



GRENS, SNELWEG EN LANDSCHAP

veranderende houding ten opzichte van het landschap langs
de snelweg tussen Tourcoing en Kortrijk

Jozefien Bernard

Promotor: dr. ir.-arch. Bruno Notteboom

Begeleiders: David Peleman en Bert Gellynck

**Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van
Master of Science in de ingenieurswetenschappen: architectuur**

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw

Voorzitter: prof. dr. Pieter Uyttenhove

Faculteit Ingenieurswetenschappen en architectuur

Academiejaar 2013-2014

Grens, snelweg en landschap: veranderende houdingen
ten opzichte van het landschap langs de snelweg tussen
Tourcoing en Kortrijk

Jozefien Bernard

Promotor: dr. ir.-arch. Bruno Notteboom
Begeleiders: David Peleman, Bert Gellynck

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van
Master of Science in de ingenieurswetenschappen: architectuur

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw
Voorzitter: prof. dr. Pieter Uyttenhove
Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
Academiejaar 2013-2014



DANKWOORD

Graag zou ik iedereen willen bedanken die heeft bijgedragen tot de totstandkoming van deze masterproef. In de eerste plaats mijn promotor Bruno Notteboom. Hij stuurde bij waar nodig, verruimde mijn denken en deelde mijn enthousiasme voor dit onderwerp. Ook mijn begeleiders David Peleman en Bert Gellynck wil ik bedanken, voor de interessante insteken en bedenkingen.

Daarnaast wil ik ook de mensen bedanken die betrokken zijn (geweest) bij de plannen rond dit gebied en bereid waren tot een gesprek of interview:

Karel Debaere, voormalig directeur Intercommunale Leiedal

Astrid De Clerck, regioverantwoordelijke Noord-Frankrijk Voka West-Vlaanderen

Paul Deroose, landschapsarchitect

Antoon Noë, voormalig hoofdingenieur-directeur van het Agentschap Wegen en Verkeer, Kortrijk

Stefaan Pype en Alvarez Vanhove, afdeling groenaanleg Agentschap Wegen en Verkeer Kortrijk

Ook de dames van de verschillende instanties en archieven die me behulpzaam bijstonden bij de zoektocht naar materiaal, dank ik van harte, in het bijzonder Ilse Dewicke, Pierrette Kesteloot, Leen Vandebussche en Claudine Vanlerberghe (Agentschap Wegen en Verkeer Kortrijk) en Saartje Vanden Borre (Stichting de Bethune).

Je voudrais bien remercier en français:

Denis Delbaere, paysagiste et professeur à l'ENSAP Lille, pour les conversations au début de ma recherche à Lille.

Pauline Desbuisson et Bruno Hausse, Lille Métropole, pour les entretiens et l'assistance dans les archives de Lille Métropole.

Camille Bardoux, pour l'assistance dans les archives de PSI Documentation Nord-Pas-de-Calais.

Als eindpunt van deze opleiding wil ik hier ook iedereen bedanken die me tijdens de voorbije vijf jaar gesteund heeft. In het bijzonder mijn ouders, mijn broer Floris, mijn zussen Lieselot en Katrien en mijn vriend Mathieu: voor de onvoorwaardelijke steun, de opbeurende, relativerende en aanmoedigende woorden, het begrip.

EXTENDED ABSTRACT

SUBJECT

In this master dissertation, I examine the plans for the border landscape along the highway between Tourcoing and Kortrijk. It considers more particularly the landscape in this area that is relatively open with respect to the highly urbanized regions of Tourcoing-Lille and Kortrijk. The significance of this area is changing the last decades.

For centuries, the regions on both sides of the border were situated in the periphery. In 1972, the highway was built: a radical change in this landscape. The highway connects France and Belgium, and is the first cross-border project in this region. On the border in Rekkem (Belgium), a border crossing point was built. In the course of the years, the partnerships between both countries in this region have become stronger. In 1991, the first reflections about the formation of the Eurometropolis Lille-Kortrijk-Tournai started. In this context, a range of landscape designs considering the border landscape along the highway between Tourcoing and Kortrijk were made. A French-Belgian steering committee ('ADU Lille', the development and town planning agency of Lille and 'Intercommunale Leiedal', an intercommunal of the municipalities around Kortrijk), took the initiative. In these plans, several designers examined the transformation of the border crossing point, the landscaping of the highway side and the idea for a park for the metropolis in this area. These plans were never implemented.

Today, other plans are developed for this landscape. On the French side, plans are being made for the 'Parc du Ferrain'. In Flanders, new ideas are developed for the transformation of the border crossing point.

On the basis of these plans, I want to investigate how attitudes are changing in this area with regard to this border landscape along the highway. To analyze these changing attitudes, three themes come to the fore in this dissertation: the border, the view from the highway and the idea to realize a park in this area. The dissertation also discusses the ways in which the plans deal with the existing landscape in the border area. How is this border landscape, never designed before, designed in these plans, taking the changing context into account?

In a first chapter, the existing context is considered. The second chapter examines the discourse and images of the different plans made for the area under consideration. Plans, sketches, texts

and oral statements are presented and analyzed. The third chapter is a thematic analysis. In this analysis, the different plans are discussed on the basis of the three themes I mentioned above: the border, the view from the highway and a park.

CONTENT

· CONTEXT

The border is most clearly expressed at the border crossing on the highway. The border does not create extreme spatial contrasts in this landscape. Nevertheless, small indications mark the presence of the border, like signs or changings path textures. There are also many invisible differences in economy, culture, ascendancy, politics... A borderland is always the periphery on the one hand and the beginning of another country on the other hand. Most of the people are confronted with this borderland from the highway.

· PLANS

First, we examine the original plans of the highway. The highway was the first border crossing landscape project in this area. Functional and economic considerations influenced the design of this project, rather than considerations with regard to the landscape. With its overwhelming dimensions, the highway imposes another order on this landscape. Additions as the border crossing and the industrial zone 'L.A.R.' reinforce the tear in the fabric. The plans for the roadside plantings are also examined in this dissertation. In these plans, the view from the road is not taken into account.

Second, the plans for the transformation of the border crossing and its environment that have been developed from 1993 to 2003, are examined. This range of plans started with a design contest for landscape designers in 1993. The plans of the landscape architect Paul Deroose, the winner of the contest, are examined in detail. Deroose designs a large park for public recreation in this area. Therefore, he starts from the strengths of the landscape and intervenes with elements such as screens of trees to strengthen this landscape. Deroose proposes some adaptations with regard to agriculture, taking into account the new recreational aspect. Generally, the existing functions in the area are left intact. The plans consider also the landscaping of the borders of the highway and a new destination for the border crossing point, were a monument 'for Europe and freedom' is

located. After the design of Paul Deroose, other studies have been made. These studies focus on the transformation of the border crossing point. Ideas for a languages pavilion and a pavilion about 'borders and exchange' have been developed. There was also a philosophic study about these themes. In 2001, the offices Tempora, JNC and SIT developed new plans for the transformation of the border crossing point and its environment. In these plans, the designers focus on the crossing point itself. A place for the metropolis, with a square, an information center and a center about the themes of 'borders and exchange' was created totally within the system of the highway. In the end, none of these plans got beyond the design stage.

Finally, we discuss the plans being made today. For the moment, 'Lille Métropole' is developing plans for a park at the French side of the border, the 'Parc du Ferrain'. In this park, there is a focus on accessibility and the marking out of the park in the landscape. Ideas for a cross-border green network have also been proposed. These plans are developed by French and Belgian initiators. On the Flemish side, some agencies are working on the transformation of the border crossing point.

· THEMATIC ANALYSIS

After discussing the plans, a thematic analysis follows. Three themes are discussed: the border, the view from the highway and a park.

In the theme 'border', we examine how the border came into being and how the meaning of the border changes. We look at the different conceptions of the border in each plan. How do they symbolize the border and its changing meaning as a place of community for the Eurometropolis? We also consider the opportunities if the areas on both sides of the border are designed as one landscape, or if there is a spatial differentiation at the border.

The next theme discussed in this dissertation is the view from the highway. In the different plans, we examine how the view from the highway is moderated. In the plans of Paul Deroose for example, a more structured landscape is shown from the highway. The views of the dispersed city are hidden, and motorists see a landscape where the contrast between city and countryside seems to be clearer than it really is. The plans of Tempora do hide the entire surrounding landscape, and create a new landscape instead. What is considered as valuable, is shown from the highway, what is considered as not, is hidden. We discuss here another approach for the landscape seen from

the highway: this approach highlights not only the representation of the Eurometropolis, but also the everyday characteristics of this borderland.

The third theme is 'a park'. The meaning of the open space is changing; open space is today strongly related to recreation. The 'Park for the Metropolis' designed by Paul Deroose and the 'Parc du Ferrain' are analyzed with regard to this theme. We look how these parks are defined and how they interact with the existing landscape. The identity of this landscape as a borderland is not treated explicitly by the designers of these parks. As a result, the characteristics of the borderland disappear in this landscape. We wonder if the idea for a park is not too one-sided for this border landscape.

FINAL CONSIDERATIONS

The different designs discussed in this dissertation, make clear how attitudes with regard to this landscape are changing. This landscape, at the border and along the highway, is seen as a perfect place to express the ambitions of the metropolis. In the plans, designers had to consider how the community in the cross-border metropolis can be embodied. The characteristics of the current borderland are hardly taken into consideration in the different landscape designs. I suggest that these characteristics, like the differences in this border landscape and the ambivalence of this landscape, could be interesting startingpoints to shape the future border landscape. To do that, we have to investigate which characteristics will remain valuable in this changing context. In this way, we can depict the multiformity of this landscape.

INHOUD

TOELATING TOT BRUIKLEEN

DANKWOORD

EXTENDED ABSTRACT

I. INLEIDING	1
1. ONDERZOEKSONDERWERP	2
1.1. Afbakening onderwerp	2
1.2. Overzicht	2
2. ONDERZOEKSVRAGEN EN THEMATIEKEN	3
3. METHODIEK	3
4. OPBOUW	3
II. CONTEXT	5
1. SITUERING	6
2. HUIDIGE AANBLIK STUDIEGEBIED	7
2.1. Grens	7
2.2. Snelweg	14
2.3. Landschap	17
3. CONTEXT EN AANLEIDINGEN PLANVORMING	22
III. PLANVORMING	23
1. PLANNEN VOOR DE AANLEG VAN DE AUTOSNELWEG EN BERMEN	24
1.1. De aanleg van de E3 tussen Aalbeke en Neuville-en-Ferrain	24
1.2. De bermbeplantingsplannen	32
2. PLANNEN VOOR DE RECONVERSIE VAN DE GRENSPOST EN VOOR DE AANLEG VAN DE OMGEVING (1993-2003)	36

2.1. Context	36
2.2. Voorstellen van Paysages en Jacques Wirtz	37
2.3. Voorstellen Paul Deroose	38
2.4. Voorstellen voor paviljoenen	55
2.5. Voorstellen voor de herinrichting van de grenspost door Tempora, JNC en SIT	58
2.6. Einde van het grensoverschrijdende planvormingsproces	60
3. HUIDIGE PLANVORMING	61
3.1. Parc du Ferrain	61
3.2. Plannen voor een grensoverschrijdend groennetwerk	65
3.3. Intenties planvorming vlaanderen	66
IV. THEMATISCHE ANALYSE	67
1. DE GRENS	68
1.1. Context	68
1.2. Planvorming	69
1.3. Reflecties	72
2. DE BLIK VANOP DE SNELWEG	74
2.1. Context	74
2.2. Planvorming	75
2.3. Reflecties	77
3. EEN PARK	79
3.1. Context	79
3.2. Planvorming	81
3.3. Reflecties	84
V. EINDBESCHOUWINGEN	85
BIBLIOGRAFIE	86

Grenzen: plekken van twijfel en verwarring, van dromen en verlangen, van koppigheid en hypocrisie, van tweeslachtigheid en dubbele moraal, van einde en van nieuw begin.

(VAN KAMPEN, M., 'De grens als veelkoppig monster', in EKER, M., VAN HOUTUM, H. (red.), *Grensland: atlas, essays en ontwerp*, Blauwdruk, Eindhoven, 2013)

I. INLEIDING

Ruim een jaar geleden koos ik het thema voor deze masterproef: 'landschapsarchitectuur in België'. Door een samenloop van omstandigheden en aanwijzingen van een aantal mensen, botste ik op het landschap langs de snelweg tussen Tourcoing en Kortrijk. Dit landschap bleek het onderwerp te zijn van een aantal landschappelijke ontwerpen. In het archief van 'Lille Métropole' in Lille (Frankrijk) vond ik de bundels voor een ideeënwedstrijd terug, uit het begin van de jaren '90 van de twintigste eeuw. Deze ideeënwedstrijd werd uitgeschreven door het Agence de Développement et d'Urbanisme (ADU) van Lille en de intercommunale Leiedal. In datzelfde archief vond ik ook andere studies en ontwerpen terug die onder dezelfde initiatiefnemers tot stand kwamen. Het vinden van deze documenten legde al snel het studiegebied van mijn masterproef vast. Ik ging ook op zoek naar de plannen voor de aanleg van de snelweg, die dit landschap uiteraard ingrijpend gewijzigd heeft in het begin van de jaren '70 van de twintigste eeuw. Tot slot zocht ik uit of er nog andere landschappelijke projecten over dit gebied handelen. Dit bleek zowel aan Franse als aan Belgische zijde het geval.

Aan de hand van de verschillende plannen bespreek ik in deze masterproef de veranderende houdingen ten opzichte van het grenslandschap langs de snelweg tussen Tourcoing en Kortrijk. In dit inleidende hoofdstuk geef ik u een verdere toelichting van het onderzoeksonderwerp van deze masterproef, bespreek ik de onderzoeksvragen en thematieken en geef ik aan hoe ik te werk ging en hoe deze scriptie opgebouwd is.

1. ONDERZOEKSONDERWERP

1.1. AFBAKENING ONDERWERP

Het landschap tussen Tourcoing en Kortrijk: een grenslandschap. In deze masterproef wordt de planvorming binnen dit gebied bestudeerd. De verschillende plannen die de basis vormen voor deze masterproef, situeren zich in het gebied tussen Kortrijk en Tourcoing waar het landschap relatief open is ten opzichte van de sterke verstedelijking ter hoogte van Lille-Tourcoing en het stedelijk gebied Kortrijk. Daarnaast bevinden alle plannen zich ook aan de grens en langs de snelweg, en doen bijgevolg ook steeds uitspraken over deze elementen. Niet enkel het studiegebied, maar ook de elementen grens en snelweg hebben dus de keuze van de plannen die ik in deze masterproef onderzoek, bepaald.



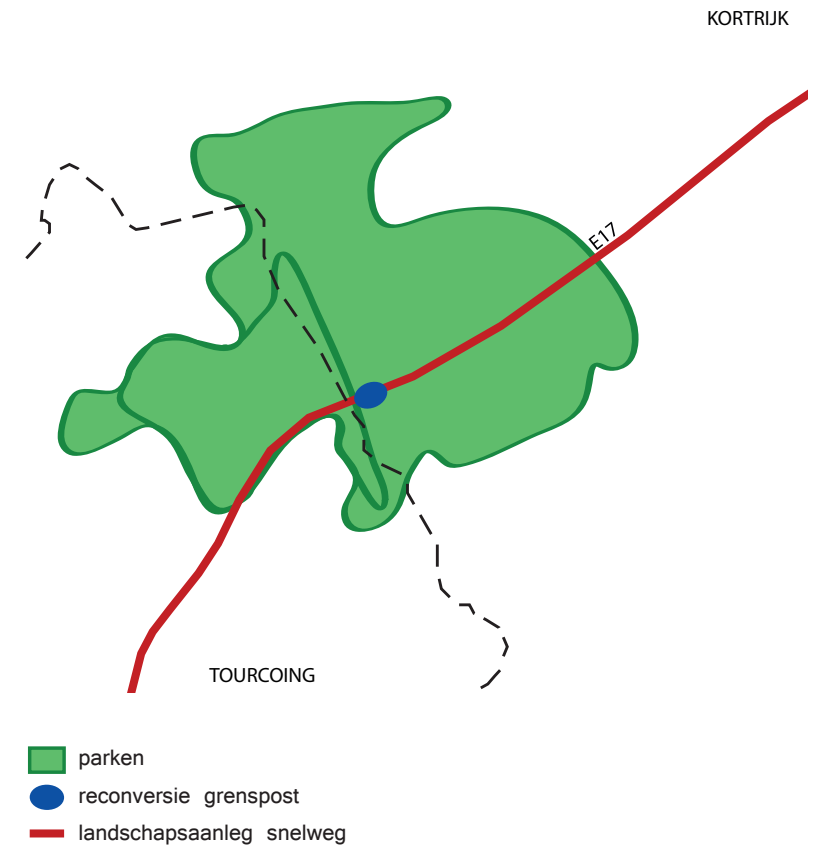
Grens, snelweg en landschap tussen Tourcoing en Kortrijk
(eigen verwerking op basis van kaart google maps)

1.2. OVERZICHT

Aan beide kanten van de grens situeren beide regio's zich sinds eeuwen in de periferie van hun politieke systemen. In 1972 kwam de snelwegverbinding tot stand: een ingrijpende verandering in dit landschap. De snelweg verbindt Frankrijk met België en is het eerste grensoverschrijdend landschappelijk project in deze regio. Aan de grens in Rekkem werd een grenspost aangelegd, die moest controleren wie en wat de grens op die plek oversteekt.

In de loop van de jaren zijn de samenwerkingsverbanden tussen beide landen in de regio sterker geworden. De vorming van Europa, met onder andere het Verdrag van Schengen en de invoering van de gemeenschappelijke markt en het vrije verkeer van goederen, diensten, personen en geld hebben hierin een belangrijke rol gespeeld. In 1991 startten de eerste reflecties rond samenwerkingsverbanden binnen de regio, die later (in 2008) zullen leiden tot de oprichting van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai. Binnen deze context zijn vanaf het begin van de jaren '90 een aantal landschappelijke ontwerpen tot stand gekomen op initiatief van een Frans-Belgische stuurgroep: het Agence de Développement et d'Urbanisme van Lille en de intercommunale Leiedal. In deze plannen onderzoeken verschillende ontwerpers de reconversie van de grenspost, de landschapsaanleg langsheen de autosnelweg en de idee voor een park voor de metropool. Deze initiatieven bleven echter steken op het niveau van het ontwerp, op het terrein is er tot op vandaag weinig veranderd.

Vandaag worden er onder initiatief van andere instanties opnieuw ideeën uitgewerkt rond dit gebied, maar niet meer binnen een grensoverschrijdend kader. Aan Franse kant is 'Lille Métropole' sinds enkele jaren bezig met een park aan de grens; het 'Parc du Ferrain'. In Vlaanderen denkt men opnieuw na over een reconversie van de grenspost.



Schematische situering planvorming studiegebied
(eigen verwerking)

2. ONDERZOEKSVRAGEN EN THEMATIEKEN

Voor zowel Frankrijk als België is dit gebied de uithoek van het land. Voor de aanleg van de snelweg was deze zone nooit onderwerp van grootse plannen. De snelweg kwam er in het begin van de jaren '70 van de twintigste eeuw, en vormde het eerste grensoverschrijdend landschappelijk project in dit gebied. Deze snelweg scherpte de dynamiek tussen beide landen verder aan. Door het ontstaan van de samenwerkingsverbanden binnen de Eurometropool veranderde de betekenis van de grens en het omliggende grensland. De grens is binnen deze Eurometropool niet langer een einde, maar een nieuw begin. Het gebied wordt het onderwerp van verschillende ontwerpen.

De algemene vraag die in deze masterproef wordt gesteld, is welke houdingen de verschillende plannen aannemen ten opzichte van dit grenslandschap langs de snelweg. De plannen die ik in deze masterproef bespreek, nemen telkens weer een houding aan ten opzichte van de grens, de snelweg en het landschap. Bepaalde elementen komen in het ene plan uiteraard al meer naar voor dan in een ander plan. In bepaalde plannen zijn deze basiselementen geen expliciet bedoelde thematiek, maar wordt er op een of andere manier toch gewerkt met elk van deze elementen.

Met betrekking tot deze drie basiselementen, breng ik in deze masterproef drie grote thematieken naar de voorgrond: de grens, de blik vanop de snelweg en de idee om een park voor recreatie te realiseren in dit gebied. Deze drie thematieken laten zien hoe de houding ten opzichte van dit landschap verandert.

Een eerste thematiek is de grens. De betekenis van de grens verandert de laatste decennia. Binnen de gedachte van de Eurometropool zit de grens enerzijds in de weg, maar wordt er anderzijds ook een grote waarde aan de grens toegekend. Binnen deze thematiek bestudeer ik hoe de verschillende ontwerpen zich verhouden tot de grens. Ik bevraag hierbij op welke manier de grens al dan niet zichtbaar gemaakt wordt in het landschap, en hoe omgegaan wordt met de symbolische betekenis van deze grens.

Een tweede thematiek houdt verband met de snelweg. In deze masterproef zal ik meer bepaald de blik vanop de snelweg onderzoeken. Verschillende ontwerpen uit de jaren '90 en 2000 hechten veel belang aan wat automobilisten vanop de snelweg zien. Het gros van de mensen krijgt immers een beeld van deze regio vanop de snelweg. Een belangrijke vraag hierbij is

welk beeld de verschillende ontwerpers willen tonen aan de voorbijgangers op de snelweg, en op welke manier ze dit doen.

Een derde thematiek is tot slot de idee om een park te realiseren in dit gebied. Omdat dit relatief open gebied zich centraal binnen de sterk verstedelijkte regio bevindt, en bovendien uiterst bereikbaar is via de snelweg, groeide in het begin van de jaren '90 de gedachte om hier een park te verwezenlijken. Het open grenslandschap krijgt in deze plannen een nieuwe betekenis als park voor publieke recreatie. In verschillende ontwerpen voor dit gebied wordt duidelijk hoe initiatiefnemers en ontwerpers omgaan met deze ideeën.

Vanuit deze drie thematieken worden de veranderende ontwerp-houdingen ten opzichte van het studiegebied geanalyseerd, en wordt er ook kritisch gereflecteerd over die houdingen. De vraag die doorheen deze analyse sluimert, is op welke manier de ontwerpers omgaan met het bestaande landschap. Hoe wordt dit grensland, dat tot voor de aanleg van de snelweg nooit een onderwerp van planvorming was, ontworpen, rekening houdend met de veranderende context binnen dit gebied? Hoe verhouden deze ontwerpen zich tot de specifieke karakteristieken van het grensland?

3. METHODIEK

De plannen vormen de basis van deze masterproef. In een eerste fase ging ik op zoek naar deze plannen in verschillende archieven in zowel België als Frankrijk. Plannen, begeleidende teksten en gesprekken met verschillende sleutelfiguren gaven me een overzicht van de planvorming voor dit gebied. Hierbij zocht ik ook uit in welke context deze plannen tot stand kwamen.

Nadien volgde een analyse van deze plannen. Ik probeerde hierbij de aanleidingen van verschillende ontwerp-houdingen bloot te leggen. Zowel begeleidende teksten bij plannen als de interviews met de ontwerpers en initiatiefnemers hielpen me hierbij. Ik bestudeerde ook nauwkeurig de referentieprojecten en andere verwijzingen die door de ontwerpers worden aangegeven. Door bepaalde kaarten of eigen foto's en ervaringen van het gebied te koppelen aan de plannen en schetsen die de ontwerpers maakten, kon ik een beter beeld krijgen van wat de ontwerpers precies deden in de projecten. Ook andere projecten en theorieën hielpen me om de ontwerp-houdingen te begrijpen. Daarnaast ging ik ook op zoek naar de belangrijkste thematieken die aantonen hoe de houding ten opzichte van dit landschap verandert. Deze drie thematieken vloeien voort uit de basiselementen grens, snelweg en landschap: de grens, de blik vanop de snelweg en een park. Tijdens dit hele proces heb ik me van begin af aan

ook verdiept in literatuur rond de grens, snelwegen en landschap, open ruimte en recreatie en andere zaken die verband houden met deze masterproef.

4. OPBOUW

Afgezien van deze inleiding en het besluitende hoofdstuk, bestaat deze masterproef uit drie grote delen: een weergave van de context van het studiegebied, een beschouwing van de planvorming en een thematische analyse.

Vooreerst wordt de context van het studiegebied weergegeven. Een begrip van deze context is belangrijk om de houdingen die in de ontwerpen aangenomen worden ten opzichte van dit landschap, te begrijpen en te verstaan hoe die houdingen veranderingen in dit landschap teweeg brengen. Ik geef in dit hoofdstuk ook aan binnen welke context de verschillende plannen tot ontwikkeling kwamen. In het tweede hoofdstuk volgt een discours- en beeldanalyse van de verschillende projecten, chronologisch opgebouwd. Hierbij worden de plannen, schetsen, teksten en mondelinge uitspraken van de ontwerpers weergegeven en geanalyseerd. Er wordt enerzijds beschreven hoe de ontwerpers over hun project schrijven en spreken, maar anderzijds bekijken we ook wat er precies getekend wordt in de visuele documenten. In dit hoofdstuk focus ik specifiek op de projecten zelf, zonder algemene theoretische beschouwingen of andere ontwerpen erbij te betrekken. Het derde hoofdstuk is een thematische analyse. De verschillende plannen worden hier besproken aan de hand van de drie thema's die ik hierboven aanhaalde: de grens, de blik vanop de snelweg, een park. Ik bekijk hierbij hoe de verschillende ontwerpen zich verhouden tot deze thema's, waarbij een meer theoretische en globale omkadering deze beschouwingen ondersteunt. In dit hoofdstuk wordt ook kritisch gereflecteerd over de ontwerp-houdingen. Tot slot volgt een besluitend hoofdstuk.

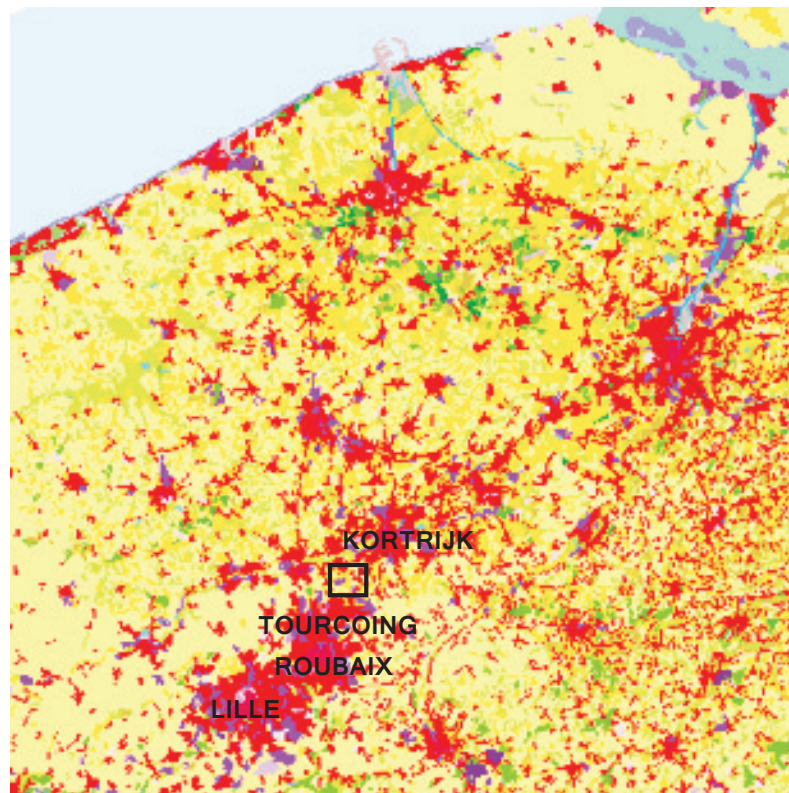
II. CONTEXT

In dit hoofdstuk laat ik u kennis maken met het studiegebied. Een begrip van deze context is belangrijk om de veranderende ontwerphoudingen ten opzichte van dit landschap te begrijpen. Een korte situering geeft de eerder administratieve context weer. Daarna volgt een analyse van het studiegebied aan de hand van kaarten en beelden. Deze analyse geeft een beeld van de grens, de snelweg en het landschap. Tot slot wordt ook aangegeven binnen welke context de verschillende plannen die ik in het volgende hoofdstuk zal toelichten, werden opgesteld.

1. SITUERING

Het studiegebied bevindt zich tussen Kortrijk en Tourcoing. Het landschap is er relatief open ten opzichte van de sterke verstedelijking ter hoogte van Lille-Tourcoing en het stedelijk gebied Kortrijk. Aan Franse zijde situeren zich de gemeentes Neuville-en-Ferrain (vaak kortweg Ferrain genoemd), Roncq en Halluin. Aan Belgische zijde ligt het gebied op grondgebied van Menen en Kortrijk, met de dorpen Rekkem, Lauwe en Aalbeke. De autosnelwegen (E17-A22 en E403) en de Leie vormen belangrijke zichtbare structuren in dit gebied.

In het gebied ligt de grens tussen Frankrijk en België, tussen Frans-Vlaanderen en Vlaanderen. Deze grens werd in 1713 in de Vrede van Utrecht vastgelegd. De grens vormde toen de scheiding tussen het Franse Koninkrijk en de Zuidelijke Nederlanden (die in 1713 de Oostenrijkse Nederlanden zouden worden). De positie van deze grens is tot op vandaag nauwelijks veranderd. Aan beide kanten van deze grens situeren de gebieden zich al drie eeuwen lang in een grensgebied en in de periferie van de staten waartoe ze behoren.



Aanduiding studiegebied en omliggende steden op Corine Land Cover kaart
(Corine Land Cover Kaart: via <http://www.eea.europa.eu/publications/COR0-landcover>)

Het grensgebied ligt tussen de steden Tourcoing en Kortrijk. Tourcoing vormt samen met de steden Lille, Roubaix en Villeneuve-d'Ascq één van de vier grootste agglomeraties van Frankrijk met ruim 1 miljoen inwoners. De belangrijkste troeven van deze regio, zoals ze door de Franse beleidsverantwoordelijken ook naar voor worden geschoven, zijn de jonge bevolking, de centrale ligging in het economische hart van West-Europa, de goede bereikbaarheid (dankzij een internationale luchthaven, de TGV en de snelweg) en het ruime aanbod aan vorming en opleiding.¹ De stad Kortrijk is een centrumstad in het zuidelijke

¹ VLAAMSE OVERHEID, *Vlaamse beleidsstrategie ten aanzien van Noord-Frankrijk*, 2005, p. 7, <http://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/vlaamse-beleidsstrategie-ten-aanzien-van-noord-frankrijk-strat-gie-politique-de-la-flandre-l-gard-du-nord-de-la-france> (23 mei 2014)

deel van West-Vlaanderen, en wordt in het ruimtelijk structuurplan aangeduid als een regionaalstedelijk gebied. De stad telt ruim 70.000 inwoners. De belangrijkste sterktes van de streek rond Kortrijk zijn het dynamische netwerk van vooral kleine en middelgrote ondernemingen, het gunstige woonklimaat en de goede uitbouw van sociale, culturele en medische infrastructuur in de verschillende kleine en grotere stedelijke centra.²

Het studiegebied ligt in het hart van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai, een Europese groepering voor territoriale samenwerking die in 2008 werd opgericht.

² Ibidem, pp. 6-7



Situering studiegebied
(eigen verwerking op basis van kaart google maps)

2. HUIDIGE AANBLIK STUDIEGEBIED

2.1. GRENS

HOEDANIGHEID

De grens is in dit gebied geen natuurlijke grens. De aard van deze grenslijn heeft geen duidelijke ruimtelijkheid, en neemt verschillende hoedanigheden aan in het studiegebied.

In de meeste gevallen valt de grens samen met de grens van een akkerland. Soms loopt de grens langs een weg of waterloop. Op bepaalde plaatsen loopt de grens dwars door een akkerland. In die gebieden weet men dat de grens ergens ligt, maar is het niet duidelijk waar precies.



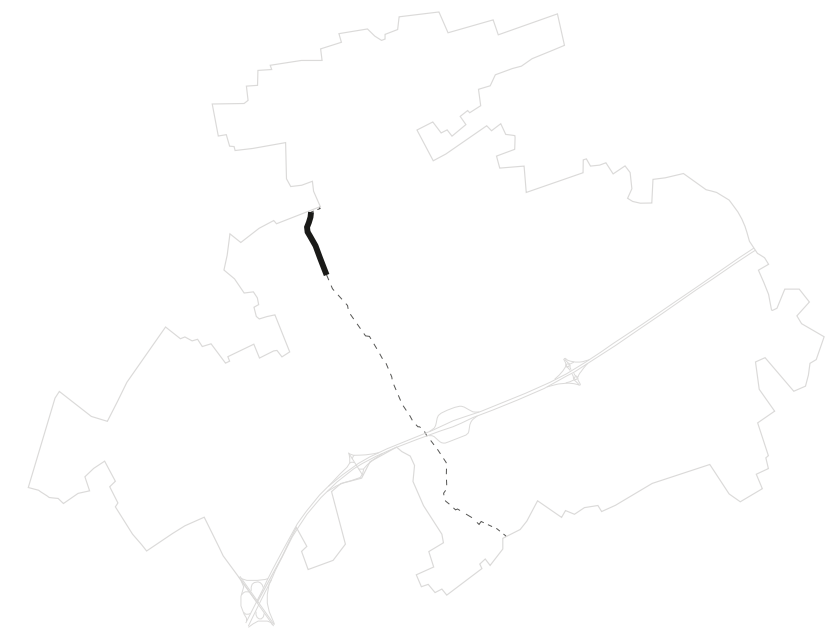
grens valt samen met grens akkerland



grens gaat dwars door akkerland



grens valt samen met weg

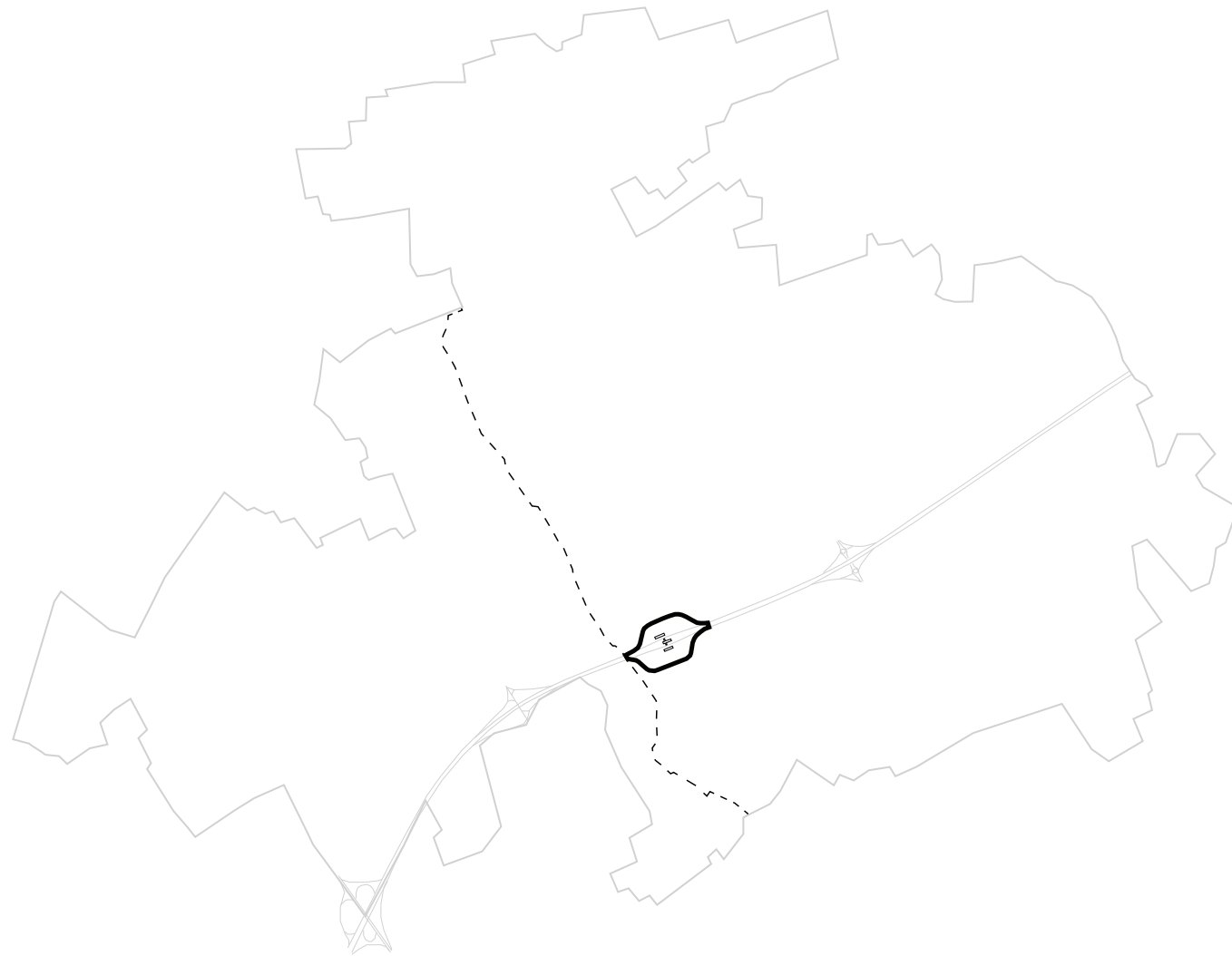


grens valt samen met beek

(De afbakening van het studiegebied in deze kaarten is gebaseerd op de planvorming die later besproken wordt. Alle kaarten en foto's in dit hoofdstuk zijn eigen foto's of verwerkingen, tenzij anders vermeld)

MARKERINGEN

De lijn die Frankrijk van België scheidt wordt in dit landschap het duidelijkst zichtbaar ter hoogte van de grenspost op de snelweg. De snelweg voorziet niet alleen een mogelijkheid om de grens te passeren, ze geeft het voorbijrijden van de grens ook een momentum. De grenspost verruimtlijkt dit momentum. Op dit moment, in het voorjaar van 2014, worden de gebouwen van de grenspost afgebroken.



Grenspost in mei 2014



Grenspost in januari 2014

Op de belangrijkste wegen wordt de grens aangeduid aan de hand van borden die je verwelkomen in het andere land.



Her en der zijn bunkers aanwezig in de nabijheid van de grens.



VERSCHIL

Het verschil die de grens in dit landschap bewerkstelligt, is er geen van extreme ruimtelijke contrasten. Beide gebieden hebben zich in de voorbije eeuwen gelijkaardig ontwikkeld, mede door de sterke historische banden.³ Toch is het verschil voelbaar: een pad verandert van ondergrond of stopt, er zijn andere verkeersaanduidingen en wegingelingen, subtiele verschillen in bouwgewoontes...

3 Ibidem, p. 12



Pad verandert van ondergrond op de grens



Pad verandert van ondergrond op de grens



Moeskroenstraat, België



Rue du Dronckaert, Frankrijk



Rijhuizen buiten de dorpskern, België



Rijhuizen buiten de dorpskern, Frankrijk



In het gebied zijn er vele onzichtbare verschillen; de taal, economie, cultuur, bestuur, politiek... Deze verschillen genereren een zekere dynamiek in het grensland. In de 19^{de} en 20^{ste} eeuw gingen bijvoorbeeld vele pendel- en seizoensarbeiders uit zuidelijk West-Vlaanderen over de grens werken, en vandaag trekt de jonge West-Vlaamse industrie veel arbeiders uit Noord-Frankrijk aan.⁴ Het succes van het tankstation in Rekkem bij Frans en zoals te zien op deze foto, is een ander voorbeeld van deze dynamiek.

4 DEHAENE, M., DE MEULDER, B., *Atlas - Fascikel 1: Zuidelijk West-Vlaanderen*, Anno'02, Kortrijk, 2001, p. 19



EINDE EN BEGIN

De grens insinueert een rand, een einde, een periferie. Het gevoel van het 'op de rand zijn', sluimert steeds in dit grenslandschap. Lange tijd werd het gebied vergeten, verwaarloosd, sommigen spreken van een achterstand in dit gebied. Daarnaast is het grenslandschap ook de weg naar buiten, de vlucht. Het begin van het andere land. Het samenspel van einde en begin kent dit landschap een zeker karakter, een bepaalde poëतिक toe.



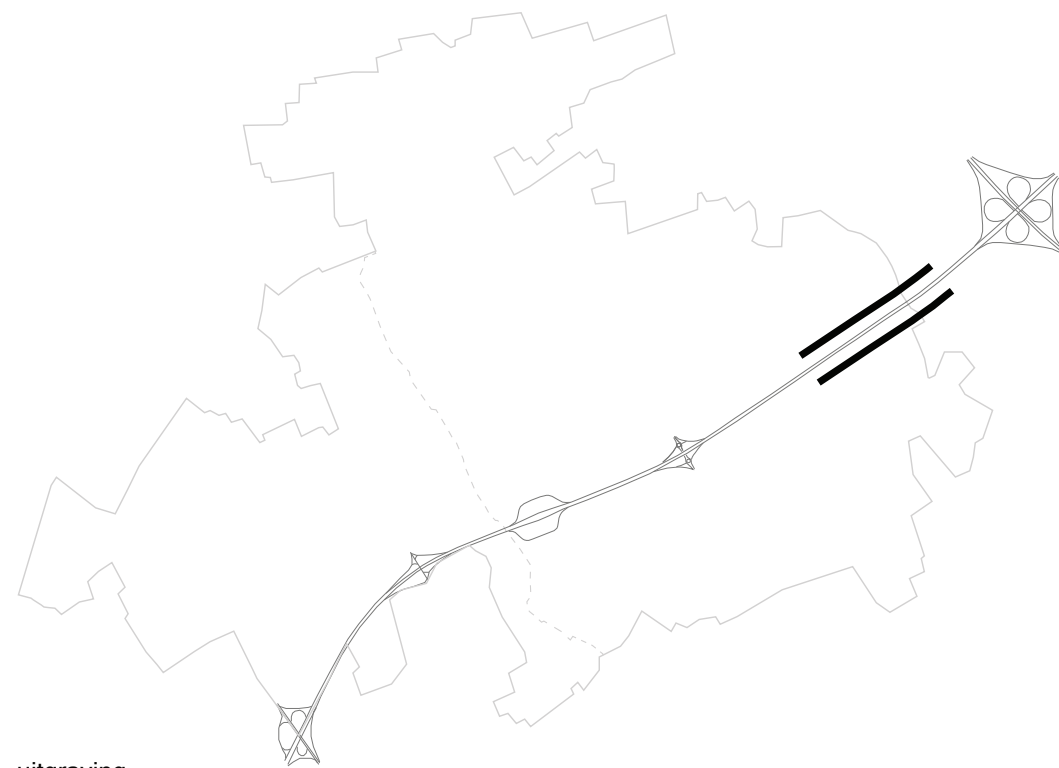
2.2. SNELWEG

Het gros van de mensen die geconfronteerd worden met dit grensland, beleven het landschap vanop de snelweg. De grens-post, maar ook het monument 'De sjouwer', een monument ter ere van de West-Vlaamse seizoenarbeiders die naar Frankrijk trokken, duiden de aanwezigheid van de grens aan. Hier en daar vangt de automobilist een blik op van het grensland.

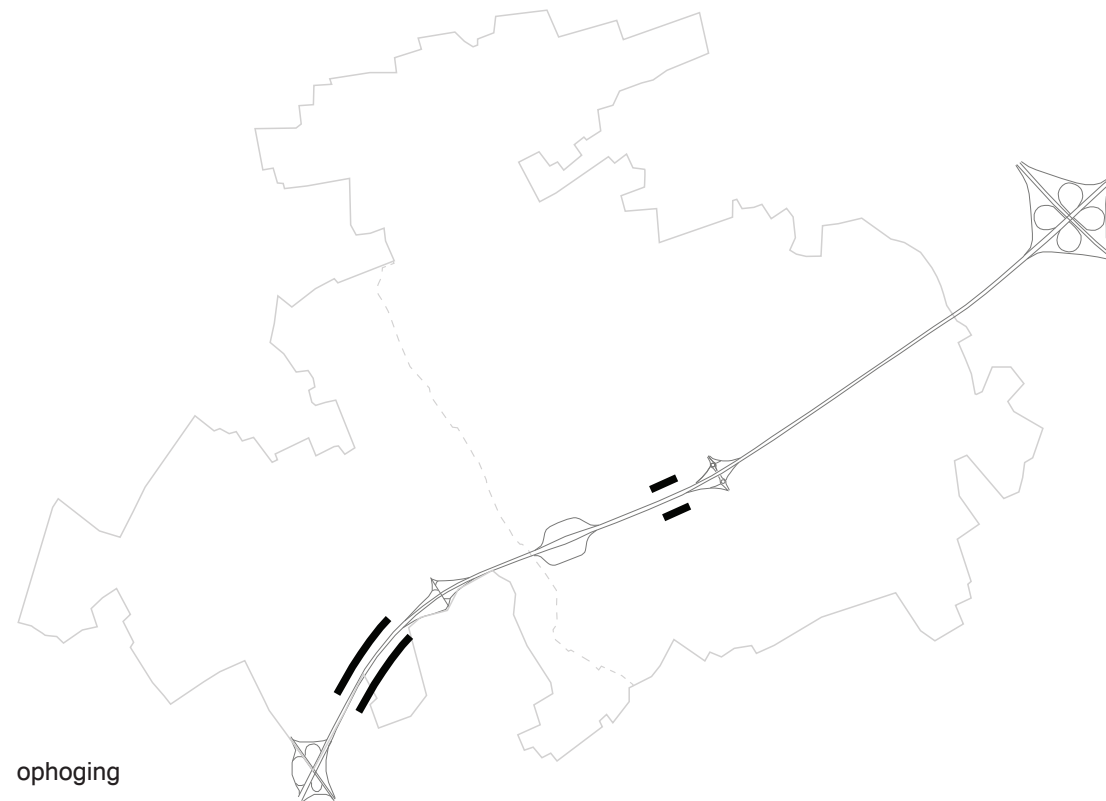


UITGRAVINGEN EN OPHOGINGEN

Het snelwegtraject dat bestudeerd wordt in deze masterproef, ligt ten zuiden van de wisselaar in Aalbeke in een sterke uitgraving. Elders zijn er hier en daar kleine ophogingen aanwezig.



uitgraving



ophoging



VISUELE RELATIE MET OMGEVING

Op sommige plaatsen zijn er weidse zichten op de omgeving, op andere plaatsen is er geen relatie met het landschap omdat de snelweg omrand is met beplanting of geluidsschermen, of in uitgraving ligt.



visuele relatie met omliggend landschap

- geen relatie met omgeving
- geen directe relatie met omgeving
- (niets) directe relatie met omgeving

2.3. LANDSCHAP

Het landschap wordt sterk beïnvloed door de grens en de snelweg. Beide elementen werken in op de fysieke vorm van het landschap. Zo heeft de grens ervoor gezorgd dat het studiegebied tot op vandaag gekenmerkt wordt door relatief veel leegte. De snelweg speelt daarenboven een belangrijke rol in het zicht op het landschap.

VERSNIPPERING

Het gebied kende aan beide kanten van de landsgrens een vergelijkbare ruimtelijke ontwikkeling. Het ruimtegebruik bestaat hoofdzakelijk uit landbouw en veeteelt, waardoor het gebied een relatief open karakter heeft. Lintbebouwing, verkavelingen, industrieterreinen en de snelweg omranden deze fragmenten open ruimte, en belemmeren op die manier dat er nog van één doorlopende open ruimte kan worden gesproken, die eerder als een onderlegger voor fragmenten bebouwing zou kunnen functioneren. De dorpskernen en gehuchten worden aan elkaar geregen door lintbebouwing. Anderzijds is er ook puntsgewijze bebouwing aanwezig in het gebied: nu eens een alleenstaande hoeve of woning, dan weer een groepering van een vijf à tiental woningen, veelal in een rij.

De versnippering in dit landschap is in deze regio het gevolg van een lang proces. Door de vruchtbaarheid van de bodem in dit gebied, ontwikkelde de bebouwing zich zeer verspreid.⁵ Tegen het einde van de 18^{de} eeuw werd het landschap gekenmerkt door een gelijkmatige spreiding van hoeves over het territorium.⁶ In de 19^{de} eeuw zal de bebouwing toenemen, en worden nieuwe

typologieën geïntroduceerd. Het gaat hier vooral om kleine arbeiderswoningen, die vaak gegroepeerd zijn.⁷ Op die manier wordt het landschap complexer, maar het verliest zijn basiskarakteristiek niet en het blijft ook open. Vanaf dan is de open ruimte niet enkel een productieruimte, maar ook een plaats waar geleefd wordt. De verdere ontwikkeling van dit landschap wordt sterk bepaald door infrastructuur. Sporen, steenwegen, rivieren en bruggen hebben een belangrijke impact op de voorheen egaal gespreide bereikbaarheid: plaatsen die nu bereikbaarder dan andere zijn geworden, worden verdicht. Halverwege de 20^{ste} eeuw werd een volkomen nieuwe landschapsterm geïntroduceerd: de woonwijk, die later zou muteren in de verkaveling. Deze relatief grootschalige, ondichte zones werden in het fijnkorrelige, dichte, open landschap geplaatst. Uiteraard heeft de komst van de autosnelweg de bereikbaarheid van dit gebied verder beïnvloed. Vele bedrijven planten zich in naast deze snelweg. Het gelaagde landschap van vandaag is dus het gevolg van een proces van voortdurende stapeling en verdichting. Hierbij speelden vooral particuliere initiatieven een grote rol.

