

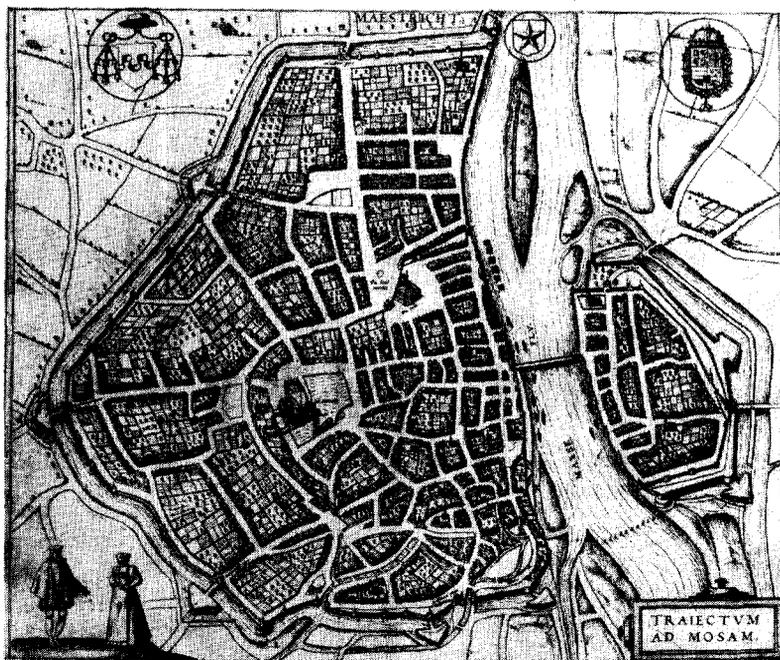
De ruimtelijke transformaties van Maastricht na 1800

Q 'Quelle que soit "l'accélération de l'histoire" vécue par notre civilisation du vingtième siècle, un tissu urbain, une forme urbaine comme un art de vivre appartient à la longue durée.'

A. M. Martin

Maastricht naar Braun en
Hogenberg, ca. 1575
(Top. Atlas,
Gemeentearchief
Maastricht)

Anders dan een sociaal-economische of juridische geschiedenis gaat de architectuur- of stadshistorische visie uit van de stad als een geheel. Zij beschouwt de stad als een opeenvolging van ruimten, die in elkaar grijpen en op elkaar inspelen; zowel in de tijd als in zichzelf. De geschiedenis van de stad is niet enkel een analyse van haar architectuur, maar vooral van de steeds terugkerende wisselwerking tussen de stad en de architectuur. Daarbij is de stad zowel plek van historische ontwikkeling als drager van het stedelijk weefsel; zij is zowel de belichaming van een ontwikkeling als een structuur, die in vorm en opzet naar deze ontwikkelingen verwijst; hierbij is (zeker tot ver in de negentiende eeuw) nauwelijks of geen sprake van een planmatige ontwikkeling geweest, maar van een geleidelijke opbouw van een archeologisch veld, een opeenhoping van lagen, die in eerste instantie moeilijk van elkaar te onder-





▲
Maastricht en omgeving,
1864, militaire kaart (Top.
Atlas, Gemeentearchief
Maastricht)
Situatie vlak voor het
moment van ontmanteling
(zie ook omslag)

scheiden zijn, maar in hun samenhang de getuigen van een eeuwenlange geschiedenis vormen.

Op een moment dat de buitenwijken problemen oproepen en men tegelijkertijd tracht de historische stad te consolideren lijkt het zinvol tot een lezing van deze historisch gegroeide structuur te komen. Elke keer opnieuw zullen zich processen voordoen, die in aard en samenhang, in ontwikkeling en gevolg vergelijkbaar zijn en hun sporen in de stad achterlaten; als verzameling van gegevens, van geschiedenissen presenteert de stad zich als een personage, waarvan de identiteit een bron van kennis is voor zowel toekomst als verleden.

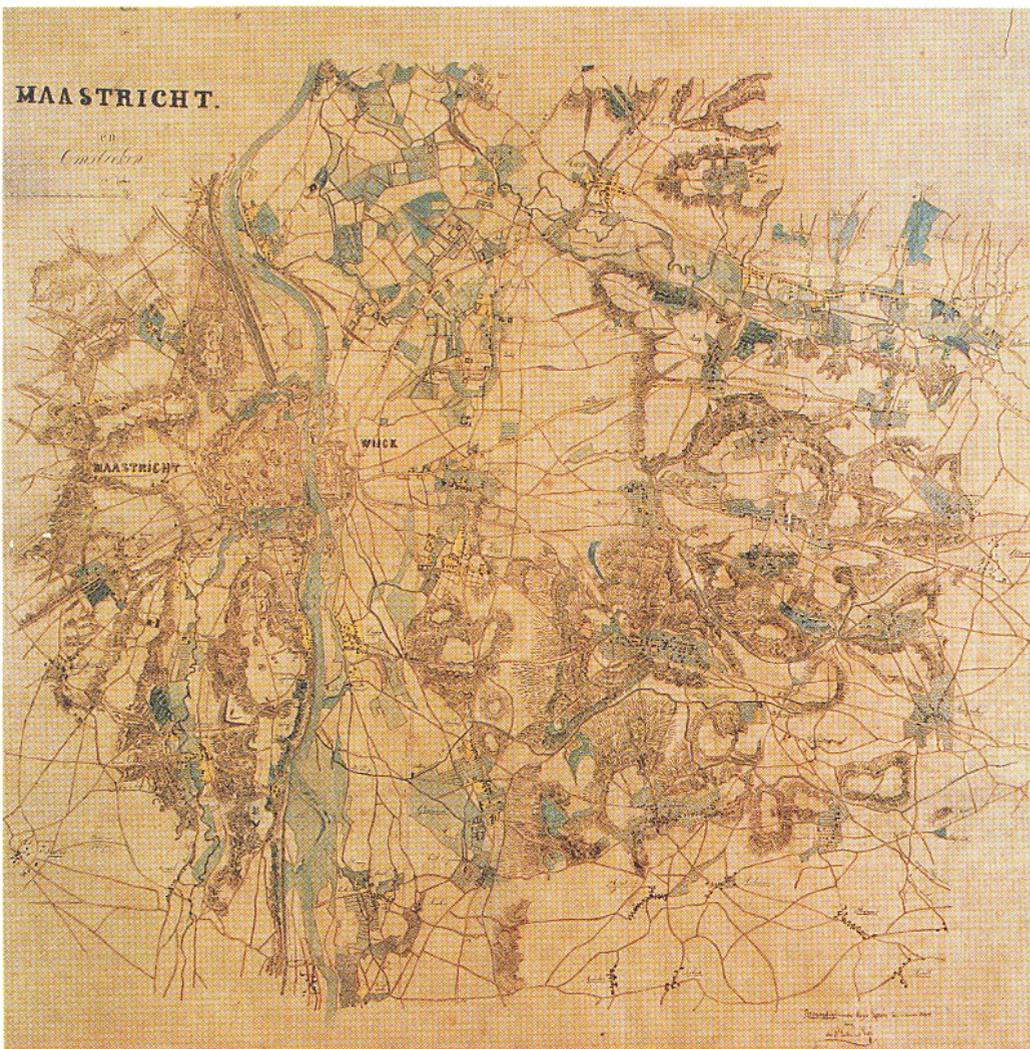
Binnen dit sedimentaire proces, zo kenmerkend voor de geschiedenis van een stad, kunnen historische fenomenen van sociaal-economische of politiek-militaire aard een dusdanig stimulerende of remmende werking uitoefenen dat zij als zodanig 'herkenbaar' blijven in de uiteindelijke structuur en vormgeving van de stad; architectuur en stedelijk weefsel vormen dan samen de neerslag van de historische ontwikkelingen. Voor een aantal perioden kan aangegeven worden op welke wijze dergelijke historische ontwikkelingen voor de vorming van specifieke ruimtelijke structuren hebben gezorgd. Het is dan mogelijk een herkenbaar ruimtelijk beeld te koppelen aan een periode of gebeurtenis, die gekarakteriseerd wordt door één of meer duidelijk overheersende sociaal-economische activiteiten. Binnen het ruimtelijk beeld dat zo ontstaat is sprake van, wat we zouden kunnen noemen, zichtbare en minder-of-niet-zichtbare sporen als getuigen van een dergelijke

periode; de ruimtelijke geschiedenis van de stad valt niet samen met een opsomming van grootschalige en duidelijk zichtbare ingrepen, maar wordt vooral bepaald door kleinschalige interventies, de natuurlijke en organische groei van de stad binnen zichzelf in de vorm van verdichting van binnenterreinen of het doortrekken van straten en niet te vergeten door het voortdurende denken over de stad waarvan pas veel later of helemaal nooit de gevolgen zichtbaar worden. In dit verband zijn zowel economische overwegingen als utopische plan- of theorievorming van belang, maar ook het concrete denken over een stad die nog binnen haar vestingmuren ingesloten ligt, maar daar in de toekomst uit zal breken. De ruimte kan echter niet gereduceerd worden tot een produkt van economische overwegingen, noch tot een ideologische categorie.

