijn deur. Tijdens de Tweede Wereldoorlog vormde Station Maastricht de as van de Duitse verlofgangerstreinen naar en van het westelijk front. Dit leidde in augustus 1944 tot het mislukte bombardement op de spoorbrug (waarlangs in de jaren 1920 nog een brug voor voetgangers en fietsers was gebouwd) en het emplacement door de Geallieerden, dat jammerlijk mislukte. Het bombardement kostte wel aan meer dan honderd mensen het leven in de aan weerszijden van de brug liggende arbeiderswijken 'Quartier Amélie' en 'Roed Dörrep'. De schitterende ijzeren spoorbrug van Van den Bergh uit 1856 en de voetbrug werden op 8 september 1944 alsnog grondig vernield door terugtrekkende Duitse troepen. In januari 1945 kon reeds een noodspoorbrug in gebruik worden genomen, twaalf jaar later gevolgd door een nieuwe spoorbrug. De spoorlijn Maastricht-Hasselt was evenwel ten dode opgeschreven. Een kleine groep enthousiastelingen blijft evenwel streven naar heropening van de lijn, desnoods als lightrailverbinding, maar de verbreding van het Albertkanaal in de jaren 1980 en de daarmee gepaard gaande afbraak van de oude spoorbrug te Lanaken heeft voor een levensgroot probleem gezorgd.

De treinverbindingen met Aken en Luik zorgden ook al niet voor veel vreugde. De rechtstreekse verbinding met Aken was met haar zes dieseltreinen per dag superonrendabel. Vanaf station Schin op Geul werd de lijn in de jaren 1980 gesloten en de route omgeleid via Heerlen. In de (nabije?) toekomst hoopt het provinciebestuur een lightrailnet te realiseren dat het dichtbevolkte Zuid-Limburg gaat bedienen en voor een belangrijk deel het openbaar vervoer per bus gaat vervangen. Het verschillende voltage van Nederlandse en Belgische bovenlijnen heeft tot nu toe het doortrekken van de intercity Haarlem-Maastricht naar Luik verhindert. In 1984 leek de weg daarvoor geëffend, toen eindelijk het baanvak Maastricht-Visé werd geëlektrificeerd en een rechtstreekse treinverbinding Maastricht-Luik-Brussel-Knokke tot stand kwam. Omdat het Waalse gewest niet bereid bleek het baanvak door Wallonië (Visé-Brussel) van stoptrein in sneltrein om te vormen, was de verbinding echter een kort leven beschoren. Het is tragisch, dat het feit dat Maastricht bij de bouw van de eerste spoorlijn op het West-Europese vasteland in 1835 niet tot België maar tot Nederland hoorde, de stad in het begin van de eenentwintigste eeuw berooft van een hogesnelheidslijn. Zonder twijfel had de verbinding Antwerpen-Brussel-Aken-Keulen in de jaren 1830 via Maastricht en Zuid-Limburg gelopen. Daarmee was Maastricht nu verzekerd van hogesnelheidsaansluitingen.

WATERWEGEN

'Waar nauwe familiebanden bestaan, zijn ruzies intenser' heet het in het psychologisch vakjargon. Ruzies tussen de buurlanden Nederland en België hebben tot de dag van vandaag (denk aan het opnieuw in gebruik nemen van de 'Ijzeren Rijn' door Midden-Limburg!) tot problemen geleid. Zij traden het meest aan de dag bij de waterstaat. Vier jaar na het gereedkomen van de Zuid-Willemsvaart in 1826 was de ellende begonnen. Het kanaal, dat sinds de Belgische Revolutie de twee 'Hollandse' steden Maastricht en 's-Hertogenbosch door opstandig gebied verbond, veranderde in een waterloop vol chicanes en pesterijen. Bovendien werd het water ervan veelvuldig gebruikt voor irrigatie van de magere zandgronden in de Kempen, waardoor een onnoemelijke hoeveelheid water aan de Maas moest worden onttrokken en die rivier -bovendien allengs grensrivier- grote delen van het jaar onbevaarbaar werd. Vooral de industriële ondernemingen van Maastricht hadden

De ophaalbrug als
verbindingsweg;
verkeerssituatie bij
het Bassin eind
jaren 1960. Rechts
zijn nog net de
werkzaamheden
van het dempen
van het kanaal
zichtbaar.



