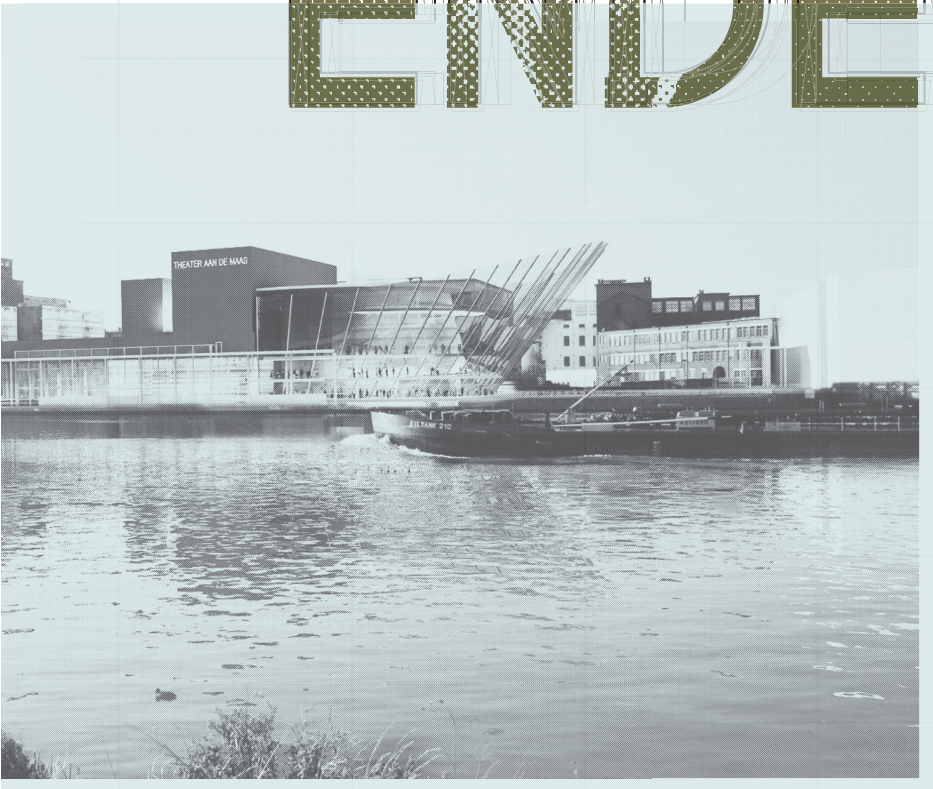
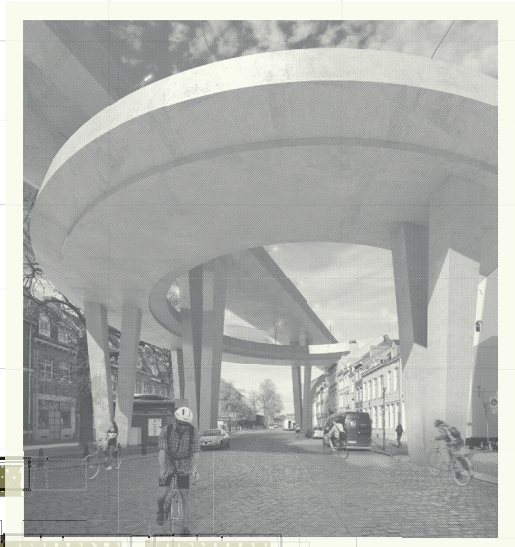


UN VOLL ENDETE.



NOOIT
GEBOUWD
MAASTRICHT

15 DECEMBER

15 APRIL

**bureau
europa**

Platform
voor
architectuur
& design

Unvollendete. Nooit gebouwd Maastricht

Muziek bestaat niet. Het moment vervliegt zodra het in het leven wordt geroepen. De klanken bestaan in het absolute nu en in de herinnering, maar an sich duren ze niet voort. Waar de ene melodie nog nazindert in het kortetermijngeheugen, borduurt de volgende voort op diens restanten. Muziek betekent constante flux.

Het uitdenken van een plan, de ontwikkeling en doorontwikkeling daarvan, vloeit evenzeer van het ene toenmalig relevante, in het andere, dan weer onbeduidende. Zoals noten vervliegen, vervliegt ook de tijd. In de architectuur wordt een project bedacht in een tijdsgeest, vanuit politieke noodzaak, economische ontwikkelingen of maatschappelijke behoefte, terwijl het er een bewindsperiode, een decennium, een generatie later niet meer toe doet. Architectuur betekent constante flux en een stad is nooit af.

Contingentie. Hoewel er een optimumsituatie is, is de beste keuze en de uiteindelijke beslissing afhankelijk van omgevingsfactoren in een bepaalde situatie. Wat is, had anders kunnen zijn. Niets is meer waar als het op stadsontwikkeling aankomt en Maastricht is hier niet van verschoond gebleven.

Wat als? Wat als er een snelweg over de stad heen had gelopen? Wat als de Amerikaanse gokpaleizen aan de Maas waren aangemeerd? Wat als de Sint Jan in de schaduw was komen te staan van hogere kantoor- en woontorens? Wat als...?

Zoals elke gezonde stad had ook Maastricht grote ambities, wilde dromen. Er werden gedurfde, experimentele oplossingen verzonnen voor acute problemen. Het vervullen van een behoefte mag gewaagd zijn, mag best opzien baren. Je wint aan prestige, je doet je stad eer aan, je vervult je dromen.

Het is vanuit die avontuurlijke geest dat grote architectonische, infrastructurele of stedenbouwkundige projecten bedacht worden, om te beantwoorden aan issues kenmerkend voor de Zeitgeist. Maastricht gaat mee met de tijd en dwingt stads-

vernieuwing, -vergroting, -verbetering af. Contingentie. De beste keuze werd gemaakt afhankelijk van omgevingsfactoren. Wat had kunnen zijn, is nu niet. Waar dromen vervuld kunnen worden, is de ratio nodig om de beste beslissing te maken. Beslissingen werden gemaakt.

Met de tentoonstelling *Unvollendete. Nooit gebouwd Maastricht* verkent Bureau Europa het Maastricht dat nooit is geworden. De constante flux die van Maastricht de stad heeft gemaakt die het nu is. Welke plannen waren er ooit voor de stad? In welke tijd werden ze bedacht en waarom waren ze zo typisch voor dat tijdsbestek, voor dat bewind, voor die maatschappij? En nog stringenter: waarom en onder welke omstandigheden kwamen deze plannen te vervallen, waarom staan er nu gebouwen niet?

Bureau Europa toont met *Unvollendete* die spraakmakende en tot de verbeelding sprekende projecten die typerend waren voor hun tijd en maatschappij, maar die nooit tot wasdom zijn gekomen. Het onderzoekt de redenen daartoe en de gevolgen voor stad en volk. Dat een project niet voltooid is, betekent niet dat het dat nooit zal zijn: net als muziek, is de stad Maastricht ook altijd in beweging, nooit helemaal af, immer onvoltooid.

Unvollendete. Nooit gebouwd Maastricht is ontwikkeld naar een idee van Wido Smeets (Zuiderlucht), Wim Ortjens (gemeente Maastricht), Chris Keulen (fotograaf), gerealiseerd door Remco Beckers en Saskia van Stein (Bureau Europa).

Unrealised. Never-Built Maastricht

Music does not exist. The moment evaporates as soon as it is brought into being. The sounds occur in the absolute now, and in the memory, but in themselves, they do not last. As one melody reverberates in the short-term memory, the next elaborates on its remains. Music denotes constant flux.

The devising of a plan – its development and realisation – flows as equally from one relevance into another as it does back into insignificance. As notes evaporate, so does time. Architectural projects are conceived in the spirit of their times, out of political necessity, economic developments, or social needs, but may no longer matter once a government's reign, a decade or a generation later, has passed. Architecture implies constant flux, and a city is never finished.

Contingency. Although there is an optimum situation, the best choice, the final decision, depends on the factors surrounding a given condition. What there is could have always been different. Nothing is fixed when it comes to urban development, and Maastricht has not been spared this fate.

What if? What if a highway had crossed over the city? What if the American gambling palace was moored on the Meuse? What if Sint Jan had fallen into the shadow of high-rise office buildings and residential towers? What if...?

Like any healthy city, Maastricht has had its fair share of grand ambitions and wild dreams. Daring, experimental solutions devised for acute problems. Fulfilling a need can be risky and equally cause a sensation. You gain prestige, honour your city, and realise your dreams.

It is from this adventurous spirit that large architectural, infrastructural, or urban projects are devised to answer issues typical of the Zeitgeist. Maastricht moves with the times, demanding urban renewal, enlargement, and improvement. Contingency. The best choice is made according to contextual factors. The present is not what it could have been. Fulfilling

dreams requires the rationale to make the best decision. And Decisions do get made.

With the exhibition *Unrealised. Never-Built Maastricht*, Bureau Europa surveys a Maastricht that never came to be and the constant flux that made Maastricht the city it is now. What plans have been made for the city? When were they hatched and why were they so typical for their respective timeframes, regimes, and societies? And more significantly, why and under what circumstances did these plans lapse; why do the buildings not exist?

With *Unrealised*, Bureau Europa shows some of these high profile and imaginative projects, typical of their time and social context, but which never reached maturity. It examines the underlying reasons and the consequences for the city and its people. The fact that a project is not complete does not mean that it never will be: just like music, Maastricht is always in motion, never completely done, always unfinished.

Unrealised. Never-Built Maastricht was developed from an idea by Wido Smeets (Zuiderlucht), Wim Ortjens (Municipality of Maastricht), Chris Keulen (photographer), and is realised by Remco Beckers and Saskia van Stein (Bureau Europa).

NOOIT

Wij leven zolang tijd op ruimte stuit.
Waar je komt is eerder iemand weggegaan.
Muren dwalen rond waar klokken slaan.
Een raam springt open als de deur zich sluit.

Waar wij iets maken, breken wij ook af,
al was het niet-beleefde ruimte maar.
Van nu naar ooit is ook van hier naar daar,
in nooit zien wij een einde, als een graf.

Maar ook wat wij verbeeldden, nimmer bouwden,
blijft in de tijd bestaan, als visioen of waan,
als wat ons blijvend in de weg zou staan,
zolang wij er geen vliegtuigjes van vouwden.

NEVER

We live so long as time encounters space.
Where you arrive, someone before departed.
Where walls wander, the clocks strike.
A window springs open when the door shuts.

Where something is made, we also demolish,
even if it was space un-experienced.
From now to forever is also from here to there,
in never we see a sepulchral end.

But also what we imagined, never built,
upholds through time, as vision or delusion,
that which stands in our way,
so long as we don't fold airplanes from it.

*Le temps doit emprunter
ses ailes à l'imagination.*
ORHAN PAMUK

Biografieën geïnterviewden / Biographies interviewees

MATHIEU BRULS



Architect van de herbestemming van Bierbrouwerij De Ridder (2014), de verbouwing van de Sint-Lambertuskerk (2015) en Campus Annadal (2015). Winnaar van Victor de Stuersprijs (2014) voor een Poolhouse en stadstuin in het Villapark, Maastricht.

Architect for the redevelopment of Bierbrouwerij De Ridder (2014), and the rebuilding of Sint-Lambertuskerk (2015) and Campus Annadal (2015). Winner of the Victor de Stuers Prize (2014) for a pool house and city garden in the Villapark, Maastricht.

JO COENEN



Architect en voormalig Rijksbouwmeester (2000-2004), hoogleraar aan technische universiteiten in Duitsland, Nederland en Zwitserland. Architect en supervisor van Centre Céramique en Plein 1992 (1999), Mosae Forum (2007), met Bruno Albert) en Het Nieuwe Instituut (2011) in Rotterdam.

Architect, former government architect (2000-2004), and professor at technical universities in Germany, the Netherlands, and Switzerland. Architect and supervisor of the Center Céramique and Plein 1992 (1999), Mosae Forum (2007, with Bruno Albert), and Het Nieuwe Instituut (2011) in Rotterdam.

JACQUELINE VERHEES



Tuin- en landschapsarchitecte op het snijvlak van landschapsontwerp en stedenbouw. Werkte als landschapsarchitecte betrokken bij gemeente Maastricht (1992-1997), waar zij aan een integrale doorvoering van groenstructuur in het stadsontwerp werkte. Thans ook onderzoekster naar wijkgroenstructuren.

Garden and landscape architect at the intersection of landscape design and urbanism. Landscape architect at the Municipality of Maastricht (1992-1997), where she worked on an integral implementation of a green structure in the city's urban layout. Currently also a researcher for district green structures.

MARC MAURER



Samen met Nicole Maurer - Lemmens design- en architectenduo Maurer United. Ontwierpen de verbouwde Van Eyck Academie in Maastricht (2012), het UM Visitor's Centre (2014), de Indemann bij Luchterberg (2009). Ook bekend om het streetcourt op de Griend en de 3D-projecties op het Wachthuis en het Stadhuis.

Partner of design and architect duo Maurer United, together with Nicole Maurer Lemmens. Designed the renovated Van Eyck Academy in Maastricht (2012), the UM Visitor's Centre (2014), and the Indemann at Luchterberg (2009). Also known for the concourse on the Griend and the 3D projections on the Wachthuis and Stadhuis.

JAKE WIERSMA



Senior-stedenbouwkundige bij de gemeente Maastricht (vanaf 1997), betrokken bij ontwikkelingen in Randwyck. Onderzocht de komst van hoogbouw bij het MECC. Thans onderzoeker centrumontwikkeling in Scharn en optimale verbindingen over/onder het spoor en in het stationsgebied.

Senior urban planner at the municipality of Maastricht (since 1997), and involved in developments in Randwyck. Researched the implementation of the high-rise at the MECC. Now researching the development of Scharn and optimal connections over/under the railways and in the station area.

