

Inventarisatie MPE

Bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt

Januari 2018



Gemeente Maastricht

Inhoudsopgave

1	Toelichting	4
1.1	Inleiding en systematiek	4
2	Algemene richtlijnen	5
2.1	Algemene richtlijnen voor onderhoud, restauratie, wijziging en herbestemming van dominante en kenmerkende bouwwerken alsmede voor waardevolle cultuurhistorische elementen	5
	Behoud gaat voor vernieuwen	5
	Behoud door zorgvuldig ontwikkelen en vernieuwen	5
	Structuren eerbiedigen	5
	Respect voor historisch materiaal	5
	Respect voor authenticiteit	5
	Respect voor details	6
	Afweging bij sloop	6
	Archeologische toets bij graafwerkzaamheden	6
	Gebrekenrapport, bouwtechnisch rapport en/of cultuurhistorisch rapport (met bouwhistorisch onderzoek)	6
	Zorgvuldigheid tijdens uitvoering werkzaamheden	6
2.2	Algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen van waardevolle groenelementen	6
2.3	Algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen in cultuurhistorische attentiegebieden en beschermde stadsgezichten	7
3	Inventarisatie en richtlijnen	8
3.1	Inventarisatie en specifieke richtlijnen dominante en kenmerkende bouwwerken	8
3.2	Inventarisatie en specifieke richtlijnen cultuurhistorische attentiegebieden	14
3.3	Inventarisatie en specifieke richtlijnen waardevolle cultuurhistorische elementen	20
3.4	Inventarisatie en specifieke richtlijnen waardevolle groenelementen	23

1 Toelichting

1.1 Inleiding en systematiek

Het voorliggende deelrapport *Inventarisatie MPE* vormt een van de onderleggers die ten doel hebben het cultureel erfgoed van het bestemmingsplangebied Tram Maastricht-Hasselt, goed gemotiveerd en gedocumenteerd, planologisch te beschermen (zie hiervoor de toelichting en de regels van dit bestemmingsplan)

Het is van belang om rekening te houden met de wettelijke verplichtingen, zoals vermeld in de wet Ruimtelijke Ordening en zoals vastgesteld door jurisprudentie. De voornaamste bepaling hierbij is de verplichting om iedere beslissing of aanbeveling goed te motiveren.

De *Inventarisatie MPE* behandelt het bestemmingsplangebied Tram Maastricht-Hasselt op object- en structuurniveau. Het rapport dient als motivering voor de planologische bescherming van behoudenswaardige panden, complexen, objecten, structuren en groenelementen. Omdat niet alleen panden, maar ook de directe omgeving van belang is, is ook deze bij het behoud van de specifieke karakteristiek meegenomen in de beschrijving.

Door de toevoeging van zowel algemene als specifieke richtlijnen kan het worden toegepast als instrument voor het beheer en de ontwikkeling op pand- of objectniveau en op structuurniveau.

Het deelrapport *Inventarisatie MPE* is van belang bij de beoordeling van de omgevingsvergunning met de activiteit bouwen, slopen en/of aanleggen en bij de ontwikkeling van bouwplannen.

2 Algemene richtlijnen

2.1 **Algemene richtlijnen voor onderhoud, restauratie, wijziging en herbestemming van dominante en kenmerkende bouwwerken alsmede voor waardevolle cultuurhistorische elementen**

De algemene uitgangspunten voor werkzaamheden aan cultuurhistorisch erfgoed zijn hieronder weergegeven. Of het nu een restauratie betreft, het aanpassen aan de huidige gebruikseisen of een herontwikkeling ten behoeve van toekomstig ander gebruik, de uitgangspunten welke hieronder staan beschreven moeten altijd een leidende rol spelen in het denkproces van omgang met cultureel erfgoed. Indien met gemotiveerde redenen voor vernieuwing en herontwikkeling wordt gekozen, dient dit eveneens te gebeuren vanuit deze cultuurhistorische randvoorwaarden.

Behoud gaat voor vernieuwen

Historische constructies, structuren en bouwmaterialen geven een pand belangrijke monumentale en historische waarde. Door de aanwezigheid hiervan is de geschiedenis en ontwikkeling van het monument afleesbaar. Vervangen of wijzigen van de bestaande constructies, structuren, materialen, details en indien van toepassing waardevolle interieuronderdelen gaan ten koste van de bouw- en cultuurhistorische waarde. Daarom dienen deze waarden gerespecteerd te worden.

Behoud door zorgvuldig ontwikkelen en vernieuwen

Toevoegingen dienen tot stand te komen op, in of bij de minst kwetsbare plekken van het beschermde pand. Een eigentijds ontwerp heeft hierbij de voorkeur, waarbij moderne materialen mogelijk zijn, mits passend bij de bestaande textuur en het kleurengamma. Dergelijke ingrepen dienen zorgvuldig te worden afgewogen en terughoudend worden vormgegeven.

Veranderingen of toevoegingen dienen bij voorkeur reversibel te zijn. Dit wil zeggen dat deze ooit weer ongedaan gemaakt kunnen worden zonder de monumentale waarden aan te tasten. De toe te passen technieken mogen geen mechanische, fysische of chemische schade toebrengen aan een monument.

