

A map of the Maastricht region in the Netherlands. A green highlighted path winds through the landscape, starting from the north near Maastricht and heading south towards Tongeren. An orange circle highlights a specific location on this path near the town of Riemst. Major roads like the A2 and A76 are visible. The map shows various towns and geographical features.

DE HERBOUW VAN DE BRUG TE VROENHOVEN

EEN BRUG ALS EEN LEVENDIGE VERHAALLIJN DOOR HET LANDSCHAP EN DE GESCHIEDENIS

NEY & PARTNERS N.V.
JOZEF LEGRAND

EEN BRUG ALS EEN LEVENDIGE VERHAAL-LIJN DOOR HET LANDSCHAP EN DE GESCHIEDENIS

LAURENT NEY. JOZEF LEGRAND

INLEIDING.



Het ontwerp van EEN BRUG ALS EEN LEVENDIGE VERHAAL-LIJN DOOR HET LANDSCHAP EN DE GESCHIEDENIS is het processuele resultaat van een ongebruikelijke samenwerking tussen een ingenieur Laurent Ney en een kunstenaar Jozef Legrand.

Wij hebben ons tijdens deze in meer dan één zin ongebruikelijke dialoog als gelijkwaardige partners met overlappende maar ook met zeer specifieke competenties en ervaringen, geëngageerd omwille van de complexiteit van de vraagstelling zowel op; formeel, artistiek, maatschappelijk, geschiedkundig, conceptueel en technisch vlak. Wij begrijpen het als een boeiende uitdaging om voor al deze criteria een coherent en globaal antwoord te vinden. Dit werd mogelijk in een samenwerking waarbij tijdens alle fasen van conceptualisering en concretisering een intensieve en vorderende dialoog tussen de partners werd gevoerd.

Er is niet enkel die ene vraag naar het antwoord op een nieuwe brug in het landschap te beantwoorden. Er zijn heel wat bijkomende vragen die met de specificiteit van deze plek in tijd en ruimte en haar herpositionering in een actuele en toekomstige context samenhangen. Deze is zeker een andere en een veel ruimere vraag als de historische. Het centrale thema in onze discussie was de verhouding van de brug en de bunker daar zich rond deze beide elementen alle vragen concretiseerden: hoe kan de aanwezigheid van de bunker zinvol zijn, welke invloed heeft dit op de formulering van de brug en vice versa.

Wij begrijpen het resultaat van onze samenwerking als een geïntegreerde totaliteit met als kenmerk eenvoudigheid en helderheid voor de globaliteit van het voorstel. Dit werd pas mogelijk door de integratie van meerdere functies en betekenissen in een element. Tegelijkertijd biedt ons voorste

van EEN BRUG ALS EEN LEVENDIGE VERHAAL-LIJN DOOR HET LANDSCHAP EN DE GESCHIEDENIS een intrensieke rijkdom aan complexiteit in zijn conceptuele en formele aspecten die voor iedere gebruiker stap voor stap zichtbaar worden bij een langer verwijlen op deze plaats.

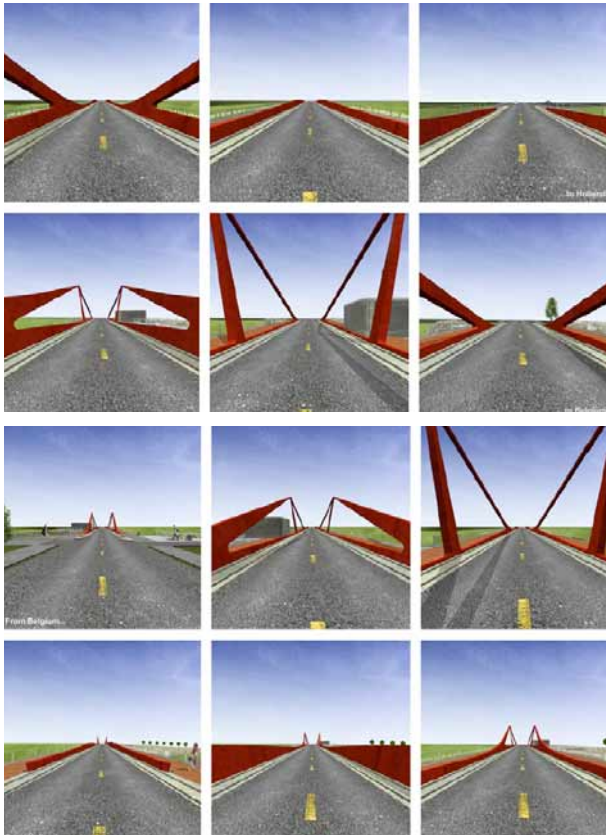
DE BRUG ALS OBJECT EN ALS DYNAMISCHE ERVARING.