Luchtfoto van het Boschstraat-Oost gebied met de nieuwe brug over het Bassin. Foto 1986.

daarvan te lijden. Na 1843 was de Maas tussen Eijsden en Maasbracht definitief grensrivier, waardoor geen van beide landen zich geroepen voelde iets te ondernemen. Na een van de meest desastreuze overstromingen van de Maas, die van 1881, ontwikkelde de Provinciale Waterstaat onder leiding van haar jonge ingenieur Jos Bauduin plannen een lateraal kanaal te graven door de uiterwaarden oostelijk van de Maas. In normale omstandigheden zou het kanaal als scheepvaartroute dienen, maar bij overstromingen zou men alle stuwten strijken waardoor er een grote extra afvoercapaciteit zou ontstaan. Een gedurfd plan, dat getuigde van veel visie van de latere directeur Gemeentebedrijven Maastricht. In Maastricht was de huidige A2-snelweg als route voor het

kanaal voorzien. Later, aan het einde van de jaren 1910, werd daar inderdaad gegraven, namelijk naar kiezel, als werkverschaffing voor een ploeg werklozen. Daardoor ontstond de later in de winter zo vermaarde ijsbaan. Een andere ploeg werklozen vulde in de crisistijd van de jaren 1930 de geul weer op met huisvuil en fabrieksafval... Dáár is nu de tunnel onder de A2 gepland. Ten langen leste kwam in 1906 een Nederlands-Belgische commissie tot stand, die ging studeren over de vraag hoe de Maas gekanaliseerd zou kunnen worden. Het resultaat is bekend: beide landen werden het niet eens, hetgeen overduidelijk werd door het graven van het Albertkanaal dat Luik met Antwerpen verbond (in gebruik genomen in 1934)



De reconstructie van het kruispunt van de E9 (A2) hoek Scharnerweg, gezien naar het noorden. Het Jaarboek 1976 doet al de aanbeveling dat er 'een meer ingrijpende oplossing moet worden gevonden voor het doorvoeren van een internationale route door de bebouwde kom'. Foto 1976.

en het Julianakanaal tussen Limmel en Maasbracht, dat een jaar later voor de scheepvaart beschikbaar kwam. De Nederlandse Maas van Maasbracht tot Grave werd wel gekanaliseerd en sloot daar aan op het Maas-Waalkanaal. Het graven van beide nieuwe kanalen had in Maastricht niet tot een oplossing geleid van de toen al tientallen jaren oude klachten, dat de capaciteit van de twee oude kanalen en sluisen te gering was, waardoor de schippers -met schepen van zeer geringe tonnage- in de stad dagen moesten wachten voor ze aan de beurt waren om te worden gesluisd. Pas de kanalisatie van de jaren 1930 van de Maas tussen Limmel en Ternaaien, maar vooral de vergroting van het

enorme sluiscomplex aldaar, de beruchte 'Stop van Ternaaien' in 1961, bracht uiteindelijk verbetering. Het betekende tegelijk het einde van het noordelijk gedeelte van het kanaal Luik-Maastricht. In de late jaren 1960 werd de inmiddels tot open riool vervallen maar nog steeds romantische vaarweg gedempt en vervangen door een verkeersweg, die de in 1967 gereedgekomen John-F.-Kennedybrug verbond met het centrum en de industrieën in het noorden van de stad. De op- en afritten van de brug, het zogenaamde Maaspaviljoen en de Maasboulevard vormden tegelijk een jammerlijke aantasting van het vermaarde Maastrichtse Stadspark. Het stadsbestuur heeft na het gereedkomen van



Stilte tijdens het gebed, uitgesproken door deken R. Maessen, bij de opening van de Noorderbrug door minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw N. Smit – Kroes op 15 november 1984.