HUUB SMEETS



Oud-directeur Stadsontwikkeling en Grondzaken bij gemeente Maastricht (1988-2000) en ambtelijk eerstverantwoordelijke bij onder meer Céramique en het Maas-Markt-Project. Directeur van woningbeleggingsfonds Vesteda (2000-2011) en directeur Maastricht Culturele Hoofdstad 2018.

Former director of Urban Development and Land Development at the Municipality of Maastricht (1988-2000) and official primarily responsible for, among others, Céramique and the Maas-Markt-Project. Director of Vesteda housing investment fund (2000-2011) and director of Maastricht Cultural Capital 2018.

Speciaal voor Unvollandete. Nooit gebouwd Maastricht zijn de volgende experts en betrokkenen geïnterviewd voor een documentaire. Deze is bij Bureau Europa te zien. Ook de integrale interviews zijn hier en online te bekijken.

Especially for Unrealised. Never-Built Maastricht, the following experts and stakeholders have been interviewed for a documentary. The documentary will be shown at Bureau Europa. The complete interviews will also be presented, both in the exhibition and online.

HANS HOORN



Stedelijk socioloog, oud-adjunct-directeur Stadsontwikkeling en Grondzaken bij gemeente Maastricht en oud-voorzitter van Welstands- en Monumentencommissie. Betrokken bij wijkontwikkeling, pleitte hij voor optimalisatie van verblijfskwaliteit en de openbare ruimte. Hoorn is erelid van de Deutscher Werkbund.

Urban sociologist, former deputy director of Urban Development and Land Development at the Municipality of Maastricht, and former chairman of the Planning and Monuments Commission. Involved in neighbourhood development, he advocates for the optimization of living quality and public space. Hoorn is an honorary member of the Deutscher Werkbund.

GERDO VAN GROOTHEEST



Onderzoeker, ambtenaar en politicus namens GroenLinks, voormalig wethouder ruimtelijke ordening, milieu en recreatie bij gemeente Maastricht (2010-2017) en momenteel burgemeester van Culemborg. Als wethouder nauw betrokken bij het Belvédère-project en de structuurvisies vergroening in het stadsontwerp.

Researcher, civil servant, and GroenLinks politician, former alderman of spatial planning, environment, and recreation at the Municipality of Maastricht (2010-2017), and currently mayor of Culemborg. As alderman, he was closely involved in the Belvédère project and the structural visions for greening in urban design.

MIRJAM DEPONDT



Oud-wethouder Stadsontwikkeling en Onderwijs (1999-2006) en loco-burgemeester bij gemeente Maastricht namens CDA en momenteel algemeen directeur van woningcoöperatie Woonpunt (vanaf 2006). Als bestuurder verantwoordelijk voor projecten als Céramique, Belvédère en wijksanering Vinkenslag.

Former alderman for Urban Development and Education (1999-2006) and deputy mayor of the Municipality of Maastricht on behalf of the CDA, and currently managing director of the Woonpunt housing association (since 2006). As manager responsible for projects such as Céramique, Belvédère, and the redevelopment of the Vinkenslag district.

FRITS PALMBOOM



Stedenbouwkundige bij Palmhout Urban Landscapes te Rotterdam (vanaf 1990) en hoogleraar op de Van Eesteren-leerstoel aan de TU Delft. Palmhout is verantwoordelijk voor de masterplannen Belvédère, waarvoor Palmboom ook als supervisor is aangesteld (1998).

Urban planner at Palmhout Urban Landscapes in Rotterdam (since 1990) and professor of the Van Eesteren Chair at TU Delft. Palmhout also is responsible for Belvédère's master plans, for which Palmboom has been appointed as supervisor (1998).

CAROLA JANSSEN



Eigenaar van CO3 real estate solutions (vanaf 2007) dat zich inzet voor duurzaam ontwerp, medeoprichter van het Betahuis (2011) in Heerlen en werkzaam bij Maastricht-LAB. Zet zich in voor nieuwe impulsen aan de stedelijke (her)ontwikkeling van Maastricht.

Owner of CO3 real estate solutions (since 2007) working for sustainable design, co-founder of the Betahuis (2011) in Heerlen, and working at Maastricht-LAB. She is committed to new incentives for the urban (re) development of Maastricht.

GUY VLOEBERGH



Regio- en stadsontwerper, momenteel directeur en projectmanager van landschaps-, architectuur- en stedenbouwkundig bureau Omgeving in Antwerpen (vanaf 1998). Hij werkt vanaf 2009 als grensmanger bij het project Albertknoop, bedoeld om het grensgebied van de gemeentes Maastricht en Lanaken multimodaal te ontsluiten en grens- en natuurverbindingen te optimaliseren.

Regional and urban designer, currently director and project manager of the landscape, architecture, and urban planning office Omgeving in Antwerp (since 1998). Since 2009, he has been working as a border manager for the Albertknoop project, intended to open up, in a multimodal way, the border area between the municipalities of Maastricht and Lanaken and to optimise border and nature connections.

TIM PRINS



Architect en oprichter van Studio Stad, winnaar van European 9 (2008), tweede bij Prix de Rome (2014) en winnaar Victor de Stuersprijs (2015) voor zijn herontwikkeling van de Brandweerkazerne. Gastdocent aan technische universiteiten in Duitsland, Nederland, België en China. Tevens medeoprichter van het Maastricht-LAB en Stad.Academie.

Architect and founder of Studio Stad, winner of European 9 (2008), second at the Prix de Rome (2014), and winner of the Victor de Stuers Prize (2015) for his redevelopment of the Brandweerkazerne. Guest lecturer at technical universities in Germany, the Netherlands, Belgium, and China. Also co-founder of the Maastricht-LAB and Stad.Academie.

GERD LEERS



Lid van de Tweede Kamer-fractie van CDA (1990-2002), burgemeester Maastricht (2002-2010), minister voor Immigratie en Asiel (2010-2012) en momenteel waarnemend burgemeester van de gemeente Brunssum. Groot pleitbezorger van cultuurplannen voor Belvédère, waarvoor Joop van de Ende, André Rieu en Harrah's zich aandienen.

Member of the House of Representatives for CDA (1990-2002), mayor of Maastricht (2002-2010), Minister for Immigration and Asylum (2010-2012), and currently deputy mayor for the Municipality of Brunssum. Major advocate of cultural plans for Belvédère, for which Joop van de Ende, André Rieu, and Harrah's made proposals.

HET PLAN JOKINEN

Het reizen van de toekomst

De jaren '60 zijn een tijd van vooruitgang en een optimistisch geloof in de toekomst. Na de wederopbouw neemt de welvaart toe en steeds meer geïndividualiseerd verkeer rijdt over het voor deze toename ongeschikte wegennet. Bewust van deze gloednieuwe problematiek en het besef dat historische binnensteden ongeschikt zijn voor groot-schalig verkeer, wordt in 1963 verkeerskunde als vakgebied opgericht en gaan verkeerskundigen ook aan de slag als stedenbouwkundigen. Een van hen is de Amerikaanse professor David Jokinen die door de auto-industrie ingehuurd wordt om een planstudie te maken voor de stadsvernieuwing van Den Haag, Amsterdam, Deventer en Maastricht.

Het Plan Jokinen (in 1961 voor Den Haag en in 1967 voor de andere drie steden) pleit voor een geoptimaliseerde verkeerscirculatie en een grotere bereikbaarheid van binnensteden. Dit vereist aansluiting op een grootschalig auto-snelwegennet en op regionale snelwegen (de nieuwe E9, een lang project, komt daarom als geroepen). De enige manier om de Nederlandse, oude binnensteden te redden van verwoesting en te optimaliseren voor het verkeer, is het aanleggen van een brede ringwegen rondom het directe centrum, met directe afritten naar de binnenstad. Deze ringwegen zouden in Gordiaanse knopen van brede toegangswegen, klaverbladen, fly-overs en elkaar overkruisende snelwegen het ingeklemde stadscentrum inbedden, als een futuristische stadsomwalling. Dat daarvoor stadswijken, vaak uit het industriële tijdperk, ruim baan moeten maken, is geen probleem. In Amsterdam betekent dit het behoud van de grachtengordel, maar afbraak van de omringende 19de eeuwse wijken. Jokinen voorziet zo steden voor verkeer, niet voor mensen. Dit typeert de tijd: ook Maastricht kenmerkt zich in de jaren '60 vooral door het drukke en omnipresente verkeer.

In Maastricht worden oude stadswijken vanaf het begin van de jaren '50 gesaneerd: met het Stokstraatkwartier wordt een begin gemaakt aan grote revitalisatieprojecten waarmee verkrotte wijken opnieuw levens-, en vooral binnenstadsvatbaar worden gemaakt. Ten tijde van Jokinens optimistische concepten, wordt ook het Boschstraatkwartier onder handen genomen. Grootscheepse sloop van wat in Maastricht als een achterstandswijk wordt gezien, maakt de bouw van een monster-snelweg mogelijk, een snelweg op poten die, zoals in de Amerikaanse metropolen, als een plafond van het voetgangersgebied dwars over het Boschstraatkwartier zou lopen om de aansluiting te vinden in de doorbraak naar de Brusselsestraat. Met die mogelijkheid in het achterhoofd, speelden architecten Boosten en Snelder voor het hernieuwde Boschstraatkwartier zelfs met het idee van metabolistische voorbeelden uit Japan, waarbij infrastructuur en architectuur samensmelten tot een complex, gelaagd geheel.

Als klap op de vuurpijl is Jokinen ook een fervent pleiter voor de monorail, dat hij als het vervoersmiddel van de toekomst ziet. En hij is niet alleen. Hoewel de monorail in de jaren '60 grote populariteit geniet, wordt hij maar zelden bewerkelijken. Je denkt al gauw aan 19e-eeuwse toestanden als de Wuppertaler Schwebebahn (1901), maar voor een Amsterdamse monorail zijn naar Jokinens concepten zelfs al maquettes gemaakt. Heeft hij deze ambitie ook voor Maastricht?

In werkelijkheid, echter, komt het Plan Jokinen in Amsterdam nooit verder dan de tekentafel en in Maastricht zelfs niet verder dan het concept. Hoewel de snelweg inderdaad aansluiting moet vinden met de binnenstad, opteren gemeente en Rijkswaterstaat voor een aansluiting aan de E9 die dwars door de stad loopt. Tussen 1959 en 1974 wordt de verbinding gelegd tussen de Geusselt en het hier speciaal voor aangelegde Europaplein. Deze oplossing blijkt niet ideaal en een bottleneck ontstaat door toename van het verkeer, iets waar men in de jaren '60 te weinig onderzoek naar deed. Een andere oplossing is dringend noodzakelijk. Er doen zich een veelvoud van oplossingen, zowel conceptueel als concreet, voor. Het is uiteindelijk de Koning Willem-Alexandertunnel die in 2016 opent en die de Maastrichtse snelweg volledig ondergronds en buiten het zicht verlegt.

1961 — 1967

THE JOKINEN PLAN

The future of traffic

The 1960s were a time of progress and an optimistic belief in the future. Prosperity grew after the post-war reconstruction, leading to more individual forms of transport on an inadequate road network. Awareness of this new problem and the realisation that historic city centres are unsuited for large-scale traffic lead to the discipline of traffic engineering being established in 1963 and traffic engineers also start working as urban planners. One of them is the American professor David Jokinen, who is commissioned by the auto industry to develop a plan for the urban renewal of The Hague, Amsterdam, Deventer, and Maastricht.

The Jokinen Plan (in 1961 for The Hague and 1967 for the other three cities) argues for optimised traffic circulation and greater accessibility to inner cities. This requires connection to both a large-scale motorway network and regional motorways (the new E9, a long-term project, arriving just in time). The only way to save the historic city centres from devastation and to optimise them for traffic is to build wide rings road around them with exit routes leading directly into the inner city. The ring roads – consisting of Gordian knots of wide access roads, cloverleaf interchanges, flyovers, and intersecting highways – embed the city like futuristic city walls. It seemed unproblematic to clear former industrial areas to make room for these roads. Amsterdam maintained its canal, but the nineteenth-century neighbourhoods surrounding the city would be demolished. Jokinen prioritises traffic over people. This typifies the time: even in the 1960s, Maastricht was characterised by busy and omnipresent traffic.

Since the beginning of the 1950s, Maastricht began restructuring its city districts. Starting in the Stokstraat quarter, major revitalisation projects bring rundown urban areas back to life, making them accessible again. At the

time of Jokinen's optimistic concepts, the Boschstraat quarter was also being reimagined. The large-scale demolition of what was considered a deprived Maastricht neighbourhood would make room for a large stilted motorway, as in American metropolises, that would run across the Boschstraat quarter as a ceiling to a pedestrianized zone and connect to the Brusselsestraat. With this possibility in mind, to renew the Boschstraat quarter, architects Boosten and Snelder propose applying the principles of metabolism, the Japanese architectural movement in which infrastructure and architecture merge into a complex, layered whole.

To top it all off, Jokinen is also an avid advocate of the monorail, which he sees as the transport of the future. And he was not alone. Although the monorail enjoyed great popularity in the 1960s, it was rarely feasible. It evokes nineteenth-century concepts, such as the Wuppertaler Schwebebahn (1901), but models were even made or an Amsterdam monorail following Jokinen's ideas. Did he have the same ambition for Maastricht?

In reality, the Jokinen Plan in Amsterdam never got beyond the drawing board; and in Maastricht, it didn't even get further than the concept. Although the motorway must connect to the city centre, the municipality and Rijkswaterstaat opt for a connection to the E9 that runs through the city. Between 1959 and 1974 a connection is laid between the Geusselt and the specially created Europaplein. This solution is not ideal, with increased traffic causing a bottleneck, something that was not sufficiently researched in the 1960s. Another solution was urgently needed. There are many solutions, both conceptual and real. Eventually, the Koning Willem-Alexander tunnel opened in 2016, moving the Maastricht motorway completely underground and out of sight.