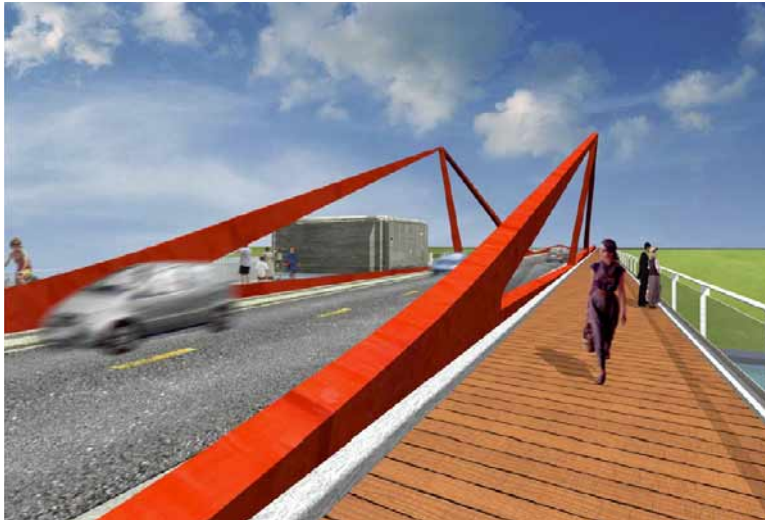
De perceptie van een brug als voorwerp in het landschap is en blijft eerder de uitzondering dan de regel. Het zijn vooral voetgangers, automobilisten, fietsers en varenden, dit wil zeggen mensen in beweging in het landschap, die met het ruimtelijk beeld van de brug geconfronteerd worden. Hun perceptie is evenwel niet statisch maar dynamisch. Hun processueel referentiekader kent slechts één constante: zichzelf als mens die zichzelf als immanent rustend in de eigen lichamelijke ruimte waarnemen. Zij zijn het centrum van de gedynamiseerde omgeving. Het landschap en de brug zijn in een gemeenschappelijke beeldruimte ingebed en glijden aan hun oog voorbij in een opeenvolging van sequensen die een eigen ritme en emotionaliteit hebben.

Dit fundamenteel „dynamisch“ referentiekader onderscheidt zich sterk van de statische waarneming die in het algemeen voor de architectuur van gebouwen geldt. Deze zeer belangrijke parameter wordt al te dikwijls uit het oog verloren. Een brug wordt dan verkeerdelijk tot een inert „onbeweeglijk“ voorwerp in zijn landschapelijke omgeving gereduceerd. Bij het concipieren van het kunstwerk moet deze fenomenologische parameter zijn formalisering vinden zodanig dat de bruggebruiker of dynamische waarnemer het overschrijden van de hindernis waarlijk ervaart.

De snelheid van een auto of van fietsers is fundamenteel verschillend van die van een voetganger of een schip. Hun waarnemingschaal is dit eveneens.

Omwille van deze reden hebben wij gekozen voor de consequente scheiding van het zware snelle verkeer van het trage en lichte.