de Noorderbrug in 1984 helaas niet durven besluiten de 'racebaan langs de Maas' op te heffen en, na zeven eeuwen ommuring en één eeuw kanaal, de verbinding van de stad met de rivier te herstellen. Dat is zelfs niet gelukt met de ondertunneling van de weg tussen Bat en Kleine Gracht in 2003, want de tunnel bleek bijna anderhalve meter boven het maaiveld uit te steken. Weg was de mogelijkheid van het gebied tussen Sint-Servaas- en Wilhelminabrug één groot plein te maken, schitterend gelegen en groot genoeg voor volksfeesten, maar ook voor markt, kermis en circus. Het graven van het Afvoerkanaal met schutsluis door het Bosscherveld in 1931, dat de Maas rechtstreeks met de Zuid-Willemsvaart verbond, luidde eveneens het einde in van de scheepvaart in het Bassin en het gedeelte van het kanaal tot Sluis19. Mede door de achteraf gezien zéér merkwaardige overeenkomst tussen de stad en De Sphinx uit 1903, waarbij de laatste vergunning kreeg (ongezuiverd!) afvalwater te lozen op het Bassin, vervuilde de relatief kleine

binnenhaven vervolgens in snel tempo. Nadien verzocht zowel Sphinx als Koninklijke Nederlandse Papierfabriek (KNP) het stadsbestuur de haven te dempen om fabrieksuitbreiding ter plekke mogelijk te maken. Gelukkig werd dat geweigerd, maar de stad kreeg de rekening gepresenteerd. Toen Maastricht namelijk in de jaren 1970 de Maasboulevard langs de Maas naar het noorden wilde doortrekken tot op de Fransensingel, over de laad- en loskades van KNP, weigerde de fabriek op haar beurt en was Maastricht helaas genoodzaakt de weg door de Maastrichter-Grachtstraat te leiden of een brug over het Bassin te bouwen. Men koos voor het laatste. Reeds toen werd evenwel rekening gehouden met de latere bestemming van het Bassin tot jachthaven, want de brug over de sluis werd zo hoog gelegd dat een doorvaarthoogte van 3,60 meter resteerde. In 2001, precies 175 jaar na de feestelijke ingebruikname van de binnenhaven, kreeg het Bassin zijn nieuwe bestemming als passantenhaven voor plezierjachten op doorvaart.



De aanleg van de Via Regia in Maastricht-West, met rechts het torentje van de kapel van het Sint-Annadalziekenhuis. Foto 1957.

Ooit zal de haven worden opgenomen in het Noordelijk Stadspark, dat Maas en Hoge Fronten met elkaar moet gaan verbinden.

'OVERBRUGGEN'

Vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog had Maastricht architect en stedenbouwkundige Klijnen opdracht gegeven een satellietstad te ontwerpen voor de huisvesting van al die Maastrichtenaren die hun overvolle en verkrotte binnenstad moesten verlaten. Klijnen tekende een zeer compacte stadsuitbreiding, die hij wilde realiseren op de plaats van de huidige wijken Brusselsepoort en Caberg. Hij wilde op dat terrein evenveel mensen huisvesten als er toen in Maastricht en Wyck woonden! Achteraf bezien is het maar goed, dat de oorlog de bouw van deze satellietstad heeft verhinderd. Tijdens en vlak na de oorlog kwamen, als gevolg van oorlogshandelingen en bombardementen geheel nieuwe inzichten op het gebied van de stedenbouw

tot stand. Met name drs Jacques J.J. van de Venne, de nieuwe directeur van het in 1955 opgerichte bedrijf Openbare Werken (een samenvoeging van de vroegere diensten Stadsontwikkeling, Gemeentewerken en Gemeentereiniging), hield zich daarmee baanbrekend bezig. Hij ontwikkelde plannen voor de bouw van 'tuinsteden' rond het oude centrum, de zogenaamde 'parochiegedachte'. Hij ging daarbij echter niet uit van het idee van de katholieke betekenis van parochie als gemeenschap van christenen, maar van de betekenis van het oorspronkelijke, Griekse woord 'parocheia', dat gemeenschap betekent. Kort gezegd komt de filosofie, die Van de Venne in Maastricht met veel succes introduceerde, erop neer dat wijken worden gebouwd die door brede groenstroken van elkaar zijn gescheiden en die lijken op dorpen. Er komen circa drieduizend mensen te wonen. Alle basisvoorzieningen zijn er aanwezig: gemeenschapshuis, school, kerk, winkelcentrum, woningwetwoningen -ook gestapelde-, vrije-sectorwoningen en voorzienin-



