



## **HOUTHEMS SPOORWEGEMPLACEMENT <sup>1</sup>** **Rinus Suijkerbuijk**

### **Station Valkenburg**

Veel lezers van 't Sjtiegelke zullen weten dat het grondoppervlak van de voormalige gemeente Houthem aanzienlijk groter was dan dat van de toenmalige gemeente Valkenburg. Ook is algemeen bekend dat het fraaie station aan de lijn Aken - Maastricht dat getooid is met de naam Valkenburg, op het grondgebied van de toenmalige gemeente Hulsberg lag.

Dat de grens tussen Houthem en Valkenburg gevormd werd door een gedeelte van de Sittarderweg, is echter minder bekend. En dat die weg gedeeltelijk werd opgedoekt, om bij het spoorwegemplacement van de Staatsspoorwegen (S.S.) gevoegd te worden, zullen slechts weinigen weten. Toch lag het emplacement deels, van Sittarderweg tot Bosstraat, op Houthems grondgebied.

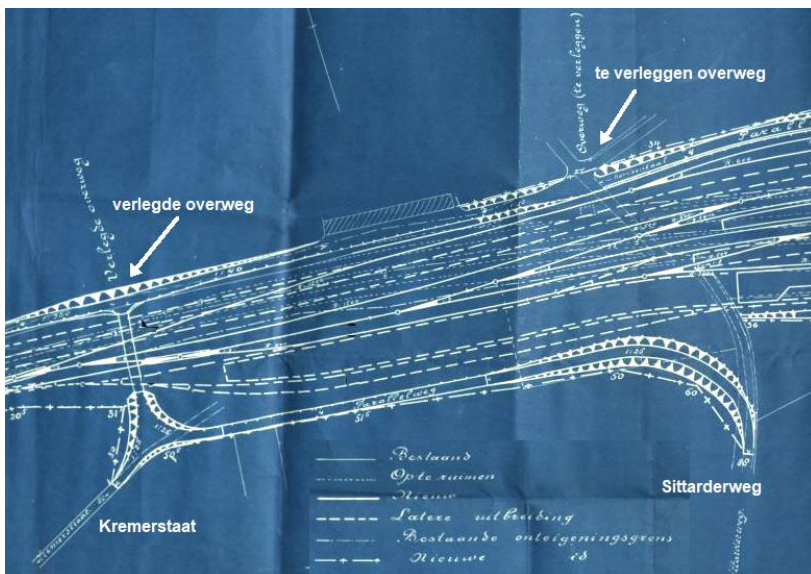


Emplacement in westelijke richting gezien vanuit post l d.d. 27-12-1978 (foto: W. Vos)

### **Vervanging overweg**

In 1909 heeft de S.S. plannen om de spoorlijn Schin op Geul – Heerlen <sup>2</sup> aan te gaan leggen en het spoorwegemplacement bij het station 'Valkenburg' te gaan uitbreiden.

Door de toename van het rangeren der treinen zal de overweg bij Km 25.5 [in de Sittarderweg] voortdurend of zeer dikwijls gesloten zijn. Om die overlast voor het wegverkeer te beperken, verzoekt de Directie der S.S. om deze overweg te mogen sluiten en te vervangen door een andere nabij Km 25.7 [circa 200 meter westwaarts].



## Bezwaarschriften

Het verzoek daartoe van 24 februari 1909, aan het gemeentebestuur van Houtthem gericht, zet een aantal burgers tot het indienen van 'bezwaarschriften' aan. G. Erens te Valkenburg (L.) is de eerste op 6 maart, terwijl op 9 maart nog 2 gecombineerde, door een notaris en zijn kandidaat geredigeerde, bezwaren worden ingediend.

Het **eerste** bezwaar tekenen notaris Jan Leopold Palmen, zijn echtgenote Gertrude Henriette Niessen, beiden uit Valkenburg, de weduwe van Paul Sträter, H.H.E. Baron van Voorst tot Voorst (Villa Berg en Dal), Jean Kengen-Aarts uit Broekhem, en het echtpaar Leonard America, met zijn echtgenote Leonie Smeets uit Hulsberg [allen renteniers, behoudens de notaris en landbouwer Kengen].