De centrale dragende structuur van de brug dringt doorheen het brugdek en vormt een in zijn verticale dimensie gemodelleerde fysieke scheiding tussen de rijbaan en de stoepen. Het materiaal en de schaal van de elementen is ook verschillend: beton en asfalt op de zijde van de rijbaan tegen 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 door ons gemaakte keuze biedt ons de kans om een antwoord te geven op de vraag naar een dynamische waarneming van de oversteek van de brug door een gedynamiseerde gebruiker. 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. Het aflezen van de statische functionaliteit is kinderspel. De dynamische waarnemer ziet de ruimtelijke tekening van deze lijn, het is het verhaal van de brug en van de oversteek. Vertrekkend vanop de Maastrichter zijde stijgt deze lijn eerst geleidelijk om haar culminatiepunt te vinden boven de steunpijlerboom, daarna neemt de hoogte af en wordt je de mogelijkheid geboden om de zeer diepe insnijding van het kanaal op deze plaats in het landschap te ontdekken. Vervolgens neemt de structuur in hoogte toe om zich even later van het rijvlak te lossen en zich aan de steunpijler ter hoogte van de keermuur op de Riemstse zijde af te steunen. Op de Belgische zijde, aan de toegangspoort tot de brug, heeft de bunker de rol van symbolische wachter. De leegte is overwonnen en de brug zet zich neer op het landhoofd. De beleveniservaring is anders wanneer je van België komt. Dan verlaat men de massiviteit van het landhoofd om zich in de leegte te wagen.

FUNCTIONEEL MINIMALISME

Sinds jaren loopt het onderzoek naar de reductie van de structurele hiërarchie als een rode draad doorheen ons werk.

De analytische werkmethode als aanpak, zelf de belangrijkste reden voor het succes van de ingenieurskunst in de 19de en begin 20e eeuw, zouden

wij vereenvoudigd kunnen omschrijven als het opdelen van een complex probleem in een aantal eenvoudige problemen waarvoor er eenvoudige oplossingen kunnen gevonden worden.

Maar het resultaat van deze werkmethode is:

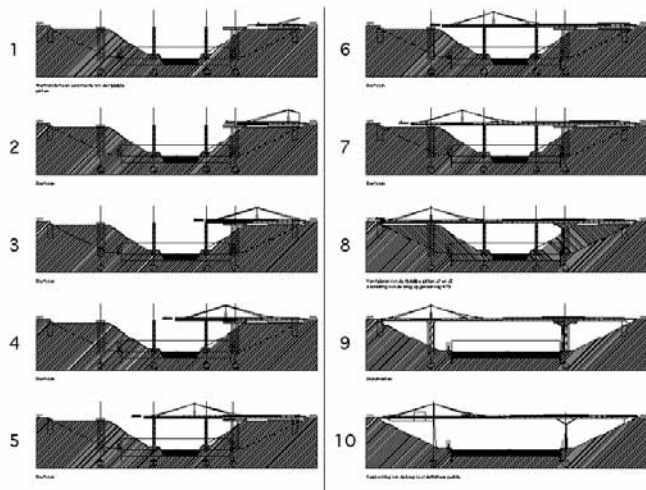
- dat ieder samenstellend element van de structuur slechts 1 functie vervult, met een hiërarchie in de optelsom van deze structuren en elementen;
- een overtolligheid aan elementen met als resultaat een verminderde efficiëntie op het vlak van de structurele economie;
- een vage leesbaarheid van het geheel.

De integratie van meerdere functies in een element is een van de belangrijkste uitdagingen bij de conceptie van structuren. Dit naar analogie aan datgene dat kan worden waargenomen in andere industrietakken. Het doel van deze strategie is geoptimaliseerde objecten met een grotere efficiëntie te realiseren. Zij hebben een betere leesbaarheid en een grotere intrinsieke rijkdom.

Voortvloeiend uit deze reductie van elementen is de multi-interpreteerbaarheid van deze elementen met verhoogde innerlijke complexiteit en rijkdom. Dit minimalistisch functionalisme is in geen geval synoniem van armoede maar opent de deur naar een vormelijke rijkdom.



In het project voor de brug van Vroenhoven zijn deze uitgangspunten zeer duidelijk terug te vinden in de tekening van de hoofdstructuur. De klassieke scheiding en opdeling van de samenstellende elementen is niet meer voorhanden. Pijler, tuien en hoofdbalken verworden tot een vormelijke eenheid. Vanuit typologisch standpunt gezien, overschrijdt het bouwwerk de gebruikelijke classificaties en laat de brug een persoonlijke interpretatie toe; kokerbrug of tuibrug? Het is niet van belang dat het kunstwerk moeilijk in een categorie is onder te brengen maar dat het een interne coherentie met zich meedraagt die gelieerd is aan de plek, dat zijn specifiek verhaal afgeleid is van en in directe innige dialoog staat met deze plek en haar verhaal.