⁵ Ibidem, p. 28

⁶ DE MEULDER, B., VANDENBROUCKE, T., 'Het Leie-Schelde-interfluvium: theater van de bricolage', Oase, nr. 63, 2004, p. 117

⁷ Ibidem, p. 121



Uitsnede op basis van Ferrariskaart, 1777: Gelijkmatige spreiding van hoeves
(eigen verwerking op basis van Ferrariskaart)



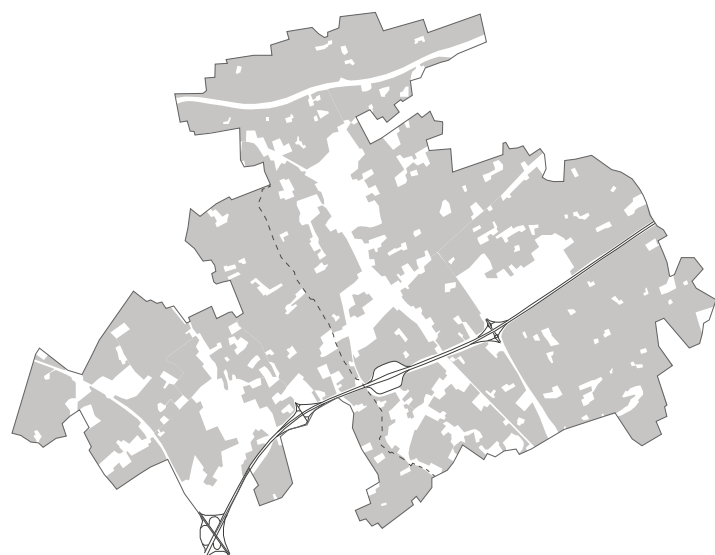
Uitsnede op basis van Van der Maelenkaart, 1855: Toename bebouwing
(eigen verwerking op basis van Van der Maelenkaart)



Uitsnede op basis van topografische kaart Nationaal Geografisch Instituut, 1999-2001: Impact van infrastructuur en introductie woonwijk
(eigen verwerking op basis van topografische kaart NGI 1999-2001)

LANDBOUW EN VEETEELT, WONEN EN BEDRIJVEN-TERREINEN

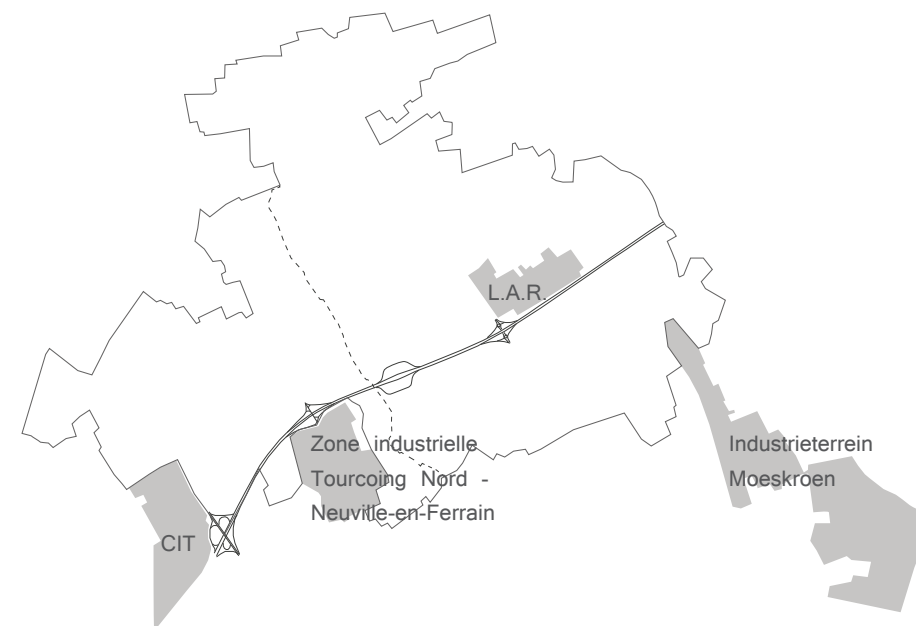
Zoals blijkt uit het korte historische overzicht, zijn de verschillende functies in dit gebied sterk versnipperd aanwezig. Onderstaande kaarten geven hiervan een algemeen beeld voor het studiegebied. Ook de belangrijkste bedrijventerreinen worden op een kaart aangeduid.



landbouw en veeteelt



wonen



grootste bedrijventerreinen

RECREATIE

De belangrijkste vorm van recreatie in dit gebied is wandelen en fietsen. Vooral aan Vlaamse kant zijn er veel weggetjes die uitsluitend voor wandelaars en fietsers bedoeld zijn. Door het gebied lopen enkele wandel- en fietsroutes, alsook een route voor ruiters.

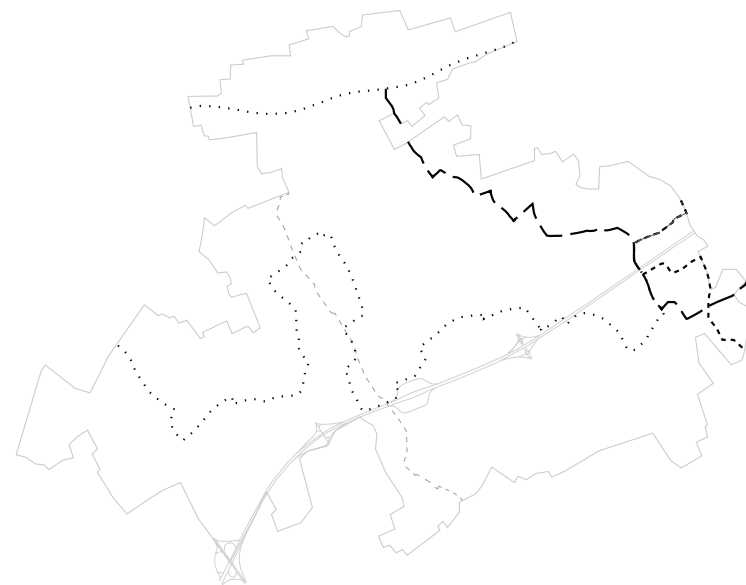


paden enkel voor fietsers en voetgangers



Wandelroutes

- - Smokkelaarspad
- Lauwe kortewagenpad



Fietsroutes

- • Knooppuntenroute
- - - - - Circuit de Gabelous / Komiezenroute
- Goedendagroute



Ruiterroutes

- Roterij Ruiterspad

WEGEN

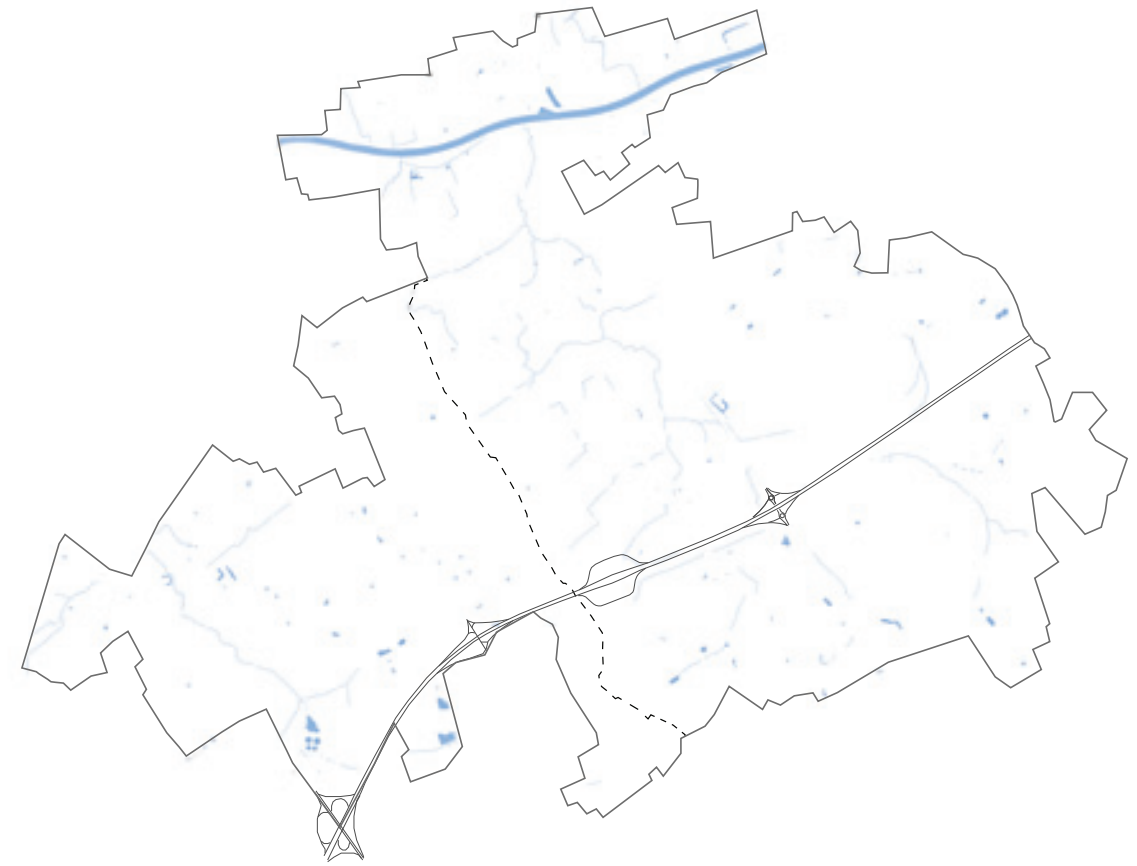
Deze kaart duidt de N- en D-wegen aan, alsook de snelweg. Naast de snelweg is er slechts één weg die de grens dwarst in het studiegebied, de 'dronckaertstraat'.



N- en D-wegen

WATER

De belangrijkste waterloop in het studiegebied is de Leie. Over het hele gebied zijn kleine beken en waterplassen aanwezig.



hydrografie

RELICTEN LANDSCHAPSATLAS

Voor een benoeming van de relictten in dit landschap wordt beroep gedaan op de landschapsatlas van Vlaanderen.⁸ In de landschapsatlas worden in het studiegebied geen ankerplaatsen aangeduid.⁹ De atlas ziet de Leie wel als een belangrijk landschappelijk element: de Leievallei is een relictzone, de rivier zelf met inbegrip van de oude Leiearmen wordt als lijnrelict aangeduid. Twee hoeves en de dorpskern van Rekkem zijn in deze atlas puntrelictten.

8 Deze landschapsatlas is consulteerbaar via <http://www.giswest.be/landschapsatlas>.

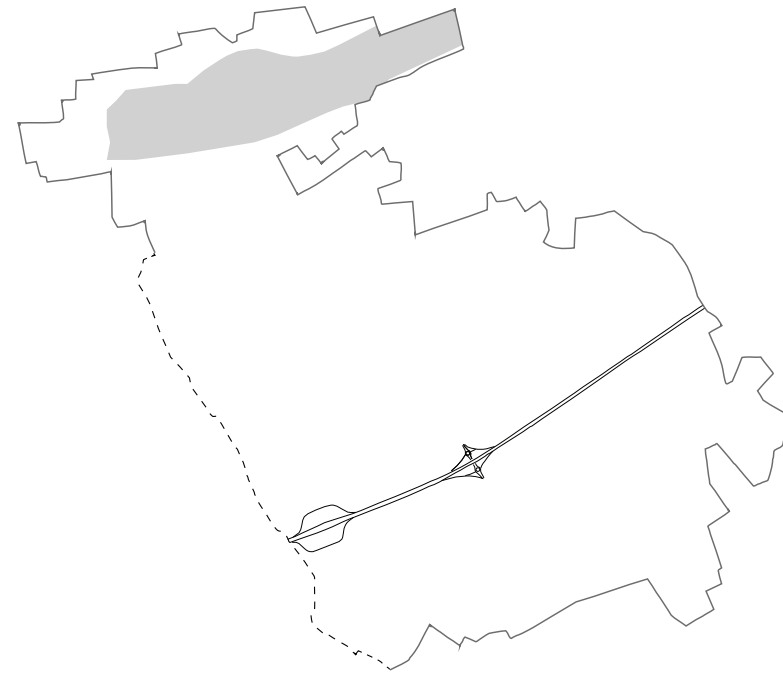
9 Ankerplaatsen zijn de meest landschappelijke waardevolle gebieden voor Vlaanderen. Ankerplaatsen zijn uitzonderlijk inzake gaafheid of representativiteit, nemen ruimtelijk een plaats in die belangrijk is voor de zorg of het herstel van de landschappelijke omgeving, of zijn uniek.



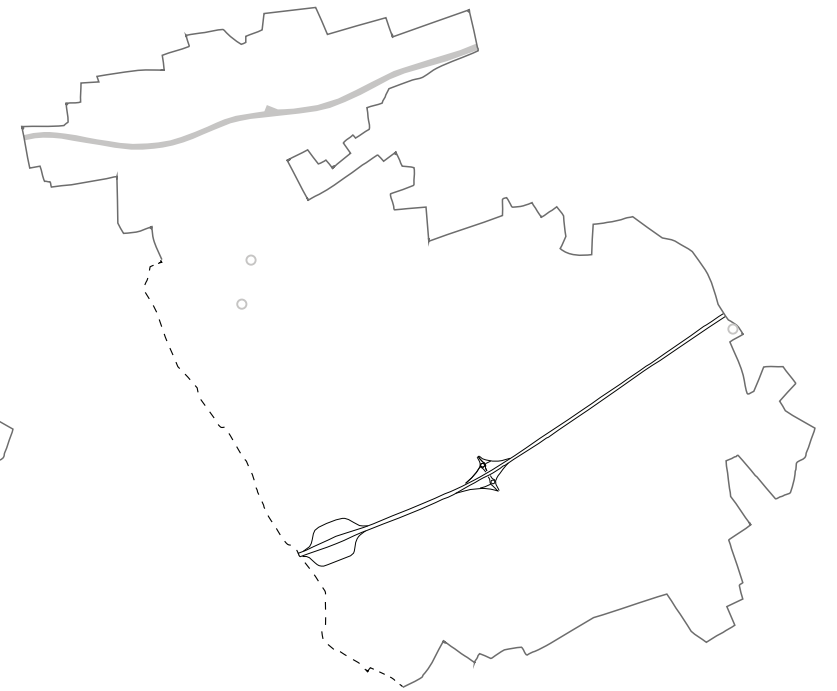
Hof Goed te Heule (puntrelict)



Hoeve Goed Ter Triest (puntrelict)



relictzone (landschapskenmerkenkaart)



lijnrelict en puntvormige relictten (landschapskenmerkenkaart)



Dorpskern Rekkem (puntrelict)



De Leie (lijnrelict)

3. CONTEXT EN AANLEIDINGEN PLANVORMING

In 1972 werd de autosnelweg tussen Lille en Kortrijk opengesteld voor het publiek. Dit traject was een onderdeel van de E3, een Europese snelweg die van Lissabon tot Stockholm reikte. Ter hoogte van de grensovergang in Rekkem werd een douanecomplex aangelegd. Dit project was een eerste grensoverschrijdende landschappelijke ingreep in dit gebied. De dynamiek die de grens genereert in het gebied, werd verder versterkt met deze snelweg.

De samenwerking tussen België en Frankrijk zal in de daaropvolgende decennia verder versterkt worden. In 1986 werd het eerste Verdrag van Schengen getekend, die de personencontrole aan onder andere de grenzen tussen België en Frankrijk afschafte. Zeven jaar later, in 1993, werd de gemeenschappelijke markt en het vrije verkeer van goederen, diensten, personen en geld realiteit.

In 1991 startte een formeel samenwerkingsverband tussen de intercommunales van Lille, Kortrijk, Doornik en Moeskroen: de Grensoverschrijdende Permanente Conferentie van Intercommunales (GPCI).¹⁰ Pierre Mauroy, de toenmalige burgemeester van Lille, was de bezieler van deze samenwerking. Hij geloofde sterk in deze grensoverschrijdende samenwerking om de regio als een metropool op de kaart te zetten.¹¹ Deze samenwerking, die in 2008 zal leiden tot de Eurometropool 'Lille-Kortrijk-Tournai', wil alle aspecten van samenwerking binnen het grondgebied versterken. Zo wil deze Eurometropool gezamenlijke problemen aanpakken en ambities verwezenlijken. Daarbij wil men de administratieve, politieke en culturele grenzen geleidelijk aan doen vervagen.¹² De Eurometropool wil zich bovendien profileren als een belangrijk knooppunt van economische informatie, onderzoek en vernieuwing. Om dit te kunnen waarmaken, zet men in op een sterke aanwezigheid van zakelijke diensten op internationaal niveau. De kwaliteit van het stedelijk en natuurlijk landschap en van het cultureel en historisch erfgoed vormt ook een belangrijk

¹⁰ In de GPCI vonden gedurende een tiental jaar debatten en uitwisseling plaats, waardoor de grensoverschrijdende samenwerking beter afgebakend kon worden en een werkwijze aangegeven kon worden om projecten of samenwerkingsinitiatieven uit te stippelen. Zie EUROMETROPOOL LILLE-KORTRIJK-TOURNAI, <http://nl.eurometropolis.eu/wie-zijn-wij/enkele-belangrijke-data.html> (23 mei 2014)

¹¹ BERNARD, J., *planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014

¹² Dit wordt expliciet als doel vooropgesteld binnen de Eurometropool. Zie EUROMETROPOOL LILLE-KORTRIJK-TOURNAI, <http://nl.eurometropolis.eu/wie-zijn-wij/wat-is-een-egts.html> (23 mei 2014)

element, zowel voor de toeristische attractiviteit als voor de internationale uitstraling van de regio.¹³

In deze veranderende context krijgt het studiegebied een andere betekenis. Nu de grens weggedacht wordt, ligt dit gebied plots centraal binnen de nieuwe metropool. Vanaf het begin van de jaren '90 slaan het Agence de Développement d'Urbanisme (ADU) en de intercommunale Leiedal de handen in elkaar om ideeën uit te werken voor de omgeving van de E17 tussen Kortrijk en Lille. Eén van de aanleidingen voor deze plannen was de grenspost, die op dat moment een groot deel van haar functies verloren had. De initiatiefnemers willen op deze grenspost een onthaalaccommodatie creëren voor de grensoverschrijdende regio. Om de aanblik van het landschap vanop de snelweg meer te structureren, wordt ook een landschappelijke aanleg van de randen van de autosnelweg voorgesteld. Tot slot is er ook de idee om een groot regionaal grensoverschrijdend park te creëren in de omgeving van de grenspost. Om deze ideeën verder vorm te geven, schreven het ADU en de intercommunale Leiedal in 1993 een ideeënwedstrijd uit, waarbij vier landschapsarchitecten gevraagd werden om de relatie tussen grenspost, park en autosnelweg te bestuderen. Na deze ideeënwedstrijd volgden andere ideeën voor de site van de grenspost, zoals een talenpaviljoen en een paviljoen met als thema 'grenzen en uitwisseling'. In 2001 werd, nog steeds onder initiatief van dezelfde instanties, opnieuw een globaal voorstel gedaan voor de inrichting van de grenspost in Rekkem en haar omgeving.

Deze plannen werden echter nooit uitgevoerd. Vandaag werken beide landen afzonderlijk ideeën uit voor de omgeving van de grenspost. Aan Franse kant is 'Lille Métropole' volop bezig met het ontwerp van het Parc du Ferrain, een gebied dat kadert binnen een ontwikkelingsstrategie voor metropolitane groengebieden en zich aan de grens met België situeert. Aan Belgische kant is de site van de grenspost sinds 2012 volledig in handen van de Vlaamse Overheid (voordien viel de site nog voor een deel onder federale bevoegdheden). Het kabinet van de Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken begon het daaropvolgende jaar samen met Voka, het Agentschap van de Eurometropool en de stad Menen ideeën uit te werken voor een nieuwe bestemming voor de grenspost.

¹³ VLAAMSE OVERHEID, *Vlaamse beleidsstrategie*, p. 12

III. PLANVORMING

In het hoofdstuk dat volgt, krijgt u een overzicht van de verschillende plannen. De plannen, schetsen, teksten en mondelinge uitspraken van de ontwerpers worden hierbij bestudeerd. Ik geef enerzijds aan hoe de ontwerpers over hun project schrijven en spreken, en analyseer anderzijds ook wat er precies getekend wordt in de plannen en schetsen. De opdeling en volgorde van de verschillende puntjes bij deze bespreking zijn niet deze die de ontwerpers zelf gebruiken in hun teksten. Ik behandel de verschillende elementen van de plannen met dezelfde nadruk op de aspecten die de ontwerpers zelf belangrijk achten en uitvoerig bespreken.

We gaan van start met de plannen voor de aanleg van de autot snelweg en de snelwegbermen uit de jaren '70. Daarna volgen de plannen voor de reconversie van de grenspost en de aanleg van de omgeving, die van 1993 tot 2003 werden gemaakt onder initiatief van het ADU Lille en de intercommunale Leiedal. Ik bespreek tot slot de plannen die vandaag ontwikkeld worden: het 'Parc du Ferrain', de plannen voor een grensoverschrijdend groennetwerk en de huidige ideeën voor de reconversie van de grenspost.

1. PLANNEN VOOR DE AANLEG VAN DE AUTOSNELWEG EN BERMEN

1.1. DE AANLEG VAN DE E3 TUSSEN AALBEKE EN NEUVILLE-EN-FERRAIN

CONTEXT

De snelweg tussen Lille en Kortrijk werd in 1972 geopend. Deze snelweg kaderde in het E3-project. De E3 was één van de zogenoemde 'Europawegen'. Deze verbindingen werden in de Conventie van Genève, in 1950, gepland. Er werd een plan uitgewerkt voor meer dan honderd wegen die de industriële, toeristische en stedelijke centra van het continent moesten verbinden. De E1 en de E2 waren de belangrijkste oost-westverbindingen, de E3 en de E4 de belangrijkste noord-zuidverbindingen. De E3 loopt van Stockholm naar Lissabon, over een lengte van ongeveer 4000 kilometer. Het tracé van de E3 in België werd in 1958 vastgelegd, maar de uitvoering liet op zich wachten doordat de afwerking van andere autosnelwegen voorrang kreeg.¹⁴

14 GREGOIRE, J.M., *Autosnelwegen in België: ontstaan en verwezenlijking*, Uitgeverij Simon Stevin, Brussel, 1985

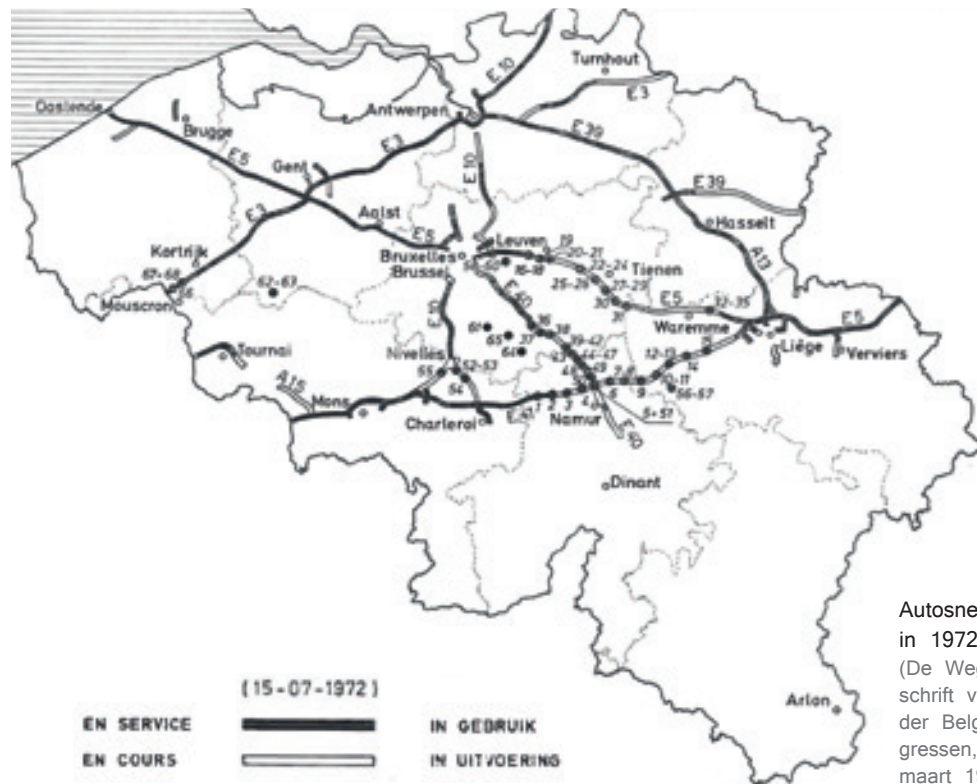
Zowel in Frankrijk als in België was deze autosnelweg bij de eerste belangrijke autosnelwegen in het land. Bij de openstelling van de snelweg tussen Lille en Kortrijk wijzen artikels uit Franse en Belgische kranten hoofdzakelijk op de grote economische rol van deze snelweg.¹⁵ Aangezien de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen op dat moment reeds opengesteld was, werd Lille in november 1972 niet enkel met Kortrijk, maar ook met Antwerpen verbonden via deze snelweg.

Onderstaande kaarten geven de stand van zaken weer van de snelwegen in beide landen. In Frankrijk waren er in 1972 enkel snelwegverbindingen tussen de grensovergang in Rekkem-Ferrain en Parijs, tussen Lille en Dunkerque en van Parijs via Dijon, Lyon en Orange naar Marseille en Montpellier. In België waren naast de E3 ook de E5 van Brussel naar Oostende, de E10 van Antwerpen richting Nederland en de E39 van Antwerpen naar Luik helemaal rijdbaar in 1972.

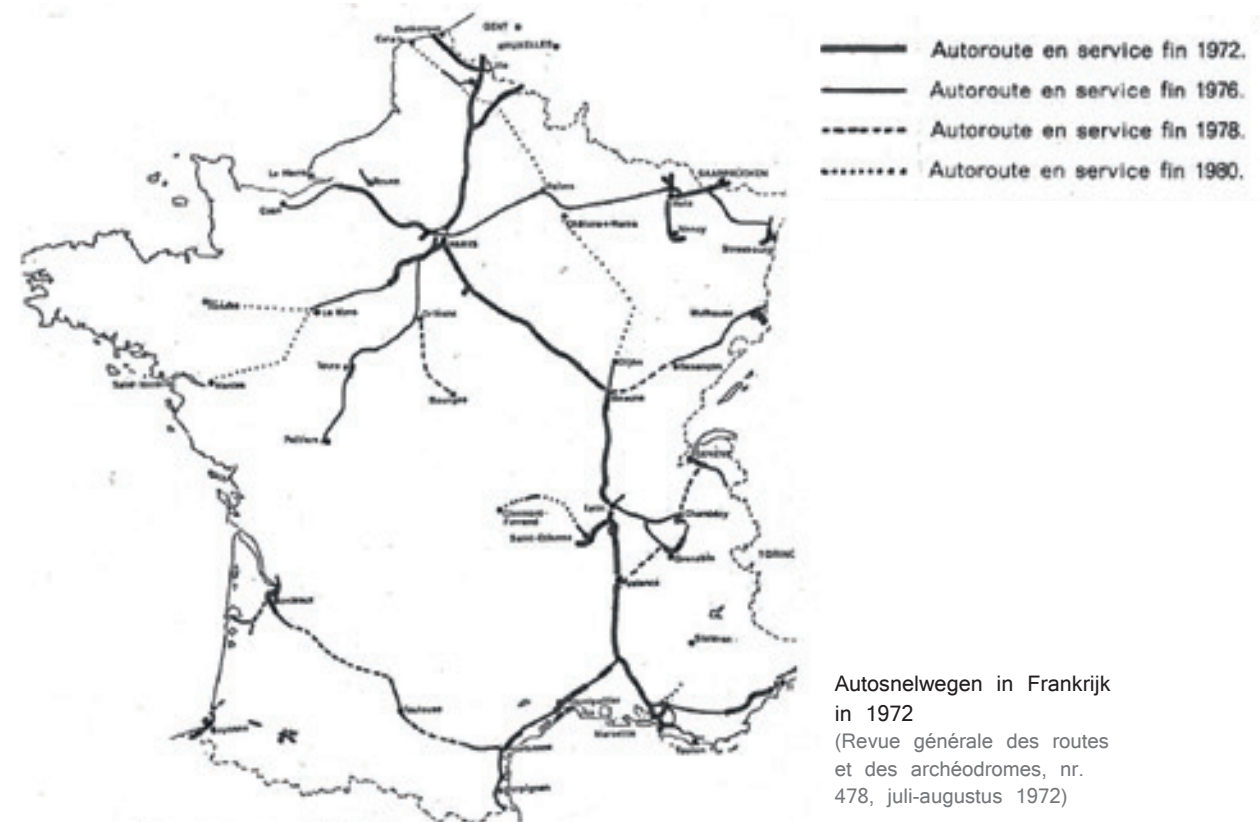
15 N.N., 'De E3 open tussen Kortrijk en Rijsel', Kortrijks Handelsblad, 9 november 1972, N.N., 'De Lille à la Belgique, d'un coup d'accélérateur', La Voix du Nord, 1 november 1972, N.N., 'E3 Kortrijk-Rijsel voor verkeer opengesteld: Een Europees gebeuren, aldus minister Schuman', Het Volk, 6 november 1972, N.N., 'Samedi, ont été inaugurés les tronçons autoroutiers Lille-Courtrai et Bergues-Méteren', La Voix du Nord, 7 november 1972



Krantenartikel (N.N., 'De Lille à la Belgique, d'un coup d'accélérateur', La Voix du Nord, 1 november 1972)



Autosnelwegen in België in 1972 (De Wegentechniek: tijdschrift van de vereniging der Belgische wegencongressen, vol. XVIII nr. 1, maart 1973)

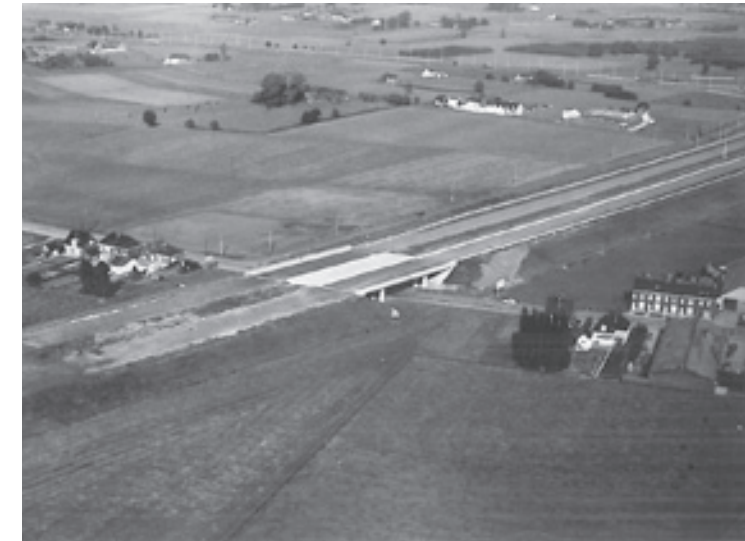


Autosnelwegen in Frankrijk in 1972 (Revue générale des routes et des archéodromes, nr. 478, juli-augustus 1972)

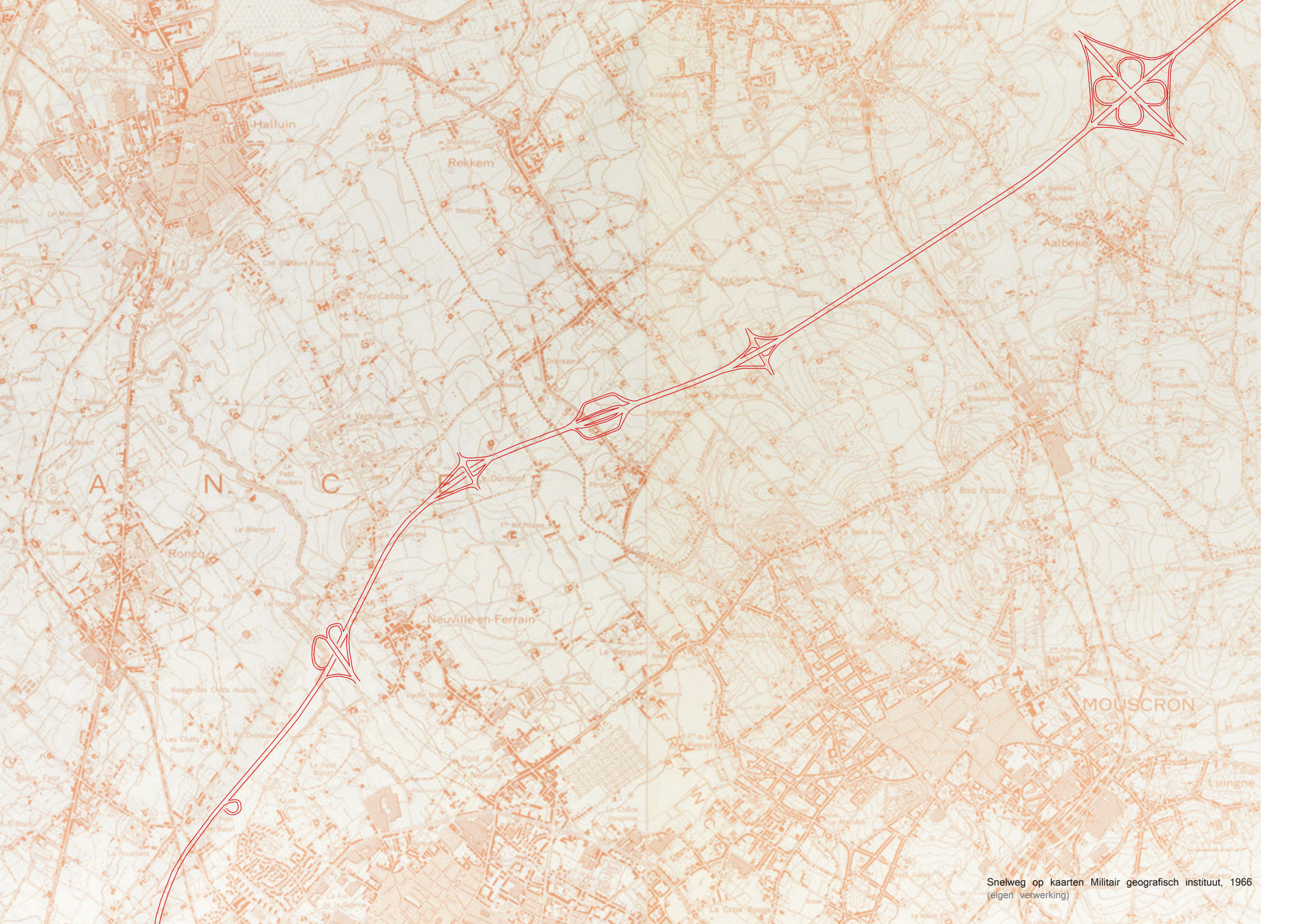
HET TRAJECT

Op het traject tussen Gent en Parijs gaat de E3 langs de steden Kortrijk en Lille. Tussen deze steden situeert zich het studiegebied van deze masterproef. De snelweg loopt ten zuidoosten van Kortrijk, op minder dan twee kilometer van het stadscentrum. Daarna passeert de weg ten westen van Tourcoing, om op die manier de stad Lille aan de oostzijde aan te doen. Op de kaart op de volgende bladzijde zien we het oorspronkelijke weefsel tussen Aalbeke en Neuville-en-Ferrain omstreeks 1966, met de snelweg er bovenop gelegd. Hierbij zien we dat de snelweg de bewoonde kernen vermijdt: de snelweg baant zich een weg tussen dorpen en gehuchten als Aalbeke, Le Croisé en Paradijs in Rekkem, Le Vertuquet en Neuville-en-Ferrain.

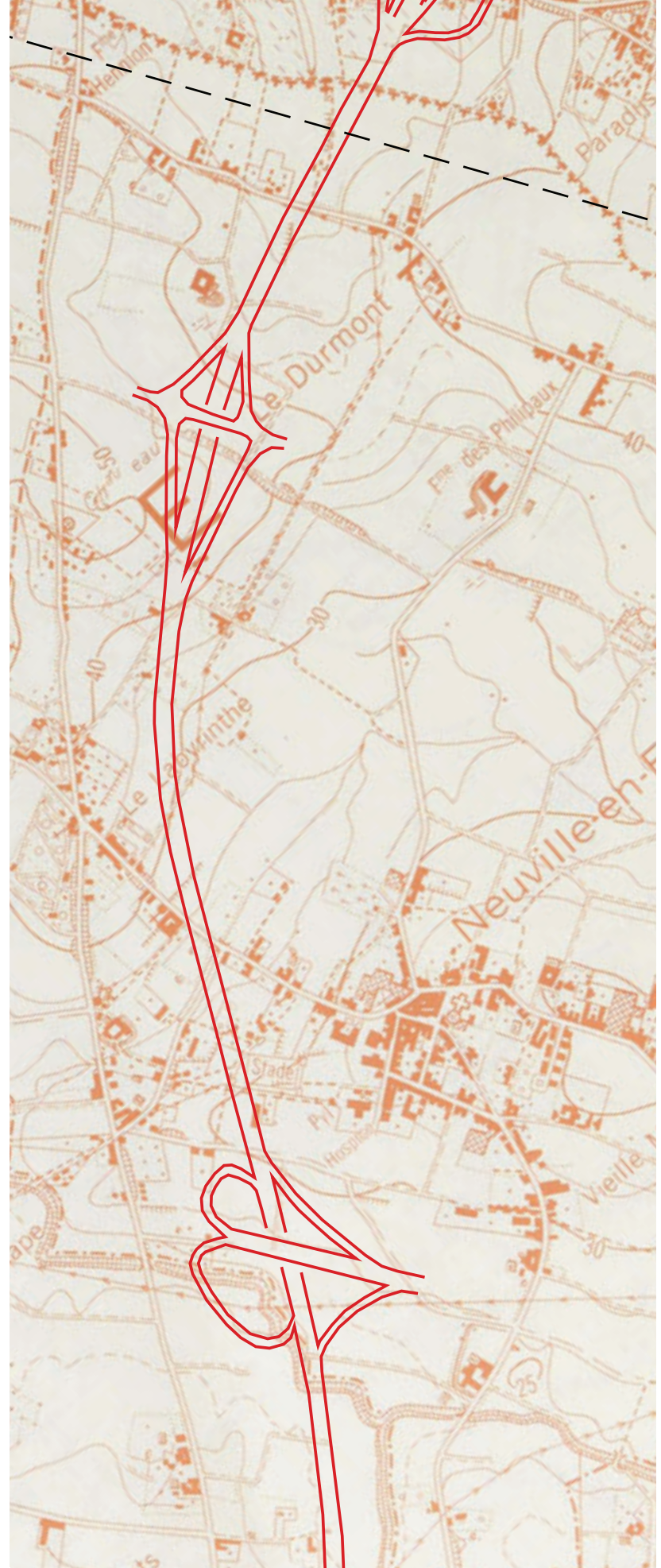
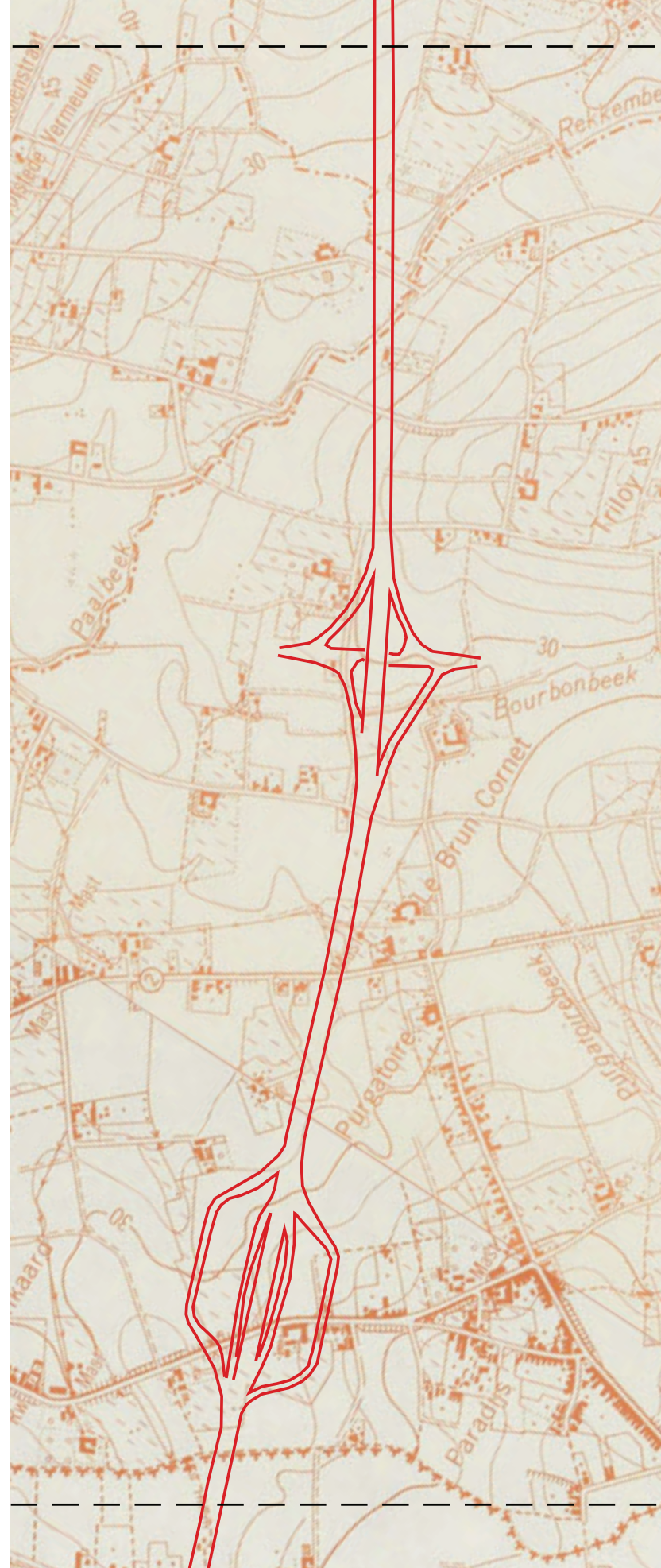
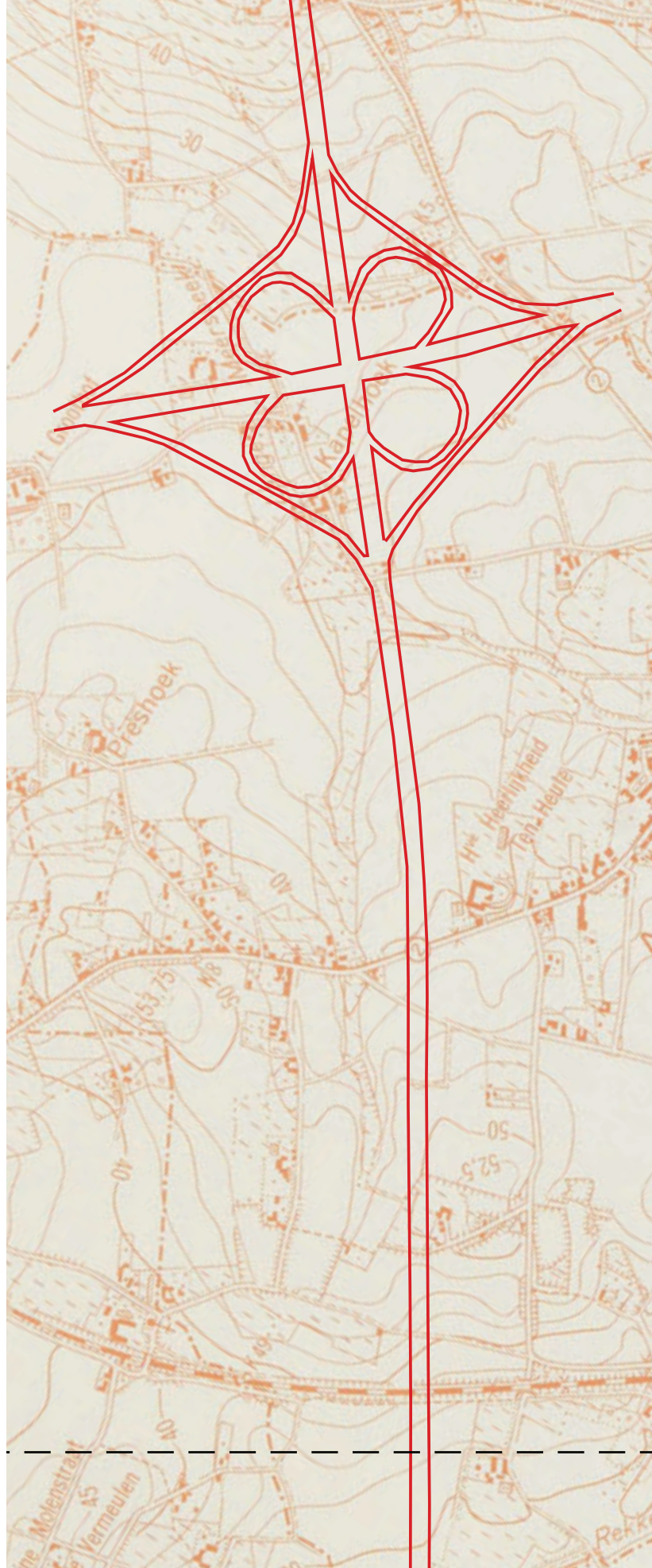
Op de kaarten zien we ook hoe de snelweg zich op kleinere schaal verhoudt tot de bebouwing. Links en rechts van de snelweg bevinden zich opvallend veel woningen net naast de snelweg. Op een enkele uitzondering na veegt de snelweg enkel op de site van de grenspost en de wisselaar in Aalbeke enkele woningen weg. Hieruit kunnen we concluderen dat de ontwerpers onteigeningen van woningen tot een minimum probeerden te beperken. Het tracé werd op grotere schaal vastgelegd rekening houdend met de bebouwde kernen, op kleinere schaal zien we dat de ontwerpers dit tracé probeerden te integreren met de intentie om zo weinig mogelijk gebouwen weg te vegen. Woningen werden op die manier behouden, maar bevinden zich dan wel vlak naast de snelweg. De werffoto's die genomen werden van 1968 tot 1971, tonen de confrontatie tussen de snelweg en de woningen die nauwkeurig 'omzeild' werden door de snelweg.



Werffoto's traject wisselaar Aalbeke - grensovergang Rekkem, 1968-1971
(Archief Agentschap Wegen en Verkeer, Kortrijk)



Snelweg op kaarten Militair geografisch instituut, 1966
(eigen verwerking)



HET LENGTEPROFIEL

Als we het lengteprofiel van dit snelwegfragment bekijken, zien we dat grote delen in uitgraving liggen ten opzichte van het landschap. Onderstaand lengteprofiel van de E3 tussen de grensovergang en Deinze, toont aan dat dergelijke uitgravingen bijna uitsluitend ter hoogte van het studiegebied terug te vinden zijn. Verschillende factoren hebben dit profiel beïnvloed. Een belangrijke factor is het reliëf van het landschap zelf: het landschap is hier sterk golvend in vergelijking met het gebied tussen Kortrijk en Gent. Om te voldoen aan de standaarden om zwaar goederentransport toe te laten, worden de langshellingen zoveel mogelijk beperkt. Zodoende krijgt men sterke uitgravingen in dit gebied. Bovendien zijn er relatief veel kruisende wegen op dit korte traject, waaronder ook een spoorweg. De kaart op de volgende pagina toont de kruisende wegen op het traject

Rekkem-Deinze, met een aanduiding van de uitgravingen en ophogingen. Doordat de snelweg ter hoogte van het studiegebied in uitgraving ligt, kan men deze wegen makkelijker aanleggen aangezien er geen (of slechts geringe) hoogteverschillen moeten overbrugd worden. In het bijzonder voor de spoorweg, die weinig hoogteverschillen kan overbruggen, is dit een zeer praktische oplossing. Tussen Harelbeke en Waregem zien we ook een grote densiteit aan wegen die de snelweg kruisen, waaronder hier ook een waterweg. Daar hebben de ingenieurs ervoor gekozen om de snelweg in ophoging aan te leggen. In deze streek is dit echter geen gemakkelijke opgave, aangezien er weinig zandgrond in de omgeving te vinden is; de bodem bestaat voornamelijk uit klei of klei-leem. Het onteigenen van een gebied waar toch zand gewonnen kan worden, is bovendien een heel complexe

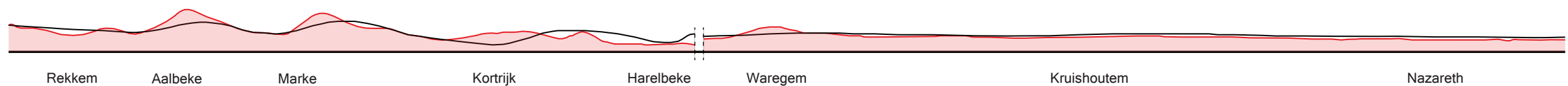
zaak.¹⁶ Vanuit deze redenering wordt ook verklaard waarom er in het studiegebied nauwelijks ophogingen aanwezig zijn.¹⁷ Het lengteprofiel van de snelweg werd dus voornamelijk op basis van functionele en economische overwegingen ontworpen.

