

University of Groningen

Tussen traditie en vernieuwing. Ruimtelijke transformaties van Maastricht 1650-1905

Martin, Marijke Aurora

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

1997

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Martin, M. A. (1997). *Tussen traditie en vernieuwing. Ruimtelijke transformaties van Maastricht 1650-1905*. s.n.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

SAMENVATTING

TUSSEN TRADITIE EN VERNIEUWING, De ruimtelijke transformaties van Maastricht 1650-1905

In dit boek wordt een gedetailleerd inzicht gegeven in één van de meest verwaarloosde aspecten uit de geschiedenis van de Nederlandse stad: de transformatie van haar ruimte. Aan de hand van het voorbeeld van Maastricht is geprobeerd greep te krijgen op de wetmatigheden en mechanieken aan de hand waarvan deze stad - op het breukvlak van de pré-industriële en industriële era - zich ruimtelijk heeft ontwikkeld. Deze studie begint met de bouw van het nieuwe stadhuis in de jaren 1659-64 en eindigt met het opstellen van het eerste uitbreidingsplan in het kader van de Woningwet (1905). Eén van de meest opmerkelijk resultaten van het onderzoek is dat, in de tussenliggende periode, de stad Maastricht zich heeft ontwikkeld zonder enig overkoepelend plan; sterker nog: ook het uitbreidingsplan van 1905 is (behalve door de Gemeente zelf) nooit officieel vastgesteld zodat Maastricht - in Nederland een unieke situatie - zich tot 1941 heeft moeten behelpen met incidentele planvormen.

De geschiedenis van Maastricht tussen circa 1660 en 1905 wordt in dit boek beschreven aan de hand van de transformaties van haar ruimte. In afwijking van veel Nederlandse en buitenlandse 'urban histories' wordt de ruimte in de stedenbouw- en planningsgeschiedenis niet als een toevallige factor, een afgeleide van bijvoorbeeld sociaal-economische of juridische processen beschouwd, maar als een zelfstandig gegeven: als een personnage. Inzicht in haar geleidelijke transformaties wordt pas mogelijk door naast geschreven bronnen als raadsverslagen en planbeschrijvingen, ook het historische kaartmateriaal zorgvuldig te bestuderen. De combinatie van geschreven én getekende bronnen geeft niet alleen inzicht in de geleidelijke veranderingen van de binnenstedelijke ruimte, maar laat ook het verband zien tussen de beweeglijkheid van het historisch centrum en het regionale infrastructurele netwerk rond de stad.

Omdat de cartografie, als hulpwetenschap van de (steden)geschiedenis in dit boek zo'n belangrijke rol speelt, wordt op diverse plaatsen nader ingegaan op de bijdragen van respectievelijk de Oostenrijkers en de Fransen aan de stadsgeografie van Maastricht.

Een nauwkeurige analyse van de ruimte leidt tot de volgende conclusies. Allereerst: de geschiedenis van de stedelijke ruimte van Maastricht laat zich niet lezen als een geleidelijke of lineaire ontwikkeling in de richting van een volledig gecontroleerde, planmatige aanpak. Er is veeleer sprake van een mozaïek van incidenten; van herschikking, correctie en aanpassing van het bestaande, zonder dat daardoor de modernisering van de stad werd vertraagd of belemmerd. Gedurende de hele, hier beschreven periode, waren deze incidenten onderdeel van complexe strategieën aan de hand waarvan de politieke, militaire en economische élites, ieder afzonderlijk en/of in onderlinge confrontatie, de ruimte van de stad probeerden te controleren. Het brede historische kader waarbinnen deze belangenstrijd zich afspeelde wordt gevormd door de geleidelijke ontwikkeling van Maastricht als garnizoensstad tot de eerste industriestad binnen het Koninkrijk. De geschiedenis van de stedelijke ruimte - ook die van Maastricht - is er één van steeds wisselende planvormen met steeds wisselende actoren en belangen. In deze studie wordt dit verhaal verteld vanuit vijf invalshoeken die grotendeels corresponderen aan de hoofdstukindeling.