DE SATELLIETSTAD

Utopie in het Heuvelland

Al in 1897 noteert Maastricht het grootste woningtekort in Nederland en in 1947 doet de stad dat opnieuw. Na de oorlog is het tekort aan woonruimte zo stringent, dat de gemeente besluit om in rap tempo grote aantallen huizen te bouwen. In de jaren '50 en '60 worden volledige, nieuwe wijken uit de grond gestampt en ondergaan oude stadskwartieren stedelijke vernieuwing, naar Nederlandse trend. Eeuwenoude wijken worden volledig afgebroken en vervangen door kantoor- en winkelpanden, brede wegen of parkeerplaatsen. Een stad demonstreert hiermee zijn eigen welvaart. Bijkomstigheid is dat de binnenstad vaak zijn primaire woonfunctie verliest en vooral een economisch centrum wordt. Ontwikkelingen in Heerlen zijn hier een voorbeeld van. In Maastricht besluit men de historiek in het Stokstraatkwartier echter te behouden, maar de inwoners dienen wel te verhuizen en het volksbuurtkarakter zal daarmee verloren gaan.

Door het toch al groeiende woningtekort en doordat de drommen mensen uit de vernieuwde (gesaneerde) achterstandswijken in de binnenstad een nieuw onderkomen moeten krijgen, krijgt Maastricht tussen 1947 en 1970 een achttal nieuwbouwwijken. In het westen verrijzen Caberg, Malpertuis, Pottenberg en Belfort, ruim opgezet en door groenzones van elkaar gescheiden, in een waaiervorm om de stad. Nieuwe wijken zoals deze volgen in Maastricht het Edwardiaanse tuinstadconcept van Ebenezer Howard, maar met deugdelijke, herkenbare, parochiale invloeden. Elke wijk biedt ieder gezin een eigen woning. Elke wijk heeft zijn eigen verkeerssysteem, recreatieve voorzieningen en zijn eigen centrum, met kerk, school en winkels. Wonen en werken worden strikt van elkaar gescheiden. De inwoners identificeren zich als wijkbewoners, als 'Caberger' of 'Malberger'.

Het utopische geloof in de

toekomst en in de maakbaarheid van de samenleving spreekt des te meer uit de plannen die er halverwege de jaren '60 ontstaan om de gemeentegrens te verleggen om zo meer uitbreidingspotentieel te krijgen en te benutten. Groot-Maastricht reikt in de toekomst tot Margraten en Valkenburg en neemt het merendeel van het Plateau van Margraten tot zich. Plek die hard nodig is, want door de enorme, verwachte groei aan inwoners en forensen, beoogt stadsbouwer Jacques Van de Venne een satellietstad voor 50.000 inwoners tussen Cadier en Keer, Margraten en Berg en Terblijt. Deze satellietstad heeft de ruwe omvang van Maastricht-Oost. De ville nouvelle volgt het voorbeeld van groeikernen als Zoetermeer en Purmerend en manifesteert zich trots in een ruime en groene omgeving. Met al zijn inwoners in spe komt de forensennederzetting de Maastrichtse economie ten goede en legt het de eerste steen van de Zuid-Nederlandse, bijna Randstedelijke metropool waar zelfs dertig jaar na dato nog over gedroomd wordt.

Door het onverwachte succes van de parochiewijken, het feit dat de verwachte bevolkingsgroei toch stagneert, de annexatie in 1970 van Amby, Heer, Itteren en Borgharen en de suburbanisatie van dorpen als Meerssen, Eijsden, Berg en Terblijt en Cadier en Keer, is het echter nooit gekomen tot een satellietstad in de heuvels. Planned communities zijn niets nieuws en typerend voor het tijdsbestek—Maastricht speelt in de jaren '70 ook met een Louvain-la-Neuve-achtig universiteitsstadsdeel in het nog te ontginnen Randwyck—maar toch is de satellietstad van Van de Venne nooit verder uitgewerkt dan die zwarte, maar o zo veelbeduidende stip, op een kaart. Een idee dat de discussie aanwakkerd over welke kant Maastricht op moet, waar de uitbreidingsmogelijkheden liggen. Het concept uit de jaren '70 opent zo het debat voor de toekomst.

THE SATELLITE CITY

Utopia in the Hill Country

From as early as 1897, Maastricht reported the largest housing shortage in the Netherlands and did so again in 1947. To address the severe post-war housing shortage, the municipality started building many homes in quick succession. In the 1950s and '60s, completely new neighbourhoods were built, and old city areas undergo urban renewal according to prevailing Dutch trends. Office and retail premises, wide roads, and parking spaces replace the demolished centuries-old districts – changes that demonstrate the city's prosperity. The inner city's main function shifts from residential to business. Heerlen's development is an example of this. In Maastricht, however, it is decided to retain the Stokstraat quarter's historic qualities, but former residents have to move, and its working-class character is lost.

The growing housing shortage and high demand for new homes caused by renovating (remediating) disadvantaged districts mean Maastricht gains eight new residential areas between 1947 and 1970. Caberg, Malpertuis, Pottenberg, and Belfort fan out to the city's west; they are spacious and separated by green zones. These neighbourhoods employ the Edwardian concept of the garden city, popularised by Ebenezer Howard, but with reliable and identifiable parish influences. Each district offers every family a home and has its own traffic system, recreational facilities, and a centre with a church, school, and shops. Living and working are strictly separated. The inhabitants identify themselves by neighbourhood, such as 'Caberger' or 'Malberger'.

In the mid-1960s, the plans to extend the municipal boundary, thus increasing potential, communicate a utopian belief in both the future and society's agency. Greater Maastricht soon stretches to Margraten and Valkenburg, taking up most of the Margraten Plateau. City architect Jacques Van de Venne seeks a satellite

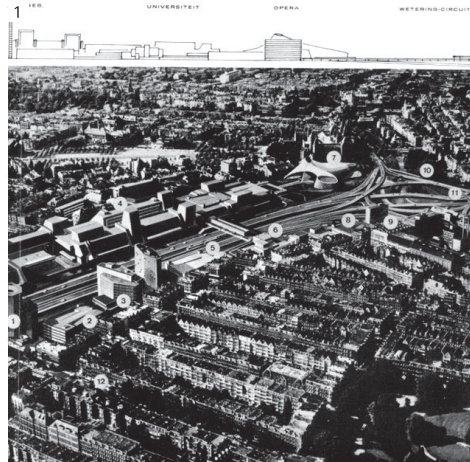
city, home to 50,000 people, between Cadier en Keer, Margraten, and Berg en Terblijt. It requires much-needed space to accommodate the expected and massive growth of new residents and commuters from the city; it would be roughly the size of Maastricht-East. This ville nouvelle follows examples set by other centres of growth, such as Zoetermeer and Purmerend, and proudly presents itself as a spacious and green environment. With all its future inhabitants, the conurbation would benefit Maastricht's economy and lays the foundation stone for a Randstad-like metropolis for the south – which is still dreamed about thirty years later.

Due to the unexpected success of the parish districts, the unforeseen stagnation in population growth, the merging with Amby, Heer, Itteren, and Borgharen in 1970s, and the suburbanisation of villages like Meerssen, Eijsden, Berg en Terblijt, and Cadier en Keer, the satellite city in the hills never came to pass. Planned communities are nothing new and, typical of the 1970s, Maastricht also played with the idea of a Louvain-la-Neuve-esque university city in Randwyck, which has yet to be developed, and Jacques Van de Venne's satellite city never developed further than being a promising black dot on a map. These 1970's approaches therefore opened up necessary future debates about which direction Maastricht should go and where possibilities for expansion lie.

HET PLAN JOKINEN

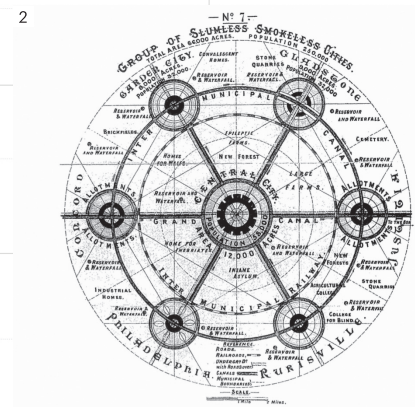
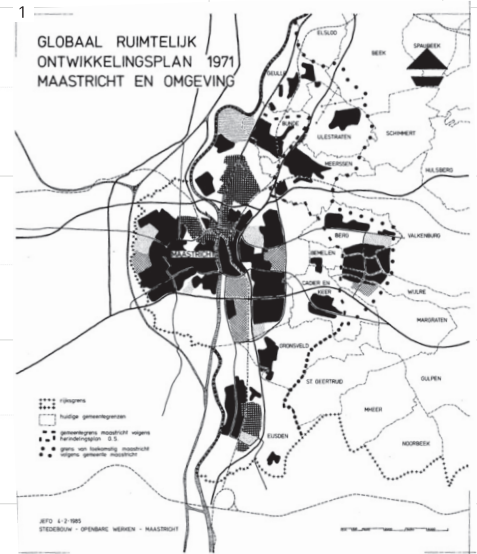
THE PLAN JOKINEN

1. Complexe infrastructuur komt in de plaats van te saneren wijken, zoals hier in Amsterdam. Fotomontage: David Jokinen (1967).
2. Architectuur en infrastructuur versmelten in elkaar. Jokinen liet zich door de metabolistische architectuur uit Japan inspireren. Fotomontage: Kiyonori Kikutake (1963)
3. Binnenstedelijke verkeerscongestie de normaalste zaak van de wereld. De Maastrichter Brugstraat in 1959.



DE SATELLIET- STAD

THE SATELLITE CITY



1. Groot Maastricht betekende niet slechts nieuwbouwwijken, maar ook gemeentegrensverlegging. Een Satellietstad verrijst bij Cadier & Keer, op een kaart uit 1971.
2. Ebenezer Howard ontwierp 'the garden city' als de ideale versmelting tussen de luxes van het urbane en de rust van het rurale leven. Diagram: Ebenezer Howard (1899).

OVER WATER, ONDER BERG

De Maas: van barrière tot publieke ruimte

Maastricht heeft altijd betrekkelijk weinig bruggen gehad. Lange tijd is de Sint Servaasbrug zelfs de enige brug over de Maas geweest. Het is daardoor een icoon in de stad. Gebouwd aan het einde van de 13e eeuw, is de brug met de negen bogen aan het begin van de 20e eeuw niet meer geschikt voor het tegenomen verkeer. Er zijn instortingen. Het plan om een nieuwe brug te bouwen en de oude te vervangen, stuit op groot protest van de bevolking; besloten wordt de brug te behouden en te restaureren. Na de oplevering van de Wilhelminabrug in 1932 ondergaat de Sint Servaasbrug een ingrijpende afbraak en wederopbouw uit beton, waarbij het beton wordt bekleed met de oorspronkelijke steen.

Maar ondanks de gerestaureerde Sint Servaasbrug en de nieuwe Wilhelminabrug, blijft de Maas een barrière, die Oost teveel van West scheidt. Met het oog op het toenemende verkeer, moet er een oplossing komen. De Amerikaanse verkeersdeskundige David Jokinen—die al eerder voorstellen doet voor een toepassing van Amerikaanse infrastructuurmodellen in Nederland—stelt eind jaren '60 een aantal oost-westlijnen voor en een brede ringweg rondom het centrum en de gehele stad. Hoewel deze pas in 1984 gebouwd zal worden, schetst hij op de kaart ook al het tracé van de Noorderbrug met aansluiting op de recentelijk door de stad gelegde E9.

De Noorderbrug krijgt ook een tegenhanger. Een Zuiderbrug moet vanaf de Oeslingerbaan in de Heeg over de Maas reiken naar de Sint-Pietersberg. Daar verdwijnt de snelweg in een tunnel om aan de andere kant van de berg uit te monden in een brug die het hele Jekerdal overspant. Jokinens veelomvattende visie om een noordelijker gelegen Noorderbrug te spiegelen aan een Zuiderbrug die in een meerbaanse, brede boog over de Maas zou spannen en later over het Jekerdal, druist in tegen een besluit dat al aan het begin van de 20e eeuw wordt genomen: het Jekerdal moet een open natuurgebied blijven.

Toch wilde Jokinen de aansluiting van de brug op een interparochiale, westelijke ringweg. Deze rijgt de naoorlogse nieuwbouwwijken Belfort, Pottenberg, Malpertuis, Malberg en Caberg aaneen en sluit aan op de ringweg van de Noorderbrug. Het besef dat meer en meer asfalt niet altijd de juiste oplossing is om verkeerscongestie te verhelpen groeit eind jaren '60 en met het oog op de landschapsverwoesting die een brug door het Jekerdal zal betekenen, is Jokinens brug al gauw van de baan.

In 1968 opent prins Claus de John F. Kennedybrug, die op een noordelijker gelegen locatie dan de Zuiderbrug de Maas oversteekt. Deze kokerliggerbrug is een onderdeel van de Randweg-Zuid en heeft directe afritten naar de Maasboulevard. De ligging van de Kennedybrug is ongunstig te noemen, omdat een groot deel

van het Stadspark verdwijnt en de hooggelegen brug het Villapark, samen met het Percee in Wyck de eerste op de tekentafel geplande stadswijk, doorklieft. Wil burgemeester Michiels van Kessenich, die in één van de vier grote herenhuizen aan de Rond Point woont, een statement maken? De John F. Kennedybrug loopt immers dwars over het plein en vangt de fraaie fontein met asfalt, relingen en stoplichten.

In hoeverre de Zuiderbrug ooit meer dan een concept had moeten worden, zal onduidelijk blijven door materiaalschaarste. Jokinen was verkeersdeskundige, geen stedenbouwer. Hoewel zijn grootse ambities in Maastricht en elders in Nederland nooit gerealiseerd zijn—en misschien ook nooit hadden moeten worden—hebben ze voor veel opspraak gezorgd en het debat in Nederland over hoe op een juiste, ergonomische en ecologische manier met infrastructuur om te gaan aangewakkerd.