¹⁶ Bij de ophoging van de snelweg tussen Harelbeke en Waregem werd een gebied van meer dan 53 hectare onteigend om zand te winnen, dat nu bekendstaat als 'De Gavers', een natuurgebied. Het onteigenen van een gebied van dergelijke grootte is vanzelfsprekend niet eenvoudig.

¹⁷ Antoon Noë, hoofdinspecteur-directeur van het Agentschap Wegen en Verkeer in Kortrijk op het moment van de aanleg van de E3 in de omgeving van Kortrijk, haalt dit aan om het profiel van deze snelweg te verklaren. BERNARD, J., *de aanleg van de autosnelweg*, telefonisch interview met NOË, A., 24 maart 2014



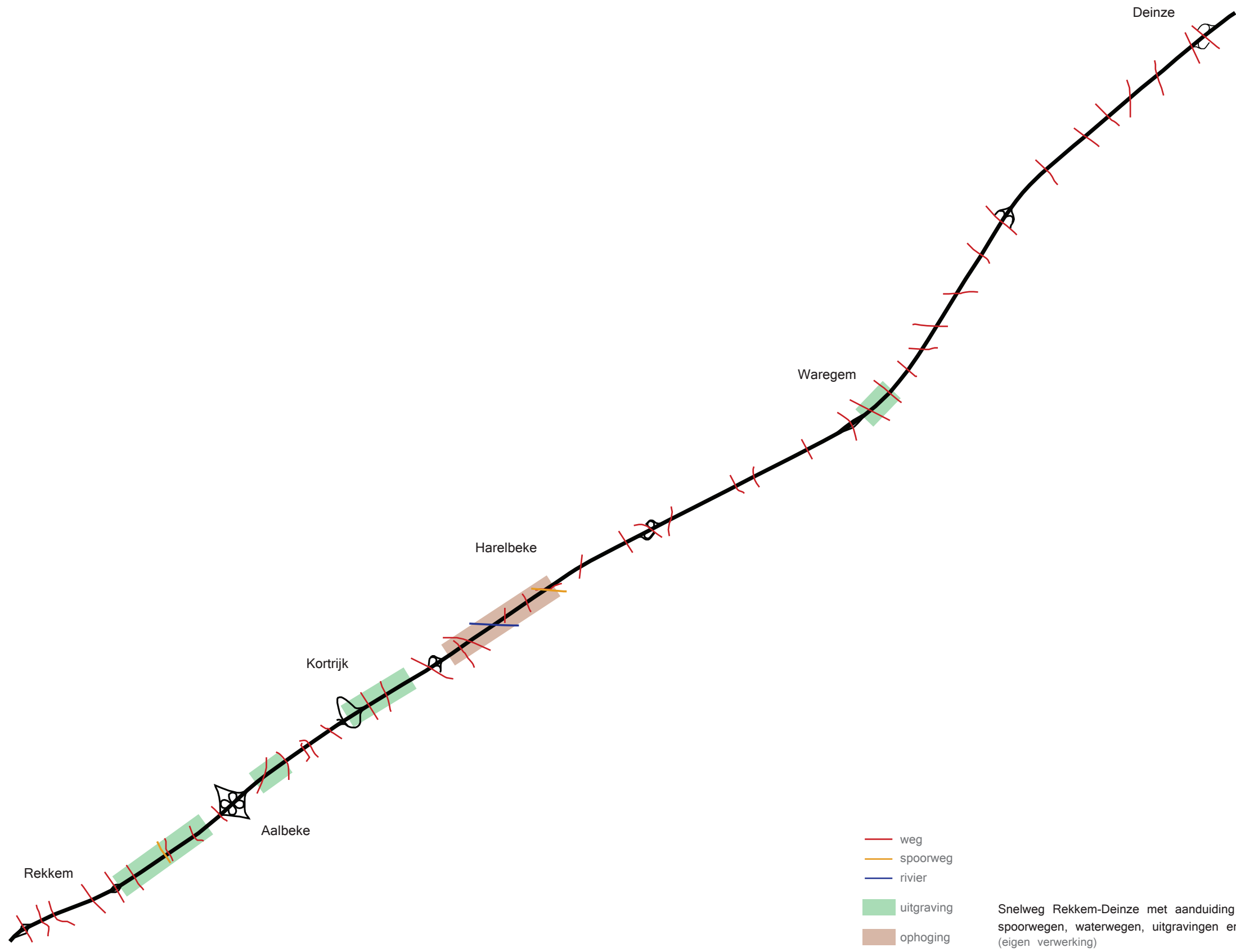
Plan en doorsnede E3 Rekkem-Harelbeke
(INTERCOMMUNALE E3, *De E3 werken aan de grens België-Frankrijk*, s.d.)



Profiel Rekkem - Deinze. Het profiel van het landschap ter hoogte van Rekkem - Kortrijk is sterk golvend in vergelijking met het profiel tussen Harelbeke en Nazareth. Ook de uitgravingen en ophogingen van de snelweg worden hier weergegeven.

(eigen verwerking, op basis van: INTERCOMMUNALE E3, *De E3 werken aan de grens België-Frankrijk*, s.d. en INTERCOMMUNALE E3, *De E3 werken tussen Waregem en Gent*, s.d.)

— profiel snelweg
— profiel landschap



EEN ANDERE ORDE IN HET LANDSCHAP

De werffoto's rechts van deze tekst documenteren de enorme schaal van deze snelweg, die in dit gebied op veel plaatsen letterlijk door het landschap snijdt. De totale breedte van de snelweg is 40 meter; initieel werden er in elke richting twee rijstroken aangelegd met een twaalf meter brede middenberm, om op die manier een latere uitbreiding naar drie rijstroken mogelijk te maken.¹⁸ Andere toevoegingen aan de snelweg, zoals de op- en afritten, de wisselaar ter hoogte van Aalbeke, het transportcentrum L.A.R. en de grenspost in Rekkem, versterken de andere orde van de snelweg in dit landschap. Al deze elementen werden volledig volgens de snelweglogica aangelegd.

Op het aanlegplan van de industriezone L.A.R. (zie volgende bladzijde), opgemaakt in 1971, zien we hoe dit nieuwe lichaam op het bestaande landschap wordt gelegd. Leiedal plande dit transportcentrum nabij de plaats waar de spoorweg Kortrijk-Lille de toen in uitvoering zijnde snelweg kruiste. Het transportcentrum werd aangelegd voor goederenverhandelingen, containerbehandelingen en douaneformaliteiten. Het centrum werd bij de aanleg aanschouwd als een belangrijk nieuw concentratiepunt van economische activiteit in het gewest.¹⁹ De wegen in het transportcentrum werden orthogonaal op en evenwijdig aan de snelweg getekend, en integreren zich zo in de logica van het snelwegsysteem. Aan de 'achterkant' (gezien vanaf de snelweg) van het transportcentrum werd aansluiting gezocht met de bestaande wegen.

Ook de site van de grenspost is volledig binnen het systeem van de snelweg ontworpen. Dit ontwerp beoogt geen relatie met het omliggende landschap. Het betonnen vlak, waarvan de vorm het resultaat is van functionele redeneringen, vormt een vreemd object binnen de logica van dit landschap. Ook de gebouwen werden enkel ontworpen vanuit functioneel-economische principes: het volledige complex moest verplaatsbaar zijn en het moest een economische constructie zijn die tegelijkertijd een snelle oprichting toeliet.²⁰ De gebouwen werden opgebouwd uit houten kolommen, gelamelleerde liggers en sandwichpanelen, de luifel uit staal en beton. Zowel de vorm van deze grenspostsite als de architectuur van de gebouwen is van een andere orde, een andere taal dan die van het omliggende landschap. Op die manier wordt de breuk tussen de snelweg en het landschap nog verder versterkt.

18 INTERCOMMUNALE E3, *De E3 werken aan de grens België Frankrijk*, s.d.

19 N.N., 'Het vervoercentrum Lauwe-Aalbeke-Rekkem', Kortrijk Handelsblad, 27 oktober 1972

20 INTERCOMMUNALE E3, *De E3 werken aan de grens*



Werffoto's traject wisselaar Aalbeke - grensovergang Rekkem, 1968-1971
(Archief Agentschap Wegen en Verkeer, Kortrijk)

L.A.R.



Ontwerp bestemmingsplan Industriezone L.A.R., 1971
(Stadsarchief Menen)

Grenspost Rekkem



Werffoto's grenspost Rekkem, 1968-1971
(Archief Agentschap Wegen en Verkeer Kortrijk)

1.2. DE BERMBEPLANTINGSPANNEN

In 1976 werden de bermbeplantingsplannen voor de snelweg tussen de grensovergang en Kortrijk opgesteld. Deze bermbeplantingen werden vooral als 'verfraaiing' van de weg gezien. De kaart 'Bermbeplantingsplannen met onderlegger kaart 1977'²¹ toont de bermbeplanting in relatie tot de gebouwde omgeving in die tijd. Hieruit blijkt dat de bermbeplantingen eigenlijk niet inspelen op de gebouwde omgeving. Ter hoogte van relatief dichte beplante zones is het aantal woningen die zich dicht bij de snelweg situeren niet groter dan in zones waar geen beplanting of enkel een rij hoogstammige bomen wordt voorzien. We kunnen echter wel een verschil opmerken naargelang de snelweg al dan niet in uitgraving ligt; ter hoogte van de uitgravingen wordt er steeds beplant. Dit werd door de ingenieurs aangeraden omwille van stabiliteitsredenen.²² Ter hoogte van de wisselaars in Aalbeke kunnen we ook een opmerkelijk dichte beplanting onderscheiden. Dergelijke complexen werden in die tijd over het algemeen altijd relatief dichte beplant.²³

Dat landschappelijke factoren nauwelijks meespeelden bij het opstellen van deze beplantingsplannen, wordt ook bevestigd door de mensen die deze plannen uittekenden.²⁴ In het licht hiervan moeten we de context in die tijd voor ogen hebben; het verkeer was bijvoorbeeld veel beperkter. Autosnelwegen werden in deze periode nog niet als dusdanig hinderlijk ervaren voor de omliggende omgeving. Visuele storing, geluidshinder en milieumaatregelen waren toen minder belangrijke thema's dan nu. Indien de snelweg alsnog als hinderlijk werd ervaren, was georganiseerd protest in die jaren veel minder aan de orde dan nu.²⁵ Waar beplant werd, was ook sterk afhankelijk van politieke factoren. Zo werden delen op het grondgebied van gemeenten die lid waren van de beheerraad van de intercommunale, vaak meer beplant dan andere.²⁶

De beplantingssoorten werden relatief arbitrair gekozen; 'dat is een uitvinding van het moment', zegt de man die destijds een deel van de bermbeplantingsplannen voor de E3 opmaakte.²⁷ Er werd geen rekening gehouden met het feit of de planten al dan

niet inheems waren: op de beplantingsplannen vinden we onder andere de sneeuwbes, Amerikaanse vogelkers en acacia terug. Later, meer bepaald vanaf het bermbesluit in 1984, hechtte men echter wel meer belang aan het planten van inheemse soorten op de snelwegbermen.²⁸

De bermbeplantingsplannen van het Franse deel van deze autosnelweg werden niet teruggevonden. Er werden echter wel berekeningen teruggevonden van de kostprijs van de beplantingen. Het is dan ook waarschijnlijk dat deze bermen grotendeels ad hoc werden beplant, al is er hierover geen uitsluitel.²⁹

28 Dit bermbesluit houdt maatregelen inzake het natuurbehoud van bermen in. Voor een overzicht van de artikels, zie <http://www.wegenenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/ecologisch-bermbeheer/bermbesluit.html>

29 Hiervoor baseer ik me op wat Denis Delbaere me vertelde. Delbaere, een Franse landschapsarchitect, verrichte onder andere in het kader van het onderzoeksproject 'en marge', een studie rond landschap en biodiversiteit in de marges van infrastructuur in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai, uitgebreid onderzoek naar de bermen van deze snelweg.

21 Zie blz. 34-35

22 BERNARD, J., *de aanleg van de autosnelweg*, telefonisch interview met NOË, A., 24 maart 2014

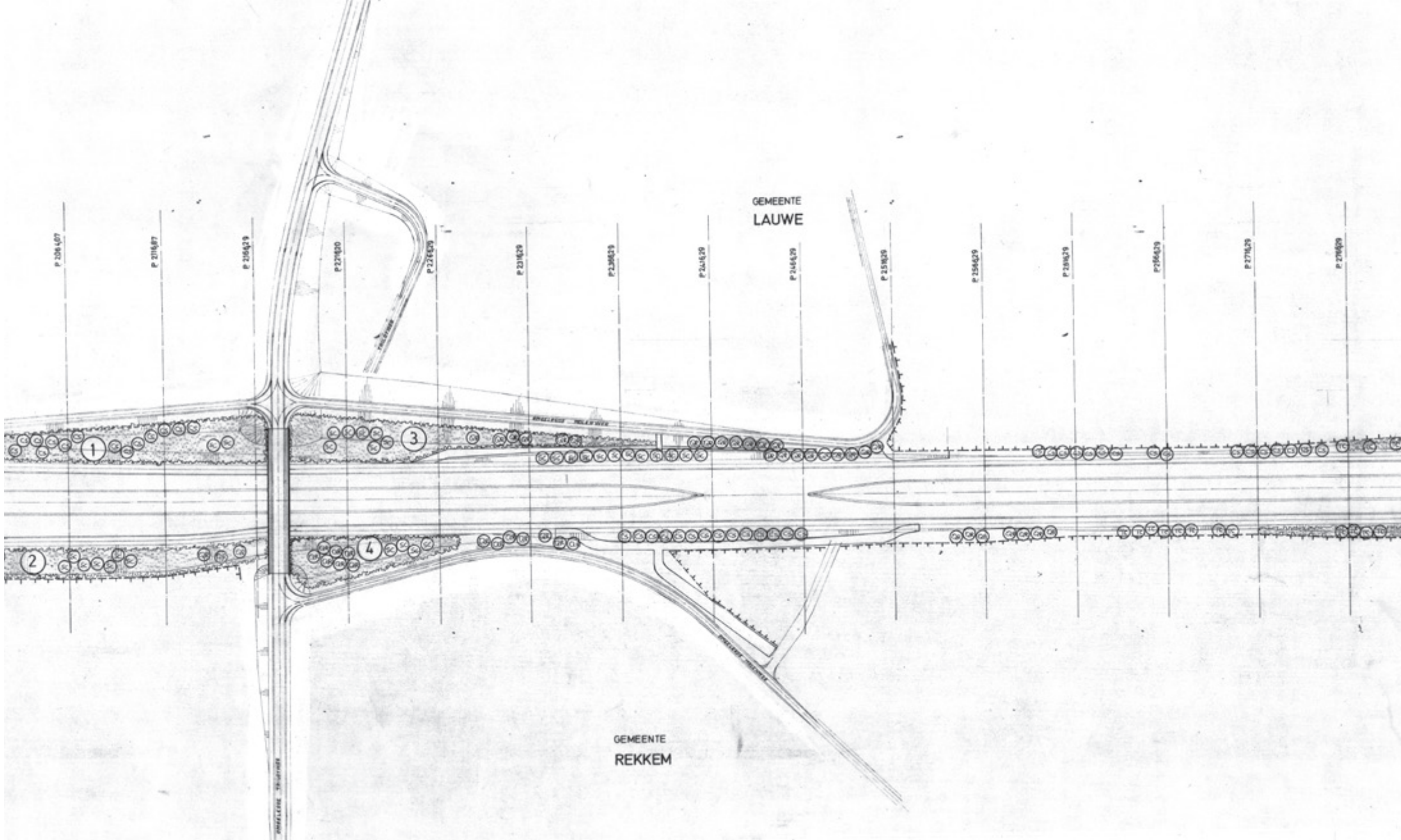
23 BERNARD, J., *beplantingsplannen uit 1975-1976*, interview met PYPE, S., VANHOVE, A., Kortrijk, 6 januari 2014

24 Ibidem

25 Ibidem

26 Ibidem

27 Ibidem



GEMEENTE
LAUWE

GEMEENTE
REKKEM

HEESTERS (H) en BOSBOED (bg)

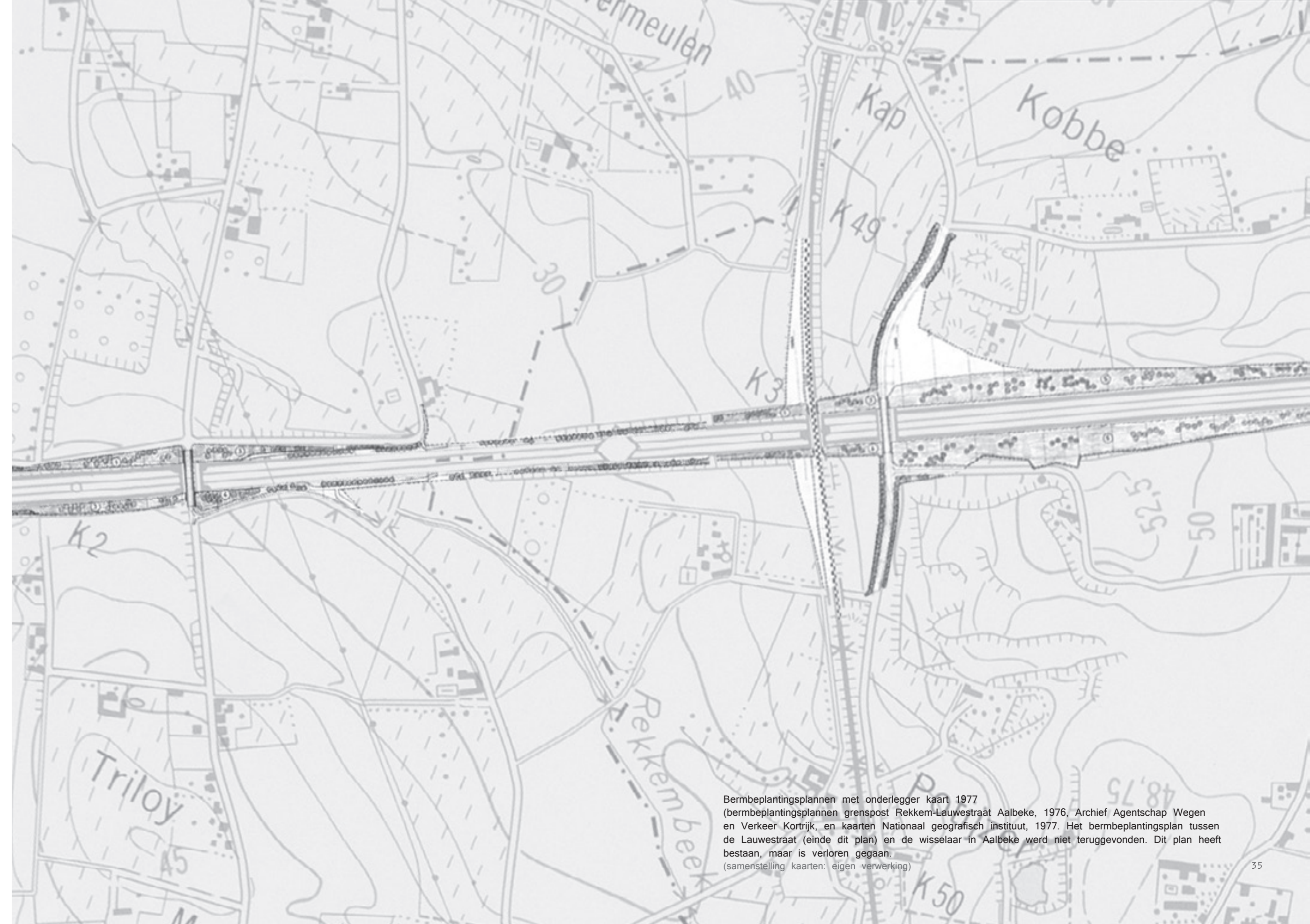
VAK 1, 2, 3, 4, 5, 6

ACER CAMPESTRE	bg	60/80	20 f
ACER PSEUDO-PLATANUS	bg	60/80	20 f
ALNUS INCANA	bg	60/80	15 f
AMYLANCHIN CANADENSIS	H	50/70	10 f
ROBINIA PSEUDOCACIA	bg	60/80	20 f
SALIX ALBA	bg	60/80	15 f

HOOGSTAMMEN

CASTANEA SATIVA	10/12 = 05
SALIX ALBA 'CALVA'	8/10 = 08
QUERUS ROBUR	10/12 = 08
VILLA CORDATA	10/12 = 08





Bermbeplantingsplannen met onderlegger kaart 1977
(bermbepantingsplannen grenspost Rekkem-Lauwestraat Aalbeke, 1976, Archief Agentschap Wegen
en Verkeer Kortrijk, en kaarten Nationaal geografisch instituut, 1977. Het bermbeplantingsplan tussen
de Lauwestraat (einde dit plan) en de wisselaar in Aalbeke werd niet teruggevonden. Dit plan heeft
bestaan, maar is verloren gegaan.
(samenstelling kaarten: eigen verwerking)

2. PLANNEN VOOR DE RECONVERSIE VAN DE GRENSPOST EN VOOR DE AANLEG VAN DE OMGEVING (1993-2003)

2.1. CONTEXT

Door het openstellen van de Europese grenzen had de grenspost in Rekkem een groot deel van haar functies verloren. Daarom besloten het ADU Lille en de intercommunale Leiedal in 1993 om de handen in elkaar te slaan en een studie uit te voeren voor de herbestemming van deze grenspost. Hierbij werd nagedacht over een geschikte functie voor deze plaats. Daartoe werd vertrokken vanuit de gemeenschappelijke noden en wensen binnen de grensoverschrijdende regio.³⁰ Na enkele mogelijkheden te hebben afgewogen, werd beslist om de idee voor een grensoverschrijdend park verder uit te werken.³¹ De instanties werkten samen een globaal concept uit voor de omgeving van de E17 tussen Kortrijk en Lille.³² Het concept bestond uit vier elementen, namelijk stedelijke ontwikkelingspolen op de plaatsen waar de stad en snelweg samenkomen, een onthaalaccommodatie op de grenspost, een groot regionaal grensoverschrijdend park en een landschappelijke aanleg van de randen van de autosnelweg, die moest leiden tot een duidelijkere beeldvorming.

De grenspost wordt in dit voorstel een 'venster op de grensoverschrijdende metropool' genoemd, een plaats waar men de vele toeristen en zakenmensen die er voorbijkomen, kan laten kennismaken met de streek. De huidige situatie wordt als volgt omschreven:

'We stellen vast dat miljoenen mensen onze regio doorkruisen, maar dat deze reizigers meestal de regio niet kennen en ook niets of weinig bijbrengen aan de regio. (...) Het kan natuurlijk ook moeilijk anders, want er is nauwelijks contact met de metropool: er is geen aanzet om te stoppen, geen ontvangststructuur, geen signaal. Ook het beeld dat men van onze streek heeft vanaf de autosnelweg is verward en rommelig. Hoe zou de passant iets kunnen te weten

30 BERNARD, J., *planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014

31 Andere ideeën waren onder andere een concertzaal of een voetbalstadium. BERNARD, J., *planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014

32 INTERCOMMUNALE LEIEDAL, AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME, *Voorstellen voor de omvorming van de site van de grenspost op de E17-A22 te Rekkem en voor de aanleg van de omgeving*, niet gepubliceerde tekst, s.d.

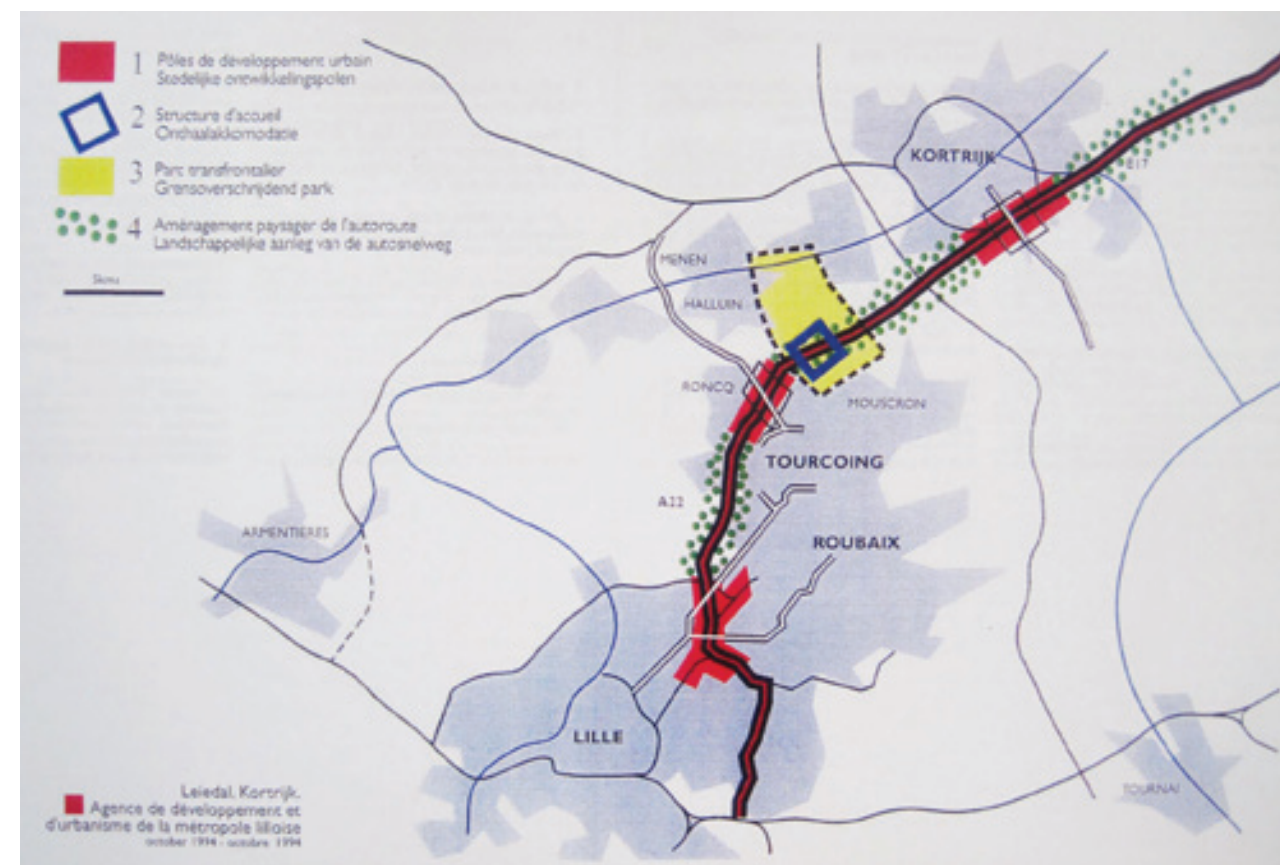
*komen over de realiteit en de ambities van deze Frans-Belgische metropool in wording?*³³

Het project moet de streek kenbaar maken aan de vele passanten, en deze passanten verleiden om ook de streek te verkennen. Langsheen de snelweg stellen de initiatiefnemers voor om te werken aan een duidelijke beeldvorming. Daarnaast benadrukt de stuurgroep van dit project ook de sterke symbolische betekenis van het project: de site van de grenspost moet worden omgevormd tot een plaats van samenwerking.

Na dit concept te hebben uitgewerkt, schreven deze instanties samen een ideeënwedstrijd uit, om de relatie tussen grenspost, park en autosnelweg te bestuderen. In een eerste fase werd gevraagd om een concept voor te leggen voor de integratie van deze grenspost in een ruimere stedenbouwkundige en landschappelijke context. Daarna werd, in een tweede fase, de winnende ontwerper gevraagd om de plannen verder uit te werken. De initiatiefnemers schreven vier landschapsarchitecten aan om deel te nemen aan de ideeënwedstrijd: Alexandre Chemetoff en Michel Gouriou, Paul Deroose, Paysages en Jacques Wirtz. In

het kader van deze masterproef besteed ik de grootste aandacht aan het winnende voorstel van Paul Deroose, omdat dit veruit het meest uitgewerkte voorstel is. Hierbij maak ik gebruik van de wedstrijd bundel, maar ook van de verdere uitwerking na de wedstrijd. Aangezien de verdere uitwerking het gevolg is van de voorgestelde concepten uit de eerste fase, worden beide voorstellen als één geheel bestudeerd. De twee andere voorstellen, van het ontwerp bureau voor landschapsarchitectuur 'Paysages' en van Jacques Wirtz, licht ik kort toe. Deze voorstellen zijn minder uitgebreid dan het ontwerp van Paul Deroose, onder andere omdat ze niet verder werden uitgewerkt na de wedstrijd. Alexandre Chemetoff en Michel Gouriou gingen niet in op de vraag. Daarna bespreek ik ook de voorstellen die na deze ideeënwedstrijd door andere ontwerpers uitgewerkt werden, ook onder initiatief van het ADU Lille en de intercommunale Leiedal.

33 Ibidem



Schema globaal concept (INTERCOMMUNALE LEIEDAL, AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME, *Voorstellen voor de omvorming van de site van de grenspost op de E17-A22 te Rekkem en voor de aanleg van de omgeving*, niet gepubliceerde tekst, s.d.)

2.2. VOORSTELLEN VAN PAYSAGES EN JACQUES WIRTZ

PAYSAGES

Het bureau 'Paysages' stelt dat de snelweg het landschap op een ongevoelige manier doorsnijdt.³⁴ Het landschap beschrijven zij als 'twijfelend'.

Het bureau doet enerzijds een voorstel om de beleving vanop de snelweg te veranderen. De rand van de snelweg wordt hierbij geordend met een reeks sequentiële beelden, waar het landschap zich opent of in zichzelf keert: een 'autoroute-parc'. Waar het zicht op het landschap geopend of gesloten wordt, werken deze ontwerpers niet uit.

34 PAYSAGES, *Etude poste-frontière Rekkem*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993



'Le paysage s'ouvre'



'...ou se referme sur lui même'

(PAYSAGES, *Etude poste-frontière Rekkem*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993)

Anderzijds doet dit bureau ook een voorstel voor de grenspost en omgeving. De ontwerpers stellen dat de huidige grenspost in Rekkem geen deel uitmaakt van dit landschap, maar van de snelweg. Om deze site te transformeren tot een plek van verwelcoming en ontmoeting, gaan de ontwerpers er van uit dat de plek moet losbreken uit de strikte logica van de snelweg en zich moet openen naar het omliggende gebied.

Tussen de Leie en de grenspost wil dit bureau het 'parc l'entre deux' creëren. Dit park geeft het huidige open landschap vorm met bloemige beboste zones, die de horizon structuur geven en animeren. Daartussen bevinden zich zones voor landbouw. Op die manier willen deze ontwerpers een park bekomen 'dat

de schoonheid van culturen vertelt, maar tegelijkertijd ook een laboratorium is van rurale landschappen'.³⁵ Dit park vormt ook de verbinding met het gebied rond de Leie, dat de ontwerpers als een waardevol gebied beschouwen en ook willen inzetten als parkruimte. Rond de grenspost van Rekkem wordt een 'jardin des rencontres' voorzien. Hier moeten tuinen de cultuur van zowel het Noorden als het Zuiden uitdrukken, alsook van andere culturen.

35 Ibidem



Globaal plan site grenspost en omgeving

(PAYSAGES, *Etude poste-frontière Rekkem*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993)

JACQUES WIRTZ

Het bureau Wirtz stelt dat het landschap langsheen de autosnelweg zodanig vernield is dat het niet meer de basis kan vormen van een ontwerp.³⁶ Daarom kiest dit bureau er voor om een nieuw landschap te creëren, dat verwijst naar het agrarische verleden. De bestaande omgeving langs de snelweg wordt afgeschermd met beboste randen, die de achtergrond vormen van het park. Gekleurde stroken veldbloemen en gewassen moeten in ieder seizoen een feestelijke omgeving scheppen. Grote bakstenen blikvangers vervullen dit landschap. Ter hoogte van de grenspost wordt met water, bomenrijen, taluds en een 120 meter hoge waterstraal een feestelijk, monumentaal signaal gecreëerd. De ontwerpers zijn niet overtuigd van de zin van een park op deze plek, en nemen dit dan ook niet op in hun voorstel. Het bureau stelt voor om een fietstocht te laten vertrekken op de site van de voormalige grenspost, die de meest interessante plaatsen van het omliggende landschap laat zien.

36 INTERCOMMUNALE LEIEDAL, AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME, *Voorstellen voor de omvorming*. De plannen die het bureau instuurde voor de ideeënwedstrijd, werden noch in het archief van het bureau zelf, noch in het archief van 'Lille Métropole' teruggevonden.

2.3. VOORSTELLEN PAUL DEROOSE

CONCEPT VOOR DE LANDSCHAPSAANLEG LANGSHEEN DE AUTOSNELWEG TUSSEN HOOG KORTRIJK EN TOURCOING

UITGANGSPUNTEN

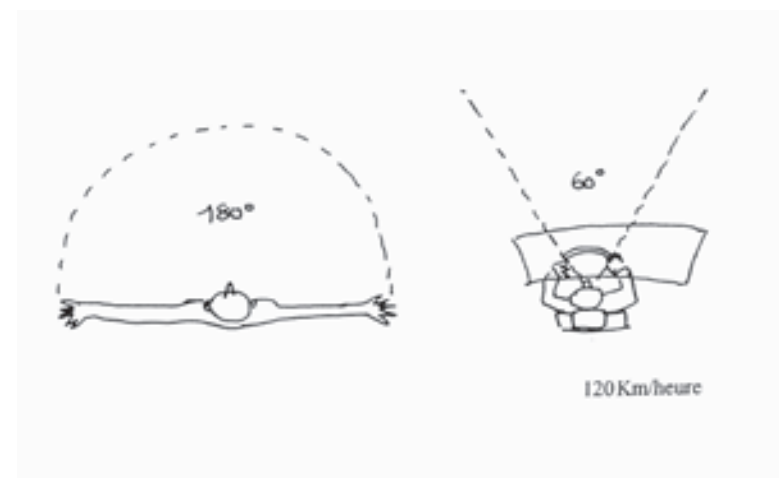
De voorstellen van Paul Deroose voor de landschapsaanleg langsheen de autosnelweg zijn hoofdzakelijk gedacht vanuit het standpunt van de weggebruiker. Met een doordachte aanleg van de autosnelweg en de directe omgeving wil deze landschapsarchitect een interessante ervaring ontwikkelen vanop de weg. Een essentieel aspect hierbij is de specifieke aard van deze ervaring, en daar is Deroose zich terdege van bewust. In de inleiding van het wedstrijdvoorstel haalt hij kort enkele elementen aan over deze specifieke perceptie, als 'uitgangspunten voor een concept'³⁷. Als eerste geeft hij een woordje uitleg rond het begrip 'tijdsdimensie'. Dit definieert hij als 'de gemiddelde tijdspanne die nodig is om het traject af te leggen in verhouding tot het aantal te verwerken beelden'³⁸. De gemiddelde tijd die nodig is om van Hoog Kortrijk tot Tourcoing te rijden, zou ongeveer zeven minuten bedragen. Daarom streeft hij naar een beperkt aantal impressies vanop de snelweg. Een ander aspect dat Deroose aanhaalt, is het gezichtsveld. Aan de hand van twee schema's vergelijkt hij het gezichtsveld van een persoon in stilstand, die een panoramisch zicht van 180° heeft, met dat van een persoon in beweging, van wie het gezichtsveld sterk vernauwd is. Het beeld van de automobilist zou kunnen vergeleken worden met 'dat van een film waarvan de camera vast gericht staat op de as van het baanvak'.³⁹ Paul Deroose wijst daarbij op de veranderende beleving van het autosnelweglandschap dat hieraan vasthangt, die hij beschrijft als een 'opeenvolging van beelden eerder dan als een ruimte'.⁴⁰

37 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 8

38 Ibidem, p. 10

39 Ibidem, p. 10

40 Ibidem, p. 10



Schets Paul Deroose
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 10)

Deze stellingen zijn voelbaar in het ontwerp dat Paul Deroose voor de aanleg van de snelweg maakte. Hieronder bespreek ik eerst de voorstellen van Deroose voor de elementen die deel uitmaken van de snelweg zelf. Daarna wordt uiteengezet hoe Deroose de relatie met het omliggende landschap ziet, en op welke manier hij dit vertaalt naar een ontwerp. Deze verschillende elementen worden door Deroose in beeld gebracht aan de hand van twee voorbeelden. Deze beelden worden op het eind van dit hoofdstuk beschreven.

SNELWEGELEMENTEN

In de wedstrijd bundel worden kort een aantal concepten uitgelegd in verband met elementen die deel uitmaken van de snelweg zelf.⁴¹ Paul Deroose stelt dat het bestaande tracé behouden blijft, maar dat de profilering van uitgravingen, ophogingen en middenberm gewijzigd kan worden.

Deze landschapsarchitect pleit onder andere voor een nieuw verlichtingssysteem. Hierbij stelt hij een 'hangbrugstelsel' voor. Deze keuze staft de ontwerper aan de hand van een aantal voordelen: zo kan de intensiteit van de verlichting verhoogd of verlaagd worden naargelang de noodwendigheid door de armaturen dichter of verder uiteen te hangen. Het aan te stralen oppervlak kan ook precies bereikt worden door gebruik te maken van aanpasbare optieken. Op die manier kan de verlichting bij het verlaten van de snelweg gradueel in schaal afnemen. Dit zorgt er enerzijds voor dat men trager gaat rijden bij het verlaten van de snelweg, en anderzijds kan men op deze manier ook voorkomen dat het licht verspreid wordt tot ver buiten de op- en afritten.⁴²

Naast de verlichting, stelt Deroose ook de huidige signalisatie in vraag.⁴³ Deze zou bestudeerd moeten worden op het vlak van inplanting, lettertype, formaat en lay-out. Daarbij pleit Deroose voor een Europese harmonisering.

Tenslotte wijst Deroose op het belang van beplanting langs snelwegen:

*'Al te dikwijls wordt de beplanting beschouwd als een schaamlap die de begane vergissingen moet toedekken. Beplanting van een autosnelweg is een belangrijk ingrediënt mits juiste toepassing.'*⁴⁴

Voor de keuze van de beplanting legt Deroose de nadruk op een robuust en streekeigen beplantingstype, dat voldoende schaal haalt ten aanzien van de omvang van de snelweg.⁴⁵

41 Ibidem, p. 11

42 Op dit vlak heeft Deroose kritiek op het huidige verlichtingssysteem op snelwegen; 'Zo zien we op tal van plaatsen dat hoge masten ingeplant worden in de omgeving van woningen die toevallig vlak bij een op- of afrit staan.' Zie PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grens-post*, 1993, p. 11

43 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grens-post*, 1993, p. 12

44 Ibidem, p. 12

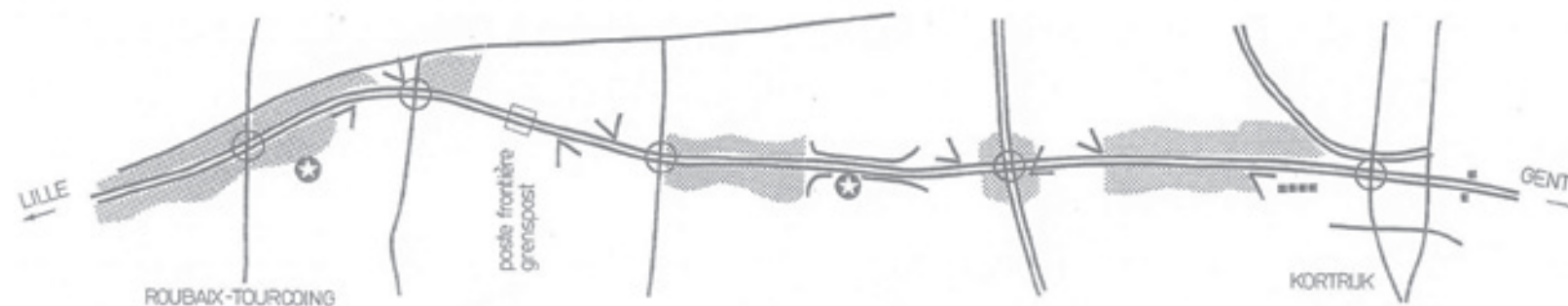
45 Ibidem, p. 12

ZICHTEN OP HET LANDSCHAP

Zoals Deroose reeds opmerkte in een aantal inleidende bedenkingen, legt een automobilist het traject op korte tijd af, en kunnen er slechts een beperkt aantal impressies verwerkt worden. Daarom kiest hij ervoor om de zones waar automobilisten een weids zicht hebben op het open landschap, te accentueren. Dit doet hij door andere delen - waar men volgens deze ontwerper minder interessante zichten heeft - van de omgeving af te schermen met beplanting, om zodoende de openheid van het landschap in de andere delen en de vergezichten die men daar heeft, te benadrukken. Deze benadering wordt uitgewerkt in een principeschets, waar de zichtpunten en de afgeschermden delen op worden aangeduid.⁴⁶

De foto's op de volgende pagina's laten zien welke zichtpunten Paul Deroose aanduidt en welke zones worden afgeschermd. Deroose duidt ook een aantal landmarks en markante gebouwen aan, zoals het monument 'de Sjouwer', de kerk van Neuville-en-Ferrain en een aantal gebouwen ter hoogte van Hoog Kortrijk (die toen gepland waren). Hij zal er uiteraard op waken dat deze landmarks goed zichtbaar zijn vanop de snelweg. Dit is echter niet altijd even evident, bijvoorbeeld voor de kerk in Neuville-en-Ferrain. In deze omgeving duidt Deroose een afgeschermd zone op de snelweg aan waar de bebouwing zich dicht bij de snelweg bevindt. Het zicht op de kerk wordt gecreëerd waar een zone van velden tussen de snelweg en de dorpskern gelegen is. Op de volgende pagina duid ik de zichttas aan die Deroose aanwendt, alsook de kortste zichttas naar de kerk, met bijhorende doorsnedes. Hieruit blijkt dat Deroose het zichtpunt aanduidt waar de automobilist het beste zicht op deze kerk heeft. Anderzijds kan Deroose ook een specifiek beeld weergeven vanop dit punt, met op de voorgrond de velden en een doorkijk naar het achterliggende dorp, met de kerk als baken.

46 Ibidem, p. 19



Schets Paul Deroose met aanduiding gesloten en open zones, zichtpunten en landmarks (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grens-post Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 12)

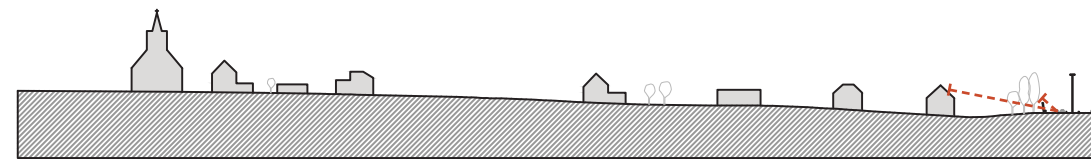
Zichtpunten



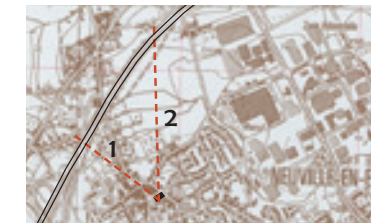
Schets Paul Deroose met ondergrond topografische kaarten 1999 en 2001
(bron: eigen verwerking)



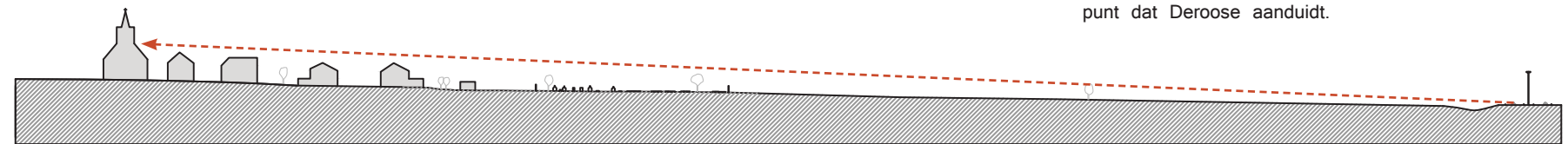
1. Zicht op kerk Neuville-en-Ferrain



Sede 1 met aanduiding zichtlijnen: van hieruit is er geen zicht mogelijk op de kerk van Neuville-en-Ferrain
(eigen verwerking)



Aanduiding twee zichtlijnen naar de kerk van Neuville-en-Ferrain. De tweede zichtlijn is het zichtpunt dat Deroose aanduidt.



Sede 2 met aanduiding zichtlijnen: van hieruit heeft men zicht op de velden, met daarachter de dorpskern van Neuville-en-Ferrain
(eigen verwerking)



2



3



4



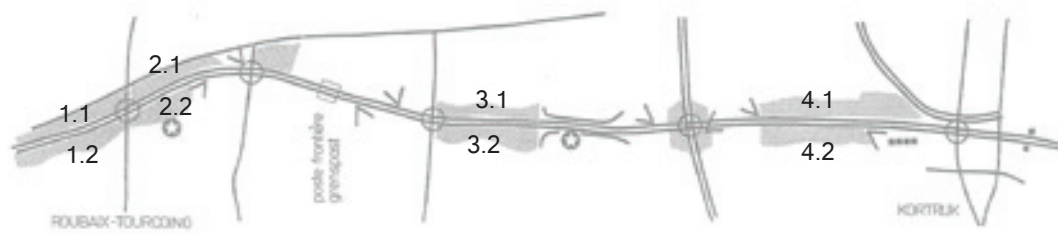
5

(foto's: google streetview)
(De door Deroose aangeduide zichten die hier niet getoond worden, zijn actueel niet zichtbaar vanop de snelweg)

Zones zonder visuele relatie met de snelweg



Weergave omliggende zones zonder visuele relatie met de snelweg
(eigen verwerking op basis van topografische kaarten 1999 en 2001)



Aanduiding zichten die gesloten worden.
(foto's: google streetview)



1.1



2.1



3.1



4.1



1.2



2.2



3.2



4.2

De afgeschermdde zones bevinden zich vooral ter hoogte van de bebouwde gebieden. Door op die plaatsen een dens beplante berm te voorzien, komen de openheid van het landschap en de vergezichten die men in de daarop volgende zone heeft, maximaal tot hun recht. Bij de afgeschermdde zones zijn er echter ook landschappen met een open karakter. Ook bij de zones die open gehouden worden, zijn er zichten op bebouwing die niet worden aangeduid als zichtpunt, maar er eveneens zijn doordat ze in een zone gelegen zijn met een open relatie met het landschap. Deze zichten zijn voor Deroose niet de reden om het landschap op die plaats open te houden, maar kunnen we verklaren vanuit wat deze landschapsarchitect in de inleiding schrijft; hij wil namelijk het aantal impressies vanop de snelweg beperken.

De afscherming ter hoogte van bebouwing zouden we ook kunnen verklaren door te stellen dat hierdoor de hinderlijke aspecten die de snelweg teweeg brengt, worden ingeperkt. Dit aspect is minder van belang wanneer het om niet-bewoonde bebouwing gaat. Deroose wendt echter dezelfde methode aan onafhankelijk van de functie van de gebouwen. Dit doet ons vermoeden dat de visuele beleving vanop de snelweg in de grootste mate meespeelt. Bovendien komt het belevingsaspect het meest naar voor in de tekst van Deroose.



Zichten die niet worden aangeduid als zichtpunt, maar eveneens zichtbaar zijn.
(google streetview)

TWEE VOORBEELDEN VAN CONCEPTEN VOOR DE AANLEG VAN DE AUTOSNELWEG

Om de algemene concepten te concretiseren, werkt Paul Deroose twee voorbeelden uit aan de hand van een schetsmatig plan en beeld.⁴⁷ Beide voorbeelden situeren zich in een zone waar geen relatie is met de omliggende omgeving. De eerste voorbeeldsituatie bevindt zich ten zuiden van het monument 'de Sjouwer' in Aalbeke. Het plan geeft een idee van de plaatsing van de beplanting. Laten we dit plan lezen van zuid naar noord, zoals ook in de schets het geval is.