BOUW VAN DE BRUG.

Het ontwerp van een kunstwerk als een brug moet vanaf de eerste schets rekening houden met de problematiek van de montage. We hebben geopteerd voor een montage door vooruit duwen. De onderzijde van de brug is rechtlijnig teneinde de brug gemakkelijk vooruit te kunnen duwen.

Deze techniek heeft veel belangrijke voordelen:

- het montage-atelier blijft tijdens de assemblage van de verschillende onderdelen steeds op haar plaats. Dit laat toe in optimale, veilige en comfortabele omstandigheden, te werken;
- economie van het project;
- de snelheid van uitvoering.

VARIANTE BETREFFENDE DE TIJDELIJKE BRUG

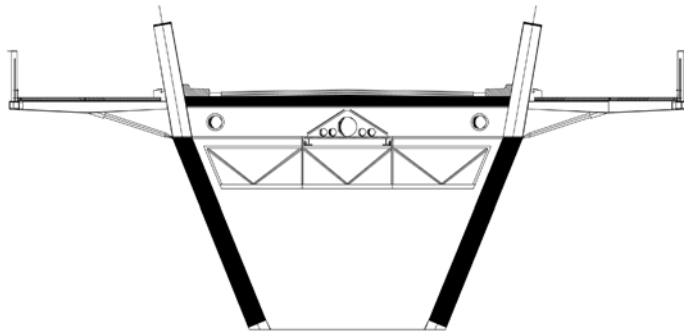
De basisoplossing beschreven in het bestek bestaat uit de bouw van een tijdelijke brug tijdens de fase van de werf teneinde een continue doorstroom van het verkeer te verzekeren tijdens de afbraak van de oude brug en de montage van de nieuwe brug. Na het beëindigen van de werken en na het openen van de nieuwe brug wordt deze tijdelijke brug afgebroken. Het is duidelijk dat de bouw en afbraak hiervan een aanzienlijke kost met zich meebrengt. Bovendien betekent dit een complexere fasering van de grondwerken.

Dit heeft er ons toe gebracht om een oplossing voor te stellen waarbij de constructie van een tijdelijke brug wordt vermeden. Het principe van deze oplossing wordt grafisch voorgesteld op plan 02.015.11 en gaat als volgt:

- constructie van de definitieve brug, 20m naast haar theoretische eindpositie;
- omleiding van het verkeer over de definitieve brug in haar tijdelijke positie;
- afbraak van de oude brug, grondwerken, bouw van de landhoofden en definitieve pijlers;
- zijdelingse verplaatsing van de brug naar haar definitieve eindpositie. Deze operatie is bijzonder spectaculair maar tegelijk een klassieke techniek bij de bouw van kunstwerken.

De zijdelingse verplaatsing zou zich kunnen voltrekken in een tijdspanne van 8 uur. De bevestiging van de structuur op de definitieve steunpunten zou zich kunnen voltrekken in een tijdspanne van 24 uur. Na het realiseren van deze werkzaamheden kan de weg opnieuw in gebruik worden genomen.

VEILIGHEID EN DUURZAAMHEID.



De integratie van „veiligheidsparameters“ zowel voor de werffase als voor de doordeweekse onderhoudswerken heeft terecht een belangrijke plaats verworven in ons denken. De benoeming van een veiligheidscoördinator is de hieruit voortgevloeide positieve wettelijke verplichting.

In ons project voor de brug van Vroenhoven hebben wij op zeer impliciete wijze rekening gehouden met het imperatief veiligheid. Dit wordt in het bijzonder in volgende conceptionele elementen duidelijk.

- de constructiewijze door vooruit duwen laat toe dat de aannemer en zijn werkmensen in alle veiligheid en met voor de omstandigheden optimaal comfort kunnen werken. Deze produktiemethode zorgt ook een voor een optimale kwaliteit in de afwerking der elementen. De werken op grote hoogte worden tot het een onvermijdbaar minimum herleid.
- het onderhoud aan de onderzijde van de brug gebeurt in alle veiligheid vanaf een mobiele passerelle. Deze passerelle kan zich verplaatsen vanaf het brughoofd Maastricht tot aan de pijler Riemst. Inderdaad, de pijler Maastricht laat de doorgang van de passerelle toe. Het bijzonder gemak waarmee onderhoudswerkzaamheden kunnen worden verricht , is mede een garant voor een maximale levensduur van het kunstwerk.
- de details van de brug zijn eenvoudig. Zij laten een goede afwatering toe , zijn vrij toegankelijk en garanderen een goed onderhoud (low tech - high engineering);
- de houten vloeren bestaan uit geprefabriceerde elementen van 2m op 4m. Bij de eerste montage worden zij in het werfaterlier gemonteerd vooraleer het afgewerkte brugdeel over het kanaal geduwd wordt. In geval er een paneel moet uitgewisseld worden, wordt het nieuwe element vanaf