1967 — 1987

OVER WATER, UNDER MOUNTAIN

The Meuse: from barrier to public space

Maastricht has always had relatively few bridges. The Sint Servaasbrug was long the only bridge over the Meuse, making it an icon of the city. Built at the end of the thirteenth century, the bridge has nine arches but was in a state of disrepair by the 1930s and no longer suitable for traffic. The plan to build a new bridge and replace the old one was met with objection; instead, it was decided to renovate the bridge. After the opening of the Wilhelminabrug in 1932, the Sint Servaasbrug underwent a drastic reconstruction; concrete supports reinforcing the arches were then covered in the original stone.

Despite the restored Sint Servaasbrug and the new Wilhelminabrug, the Meuse remains a barrier; the city's east and west were too separated. Facing increasing traffic, a solution was needed. At the end of the 1960s, American traffic engineer David Jokinen – who'd already proposed using US infrastructure models in the Netherlands – presented a number of east-west lines and a wide ring road around the centre and the entire city. Although it would not be built until 1984, he outlines routes for the Noorderbrug that connect to the recently built E9 motorway.

A counterpart is planned for Noorderbrug: the Zuiderbrug should reach over the Meuse from Oeslingerbaan in the Heeg to Sint-Pietersberg, where the highway disappears into a tunnel to end up on the other side of the mountain in a bridge that spans the entire Jekerdal. Jokinen's vision to mirror a further-north Noorderbrug with a Zuiderbrug, which would arc a multi-lane road across the Meuse to Jekerdal, contravenes a decision taken at the beginning of the twentieth century to retain Jekerdal as an open nature reserve.

Jokinen wanted to connect the bridge to an inter-district, western ring road, coalescing the new post-war boroughs of Belfort, Pottenberg, Malpertuis,

Malberg, and Caberg and connecting to the ring road from the Noorderbrug. By the end of the sixties, there is a realisation that more asphalt isn't always the solution for tackling traffic congestion and, knowing the devastation to the landscape a bridge over the Jekerdal would cause, Jokinen's plan is rejected.

In 1968, Prince Claus opened the John F. Kennedybrug, crossing the Maas at a more northerly location than the Zuiderbrug. This box girder bridge is part of the Randweg-Zuid (south ring road) and has direct exits to the Maasboulevard. The location of the John F. Kennedybrug is unfavourable, because a large part of the city park disappears behind it and the high-altitude bridge cuts through the Villa Park and the Percee in Wyck, the first city neighbourhood to be planned on the drawing board. Mayor Michiels van Kessenich boasted his dedication to the city saying he'd be willing to have the new Kennedybrug go through his front yard – he lived in one of the four villas on a small square, facing a beautiful fountain. The bridge now runs across the square. Two of the villas remain, one on either side of the bridge, and asphalt, railings, and traffic lights have replaced the beautiful fountain.

The extent to which the Zuiderbrug was planned is unclear due to a lack of documentation on the project. Jokinen was a traffic expert, not an urban planner. Although his grand ambitions in Maastricht and elsewhere in the Netherlands have never been realised – and perhaps never should have been – they have created intense debate on how to ensure a proper, ergonomic, and ecological infrastructure in the Netherlands.

DE BANDEN AANHALEN

Grensverzachting door de jaren heen

De oprichting van de Schengen-zone in 1985 staat vrij grensoverschrijdend verkeer toe, het tekenen van het Verdrag van Maastricht in 1992 brengt de Europese Unie tot stand en de stad Maastricht wil zoveel mogelijk af van fysieke zowel als bestuurlijke barrières. De gemeentes Maastricht en Lanaken zoeken toenadering en ondernemen daarop pogingen om de grens tussen Nederland en België te verzachten in een grote ontwikkeling van het grensgebied boven Malberg, Caberg en het Lanakerveld. Er worden plannen gemaakt voor wandelgebieden, fietspaden, een kanaal, de ontwikkeling van een bedrijventerrein en ook bestaat het plan een oude tramlijn opnieuw leven in te blazen. Veel plannen zijn nog in ontwikkeling en worden in de nabije toekomst voltooid, maar het Cabergkanaal zal geen werkelijkheid worden.

Al in 1863 stelt een internationaal traktaat vast dat er een kanaal moet komen. Omgezet in 1961 tot een verdrag, bepaalt het dat er een verbinding moet worden gegraven tussen het Belgische Albertkanaal en het Nederlandse Julianakanaal: het Cabergkanaal. Dit kanaal zal direct langs de noordgrens van de stad lopen, het Lanakerveld doorkruisen en tegenover het Briegdendok in het Albertkanaal aanlanden. In de daaropvolgende twintig jaar verschuift het conceptuele kanaal steeds meer naar het noorden tot het uiteindelijke tracé om het Lanakerveld (en de nieuwbouwwijk die daar gepland staat) heen zal krullen.

Toch blijkt het kanaal een te 19e-eeuwse en anachronistische oplossing en aan het begin van de 21e eeuw wordt duidelijk dat de opbrengsten niet zullen opwegen tegen de begrote kosten. De stad Luik pleit nog voor een doorgang van de al eeuwenoude plannen, bang dat het aan scheepsverkeer zal moeten inboeten als het Cabergkanaal geannuleerd wordt, maar in 2013 wordt toch een

grote streep door het project gehaald. Tot wederzijdse opluchting van de gemeentes Maastricht en Lanaken. Het Cabergkanaal zou de handel maar miniem ten goede zijn gekomen en het zou met de verdere uitbouw van een sluizencomplex te kostbaar en tijdrovend worden en teveel ruimtelijke impact hebben met het oog op toekomstige ontwikkelingen in het grensgebied.

Een stedelijke studie in 1992 naar de inrichtingsmogelijkheden van het grensgebied Lanaken-Maastricht-Riemst, omhelst ook de komst van een woonwijk in het Lanakerveld, een bedrijventerrein in het Zouwdal, natuur- en recreatiezones met aanplant van bos en een verbeterde infrastructuur. Bij het maken van de plannen blijkt het verschil in bestuurlijke cultuur erg groot: het afwegen van informaliteit tegen formaliteit en het onderscheid tussen de Nederlandse en Belgische bureaucratische systemen leiden tot onduidelijkheden. Bovendien is Maastricht een stad en zijn Lanaken en Riemst dorpen: welke gezamenlijke belangen zijn er eigenlijk? En dan wordt in het stadhuis ook met name richting de opkomende zon gekeken: Céramique is in aanbouw, Amby en Heer worden uitgebreid, voor de A2 worden nieuwe oplossingen bedacht.

De ontwikkeling van het grensgebied laat in de jaren '90 daarom op zich wachten, maar krijgt door de annulering van het Cabergkanaal wel een nieuwe impuls: er doen zich weermeer mogelijkheden voor. In het Zouwdal is er intussen een groene buffer aangelegd tussen de wijken Malberg en Oud-Caberg. En bij Lanaken ontstaat een grensoverschrijdend bedrijventerrein. Hoewel nog onvoltooid anno 2017 zal een fietspad, dat nu nog uit het niets verschijnt en in het niets verdwijnt, zijn voltooiing vinden in de nabije toekomst en ook de spraakmakende sneltramlijn naar Hasselt zal in 2023 werkelijkheid worden.

1961 — 2013

RENEWING CONNECTIONS

Border softening through the years

The establishment of the Schengen zone in 1985 enables free cross-border traffic, and with the 1992 signing of the Maastricht Treaty establishing the European Union, the city of Maastricht wants to remove as many physical and administrative barriers as possible. The municipalities of Maastricht and Lanaken seek a rapprochement and attempt to soften the boundary between the Netherlands and Belgium via a significant development on the border zone above Malberg, Caberg, and the Lanakerveld. Plans are made for hiking areas, cycle paths, a canal, the development of an industrial estate, and to revive an old tramline. Many plans are still in development and will be completed in the near future, but the Caberg canal will not be one of them.

An 1863 international treatise established plans for a canal. A further 1961 agreement stipulated a connection between the Belgian Albertkanaal and the Dutch Julianakanaal: the Cabergkanaal. It will run directly along the northern boundary of the city, cross the Lanakerveld, and arrive opposite Briegden docks in the Albertkanaal. Over the next twenty years, the planned canal will shift northwards until the final route curls around the Lanakerveld (and its proposed new neighbourhood).

Nevertheless, the canal provides an anachronistic nineteenth-century solution to a twenty-first-century problem, and the estimated costs outstrip the benefits. The city of Liège is still arguing for a passage of these centuries-old plans, fearing that it will have to sacrifice shipping traffic if the Cabergkanaal is cancelled, but the project was shelved in 2013, to the mutual relief of Maastricht and Lanaken. The Cabergkanaal would be of minimal benefit to trade, and with the further development of a lock complex, it became too costly and time-consuming; its spatial impact did not align with the border area's

future developments.

A 1992 urban study on the development of the Lanaken-Maastricht-Riemst border area also includes a new residential area in the Lanakerveld, a business park in the Zouwdal, nature and recreation areas with forest planting, and an improved infrastructure. When drawing up the plans, the difference in administrative culture appears to be very large: the weighing of informality against formality and the distinction between the Dutch and Belgian bureaucratic systems lead to ambiguities. Moreover, Maastricht is a city; Lanaken and Riemst are villages – what common interests do they have? The municipality has other priorities: Céramique is under construction, Amby and Heer are being expanded, and new solutions are being devised for the A2.

The development of the border area was therefore delayed in the 1990s, but due to the cancellation of the Cabergkanaal, it was given a new impetus, attracting more opportunities. Meanwhile, a green buffer was built in the Zouwdal between the Malberg and Oud-Caberg, and a cross-border business park was developed in Lanaken. Although still unfinished in 2017, a cycle path, emerging out of nowhere and disappearing into nothing, will soon be completed, and the high-profile express tramline to Hasselt starts running in 2023.

OVER WATER, ONDER BERG

OVER WATER, UNDER MOUNTAIN

1. Na luid protest, werd de Servaasbrug toch herbouwd in 1932.

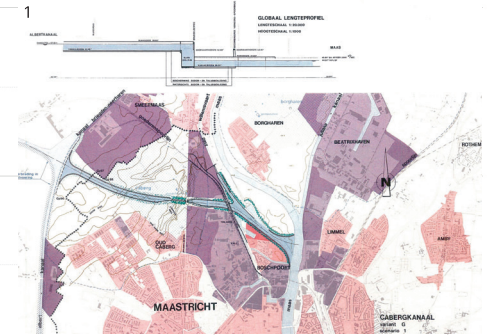
2. Vlak na de opening van de John F. Kennedybrug in 1968, was Randwyck nog een onontgonnen gebied. Tot heden is de Kennedybrug de meest zuidelijke in Maastricht.

3. De Wilhelminabrug werd als verkeersbrug in 1932 ingewijd en moest aansluiting vinden op de Markt. Hier werd een prijsvraag voor een nieuw Stadskantoor voor uitgeschreven. Deelnemend ontwerp: Alphonse Boosten (1931).



DE BANDEN AANHALEN

RENEWING CONNECTIONS



1. Het nog te graven Cabergkanaal definieerde lange tijd de noordgrens van Maastricht. In de loop der jaren werd het kanaal steeds noordelijker op de kaart ingetekend. Kaart uit 1989.

2. Een sneltramlijn naar Hasselt vindt idealiter aansluiting aan het Centraal Station. In 2023 moet de sneltram volledig operationeel zijn. Rendering: De Lijn (2016).

3. Eén van de grensoverschrijdende projecten is een voetgangers- en fietsersgebied. Dit fietspad in het Lanakerveld is voornamelijk onvoltooid, maar wordt in de nabije toekomst over de grens getrokken. Foto: Bert Janssen (2017).

CAMPUS MAASTRICHT

Het grote gebaar van kennisglamour

Met de beruchte toespraak van toenmalig minister van Economische Zaken Joop den Uyl in Heerlen, in 1965, begint het proces van de mijnsluitingen in Limburg. Werkeloosheid neemt toe in de regio, de provincie verarmt. Om de regio nieuwe kansen te bieden besluit het kabinet De Jong in 1969 een achtste medische faculteit in Nederland te grondvesten in Maastricht. De troonrede waarin dit wordt aangekondigd, ontketent groot enthousiasme. De eerste figuurlijke steen van de Rijksuniversiteit Limburg wordt daarmee gelegd.

Architecten Peter Sigmund en Theo Boosten ontfermen zich over het nog te ontginnen Randwyck en laten zich inspireren door de toonaangevende universiteitsstad Louvain-la-Neuve. Deze kwam in Waals-Brabant tot stand, nadat de Leuvense universiteit werd opgesplitst in 1967 in een Nederlandstalig en Franstalige kennisinstituut. De Franstalige universiteit kreeg in 1969 een stedelijke campus in een rurale omgeving. Deze stad ligt in een vallei, bovenop een betonnen plaat: alle infrastructuur en alle verkeer is daaronder verdwenen, volledig uit het zicht. Louvain-la-Neuve is volledig gewijd aan de universiteit en, typisch voor de meer sociaal geënte jaren '70, speciaal voor mensen gebouwd. In Maastricht wordt vlak daarvoor al Randwyck gereserveerd voor de nieuwe universiteit. Randwyck moet een perifere wetenschapscluster worden, zoals een eerste structuurplan uit 1974 al aanduidt, waarop alle functies in de stad nog hun eigen plekjes hadden, zo ook onderwijs. Louvain-la-Neuve werd later een lichtend voorbeeld in de verdere, conceptuele ontwikkeling van Randwyck.