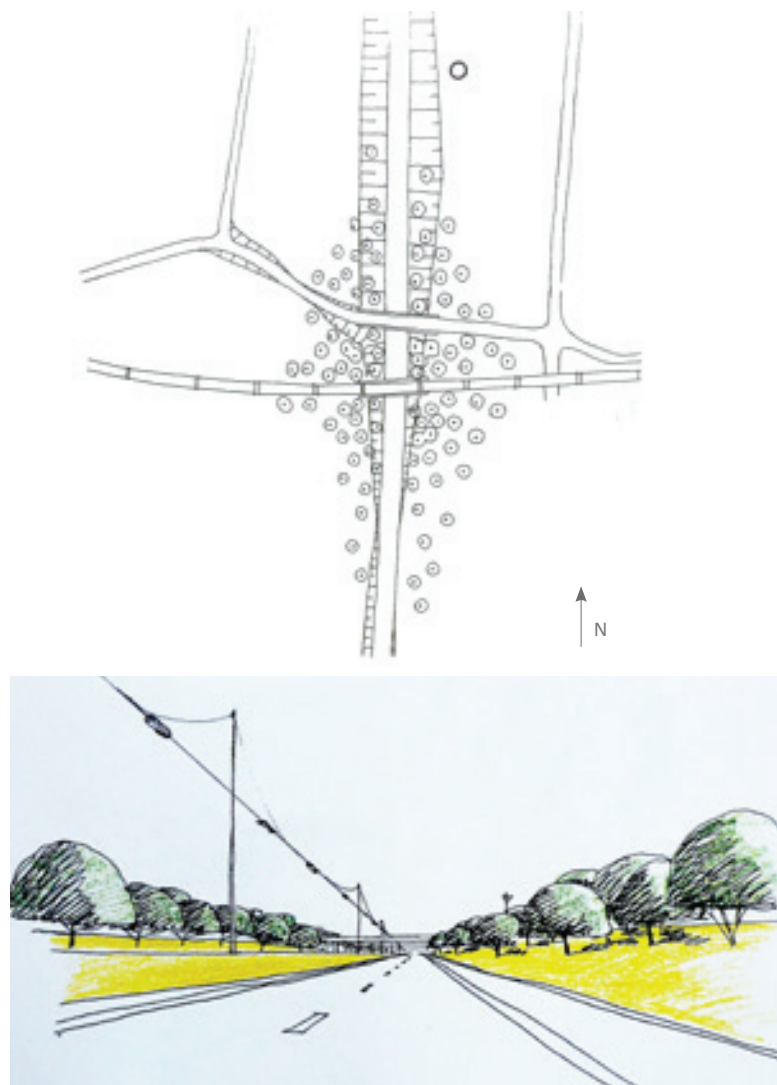
Ten zuiden van de twee bruggen bevinden we ons in een lichte uitgraving. Met de vorm van de bomen op de taluds suggereert Deroose dat het hier om meidoorns gaat: een weloverwogen keuze, want deze bomen worden niet te groot en laten op die manier toe dat het monument 'de Sjouwer' vanop grote afstand boven de bomen zichtbaar blijft.⁴⁸ In de achtergrond van het geschetste beeld zien we dan ook de Sjouwer prijken. Ter hoogte van de twee bruggen wordt de beplanting denser. Hiermee wil de ontwerper het ongelukkige beeld van de twee verschillende brugprofielen verhelpen.⁴⁹ Eens de twee bruggen voorbijgereden, komen we plots in een monumentale omgeving terecht. Een gevoel van openheid en grootsheid overheerst. En daar staat de Sjouwer, die we nu heel even in zijn totaliteit kunnen beschouwen, tot we er een paar seconden later aan voorbij razen.

In de tweede situatie bevinden we ons ter hoogte van de wisselaar E17-A17, opnieuw in Aalbeke. In het geschetste beeld van Deroose rijden we nu van noord naar zuid. De bomen ter

47 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1993, pp. 14, 15

48 BERNARD, J., CADRON, L., DE PELSMAEKER, I., NOTTEBOOM, B., *het werk van Paul Deroose: Reconversie grenspost en omgeving Rekkem-Ferrain en landschapontwerpen voor bedrijven in West-Vlaanderen*, interview met DEROOSE, P., Jabbeke, 15 november 2013

49 Dit schrijft Paul Deroose zelf als toelichting onder de schets. Zie PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1993, p. 11



Voorbeeld van concepten voor aanleg van de autosnelweg, ter hoogte van de Sjouwer (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 14)

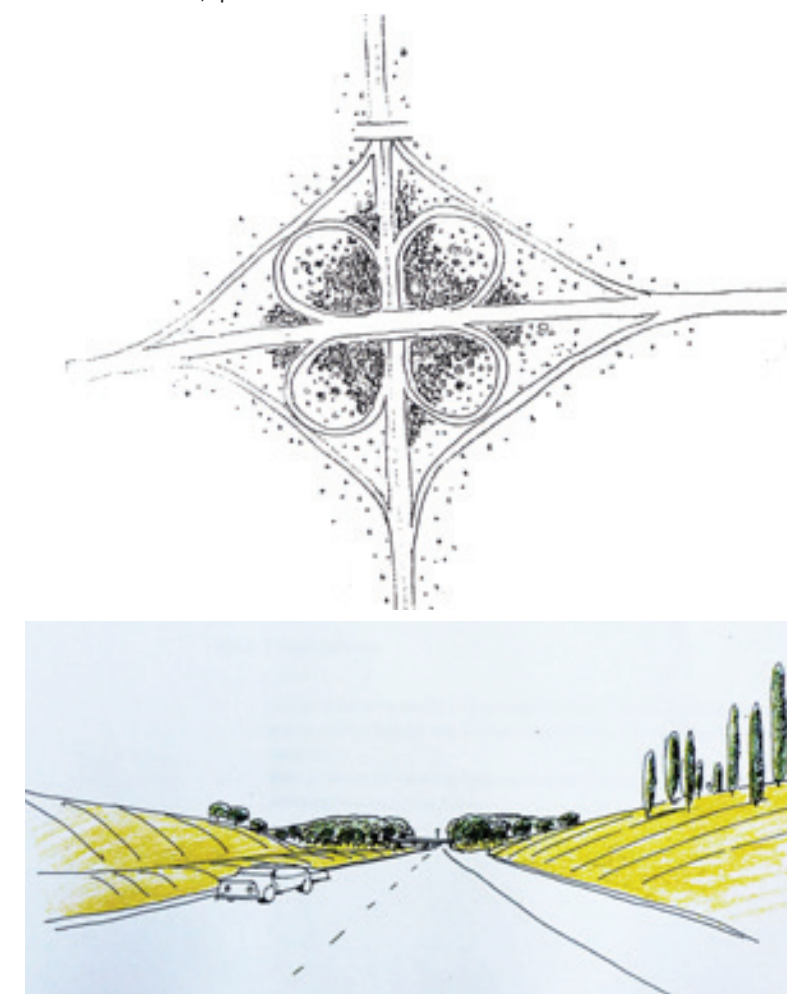
hoogte van de wisselaar lijken als een kader te functioneren voor het zicht op de Sjouwer dat men van hieruit heeft.⁵⁰ De verlichting, die voor dit knooppunt wel van pas zou kunnen komen in het donker, lijkt Deroose hier even vergeten te zijn. Ook een bord met de naam van de plekken waar we terechtkomen mochten we beslissen om hier in te slaan, paste even niet in het droombeeld dat de ontwerper voor ogen had - of misschien zijn we het bord net voorbijgereden. Deze vergetelheden - als

50 Dit was zeker ook de bedoeling: Paul Deroose geeft dit expliciet aan in de wedstrijd bundel: 'Aldus ontstaat een venster op de Sjouwer'. Zie PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1994, p. 26

we ze zo kunnen noemen - zijn echter niet geheel toevallig, dunkt me. Paul Deroose heeft immers een klaverbladknooppunt voor ogen dat eenvoudig en logica uitstraalt, twee kenmerken die moeilijk toegeschreven kunnen worden aan dit type knooppunt, waar je eerst rechts moet inslaan als je op een plek wil terechtkomen die links van de snelweg ligt.⁵¹ Hoe het ook zij, vanuit onze wagen die richting Lille snelt op onderstaand beeld, lijkt dit knooppunt helemaal niet zo complex. Dit bereikt Paul Deroose door een massieve beplanting ter hoogte van de wisselaar, die in intensiteit afneemt naar de randen van de wisselaar toe.⁵²

51 Dit gevoel van desoriëntatie wordt onder andere aangegeven door Marc Desportes. Zie DESPORTES, Marc, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècle)*, Gallimard, Paris, 2005, p. 324

52 Ibidem, p. 26



Voorbeeld van concepten voor aanleg van de autosnelweg, ter hoogte van de wisselaar E17-A17 (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 14)

PARK VAN DE METROPOOL

UITGANGSPUNTEN

Volgens Paul Deroose biedt de randstedelijke omgeving van de grenspost een unieke mogelijkheid om een regionaal park te creëren. Hij stelt dat de nood daartoe groot is; de streek Rijsel-Kortrijk, die volgens Deroose door het wegvallen van de grens als een grootstad beschouwd kan worden, is arm aan openbare groene ruimten.⁵³ Daarnaast haalt Deroose ook de toegenomen vrije tijd en de vraag naar kwalitatieve en ecologische leefkwaliteit aan. Het vrijwaren van de schaarse open ruimte die in het gebied overblijft, is bijgevolg een absolute voorwaarde om de woonkwaliteit van de groeiende metropool veilig te stellen, stelt Deroose.⁵⁴ Ten slotte wijst Paul Deroose ook op de waarde die dit park zou kunnen hebben als een plek van identificatie voor de inwoners van de Eurometropool. Deze plek, gelegen op de grens, kan een ontmoetingsruimte worden voor de inwoners van de metropool, en aldus 'een culturele integratie over de landsgewestgrenzen heen bewerkstelligen'.⁵⁵

53 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1994, p. 28

54 Ibidem, p. 28

55 Ibidem, p. 73



Situering van het plangebied in de regio Rijsel-Kortrijk (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 28)

ANALYSE VAN HET GEBIED

Om een inzicht te krijgen in de ruimtelijke structuur van het gebied, stelt Deroose een Lynchanalyse op.⁵⁶ Hierbij gebruikt hij de methode die Kevin Lynch aanwendt in zijn boek 'The image of the city'⁵⁷ om steden te analyseren. Hierbij heeft Lynch tot doel om de structuur van de stad weer te geven zoals deze beleefd wordt. Daartoe wandelt een observeerder te voet door de stad, en noteert hij de aanwezigheid van verschillende elementen die een invloed zouden kunnen hebben op het potentiële beeld van de stad. Naast deze observatie worden ook inwoners geïnterviewd. Deze personen worden bijvoorbeeld gevraagd om hun stad te beschrijven, markante locaties en zichten aan te geven, schetsen te maken of de weg naar ergens te beschrijven.⁵⁸ Op die manier krijgt men een beeld van hoe de stad door de inwoners beleefd wordt. Vanuit deze bevindingen wordt de visuele vorm van de stad, zoals deze gezien wordt in het veld, schematisch weergegeven. Dit doet Lynch aan de hand van een aantal symbolen, waarmee hij paden, grenzen, knooppunten, wijken en landmarks aanduidt. Deze kaart vormt op die manier een samenvatting van de stad, en kan volgens Lynch de eerste stap zijn van een voorbereiding voor een ontwerp.⁵⁹

De Lynchstudie is voor Deroose een belangrijke basis voor het ontwerp.⁶⁰ In deze kaart gebruikt hij enkel de representatietechniek die Lynch ontwikkelde; de kaart werd niet gemaakt op basis van interviews met bewoners. Al kunnen we hierbij ook opmerken dat Paul Deroose zelf kennis heeft van het gebied als een inwoner; de ontwerper groeide op in Menen. Verspreid over de kaart duidt Deroose een aantal 'districts' aan, wat hij verwoordt als 'gebieden met min of meer eenvormige bebouwing'.⁶¹ Het afbakenen van deze zones is geen eenvoudige zaak in dit sterk gefragmenteerde landschap. Dit illustreert de kaart op de volgende pagina, waar een duidelijker beeld wordt gegeven van het landschap dat niet tot de 'districts' behoort. Opvallend is dat Deroose gebieden aanduidt waar vaak ook een kerk gesitueerd is (welke Deroose ook markeert op het plan, als 'landmark').

56 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1993, pp. 19 en 21

57 LYNCH, Kevin, *The image of the city*, The MIT Press, Cambridge, Londen, 1960

58 Ibidem, p. 15

59 Ibidem, p. 25

60 'Deze kaart geeft inzicht in de ruimtelijke structuur van het gebied, waarmede elk toekomstig plan zal rekening houden.' PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1993, p. 21

61 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1993, p. 19

Deze kerken duiden immers de kern aan van waaruit het gebied gegroeid is. Waar deze kernen stoppen, is moeilijk te bepalen, aangezien ze vaak aan elkaar zijn gegroeid door bebouwing langs de wegen. Deze verlinte gebieden neemt Deroose vaak niet op in de 'districts'. Sites met bedrijvigheid, zoals het distributiecentrum 'L.A.R.' en het bedrijventerrein 'CIT' in Roncq, arceert Deroose ook als 'districts'.

Naast deze 'gebieden met min of meer eenvormige bebouwing', duidt Paul Deroose ook een aantal landmarks aan. Hierbij gaat het om kerken, watertorens, grote schoorstenen, bunkers en uiteraard ook het monument 'de Sjouwer'. Ook een aantal (water) wegen worden aangeduid, waarbij de snelweg een prominente rol krijgt. Ook elementen die de ruimte begrenzen, zoals het reliëf of bos en bebouwing, markeert deze ontwerper op het plan.

Paul Deroose beschrijft in de analyse van het gebied ook 'hoezeer dit patrimonium in verval is'; onder andere de typische kleine rijwoningen die soms zeer vervallen zijn, of soms 'krampachtig gemoderniseerd'.⁶² Daarnaast heeft de ontwerper het over de aantasting van het gebied door 'ongelukkige rijwegen' die verspreide bebouwing en ongeordende industriële inplantingen hebben veroorzaakt.⁶³

Voor alle duidelijkheid benadrukt deze landschapsarchitect dat de idee om hier een park te maken vooral waardevol is vanwege de ligging. Bijna verontschuldigd geeft hij aan waarom nu net dit gebied gekozen wordt voor een park, terwijl er in de omgeving landschappen te vinden zijn die aantrekkelijker zijn:

*'Natuurlijk kennen we prachtige gave landschappen aan de Somme en in Veurne Ambacht, maar ze liggen nu eenmaal niet op die plek waar zich een dringende nood voordoet aan een kwalitatief en structurerend element voor een grootstedelijk gebied.'*⁶⁴

Om van dit gebied iets waardevols te maken, stelt Deroose voor om een nauwkeurige inventarisatie te maken om na te gaan welke potentiële mogelijkheden aanwezig zijn om aan landschapsopbouw te doen.

62 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1994, p. 33






63 Ibidem, p. 33

64 Ibidem, p. 33



Lynchanalyse

(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 31)

	Landmark
	Edge (Ruimtelijke begrenzing door bos of bebouwing)
	Slope (Ruimtelijke begrenzing door reliëf)
	Path (wegen van verschillende rangorde en type)
	District (Gebied met min of meer éénvormige bebouwing)



De 'districts' aangeduid in de Lynchanalyse van Paul Deroose, met ondergrond topografische kaarten 1999 en 2001. De sterren duiden de kerken aan. In de districts die Deroose aanduidt, situeert zich meestal een kerk. (eigen verwerking op basis van Lynchanalyse Paul Deroose en topografische kaarten 1999 en 2001)

Aftoetsing: landmarks



1. kerk Neuville-en-Ferrain
2. watertoren
3. watertoren
4. bunkers
5. kerk Halluin
6. kerk Vogelwijk Wevelgem
7. kerk Wevelgem
8. kerk Lauwe
9. schouw
10. kerk Marke
11. monument 'de Sjouwer'
12. schouwen pannenbakkerij

kerk Halluin

watertoren Halluin

kerk vogelwijk Wevelgem



schouwen pannenbakkerij



de Sjouwer



bunker

bunker

bunker



aanduiding landmarks op enkele vergezichten
(eigen foto's)

CONCEPTEN EN UITWERKING

Na de analyse van het gebied, licht Paul Deroose enkele 'bouwstenen' toe die belangrijk zijn voor het park, en geeft hij aan hoe het park vormgegeven zal worden. Met het oog op recreatie benadrukt Deroose dat enkel dat wat het rurale karakter van het landschap geen geweld aandoet, aanwezig kan zijn in het park.⁶⁵

BOUWSTENEN

Paul Deroose licht een aantal belangrijke elementen van zijn ontwerp toe, die hij de 'bouwstenen voor het park' noemt.

- Landbouw

Een eerste bouwsteen is de landbouw. Deroose is zich terdege bewust van de verzwakte positie van de landbouw. Vooral in verstedelijkte gebieden, zoals in dit gebied, 'voldoet de structuur niet langer aan de eisen die een rendabel bedrijf vandaag de dag stelt', schrijft Deroose.⁶⁶ Omdat er net een grote nood is aan open ruimte in deze verstedelijkte regio, stelt de landschapsarchitect een reconversie voor van de landbouw die rekening houdt met de recreatieve roeping.⁶⁷

Bij deze ideeën wijst de ontwerper op de uitdaging om hieromtrent met de landbouwers tot een consensus te komen.⁶⁸ Hoe dat precies moet gebeuren, wordt niet uitgewerkt in de bundel. Er wordt wel aangegeven welk beeld de ontwerper voor ogen heeft op lange termijn: 'Dyrehaven Klampenborg'. Met de naam van dit park lijkt alles gezegd voor Deroose. Om dit toekomstbeeld te vervullen, stelt hij een aantal ingrepen voor die verder worden uitgewerkt bij de andere 'bouwstenen'.

- Waterlopen

Een tweede bouwsteen die Deroose aanhaalt, zijn de waterlopen.⁶⁹ 'De vele beken die het gebied doorsnijden betekenen een belangrijke troef met het oog op de uitbouw van het park', stelt hij.⁷⁰ Deze beken zijn echter bezoedeld, en hebben meestal steile oevers. De ontwerper wil deze beken in het kader van het park opnieuw een natuurlijke bedding geven, en hooiweiden

65 Ibidem, p. 34

66 Ibidem, p. 36

67 Ibidem, p. 33. Op deze reconversie wordt dieper ingegaan in de thematische analyse van deze masterproef.

68 Ibidem, p. 38

69 Ibidem, p. 39

70 Ibidem, p. 39

en overstromingsgebieden regenereren. Daarnaast stelt hij ook voor om plaatselijk de beken af te dammen en buffervijvers aan te leggen.

- Verkeer

Een derde bouwsteen die de ontwerper bespreekt, is het verkeer.⁷¹ Daarbij haalt hij voor- en nadelen van de snelweg aan: enerzijds zorgt deze infrastructuur ervoor dat het park gemakkelijk toegankelijk zal zijn en zal deze ook een belangrijke rol spelen in de beeldvorming van dit gebied, maar anderzijds zal het verkeer op de snelweg ook overlast teweeg brengen. De ontwerper stelt voor om de toegankelijkheid van het park vooral af te stemmen op fietsers, wandelaars en langzaam autoverkeer. Om dit te verwezenlijken, zou hij onder andere kleine bruggen ter hoogte van de beken voorzien, die een verkeersscheiding kunnen bewerkstelligen. De grotere wegen met autoverkeer die door het park lopen, wil hij met dubbele bomenrijen van het park scheiden, zonder dat deze wegen het contact met het park volledig verliezen.

- Woningen

De woningen worden door Deroose als vierde bouwsteen besproken. Hij kiest ervoor om de bestaande woningen te behouden, op enkele uitzonderingen na (zoals woningen met grote vestu-siteit, ongeschiktheid...⁷²). Om storende bebouwing volledig aan het zicht te onttrekken, stelt Deroose voor om op die plaatsen schermbeplanting aan te brengen. Wat er precies wordt verstaan onder 'storende bebouwing', wordt niet gedefinieerd. Tot slot stelt Deroose voor om uitbreidingen van woningen toe te laten, maar dit enkel binnen bepaalde grenzen, die nog bepaald moeten worden.

71 Ibidem, p. 39

72 Ibidem, p. 45



Foto 'Dyrehaven Klampenborg', die getoond wordt in de wedstrijd bundel van Paul Deroose.

(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 32)



Voor- en naschets Palingbeek Rekkem

(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 40)

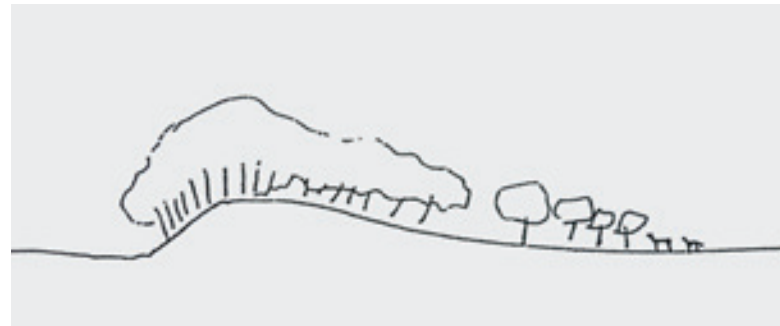
- Beplantingsschermen

Het doel en de vormgeving van de beplantingsschermen doet Deroose uit de doeken als vijfde bouwsteen.⁷³ Deze schermen moeten elementen afschermen die 'niet in het park kunnen geïntegreerd worden'. Paul Deroose stelt enerzijds schermen voor die zowel het zicht als het geluid blokkeren, met taluds in cuesta-profiel. Anderzijds stelt hij half-open of dichte schermen voor die enkel visuele afscherming bieden.

Om de intentie van deze schermen duidelijk te maken, refereert Paul Deroose naar de Bremweide in Deurne, een ontwerp van Jacques Wirtz. Ook hier wordt beplant op de plaatsen waar de ontwerper geen relatie wil met het omliggende landschap. Op de luchtfoto hiernaast duid ik de plaatsen aan waar wel een visuele relatie ontworpen werd met de omgeving. Dit zijn zichten op landbouw- of tuinzones. Zichten naar de omliggende bebouwde zones worden gesloten. Zodoende creëert Jacques Wirtz een park dat door een gevoel van ruimte en openheid contrasteert met de omliggende omgeving.

73 Ibidem, p. 46

Geluids- en zichtscherm: taluds in cuesta-profiel



Zichtschermen

- dichte schermen



- half-open schermen



Schetsen beplantingsschermen

(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 47)



plan Bremweide Jacques Wirtz
(<http://www.wirtz nv.be/projecten/openbaar/bremweide/>)



luchtfoto Bremweide met aanduiding visuele relaties
(eigen verwerking op basis van luchtfoto google maps)



foto Bremweide
(<http://www.wirtz nv.be/projecten/openbaar/bremweide/>)

- Contactpunten

De laatste bouwsteen die door de ontwerper wordt aangehaald, zijn de contactpunten.⁷⁴ Hiermee bedoelt hij de punten waar het park aansluit op zijn omgeving. Er wordt voorgesteld om de aangrenzende gemeenten aan te sluiten op het park via hun eigen groen- en verkeersstructuur. Op onderstaande kaart worden 'voorbeelden van ruimtelijke en functionele relaties tussen aanpalende steden en gemeentes' aangeduid. Daarbij geeft hij vooral voorbeelden van plekken met een sterke publieke functie, zoals een park, marktplein, station of ontmoetingscentrum.

74 Ibidem, p. 48



1. Tourcoing: Risquons-Tout
2. Halluin: Le Jardin Public
3. Roncq: Parc + as naar het park
4. Neuville en Ferrain: Centrum
5. Mouscron: Bellevue
6. Aalbeke: Papeye
7. Lauwe station: Station
8. Rekkem: Marktplein
9. Wevelgem: Centrum Aroitsstraat - Kloosterdreef
10. Mene: Ontmoetingscentrum

Kaart met aanduiding contactpunten
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 50)

VORMGEVING

Paul Deroose licht de vormgeving van het park toe aan de hand van vier elementen: ruimtes; dorpen en gehuchten; uitzichtpunten; wegen en paden. Bij elk van deze vier categorieën worden een aantal plaatsen, uitzichten of wegen die de ontwerper belangrijk acht, beschreven. Hierbij wordt ook kort aangegeven hoe het ontwerp zal inspelen op deze elementen. In de bundel gebeurt dit vooral op basis van tekst, met enkele 'voor- en naschetsen'. Daarna worden op een kaart de verschillende elementen aangeduid. Om een beter zicht te krijgen op deze verschillende elementen, kies ik er hier voor om enkele citaten en schetsen samen te brengen, en verder aan te vullen met een aantal eigen foto's.

- Ruimtes

De Leievallei

*'De Leie vormt een natuurlijk structuurgevend element waarop het park geënt is. Deze ruimte wordt uiteraard gedomineerd door de rivier.'*⁷⁵

75 Ibidem, p. 55



(eigen foto)

De Hellingen: Kraaiveld - Herthoek - Hoogpoort (Lauwe)

*'Het Kraaiveld vormt een homogene landschapsruimte gesteund door markante bossen ter hoogte van Herthoek en Hoogpoort. (...) Het is evident dat de L.A.R. een zeer sterke afscherming vergt aangezien men er vanuit dit gebied bovenop kijkt. (...) Hieraan kan door een behandeling van de onmiddellijke omgeving verholpen worden.'*⁷⁶

76 Ibidem, p. 55



(eigen foto)

De vlakte van Potijzer

'Deze ruimte richt zich vooral naar de 'Kobbe' met het monument van 'de Sjouwer' als landmark. De Kobbe is een monumentale heuvel die mits behandeling een uiterst markant element wordt in dit deel van het park. De drie grote schouwen van de pannbakkerijen Sterreberg zijn typische bakens in deze omgeving. Er moeten wel schermen komen omheen de fabriek en haar stapelplaats.'⁷⁷

77 Ibidem, p. 55



(eigen foto)



Voor- en naschets 'vlakte van Potijzer', Paul Deroose
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 55)

De hellingen van Purgatoire

'De helling van Purgatoire is belangrijk als aansluiting op het verstedelijkte gebied Neuville-en-Ferrain en Tourcoing. Door een strikte sanering en een revalorisatie kan dit gebied een boeiende overgang vormen tussen het park en de stad.'⁷⁸

78 Ibidem, p. 57



(eigen foto)



Voor- en naschets 'Purgatoire', Paul Deroose
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 57)

- Dorpen en gehuchten

De landschapsarchitect haalt enkele dorpen en gehuchten aan, en geeft hierbij kort aan hoe deze bebouwde gebieden zich zullen verhouden tot het park. Het dorp Rekkem ligt bijna centraal in het park en zal hierdoor een specifiek statuut krijgen, stelt de ontwerper.⁷⁹ Het residentiële karakter van Triez-Cailloux en Mont d'Halluin wil hij behouden, deze plekken kunnen zelfs uitgroeien tot 'een soort Sint-Martens-Latem of Anappe'.⁸⁰ De gehuchten Le Croisé en Dronckaert vergen 'een speciale aanpak teneinde ze in het park te integreren'.⁸¹

79 Ibidem, p. 57

80 Ibidem, p. 59

81 Ibidem, p. 59



Voor- en naschets 'Triez-Cailloux', Paul Deroose
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 59)

- Uitzichtpunten

Paul Deroose hecht een groot belang aan uitzichtpunten. Hij vernoemt de uitzichtpunten die hij belangrijk acht, en vermeldt telkens hoe deze uitzichten versterkt kunnen worden.⁸²

Informatie- en onthaalcentrum E17

'Vanuit dit nog te ontwerpen centrum zal men een ongehinderd uitzicht hebben over de vlakte die licht hellend afdaalt van le Mont d'Halluin en Triez Cailloux naar het dal van de Palingbeek en Rekkem.'⁸³

82 Deze uitzichtpunten zijn: het informatie- en onthaalcentrum E17, de Sjouwer, de Mont d'Halluin-Le Vertugeut, Kraaiveld en Belle Vue. In deze scriptie worden de meest markante zichten en citaten weergegeven.

83 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1994, p. 61



(eigen foto)

De Sjouwer

'Door zijn zeer hoge ligging in een open landschap biedt het zichtpunt bij de Sjouwer een ruim overzicht over het omliggend landschap. Weliswaar is de confrontatie van hieruit met de L.A.R. onaangenaam hevig en dringt de noodzaak op om hieraan te verhelpen. Het zicht op de E17 heeft op zijn wijze een bepaalde attractie.'⁸⁴

84 Ibidem, p. 63

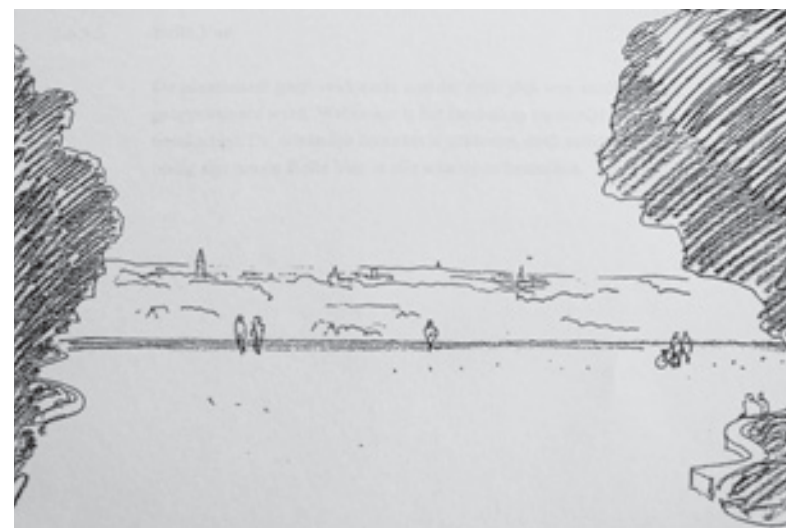


(eigen foto)

Mont d'Halluin - Le Vertuguet

'Vanop le Mont d'Halluin heeft de bezoeker verschillende interessante vergezichten die deze heuvel voortdurend in ruimtelijk verband stellen met de omgeving. Er is een voor de streek indrukwekkend uitzicht ter hoogte van Le Vertuguet. (...) De verdeelpost van de hoogspanningslijnen tussen Menen en Wevelgem vraagt van hieruit gezien een bijzondere behandeling.'⁸⁵

85 Ibidem, p. 61



Voor- en naschets uitzicht vanop Mont d'Halluin, Paul Deroose (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 61)

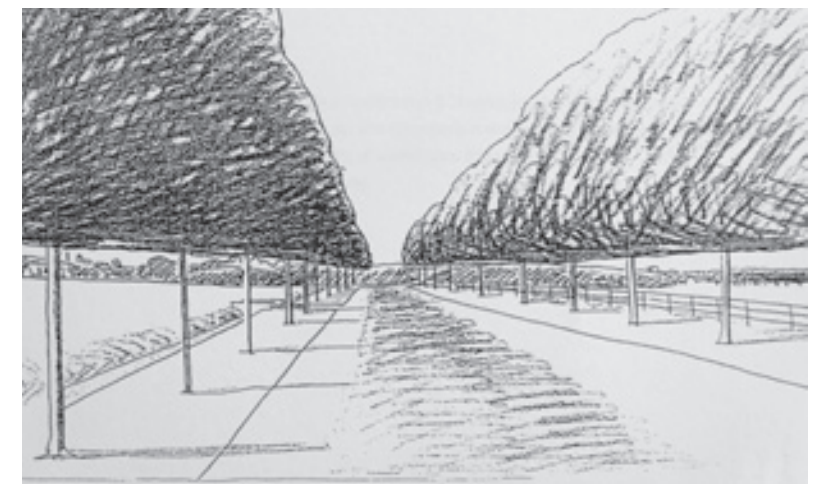
- Wegen en paden

Tot slot bespreekt Paul Deroose ook de wegen en paden. Daarbij heeft hij het als eerste over de snelweg:

'Daar hij voor het grootste deel van dit traject in uitgraving ligt, is zijn impact op het gebied beperkt. De autosnelweg zal ter hoogte van het centrum op een markante manier gekoppeld worden aan het park.'⁸⁶

Op andere verkeerswegen wordt doorgaand verkeer geweerd. De lokale wegen zijn voorbehouden voor residentieel verkeer en worden daarnaast ook ingeschakeld in het wandel- en fietspadennet. Ook bestaande voetgangerswegen worden in het wandel- en fietswegennet ingeschakeld. Daartoe zullen deze paden verbreed worden.

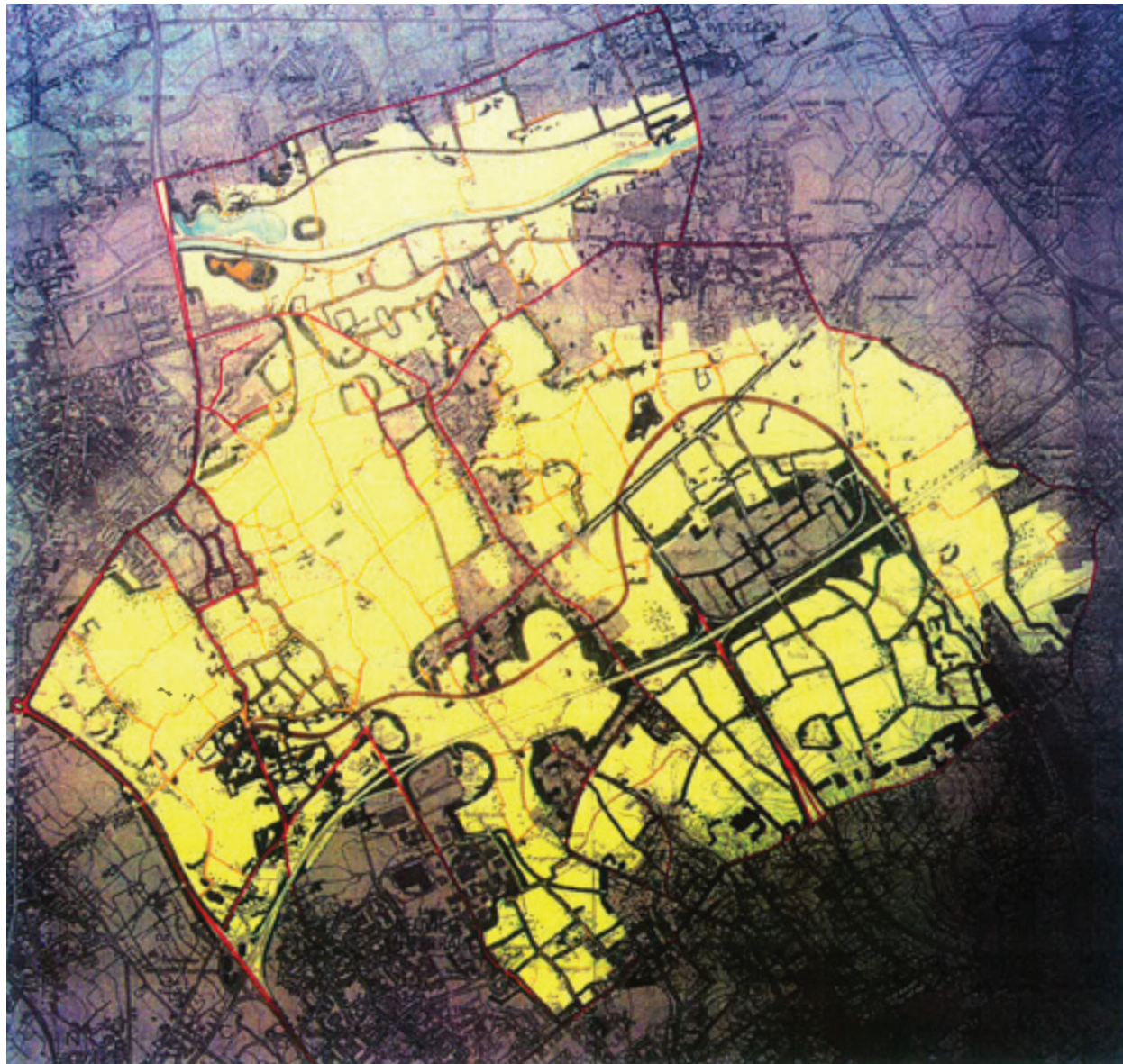
86 Ibidem, p. 65



Voor- en naschets van de verkeersweg 'Purgatoire', Paul Deroose (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 65)

- Globaal Plan

Op het globale plan wordt duidelijk hoe de verschillende strategieën die deze landschapsarchitect bespreekt in de tekst en aangeeft met enkele schetsen, concreet worden toegepast in het gebied. Door de beplantingen ontwerpt Paul Deroose afgebakende open ruimtes. Op die manier wordt een contrast gecreëerd tussen deze parkruimtes en de bebouwde gebieden. Deze aanpak is sterk aanwezig in het noordelijke deel van het parkgebied. In het zuidoosten van het parkgebied wordt het gebied meer gecompartmenteerd met bomenrijen.



Globale kaart 'Park voor de Metropool'
(kaart bijgesloten bij: PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994)

- Conclusies uit de citaten, de voor- en naschetsen en het globaal plan

Laten zien en verbergen

De landschapsarchitect selecteert nauwkeurig wat hij wel en niet wil tonen in het park. Zo worden bedrijven die relatief nieuw zijn, opgetrokken in beton of staal, meestal verborgen. Hoeses uit baksteen mogen dan weer wel getoond worden. Bovengrondse elektriciteitskabels ziet deze ontwerper ook liever onder de grond verdwijnen. Anderzijds vormen de torens van de pannenbakkerij en de watertorens belangrijke landmarks in het park. Hieruit blijkt dat Deroose vooral aandacht heeft voor de elementen die hij als typerend ervaart voor de streek. Deze elementen laat hij zichtbaar in het park, terwijl elementen die we overal in dezelfde hoedanigheid terugvinden (zoals de nieuwe bedrijven), uit het landschapsbeeld worden gefilterd. De snelweg laat hij op bepaalde punten sterk zichtbaar in het landschap, zeker ter hoogte van de grensovergang. Hier wordt ook rekening gehouden met het zicht vanop de snelweg. Maar ook het zicht op de snelweg is voor Deroose geen element om stevast te verbergen: wanneer hij het uitzicht van bij de Sjouwer beschrijft, noemt hij de snelweg een attractief element.

Toevoegen en versterken

Vooraf in de voor- en naschetsen zien we dat Paul Deroose ook bepaalde landschappelijke elementen versterkt of toevoegt. Zo tekent hij bomengroepen, bomenrijen en hagen, om het landschap beter te structureren. Kleine weggetjes worden opnieuw vormgegeven, zodat ze sterker naar voor komen in het landschap. Door dergelijke elementen toe te voegen of te versterken, wil Deroose het landschap structuur geven. Hiermee versterkt hij ook het karakter van het landschap.

Park versus omgeving

Door bepaalde elementen uit het landschapsbeeld te halen, wordt het landschap ook meer leesbaar. Aan de randen van het park wordt vaak een rand van beplanting ontworpen.⁸⁷ Op die manier ontwerpt Paul Deroose landschappelijke ruimtes waar een gevoel van openheid overheerst. Deze ruimtes contrasteren met de omliggende gebieden.

⁸⁷ Dit wordt duidelijk in het globaal plan.

CONCEPT VOOR EEN NIEUWE BESTEMMING VAN DE VROEGERE GRENSPOST EN DE AANLEG VAN DE DIRECTE OMGEVING VAN DEZE GRENSPOST

INLEIDING

Naast de ideeën voor het Park voor de Metropool, werkt Deroose ook een concept uit voor een nieuwe bestemming van de vroegere grenspost en de aanleg van de directe omgeving van deze grenspost.⁸⁸ Deze plannen sluiten aan bij de plannen voor het park. De nieuwe infrastructuur die voorgesteld wordt, moet aan een aantal programmapunten voldoen: men moet er voor korte of lange tijd kunnen halthouden en er moeten informatieve, recreatieve, cultureel-recreatieve, zakelijke en dienstenfuncties aanwezig zijn.

ONTWERP

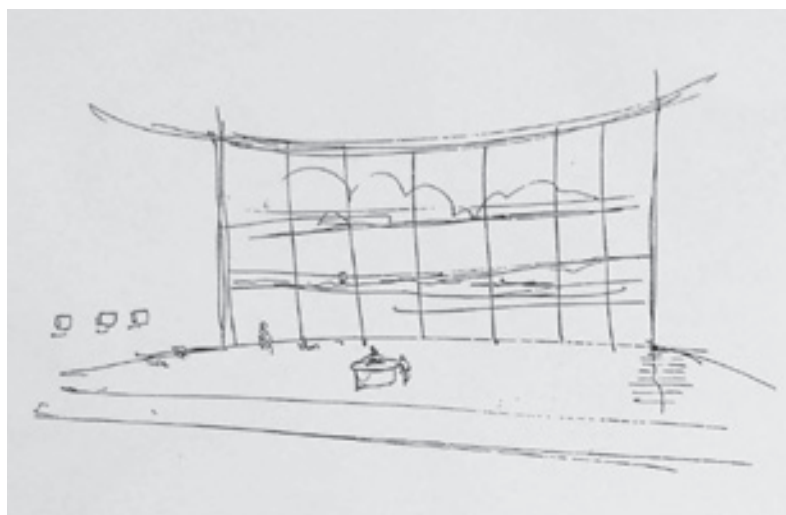
Paul Deroose kiest ervoor om het informatiecentrum in te planten op ca. 500 meter van de autosnelweg. Deze inplanting is een overwogen keuze, vooral bepaald door het zicht dat men van daaraf heeft:

*'Op deze plaats is er noordelijk sterk visueel contact met de grote landschapsruimte ten westen van Triez-Cailoux en zuidelijk een visueel contact met de snelweg. Aldus komt het centrum te liggen als een venster op de streek.'*⁸⁹

88 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1994, p. 75

75

89 *Ibidem*, p. 75



Schets informatiecentrum

(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 75)

Onder impuls van de opdrachtgevers werd Paul Deroose gevraagd om op deze plek een idee uit te werken voor het 'Monument Europa en de Vrijheid'. Paul Deroose onderkent de geschiktheid van de site voor de inplanting van een dergelijk monument, maar lijkt echter geen voorstander om het programma te concentreren op de grenspostsite.⁹⁰ De landschapsarchitect stelt daarom voor om het monument te laten bestaan uit 'een grote esplanade die over de grens loopt en als een bindteken tussen alle landen figureert.'⁹¹ Deze esplanade zou als een drager functioneren voor verschillende monumenten, gebouwen, paviljoenen en/of tuinen die elk de landen van de Europese Unie vertegenwoordigen of symboliseren. Deroose legt de symboliek van dit werk als volgt uit:

*'Aldus wordt het Monument een levendige weerspiegeling van de eenheid (de esplanade) en de verscheidenheid (monumenten en dergelijke) van de lidstaten van de Unie.'*⁹²

Tegelijkertijd symboliseert de esplanade ook de streek waarin ze opgericht wordt:

*'Ze (de esplanade) zou ter hoogte van het informatiecentrum gedragen worden door krachtige, ca. zes meter hoge, bakstenen muren, die verwijzen naar de eeuwenoude traditie van deze kleistreek.'*⁹³

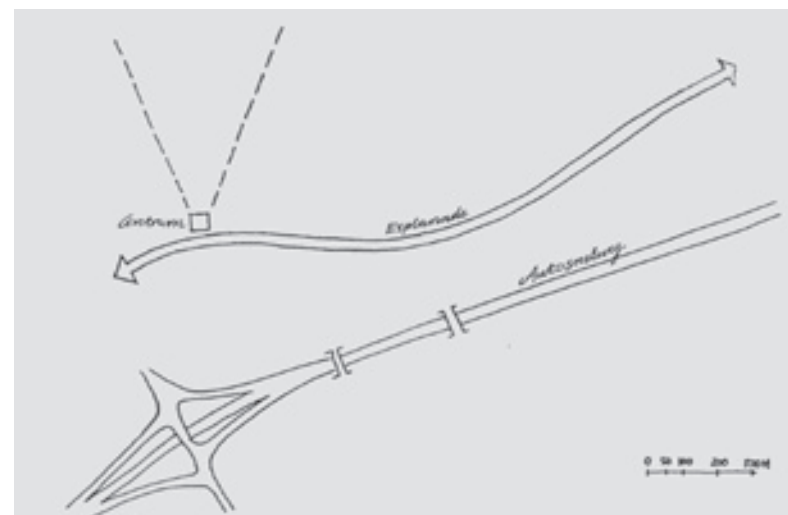
De esplanade situeert zich parallel aan de snelweg, zij het in

90 *Ibidem*, p. 79

91 *Ibidem*, p. 79

92 *Ibidem*, p. 79

93 *Ibidem*, p. 79

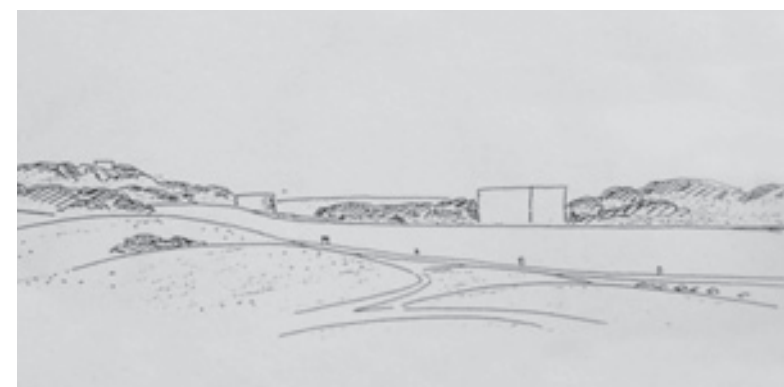


Principeschets esplanade

(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 73)

een vrijere vorm, en verbindt twee markante punten van het gebied, van waaraf men ook een uitzicht heeft op het park: Le Vertuguet en de Sjouwer. Naast de verschillende bouwwerken die de verschillende landen vertegenwoordigen, zouden ook het informatiecentrum en eventuele kantoren zich langs de esplanade bevinden. In de tekst wordt ook voorgesteld om een aantal functies onder de esplanade te situeren, zoals musea, auditoria, sanitair en techniek. Dit wordt aangegeven in onderstaande schets met een aantal openingen in de esplanade, maar niet verder geëxpliciteerd. Deze esplanade lijkt me echter wel een zeer monumentale ingreep in dit gebied. Deroose onderkent dit ook, in een gesprek gaf hij aan dat de opdrachtgevers aanstuurden op een dergelijke monumentaliteit, waar hij zelf niet helemaal achterstond.⁹⁴

94 BERNARD, J., CADRON, L., DE PELSMACKER, I., NOTTEBOOM, B., het werk van Paul Deroose: Reconversie grenspost en omgeving Rekkem-Ferrain en landschapsonwerpen voor bedrijven in West-Vlaanderen, interview met DEROOSE, P., Jabbeke, 15 november 2013



Schetsen esplanade

(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 75)

In de meer gedetailleerde plannen van de directe omgeving van de grenspost, wordt duidelijk hoe hij dit gebied opnieuw kadert: met beplanting wordt een open zone afgebakend, met daarin enkele hoeves.



Plan omgeving grenspost
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 76)

2.4. VOORSTELLEN VOOR PAVILJOENEN

Na de uitwerking van dit ontwerp, werden er een reeks studies uitgevoerd door andere ontwerp- en studie bureaus, ook onder initiatief van het ADU Lille en de intercommunale Leiedal. Deze studies zoeken naar een geschikte functie ter hoogte van de voormalige grenspost.

MENINGEN VAN DE REIZIGERS

In 1995 werd een studie over de meningen van de reizigers gedaan.⁹⁵ Het bureau Tetra ondervroeg hiertoe vier verschillende groepen mensen: gebruikers vlakbij de site en grensoverschrijdende metropool, een euro-regionale groep (exclusief de eerste groep), een Nederlandse groep en een groep uit Ile de France. De belangrijkste conclusies uit deze studie waren dat voorbijgangers opteren voor een anti-snelwegplek, die eerder warm en menselijk is, en dat men vooral korte, ontspannende, ludieke en gemakkelijke activiteiten wilde. Deze conclusies zullen meegenomen worden in latere ontwerpen.

