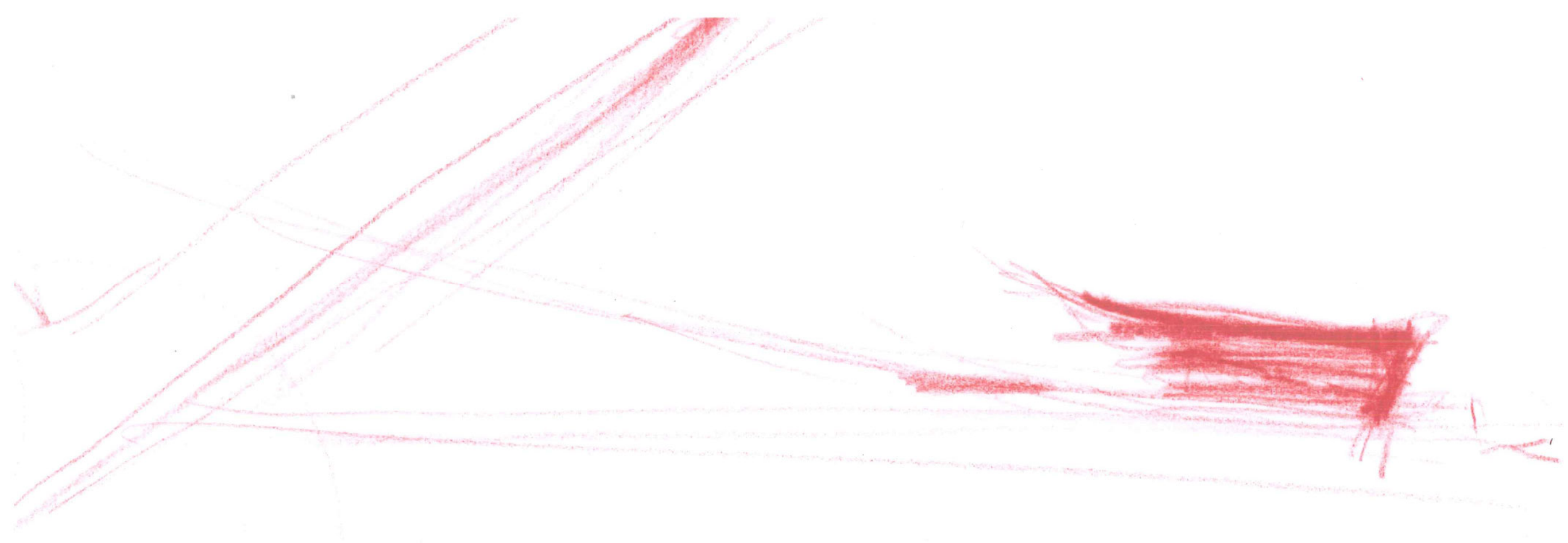


Marc Bellocq
Jan De Cuiper
Robert Morduch TV



OO903A

Volledige studieopdracht voor het oprichten van een beroepsopleidingscentrum (transport)
(administratief gebouw, opleidingslokalen en stelplaats voor opleidingsvoertuigen)

Gelegen te Transportzone LAR, Menen *(Kortrijk)*

inhoud van de offerte

de plaats	I
historisch onderzoek	II
presentatie van de zaak <i>(indicatie van de hoofdfuncties)</i>	III
gebouw 1 (G1) <i>(logistiek, administratie en leslokalen)</i>	IV
zichten op gebouw 1 (G1)	V
gebouw 2 (G2) <i>(transport, instructeurs en schuilplaats)</i>	VI
zichten op gebouw 2 (G2)	VII
opbouw van het landschap	VIII
duurzaam bouwen	IX
conceptnota	a
beeldmateriaal	b
globale raming	c
verdere organisatie planproces	d
kostenbeheersing	e
samenwerkingsverbanden voor uitvoering	f
publicatiemateriaal voor de projectbrief Vlaamse Bouwmeester (CD-rom)	g

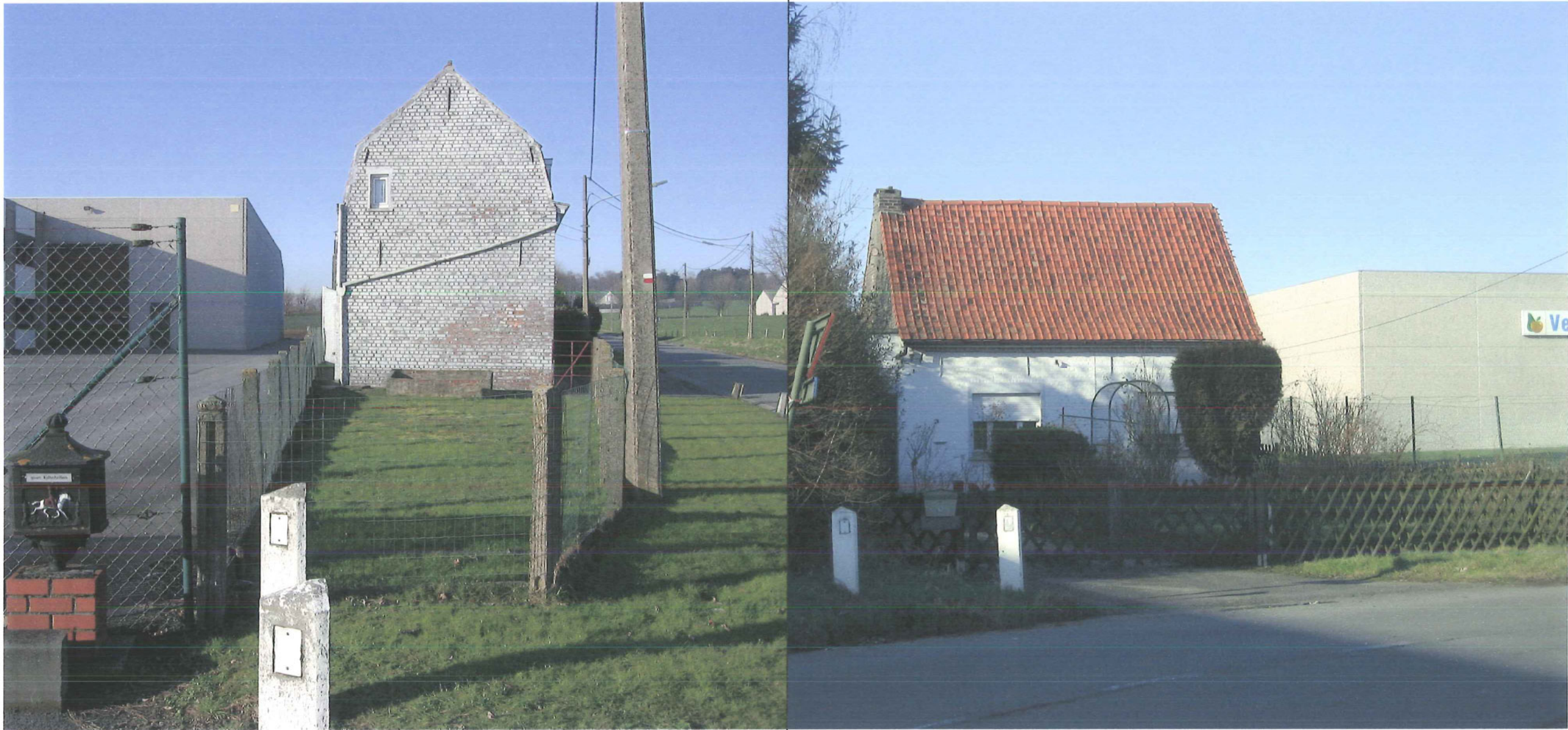
de plaats

I





00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen







historisch onderzoek

II



Situering van de plek in de wereld.

Lauwe lag als klein landelijk dorp aan de rechteroever van de wispelturige Leie. De komst van vlasindustrie betekende een ommekeer in de betrekkelijke rust die Lauwe kenmerkte. Vooreerst op familiale basis en later door de industrialisatie veroorzaakte de vlasnijverheid een ware transformatie van de plaatselijke gemeenschap tussen 1850 en 1950. Een plaatselijke gouden eeuw. Na het verval van de vlasindustrie, ingezet na WO II bleef Lauwe verder groeien, maar als een suburbaan gebied. Niet alleen op bestuurlijk vlak werd Lauwe een deel van Menen, ook ruimtelijk maakte het volwaardig deel uit van Menen. Lauwe is vandaag, anno 2006, een residentiële gemeente, met op haar grondgebied de autosnelweg E17 met de daaraan gelinkte L.A.R. transport- en distributiezone met overslagstation.

De plek Zoeken naar het verhaal

Elke plek is uniek en wordt *de plek* met haar eigen verhaal. Zo ook *de plek* waar vandaag de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB) de ambitie heeft om op haar eigen terreinen binnen de L.A.R. – transport- en distributiezone te Menen-Lauwe een opleidingscentrum te bouwen.

Duurzaam bouwen is pas zinvol als het kadert in een duurzame samenleving. Hoe ambitieus het project ook mag zijn, het maakt steeds deel uit van een ruimer geheel. Het negeren van die omgeving kan op termijn nefaste gevolgen hebben, zowel voor het gebouwde als het landschap. Er is ontegensprekelijk een relatie tussen gebouw (microvlak) en omgeving (meso en macrovlak).

In dit deel willen we dieper ingaan op die relatie. Dat dit geen overbodige onderneming is blijkt duidelijk wanneer we vandaag kijken hoe de L.A.R.-site zich nestte in het glooiende landschap van Lauwe en Rekkem. De ruimtelijke contouren geven blijk van een harde confrontatie tussen site en omgeving als een niet helende wonde.

Om het verhaal van *de plek* hoorbaar, tastbaar en voelbaar te krijgen is het nodig om in de diepte te graven. Het binnenste buiten keert van het terrein. Op het risico zowel bruikbare als niet bruikbare elementen te ontdekken. Zelfs het niet bruikbare kan later toch nuttig blijken.

“Het verre verleden zal misschien zelfs, als zijnde vreemder en (op het eerste gezicht) onherkenbaar, makkelijker intrigeren, makkelijker de aandacht en de interesse opwekken (...). Alle onderwerpen zonder onderscheid – alles wat ooit is geweest – kunnen, in principe, historische belangstelling wekken” (Jo Tollebeek en Tom Verschaffel, 1992).

Een stelling die we hier ten volle kunnen onderschrijven, al is er volgens ons meer. Het verleden bestuderen om het verleden kan dan nuttig en relevant zijn, maar het reikt verder. Vooreerst blijkt dat problemen van vandaag zich ook al vroeger (in vergelijkbare vorm) hebben voorgedaan. Of om het met een cliché te zeggen: *l’histoire se repète*.

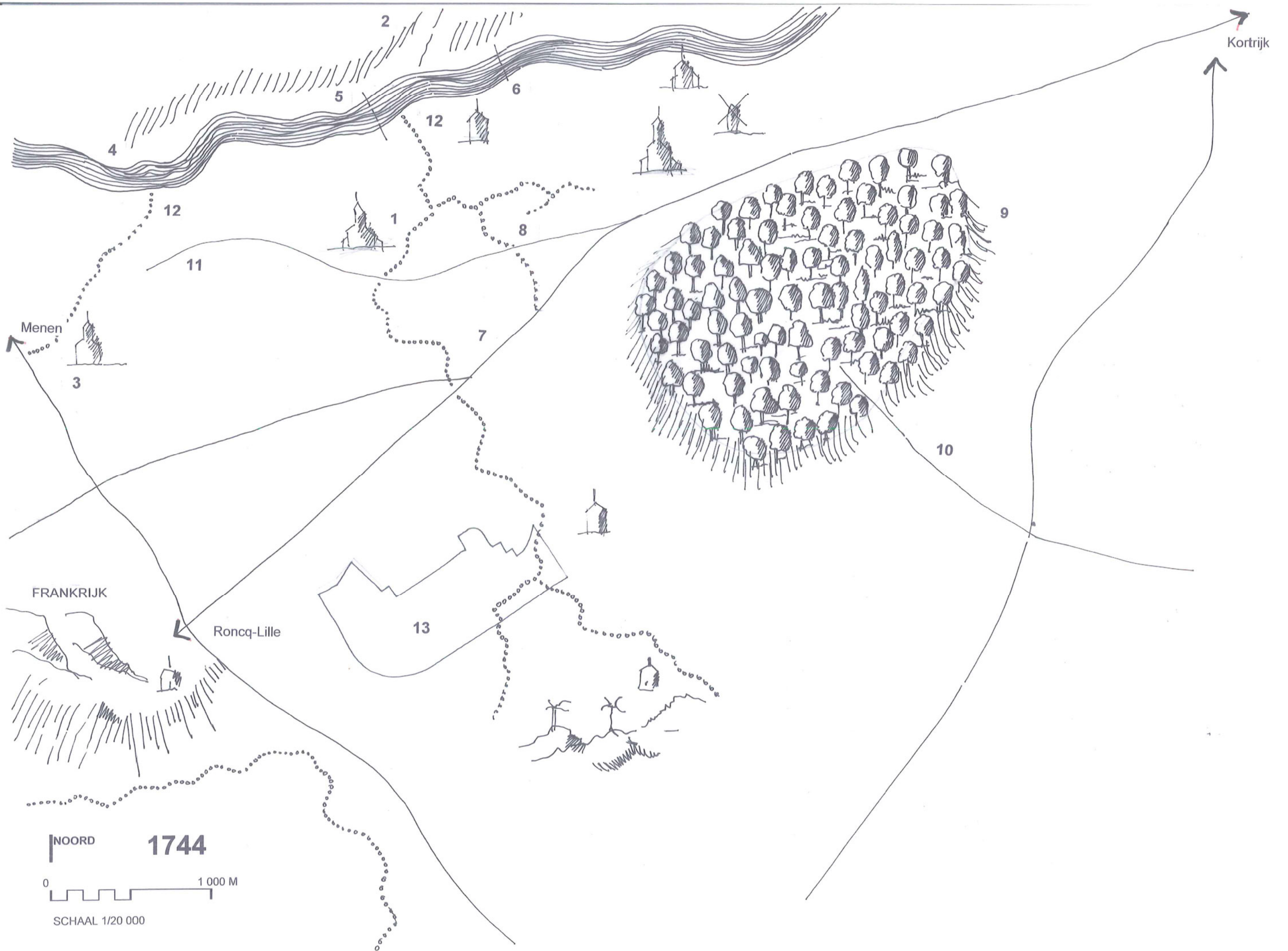
Ten tweede komt historische kennis van pas bij het opmaken van een balans. Door het verleden te kennen kan worden nagaan welke de gevolgen waren van bepaalde oplossingen. Gevolgen zowel positief als negatief. Kortom met terug te kijken, in de analytische betekenis van het woord, kunnen we ook beter aanknopen met het verleden.

Hoe het verhaal van *de plek* nu concreet vertellen? Hoe pak je dat precies aan? De geschiedenis heeft door de eeuwen heen heel wat betrouwbare bronnen voorgebracht. Waarvan kaarten er één van is. Het levert ons een betrouwbare en objectief beeld van de landinrichting op, als het ware een momentopname. Gewoonweg die kaarten naast elkaar leggen vertelt ons vanwaar we komen. Die analyse koppelen aan de algemene en plaatselijke geschiedschrijving leert ons in heel wat gevallen het waarom van sommige veranderingen en ze in hun context te begrijpen. Fotografisch materiaal zijn niet alleen leuke herinneringen aan vervlogen tijden, maar gekoppeld aan het vorige geeft ze een meerwaarde dienstig bij het reconstrueren van het verhaal.

Dit is nu precies wat we hier hebben ondernomen. Dit onderzoek ook ingegeven om dit als instrument in te zetten, niet alleen tijdens het ontwerpproces zelf, maar doorloopt tijdens de bouw. Immers tijdens het bouwproces komen allerlei vragen naar boven, waarbij het verhaal van *de plek* antwoorden kan geven. Het graven naar het verleden loopt dus gewoon door, parallel aan de realisatie van het bouwproject. De analyse wordt hier niet als een afgerond geheel beschouwd. Niet als eindpunt van een onderzoek, vandaar we er ook geen slotconclusie aan koppelde, al was het om niet belast te worden met het ‘de moraal van het verhaal’ –syndroom.

1. Plan Eugène-Henri FRICKX 1744 schaal 1/ 135 000





Menen

Kortrijk

FRANKRIJK

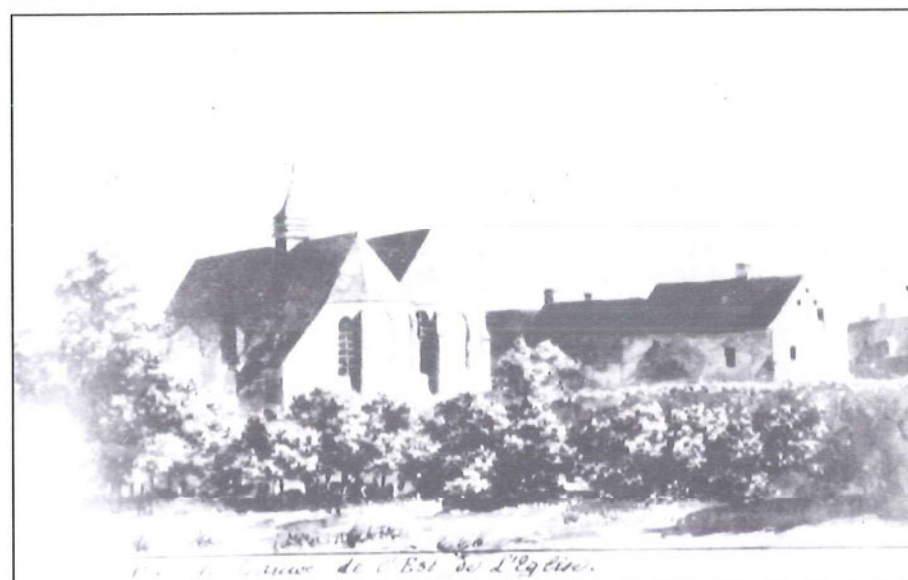
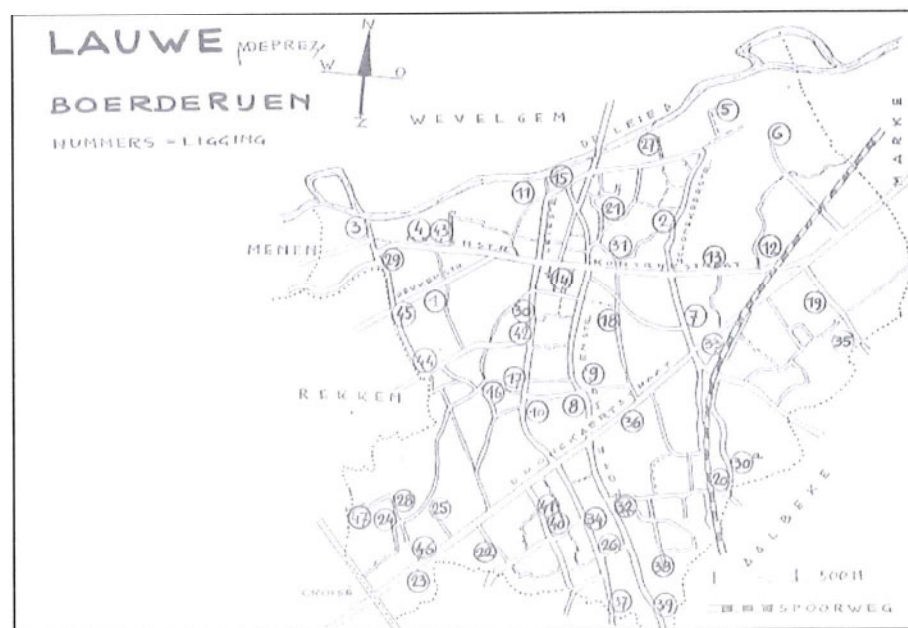
Roncq-Lille

NOORD

1744

0 1 000 M

SCHAAL 1/20 000



Lauwe Molen en omgeving.
Moulin et environs.

De Frickx kaart van de Nederlanden werd opgemaakt tijdens het Oostenrijks Bewind (1713-1795).

De figuratieve kaart toont pogingen om naast de belangrijkste wegen kenmerkende topografische gegevens weer te geven.

De kronkelende Leie is niet alleen zichtbaar ze draagt als het ware het landschap in de ogen van de cartograaf. Als structurend element in het landschap zal ze de volgende eeuwen een determinerende rol vervullen.

Een vaste oeververbinding ontbrak en mens en dier waren aangewezen op, al dan niet regelmatige, veerdiensten. Om het centrum van Wevelgem aan de overzijde van de Leie te bereiken maakte bewoners en reizigers gebruik van de veerboot aan 't Veerke in de Leiestraat. De veerdienst behoorde toe aan de abdij *ten Goudberge* in Wevelgem.

Een andere veerdienst bevond zich in *Schonekeer*.

De waterlopen vormen een belangrijk bestanddeel van de kaart en zijn duidelijk weergegeven.

Lauwe (ic. Lauw) is één van de vele dorpen tussen Mene en Kortrijk aan de oevers van de Leie.

Kenschetsend is de wijze van voorstelling van het wegennet op de kaart en zich beperkend tot wat we vandaag als doorgaand verkeer benoemen. De cartograaf van dienst maakte gebruik van twee evenwijdige stippellijntjes om ze aanschouwelijk te maken. Een contrast met de waterlopen die in volle lijnen zijn weergegeven.

De bebouwing beperkt zich tot het weergeven van herkenningspunten in het landschap, zoals de parochiekerk, kapel, enz. Aanvullend maakte hij gebruik van sjablonen om opmerkelijke gebouwen, zoals, windmolens, burchten, boerderijen in kaart te brengen.

De huidige Dronckaertstraat, van Romeinse oorsprong, fungeerde als de steenweg tussen Kortrijk-Roncq-Lille.

Duidelijk zichtbaar is de Lauwbergstraat die verbinding maakt tussen de steenweg en de dorpskern van Lauwe en haar weg verderzet via de Menestraat naar het naburige Rekkem (ic. Reckem).

Meldingswaard is de aanduiding van een omvangrijk boscomplex ten zuidoosten van de Dronckaertstraat.

Een boscomplex dat zich uitstrekte over een groot deel van het toenmalige Marke en Aalbeke en via een baan verbinding gaf met de verderop gelegen dorpen Aalbeke en Rollegem. Het boscomplex lag op de plek waar vandaag de verkeerswisselaar E17 en E403 ligt.

Tot op vandaag zijn restanten van dit eeuwenoude boscomplex terug te vinden.

1. het dorpscentrum Lauwe
2. het dorpscentrum van Wevelgem
3. het dorpscentrum van Rekkem
4. de Leie
5. de veerdienst 't Veerke
6. de veerdienst aan Schonekeer
7. de steenweg tussen Kortrijk-Roncq-Lille, de huidige Dronckaertstraat
8. de Lauwbergstraat
9. het boscomplex
10. de baan naar Aalbeke
11. de baan naar Rekkem, beken die in de Leie uitmonden
12. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
- 13.

2. Ferrariskaart 1777 schaal 1/ 25 000



MEENEN
OU
AIENEN

WELCHEM

VERGE DE MENIN

MARCKE

JALWE

RECKEM

HALLUIN

XELBEKE

TOURQUET BOULLEUX

ROLLECHEM

RIJNOSTOUT

BLANCOUR MAILLIS

CROISE CHEMIN

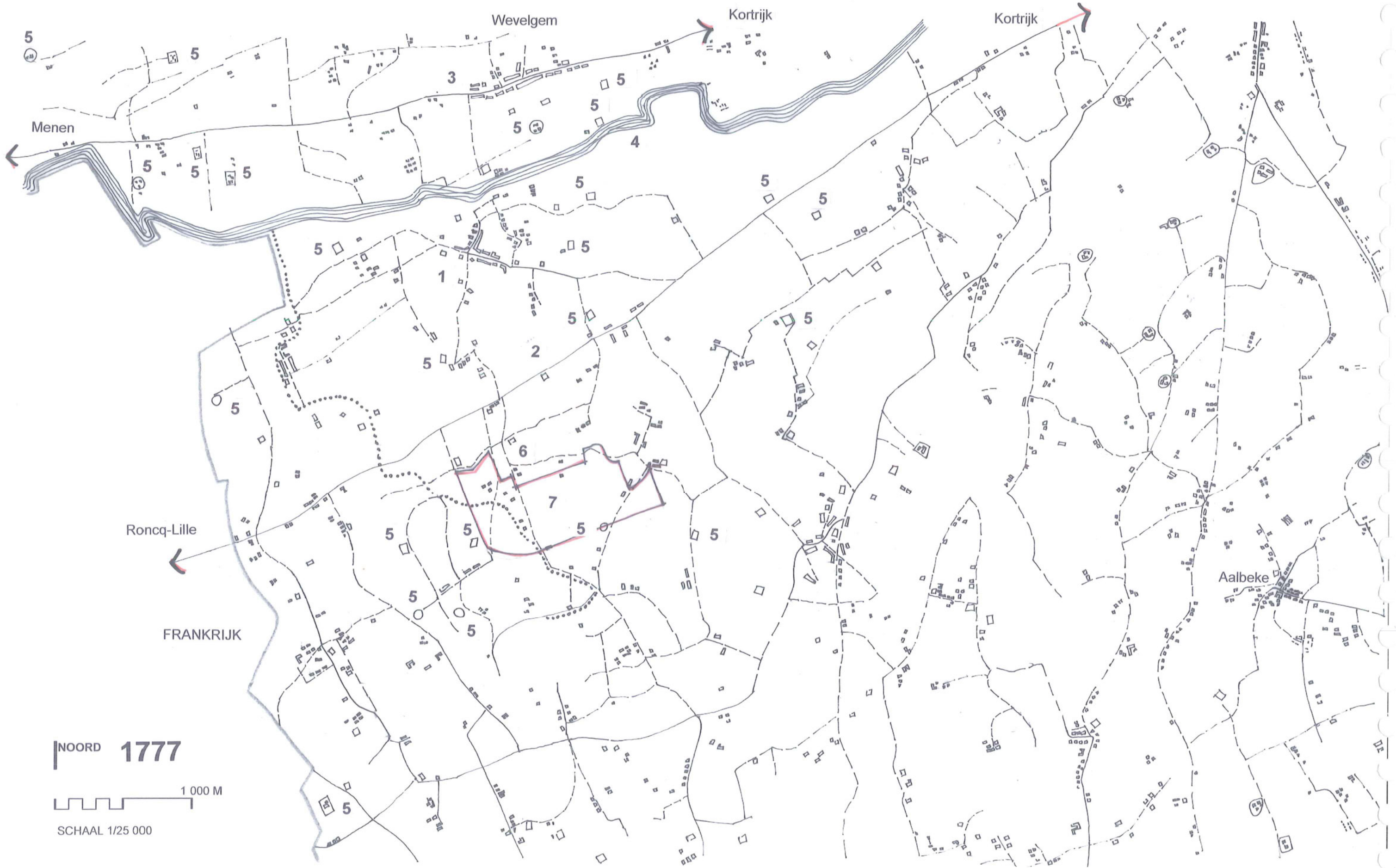
NET PORCEST

NEVECOTEN

TOUQUET DEGRUVE

TOMBRUCK

NIE DE FRANCE



Wevelgem

Kortrijk

Kortrijk

Meneu

Roncq-Lille

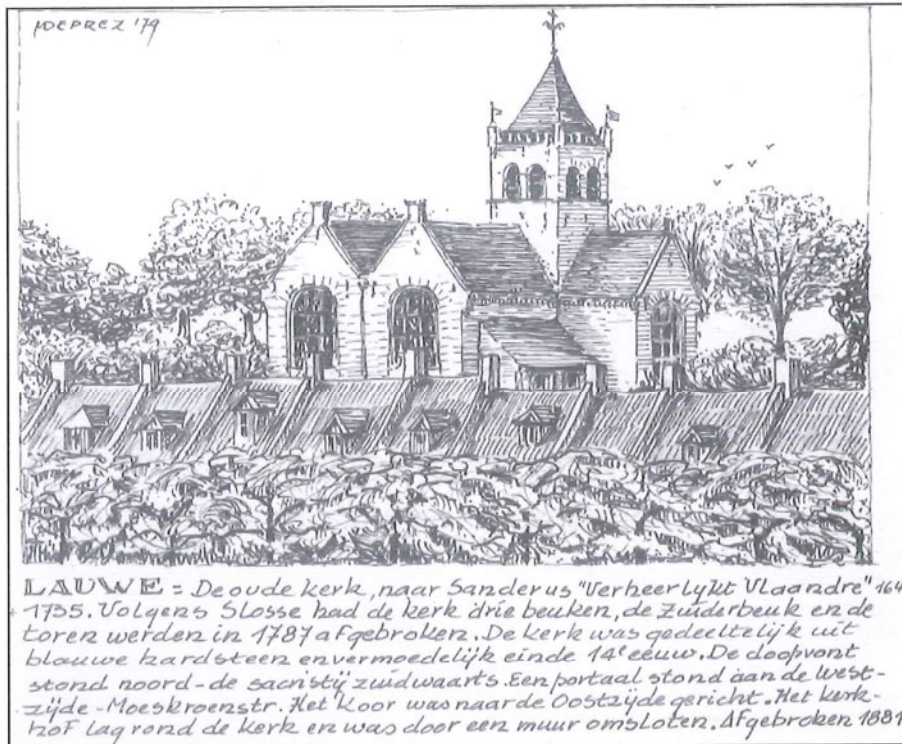
FRANKRIJK

Aalbeke

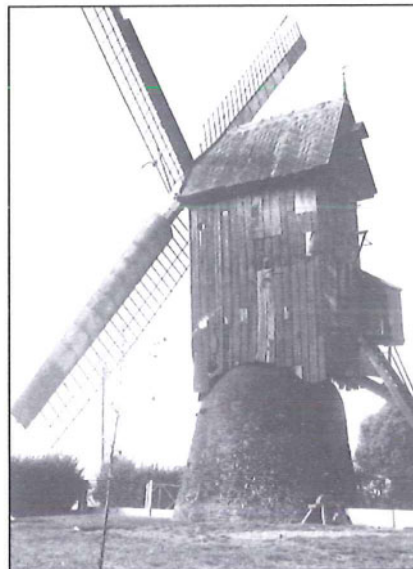
NOORD 1777



SCHAAL 1/25 000



LAUWE = De oude kerk, naar Sanderus "Verheerlykt Vlaandre" 1644
1755. Volgens Slosse had de kerk drie beuken, de Zuiderbeuk en de
Toren werden in 1787 afgebroken. De kerk was gedeeltelijk uit
blauwe zandsteen en vermoedelijk einde 14^e eeuw. De doopvont
stond noord-de sacristij zuidwaarts. Een portaal stond aan de west-
zijde - Moeskroenstr. Het Koor was naar de Oostzijde gericht. Het kerk-
hof lag rond de kerk en was door een muur omsloten. Afgebroken 1881



Opgemaakt onder leiding van generaal Graaf de Ferraris (1726-1814). Vlaanderen stond onder Oostenrijks bewind en de bezetter had nood aan betrouwbare kaarten, overwegend uit strategische motieven. Hoewel de de Ferrariskaart geen topografische kaart is overstijgt ze toch de tot dan toe bestaande figuratieve kaarten. Zo werden alle elementen uit het landschap opgetekend en nauwkeurig en precies in kaart gebracht, in al haar gradaties.