Zo ontstaat al rond 1800 in vele Europese steden een ander concept van de ruimte.² Bij dit nieuw ruimteconcept gaat het echter in alle gevallen om een duidelijk technisch georiënteerd ruimtebegrip, dat op andere maten dan voorheen gebaseerd is en zich uit in het zich richten op de stad als een controleerbaar geheel, waar een stelsel van regels op toepasbaar is.

Deze nieuwe regels, niet voortgekomen uit het brein der architecten, maar uit bemoeienissen van wetenschappers als technici en ingenieurs met de stad, geven het planmatig omgaan met de ruimte een nieuwe impuls, waaruit uiteindelijk als nieuw beginsel het programma voortkomt. Vanaf dit moment is binnen de planning van de gebouwde omgeving de architectuur in zoverre interessant als deze functioneert als een esthetisch dispositief binnen een strategie. De architectuur is daarbij niet langer de uitdrukking van macht of rijkdom, zoals in de klassieke stad, maar eerder instrument binnen strategieën die zich richten op een aantal met de stad samenhangende fenomenen en het verband tussen deze fenomenen en een plek. Er worden nieuwe relaties zichtbaar tussen mens en omgeving die functioneel getoonzet worden. Een voorbeeld hiervan is het zich binnen een historisch gegroeide stad nestelen van een snel ontwikkelende industriële activiteit, waardoor zowel op economisch als op sociaal-cultureel niveau wijzigingen optreden, die logischerwijs leiden tot een hierop inspelende ruimtelijke situatie.

Niet alleen op lokaal niveau echter is sprake van een veranderende visie ten aanzien van de ruimte, maar ook op regionaal en nationaal niveau vindt vanaf



Maastricht, 1795 (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht).

Na de annexatie van een gedeelte van het dorp Sint Pieter in 1516 zal de stedelijke oppervlakte gedurende drie en een halve eeuw niet meer vergroot worden; de vestingwerken zijn echter steeds in ontwikkeling. Zo is in de loop van de eeuwen een opeenvolging ontstaan van middeleeuwse muren, bastions uit de zeventiende eeuw, en een linie met mijngangen en forten uit de achttiende en negentiende eeuw, die de stad naar binnen en naar buiten toe afsloten.



Maastricht en omgeving, tussen 1829 en 1845 (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht).

De eerste doorbraken in de vestingwerken vinden plaats in het kader van de landelijke economische politiek; Zuid-Willemsvaart 1817-1825 en aanleg van een binnenhaven, het Bassin in 1827.



1800 een toenemende behoefte aan controle op het functioneren van de ruimtelijke orde plaats.

Vooraf ten aanzien van vestingsteden, zoals Maastricht, bestaat vaak al sinds langere tijd een verregaande bemoeienis van rijkswegen met de bestemming en vormgeving van de stad. Zo worden ook de eerste tekenen van een uit de bescherming van de vesting tredende stad vaak vanuit de rijksoverheid geïnitieerd ter verbetering van het nationaal ruimtelijk functioneren. Voor vestingsteden waren dit meestal de eerste momenten, waarop (opnieuw) aansluiting op het (inter)nationale netwerk van economische relaties verkregen kon worden en daarbij veelal een stimulans voor de stad zelf om daarop in te haken en, vooruitlopend op de komende ontmanteling, tot een andere dan militaire activiteit te komen.

Waar het in het historisch-stedebouwkundig onderzoek naar Maastricht om gaat is het moment te traceren waarop gesproken kan worden van een





▲ Het Bassin in Maastricht, tekening van Van Gulden uit ca. 1860 (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht).

overgang van de klassieke stadsverfraaiing naar een gereguleerde vorm van urbanisme. Omdat Maastricht in haar hoedanigheid van vestingstad nauwelijks een rol kon spelen op stedenbouwkundig gebied en de ruimte bovendien voldoende bleek te zijn is voor 1800 geen sprake van reële wijzigingen in het stedelijke grondplan. Van een stedelijke politiek is rond 1800 derhalve geen sprake.

Kenmerkend voor de geschiedenis van de stad is de volgende zinsnede: 'Nooit vormden de vestingwerken van Maastricht een sterk geheel, maar telkens heeft men de strategische betekenis van de stad onderkend en tenminste voor een goede bezetting zorg gedragen'.³ Eeuwenlang heeft Maastricht, als het ware, de zorg voor haar ontwikkeling in handen van de wisselende bezetters gegeven, die wanneer zij dit nodig achtten de fortificatiegordel naar de nieuwste ontwikkelingen op vestingkundig gebied moderniseerden.

Nieuwe ideeën en verbeteringen in de vestingbouwkunde betekenden in Nederland geenszins afbraak van de oude vestingwerken; 'zo vormen middeleeuwse muren, rondelen, bastions uit de zeventiende eeuw, een linie met mijngangen, een fort uit de achttiende eeuw en een fort uit de negentiende eeuw samen de restanten van de vesting Maastricht'.⁴ Dit is ook het beeld dat we aantreffen bij het doornemen van de reeks van stadskarten en -plattegronden; vanaf het eerste duidelijke kaartmateriaal uit de zestiende eeuw tot aan de gedetailleerde en prachtig ingekleurde kaarten uit de negentiende eeuw dringen de werken zich als een steeds groter en ingewikkelder systeem van grilligheid aan ons op. Op het moment van de ontmanteling bezaten de Maastrichtse vestingterreinen een totale oppervlakte van 255 ha.

Had Maastricht zich in de middel-

eeuwen ontwikkeld tot een belangrijke handels- en ambachtsstad (lakenwevers en leerlooiers), met uitvoer naar gebieden die zich tot aan de Oostzee en ver naar de Scandinavische landen uitstrekten, aan de vooravond van de Tachtigjarige Oorlog dreigde deze situatie drastisch te veranderen. Maastricht zou vanaf het beleg in 1579 een vestingstad van grote betekenis worden, die haar door de stagnerende economische groei de mogelijkheid ontnaemt op stedenbouwkundig gebied actief te zijn.

Waar andere Nederlandse steden, in de loop van de zestiende en de zeventiende eeuw, de eis tot modernisering van de vestingwerken combineerden met een uitleg van de stad is voor Maastricht het grondvlak van de stad sinds de ommuring van 1350 niet meer vergroot.

In dit opzicht neemt Maastricht een unieke plaats in binnen de Nederlandse steden-geschiedenis. Hooguit valt een vergelijking te maken met steden, die eveneens te maken hebben gehad met de gevolgen van oorlog en bezetting. Te denken valt aan Breda, dat haar stedelijke grondvlak na de tweede ommuring (1531-1538) niet meer verder zag groeien tot het moment waarop de vesting in 1870 ontmanteld werd of aan Bergen op Zoom, waar de ommuring van de middeleeuwse stad (1350) in 1488 nog uitgebreid werd met een verdedigingsstelsel rondom de haven om daarna wat de ruimte intramuros betrof niet meer te groeien tot de uitleg van 1867.⁵ Tenslotte Nijmegen, een stad, die zich na de derde ommuring van 1450 niet meer uit zou breiden tot het moment van ontmanteling (1874). Van de grotere vestingsteden schijnt Nijmegen door de vestingwerken zelfs het meest beperkt te zijn geweest in haar stedenbouwkundige ontwikkeling tot aan de ontmanteling.⁶ Hoewel steden als Maastricht en Bergen op Zoom al eerder in een economisch minder gunstige positie terecht waren gekomen, die ondermeer te maken had met de slechte bevaarbaarheid van respectievelijk Maas en Oosterschelde⁷, betekende de inlijving bij het Spaanse rijk een definitieve schaalverkleining die voor de steden neerkwam op een reductie tot verzorgingscentrum van de nabijgelegen regio.

De barrière doorbroken

'On sait que le destin des grandes enceintes urbaines est d'être un jour débordées par la ville'.⁸ In het geval van genoemde steden zijn de vestingwerken de enige aspecten van de stedenbouwkundige

structuur geweest, die steeds in beweging waren, zich uitbreidden en vernieuwden. De 'embellissements', de klassieke stedelijke ingrepen in het prestedelijke tijdvak, die niets met de stad als geheel te maken hadden, hebben zich in Maastricht vooral op de architectuur gericht. Deze zou zich in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw vernieuwen, niet zelden aangezet door de verordening uit de jaren 60 van de zeventiende eeuw, die het bouwen in hout verbood. Zeventiende-eeuwse uitbreidingsplannen zijn in Maastricht nooit aan de orde geweest omdat de ruimte voldoende was.

