

**NIEUWBOUW  
VAN EEN BRUG OVER HET ALBERTKANAAL  
TE VROENHOVEN.**

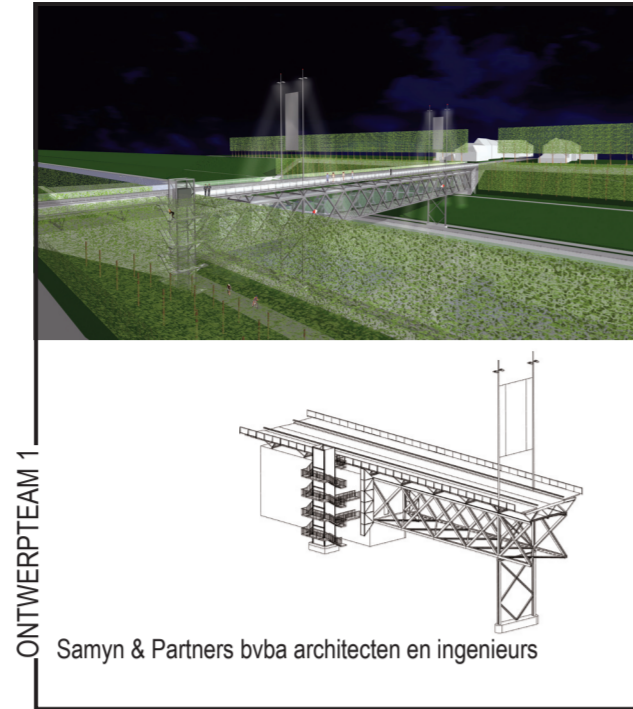


Het Albertkanaal is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opgenomen als drager van economische activiteiten op Vlaams niveau. Dit vergt een verbreding van het kanaal. Daardoor zijn een aantal bruggen te vervangen. In dit project is de vervanging van de brug van Vroenhoven opgenomen. De huidige betonnen brug dateert uit de jaren 40 en werd tesamen met de naastgelegen bunker beschermd om zijn historische betekenis. Gezien het belang van de verbreding van het

Albertkanaal mag de beschermde brug toch vervangen worden. De nieuwe breedte van het kanaal bedraagt 86 meter tussen de kaaimuren. Over deze breedte moet de vrije doorvaarthoogte 9,10 meter bedragen. De bunker dient bewaard te blijven. Deze is van historisch belang omdat hier op 10 mei 1940 het treffen plaatsvond tussen het Belgische en het Duitse leger en hier dus voor België de oorlog begon.

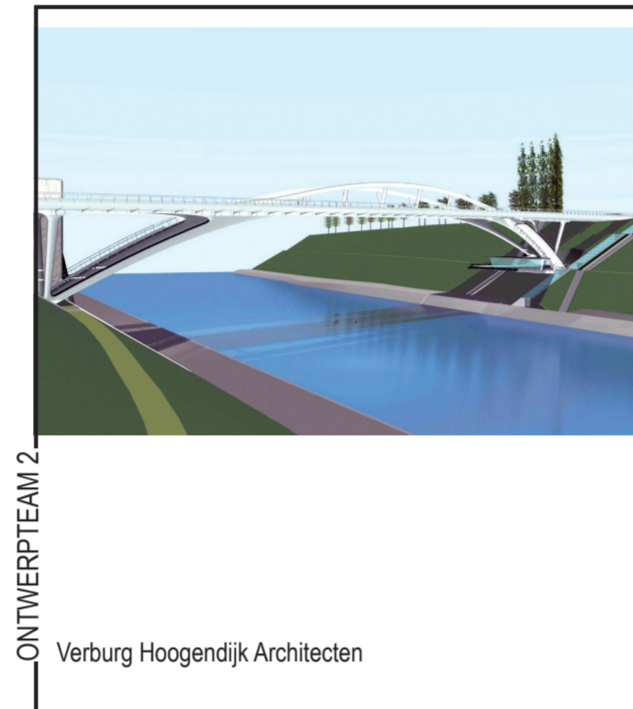


LOCATIE	PUBLICATIEDATUM	12/10/2001
Maastrichtersteenweg 3770 Vroenhoven	SELECTIEDATUM	28/12/2002
BOUWHEER	GUNNINGSDATUM	
nv Zeekanaal en watergebonden grondbeheer Vlaanderen	CONTRACTDATUM	
	OPLEVERINGSDATUM	