een vrachtwagen op de rijbaan met een kleine kraan geplaatst. Het paneel wordt van boven af bevestigd op de onderliggende dragende structuur. De arbeiders kunnen deze werken in alle veiligheid uitvoeren vanaf de ernaast liggende panelen.

- ook de glazen panelen van de borstwering worden in het atelier op het oever voorgemonteerd. Zij maken telkens deel uit van het prefabmoduul met de houten beplanking. Hierdoor zal er in geval van een noodzakelijke uitwisseling van een glazen paneel nooit boven grote hoogte moeten worden gewerkt. De glazen panelen zijn geheel onafhankelijk van de handgreep van de borstwering;
- de handgreep in massief roestvast staal behoeft geen onderhoud.
- Een degradatie van de brucelementen in de fietsers-voetgangerszone onder invloed van het snellere verkeer is bijna uitgesloten daar de voetpaden fysiek afgescheiden zijn van de rijbaan door de hoofdstructuur.

BETON EN KEERMUREN

De regio langs het Albertkanaal heeft een grote geologische en paleontologische rijkdom. Een van haar opvallendste kenmerken is de mergel met ingebonden silexstukken. Het verklaart de talrijke (steen)groeves en cementfabrieken. De textuur van de keermuren moet herinneren aan de grote mergel-rotswanden met bleekgeel karakter. Een fysieke verschijning dat reminiscenties heeft met de rotsen van Calais en Dover.

Om dit resultaat te bereiken stellen wij voor een megalithische beton te gebruiken volgens volgende methode.

- plaatsing van lichtgrijze grès of granietblokken in lagen van 1 meter in de bekisting. De elementen hebben een diameter van 200-400 mm.
- een laag microbeton van dezelfde laaghoogte van 1 meter wordt gegoten.
- nadat de bekisting verwijderd is wordt de wand sterk gebouchardeerd om de rotsbrokken aan de oppervlakte te brengen.
- het inbrengen van een passieve verticale metalen wapening is niet mogelijk bij deze werkmethode. Daarom stellen we voor om een voorspanwapening in te brengen.



5 km van Riemst



Dit gebeurt in verticale metalen buizen met een voldoende stevigheid om weerstand te bieden aan het gieten van de rotsblokken en de beton. Door deze buizen lopen kabels die na het beëindigen van de betoneringswerken onder voorspanning worden gebracht. Op deze wijze wordt het harde karakter van de monumentale keerwand verzacht door zijn interpretatie als een technische rotswand. Volgens de informatie die ons door de Belgische Alpenclub ter beschikking werd gesteld, is de door ons geproduceerde wand uiterst geschikt als klimmuur. Er bestaat momenteel ook een duidelijk tekort aan oefen en opleidingswanden in Limburg. Heel in het bijzonder buiten. Het Albertkanaal biedt hier een heel bijzonder landschapelijk kader. Op deze wijze kan deze plek met zijn interessante elementen ,geschiedeniscentrum, brugplein met amfitheater, lokaal/resaturant met panoramaterras nog aan interesse winnen zowel voor Vroenhoven en Riemst, Tongeren en Maastricht en zelfs voor Luik, Genk of Hasselt.



EEN BRUG ALS EEN LEVENDIGE VERHAAL-LIJN DOOR HET LANDSCHAP EN DE GESCHIEDENIS



In Vroenhoven wordt er een nieuwe brug over het Albertkanaal gebouwd. Het is een zakelijk neutrale mededeling voor een gegeven met een bijzondere en interessante complexiteit.