De eerste tekenen die wijzen op een duidelijk ingrijpen in- en op het doorbreken van de historisch gegroeide ruimtelijke stadsstructuur komen dan ook veel meer voort uit een behoefte van de landelijke overheid om de verschillende steden en gebiedsdelen van het nationale territorium in een overkoepelend en overzichtelijk systeem op te nemen, dan dat ze op het conto van de gemeentelijke overheid geschreven moeten worden. Angemoe-digd door de napoleontische politiek werd van overheidswege getracht een netwerk van infrastructuurrelaties aan te brengen en tot een nauwkeuriger cartering van het land te komen. De invoering van het Kadaster in 1812 werd ook na het vertrek van de Fransen in 1815 voortgezet; het eerste kadastrale minuutplan van Maastricht uit 1827 valt zo toevallig samen met de eerste infrastructuurrelaties die van buitenaf aan de stad worden opgelegd.

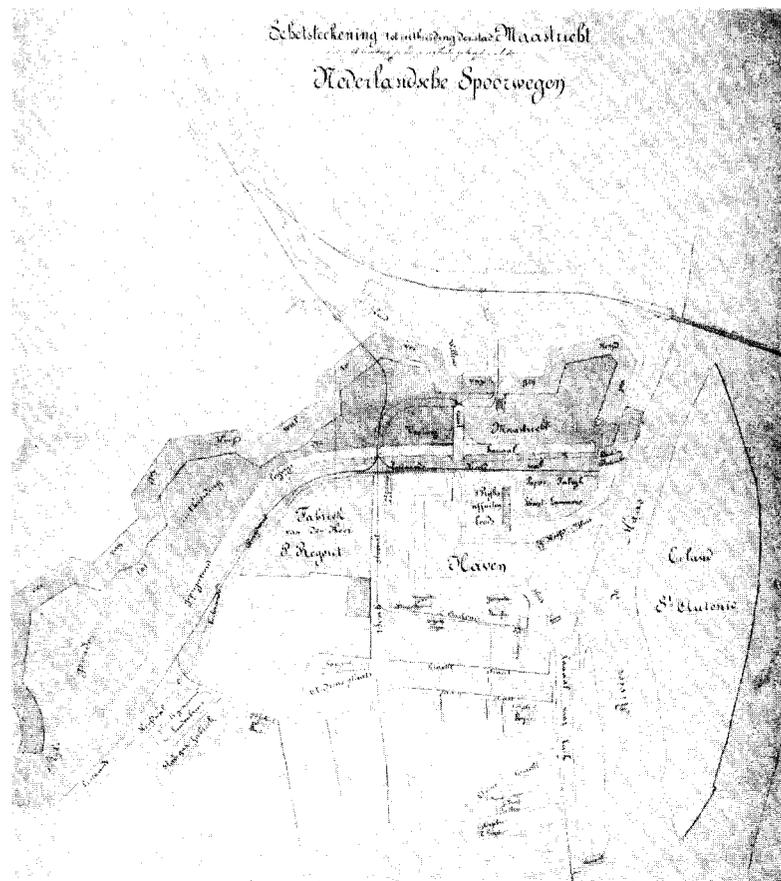
Geleidelijk groeide toen vanuit de stad zelf een duidelijke wil tot planmatige omgang met de beschikbare ruimte en een denken over de mogelijkheden van een eventuele uitbreiding op en buiten de vestingsterreinen.

De opkomst van de industrie, vanaf de jaren dertig, betekende in meer dan alleen functioneel en ruimtelijk opzicht een verandering. Eeuwenlang gegroeide en bestaande relaties binnen de stad zelf en tussen de stad en haar (wijde) omgeving worden aangevuld of vervangen door een nieuw en ander soort van relaties, inspelend op de veranderende eisen van verkeer en vervoer in combinatie met de behoeften van de snel groeiende industrie. In de loop van de negentiende eeuw ontstaat een stadsbeeld waarin kloosters, kerken en uiteindelijk vestingsterreinen vervangen worden door fabrieken, arbeiderswijken, parken en spoorwegen.

Als beginpunt van deze ontwikkeling kunnen we het moment kiezen van de Franse bezetting in 1794, weinig verbaazingwekkend gezien de affiniteit van een groot deel van de Maastrichtenaren met

de Franse cultuur in die tijd (in samenhang met de eeuwenoude banden met de stad Luik). Al in de loop van de achttiende eeuw vond een langzame infiltratie van de Verlichtingsideeën in Maastricht en Luik plaats; 'door de afwezigheid van een sterk geestelijk gezag en door de verlichte kerkelijke politiek van de Hoogmogende Heeren was de sfeer in Maastricht uitermate geschikt voor een langzame en geleidelijke infiltratie van de nieuwe ideeën'.⁹ Deze infiltratie uitte zich ondermeer in de oprichting van sociëteiten en loges naar Frans model. Toen de Fransen Maastricht eenmaal bezet hadden, stond een grote bevolkingsgroep, met name de gegoede burgerij, open voor de ideeën van de Franse revolutie. Handelaren verwachtten een betere economische situatie voor de stad en het omliggende land, 'al te zeer geremd immers door hinderlijke bepalingen en gildevoorschriften'.¹⁰ De symphatisanten werkten bovendien maar al te graag mee aan de verwerving van het door de Republiek geconfiscerde kerkelijke bezit, zodat de nouveaux-riches van de negentiende eeuw zich toen reeds aandienen. In eerste instantie zouden deze geconfiscerde klooster- en kerkgronden na ver- of nieuwbouw zorgen voor de huisvesting van de eerste Maastrichtse

Schetstekening tot uitbreiding van de stad Maastricht met ca. 18 bunders in verband gebracht met de Nederlandse Spoorwegen, Ing. J. A. Kool, febr. 1850 (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht) Rond deze tijd concentreert het denken over uitbreiden zich op de concrete aanwezigheid van de vestingwerken. Voorgesteld wordt de wal naar het noordoosten te verleggen om rond het Bassin ruimte voor o.m. een lossingskanaal en een goederenstation te creëren.



fabrieken (Sphinx, KNP etc.). We zien hier tot op zekere hoogte hetzelfde gebeuren als wat zich twee eeuwen eerder, tijdens het Alteratieverdrag dat vanuit de opstand tegen de Spanjaarden gesloten werd, in andere Nederlandse steden voerde, namelijk dat kerkelijk bezit gretig werd aangewend om daarmee de heersende behoefte aan ruimte voor industrie en woningen op te vangen, tot het moment waarop in de vorm van een werkelijke stadsuitbreiding met de bouw van huizen en bedrijfspanden begonnen kon worden.

De industriële stad

Al voor het midden van de negentiende eeuw kristalliseert zich een netwerk van lijnen en relaties uit, dat de basis zal vormen voor de processen, die middels stedenbouwkundige planning en architectonische invulling van beschikbare en nieuw-gecreëerde ruimte tot een nieuw stadsbeeld zullen leiden. Deze processen vinden een voedingsbodem in de eerste, door de landelijke overheid geïnitieerde projecten en worden gestimuleerd door de wijze waarop de stad hierop inspeelde vanuit de mogelijkheden, die zich aandienen door de specifieke sociaal-economische situatie van Maastricht op de grens van de beide Nederlanden. Pas wanneer we deze processen, ook op het niveau van het stedelijke grondvlak, kunnen waarnemen valt er te spreken van de

aanwezigheid/de opkomst van de moderne industriële en kapitalistisch georganiseerde staat, die zich in de ruimte laat aflezen en ook als zodanig herkenbaar is.

Deze geleidelijke concretisering in stad en architectuur van de overgang van achttiende-eeuwse vestingstad naar negentiende-eeuwse industriestad kunnen we traceren aan de hand van vier opeenvolgende fases, die zich van elkaar onderscheiden door de mate waarin sprake is van een duidelijk afleesbare planmatige omgang met- en voldoende beschikbaarheid over ruimte in de stad.