ONTWERPTEAM 1

Samyn & Partners bvba architecten en ingenieurs



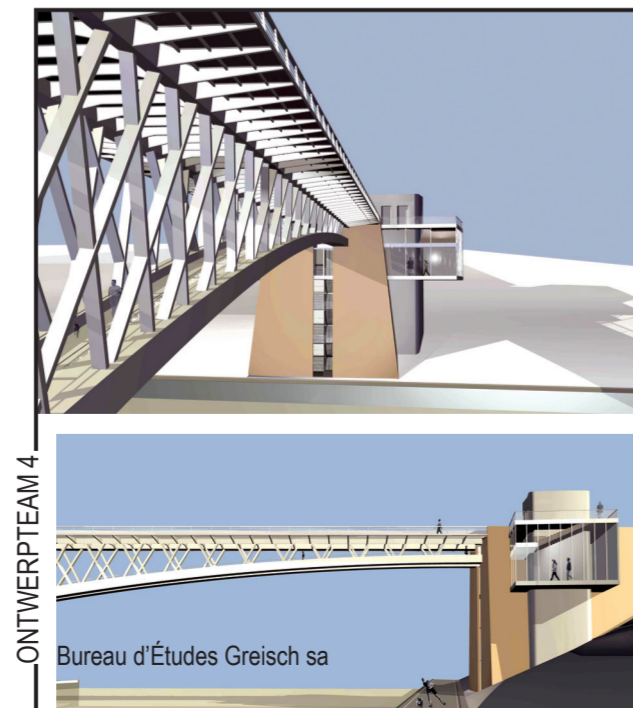
ONTWERPTEAM 2

