



Historische ontwikkeling

De Stationsstraat maakte in vroeger eeuwen onderdeel uit van de IJstraat, een vroegmiddeleeuwse (of oudere) weg door een moerassig gebied vanaf het terras van Eisden-Lanklaar naar het hoogterras van de Maas, met name naar Isenbruch (D). Deze weg is altijd onbewoond gebleven, gezien de toch moerassige omgeving niet verbazingwekkend. Het was steeds de enige verbindingsweg vanuit Susteren-Feurth naar de Selfkant op Susterens grondgebied.

Door de aanleg van een spoorlijn en met name van een station rond 1860 kreeg de weg bewoning. Nu werd de weg tevens de verbinding tussen het station en de bewoning van Susteren, Dieteren en Feurth. In de buurt van het station werden een hotel, restaurant, opslag voor producten enz. gebouwd. Er kwam bedrijvigheid. Ook langs de Stationsstraat richting Feurth ontstond bewoning, deels inspelend op de nieuwe activiteiten rond het spoor.

Een gevolg van de spoorlijn was ook dat er verschillende spoorwegovergangen kwamen: in de Koyerstraat (verlengde Feurthstraat), Rijdststraat (began aan de Stationsstraat) en de Stationsstraat zelf.

Bij de grootschalige winning van de kolen in Zuid Limburg in het begin van de twintigste eeuw werd aan Susteren een spoorwegemplacement toegewezen om via de heuvel treinen voor diverse bestemmingen in het land in elkaar te zetten. Dit zorgde voor vele nieuwe inwoners in Susteren en er werden nieuwe wijkjes aangelegd: Mariaveld, Kavinksbos en Vincentiusplein (inmiddels verdwenen). Ook werden een nieuwe kerk, klooster, school en winkels gebouwd en in de omgeving kwamen woningen. Het voormalig tracé van de Rijdststraat werd Vincentiuslaan en de Marialaan werd nieuw aangelegd. Tussen 1915 en 1930 was er veel bouwactiviteit. Ook kwam er enige bebouwing langs de Koyerstraat (Wilhelminalaan). Voor de hogere functies bij NS ontstonden enige woningen langs de Heerenstraat.

De spoorwegovergang in de Rijdstraat en Koyerstraat verdween en daarvoor in de plaats kwam een tunnel, welke de verbinding vormde met Heide en Kavinksbos.

In 1918 werd de Mariakerk in gebruik genomen. Het was een rectoraat afhankelijk van de Amelbergaparochie. De Lazaristen hadden de kerk en een aangrenzend klooster gebouwd en leverden de eerste rector, Willem Meuffels, een oud-inwoner van Dieteren. Momenteel is het een zelfstandige parochie.

Het ensemble bestaat uit de Stationsstraat, Vincentiuslaan alsmede de omgeving van de Kerk van OLV Onbevlekt Ontvangen met een gedeelte van de Marialaan, Rector Meuffelsstraat en Spoorstraat. Het gebied kwam in ontwikkeling na de aanleg van de spoorlijn Maastricht-Venlo, onderdeel van Staatslijn E, in 1865. In 1914 werd door de NS besloten bij Susteren een rangeerterrein aan te leggen om de kolen uit de Limburgse mijnen op een ordentelijke manier te kunnen afvoeren. Ten behoeve van het spoorwegpersoneel werden nieuwe woningen gebouwd en verrees in 1917-1918 ook een rooms-katholieke kerk. De Orde der Lazaristen nam de zielzorg op zich. Bij de kerk verrees een klooster. Langs de Rector Meuffelsstraat werden vooral direct na de Tweede Wereldoorlog woningen gebouwd.

Ruimtelijke karakteristiek

Langs de Stationsstraat bevindt zich bebouwing vanaf de zestiger jaren van de negentiende eeuw. Verdere inbreiding van de Stationsstraat vond plaats nadat Susteren omstreeks 1915-1930 uit zijn jasje groeide. De bewoning aan de noordzijde van de Vincentiuslaan en die van de Marialaan aan de westzijde dateren eveneens voor een belangrijk deel uit deze periode. In de jaren '60 en '70, toen de wijk in zuidoostelijke richting vergroot werd, zijn ook langs met name de Vincentiuslaan nieuwe panden verreesen. De lintbebouwing langs Stationsstraat en Vincentiuslaan bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen of blokken van twee woningen. Dichter bij de kerk komt aaneengesloten bebouwing voor. De bebouwing langs de Stationsstraat, Rector Meuffelsstraat en Vincentiuslaan is voornamelijk uitgevoerd met twee bouwlagen en een kap, waarbij de nok meestal evenwijdig aan de straat en soms haaks op de straat staat. Sterk contrasterend kleurgebruik in metsel- of schilderwerk komt niet voor. Alle bebouwing heeft een ondiepe voortuin of staat direct tegen de openbare ruimte. Ondanks de grote verscheidenheid aan architectuur zorgt deze regelmaat in de maat en schaal voor een zekere eenheid. Des te opvallender is derhalve de eenlaagse bebouwing aan de Stationsstraat. De Vincentiuslaan leidt naar het markeringspunt van de wijk, de kerk met het klooster. Ondanks dat de stedenbouwkundige opzet van de wijk niet duidelijk een centrum laat zien, heeft de wijk hierdoor toch een zeer belangrijk ankerpunt gekregen.

Cultuurhistorische waarden

De waarde van de wijk schuilt vooral in de stedenbouwkundige opzet van kruisende wegen, waarbij de Vincentiuslaan geprojecteerd is op de monumentale kerk met klooster. De relatie met het nabijgelegen spoor is eveneens van belang. Alhoewel individuele panden geen bijzondere architectonische waarde hebben, vertegenwoordigt het geheel wel een zekere waarde. Het betreft dan hoofdzakelijk het feit dat het om linten van in bouwmassa en opzet min of meer gelijkaardige, maar in architectuur verschillende panden uit uiteenlopende periode, maar met een sterke nadruk op de jaren '20, toen de basis voor de wijk werd gelegd. Enkele oudere panden laten zien dat de Stationsstraat als verbinding tussen de kern van Susteren en het station al eerder verspreide bebouwing kende. Relevant aan de bebouwing is ook dat hier, in tegenstelling tot in andere dorpen en steden langs het spoor, geen villabebouwing aan de weg naar het station ontstond. Dat maakt de Stationsstraat van Susteren alleen al bijzonder. Een negatieve uitwerking op de waarde heeft de niet-passende bebouwing in de linten, zoals eenlaagse bebouwing langs de Stationsstraat.



*Ook de oudste bebouwing laat al twee bouwlagen met een kap met nok parallel aan de weg zien
(foto: Luuk Keunen, 6 mei 2014).*