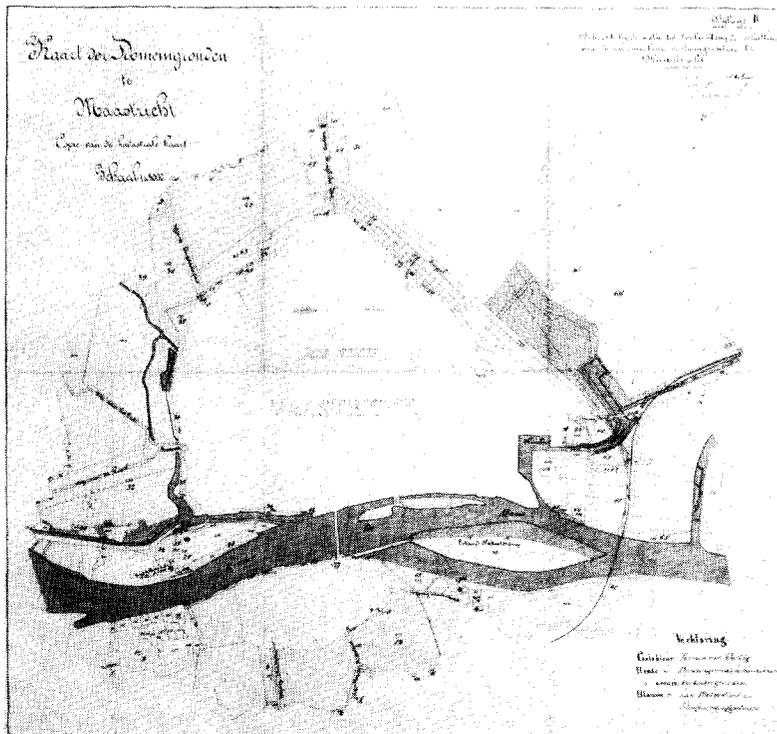
Dat wil zeker niet zeggen dat we alleen of met name geïnteresseerd zijn in de opeenvolging van een serie uitgevoerde plannen en ontwerpen. Juist het materiaal, dat inzicht kan verschaffen in de wijze waarop binnen en door de stad nagedacht is over haar functioneren en de ruimtelijke ordening daarvan, is van belang. Een stad die gedurende vijf eeuwen geen enkele ervaring heeft opgedaan in het planmatig omgaan met haar eigen ruimte moet zich op het moment dat deze mogelijkheid zich in al zijn facetten als het ware aan haar opdringt behoorlijk onwennig gevoeld hebben.

1794-1839

In deze periode was én bleef Maastricht een vestingstad: tijdens de Franse bezetting tot 1815 en gedurende de zogenaamde Belgische opstand van 1830 tot 1839; in 1816 wordt zelfs het Fort Willem nog gebouwd, waarmee de vestingwerken hun grootste omvang verkrijgen. Toch vonden in deze periode een aantal ontwikkelingen van niet-militair karakter plaats, die verschillen van alle eerdere ruimtelijke ingrepen, omdat ze gerelateerd zijn aan grotere verbanden, waar Maastricht (bewust) in opgenomen wordt.

In de welvaarts-politiek van Koning Willem I speelde Maastricht, mede vanwege haar gunstige ligging, een niet onbelangrijke rol. Na zijn erfenis van de beide Nederlanden en de stichting van het Koninkrijk tracht Willem I de economische tradities, zoals ze in de loop der eeuwen in beide Rijksdelen gegroeid zijn op te pakken en door middel van een doelmatige financieringspolitiek te versterken. Met gulle hand werden, door de Koning zelf, in het Waalse industriebecken investeringsleningen en subsidies verstrekt om zo met het aanwezige grondstoffen- en arbeidspotentieel de ingezette modernisering van het industriële apparaat voort te zetten. De Noordelijke Nederlanden werden in hun van oudsher

Kaart der Domeingoeederen, ca. 1867, (idem) (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht). Behorende bij de Nota tot toelichting der schatting van de voormalige vestinggronden te Maastricht. De reeds verkochte gronden bevinden zich direct grenzend aan de oude wal en zijn veelal bestemd tot uitbreiding van bestaande fabrieken.



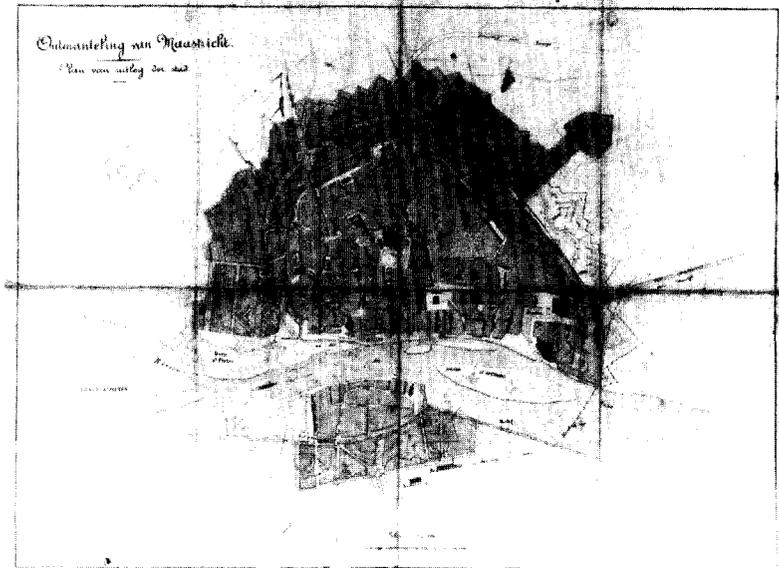
bestaande stapelmarktfunctie gestimuleerd in combinatie met gebruik van handelsmogelijkheden op overzeese gebiedsdelen (oprichting Nederlandse Handelsmaatschappij).

De wens van Willem I de beide Nederlanden gelijkwaardig te behandelen stuitte echter op onoverkoombare problemen; alle bestaande tegenstellingen op economisch, taalkundig, onderwijskundig en religieus gebied leidden uiteindelijk tot een soort van monsterverbond tegen de Koning, dat ontaardde in de Belgische opstand van 1830. De vrede van 1839 deed Limburg de helft van haar achterland verliezen, maar Maastricht bleef een Nederlandse stad.

Toch zal de verdere ontwikkeling van Maastricht meer binnen het kader van de Belgische geschiedenis passen dan binnen die van Nederland. Na 1830 kenmerkten de vroegere zuidelijke Nederlanden (België) zich door het verdergaande moderniseringsproces, waarvan de aanleg van spoorlijnen en de stichting van talrijke naamloze vennootschappen het tastbare bewijs leverden. In Nederland is nog geen sprake van economische vernieuwing (de opbouw en modernisering van het Twentse textielapparaat moeten eerder als een uitzondering en een gevolg van Koninklijk initiatief beschouwd worden). Landbouw en handel blijven domineren en de ontwikkeling van gemechaniseerde bedrijven wordt tegengewerkt door een combinatie van factoren: ongunstige verkeersverhoudingen, het gemis aan technische deskundigheid, financieel onvermogen en een mentaliteit die op dat moment niet op industrialisatie uit was.

Binnen dit kader is het des te opvallender dat Maastricht zich in de jaren dertig ontpopt als een van de eerste Nederlandse industriesteden.

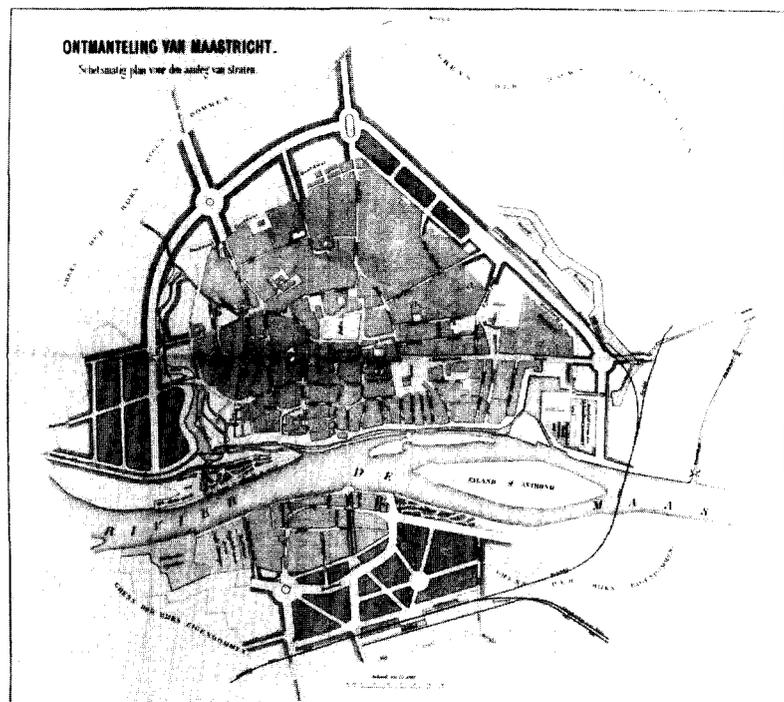
Het is de vraag of de economische ontwikkeling een zodanig stuwende werking had dat deze vanzelfsprekend moest leiden tot wijzigingen in het bestaande landschap of dat al eerder ingrepen plaatsvonden, die aantrekkelijke voorwaarden voor industrievorming bleken te zijn.¹¹ Deze voorwaarden kunnen zich op infrastructureel, landschappelijk of sociaal-economisch gebied situeren. Bovendien moet onderscheid gemaakt worden tussen de zogenaamde exogene (van buiten af komende) en indigene (van binnen uit optredende) factoren, waardoor bepaalde economische ontwikkelingen gestimuleerd worden. In het geval van Maastricht was er vooral sprake van exogene ruimtelijke en sociaal-economische voorwaarden die van belang zijn geweest; tussen 1817 en 1825 was, in het



kader van de Kanaalpolitiek van Willem I (in navolging van de door Napoleon ingezette infrastructurele ontwikkeling) de Zuid-Willemsvaart tussen Den Bosch en Maastricht aangelegd. Een binnenhaven, het Bassin, vormde vanaf 1827 de verbinding tussen kanaal en Maas. In het uiterste noorden van de vesting, bijna tegen de muur aangelegd zou deze haven het ruimtelijke zwaartepunt worden van de negentiende eeuwse industriële bedrijvigheid. Niet toevallig werd de haven, waarvan de werfkelders in verbinding met de langs de kades gelegen pakhuisen stonden, juist daar gegraven waar reeds in de

▲ De ontmanteling van Maastricht, plan van uitleg voor de stad door de Ingenieur voor de ontmanteling der vestingen Van Gendt, mei 1868 (Algemeen Rijksarchief, Kaartenafdeling).