Verburg Hoogendijk Architecten



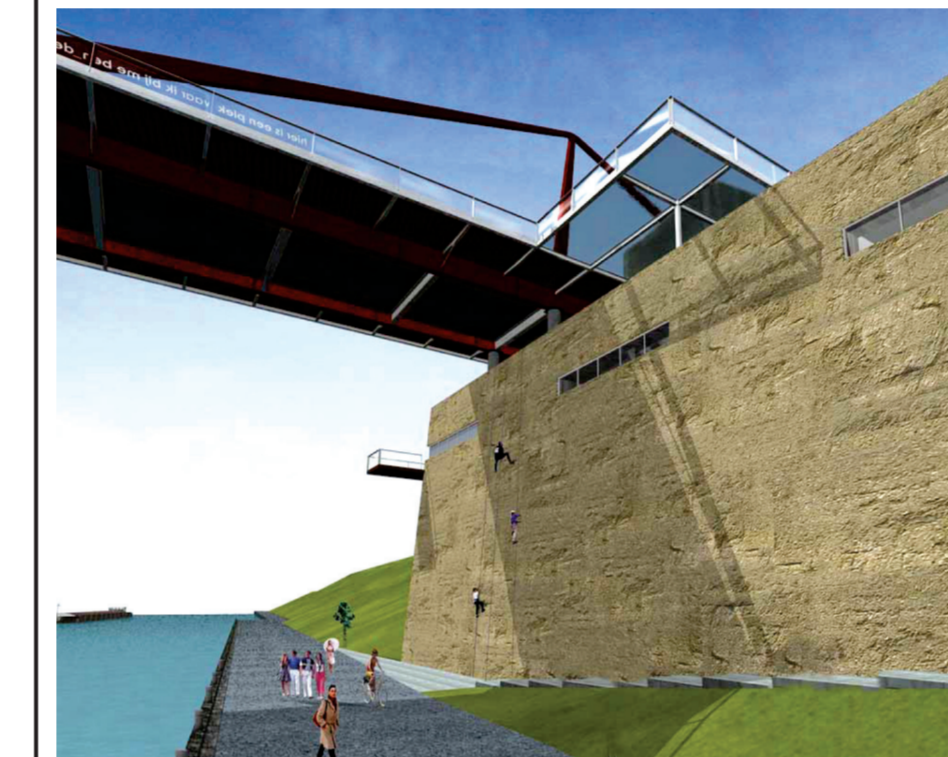
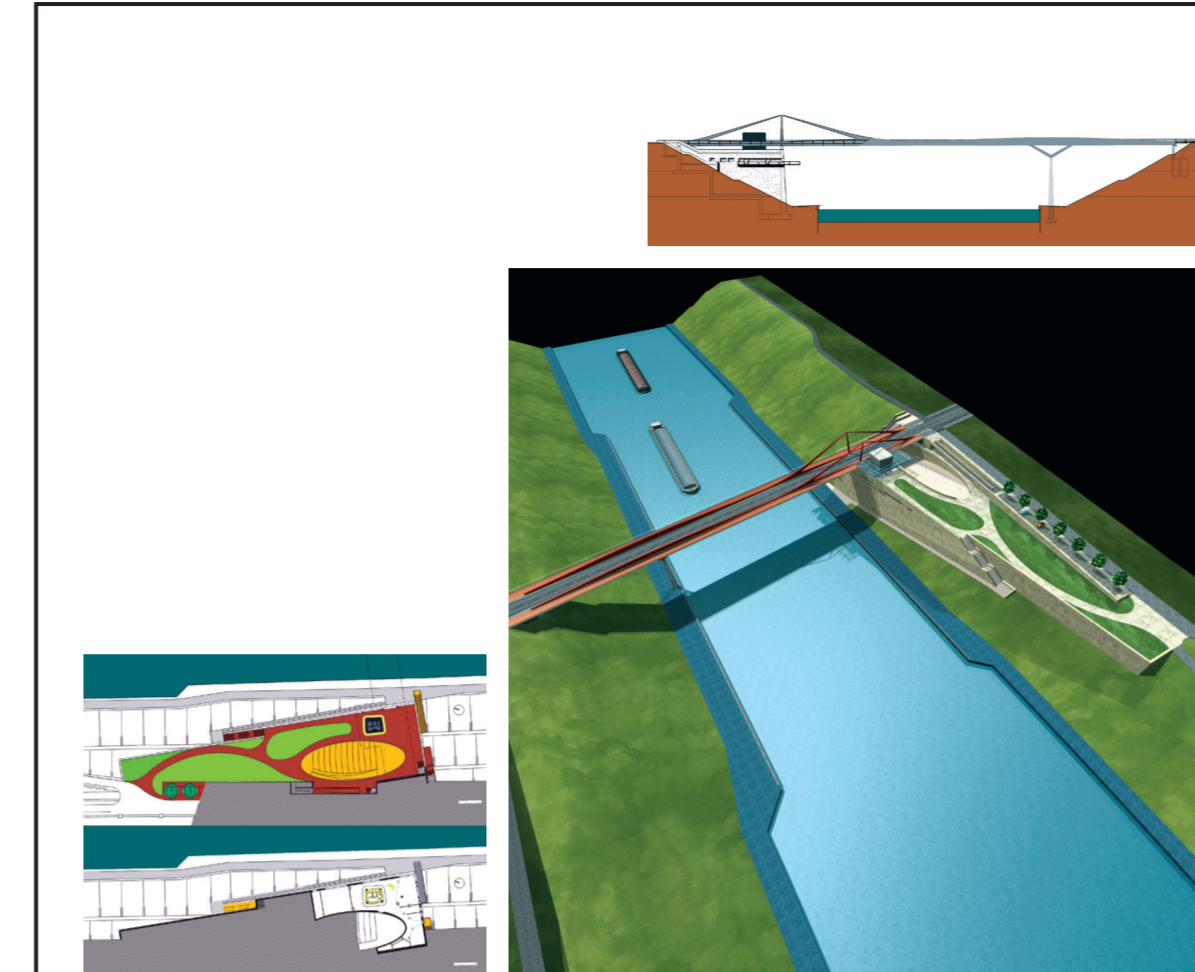
ONTWERPTEAM 3