In de zomer van 1977 kon net voor de grote vakantietrek de nieuwe Geusseltkruising in gebruik worden genomen.

gen voor bejaarden. Dat alles temidden van groen, héél veel groen. 'Met een hoogbouwpercentage van veertig procent maakt het aardige accenten mogelijk, maar voorkomt tegelijkertijd dat de wijken tot steenwoestijnen zullen worden, waarin de autobus zo ongeveer de kameel vervangt...', verduidelijkt Van de Venne. In 1956 werd Caberg, de eerste van vooralsnog vier 'tuinsteden' westelijk van het stadscentrum, in aanbouw genomen. Malpertuis, Pottenberg en Belfort zouden binnen tien jaar volgen en worden afgerond. Rondom de wijken projecteerde Openbare Werken de zogenaamde interparochiële weg, die tussen Oud-Caberg en Caberg begon en oostelijk van de Algemene Begraafplaats zou uitmonden op de Tongerseweg. Op den duur zou de weg worden doorgetrokken door Biesland en vervolgens met een viaduct over het Jekerdal, dwars door de Sint-Pietersberg en de ENCI-groeve bij de Maasoever eindigen, recht tegenover de huidige Oeslingerbaan. Dáár moest Maastrichts zuidelijke brug tot stand komen. Het schitteren-

de Jekerdal ten noorden van het viaduct werd in de plannen maar vast gereserveerd voor de bouw van de zo vurig verlangde Universiteit Maastricht. Als pendant van deze Zuiderbrug onder Sint Pieter voorzagen de plannenmakers een Noorderbrug pal onder Borgharen, wellicht zelfs over de stuw. Deze ideale, ruime oplossing van veel Maastrichtse verkeersproblemen -tot de dag van vandaag!- is er helaas niet gekomen. Dat kwam niet door natuur- en milieuproblemen, maar louter door geldgebrek. Maastricht moest kiezen voor de veel nauwere verkeerscirkel via de negentiende-eeuwse singels. De onenigheid tussen Maastricht en Rijkswaterstaat Directie Limburg die daardoor ontstond, heeft nog tot na de realisering van de Noorderbrug in november 1984 schaduwen geworpen op de samenwerking. Directeur Rijkswaterstaat Van Dikshoorn was ostentatief afwezig bij de opening... Eigenlijk is de situatie precies omgekeerd aan die van de bouw van de Wilhelminabrug in 1930.



Verkeer en oponthoud bij de spoorwegovergang in de Akerstraat nabij de Koepelkerk; er zijn nog geen verkeerslichten, maar een agent die het verkeer met de hand regelt. Foto 1958.

Geheel tegengesteld aan het verhaal, dat de Maastrichtse middenstand de brug per se op de Markt wilde laten uitmonden om zo de kooplustigen direct voor de winkel te hebben, was de stad toen een vurig pleitbezorgster van een brug in het verlengde van Alexander-Battalaan en Louis-Loyensstraat, die via Maastrichter-Grachtstraat en Achter de Barakken moest uitkomen op de Maagdendries. Toen hield Rijkswaterstaat echter star vast aan de beduidend engere verbinding Wilhelminasingel-Markt. De brede zone van de interparochiële weg ligt er nog steeds, al zijn er op verschillende plaatsen, zoals door de bouw van Bejaardenhuis Malberg in 1971, inbreuken tot stand gekomen. Het oppoetsen van de plannen is echter nog steeds mogelijk en aan te bevelen, omdat, na het negen jaar lang(!) uit blijven van de annexatie van de vier buurgemeenten, Maastricht genoodzaakt was ook wijken te bouwen óver de interparochiële weg heen, waardoor de verkeersdruk op de singels navenant toenam. Jammer genoeg