Wat onmiddellijk opvalt is de relatieve verspreide bebouwing en het fijnmazig wegennet. Hoewel dat laatste hoofdzakelijk uit (onverharde) veldwegen bestaat is hier duidelijk de kiem gelegd voor het huidige wegennet. Dorpskernen zijn niet meer dan enkele huizen in de schaduw van de parochiekerk. Op dat moment telde Lauwe ongeveer 1740 inwoners woonachtig in ongeveer 330 woningen.

De bebouwing buiten de dorpen zijn hoofdzakelijk boerderijen die zich op relatieve korte afstand van elkaar bevinden.

De kavelstructuur is duidelijk orthogonaal en beperkt in omvang.

Van het boscomplex, ten oosten van de gemeente, waarvan sprake in de Frickxkaart, blijft amper dertig jaar later niets meer over.

De kolonwinning welke rond 1750 begon, wijzigde de manier van verwarmen. Toch bleef hout voor een bepaalde klasse het stookmiddel bij uitstek. Het bezit van bossen en goedkope arbeidskrachten waren de oorzaak dat de bevolking zich verwarmde met hout. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het bosareaal sterk verminderde.

In 1820 bezat Lauwe 25 ha bos op haar grondgebied, in 1895 was dit al terug gelopen tot 5 ha.

Het centrum van Lauwe ontwikkelt zich autonoom, ver van de Dronckaertstraat en Leie. In tegenstelling tot het noordelijk gelegen dorp Welvegem, dat ook de rug keert naar de Leie, maar haar lot koppelt aan de belangrijke steenweg tussen Kortrijk en Menen.

De Dronckaertstraat, de oudste straat van Lauwe, is van origine een Romeinse heerweg, die kaarsrecht door het landschap loopt.

De lange Lauwbergstraat vormt de verbinding tussen de dorpskern en deze steenweg.

Karakteristiek is de beperkte bebouwing langsheen deze steenwegen vooral ingegeven vanuit veiligheidsoverwegingen. Immers je wist nooit wie allemaal allemaal langs deze wegen reisden.

Om een totaal andere reden schuwde men de Leie oevers om er zich te vestigen. De onvoorspelbare Leie en de drassige gronden waren onvoldoende stabiel om bebouwing toe te laten.

De boerderijen, talrijk in de streek, zijn allen op dezelfde leest geschoeid, nl. gebouwen die los van elkaar zich scharen rond een centraal binnenhof en volledig of deels omweld. Opvallend is dat bij de overleefde boerderijen, of ze nu verlaten, bouwvallig of al dan niet zwaar verbouwd (lees verminkt), deze wallen nog aanwezig zijn.

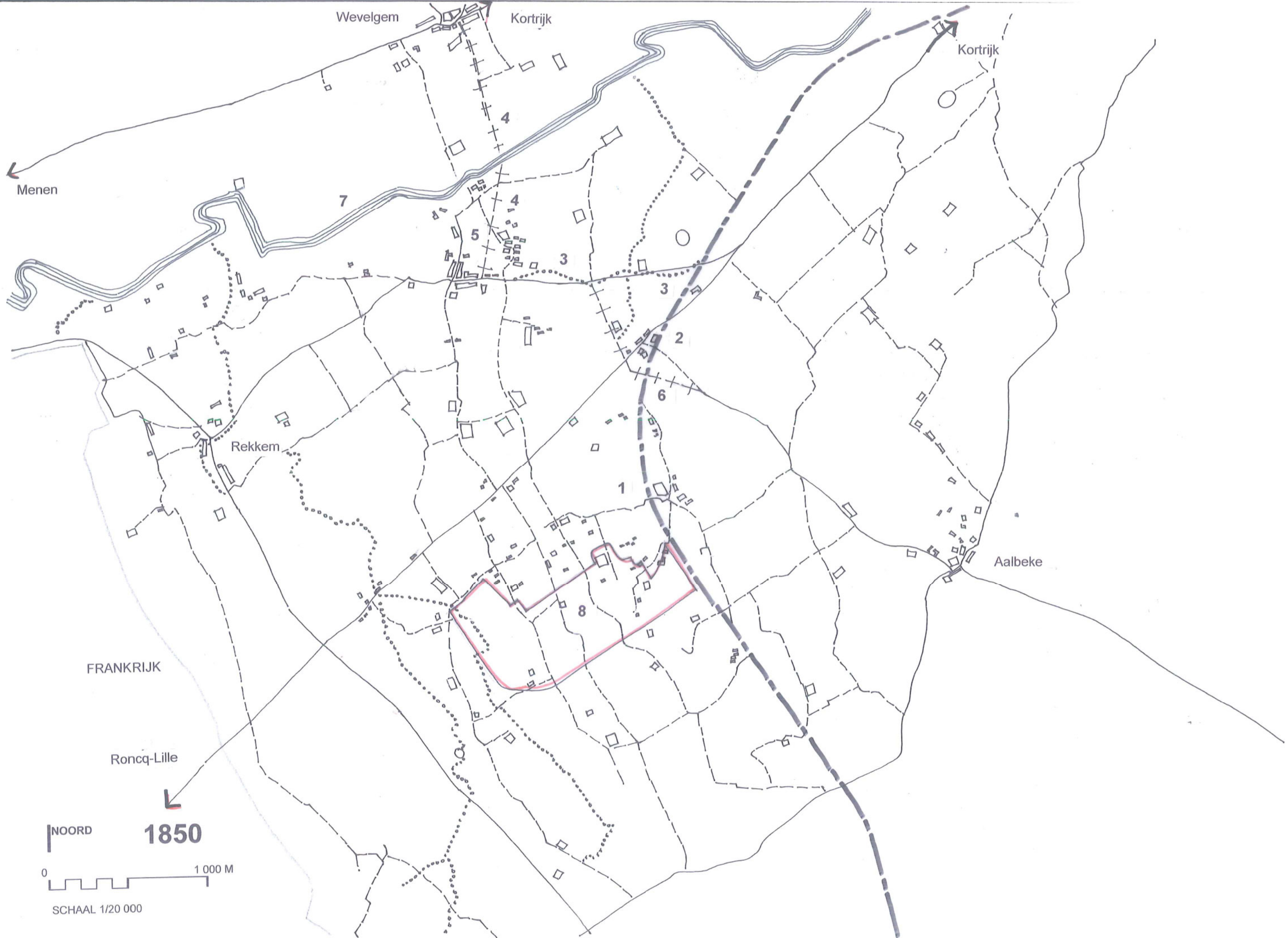
Deze boerderijen gedragen zich als een autonome entiteiten in het landschap en gemeenschap.

Het gebied ten zuiden van de Dronckaertstraat, de Herthoek op de kaart vermeldt als 't Hooge, is een breed golvend landschap met vergezichten. In de vallei kronkelt de Paalbeek zich een weg naar de Leie. Het landschap als dusdanig werd de volgende eeuwen ongemoeid gelaten. De grote molen stond er op het hoogste punt.

1. het dorpscentrum Lauwe
2. de steenweg tussen Kortrijk-Roncq-Lille, de huidige Dronckaertstraat
3. de steenweg tussen Kortrijk en Menen, waarlangs het dorp Welvegem zich ontwikkelt
4. de Leie
5. de pachthoeves.
6. de windmolen Grote Molen
7. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone

3.a. Vandermaelenkaart 1850-51 schaal 1/ 20 000





Wevelgem

Kortrijk

Kortrijk

Menen

Rekkem

Aalbeke

FRANKRIJK

Roncq-Lille

NOORD

1850



SCHAAL 1/20 000

1850-51, macro

De kaart opgemaakt door cartograaf Philippe Vandermaelen (1795-1869) geeft een duidelijk beeld weer van Vlaanderen halfweg de 18^{de} eeuw net voor de industrialisatie.

De spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai, aangelegd tussen 1838-1842, is het opmerkelijke verschil tussen deze en de vorige kaart. De uitbouw van een fijnmazig spoorwegennet in ons land draagt ertoe bij dat België als eerste op het vasteland het tijdperk van de industrialisatie in te slaat. Met de komst van de trein, krijgt ook Lauwe een station in 1868 gevolgd in 1871 met de bouw van een goederenstation. Dit laatste vooral met het oog op het snelle transport van vlas, bakstenen en dakpannen. Al vlug ontwikkelt zich rond het station een heuse wijk met een eigen typisch karakter. Een smeltkroes van kleine ateliers, stapelruimten, herbergen en kleine arbeiderswoningen.

Ook deze infrastructuur maakt een grote bocht om de dorpskern van Lauwe. Om enigszins een vlotte verbinding te realiseren, tussen het centrum en het station, beslist de gemeenteraad om de zigzaggende Lauwbergstraat recht te trekken.

De Vandermaelenkaart maakt duidelijk melding van deze wegeniswerken.

Een ander, minder gunstig gevolg voor de Lauwbergstraat bewoners, is dat de voorkant van hun huizen plots de achterkant worden of vise versa.

Lauwe en Wevelgem, die zich sinds mensenheugenis los van elkaar ontwikkelden, kregen door de bouw van de eerste brug over de brede Leie en Wevelgemstraat een rechtstreekse verbinding die van centrum tot centrum liep. Een verbinding die de achtergestelde wijk Opstal in Lauwe doormidden snijdt. Saneringswerken avant la lettre. De kaart geeft het toekomstige tracé duidelijk weer.

Een derde belangrijk wegenisproject uit deze periode is de wegverbinding tussen de recht te trekken Lauwbergstraat en het gehucht Pershoek in het naburige Aalbeke. Een verbinding die de spoorweg Kortrijk-Moeskroen-Tournai dwarst.

De opgang gekomen mechanisatie binnen de vlasnijverheid heeft zware en nare gevolgen voor de huisnijverheid, die tot dan de plak zwaaide in de streek, nl. een bikkelharde concurrentieslag met als inzet al dan niet overleven.

De Leie, waar beken in uitmonden waarvan bronnen op hoger gelegen terreinen ontspringen, vormt de gemeentegrens met Wevelgem. Op het grondgebied heeft ze een verval van slechts 10 cm, een trage vloed is er het gevolg van. De Leie werd in 1832 gekanaliseerd.

De Vandermaelenkaart is de eerste volwaardige topografische kaart, hoewel de inmiddels vertrouwde hoogtelijnen nog ontbreken. Weliswaar wordt het reliëf toch symbolisch weergegeven.

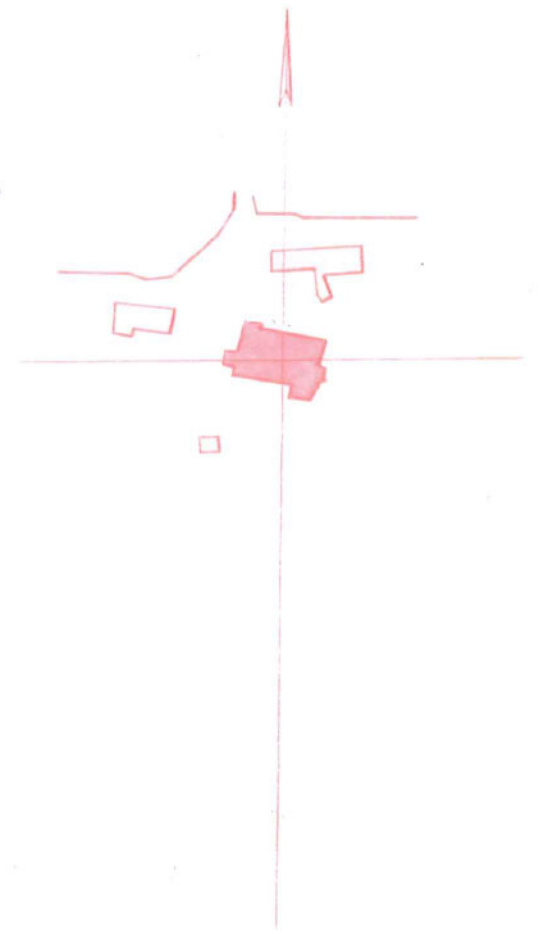
Philippe Vandermaelen (1795-1869) introduceerde in ons land de metrische schaal. Voordien waren schalen grafisch, ofwel werden ze uitgedrukt in verhouding tot plaatselijke maten (el, vadem, mijl,...).

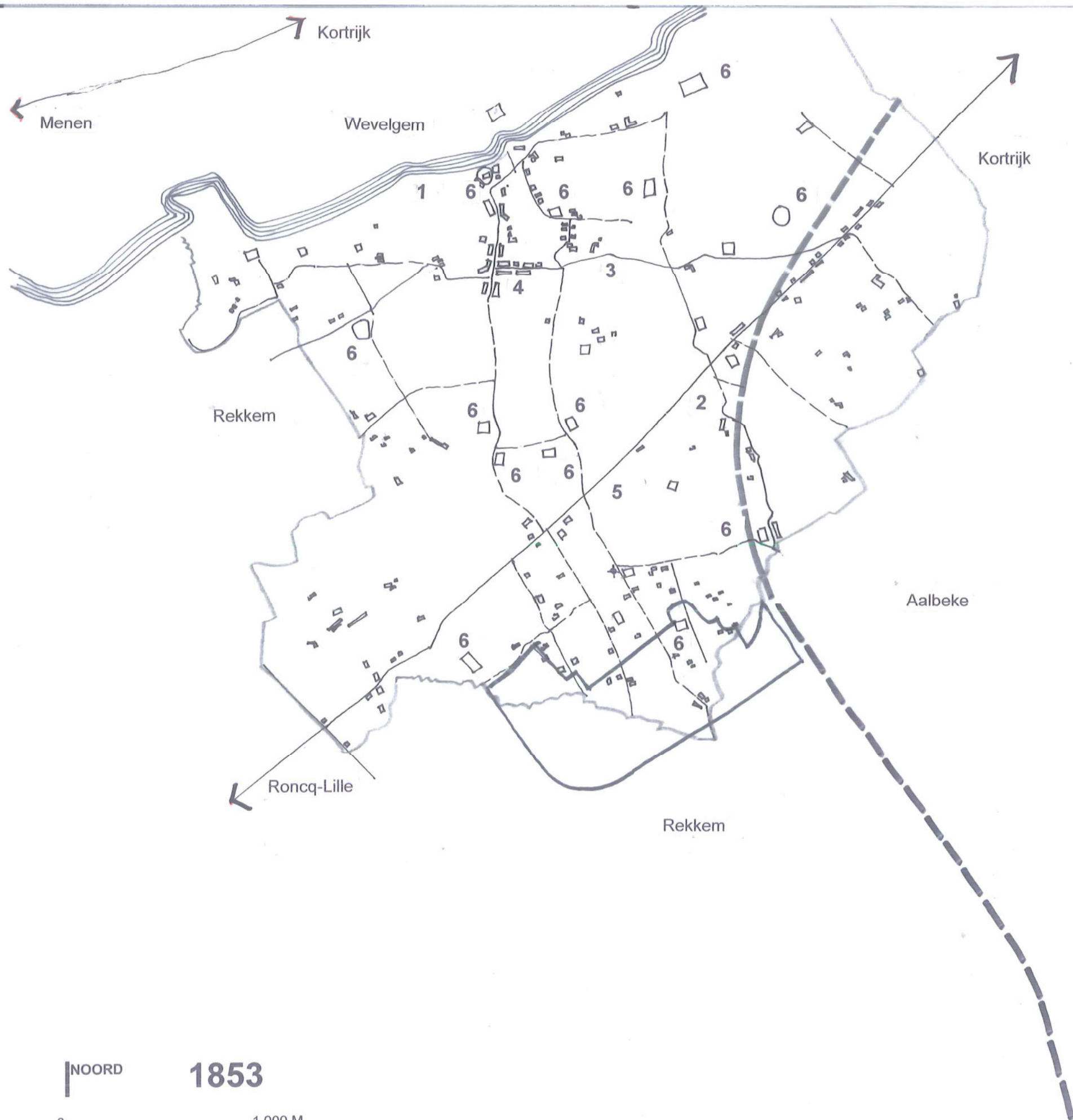


1. Spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai(1838-1842)
2. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen
3. wegeniswerken aan de Lauwbergstraat
4. wegeniswerken tussen Wevelgem (centrum) en Lauwe (centrum)
5. de wijk Opstal
6. wegeniswerken tussen de Lauwbergstraat en Pershoek, via de Statiewijk
7. de Leie
8. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone

3.b. Kadasterkaart gemeente Lauwe, 1853 schaal 1/ 20 000

Eglise de la commune et les alentours
à l'échelle de $\frac{1}{2,500}$.





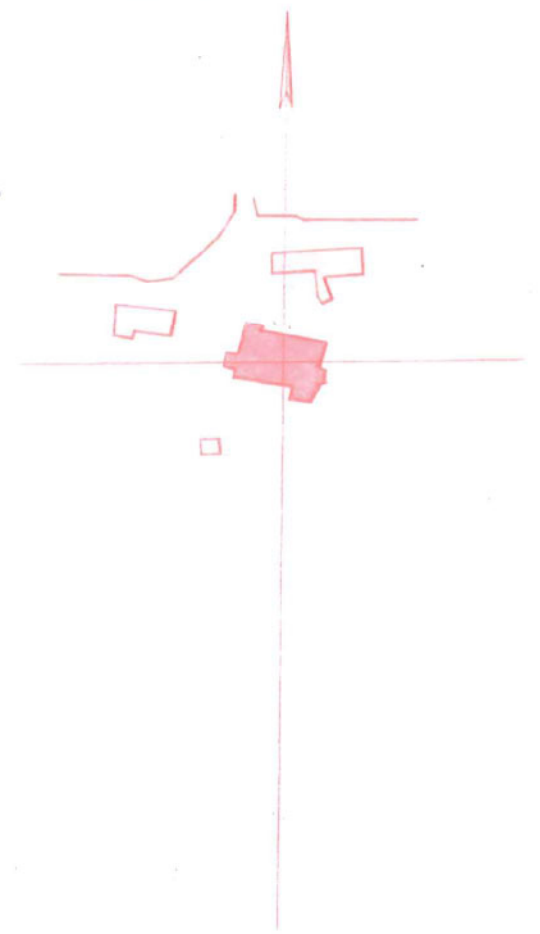
NOORD

1853

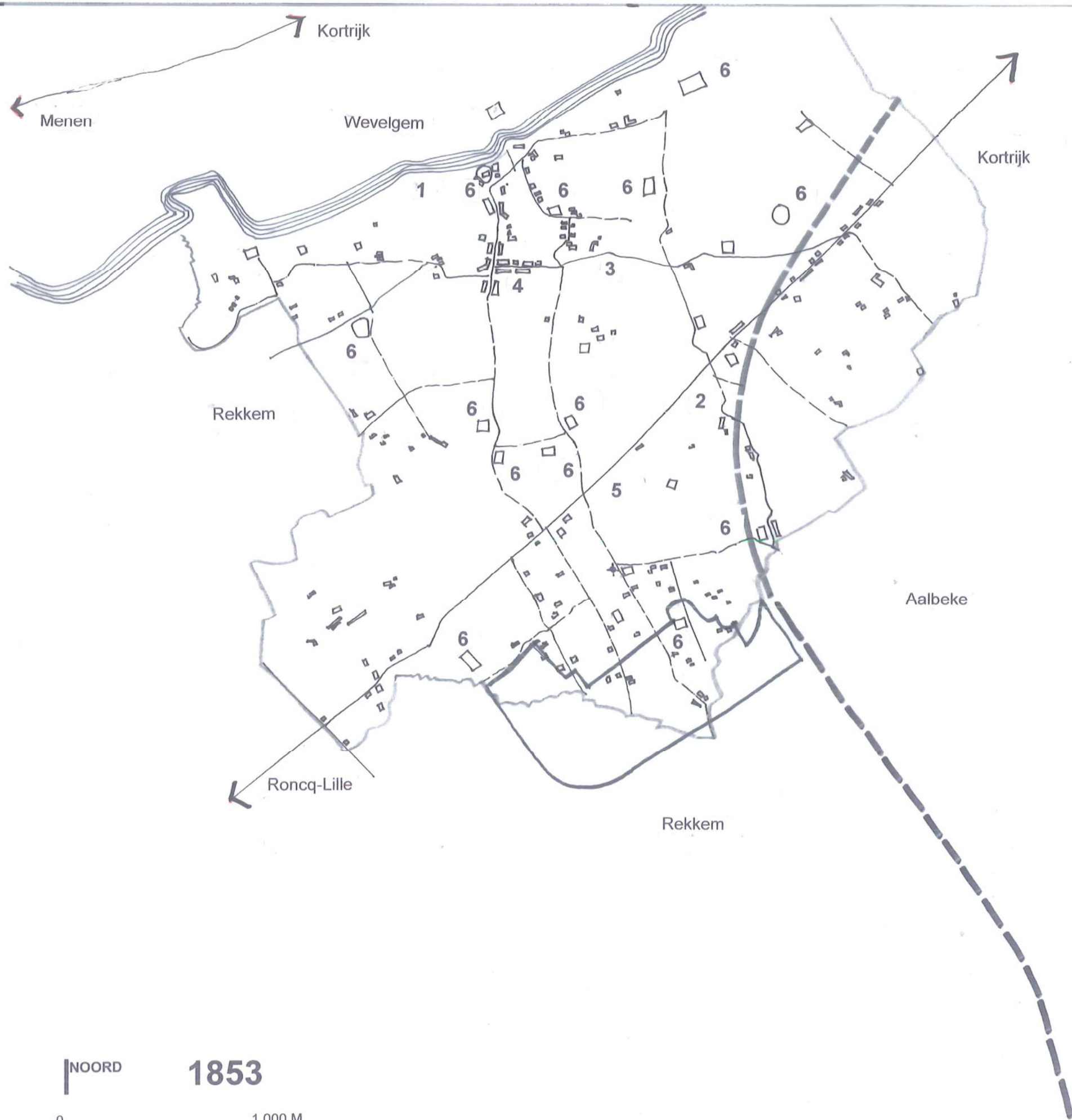


SCHAAL 1/20 000

Eglise de la commune et les alentours
à l'échelle de $\frac{1}{2500}$.



N



NOORD

1853



SCHAAL 1/20 000

1853, meso

Op deze kaart affirmeert het dorpscentrum zich, qua bebouwing, duidelijk van de andere gebieden. De statiewijk, is nog in volle ontwikkeling, amper tien jaar na de aanleg van de spoorlijn. De Leie, die de noordelijke gemeentegrens vormt, wordt langzaam gekanaliseerd en hier en daar rechtgetrokken.

De spreiding van de bebouwing toont geen noemenswaardige verschillen met de de Ferrariskaart. De bevolking nam lichtjes toe, de gemeente telde net geen 2 000 inwoners, gehuisvest in ongeveer 450 woningen. De schuchtere waterloopjes rond de hoeves, duidelijk zichtbaar op de Ferrariskaart, zijn hier afgebeeld als heuse wallen.

In tegenstelling tot de Vandermaelenkaart, is hier geen sprake van de aangekondigde wegenisprojecten. De kenmerkende en opvallende kavelstructuur, voor het eerst aanschouwelijk gemaakt op de Ferrariskaarten, zijn ook hier terug te vinden. Dit is niet zo verwonderlijk voor een kadastraal plan. Hoewel het kadasterplan, als een financieel instrument, opmerkelijk veel cartografische gegevens bevat. De topografische kenmerken van het terrein hadden geen enkel belang bij het innen van belastingen en zijn bijgevolg achterwegen gelaten.



1. De Leie, als gemeentegrens met Wevelgem
2. Statiewijk Lauwe langsheen de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
3. Lauwbergstraat, net voor de ingrijpende wegenis werken
4. de dorpskern van Lauwe
5. de Dronckaertstraat
6. omwalde boerderij
7. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone

3.c. Kaart Atlas van de buurtwegen, gemeente Lauwe, 1851 schaal 1/ 2 500

1853, meso

Op deze kaart affirmeert het dorpscentrum zich, qua bebouwing, duidelijk van de andere gebieden. De statiewijk, is nog in volle ontwikkeling, amper tien jaar na de aanleg van de spoorlijn. De Leie, die de noordelijke gemeentegrens vormt, wordt langzaam gekanaliseerd en hier en daar rechtgetrokken.

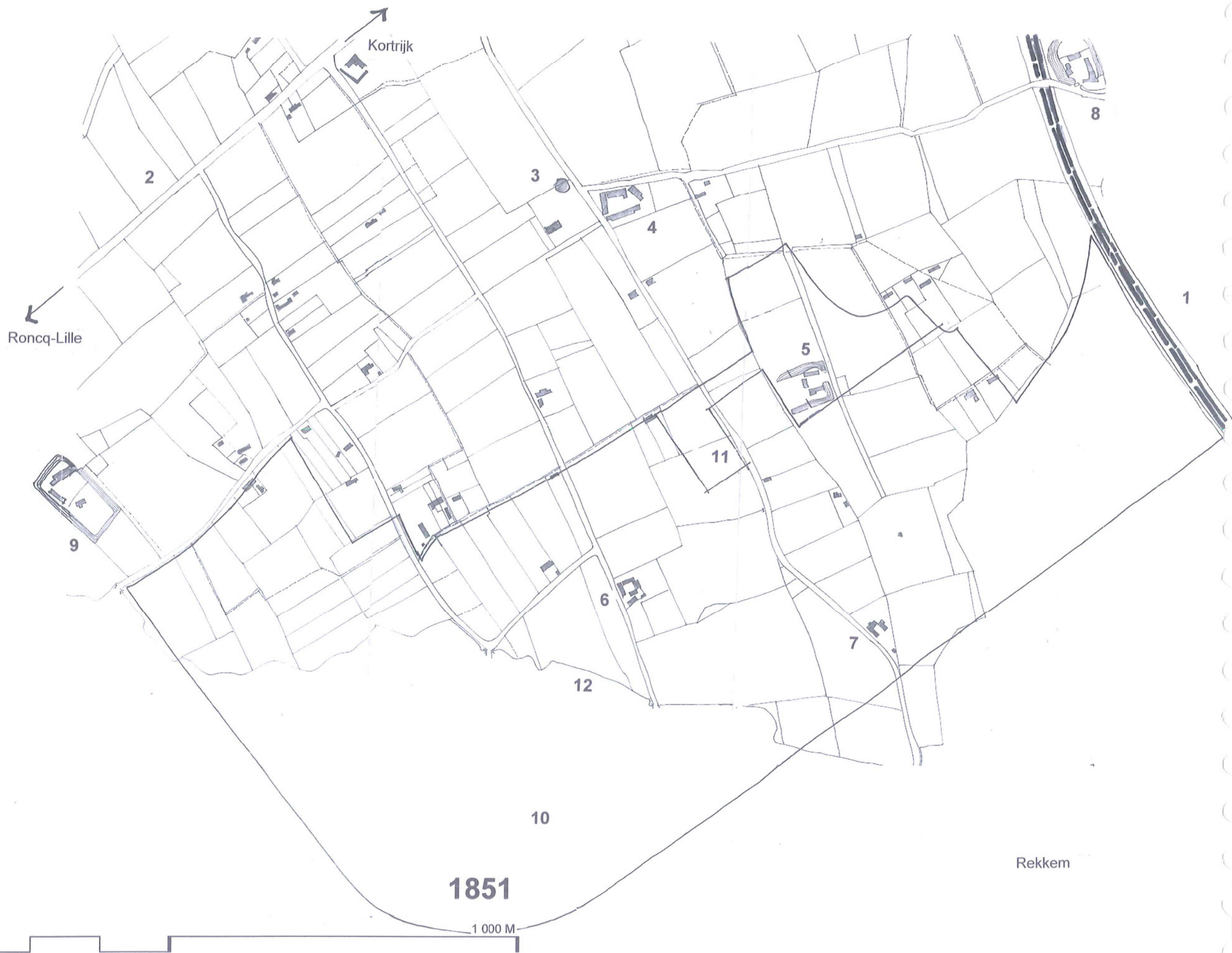
De spreiding van de bebouwing toont geen noemenswaardige verschillen met de de Ferrariskaart. De bevolking nam lichtjes toe, de gemeente telde net geen 2 000 inwoners, gehuisvest in ongeveer 450 woningen. De schuchtere waterloopjes rond de hoeves, duidelijk zichtbaar op de Ferrariskaart, zijn hier afgebeeld als heuse wallen.

In tegenstelling tot de Vandermaelenkaart, is hier geen sprake van de aangekondigde wegenisprojecten. De kenmerkende en opvallende kavelstructuur, voor het eerst aanschouwelijk gemaakt op de Ferrariskaarten, zijn ook hier terug te vinden. Dit is niet zo verwonderlijk voor een kadastraal plan. Hoewel het kadasterplan, als een financieel instrument, opmerkelijk veel cartografische gegevens bevat. De topografische kenmerken van het terrein hadden geen enkel belang bij het innen van belastingen en zijn bijgevolg achterwegen gelaten.



1. De Leie, als gemeentegrens met Wevelgem
2. Statiewijk Lauwe langsheen de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
3. Lauwbergstraat, net voor de ingrijpende wegenis werken
4. de dorpskern van Lauwe
5. de Dronckaertstraat
6. omwalde boerderij
7. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone

3.c. Kaart Atlas van de buurtwegen, gemeente Lauwe, 1851 schaal 1/ 2 500



NOORD



SCHAAL 1/5 000

1851

Rekkem

1850-51, micro



De *Atlas van de buurtwegen*, met als doel gemeenten te helpen bij het beheer van het openbaar domein, werd mogelijk gemaakt via het wetsbesluit van 10 april 1841.