De ontmanteling van Maastricht, schetsmatig plan voor de aanleg van straten door de stadsbouwmeester A. J. F. Cuypers, 1872 (Top. Atlas, Gemeente-archief Maastricht).



middeleeuwen de lakenwevers waren gevestigd. Zij vormde zo een tijdloze verbinding met de middeleeuwse ambachten en handelsnijverheid, tot de zestiende eeuw zo kenmerkend voor de stad en profiterend van de gunstige ligging aan de Maas en op de weg tussen de belangrijke Belgische en Duitse steden.

Ook de sociaal-economische voorwaarden werden de stad min of meer van buiten af opgedrongen. Als enige Limburgse stad in handen van de Nederlanders gebleven lag Maastricht gedurende de Belgische opstand van 1830 tot 1839 als een geïsoleerde enclave in de door de Belgen bezette provincie. Door beide mogendheden als vijandig gebied beschouwd was het vanaf dit moment onmogelijk eindprodukten uit België in te voeren en/of naar Nederland uit te voeren. Petrus Regout, 'een industrieel uit noodzaak'¹², maakte in 1834 van de wijziging in deze invoerbepalingen gebruik, door halffabrikaten uit België in te gaan voeren en deze te bewerken, waarna handel naar Nederland mogelijk was. De Amerikaanse historicus Joel Mokyr zegt over de bijzondere positie van Maastricht in die jaren 'The exceptional development of Maastricht should not be too puzzling. Geographically, and to a large extent ethnically, the city should be considered a part of Belgium. In addition, the city enjoyed exceptionally favorable political circumstance. Moreover, Regout had unusually good political connections'.¹³ Ook de van oudsher bestaande familie- en vriendschapsbanden tussen Maastricht en Luik zouden voor de noodzakelijke technische kennisoverdracht een niet te verwaarlozen element vormen.

Voorwaarden dus, die van buiten

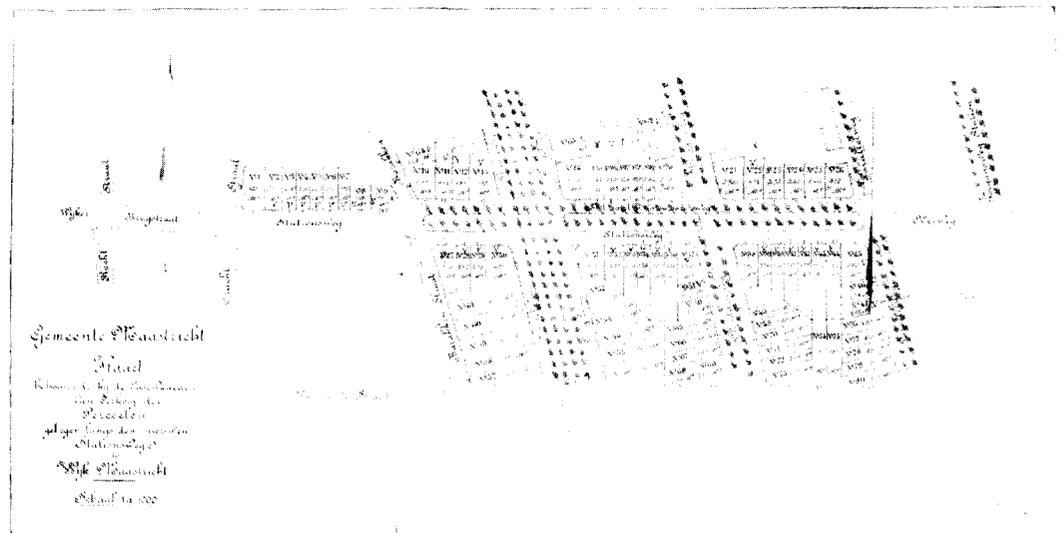
af inspeelden op Maastricht, dat al een eeuwenlange geschiedenis van handel en ambacht achter de rug had en bovendien een omvangrijk arbeidspotentieel had, werkeloos geworden na het vertrek van grote delen van het garnizoen.

In 1834 stichtte Regout een draadnagelfabriek en in 1836 startte de productie van aardewerk, de latere Sphinxfabrieken aan de Boschstraat, direkt ten oosten van het Bassin; ten noorden van het Bassin werd in 1850 de papierfabriek van de Heren Lhoest en Lammens opgericht, de latere Koninklijke Nederlandse Papierfabriek. 'Eén van de grootste moeilijkheden waarmee Petrus Regout bij de uitbreiding van zijn fabrieken te kampen heeft gehad, was ongetwijfeld gelegen in de schaarsheid der bouwterreinen binnen de vesting.'¹⁴ De hypothese als zou binnen de stad voldoende ruimte beschikbaar geweest zijn in de vorm van de geconfiscieerde kerkelijke bezittingen lijkt in dit stadium al niet meer op te gaan. Tot het moment van ontmanteling zal nog dertig jaar gewacht moeten worden.

1839-1867

De muur is een 'dood weerwerk' geworden en blijft een fysieke barrière vormen voor verdere uitbreiding en planning. Zichtbaar aanwezig houden de vestingwerken de stad weliswaar gevangen binnen haar eigen grenzen, maar staan zij tevens toe dat, zeker bij het teruglopende belang van de militaire functie, de stad langzaam maar zeker over haar heen begint uit te kragen. Zoals de aan het einde van de achttiende eeuw in Parijs gebouwde Enceinte des Fermiers Géné-

►
Kaart behorende bij de voorwaarden van verkoop der perceelen gelegen langs den nieuwen Stationsweg, Wyk. Maastricht, 1882 (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht). Na eindeloze variaties werd de Stationsweg op de bestaande overweg geprojecteerd. Door de bijzondere verkoopvoorwaarden ontstond een statige avenue, overeenkomstig de allure van een Parijse boulevard.



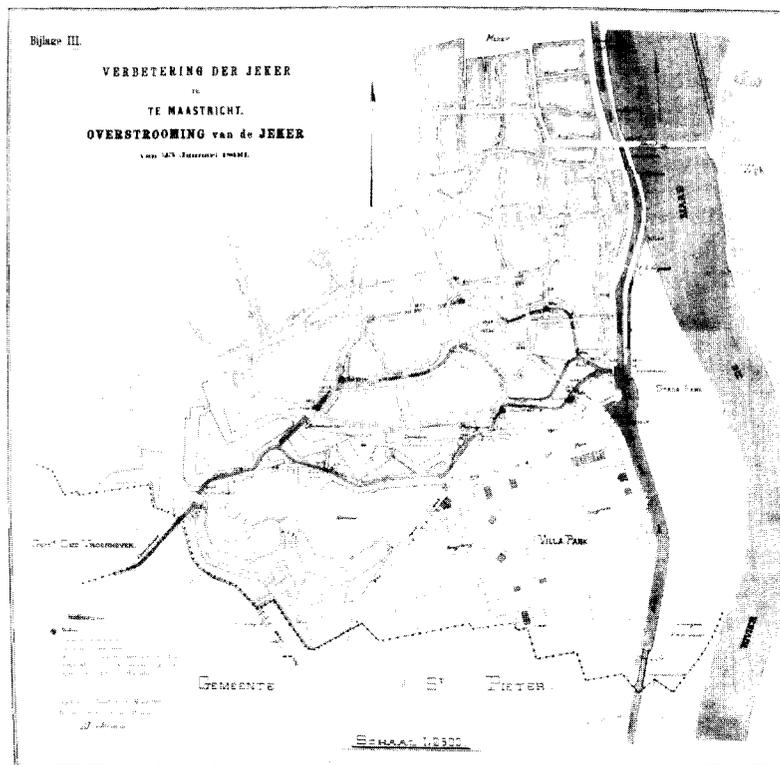
raux, die in haar hoedanigheid van stadsmuur een anachronisme van zichzelf bleek te zijn en op de vroeg-negentiende-eeuwse kaarten niet eens meer aangeduid werd, zo lijkt de muur van Maastricht zich steeds meer te reduceren tot haar poorten als de verbindingen tussen stad en omgeving. Is zij in Parijs op symbolische wijze vormgegeven door de neoclassicistische 'barrieres' van Ledoux, individuele gebouwtjes, die met hun architectuur de aandacht van de werkelijke muur afleiden, in Maastricht valt de stadsgrens nog immer samen met haar uit de veertiende eeuw stammende vestingmuur. Deze lijkt echter geleidelijk op te lossen in de vele doorgangen die er in deze periode gemaakt worden voor een meer efficiënt en veelvuldig verkeer tussen stad en buitengebied.