zijn Malberg en Daalhof toen -evenals De Heeg later- te groot geworden om nog te kunnen voldoen aan een van de belangrijkste uitgangspunten van de parochiegedachte: het aantal van circa drieduizend bewoners wordt gehanteerd om het mogelijk te maken dat de mensen elkaar in een mensenleven allemaal leren kennen. Uitbreiding van het aantal verkeersbruggen werd met de groei van de stad in het westen met de dag noodzakelijker. De Sint-Servaasbrug, hoewel in 1933 en 1947 tot het dubbele van het middeleeuwse tracé verbreed, en de Wilhelminabrug, in 1944 totaal verwoest door de terugtrekkende Duitsers en vervolgens tot 1960 door een rammellende noodbrug vervangen, konden de bijna zestigduizend verkeersbewegingen van vrachtverkeer, openbaar vervoer, auto's en (brom)fietsers per dag al lang niet meer aan. Gelukkig mocht de stad in 1962 beginnen met plannen maken voor de Zuiderbrug, werd de vorm inclusief haar open constructie in 1964 goedgekeurd, startte de bouw in

januari 1965, werd de 'mei' geplaatst in mei 1967 en kwam prins Claus de brug feestelijk openen op 6 mei 1968, 'een datum die in de stadskronieken terecht met gouden letters staat opgetekend'. De plannenmakers bij Openbare Werken verlegden hun aandacht vervolgens niet louter naar de Noorderbrug, maar stuurden aan op de demping van de restanten van het kanaal Luik-Maastricht en de realisering van de Maasboulevard, die tenslotte van Bassin tot de Belgische grens bij Klein-Ternaaien zou verlopen. Als gevolg hiervan kon in 1970 de Sint-Servaasbrug eindelijk worden ontlast van het intensieve vrachtverkeer. Ir C.F. Egelie, de oud-directeur van Provinciale Waterstaat die de restauraties van de brug in 1933 en 1947 had begeleid, heeft dit nog net voor zijn overlijden kunnen meemaken... Wat betreft de bouw van de nieuwe oeververbindingen had Maastricht het slim gespeeld. Het stadsbestuur realiseerde zich op tijd, dat een Zuiderbrug waarschijnlijk onhaalbaar zou blijken als men eerst de Noorderbrug zou bouwen. Het verkeer naar het Belgische achterland, toen nog zonder snelweg naar het zuiden, noch naar het romantische Zuid-Limburgse Heuvelland maakte zo'n brug echt noodzakelijk. Dit laatste is van groot belang, als men de route van de toen zo genoemde Rijksweg 75, de latere E9 en A2 in ogenschouw neemt. Toen het rijk medio de jaren 1950 het tracé Rothem-Maastricht moest bepalen, gingen er stemmen op de weg oostelijk van Wittevrouwenveld en Heer te leggen. Maar omdat slechts een zeer gering percentage van het toenmalige verkeer doorgaand verkeer bleek en verreweg het grootste deel Maastricht tot bestemming had, werd voor de huidige, inmiddels als flessehals-tracé te omschrijven route gekozen. In augustus 1958 startten de werkzaamheden, waarbij men extra moeilijkheden moest overwinnen met de bemaling, want de wegbedding lag nu eenmaal in een oude Maasarm. Het gemeentelijke aandeel in de werken bestond uit bijna vier kilometer stamriool, drie kilometer klein riool, tweeënhalve kilometer parallelwegen en bijna zeventien vierkante meter trottoir. De snelweg liep dood op het latere Europaplein, zodat in 1959 'Rijksweg 75, na openstelling voor het verkeer, de automobilist thans voert naar het trotse silhouet van de Torenflat op het Oranjeplein'. Zodra de Zuiderbrug in 1968 op de stadssnelweg was aangesloten, was het met de romantiek van het trotse silhouet snel gedaan en werd de roep om de Noorderbrug luider en luider. In die tijd werd ook de batterij verkeerslich-