Gedurende het Hollandse tijdperk (1632-1794) worden de militaire belangen van de Staatse mogendheden en van de Habsburgse of Franse bezetters gereflecteerd in de voortdurende verbeteringen aan de vestinggordel rond de stad en in de bouw van militaire logementen en *corps de gardes*; gebouwen die door hun herkenbare structuur, materiaal- en kleurgebruik van invloed waren op de verschijningsvorm van de stad als geheel, en op de civiele bouwkunst in het bijzonder. Waar de omvangrijke klooster- en kerkbouw - symbolen van de macht van de kerk in deze Twee-

herige stad'- gedurende vrijwel de gehele zeventiende eeuw de civiele architectuur tot voorbeeld was, kan de civiele architectuur van de daarop volgende periode niet zonder de verschijning van *corps de gardes*, nieuwe poortgebouwen en barakken worden begrepen. Immers, de aanwezigheid van een overwegend militaire elite uitte zich ook in de (ver)bouw van talloze stedelijke en buiten de stad gelegen woonhuizen; buitens die ruim in de loop van de negentiende eeuw weer werden toegeëigend door een industriële elite, met alle esthetische transformaties vandien.

Het nieuwe stadhuis (Pieter Post, 1659-1664) in de traditie van het Hollands classicisme, was de architectonische bevestiging van de definitieve inlijving van deze zuidelijke vestingstad bij de Republiek der Nederlanden; als teken van burgerlijke macht markeert het op symbolische wijze de overgang van Maastricht als internationale handelsstad naar garnizoenstad en wingewest der Hollandse stadhouders.

Mede als gevolg daarvan kwam Maastricht in deze periode terecht in een proces van regionalisatie dat schril afstak bij de economische uitstraling van de Hollandse steden. Het volstreekte isolement van Maastricht binnen een, ruimtelijk én staatkundig, versnipperde regio, wordt zichtbaar in het ontbreken van aansluiting op de vitale handels- en transportlijnen. In de context van de Franse kanaalpolitiek, het Hollandse trekvaartsysteem, de wegeaanleg tussen steden als Luik en Den Bosch, en de 'verlichte' economische en ruimtelijke politiek van de Habsburgers in de aangrenzende gebieden, bevond de stad Maastricht zich tenslotte in een hachelijke situatie. Aan het einde van het Ancien Régime was de stad slechts door één gedeeltelijk verharde weg, die naar Aken, verbonden met het omringende, regionale wegenselsel. Zonder een eigen statenvertegenwoordiging en met de zware garnizoenslasten bleef de stad, politiek gezien, vleugellam. Toch slaagde Maastricht er na het Spaanse intermezzo op verrassende wijze in om opnieuw een -zij het beperkte en lokaalgebonden- welvaart op te bouwen waarvan de voedingsbodem paradoxaal genoeg bij de permante aanwezigheid van het garnizoen en de militaire elite lag.

De welvaart van het Hollandse tijdperk weerspiegelde zich niet zoals voorheen in de reikwijdte van de internationale handelsbetrekkingen, maar vooral in de modernisering van de stad binnen de limieten van de vesting. Dit is de conclusie van hoofdstuk 2, dat analyseert hoe Maastricht in de periode tot circa 1800 geleidelijk uitgroeit tot wat voorzichtig een pré- of proto-industriële ruimte genoemd kan worden. Ook zonder typologische vernieuwing (dankzij de mobiliteit van diverse functies binnen de bestaande ruimte en gebouwenvoorraad) of planmatig model (geen stadsuitleg zoals in andere zeventiende eeuwse steden) leverde de stad zelf een aantal ingrediënten voor een ruimte die verschilt van de bestaande, middeleeuwse morfologie. Deze verschuivingen laten zich op een aantal niveau's aflezen. Zo was de situering van het nieuwe stadhuis als een aan alle kanten vrijstaand gebouw, midden op de markt, gekoppeld aan (plannen tot) de mathematische herinrichting van het bestaande, rondom gelegen stratenplan. Een ander voorbeeld is de aanleg en bebouwing van een geheel nieuwe straat (de Minckelersstraat 1773-1778) op de gronden van het opgeheven Jezuïetenklooster in het centrum van de stad. Deze programmatische wijziging kondigde bovendien de secularisatiegolf aan die ruim een eeuw later onder Frans bewind plaats zou vinden; een proces waarbij het openbare, civiele aspect geleidelijk de overhand zou krijgen binnen een stadsbeeld dat tot dat moment grotendeels door de symbolen van de kerkelijke en militaire macht werd bepaald.