Ook hier weer kunnen we vaststellen dat van buiten af geïnitieerde ontwikkelingen tot actie vanuit de stad zelf leiden en haar in een, wat we kunnen noemen, vroegtijdige fase van uitbreiding doen belanden, die als voordeel heeft gehad dat men gedwongen werd zich over de mogelijke vormen en gevolgen van stadsuitbreiding te buigen.

De komst van de spoorwegen en de behoefte van de industrie aan ruime bouwgronden kunnen als de belangrijkste oorzaken van verdergaande afbrokkeling van het vestingidee beschouwd worden.

Tussen 1853 en 1865 kwamen de eerste spoorverbindingen tussen Maastricht en de steden Aken, Hasselt, Luik en Venlo tot stand. Ten oosten van het Wycker stadsdeel en op Meerssens grondgebied gelegen vormden de stations (resp. 1854-1856, 1856-1884 en 1867-1914) in hun slechte bereikbaarheid een voortdurend punt van discussie. De oplossing werd uiteindelijk in 1866 gevonden toen van regeringswege speciale toestemming verleend werd een nieuwe toegangspoort in de oostelijke walmuur te maken.

Een ander ruimtelijk systeem, dat inspeland op de verdergaande bedrijvigheid in de stad een efficiënte verbinding met Luik tot stand brengt is het in 1845 gegraven Kanaal van Maastricht naar Luik. Eind jaren vijftig en begin jaren zestig werd binnen de gemeenteraad, waarin ook fabrikanten zitting hadden (P. Regout), geklaagd over het feit dat 'binnen de vesting geen enkel terrein meer te vinden was waarop nog een nieuwe fabriek of zelfs een uitbreiding hiervan gevestigd kon worden' en ook werd geroepen om uitbreiding van het Bassin, dat door de toename van handel en industrie ontoereikend werd bevonden. Deze noodkreten vertalen zich in een



reeks van voorstellen, die vanaf het midden van de eeuw in gemeentelijke correspondenties voorkomen, maar het stadium van uitvoering vrijwel nooit bereikt hebben. Er zijn een aantal kaarten, die een schetsplan voor het noord-westelijke deel van de 'werken' bevatten. Er is ondermeer een lossingskanaal geprojecteerd op het tracé van de huidige Staten- en Fransensingel en in de hoofdwal is een aantal toekomstige doorgangen aangegeven. Een ander schetsmatig plan voor het noordelijke stadsgedeelte houdt direct verband met uitbreiding ten behoeve van de Nederlandse Spoorwegen, die hier in 1862 het Station Boschpoort bouwden en daarnaast een mogelijkheid voor een goederenstation zochten in dit inmiddels duidelijk voor de industrie bestemde gebied.

Afgezien van het groeiend aantal arbeiders en verregaande industrialisering van het productieproces, brengt het industrialisatieproces binnen de stad een eigen dynamiek op gang, een 'système urbain'. Dit vertaalt zich niet alleen in het (her)gebruik van de schaarse vrije of vrijgekomen grond en gebouwen ten behoeve van fabriekscomplexen, maar ook in typische negentiende-eeuwse fenomenen als de bouw van een gasfabriek. Bij Koninklijk Besluit was in 1846 vergunning verleend om achter de fabriek van de aanvrager (P. Regout) een gastoestel aan te leggen 'om daardoor gaslicht aan open-

▲
Verbetering van de Jeker te Maastricht, overstroming van de Jeker van 25 jan. 1893, Ing. G. W. J. Baudoin (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht). Eén van de gevolgen van de aanleg van het Villapark was het gericht zoeken van gemeentewege naar een oplossing voor de overstromingen van de Jeker in dit laaggelegen gebied ten zuiden en ten zuid-oosten van de stad. Grote delen van de middeltak zouden vervolgens gedempt worden.

bare en byzondere gebouwen te geven' echter, met die beperking dat 'de daargestelde gas-inrichting nimmer tot algemeene stadsverlichting worde gebruikt'.¹⁵ Deze laatste bepaling wordt in 1851 door toedoen van de Koning zelf ongedaan gemaakt en de aanleg van een stelsel van glazen gasbuizen, waartoe van gemeente-wege al in 1849 toestemming verleend werd kan nu legaal doorgang vinden. Al eerder, in 1848 was aan de vestingen Groningen en Nijmegen ontheffing verleend, maar reeds in 1846 stuurde Regout er een brief over aan de Koning, waarin hij ondermeer schreef dat, hoewel zijn eerste voorstellen tot algemene gasverlichting in de stad op verzet stuitten, 'bij de thans goedgekeurde plannen der spoorwegen van Middelburg op hier en van hier op Aken en het bereids in aanbouw zijnde nieuwe kanaal op Luik het vertier der stad gemisselijk aanmakelijk zal toenemen en het alsdan zeker wenselijk ware de stad in plaats der thans bestaande oude olieverlichting door helder gaz werd opgeluisterd'.¹⁶

De Minister van Financiën brengt in verband met de ontmantelingskwestie in 1867 een bezoek aan Maastricht en zegt bij die gelegenheid 'Notre petite cité possédait dans son sein les principaux éléments nécessaires pour la création d'un veste siège industriel'.¹⁷

Bij Koninklijk Besluit van 29 mei 1867 wordt de vesting Maastricht opgeheven.

1867-1920

Bij de koortsachtige activiteiten die zich na 1867 ontplooiën springen een aantal zaken in het oog. De speciale Commissie voor de Vestingwerken legt nadruk op de grote behoefte aan nieuw bouwterrein voor met name industriële complexen en arbeiderswoningen; de gemeenteraad echter ontpopt zich als een wat besluiteloze autoriteit op de achtergrond, die om de verkoopprijs van de vestingsterreinen laag te houden vast blijft houden aan het idee dat de stad nog best een tijdje zonder nieuwe bouwgrond kan. Na een aanvankelijke opleving lijkt de situatie aan alle kanten geblokkeerd te raken; er ontspint zich een jarenlange discussie tussen gemeente en Rijksoverheid over de hoogte van de prijs der vestingsterreinen. Uiteindelijk wordt pas in 1881 overeenstemming bereikt en kan met de uitvoering van de plannen begonnen worden. De voor-sprong op andere steden, die pas na de officiële vestingwet van 1874 met ontmanteling en uitleg mochten beginnen, ging

hiermee verloren. Steden als Nijmegen, Venlo en Groningen bleken besluitvaardiger. Hoewel Van Gendt (als speciaal Ingenieur van de Ontmanteling door het Ministerie van Financiën in 1867 aangesteld) voor Maastricht zijn eerste plan van ontmanteling maakt, worden zijn latere plannen voor andere steden met meer succes en op slagvaardiger wijze gerealiseerd. De idee dringt zich op dat de eerste werkelijke plannen voor Maastricht (1867 van Van Gendt en tussen 1868 en 1872 van A. J. F. Cuypers) niet verder gekomen zijn dan de administratieve fase in het proces van uitbreiding. Het zijn nooit werkelijke richtlijnen voor de uitbreiding van de stad geworden. Van beide plannen is alleen het idee van de ringboulevard gehandhaafd. Bepalender dan deze plannen lijken veel meer de al vóór 1867 ingezette ontwikkelingen geweest te zijn. Het is daarom misleidend de plannen van Van Gendt en A. J. F. Cuypers te beschouwen als de 'uitbreidingsplannen van Maastricht'. Het 'Masterplan van 1867' bestaat slechts in het brein van de geschiedschrijver; de realiteit is er één van kleinere, op een specifieke plek toegesneden plannen, gefaseerd uitgevoerd en bijgewerkt al naar gelang de mogelijkheden van de stad.