Meyer en Van Schooten architecten bv



ONTWERPTEAM 4

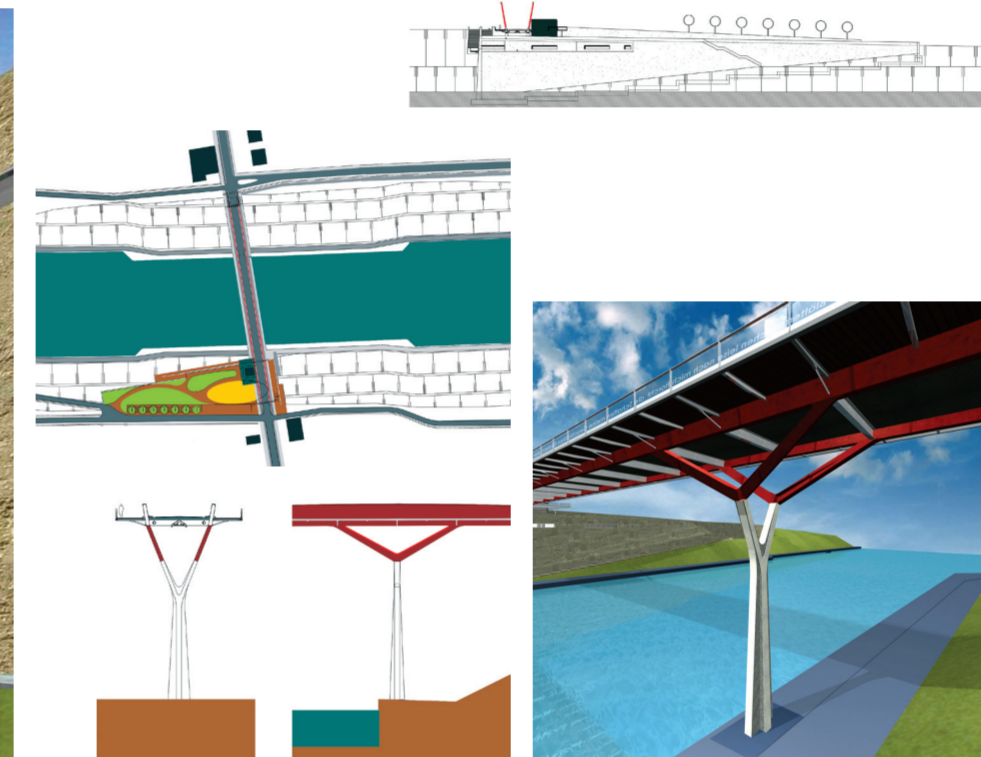
Bureau d'Études Greisch sa



Het project definieert de brug als 'een levendige verhaallijn door het landschap en de geschiedenis'. De oude brug wordt dan wel vervangen, maar deze noodzakelijkheid wordt opgeladen met een bijzondere context. Op deze plek begon voor België de Tweede Wereldoorlog. De bunker is een stille maar onomstotelijke getuige. Hier loopt eveneens de emotionele grens tussen België en Nederland. Ook voel je hier op een heel fysieke wijze hoe insnijdend een kanaal in een landschap kan zijn. De brug van Vroenhoven bevindt zich bijgevolg aan een unieke cultuurhistorische plek die het potentieel heeft vele belangrijke thema's zichtbaar te maken. De nieuwe brug reikt vanaf een massief brughoofd op de Vroenhoofse zijde, vanuit een hoge spanningsboog en ondersteund door een lichte kolomboom, de Maastrichtse oever de hand. De fijnheid en transparantie van de brug, in haar verloop gemoduleerd door de veranderende sterkte van de dragende structuur, drukt het verlangen uit lichtvoetig, bijna zwevend van de ene naar de andere zijde van het water te komen. De modulatie maakt dat je het gebaar kan voelen. Wanneer je de brug vanuit het landschap ziet, wanneer je over haar loopt of met een fiets of auto overrijdt, articuleert zij zich voor je zinnen.

Mensen in beweging in het landschap worden met het ruimtelijk beeld van de brug geconfronteerd. Hun perceptie is niet statisch maar dynamisch. Dit fundamenteel dynamisch referentiekader onderscheidt zich sterk van de statische waarneming die in het algemeen voor