Dat ook het gebruik van de ruimte aan het veranderen was, blijkt uit de maatregelen die het stadsbestuur afkondigde op het gebied van brandveiligheid (verstening vanaf 1612), verkeer en toegankelijkheid (rooilijntrekkingen), hygiëne, en esthetiek (bouw- en kleurvoorschriften).

Anders dan een groot aantal steden uit de westelijke kustprovincies die in de loop van de achttiende eeuw werden geconfronteerd met een proces van economische achteruitgang en bevolkingsafname dat in de Franse tijd haar hoogtepunt bereikte, betekende de Franse overheersing voor Maastricht (1794-1815) juist een periode van relatieve bloei en politieke rust. Vijftien jaar eerder dan de rest van Nederland werden Maastricht en een groot deel van het huidige Limburg bij Frank-

rijk ingelijfd: vanaf dat moment vormde Parijs, en niet Den Haag het centrum van waaruit de stad werd bestuurd.

Door de oprichting van het Franse Departement van de Nedermaas rond de hoofdstad Maastricht (1795) kon in dit versnipperde gebied voor het eerst sprake zijn van een staatkundige en geografische eenheid. Die werd vervolgens geconsolideerd door de stringente en uniforme doorvoering van de Franse bestuurs- en hervormingsmaatregelen. Afschaffing van het gildestelsel, opheffing van de feodaliteit, en de secularisatiegolf droegen bij aan de institutionele kaders van een economische opleving, terwijl opname binnen een groter bestuurlijk geheel voor herstel van handelsbetrekkingen zorgde. De grote winst in ruimtelijk opzicht was dat de stad werd aangesloten op het Franse cartografische én infrastructurele systeem.

In dit boek worden de Franse maatregelen ter verbetering van de locale en regionale infrastructuur, en de daarmee samenhangende doorbreking van de immobiliteit van de stad, in verband gebracht met wat door de Franse stadshistoricus Bruno Fortier 'de opkomst van de technische ruimte' is genoemd. In hoofdstuk 3 gebeurt dat methodisch vooral aan de hand van het onderzoek naar de betekenis van de verbetering van technieken van opmeting en kartering voor de planning en aanleg van grote infrastructurele netwerken, en voor de aansluiting van de steden daarop. De systematische gegevensverzameling was eveneens essentieel binnen de ruimtelijk-economische politiek van de Franse machthebbers; de relatie tussen de plaatsgebonden aspecten van economische, medische en demografische gegevens kwam in de besluitvorming steeds meer centraal te staan. In aansluiting op eerdere Franse en Habsburgse experimenten op het gebied van wetenschappelijke karteringstechnieken, vormde de nauwkeurige weergave van een gebied tenslotte niet alleen een voorwaarde voor gericht ruimtelijk inrijpen, maar leverde zij tevens de basiskennis voor een 'tableau économique'. De complementariteit van cartografische en ruimtelijk-economische ontwikkelingen in stad en regio was daarbij van cruciaal belang. Sterker nog, het hier gepresenteerde onderzoek naar de ruimtelijke geschiedenis van Maastricht bevestigt dat ook in het Koninkrijk Nederland de kaart een belangrijke rol heeft gespeeld zowel bij het verzamelen van (economische, wegenbouw- en waterstaatkundige) gegevens, als bij de voorbereiding en uitvoering van ruimtelijke ingrepen. De kaart was de *conditio sine qua non*, de basis waarop infrastructurele, ruimtelijke en economische processen konden worden ingeschreven in de nieuwe ruimtelijke orde van stad en landschap. De systematische kartering maakte, praktisch gesproken, niet alleen de streek in al haar ruimtelijke en economische potenties inzichtelijk. Historisch gezien markeert het gebruik van de kaart op deze wijze tevens het moment waarop, los van militaire, juridische, grondadministratieve en stadspolitieke overwegingen, de ruimte van de stad werd ervaren als een omgeving, als een fysiek systeem dat niet alleen grafisch kon worden voorgesteld maar ook door middel van ingrepen kon worden gewijzigd.