Hier begon voor België de tweede wereldoorlog waarvan de bunker een stille maar onomstotelijke getuige is. Hier verloopt de emotionele grens tussen België en Nederland. Hier voel je op een heel fysieke wijze hoe insijndend een kanaal in een landschap kan zijn.



Ligt Maastricht met zijn honderd zestigduizend inwoners nog altijd in het „buitenland“? Ook voor de mensen van de streek? Is het voor deze brug belangrijk dat het centrum van Maastricht maar twee kilometer weg is? Hoe staat het met Europa en haar verdwijnende grenzen waar burenen eindelijk als burenen kunnen leven en wonen? En is geschiedenis van toen enkel nog verleden of iets dat we niet uit het oog mogen verliezen?



De brug van Vroenhoven bevindt zich aan een belangrijke en interessante cultuurhistorische plek die het potentieel heeft vele belangrijke themas op interessante wijze zichtbaar te laten worden. Deze kans willen wij met ons voorstel van „een brug als een levendige verhaal-lijn door het landschap en de geschiedenis“ benutten.



De brug reikt vanaf een massief brughoofd op de Vroenhoofse zijde, vanuit de hoge spanningsboog -een soort schouder ter hoogte van de bunker- met fijne uitgestrekte arm, en ondersteund door een luchtige kolomboom de Maastrichtse oever de hand. Het gebaar is kwetsbaar en zet vertrouwen in de dialoogpartner. 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 zijde 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 erover rijdt, articuleert zij zich voor je zinnen.





De landschapsruimte legt de ware aard der dingen vrij. Deze brug is niet enkel een noodzakelijk constructief minimum. Zij gaat een dialoog aan met de aanwezige cultuurhistorische context. Wanneer je bemerkt 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. Je voelt dat men geprobeerd heeft van hieruit veiligheid te scheppen. De doorgang over de brug en het kanaal moest beheerst worden.

„De nieuwe brug als een levendige verhaallijn door het landschap en de geschiedenis“ toont je dat de verhoudingen nu 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 op de glazen borstwering ter hoogte van de bunker vertelt je (NL FR D E) dat op deze plek voor België de Tweede Wereldoorlog begon.

Op deze plaats aan het Albertkanaal begon voor België de Tweede Wereldoorlog.

An dieser Stelle am Albertkanel nahm für Belgien der zweiten Weltkrieg seinen Anfang.

À cet endroit sur le Canal Albert commença pour la Belgique la Deuxième Guerre Mondiale.

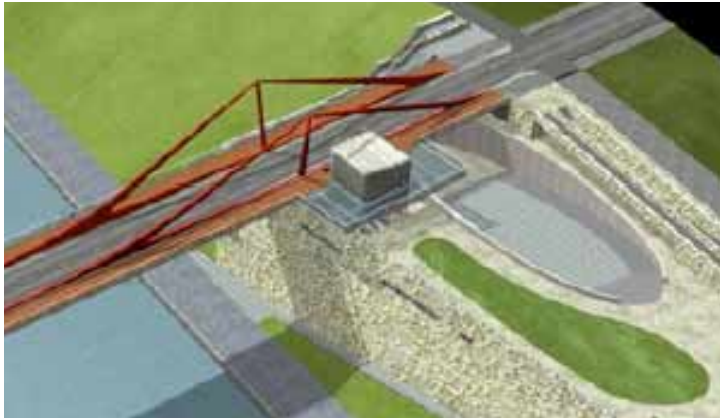
At this very place, on the Albert Canal, World War II started for Belgium.

Wanneer je langs de glazen borstwering loopt kan je de tekst die erop gezandstraald is (ca 40 cm hoog) stap voor stap lezen. Hij is in het nederlands wanneer je op de linker zijde van de brug richting Nederland en Duitsland loopt, in het Duits wanneer je op de andere brugzijde richting België loopt.

Het is een poëtische uitspraak die, naar gelang in welke tijdsdimensie je hem met de geschiedenis en de toekomst van deze plek samen brengt, een andere betekenis krijgt.