Realisering van de concepten blijft echter uit. Doordat het centrum na de wijksaneringen in de jaren '60 weer toonbaar wordt en de stad kampt met leegstand van historische panden in de binnenstad, stadspaleizen, voormalige kloosters en het oude Gouvernement, bovenop de flinke economische crisis, wordt besloten om de faculteiten onder te brengen in de binnenstad. Het Randwyckterrein heeft thans het MECC, een zich uitbreidend universitair ziekenhuis en een aantal faculteiten. Het is niet het universiteitsstadsdeel geworden waar de gemeente in de jaren '60 en '70 over droomt, maar via omwegen wordt Randwyck wel aan kennis synoniem gesteld.

Entrez Leks Verzijlbergh, toentertijd directeur van woningcorporatie Servatius, die in 1999 pleit voor meer studentenwoningen en, net als in Céramique gebeurt, een grote glamourarchitect weet te strikken om een omvangrijke, universitaire campus te ontwerpen: Santiago Calatrava. Op een braakliggend terrein dat toebehoort aan de gemeente Maastricht, de Universiteit Maastricht en het Academisch Ziekenhuis Maastricht wordt een campus gepland met woonunits, een sporthal, grote, open pleinen en optimale verbindingen met

het openbare vervoer. Het ontwerp wordt gefinaliseerd in 2004.

Om zo effectief mogelijk te werken, wordt de bouw van de campus aanbesteed in afgesplitste onderdelen. Handtekeningen worden gezet, contracten gesloten, de financiering is geborgd en op orde, staatssteun wordt verkregen en de bouw gaat van start. Maar waar het begin aan de Campus Maastricht in 2008 nog gevierd wordt, is het feest in 2009 al voorbij. Verzijlbergh wordt op non-ac-tief gesteld door de Raad van Toezicht van Servatius. Hij wordt beticht van het nemen van onverantwoorde financiële risico's, na fiks oplopende kosten. Externe adviseurs beslissen dat Servatius overambitieuze is en de keuze voor Calatrava megalomaan: Calatrava is berucht om de onvoorzien oplopende kosten van zijn projecten. Den Haag betwist de budgettaire constructies die Servatius door gebrekkige regelgeving kan maken en de financiële crisis gooit nog meer roet in het eten. Het vertrouwen is weg en op 11 november 2009 wordt de bouw van de campus volledig stilgelegd.

CAMPUS MAASTRICHT

The grand gesture of knowledge glamour

Minister of Economic Affairs Joop den Uyl's notorious 1965 speech in Heerlen announced the start of mine closures in Limburg. Regional unemployment increases, and the province becomes poor. To increase opportunities for the area, the 1969 De Jong cabinet decides to establish an eighth medical faculty in the Netherlands in Maastricht. This is announced in the speech from the throne and met with enthusiasm. The University of Limburg lays its first figurative stone.

Architects Peter Sigmund and Theo Boosten are responsible for the still to be developed Randwyck and are inspired by the leading university city of Louvain-la-Neuve, realised in Walloon Brabant after the University of Leuven was split up into a Dutch-speaking and French-speaking knowledge institute in 1967. The French-speaking university moved to an urban campus in a rural setting in 1969. Louvain-la-Neuve lies in a valley, on top of a concrete plate: traffic and infrastructure traffic is kept completely out of sight. Louvain-la-Neuve is entirely dedicated to its university and, typical of the socially oriented 1970s, it is built for people. In Maastricht, Randwyck is allocated the new university. As the first structural plan in 1974 indicates, Randwyck must become a periphery of science clusters superimposed onto a functioning city. Louvain-la-Neuve became a shining example for Randwyck's future conceptual development.

The concepts remain unrealised. Instead, the institutions move to the inner city because – in addition to the severe economic crisis – the neighbourhood renovations of the 1960s make the city presentable again, and the city struggles with using vacant buildings which include city hall, former monasteries, and the old Gouvernement (the seat of local government). The Randwyck site now has the MECC, an expanding university hospital, and a

number of faculties. It has not grown into the university city the municipality dreamt of in the 1960s and '70s, but – in a roundabout way – Randwyck is becoming synonymous with knowledge.

While serving as director of the Servatius housing corporation, in 1999 Leks Verzijlbergh argues for more student residences and, just like in Céramique, manages to attract a renowned glamorous architect to design a large university campus: Santiago Calatrava. On a wasteland belonging to the Maastricht municipality, Maastricht University and the Academic Hospital Maastricht plan a campus with residential units, sports hall, large open squares, and optimal connections to public transport. The design was finalised in 2004.

To work as efficiently as possible, the construction of the campus was put out to tender and split into parts. Documents were signed, contracts agreed, financing was secured and in order, state support was obtained, and construction began. Although the Campus Maastricht was being celebrated in 2008, the party was over by 2009. Verzijlbergh was relieved of his duties by the Servatius Supervisory Board, accused of taking irresponsible financial risks after already incurring substantial costs. External consultants decide that Servatius is over-ambitious and the choice of Calatrava megalomaniacal: Calatrava's projects are notorious for spiralling costs. The government in The Hague challenges the lack of budgetary regulation at Servatius, and the financial crisis throws even more of a spanner into the works. With confidence gone, on 11 November 2009, construction on the campus came to a halt.

Interstedelijke rivaliteit en hoogbouwbeleid

Inter-urban rivalry and high-rise policy

Een modernistische stadsvisie betekent een rigoureuze breuk met de geschiedenis. Het beoogde effect van cityvorming is de sanering van verkrotte centrumwijken en de afbraak van oude en onderkomen panden om het stadscentrum van woon- tot winkel-/werkruimte te maken. Omdat zoveel mogelijk woonruimte gecreëerd moet worden in zo kort mogelijke tijd—er gold immers een groot woningtekort—, bouwt men hoog in plaats van breed. Niet alleen de economische functie van de binnenstad verdient daarom stimulering, maar ook zijn allure. Om de eigen welvaart tentoon te stellen, droomt men ook in Maastricht van het binnenstedelijk oprichten van hoogbouw.

In de 60er en 70er jaren prijken fotomontages van kantoorgebouwen die boven de historische panden van de Maastrichtse binnenstad uittorenen in de kranten, met liefkozende betitelingen als 'Manhattan aan de Maas' en smalende als 'Provinciaal New Yorkje'. De bouw van hoge torens wordt niet als een bedreiging voor het stadsbeeld gezien. De stad ondergaat nu immers grote stedelijke vernieuwing en het ziet er naar uit dat een achterstallige wijk als het Boschstraatkwartier toch met de grond gelijk gemaakt zal worden: waarom zou er dan geen hoogbouw komen te staan? Toch is er nooit een symbiose van historiek en modernistiek ontstaan. Deze concepten hebben nooit geleid tot een grillige Maasskyline.

Na de bijna rücksichtslose bouwdurf van de jaren '60 en de meer bescheiden antropocentrische en sociale mentaliteit van de jaren '70, zijn de jaren '80 een periode van betrekkelijke rust in de gewaagde stadsdromen. Dit heeft voor een groot deel met de oliecrisis te maken. Van een revival van het in grote hoogtes denken, komt het pas weer in de jaren '90. Gemeenteambtenaren keren dan met regelmaat terug uit de grote metropolen met de stiekeme wens ook in Maastricht de hoogbouw te realiseren die de moderne stad zo typeert. Enkele ideeën worden gerealiseerd, zoals de Toren van Siza aan de kop van de nieuwe wijk Céramique en de Colonel naast het centraal station.

In 2005 benadert stedenbouwkundige Jake Wiersma van de gemeente Maastricht de architect Joost Slangen om een ontwerp te maken voor een grote kantoortoren die ten noorden van het MECC zal verrijzen. Als hoogste toren in de stad, met visuele verwijzingen naar de Onze-Lieve-Vrouwebasiliek, moet de 85 meter hoge toren megaconcern DSM verleiden om het hoofdkwartier van Heerlen te verhuizen naar Maastricht. De komst van DSM zal Maastricht extra werkgelegenheid opleveren en nieuwe forensen aantrekken. Het plan verdwijnt echter al gauw in de la, de droom ongerealiseerd.

Bij de gemeente wordt regulering troef: in een nota wordt bepaald hoe Maastricht ingedeeld moet worden in vijf verschillende zones, van beschermde stadsgezichten, stedelijke woon-

milieus tot laagbouwmilieus, waarbij de locatie in de stad de maximaal toegestane bouwhoogte bepaalt. Er wordt een figuurlijk plafond getrokken vanaf de hoogte van het Plateau van Margraten, over de lager gelegen stad heen. Het toeval wil dat de toren van Sint Jan ongeveer tot aan dit plafond reikt. Deze wordt daarom, ook vanuit historisch oogpunt en als onmisbaar icoon, als maatstaf voor Maastrichtse hoogbouw genomen. Nieuwbouw mag niet hoger reiken dan de Sint Jan.

De geschiedenis wijst echter uit dat de Maastrichtse bevolking, ondanks dat er decennialang hoge fabrieksschoorstenen aan de stadsranden hebben gestaan, maar moeilijk kan wennen aan hoogbouw in hun stad, ook als deze maar conceptueel blijft. Céramique stuit op verbazing met haar gebouwen van zes verdiepingen, de Toren van Siza met zijn veertien verdiepingen zelfs op ongenoegen. Welke hoogtes de toekomstige stad zullen bereiken, zal daarom moeten blijken.

A modern urban vision means a rigorous break with history. The intended effect of city formation is to improve dilapidated city districts by demolishing old and residential buildings, lowering the city centre's residential footprint in favour of retail/work spaces. The demand for optimal living space in the shortest possible time, and during a housing shortage, means building high instead of wide. The inner city's economic function, as well as its allure, requires stimulation. To show its prosperity, Maastricht dreams of establishing inner-city high-rise buildings.

In the 1960s and 1970s, montaged proposals showing office buildings towering over the historic buildings of Maastricht's city centre are headline news and given names both affectionate, 'Manhattan on the Meuse', and scornful, 'Provincial New York'. High-rise buildings were not yet perceived as a threat to the cityscape. After all, the city is now undergoing a significant urban renewal, and – with the rundown Boschstraat neighbourhood long overdue its demolition – why shouldn't there be high-rise buildings? But there has never been a symbiosis of history and modernity. These concepts never led to a clash of skylines on the Meuse.

Following the fearless 1960's construction period and the 1970's more modest anthropocentric and social mentality, the 1980s were a period of relative calm for bold city visions. To a large extent, this is because of the oil crisis. In the 1990s, high-rise buildings become popular again. Local government officials regularly return from the big metropolises harbouring a wish to realise a modern city high-rise in Maastricht. Some ideas were achieved, such as the Tower of Siza at the head of the new Céramique district and the Colonel next to central station.

In 2005, urban designer Jake Wiersma of the municipality

of Maastricht approached the architect Joost Slangen to design a large office tower, rising north of the MECC. At 85 meters high, it would be the city's tallest tower, visually referencing the Basilica of Our Lady. The tower should also tempt the vast DSM (Dutch State Mines) to move their headquarters from Heerlen to Maastricht. DSM's arrival would create additional employment opportunities for Maastricht and attract new commuters. The plan, however, soon disappears into the drawer: an unrealised dream.

Overturning regulations is standard at the municipality: a memo stipulates that Maastricht will be divided into five different zones, from protected cityscapes and urban living environments to low-rise surroundings, the city's location determining the maximum building height. A figurative ceiling is drawn outwards from the crown of the Margraten Plateau, spreading out over the town. Coincidentally, the Sint Jan tower reaches this limit. Thus historically and as an indispensable icon, this church becomes a yardstick for high-rises in Maastricht. New constructions cannot be higher than the Sint Jan.

Despite having high factory chimneys in the city for decades, history shows that Maastricht's population is not receptive to high-rise buildings in their city, even at a conceptual level. Céramique caused amazement with its six-storey buildings, and the fourteen-storey Tower of Siza was a source of exasperation. The height of the future city remains to be seen.

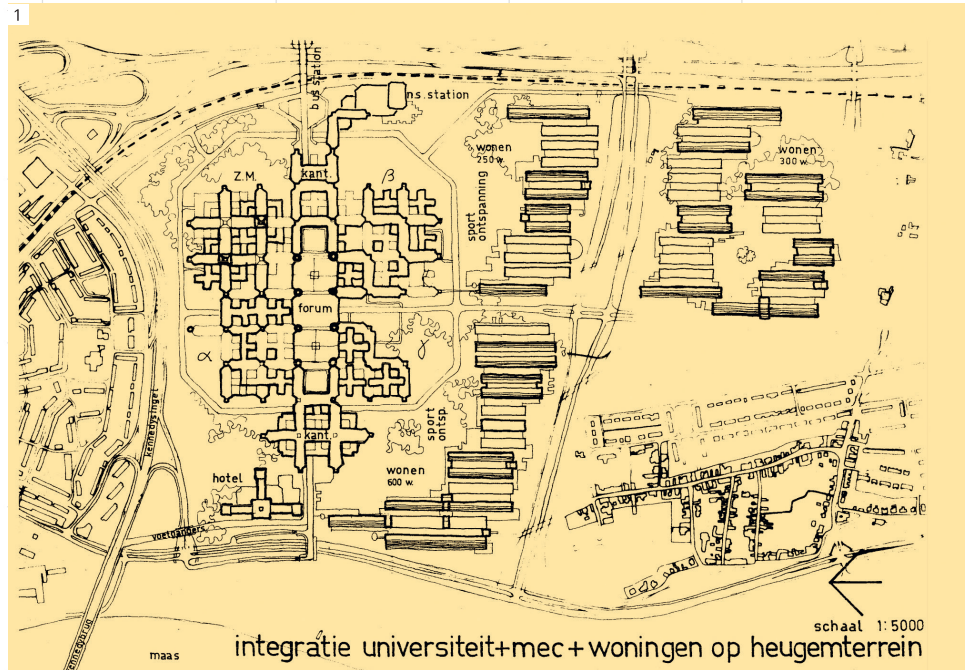
CAMPUS MAASTRICHT

1. De eerste plannen voor Randwyck simuleerden Louvain-la-Neuve en waren als kenniscluster voor de stad bedoeld. Structuurvisie: Peter Sigmund en Theo Boosten (1974).
2. Leks Verzijlbergh en Guus Rondagh prijken met het eindontwerp voor de Calatrava Campus. Foto: Bert Janssen (2008).
3. Na 11 november 2009 bleef de Campus van Calatrava ongebouwd en lange tijd lag de bouwplaats onveranderd in het Randwycker landschap. Foto: Bert Janssen (2009).