Structuren eerbiedigen

Externe hoofdstructuren moeten gerespecteerd worden; dit geldt voor de voor- en achtergevelrooijlijnen en de herkenbaarheid van bouwvolumes, zoals achterhuizen, schuren, koetshuizen en tuinhuisen.

Ook de interne structuur dient zoveel mogelijk in tact te blijven. Ingrepen in de structuur dienen te gebeuren met de grootst mogelijke zorgvuldigheid, waarbij optimaal aansluiting gezocht wordt bij het oorspronkelijke concept. Ingrepen moeten zodanig uitgevoerd worden, dat de oorspronkelijke structuur herkenbaar blijft.

Respect voor historisch materiaal

Alvorens tot vervanging van historisch materiaal over te gaan moet eerst onderzocht worden of bij het bestaande materiaal in slechte staat technisch herstel mogelijk is. Bij noodzakelijke vervanging van historisch materiaal wordt tot op detailniveau uitgegaan van gelijksoortig materiaalgebruik conform bestaande toestand. Indien dit niet mogelijk blijkt dient aansluiting gezocht te worden bij de historische materialen en substanties.

Respect voor authenticiteit

Bij restauratie moet men de historische gelaagdheid en de afleesbaarheid van het verleden in vormgeving, constructie en materiaalgebruik respecteren. Het transformatieproces, door verandering van het gebruik of functie, dat een gebouw door de tijd heen ondergaat, heeft historische waarde. Een monument ontleent ondermeer zijn waarde aan de bouwgeschiedenis.

Indien het oorspronkelijke materiaal reeds volledig verloren is gegaan wordt niet gepleit voor reconstructie, maar voor een eigentijds ontwerp zodat de geschiedenis afleesbaar blijft.

Respect voor details

De kwaliteit van een monument wordt vaak bepaald door de aanwezigheid van historische bouwdetails. De oorspronkelijke detaillering in de vorm van voegwerk, gevelafwerking, decoraties, metselpatronen, roedeverdelingen in vensters, et cetera dient optimaal gerespecteerd te worden. Indien er sprake is van eigentijdse interventies, dient de detaillering qua maat en schaal in overeenstemming te zijn met het historische karakter van het pand.

Afweging bij sloop

Indien in uitzonderlijke gevallen ondanks de monumentale waarden toch sprake is van een afweging tot gehele of gedeeltelijke sloop van een rijksmonument of een gemeentelijk monument in het Maastrichts Planologisch Erfgoed (MPE) dient een zorgvuldige belangenafweging plaats te vinden.

Dit wil zeggen dat bij de planvorming het volgende vereist is:

- een gefundeerde onderbouwing dat behoud niet mogelijk is (technisch en ruimtelijk).
- documentatie van de te slopen onderdelen in de vorm van een bouwhistorische rapportage met fotomateriaal en opmetingstekeningen.

Archeologische toets bij graafwerkzaamheden

Indien er graafwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 40 cm is een toets, of een nader archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden, verplicht indien:

- de ingreep gelegen is binnen een straal van 50 meter van een bekende vindplaats of historisch relict, omdat hierbinnen de kans groot is aanvullende informatie hierover aan te treffen (archeologische zone A)
- de ingreep gelegen is binnen de eerste stadsmuur (de zero-tolerance-zone ofwel archeologische zone A).
- De ingreep gelegen is binnen:
 - de eerste en tweede stadsmuur of binnen een historische dorpskern en een omvang heeft van minimaal 250 m² (archeologische zone B)
 - het buitengebied en een omvang heeft van minimaal 2500 m² (archeologische zone C)

Gebrekenrapport, bouwtechnisch rapport en/of cultuurhistorisch rapport (met bouwhistorisch onderzoek)

Indien de bouwkundige en/of monumentale kwaliteit van het object vooraf niet bekend is, kan het zijn dat bij de planbeoordeling een onderbouwing hiervan wordt vereist. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de indieningseisen van de vergunning en de planregels van het bestemmingsplan.

Zorgvuldigheid tijdens uitvoering werkzaamheden

Historisch waardevolle elementen moeten tijdens restauratie- en verbouwingswerkzaamheden afdoende beschermd worden tegen beschadigingen.

Indien tijdens de uitvoering van vergunde werkzaamheden historische onderdelen (zowel wanneer dit archeologische elementen als bouwhistorische elementen betreft) te voorschijn komen waarvan het bestaan voordien niet bekend was, is de vergunninghouder verplicht dit te melden bij de gemeente Maastricht.

2.2 Algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen van waardevolle groenelementen

- Behoud gaat vóór vernieuwen, vervangen of wijzigen. Indien toch voor vernieuwing, vervanging of wijziging wordt gekozen vanwege bijvoorbeeld afsterven of ziekte, dient dit te geschieden vanuit deze cultuurhistorische randvoorwaarden. De karakteristieke elementen en patronen in het landschap alsmede de sporen die de natuur en de mens in het landschap hebben achtergelaten, moet men zoveel mogelijk intact laten en het uiterlijk daarvan zoveel mogelijk behouden, respecteren en zo mogelijk versterken.