Als conclusie van hoofdstuk 3 kan worden gesteld dat deze ontwikkelingen voor Maastricht hebben geleid tot een omslag in de ervaring van en omgang met de stedelijke ruimte. Parallel aan de talloze statistieken en rapporten, waaronder de *Statistique de la Meuse Inferieure* (1802) die een uiterst nauwkeurige beschrijving van het hele departement gaf, werd een begin gemaakt met de exacte optekening van het grondgebied van zowel regio als stad; het eerste kadastrale plan Maastricht dateert uit 1809. Bovendien resulteerde het cartografisch offensief in ingrepen die uiteindelijk de ruimtelijke grondslag hebben gelegd voor de industrialisatie zoals die vanaf 1830 zou plaatsvinden. Afgezien van het vrijkomen van talloze gesecculariseerde klooster- en kerkgronden voor industriële en burgerlijke doeleinden, gaat het daarbij vooral om de opname van Maastricht in een (inter)nationaal wegen- en kanaalnetwerk, en in het verlengde daarvan, om de herschikking en aanpassing van het stedelijk stratenplan *intra muros*: om een proces van incidentele maatregelen op het gebied van rooilijnaanpassing en straatverbreding, van pleinrichting, en van primitieve zonering. Nieuw was ook de geleidelijke opkomst van allerlei vormen van georganiseerd toezicht op het openbare leven, in het bijzonder op bepaalde plekken waar zich dat grotendeels afspeelde.

De continuïteit in economisch en ruimtelijk denken tussen het Napoleontisch Keizerrijk en het

Koninkrijk van Willem I is opvallend. Méér dan zijn voorganger beschouwde de koopmanskoning Maastricht echter als het scharnierpunt op de grens van beide rijkdelen; hier zou de transitie tussen het zuidelijke industriegebied en de herstelde Hollandse stapelmarkt moeten plaatsvinden. De ruimtelijke neerslag van de rol die Willem I aan Maastricht had toebedacht wordt geanalyseerd in hoofdstuk 4 dat de periode 1815-1830 behandelt.

Met de stichting van het Koninkrijk in 1815 konden de voorbereidende maatregelen die door het Franse bewind op bestuurlijk, economisch en infrastructureel gebied waren genomen, operationeel gemaakt worden. Zo was het graven van de Zuid Willemsvaart tussen Den Bosch en Maastricht (1818-1827) als 'alternatief' voor de verstilde Maasvaart een combinatie van eerdere plannen waaronder die voor het Napoleontische *Canal du Nord*. Ook het Nationaal Wegenplan - door Koning Willem I al in 1816 vastgesteld - was in veel opzichten een voortzetting van het Franse beleid. Met behulp van, soms dubieuze maar effectieve, financieringsbronnen werden na 1816 de werkzaamheden aan de weg naar Venlo volgens de Franse plannen voortgezet en kon de onverharde weg die van Maastricht via Gulpen en Vaals naar Aken liep (analoog aan de richtlijnen uit de *Statistique* van 1802) na 1824 definitief worden aangelegd. Ook plannen voor andere wegen zoals een verbinding met Venlo over de oostelijke oever, en militaire verbeteringen (aanleg van het Fort Willem) werden uit de kast gehaald en gerealiseerd. De oprichting van een *Corps Ingenieurs van de Waterstaat* (1816) was tekenend voor het belang dat aan de structurering van een nationale Waterstaat werd gehecht.