de architectuur van gebouwen geldt. Bij het concipiëren van de brug moet deze fenomenologische parameter zijn formalisering vinden zodanig dat de dynamische waarnemer het overschrijden van de hindernis waarlijk ervaart. Vermits de snelheid en de waarnemingschaal van auto's en fietsers fundamenteel verschillend is van die van een voetganger of een schip is er gekozen voor de consequente scheiding van het zware snelle verkeer van het trage en lichte. De centrale dragende structuur dringt doorheen het brugdek en vormt een in zijn verticale dimensie gemodelleerde fysieke scheiding tussen de rijbaan en de stoepen. Ook het materiaal en de schaal van de elementen is verschillend: beton en asfalt op de zijde van de rijbaan tegenover hout, metaal en glas op de zijde van de voetgangers. De dragende structuur in strikte zin beperkt zich tot de rijbaan. De stoepen zijn uitkragend aan de centrale structuur bevestigd. De hiërarchie is helder en afleesbaar. De hoogte van de structurele wanden is variabel en is de directe uitdrukking van de optredende krachten in de constructie. Hoe groter de optredende krachten zijn, des te hoger is de structuur. De integratie van meerdere functies in één element is een van de belangrijkste uitdagingen bij de conceptie van structuren. Doel van deze strategie is geoptimaliseerde objecten met een grotere efficiëntie te realiseren. Zij hebben een betere leesbaarheid en een grotere intrinsieke complexiteit. Dit minimalistisch functionalisme opent de deur naar een vormelijke rijkdom. In de brug van Vroenhoven zijn deze uitgangs-



punten duidelijk terug te vinden in de tekening van de hoofdstructuur. De klassieke scheiding en opdeling van de samenstellende elementen is er niet meer. Pijler, tuien en hoofdbalken worden tot een vormelijke eenheid. De ruimtelijke articulatie van de nieuwe brug vertelt de geschiedenis van de plek. Door de afbraak van de oude betonbrug zou de bunker in de lucht komen te zweven. Hij wordt echter op zijn oorspronkelijke plaats behouden op een solide landhoofd. Dit maakt hem als meervoudig conflict zichtbaar, zowel in een tijdsdimensie als in een directe fysieke confrontatie die je verplicht van je normale weg af te wijken. Het loopvlak van de brug markeert het oorspronkelijke wegniveau. Alles wat eronder ligt maakt de tot nu toe onzichtbare lagen van de geschiedenis zichtbaar. Je wordt nieuwsgierig en wil weten hoe zij er uit zien. Je loopt naar beneden om een kijkje te nemen op het brugplein... Voor de invulling hiervan zijn verschillende varianten mogelijk die de geschiedenis van de plek verder duidelijk maken. De brug is niet enkel een noodzakelijk constructief minimum. Zij gaat een dialoog aan met de aanwezige cultuurhistorische context. Wanneer je merkt dat er op de ene zijde van het kanaal een massief landhoofd staat met een betonnen bunker erop die zich bijna in de brug dringt, voel je dat hier een conflict bestaat. Men voelt dat men geprobeerd heeft van hieruit veiligheid te scheppen. De nieuwe brug toont je dat de verhoudingen vandaag anders zijn. Er wordt nu vertrouwensvol op elkaar toegegaan. De bunker blijft als historische conflictmassa

present. Hij dringt zich in de brug, remt haar elan, brengt je tot stilstand, verplicht je eromheen te gaan. Een tekst ter hoogte van de bunker (NL FR D E) vertelt je dat op deze plek voor België de Tweede Wereldoorlog begon. Wanneer je langs de glazen borstwering loopt kan je een tekst die erop gezandstraald is, stap voor stap lezen. Hij is in het Nederlands wanneer je op de linkerzijde van de brug richting Nederland en Duitsland loopt, en in het Duits wanneer je op de andere brugzijde richting België loopt. Het is een poëtische uitspraak die, naargelang in welke tijdsdimensie je hem met de geschiedenis en de toekomst van deze plek samen brengt, een andere betekenis krijgt. Op deze wijze wordt de hele complexiteit van de plek voelbaar. Tenslotte wordt het harde karakter van de monumentale keerwand verzacht door zijn interpretatie als een technische rotswand. De regio langs het Albertkanaal heeft een grote geologische en paleontologische rijkdom met als een van haar opvallendste kenmerken de grote mergelrotswanden met bleekgeel karakter. De textuur van de keermuren moet hieraan herinneren. Dit wordt gerealiseerd door een megalithische beton te gebruiken, welke na het verwijderen van de bekisting sterk wordt gebouchardeerd om de rotsbrokken aan de oppervlakte te brengen. Op die manier wordt de wand uiterst geschikt als klimmuur. Zo transformeert het Albertkanaal tot een bijzonder landschappelijk kader voor een veelheid aan interessante elementen gelieerd aan de nieuwe brug: geschiedeniscentrum, amfitheater, restaurant met panoramaterras, ...

REALISATIE

KUNST IN OPDRACHT m.m.v. KUNSTCEEL

Jozef Legrand