- Bij onderhoud en/of verandering moet men de plaatsing, vorm, groeiwijze, omvang en structuur respecteren. Er dient zoveel mogelijk aansluiting gezocht te worden bij de omgevingsarchitectuur en de cultuurhistorische karakteristiek.
- Bij herplant of nieuwe beplanting dient uitgegaan te worden van de oorspronkelijke soort, tenzij deskundig advies anders uitwijst.
- Geen schade in algemene zin mag worden toegebracht aan het waardevol groenelement alsmede moeten snoei- en onderhoudswerkzaamheden en/of het gebruik van bestrijdingsmiddelen, dusdanig uitgevoerd worden dat geen blijvende schade wordt toegebracht aan het waardevol groenelement.
- Bebouwing, aanleggen of slopen binnen, bij, op of aan een waardevol groenelement is alleen mogelijk indien de bestaande karakteristieken qua maat, schaal, materiaal en kleur gehandhaafd blijven.

2.3 Algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen in cultuurhistorische attentiegebieden en beschermde stadsgezichten

- Bij vernieuwing, vervanging of wijziging dient dit te geschieden vanuit deze cultuurhistorische randvoorwaarden en bij voorkeur middels een eigentijds ontwerp, afgestemd op de omgeving. De historisch gegroeide en stedenbouwkundige structuur, inclusief de openbare ruimte en groenstructuren, moet men zoveel mogelijk intact laten en de ruimtelijke samenhang daarvan zoveel mogelijk behouden, respecteren en zo mogelijk versterken.
- Bij onderhoud en/ of verandering moet men het oorspronkelijk stedenbouwkundig concept respecteren. Hierbij dient rekening gehouden te worden met oorspronkelijke en/of bestaande rooilijnen, bouwmassa's, hoogten, bebouwingseenheden, kapvormen, situering, openingen in de gevelwand, parcelering, groenstructuren enz.
- Wijzigingen in het cultuurhistorisch attentiegebied of het beschermd stadsgezicht moeten afgestemd zijn op de schaal en maat van de historische karakteristiek en het architectonisch idioom. Gevel- en raamindeling, kleur- en materiaalgebruik alsmede de textuur en de korrelgrootte van de vernieuwing dienen afgestemd te zijn op de omgeving.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte dient men rekening te houden met waardevolle details zoals bijvoorbeeld straatmeubilair, terreinafscheidingen, bestratingsmateriaal en beeldbepalende bomen of hagen.
- Bij sloop van niet nader gewaardeerde panden, dient een cultuurhistorische verkenning te worden uitgevoerd, om vast te kunnen stellen of er niet eerder opgemerkte cultuurhistorische waarden aanwezig zijn en om de juiste afweging tot besluit tot sloop te kunnen maken.

3 Inventarisatie en richtlijnen

3.1 Inventarisatie en specifieke richtlijnen dominante en kenmerkende bouwwerken

ADRES	Bosscherweg ong. Maastricht
GEGEVENS	Oorspronkelijke functie: Duiker Zuid-Willemsvaart met aangrenzende muurwerk van het kanaal Huidige functie: idem.
STATUS	Dominant bouwwerk
	 Westzijde van de duiker onder de Bosscherweg  Oostzijde van de duiker onder de Bosscherweg
OMSCHRIJVING	Inleiding Duiker onder de Bosscherweg was oorspronkelijk de plaats waar het kanaal tussen de ravelijnen B en C door de vestinglinie werd geleid. Beschrijving De duiker heeft een bakstenen tongewelf, met twee bogen van hardstenen blokken in de buitengevels. De oostelijke boog heeft een sluitsteen met het wapen van koning Willem I en het jaartal 1825. Bij de westelijke boog is de sluitsteen aan het zicht onttrokken. De duiker is met modern metselwerk opgehoogd. De duiker vormt waarschijnlijk het enige deel van de Zuid-Willemsvaart dat nog oorspronkelijk is gebleven, zowel qua afmeting als materialisering. Elders is het kanaal immers vaker verbreed. Oorspronkelijk lag de duiker in een kanaalvak dat dwars door het glacis van de vestinggordel liep tussen de ravelijnen B en C door.
WAARDERING	Het bouwwerk is “dominant” gewaardeerd vanwege de architectuurhistorische, typologische en cultuurhistorische waarden en meer in het bijzonder omdat: - de ruimtelijke structuur van de duiker in relatie tot het kanaal nog herkenbaar is. - De duiker een voorbeeld is van vroegnegentiende-eeuwse kanaalbouw, ten tijde van koning Willem I.

	- de architectonische opzet van de duiker herkenbaar is. Waardevolle elementen die bijdragen aan bovengenoemde waardering zijn onder andere: • de individuele onderdelen van de duiker • het oorspronkelijk muurwerk • de natuurstenen elementen (hardsteen en baksteen). • de decoratieve sluitstenen aan beide zijde van de duiker met de gekroonde “W” van koning Willem I. • de muur ten zuiden van de duiker met vier hardstenen afmeerstenen • Het kanaalvak zelf
RICHTLIJNEN	Algemeen: • 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. Objectgericht: • geen
ADRES	Bosscherweg ong. Maastricht
GEGEVENS	Oorspronkelijke functie: Kanaalmuur Huidige functie: idem.
STATUS	Dominant bouwwerk
	 Aftekening glacis in kadewand Zuid-Willemsvaart
OMSCHRIJVING	Inleiding Kademuur van de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van de Bosscherweg met in de kademuur de aftekening van de keermuur van het glacis. Beschrijving De historische kademuur bevindt zich aan de Bosscherweg op de plaats waar de vernieuwde spoorbrug over de Zuid Willemsvaart wordt geleid. De kademuur is alleen nog aan de noordkant van het kanaal oorspronkelijk gebleven. De Zuid-Willemsvaart snijdt op deze plek door het oude glacis van de vestingwerken,