De praktische realisatie voor de opmaak van de kaart werd toevertrouwd aan het *Krijgs- en Topografisch Depot*. Een dienst die rechtstreeks afhing van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De kaart vertoont veel gelijkheid met de vorige beschreven kaart, niet alleen omdat ze in dezelfde periode werd opgemaakt, maar daarenboven de wegen- en waterinfrastructuur, bebouwing en perceelstructuur weergeeft. De veldwegen, die hoofdzakelijk over privé-domein lopen, krijgen met deze *Atlas van de buurtwegen* een juridisch kader. Deze buurtwegen die zich hoofdzakelijk conformeren naar de bestaande kavelstructuur volgen nauwgezet de perceelgrenzen. Op die wijze storen ze de activiteiten op de grond niet en wordt de last door beide percelen gedragen.

De gebruikte schaal liet toe om in detail de landinrichting duidelijk weer te geven. In hoofdzaak om mogelijke misverstanden bij incidenten te vermijden waarbij de overheid, ic. de gemeentelijke overheid, rechtspraak kon laten gelden.

Boerderijen, voorzien van naam, worden met de nodige nauwkeurigheid weergegeven inclusief met de omringende wallen.

Analoog met de invoering van huisnummers kreeg elk perceel een eigen nummer, ic. het kadastrale nummer. Het gaf diverse overheden de mogelijkheid om allerlei gegevens m.b.t. van het perceel te verzamelen, o.a. met het doel efficiënt belastingen te heffen.

De kaart toont duidelijk dat de perceelstructuur die reeds zichtbaar was op de de Ferrariskaarten ongewijzigd is gebleven.

Opvallend is dat rond de boerderijen de percelen in oppervlakte omvangrijker zijn dan bij de geïsoleerde bebouwing.

Kenmerkend is de grote hoeveelheid boerderijen op een beperkte oppervlakte.

Zo telde de gemeente Lauwe, met een totale oppervlakte van 879 ha waarvan 748 ha landbouwgrond, in deze periode liefst 46 boerderijen in exploitatie. Dit betekent dat de gemiddelde oppervlakte per hoeve ongeveer 16,3 ha bedraagt.



1. Spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. de Dronckaertstraat
3. de windmolen de Grote Molen
4. de boerderij de Grote Molen
5. de omwalde hoeve Foulon, inmiddels verdwenen, op het huidige VDAB-terrein
6. de hoeve Maenhout
7. de hoeve Lampe
8. de omwalde hoeve ter Lassus
9. de omwalde hoeve Groot Steenbrugge en Mourbaix (ook Ferme Delcour)
10. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
11. het VDAB-terrein.
12. de Paalbeek (gemeentegrens met Rekkem)

4. D.L.G. 1861 schaal 1/ 20 000

1850-51, micro



De *Atlas van de buurtwegen*, met als doel gemeenten te helpen bij het beheer van het openbaar domein, werd mogelijk gemaakt via het wetsbesluit van 10 april 1841. De praktische realisatie voor de opmaak van de kaart werd toevertrouwd aan het *Krijgs- en Topografisch Depot*. Een dienst die rechtstreeks afhing van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De kaart vertoont veel gelijkenis met de vorige beschreven kaart, niet alleen omdat ze in dezelfde periode werd opgemaakt, maar daarenboven de wegen- en waterinfrastructuur, bebouwing en perceelstructuur weergeeft. De veldwegen, die hoofdzakelijk over privé-domein lopen, krijgen met deze *Atlas van de buurtwegen* een juridisch kader. Deze buurtwegen die zich hoofdzakelijk conformeren naar de bestaande kavelstructuur volgen nauwgezet de perceelgrenzen. Op die wijze storen ze de activiteiten op de grond niet en wordt de last door beide percelen gedragen.

De gebruikte schaal liet toe om in detail de landinrichting duidelijk weer te geven. In hoofdzaak om mogelijke misverstanden bij incidenten te vermijden waarbij de overheid, ic. de gemeentelijke overheid, rechtspraak kon laten gelden.

Boerderijen, voorzien van naam, worden met de nodige nauwkeurigheid weergegeven inclusief met de omringende wallen.

Analoog met de invoering van huisnummers kreeg elk perceel een eigen nummer, ic. het kadastrale nummer. Het gaf diverse overheden de mogelijkheid om allerlei gegevens m.b.t. van het perceel te verzamelen, o.a. met het doel efficiënt belastingen te heffen.

De kaart toont duidelijk dat de perceelstructuur die reeds zichtbaar was op de de Ferrariskaarten ongewijzigd is gebleven.

Opvallend is dat rond de boerderijen de percelen in oppervlakte omvangrijker zijn dan bij de geïsoleerde bebouwing.

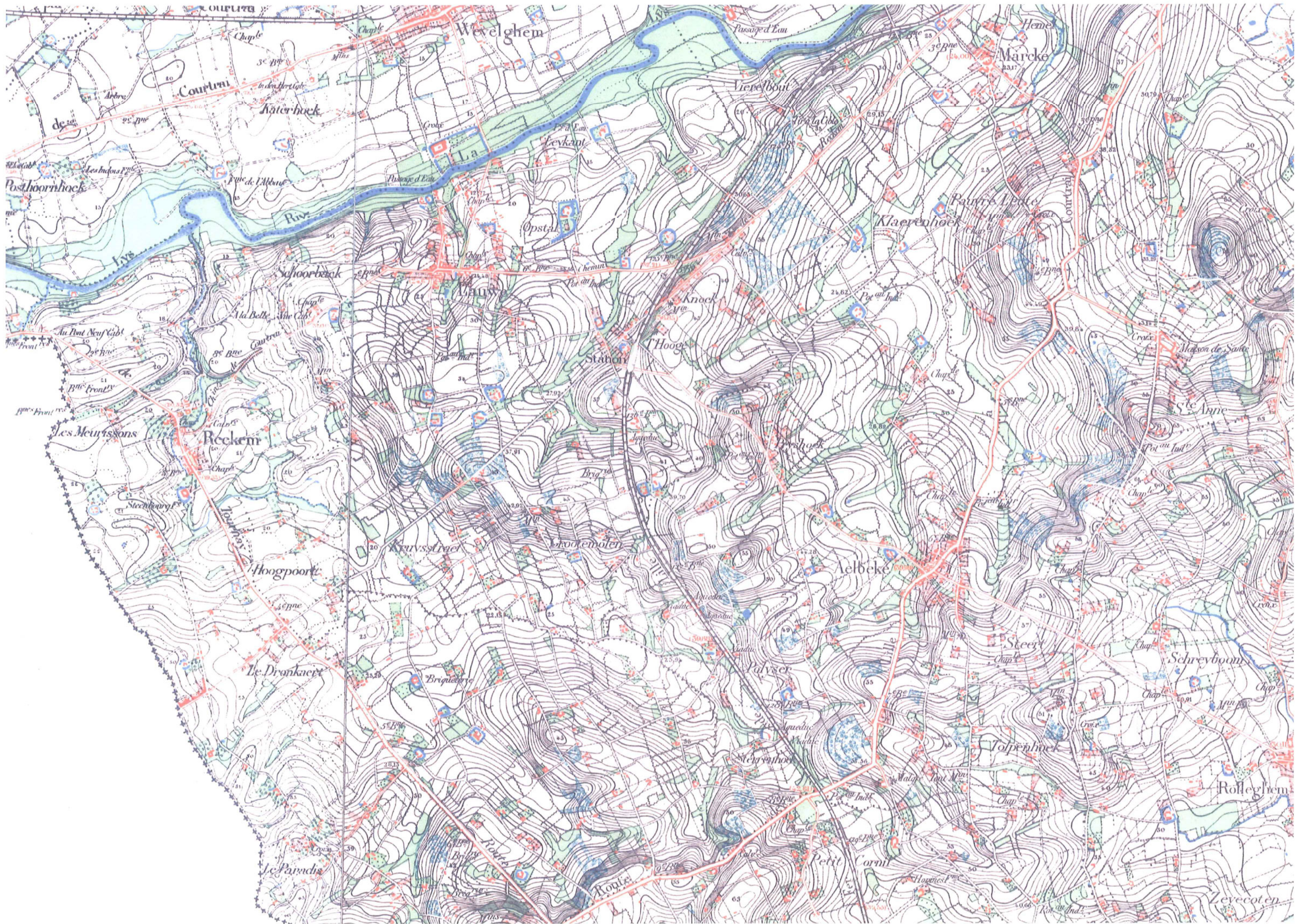
Kenmerkend is de grote hoeveelheid boerderijen op een beperkte oppervlakte.

Zo telde de gemeente Lauwe, met een totale oppervlakte van 879 ha waarvan 748 ha landbouwgrond, in deze periode liefst 46 boerderijen in exploitatie. Dit betekent dat de gemiddelde oppervlakte per hoeve ongeveer 16,3 ha bedraagt.



1. Spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. de Dronckaertstraat
3. de windmolen de Grote Molen
4. de boerderij de Grote Molen
5. de omwalde hoeve Foulon, inmiddels verdwenen, op het huidige VDAB-terrein
6. de hoeve Maenhout
7. de hoeve Lampe
8. de omwalde hoeve ter Lassus
9. de omwalde hoeve Groot Steenbrugge en Mourbaix (ook Ferme Delcour)
10. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
11. het VDAB-terrein.
12. de Paalbeek (gemeentegrens met Rekkem)

4. D.L.G. 1861 schaal 1/ 20 000





Kortrijk

Wevelgem

Kortrijk

Mene

6

3

4

3

3

2

1

3

5

Rekkem

Aalbeke

7

FRANKRIJK

Roncq-Lille

NOORD

1861



SCHAAL 1/20 000

1861

De geplande infrastructuur volgens de Vandermaelenkaart is nog in volle uitvoering.
De Wevelgemstraat in Lauwe verschijnt als volwaardige en gerealiseerde baan op de kaart, maar is over haar volledig traject nog niet bebouwd.

In het kader van dit omvangrijke programma diende ook een vaste oeververbinding te worden gerealiseerd over de brede Leie waarvan de geplande brug in 1861 nog in opbouw is.

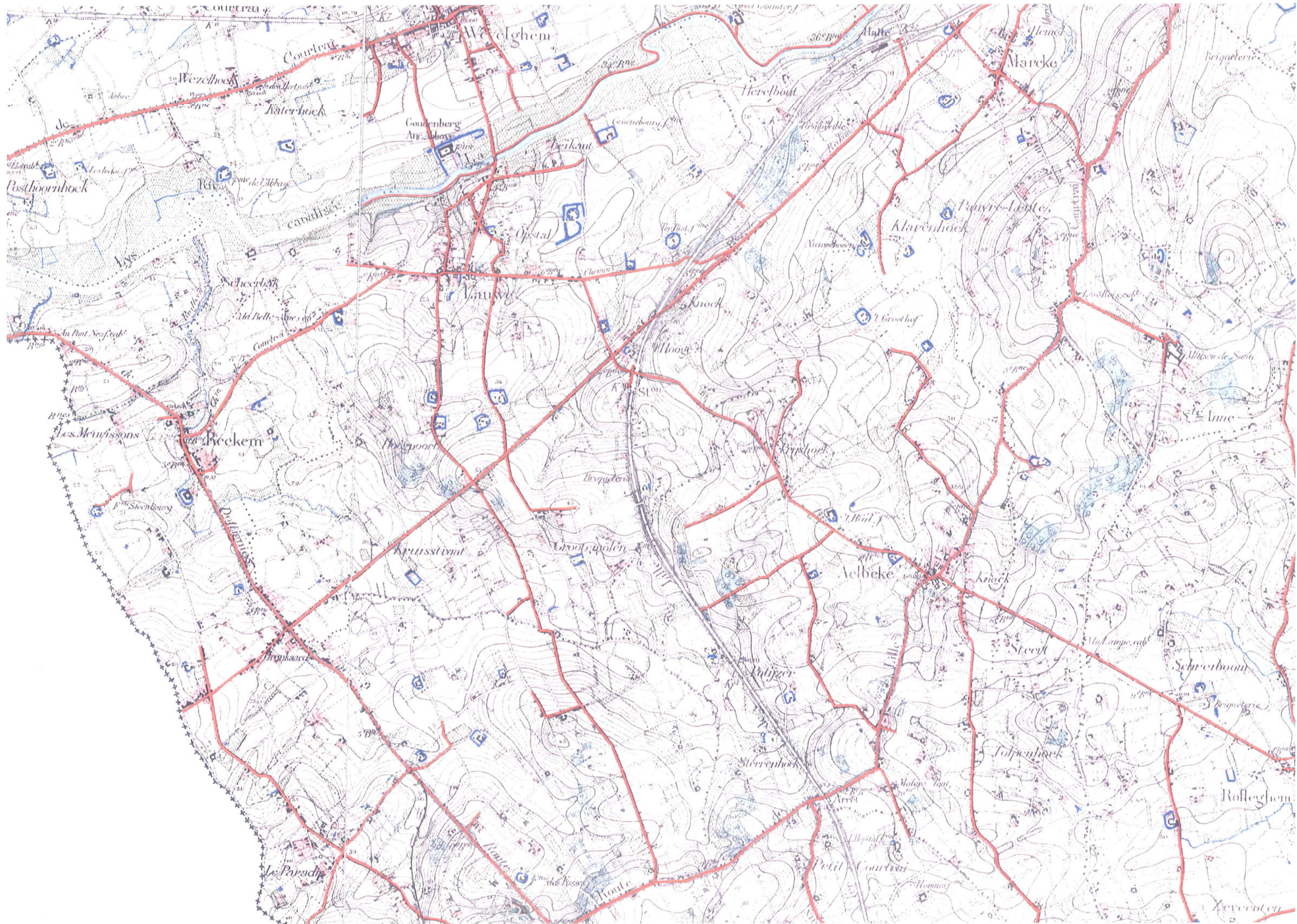
Het gebied ten zuiden van Dronckaertstraat behoudt zijn bestaande wegeninfrastructuur en bebouwing.



1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. de wegeniswerken aan de Lauwbergstraat
3. de baan van Wevelgem naar Lauwe is klaar maar onbebouwd, als onderdeel van de baan Wevelgem-Lauwe-Aalbeke-Rollegem
4. de brug over de Leie in opbouw
5. de Drockaertstraat
6. de Leie
7. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

5. D.L.G. 1874 schaal 1/ 20 000



COURTRAI

Wezelghem

Mareke

Courtrai

Wezelhoek

Katerhoek

Goudenberg
Anc. Abbaye

Derkout

Hierlbout

Posthoornhoek

canalisee

Opstal

Klarenhoek

Scheerhoek

Vauve

Knock

Au Pont Neuf

Ald. Belle

Hooze

Les Meunissons

Beekem

Hooppoort

Stou

't Groothof

St. Anne

P. Steenkouy

Dullienies

Kruisveld

Grootmolen

Aelbeke

Knock

Broekgaard

Kolijzer

St. Anne

Scherboort

Le Paradis

Route

Route

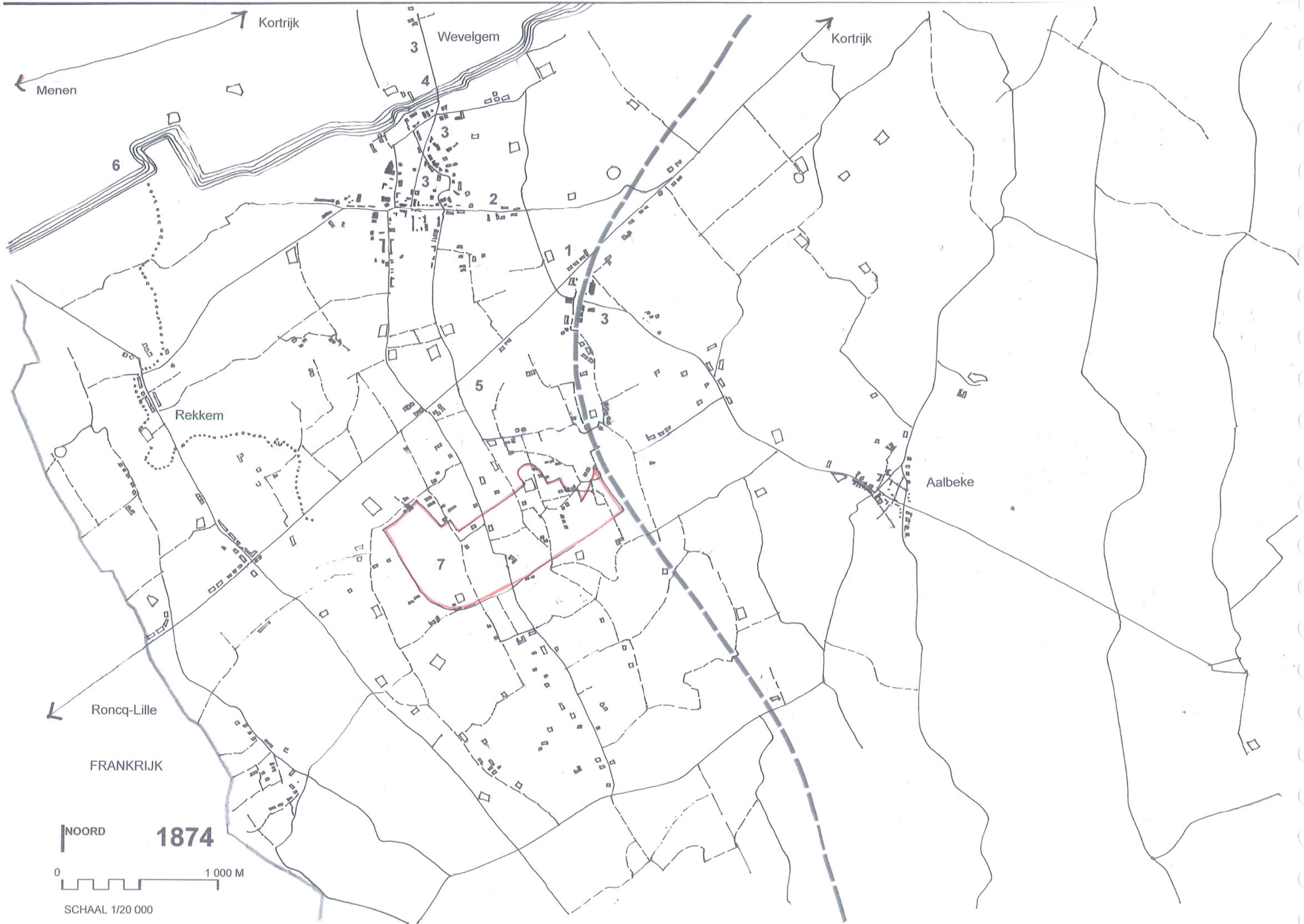
Sterrenhoek

Petit Courtrai

Tolpenhoek

Rolleghem

Arvecoen



Kortrijk

Wevelgem

Kortrijk

Menen

Rekkem

Aalbeke

Roncq-Lille

FRANKRIJK

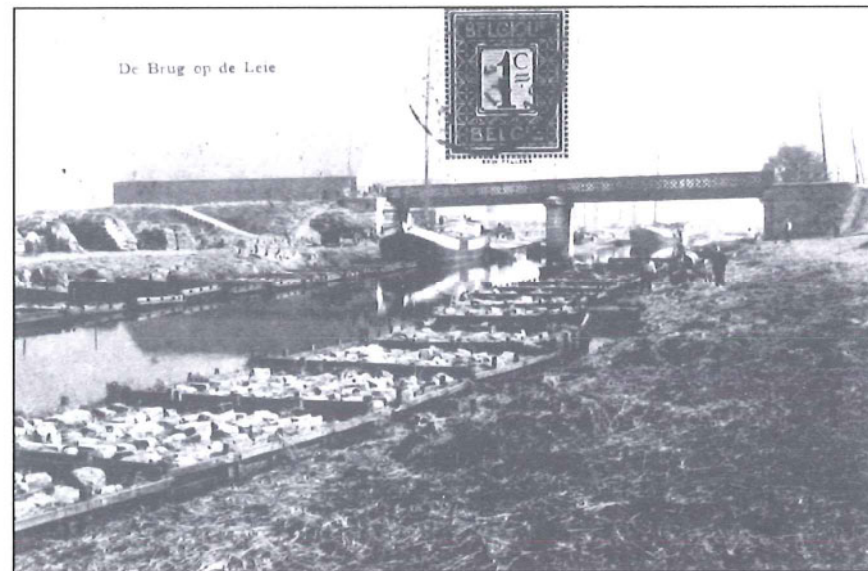
NOORD

1874

0 1 000 M

SCHAAL 1/20 000

1874



De op de Vandermaelenkaart aangekondigde infrastructuurwerken, zijn inmiddels volledig uitgevoerd. De brug werd in 1869 opgesteld. Dit verliep niet zonder slag of stoot. De brug, een metalen geraamte op bruggenhoofden en centrale pijler in hardsteenmetselwerk, stortte tijdens de werkzaamheden aan de rechterpijler in.

Dit sluitstuk van de geplande verbinding tussen Lauwe en Welvelgem werd in eerste instantie door de overheid geweigerd. Immers diende beide gemeentebesturen, in 1839, een ontwerp in voor de bouw van een draaibrug over de Leie. Blijkbaar zag *Brussel* dit niet zitten en sleepte de bouw precies 30 jaar aan.

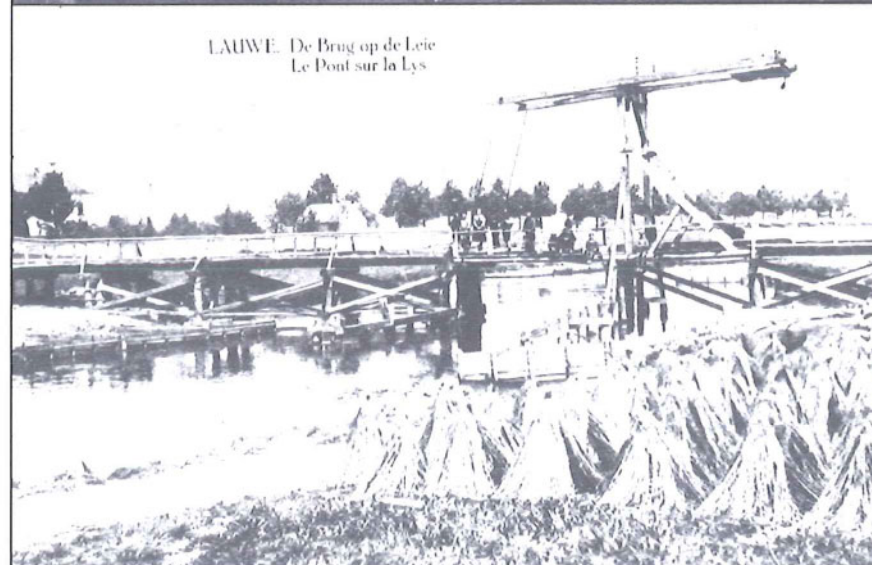
De brug werd tijdens de aftocht van de Duitse legers in 1918 opgeblazen. Eén jaar voordien hadden diezelfde Duitse troepen nog een volledig houten ophaalbrug gebouwd, ter hoogte van de abdij *Guldenberg* in Wevelgem, vooral met het oog om troepentransport in beide richtingen vlotter te laten verlopen. Hun poging om ook deze brug bij hun aftocht in brand te steken mislukte. Zo bleef een vaste verbinding tussen beide oevers bestaan. De houten brug verdween in 1922 met de ingebruikname van de nieuwe brug die de vernietigde brug verving. Deze nieuwe brug is een zware metalen constructie rustend op twee pijlers in blauwe hardsteen.

De aanleg van de weg tussen het centrum van Welvelgem, via het dorpscentrum van Lauwe en haar weg verderzet over Aalbeke naar Rollegem, is volledig klaar in 1871. Aldus werd een rechtstreekse en bijgevolg vlotte verbinding, gerealiseerd naar het (goederen)station van Lauwe.

De eerste bebouwing verschijnt weliswaar schuchter langsheen het traject tussen Wevelgem en Lauwe.

In 1867 telde Lauwe amper 2110 inwoners maar zou de volgende generaties exponentieel oplopen.

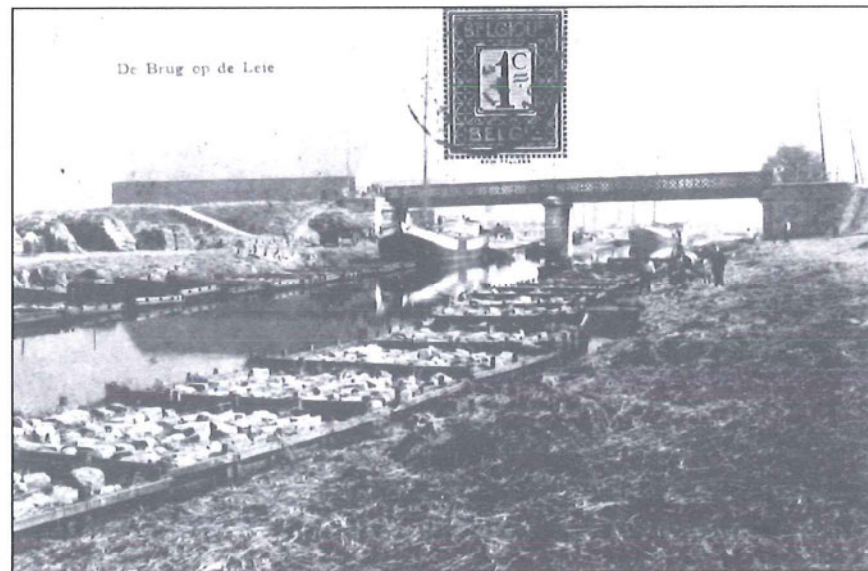
Ten zuiden van de Dronckaertstraat onderging het eeuwenoude landschap weging tot geen veranderingen.



1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. voltooide wegeniswerken aan de Lauwbergstraat
3. voltooide wegeniswerken Welvelgem-Lauwe-Aalbeke-Rollegem
4. de brug over de Leie
5. de Drockaertstraat
6. de Leie
7. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone

6. M.C.I. 1883 schaal 1/ 20 000

1874



De op de Vandermaelenkaart aangekondigde infrastructuurwerken, zijn inmiddels volledig uitgevoerd. De brug werd in 1869 opgesteld. Dit verliep niet zonder slag of stoot. De brug, een metalen geraamte op bruggenhoofden en centrale pijler in hardsteenmetselwerk, stortte tijdens de werkzaamheden aan de rechterpijler in.

Dit sluitstuk van de geplande verbinding tussen Lauwe en Welvelgem werd in eerste instantie door de overheid geweigerd. Immers diende beide gemeentebesturen, in 1839, een ontwerp in voor de bouw van een draaiburg over de Leie. Blijkbaar zag *Brussel* dit niet zitten en sleepte de bouw precies 30 jaar aan.

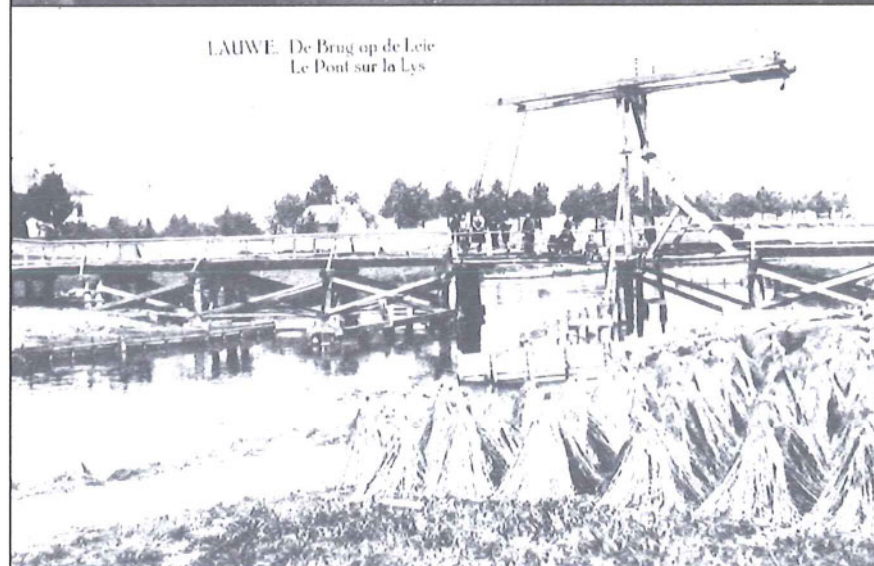
De brug werd tijdens de aftocht van de Duitse legers in 1918 opgeblazen. Eén jaar voordien hadden diezelfde Duitse troepen nog een volledig houten ophaalbrug gebouwd, ter hoogte van de abdij *Guldenberg* in Wevelgem, vooral met het oog om troepentransport in beide richtingen vlotter te laten verlopen. Hun poging om ook deze brug bij hun aftocht in brand te steken mislukte. Zo bleef een vaste verbinding tussen beide oevers bestaan. De houten brug verdween in 1922 met de ingebruikname van de nieuwe brug die de vernietigde brug verving. Deze nieuwe brug is een zware metalen constructie rustend op twee pijlers in blauwe hardsteen.

De aanleg van de weg tussen het centrum van Welvelgem, via het dorpscentrum van Lauwe en haar weg verderzet over Aalbeke naar Rollegem, is volledig klaar in 1871. Aldus werd een rechtstreekse en bijgevolg vlotte verbinding, gerealiseerd naar het (goederen)station van Lauwe.

De eerste bebouwing verschijnt weliswaar schuchter langsheen het traject tussen Wevelgem en Lauwe.