Door de aanleg van de aan de Zuid-Willemsvaart gekoppelde binnenhaven (het *Bassin*) werd Maastricht in deze jaren uitgerust met een moderne, technische installatie die in staat bleek als generator van industriële en stedelijke expansie te fungeren. Het is niet toevallig dat deze schaalvergroting parallel liep aan de technische innovaties op het gebied van de cartografie. Op het moment dat vanuit de technische cartografie een gedetailleerde onderligger werd aangereikt, kon ook in dat opzicht de omslag plaats vinden van het klassieke embellesement - stadsontwikkeling in de vorm van stadsverfraaiing - naar een moderne, ruimtelijke planning. In die zin zijn door Franse stadshistorici als Fortier en Roncayolo planning, aanleg en uitbouw van havens, werven en arsenalen gekenschetst als de eigenlijke prototypes van stedelijke transformatie in het industriële tijdperk. Zij bedoelen daarmee te zeggen dat, lang vóór er sprake was van een feitelijke industrialisatie, er binnen of aan de rand van de stad ingrepen plaatsvonden die de bestaande, klassieke orde van de stad aantastten en als stedelijke artefacten, als 'propellers' (Rossi), de ruimtelijke orde van de industriële stad diepgaand hebben beïnvloed.

De groeiende behoefte aan ruimte voor mens en bedrijf leidde in combinatie met een toenemend historisch en hygiënisch besef in Maastricht tot opmerkelijke initiatieven ter controle van de openbare ruimte van de stad. Daarbij werd de rol van de traditionele stadsbouwmeester steeds meer gemarginaliseerd. Bij de ruimtelijke transformaties lag het accent op de ontsluiting en herinrichting van voormalige kloostergronden, maar vooral - en in toenemende mate - op het publieke en verkeerskundige aspect van de stad. Veel van de plannen uit deze jaren zouden overigens pas in de loop van de negentiende eeuw tot uitvoering komen. Zo werden al rond 1822 de eerste schetsen voor een rigoreuze verbreding van ofwel de Maastrichter Brugstraat ofwel de Jodenstraat als doorgangsroute gepresenteerd.

In het verlengde van het openbreken van de pré-industriële stad door onder anderen de aanleg van de Zuid Willemsvaart en een aantal nieuwe steenwegen werd Maastricht vanaf de jaren vijftig van de negentiende eeuw, ook door spoorwegen ontsloten. De uiterst snelle industrialisatie van de stad vond haar directe oorzaak echter vooral in de politieke afscheiding van het Belgische rijkdeel, waardoor Maastrichtse handelaren als Petrus Regout zich na 1830 genoodzaakt zagen zelf de produktie ter hand te nemen.

Hoofdstuk 5 analyseert de achtergronden van de paradox tussen enerzijds de -landelijk gezien- marginalisering van Maastricht aan de vooravond van de economische spinn-off van Nederland (de stad werd pas in 1863 op het nationale spoornet aangesloten), en anderzijds, de -locaal gezien-

opkomst
aansluitin
(1861), e
passeerde
de binner
handen zi
vaart dwa
in de jare
Op het ni
geïntrodu
woningen
haar visue
voor) heri
gesproken
landse cot
achtige co
architect,
vastgelegd
De conclus
regelgevin
planning;
gewenste
vestinggre
plannen vo
waarlangs

Het ideaal
de jaren n
stuurlijke,
ontmantel
plaatsvond
van stadsp
vorming e
van het ui
document
De eerste
passen bir
Rijksinger
Nijmegen
aantal Bel
verloop va
een nijper
concrete s
bestaande
doordat h
Zeker ged
ruimtelijk
rooilijnco
daarmee s
menten oc
De toener



eschouwde de koopmanskonig
elen; hier zou de transitio tussen
moeten plaatsvinden. De
bedacht wordt geanalyseerd in

nde maatregelen die door het
waren genomen, operationeel
en Den Bosch en Maastricht
natie van eerdere plannen
tionaal Wegenplan - door
voortzetting van het Franse
sbronnen werden na 1816 de
voortgezet en kon de
liep (analoog aan de richtlijnen
ok plannen voor andere wegen
e verbeteringen (aanleg van het
ing van een *Corps Ingenieurs*
structurering van een nationale

haven (het *Bassin*) werd
latie die in staat bleek als
et toevallig dat deze
ied van de cartografie. Op het
rigger werd aangereikt, kon
sment - stadsontwikkeling in
3. In die zin zijn door Franse
in havens, werven en
sformatie in het industriële
van een feitelijke industrialie-
de bestaande, klassieke orde
isi), de ruimtelijke orde van