ten geplaatst die nu de argumenten voor de snelle onder-tunneling van de stadstraverse ondersteunt. Na de totstand-koming van de snelweg door de Ardennen in de jaren 1980 is het aandeel doorgaand verkeer in Maastricht evenwel zodanig toegenomen, dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet voor niets de optie van omleiding van de A2 oostelijk van Maastricht nog steeds open houdt. Oorspronkelijk was het de bedoeling de Scharnerweg, toen nog hoofduitvalsweg naar Valkenburg en Heerlen, via een tunnel onder Rijksweg 75 te leiden. Door de bouw van de provinciale snelweg Maastricht-Heerlen, waarvoor de plannen in 1970 openbaar werden gemaakt en die 'uiterlijk op 31 december 1974 klaar zal zijn' werd die tunnel minder nodig en kon men volstaan met een aanpassing van het kruispunt. Die vond plaats in 1977, tegelijk met de wijziging van de Geusseltrotonde in een klassiek kruispunt! In 1962 was overigens wél een tunnel onder de Akerstraat/Scharnerweg gereed gekomen, de spoorwegtunnel. Die had eindelijk een einde gemaakt aan de talloze overwegsluitingen (in 1947 al 124 per dag!), waaraan Maastricht al vanaf 1912, sedert de bouw van het nieuwe station -waarmee de vroegere overweg in het verlengde van de 'Percee' in Wyck werd opgeheven-, maar niet had kunnen wennen. Mede vanwege het feit, dat een Noorderbrug pal zuidelijk van Borgharen bruggen respectievelijk over het Julianakanaal, de Maas en de Zuid-Willemsvaart met zich zou brengen en vervolgens zou uitmonden op de plek die sinds 1945 was gereserveerd voor het Cabergkanaal -hetgeen een vierde brug noodzakelijk zou maken-, had Maastricht het relatief gemakkelijk de Noorderbrug te situeren in het verlengde van de singels, de gereconstrueerde Viaductweg en het verkeersplein bij de Geusselt. In november 1984 kon de brug worden opgeleverd. Binnen enige jaren daarna werd vervolgens het schrikbeeld werkelijkheid van die enkeling die in 1984 als 'eeuwige pessimist' was aangeduid: tweemaal daags staat er een file tussen Noorderbrug en John F.-Kennedybrug. De bouw van een nieuwe, meer noordelijk gelegen 'Noorderbrug' is inmiddels allang geen hersenspinsel meer, hetgeen dan het ongelijk bewijst van de gemeenteraad, die, toen een nieuwe naam moest worden toegekend aan de brug die bij wijze van werknaam tot dan toe Noorderbrug was genoemd, er niet uitkwam. Men vond de voorgestelde naam Julianabrug, een eerbetoon aan de vier jaar eerder afgetreden koningin



De Helihaven op de Griend onderhield in de periode 1953 tot begin 1967 heliportvluchten met Brussel en Keulen. Foto 1957.

Juliana, niet goed, ging vervolgens staande de vergadering fantaseren over alternatieven (Haarderbrökg, Franciscus-Romanusbrug, Mao-Tse-Toengbrug, Sint-Cornelisbrug enzovoort), legde tenslotte het moede hoofd in de schoot en bestemde de werktitel tot naam...

STRUCTUURPLAN

Het bedrijf Openbare Werken Maastricht met zijn bijzonder energieke en kundige directeur Jacques van de Venne, bracht in 1962, acht jaar vóór de annexatie van de vier buurgemeenten waarvan hij maar vast uitging, het 'Structuurplan Groot Maastricht' uit. Op dat moment was de besluitvorming inzake het verkeersluw en vervolgens verkeersvrij maken van de 'city', het winkelgebied tussen Markt en Bredestraat, volop aan de gang. Bij het 'vijfjarenplan' van 1956, dat voorzag in het vernieuwen van de bestrating (inclusief de noodzakelijke vervanging van honderden meters riolering en gasleidingen) in de binnenstad, met

verder een accent op het stationsplein en enige straten bij ziekenhuis Sint-Annadal ten behoeve van de aanleg van de Via Regia, gingen al stemmen op het vracht- en busverkeer uit het winkelgebied te weren. Toen de binnenstad eindelijk in 1962 aan de beurt was, betekende dat na 78 jaar het einde van Maastrichts voornaamste vervoersas door Maastrichter-Brugstraat, Kleine en Grote Staat. Vijftien jaar later werd ook de Sint-Servaasbrug voor het busverkeer gesloten, waarmee tegelijk de Wilhelminabrug tot 'Stadsbusbrug' werd gepromoveerd en de Markt tot 'hoofdbushalte'. Het betekende tevens het einde van de stadsbus op het Onze-Lieve-Vrouweplein. Voortaan moest iedere Maastrichtenaar (in 1959 werd de negentigduizendste geboren) zo'n 145 maal per jaar tegen de zeer nabije gevels van de Grote Gracht opkijken, want zo vaak maakte hij rond 1962 gemiddeld gebruik van de bus.