CAMPUS MAASTRICHT

DSM HQ

DSM HQ



1. Een hoge toren moest aan de kop van Randwyck prijken. Deze 'toren van Ungers' moest met zijn 85 meter een Maastrichts icoon worden en DSM verleiden het hoofdkwartier te verhuizen. Rendering: Joost Slangen (2005).
2. In een gemeentelijk beleid voor hoger bouwen reikt de Sint Jan met 83 meter tot het figuurlijke plafond boven Maastricht. De stad kent vijf zones met verschillende toegestane bouwhoogtes. Beleid Hoger Bouwen (2007).
3. Al in de jaren '60 smaalden de kranten bij het idee van Amerikaanse hoogbouw in de Maastrichtse binnenstad. Fotomontage: F. Lahaye (1960).

NIEUW CABERG

De moderne parochie in Maastricht

Het Belvédèregebied heeft vanaf de millenniumwisseling de grote ambitie enorme woon- en werkruimte te creëren. Met 4500 beoogde woningen en 100.000 m² kantoorruimte, naast de aanleg van grote winkel- en handelsruimte, zijn de ambities gewaagd te noemen. Ingegeven door de prognose dat Maastricht tot 200.000 inwoners zou groeien, zijn de plannen niet onrealistisch. Deze prognose blijkt echter onjuist, vanwege de vergrijzing waarmee de regio te kampen heeft. De uitvoering van de plannen gaan in 2004 weliswaar van start, maar door de economische crisis wordt de gebiedsontwikkeling te risicovol voor veel private ondernemingen. De invulling van het Belvédèreraamwerk zal daarom meer ad hoc verlopen.

Op het Lanakerveld staat een grote nieuwbouwwijk gepland, pal aan de Belgische grens. De eerste plannen hiervoor stammen al uit een studie naar de ontwikkeling van het grensgebied die in 1992 wordt uitgevoerd. Dat het Cabergkanaal in 2013 definitief wordt geannuleerd, komt alleen maar gunstig uit: geen begrenzend kanaal betekent immers meer ruimte. De wijk, Nieuw Caberg, komt in een fraai, landelijk landschap te liggen. Maar is het levensvatbaar? Pijnpuntje is dat het Lanakerveld in 1579 en in 1703 een belangrijk slagveld is geweest. Er zijn honderden gesneuveld. Een klein monument herdenkt hieraan. En dan is er de afstand tot de binnenstad: woonwijken als Amby Zuidoost en Hazendans zijn ongeveer tegelijk gebouwd (begin jaren '90), maar toch lijkt het eerste stadsdeel populairder dan het tweede. Ook het in de buurt van het beoogde Nieuw Caberg gelegen appartementencomplex Centre Manjefiek Malberg, hoewel compleet met winkelcentrum en basisschool, wordt als niet volledig geslaagd gezien. De afstand van de wijk ten opzichte van de binnenstad lijkt een rol te spelen in de populaire perceptie van wijkkwaliteit. Mogelijk moet Nieuw Caberg ook aan populariteit inboeten omdat het, middenin een groots, weids landschap ver van de binnenstad ligt verwijderd. En neigt de Maastrichtenaar van nature misschien meer naar de glooiingen van de Sint-Pietersberg en het Heuvelland in het oosten? Hemelsbreed hoeft de afstand niet groot te zijn—Maastricht is immers klein en ben je niet sneller met de fiets van het Lanakerveld in de binnenstad, dan vanuit Amby?—maar de ligging van de wijk in het volksoog is desalniettemin van invloed op het succes van de wijk, als deze eenmaal bewoonbaar is.

Toch zijn de plannen voor Nieuw Caberg zo goed als compleet uitgewerkt: er ligt een uitgebreid stedenbouwkundig plan om de wijk in het Lanakerveld te laten verrijzen. Hoewel het plan dateert uit 2008, is er nog niet veel in het gebied gebeurd.

Met de aanleg van de Parklaan, ook bekend als de Groene Loper, en met de doorontwikkeling van het stationsgebied, waar momenteel een planstudie naar wordt uitgevoerd, concentreert

de gemeente zich in het heden tevens meer op Maastricht-Oost. De Maas is een publieke ruimte geworden, met de toevoeging van de Hoge Brug aan het bruggenarsenaal en de overkluising van de Maasboulevard. Ook het vergane traject van de snelweg was een barrière en nu de Groene Loper ontwikkeld en in de nabije toekomst opgeleverd wordt, zijn de verbindingen tot de binnenstad idealer en voorziet Maastricht-Oost een opleving. De komst van een stadscentrum aan het Lourdesplein, op wat ook wel de Vikingsite genoemd wordt, zal voor een nodige en gegunde stadsvernieuwing zorgen op de Oostoever.

Dat betekent niet dat het Belvédèregebied is afgeschreven. Verre daarvan, want ontwikkelingen zijn nog altijd in volle schwing. De woonplannen voor Belvédère zijn op een lager pitje komen te staan, na het instorten van de huizenmarkt. Waar grootschalige wijken gepland stonden in het masterplan, wordt er anno 2017 weliswaar volop en met haast, maar ook compact en met nuchterheid aan de weg getimmerd. Een eerste woongebied komt er daarom op het kleinere terrein achter het Eiffelgebouw. De ontwikkelingen voltrekken zich nog steeds en wellicht groeit Maastricht in de toekomst daarom toch nog verder naar het noorden met landelijk gelegen woonwijken.

NIEUW CABERG

Maastricht's modern parish

Since the turn of the millennium, the Belvédère area had great ambition to build an enormous living and working space. With 4,500 homes, 100,000 m² of office space, and the construction of large retail and commercial premises, it is a bold and ambitious plan. Prompted by forecasts that Maastricht would grow to 200,000 inhabitants, the ideas seem realistic. However, this prognosis remains incorrect, due to the region's ageing population. Although the plan's implementation would start in 2004, the economic crisis means the area's development is too risky for many private companies. The application of the Belvédère framework will, therefore, be on a more ad hoc basis.

At Lanakerveld, a vast new housing estate is planned on the Dutch/Belgian border. The initial plans are based on a border area development study from 1992. The cancellation of the Cabergkanaal in 2013 is advantageous: no bordering canal means more space. The district, Nieuw Caberg, was to be located in a beautiful, rural landscape. But was it viable? A poignant concern is Lanakerveld was a historic battlefield site, both 1579 and in 1703, where hundreds died, and a small monument commemorates this. Another consideration is the distance to the city centre: residential areas such as Amby Zuidoost and Hazendans were also built in the early 1990s, but the former is more popular than the latter. Also planned near the proposed Nieuw Caberg district is the Centre Manjefiek Malberg apartment complex; now complete with a shopping centre and primary school, it is not seen as entirely satisfactory. A neighbourhood's quality is judged by its distance from the inner city. Nieuw Caberg's popularity might also wane because it was set in the middle of a rolling landscape. Are natives of Maastricht perhaps more inclined towards the slopes of Sint-Pietersberg and the Heuvelland in the east? Maastricht

is small, and cycling from Lanakerveld to the city centre is faster than from Amby, but the public's perception of the location nevertheless affects the neighbourhood's success.

In spite of this, plans for Nieuw Caberg are almost complete: there is an extensive urban plan for the Lanakerveld neighbourhood. Although the plan dates from 2008, to date, not much has happened.

Maastricht is also focusing efforts on its eastern side, with the construction of the Parklaan, also known as the Groene Loper (Green Carpet), and the further development of the station area, a study for which is currently being progressed. The Meuse has become a public space, with the addition of the Hoge Brug to the collection of bridges crossing over the Maasboulevard. The cancelled motorway was also a barrier to development, and now that the Groene Loper will soon be completed, the connections to the city centre are more suitable, and Maastricht-Oost is undergoing a revival. The arrival of a city centre on the Lourdesplein, also known as the Viking site, will provide a necessary and much deserved urban renewal of the Oostoever (East bank).

These measures do not mean that the Belvédère area has been written off. Far from it, developments are still forging ahead. Belvédère reduced its housing plans after the collapse of the housing market. In 2017, the master plan's large-scale neighbourhoods are being hurried through, but are more compact and sober. One of the first residential areas is located on a small site behind the Eiffel building. The developments are still taking place, and it is possible in the future that Maastricht will grow even further to the north with rural residential areas.

1992 — 2008

LAS VEGAS AAN DE MAAS

LAS VEGAS ON THE MEUSE

Leisure en city-branding in de 21e eeuw

Leisure and city branding in the 21st century

In de jaren '80 wordt Maastricht als volgebouwd beschouwd. De nieuwe structuurvisie voor 1990-2000, 'Stad in evenwicht, balans in beweging', pleit daarom voor een compacte doch slagvaardige, beeldende en kwalitatieve stadsverbouwing, meer dan de grote, complexe stadsontwikkelingen. Echte uitbreiding van de stad kan enkel richting het noorden. Belvédère is daarvoor het aangewezen gebied: 280 hectare die reiken tot aan de Belgische grens, waar de stad kan worden voorzien van de nodige woon-, werk-, recreatie- en studeer ruimte. De prognose is immers dat Maastricht nog een grote bevolkingsaanreuk mag verwachten. De plannen zijn daarom bijzonder ambitieus. Vanwege de grootschaligheid van de eerste plannen, die vanaf 1999 opgetekend worden, wordt het Belvédèregebied als stedenbouwkundig raamwerk ontworpen.

Stedenbouwkundig bureau Palmboom Urban Landscapes ontwerpt het gebied als 'hardware' waarbinnen zich als 'software' allerhande, individuele transformatieprocessen kunnen ontwikkelen, onafhankelijk van elkaar en zodra de tijd daar rijp voor is. Dat zorgt ervoor dat het gebied een mozaïek van verschillende sferen wordt, net zoals dat geldt voor de rest van de stad, waarbij sprake is van de nevenschikking van oud en nieuw, waarin de ambachtelijkheid van de architectuur zich duidelijk manifesteert en een stoere Bourgondische inborst zich vanuit de binnenstad uitstrekt over het voornamelijk industriële gebied. Stedelijke identiteit is troef, de genius loci wordt gekoesterd.

Ten zuiden van het Noorderbrugtracé, dat onderwerp van grootschalige verschuiving en optimalisatie zal zijn, wordt het gebied Binnensingel omgetoverd tot cultuurcluster. Het gebied, in de volksmond bekend als het Sphinxkwartier, is een aantrekkelijke locatie waar veel externe partijen interesse in tonen en investeringen voorleggen. Mediamagnaat Joop van den Ende presenteert plannen voor een groot theater aan de hoogste bidder en Maastricht dingt mee. Een Theater aan de Maas zal het Landbouwbelang vervangen en valt in een concept tegenover een nieuw beoogde locatie van het MECC aan de Griend. De twee cultuuroevers worden met elkaar verbonden door een ranke voetgangersbrug.

Er wordt hartstochtelijk gepleit de Bassinbrug te slopen om de binnenhaven nieuw leven in te blazen. Megaconcern Harrah's overdondert in 2006 met het nietsontziende plan een gigantisch, Amerikaans gokpaleis bovenop het gedempte Bassin en de gesloopte Sphinxgebouwen te laten landen. In 2008 ontwerpt Jo Coenen een schipvormig theater aan de Maas. De Timmerfabriek moet cultuurfabriek worden en vindt geïnteresseerde partijen in André Rieu in 2009 en in Pathé. Maastricht krijgt er een iconisch cultuurgebied en een aantrekkelijke stadspoort bij.

Maar het 'Las Vegas aan de Maas' blijft uit door de zich opdringende financiële crisis en het terugtrekken van de grote investeerders. Harrah's verkoopt zijn casino aan Luik, nadat Valkenburg zich sterk tegen de komst van een casino in Maastricht had uitgesproken. Het debacle rondom de Campus Maastricht in Randwyck in 2009 helpt het publieke en politieke vertrouwen in Belvédère ook niet. Het Belvédèreplan wordt drastisch omgegooid. Specifiek ontworpen om rekening te houden met onverwachte ontwikkelingen is men in staat bepaalde ontwikkelingen toch gedeeltelijk uit te voeren. De verplaatsing van de Noorderbrug staat daarmee eerder op de planning dan aanvankelijk en ook de verbouwing en herbestemming van het Eiffelgebouw, de Timmerfabriek en de omringende loodsen komen nu vóór de bouw van grootschalige nieuwbouwwijken.

Het raamwerk staat nog steeds, al kunnen de plannen nu misschien wel compacter genoemd worden. Belvédère is een gebied dat zeker nu volop in ontwikkeling is, maar de grote plannen waar oud-burgemeester Gerd Leers zo hartstochtelijk voor vocht, zullen nooit meer dan luchtkastelen zijn.

By the 1980s, Maastricht appears to be fully developed. The new structural vision for 1990 to 2000, 'City in Balance, Balance in Motion', therefore argues for a more compact, yet effective, visual and qualitative urban development rather than large, complex urban developments. Only the city's north allows for expansion. Belvédère is the area designated for this: extending 280 hectares to the Belgian border, where the city can be provided with the necessary living, working, recreation, and study space. After all, the prognosis is that Maastricht can still expect to attract a large population. The plans are therefore particularly ambitious. Because of the large scale of the first plans, which began in 1999, the Belvédère area is designed within an urban framework.