inatie met een toenemend
n ter controle van de
idsbouwmeester steeds meer
ontsluiting en herinrichting
op het publieke en
zouden overigens pas in de
1822 de eerste schetsen
vel de Jodenstraat als

der anderen de aanleg van
vanaf de jaren vijftig van
ndustrialisatie van de stad
het Belgische rijksteel,
dzaak zagen zelf de

i de -landelijk gezien-
inn-off van Nederland (de
ids, de -locaal gezien-

opkomst van een nieuwe, ditmaal industriële elite. Die zou een voortrekkersrol spelen bij de aansluiting van Maastricht op het internationale spoornet via Aken (1853), Hasselt (1856) en Luik (1861), en de uitbouw van het stedelijke voorzieningenapparaat (gas, water, riolering). Opnieuw passeerde een groot aantal plannen voor verbeterde toegankelijkheid, verfraaiing en ontsluiting van de binnenstad de revue, maar die werden vooral om financiële redenen en in afwachting van de op handen zijnde ontmanteling maar zeer ten dele gerealiseerd. Het doortrekken van de Zuid Willemsvaart dwars door de stad tot aan Luik (1845) betekende de voltooiing van de plannen zoals die al in de jaren twintig waren geformuleerd.

Op het niveau van de binnenstedelijke architectuur werden in deze periode nieuwe typologieën geïntroduceerd die varieerden van stationsgebouwen en fabrieken tot pakhuizen en arbeiderswoningen. De herbouw van de Sint-Maartenskerk (Pierre Cuypers, 1853-1858), en in het bijzonder haar visueel-effectvolle situering in de rooilijn van de belangrijke Rechtstraat alsmede de (ideeën voor) herinrichting van het stratennet in haar directe omgeving, markeren tezamen een, ruimtelijk gesproken, belangrijk moment in de geschiedenis van Maastricht. Het is een, zeker in de Nederlandse context, buitengewoon vroeg voorbeeld van de groeiende aandacht voor de stad als schilderachtige compositie, voor de stad als esthetisch *ensemble* waarvan de regels door de Oostenrijkse architect, Camillo Sitte pas aan het eind van de eeuw in een populair tractaatje zouden worden vastgelegd.

De conclusie van hoofdstuk 5 is dat zowel de stedenbouwkundige ingrepen als de gemeentelijke regelgeving op het gebied van de openbare orde een groeiende tendens laten zien naar (overheids) planning; een tendens die vooruit lijkt te lopen op de uitbreidingsvoorstellen van na 1867. De gewenste uitbouw van de stad stuitte echter steeds weer op de ruimtelijke beperking van de vestinggrens. Nog vóór de ontmanteling kwamen zowel Spoorwegen als industriëlen met de eerste plannen voor ontmanteling en uitleg. Die (particuliere) plannen vormen de eigenlijke coördinaten waarlangs de uitbreidingen van na 1867 zich feitelijk zouden voltrekken.

Het ideaalbeeld van de onbegrensde stad uit de periode voor de opheffing van de vesting werd in de jaren na 1867 geconfronteerd met de harde realiteit van onteigening, grondoverdracht en alle bestuurlijke, financiële en juridische perikelen die daarmee samenhangen. Tegelijk luidde de ontmanteling het moment in waarop in Maastricht, uiterst bescheiden en heel subtiel, de overgang plaatsvond van de gebruikelijke, stille strategie van stadsontwikkeling naar een meer rationele vorm van stadsplanning, één die gebaseerd is op de samenhang tussen voorbereiding, ontwerp, besluitvorming en uitvoering. Een proces dat uiteindelijk zou leiden tot de voorbereiding en het ontwerp van het uitbreidingsplan van 1903 (door de gemeente vastgesteld in 1905), het eerste concrete plan-document uit de Maastrichtse stadsgeschiedenis.