	ter hoogte van het voormalige reduit tussen ravelijn B en C. Het glacis is duidelijk gemarkeerd: in de bakstenen kade van het kanaal is middels een rollaag een helling afgetekend. Toelichting Aan de buitenrand van alle verdedigingswerken en van de contrescarp bevond zich het glacis, een flauw naar het maaiveld aflopend talud, dat vanaf de wal of gedekte weg met vuur kon worden bestreken. De glaciën zijn na de ontmanteling van de vestingwerken nagenoeg overal verdwenen. Slechts op enkele plaatsen zijn er nog sporen of overblijfselen van bewaard gebleven, waaronder de doorbraak die tot stand is gekomen door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart in 1825.
WAARDERING	Het object kademuur is “dominant” gewaardeerd vanwege zijn architectuurhistorische, typologische en cultuurhistorische waarden en meer in het bijzonder omdat: - De kademuur in combinatie met een vestingmuur typologisch een bijzondere constellatie vormt - de ruimtelijke structuur van de vestingwerken nog herkenbaar is. - het een voorbeeld is van vroegnegentiende-eeuwse kanaalbouw uit de tijd van koning Willem I. Waardevolle elementen die bijdragen aan bovengenoemde waardering zijn onder andere: • de kanaalmuur in combinatie met de vestingstructuur • het oorspronkelijk muurwerk • de kanaalbedding van de Zuid-Willemsvaart
RICHTLIJNEN	Algemeen: • 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. Objectgericht: • Geen.
ADRES	Industrieweg ong. Spoorwegonderdoorgang 6219 NP Maastricht
GEGEVENS	Oorspronkelijke functie: Spoorwegonderdoorgang Huidige functie: Spoorwegonderdoorgang
STATUS	Dominant bouwwerk

FOTO'S	
OMSCHRIJVING	Inleiding Spoortunnel gesitueerd over Industrieweg, met daarop een enkelspoor van de spoorlijn Maastricht-Hasselt. Deze spoorlijn werd aangelegd in 1856 door de in 1846 opgerichte Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij. In 1853 was al de spoorverbinding tussen Maastricht en Aken tot stand is gekomen en middels een spoorbrug over de Maas werden beide lijnen aan elkaar gekoppeld. Het reizigersverkeer van en naar Hasselt werd aanvankelijk afgehandeld via een speciaal op de westelijke Maasoever aangelegd station bij de Boschpoort. Dit station lag niet binnen de vesting, maar direct ten noorden ervan. Door tegenvallende activiteiten op de lijn werd het gebruik van het station Boschpoort in 1861 reeds gestaakt. De spoorverbinding met Hasselt was na de oorlog weinig rendabel, waardoor de lijn in 1975 werd gesloten. Beschrijving De spoortunnel is opgetrokken uit rode baksteen met metselwerk in kruisverband. De tunnel is symmetrisch van opbouw, waarbij aan weerszijde een rondboogvormige onderdoorgang wordt geflankeerd door twee uitkragende bakstenen pilasters. Beide pilasters zijn voorzien van een uitkragende sierrand en worden aan de bovenzijde afgedekt met een rollaag. Ook de rondboog wordt gemarkeerd door rollagen. De breedte van de spoortunnel was overigens berekend op de aanleg van een tweede spoor.
WAARDERING	De spoortunnel heeft historisch-ruimtelijke waarde vanwege de ruimtelijke samenhang in relatie tot de regionale ontwikkelingsgeschiedenis. Bovenal heeft de voormalige spoortunnel cultuurhistorische waarde als relict van de opkomst en ontwikkeling van de spoorwegen vanaf de tweede helft van de 19e eeuw. Ook is de spoortunnel van belang voor de historische geografie. Tenslotte is de spoortunnel gaaf en herkenbaar bewaard gebleven en -in Maastricht- typologisch zeldzaam.
RICHTLIJNEN	Algemeen: • 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 in cultuurhistorische attentiegebieden en beschermde stadsgezichten, zie paragraaf 2.3 van dit rapport. Objectgericht: • nvt

ADRES	Zouwweg / Kantooweg ong. Spoorwegonderdoorgang 6218 NB Maastricht
GEGEVENS	Oorspronkelijke functie: Spoorwegonderdoorgang Huidige functie: Spoorwegonderdoorgang
STATUS	Dominant bouwwerk
FOTO'S	
OMSCHRIJVING	Inleiding Spoortunnel onder de spoordijk van de spoorlijn Maastricht-Hasselt tussen de Zouwweg en de Kantooweg. Deze spoorlijn werd aangelegd in 1856 door de in 1846 opgerichte Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij. In 1853 was al de spoorverbinding tussen Maastricht en Aken tot stand is gekomen en middels een spoorbrug over de Maas werden beide lijnen aan elkaar gekoppeld. Beschrijving De spoortunnel is opgetrokken uit rode baksteen met metselwerk in kruisverband. De tunnel is symmetrisch van opbouw, waarbij aan weerszijde een rondboogvormige onderdoorgang wordt geflankeerd door twee uitkragende bakstenen pilasters. Beide pilasters zijn voorzien van een uitkragende sierrand en worden aan de bovenzijde afgedekt met een rollaag. Ook de rondboog wordt gemarkeerd door rollagen. De breedte van de spoortunnel was overigens berekend op de aanleg van een tweede spoor.
WAARDERING	De spoortunnel heeft historisch-ruimtelijke waarde vanwege de ruimtelijke samenhang in relatie tot de regionale ontwikkelingsgeschiedenis. Bovenal heeft de voormalige spoortunnel cultuurhistorische waarde als relict van de opkomst en ontwikkeling van de spoorwegen vanaf de tweede helft van de 19e eeuw. Ook is de spoortunnel van belang voor de historische geografie. Tenslotte is de spoortunnel gaaf en herkenbaar bewaard gebleven en -in Maastricht- typologisch zeldzaam.