TALENPAVILJOEN

Er zijn ook studies uitgevoerd rond de idee om een 'Paviljoen van de talen van Europa' te bouwen op deze grenspost.⁹⁶ Dit talenpaviljoen, dat gelegen zou zijn op de grens tussen de Germaanse en Romaanse cultuur, zou de discussie over taal in deze regio en binnen Europa naar de voorgrond brengen.⁹⁷ Het paviljoen zou een permanente attractiepool worden voor de site. Het zou meewerken aan de opbouw van Europa en verhalen over de uitdagingen die daarmee gepaard gaan, en tegelijkertijd ook de ambities van de grensoverschrijdende metropool naar de voorgrond brengen.⁹⁸ Het paviljoen richt zich enerzijds op voorbijgangers, maar ook op de inwoners van de metropool. Daarom ambiëren de initiatiefnemers ook een plek die het ontdekken en aanleren van vreemde talen stimuleert, en op die manier kan

95 TETRA, *Meningen van reizigers, meningen van bewoners*, niet gepubliceerde bundel, 1995

96 De bureaus Event en Art&Design deden voorstellen voor dit talenpaviljoen. EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998 en EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 2000, ART&DESIGN, *Grenspost Rekkem-Ferrain: concept*, niet gepubliceerde bundel, 2000

97 BERNARD, J., *planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014

98 COPIT-GPCI, *Het paviljoen van de talen van Europa*, niet gepubliceerd document, 1997

bijdragen tot het ontstaan van een internationale cultuur in de metropool.⁹⁹

Het bureau 'Event' werkt de algemene concepten uit voor dit paviljoen. Daarbij wordt voorgesteld om de gehele grenspost in te richten rond het thema van de taal. Er zouden enkele verschillende paviljoenen gerealiseerd worden waar de verschillende dimensies van de taal op een originele manier zouden worden getoond. Een voorbeeld hiervan is de 'taalinstallatie'. In deze installatie worden drie omgevingen gecreëerd, waarbij telkens de nadruk wordt gelegd op de drie basisvormen van commu-

99 AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME, LEIEDAL, *het talenpaviljoen: eerste nota*, niet gepubliceerd document, 1996



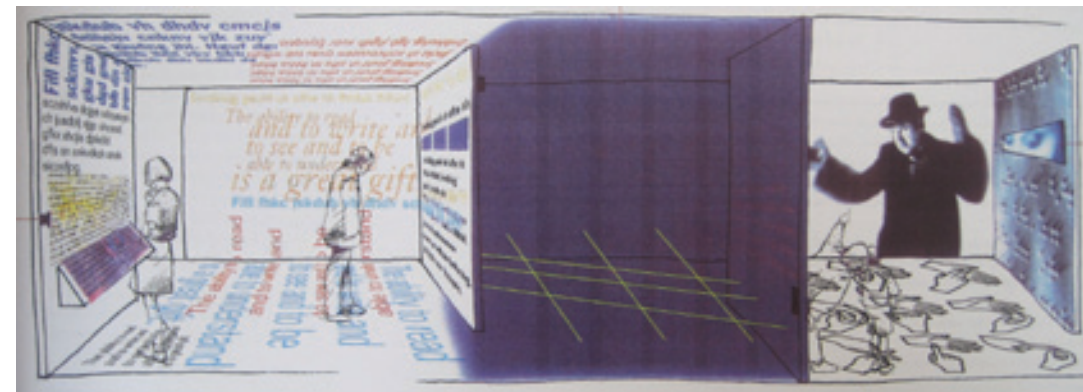
Schets talenpaviljoen
(EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998)

nicatie: de schoonheid van geschreven taal, de rijkdom van de gesproken taal en de kracht van de gebarentaal.¹⁰⁰ Daarnaast verbeelden de ontwerpers ook een woordenpark, een woordenzoeken en taalactiviteiten. Op de omliggende wegen (niet zozeer op de snelweg) zouden voorbijgangers attent gemaakt worden op de aanwezigheid van dit paviljoen aan de hand van borden met boodschappen in verschillende talen, die nieuwsgierigheid moeten opwekken.

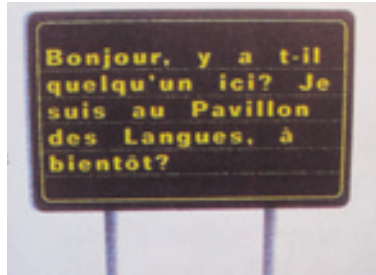
100 EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998



Woordenpark
(EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998)



Taalinstallatie
(EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998)



Tekeningen van de borden

(EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998)

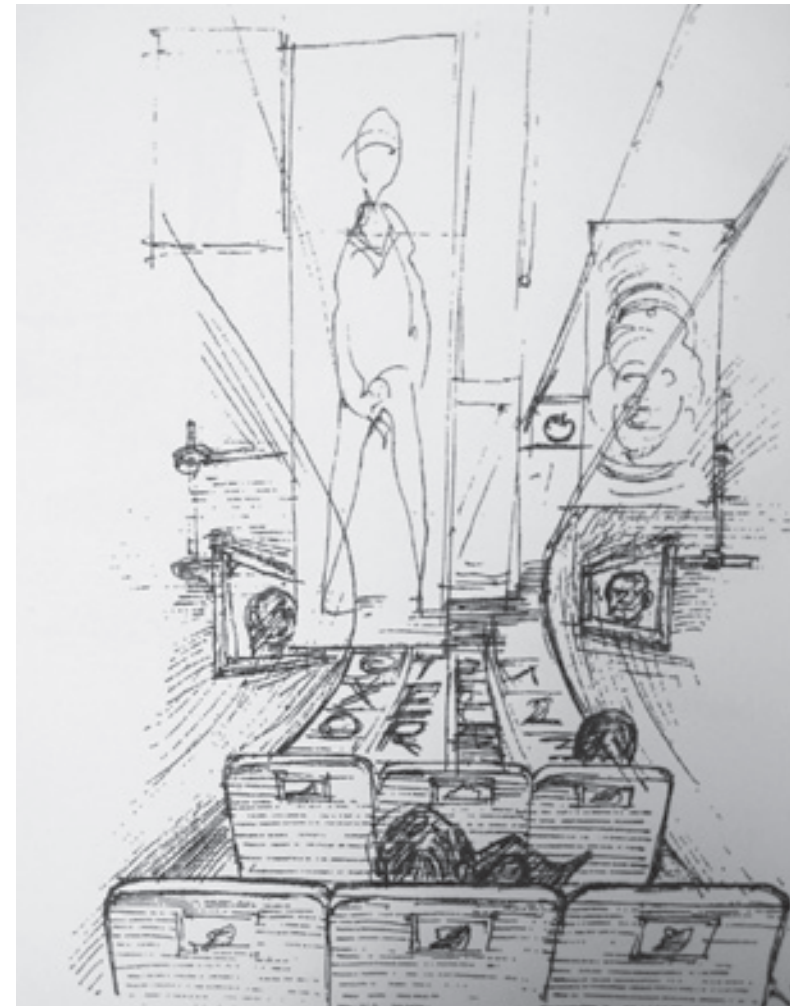


Kaart met aanduiding plaatsing van de borden

(EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998)

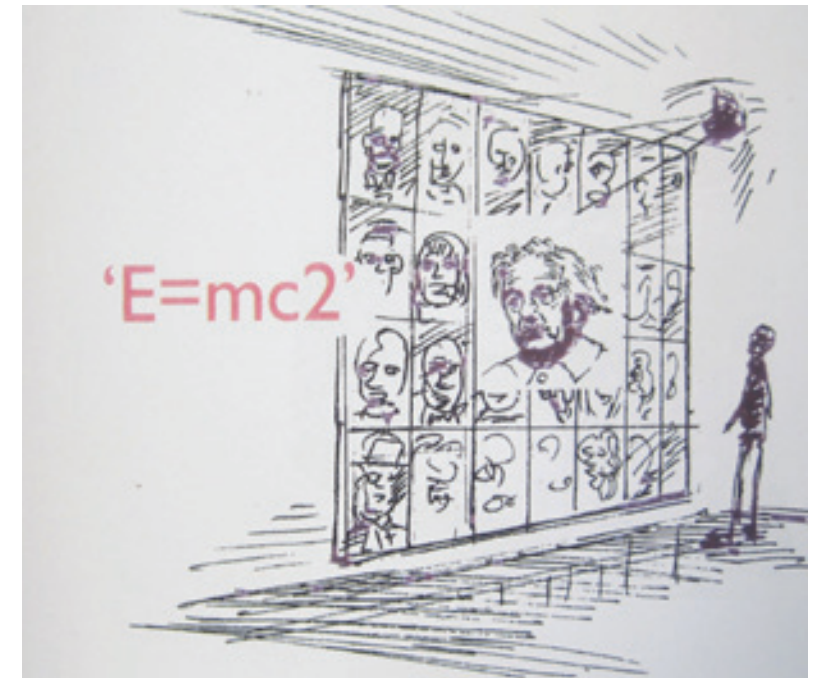
Het bureau 'Art&Design' maakt in 2000 een studie over een site met als thema 'taal en communicatie'.¹⁰¹ Deze ontwerpers willen een soort ontdekkingsreis creëren voor de bezoeker, waarin allerlei ervaringen en kennis opgedaan worden rond het thema 'taal en uitwisseling'. De ontwerpers reiken ideeën aan voor een zintuigenparcours en een exploratieruimte. Daarvoor verbeelden deze ontwerpers een aantal installaties, waarvan hieronder een aantal voorbeelden worden weergegeven. In deze ideeën staat een grote betrokkenheid van de bezoeker bij het onderwerp steeds voorop.

101 ART&DESIGN, *Grenspost Rekkem-Ferrain: concept*, niet gepubliceerde bundel, 2000



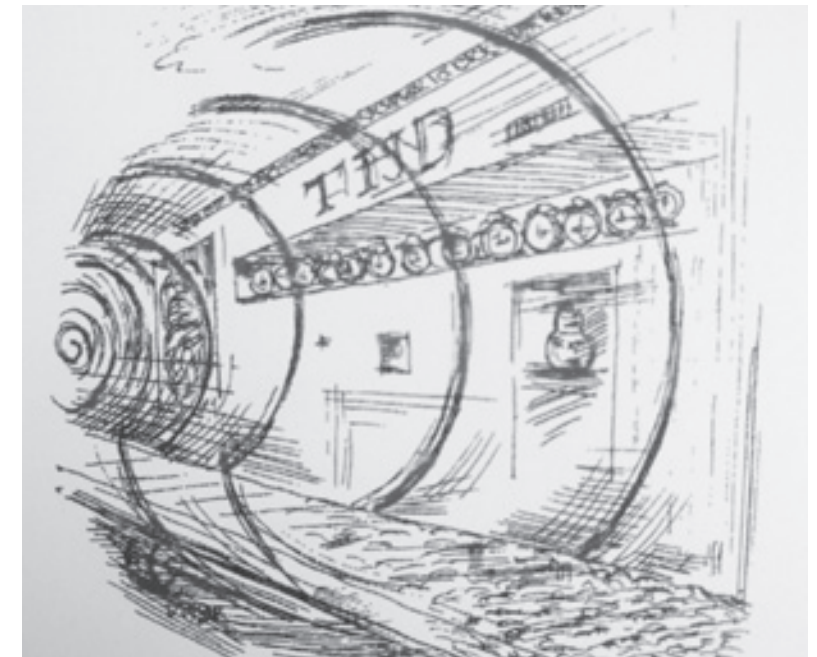
'Zittend in een drukpers': Rondraaiende banden met hierop gedrukte woorden, zinnen en beelden komen boven de hoofden van de bezoekers voorbij. De bezoeker moet de indruk krijgen midden in een drukkerij te zitten.

(ART&DESIGN, *Grenspost Rekkem-Ferrain: concept*, niet gepubliceerde bundel, 2000)



'Bekende uitspraken': De bezoeker moet een verband leggen tussen een bekend citaat en zijn auteur. Dit kan gebeuren door een microfoon te activeren die voor de foto staat van de verschillende sprekers. Bij het aanzetten hoort men de originele versie weerklinken.

(ART&DESIGN, *Grenspost Rekkem-Ferrain: concept*, niet gepubliceerde bundel, 2000)



'Taalpoorten': Hierdoor worden verschillende onderdelen van de tentoonstelling gescheiden. De bezoeker loopt door een opgedeeld projectscherm waarop teksten en beelden geprojecteerd worden.

(ART&DESIGN, *Grenspost Rekkem-Ferrain: concept*, niet gepubliceerde bundel, 2000)

PAVILJOEN ROND HET THEMA 'GRENZEN EN UITWISSELING'

Naast de idee van het paviljoen van de talen, groeit ook de idee om rond het thema 'grenzen en uitwisseling' te werken.¹⁰² Hierbij denken de initiatiefnemers aan een interactief centrum waar het publiek op een leerrijke en tegelijkertijd ontspannende en ludieke manier kan kennismaken met het begrip grens en grensoverschrijdende samenwerking.¹⁰³ In dit centrum krijgen de bezoekers informatie over deze begrippen en tegelijkertijd is het ook de bedoeling dat hun 'kritische en creatieve geest' wordt aangewakkerd, zodat ze ook reflecteren over de (eigen) grensoverschrijdende streek.¹⁰⁴ De initiatiefnemers maken zich sterk dat de speelse en interactieve presentatie van diverse vormen van uitwisseling meteen ook de culturele, economische en politieke uitwisseling tussen beide zijden van de grens zullen bevorderen.

Het bureau 'Art&Design' rijkt enkele ideeën aan voor een bezoekerscentrum waar de thema's taal, communicatie en uitwisseling centraal staan.¹⁰⁵ Deze ideeën handelen over de mogelijke inrichting en scenografie van de ruimtes binnenin dit bezoekerscentrum. De ontwerpers stellen dat uitwisseling tussen groepen die door een territorium gescheiden worden, bij voorkeur moet gebeuren op plekken met een gemeenschappelijke betekenis: 'Hiermee wordt een neutraal terrein bedoeld, een plek die minder cultureel bepaald is, zoals een markt, een cultureel centrum, en waarom geen grenspost...'¹⁰⁶

De invulling is, net zoals het ontwerp van datzelfde bureau voor het thema 'taal en uitwisseling', opnieuw speels, ludiek en interactief. Bezoekers nemen tijdens de tocht een computergame mee waarmee ze vragen moeten beantwoorden, op de tocht moeten ze ook een aantal voorwerpen ruilen waardoor ze een groter kapitaal verwerven... Het hoofdelement van de vormelijke invulling van dit gebeuren is een muur, die als metafoor voor de grens wordt gezien. In het begin is deze muur zeer hoog. Bezoekers kiezen één kant van de muur, waarbij je zou kunnen stellen dat ze hiermee ook kiezen voor één van de twee landen, culturen, volkeren, gewoontes...¹⁰⁷ Langsheen de muur zou de bezoeker meerdere mogelijkheden aangereikt krijgen om over of doorheen de muur te breken en te kijken of te ervaren wat er

aan de andere kant gebeurt. Naarmate de bezoeker verder in de opstelling komt, wordt de hoogte van de muur steeds lager, tot het uiteindelijk een gracht wordt. Ook hier worden allerhande middelen bedacht om over deze afgrond te geraken om daarna te kunnen communiceren en aan uitwisseling te kunnen doen. Aan het einde van de tocht worden de grenzen hoe langer hoe minimaler weergegeven en zijn er geen barrières meer.



De hoge muur
(ART&DESIGN, *Uitbreiding van het thema 'taal en communicatie' met het thema 'uitwisseling'*, niet gepubliceerde bundel, 2001)

In 2001 vragen de initiatiefnemers van het project aan Paul Cruysberghe om een cultuurfilosofische studie te maken rond de thema's grenzen en uitwisseling, met betrekking tot het reconversieproject in Rekkem.¹⁰⁸ Paul Cruysberghe haalt in zijn tekst de veranderende betekenis van de grenzen aan en hoe dit voelbaar wordt in het landschap;

*'Het wegvallen van de controles bij de grens, en daaraan gekoppeld het naar de achtergrond verdwijnen van douaniers en rijkswachters in steeds toch enigszins dreigende uniformen, is een zichtbaar teken van een gewijzigde politieke situatie. Vooral waar de grenzen niet duidelijk landschappelijk zijn bepaald, krijgt de reiziger de indruk dat ze helemaal zijn weggevallen.'*¹⁰⁹

De grenspost tussen Frankrijk en België op de E17 is echter nog altijd prominent aanwezig: de weg versmalt, de hokjes voor het douanepersoneel herinneren ons aan de grens. Cruysberghe stelt echter dat deze hokjes er verlaten bijstaan, en dat het grensgevoel voor de 'habitués' nog nauwelijks aanwezig is. Daarom concludeert hij dat 'deze plek bij uitstek geschikt is om op een betekenisvolle wijze te herinneren aan de oude, alsnog bestaande grenzen en tegelijk vooruit te grijpen op de toekomstige ontwikkelingen in Europa'.¹¹⁰

Daarnaast gaat Cruysberghe ook in op de optiek van de reconversie om te tonen wat uitwisseling betekent, en om ook uitwisseling te bewerkstelligen.¹¹¹ Door het tonen, het representeren van de uitwisseling, worden 'de feitelijke processen bevestigd en in stand gehouden, maar tegelijk ook voorwerp van verwondering en kritische distantie', stelt hij.¹¹² De daadwerkelijke uitwisseling wordt bemiddeld door een 'toonmoment', en dit stelt een zekere afstand in om er op die manier aandachtig bij stil te staan.¹¹³

108 CRUYBERGHE, P., *Over grenzen en uitwisseling*, niet gepubliceerde tekst, 2001

109 Ibidem, p. 1

110 Ibidem, p. 1

111 Ibidem, p. 4

112 Ibidem, p. 4

113 Ibidem, p. 4

102 TEUCHIES, H., *Inhoudelijk programma*, niet gepubliceerd document, 2001

103 Ibidem, p. 9

104 Ibidem, p. 9

105 ART&DESIGN, *Uitbreiding van het thema 'taal en communicatie' met het thema 'uitwisseling'*, niet gepubliceerde bundel, 2001

106 Ibidem

107 Ibidem

2.5. VOORSTELLEN VOOR DE HERINRICHTING VAN DE GRENSPOST DOOR TEMPORA, JNC EN SIT

Na de ideeënwedstrijd en de verschillende andere studies vertrouwde de stuurgroep van het project Rekkem-Ferrain het mandaat toe aan Tempora om een schets te maken van het plan voor de omvorming van de grenspost van Rekkem tot een culturele site. Het studiebureau Tempora werkte dit plan samen met de bureaus JNC en SIT uit.¹¹⁴

ANALYSE VAN HET GEBIED

Voor Tempora is het hoofddoel van de reconversie van de site symbolisch: het omvormen van de site die een symbool voor scheiding was, tot een site die eenheid en grensoverschrijdende samenwerking wil bevorderen.¹¹⁵ De drie hoofdelementen van dit plan zijn een infocentrum dat een venster op de regio biedt, een interactief en ludiek centrum dat een historisch overzicht biedt maar ook nieuwe perspectieven voor de begrippen grens en uitwisseling, en tot slot een forum gewijd aan grensoverschrijdende samenwerking.

In de analyse van de site worden een aantal sterke en zwakke punten aangehaald. Dit wordt gedaan aan de hand van vijf thema's: ligging, omgeving, bereikbaarheid, functionaliteit en esthetiek. Sterke punten zijn volgens dit bureau onder andere het grensoverschrijdende karakter van de site, de nabijheid van toeristische bestemmingen (de ontwerpers halen de steden Lille, Gent, Brugge en Canterbury aan), de goede bereikbaarheid vanuit de belangrijkste Franse en Belgische plekken, en de mogelijkheid om op die plek een uitwisselingsfunctie te vervullen met economische activiteiten. Tot slot haalt dit bureau de esthetiek van de site aan: 'Geen enkele bijzondere esthetiek.'¹¹⁶ - kort en bondig. Anderzijds lichten deze ontwerpers ook de zwakke punten toe. Bij de ligging focussen ze nu op de omgeving:

*'De site van Rekkem bevindt zich in een zeer weinig gestructureerde omgeving en dreigt te verworden tot stedenbouwkundig braakland wanneer geen herwaardering wordt voorzien.'*¹¹⁷

114 JNC heeft de buiteninrichting en landschappelijke inrichting mee uitgewerkt, het bureau SIT is gespecialiseerd in analyse, haalbaarheid en ontwikkeling van toeristische sites van Europese omvang.

115 TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting van de E17-A22 grenspost te Rekkem en voor de aanpassing van de omgeving*, niet gepubliceerde bundel, p. 3

116 Ibidem, p. 4

117 Ibidem, p. 5

Verder worden ook de moeilijke bereikbaarheid vanaf het secundaire netwerk en de netwerken voor traag verkeer vermeld, en 'het onesthetische en weinig gastvrije karakter van de plaats'¹¹⁸.

In deze analyse worden ook een aantal referenties aangehaald van 'gelijksoortige projecten', die als voorbeeld zouden kunnen dienen. Hierbij haalt dit bureau onder andere het autosnelweggebied van Beaune en zijn archéodrome en het Catalaanse dorp aan de Spaanse grens aan. Beide projecten werden langs de snelweg ingericht als een vitrine op de aangrenzende streek.

CONCEPTEN EN UITWERKING

Het bureau kiest niet, in tegenstelling tot de plannen van Deroose, voor een landschappelijke herinrichting van de omgeving, maar enkel voor een grote, belangrijke inrichting ter hoogte van de grenspost. Op die manier willen deze ontwerpers privé-investeringen aantrekken om er economische activiteiten te creëren, waardoor het mogelijk wordt om voorzieningen en openbare structuren te financieren.¹¹⁹ De activiteiten worden onderverdeeld in zes 'macroproducten': een centrum voor informatieverstrekking over de regio en het grensconcept, een handelscentrum gericht op de producten uit de streek, een dienstencentrum, een forum en agora, een horecacentrum (wederom gericht op streekproducten), een grensoverschrijdend wegstation voor bussen en een landschappelijk labyrint.¹²⁰ Deze functies worden gestaafd vanuit het concurrentievermogen en de aantrekkelijkheid. Daarnaast is de verscheidenheid en complementariteit van deze functies een belangrijk aspect voor de ontwerpers. Het bureau werkt dit programma verder uit, met een exacte bepaling van alle voorzieningen en de oppervlakte die daarvoor nodig is. In het kader van deze masterproef wordt hier niet dieper op ingegaan.

Wat ik hier wel uitdiep, is hoe deze ontwerpers de grenspost nu precies willen inrichten. In de bundel wordt het volgende gezegd:

*'Een grensgebied draagt een roeping, een ambitie in zich. De herinrichting moet die 'genius loci' versterken om de kracht ervan uit te drukken en de sterke punten te doen uitkomen.'*¹²¹

Met de 'genius loci' van dit gebied wordt het grensoverschrijdende karakter van de site bedoeld, en niet de eigenlijke hoedanigheid van de plaats. Men beslist zelfs om de site af

118 Ibidem, p. 5

119 Ibidem, p. 13

120 Ibidem, p. 15

121 Ibidem, p. 9

te wenden van de eigenlijke omgeving, en een nieuwe plek te creëren binnen het infrastructuursysteem:

*'In plaats van ons te richten naar dat moeilijk te herstructureren landschap, kozen wij liever een centraal punt in het project voor de nieuwe bestemming van de site van Rekkem.'*¹²²

Daartoe worden de autoweggedeelten van de snelweg verplaatst naar de periferie van de zone waar men intervenueert, om op die manier in het midden één open ruimte te creëren. Deze ruimte heeft dus geen enkele relatie met het omliggende landschap. Dit is dan ook de bedoeling: het omliggende landschap, dat wordt afgeschilderd als 'verouderd' en 'verwaarloosd', willen deze ontwerpers niet tonen.¹²³ De ontwerpers willen een nieuw, coherent beeld creëren op deze plek, dat 'een voorsmaakje geeft van de mooie regio's die eraan grenzen'. Dit ontwerp neemt dus enkel het aspect van de grens op uit de 'genius loci' van dit gebied, en construeert een nieuwe plek die fysiek niets te maken heeft met het omliggende landschap.

De centrale plek die gecreëerd wordt, moet als een openbare plaats fungeren. In het midden ontwerpt Tempora een open ruimte, die dit bureau de 'agora' noemt. Deze agora moet de bezoekers de mogelijkheid bieden om rond te lopen, elkaar te ontmoeten en zich te ontspannen.¹²⁴ Het moet een plek worden van 'ontdekking en gezelligheid', waarbij rekening wordt gehouden met de wensen van de gebruikers zoals die naar voor kwamen in de studie over de meningen van de reizigers.¹²⁵ Ook de openheid van deze plek is een belangrijk aspect voor de ontwerpers. Om de verwijzing naar het klassieke plein (de 'agora') nog te versterken, kiezen deze ontwerpers ervoor om de grenspost te behouden en als monument te beschouwen:

*'Een dergelijke inrichting gaat algemeen genomen gepaard met een beeldhouwwerk of monument dat soms een historisch feit symboliseert, maar later steeds de plaats kenmerkt. In het geval van Rekkem-Ferrain komt het erop aan het voorbijrijden aan de grenspost te 'museumiseren'. De exacte plaatsen waar vroeger auto's werden gecontroleerd, zouden onveranderd moeten blijven en bewaard worden zoals ze waren voor het openstellen van de grenzen. Het voorbijrijden zelf zou dan weergegeven kunnen worden door een beeldhouwwerk dat de douanebeambte en de automobilist toont.'*¹²⁶

122 Ibidem, p. 10

123 Ibidem, p. 17

124 Ibidem p. 10

125 TETRA, *Meningen van reizigers*, 1995

126 TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting*, p. 10

Op onderstaande tekeningen worden de algemene concepten van dit ontwerp voorgesteld. De grote bochten in de snelweg rond de centrale plek verplichten de automobilisten ertoe om te vertragen. Dit is een bedoeld effect van de ontwerpers, die deze plek zelfs als een 'verplichte stopplaats' omschrijven.¹²⁷ De twee ronde punten die ingeplant zijn aan beide zijden van de snelweg, moeten een makkelijke toegang geven tot de centrale ruimte. Centraal op de site bevindt zich een groter rond punt, die de verkeersstromen uit beide richtingen verenigt. Door dit te doen, kan deze plek ook als een plaats van bestemming fungeren.

127 Ibidem, p. 16

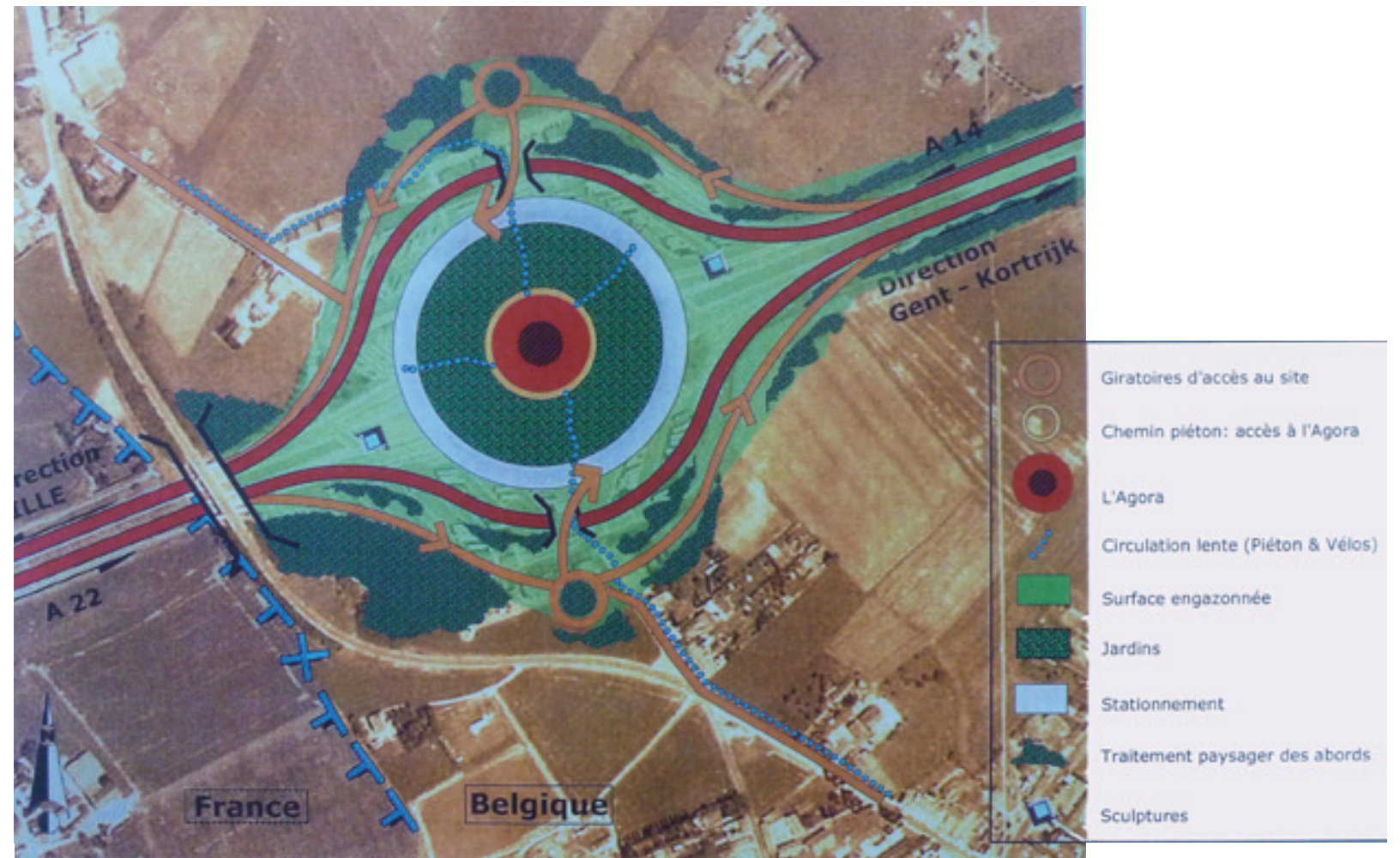


Schema circulatie

(TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting van de grenspost te Rekkem en voor de aanpassing van de omgeving*, niet gepubliceerde bundel, 2001)

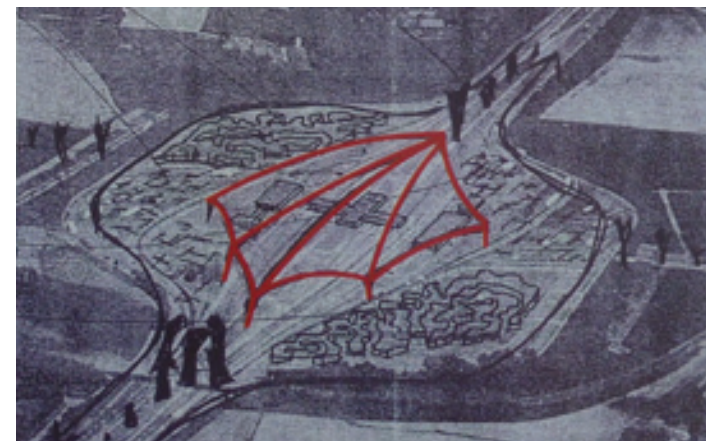
De gebouwen die het uitgebreide programma zouden herbergen, vinden we niet terug op dit plan. In een bijgesloten schets wordt duidelijk dat het gebouwde deel waarschijnlijk bovenop dit plan zou geplaatst worden. In de tekst wordt kort iets gezegd over de architecturale intenties voor dit gebouw.¹²⁸ Hierbij wordt verwezen naar de tendens om de aandacht te trekken langs autowegen, door de originaliteit van de architectuur van de gebouwen en de landschappelijke inrichtingen. Er worden ook enkele foto's bijgesloten van het project voor de servicestations ter hoogte van Mannekens Vere, van het architectenbureau Samyn en Partners. Het architectuurproject op deze plek moet voor de ontwerpers in het bijzonder dienst doen als symbool voor de grensoverschrijdende samenwerking.

128 Ibidem



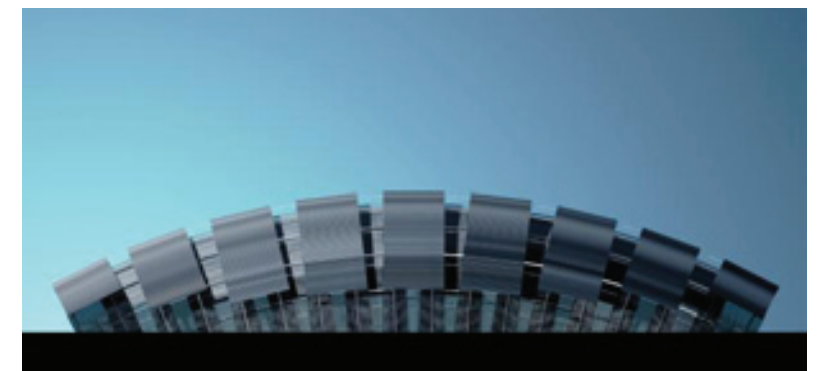
Plan algemene inrichting

(TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting van de grenspost te Rekkem en voor de aanpassing van de omgeving*, niet gepubliceerde bundel, 2001)



Schets gebouw

(TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting van de grenspost te Rekkem en voor de aanpassing van de omgeving*, niet gepubliceerde bundel, 2001)



Project servicestations Mannekens Vere, Samyn en Partners

(TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting van de grenspost te Rekkem en voor de aanpassing van de omgeving*, niet gepubliceerde bundel, 2001)

2.6. EINDE VAN HET GRENDOVERSCHRIJDENDE PLANVORMINGSproces

Gelijktijdig met het voorstel van Tempora werden onder andere ook de financiële en juridische aspecten, de bereikbaarheid en de parkeerproblematiek bestudeerd.¹²⁹ De bereikbaarheid van deze site was een heikel punt. Verbindingen met het openbaar vervoer konden immers moeilijk gemaakt worden, waardoor de bereikbaarheid enkel op de auto afgestemd zou zijn.¹³⁰ De verschillende studies kregen geen uitwerking meer in een ruimtelijk ontwerp. In 2003 werd nog een foldertje gepubliceerd dat de beleidsmensen van beide landen warm moest maken voor de plannen voor de reconversie van de vroegere grenspost: 'Een unieke plaats bouwen om de grensoverschrijdende metropool vorm te geven en te beleven', staat er tweetalig op de voorpagina.¹³¹ De algemene drijfveren en plannen worden er kort uitgelegd. In datzelfde jaar werden alle plannen echter afgeblazen. Een juiste functie op deze plek, die alle partijen kon enthousiasmeren om tot een realisatie te komen, werd eigenlijk nooit gevonden...¹³²

129 Deze studies werden in november-december 2001 uitgevoerd. Het document met het voorstel van Tempora is ook in deze periode gemaakt. De teruggevonden documenten van deze studies: BARNOUW, P., *Interreg II Programma: Rijkswacht, douane en politie, niet gepubliceerd document*, 2001, BARNOUW, P., *Interreg II Programma: Studie parkeerproblematiek*, niet gepubliceerd document, 2001, EUBELIUS, LDG, *Concretisering project bezoekerscentrum*, niet gepubliceerd document met juridisch advies, 2001, EUBELIUS, LDG, *Concretisering project bezoekerscentrum: samenvatting van de kernpunten*, niet gepubliceerd document met juridisch advies, 2001, INTERCOMMUNALE LEIEDAL, *Coûts d'exploitation Rekkem-Ferrain : Hypothèse*, niet gepubliceerd document, 2001, MISSION OPERATIONELLE TRANSFRONTALIERE, *Etude des possibilités de montage institutionnel pour le projet de la plate-forme transfrontalière de Rekkem : rapport intermédiaire, phase 1*, niet gepubliceerd rapport, 1998, MISSION OPERATIONELLE TRANSFRONTALIERE, *Etude des possibilités de montage institutionnel pour le projet de la plate-forme transfrontalière de Rekkem : rapport intermédiaire, phase 2*, niet gepubliceerd rapport, 1999, MISSION OPERATIONELLE TRANSFRONTALIERE, *Etude des possibilités de montage institutionnel pour le projet de la plate-forme transfrontalière de Rekkem : note de synthèse et conclusions*, 1999

130 BERNARD, J., *planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014

131 COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE, LEIEDAL, ASBL - VZW Rekkem-Ferrain, *Reconversiepost voor de vroegere grenspost*, Communauté Urbaine de Lille, Lille, 2003

132 BERNARD, J., *planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014

3. HUIDIGE PLANVORMING

3.1. PARC DU FERRAIN

INLEIDING

Sinds 2011 begon men aan Franse kant, onder initiatief van Lille Métropole, na te denken over een park ten noordwesten van de snelweg tussen Neuville-en-Ferrain en Halluin.¹³³ Dit project kadert binnen een globale aanpak binnen de metropool Lille om natuurlijke gebieden te behouden en te versterken, waarbij ingezet wordt op zowel ecologische, sociale als culturele aspecten.¹³⁴

133 BERNARD, J., *Parc du Ferrain*, interview met HAUSSE, B., Lille, 10 januari 2014

134 LILLE METROPOLE, AGENCE DE PAYSAGE BOCAGE, AXECO, NU DESIGN, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 7

Het Parc du Ferrain maakt deel uit van de groene gordel rond de metropool, en wordt omschreven als een 'espace relais stratégique' (een strategisch tussengebied).¹³⁵ Het gebied wordt immers omringd door andere grote en waardevolle natuurgebieden, zoals de Leievallei, l'Arc Nord en het Canal du Roubaix - Marque urbaine. Het toekomstige Parc du Ferrain is optimaal gelegen om als verbindend element te fungeren tussen deze verschillende natuurgebieden. De plannen voor dit park zijn een doorwerking van de vroegere plannen voor het park van de metropool.¹³⁶ De ontwerpers hebben ook kennis genomen van de studie die Paul Deroose maakte voor het 'Park voor de Metropool'.¹³⁷

De ontwerpdracht voor het Parc du Ferrain werd aan het bureau 'Agence de paysage Bocage' toevertrouwd. Dit bureau werd

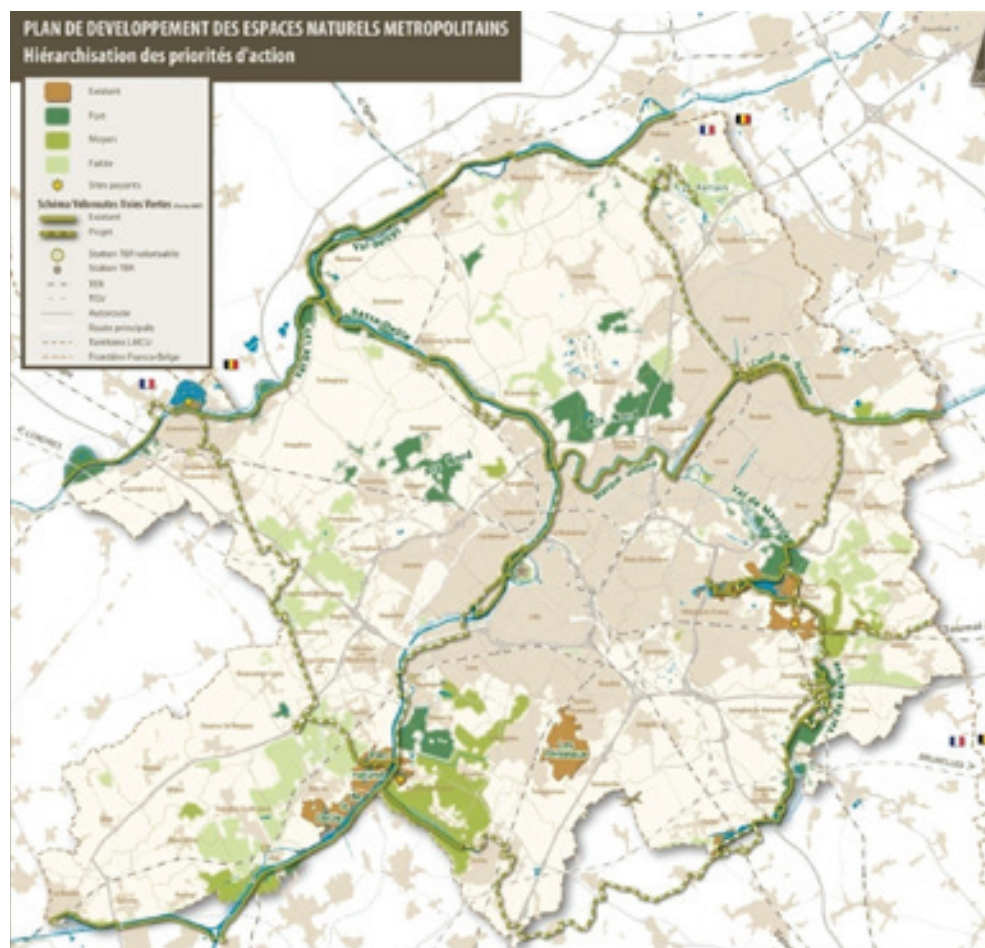
135 Ibidem, p. 7

136 BERNARD, J., *planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014

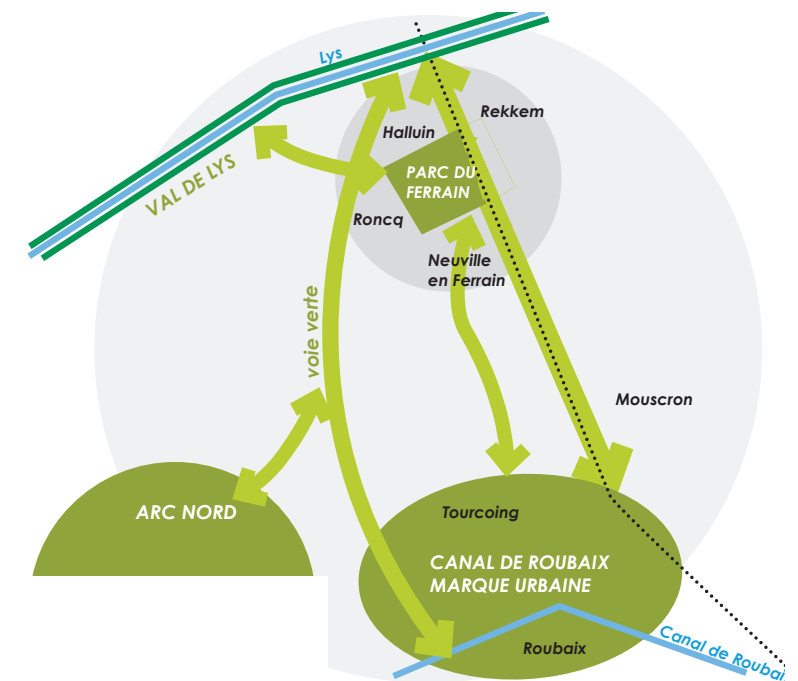
137 BERNARD, J., *Parc du Ferrain*, interview met HAUSSE, B., Lille, 10 januari 2014

bijgestaan door ecologen van Axeco en Nu Design verzorgde de grafiek. De idee om hier een park te verwezenlijken, kwam er vooral met de bedoeling om dit groene gebied te beschermen.¹³⁸ Het gebied heeft immers een grote waarde in deze sterk verstedelijkte regio, waar de nood aan open en groene gebieden groot is. De initiatiefnemers willen enerzijds de natuurlijke en landschappelijke waarde opnieuw versterken, en anderzijds het gebied toegankelijker maken voor recreatie. Op die manier willen ze de omwonenden bewust maken van de waarde van dit landschap, en het een bekendheid geven als groene, open ruimte. Volgens de ontwerpers is dit een eerste stap om het gebied te beschermen tegen de stedelijke druk.

138 LILLE METROPOLE, AGENCE DE PAYSAGE BOCAGE, AXECO, NU DESIGN, *Vers le parc du ferrain*, p. 2



Ontwikkelingsplan natuurgebieden in de Metropool (LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE, *Espace Naturel Métropolitain: Cahier des Clauses Techniques Particulières*, Lille, 2013)



Relatie Parc du Ferrain met andere groengebieden

(LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 7)

ONTWERP VAN HET PARK

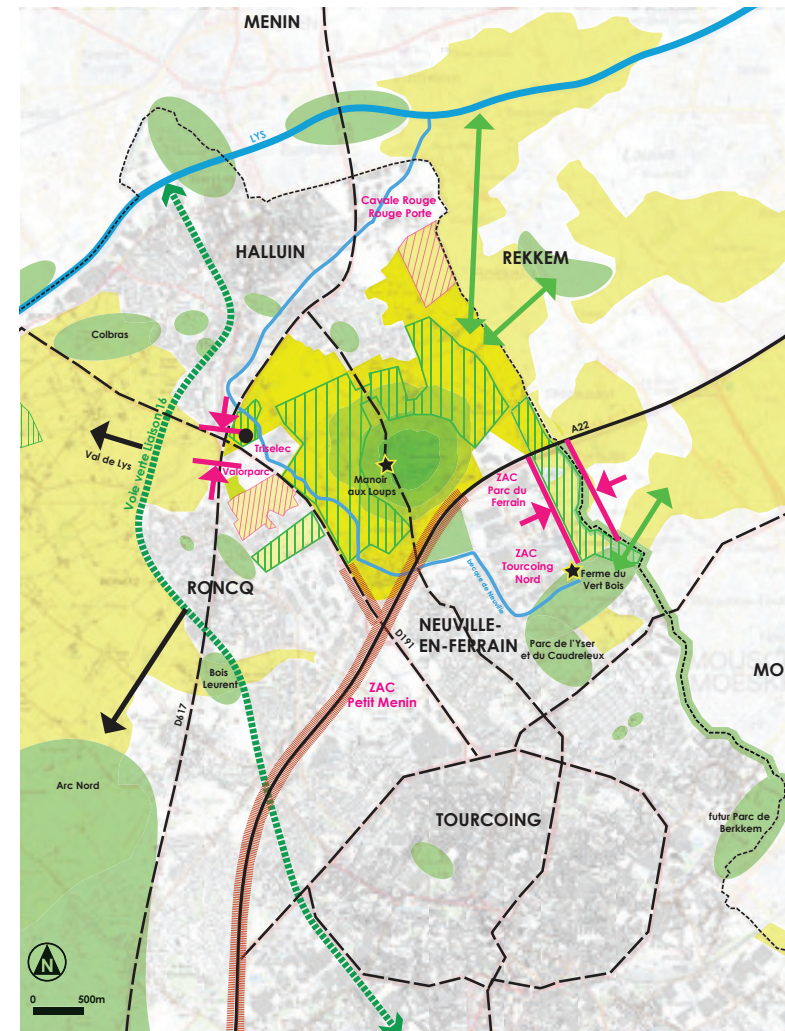
TOEGANKELIJKHEID

Om het gebied tot park te maken, willen de initiatiefnemers en ontwerpers sterk inzetten op toegankelijkheid. Deze open zone ligt momenteel relatief geïsoleerd, mede door de autosnelweg en het bedrijventerrein 'CIT' in Roncq. Op dit moment is de verbinding het sterkst met de Belgische zijde van het gebied, waar enkele weggetjes voor de zachte weggebruiker tot op de grens lopen. Dergelijke verbindingen willen deze ontwerpers ook aan Franse kant creëren, en binnen het gebied doortrekken. De nieuwe paden in het gebied willen de initiatiefnemers vlotter verwezenlijken door de ligging af te stemmen op herverkavelingen van landbouwgronden die parallel uitgewerkt worden.

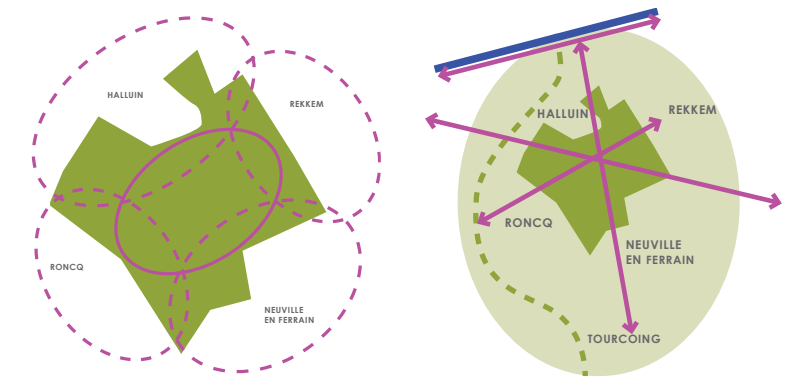
Bij de verbindingen met de omgeving kunnen twee soorten onderscheiden worden: verbindingen met andere groenzones en stedelijke verbindingen. Met de groene verbindingen wil het landschapsbureau twee vliegen in één klap slaan: enerzijds is dit strategisch op ecologisch en landschappelijk vlak, maar anderzijds worden ook verbindingen gecreëerd voor de zachte weggebruiker.¹³⁹ Als het nieuwe park met andere groenzones verbonden kan worden via paden die eveneens een groen karakter hebben, kan een kwalitatief netwerk gevormd worden voor voetgangers en fietsers binnen dit metropolitane gebied. Enkele groene verbindingen worden als 'fenêtres éco-paysagères' aangeduid. Dit zijn smalle zones waar het gebied nu nog een groene verbinding heeft, maar waar een grote stedelijke druk heerst. Door extra aandacht op deze zones te vestigen, willen de ontwerpers voorkomen dat deze verbindingen dichtslibben en het park geïsoleerd zou worden. Ook over de landsgrens heen worden enkele groene verbindingen met het park voorzien.

Anderzijds willen deze landschapsarchitecten ook enkele stedelijke verbindingen met het park realiseren. Deze verbindingen schrijven zich in in de routes die gecreëerd zouden worden van park tot park: via Roncq kan de 'Val de Lys' bereikt worden, de verbinding naar Halluin is ook een verbinding naar verschillende parken in deze zone. Anderzijds worden ook een aantal verbindingen aangeduid door zones die vandaag een sterke barrière vormen met het gebied: enerzijds de autosnelweg, anderzijds het bedrijventerrein. Hier wil men, met bijvoorbeeld een fietsersbrug boven de snelweg, extra inspanningen leveren om het gebied ook op die plekken te verbinden met de omgeving.

Voor elk van deze verbindingen worden bestaande paden uitgekozen, of nieuwe paden voorzien. De ontwerpers hebben de intentie om met deze paden verschillende lussen te maken. De studies maken een onderscheid tussen twee verschillende soorten lussen. Enerzijds zijn er de 'boucles périphériques', die de woongebieden met het park verbinden. Anderzijds wil men een 'boucle du coeur du parc' realiseren, die zich centraal in het park situeert en zo min mogelijk contact heeft met wegen voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast zijn er ook paden die het park doorkruisen.