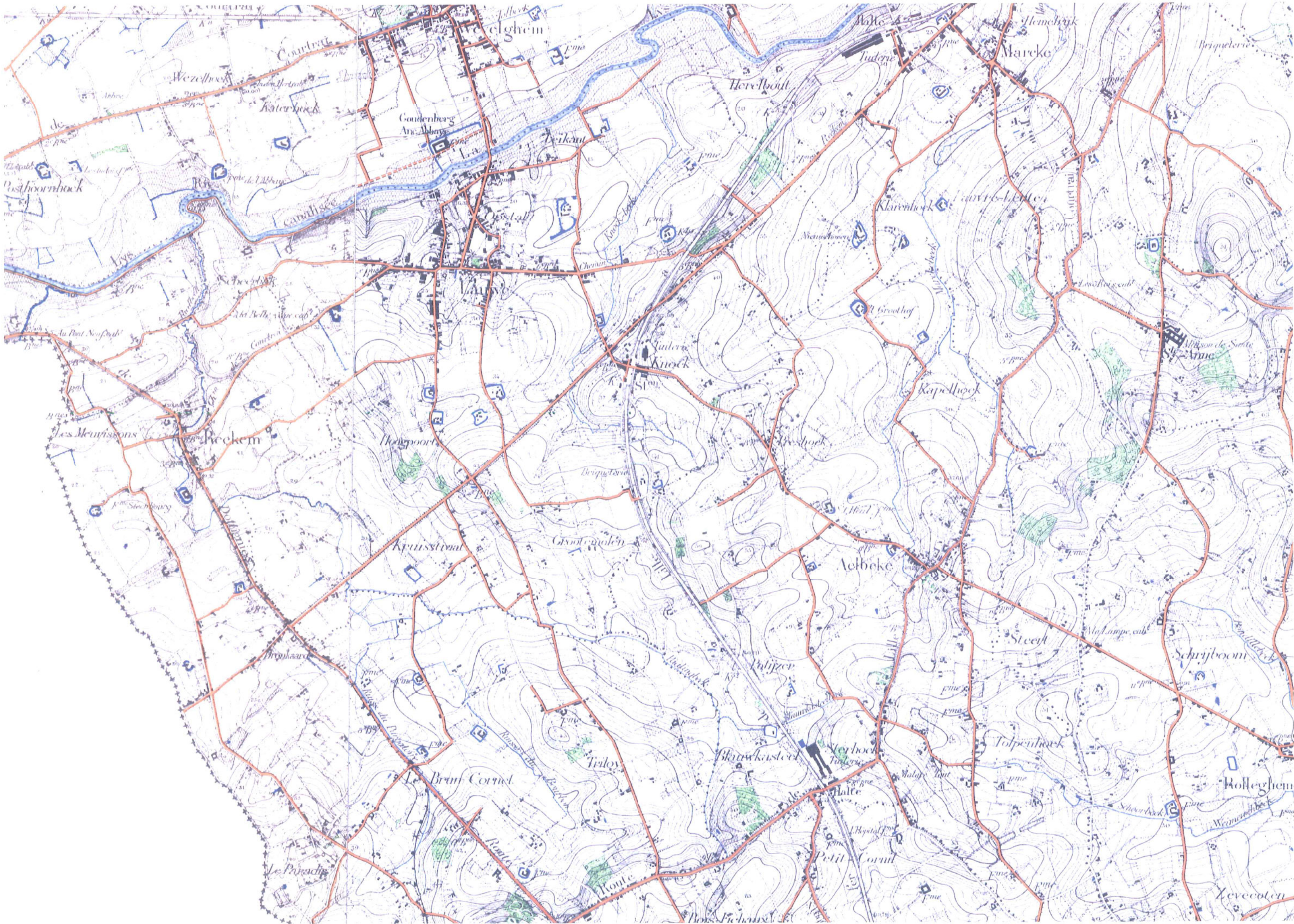
In 1867 telde Lauwe amper 2110 inwoners maar zou de volgende generaties exponentieel oplopen.

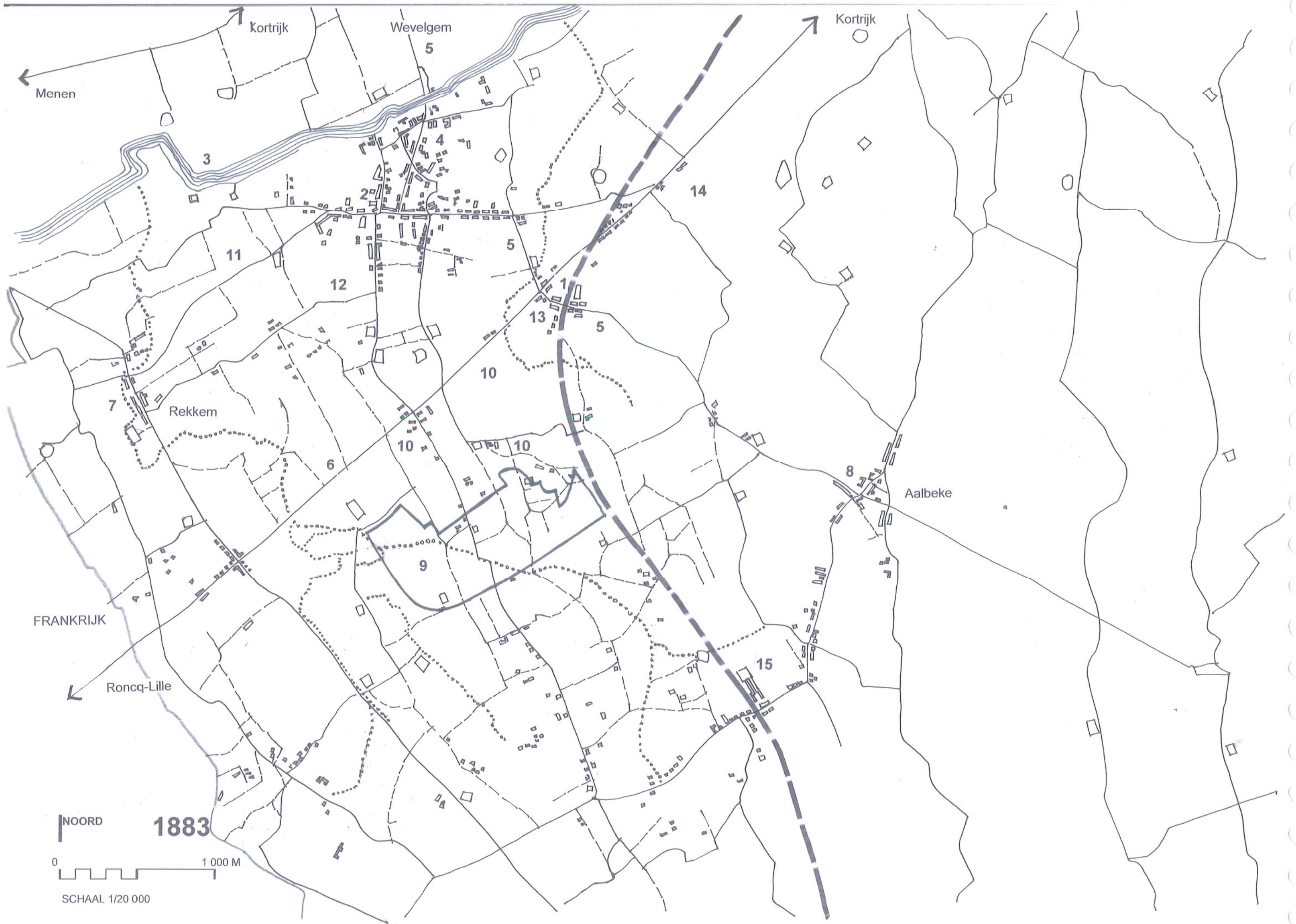
Ten zuiden van de Dronckaertstraat onderging het eeuwenoude landschap weging tot geen veranderingen.



1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. voltooide wegeniswerken aan de Lauwbergstraat
3. voltooide wegeniswerken Welvelgem-Lauwe-Aalbeke-Rollegem
4. de brug over de Leie
5. de Drockaertstraat
6. de Leie
7. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone

6. M.C.I. 1883 schaal 1/ 20 000





Menen

Kortrijk

Wevelgem

Kortrijk

3

5

14

11

12

5

13

5

10

7

Rekkem

6

10

10

9

8

Aalbeke

FRANKRIJK

Roncq-Lille

15

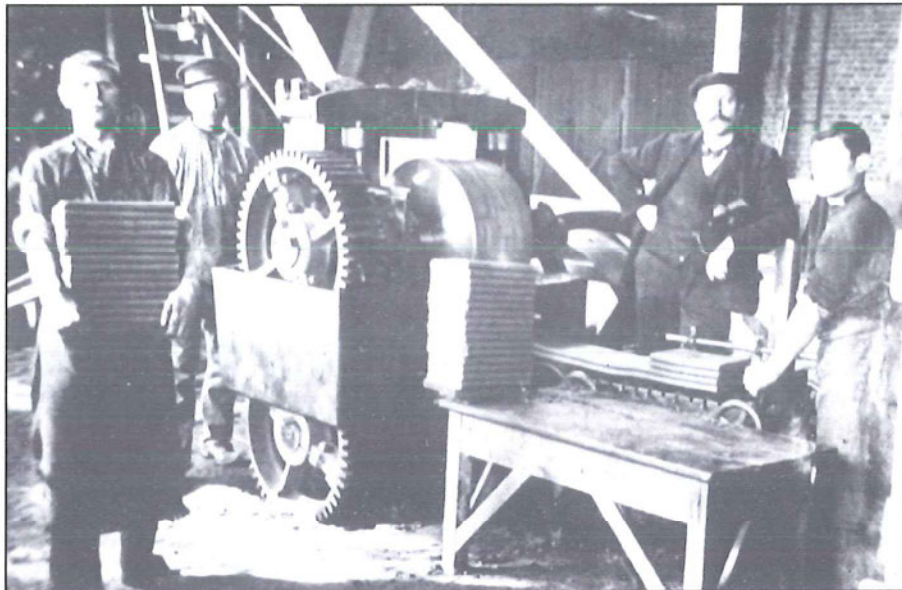
NOORD

1883



SCHAAL 1/20 000

1883



Hoewel er slechts 9 jaar ligt tussen deze en de vorige kaart, veranderde het dorpscentrum van Lauwe ingrijpend.

De in 1871 aangelegde weg Welvelgem-Lauwe (centrum en station)-Aalbeke-Rollegem, verstoorde enigszins de morfologie van de volksbuurt Opstal, ten oosten van het dorpscentrum, maar regeneerde anderzijds de massale bouw van steenbakkerijen, kleinschalige loodsen en ateliers vooral voor de vlasnijverheid, als losse puzzelstukken langsheen dit traject.

De komst van deze nieuwe bedrijvigheid veroorzaakt een forse toename van arbeidskrachten die zich vestigen in het dorp aan de oever van de Leie. Als logisch gevolg stelt men een forse uitbouw van het bouwareaal vast, vooral in en rond het centrum.

Ook de stationsbuurt profiteert hiervan. De bevolking telt op dat moment ongeveer 2 500 inwoners.

Omliggende dorpen als Rekkem en Aalbeke laten deze bouwexplosie aan zich voorbij gaan.

Ook ten zuiden van de Dronckaertstraat verandert het landschap amper.

De aanwezigheid van kleigrond was oorzaak van het ontstaan van een heuse kleiverwerkende industrie.

Om de winning in de toekomst te garanderen, werden afspraken gemaakt met de eigenaars van gronden en landbouwbedrijven.

Vanaf de Leie, grens Menen, langs de Waterstraat, het Kraaiveld, verder de Dronckaertstraat, Bramier en Lauwberg liggen dergelijke kleizones. Dit verklaarde het succes van vele veldovens in en rond Lauwe.

1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. Lauwe centrum
3. de Leie
4. Opstal
5. de baan Welvelgem-Lauwe-Aalbeke-Rollegem
6. de Drockaertstraat
7. Rekkem centrum
8. Aalbeke centrum
9. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
10. steenovens in het gebied ten zuiden van de Dronckaertstraat
11. de Waterstraat
12. het Kraaiveld
13. de Bramier
14. de Lauwberg
15. Pannenfabriek Sterreberg

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

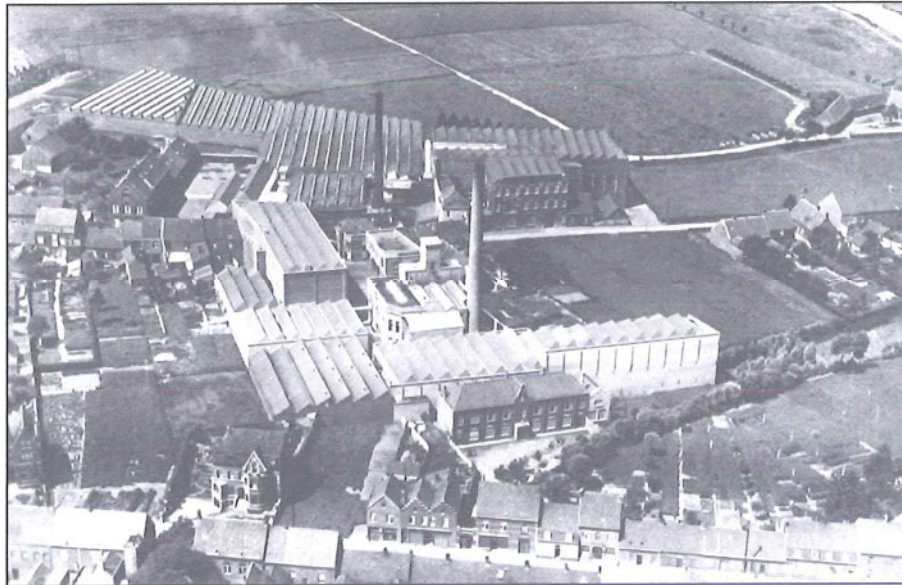
7. M.C.I. 1911 schaal 1/ 10 000





NOORD
1911
0 1 000 M
SCHAAL 1/20 000

1911



Op de vooravond van de eerste wereldoorlog zet de groei van het dorpscentrum zich verder. De lintbebouwing langs de gemeentewegen manifesteert zich als nieuw verstedelijkingsmodel. Vanuit het centrum strekt het zich in alle windrichtingen uit. Zo ook langsheen de Lar- en Grote Molenstraat, in de richting van de Dronckaertstraat. De bevolking in Lauwe haalt de kaap van 5 000 inwoners, een verdubbeling in amper 25 jaar tijd.

Het is de periode dat de vlasindustrie haar hoogtepunt bereikt en tot WO II zal doorlopen. Een industrie die slechts een kleine terugval kende in de periode 1928-29 toen de wereldwijde economische crisis lelijk huis hield in zowat alle industriële sectoren.

In 1930 telde Lauwe 104 bedrijven met maar liefst 40 fabrieken. De landbouwsector kon zich ondanks deze industriële expansie handhaven met haar 37 hoeven en 172 schuren.

Om de concurrentie met de vlasnijverheid uit de Mandelstreek enigszins uit te schakelen weigerde de gemeente Lauwe de doortocht van de boerentram over haar grondgebied. Immers kwamen vlashandelaars uit de Mandelstreek naar de Leie afgezakt om er het vlas te laten roten. Door het succes van de wegeniswerken uit de vorige eeuw, met o.a. de vaste brug over de Leie, was een snelle verbinding mogelijk. Als voorwendsel gebruikte het gemeentebestuur het argument dat rytuigen van de maatschappij van de buurtspoorwegen, de bestaande trafiek zouden storen. De keerzijde van deze beslissing is dat de Lauvenaars, op de trein na, over geen openbaar vervoer beschikten om zich naar naburige gemeenten te begeven. Pas in 1922 kwam een regelmatige busdienst tussen Kortrijk naar Moorsele, via Lauwe tot stand. Wat er ook van zijn, de geplande tramlijn is er nooit gekomen.

Lauwe kende zowel kleine familiebedrijven als grootschalige geïndustrialiseerde bedrijven, zoals het nog steeds bestaande De Witte-Littaer in het centrum.

Het landschap ten zuiden van de Dronckaertstraat ondergaat nauwelijks veranderingen, verstoken van elke infrastructurele ontwikkelingen is dit ook niet verwonderlijk.

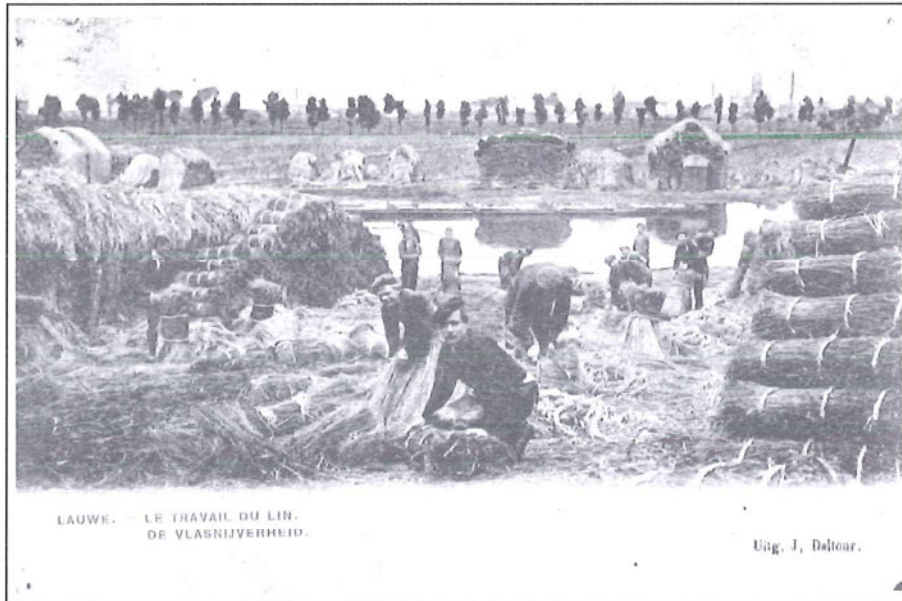
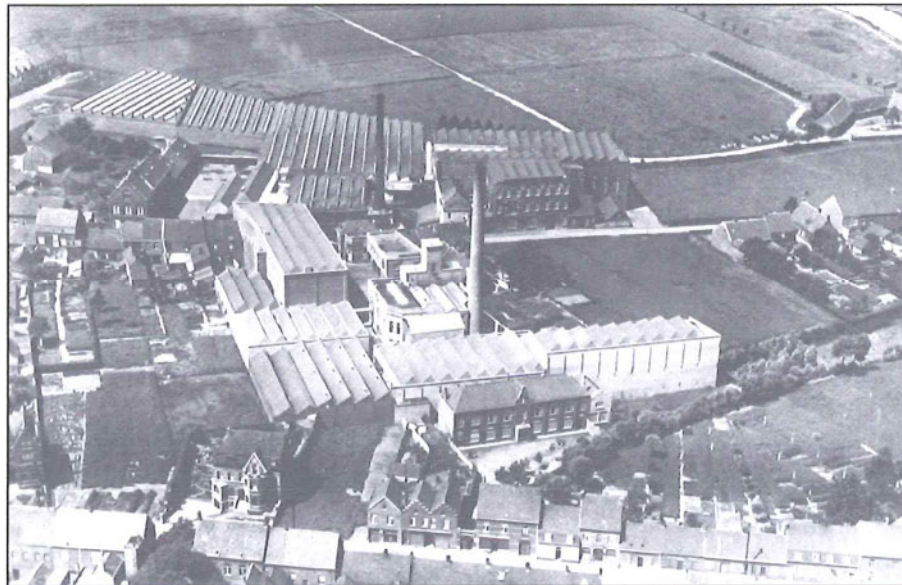
In 1900 verdween de Grote Molen, die sinds 1629 op de kruising van de Grote- en Kleine Molenstraat stond. De eeuwen oude molen werd overgebracht naar Herseau, op de grens met Luigne (Moeskroen). De molen stond reeds afgebeeld op de de Ferrariskaart. Het was een staakmolen die enkel graan maalde. Een molen, waarvan men zei dat hij goed in de wind stond.

1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. Lauwe centrum
3. de Leie
4. vlas- en textielabriek De Witte-Lietaer
5. de Drockaertstraat
6. de Larstraat
7. de Grote Molenstraat
8. de Kleine Molenstraat
9. de windmolen Grote Molen
10. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
11. Pannenfabriek Sterreberg

00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

8. M.G.I. 1959 schaal 1/ 10 000

1911



Op de vooravond van de eerste wereldoorlog zet de groei van het dorpscentrum zich verder. De lintbebouwing langs de gemeentewegen manifesteert zich als nieuw verstedelijkingsmodel. Vanuit het centrum strekt het zich in alle windrichtingen uit. Zo ook langsheen de Lar- en Grote Molenstraat, in de richting van de Dronckaertstraat.

De bevolking in Lauwe haalt de kaap van 5 000 inwoners, een verdubbeling in amper 25 jaar tijd.

Het is de periode dat de vlasindustrie haar hoogtepunt bereikt en tot WO II zal doorlopen. Een industrie die slechts een kleine terugval kende in de periode 1928-29 toen de wereldwijde economische crisis lelijk huis hield in zowat alle industriële sectoren.

In 1930 telde Lauwe 104 bedrijven met maar liefst 40 fabrieken. De landbouwsector kon zich ondanks deze industriële expansie handhaven met haar 37 hoeven en 172 schuren.

Om de concurrentie met de vlasnijverheid uit de Mandelstreek enigszins uit te schakelen weigerde de gemeente Lauwe de doortocht van de boerentram over haar grondgebied. Immers kwamen vlashandelaars uit de Mandelstreek naar de Leie afgezakt om er het vlas te laten roten. Door het succes van de wegeniswerken uit de vorige eeuw, met o.a. de vaste brug over de Leie, was een snelle verbinding mogelijk. Als voorwendsel gebruikte het gemeentebestuur het argument dat rijtuigen van de maatschappij van de buurtspoorwegen, de bestaande trafiek zouden storen. De keerzijde van deze beslissing is dat de Lauwenaars, op de trein na, over geen openbaar vervoer beschikten om zich naar naburige gemeenten te begeven. Pas in 1922 kwam een regelmatige busdienst tussen Kortrijk naar Moorsele, via Lauwe tot stand. Wat er ook van zijn, de geplande tramlijn is er nooit gekomen.

Lauwe kende zowel kleine familiebedrijven als grootschalige geïndustrialiseerde bedrijven, zoals het nog steeds bestaande De Witte-Littaer in het centrum.

Het landschap ten zuiden van de Dronckaertstraat ondergaat nauwelijks veranderingen, verstoken van elke infrastructurele ontwikkelingen is dit ook niet verwonderlijk.

In 1900 verdween de Grote Molen, die sinds 1629 op de kruising van de Grote- en Kleine Molenstraat stond. De eeuwen oude molen werd overgebracht naar Herseau, op de grens met Luigne (Moeskroen). De molen stond reeds afgebeeld op de de Ferrariskaart. Het was een staakmolen die enkel graan maalde. Een molen, waarvan men zei dat hij goed in de wind stond.

1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. Lauwe centrum
3. de Leie
4. vlas- en textiel fabriek De Witte-Lietaer
5. de Drockaertstraat
6. de Larstraat
7. de Grote Molenstraat
8. de Kleine Molenstraat
9. de windmolen Grote Molen
10. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
11. Pannenfabriek Sterreberg

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

8. M.G.I. 1959 schaal 1/ 10 000





Kortrijk

Meneen

Wevelgem

10

Kortrijk

9

12

2

8

3

4

5

7

6

Rekkem

13

Aalbeke

14

FRANKRIJK

15

Roncq-Lille

NOORD

1959



SCHAAL 1/20 000



De bevolking evolueerde van iets meer dan 5 000 inwoners, na de wapenstilstand van WO I, naar 7 090 inwoners na WO II en 7 215 in 1960.

De ruimtelijke gevolgen laten zich duidelijk aflezen in het landschap. Enerzijds in de onmiddellijke nabijheid van het dorpscentrum worden een reeks nieuwe wegen aangelegd waarlangs woningen als paddestoelen oprijzen.

Anderzijds worden nieuwe woonwijken gerealiseerd. De plaatselijke bouwmaatschappij *Eigen Haard is Goud Waard* speelt hierbij een voortrekkers rol. Immers werd ze onmiddellijk opgericht nadat het Albertfonds, na de ravage van WO I, gestart was met de massale bouw van voorlopige noodwoningen en houten barakken. Zo telde Lauwe 49 dergelijke noodwoningen waarvan tot op de dag van vandaag nog enkele bewoond zijn. Om de kostprijs te drukken worden de nieuwe sociale woonwijken op enige afstand van het centrum gerealiseerd. Zoals de Grote Molenstraat (1928, 28 woningen), Tuinwijk (1931, 32 woningen en 1938, 41 woningen), Tuinwijk Koning Boudewijnstraat (1949, 22 woningen), Koning Boudewijn- en Verrieststraat (1950, 15 woningen en 1953, 67 woningen), Bloemenwijk in volle uitvoering (1956-67).

De *Eigen Haard is Goud Waard*, realiseerde later in en rond Lauwe (o.a. Rekkem, Aalbeke en Rollegem) heel wat punctuele en kleinschalige projecten, in totaal goed voor meer dan 1 000 woningen.

De ontwikkeling en realisatie van de Kraaiveldwijk daarentegen werd niet door de bouwmaatschappij opgezet. Anderzijds is de groei rond het station van Lauwe stil gevallen en op zijn retour.

Het textielbedrijf De Witte-Littaer, ten westen van de Wevelgemstraat, in het centrum, heeft zich inmiddels meester gemaakt van het volledige bouwblok. Na WO II wordt de vlasindustrie onrendabel en gestadig verdwijnt deze industrie in Lauwe. De Leie is van dan af alleen nog een rivier die langs Lauwe loopt.

De *gouden rivier*, zoals de Leie in de volksmond werd genoemd, die zich als een ader door de Zuid-Vlaamse vlasstreek slingerde, had de bindingen met haar oevers verloren. Zoals het water door de Leie stroomde, zo stroomde het geld bij de vlashandelaars binnen. Romantischer is de verklaring van de *gouden rivier*, de goudkleur van het vlas dat in de Leiemeersen gekapeld stond. De rootperiode betekende een drukte van jewelste, zo ver het oog reikte, stonden kapellen vlas te drogen.

De grillige Leie, in 1921-22 op twee plaatsen rechtgetrokken, met name op de grens met Marke, in het noordoosten, en Menen, in het zuidwesten. De grond afkomstig van de rechtekking werd gestapeld nabij de hoeve 'ten Haze' en aldaar bekend als *den berg*. Met als gevolg twee eilanden en twee dode Leiearmen. Rond deze geamputeerde zijarmen ontwikkelde zich door de jaren heen kleine natuurreservaten.

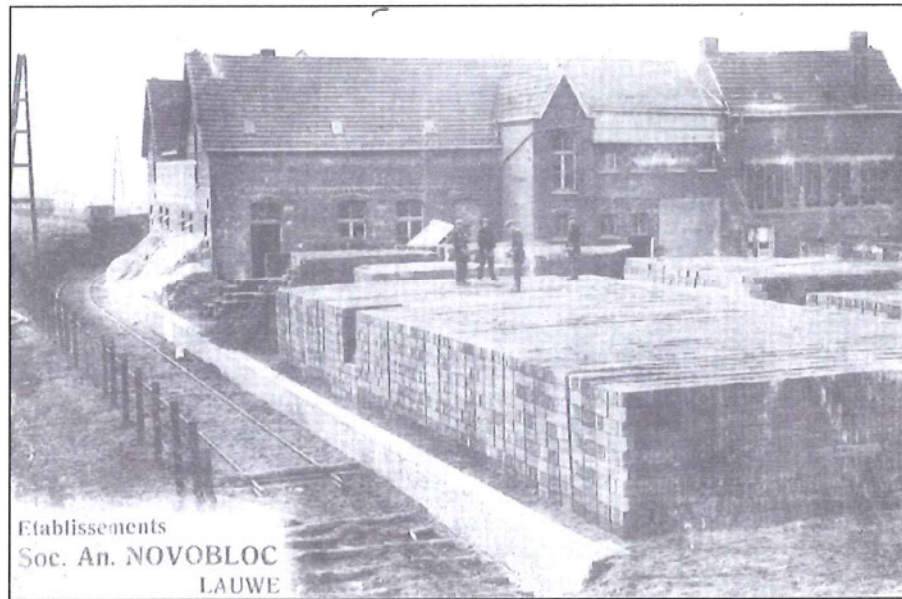
De Leieburg, tussen Wevelgem en Lauwe, net zoals in WO I in 1940 vernield. Ditmaal door de Britse troepen bij hen afocht richting Duinkerken. Om de oeververbinding enigszins in stand te houden werd een gammel loopbrugje gebouwd. Later vervangen door een stevig exemplaar in hout, dat tot 1954 dienst deed als verbinding tussen Wevelgem en Lauwe. In 1955 werd de huidige brug, in voorgespannen beton, uitgevoerd

Het landschap tussen de Dronckaertstraat en de gemeentegrens met Rekkem onderging nauwelijks wijzigingen van betekenis en behoudt haar eeuwenoude structuur en glooiend landschap met een wijds zicht over de uitgestrekte vallei.

1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. Lauwe centrum
3. de wijk Grote Molenstraat (1928)
4. Tuinwijk (1931 en 1938)
5. Tuinwijk Koning Boudewijnstraat (1949),
6. de wijk Koning Boudewijn- en Verrieststraat (1950 en 1953)
7. Bloemenwijk (1956-67)
8. Kraaiveld
9. het nieuw tracé van de Leie
10. de hoeve ten Haze met den berg
11. de nieuwe Leieburg, tussen de dorpscentra van Wevelgem en Lauwe
12. textielabriek De Witte-Lietaer
13. de Dronckaertstraat
14. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
15. Pannenfabriek Sterreberg

9. M.G.I. 1974 schaal 1/ 10 000

1959



De bevolking evolueerde van iets meer dan 5 000 inwoners, na de wapenstilstand van WO I, naar 7 090 inwoners na WO II en 7 215 in 1960.

De ruimtelijke gevolgen laten zich duidelijk aflezen in het landschap. Enerzijds in de onmiddellijke nabijheid van het dorpscentrum worden een reeks nieuwe wegen aangelegd waarlangs woningen als paddestoelen oprijzen.

Anderzijds worden nieuwe woonwijken gerealiseerd, De plaatselijke bouwmaatschappij *Eigen Haard is Goud Waard* speelt hierbij een voortrekkers rol. Immers werd ze onmiddellijk opgericht nadat het Albertfonds, na de ravage van WO I, gestart was met de massale bouw van voorlopige noodwoningen en houten barakken. Zo telde Lauwe 49 dergelijke noodwoningen waarvan tot op de dag van vandaag nog enkele bewoond zijn. Om de kostprijs te drukken worden de nieuwe sociale woonwijken op enige afstand van het centrum gerealiseerd. Zoals de Grote Molenstraat (1928, 28 woningen), Tuinwijk (1931, 32 woningen en 1938, 41 woningen), Tuinwijk Koning Boudewijnstraat (1949, 22 woningen), Koning Boudewijn- en Verrieststraat (1950, 15 woningen en 1953, 67 woningen), Bloemenwijk in volle uitvoering (1956-67).

De *Eigen Haard is Goud Waard*, realiseerde later in en rond Lauwe (o.a. Rekkem, Aalbeke en Rollegem) heel wat punctuele en kleinschalige projecten, in totaal goed voor meer dan 1 000 woningen.

De ontwikkeling en realisatie van de Kraaiveldwijk daarentegen werd niet door de bouwmaatschappij opgezet. Anderzijds is de groei rond het station van Lauwe stil gevallen en op zijn retour.