Urban planners Palmboom Urban Landscapes approach the area as 'hardware' in which all kinds of 'software' can be implemented – individual transformation processes can develop independently of one another and at the appropriate moment. As with the rest of the city, the area becomes a mosaic of different atmospheres, juxtaposing old and new and including traditional architecture as part of the city centre's bold Burgundian character and stretches from the inner city over the mostly industrial area. Urban identity is an asset; the genius loci are cherished.

To the south of the Noorderbrug route, which will be the subject of large-scale shifting and optimisation, the Binnensingel area will be transformed into a cultural cluster. The area, popularly known as the Sphinxkwartier, is an attractive location where many external parties show interest and propose investments. Media mogul Joop van den Ende presents plans for a large theatre to the highest bidder and Maastricht competes. A Theater aan de Maas will replace the Landbouwbelang building and fits into a

concept for a new intended location opposite the MECC on the Griend. A slender footbridge connects the two cultural embankments.

There is a passionate plea to demolish the Bassin Bridge to revitalise the inner-city harbour. In 2006, the Harrah's corporation stunned the city with the unscrupulous plan to locate a gigantic, American gambling palace on top of a filled-in Bassin and demolished Sphinx buildings. In 2008, Jo Coenen designed a ship-shaped theatre on the Meuse. The Timmerfabriek has to become a culture factory and finds interest from André Rieu and Pathé in 2009. Maastricht gets an iconic cultural area and another attractive entrance to the city.

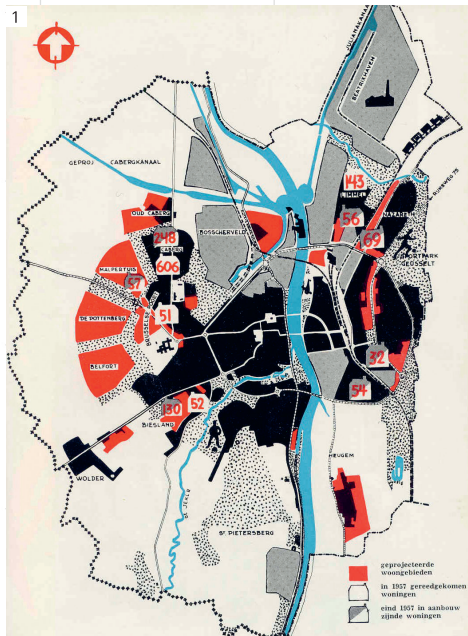
But the 'Las Vegas on the Meuse' idea had yet to face the imminent financial crisis and withdrawal of the big investors. Harrah's sells the casino to Liège, after Valkenburg, known for its tourist attractions, strongly opposed the arrival of a competing casino in Maastricht. Nor does the 2009 debacle surrounding Campus Maastricht in Randwyck help with public and political confidence in Belvédère. The Belvédère plan has drastically changed. It can now accommodate unexpected events by being able to implement certain developments only partially. The relocation of the Noorderbrug is now more on schedule than it initially was, and the renovation and repurposing of the Eiffel building, the Timmerfabriek, and the surrounding warehouses are being done before building new large-scale housing estates.

The urban framework still stands, but its plans are more compact. Belvédère is an area now fully under development, but the plans former mayor Gerd Leers so passionately fought for will never be more than castles in the sky.

2006 — 2013

NIEUW CABERG

NIEUW CABERG



1. Maastricht breidde na de oorlog uit naar het westen met de bouw van een waaijer van parochiewijken. Later werd de enige uitbreidingsmogelijkheid alleen nog in het noorden gevonden, op het Lanakerveld. Uitbreidingsplan: Frans Dingemans (1956).

2. De parochiewijk centreert eengezinswoningen ruim en licht wonen rondom een centraal plein met kerk, school en winkels. Foto: Heer (1970).

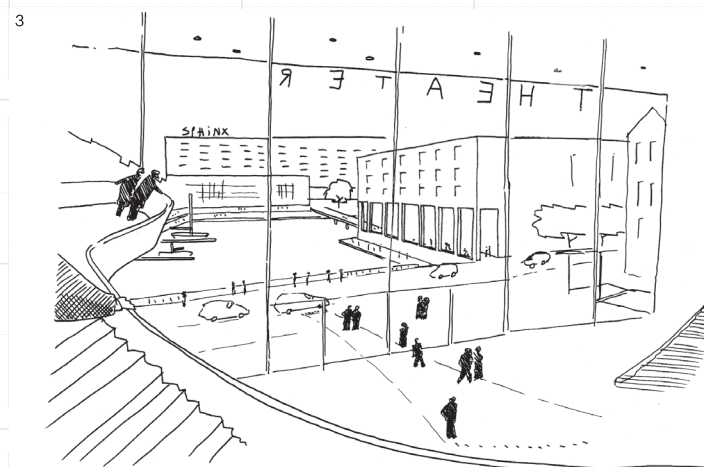
3. Licht en groen wonen in het Lanakerveld. Stedenbouwkundig plan: Els Bet Stedenbouwkundige (2008).

LAS VEGAS AAN DE MAAS

LAS VEGAS ON THE MEUSE

1. Het idee voor een Maastheater bestaat nog lang en neemt uiteindelijk een scheepsvormige gestalte aan. Rendering: Jo Coenen (2009).

2. en 3. Al in de eerste masterplannen voor Belvédère wordt het gebied rondom het Bassin als nieuwe cultuurzone bestempeld. Een gloednieuw theater verschijnt op de plek van het Landbouwbelang, aan de Maas. Sferenplan: Palmhout Urban Landscapes (2007).



3. Licht en groen wonen in het Lanakerveld. Stedenbouwkundig plan: Els Bet Stedenbouwkundige (2008).

Het is af

Christophe Van Gerrewey

Het lijkt aannemelijk om wat niet voltooid is als mislukt te beschouwen. Een project is een in tijd en middelen begrensde activiteit die wordt verricht om iets te creëren, en een plan is niet alleen een doel, maar ook een idee over hoe het einddoel bereikt kan worden. Plannen en projecten streven naar een einde, en naar een moment waarop verwachtingen en verlangens gerealiseerd zijn. Het zou toch absurd zijn om ergens aan te beginnen als je niet rekening houdt met een gecontroleerd en niet zomaar toevallig einde?

*

Desondanks is het niet zo eenvoudig, om te beginnen omdat een slot vaak arbitrair is, en van buitenaf wordt opgelegd – het is zelden eigen aan een werk, als de allerlaatste eigenschap ervan. Dat is zeker zo voor poëzie, zoals de Franse dichter Paul Valéry duidelijk heeft gemaakt. 'Een gedicht', aldus Valéry, 'is nooit af – het is altijd een accident dat het beëindigt, dat wil zeggen: dat het aan het publiek geeft. Het gaat om luiheid, om de vraag van een uitgever – de druk van een ander gedicht. Maar nooit toont de staat van het werk zelf (als de auteur geen dwaas is) dat het niet verdergezet kan worden, veranderd, beschouwd als een eerste benadering, aan het begin van een nieuwe zoektocht.' Het is tegelijkertijd romantisch en lucide: wie aan een tekst werkt, kan niet anders dan beseffen dat er van noodzaak geen sprake is. Een dichter die bepaalt wanneer de voltooiing van een gedicht zich aandient, die maakt zichzelf wat wijs, en die beseft niet dat er duizenden andere mogelijkheden zijn, en dat het werkmateriaal – op voorwaarde dat het complex en belangrijk genoeg is – tot in het oneindige kan herschikt, herschreven en hergeformuleerd worden. Creatie ontstaat bij gratie van twijfel – hoe zou iets dat begint bij de lege vrijheid van een wit blad, kunnen uitgroeien tot gebeitelde zinnen met de even sluitende als stuitende zekerheid dat er geen woord aan te veranderen valt?

*

Het is geen toeval dat de grote moderne romans – De man zonder eigenschappen van Musil, Bouvard en Péchuchet van Flaubert, Het slot van Kafka, Op zoek naar de verloren tijd van Proust, en recenter De bleke koning van David Foster Wallace –

onvoltooid zijn en niet te voltooien waren, omdat ze eerder dan een efficiënte spanningsboog, een narratief patroon of een procesmatige planning, het zoeken, de woekering, de twijfel en de onmogelijkheid van monumentale afronding als uitgangspunt hebben. Op een gelijkaardige manier zijn bijvoorbeeld de onafgewerkte standbeelden die Michelangelo in 1525 van een reeks slaven maakte, kunstwerken die – non-finito – uitstekend aan moderne gevoeligheden tegemoet komen. Omdat het hoofd en de benen zich nog in het marmer bevinden, worden de mannelijke figuren generischer en onbepaald, en lijken de lichamen zich te verzetten tegen de eenduidige en statische manier waarop ze zullen worden verbeeld. Noem niemand gelukkig vooraleer hij dood is, zo zeiden de oude Grieken, maar omgekeerd is het zo dat een kunstwerk dat op dwingende wijze als afgerond en onveranderlijk wordt gepresenteerd, een doodse artificialiteit in zich draagt, en nooit levendig te noemen valt.

*

Dat deze overwegingen over voltooiing en afwerking niet zomaar van toepassing zijn op gebouwen en stadsplannen, toont dat architectuur en stedenbouw, zoals bekend, geen kunsten zijn zoals alle andere. In de inleiding op Unbuilt America. Forgotten Architecture in the United States from Thomas Jefferson to the Space Age uit 1976 heeft kunsthistoricus George R. Collins soorten van 'onafgewerktheid' opgesteld. 'De belangrijkste categorieën van 'ongebouwdheid' lijken te zijn: (1) niet uitgevoerd zoals gepland; (2) niet echt bedoeld door de 'aanstichter' om gemaakt te worden; en (3) begonnen maar nooit voltooid. De eerste categorie zou dan een negatieve situatie zijn (hoewel de intentie positief was), de tweede zou een positieve situatie zijn (hoewel de intentie waarschijnlijk negatief was), en de derde categorie is dan half en half: De tweede categorie, zo zou Collins er aan toegevoegd kunnen hebben, is het minst waardevol of typisch, precies omdat dit soort werken (die al snel het etiket 'visionair' of 'fantastisch' meekrijgen) te artistiek, literair of fictioneel zijn om voor echt architecturaal te kunnen doorgaan. Het werk van een architect of een stedenbouwkundige is op een andere manier uit op voltooiing en realisatie dan dat van een kunstenaar of een romancier: het wil ingrijpen in wat al bestaat, en materiële wijzigingen aanbrengen in de wereld en de maatschappij. Met een omkering van het citaat van Valéry: nooit toont de staat van het werk zelf (als de architect geen dwaas is) dat het niet voltooid kan worden. Projecten voor gebouwen of

stadsdelen slagen erin, als het goed is, de obstakels die voltooiing in de weg staan, altijd elders te situeren, en tot andermans probleem te maken. Ze dagen de wereld en de maatschappij uit, door wijzigingen voor te stellen die zo vanzelfsprekend lijken, dat ze suggereren hoe absurd het zou zijn mochten ze onvoltooid blijven.

*

De auteur van de inleiding op Unbuilt America, George R. Collins, was niet toevallig een van de belangrijkste biografen van Antonio Gaudí, de Spaanse architect aan wiens Sagrada Familia in Barcelona al sinds 1882 wordt gewerkt, hoewel er wordt gehoopt dat in 2026 de basiliek klaar zal zijn, gelijktijdig met het eeuwfeest van het overlijden van Gaudí. Net als onafgewerkte moderne romans, is de Sagrada Familia een krankzinnige exercitie met de regels en kenmerken van een traditioneel genre – in dit geval de gotische kathedraal. Het gaat om een spel dat altijd anders kan, dat steeds verder gedetailleerd en uitgewerkt kan worden, en dat haast niet tot een vaste vorm kan stollen. Het probleem van Gaudí en zijn kathedraal stelde zich reeds bij de voorstelling van de sprookjesachtige plannen, die – achteraf gezien – te beschouwen zijn als een laatste, bijna wanhopige en hevige stuip trekking van de kerkenbouw in een gelaïciseerde wereld. Het belangrijkste verschil met een onvoltooid kunstwerk blijft dat er wel degelijk een einde is bedacht en uitgetekend door de architect. Een gebouw is, normaal gezien, twee keer 'af': eerst als het wordt 'besteld' en daarna getekend en gedetailleerd, en vervolgens als het wordt geconstrueerd en gerealiseerd. Het cruciale moment doet zich voor ergens in het midden, op het moment dat een project een project blijft, of werkelijkheid wordt.

*

Natuurlijk zijn er prozaïsche en weinig boeiende redenen waarom gebouwen of stadsprojecten niet gerealiseerd worden: de architect sterft, een technologie is van de ene dag op de andere voorbijgestreefd, de opdrachtgever gaat failliet of een andere burgemeester wordt verkozen. Maar soms staat er niets minder dan de eigenheid van een historisch tijdperk op het spel. Een van de meest sprekende voorbeelden uit de vorige eeuw is dat van het Sea Trade Center in de haven van Zeebrugge, aan de Noordzeekust in België. In 1988 werd er een wedstrijd georganiseerd voor een ferryterminal, die het personenverkeer per boot over het water, van het Europese vasteland naar het Verenigd Koninkrijk, in de

toekomst aantrekkelijk en zelfs spannend zou kunnen maken, ook om de concurrentie met de ondergrondse hogesnelheidstrein aan te kunnen. Vijf architecten, waaronder Aldo Rossi, Charles Vandenhove en Bob van Reeth, maakten een ontwerp voor deze laatmoderne tempel, maar het was het project van OMA en Rem Koolhaas dat door de jury werd uitgekozen: een globevormig knooppunt van circulatielijnen, toeristische activiteiten, handelsroutes en vergezichten – een glanzende, perfect realiseerbare vuurtoren voor wat op dat moment, vlak voor de val van de Berlijnse Muur, zou kunnen uitgroeien tot een van de centra van de nog jonge Europese Unie. Uiteindelijk werd het project afgeblazen, omdat de Zeebrugse haven reeds vermoedde dat er met Eurostar en Ryanair niet te concurreren viel. Het onvoltooid project van OMA stelt vandaag de stoutmoedige vraag of het werkelijk zo had moeten lopen, en of Europa – mits de juiste, zichtbare, symbolische architectuur – zich ook anders had kunnen ontwikkelen.

