

Een nieuwe brug in Deinze

van architecte Marie José Van Hee

Steden ontstaan aan waterwegen, ook voor de stad Deinze is dit een evident gegeven. De Leie kronkelt van Kortrijk naar Gent en creëerde op haar parcours een stadshart met een kerk aan de rand van de Leie. De Leie werd op verschillende plaatsen rechtgetrokken. De grote containerboten varen ten noorden van de stad.



Nieuwe Brielpoortbrug met op de achtergrond het stadhuis ontworpen door Tont Fretton en de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Deinze foto Marc Dubois

Zoals in de meeste steden herontdekte men de waarde van het water en vooral van de oevers. Plaatsen waar mensen kunnen samenkomen en die motor zijn van een proces in stadsvernieuwing. Bruggen zijn meer dan projecten van burgerlijke bouwkunst. In oorlogssituatie worden bruggen opgeblazen, in vreedstijd gaat men ze bouwen. Bruggen verbinden mensen en geven aan voetgangers en fietsers de mogelijkheid om een natuurlijke hindernis op een veilige manier te nemen. In de Franse taal is er een schitterend woord "enjamber une rivière" die de fysieke beweging oproept. Overspannen of overbruggen heeft niet die sterke beeldconnotatie om stapsgewijze van de ene oever naar de andere te

gaan. Een rivier in een stad kan men zien als een hindernis, als een obstakel. Maar juist het water maakt een open ruimte in de stad waar niet kan worden opgebouwd. Het voortdurend stromend water richting zee is een bron van leven.



Rechts een appartementsgebouw aan de oevers van de Leie. Een duidelijk een goed voorbeeld van schaalvergissing.

Deinze heeft een goednieuwe Brielbrugpoort, ontworpen door Marie José Van Hee architecten, een project van het stadsbestuur met De Vlaamse Waterwegen NV. Van Hee ontwierp reeds het verlaagd stadsplein tussen kerk en Leie met één groot genereus gebaar, een doorlopende houten zitbank waar het aangenaam is om te vertoeven. Het oeuvre van deze grote dame van de architectuur in Vlaanderen bestaat hoofdzakelijke uit woningen maar ook uit voorbeeldige ingrepen in de publieke ruimte. In Antwerpen, Gent en in Deinze hebben haar ingrepen een juiste verhouding ten opzichte van de site. Zij ontwierp een aantal bruggen waarvan velen een project blijven. In Deinze resulteerde het uiteindelijk in een mooie constructie.

De nieuwe brug ligt ter hoogte van het museum *Mudel* en de Brielpoort en is een belangrijke schakel in een netwerk van wandel en fietspaden. De zone langs de zuidzijde van de Leie kan verder worden ontwikkeld op de

juiste schaal. Momenteel is men gestart met het project "Leietop" bestaande uit twee volumes in tegenstelling tot het langwerpig appartementsgebouw langs de Leie dat werd opgetrokken vóór 2000, een volume eerder op schaal van de zeedijk aan onze Belgische kust.



Zicht vanaf de brug met op het achtergrond het museum van Deinze Mudel, foto recht ontwikkeling aan de andere zijde van de brug, het project "Leietop".

De Leie is niet enkel een toeristische troef maar is ook een schakel in de binnenscheepvaart. Vooral voor dit laatste werd gekozen voor een mechanisch opengaande klapbrug in plaats van een hoge versie wat minder gebruiksvriendelijk is voor voetgangers en fietsers. Schepen tot een maximale hoogte van 3,20 meter kunnen onderdoor varen zonder dat de brug in open toestand moet worden gebracht. De nieuwe brug heeft een hellingspercentage van 4,5 % wat zeker niet wordt ervaren als een hindernis.



Van Hee besteedde veel zorg aan de beide uiteinden van de brug, uiteinden aan de oevers vormen één geheel met de brug. Zij koos voor houten borstwering. De verticale, cilindrische stijlen geven aan de brug een gevoel van "interieur" zonder dat dit een ervaring van een gesloten zijwand oplevert. Geen inox of stalen borstwering, de materialiteit van de bomen aan de waterkant is bepalend geweest voor haar design. Samen met de ingenieurs van de waterwegen en de stad werd gezocht om de technische infrastructuur zo te integreren dat er geen bijkomend volume noodzakelijk is.



Voor de brug werd gekozen voor een mechanisch opengaande klapbrug. De driehoek is het scharnierelement. De technische werd geïntegreerd in het bruggenhoofd rechts.

Terwijl Van Hee zocht naar de meest elegante vorm zullen velen zich afvragen waarom de dukdalven door de ingenieurs van de Dienst Waterwegen en Zeekanalén zo over gedimensioneerd werden ontworpen. Het is een noodzakelijk constructie in het water om de brug zijdelings te beschermen tegen aanvarende boten. De tonnen staal en hoeveelheid hout die hier zijn aangewend vallen niet te vergelijken met de eenvoudige dukdalven die jaren hun dienst deden aan de Tolpoortbrug. Dat Waterwegen en Zeekanalén voor de zekerheid marge neemt valt te begrijpen, maar het verschil is wel buiten verhouding. De normen waaraan dukdalven moeten beantwoorden ken ik niet maar een fijner materiaal gebruik had zeker bijgedragen aan het geheel: even sterk maar visueel minder opdringerig.

De volgende stap in de vervanging van de Tolpoortbrug uit 1948 gelegen nabij de kerk. Een juiste verhouding tussen brug en dukdalven zal hier van groot belang zijn.

Marc Dubois April 2021