***_ hier is een plek waar ik bij me ben_ de wind mij omarmt_ de ruisende bladeren mij toehoren_
de schaduwlijnen mijn verhaal vertellen_ de maan mij herkent_***

***_ ich will nach Hause finden_ wo ich mir vertraut bin_ der Wind mich umarmt_ das Blätterrauschen
leise nach mich horcht_ die Schatten meine Geschichten flüstern_ der Mond mich erkennt_***



Op deze wijze wordt de hele complexiteit van deze plek voelbaar. Je voelt dat dit het topje van een ijsberg, een geschiedenisberg is. Zal je de kans krijgen de onder de mantel des tijds toegedekte lagen te onderzoeken?

De door ons ontwikkelde ruimtelijke articulatie van de nieuwe brug vertelt de geschiedenis van de plek. De geklasseerde oude betonbrug moest afgebroken worden om een verbreding van het kanaal mogelijk te maken. Hierdoor zou de bunker in de lucht komen te zweven. We kozen er bewust voor hem op zijn oorspronkelijke plaats te behouden op een solide landhoofd en tegelijkertijd de verandering zichtbaar te maken.

Het behoud van de bunker in zijn oorspronkelijke positie maakt hem als meervoudig conflict zichtbaar, zowel in een tijdsdimensie als in een directe fysische confrontatie die je verplicht van je normale weg af te wijken.

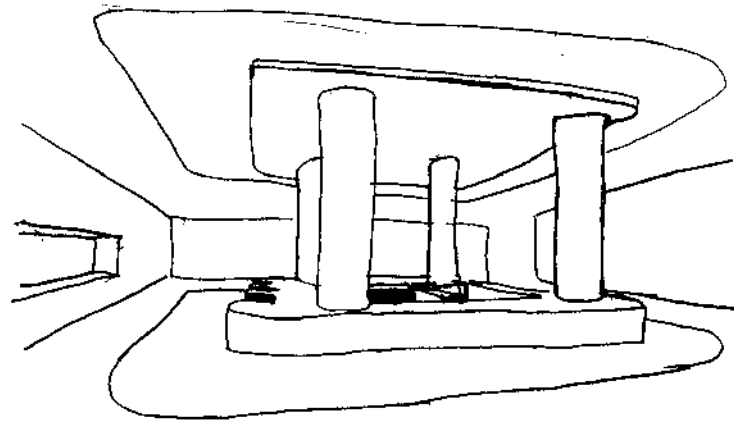
Het loopvlak van de brug markeert het oorspronkelijke wegniveau. Alles wat eronder ligt maakt de tot nu toe onzichtbare lagen van zijn geschiedenis zichtbaar. Je wordt nieuwsgierig en wil weten hoe zij er uit zien. Je loopt naar beneden om een kijkje te nemen op het brugplein...

Variante 1 submax

Het brugplein op niveau -1 wordt hierdoor gekenmerkt dat de voet van de bunker, die vroeger onder de aarde zat, als massieve massa tussen brug en landhoofd ingespannen wordt. Omheen de bunkervoet ligt een 1,6 m brede glasstrook.

Op enkele plaatsen staan referentiegegevens van de plek oa. de namen en portretten van de vliegeniers die hier sneuvelden. Het is een eerste referentie-niveau dat je nieuwsgierig maakt naar verdere informatie.

Naast je ligt het ovale amfitheater verzonken in het brugplein tussen de bomen. Je hebt het al vanop de brug waargenomen. De wegen langs haar wanden leiden je naar het niveau -2. In het openluchttheater vinden concerten, filmprojecties etc. plaats.



Wanneer je het gebouw binnenloopt merk je dat je in een nieuw informatie en belevingsniveau staat. Je kijkt van langsonder op de massa van de bunker die in een lichtvlak ingebed door vier kolommen wordt gedragen. Je voelt de impact van zijn gewicht, van zijn betekenis.

In de schaduw van de bunker, vastgehouden door de vier zuilen, bevindt zich een zit-informatie-sculptuur uit rubber, een „tijd-blok“. Haar grondplan en afmetingen zijn die van de niet toegankelijke bunker. Wanneer je hier virtueel de bunker binnen gaat ontdek je de sterkte van zijn wanden, de vreemdheid van zijn ruimteplan. Je probeert je voor te stellen hoe het was er in te leven, hoe je dingen hoorde of zag, hoe je probeerde een brief te schrijven of te lezen.

Wanneer je je oor aan de wanden van de „tijd-blok“ legt hoor je het nieuws van toen, muziek, geluiden van buiten (alles DVD).