RICHTLIJNEN	Algemeen: • 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 in cultuurhistorische attentiegebieden en beschermde stadsgezichten, zie paragraaf 2.3 van dit rapport. Objectgericht: • nvt
-------------	---

3.2 Inventarisatie en specifieke richtlijnen cultuurhistorische attentiegebieden

GEBIED	Beschermd stadsgezicht	
STATUS	Cultuurhistorisch attentiegebied	
FOTO'S		
		
OMSCHRIJVING	Een belangrijk gedeelte van de historische binnenstad bezit nog het stratenplan van de middeleeuwse, in de 13de eeuw versterkte stad. De bebouwing in dit gedeelte is overwegend monumentaal van karakter met als bijzondere accenten de Romaanse	

O.L.Vrouwekerk, St. Jan, St. Servaas, het 15de eeuwse Dinghuis en het 17de eeuwse stadhuis. De belangrijkste openbare ruimten zijn de Markt, het Vrijthof en het O.L. Vrouweplein.

De 13de eeuwse stadsmuur, die nog op veel plaatsen in de stad geheel of gedeeltelijk aanwezig is, vormt een waardevolle herkenbare afbakening van het oudste deel van de historische binnenstad.

De kavels zijn van oorsprong zeer smal (ca. 4 meter breed); in de hoofdstraten zijn de kavels aanmerkelijk dieper dan in de zijstraten en dit is in de hoofdstraten bovendien ook herkenbaar aan de hoogte van de daken (Grote Staat, Kleine Staat, Wolfstraat, Smedenstraat, Vrijthof, Markt, Rechtstraat). De rooilijnen zijn in de 18^{de} en 19^{de} eeuw rechtgetrokken, waarbij soms nieuwe straatwanden zijn gebouwd, zoals in de Minckelerstraat (1787), Hoenderstraat (1865), Maastrichter Brugstraat (zuidzijde: 1878) en de Helmstraat (1910).

De panden bezitten overwegend drie bouwlagen; over het algemeen is de eerste verdieping minder hoog dan de begane grondverdieping en is de tweede verdieping weer lager dan de eerste.

Het stedelijk patroon werd aanvankelijk gevormd door radiale hoofdassen en tangentele dwarsverbindingen. De radiale assen zijn de oude uitvalswegen richting Den Bosch, Brussel en Tongeren die samenkomen bij de voormalige Maasbrug. Deze oude uitvalswegen waren voor de aanleg van de tweede stadsomwalling (begin 14de eeuw) waarschijnlijk al partieel bebouwd.

De radialen lopen van de stadspoorten in de eerste omwalling naar de poorten in de tweede walmuur: de Boschstraat, de Brusselsestraat en de Tongersestraat.

De terreinen tussen de radiale hoofdassen zijn lange tijd onbebouwd gebleven. Pas in de 19de en 20ste eeuw trad geleidelijk een verdichting van de tussenliggende binnenterreinen op. De rooilijnen van de radiale hoofdassen hebben het oude natuurlijke verloop grotendeels behouden. kavelbreedte van 5-6 meter is aanmerkelijk breder dan in de oude stadskern. Veel grote panden langs de radiale assen hebben nog achterhuizen.

De hoogte varieert sterk, hoewel de meeste panden drie bouwlagen bezitten.

Het stedelijk patroon wijkt aan weerszijde van de Maas af van de radiale structuur. Deze gebieden hebben een wervenstructuur met een regelmatig rechthoekig karakter dat dwars op de rivier is georiënteerd.

Op de linker Maasoever bezit het zuidelijke stadsdeel meer een organisch karakter omdat de straten er mede bepaald zijn door de Jekerloop.

Vanaf de Maasbrug tot aan de Rechtstraat bleef de oorspronkelijke bebouwing langs de Wijcker Brugstraat gehandhaafd. De straat had op deze plaats slechts een breedte van 11 meter: de overgang naar de 26 meter brede Stationsstraat is geraffineerd verzacht doordat de verbreding in enkele kleinere stappen is gerealiseerd. De bebouwing van de kavels langs de Wilhelminasingel, Alexander Battalaan en Bourgognestraat vond plaats tussen 1890 en 1915. De kavelbreedte is gemiddeld 6,5 meter. Bij de uitgifte van de percelen werden stedenbouwkundige eisen gesteld ten aanzien van de goothoogte, hoekafsnijding en hoekaccentuering door middel van tympanons of torentjes.