Te maken en te behouden groene verbindingen (LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 48)



lus 'hart van het park' en 'randlussen' transversale verbindingen (LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 12)

Des structures viaires majeures majoritairement en frange du parc

- Frontière franco-belge
- Axes routiers majeurs
- Canal et becques
- Axes routiers secondaires

Des composantes qui doivent constituer la trame de fond du parc

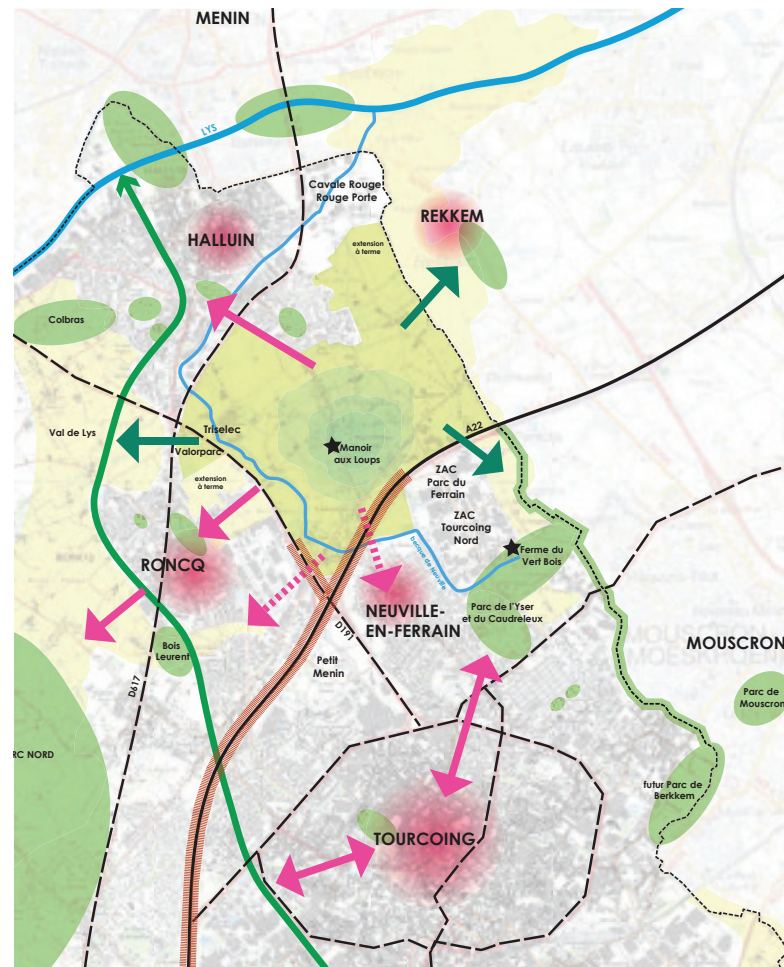
- Périomètre du Parc du Ferrain (étude stratégique de 2008)
- Pôles verts d'intérêts de loisirs et de nature à connecter au Parc du Ferrain
- Voie verte : liaison canal de Roubaix > canal de la Lys
Un appui pour les connexions douces et écologiques à connecter au Parc du Ferrain
- Espaces agricoles attenants au Parc du Ferrain (classé A au PLU)
- Espaces agricoles protégés (classé Ap au niveau des PLU)

Des éléments pouvant servir d'appuis dans la définition des maillages et de l'identité mais aussi des éléments

- ★ Equipements à vocation de loisirs ou de nature pouvant servir de pôles d'attractivité et d'accès au Parc du Ferrain
- ↔ Liaisons écologiques et paysagères fonctionnelles entre le parc et les autres poches agricoles actuellement préservées

Des éléments conditionnant les limites du parc et la qualité ses vitrines

- ✂ Fenêtres éco-paysagère ténues soumises aux pressions urbaines (risque d'isolement potentiel du parc du Ferrain et donc perte de sa vocation d'espace relais entre les grands espaces naturels nord métropolitain)
- Extensions urbaines programmées aux PLU (Aud(m/a)) en frange directe avec le Parc du Ferrain remplissant petit à petit les ouvertures vers l'extérieur
- Séquence de l'Autoroute en remblai marquant de fortes ruptures physiques/visuelles et écologiques au regard du parc du Ferrain
- Projet d'aire d'accueil des gens du voyage dont l'accès reste à préciser



- Axes routiers majeurs
- Axes routiers secondaires
- Périmètre provisoire du Parc du Ferrain
- Val de Lys Espace agricole
- Pôles verts d'intérêts de loisirs et de nature pouvant être connectés au Parc du Ferrain au travers des itinéraires de traverses de parc en parc
- Coeurs de ville des communes en frange du parc
- Voie verte (liaison 16) canal de Roubaix > canal de la Lys
- Forte présence de l'Autoroute en remblai (rupture physique et visuelle avec le Parc)
- Connexions mutualisant des enjeux trame verte et trame douce s'inscrivant dans l'objectif d'insertion du parc dans le réseau des espaces naturels métropolitains
- Connexions avec des enjeux trame douce présentant un intérêt comme accès au Parc depuis les coeurs de ville, pôles verts urbains et la voie verte
- Connexions avec des enjeux trame douce fortement pénalisées par la barrière de l'Autoroute et la traversée de grands espaces économiques
- Connexions doux hors périmètre d'étude à valoriser par la signalétique depuis le centre de Tourcoing (accès au Parc du Ferrain par la voie verte ou par la frontière)

Kaart met aanduiding lokale verbindingen

(LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 9)

RUIMTELIJK BEELD VAN HET PARK

- Poorten

Zoals aangegeven in vorige paragraaf, is de toegankelijkheid van het gebied een belangrijk aspect in de planvorming van dit park. Daarnaast willen de ontwerpers het park ook duidelijk markeren in het landschap. Om een duidelijk verschil te maken tussen wat park en geen park is, willen de ontwerpers poorten plaatsen langs de belangrijkste toegangen van het park. Deze poorten moeten de toegang tot het park markeren en de bezoeker informatie over het park meegeven. Op die plaatsen wordt eventueel ook parking voorzien. Deze poorten bakenen de grenzen van het park af: op de belangrijkste verbindingen wordt de aanwezigheid van dit park duidelijk gemaakt aan de passanten.



Aanduiding poorten

(eigen verwerking op basis van kaart LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 72)

Op onderstaande luchtfoto worden de grenzen van het park aangegeven. Het gebied heeft een grillige vorm, wat een gevolg is van de aansluitingen die men wil realiseren met andere groene gebieden en de bebouwde omgeving. De poorten bakenen het gebied duidelijk af. Dit is een techniek die wel meer gebruikt wordt om parken van dergelijke schaal af te bakenen.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Deze benaderingswijze wordt ook toegepast voor het Parkbos in Gent, meer hierover volgt in de thematische analyse.



Parkgebied

(eigen verwerking op basis van kaart google maps)

- Andere visuele aspecten

De ontwerpers definiëren drie elementen die het gebied identiteit geven: het reliëf, de landelijkheid en het 'Manoir aux loups' met het arboretum.¹⁴¹ Het licht hellende karakter in dit gebied beschrijven de ontwerpers als 'voldoende zeldzaam in het noorden om waardeerbaar te zijn'. Ook de landelijkheid wordt door deze ontwerpers geapprecieerd: 'Het landelijke karakter van het gebied biedt bucolische, landelijke zichten, met de torenspitsen, de graanvelden, de oude hoeves, de paarden in de weiden, plattelandswoningen...'¹⁴² Ten slotte wordt ook het 'Manoir aux loups' vermeld, een landhuis dat op een helling gelegen is, met daarrond een arboretum. Dit landhuis bevindt zich centraal in het toekomstige park. De kwaliteit van de architectuur van dit landhuis en de bijzondere collectie bomen worden hierbij aangehaald. De afbeeldingen rechts van deze tekst, die de ontwerpers bijsloten in hun bundel, geven een beeld van deze karakteriserende elementen.

141 LILLE METROPOLE, AGENCE DE PAYSAGE BOCAGE, AXECO, NU DESIGN, *Vers le parc du ferrain*, p. 11

142 Ibidem, p. 11



Kaart met hoofdprincipes

(LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 72)

Op onderstaande kaart worden een aantal 'attractiepolen' aangeduid, die opgewaardeerd moeten worden als motoren van het park. Zo duidt men hoeves aan en enkele karakteristieke elementen in het landschap, zoals het 'Manoir aux loups'. De paden spelen sterk in op deze attractiepolen. Vanop de verschillende routes worden ook een aantal zichten aangeduid naar de helling waar het landhuis gelegen is. Via een juiste ligging van de nieuwe paden krijgt de bezoeker van het toekomstige park op die manier een beeld van de meest waardevolle elementen in dit gebied.



landbouwvelden nabij Rekkem



helling 'Manoir aux loups'



landhuis 'Manoir aux loups'

Foto's karakteriserende elementen in parkgebied

(LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 72)

3.2. PLANNEN VOOR EEN GRENDOVERSCHRIJDEND GROENNETWERK

Op dit moment worden ideeën uitgewisseld rond een grensoverschrijdend netwerk van groene ruimtes. Hierbij is het de bedoeling om de kwalitatieve groene ruimtes binnen de Eurometropool met elkaar te verbinden. Verschillende instanties aan beide kanten van de grens, waaronder Lille Métropole, de intercommunale Leiedal, de Intercommunale d'Etude et de Gestion (IEG, de intercommunale van de gemeentes Mouscron en Comines-Warneton) en de stad Mene, zijn betrokken bij dit initiatief.¹⁴³

De intercommunale Leiedal nam sinds 2009 een aantal stappen voor een aanpak van de groenstructuur aan Vlaamse zijde. Door een meer gecoördineerde aanpak van de regionale groenstructuur, willen Leiedal en de provincie West-Vlaanderen bouwen aan een landschap met een sterkere identiteit en grotere landschappelijke en ecologische kwaliteit.¹⁴⁴ Het project staat intussen bekend onder de naam 'Groene Sporen'. Ook aan Franse kant werd een plan voor de metropool Lille opgesteld van groengebieden die men wil versterken en verbinden met elkaar.¹⁴⁵ Het grensoverschrijdend groennetwerk wil diezelfde strategie over de landsgrens heen toepassen. Hierbinnen zou het toekomstige Parc du Ferrain een belangrijke rol spelen. Naast het Parc du Ferrain worden ook de Leievallei, de bossen ter hoogte van de wisselaar in Aalbeke en enkele kleinere parken en bossen aangeduid. Deze groengebieden zouden verbonden worden door kwalitatieve fiets- en wandelpaden.

De oude grenspost situeert zich in het hart van dit netwerk. Daarom zien de mensen die zich buigen over dit grensoverschrijdend netwerk ook een grote mogelijkheid om deze site uit te bouwen tot de belangrijkste toegangspoort van het netwerk.¹⁴⁶ Op deze plek zouden ze de bezoekers willen verwelkomen, met onder andere een bezoekerscentrum, een auto- en fietsparking, winkels, diensten zoals fietsverhuur, expositiehallen... Een aantal bruggen zouden de barrière die deze grenspost in zich draagt, wegwerken. Deze bruggen kunnen tegelijkertijd ook toegang bie-

143 BERNARD, J., *Parc du Ferrain*, interview met HAUSSE, B., Lille, 10 januari 2014

144 <http://www.leiedal.be/stedenbouw/ruimtelijke-planning/ruimtelijke-visievorming/regionale-groenstructuur> (23 mei 2014)

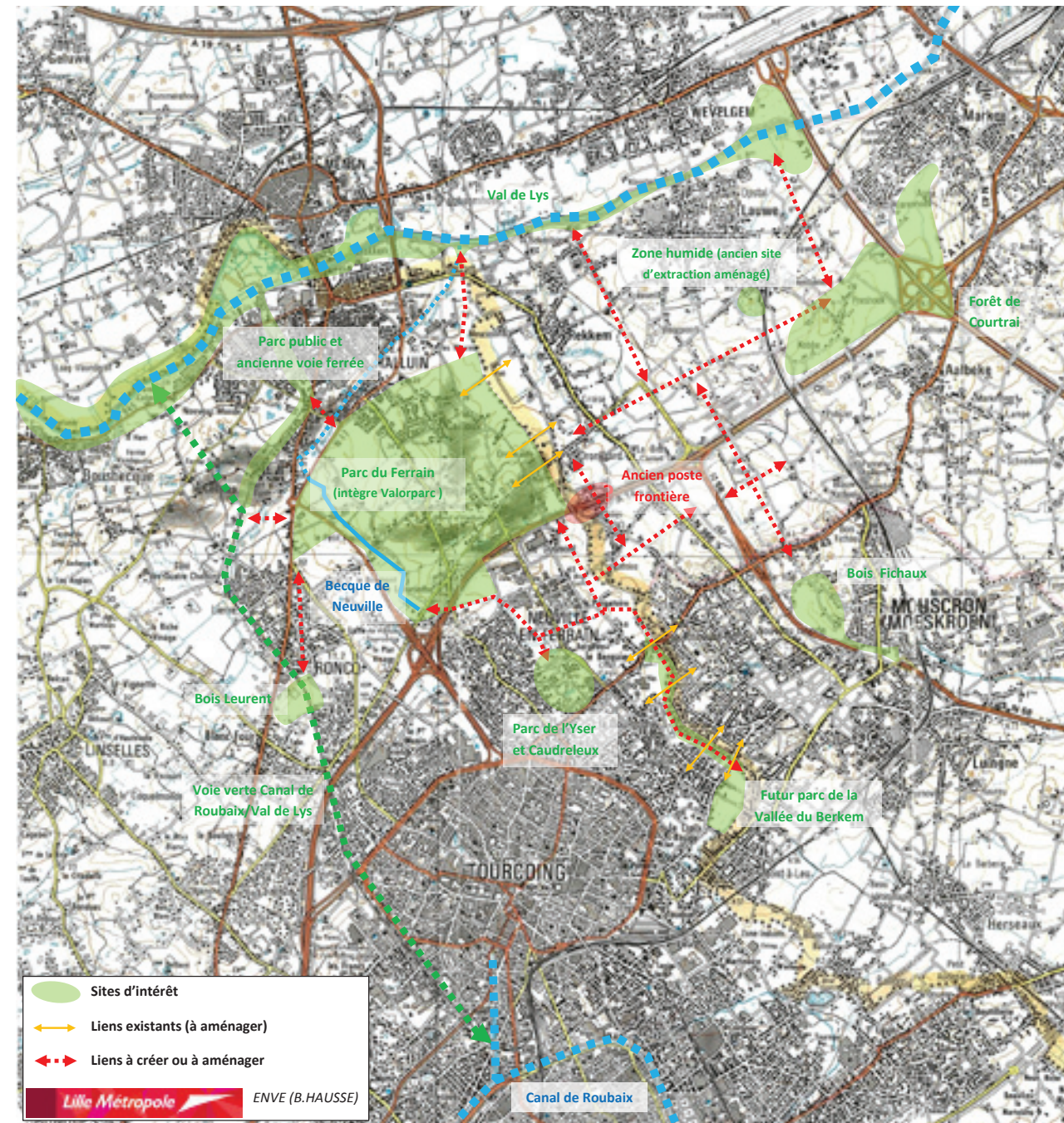
145 Het 'plan de développement des espaces naturels métropolitains'. Dit plan werd kort aangehaald bij de bespreking van het Parc du Ferrain.

146 HAUSSE, B., *Note technique: proposition pour le réaménagement du poste frontière dans le cadre d'une réflexion sur la création d'un réseau transfrontalier d'espaces naturels*, Lille, 2013

den tot de site van de grenspost zelf. Op die manier kunnen de voorzieningen zowel gebruikt worden door mensen die de grenspost passeren op hun fiets- of wandeltocht, door mensen die daar starten aan een tocht, als door de snelweggebruikers die daar een pauze nemen. De huidige site van de grenspost willen deze initiatiefnemers dan ook grondig aanpakken: ze hebben de intentie om de terreinen opnieuw vorm te geven, beplanting en kunstwerken te plaatsen, systemen aan te leggen om regen-

water te recupereren en te behandelen...¹⁴⁷ Op die manier kan de grenspost een uitnodigende ontvangstpost worden voor het grensoverschrijdende wandel- en fietsnetwerk, en een attractieve stopplaats voor passanten op de snelweg.

147 Ibidem



Kaart met lokalisatie van de groenruimtes en de te creëren verbindingen (LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE, *Carte de localisation des sites d'intérêt écologique et paysager et des liaisons douces à créer vers un réseau d'espaces naturels transfrontalier*, 2013)

3.3. INTENTIES PLANVORMING VLAANDEREN

Sinds 2012 is de grenspost in Rekkem volledig in handen van de Vlaamse Overheid (voordien was deze site 80% Vlaams en 20% Federaal). Het kabinet van de Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken begon het daaropvolgende jaar samen met Voka, het Agentschap van de Eurometropool en de stad Menen na te denken over een nieuwe bestemming voor de site.¹⁴⁸ De symbolische betekenis van deze grenspost staat opnieuw centraal: 'De grenspost kan in de toekomst een symbool van eenheid en grensoverschrijdende samenwerking uitstralen', aldus minister Hilde Crevits.¹⁴⁹ Zo heeft men ook de idee om er een landmark te creëren voor de Eurometropool.¹⁵⁰ Op de grenspost zou er zich onder andere een centrum voor bedrijvigheid met een kantoor- en vergaderruimte voor verenigingen, institutionele of economische organisaties bevinden. Hierbij doelt men in het bijzonder op instanties met een grensoverschrijdend karakter zoals het Agentschap van de Eurometropool. De plek zou een trefpunt moeten vormen voor deze regio, met ook een infobalie, een onthaal- en tentoonstellingsruimte, een hotel, een restaurant en ruimte om te recreëren. Ook een truckparking en een controlezone worden voorzien. Op dit moment wordt een master- en beeldkwaliteitsplan opgemaakt voor de site.

148 BERNARD, J., *huidige ideeën voor de reconversie van de grenspost door kabinet Hilde Crevits, VOKA en stad Menen*, gesprek met DE CLERCK, A., Kortrijk, 29 oktober 2013

149 N.N., 'Crevits bestelt masterplan voor grenspost in Rekkem', *De Standaard*, 7 november 2013. http://www.standaard.be/cnt/dmf20131107_00828248 (23 mei 2014)

150 PIETTE, G., DE CLERCK, A., 'Voka enthousiast over plannen voor Rekkem-Ferrain', <http://www.voka.be/west-vlaanderen/nieuws/2013/11/voka-enthousiast-over-plannen-voor-rekkem-ferrain/> (23 mei 2014)

IV.THEMATISCHE ANALYSE

In dit hoofdstuk worden de veranderende houdingen ten opzichte van de grens, de snelweg en het landschap besproken aan de hand van drie thema's: de grens, de blik vanop de snelweg, een park. Hierbij bespreek ik de thema's telkens vanuit een globaler kader, dat ik koppel aan de concrete context in het studiegebied. Ik heb hierbij niet tot doel om een volledig overzicht weer te geven van de theoretische en meer globale context voor elk thema, deze beschouwingen dienen eerder als een ondersteuning voor de verdere analyse van de verschillende plannen. Na het schetsen van de context volgt telkens een deel waarbij ik bekijk hoe de verschillende plannen zich verhouden tot de specifieke thematiek. Tot slot volgt een korte reflectie per thema, waarbij ik kritisch reflecteer over de houdingen die de verschillende ontwerpers aannemen.

1. DE GRENS

1.1. CONTEXT

DE GRENS, EEN UITGEVONDEN VERSCHIL

De grens geeft van oudsher aan waar het eigen gebied eindigt, en waar het land van de ander begint. Deze grens wordt in de ruimte gerepresenteerd door symbolische elementen, zoals een grenspaal, een prikkeldraad, een muur, een poort, een slagboom, een rivier. De realiteit van de grens wordt gecreëerd door de betekenis die eraan gegeven wordt. Landen, en dus ook grenzen die deze landen afbakenen, zijn geconstrueerde waarheden. Een land bestaat slechts omdat er wordt geloofd dat dat land bestaat.¹⁵¹ Het begrenzen van dat land bevestigt het land, als een locus van controle.¹⁵² Grenzen affirmeren de identiteit van de inlanders, ze vormen de scheidslijn tussen wat gerepresenteerd wordt als het eigen land en het buitenland. De grens representeert dus een uitgevonden verschil. Door het maken van grenzen worden deze verschillen ook daadwerkelijk gecreëerd. Eigenheden en bijzonderheden worden er, al dan niet kunstmatig, door aangemaakt.¹⁵³ Gebieden die zich langs de grens situeren, gaan vaak gepaard met een perifere ligging. Deze gebieden zijn niet noodzakelijk geografische periferieën, maar liggen in de periferie van hun geconstrueerde systemen.¹⁵⁴

DE TOTSTANDKOMING VAN DE GRENS IN REKKEM-FERRAIN

De totstandkoming van de grens die België van Frankrijk scheidt ter hoogte van Rekkem-Ferrain, toont aan hoe grenzen fabricaten zijn van geconstrueerde systemen. De grens werd in 1713 afgekondigd in de Vrede van Utrecht. Dit Europese vredesverdrag scheidde het Franse Koninkrijk en de Zuidelijke Nederlanden

151 Zie onder andere ANDERSON, B., *Imagined communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Verso, Londen en New York, 1983

152 VAN HOUTUM, H., 'De grens als een moreel ontwerp', in EKER, M., VAN HOUTUM, H. (red.), *Grensland: atlas, essays en ontwerp*, Blauwdruk, Eindhoven, 2013, p. 158

153 DEHAENE, M., DE MEULDER, B., *Atlas - Fascikel 1: Zuidelijk West-Vlaanderen*, Anno'02, Kortrijk, 2001, p. 18

154 SHIELDS, R., 'places on the margins', in RAJARAM, P.K. en GRUNDY-WARR, C. (red.), *Borderscapes: Hidden Geographies and Politics at Territory's Edge*, University of Minnesota Press, Minneapolis en Londen, 2007

(die in 1713 de Oostenrijkse Nederlanden zouden worden) op de plaats waar de grens vandaag nog steeds ligt. Het zuidelijke gebied van de Nederlanden die in die tijd door Frankrijk veroverd was, werd definitief bij Frankrijk ingelijfd. Deze grens verdween een twintigtal jaar toen de Fransen ook een deel van het huidige België veroverden rond 1800, maar in 1815 werd de grens van Frankrijk terug herleid tot de voorgaande situatie. Tot op vandaag is deze grens nauwelijks veranderd.

Het Verdrag van Utrecht verdeelde een gebied dat een gezamenlijk bestaan deelde, in twee gebieden. De constructie van deze grens lijfde het zuidelijke deel van de Nederlanden in bij het Franse Koninkrijk. Dit deel van de Nederlanden dat voortaan bij Frankrijk hoorde, werd stelselmatig geassimileerd bij Frankrijk. De traditioneel drukke communicatie tussen de Nederlanden en de afgestane gebiedsdelen werd bemoeilijkt door het in Frankrijk dominante economische systeem, het mercantilisme.¹⁵⁵ Handelen tussen beide regio's ging voortaan gepaard met smokkelen. Een trage evolutie heeft er ook voor gezorgd dat het Nederlands, tot dan toe de moedertaal in wat men 'Frans-Vlaanderen' noemt, vervangen is door het Frans. Schoolplicht, legerdienst, media... hebben de Frans-Vlamingen definitief tot Frankrijk ingelijfd, en vervreemd van hun autochtone cultuur.¹⁵⁶ De grens heeft dus langzamerhand verschillen in dit gebied gecreëerd.

DE VERANDERENDE BETEKENIS VAN DE GRENS

De grens heeft er dus voor gezorgd dat er op die plek een duidelijk verschil merkbaar is tussen het Franse en het Vlaamse grondgebied: er zijn verschillen in taal, politieke en juridische systemen, cultuur... De nationale tradities en praktijken die verantwoordelijk zijn voor deze verschillen, verdwijnen echter stilaan. Nationale oriëntaties maken namelijk plaats voor Europese en internationale oriëntaties. De Europese Unie harmoniseert wet- en regelgeving op tal van beleidsregio's, waardoor de verschillen tussen de landen kleiner worden. Grensregio's, die vooral in teken stonden van controle en verschil, wil de EU transformeren tot overgangszones naar een ander land.¹⁵⁷ Vooral sinds de totstandkoming van de interne markt en het wegvallen van de interne grenzen in de jaren '80 en '90 van de twintigste eeuw, is er een groeiende Europese aandacht voor deze grenszones. Interreg is daarbij een belangrijk beleidsinstrument geworden, met verschil-

155 Ibidem, p. 18

156 Ibidem, p. 19

157 VAN HOUTUM, H., VAN KAMPEN, M., EKER, M., 'Grensland - het begin', in EKER, M., VAN HOUTUM, H. (red.), *Grensland: atlas, essays en ontwerp*, Blauwdruk, Eindhoven, 2013, p. 14

lende opvolgers en afgeleide subsidieprogramma's en de huidige opvolger ETS. Deze instrumenten willen een grensoverschrijdende en transnationale samenwerking binnen de EU bevorderen. Het grensoverschrijdende gebied Lille-Kortrijk-Tournai startte al sinds het begin van de jaren '90 samenwerkingsverbanden op. In 1991 werden vijf intercommunale structuren uit Vlaanderen, Frankrijk en Wallonië binnen de GPCI (Grensoverschrijdende Permanente Conferentie van Intercommunales) gebundeld in één Frans-Belgische Eurometropool. Later stelde men een Frans-Belgische werkgroep op die de basis zou leggen voor de oprichting van de EGTS (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking) Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai, die in 2008 werd opgericht. Het EGTS-programma werd in 2006 in het leven geroepen door het Europese Parlement en de Raad van Europa, en vormt een coöperatieve groepering met rechtspersoonlijkheid.

De Eurometropool stimuleert samenwerkingsverbanden en wil zo gezamenlijke problemen aanpakken en ambities verwezenlijken. De globale ambitie van de Eurometropool bestaat erin om de administratieve, politieke en culturele grenzen geleidelijk aan te doen vervagen.¹⁵⁸ Hierbij wil men een identiteit voor de metropool opbouwen, en het gevoel tot eenzelfde grondgebied te behoren, versterken. Daartoe wordt tweetaligheid in deze regio bijvoorbeeld aangemoedigd. Op vlak van ruimtelijke ordening wordt gewerkt aan een coherentie tussen de planningsinstrumenten en projecten van de verschillende deelregio's. Op termijn wil men gemeenschappelijke strategieën bevorderen voor ruimtelijke planning.¹⁵⁹

De grens, die de verschillen tussen de Franse en Belgische regio heeft geëffectueerd, vervaagt vandaag dus langzaam. De Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai heeft de vervaging van deze grenzen expliciet als doel. De grenspost met de douanekantoren ter hoogte van Rekkem verliest in het begin van de jaren '90 haar functie, en stemt ook niet meer overeen met de aspiraties in dit gebied. De site wordt een belangrijk element in de planvorming: hier is de grens immers zeer sterk aanwezig, omdat de meeste mensen de grens via de snelweg net op dit punt 'oversteken'. De grenspost aspireert echter de scheiding tussen beide landen, en dit beeld past volgens de initiatiefnemers van de plannen niet meer binnen de ideeën van de Eurometropool. Ook de omgeving van de grenspost zal een belangrijk onderwerp

158 Dit wordt zo geformuleerd op de site van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai, zie EUROMETROPOOL LILLE - KORTRIJK - TOURNAI, <http://nl.eurometropolis.eu/wat-doen-wij/even-voorstellen.html> (23 mei 2014)

159 EUROMETROPOOL LILLE - KORTRIJK - TOURNAI, <http://nl.eurometropolis.eu/wat-doen-wij/ruimtelijke-planning/duurzame-ontwikkeling-en-energie.html> (23 mei 2014)

worden in nieuwe plannen. Dit landschap, met haar perifere karakter, ligt plots centraal binnen de grensoverschrijdende regio.

1.2. PLANVORMING

AANLEG SNELWEG

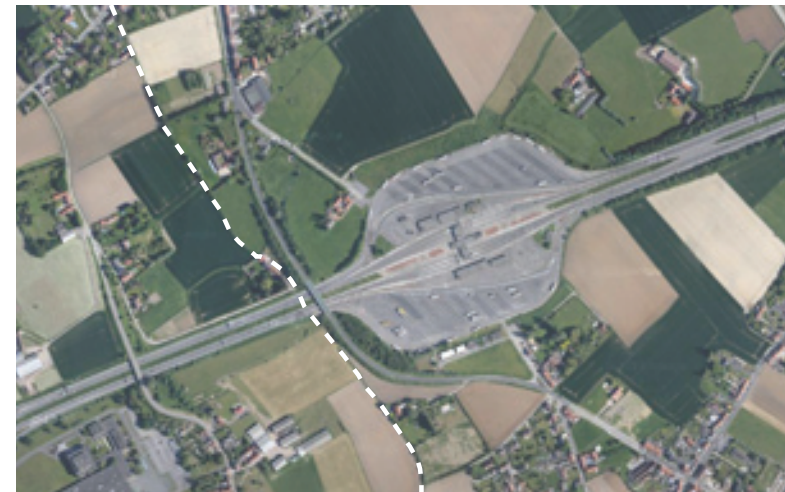
De aanleg van de snelweg was een eerste groot grensoverschrijdend project binnen deze regio. Dit project bewijst dat de grens op dat moment niet enkel in termen van afsluiting werd gezien, maar zeker ook van overgang: door het aanleggen van deze snelweg werden beide landen optimaal verbonden. Anderzijds waren de nationale grenzen in Europa op dat moment nog relatief sterk aanwezig. De verbinding tussen beide landen hield ook restricties en controles in die op de grens geëffectueerd werden: op de grens werd een douanecomplex aangelegd. De gebouwen van dit complex boden een onderkomen aan de administratieve diensten van de Belgische en Franse douanen. Rond de douanekantoren werd een grote parking aangelegd. Opvallend is dat deze grensovergang eigenlijk niet overeenstemt met de werkelijke grens, zoals deze op kaarten wordt aangegeven. De volledige site bevindt zich op Belgisch grondgebied. Bij het aanleggen van de snelwegen werd immers afgesproken welk land welke grenspost realiseerde; de grensovergangen vielen op sommige plekken onder de Belgische bevoegdheid, op andere plekken was het dan weer de Franse staat die de grenspost realiseerde.¹⁶⁰ De grensposten vallen zo nooit op de grens, maar telkens op het grondgebied van één van beide landen. Hieruit blijkt dat het markeren en symboliseren van de grens net op de plek waar de grens wezenlijk ligt, niet de hoofdzaak is van een dergelijke grenspost. Daarin verschilt deze grenspost met bijvoorbeeld de klassieke grenspaal of grenssteen, die de exacte locatie van de grens in het landschap aangeeft. Hieruit blijkt dat de grenspost vooral werd opgericht vanuit de noodzaak om te kunnen controleren wie en wat de grens oversteekt. Op de snelweg hoeft deze controle daarenboven niet noodzakelijk precies op de grens te gebeuren, omdat men vanop de snelweg geen contact kan hebben met het omliggende gebied. Op een weg waar eigendommen en andere wegen ontsloten worden, is de ligging precies op de grens noodzakelijker.

De grenspostsite is volledig binnen het systeem van de snelweg aangelegd en heeft geen relatie met het omliggende landschap. Het betonnen vlak, waarvan de vorm het resultaat is van func-

tionele redeneringen, vormt een vreemd object binnen de logica van dit landschap. Ook de gebouwen werden enkel ontworpen vanuit functioneel-economische principes. Het weerspiegelen van lokale bouwtradities op deze plek was geen onderwerp. De karakteristieken van deze plek komen overeen met andere grensovergangen op de snelwegen in België. Alle grensovergangen in België hebben immers vergelijkbare ruimtelijke kenmerken: het gaat altijd om een geasfalteerd vlak met een absolute oriëntatie op de snelweg, afgeschermd van haar omgeving met schaamgroen, met een beperkt materiaalgebruik en beperkt aantal objecten.¹⁶¹ Een verwijzing naar de lokale geschiedenis is vaak erg beperkt.¹⁶²

161 VLAAMS BOUWMEESTER, *Rapport over het ontwerpend onderzoek: 'Welke toekomst voor de inkompoorten aan de grenzen?': Herinrichting en hergebruik van voormalige douanekantoren*, 2009, via <http://www.vlaamsbouwmeester.be/files/201eb10602064539962e391c8567d888.pdf> (23 mei 2014)

162 Ibidem



Grenspost met aanduiding grens
(eigen verwerking op basis van kaart google maps)

In de continuïteit van het rijden op de snelweg was het oversteken van de grens een duidelijk punt van transitie: eerst verwittigden verkeersborden je dat de grens naderde, en dat je je snelheid moest verminderen. Daarna koos je een bepaald rijvak, dat je tot onder de luifels tussen de douanekantoren leidde. Daar moest je eventueel stoppen om papieren, lading of bagage te laten controleren. Na dit gebeuren reed je op ander grondgebied. De automobilist wist dat hij zich nu in een ander land bevond. Borden gaven ook aan dat andere regels heersten op de snelweg in dit land: snelheidsbeperkingen, inhaalverboden... werden aangegeven. De snelweggebruiker koppelde eventueel bepaalde beelden en gedachten aan het land dat hij binnenreed, maar deze werden niet gerepresenteerd op de grensovergang.



grenspost Boorseem



grenspost Postel
(google maps)



foto snelweg in Rekkem in 1972
(Archief Agentschap Wegen en Verkeer Kortrijk)

160 BERNARD, J., *De aanleg van de autosnelweg*, telefonisch gesprek met NOË, A., 24 maart 2014

BERMBEPLANTINGSPLANNEN

De bermbeplantingsplannen van beide landen werden volledig onafhankelijk van elkaar opgesteld. Het niet op elkaar afstemmen van deze plannen zou tot gevolg kunnen hebben dat er een duidelijk verschil ontstaat tussen het Belgische en Franse deel van de snelweg, en dat de grens dus ook op die manier duidelijk merkbaar is. Aangezien er geen weet is van bermbeplantingsplannen aan Franse kant, en het waarschijnlijk is dat deze beplantingen grotendeels ad hoc werden beslist, kunnen deze verschillen niet op plan geanalyseerd worden. Bovendien zijn de verschillen die er vandaag zijn niet enkel het gevolg van de oorspronkelijke plannen en uitvoering, maar ook van de veranderingen nadien en op welke manier het onderhouden werd. Als we van de huidige situatie op de snelweg uitgaan, valt op dat de beplanting op Frans grondgebied meer schaal haalt. Paul Deroose haalt in zijn analyse aan dat de Franse beplantingen ook meer streekeigen zijn. In de oorspronkelijke Vlaamse bermbeplantingsplannen werden inderdaad planten gebruikt die niet streekeigen zijn. In de huidige situatie is dit verschil echter minder aanwezig, omdat het gebruik van niet-streekeigen planten op Vlaamse bermen sinds de jaren '80 tegengegaan wordt.¹⁶³ Het verschil in schaal is voor de oplettende toeschouwer tot op vandaag merkbaar, maar niet in beduidende mate.

PAUL DEROOSE

Paul Deroose maakte zijn plannen op toen de gedachte van de 'Eurometropool' nog in de kinderschoenen stond. Door de recente openstelling van de grenzen valt de functie van het controleren, die voordien zo sterk verbonden was met de grens, weg. Voor het eerst in dit grensoverschrijdend gebied wordt één ruimtelijk plan opgemaakt voor beide zijden van de grens, waarvoor men ook gemeenschappelijk de intenties bepaald heeft. Het plan moet de grensoverschrijdende samenwerking tussen beide regio's weerspiegelen, en de nieuwe metropool een identiteit geven, waar ook de bewoners zich aan kunnen vasthechten.

163 Meer bepaald door het bermbesluit in 1984. <http://www.wegenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/ecologisch-bermbeheer/bermbesluit.html> en MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, *Bermbeheersplan voor de autosnelweg A14/E17 Provincie West-Vlaanderen: Vanaf de Franse grens tot de Oost-Vlaamse grens*, 2006

LANDSCHAPSAANLEG LANGSHEEN DE SNELWEG

Bij de analyse van de huidige snelwegbermen duidt Paul Deroose de verschillen tussen het Belgische en het Franse deel aan. Hij merkt op dat de beplanting op Frans grondgebied krachtiger en meer streekeigen is, en dat de verkeersborden niet uniform zijn: in Frankrijk worden snelwegen met blauwe borden aangeduid en gewone wegen met groene borden, terwijl dit in België net andersom is. Deroose maakt een plan op voor de landschappelijke aanleg van de bermen waarbij hij het hele stuk snelweg als één geheel behandelt. Het verschil dat nu aanwezig is met betrekking tot de bermbeplantingen, wordt daardoor weggewerkt. Meer nog, door de bermen van dit gebied als één geheel aan te pakken, zullen er eerder verschillen ontstaan tussen het door Deroose ontworpen snelwegtraject en de bermen die niet aangepakt worden. Met betrekking tot de verkeersborden op de snelwegen stelt Deroose voor om te streven naar een Europese harmonisering.

PARK

Paul Deroose stelt voor om een grensoverschrijdend park te realiseren. Dit park moet een ontmoetingsruimte worden voor de inwoners van de metropool, en aldus 'een culturele integratie over de lands- en gewestgrenzen heen' bewerkstelligen.¹⁶⁴ Deroose ziet dit park als een integratieproject voor de metropool.

Bij de analyse van het gebied dat in aanmerking komt voor het regionaal park, valt op dat Deroose geen onderscheid maakt tussen het Franse en Belgische grondgebied. De grens wordt nooit

164 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 73

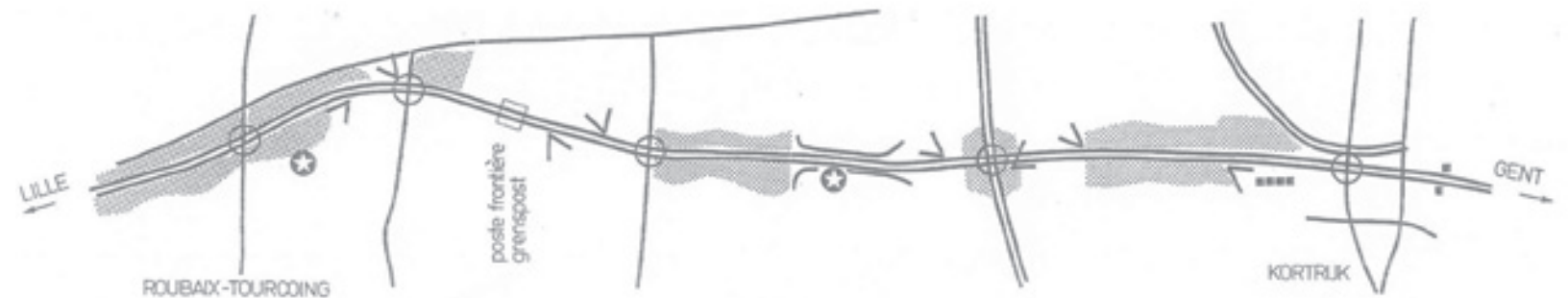
aangeduid in de plannen, en de volgorde waarin hij verschillende landschappelijke elementen of problemen bespreekt, is geenszins afhankelijk van het grondgebied waarin ze zich situeren. Op landschappelijk en ecologisch vlak zijn er ook weinig verschillen tussen beide gebieden. Op ruimtelijk vlak hebben beide regio's immers een vergelijkbare ontwikkeling gekend. Sommige knelpunten zijn echter wel sterker in een bepaald land, zoals het ontbreken van paden voor zachte weggebruikers in het Franse deel.

In de planvorming voor het park van Deroose wordt de landschappelijke eenheid in dit gebied verder versterkt en de weinige verschillen die er tussen beide regio's zijn, weggewerkt. Zo voorziet hij onder andere een uitbreiding van het padennetwerk voor zachte weggebruikers. Door een gemeenschappelijke aanpak van het gebied worden de weinige verschillen die de grens vandaag voelbaar maken, weggewerkt en wordt het gebied één landschappelijk geheel. Ook ecologische problemen zouden in deze plannen samen aangepakt worden, wat uiteraard waardevol is aangezien dit grensoverschrijdende problemen zijn.

GRENSPOST

Voor de reconversie van de grenspost benadrukt Deroose dat hij géén poort wil creëren: een poort duidt immers een scheiding aan tussen beide gebieden, verklaart hij.¹⁶⁵ De ontwerper stelt daarentegen eerder een open ruimte voor. In die ruimte wordt de grens op geen enkele manier gemarkeerd. Het monument 'Europa en de Vrijheid' wordt opgevat als een landschappelijk element; een esplanade die dwars over de grens loopt, waarbij de grens opnieuw niet gemarkeerd wordt. In plaats van de lijn

165 Zie PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 13

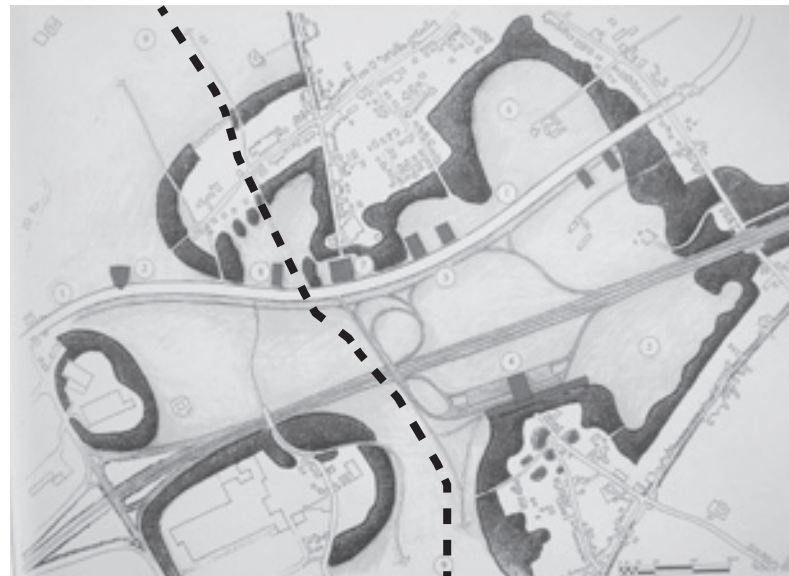


Schets Paul Deroose met aanduiding gesloten en open zones, zichtpunten en landmarks (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 12)

te volgen die de grens vormt en de twee gebieden scheidt, kiest Deroose er hier kennelijk voor om een lijnvormig element te creëren dat daar dwars op staat, en dat zodoende eerder de verbinding symboliseert tussen beide gebieden. De esplanade neemt noch karakteristieken aan van een specifieke Franse cultuur, noch van een Belgische, maar van wat gemeenschappelijk is in deze regio: de eeuwenoude traditie van de kleistreek, de baksteen.



Schets esplanade
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 77)



Plan omgeving grenspost met en zonder aanduiding grens
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 76 en eigen verwerking)

PLANNEN NA IDEEËNWEDSTRIJD

In de daaropvolgende plannen wordt met onder andere het programma voor paviljoenen rond de thema's taal, grenzen en uitwisseling meer belang gehecht aan de betekenis van grenzen en datgene wat de grens genereert. In deze paviljoenen worden begrippen als taal, grenzen en uitwisseling op allerlei manieren verbeeld. Bezoekers worden hierbij aangemoedigd om te reflecteren over de grens en de verschillen. Zoals Paul Cruysberghs toelicht in zijn tekst, worden deze processen ook bevestigd en in stand gehouden door ze te representeren.¹⁶⁶

Het bureau Tempora wil een plek maken op de grens die symbool staat voor eenheid en grensoverschrijdende samenwerking. Hierbij richt het plan zich enkel op de site van de grenspost, het omliggende gebied vormt geen onderdeel van de studie. De symbolisatie van de grens gebeurt volledig binnen het systeem van de snelweg, en isoleert zich van de omgeving. Op deze site willen de ontwerpers niet alleen de samenwerking tentoonspreads aan voorbijgangers, maar ook een effectief punt van samenwerking en ontmoeting creëren. De cirkelvormige agora is het hoofdelement van die interactie. Hiermee verwijzen de ontwerpers woordelijk naar de klassieke stedenbouwkundige plaats van uitwisseling en interactie. Centraal op het plein staat de voormalige grenspost, die deze ontwerpers willen inzetten als monument, een herinnering aan wat vroeger was.

De grens wordt hier gezien als een punt op de snelweg, eerder dan een lijn in het landschap. Deze benadering is gedacht vanuit de snelweglogica; de snelweg geeft het voorbijrijden van de grens een momentum. Bovendien ervaren de meeste mensen de grens op de snelweg. De grens wordt gesymboliseerd door een plek van uitwisseling en samenwerking. Opnieuw wordt gestreefd naar een vormgeving die openheid uitstraalt. Het grenslandschap wordt vanop deze plek echter niet getoond. Dit landschap komt immers niet meer overeen met de nieuwe connotaties die men aan deze grensstreek wil hechten: het centrum van de Eurometropool, een streek van economische en culturele ontwikkeling. De huidige aanblik van het grenslandschap is echter nog altijd deze van het 'einde van het land', de periferie.

¹⁶⁶ CRUYBERGHS, P., *Over grenzen en uitwisseling*, niet gepubliceerde tekst, 2001

HUIDIGE PLANVORMING

De plannen voor de reconversie van de grenspost en de omgeving werden niet uitgevoerd: grensoverschrijdende samenwerking kent toch zijn grenzen. Vandaag gaat men aan beide zijden van de grens alleen verder. De Franse instantie Lille Métropole is volop bezig met de uitwerking van het 'Parc du Ferrain', de Vlaamse Overheid ontwikkelt plannen voor de site van de grenspost. De ontwerpers van deze verschillende plannen zijn niet op de hoogte van de intenties aan de overkant van de grens.¹⁶⁷

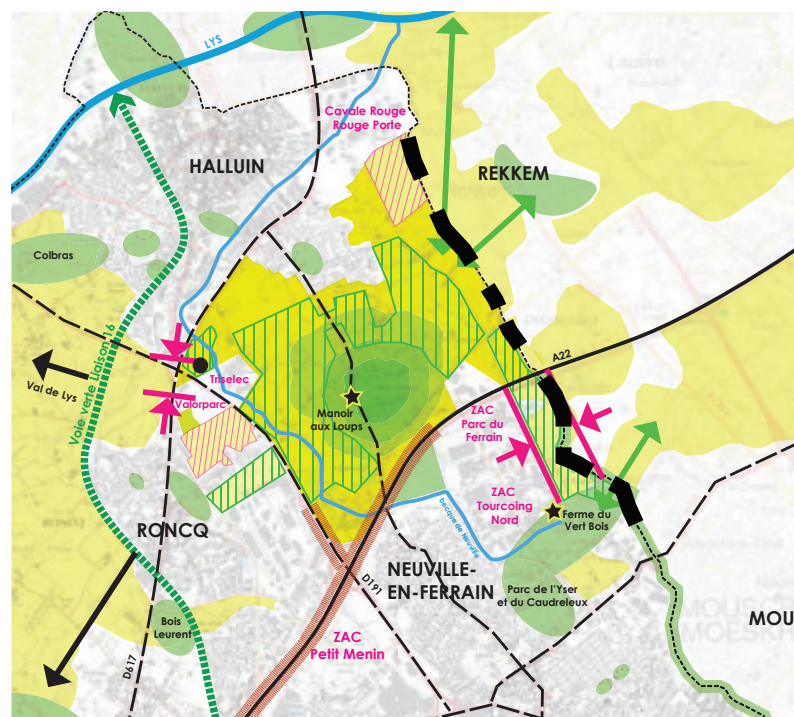
Het 'Parc du Ferrain' ligt volledig op Frans grondgebied, grenzend aan Belgisch grondgebied. Hierbij wordt rekening gehouden met de verbindingen die kunnen ontstaan over de grens heen, maar aan het grondgebied van België wordt niet geraakt. Hoewel de ontwerpers van dit park geen ruimtelijke visie hebben over deze landsgrens¹⁶⁸, zal het plan toch implicaties hebben op de grens. In de plannen wordt voorgesteld om nieuwe paden voor voetgangers, fietsers en ruiters aan te leggen, en om met poorten de ingang van het park te markeren. De ontwerpers gaven ook uitdrukkelijk aan dat de nieuwe paden in het park duidelijk onderscheidbaar zullen zijn van de bestaande, om zodoende ook de ingang tot het park aan te duiden.¹⁶⁹ Omdat het park aan één zijde de grenslijn volgt, zullen deze nieuwe paden en poorten niet alleen de toegang tot het park markeren, maar ook de toegang tot het andere land. Zodoende wordt de grens zichtbaar in het landschap.

De plannen voor de reconversie van de grenspost die tegelijkertijd worden uitgewerkt aan Vlaamse kant, willen de desolate site van de voormalige grenspost omvormen tot een plek met een sterk signaal voor de regio. Daarbij staat de grensoverschrijdende samenwerking binnen de Eurometropool opnieuw centraal, en wil men op de grens een landmark creëren voor deze metropool.