Het textielbedrijf De Witte-Littaer, ten westen van de Wevelgemstraat, in het centrum, heeft zich inmiddels meester gemaakt van het volledige bouwblok. Na WO II wordt de vlasindustrie onrendabel en gestadig verdwijnt deze industrie in Lauwe. De Leie is van dan af alleen nog een rivier die langs Lauwe loopt.

De *gouden rivier*, zoals de Leie in de volksmond werd genoemd, die zich als een ader door de Zuid-Vlaamse vlasstreek slingerde, had de bindingen met haar oevers verloren. Zoals het water door de Leie stroomde, zo stroomde het geld bij de vlashandelaars binnen. Romantischer is de verklaring van de *gouden rivier*, de goudkleur van het vlas dat in de Leiemeersen gekapeld stond. De rootperiode betekende een drukte van jewelste, zo ver het oog reikte, stonden kapellen vlas te drogen.

De grillige Leie, in 1921-22 op twee plaatsen rechtgetrokken, met name op de grens met Marke, in het noordoosten, en Menen, in het zuidwesten. De grond afkomstig van de rechtekking werd gestapeld nabij de hoeve 'ten Haze' en aldaar bekend als *den berg*. Met als gevolg twee eilanden en twee dode Leiearmen. Rond deze geamputeerde zijarmen ontwikkelde zich door de jaren heen kleine natuurreservaten.

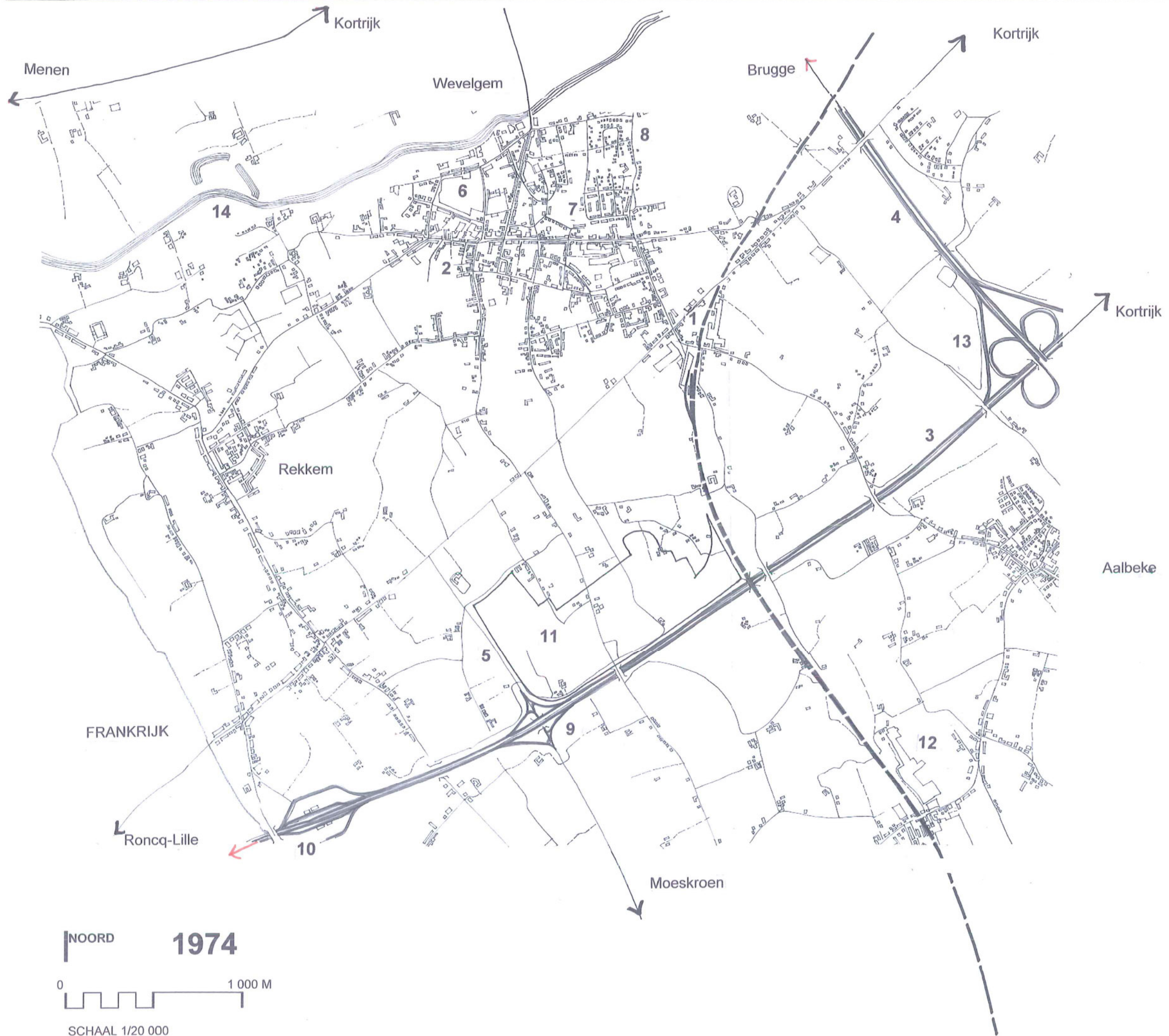
De Leieburg, tussen Wevelgem en Lauwe, net zoals in WO I in 1940 vernield. Ditmaal door de Britse troepen bij hen aftocht richting Duinkerken. Om de oeververbinding enigszins in stand te houden werd een gammell loopbrugje gebouwd. Later vervangen door een stevig exemplaar in hout, dat tot 1954 dienst deed als verbinding tussen Wevelgem en Lauwe. In 1955 werd de huidige brug, in voorgespannen beton, uitgevoerd

Het landschap tussen de Dronckaertstraat en de gemeentegrens met Rekkem onderging nauwelijks wijzigingen van betekenis en behoudt haar eeuwenoude structuur en glooiend landschap met een wijds zicht over de uitgestrekte vallei.

1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. Lauwe centrum
3. de wijk Grote Molenstraat (1928)
4. Tuinwijk (1931 en 1938)
5. Tuinwijk Koning Boudewijnstraat (1949),
6. de wijk Koning Boudewijn- en Verrieststraat (1950 en 1953)
7. Bloemenwijk (1956-67)
8. Kraaiveld
9. het nieuw tracé van de Leie
10. de hoeve ten Haze met den berg
11. de nieuwe Leieburg, tussen de dorpscentra van Wevelgem en Lauwe
12. textielabriek De Witte-Lietaer
13. de Drockaertstraat
14. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
15. Pannenfabriek Sterreberg

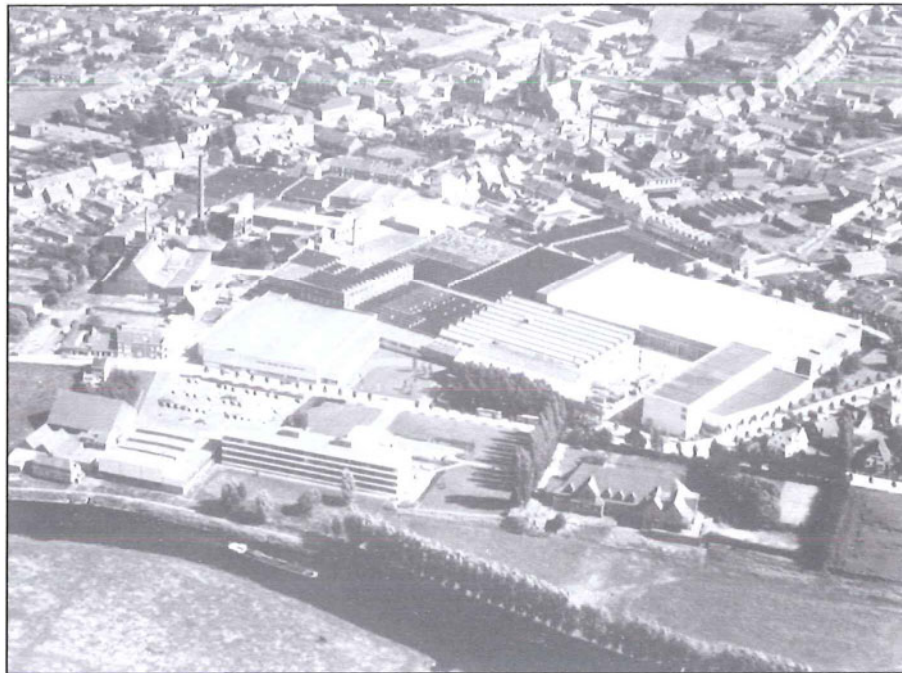
9. M.G.I. 1974 schaal 1/ 10 000





NOORD
1974
0 1 000 M
SCHAAL 1/20 000

1974



Tijdens deze periode voltrekt zich de tweede suburbanisatie golf. Verstoort door de wereldwijde eerste oliecrisis die een (voorlopig) abrupt einde betekent van de ongebreidelde (economische) groei. Het textielbedrijf De Witte-Liettaer bereikt in 1973 het hoogtepunt van haar bloei, tenminste voortgaand op het aantal tewerkgestelde werknemers, nl. 800. Vandaag werken er ongeveer 500 mensen.

Het rationeel verstedelijkingsproces opgang gekomen in de vorige perioden, neemt mede door de technologische (wild)groei, met o.a. de komst van de auto in ieders bereik een nieuwe wending, nl. een versplinterd karakter.

De uitbreiding van de centra verloopt vanaf dan via het verkavelingsmodel met als voornaamste karaktertrek, de vrijstaande woning op een piepklein perceel. Tot dan met rust gelaten binnengebieden, verscholen achter slierten lintbebouwing, worden aangesproken.

Nieuwe woonwijken verschijnen tussen centrum en open landschap.

Zo bouwt de sinds 1928 actieve plaatselijke bouwmaatschappij *Eigen haard is goud waard*, in 1969 een reeks van 120 aaneengeschakelde woningen in het oostelijk deel van *Opstal*.

Ten noorden van deze sociale woonwijk stampet een privé investeerder *Schonekeer*, een nieuwe woonwijk uit de grond. Ditmaal geen aaneengeschakelde woningen maar vrijstaande woningen die vooral de middenklasse aanspreekt. Een initiatief dat aanslaat en navolging krijgt.

Kenmerkend is de banale, louter op winstbejag gebaseerde, stedenbouw die zich ongestoord meester maakt van het landschap.

In 1970 telde Lauwe 7 448 bewoners en bereikte in 1976 haar hoogtepunt van 8 122 inwoners.

Het ambitieuze autosnelwegen programma, opgestart eind jaren vijftig in ons land, passeert ook in Zuidwest Vlaanderen, op het grondgebied van Lauwe, in 1966 met de aanleg van de huidige E17 (toen E3) met een aftakingsnelweg A17, in eerste fase tussen Marke en Brugge.

Ook dit asfaltgeweld, laat Lauwe centrum volledig links liggen. Het laatste op- en afritten complex op Belgisch grondgebied, verwijst op geen enkele wijze naar Lauwe, wel naar Moeskroen en Rekkem. Het op- en afritten complex takt aan op de nieuw aangelegde N58 die tussen Moeskroen en de Dronckaertstraat in Lauwe loopt. De N58 met zijn autosnelweg allure, nl. 2 x 2 rijvakken met middenberm, loopt als dusdanig vast op de Dronckaertstraat, met slechts twee rijvakken.

Met de komst van de autosnelweg E17 en de baan N58 wordt het landschap ten zuiden van de Dronckaertstraat onderuit gehaald.

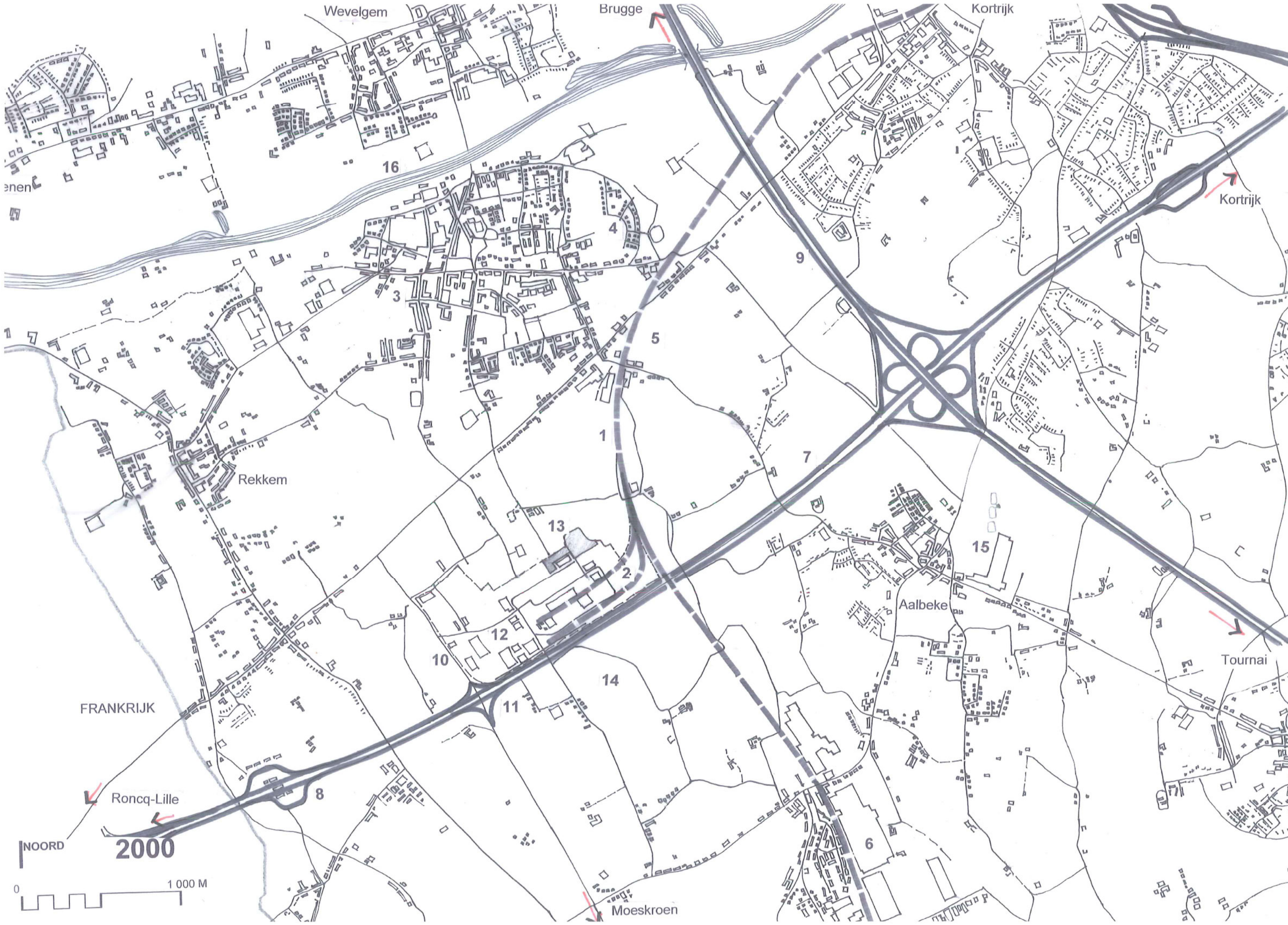
Het is nog te vroeg om de mogelijke gevolgen op het binnengebied te evalueren.

De talrijke middeleeuwse boerderijen, al mogen de meeste dan wel fysisch overeind gebleven zijn, verliezen één voor één hun oorspronkelijke functie.



1. Station Lauwe met goederenstation aan de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai
2. Lauwe centrum
3. de E17 tussen Gent-Lille
4. de E403 tussen Marke-Brugge
5. de N58 tussen de Dronckaertstraat in Lauwe en Moeskroen
6. textielabriek De Witte-Liettaer
7. de sociale woonwijk in Opstal
8. de woonwijk Schonekeer
9. het op- en afrittencomplex naar de L.A.R. (Tournai-Menen-Moeskroen)
10. het douanecomplex langs de E17 op Belgisch grondgebied
11. de huidige contouren van de L.A.R. transport- en distributiezone
12. Pannenfabriek Sterreberg
13. verkeerswisselaar E17-E403 in Marke
14. de Leie

10. N.G.I. 2000 schaal 1/ 10 000



Wevelgem

Brugge

Kortrijk

anen

16

4

9

Kortrijk

3

5

7

Rekkem

13

15

Aalbeke

10

12

14

Tournai

FRANKRIJK

11

Roncq-Lille

8

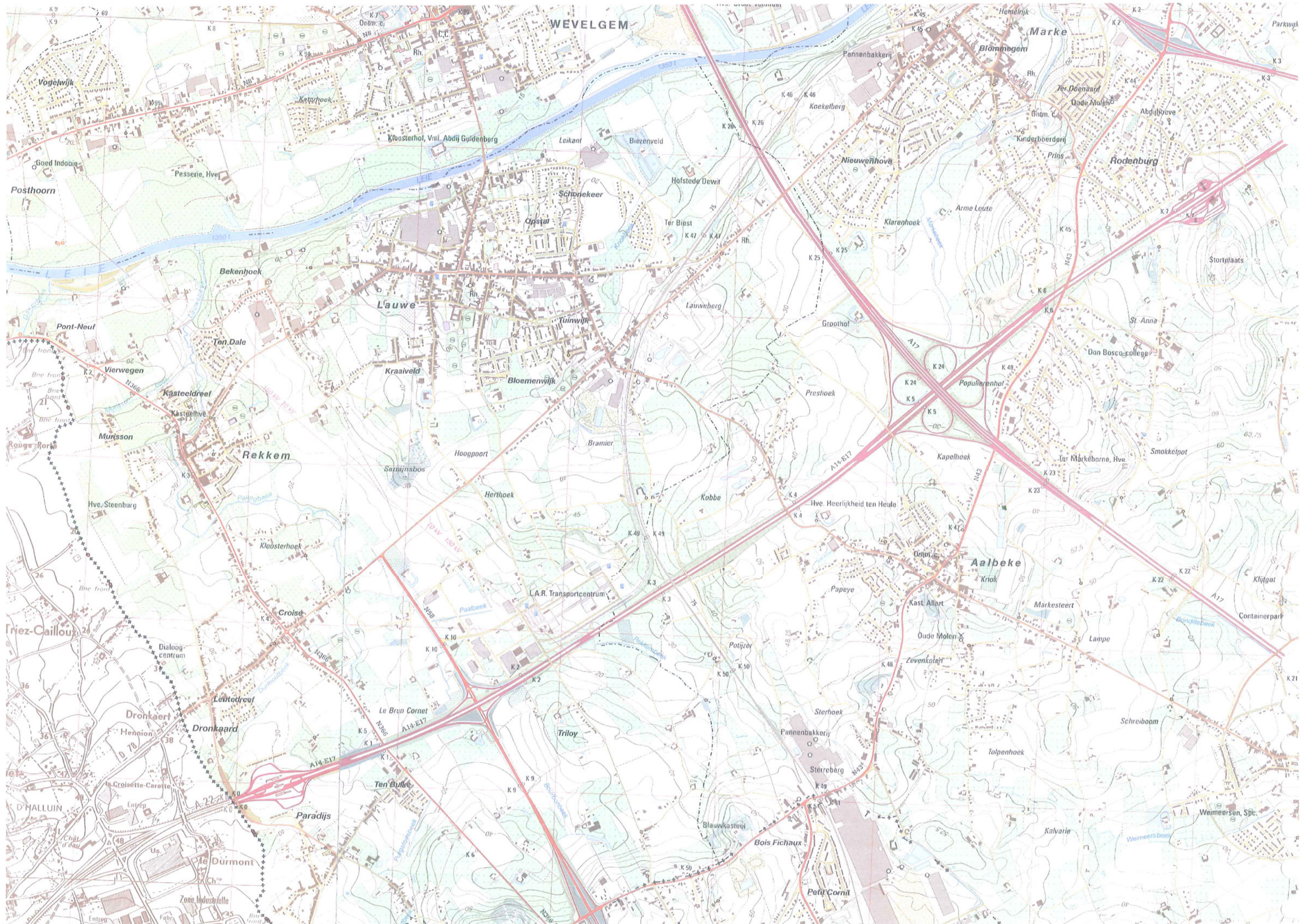
6

NOORD

2000

1 000 M

Moeskroen



In april 1983 werd de Leie ter hoogte van Lauwe rechtgetrokken, verbreed en verstevigd aan de oeverboorden. Dit met het oog om tegemoet te komen aan de vraag om scheepvaart tot 1 350 ton toe te laten. Infrastructuurle ingrepen die Lauwe niet veel voordeel opleveren. De Leie evolueerde van een rivier langsheen kleine dorpen naar een louter infrastructureel economisch instrument tussen grootstedelijke regio's.

Het centrum van Lauwe vormt haast één sliert van bebouwing tot in Kortrijk over verschillende dorpen, via het verkavelingsfenomeen, o.a. de verkaveling langsheen de Knokbeek.

De op dit traject gelegen middeleeuwse boerderijen zijn inmiddels volledig ingesloten en fungeren nog louter als een icoon welke zich los maakte van zijn drager, ic. landbouwgrond.

Het lijkt erop dat overal gebouwd kan worden, alleen een juridische omkadering kan enigszins en met wisselend succes dit kanaliseren.

De open ruimten tussen de eerste verkavelingen in de onmiddellijke periferie van het centrum zijn verder geurbaniseerd met hoofdzakelijk vrijstaande eengezinswoningen.

Toch blijft men angstvallig, tenminste tot voor kort, de oevers van de Leie vermijden om woningen op te richten. In 2001 telde Lauwe, sinds 1977 een deelgemeente van Menen samen met Rekkem, 8 059 inwoners. Wat erop neerkomt dat het inwonersaantal al 25 jaar stabiel blijft.

Het station van Lauwe heeft zijn bloeiperiode duidelijk achter zich. In 1984 wordt het station gesloten en wordt het reizigersvervoer overgenomen door een busdienst.

De industriële gebouwen staan leeg en verkommen langzaam. Zo ook de in 1910 door Allaert en Van Enis opgerichte pannenfabriek *De Lauwberg* die de productie in 1965 stopzette.

Ze worden nog gebruikt voor de programmatie van *Le Gare* (o.a. concerten).

Ter hoogte van de kruising spoorwegtracé en de Dronckaertstraat is er een sterke concentratie aan bebouwing en bedrijvigheid: woonlinten, industriële bebouwing en ontginningsgebieden.

Het eeuwenoude ongemoeid gelaten open glooiend landschap ten zuiden van de Dronckaertstraat, is zoals aangekondigd in de vorige periode, niet gespaard gebleven van de economische druk.

Als een vreemd lichaam, in 1980-82, heeft de transport- en distributiezone L.A.R. (Lauwe-Aalbeke-Rekkem) het eeuwenoude landschap onherroepelijk verstoort. Haar bestaansreden vloeit louter voort als onderdeel van een netwerk van een internationale snelwegennet en spoorwegennet en positioneert zich tegenover Kortrijk, regio Kortrijk en de metropool Lille. Er is een drukke spoortrafiek met de Antwerpse haven, nl. de L.A.R. fungeert als container overslagterminal. Haar binding met Lauwe en ruime omgeving is onbestaand.

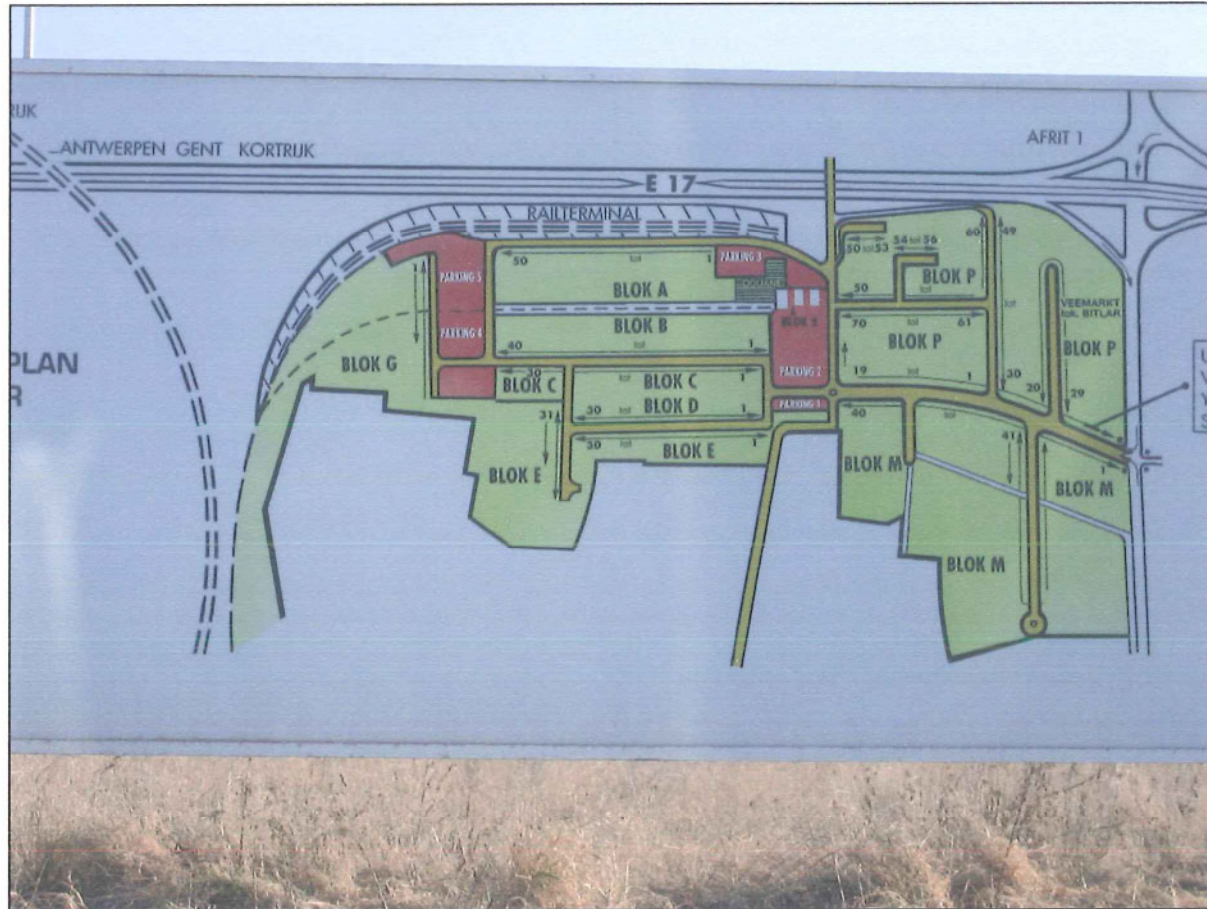
De confrontatie met het plaatselijke weefsel en open landschap werkt nog steeds na en is duidelijk afleesbaar. Een open wonde die nooit genezen zal.

Om de aanleg van de L.A.R. mogelijk te maken werd het terrein volledig genivelleerd.

De honger naar maagdelijke bedrijfsterreinen is niet te stillen, zo wordt de vraag om zuidwaarts uit te breiden als maar luider.

De landschappelijke inkadering van de L.A.R. ontbreekt en heeft een negatieve invloed op de landschapsbeleving van de open ruimte.

Anderzijds, zowel zuidelijk als noordelijk van de L.A.R. primeert weiland op akkerland en is de percelering (van oudsher) vrij klein. Enkele verspreide hoeves en kleine woonconcentraties bepalen het beeld. Kleine landschapselementen van bomenrijen en haagstructuren situeren zich omheen deze bebouwing.