Pieter Hendrik Frans Roebroek, candidaat notaris, de grondeigenaren Jean en Guillaume Erens, winkelier Jan Leonard Houben, de kooplieden Jean Adolph Mesters en Joseph America, allen te Valkenburg woonachtig, alsmede kantoorbediende Jean Philips, wonende aan de Nieuweweg-Hulsberg, allen eigenaren en gebruikers van percelen bouw-weiland en tuin grenzende aan de Sittarderweg, ondertekenen de **tweede** brief.

De bezwaren gronden zich hoofdzakelijk op de verwachte waardedaling van de landbouwgronden benoorden de spoorlijn wegens de slechtere bereikbaarheid (ca. 500 meter langere route met paard en kar voor de pachters, de bewerkers van de grond). Bovendien zou de verkeerstroom van de Provinciale weg Maastricht - Valkenburg via de Sittarderweg naar Arensgenhout en Schimmert zeer gehinderd worden, waardoor de waarde als potentieel bouwterrein voor die gronden ook zou verminderen.

### **Besluit gemeenteraad**

Wat de afwegingen er ook bij de gemeenteraad van Houthem geweest mogen zijn, met de wensen van de bezwaarmakers werd geen rekening gehouden. De burger moet het hogere Staatsbelang laten voorgaan!

In een openbare zitting van 7 januari 1911, waarbij alle leden van de Raad der gemeente Houthem aanwezig zijn wordt overwogen, *“dat blijkens het proces-verbaal van gehouden informatiën de commodo et incommodo tegen de opheffing en verlegging van die wegs gedeelten geene bezwaren zijn ingekomen”*.

Over de bezwaren tegen de feitelijke opheffing van de overgang in de Sittarderweg wordt helemaal niet gerept!!

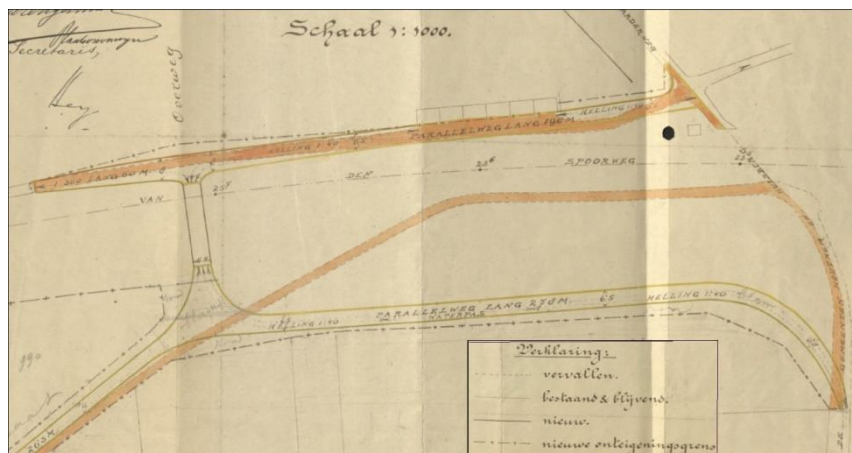
### **Overeenkomst verlegging van de spoorwegovergang**

De Centrale Dienst van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen maakt opmerkingen over de concept-overeenkomst, Provinciale Waterstaat in Limburg stuurt haar bericht, de gemeenteraad vergadert er weer openbaar over op 14 juli 1911, Gedeputeerde Staten van Limburg geven hun visie op 12 augustus 1911 en uiteindelijk ligt er dan een definitieve overeenkomst.

Tussen B en W van de gemeente Houthem en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen wordt op 31 oktober / 6 november 1911 dan een overeenkomst getekend. Daardoor wordt verlegging van de overweg [van Sittarderweg naar de Kremerstraat, ter hoogte van de tuin van Baron de Heusch (Villa Flora aan de provinciale weg)] pas mogelijk. De Staat (S.S.) heeft namelijk enige stukken weggedeelten nodig, die eigendom van de gemeente Houthem zijn, ter gezamenlijke grootte van 3.278 centiare. De prijs wordt vastgesteld op fl. 0,10 per centiare (vierkante meter) *welke “waarde alleszins billijk te achten is, temeer daar het bezit van dien grond voor de gemeente van weinig belang is”*. Door de verlegging van de spoorwegovergang is het ook noodzakelijk dat de parallelwegen naast het spoortracé aan-/verlegd moeten worden, verhard en in de toekomst onderhouden, waartoe de Staat fl. 1.640,- aan de gemeente Houthem betaalt.