¹⁶⁷ Dit werd duidelijk tijdens mijn gesprekken met Bruno Hause van Lille Métropole en met Astrid De Clerck van Voka. BERNARD, J., *Parc du Ferrain*, interview met HAUSSE, B., Lille, 10 januari 2014 en BERNARD, J., *huidige ideeën voor de reconversie van de grenspost door kabinet Hilde Crevits, VOKA en stad Menen*, interview met DE CLERCK, A., Kortrijk, 29 oktober 2013

¹⁶⁸ BERNARD, J., *Parc du Ferrain*, interview met HAUSSE, B., Lille, 10 januari 2014

¹⁶⁹ ibidem



Aanduiding landsgrens aan de rand van het Parc du Ferrain (eigen verwerking op basis van kaart LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 9)

1.3. REFLECTIES

DE GREN: EEN SYMBOLISCHE PLEK VOOR DE EUROMETROPOOL

Volgens de Frans-Belgische stuurgroep van de plannen die gemaakt werden in de jaren '90 en begin 2000, strookt het beeld van de grenspost en het omliggende grensland niet met de intenties van de Eurometropool. Vanuit deze gedachte groeit de idee om dit gebied anders vorm te geven en er een plek te creëren voor de Eurometropool. De grens heeft immers een grote symbolische waarde binnen de Eurometropool: zonder grens geen uitwisseling en dus ook geen grensoverschrijdende metropool. Op de grens is het gebied noch Frans, noch Belgisch, en daarom een unieke plek binnen deze metropool. De instanties die ideeën uitwerken rond deze plek, dragen de gedachte van de Eurometropool hoog in het vaandel. In de jaren '90 waren de initiatiefnemers Lille Métropole en de intercommunale Leiedal. Bij de plannen die vandaag ontwikkeld worden voor de grenspost was het Voka West-Vlaanderen die de bal aan het rollen bracht.¹⁷⁰

Deze initiatiefnemers willen een symbool van samenwerking creëren op de grens. Samenwerking impliceert dat er verschillende elementen zijn die er deel van uitmaken: zo omvat een handdruk bijvoorbeeld altijd een hand van iedere partij. De twee landen die deel uitmaken van de samenwerking, zijn enkel op de grens fysiek met elkaar verbonden. Door hier een symbool van samenwerking te creëren, maken de twee grondgebieden letterlijk deel uit van het symbool. Om deze samenwerking te symboliseren, gaat men ook op zoek naar een andere vorm dan de vormspraak die traditioneel aan de grens gekoppeld is. Zo wordt de gedachte van een 'poort' bijvoorbeeld geweerd. Een poort staat immers niet enkel symbool voor verbinding, maar ook voor scheiding, aangezien de poort gesloten kan worden. In de verschillende plannen rond de site van de grenspost gaan de verschillende ontwerpers op zoek naar een vormgeving die enkel verbinding en geen afscheiding suggereert, een vorm die openheid uitstraalt, in tegenstelling tot de vormtaal van de oorspronkelijke grenspost.

Naast een symbool van samenwerking, is ook de idee ontstaan om op de grens een plek te creëren waar er interactie ontstaat tussen de inwoners en ondernemers van beide landen van de Eurometropool, zowel op economisch als op recreatief

¹⁷⁰ N.N., 'Crevits bestelt masterplan voor grenspost in Rekkem', De Standaard, 7 november 2013

vlak. Bij de verschillende plannen heerst ook de idee om rond (of op) de grens een plek van identificatie te maken voor de Eurometropolitanen. Vandaag is het gemeenschapsgevoel binnen de Eurometropool klein; doordat de grens beide gebieden toevoegt aan een ander land, hebben beide zijden zich geaffirméerd ten opzichte van hun respectievelijke centra. De plek voor de Eurometropool is in sommige plannen geconcentreerd op de site van de voormalige grenspost, in andere plannen wordt deze ruimte verbreed tot een veel groter gebied, zoals in het park van Paul Deroose. Net omdat deze plek op de grens gelegen is, is de identiteit van dit gebied niet louter Belgisch of Frans. Het gebied dat voordien als niemandsland bestempeld werd, wordt nu het land bij uitstek voor de grensoverschrijdende Eurometropool.

EENHEID VERSUS VERSCHIEDENHEID IN HET GRENSLANDSCHAP

In de jaren '90 worden voor het eerst (afgezien van de snelweg) ideeën uitgewerkt om dit grensland te ontwerpen. Een Frans-Belgische stuurgroep kiest voor een gemeenschappelijke aanpak, waarbij de verschillen in het landschap geëgaliseerd worden. Vandaag worden de plannen naast elkaar ontwikkeld. Beide landen ontwikkelen hierbij andere ideeën voor hun zijde van de grens. Zowel een gemeenschappelijke als een verschillende aanpak bieden bepaalde mogelijkheden voor het grenslandschap.¹⁷¹

Wanneer het grenslandschap gemeenschappelijk behandeld wordt, vallen de kleine verschillen die de grens vandaag voelbaar maken, deels of helemaal weg. De samenwerking kan verschillende voordelen opleveren. Zo wordt in het plan voor het Park voor de Metropool van Paul Deroose de grote open grensoverschrijdende ruimte met landschappelijke en ecologische kwaliteiten gewaarborgd. Een dergelijke gemeenschappelijke aanpak heeft verschillende pluspunten. Op ecologisch vlak kunnen gebiedsoverstijgende problemen bijvoorbeeld in een groter verband aangepakt worden. Omdat het park groter is, is er ook meer mogelijkheid voor een zonering van de recreatie in evenwicht met ecologische functies.¹⁷² De recreatiedruk kan meer gespreid worden, en

171 In het boek 'Grensland: atlas, essays en ontwerp' van Mark Eker en Henk van Houtum worden drie scenario's voorgesteld voor het Nederlandse grensland: onthouding, gemeenschap en verlangen. Hierbij verbeelden ze de mogelijkheden van een gemeenschappelijke en verschillende aanpak in enkele casestudy's. Zie EKER, M., VAN HOUTUM, H. (red.), *Grensland: atlas, essays en ontwerp*, Blauwdruk, Eindhoven, 2013

172 TOEBAK, K., *Grensoverschrijdend Natuurbeleid tussen Nederland en Vlaanderen: case: Grenspark De Zoom-Kalmthoutse Heide*, niet gepubliceerd eindwerk, Universiteit Gent, Gent, 1999, p. 94

kan zo beter gestuurd worden naar bepaalde gebieden die deze druk kunnen opnemen. Ten slotte zouden ook de krachten van beide landen gebundeld kunnen worden op vlak van financiën, personeel en kennis. Een dergelijke aanpak is niet nieuw; in de Benelux is er sinds 1982 een overeenkomst op vlak van natuurbehoud en landschapsbescherming, waarbij gewerkt wordt met het statuut 'grenspark'. Het grenspark De Zoom-Kalmthoutse heide, in Nederland en België, is hier een bekend voorbeeld van. De gemeenschappelijke aanpak biedt dus een verhoogde efficiëntie. Dit niet alleen op landschappelijk en ecologisch vlak: door een gebied gemeenschappelijk vorm te geven, kan het wegennet ook verder geoptimaliseerd worden, en kunnen bijvoorbeeld ook allocatie-inefficiënties (zoals bijvoorbeeld dezelfde diensten aan weerszijden van de grens) weggewerkt worden.¹⁷³

Wanneer elk land een andere weg bewandelt wat betreft de vormgeving van het grensgebied, kan er een duidelijk verschil ontstaan in het grenslandschap.¹⁷⁴ De plannen die nu in de maak zijn voor de grensregio rond de snelweg, creëren een verschil aan de grens: aan Franse kant wil men de open ruimte vrijwaren als een belangrijke groene pool in de verstedelijkte regio, terwijl men in België inzet op bedrijvigheid aan de grens. Dit verschil dat in de toekomst ontwikkeld zou worden, situeert zich echter enkel in de nauwe omgeving van de grens; als de ruimere grensregio bekeken wordt, is er uiteraard ook veel bedrijvigheid aan Franse kant en zijn er ook natuur- en bosgebieden aan Belgische kant. Desondanks de relatief kleine schaal, kunnen deze verschillende aanpakken de grens onderscheidbaar maken in het landschap.

Het verschil dat nu aan de grens ontworpen wordt, is eerder een toevallige samenloop van omstandigheden. De ontwerpen zijn niet tot stand gekomen vanuit een doordacht idee over hoe beide regio's zich willen representeren aan de grens. Er zou echter een interessant grenslandschap kunnen ontstaan wanneer beide regio's hier een bepaald standpunt over innemen. De troeven die men aan elke kant van de grens heeft, die complementair kunnen zijn, zouden tot uiting kunnen komen aan de grens. Zo zou het grootstedelijke karakter van de streek rond Lille bijvoorbeeld naar voor kunnen komen in het grenslandschap. Het stedelijk weefsel van de agglomeratie Lille reikt met de stad Tourcoing ten zuiden van de snelweg tot aan de grens met België. Dit

173 EKER, M., VAN HOUTUM, H., 'Landschap van ontwerp', in EKER, M., VAN HOUTUM, H. (red.), *Grensland*, p. 293

174 In het boek 'grensland: atlas, essays en ontwerp' van Mark Eker en Henk Van Houtum wordt gewerkt met het scenario 'verlangen', waarbij een duidelijk verschil ontworpen wordt in het grensland. Zie EKER, M., VAN HOUTUM, H. (red.), *Grensland*

stedelijk gebied, met troeven zoals de goede internationale bereikbaarheid en het ruime aanbod aan vorming en opleiding, zou naar voor kunnen komen in het grenslandschap langs de snelweg. Aan Vlaamse zijde zou men daarentegen bijvoorbeeld kunnen inzetten op het vrijwaren van de open ruimte en het versterken van het fiets- en wandelnetwerk. Op die manier kunnen verschillende, maar complementaire troeven van beide grensregio's uitgespeeld worden in het grenslandschap. Zodoende wordt het verlangen ten opzichte van de andere kant van de grens aangewakkerd, en wordt de dynamiek in deze grensoverschrijdende regio verder versterkt.

Het grenslandschap dat ik hierboven verbeeld, is slechts één van de vele mogelijkheden in dit gebied. Om de verschillende troeven uit te spelen in dit grensland, zou men eerst een beter zicht moeten krijgen op de verschillen en de sterktes ervan. Hierbij is het ook belangrijk om na te gaan welke verschillen in de veranderende context waardevol zullen blijven. Naast verschillen op regionale schaal, zouden ook de verschillen tussen beide landen verbeeld kunnen worden.

Zowel een gemeenschappelijke aanpak als een verschillende aanpak aan beide kanten van de grens biedt dus mogelijkheden. Beide aanpakken kunnen elkaar ook op een andere schaal aanvullen. Zo zou in de nauwe omgeving van de grens met een gemeenschappelijke aanpak een grensruiimte gecreëerd kunnen worden. De verschillen tussen beide regio's kunnen dan aan de randen van deze grensruiimte tot uiting komen.

2. DE BLIK VANOP DE SNELWEG

2.1. CONTEXT

BELEVING VAN HET LANDSCHAP VANOP DE WEG

Elke transporttechnologie draagt een eigen perceptie met zich mee van de ruimte die men doorkruist.¹⁷⁵ Vanuit de wagen op de snelweg is de perceptie van het omliggende landschap fundamenteel verschillend dan wanneer je bijvoorbeeld stilstaat of wandelt. Daarbij speelt beweging een essentiële rol, zoals Sigfried Giedion aangeeft: 'De betekenis en de schoonheid van de 'parkway' kan niet begrepen worden vanuit een enkel observatiepunt, zoals mogelijk was vanuit een raam van het kasteel van Versailles, van waaruit men de uitgestrektheid van de natuur kon vatten in één blik. Het kan enkel onthuld worden door beweging.'¹⁷⁶ Als automobilist op de snelweg ben je in beweging, het landschap ontvouwt zich langs je heen, het kader verandert voortdurend. Daarbij is de blik gefocust op de weg voor je, en krijg je slechts een vervaagd beeld van wat er zich naast de weg afspeelt. De beleving die je vanuit de wagen op de snelweg hebt van het omliggende landschap, is dus sterk bepaald door snelheid en het specifieke gezichtsveld.

Verschillende auteurs hebben gepleit voor een ontwerphouding die inspeelt op deze specifieke perceptie. Het baanbrekende werk 'The view from the road', van Donald Appleyard, Kevin Lynch en John R. Meyer focust op de perceptie van de bestuurder.¹⁷⁷ De auteurs pleiten voor wegontwerpen die een gevoel van beweging in de ruimte geven aan bestuurders, waarbij de automobilist een goed begrip heeft van de opeenvolgende landschappen die hij voorbijrijdt. Goede wegontwerpen moeten de bestuurders in staat stellen om zich te oriënteren ten opzichte van het landschap, en daarenboven ook de betekenis - het gebruik, de geschiedenis, de symboliek... - van de weg en het omliggende landschap meegeven aan de automobilist, stellen deze auteurs. Daarenboven moet bij het ontwerpen van wegen een zekere vorm van continuïteit nagestreefd worden, die tegelijk ook ritme en variaties in

175 De verschillen in beleving die men heeft met verschillende transportmiddelen worden onder andere door Marc Desportes geanalyseerd. Zie DESPORTES, M., *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace - siècle*, Gallimard, Paris, 2005

176 GIEDION, S., *Space, time and architecture: the growth of a new tradition*, Harvard University Press, Cambridge, 1941

177 APPELYARD D., LYNCH K., MYER J.R., *The View from the Road*, MIT PRESS, Cambridge, 1966

zich draagt. Robert Venturi en Denise Scott Brown bestudeerden eerder de verstedelijking langs de snelweg, ook in relatie tot de veranderde perceptie die men heeft als automobilist.¹⁷⁸ De architectuur beleefd vanop de snelweg heeft een eigen orde, een eigen esthetiek. Zo functioneren gigantische reclameborden en kleurrijke gebouwen als noodzakelijke symbolen om plekken aan te duiden.

Ontwerpers kunnen bij het vormgeven van wegen en de omgeving ervan ook nauwkeurig bepalen wat er vanop de weg gezien wordt. Landschappen gezien vanop de weg worden aldus altijd gemedieerd. Vanop de weg zien we slechts een deel van het landschap, al dan niet zorgvuldig geselecteerd door de ontwerper van de weg. Bepaalde zichten kunnen gekaderd worden, waarbij sommige elementen van het landschap uit het kader vallen. Daarbij kan ingespeeld worden op de bewegende perceptie van de automobilist: zo kan een bocht op een bepaalde plaats ervoor zorgen dat net daar een nieuw gezichtsveld gecreëerd wordt.

Bij de ontwikkeling van de parkways was men zich erg bewust van de specifieke perceptie van het landschap vanop de weg. Deze parkways zijn geworteld in de landschapstraditie van Law Olmsted.¹⁷⁹ In de tweede helft van de 19de eeuw creëerde hij de eerste parksystemen.¹⁸⁰ De scenische ervaring vanop de wegen in deze parken werden geconstrueerd in de meest concrete zin van het woord. Voor Olmsted structureerde de rit op de weg de beleving van de bezoeker en hij ensceerde de landschappen dus vanuit het zichtpunt van de automobilist. Daarbij zocht hij naar een harmonie tussen de natuurlijke setting en het werk van de landschapsarchitect. Zijn ontwerpen moesten aanvoelen alsof ze geëvolueerd waren vanuit natuurlijke krachten.¹⁸¹ Vanuit deze traditie werden de parkways in de Verenigde Staten en de Duitse Autobahnen ontwikkeld. Beide wegen waren bedoeld als toeristische wegen, die in de jaren '30 van de twintigste eeuw vergeten toeristische regio's in de nabijheid van stedelijke centra openstelden voor het publiek.¹⁸² Deze wegen presenteerden een specifieke versie van de natuur. Ontwerpers dachten na over het

178 VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge en Massachusetts, 1977

179 SHANNON, K., SMETS, M., *The landscape of contemporary infrastructure*, NAI Publishers, Rotterdam, 2010

180 LARKIN, D., *Frederik Law Olmsted, Designing the American landscape*, Universe Publishing, New York, 1998

181 Ibidem

182 ZELLER, T., 'Staging the Driving Experience: parkways in Germany and the United States', in HVATTUM, M., BRENNAN, B., ELVEBAKK, B., KAMPEVOLD LARSEN, J. (red.), *Routes, Roads and Landscapes*, Ashate Publishing Limited, Farnham, 2011, p. 126

tracé van de wegen in relatie tot het landschap, welke beplanting de wegen het best in het landschap integreerde, wat ze wilden tonen van het omliggende landschap en hoe deze beelden geensceneerd konden worden. Na de Tweede Wereldoorlog hechtten de ingenieurs van de Duitse Autobahnen minder belang aan de visuele beleving vanop de snelweg; ze benadrukten dat de rijervaring vooral snel, veilig en economisch moest zijn.

BELGISCHE SNELWEGEN EN LANDSCHAP

Bij de aanleg van de Belgische snelwegen is er weinig aandacht besteed aan het zicht vanop de snelweg. Noemenswaardige landschapsprojecten zijn er nooit geweest bij het ontwerp van de Belgische autosnelwegen. De belangrijkste prestatie op landschappelijk vlak was het 'groenplan' in 1957.¹⁸³ Dit groenplan is een koninklijk besluit dat bestaat uit een veertigtal richtlijnen omtrent 'het herstel en de verbetering van het uitzicht van het land'.¹⁸⁴

Bij het vastleggen van de tracés van de snelwegen, ging men wel ter plaatse om de verschillende varianten te onderzoeken vooraleer het ontwerp werd opgesteld.¹⁸⁵ Achteraf maakte men met behulp van het vliegtuig luchtfoto's om de hoogtelijnen te kunnen uittekenen. Deze vliegtuigritten werden niet gebruikt om het tracé vast te leggen zoals in Duitsland wel het geval was; vanuit een vliegtuig bereed de Duitse 'Generalinspektor' als het ware de weg in functie van de beleving.¹⁸⁶ Eerder dan de landschappelijke inpassing en de beleving vanop de weg, waren snelheid en verkeersveiligheid belangrijke aspecten bij het ontwerpen van de Belgische snelwegen. De autosnelwegen werden ook op verregaande wijze gestandaardiseerd. Dit leidde enerzijds wel tot een grotere samenhang van het wegenstelsel, maar de fixatie hierop zorgde anderzijds ook voor een verminderde verhouding tot het omringende landschap.¹⁸⁷

183 PELEMAN, D., *Les hommes de la route, Engineering the urban society of the modern roads in Belgium, 1889-1962*, niet gepubliceerd proefschrift, Universiteit Gent, Gent, 2013, p. 330

184 MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN WEDEROPBOUW, *het groenplan*, Top en Fot, Brussel, 1958

185 GREGOIRE, J.M., *Autosnelwegen in België: ontstaan en verwezenlijking*, Uitgeverij Simon Stevin, Brussel, 1985, p. 33

186 SCHEIRLYNCK, B., *De evolutie van de snelweg als ontwerp-opgave: infrastructuur en landschapsarchitectuur*, Niet gepubliceerd eindwerk, Universiteit Gent, Gent, 2000, p. 30

187 Ibidem, p. 30

DE SNELWEG TUSSEN AALBEKE EN NEUVILLE-EN-FERRAIN

In het vorige deel van deze masterproef bekeken we het tracé van de snelweg in relatie tot de bebouwing die er voor het aanleggen van de snelweg was. Daarbij hebben we gezien dat rekening houden met het landschap bij het vastleggen van het tracé gereduceerd werd tot zoveel mogelijk bebouwing vermijden.¹⁸⁸ Ook bij het ontwerpen van het lengteprofiel overheersten functionele en economische overwegingen.

De aanleg van de bermen kan de zichten op het landschap in grote mate beïnvloeden. Bij de analyse van de bermbeplantingsplannen die opgemaakt werden in 1976, hebben we echter gezien dat het orkestreren van zichten bij het opmaken van deze plannen geen objectief was. Het beplanten van bermen werd eerder als een omkadering gezien van de snelweg.

188 Dit bevestigde Antoon Noë, de voormalige hoofdingenieur-directeur van het Agentschap Wegen en Verkeer in Kortrijk, in het gesprek dat ik met hem had. BERNARD, J., *de aanleg van de autosnelweg*, telefonisch interview met NOË, A., 24 maart 2014

2.2. PLANVORMING

PAUL DEROOSE

Paul Deroose is zich sterk bewust van de specifieke beleving die een automobilist vanop de snelweg heeft; hij ontwerpt de snelweg rekening houdend met de snelheid en het vernauwde gezichtsveld. Daarbij is deze landschapsarchitect zich ook bewust van de mogelijkheid om de zichten vanop de snelweg te orkestreren. Het zicht vanop de snelweg kan immers relatief eenvoudig georkestreerd worden door beplanting op de zijbermen.

Paul Deroose past ook de zichten aan die wandelaars en fietsers hebben vanuit het park. Hierbij zien we dat deze zichten anders georkestreerd worden dan de zichten vanop de snelweg; aangezien de vergezichten veelvuldiger zijn, wordt daar ingegrepen op de plek die verborgen moet worden in het landschap zelf. Hier kan je dus niet enkel door het ontwerpen van een kader, zoals de bermen van de snelweg, zichten aanpassen. Dit illustreert dat de wijze waarop zichten vanop de snelweg gekaderd kunnen worden, geheel verschillend is ten opzichte van andere zichten. Het zicht vanop de weg, in dit geval de snelweg, ligt vast, is eenduidig, uiterst voorspelbaar. De ontwerper kan zodoende, ook rekening houdend met de bewegende perceptie, het zicht vanop de snelweg relatief eenvoudig orkestreren door het ontwerpen van wat er zich net naast de snelweg bevindt.

In voorgaand hoofdstuk waar we de plannen en teksten van onder andere Paul Deroose bestudeerden, hebben we gezien hoe Deroose zones ontwerpt met afwisselend een gesloten en open relatie met het landschap. Hierbij beperkt deze landschapsarchi-

tect het aantal keer sluiten en openen van deze relatie, omdat hij stelt dat de automobilist slechts een beperkt aantal sequenties kan verwerken door de snelheid waarmee hij zich voortbeweegt. Ik merkte ook op dat de afgeschermdes zones zich over het algemeen ter hoogte van bebouwde gebieden bevinden. De stedelijke fragmenten in het open landschap worden afgeschermd, waardoor de automobilist de indruk krijgt dat het landschap meer open en gestructureerd is dan in werkelijkheid het geval is.

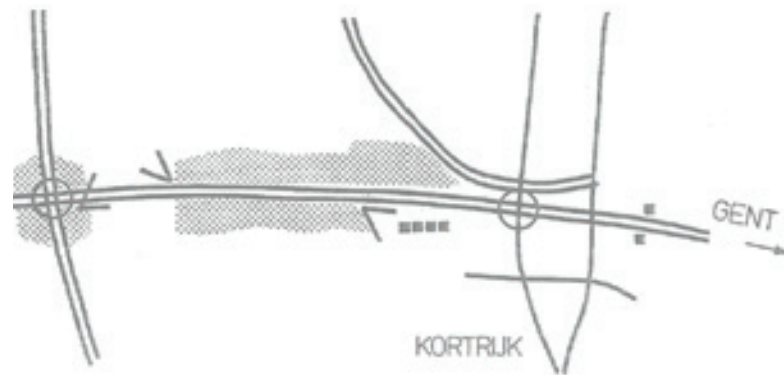
Deroose heeft het in de wedstrijd bundel over het belang van beplanting in het snelwegontwerp, waarbij hij schrijft dat beplanting langs de snelweg dikwijls beschouwd wordt als 'een schaamlap die de begane vergissingen moet toedekken'.¹⁸⁹ In de tekst beschrijft Deroose zijn aanpak als het bieden van openheid versus geslotenheid op de snelweg, waarbij hij de nadruk legt op de vergezichten in de open zones. Wanneer we de plannen van naderbij bekijken, zien we dat hij de tussenschaal in het landschap, de nevel, weg filtert uit het landschap gezien vanop de snelweg. De ongestructureerde elementen die het landschap moeilijk leesbaar maken, worden niet getoond. In de analyse van het gebied heeft Deroose het over deze nevel, die hem duidelijk dwarszit. De bermbeplantingen die deze nevel wegfilteren uit het landschapsbeeld, kunnen op die manier eigenlijk ook gezien worden als een 'schaamlap'. Paul Deroose legt zijn aanpak uit vanuit een andere logica, maar op het eind van het verhaal heeft deze landschapsarchitect de beplanting eigenlijk ook ingezet als een lap om hetgene waarover hij zich schaamt, te verbergen.

189 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1993, p. 12



Schets Paul Deroose met aanduiding gesloten zones, met onderlegger topografische kaarten 1999 en 2001 (eigen verwerking op basis van tekening Paul Deroose en topografische kaarten 1999 en 2001)

Ter hoogte van Hoog-Kortrijk wordt er echter wel een zicht aangeduid dat de stedelijkheid benadrukt: een 'zicht op Kennedypark en uitbouw Hoog-Kortrijk'. Deze stedelijke elementen beschrijft hij als 'gebouwen met herkenbaarheid langs het traject'. Ze functioneren dus als bakens in het landschap, die de stad Kortrijk aankondigen. Paul Deroose wil zodoende de stedelijkheid ter hoogte van Kortrijk in de verf zetten, terwijl hij stedelijke fragmenten ter hoogte van Aalbeke, Rekkem en Neuville-en-Ferrain daarentegen voor het grootste deel verbergt. Het dorp Neuville-en-Ferrain wordt enkel getoond vanuit een sterk gekadreed perspectief, als een kleine dorpskern middenin de velden. De nadruk wordt in de zone buiten Kortrijk dus vooral op het 'rurale' karakter van het landschap gelegd. Dit landschap wordt vanop de weg als minder gefragmenteerd en meer leesbaar ervaren dan het in werkelijkheid is, de automobilist heeft hier de indruk door een zeer open landschap te rijden. Ter hoogte van Kortrijk mag de stedelijkheid echter wel getoond worden. Op die manier laat Deroose een landschap zien waar het stedelijke en het rurale tegenover elkaar staan, wat in werkelijkheid al lang niet meer het geval is.



Uitsnede schets Paul Deroose met aanduiding gesloten en open zones, zichtpunten en landmarks
(PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993, p. 12)

TEMPORA

Het bureau Tempora ontwerpt enkel de site van de grenspost. Hierbij willen de ontwerpers de site omvormen tot een symbool van eenheid en grensoverschrijdende samenwerking, en de passanten een beeld geven van de omliggende regio. De archéodrome bij Beaune en het Catalaanse dorp aan de Spaanse grens worden hierbij als referentieprojecten aangehaald omdat deze projecten ook als een vitrine op de omliggende streek werden ingericht. De archéodrome bij Beaune is een park dat bestaat uit een ensemble van reconstructies zoals van neolithische woningen, een gallo-Romeins dorp... Hierbij is ook een museum dat verhaalt over de geschiedenis van de Bourgondië. De bedoeling was om een culturele en ontspannende pauze te bieden voor reizigers op weg naar het zuiden, en hierbij ook de streek in de kijker te zetten. De site biedt geen visuele relatie met het omliggende landschap. Het Catalaanse dorp aan de Spaanse grens, een ander referentieproject dat Tempora aanhaalt, is een reconstructie van een traditioneel Catalaanse dorpsje. Er zijn onder andere eetgelegenheden met Catalaanse specialiteiten, een hotel, winkels met regionale en artisanale producten, ateliers... Hierbij zijn er wel zichten en fysieke verbindingen met het omliggende landschap. Een oriëntatietoren biedt zelfs een panoramisch zicht op de omgeving. Beide referenties zijn reconstructies van elementen die vanuit toeristisch oogpunt als waardevol worden ervaren, en eigen zijn aan die specifieke streek.

De ontwerpers van Tempora hebben eveneens de bedoeling om de grenspost in te richten als een 'vitrine op de streek'. Op deze site willen ze de streek promoten, de karakteristieke en waardevolle elementen van de streek in de verf zetten. De plannen van Tempora beogen expliciet geen enkele relatie met het omliggende landschap. Het vernevelde landschap rond de site achten deze ontwerpers immers niet als waardevol:

*'Het landschap dat dit grensgebied vandaag de dag biedt, is volledig verouderd. Het verwaarloosde uitzicht ervan, de geringe kwaliteit van de gebouwen en het gebrek aan krachtlijnen geven zowel voor België als voor Frankrijk een weinig uitnodigend beeld.'*¹⁹⁰

Daarom kiest men ervoor om zich niet te richten naar dit 'moeilijk te herstructureren landschap'¹⁹¹. Er wordt daarentegen een centraal punt gecreëerd binnen het snelwegstelsel. De wegvak-

190 TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting van de E17-A22 grenspost te Rekkem en voor de aanpassing van de omgeving*, niet gepubliceerde bundel, 2001, p. 10

191 Ibidem, p. 10

ken van de snelweg worden langs beide kanten naar buiten geplooid, om zo een plek te creëren in het midden daarvan. Op die manier verliest de centrale plek volledig het contact met de omgeving. Binnen het snelwegstelsel wordt een nieuw landschap gecreëerd, waar de streek gerepresenteerd en gepromoot wordt. Een centrum voor informatieverstrekking over de streek en het grensconcept, een handelscentrum gericht op producten van de streek...: hier wordt gefocust op wat men wel waardevol, wel representatief vindt voor deze regio.



Luchtfoto archéodrome Beaune
(google maps)



Archéodrome Beaune
(www.wegenroutes.nl)



Luchtfoto Catalaanse dorp
(google maps)



Uitkijktoren in Catalaanse dorp
(http://www.village-catalan-a9.fr)

HUIDIGE PLANVORMING

De plannen die nu in ontwikkeling zijn en kaderen binnen deze thematiek, zijn de plannen voor de reconversie van de grenspost. Het 'Parc du Ferrain', dat langs de snelweg gelegen is, doet (nog) geen uitspraak over het zicht vanop de snelweg. De initiatiefnemers die op dit moment bezig zijn met de reconversie van de grenspost vinden dat er dringend iets moet gedaan worden aan deze site, die op dit moment een negatief beeld geeft aan de meer dan 30.000 weggebruikers die er dagelijks voorbijrijden.

2.3. REFLECTIES

De plannen van Paul Deroose en Tempora hebben een specifieke visie ten opzichte van het landschap vanop de snelweg. Deze ontwerpers drukken in hun analyse van het gebied hun misnoegen uit ten aanzien van het ruimtelijk beeld van het gebied: verwaarloosd, verouderd, geringe kwaliteit, ongeordende inplantingen en verspreide bebouwing... De plannen reflecteren deze ideeën. Met het ontwerp voor de berm van de snelweg, laat Paul Deroose een landschap zien dat anders is dan in werkelijkheid het geval is: een meer gestructureerd landschap, waar een contrast heerst tussen stad en platteland. De tussenschaal, die Deroose niet als waardevol beschouwt, wordt uit het landschap gehaald. De plannen van Tempora tonen het landschap helemaal niet, en kiezen ervoor om een nieuw landschap te construeren, zonder relatie met de bestaande omgeving. Wat wel als waardevol wordt beschouwd voor de streek, wordt in deze nieuwe omgeving gerepresenteerd.

Deze lijn zouden we ook kunnen doortrekken naar de huidige plannen voor de grenspost. De initiatiefnemers wijzen op de slechte uitstraling van deze site, waar dagelijks tienduizenden mensen passeren. De douaneposten staan symbool voor scheiding, een scheiding die men binnen de Eurometropool net wil wegwerken. Ook het verloederde uitzicht van deze site scheidt ongenoegen. Vanuit deze gedachte, namelijk dat deze site een negatief beeld scheidt van de regio, groeit de gedachte om op deze plek iets te maken dat de streek op een goede manier representeert.

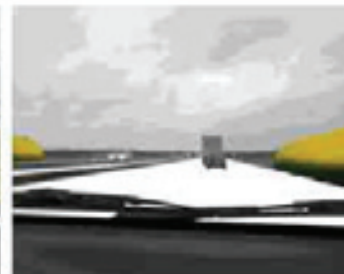
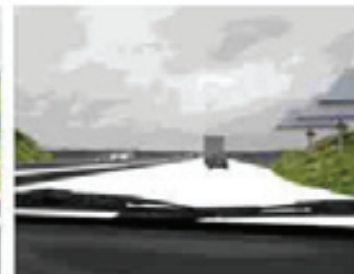
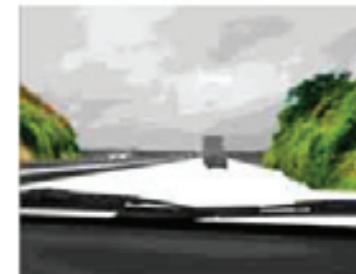
Wat deze ontwerpers en initiatiefnemers willen tonen vanop de weg, getuigt van een esthetiek afgeleid vanuit overtuigingen en ideeën over wat mooi en waardevol is. Zowel de verlaten site van de grenspost en (de nevel in) het landschap worden niet als waardevol ervaren, en roepen onbehagen op. Het gros van de mensen passeert de regio immers op de snelweg, en krijgt van hieraf een beeld van de regio. De grenspostsite moet een plek worden waar de ideeën van deze regio verzinnelijkt worden. Het landschap dat gezien wordt vanop de snelweg kan gemedieerd worden, zodat een positief beeld aangemaakt wordt. Op die manier kan het algemeen beeld dat passanten van deze regio hebben, bijgestuurd worden.

Dat dit landschap als niet waardevol en zelfs als lelijk ervaren wordt, en dat het landschap gezien vanop de weg dus aangepast moet worden, heeft verschillende aanleidingen en zou in vraag kunnen gesteld worden. Paul Deroose en Tempora hebben het over de verouderde, verwaarloosde en vervallen aanblik van dit gebied. Deze aanblik is typerend voor de perifere ligging die

deze gebieden eeuwenlang hadden. Dit strookt echter niet meer met de nieuwe ambities voor dit gebied: het is een centrale plek geworden binnen de grensoverschrijdende Eurometropool, een plek van representatie voor het gebied, een park voor de metropool... De grens wordt weggeveegd, en daarbij wil men ook de aanblik op een grensland en de bijgaande karakteristieken wegvegen. En dan is er de nevelstad. Dit gefragmenteerde landschap laat zich niet gemakkelijk lezen. Gekende modellen en tegenstellingen lijken niet meer te passen in dit landschap.¹⁹² Het verdicht van chaos, lelijkheid, wanorde en andere generieke termen volgt snel.¹⁹³ Maar zou het tonen van dit landschap zoals het is, de expliciet lokale eigenheid van het gebied niet kunnen weergeven?

192 Dit wordt besproken bij de thematiek 'een park'.

193 DEHAENE, M., DE MEULDER, B., *Atlas - Fascikel 1*, p. 7



Het departement Bestuurszaken en het team Vlaams Bouwmeester schreven in 2009 in samenwerking met het departement Mobiliteit en Openbare Werken een ontwerpend onderzoek uit voor de herinrichting en het hergebruik van voormalige douanekantoren.¹⁹⁴ Import.export Architecture, Löhmann's Architecture, Oswald Devisch en UR Architects werkten hieraan mee. Deze ontwerpers deden onder andere het voorstel om de snelwegplek-typologie te inverteren, om deze plek op die manier open te stellen voor zijn omgeving en het omringende landschap. De snelwegplekken worden losgesneden van de snelweg en transformeren zo tot kijkplekken van het omliggende landschap. Dit landschap zou niet georkestreerd worden, maar getoond worden zoals het is, met achtertuinen, velden, doodlopende straten, industrieterreinen... Met de woorden van de ontwerpers: 'Het toont de veelheid, het alledaagse, het toevallige. Een reis langs deze plekken is als een reis door Europa. Niet het Europa van de postkaarten maar het Europa dat geleefd wordt.'¹⁹⁵

194 VLAAMS BOUWMEESTER, *Rapport over het ontwerpend onderzoek: 'Welke toekomst voor de inkompoorten aan de grenzen?': Herinrichting en hergebruik van voormalige douanekantoren*, 2009, <http://www.vlaamsbouwmeester.be/files/201eb10602064539962e391c8567d888.pdf> (23 mei 2014)

195 Ibidem, p. 36

Beelden van de veelheid, het alledaagse, het toevallige (Rapport over het ontwerpend onderzoek: 'Welke toekomst voor de inkompoorten aan de grenzen?': Herinrichting en hergebruik van voormalige douanekantoren, 2009, <http://www.vlaamsbouwmeester.be/files/201eb10602064539962e391c8567d888.pdf>)

Deze benadering is fundamenteel verschillend van de benadering die naar voor komt in de plannen die ik zojuist besproken heb. De analogie tussen een postkaart en de blik vanop de snelweg is sprekend voor de benadering van de besproken plannen: tonen wat waardevol wordt bevonden voor de streek, en verbergen van hetgene dat dat niet is. Alles wat communiceert aan de andere over de eigen streek, zou men eigenlijk het liefst aan deze selectie willen onderwerpen: wat slecht wordt bevonden, gaat eruit, wat goed is, wordt getoond en liefst nog versterkt.

Het voorstel van het team Vlaams Bouwmeester vormt een inspirerend tegenvoorstel. Dit voorstel in gedachten houdend, zouden we een landschap vanop de snelweg kunnen verbeelden waar naast de representatie van de regio, ook het alledaagse getoond wordt. Een landschap waarbij de ambivalentie van het grensland naar voor komt; een samenspel van zowel de voor- en achterkanten, van zowel de representatieve elementen en de beelden van het alledaagse leven. In de plannen die gemaakt werden voor dit gebied, wordt voornamelijk gefocust op de nieuwe betekenis die dit gebied krijgt binnen het kader van de Eurometropool, waarbij deze nieuwe betekenis gerepresenteerd wordt op de snelweg. Dit gebied zal echter ook op de grens van de nationale systemen blijven liggen. Het landschap dat getoond wordt vanop de snelweg, zou ook op deze ambivalentie kunnen inspelen, waarbij een samenspel gecreëerd kan worden van de representatie van de Eurometropool en de alledaagse karakteristieken van het grensland.

3. EEN PARK

3.1. CONTEXT

DE VERANDERENDE BETEKENIS VAN OPEN RUIMTE

De cultuur en het aanzien van het platteland zijn fundamenteel aan het veranderen. De belangrijkste oorzaak voor deze transformatie zijn de veranderingen in de landbouw.¹⁹⁶ Het grootste deel van de landbouwbedrijven in Vlaanderen komt immers steeds meer onder druk te staan. Verschillende factoren liggen aan de basis van deze toenemende druk. Onder meer als gevolg van het quotasysteem, de liberalisering van de wereldhandel, de uitbreiding van de Europese Unie en de verzadiging van de Noordwest-Europese afzetmarkt, nemen de inkomens van de landbouwers sinds de jaren '90 van de vorige eeuw af. Aan de andere kant blijven de kosten toenemen voor landbouwers, onder meer als gevolg van een stijgend gebruik van steeds duurdere externe input en nieuwe technologieën en van nieuwe milieumaatregelen.¹⁹⁷

Parallel aan de inkrimping van de landbouw, neemt de interesse voor natuur en recreatie toe in deze open ruimte. In de toekomst zal bijgevolg het grondgebruik voor landbouw verder afnemen, en plaatsmaken voor natuur- en recreatiegebieden. De groene ruimte verandert op die manier, zowel economisch als functioneel, van productielandschap in consumptiedomein.¹⁹⁸ Verschillende auteurs maken een onderscheid tussen twee verschillende benaderingen die stedelingen of nieuwe bewoners van de open ruimte hebben ten opzichte van het open landschap: een idyllische benadering of een benadering waar recreatie en beleving in de open ruimte de bovenhand nemen.¹⁹⁹ Bij de idyllische benadering worden kwaliteiten zoals overzichtelijkheid van de samenleving, sociale herbergzaamheid, kleinschaligheid, gezondheid, authenticiteit... geprojecteerd op de plattelandssamenleving en de landbouwactiviteit.²⁰⁰ Vanuit deze perceptie wil men de 'rurale

idylle' van het landschap behouden en zo mogelijk versterken, en nieuwe ontwikkelingen afremmen. De andere groep ziet de open ruimte als een groen decor voor ervaringen en vermaak.²⁰¹

De landbouw kan inspelen op deze nieuwe maatschappelijke behoeftes, door een 'verbreding' van de landbouw. Hoevetoerisme, het maken van producten die afgeleid zijn van de landbouw, nieuwe activiteiten op het bedrijf zoals zorgverlening en natuur- en landschapszorg zijn voorbeelden van deze verbreding. Voor landbouwers is dit een bron van extra inkomsten. Tegelijkertijd is deze aanpak, waarbij de groene ruimte grotendeels in handen van de landbouw blijft, voor steden veel efficiënter en goedkoper dan het aanleggen van sectorale groenvoorzieningen. Bovendien is dit ook voor bewoners aantrekkelijker, uit oogpunt van hechting, gevarieerdheid, ongedwongenheid en herkenbaarheid.²⁰²

Het gebruik van de open ruimte wordt dus veel breder dan voordien (toen de open ruimte hoofdzakelijk werd gebruikt voor het produceren van voedsel). Bijgevolg vervult deze ruimte ook een belangrijke maatschappelijke rol. Zo bestudeerde Hans Leinfelder recentelijk de rol van open ruimte als publieke ruimte: open ruimte als een plek waar sociaal-culturele verschillende individuen en maatschappelijke groepen met elkaar worden geconfronteerd en kennis kunnen nemen van elkaar.²⁰³ Om deze rol te kunnen vervullen, moet de open ruimte toegankelijk en bruikbaar worden gemaakt voor een gevarieerde groep mensen.²⁰⁴ Open ruimte kan ook een belangrijke rol spelen voor de identiteitsvorming van individuen en maatschappelijke groepen, opnieuw vanuit de veronderstelling dat deze ruimte toegankelijk en openbaar wordt gemaakt.²⁰⁵

201 Ibidem, p. 313

202 HERNGREEN, R., *De 8^{ste} transformatie: over planning en regionale identiteit*, Uitgeverij Blauwdruk, Wageningen, 2002, p. 63

203 LEINFELDER, H., *Open Ruimte*

204 Ibidem, p. 303

205 HERNGREEN, R., *De 8^{ste} transformatie*

196 LOFVERS, W., MUSCH, M., 'Het platteland', Oase, nr. 63, 2004, p. 3

197 LEINFELDER, H., *Open Ruimte als Publieke Ruimte: Dominante en alternatieve planningsdiscoursen ten aanzien van landbouw en open ruimte in een (Vlaamse) verstedelijkende context*, Academia Press, Gent, 2007, p. 201

198 METZ, T., *Pret! Leisure en landschap*, NAI Uitgevers, Hoofddorp, 2002, p. 182

199 Hans Leinfelder vermeldt hierbij de auteurs Hemel, Z., Van Uum, E. en Albrechts, L. in LEINFELDER, H., *Open Ruimte*, p. 312

200 LEINFELDER, H., *Open Ruimte*, p. 313

CONTEXT EN MOGELIJKHEDEN IN HET STUDIEGEBIED

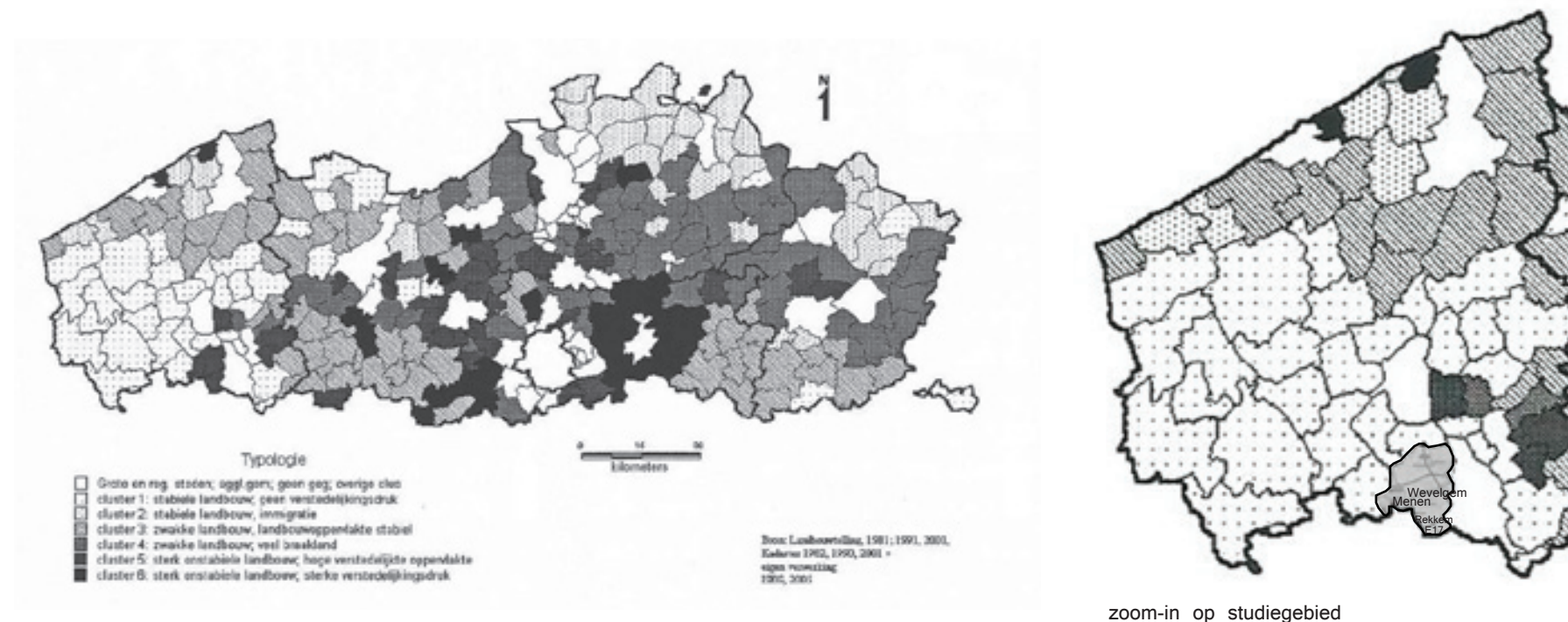
In bovenstaande beschouwingen wordt het platteland tegenover de stad gesteld. De tegenstelling van stad en platteland is een eeuwenoud thema. Sinds eeuwen is er enerzijds de aantrekkingskracht van de stad en haar mogelijkheden, bescherming en gelijktijdig de bron van vertier en ondergang, en anderzijds het verlangen naar de ongerepte natuur, de plaats om in harmonie te leven zoals de Romeinse schrijvers het reeds verwoordden.²⁰⁶ Deze tegenstelling is in de regio Tourcoing-Kortrijk, zoals in vele gebieden, vandaag echter niet zo helder; je kunt hier overal fragmenten van stedelijkheid ontwaren. Een lang proces heeft tot een sterk versnipperd gebied geleid.²⁰⁷ De structuur van dit landschap is niet eenduidig en het onderscheid tussen stad en platteland is moeilijk te bepalen.

206 DUBOIS, M., 'Gevuld Vlaanderen', *Kunsttijdschrift Vlaanderen*, nr. 347, 2013, p. 4

207 Een kort overzicht van dit proces werd in het hoofdstuk 'context' geschetst.

Desalniettemin wordt dit landschap tot op vandaag nog ervaren als anders ten opzichte van de steden. Tussen de bebouwde deeltjes van het vernevelde landschap door is er nog relatief veel openheid aanwezig. Deze openheid is voor een groot stuk te wijten aan de perifere ligging die de regio's aan beide kanten van de grens eeuwenlang gehad hebben. De laatste decennia is de stedelijke druk op deze open ruimte vergroot. Hiervan getuigt onderstaande kaart, die de ruimtelijke en stedelijke druk op de landbouw weergeeft. Het studiegebied behoort tot één van de weinige gebieden in zuidelijk West-Vlaanderen waar de ruimtelijke druk zo hoog is. De komst van de snelweg en de vervaging van de landsgrens hebben hier zeker een belangrijke rol in gespeeld. Een gebied dat vroeger relatief ongemoeid werd gelaten vanwege de perifere ligging, komt steeds meer onder druk, zeker ten gevolge van de centrale ligging binnen de Eurometropool en bij uitbreiding binnen gans Europa.

Het gebied dat in deze masterproef bestudeerd wordt, situeert zich in deze regio uiterst strategisch om een belangrijke rol te vervullen als een open ruimte met grote maatschappelijke betekenis: centraal in de grensoverschrijdende regio en langs de snelweg. Door hier een kwalitatieve open ruimte te creëren, kan men enerzijds tegemoetkomen aan de vraag van de bewoners naar een ruimte voor recreatie en natuur. Anderzijds kan de kwaliteit van het landschap ook een belangrijke troef zijn voor de internationale uitstraling van deze regio. De leegte in dit landschap die door de grens gegenereerd werd, krijgt een nieuwe betekenis.



Op deze kaart valt het studiegebied onder de cluster 'sterk onstabiele landbouw; hoge verstedelijkte oppervlakte'. De kaart is een weergave van de diversiteit van het Vlaamse Platteland van 1981 tot 2001, gebaseerd op de landbouwellingen van 1981, 1991 en 2001.

(ALLAERT, G., DE MEULDER, B., VAN HUYLENBROECK, G., VAN HECKE, E., MEERT, H., *Randvoorwaarden voor duurzaam agrarisch ruimtegebruik in een verstedelijkte netwerksamenleving: deel 1 duurzame productie- en consumptiepatronen*, Brussel, 2005, p. 16)

(ingezoomde kaart met aangeduid studiegebied: eigen verwerking)

3.2. PLANVORMING

VOORSTEL VOOR EEN GROOT, REGIONAAL EN GRENDOVERSCHRIJDEND PARK

Leiedal en het ADU Lille kwamen in 1993 tot het voorstel om een regionaal en grensoverschrijdend park te realiseren. Beide regio's hadden immers een nood aan groenruimtes en konden zich bijgevolg makkelijk scharen achter dit idee. De initiatiefnemers zijn zich bewust van de grote betekenis van het ruimtelijk beeld van het landschap: enerzijds voor de nieuwe programma's van recreatie en natuur, anderzijds voor het algemeen beeld van de Eurometropool.