Het straatbeeld van de binnenstad wordt in hoge mate gekenmerkt door een gesloten karakter van straat- en pleinwanden en een fijnmazige parcellering. In de binnenstad zijn de individuele panden als regel ondergeschikt aan het totaalbeeld van de stad. Alleen in specifieke situaties komen verspringingen voor in de rooilijn. De straatwanden worden gevormd door overwegend lijstgevels met relatief weinig maar wel verfijnd reliëf. Alleen panden uit recentere perioden kennen een grotere plasticiteit.

De voorgevels van de panden in het stadsdeel binnen de eerste omwalling dateren

	overwegend uit de 17^{de} en 18^{de} eeuw en zijn opgebouwd uit bakstenen muurvlakken met hardstenen raam- en deuromlijstingen waarin vensters en deuren terugliggend zijn geplaatst. Veelal zijn ook hardstenen of mergelstenen cordonlijsten, sier- en waterlijsten, alsmede gootklossen, gevelstenen en ornamenten toegepast. Veel hardstenen kruisverdelingen zijn uit de raampartijen weggebroken. Het inwendige van 17^{de} en 18^{de} eeuwse panden bevat veelal nog resten uit oudere bouwperiodes, zoals 16^{de} eeuwse balklagen en kelders die soms nog uit de 14^{de} eeuw dateren; de meeste kelders echter stammen uit de 16^{de} en 17^{de} eeuw en zijn met mergelstenen tongewelven gedekt. Achtergevels en tussenmuren tonen soms nog resten van 16^{de} eeuwse vakwerk. Vaak zijn nog waardevolle 17^{de} en 18^{de} eeuwse interieurs of decoraties aanwezig. De panden langs de hoofdassen binnen de tweede omwalling hebben lijstgevels uit de tweede helft van de 17^{de} en 18^{de} eeuw. De ramen zijn doorgaans gevat in hardstenen segmentboogvormige omlijstingen. De herenhuizen en hotels langs de Stationsstraat en de Wilhelminasingel zijn eind 19^e-begin 20^e eeuw gebouwd in neostijlen met bouwornamenten en zijn hoofdzakelijk uitgevoerd in pleisterwerk. Karakteristiek voor het Maastrichtse gevelbeeld is de afwisseling van geschilderde en niet geschilderde gevels die een gevarieerd beeld geven van de wisselende opvattingen over kleur in diverse historische perioden. De binnenstad van Maastricht kent een zeer karakteristiek dakenplan. De meeste historische panden hebben hoog opgaande daken -gemiddeld 45 graden- met de nok evenwijdig aan de weg (maaslandse kappen) met opgaande brandmuren en gemetselde schoorstenen. Daarnaast komen eveneens mansardekappen en schilddaken voor. Voorts kennen de meeste daken van oudsher nabij de aanzet van de kap een beperkt aantal dakkapellen die soms gekenmerkt worden door een zeer uitbundige vormgeving. Het kenmerkende historische dakvlak bestaat veelal uit gesmoorde pannen en de daken van belangrijke historische panden zijn gedekt met leien. De overgang van gevel met dakvlak wordt meestal gearticuleerd door de gootconstructie en een enkele keer door een kroonlijst. Zie ook de beschrijving behorende bij het aanwijzingsbesluit beschermd stadsgezicht 1982 en 1988 integraal opgenomen in het rapport ruimtelijke karakteristiek.
WAARDERING	De historische stadskern behoort uit cultuurhistorisch, architectonisch en stedenbouwkundig oogpunt tot de meest waardevolle delen van de gemeente. Het bestaat uit een gevarieerd stadsbeeld van overwegend oude panden die sfeer- en beeldbepalend zijn voor Maastricht. Niet alleen de historie en het bestaande is van belang, maar ook de ontwikkeling. Stedelijk gebied verkeert in voortdurende metamorfose. Het bestaande karakter van de bebouwing in de historische stadskern is zeer waardevol en vraagt om een zeer zorgvuldig beheer. Ook de openbare ruimten dragen daartoe bij.
RICHTLIJNEN	Zie toelichting • Voor de algemene richtlijnen voor dominante en kenmerkende panden, alsmede de waardevolle cultuurhistorische elementen, zie paragraaf 2.1 van dit rapport. • Voor de algemene richtlijnen voor onderhoud van de waardevolle groenelementen, zie paragraaf 2.2. • Voor de algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen in cultuurhistorische attentiegebieden, zie paragraaf 2.3. Specifieke richtlijnen:

- Historische stratenplan, stadsmuren, en waterlopen dienen gerespecteerd te worden.
- Historische kavelbreedte respecteren (in de oude stadskern ca. 4 meter, tussen 1^e en 2^e stadsmuur ca. 5-6 meter en in Wyck ca. 6,5 meter).
- De fijne parcellering en gesloten straat- en pleinwanden respecteren.
- Behoud van de individuele bebouwing van overwegend 3 bouwlagen in de binnenstad.
- De rooilijnen staan over het algemeen direct aan de straat. Deze dienen behouden te blijven.
- Laanstructuren zoals in de Stationsstraat, de Boschstraat, de Franciscus Romanusweg en bij de singels (Wilhelminasingel, Prins Bischofssingel, Hertogsingel en Statensingel dienen behouden te blijven.
- Waardevolle pleinen zoals het Onze Lieve Vrouweplein en Vrijthof dienen onbebouwd te blijven en de bomen en groenstructuur dienen gehandhaafd te blijven. Zie ook aparte aanduiding op bestemmingsplankaart
- De inrichting van de openbare ruimten is zeer waardevol: het natuurstenen kleinplaveisel voor de kleine straten en stegen, de grote natuurstenen keien voor rijbanen in belangrijke straten. Deze inrichting respecteren.
- Historisch straatmeubilair behouden.
- Indien aanpassingen of wijzigingen noodzakelijk zijn dienen deze zo uitgevoerd te worden dat de vormgeving en ritmiek van het gevelbeeld in tact blijft.
- Het verdient de voorkeur deuren en vensters vanwege hun materiaaltoepassing, indeling en profilering te handhaven of passend te maken bij het historisch karakter.
- Het kleurgebruik van gevels in de binnenstad afstemmen op het stedenbouwkundig kleuronderzoek 1999. De huizen zijn overwegend ongeschilderd en voor het metselwerk in het algemeen een donkerbruine steen gebruikt. Voor de binnenstad geldt het uitgangspunt dat de woonbuurten een rustiger straatbeeld moeten krijgen met ongeschilderde gevels en dat in het kernwinkelgebied wat meer variatie in kleuren kan worden toegestaan. De uitvalswegen en de Maasoever hebben een veel lichter kleurgebruik en de singels rond de stad hebben door het gebruik van overwegend donkere manganbruine stenen een vrij donkere kleurtonaliteit.
- Het historische dakenplan respecteren. De meeste historische panden hebben hoog opgaande daken -gemiddeld 45 graden- met de nok evenwijdig aan de weg (maaslandse kappen) met opgaande brandmuren en gemetselde schoorstenen. Daarnaast komen eveneens mansardekappen en schilddaken voor
- De kleur van de dakpannen of leien van bebouwing in de binnenstad is in het algemeen blauw-grijs. Incidenteel is zink als dakbedekking toegepast, m.n. bij dakkapellen. Dit beeld bij voorkeur handhaven.
- Het gebruik van trespas, pvc-kozijnen, enz is niet gewenst.
- Omdat ieder initiatief of iedere ontwikkeling anders is dient maatwerk geleverd te worden en kunnen nadere cultuurhistorische randvoorwaarden aan de orde zijn.

GEBIED	Lage Fronten (1815-1820)	
STATUS	Cultuurhistorisch attentiegebied	
FOTO'S		
	 <i>Vestinggracht Lage Fronten</i>	 <i>Duiker onder de Bosscherweg</i>
OMSCHRIJVING	<i>Vestinglinie van de Nieuwe Bossche Fronten (Lage Fronten)</i>	
WAARDERING	De vestingwerken aan de noordzijde van Maastricht, hebben een belangrijke cultuurhistorische en natuurhistorische betekenis. Zowel uit wetenschappelijke als toeristische overwegingen bestaat er veel belangstelling voor dit cultuurgoed. Vanuit militair-historisch oogpunt is het gebied van nationale betekenis omdat het een groot aaneengesloten militair verdedigingsstelsel vormt met natte grachten, bastions en kazematgebouwen. Het wetenschappelijk belang van de Lage Fronten betreft zowel de vestingbouwkundige als de natuurhistorische betekenis. De belevingswaarde is vanwege de bijzondere natuurhistorische en cultuurhistorische kwaliteiten ook uitzonderlijk hoog. De natuurhistorische waarde is onder andere bepaald doordat dit naast de Hoge Fronten de enige natuurlijke vindplaats is van de muurhagedis in Nederland. Door de bijzondere ligging en het ongestoorde karakter komen er bijzondere planten- en diersoorten voor. In het algemeen kan men concluderen dat het vestingstelsel van de Lage Fronten een onverbreekelijk geheel vormt in samenhang met het Fort Koning Willem I dat in dezelfde periode werd gebouwd. Samen met dit fort vormen de vestingwerken van de Lage Fronten het sluitstuk van de Maastrichtse stadsverdediging.. De bouwwerken in de linie van de Lage Fronten zijn tevens “dominant” gewaardeerd : zie hiervoor de inventarisatie van individuele objecten in het BP RMP.	
RICHTLIJNEN	Zie toelichting • Voor de algemene richtlijnen voor dominante en kenmerkende panden, alsmede de waardevolle cultuurhistorische elementen, zie paragraaf 2.1 van dit rapport. • Voor de algemene richtlijnen voor onderhoud van de waardevolle groenelementen, zie paragraaf 2.2. • Voor de algemene richtlijnen voor onderhoud en wijzigingen in cultuurhistorische attentiegebieden, zie paragraaf 2.3.	

	Specifieke richtlijnen: • De gebruiksmogelijkheden van de forten en vestinglinies kan verder uitgebouwd worden. Dat geldt zowel voor de cultuurhistorische en toeristische gebruiksmogelijkheden (educatieve rondleidingen; re-enactment; speurtochten) maar ook voor het benutten van deze gebieden voor natuureducatie en natuurrecreatie. Daarnaast is het noodzakelijk om te zoeken naar zinvolle herbestemming van onderdelen van vestingwerken, maar die functies moeten dan wel rekening houden met de cultuur- en natuurhistorische waarden van het gebouw en de omgeving. Voor de ontbrekende schakels van de vestinglinie kan een programma ontwikkeld worden, waarbij de ligging van verdwenen vestingwerken in de openbare ruimte wordt gemarkeerd. • Voor het groenonderhoud wordt verwezen naar het Beheersplan Hoge Fronten 2007-2012 van het Centrum voor natuur en Milieu Educatie. In deze rapportage staat in de bijlage 11 aangegeven hoe de historische zichtassen vrijgehouden worden van hogere begroeiing. • Om de potenties en ontwikkelingsmogelijkheden van de Maastrichtse vestingwerken op een goede wijze af te stemmen op andere stedelijke ontwikkelingsprogramma's is in 2010 de vestingvisie opgesteld.