Parkeren, onder nauwlettend toezicht van een parkeerwacht, aan de Kesselskade in het begin van de jaren 1960.

In 1958 ontwikkelde Openbare Werken zijn Verkeersreguleringsproject, dat tot doel had het grote verkeer zoveel mogelijk over de singels te laten plaatsvinden en rond de city een kleine ring met éénrichtingsverkeer te realiseren. Vanuit Maastricht-West moest men dan op het Vrijthof de Sint-Jacobstraat/ Kapoenstraat indraaien, vanuit Wyck de Kesselskade naar rechts en Vissersmaas/Bat naar links. Op maandag 3 februari 1959 ging het eenrichtingsverkeer in Maastricht definitief van start. Het doel, de city en de Markt te ontlasten, lukte alleen wat het eerste betreft. Zeker na het invaren van de nieuwe Wilhelminabrug in 1960 en de reconstructie van het rijverkeer over de Markt, waarbij de rijstroken jammer genoeg in asfalt werden uitgevoerd, werd het bepaald niet stiller op de Markt. De spiksplinternieuwe zebra's waren dan ook broodnodig. Men moet namelijk bedenken dat er nog geen Maasboulevard bestond. In 1962 voorzagen de plannenmakers van Openbare Werken en Stadsbus een inwoneraantal van 140.000 in 1987 en

180.000 in 1992, natuurlijk inclusief de vier te annexeren gemeenten. Dat vereiste ook een aantal forse parkeergarages. Het volstouwen van Markt en Vrijthof moest snel tot het verleden behoren. Gedacht werd aan twee ondergrondse garages, onder het Stadspark bij de Onze-Lieve-Vrouwewal en onder de Vrijthof, en één 'flatparkeergebouw' aan de Gubbelstraat, het eerste in Nederland. Om de bouw van de later zo genoemde Onze-Lieve-Vrouweparking voor te bereiden, werd de Jeker omgelegd in een rechte lijn van het zogenaamde Pesthuis naar de Maas en werd de bijl gelegd aan een van de mooiste stukken van het Stadspark. Tegelijk werd ter plekke een begin gemaakt met het rechte trekken van de Maasoever, waarbij men de daarbij vrijgekomen kiezel en zand in het kanaal Luik-Maastricht deponeerde, dat aldus zijn honderdtienjarige verjaardag als scheepvaartroute net niet meer kon vieren. Vier jaar later reeds, in 1966, kon het eerste gedeelte van de Maasboulevard tussen Maastrichter-Grachtstraat en Hoenderstraat worden geopend.



Fietsenchaos in de Minckelersstraat midden jaren 1970, waarbij een winkelier het probleem probeert op te lossen.

De bouw van de 'Zuiderbrug' of John F.-Kennedybrug maakte in 1967 een nieuw verkeersstructuurplan noodzakelijk. Het bestemmen van hoofdwegen en een nog grotere ontlasting van de binnenstad waren de voornaamste doelen. De beide oude verkeersbruggen moesten op dat moment zestigduizend verkeersbewegingen van motorvoertuigen en (brom)fietsers per dag verwerken. De plannen voorzagen onder andere in de reconstructie van de Maastrichter-Grachtstraat (inclusief het scheppen van parkeergelegenheid) en van de noordzijde van de Markt (waardoor afrit en rijbaan beter op elkaar aansloten), het bouwen van een ondergrondse parkeergarage op het Vrijthof en uitbreiding van parkeergelegenheid op de Griend. Daar was in februari 1967 helaas ineens extra ruimte beschikbaar gekomen door het vertrek van de Helihaven. De heliportverbinding tus-

sen Vliegveld Brussel-Luik-Maastricht en Keulen had na veertien jaar het loodje gelegd. Jammer, want precies een jaar later heropende prins Bernhard 'Vliegveld Zuid-Limburg' door vanuit zijn Fokker-Friendship het Instrument-Landings-Systeem in werking te stellen. Ook opende hij de nieuwe Naderingsverlichting en de Visual Approach Slope Indicator. 'Beek' beschikte daarmee over de derde moderne vliegveldinrichting van Nederland, na Schiphol en Zestienhoven. Maastricht bezat toen 127 van de 6.576 aandelen van het vliegveld, waardoor 5,5 procent van het tekort, zo'n slordige twintigduizend gulden per jaar, voor rekening kwam van het stadsbestuur. Een van de eerste resultaten van het brede overleg over het verkeersstructuurplan was de invoering van betaald parkeren in Maastricht per 4 juni 1968. Naast veel, zeer veel boze