- | | | | |
|----|---|-----|---|
| 1. | de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tournai | 10. | de N58 tussen de Dronckaertstraat (Lauwe) en Moeskroen |
| 2. | de aansluiting van de L.A.R. transport- en distributiezone op de spoorlijn Kortrijk-Tournai | 11. | het op- en africhtencomplex naar de L.A.R. (Tournai-Menen-Moeskroen) |
| 3. | Lauwe centrum | 12. | de L.A.R. transport- en distributiezone, |
| 4. | nieuwe woonwijk langsheen de Knokbeek | 13. | het VDAB perceel binnen de L.A.R. transport- en distributiezone, |
| 5. | pannenfabriek <i>De Lauwberg</i> | 14. | mogelijke uitbreiding van de L.A.R. transport- en distributiezone, in zuidelijke richting |
| 6. | pannenfabriek <i>Sterreberg</i> | 15. | Vandecasteele houtimport met bluswaterbekkens in het centrum van Aalbeke |
| 7. | de E17 tussen Gent-Lille | 16. | de rechtgetrokken Leie |
| 8. | het douanecomplex langsheen de E17 aan de grensovergang in Rekkem | | |
| 9. | de E403 tussen Brugge-Tournai | | |

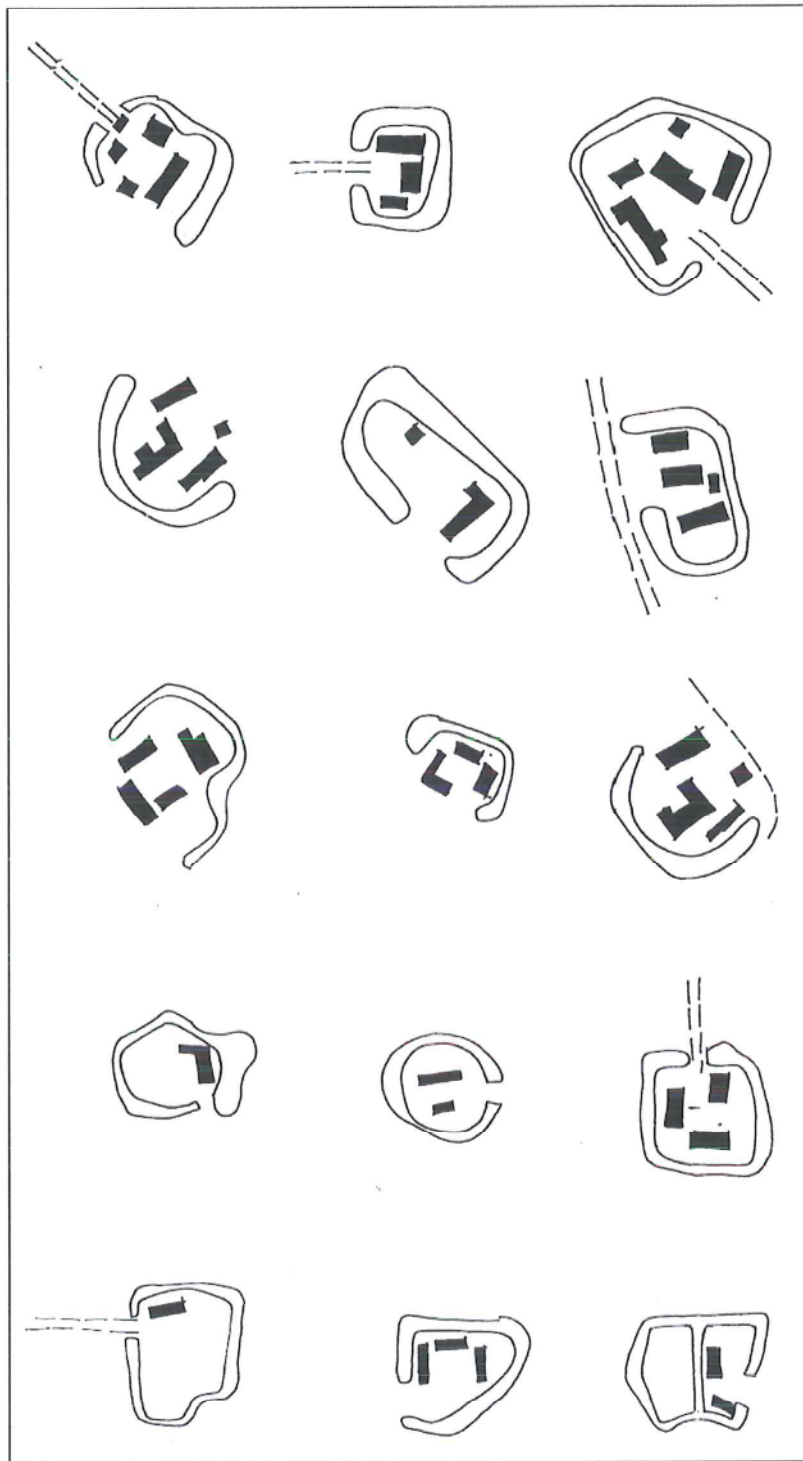
Bibliografie

- Publicaties**
- Blancke, Roger, 1985, *Zo was Lauwe*, Het Streekboek, Nieuwkerken-Waas, 1985, 96 p.
 - Borret, Kristiaan, De Meulder, Bruno, Dehaene, Michiel, Libeer, Jo, Scheers, Joris, Vandeghinste, Wilfried, *Bedrijfsgebouwen, tussen voorschriften en verleiding*, Achtergrond 01, Vlaams Architectuurinstituut, Antwerpen, 2003, 87 p.
 - Corne, Evi, Helsen, Kathy, Tack, Bram, *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, Menen, voorontwerp 2004, deel 1*, Leideal Kortrijk, 119 p.
 - De Meulder, Bruno, Dehaene, Michiel, 2001, *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen, Fascikel 1*, Anno 02 vzw, Kortrijk, 114 p.
 - De Meulder, Bruno, Devisch, Oswald, 2002, *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen, Fascikel 3, Wevelgem*, Anno 02 vzw, Kortrijk, 111 p.
 - Deprez, Marcel, *Lauwe in oude prentkaarten*, 1979, Zaltbommel, z.n.
 - Deprez, Marcel, *Aantekeningen omtrent Lauwe*, z.d., Lauwe, 169 p.
 - Goedseels, Vic, Vanhaute, Luc, 1983, *Hoeven op land gebouwd*, Lannoo, Tielt, Bussum, 237 p.
 - Hoornaert, Steven, 2001, *De alledaagse ruimte van armoede en uitsluiting in het hedendaagse stadslandschap, Case Kortrijk-Menen*, ongepubliceerd inwerk, promotor: Bruno de Meulder, Faculteit Toegepaste Wetenschappen, Departement Architectuur, Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening, afdeling gediplomeerde in gespecialiseerde stedenbouw, K.U.Leuven.
 - Trefois, Clemens, V., 1978, *Ontwikkelingsgeschiedenis van onze landelijke architectuur*, Uitgeverij Danthe, Sint Niklaas, 305 p.
- Kaartmateriaal**
- Nationaal Geografisch Instituut, Afdeling Geografische Documentatie, Abdij Ter Kammeren te Brussel, met dank aan de Heer Lardinois



De omwalde hoeve, als overlevingsparadigma

"De boerderijen en plattelandshuisjes in Bokrijk zien er liefelijk en pittoresk uit, maar de bezoeker vergeet vlug dat het doorsneegezin toen meerdere kinderen telde, dat centrale verwarming noch modern sanitair voorhanden was. Dat het buitenwerk hard labour was. En dat die mesthoop op de binnenkoer verdomd hard kon stinken."¹



Bij een snelle blik op zowel historische als eigentijdse topografische kaartmateriaal valt de hoge concentratie van omwalde hoeves in en rond Lauwe onmiddellijk op.

Het meest treffend, bij het betreden van een omwalde hoeve is het karakteristiek vrijstaand poortgebouw, die eens gesloten, alle toegang tot het erf ontzegt. Omwalde boerenhoeven hebben een lange voorgeschiedenis waarvan de oorsprong niet precies is te situeren op de tijdsbalk. Allicht zou het ontwikkelingsproces naar de eigenlijke omwalde hoeve zich hebben voltrokken tijdens de vroege middeleeuwen, rond de 9^{de} eeuw. Wat ongetwijfeld in verband kan gebracht worden met de invallen en rooftochten van de Noormannen. Toch zijn de eerste tekenen van dit hoevetype terug te vinden in de georganiseerde neolithische dorpen, waar het de gewoonte was, omwille van brandgevaar bakhuizen, te scheiden van de overige gebouwen die deel uitmaakten van het gebouwencomplex. Deze afzonderlijke of losse gebouwenopstelling is een typisch weerkerend element bij de omwalde hoeve.

Intensievere wordende landuitbatingen verplichte de landbouwers steeds grotere bergruimten op te richten, zodat het logische gevolg was om verschillende gebouwen op te richten. Dit noodzaakte om het erf beter af te sluiten. Ook als bescherming van mens en dier. Het was niet denkbeeldig dat op het desolate land de landbouwer op zijn hoede diende te zijn voor mogelijke indringers. Vooral tijdens de vele woelige periodes die de middeleeuwen tot in de 18^{de} eeuw gekend hebben. Denken we maar aan de agrarische depressieperiodes van de 14^{de} en 15^{de} eeuw, de godsdienstoorlogen van de 16^{de} eeuw en de rampzalige oorlogsjaren van de 17^{de} eeuw. En dus zocht men zijn toevlucht tot stevige en vooral doeltreffende omtuiningen volledig rond het gebouwencomplex.

Toch is het pas rond de middeleeuwen dat voor het eerst een omwalling met watergordel werd toegepast. Vooral in die gebieden die te vrezen hadden voor overstromingsgevaar, gaf dit type meer kansen op overleving van mens en bedrijf. De aarde die uit de grachten voortkwam werd gebruikt om het binnenhof op te hogen, waardoor een 'motte' ontstond. Vandaar dit model van hoeve ook een 'mothoeve' wordt genoemd.

De ringgracht kon allerlei vormen aannemen, gaande van cirkelvormig, ovaalvormig, rechthoekig, achtvormig patroon tot een dubbele gracht waarbij het woonhuis afzonderlijk en bedrijfsgebouwen in een tweede omgording lagen.

Hoewel dit type van hoeve haar oorsprong vindt in het poldergebied, verspreidde het zich over heel West-Vlaanderen, zo ook in de streek van Mene en Kortrijk.

Er is niet iets zoals een éénduidig omwalde hoeve type dat als prototype fungeert. Zoals eerder aangehaald bestaan er verschillende vormen van watergordels.

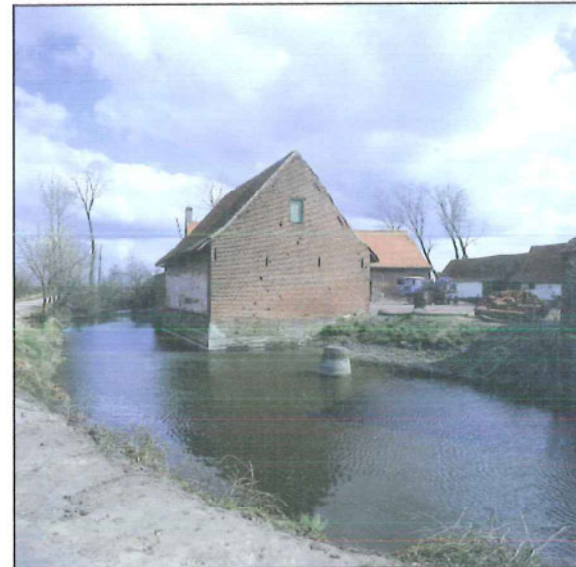
Evenmin is er een vast patroon te ontwaren in de schikking van de verschillende afzonderlijke gebouwen rond het centrale erf. De losse schikking van de gebouwen, heeft niet alleen het voordeel, zoals eerder vernoemd, om brand op een efficiënte wijze met succes te bestrijden.

Bij een open bebouwing, ten opzichte van een gesloten opstelling, zijn grotere aanpassingsmogelijkheden voor verbouwingen, en daarmee gepaard een grotere flexibiliteit van gebouwencomplex, mogelijk

Het woongedeelte staat veelal op de achtergrond en situeert zich in de as van het poortgebouw.

Links vinden we meestal de schuur met wagenberg of opslagruimte. Aan de rechterzijde situeren zich hoofdzakelijk de stallen voor vee, varkens en of paarden.

In streken meer landinwaarts, zoals de Leiestreek, waar men zich later toelegde op nijverheidsteelten, zoals vlas, werden afzonderlijke verwerkingsgebouwtjes worden toegevoegd, al dan niet binnen de omwalling.



De omwalde hoeve als ontwerpparadigma

Door de sterk gewijzigde landbouwexploitatie, de oprukkende verstedelijking, hebben veel wat eeuwenoude landbouwbedrijven hun binding met land verloren. Hoewel de meeste hoevencomplexen tot vandaag bewaard zijn gebleven, hebben ze inmiddels veelal een andere functie gekregen. Zoals ontspanningsoord, speelplein voor joelende kinderen (sic), restaurant of gewoonweg voor woonst met kleine moestuin om te voorzien in eigen behoeften. In het slechtste geval vervallen, leegstand of ingrijpend tot een ferme verbouwt. Hoewel de meeste boerderijen heel wat generaties hebben overleefd bevinden ze zich in een goede bouwfysische staat. Kenmerkend hierbij is dat de ringgrachten nog intact zijn. Duurzaam bouwen, *avant la lettre*.

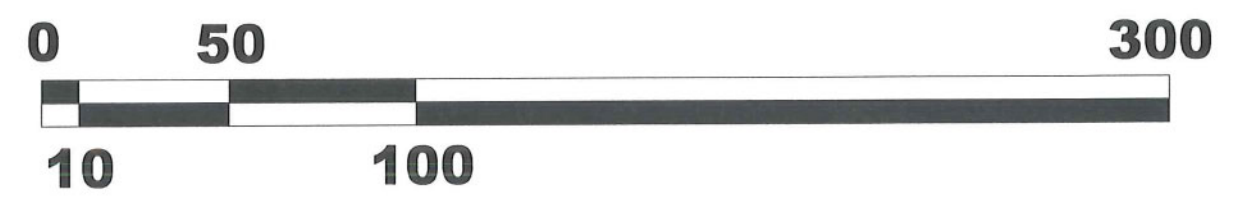
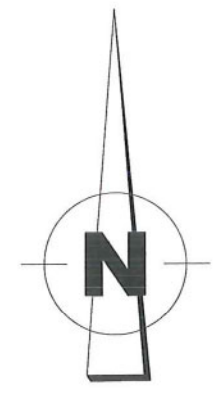
De omwalde hoeve, zoals eerder vermeld, is er niet zonder slag of stoot als een ingeving verschenen. Het duurde generaties om tot het resultaat te komen dat we vandaag nog terug vinden in het landschap. Het was alleen een kwestie van overleven. De opgedane ervaring werd niet alleen van vader op zoon doorgegeven, ook van naburige boerenfamilies stak men heel wat op. Het hele gemeenschap was erbij betrokken. Kortom leerde men te overleven door het bouwen vanuit een traditie. Zo hebben ook wij de plicht, zuinig om te springen met de natuur en haar middelen, om op een verantwoorde manier te gedragen tegenover de wereld waarin we (over)leven.

We nemen de omwalde hoeve als ontwerpmodel, niet in de letterlijke zin, mee om onze ingreep op dit perceel te structuren en te verantwoorden. Niet vanuit een nostalgische reflex of omdat ons dit van hoger hand werd opgelegd, maar uit pure noodzaak.

Op het VDAB-terrein waar straks duizenden vierkante meters betonverharding de eeuwigheid ingaat om leergierige onervaren chauffeurs tot truckers en of magazijniers op te leiden, lag tot enkele decennia terug de omwalde hoeve Foulon. Tot de draad van de geschiedenis doorbroken werd, de hier inmiddels eeuwenoude verankerde hoeve, voorgoed verdween. Willen wij, op een bescheiden maar doordachte en bewuste wijze, trachten die draad weer op te nemen. Tot de cirkel begesloten is en de traditie zich, met een kleine faux-pas, terug herstelt.

presentatie van de zaak
(indicatie van de hoofdfuncties)

III



schaal 1/2000
kadastrale situatie

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

OPMETING BIJ DE VERKOOP VAN EEN PERCEEL

Provincie West-Vlaanderen

Stad MENEN

3° Afdeling (Lauwe), Sectie C

Perceel 706, een stuk weg en delen van

357, 712, 713, 714 en 715

Legende

- praktijkstraat
- gladde straat
- tuin
- daling
- verlichtingspaal
- elektrische paal
- inspectieput
- loofboom
- kast elektriciteit
- dikvel brandraan
- verkeersbalken
- strafwiel
- grenspaal

Lot	Kadaster		Oppervl.
	Sie	Nummer	
A	c	delen van 706, 712, 713 en 714	18.585 m ²
B	c	delen van 712 en 713	1.453 m ²
C	c	delen van weg en 357, 714 en 715	3.418 m ²

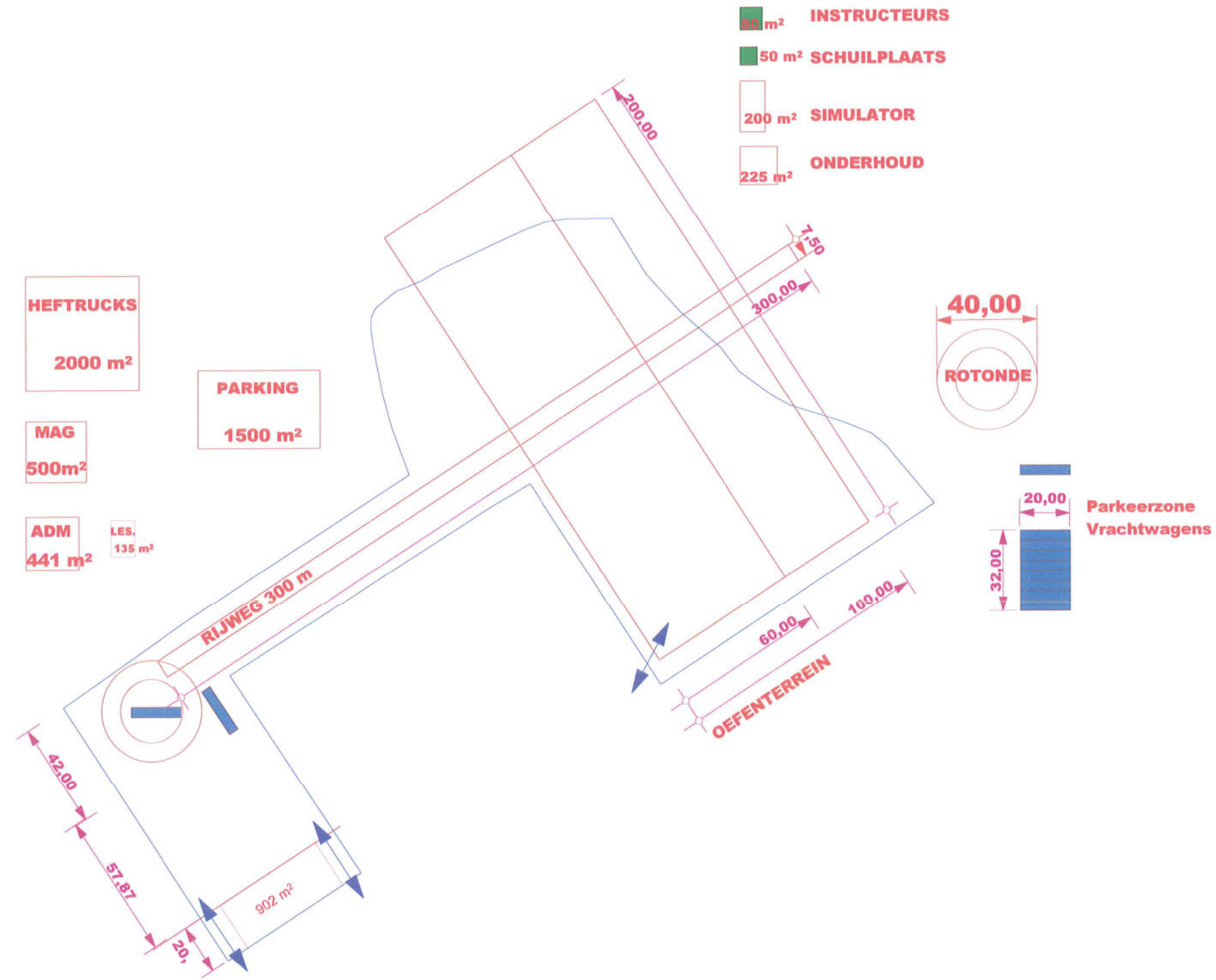
Opgemaakt te Kortrijk-Heule,
op 29 januari 2005 door



Zeger van Heulestraat 14
8501 Kortrijk-Heule
Tel.: 056/37 40 60
Fax: 056/37 40 61

schaal 1/2000
electronische gegevens

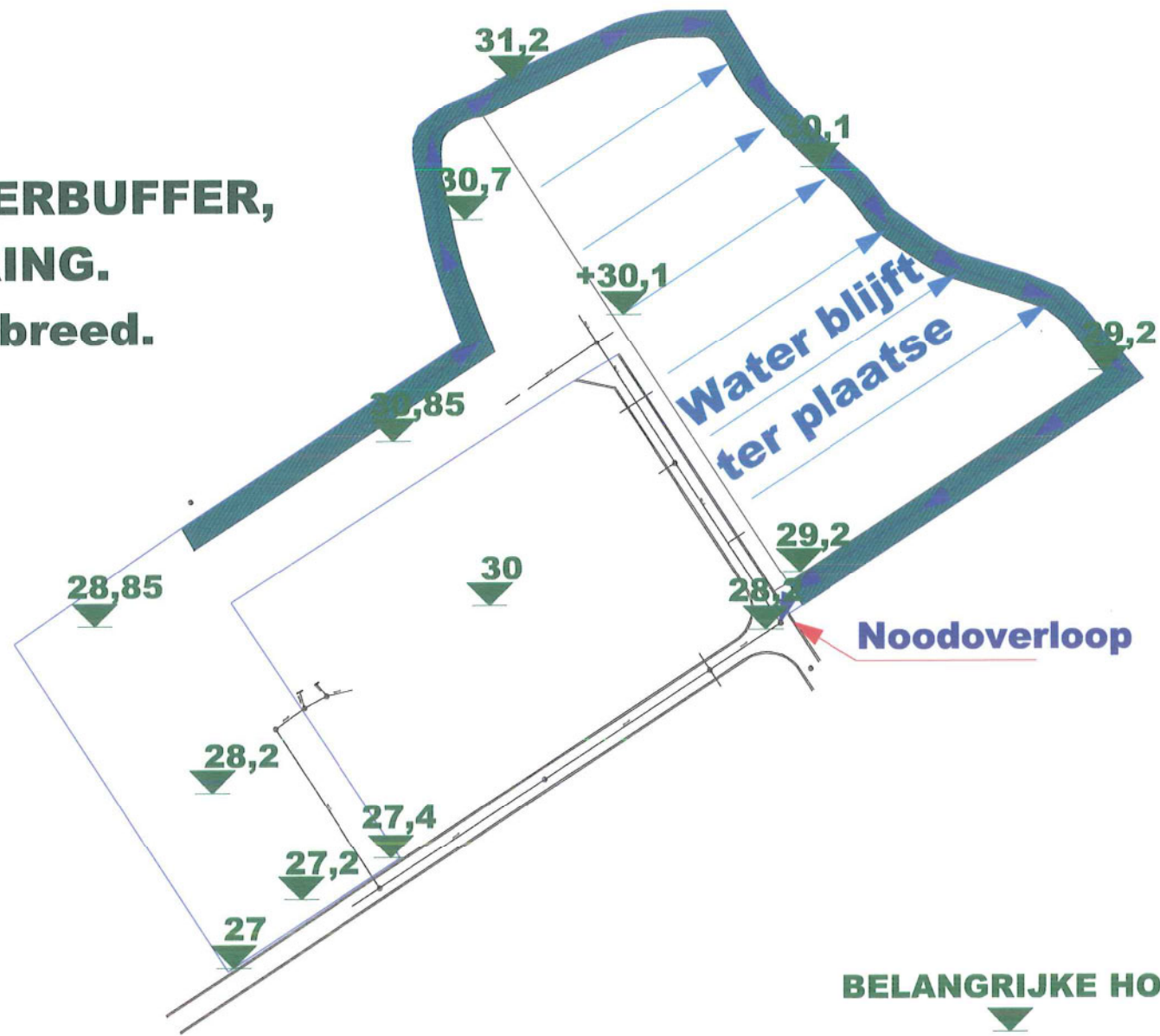
OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



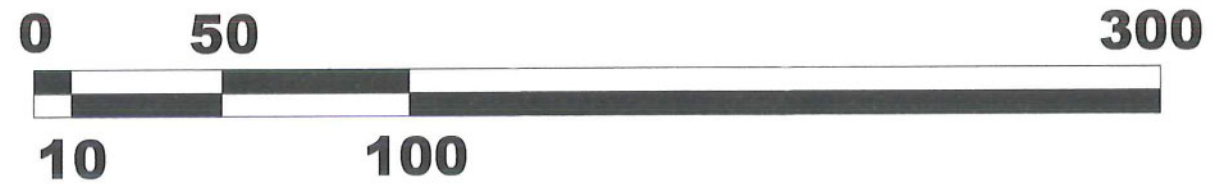
schaal 1/2000
fysische eisen

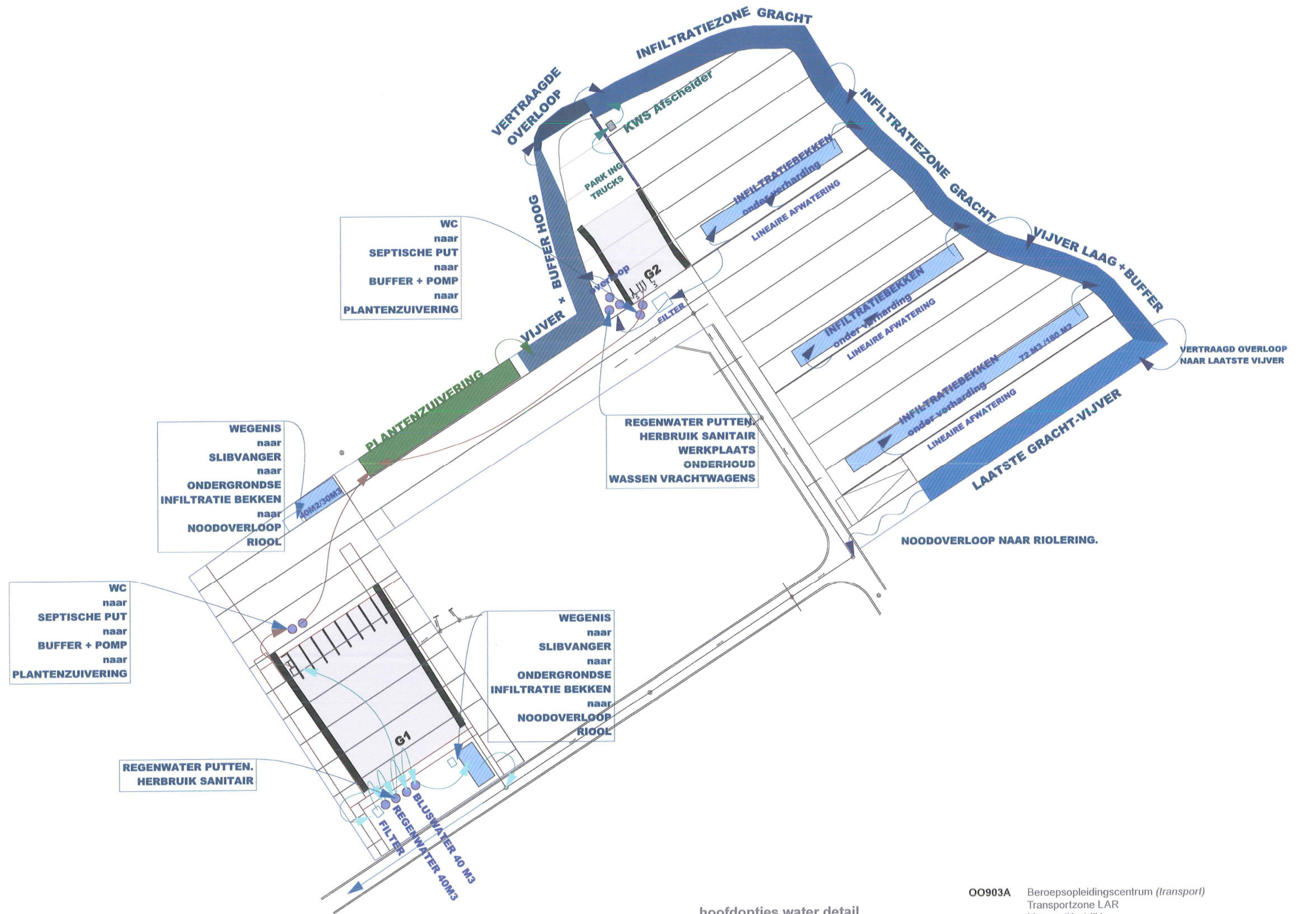
00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