De eerste jaren na 1867 kenmerkten zich door een aaneenschakeling van plannen die min of meer passen binnen de toenmalige reflectie over het ontmantelingsvraagstuk (de plannen van Rijksingenieur van Gendt voor Maastricht zijn vergelijkbaar met die voor steden als Venlo, Nijmegen of Groningen). Het is typerend voor een stad als Maastricht dat die daarnaast bij een aantal Belgische steden te rade ging inzake de techniek van uitbreiding. Door het problematische verloop van de onderhandelingen met het Rijk over overname van de vestinggronden, en ondanks een nijpend tekort aan bouwgrond voor (arbeiders)woningen, was pas na 1881 sprake van een concrete stadsuitleg. Het primaat van de industrie laat zich aflezen uit het feit dat uitbreiding van bestaande industriën op delen van de geslechte werken al direct na 1867 van start kon gaan doordat het College deze bewust buiten de discussie met het domeinbestuur wist te houden. Zeker gedurende de eerste vijftien jaar na opheffing van de vesting veranderde de aard van de ruimtelijke ingrepen in Maastricht hierdoor nauwelijks: het proces van incidentele transformatie via rooilijncorrecties en straatverbreding ging onverminderd door. Wél zorgden de ontmanteling en de daarmee samenhangende vraag naar afbraak of behoud en eventuele restauratie van vestingfragmenten ook in Maastricht voor een toenemende belangstelling voor het eigen verleden.

De toenemende politieke en economische macht van een stedelijke elite die behalve uit

industriëlen, ook uit juristen, notarissen, artsen en andere 'vrije' beroepsbeoefenaren bestond, maar ook de passieve houding van het stadsbestuur waren er debet aan dat de bouw van woningen ook na 1881 slechts schoorvoetend op gang kwam. Ditmaal verschole de bestuurders zich achter de onzekerheden met betrekking tot een mogelijke vergroting van het gemeentelijke grondgebied (annexatie), en vervolgens achter de afwezigheid van een 'Algemeen Plan tot aanleg van straten en pleinen' zoals dat tenslotte in 1903 op basis van de Woningwet geformuleerd zou worden. Dat het plan tenslotte niet door Gedeputeerde Staten werd goedgekeurd lag vooral aan haar geringe gedetailleerdheid; het uitblijven van een noodzakelijke vergroting van het gemeentelijke grondgebied, de exacte plaatsbepaling van een nieuw Centraal Station, maar ook de onduidelijkheid met betrekking tot de militaire gronden in de stad vormden daartoe de voornaamste barrières. De Gezondheidscommissie uitte vooral kritiek op de geringe aandacht voor het woningvraagstuk in het plan. Omdat de plannen van 1905 en 1917 gesneuveld waren, kon het eerste plan van uitbreiding voor de gemeente Maastricht pas in 1941 worden vastgesteld. Dat is ook het plan geweest dat vorm en richting heeft gegeven aan de ontwikkeling van de stad na 1945.

Zo voltrok de ruimtelijke transformatie van Maastricht zich tot aan het begin van de Tweede Wereldoorlog volgens regels en mechanieken die in principe weinig verschilden van die uit de voorafgaande eeuwen. Een nauwlettende studie van wat zich in Maastricht afspeelde brengt aan het licht wat waarschijnlijk ook voor verreweg de meeste steden in Nederland (en daarbuiten) opgaat, namelijk dat de geschiedenis van de stedelijke ontwikkeling niet geschreven kan worden aan de hand van stedenbouwkundige planvormen; die waren -als ze al werden opgesteld- zelden effectief en representeerden in veel gevallen slechts de wensdromen van een kleine, selecte elite. Deze studie heeft willen laten zien hoe de geschiedenis van de stedelijke ruimte minder bepaald wordt door de aaneenrijging van fraai getekende plandocumenten (kaart; perspectieftekening) dan door de vele vormen van incidentele contracten en convenanten aan de hand waarvan de dagelijkse productie van de ruimte zich voltrekt.

RESUMÉ

ENTRÉE
1905

Cet ouvrage néerlandais pénètre spatialement commettre avec l'É des résu de Maas d'extens que Maa jusqu'en

L'histoire transform étrangère: un facteur donnée au ne devien verbaux o cartograp de saisir entre la n Etant don rôle si im Autriche Une anal l'espace dans le se d'inciden ralentir o incidents et économi essayé de conflits d première L'histoire d'une su étude abe partie à l

Au cours l'occupat fortifiée bâtiment influence en partic