*

Terugblikken op onvoltooiden projecten uit de geschiedenis van de architectuur en stedenbouw is een waardevolle en fascinerende bezigheid, zeker als de redenen waarom ze niet af zijn, nooit alleen maar persoonlijk of anekdotisch blijken. Soms is er niets minder dan hoogmoed en zelfoverschatting in het spel, van de miskenning van schaal of van de mogelijkheden van technologie, of van de politieke moeilijkheden om consensus te creëren. Maar altijd worden zowel het heden, het verleden als de toekomst uitgedaagd. 'Wat mij betreft', zo schreef opnieuw Paul Valéry, 'kunnen hetzelfde onderwerp en nagenoeg dezelfde woorden tot in het oneindige hernomen worden en je een leven lang bezighouden.' Hetzelfde geldt, maar dan anders, voor onvoltooiden ontwerpen, omdat ze tonen dat ook sleutelmomenten en verondersteld onvermijdelijke historische beslissingen voor herziening vatbaar zijn, omdat er geen deterministische wetten de geschiedenis bepalen, omdat alles altijd anders had kunnen gaan dan het vervolgens in werkelijkheid ging, en omdat het de wereld zelf blijft die nooit af is. Het is niet omdat voortuitgang vandaag relatief is geworden, dat de toekomst zowel als het verleden niet toch op een positieve manier vorm kunnen krijgen.

It's Done

Christophe Van Gerrewey

It seems plausible to consider as failed that which is incomplete. A project is an activity bound by time and means that is done to create something. A plan is both a goal and an idea of how to achieve it. Plans and projects strive for an end and to a moment when expectations and desires are fulfilled. Would it be absurd to start something without taking into account a controlled, and not coincidental, end?

*

But the reality is more complicated. To start with, an end is often arbitrary and externally imposed – it is seldom a characteristic of work; rather, it is its very last aspect. This is indeed the case for poetry, as the French poet Paul Valéry made clear when he wrote: 'A poem is never finished; it's always an accident that puts a stop to it – i.e., gives it to the public. Among these "accidents" are: lassitude, pressure from a publisher, the upsurge of another poem. But never does the actual state of the work (if the author's not a fool) demonstrate that it could not be carried further, changed, and treated as a first rough draft or the starting point of some new venture.' At the same time, it is romantic and lucid: as anyone who works on a text will appreciate, it is often not a necessity. A poet who determines when the poem's completion presents itself, thus fooling him or herself, does not realise that there are thousands of other possibilities and that the work material – provided it is complex and important enough – can be infinitely rearranged, rewritten, and rephrased. Creation arises by the grace of doubt – how could something that starts with the freedom of a blank page develop into chiselled sentences and the equally conclusive and shocking certainty that no word can be changed?

*

It is no coincidence that many of the great modern novels – Musil's *The Man Without Qualities*, Flaubert's *Bouvard en Pécuchet*, Kafka's *The Castle*, Proust's *In Search of Lost Time*, and later *The Pale King* by David Foster Wallace – are unfinished and could not be completed because rather than an efficient story arc, a narrative pattern, or a process-based plan, the starting point is instead the search, excrescences, doubt, and the impossibility of monumental completion. Similarly, Michelan-

gelo's unfinished statues of slaves, made in 1525, are works of art that – non-finito – perfectly resonate with modern sensitivities. The head and legs remain to be carved from the marble, making the male figures more generic and indeterminate, and the bodies seemingly oppose their unambiguous and static portrayal. According to the ancient Greeks, one should: 'Call no man happy until he is dead.' Conversely, it is equally valid that an artwork compellingly presented as complete and unchanging carries a deadly artificiality and can never be called alive.

*

The fact that these considerations about completion and finishing cannot simply be applied to buildings and city plans shows that architecture and urban planning are not, as is known, like all other art forms. In the introduction to the 1976 publication *Unbuilt America: Forgotten Architecture* in the United States from Thomas Jefferson to the Space Age, art historian George R. Collins describes different kinds of 'unbuiltness'. 'The major categories of unbuiltness would appear to be (1) not carried out as planned; (2) not really intended by its instigator to be "done"; and (3) begun but never completed. The first would be considered to be a negative situation (although the intention was positive), the second to be a positive situation (although the intention would appear quite negative) and the third to be half-and-half.' Collins might have added to the second category that it is the least valuable or typical, precisely because these kinds of works (which quickly attain the label 'visionary' or 'fantastic') are too artistic, literary, or fictional to be considered as architecture. Regarding completion and realisation, the work of an architect or urban planner is different than that of an artist or a novelist: it wants to intervene in what already exists and make material changes to the world and society. Reversing the above quote from Valéry, one could propose: never does the state of the work itself (if the architect's not a fool) demonstrate that it cannot be completed. All going well, projects for buildings or districts succeed in situating elsewhere the obstacles that impede completion, making them somebody else's problem. They challenge the world and society by proposing changes seemingly so obvious that they imply the absurdity of being left unfinished.

*

It is not by chance that George R. Collins, the author of the introduction to *Unbuilt America*, was also one of the most important

biographers of Antonio Gaudí, the Spanish architect whose *Sagrada Familia* in Barcelona has been underway since 1882, although it is hoped that the basilica will be ready in 2026 to coincide with the centenary of Gaudí's death. Like the unfinished modern novel, the *Sagrada Familia* is an insane exercise in the rules and characteristics of a traditional genre – in this case, the Gothic cathedral. It is a game with constantly changing rules that, through continually adding details and elaborations, can hardly solidify into a fixed form. The problem for Gaudí and his cathedral was already evident in the presentation of its implausible plans, which – in retrospect – can be regarded as a last, almost desperate, violent convulsion of a church being built in an increasingly secular world. The main difference with an unfinished work of art remains that an end has indeed been devised and drawn up by the architect. A building is normally 'completed' twice: firstly when it is 'commissioned', thus drawn and detailed, and secondly when it is constructed and realised. The crucial moment ensues somewhere in the middle: the point at which the project either remains a project or becomes a reality.

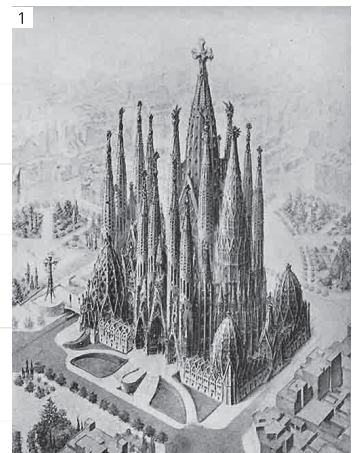
*

Of course, there are prosaic and uninteresting reasons why buildings or urban projects go unrealised: the architect dies, one technology overtakes another, the client goes bankrupt, or a new mayor is elected. But sometimes, it is the singularity of a historical era that is put at stake. One of the most striking examples from the last century is the *Sea Trade Center* for the port of Zeebrugge on Belgium's North Sea coast. In 1988, a competition solicited designs for a new passenger terminal for ferries travelling between the European mainland to the United Kingdom; it should be exciting, an attraction for the future even, and was intended to compete with the high-speed channel tunnel trains. Five architects, including Aldo Rossi, Charles Vandenhove, and Bob van Reeth, submitted designs for this late-Modern temple. The jury chose a project by OMA and Rem Koolhaas: a semi-spherical-topped node of circulatory roads, tourist activities, trade routes, and vistas – a gleaming, perfectly realisable beacon for what, at that time, just before the fall of the Berlin Wall, could become one of the centres of a budding European Union. The project was eventually abandoned because the port of Zeebrugge already anticipated indomitable competition from Eurostar and Ryanair. Today, OMA's unrealised project poses the bold question of whether

this was the right decision and whether Europe – given the correct, visible, symbolic architecture – could have developed differently.

*

Looking back on unrealised projects from the history of architecture and urban planning is both a valuable and fascinating activity, especially when the reasons for going unrealised are not merely personal or anecdotal. Sometimes it can be pride and overconfidence in the game, a misjudgement of scale or the possibilities of technology, or the political difficulties to create consensus. But the past, present, and future are always challenged. To continue from Paul Valéry: 'I believe that the same subject and almost the same words could be worked over ad infinitum and provide a whole life's occupation.' The same applies, but differently, to unrealised designs, because they show that key moments and supposedly inevitable historical decisions are subject to review, because no deterministic laws determine history, because everything always could have gone differently than it actually went, and because the world itself is never finished. Although progress, in today's parlance, has become a relative value, the future, as well as the past, can still be shaped in a positive way.



1. De Sagrada Familia in Barcelona zal in 2026, met architect Gaudí's 100e sterfdag, voltooid zijn.

2. Het Sea Trade Centre in Zeebrugge moest de belangrijkste continentale haven naar Groot-Brittannië worden. Ontwerp: Rem Koolhaas/OMA (1988).

Colofon / Colophon

Participanten / Participating
Architecten-en-en | AMA
Group Associated architects |
Wiel Arets Architects | Els Bet
Stedenbouwkundige | Mathieu
Bruls | Santiago Calatrava –
Architects & Engineers | Guy
Cleuren – architectuur & ruimtelijke
planning | Jo Coenen Architects &
Urbanists | Mirjam Depondt | Karel
Dicker | Gemeente Maastricht |
Christophe van Gerrewey |
Gerdo van Grootheest | Slangen
Hochstenbach Architecten | Hans
Hoorntje | Bert Janssen Photography
| Carola Janssen | Hans Kollhoff
Architekten | Wiel Kusters | Gerd
Leers | Marc Maurer | De Nieuwe
Context | Omgeving – Landscape
Architecture Urbanism | Frits
Palmbout _ Urban Landscapes |
Tim Prins | Guus Rondagh | Huub
Smeets | Jacqueline Verhees |
Guy Vloebergh | Vesteda | Leks
Verzijlbergh | George Vogelaar
Producties | Jake Wiersma |
Zuiderlucht

UN VOLL ENDETE.

Curatoren / Curators:

Remco Beckers
Saskia van Stein

Project assistentie / Project assistance:

Ilona van den Brekel
Agnes Paulissen

Ruimtelijk ontwerp / Spatial Design:

Maurer United Architecten:
Marc en/and Nicole Maurer
en/and Annika Frencken

Grafisch ontwerp / Graphic Design:

Studio Noto: Ivo Straetmans

Filmmaker: WeDoVoodooTV:

Daniël van Hauten en/and
Veronika Schobere

Interviews:

Saskia van Stein
Ilona van den Brekel

Editing:

Saskia van Stein
Veronika Schobere

Rendering:

De Nieuwe Context: Roel Slabbers
en/and Joey Rademakers

Teksten / Texts:

Remco Beckers

Vertaling / Translation:

Jason Coburn

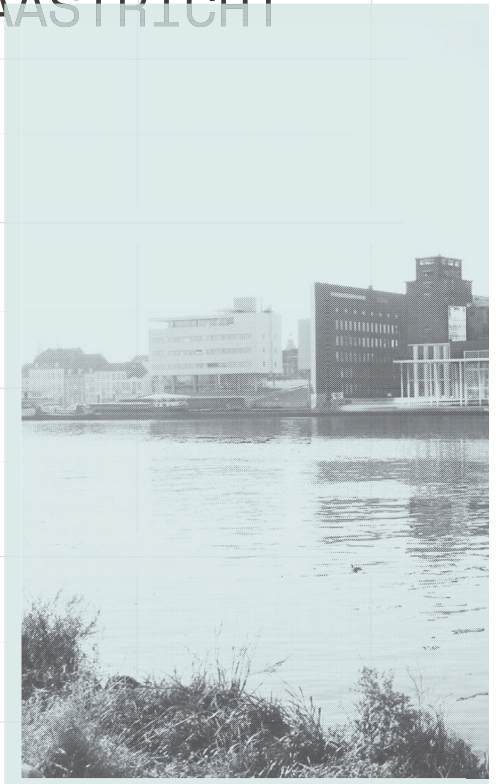
Communicatie / Communication:

Joyce Larue

Opbouwteam / Construction team:

Reinier van de Meer, Lyanne
Polderman, Thomas Hütten,
Karel Dicker

NOOIT GEBOUWD MAASTRICHT



WWW.BUREAU — EUROPA.NL

Met dank aan / Special thanks to:

Roy Bertholet | Paul Devens |
Dagblad De Limburger | Gemeente
Maastricht | Fred Humblé |
Infocentrum/projectbureau
Belvédère | Servé Minis | Mike
Pfisterer | Peter de Ronde | Paul
van der Steen | Danny Schiffeleers |
Projectbureau A2 Maastricht |
Het Nieuwe Instituut | Jake
Wiersma | 3W real estate |

Dit project is naar een idee van
Wido Smeets, directeur Cultureel
Maandblad Zuiderlucht; Wim
Ortjens, directeur Communicatie
bij de gemeente Maastricht,
fotograaf Chris Keulen, uitgevoerd
door Bureau Europa

A project conceived by
Wido Smeets, director of
cultural monthly magazine
Zuiderlucht, Wim Ortjens,
director of Communications
at the municipality Maastricht,
photographer Chris Keulen,
realized by Bureau Europa

Bureau Europa wordt ondersteund door /
Bureau Europa is supported by

provincie limburg



Gemeente Maastricht

stimuleringsfonds
creatieve industrie

bureau
europa

Platform
voor
architectuur
& design