Anders dan veel Hollandse steden had Maastricht voor 1867 nooit een uitbreidingsplan gemaakt, laat staan gerealiseerd. Waar in andere steden sprake is van een voortborduren op eerder ontwikkelde ideeën en (al of niet uitgevoerde) plannen moet Maastricht vanuit een soort leeg geheugen tot een plan komen.¹⁸ In dit opzicht kunnen we voor Maastricht spreken van een gebrek aan stedelijk geheugen, sterker nog, het in de stad zichtbaar aanwezige geheugen van uitgestrekte vestingsterreinen wordt zonder gêne aan de negentiende- en twintigste-eeuwse uitbreidingen opgeofferd; alleen de Hoge Fronten (door de Rijksoverheid gereserveerd als militair oefenterrein) hebben hun herkenbare vorm behouden. De gewoonte die zich na 1800 in Nederland ontwikkelde om op de vestingwerken een op landschappelijke wijze ingerichte stadswandeling aan te leggen vindt in Maastricht nauwelijks gevolg. Het Stadspark, waarmee vanaf 1837 een begin gemaakt wordt situeerde zich volledig binnen de bestaande stad; het Mgr. Nolenspark en het Henri Hermanspark aan de zuidwestzijde van de ontmantelde stad staan min of meer in relatie tot het Villapark dat daar gepland was. Van een geïntegreerde stadswandeling in relatie tot de ontmanteling is echter geen sprake geweest en het is pas veel later, op het

moment dat de ring om Maastricht al lang en breed is aangelegd, dat in 1918 tot de aanleg van het Aldenhof park besloten werd (fam. Rosseels) en tenslotte in 1921 tot de aanleg van het Waldeckpark op het terrein van het voormalige bastion Waldeck.¹⁹ De wandeling over de middeleeuwse muren lijkt een late inhaalmanoeuvre van de twintigste eeuw en over de Hoge Fronten zijn de meningen tot op de dag van vandaag verdeeld.

De gesignaleerde afwezigheid van een plan of ontwerptraditie op stedelijk niveau heeft volgens de eerste, voorlopige, gegevens twee gevolgen. Er moet naar andere modellen gezocht en gekeken worden én de uitbreiding vindt verbrokeld en op verschillende locaties plaats.

Modellen

Op verschillende momenten duikt het gebruik van voorbeelden uit andere steden op. Zeer nauwkeurig en gedegen worden complete correspondenties met andere steden bijgehouden en informatie uitgewisseld over de wijze, waarop bijvoorbeeld de stadsverlichting het beste aangelegd kan worden. Voor wat dit laatste betreft geven steden als Leeuwarden, Parijs, Brussel, Mannheim, Nijmegen, Leiden niet alleen informatie over hun wijze van aanleg en exploitatie, maar er worden ook offertes gedaan, waaronder die uit Luik, waarin we lezen dat 'Le gaz aura une flamme belge, comme l'éclairage de Liège'.²⁰

Al vóór 1867 werd in het kader van de discussies over een eventuele uitbreiding van de vesting in noordelijke richting en met betrekking tot de aanleg van een station op gemeentelijk grondgebied op zeer uitgebreide wijze gecorrespondeerd met vooral Belgische steden. Het boekje 'Ville de Tournai, Projet d'Emplacement de la nouvelle Station par Théophile Fumière, architecte de la Ville' uit 1865 heeft hier duidelijk betrekking op. Vanaf 1867 wordt vooral naar voorbeelden gezocht die voor een algehele uitbreiding bruikbaar kunnen zijn (Brussel, Mons, Namen etc.) en de wijze waarop het (administratieve) proces van ontmanteling, uitleg en uitbreiding heeft plaatsgevonden (Groningen, Zutphen, Deventer, Nijmegen, Venlo).

Het lijkt of de uitleg in haar meest elementaire vorm van boulevard meer affiniteit vertoont met de zuidelijke steden, dan met het merendeel van de Nederlandse (vesting)steden, waar de stadswandeling als één van de belangrijkste elementen naar voren treedt.

Locaties van uitbreiding

Doorgaand op de ingezette ontwikkelingen van vóór 1867 vallen de uitbreidingsactiviteiten na de ontmanteling uiteen in een aantal locaties, die zich los van elkaar en in verschillende periodes rondom de oude stad zullen ontwikkelen.

De Stationswijk vindt haar oorsprong in de twee op Meerssen's grondgebied gelegen stations en de doorgang die al in 1866 in de oostelijke walmuur gemaakt werd. Een doorbraak naar Hausmanniaans model, de Percée genoemd, moest voor een betere verbinding tussen Poort en Maasbrug zorgen, dwars door de bestaande bebouwing van Rechtstraat en Wycker Brugstraat heen. Opnieuw naar voorbeelden uit Namen, Charleroi en Doornik ontworpen zouden echter de onteigeningsprocedures veel tijd vergen. Tweede helft jaren zeventig kwam een wet tot onteigening voor algemeen belang van de voor de Perceé benodigde percelen tot stand en in 1881 kon daadwerkelijk met de aanleg begonnen worden. Om de straat een deftige allure te geven, de toegang tot de stad waardig, werden allerlei verkoopvoorwaarden aan de uitgifte van percelen gekoppeld, waartoe ondermeer de eis dat hoekpanden afgeschuinde hoeken zouden krijgen. Tegen het moment dat het station uiteindelijk in 1915 in het verlengde van de Perceé werd aangelegd (daar waar zich de oorspronkelijke overweg situeerde) was een straat ontstaan, die naast statige rust, ook grote bedrijvigheid uitstraalde en de meest sjieke hotel-restaurants, cinéma's en cafés van Maastricht langs haar rooijlijnen had staan.

Of voor de wijk aan weerszijden van de Stationsstraat een eenduidig plan bestond is nog onduidelijk. De invulling vond in fasen plaats en biedt een veel minder coherent beeld dan bijvoorbeeld de Villawijk, de tweede locatie die door de gemeente bestemd werd tot huisvesting van de nieuwe elite.

Het is verbazingwekkend hoe snel hier een oplossing werd gevonden voor de behoefte van fabrikanten en industriëlen aan een geïsoleerd en landelijk woonoord binnen de stadsgrenzen. Al in 1872 bestond er een schetsmatig plan voor het voormalige Sint Pieter, deel uitmakend van het algemeen plan 'van aanleg van boulevards, avenues en straten op de voormalige vestingterreinen' van A. J. F. Cuypers. Aangelegd volgens het tussen 1882 en 1884 gemaakte plan van de stadsingenieur Brender a Brandis werd het Villapark in de periode 1887-1920 vol-



▲ Kaart van Maastricht rond 1914 (Top. Atlas, Gemeentearchief Maastricht). Het villapark en Wyck zijn aangelegd; fabrieken breiden zich uit; nieuwe fabrieken worden gesticht, ook aan de overzijde van de Maas. Het Sterreplein en omgeving hebben hun stedenbouwkundige structuur gekregen; het Blauwe Dorp komt in ontwikkeling.

gebouwd naar ontwerpen van allerlei verschillende architecten, waaronder Willem Sprenger. Door ligging (aan de andere zijde van de stad dan de fabriekscomplexen), specifieke bebouwingsvoorschriften en voorwaarden voor verkoop van percelen, door bestemming (de nieuwe elite), maar ook door de stedenbouwkundige ingrepen die de aanleg van het Villapark met zich mee bracht is dit wellicht de eerste plek in Maastricht, waar na 1867 op planmatige wijze, vanuit de gemeente, een antwoord wordt gevonden op de nieuwe eisen van de industriële stad.

Om een verbinding tussen Villapark en stad tot stand te brengen en daarmee de waarde en de aantrekkelijkheid van het park veilig te stellen ontbrandt in de gemeenteraad een discussie, die zich afspeelt tussen de leden die een totale afbraak van de walmuur tussen de Onze Lieve Vrouwe Poort en de Helpoort voorstellen om daar een zogenaamde Kanaalweg aan te leggen en leden die het maken van een toegangsweg overbodig en te duur vinden. Een compromisvoorstel, dat het doortrekken van de Begijnenstraat en een opening in de betreffende walmuur

inhoudt wordt uiteindelijk aangenomen en uitgevoerd in de vorm van de Poort Waarachtig (Victor de Stuers, 1888). Ook de latere doorgang bij het Pesthuis diende met name de betere verbinding tussen Villapark en Maasbrug. Bovendien zouden de vele overstromingen van Maas en Jeker in dit gebied (ten tijde van de in functie zijnde vesting zeer geschikt voor de watertoevoer naar de natte grachten) de gemeente eindelijk tot een oplossing van de Jekerkwestie dwingen.

Op geheel andere wijze kwamen de uitbreidingen ten noorden van de stad tot stand. Weliswaar tekenden zich vanaf de jaren zestig en inspelend op de ontwikkelingen uit de eerste helft van de eeuw een aantal gebieden af die voorbestemd leken een industriële invulling te krijgen, maar dit ging niet gepaard met een vergelijkbare planmatige opzet en uitvoering. Toch had de gemeente zeer veel belang bij de fabrieksuitbreidingen, omdat deze veelal plaatsvonden op de vroegere vestingsterreinen en zo een welkome financiële hulp voor de gemeente betekenden bij de overname van deze terreinen. De eerste kopers van de terreinen vinden we in de personen van fabrikanten; uitbreiding van het Sphinx-complex en uitbreiding van de K.N.P. langs de vroegere noordelijke wal en uitbreiding van de Société Céramique ten zuiden van de Hoogbrugstraat op het Wycker gedeelte. In de periode tot de eeuwwisseling zou een grote hoeveelheid nieuwe fabrieken neergezet worden en niet te vergeten het Goederenstation Boschpoort (1902), waardoor direkt aansluitend op de oude stadswallen het beeld van de industriële stad zich in al haar facetten openbaart.