Projecties op de vloer rond de bunkersculptuur schetsen een tijdsbeeld, de teksten nemen je mee op een innerlijke reis.

De keermuur is met een lang vlak vensters geopend. Je hebt een mooie uitzicht op het landschap.

Je verzamelt nog informatie aan de infobalie voor dat je in het café-restaurant binnen gaat dat je al door de glaswand had bemerkte. Het is eindelijk weer zonnig en je zet je op het brede panoramaterras. Vanop het deel dat 6.5 meter aan de keermuur voorbij steekt heb je een adembenemende kijk op het landschap en in het bijzonder op de scheepvaart en de alpinisten die oefenen op de muur.

VARIANTE 1 MAX + HOTEL.

Toen je vanaf het brugplein binnentrad op het niveau -2 zag je meteen links van je het glasvlak met de ingevatte voet van de bunker. Ernaast staat de balie waar je incheckte. Je kan hier overnachten in een van de 50 kamers die langs de keermuur liggen. Ze hebben allen een zeer sculpturaal karakter door de materiaalkeuze en de strakke ruimteformulering. Je loopt steeds naar je kamer via de geschiedenisstoren, de ruimte bepaald door de glasband en de zuilen die de bunker ondersteunen. De gangen hebben een



sensorgestuurd lichtstelsel waardoor de lichtruimte met je meewandelt. Als je in je kamer binnenkomt begrijp je plots de horizontale sleuven die je vooraf enkel als fijne lijnen in een monumentale natuursteenwand had waargenomen. Ze brengen licht in je kamer en bieden een panoramische uitkijk over het kanaallandschap. Dit is een bijzondere plek die je toelaat op een individuele manier tussen verschillende tijdlagen en geschiedenispectieven heen en weer te reizen.

Laag voor laag, verdieping na verdieping daal je zo af in de geschiedenis van deze plek met verhalen en beelden die verschillende ogenblikken vasthouden. De wanden om je heen vertellen verhalen, tonen je gebeurtenissen, herinneringen, verhalen die je zelf verder vertelt.

VARIANTE 2 BASISVARIANTE ZONDER GESCHIEDENISRUIJITE, ZONDER LOKAAL,ZONDER TERRAS EN ZONDER HOTEL

In dit geval wordt de glazen plaat rond de bunker vervangen door een metalen plaat waarin een aantal historische gegevens met betrekking tot de site worden aangebracht. Er wordt enkel een basisinfrastructuur voorzien die toelaat om van het brugniveau af te dalen naar de voet van de bunker. De geschiedenis van de plek wordt bondig verhaald.

URBANISME

Wij nemen in ons ontwerp een duidelijke positie in ten opzichte van de urbanistische problematiek van de plek. Het specifieke van de site is inderdaad haar paradoxale identiteit:

- zij staat en zal in de toekomst steeds sterker in relatie staan tot de stedelijke context van Maastricht.
- de site als oversteekplaats van het kanaal wordt als natuurlijke grens geïnterpreteerd.
- zij is de deurdrempel naar het centrum van Maastricht.
- de groene bufferzone naast het kanaal heeft een scherpe grens ten opzichte van de Maastrichter agglomeratie die mede veroorzaakt is door het Belgisch-Nederlandse grensverloop.
- de kanaalzone zelf wordt als echte natuur in culturele zin aangevoeld.
- het landschap op de zijde van Riemst kenmerkt zich enerzijds door de typisch Belgische gerafelde lintbebouwing en de aanwezigheid van landelijke dorpskernen.
- In het kader van de versterkte Europese integratie zal hier op langere termijn een andere relatie in deze 3 landenregio's ontstaan.

Wij formuleren met ons voorstel EEN BRUG ALS EEN LEVENDIGE VERHAAL-LIJN DOOR HET LANDSCHAP EN DE GESCHIEDENIS voor deze site een stedenbouwkundig voorstel dat deze complexe parameters in zich opneemt en in hun formulering een openheid bewaart die toekomstige ontwikkelingen een plaats geeft.

Het lokale, de plek, het verleden en het momentele zijn hiervoor even belangrijke parameters als het processuele, het transitorische, het interregionale en nationale en het toekomstige.