**GRACHT, WATERBUFFER,
WATERZUIVERING.
8 tot 10 meter breed.**

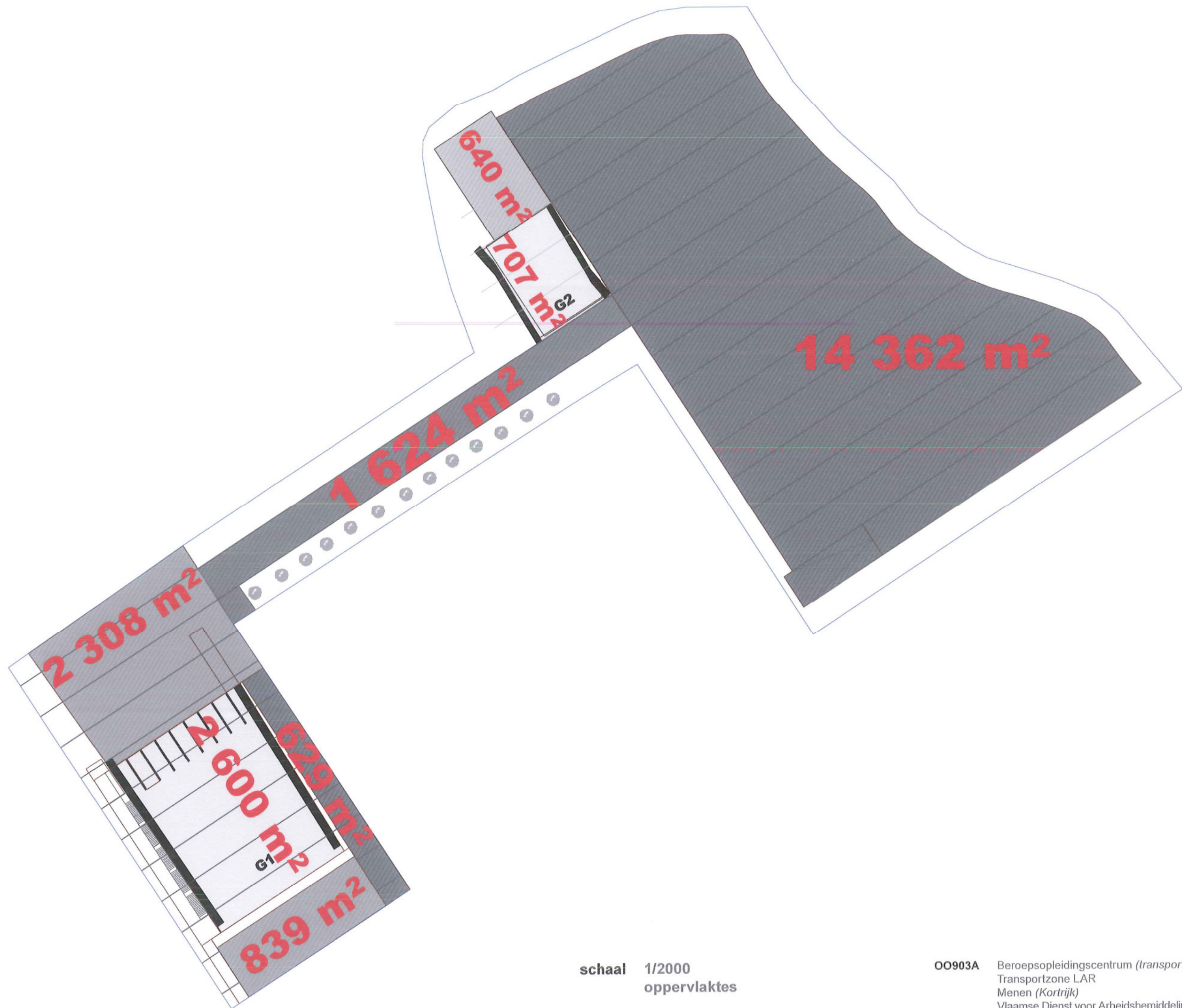


BELANGRIJKE HOOGTES



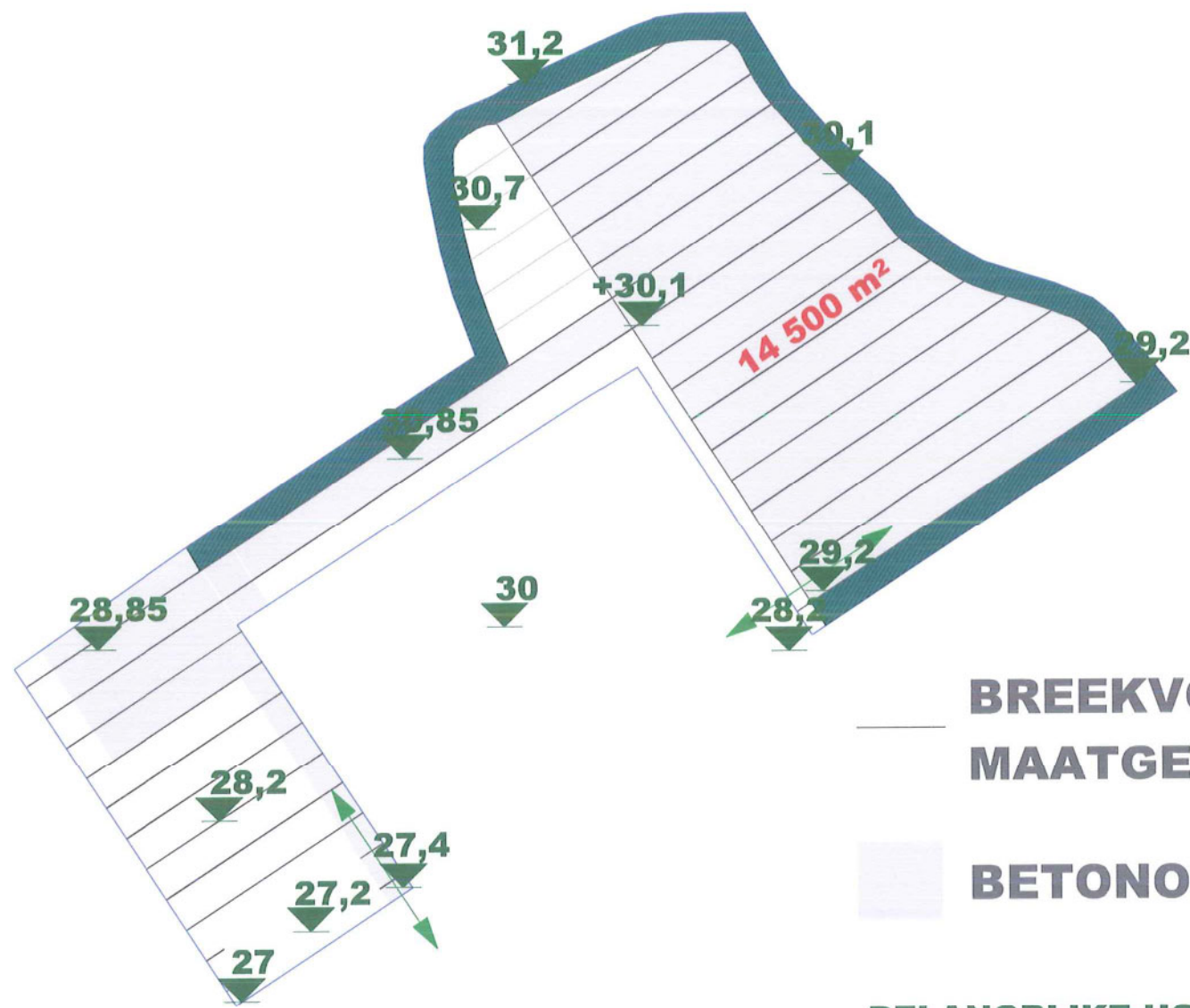


hoofdopties water detail



schaal 1/2000
 oppervlaktes

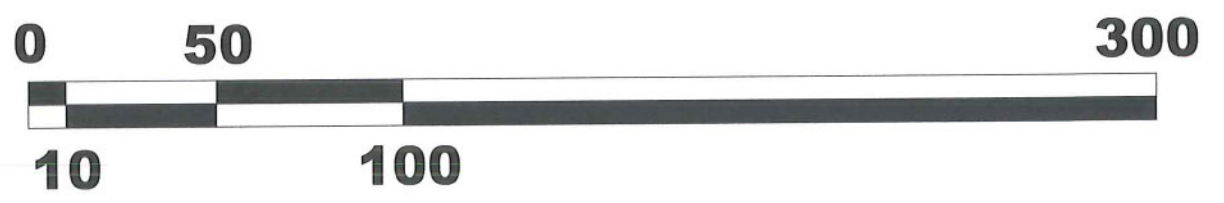
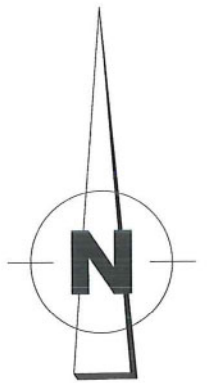
00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



— BREEKVOEGEN, DRAINS,
MAATGEVING

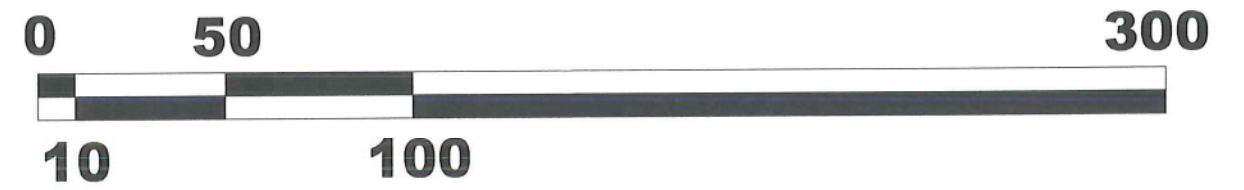
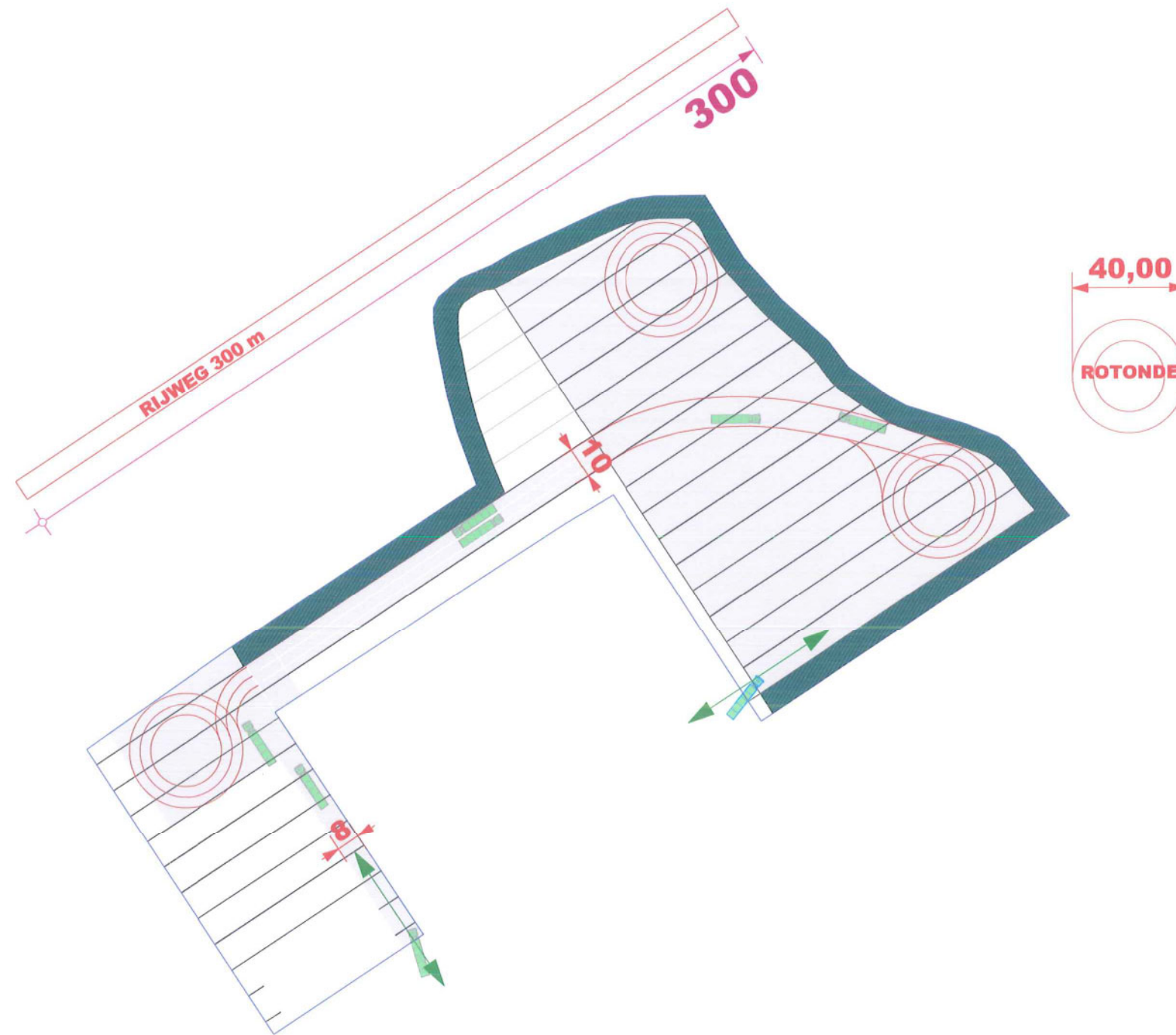
■ BETONOPPERVLAKTES

▼ BELANGRIJKE HOOGTES



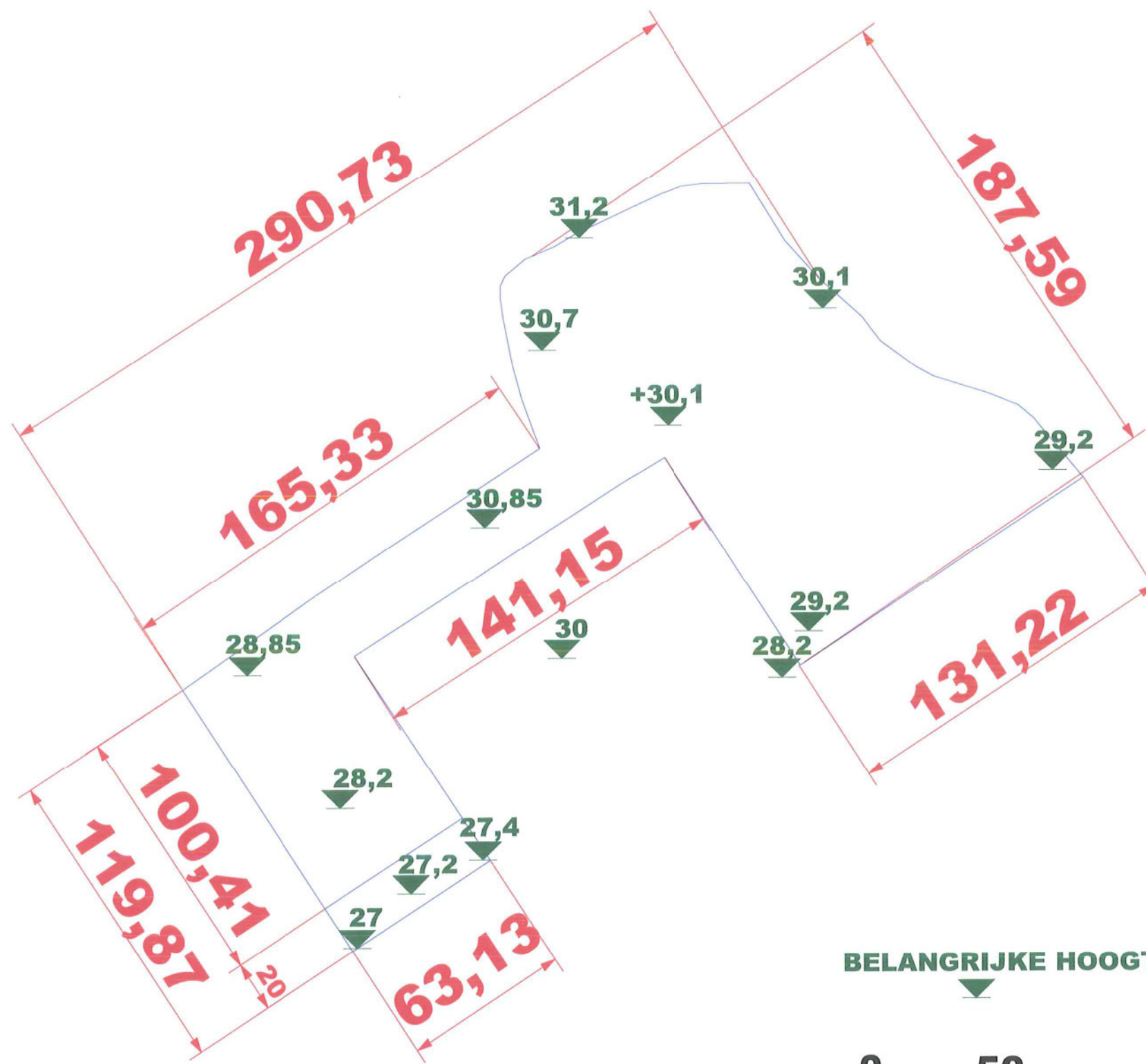
schaal 1/2000
verharding hoofdopties

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

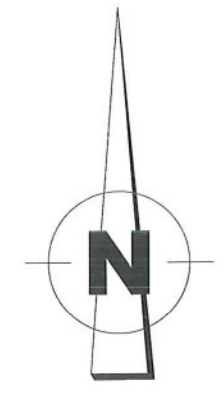
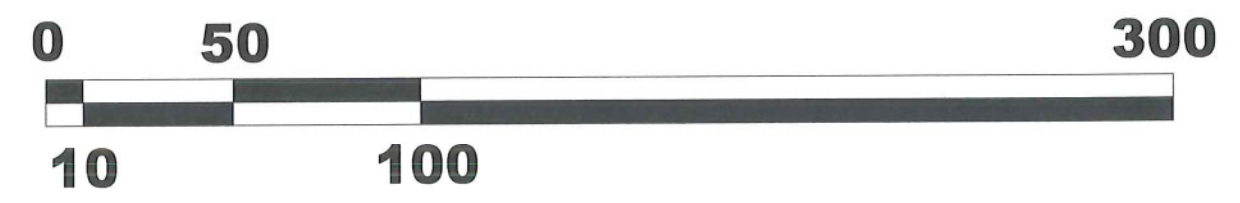


schaal 1/2000
oefenterrein functionaliteiten

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

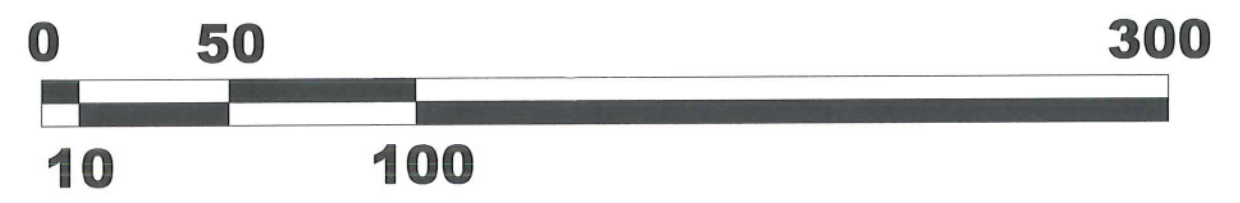
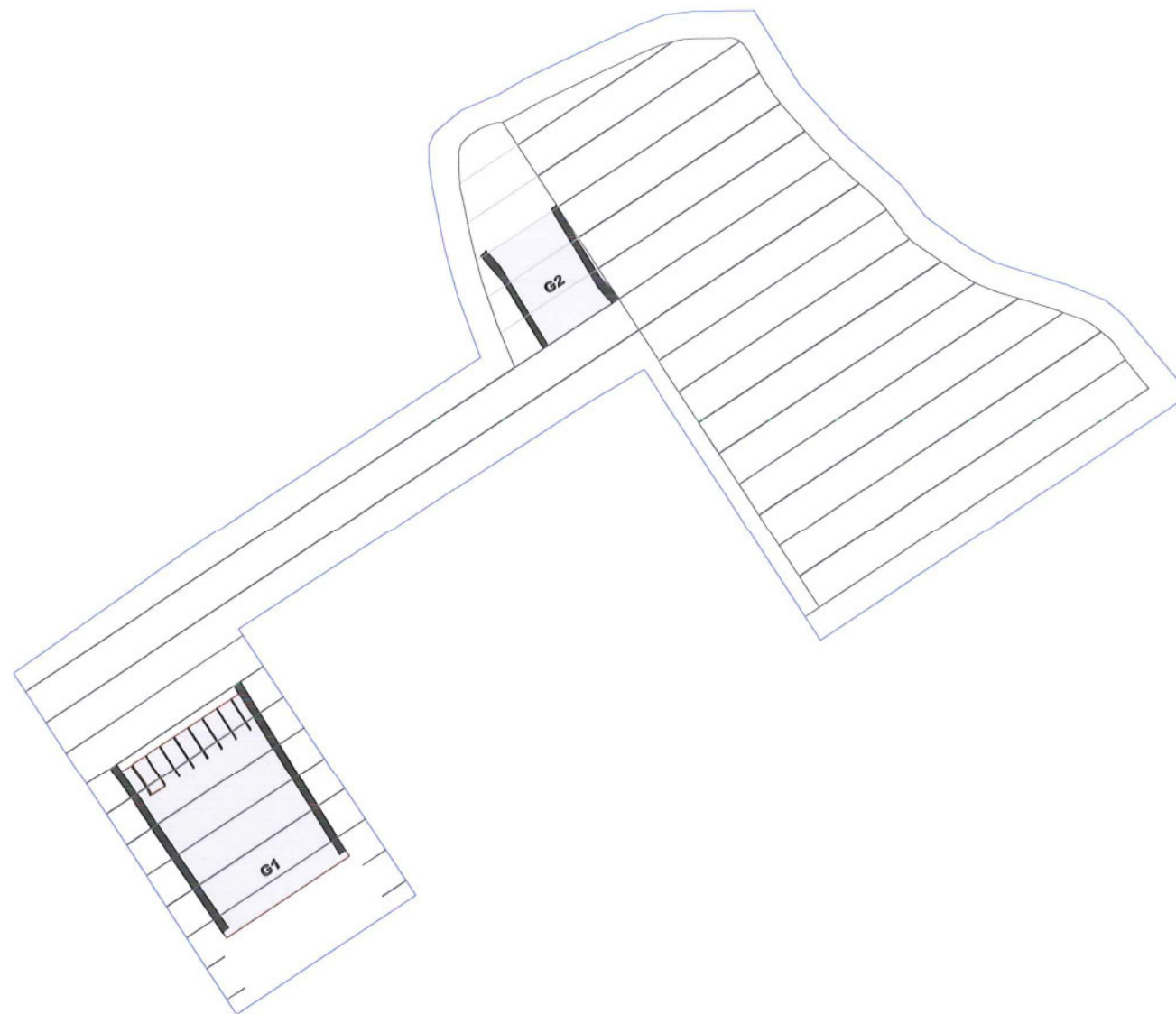


BELANGRIJKE HOOGTES



schaal 1/2000
hoofdmaten

00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



schaal 1/2000
inplanting gebouwen

00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



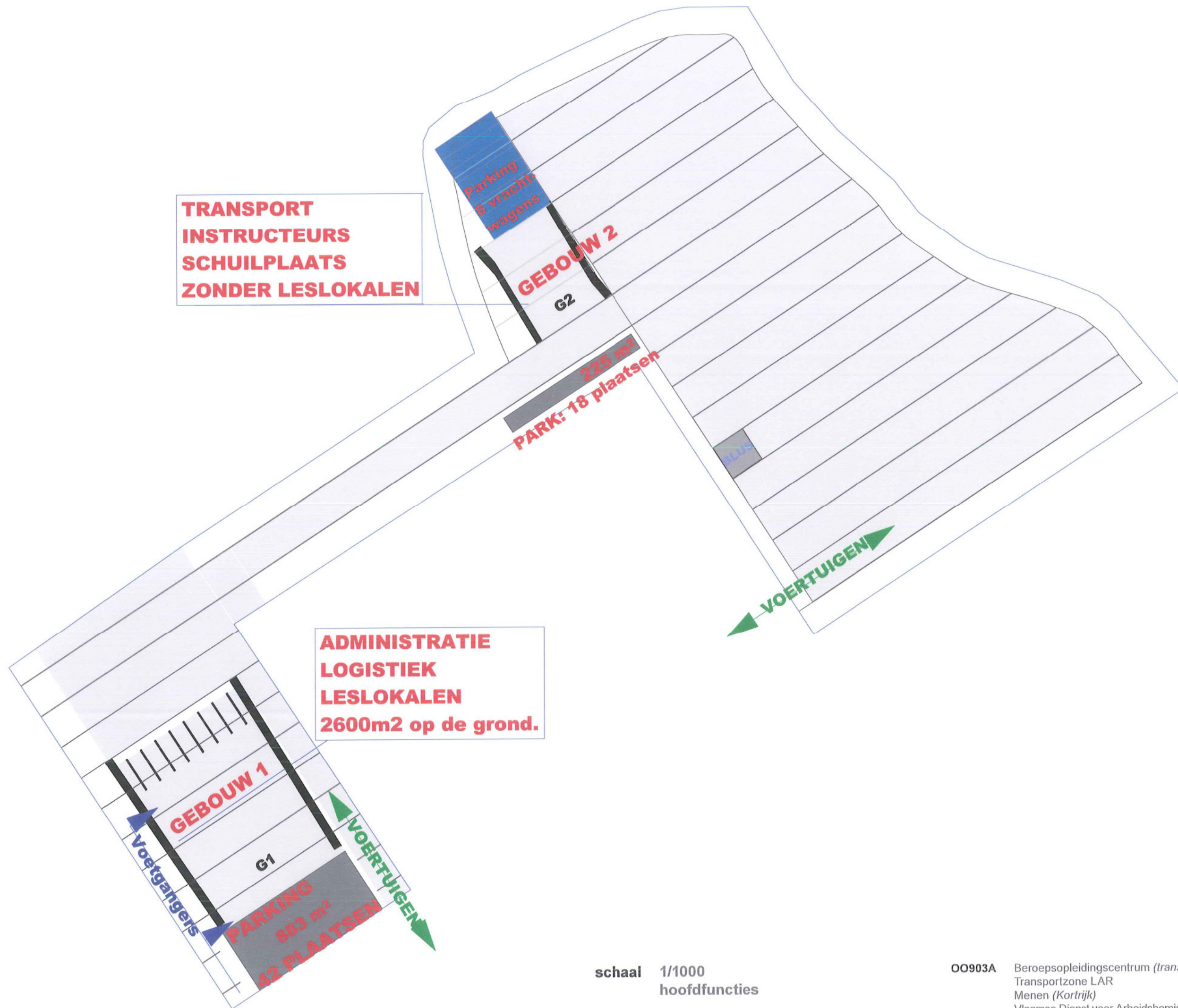
schaal 1/2000
sneede in het landschap

00903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



schaal 1/2000
snede in het landschap

00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



**TRANSPORT
INSTRUCTEURS
SCHUILPLAATS
ZONDER LESLOKALEN**

**ADMINISTRATIE
LOGISTIEK
LESLOKALEN
2600m² op de grond.**

schaal 1/1000
hoofdfuncties

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

gebouw 1 (G1)
(logistiek en administratie)

IV



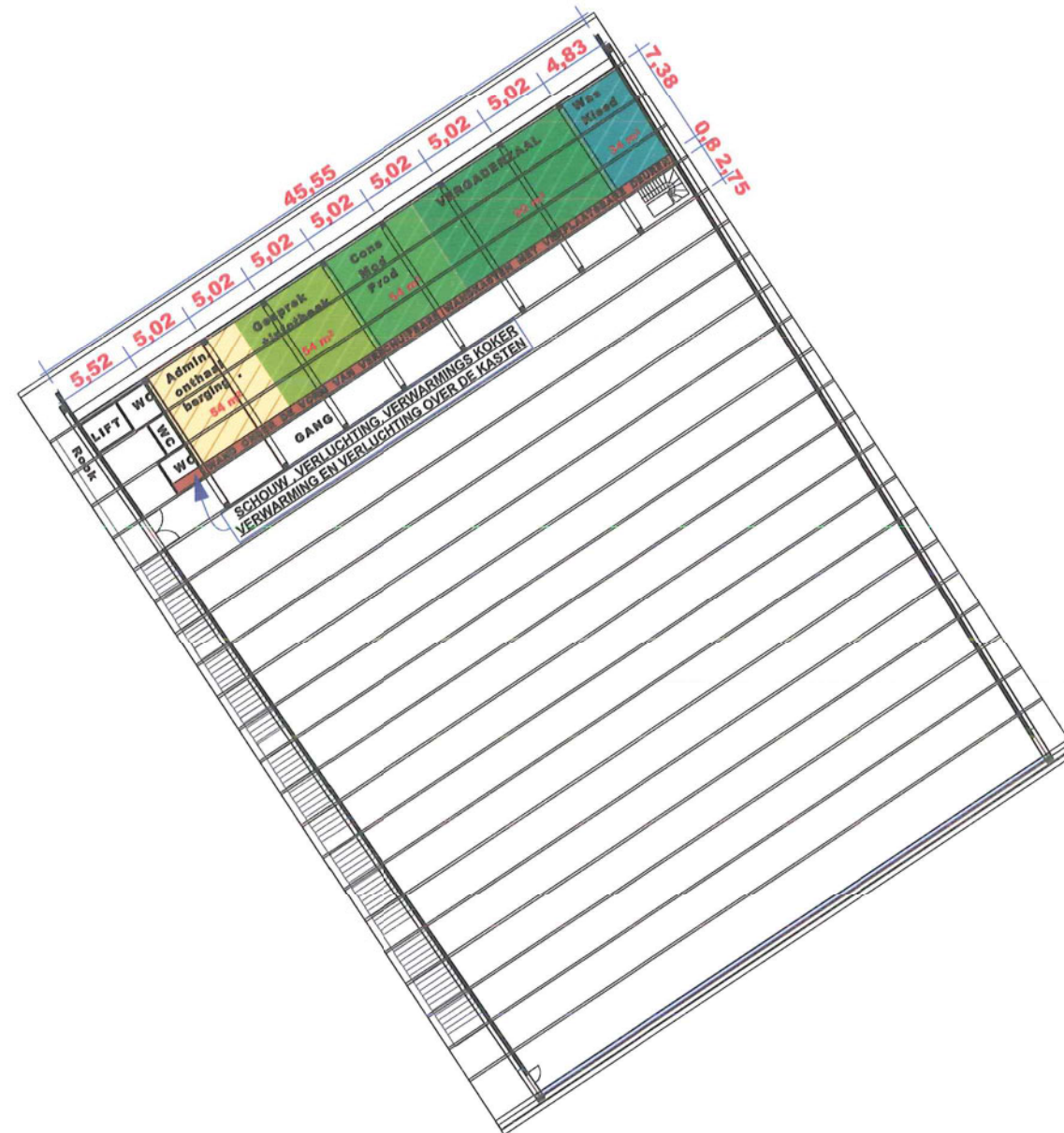
schaal 1/500
G1 hoofdfuncties gelijkvloers

OO903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



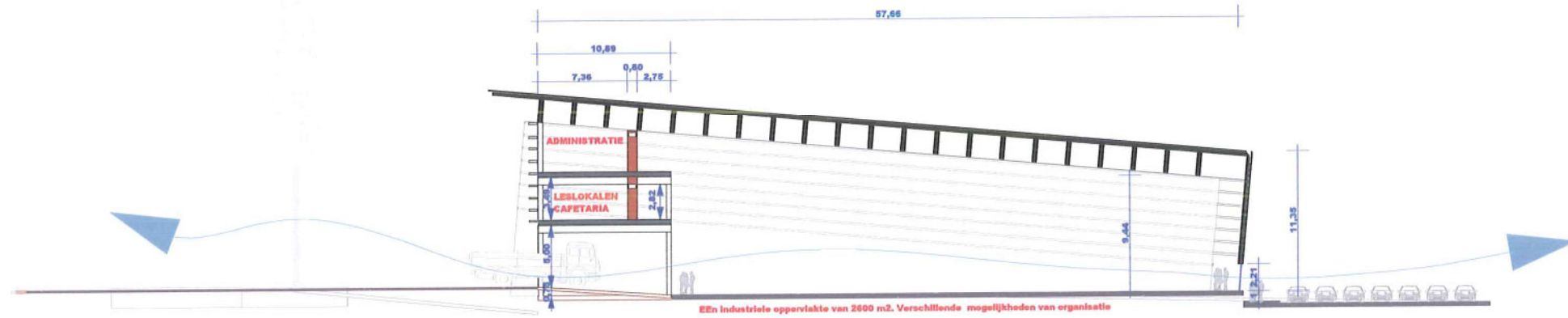
schaal 1/500
G1 hoofdfuncties 1ste verdieping