## Tekening

Aan de akte is een tekening gehecht die een idee geeft van de voorgenomen veranderingen, waarbij niet alleen de aanleg van een overweg bij de Kremerstraat een rol speelt. Een verlegging van de Parallelweg aan de spoorzuidzijde is nodig om een tweede hoofdspoor<sup>3</sup> te kunnen aanleggen. Tot dan toe moest het spoorwegverkeer Maastricht – Valkenburg – Aken gebruik maken van één spoorlijn.



## Verdere emplacementsuitbreiding

In 1925 blijkt het noodzakelijk om het stationemplacement Valkenburg verder uit te breiden. Het Ministerie van Waterstaat stuurt B en W op 29 april 1925 de stukken toe om een onteigeningsprocedure te kunnen starten. Blijkbaar gaat dat gemakkelijker dan een normale verkoop/ruiling te regelen. In feite gaat het om een stukje grond aan de noordzijde van het spoor westelijk van de Bosstraat, waardoor het tracé van de Parallelweg verschoven moet worden. Ook is daarvoor een stukje grond van landbouwer Anna Croon nodig.

De onteigeningsprocedure heeft een behoorlijke 'dossieromvang' want veel instanties moeten er hun obligate zegje over kunnen doen. Er vindt zelfs een speciale zitting in het gemeentehuis te Houthem plaats waarbij op 6 april 1926 te 4.- uren namiddag de heren Merckelbach en Paulussen, gedeputeerden van de provincie Limburg, de bezwaren van belanghebbenden kunnen aanhoren. Deze openbare zitting, gemeentelijk bekend gemaakt en gepubliceerd in de "Limburger Koerier", wordt om 4.15 uur n.m. gesloten, na een bezwaarschrift van het gemeentebestuur in ontvangst genomen te hebben. Er is verder niemand verschenen om bezwaar te maken.

Het is mij uit de stukken niet duidelijk geworden welke bezwaren er bij het gemeentebestuur leefden; een stuk weg, ter grootte van 5.29 are wordt onteigend voor fl. 0,10 per m<sup>2</sup>, de voor wegen gebruikelijke prijs. Aan de noordzijde daarvan zal door het Rijk een nieuwe parallelweg worden aan-

gelegd, 'met koolasch verhard' en ter beschikking van de gemeente worden gesteld.

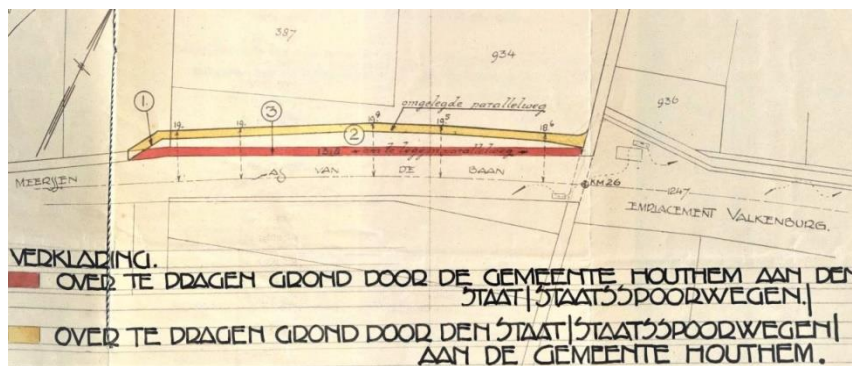
Welke problemen werden er eigenlijk verwacht? Moesten partijen juridisch overal op bedacht zijn? De Nederlandsche Staatscourant van 15 juni 1926 no. 113 wordt zelfs gehaald met een publicatie waarvan onderstaande uitsnede:

Nummer van het grondplan.	Te ontfangen grootte:			Van het perceel, bij het kadaster bekend:						
	Hectaren.	Aren.	Centiaren.	als	ter grootte van:			Sectie	Nummer	Ten name van
					Hectaren.	Aren.	Centiaren.			
<b>Gemeente HOUTHEN.</b>										
1	0	63	bouwland	1	55	65	B	1166	Croon, Anna, landbouwer, Houthem.	
2	11	25	idem		57	15	"	934	Idem.	
3	5	29	buurtwegen	4	93	14	"	1318	Houthem, de Gemeente en cons. Mede-eigenaar o.a. voor 1 — 20 A. uit B. 1090 Kerkrade N. V. Domaniale Mijn Maatschappij, gevestigd te	

Behoort bij Koninklijk besluit van 10 Juni 1926, n°. 58.

### Definitieve overeenkomst

Op 1/7 april 1927 wordt de definitieve overeenkomst tussen B en W van Houthem en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen getekend, met als bijlage een tekening die de gewenste verandering op de kadastrale kaart voor iedereen duidelijk maakt:





Het 'Km 26'- teken<sup>4</sup> geeft op het 'emplacement Valkenburg' de spoorweg-overgang in de Bosstraat aan, ongeveer 200 meter westelijk van de rond 1914 gerealiseerde overweg in de Kremerstraat. De S.S. had een bredere strook nodig om een rangeerspoor extra te kunnen aanleggen. De direct naast het spoor liggende Parallelweg moest daartoe noordwaarts verlegd worden. De gemeente stond enkel een (recht) stuk Parallelweg af, en kreeg daarvoor een ander stuk (noordelijker) terug, dat eerst bij mejuffrouw Croon onteigend moest worden.



### Nostalgie

Tegenwoordig is er van een emplacement Valkenburg (sinds 1940 inderdaad geheel op gebied van de gemeente Valkenburg gelegen) nauwelijks meer iets te bespeuren. De seinhuizen, de huisjes van de overwegwachters, diverse stationsgebouwtjes, losplaats enz. zijn gesloopt, spoorstaven en bielzen geruimd.



Post l d.d. 22-8-1984  
(Foto: J.G.C. van de Meene)

De Nederlandse Spoorwegen, opvolger van de Staatsspoorwegen, maken geen gebruik meer van dit spoortraject. Electrificatie van de spoorlijn, verdwijnen van de stoomtractie, automatisering enz. hebben hun tol geëist. Zelfs het markante stationnetje van Valkenburg heeft, evenals het station van Houthem-St. Gerlach, een andere bestemming gekregen. Wat rest is erfgoed en geschiedenis, waarover in 't Sjtiegelke herinneringen kunnen worden opgehaald.

En misschien komen de stoomtreinen van de Z.L.S.M. af en toe ook nog eens van Simpelveld het station Valkenburg bezoeken. Aan station/halte Houthem-St. Gerlach zullen ze waarschijnlijk nooit meer stoppen.

### **Eindnoten**

1. Met dank voor de informaties door spoorwagspecialist Jan Voncken verstrekt. Geraadpleegd werden tevens de in het Regionaal Historisch Centrum Limburg (RHCL) berustende archiefstukken van de gemeente Houthem (1800-1940) inventarisnummers 1802, 1803 en 1804.
2. Aan het begin van de 20e eeuw werden in Zuid-Limburg zowel de mijnbouwactiviteiten als het spoorwegnet sterk uitgebreid. Tussen Heerlen en Schin op Geul werd in 1914 een geheel dubbelsporige goederenspoorlijn geopend. Een jaar later ging ook het reizigersvervoer op die acht kilometer lange verbinding van start. In Schin op Geul sloot de lijn aan op de verbinding tussen Maastricht en Aken waardoor rechtstreeks treinverkeer tussen Maastricht en Heerlen mogelijk werd.
3. Het bestek No 1310 wegens het leggen van het tweede hoofdspoor op de baanvakken Maastricht - Valkenburg en Schin op Geul - Wijlré Gulpen, aan te besteden den 24te December 1912, werd ter info in het dossier 1803 bijgevoegd.
4. De hectometer/kilometeraanduidingen, aangebracht bij de aanleg van de spoorlijn Aken – Maastricht, zijn tegenwoordig nog op veel plaatsen aanwezig, o.a. bij het station Houthem-St. Gerlach.