Maastrichtenaren zag men glunderende Belgische en Duitse kooplustigen, want voor drie dubbeltjes vier uur lang parkeren was in de buurlanden al lang verleden tijd... Later zorgden het bewonersparkeren en de wegsleepregeling (beide in 1981) voor de nodige commotie. De wegsleepregeling werd als bijzonder toerist-onvriendelijk zelfs een tijdlang afgeschaft. Proeven met parkeerterreinen buiten het oude centrum met gratis busvervoer naar de Markt, zijn in Maastricht grotendeels mislukt. De automobilisten zoeken liever een vrije parkeerplaats in een steeds ruimere kring buiten de singels en lopen die kilometer graag. Te hard rijden, sluijverkeer en langparkeren door 'vreemden' leidden vervolgens tot een vloed van verkeersdrempels of, waar die vanwege busroutes niet welkom waren, tot 'chicanes' in de rijbanen.

Een tweede belangrijke constatering was, dat het winkeland verkeer ook van het centrum kon worden weg gehouden, hetgeen het Winkelcentrum Brusselse Poort, het eerste in zijn soort van Nederland, op 21 september 1971 meteen mocht gaan bewijzen. Tenslotte hield men zich bezig met het vele te verwachten 'studentenverkeer'. Het Jekerdal was voor de vestiging van een gehele universiteit toch te klein gebleken en de aankoop in 1967 van bijna tweehonderd hectaren grond in de gemeente Amby voor anderhalf miljoen gulden (boer Slangen deponerde het contant ontvangen geld onder begeleiding van de motorpolitie van Maastricht onmiddellijk bij een Belgische bank!) bleek al snel een miskoop, omdat een pientere ambtenaar van Amby ontdekte dat het terrein voor het grootste gedeelte in waterwingebied lag, waar dus niet mocht worden gebouwd. Daarom kwam in de hoek van het terrein alleen het Psycho-Medisch Streekcentrum Vijverdal tot stand, en nog wel in hoogbouw, 'want waar gewone burgers in flats kunnen wonen, kunnen psychiatrische patiënten dat ook', had de architect bedacht. Voor de voor de toekomstige universiteit benodigde gronden liet de Stichting Wetenschappelijk Onderwijs Limburg het oog vallen op de uiterwaarden van de Maas ten noorden van het dorp Heugem, het gebied dat voortaan als Randwyck door het leven zou gaan. In 1973 begonnen daar de bouwwerkzaamheden, een jaar voor de daadwerkelijke opening van de Achtste Medische Faculteit. Nogmaals een jaar later al, op 2 december 1975, onderbrak burgemeester Baeten maar wat graag de gemeenteraadsvergadering en trakteerde op champagne: er was groen licht

voor de Rijks-Universiteit Limburg (RUL). Tegen deze benaming bleef de universiteit van Leiden, met dezelfde afkorting, fulmineren, tot de naamswijziging Universiteit van Maastricht (UM) was gerealiseerd. Het universiteitsterrein in Randwyck bleek al gauw veel te groot, omdat de andere faculteiten zonder uitzondering kozen voor een behuizing in de binnenstad. Den Haag lachte in zijn vuistje, want restaureren is goedkoper dan nieuwbouw; Maastricht lachte breeduit, want het kon al zijn leegstaande panden, vooral in het Jekerkwartier, aan de universiteit over doen. De zo welkome stromen studenten zorgden wel voor een fietsenchaos en die weer voor de aanleg van (vooralsnog veel te weinig) fietsenparkeerplaatsen. In 2005 moest er zelfs een wegsleepregeling aan te pas komen om tenminste de winkelstraten van wild geparkeerde fietsen vrij te houden.