DEROOSE'S PARK VOOR DE METROPOOL

UITGANGSPUNTEN

Paul Deroose ontwerpt een 'Park voor de Metropool.' Een eerste belangrijk uitgangspunt van Deroose is dat hij het stedelijk gebied Rijsel-Kortrijk als een grootstad ziet. Deroose vergelijkt dit gebied met steden als Los Angeles en Milaan:

*'Het ontbreken van natuurlijke barrières leidt tot een urbanisatiepatroon dat vergelijkbaar is met dat van grootsteden zoals Los Angeles en Milaan. Het wegvallen van de Europese binnengrenzen confronteert ons met het gegeven van een feitelijke grootstad.'*²⁰⁸

208 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost*, 1994, p. 28



Situering van het plangebied in de regio Rijsel - Kortrijk (PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal Park*, niet gepubliceerde bundel, 1994, p. 28)

Een tweede belangrijk uitgangspunt is de onderkenning van de vraag naar een kwalitatieve en ecologische leefkwaliteit. Paul Deroose stelt dat er een grote nood is aan openbare groene ruimte. Deze noodzaak is veel dringender van in de 19^{de} eeuw, waar de vrije tijd nog erg beperkt was en een esthetische visie op het landschap slechts bij een kleine elite bestond, schrijft de ontwerper.²⁰⁹ Met deze twee vaststellingen wil Deroose de lezer overtuigen dat een park in dit gebied bijzonder waardevol zou zijn. Een park dat ingezet wordt voor openbare recreatie, wel te verstaan; Deroose doelt op een park waar de Eurometropolitanen zich kunnen ontspannen, rust kunnen zoeken en elkaar kunnen ontmoeten.

De idee dat het opnemen van publieke, recreatieve functies een belangrijk aspect is bij het ontwerpen van de open ruimte, speelt in belangrijke mate in de Scandinavische parken die ontworpen werden vanaf de jaren '30 van de twintigste eeuw. Deze parken vormen duidelijk een belangrijke referentie voor Deroose, aangezien hij in de wedstrijd bundel een aantal van die parken vernoemt als referentieprojecten. De landschapsarchitect volgde ook een (landschaps)architectuuropleiding in Kopenhagen.²¹⁰ De houding ten opzichte van parken als belangrijke open, publieke ruimtes voor recreatie was onder andere het centrale thema van het bijzonder invloedrijke werk van de Deense landschapsarchitect Sørensen: *Parkpolitik i Sogn og Købstad* (Parkpolitiek in stad en land).²¹¹ Dit boek, dat in 1931 gepubliceerd werd, vat aan met een reeks foto's van publieke open ruimtes waar mensen zich ontspannen: een beeld van jonge kinderen die spelen met het water van een brandkraan, tennissende mensen op verschillende tennisbanen naast elkaar... Met deze foto's en in teksten celebreerde Sørensen de rol van open ruimtes in het sociale leven en de cultuur van dorpen en steden.²¹² Sørensen zal een belangrijke invloed hebben op de Scandinavische parken die na 1930 ontworpen werden. Hij ontwierp ook zelf een aantal belangrijke parken, waaronder het park in Klampenborg dat Deroose aanhaalt als een beeld dat hij voor ogen heeft voor het toekomstige Park voor de Metropool.

209 Ibidem, p. 72

210 In deze opleiding wordt zowel architectuur als landschapsarchitectuur onderwezen.

211 SØRENSEN, C.T., *Parkpolitik i Sogn og Købstad*, Christian Ejler's Forlag, Copenhagen, 1931

212 WARPOLE, K., *Here comes the sun: architecture and public space in twentieth-century European culture*, Reaktion Books Ltd, Londen, 2000, pp. 88-89

HET PARK

VORMGEVING

De ruimte die in de Lynchanalyse niet aangeduid wordt als 'gebied met min of meer eenvormige bebouwing', definieert Deroose als park. De landschapsarchitect schermt de nevel in deze open ruimte af met beplantingsschermen, om zodoende een contrast tussen de open en bebouwde ruimte, zoals naar voor komt in de Lynchanalyse, te creëren.

Paul Deroose wil het gebied dus opnieuw een duidelijke structuur geven, waarbij een tegenstelling tussen stad en open ruimte heerst. De analyse van deze ontwerper en de ontwerphouding die eruit volgt, zijn nog schatplichtig aan de traditionele stad. In 1993, wanneer Deroose de plannen voor het park maakte, publiceerde de architect Stefano Boeri het werk 'Il territorio che cambia'.²¹³ In dit boek stelt Boeri dat de nevelstad op een andere manier geanalyseerd moet worden. Dit landschap is immers op een andere manier gestructureerd dan het traditionele landschap. Waar vroeger een evenwicht was tussen principes van differentiatie en variatie tussen homogene en verschillende delen van de stad, werken deze principes vandaag tussen alle kleine deeltjes van de nevelstad.²¹⁴ Een analyse van dit landschap door de synoptische blik van bovenaf en de subjectieve, sequentiële blik, alsook de vroegere tegenstellingen zoals centrum en periferie, werken niet meer voor deze nevelstad. Daarom analyseert Boeri gebieden op een andere manier, waarbij hij 'eclectische atlanten' ontwikkelde. Daarin brengt hij satelliet- en luchtfoto's, kaarten, foto's in het veld en typologische diagrammen samen, om op die manier een veelzijdige blik te hebben op de situatie.

Het ontwerp van Paul Deroose probeert het contrast tussen de bebouwde en open ruimte te herstellen. Zodoende wordt ook het verschil tussen park en niet-park duidelijk. Of de grenzen van het park, die zeer grillig zijn, ook op een andere manier gemarkeerd worden, werkt Paul Deroose niet uit in de bundel. De ontwerper maakte wel een schematische kaart met voorbeelden van ruimtelijke en functionele 'contactpunten', maar daarbij wordt niet aangegeven of deze contactpunten ook ruimtelijk gearticuleerd zouden worden.

213 BOERI, S., LANZANI, A., MARINI, E., *Il territorio che cambia*, Segesta, Milaan, 1993

214 BOERI, S., 'Notes for a Research Program', in: KOOLHAAS, R., BOERI, S., KWINTER, S., TANZI, N., *Mutations*, ACTAR, Bordeaux, 2000, p. 165

De grenspost wordt door Deroose gezien als een belangrijke toegangspoort tot het park. De snelweg is voor hem immers de grootste reden om hier een park met een belangrijke publieke functie te realiseren. De grenspost met het informatiecentrum en het monument functioneert hierbij als attractor: het is een uiterst bereikbare, zichtbare en herkenbare plek.²¹⁵ Het informatiecentrum zelf biedt bovendien een zicht op het park en promoot ook de streek. Op die manier wil Deroose de bezoekers van dit centrum ook verleiden tot een bezoek aan het park. Door de grenspost op een dergelijke manier in te richten, zal een gevarieerde groep mensen worden samengebracht in het park en wordt het publieke karakter van deze ruimte versterkt.

INSPELEN OP BESTAANDE FUNCTIES

Het ontwerp van Paul Deroose speelt sterk in op de functies die vandaag aanwezig zijn in het gebied. Woningen en landbouw worden behouden in het toekomstige park. Om deze functies goed te kunnen afstemmen op het nieuwe park, worden er echter enkele aanpassingen aangegeven. Zo stelt Deroose een reconversie van de landbouw voor, die zou kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van het park. Enerzijds stelt hij een reconversie naar een extensieve veeteelt, hertenteelt en schapenteelt voor die rekening houdt met de recreatieve roeping. Anderzijds stelt hij ook voor om bestaande boerderijen te gebruiken om er (deels) andere functies in onder te brengen, zoals een manège, gite d'étape, jeugdherberg, centrum voor natuurstudie, halteplaats voor wandelaars, fietsers en ruiters.

Een dergelijke verbreding van de landbouw was in het begin van de jaren '90 nog een vrij jonge gedachte; in het beleidsdomein kwam multifunctionele landbouw voor het eerst ter sprake in het midden van de jaren '80.²¹⁶ Paul Deroose heeft het in de wedstrijd bundel over de uitdaging om 'met de landbouwers tot een consensus te komen omtrent een langetermijnvisie op hun activiteit in dit gebied'.²¹⁷ Hij haalt hierbij een toen recente poging voor een gelijkaardig project in Nederlands Limburg aan, dat weinig resultaten had opgeleverd; 'de boer vreest immers

gereduceerd te worden tot parkwachter'²¹⁸, schrijft Deroose. In de beginjaren was de verbreding van de landbouw inderdaad geen vanzelfsprekende zaak. Landbouwers waren immers gewend dat voedselproductie de voor de landbouwers op het lijf geschreven functie was en dat efficiëntieverbetering door schaalvergroting en, indien mogelijk, intensivering de beste weg was.²¹⁹ Het is dan ook moeilijk om vertrouwen te krijgen in een geheel andere wijze van produceren omdat 'de samenleving' dat vraagt.²²⁰ De overheid heeft hier een belangrijke rol in gespeeld door subsidiemaatregelen, waardoor een nog steeds groeiend aantal landbouwers de weg van verbreding kiest.²²¹

Paul Deroose zoekt een manier om de bestaande functies in het gebied te laten inspelen op de recreatieve functies. Voor de landbouw stelt hij een reconversie voor die inspeelt op de recreatieve activiteiten. Anderzijds geeft Deroose ook de recreatieve activiteiten geen vrij spel: hij wijst er nadrukkelijk op dat activiteiten die de rust verstoren, niet kunnen in dit gebied.²²² Hij wil immers een park creëren die een sfeer van rust en kalmte uitstraalt. Door de functies die momenteel aanwezig zijn in het gebied te behouden, wordt de identiteit van het gebied voor een groot deel bewaard. Hierdoor wordt de hechting met het landschap zowel voor de bewoners in en rond het park als voor de recreatiezoekers grotendeels behouden.

218 Ibidem, p. 38

219 VAN DEN HAM, A., HENNEN, W.H.G.J., *Kansen voor tachtig procent verbreding: Een studie naar verbreding van de landbouw in Alblasterwaard/Vijfheerenlanden*, LEI, Den Haag, 2001, p. 68

220 Ibidem

221 AMBORSKI V., Departement Landbouw en Visserij, afdeling Monitoring en Studie, *Verbreding in land- en tuinbouw, Stand van zaken in 2011*, Brussel, 2012, via via: http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docat-tachments/20120719_focusrapport_verbreding.pdf

222 Ibidem, p. 34

215 De term 'attractor' ontleen ik aan Tummers, L.J.M en Tummers-Zuurmond, J.M., zie TUMMERS, L.J.M, TUMMERS-ZUURMOND, J.M., *Het land in de stad: de stedenbouw van de grote agglomeratie*, Uitgeverij THOTH, Bussum, 1997

216 VLAAMSE OVERHEID, *Toestandsrapport voor verbrede landbouw*, 2007, p. 2, via <http://www2.vlaanderen.be/landbouw/downloads/volt/68.pdf>

217 PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem*, 1994, p. 38

PARC DU FERRAIN

UITGANGSPUNTEN

De initiatiefnemers van dit project willen dit landelijk gebied in het hart van de sterk verstedelijkte regio opwaarderen. Dit doen de ontwerpers voornamelijk door wandelroutes doorheen het gebied te ontwerpen. Daarnaast hebben ze de bedoeling om zones met een ecologische waarde te valoriseren. Het basisdoel van dit project is de bescherming van deze open ruimte. De initiatiefnemers vinden dit gebied enerzijds waardevol vanuit landschappelijk oogpunt, anderzijds ook door de recreatieve waarde. De bewustmaking van de waarde van dit gebied aan het grote publiek zien deze ontwerpers als een eerste stap om het gebied te beschermen. Om dit te bereiken wordt het gebied benoemd tot park. Naast de fysieke ingrepen worden ook informatieverstrekking en sensibilisering als belangrijke aspecten aanzien.

PARK

· INSPELEN OP HET BESTAANDE

De ontwerpers halen verschillende elementen aan die het landschap karakteriseren. Bij het uittekenen van de paden spelen de ontwerpers in op deze karakteristieke elementen. Zowel de centrale 'boucle du coeur du parc' als de paden die dwars door het park lopen, gaan langs de 'becque de Neuville', het 'Manoir aux loups' en andere bezienswaardigheden. Ook de interessante zichten vanop deze paden worden aangeduid. Naast de paden zijn de ingrepen in het gebied minimaal. De ontwerpers valoriseren dit gebied niet door sterke landschappelijke ingrepen in het gebied, maar door een juiste situering van de nieuwe paden, die de meest karakteristieke en waardevolle elementen in het landschap zichtbaar maken. Bestaande functies worden zonder aanpassingen behouden. Het 'Manoir aux loups' en enkele hoeves worden wel aangeduid als plekken waar er informatie over het park zou kunnen verstrekt worden.

· DEFINIËREN VAN HET PARK

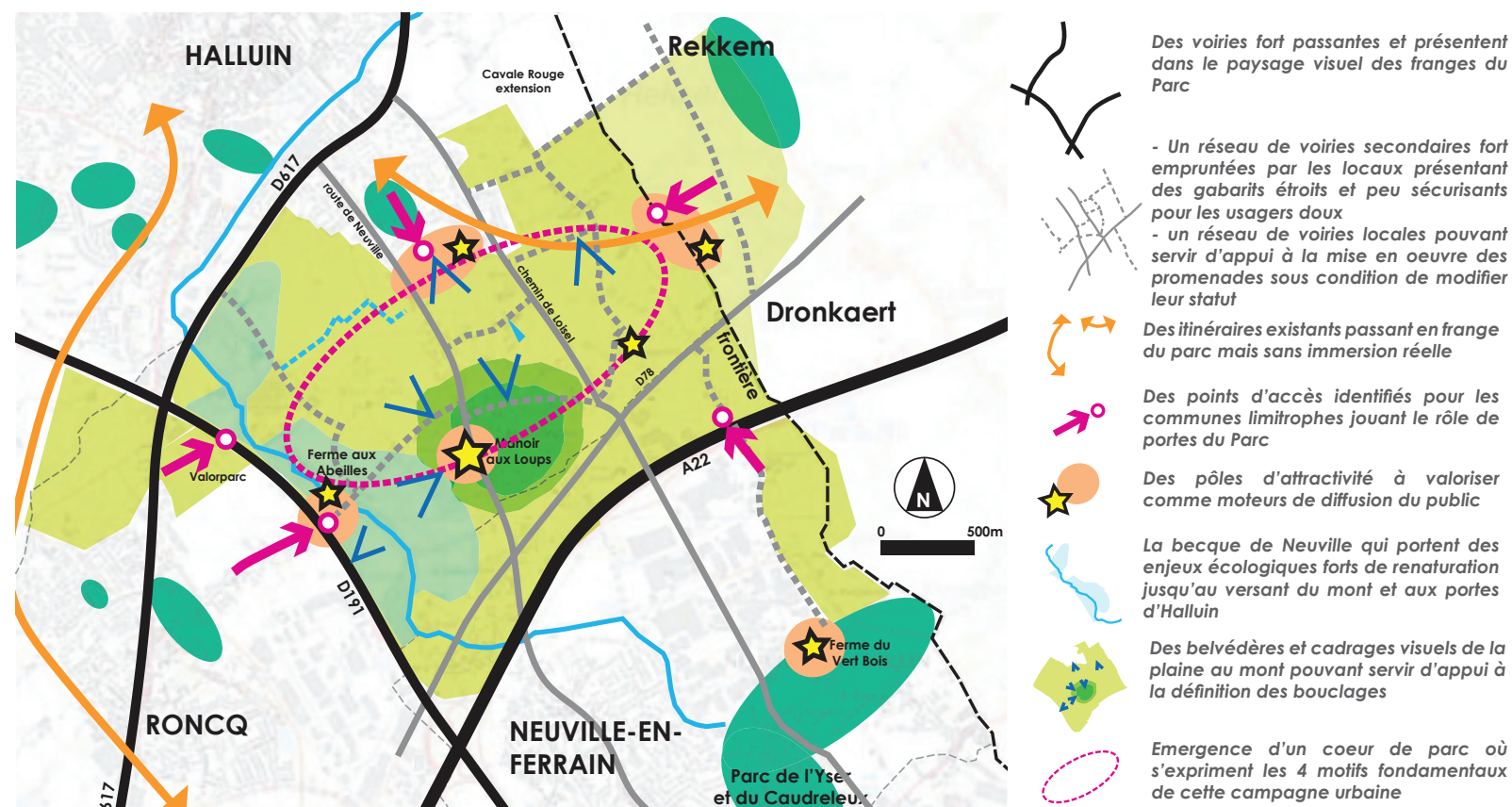
Door het gebied te bestempelen als park, willen de ontwerpers een soort medium creëren waardoor er over het gebied kan gecommuniceerd worden. Het gebied krijgt een naam, en door te focussen op de karakteristieke elementen die reeds in het park aanwezig zijn, wordt een specifieke identiteit gekoppeld aan dit park.

De ontwerpers leggen ook een grote nadruk op de toegang en de begrenzing van het park. De belangrijkste toegangspunten willen ze duidelijk markeren aan de hand van poorten. Dit is een strategie die bijvoorbeeld ook in het Parkbos Gent toegepast wordt. Ook hier worden aan de belangrijkste infrastructuur in het gebied en op de overgangen tussen deelgebieden portalen geplaatst, die de aanwezigheid van het park duidelijk markeren voor passanten. Net als het parkgebied in Neuville-en-Ferrain, zijn de randen van dit gebied eerder grillig en is er een sterke vervlechting met bebouwing en infrastructuur. De schaal van dergelijke parkgebieden laat een afbakening en markering van het park met klassieke elementen - zoals hekwerk - niet toe.²²³ Daarom is de puntsgewijze markering aan de belangrijkste toegangen van het park een goede strategie om het verschil tussen park en niet-park te markeren. In het Parc du Ferrain zullen ook de paden een andere materialisatie hebben om het

verschil te versterken.²²⁴ Op de plannen zien we een duidelijke tegenstelling tussen park en niet-park, groen en bebouwing. In de realiteit is dit onderscheid echter minder sterk. Ook in het met groen aangeduide gebied zijn lintbebouwing, woonwijken en industriegebouwen aanwezig. Het verschil tussen groen en niet groen op de kaart, tussen park en geen park, wordt hoofdzakelijk gecreëerd door het gebied te definiëren door het af te bakenen met poorten en het een naam te geven.

223 LEINFELDER, H., *Open Ruimte*, p. 341

224 BERNARD, J., *Parc du Ferrain*, gesprek met HAUSSE, B., Lille, 10 januari 2014



Kaart met hoofdprincipes

LILLE METROPOLE, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013, p. 72)

3.3. REFLECTIES

De parken kennen een andere betekenis toe aan de gebieden waar ze voorzien worden. De zones die als park bestempeld worden, krijgen een naam: het 'Park voor de Metropool', het 'Parc du Ferrain'. De ontwerpen willen de benoeming tot park bevestigen en het verschil tussen het parkgebied en het niet-parkgebied duidelijk maken. Paul Deroose geeft het parkgebied zodanig vorm zodat er een sterk ruimtelijk contrast ontstaat met de omliggende gebieden. Bij het ontwerp van het Parc du Ferrain zijn de ingrepen op het parkgebied relatief minimaal. Hier bevestigen de ontwerpers het verschil met het omliggende gebied door het parkgebied af te bakenen met poorten.

Een belangrijke vraag bij het ontwerpen van een park van dergelijke schaal, is hoe omgegaan wordt met de bestaande activiteiten in het park. Beide projecten in het studiegebied behouden de bestaande functies. Paul Deroose geeft aan hoe deze functies aangepast kunnen worden om in te spelen op de nieuwe activiteiten. Het platteland wordt hierbij dus niet beschouwd als een 'leeg land' dat naar behoefte kan ingericht worden voor de stedelijke consument.²²⁵ De identiteit van het landschap wordt op die manier voor een deel behouden.

We kunnen ons wel vragen stellen bij de identiteit van het grensland in deze ontwerpen. Hoewel de bestaande functies behouden blijven in de ontwerpen, krijgt het gebied een andere betekenis. Het voordien onbestemde en vergeten grensland wordt een park. De leegte in dit grensland, die gegenereerd werd door de grens, wordt bestemd, afgebakend en ontworpen als een ruimte voor publieke recreatie. De open ruimte wordt op die manier behouden, maar het specifieke grenskaracter verdwijnt voor een groot deel door het gebied een nieuwe betekenis als park te geven.

In beide ontwerpen is er bovendien weinig aandacht voor de eigenheid van dit grensland. In het grensoverschrijdende park van Paul Deroose lijken de grens en het grensverleden volledig op te lossen. Enkel op de grens is er nog een symbolische verwijzing. Ook de aanpak voor het Parc du Ferrain - dat de landsgrens als rand heeft, omdat men enkel op Frans grondgebied wil ageren - is geen gevolg van reflecties over de specificiteit van dit grensland.

De herinterpretatie van het grensland is binnen de gedachte van de Eurometropool en het verdwijnen van de Europese binnengrenzen een logische stap. Het zou volgens mij echter interessant zijn wanneer bij deze herinterpretatie ingespeeld wordt op de specificiteit en de sterktes van dit grensland. Ik wil hierbij niet stellen dat we ons moeten vasthechten aan alles wat we vandaag aan de grens en het grensland connoteren. De kenmerken van de grens kunnen heroverwogen worden, waarbij bekeken kan worden welke karakteristieken in de toekomst waardevol zullen blijven. Deze karakteristieken zouden de uitgangspunten kunnen zijn voor een herinterpretatie van dit gebied. Er zou bijvoorbeeld kunnen ingespeeld worden op de verschillen in het grensland, het samenspel van einde en begin, de onbestemdheid of de dubbelzinnigheid van dit gebied.

De benoeming tot park, zoals in de bestudeerde ontwerpen, is in die zin misschien te eenduidig voor dit veelvormige landschap. Het gebied zou een betekenis kunnen krijgen die niet meteen in een categorie te vatten is, maar inherent is aan het grensland. Een ontwerp waarbij geen eenduidige functie of betekenis wordt nagestreefd, maar vertrekt vanuit de karakteristieken van het grensland en deze karakteristieken organiseert.

²²⁵ Hiervoor wordt gewaarschuwd in het artikel 'Het platteland' van Willemijn Lofvers en Marcel Musch. Zie LOFVERS, W., MUSCH, M., 'Het platteland', Oase, nr. 63, 2004, p. 3

V. EIND- BESCHOUWINGEN

De verschillende plannen die bestudeerd worden in deze masterproef, tonen aan dat de houdingen ten opzichte van dit grenslandschap langs de snelweg veranderen. Deze veranderende houdingen zijn een reactie op de nieuwe betekenis die aan dit grensland toegekend wordt. Binnen de Eurometropool is de grens niet langer een einde, maar een nieuw begin. De ontwerpen die gemaakt werden voor dit grensland vanaf de jaren '90, willen de ambities van de grensoverschrijdende metropool verbeelden en de gemeenschappelijkheid binnen deze regio vieren.

De veranderende houdingen hebben betrekking tot de drie basiselementen: grens, snelweg en landschap. In verschillende plannen wordt nagedacht over de manier waarop de ambities van de regio kunnen verbeeld worden op de grens: een symbool voor de Eurometropool, een plek waar de interactie en culturele integratie binnen de metropool tot stand kunnen komen... Wat de automobilisten zien vanop de snelweg, moet de regio op een goede manier representeren. Daartoe orkestreert het ene ontwerp het landschap gezien vanop de snelweg zodat een meer gestructureerd landschapsbeeld wordt getoond, een ander ontwerp steekt het bestaande landschap weg en vervangt het door nieuwe representaties. In verschillende plannen krijgt het landschap een nieuwe betekenis als park.

De karakteristieken van de grens en het grensland worden nauwelijks opgenomen in de ontwerpen. Zo gaan de ontwerpen grotendeels voorbij aan de sterktes van de verschillen in dit grensgebied. Enkel binnen de paviljoenen op de grens wordt met de thema's taal, grens en uitwisseling gewerkt. Volgens mij zouden de verschillen binnen deze regio, naast de gemeenschappelijkheid die men wil verbeelden, ook een waardevolle insteek kunnen betekenen voor de landschappelijke ontwerpen.

Daarnaast wil ik ook stellen dat de plannen een rijkere dimensie zouden kunnen hebben als er meer aandacht zou zijn voor de ambivalentie van dit landschap. Het grensland is altijd al een samenspel geweest van zowel voor- en achterkant, einde en begin, representatie en alledaagse werkelijkheid. Binnen de veranderende context krijgt het gebied een andere betekenis binnen

het kader van de Eurometropool, maar het zal ook altijd - of toch op lange termijn - op de grens van de nationale systemen blijven liggen. Bij het ontwerp van dit grensland zou ook deze ambivalentie naar voor kunnen komen.

We kunnen ons ook vragen stellen bij de nieuwe betekenis als park die verschillende ontwerpen aan dit gebied geven. Misschien kan dit landschap zijn specificiteit behouden door een minder eenduidige betekenis aan het gebied toe te kennen, die inspeelt op de karakteristieken van het grensland.

De ontwerpen die aan bod komen in deze scriptie, bieden ons een kader om na te denken over de mogelijke landschappelijke toekomst van dit gebied. Het is duidelijk dat de context binnen dit gebied verandert, en het grensland opnieuw geïnterpreteerd kan worden. Daartoe kunnen de karakteristieken die van oudsher met het grensland gepaard gaan, heroverwogen worden en mee de basis vormen voor een ontwerp voor dit landschap. Op die manier kan ingespeeld worden op de specificiteit van dit grenslandschap.

BIBLIOGRAFIE

UITGEGEVEN BRONNEN

BOEKEN

ALLAERT, G., DE MEULDER, B., VAN HUYLENBROECK, G., VAN HECKE, E., MEERT, H., *Randvoorwaarden voor duurzaam agrarisch ruimtegebruik in een verstedelijkte netwerksamenleving deel 1: duurzame productie- en consumptiepatronen*, Federaal Wetenschapsbeleid, Brussel, 2005

APPLEYARD D., LYNCH K., MYER J.R., *The View from the Road*, MIT PRESS, Cambridge, 1966

BAMERJEE, T., SOUTHWORTH, M. (red.), *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch*, MIT Press, Cambridge, Londen, 1990

BOERI, S., 'Notes for a Research Program', in: KOOLHAAS, R., BOERI, S., KWINTER, S., TANZI, N. (red.), *Mutations*, ACTAR, Bordeaux, 2000

BOERI, S., LANZANI, A., MARINI, E., *Il territorio che cambia*, Segesta, Milaan, 1993

CATTOOR, B., DE MEULDER, B., *Figures infrastructures: an atlas of roads and railways*, SUN architecture, Amsterdam, 2011

DEHAENE, M., DE MEULDER, B., *Atlas - Fascikel 1: Zuidelijk West-Vlaanderen*, Anno'02, Kortrijk, 2001

DESPORTES, M., *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace - siècle*, Gallimard, Paris, 2005

DEVOLDERE, L. (red.), *Grens/Frontiere 1713-2013*, Ons erfdeel vzw, Rekkem, 2013

EKER, M., VAN HOUTUM, H. (red.), *Grensland: atlas, essays en ontwerp*, Blauwdruk, Eindhoven, 2013

EVERAET, H., *Landbouw en ruimte*, L.E.I.-publicaties, Brussel, 1992

GREGOIRE, J.M., *Autosnelwegen in België: ontstaan en verwezenlijking*, Uitgeverij Simon Stevin, Brussel, 1985

GRILLET-AUBERT, A., GUTH, S. (red.), *Déplacements Architectures du transport: territoires en mutation*, Editions Recherches et Ipraus,

Paris, 2005

HAUCK T., KELLER R. en KLEINEKORT, V. (red.), *Infrastructural urbanism: addressing the in-between*, DOM publishers, Berlin, 2011

HEEREMA, P., *Routes! Startboek routeontwerp*, Esergroen, Amsterdam, 2008

HERNGREEN, R., *De 8ste transformatie: over planning en regionale identiteit*, Uitgeverij Blauwdruk, Wageningen, 2002

HOULET, J., *Eléments pour une théorie du paysage autoroutier*, Autoroutes du Sud de la France, 1993

HVATTUM, M., BRENNAN, B., ELVEBAKK, B., KAMPEVOLD LARSEN, J. (red.), *Routes, Roads and Landscapes*, Ashate Publishing Limited, Farnham, 2011

INTERCOMMUNALE VERENIGING VOOR DE AUTOWEG E3, *Europaweg E3*, Lannoo, Gent, 1973

JACOBS, S., 'Landschap zonder plek. Pleidooi voor een landschapsarchitectuur in België', in: VANDERMARLIERE, Katrien (red.), *Het landschap. Vier internationale landschapsontwerpers*, de Singel, Antwerpen, 1995, pp. 125-138

LARKIN, D., *Frederik Law Olmsted: Designing the American landscape*, Universe Publishing, New York, 1998

LEINFELDER, H., *Open Ruimte als Publieke Ruimte: Dominante en alternatieve planningsdiscoursen ten aanzien van landbouw en open ruimte in een (Vlaamse) verstedelijkende context*, Academia Press, Gent, 2007

LYNCH, K., *The image of the city*, MIT Press, Cambridge, Londen, 1960

MAUCH, C., ZELLER, T., *The world beyond the windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Ohio University Press, Athens, 2008

MERRIMAN, P., *Driving spaces*, Blackwell Publishing, Malden, 2007

METZ, T., *Pret! Leisure en landschap*, NAI Uitgevers, Hoofddorp, 2002

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN WEDEROPBOUW, *het groenplan*, Top en Fot, Brussel, 1958

NIJENHUIS, W., VAN WINDEN, W., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007

PRELORENZO, C., ROUILLARD, D., *La métropole des infrastructures*, A. et J. Picard, 2009

RAJARAM, P.K., GRUNDY-WARR, C. (red.), *Borderscapes: Hidden Geographies and Politics at Territory's Edge*, University of Minnesota Press, Minneapolis en Londen, 2007

SCHÜTTE R., *Bouwen aan de snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2002.

SHANNON, K., SMETS, M., *The landscape of contemporary infrastructure*, NAI Publishers, Rotterdam, 2010

SWARZER, M., *Zoomscape, architecture in motion and media*, Princeton Architectural Press, New York, 2004

TUMMERS, L.J.M., TUMMERS-ZUURMOND, J.M., *Het land in de stad: de stedenbouw van de grote agglomeratie*, Uitgeverij THOTH, Bussum, 1997

URRY, J., *Sociology beyond societies, mobilities for the twenty-first century*, Routledge, Londen, 2000

VAN DEN HAM, A., HENNEN, W.H.G.J., *Kansen voor tachtig procent verbreding: Een studie naar verbreding van de landbouw in Alblasserwaard/Vijfheerenlanden*, LEI, Den Haag, 2001

VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., IZENOUR, S., *Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form*, The MIT Press, Cambridge, Londen, 1977

VIRILIO, P., *Vitesse et Politique*, editions galilée, Paris, 1977

WALDHEIM, C., *The Landscape Urbanism Reader*, New York, Princeton Architectural Press, 2006

WARPOLE, K., *Here comes the sun: architecture and public space in twentieth-century European culture*, Reaktion Books Ltd, Londen, 2000

ZELLER, T., *Driving Germany: The landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, Oxford, 2007

TIJDSCHRIFTEN

COREMANS, K., 'Landschap van snelwegen', in Archis, nr. 10, 2000, pp. 23-29

DE MEULDER, B., VANDENBROUCKE, T., 'Het Leie-Schelde-interfluvium: theater van de bricolage', Oase, nr. 63, 2004, pp. 110 - 141

DUBOIS, M., 'Gevuld Vlaanderen', in Kunsttijdschrift Vlaanderen, nr. 347, 2013, pp. 2-8

HONDERMARCQ H., 'L'esthétique de la route', in La Technique Routière, nr. 2, 1961, pp. 41-62

LOFVERS, W., MUSCH, M., 'Het platteland', Oase, nr. 63, 2004, pp. 2-13

LOOTSMA, B., 'From above, the tumult - under the paving stones, the beach', in 2G, nr. 62, 2012, pp. 18-25

N.N., Routes : Revue générale des routes et des archéodromes, nr. 478, juli-augustus 1972

PECHERE, R., 'Réflexions sur les autostrades', in La Gazette Illustrée des amateurs de jardins, nr. 29, l'Imprimerie Darantiere, Dijon, 1969

VERENIGING DER BELGISCHE WEGENCONGRESSEN, De Wegentechniek: tijdschrift van de vereniging der Belgische wegencongressen, vol. XVIII nr. 1, maart 1973

KRANTEN

N.N., 'Crevits bestelt masterplan voor grenspost in Rekkem', De Standaard, 7 november 2013

N.N., 'De E3 open tussen Kortrijk en Rijsel', Kortrijks Handelsblad, 9 november 1972

N.N., 'De Lille à la Belgique, d'un coup d'accélérateur', La Voix du Nord, 1 november 1972

N.N., 'E3 Kortrijk-Rijsel voor verkeer opengesteld: Een Europees gebeuren, aldus minister Schuman', Het Volk, 6 november 1972

N.N., 'Het vervoercentrum Lauwe-Aalbeke-Rekkem', Kortrijks Handelsblad, 27 oktober 1972

N.N., 'Samedi, ont été inaugurés les tronçons autoroutiers Lille-Courtrai et Bergues-Méteren', La Voix du Nord, 7 november 1972

BROCHURES

COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE, LEIEDAL, ASBL, VZW REKKEM-FERRAIN, *Reconversieproject voor de vroegere grenspost*, Communauté Urbaine de Lille, Lille, 2003

INTERCOMMUNALE VERENIGING VOOR DE AUTOWEG E3, *De E3 werken aan de grens België-Frankrijk*, s.d.

INTERCOMMUNALE VERENIGING VOOR DE AUTOWEG E3, *De E3 werken tussen Waregem en Gent*, s.d.

N.N., *E3 route Internationale: Portugal Finland*, s.d.

NIET UITGEGEVEN BRONNEN

PLANNEN, STUDIES, NOTA'S

· ARCHIVALIA

- Kortrijk, Archief Agentschap Wegen en Verkeer

Kortrijk, Archief Agentschap Wegen en Verkeer, DIRECTIE DER WEGEN KORTRIJK, *Bepanting E17-autoweg sectie 1: van km 0,00 - km 0,975*, schaal 1/10.000, 1976, inventarisnummer E3/RDK 11.B.3 - E3/RDK 11.B.4

Kortrijk, Archief Agentschap Wegen en Verkeer, DIRECTIE DER WEGEN KORTRIJK, *Bepanting E17-autoweg sectie 2: van km 0,975 - km 1,958*, schaal 1/10.000, 1976, inventarisnummer E3/ RDK 11.B.3 - E3/RDK 11.B.4

Kortrijk, Archief Agentschap Wegen en Verkeer, DIRECTIE DER WEGEN KORTRIJK, *Bepanting E3-autoweg sectie 2, 2^{de} gedeelte: P. 1.958,47 - P. 2.916,29*, schaal 1/10.000, s.d., inventarisnummer E3/RDK 12.B.4/RDK 12.B.6

Kortrijk, Archief Agentschap Wegen en Verkeer, DIRECTIE DER WEGEN KORTRIJK, *Bepanting E3-autoweg sectie 2, P. 1958,47 - km 2916,29*, schaal 1/10.000, 1976, inventarisnummer E3/ RDK 12.B.4/RDK 12.B.6

Kortrijk, Archief Agentschap Wegen en Verkeer, DIRECTIE DER WEGEN KORTRIJK, *Bepanting E3-autoweg sectie 2, P. 2916,29 - 3834,33*, schaal 1/10.000, s.d., inventarisnummer E3/ RDK 12.B.4/RDK 12.B.6

Kortrijk, Archief Agentschap Wegen en Verkeer, *niet getitelde werf-foto's*, 1968-1971, geen inventarisnummer

- Lille, Archief Lille Métropole

AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME, LEIEDAL, *het talenpaviljoen, eerste nota*, niet gepubliceerd document, 1996

AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME, LEIEDAL, *Rekkem : een plaats die verdeelt wordt een plaats van samenwerking*, niet-gepubliceerde bundel, 1996

ART&DESIGN, *Grenspost Rekkem-Ferrain: concept*, niet gepubliceerde bundel, 2000

ART&DESIGN, *Het bezoekerscentrum Rekkem-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, 2001

ART&DESIGN, *Uitbreiding van het thema 'taal en communicatie' met het thema 'uitwisseling'*, niet gepubliceerde bundel, 2001

BARNOUW, P., *Interreg II Programma: Rijkswacht, douane en politie*, niet gepubliceerd document, 2001

BARNOUW, P., *Interreg II Programma: Studie parkeerproblematiek*, niet gepubliceerd document, 2001

COPIT-GPCI, *Het paviljoen van de talen van Europa*, niet gepubliceerd presentatiedocument, 1997

CRUYSBERGHS, P., *Over grenzen en uitwisseling*, niet gepubliceerde tekst, 2001

EUBELIUS, LDG, *Concretisering project bezoekerscentrum*, niet gepubliceerd document met juridisch advies, 2001

EUBELIUS, LDG, *Concretisering project bezoekerscentrum: samenvatting van de kernpunten*, niet gepubliceerd document met juridisch advies, 2001

EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 1998

EVENT, *Het paviljoen van de talen van Europa: ontwerp*, niet gepubliceerde bundel, 2000

INTERCOMMUNALE LEIEDAL, AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME, *Voorstellen voor de omvorming van de site van de grenspost op de E17-A22 te Rekkem en voor de aanleg van de omgeving*, niet gepubliceerde tekst, s.d.

INTERCOMMUNALE LEIEDAL, *Coûts d'exploitation Rekkem-Ferrain : Hypothèse*, niet gepubliceerd document, 2001

MISSION OPERATIONELLE TRANSFRONTALIERE, *Etude des possibilités de montage institutionnel pour le projet de la plate-forme transfrontalière de Rekkem : rapport intermédiaire, phase 1*, niet gepubliceerd rapport, 1998

MISSION OPERATIONELLE TRANSFRONTALIERE, *Etude des possibilités de montage institutionnel pour le projet de la plate-forme transfrontalière de Rekkem : rapport intermédiaire, phase 2*, niet gepubliceerd rapport, 1999

MISSION OPERATIONELLE TRANSFRONTALIERE, *Etude des possibilités de montage institutionnel pour le projet de la plate-forme transfrontalière de Rekkem : note de synthèse et conclusions*, 1999

PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993

PAUL DEROOSE EN PARTNERS, *Studie grenspost Rekkem Regionaal park*, niet gepubliceerde bundel, 1994

PAYSAGES, *Etude poste-frontière Rekkem*, niet gepubliceerde wedstrijd bundel, 1993

TEMPORA, JNC, SIT, *Voorstellen voor de herinrichting van de E17-A22 grenspost te Rekkem en voor de aanpassing van de omgeving*, niet gepubliceerde bundel, 2001

TETRA, *Meningen van reizigers, meningen van bewoners*, niet gepubliceerde bundel, 1995

TETRA, *Reconversion de la plate-forme de Rekkem Approche de la fréquentation prévisionnelle*, niet gepubliceerde bundel, 2001

TEUCHIES, H., *Inhoudelijk programma*, niet gepubliceerd document, 2001

- Menen, Stadsarchief Menen

INTERCOMMUNALE LEIEDAL, *Industriezone L.A.R.: ontwerp bestemmingsplan*, schaal 1/10.000, 1971

· OVERIGE

DELBAERE D., *En Marge... Paysage et biodiversité des délaissés et accotements infrastructurels de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai : Rapport intermédiaire*, 2012

HAUSSE, B., *Note technique: proposition pour le réaménagement du poste frontière dans le cadre d'une réflexion sur la création d'un réseau transfrontalier d'espaces naturels*, Lille, 2013

LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE, *Carte de localisation des sites d'intérêt écologique et paysager et des liaisons douces à créer vers un réseau d'espaces naturels transfrontalier*, s.d.

LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE, *Espace Naturel Métropolitain: Cahier des Clauses Techniques Particulières*, Lille, 2013

LILLE METROPOLE, AGENCE DE PAYSAGE BOCAGE, AXECO, NU DESIGN, *Vers le parc du ferrain: étude pré-opérationnelle sur la valorisation écologique et paysagère du Ferrain entre Halluin/Roncq et Neuville-en-Ferrain*, niet gepubliceerde bundel, Lille, 2013

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, *Bermbeheersplan voor de autosnelweg A14/E17 Provincie West-Vlaanderen: Vanaf de Franse grens tot de Oost-Vlaamse grens*, 2006

EINDVERHANDELINGEN EN DOCTORATEN

CATTRYSSE, T., DE WAEPENAERE, S., *Lijnstad E40: Onderzoek naar de hedendaagse netwerkstad*, niet gepubliceerd eindwerk, Universiteit Gent, Gent, 2010

PELEMAN, D., *Les hommes de la route, Engineering the urban society of the modern roads in Belgium, 1889-1962*, niet gepubliceerd proefschrift, Universiteit Gent, Gent, 2013

SCHEIRLYNCK, B., *De evolutie van de snelweg als ontwerpogave: infrastructuur en landschapsarchitectuur*, niet gepubliceerd eindwerk, Universiteit Gent, Gent, 2000

TOEBAK, K., *Grensoverschrijdend Natuurbeleid tussen Nederland en Vlaanderen: case: Grenspark De Zoom-Kalmthoutse Heide*, niet gepubliceerd eindwerk, Universiteit Gent, Gent, 1999

INTERNETBRONNEN

DOWNLOADBARE DOCUMENTEN (laatst bekeken op 23 mei 2014)

AMBORSKI V., DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ, afdeling Monitoring en Studie, *Verbreiding in land- en tuinbouw: Stand van zaken in 2011*, Brussel, 2012, via: <http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/>

[docattachments/20120719_focusrapport_verbreiding.pdf](#)

BOELEN, L., 'Mobility all over, A story about floating heritage passing by', Urban unlimited, via: [http://www.urbanunlimited.nl/uu/downloads.nsf/10/52274B296A967049C1256B1700785E34/\\$file/Mobility+all+over+2001.pdf](http://www.urbanunlimited.nl/uu/downloads.nsf/10/52274B296A967049C1256B1700785E34/$file/Mobility+all+over+2001.pdf)

SUMRESEARCH, TRANSITEC, *Mobiliteit en bereikbaarheid van de eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai*, 2011, via: http://nl.eurometropolis.eu/fileadmin/user_upload/Divers/Documentation/Mobilit%C3%A9_FR_NL_BD.pdf

MONTASELL I DORDA, J., CALLAU I BERENQUER, S., *The baix Llobregat agricultural park (Barcelona): an instrument for preserving, developing and managing a periurban agricultural area*, 2008, p. 1, via http://www.vlm.be/SiteCollectionDocuments/Rurality%20near%20the%20city/rnc_proceeding_callau_06.08.08.pdf

VLAAMS BOUWMEESTER, *Rapport over het ontwerpend onderzoek: 'Welke toekomst voor de inkompoorten aan de grenzen?': Herinrichting en hergebruik van voormalige douanekantoren*, 2009, via <http://www.vlaamsbouwmeester.be/files/201eb10602064539962e391c8567d888.pdf>

VLAAMSE OVERHEID, *Inventarisatie van de voor het Vlaams ruimtelijke beleid relevante ruimtelijke ontwikkeling in de buurregio's en op transnationaal niveau*, 2007, via http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/rsv/studies/docs/buurregios/studie_eindrapport_inv_buurregios_transnationaal_100807.pdf

VLAAMSE OVERHEID, *Toestandsrapport voor verbrede landbouw*, 2007, via <http://www2.vlaanderen.be/landbouw/downloads/volt/68.pdf>

VLAAMSE OVERHEID, *Vlaamse beleidsstrategie ten aanzien van Noord-Frankrijk*, 2005, via <http://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/vlaamse-beleidsstrategie-ten-aanzien-van-noord-frankrijk-strategie-politique-de-la-flandre-l-gard-du-nord-de-la-france>

WEBSITES (laatst bekeken op 23 mei 2014)

http://europa.eu/about-eu/eu-history/1990-1999/index_nl.htm

<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=2334>

<http://nl.eurometropolis.eu/>

http://omgeving.be/blog/projecten/portalen-parkbos_gent/

<http://rsv.vlaanderen.be/RSV/Strategischeprojecten/Zoeknaarprojecten/Projecten/projld/40>

<http://www.aalbeke.be/over-aalbeke/bezienswaardigheden/sjouwer>

<http://www.giswest.be/landschapsatlas>

<http://www.linternaute.com/sortir/sorties/parcloisir/parc-archeologique/arche-odrome.shtml>

http://www.transportcentrum-lar.be/historiek_LAR_nl.php

<http://www.village-catalan-a9.fr/articles-1/26-12-les-services-du-village-catalan/>

<http://www.voka.be/west-vlaanderen/nieuws/2013/11/voka-enthousiast-over-plannen-voor-rekkem-ferrain/>

<http://www.wegenenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/ecologisch-bermbe-heer/bermbesluit.html>

<http://www.wegen-routes.be/>

<http://www.wirtz nv.be/projecten/openbaar/bremweide/>

<https://www.google.be/maps/>

<http://www.vlaanderen-fietsland.be/fietsroutes-deelgemeente.php?id=1157>

<http://fietsrouteplanner.vlaanderen-fietsland.be/default.aspx?gemeente=rekke m&lat=50.7860124000&lon=3.1622287000>

<http://nl.wikiloc.com/wikiloc/view.do?id=5373311>

<http://www.menen.be/producten/fiets-en-wandelroutes>

GEOGRAFISCHE KAARTEN

GRAAF DE FERRARIS, *Kabinetskaarten van de Oostenrijkse Nederlanden opgenomen op initiatief van Graaf de Ferraris, Kaart Meenen*, schaal 1:25.000, 1777, via http://www.geoweb.ugent.be/atlas/blad/index/uid/000010287229_19-1/search/byKeyword/query/menen/page/1/latitude//longitude//radius/

MILITAIR GEOGRAFISCH INSTITUUT, *Topografische kaart van België, Kaart Menen 28/8*, schaal 1/10.000, Brussel, 1966

MILITAIR GEOGRAFISCH INSTITUUT, *Topografische kaart van België, Kaart Moeskroen 29/5*, schaal 1/10.000, Brussel, 1966

NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT, *Topografische kaart van België, Kaart Menen 28/8*, schaal 1/10.000, Brussel, 1977

NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT, *Topografische kaart van*

België, Kaart Moeskroen 29/5, schaal 1/10.000, Brussel 1978

NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT, *Topografische kaart van België, Kaart Wervik-Menen 28/7-8*, schaal 1/20.000, Brussel, 2001

NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT, *Topografische kaart van België, Kaart Mouscron-Zwegem 29/5-6*, schaal 1/20.000, Brussel, 1999

NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT, *Topografische kaart van België, Kaart Kortrijk-Harelbeke 29/1-2*, schaal 1/20.000, Brussel, 1999

VANDERMAELEN, *Kaart Courtray*, schaal 1:20.000, 1855, via http://www.geoweb.ugent.be/atlas/blad/index/uid/000010287230_7-13/search/byKeyword/query/Kortrijk/page/1/latitude//longitude//radius/

VANDERMAELEN, *Kaart Menin*, schaal 1:20.000, 1855, via http://www.geoweb.ugent.be/atlas/blad/index/uid/000010287230_6-16/search/byKeyword/query/menen/page/1/latitude//longitude//radius/

MONDELINGE BRONNEN

BERNARD, J., *Beplantingsplannen uit 1975-1976*, gesprek met PYPE, S, VANHOVE, A., Kortrijk, 6 januari 2014

BERNARD, J., CADRON, L., DE PELSMAEKER, I., NOTTEBOOM, B., *Het werk van Paul Deroose: Reconversie grenspost en omgeving Rekkem-Ferrain en landschapsonwerpen voor bedrijven in West-Vlaanderen*, gesprek met DEROOSE, P., Jabbeke, 15 november 2013

BERNARD, J., *De A22 tussen Lille en Rekkem*, gesprek met DELBAERE, D., 26 november 2014

BERNARD, J., *De aanleg van de autosnelweg*, telefonisch gesprek met NOË, A., 24 maart 2014

BERNARD, J., *Huidige ideeën voor de reconversie van de grenspost door kabinet Hilde Crevits*, VOKA en stad Menen, gesprek met DE CLERCK, A., Kortrijk, 29 oktober 2013

BERNARD, J., *Parc du Ferrain*, gesprek met HAUSSE, B., Lille, 10 januari 2014

BERNARD, J., *Plannen Rekkem-Ferrain na 1992*, gesprek met DESBUISSON P., Lille, 11 oktober 2013

BERNARD, J., *Planvorming ter hoogte van Rekkem-Ferrain*, gesprek met DEBAERE K., Gent, 8 mei 2014