Gezien de vele onderzoeken van de afgelopen decennia, vormt de situatie en de zorg voor arbeidershuisvesting één van de belangrijkste aspecten van de negentiende-eeuwse (industriële) stad. De analyse van de situatie in Maastricht leidt tot andere gedachten. Slechts na lang aandringen en onder grote druk vanuit de welbekende groeperingen, die zich destijds het lot van de arbeiders aantrokken, vindt reservering (in de plannen) plaats van gronden voor de bouw van de zo noodzakelijke arbeiderswoningen. Verhuisd om zijn kinderarbeid en zijn 'mensenpakhuizen', was Regout desalniettemin één van de weinigen die iets aan arbeidershuisvesting deed. De eerste woningbouwverenigingen ontstaan in de late jaren zeventig en zijn alle van semi-filantropische aard. De gemeente heeft zich steeds zeer liberaal opgesteld en zich van letterlijk alle bemoeienis onthouden, inclusief het ter beschikking stellen of

verkopen van de benodigde terreinen. Na 1901 geeft zij als rede op dat eerst een Algemeen Plan van Uitbreiding gemaakt moest worden in het kader van de Woningwet, voordat met de uitgifte van gronden voor woningbouwcomplexen begonnen kon worden. Onder grote druk echter van zowel lokale als nationale protesten wordt in de tweede helft van de jaren tien met de georganiseerde bouw van woningcomplexen binnen de gemeente begonnen. Zo tekenen zich in de loop van de eerste jaren van deze eeuw een aantal gebieden binnen de gemeente af, die een invulling van arbeiderswoningen zullen krijgen, veelal direkt naast de singels gelegen en dus makkelijk bereikbaar vanuit de fabrieken en omgekeerd. Globaal gesproken betreft dit de gebieden ten zuidwesten van het Emmaplein (het zogenaamde Blauwe Dorp in het Proosdijveld) en ten noordoosten en ten oosten van de Wilhelminasingel, rondom het Sterreplein. Beide gebieden worden tussen 1910 en 1930 volgebouwd door verschillende woningbouwverenigingen met een korte bouwphase na de Eerste Wereldoorlog. Volgens Cornips²¹ bleef de woningnood als een historische traditie in Maastricht bestaan en aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog was er een tekort van 2000 woningen, een aantal dat door vernielingen en oorlogsgeweld alleen nog maar zou stijgen.

1920 en later

In het Maastricht van na 1867 komt een beeld tot stand dat in menig opzicht correspondeert met de veranderende functie van de stad. Zowel in het Stationsgebied als in de Villawijk is sprake van een ruimtelijke vertaling van sociaal-economische ontwikkelingen die samenhangen met de industrialisatie en het netwerk van infrastructurele werken, dat hier deel van uitmaakt. Ondanks de terughoudende opstelling van de gemeente vindt de stad, ook op minder planmatige wijze, oplossingen voor de ruimtetekorten die in de loop van de negentiende eeuw ontstaan waren.

Tot 1920 moet de geplande stadsontwikkeling wellicht gezien worden tegen het licht van een ideologie die op gemeenteraadsniveau en bij de nouveaux riches van de negentiende eeuw leefde en de stad wilde reserveren voor de vormgeving van haar eigen prestige. Industrialisatie en urbanisatie zijn misschien twee begrippen die elkaar uitsluiten of moeilijk verenigbaar zijn in die zin dat de traditionele plattelandsindustrie vrijwel nooit tot

een urbanisatiefase komt en dat de stad in haar verstedelijking de aanwezigheid van de industrie, en met name haar negatieve gevolgen, altijd buiten haar grenzen heeft trachten te houden.

Afgezien daarvan, had Maastricht met een zeer specifieke situatie te maken, waarin naast de genoemde onwennigheid met betrekking tot uitbreidingsplannen een wel zeer beperkt stedelijk oppervlak aanwezig was, dat pas in 1918 werd uitgebreid in de vorm van de annexatie van grote delen van de omliggende gemeentes.

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog wordt het eerste echte uitbreidingsplan gepresenteerd, zodat in de jaren vijftig en zestig met de inhaalmanoeuvre in de buitengebieden begonnen kan worden.

De fysieke ervaring van het zich binnen of buiten de oude stad bevinden lijkt, mede door deze zeer langzame invulling van de extra-muros gelegen gebieden, nergens zo sterk aanwezig als in Maastricht.

1. Louis Bergeron in Ch. Devillers et Bernard Huet, *Le Creusot, Naissance et développement d'une ville industrielle 1782-1914*, Macon 1981, p. 6.

2. Zie studies van Bruno Forter en de studies van Christian Devillers naar de geboorte en de ontwikkeling van een industriële stad, *Le Creusot of naar een historisch gegroeide stad zoals Bourges*, waarvan de ontwikkeling slechts gedeeltelijk gelieerd is aan de komst van de industrie.

3. C. A. de Bruijn en H. R. Reinders, *Nederlandse vestingen*, Bussum 1967, p. 37.

4. Als noot 1, p. 6.

5. Zie o.m. J. C. Visser en J. G. Wegner, *Europese Stedebouwgeschiedenis voor 1800*, afl. 3, diktaat v.d. vakgroep Stedebouwgeschiedenis van de Faculteit der Bouwkunde, TUD 1988; E. A. M. Taverne, *In het land van belofte, in de nieuwe stad*, Maarum 1978; Rutger Smook, *Binnensteden veranderen*, Zutphen 1984; E. Cremers e.a., *Bolwerken als Stadsparken*, Delft 1981. Voor steden als Eindhoven, Tilburg, Heerlen etc. moet de ontwikkeling nog nagegaan worden, omdat hier wellicht soortgelijke ontwikkelingen te verwachten zijn, maar daarover is vooralsnog geen literatuur geraadpleegd.

6. F. W. van Voorden, *Schakels in stedebouw*, Zutphen 1983, p. 195.

7. Bergen op Zoom was gelegen aan de Oosterschelde, waar zij als vaarroute een belangrijk deel van haar economische groei aan te danken had. Na een stormramp in 1530 echter ontwikkelde de Westerschelde zich als de belangrijkste vaarroute, waardoor de Oosterschelde langzaam verzandt (zie Rutger Smook, *Binnensteden veranderen*, Delft 1974, p. 61).

8. Philippe Prost e.a., *Un Atlas de Paris, Le mur des Fermiers Généraux, formation d'une limite parisienne*, I.F.A., Parijs 1984.

9. Dr. M. G. Spiertz, *Maastricht in het vierde kwart van de achttiende eeuw*, Assen 1964, p. 11.

10. Idem als noot 9, p. 117.

11. A. C. Vooys, *Geografie van de Noordelijke Nederlanden 1770-heden*, in A.G.N. deel X, p. 45.

12. A. Mekking, *Petrus Regout, een ondernemer als bouwheer*, in *Wonen TABK*, januari 1975.

13. Joel Mokyr, *Industrialisation in the low countries 1795-1850*, Yale University Press 1976.

14. A. J. F. Maenen, *Petrus Regout 1801-1878, een bijdrage tot de sociaal-economische geschiedenis van Maastricht*, 1959, p. 234.

15. *Gemeentecorrespondentie*, band 13A, gasvoorziening 1843-1851.

16. Brief Petrus Regout aan Koning Willem III d.d. 27-5-1846 in *Archief Gemeente Band 13a*.

17. J. G. J. Koreman, *Maastrichts eerste stap buiten de veste*, in *De Maasgouw*, jaargang 98, nr. 5/6, 1979, p. 138.

18. Ook in Utrecht is de intra-muros situatie na 1400 niet meer gewijzigd; in tegenstelling tot Maastricht was hier echter sprake van voorstedelijke ontwikkelingen om de vestingwerken heen, die samen met de na 1580 vrijgekomen klooster- en kerkgronden voor opvang van ruimtegebrek zorgen. Toch werd in 1664 door burgemeester Hendrik Moreelse een uitbreidingsplan voor de westzijde van de stad gemaakt in samenhang met de modernisering van de vestingwerken. Dit plan is, vooral om administratieve en organisatorische redenen, slechts zeer ten dele uitgevoerd, maar wordt uiteindelijk op het moment dat de vesting opgeheven wordt (1829) weer opgepakt en vrijwel in haar exacte vorm gerealiseerd in het plan van uitleg, dat onder leiding van J. D. Zochter tussen 1832 en 1861 wordt uitgevoerd.

19. *Dienst Publieke Werken, Honderdvijftig jaar Stadspark te Maastricht*, 1987.

20. *Archief Gemeentesecretarie, Band 13b*.

21. J. Cornips, *50 jaar bouwvergunning Sint Servatius Maastricht 1902-1952*, Maastricht 1952.