3.3 Inventarisatie en specifieke richtlijnen waardevolle cultuurhistorische elementen

LOCATIE	Bosscherveld
GEGEVENS	Spoorlijn Maastricht-Hasselt boogbrug over de voormalige vestinggracht
STATUS	Waardevol cultuurhistorisch element
FOTO'S	  <i>De bakstenen spoorbrug over de vestinggracht</i> <i>Restant van de spoorrails van de lijn Maastricht – Aken</i>
OMSCHRIJVING	Objectbeschrijving 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. 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. 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 afgestreken met cement. Tot aan de ontmanteling zou dit in Maastricht gebruikelijk blijven. 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. De lijn splitst zich af van de hoofdlijn ter hoogte van de voormalige Sint Maartenspoort. Na de spoorbrug over de Maas kruist de lijn de Bosscherweg (gelijkvloers) om vervolgens overdwars 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. 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. 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. 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. 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.
WAARDERING	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. 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.
RICHTLIJNEN	Algemeen: • 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.

Objectgericht:

- Geen aanvullende richtlijnen.

3.4 Inventarisatie en specifieke richtlijnen waardevolle groenelementen

ADRES	Lage Frontweg	
GEGEVENS	Oorspronkelijke functie:	vestingwerken
	Huidige functie:	nvt
STATUS	Cultuurhistorisch waardevol groenelement	
	 <i>Kazemat van ravelijn a</i>	 <i>Courtine A-B, de loskade en bastion B (links)</i>
OMSCHRIJVING	Inleiding Restanten van het vestingstelsel 'De Nieuwe Bossche Fronten', gebouwd tussen 1816 en 1823, ter versterking van de noordelijke verdedigingslinie van Maastricht. Het stelsel bestond aanvankelijk uit vier bastions met courtines, ravelijnen, reduits en een gedekte weg met glacis. Geschiedenis De meeste vestingwerken in het noordelijk deel van Maastricht werden in het begin van de 19^e eeuw onder het bewind van Koning Willem I vernieuwd. Deze vestingwerken waren buiten de Boschpoort gelegen en werden daarom ook wel de (Nieuwe) Bossche Fronten genoemd. Dit gebied was één van de Lage Fronten van de vesting, hetgeen betekende dat de grachten (aanvankelijk) van water uit de Maas werden voorzien. In dit laaggelegen gebied had het Franse leger in 1794 de aanval op de stad ingezet en de vesting was aan deze zijde geheel verwoest. Onder het Napoleontische bewind werd in 1803 een reconstructieplan voor het noordelijke vestingfront opgesteld, maar pas onder Willem I werd op basis van het Franse plan de daadwerkelijke modernisering van dit deel van de Lage Fronten aanbesteed. De Nieuwe Bossche Fronten werden tussen 1816 en 1818 aangelegd. Beschrijving De Nieuwe Bossche Fronten bestonden uit vier bastions (A t/m D) en drie ravelijnen (a t/m c). De bastions lagen op enige afstand van elkaar en waren door een tussenliggend stuk muur, de courtine, met elkaar verbonden. De ravelijnen vulden, net als de lunetten in de linie, de inspringende hoeken tussen de bastions op. In het complex waren zes kazematten opgenomen. In het begin van de 20^{ste} eeuw werd de vestinggracht uitgediept en verbreed zodat de gracht bereikbaar voor schepen met grondstoffen voor de aardewerkfabriek De Sphinx. Langs de vestingmuren is toen door aanlanding een groene overgangszone ontstaan. Zie voor de uitvoerige beschrijving de beschrijving van de vestingwerken Lage Fronten	

WAARDERING	Het ensemble van bouwwerken is als cultuurhistorisch groenelement gewaardeerd vanwege de cultuurhistorische waarden en meer in het bijzonder omdat: - het vestingstelsel de Nieuwe Bossche Fronten onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling van de vestingwerken van Maastricht en zodoende van cultuurhistorische waarde is. - dit het enige gedeelte van de vesting was, waar de stad door middel van natte grachten werd verdedigd en daarom bijzonder is. - de ruimtelijke structuur van de vestingwerken nog herkenbaar is. - het stelsel sterk bepalend is voor de latere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Waardevolle elementen die bijdragen aan bovengenoemde waardering zijn onder andere: • het oorspronkelijk muurwerk met verschillende bijzondere plantensoorten en de beschermde muurhagedis. • de natuurstenen elementen (hardsteen en mergel). • de vestinggracht met de daarin voorkomende flora en fauna
RICHTLIJNEN	Algemeen: • 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. Objectgericht: • De vestingwerken verkeren in een slechte technische staat door verwaarlozing, vandalisme en plantgroei. Een structureel herstel- en onderhoudsplan is aan te bevelen. • Het herstel van de houten brug in de courtine tussen de bastions A en B wordt aanbevolen.