00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



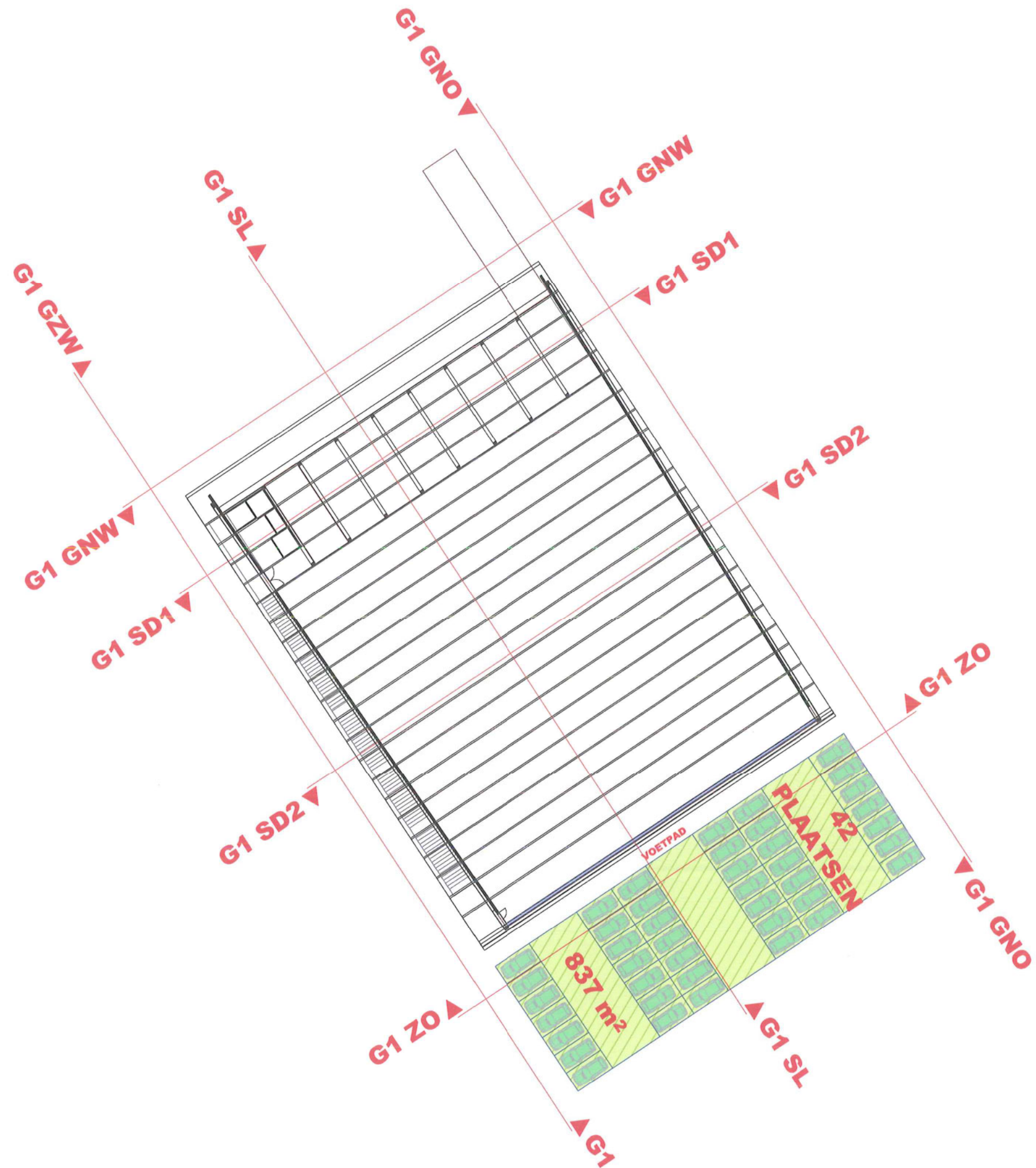
schaal 1/500
 G1 hoofdfuncties 2de verdieping

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



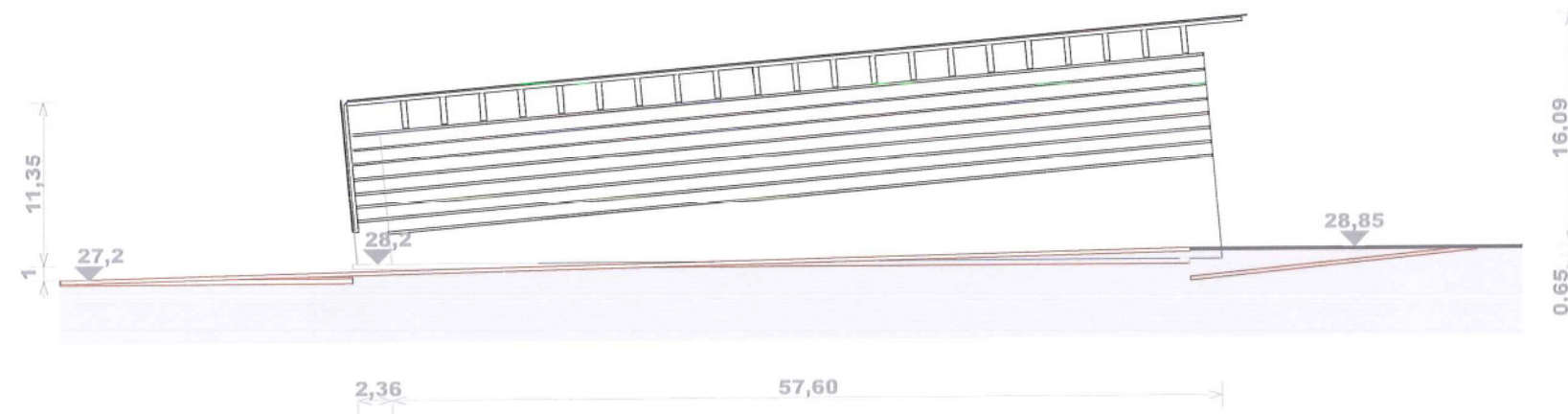
schaal 1/2000
G1 snede hoofdfuncies

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



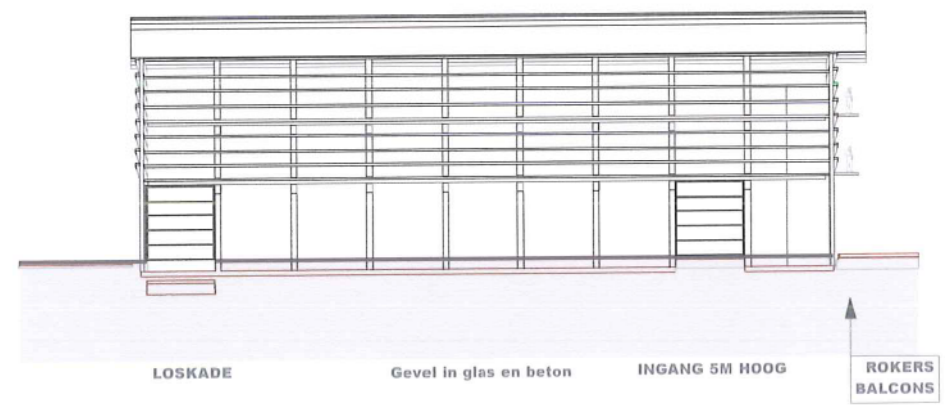
schaal 1/500
 G1 snede schema

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



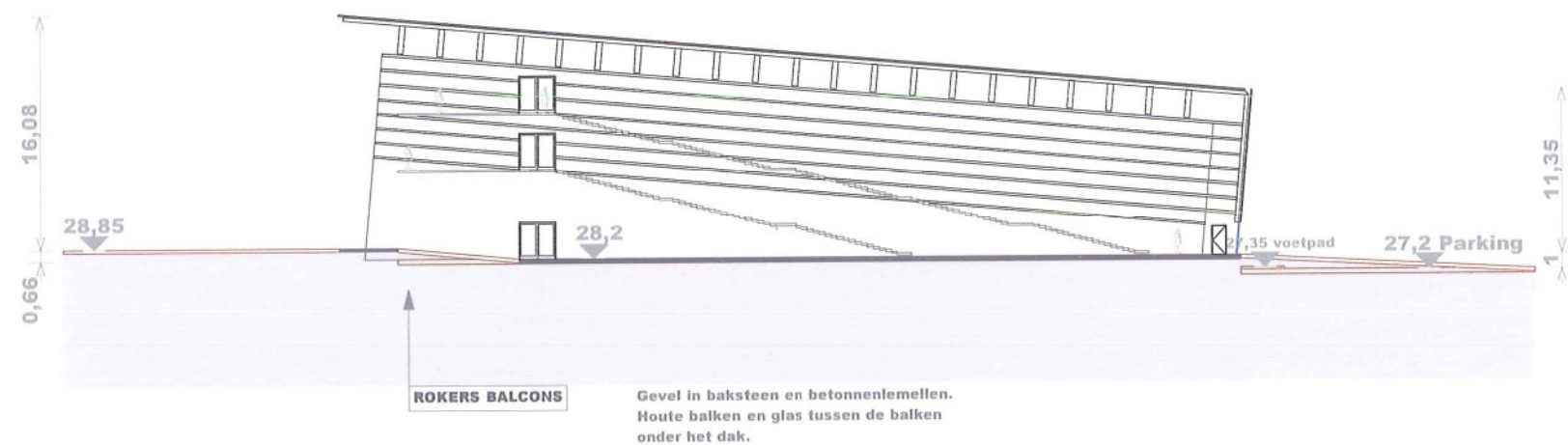
schaal 1/500
G1 noord - oost gevel

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



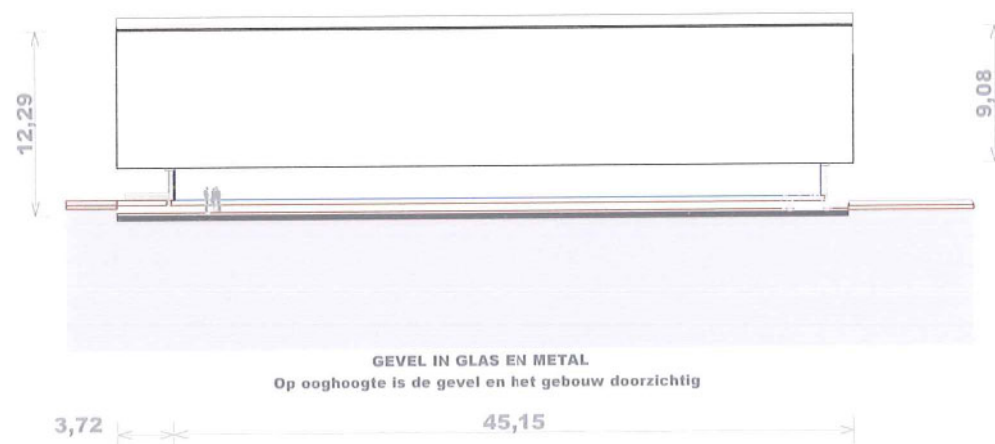
schaal 1/500
G1 noord - west gevel

00903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



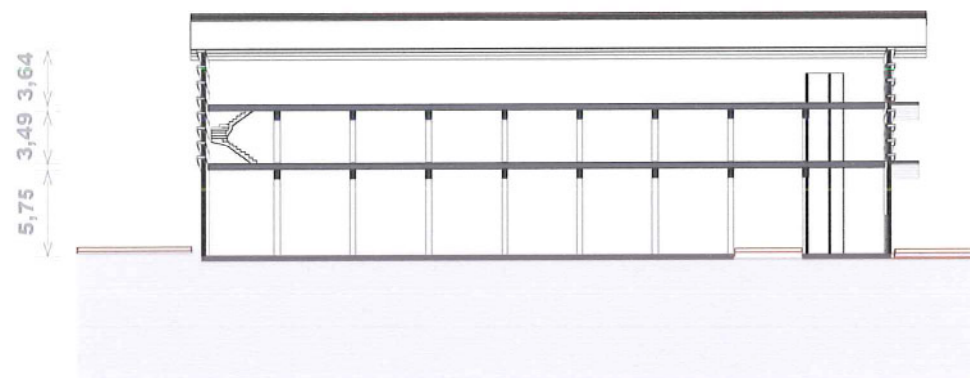
schaal 1/500
 G1 zuid - west gevel

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



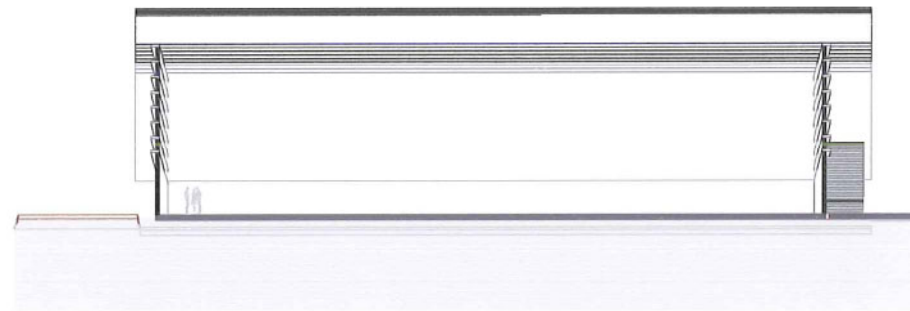
schaal 1/500
G1 zuid - oost gevel

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

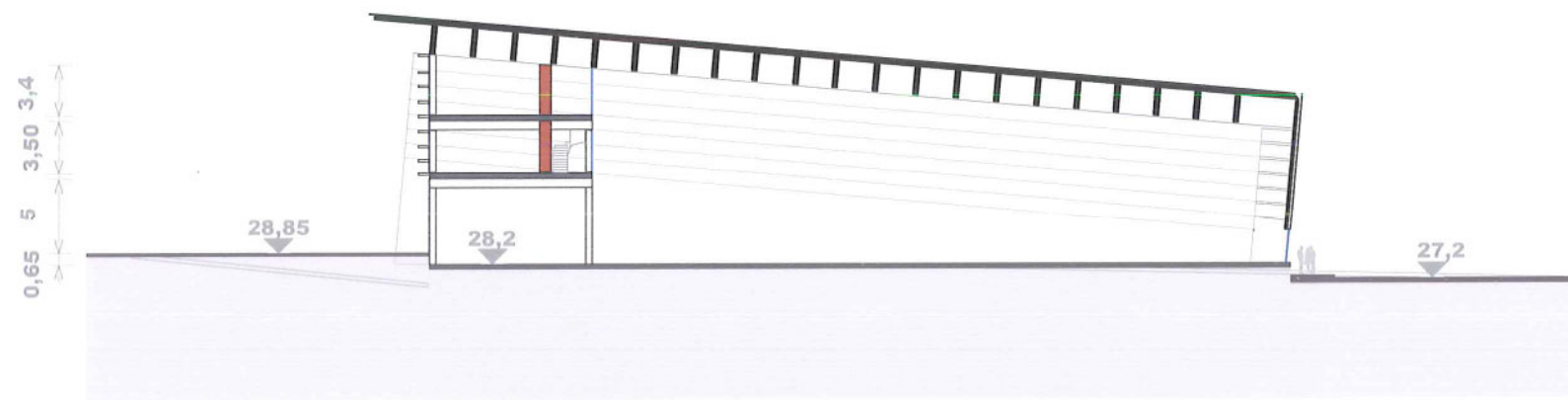


schaal 1/500
G1 snede dwars 01

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



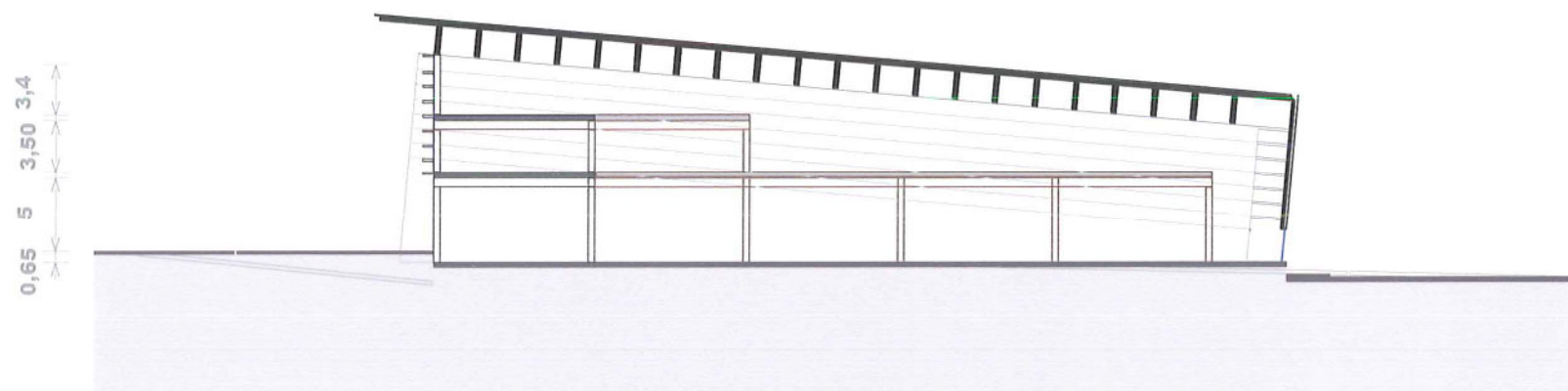
Binnenkant muren in beton. Dak en achter gevel in hout.



Binnen: muren in beton (planchettes). Dak: houten balken en Glas tussen de balken.

schaal 1/500
G1 snede langs

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



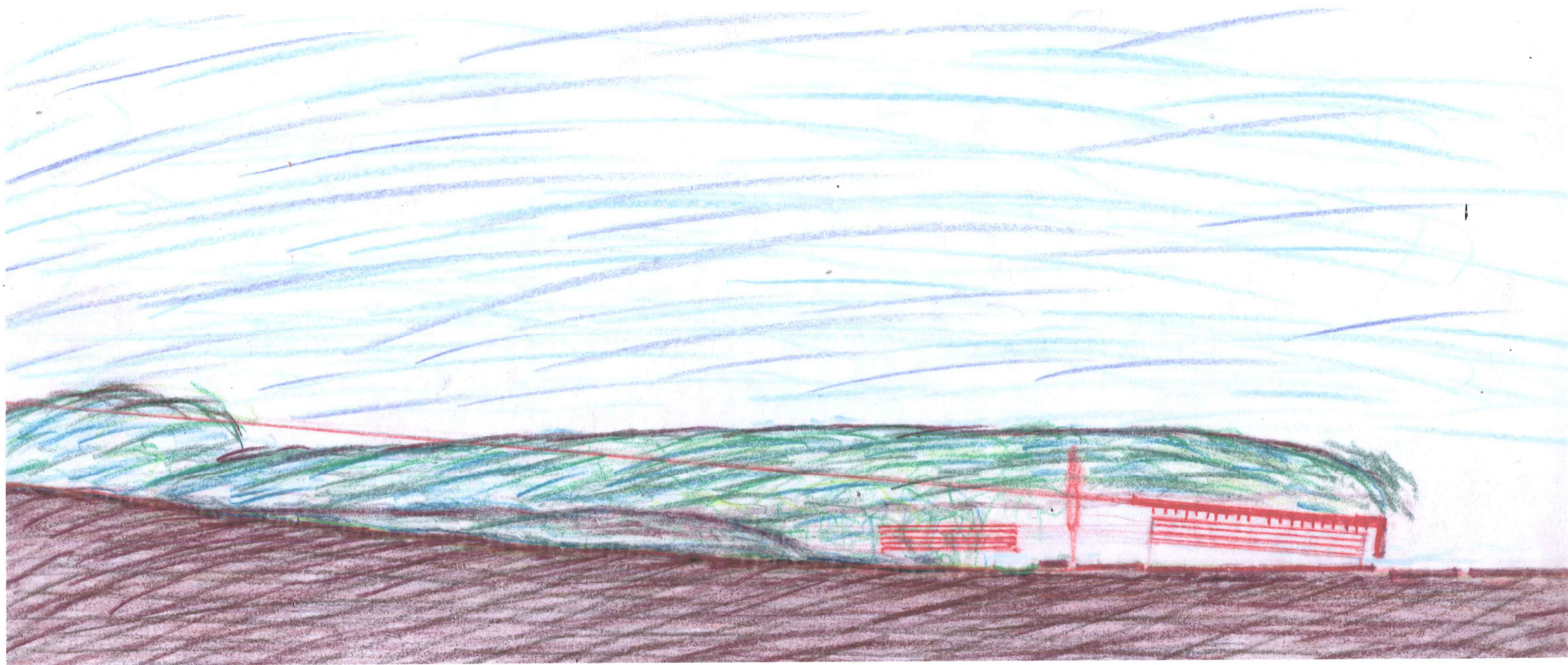
FUTURE: Verschillende mogelijkheden.

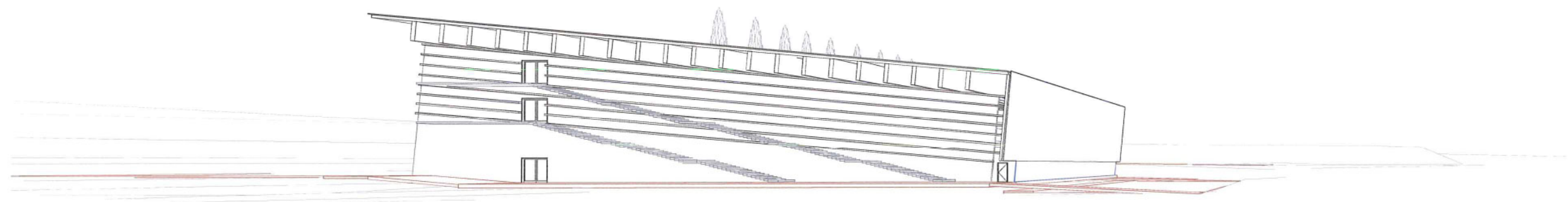
schaal 1/2000
mogelijkheden

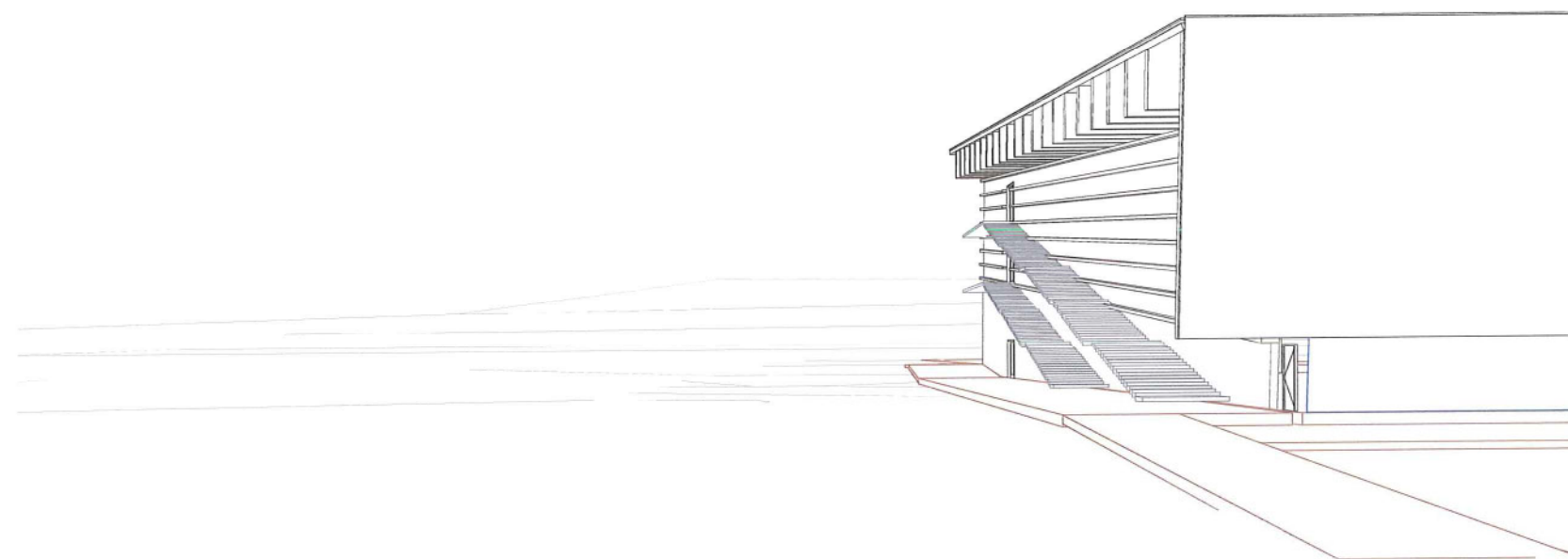
OO903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

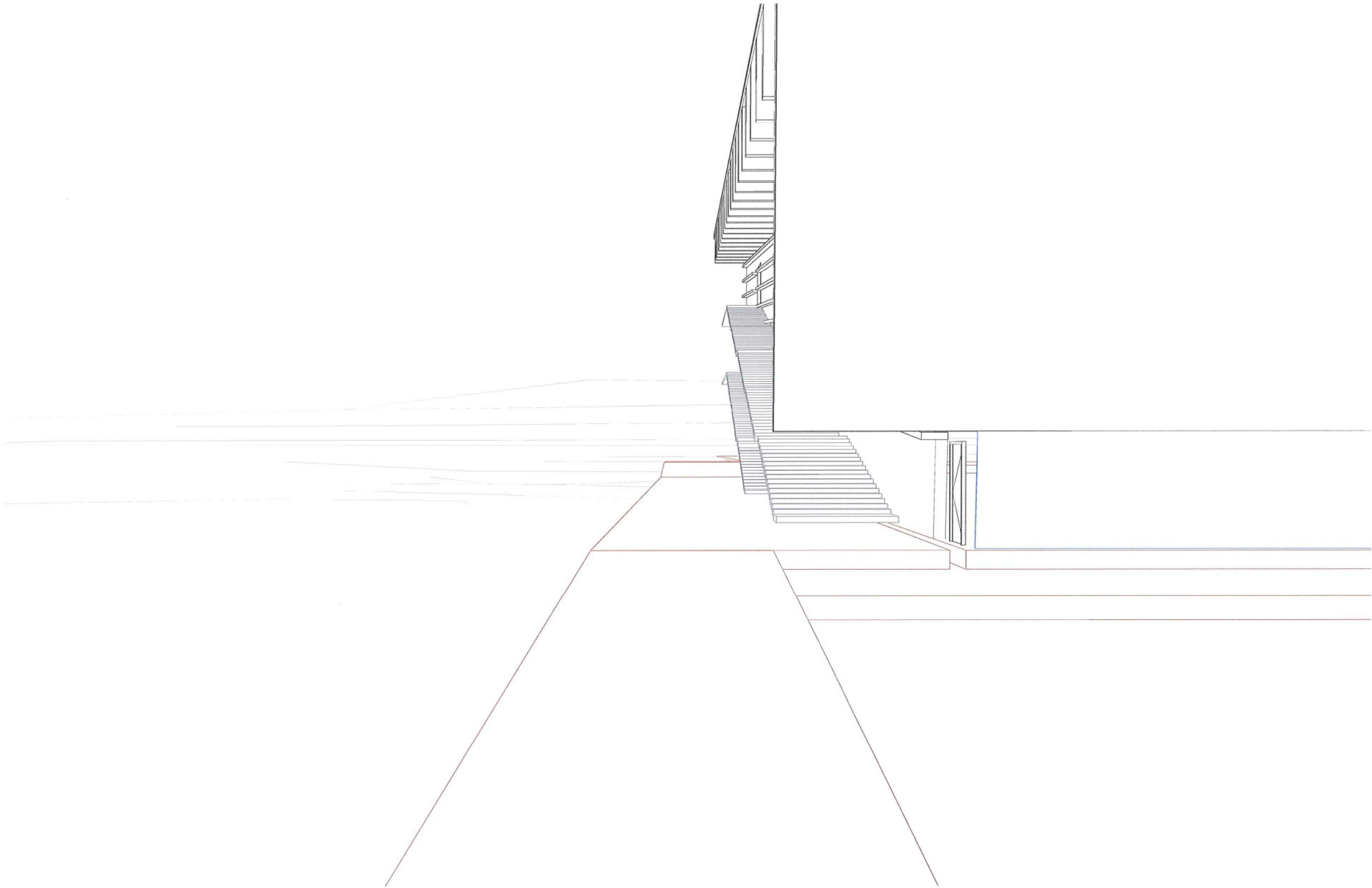
zichten op gebouw 1 (G1)

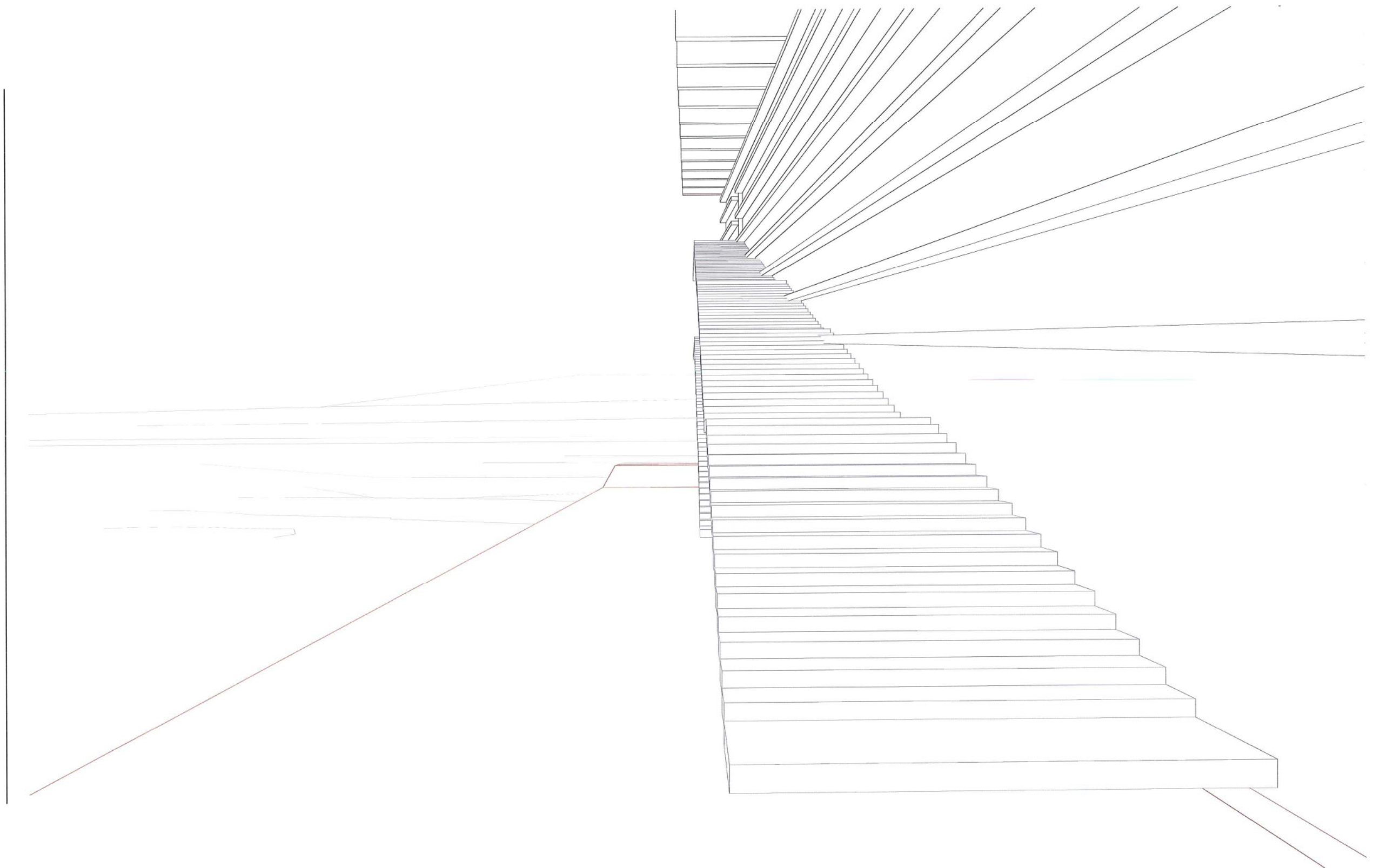
V

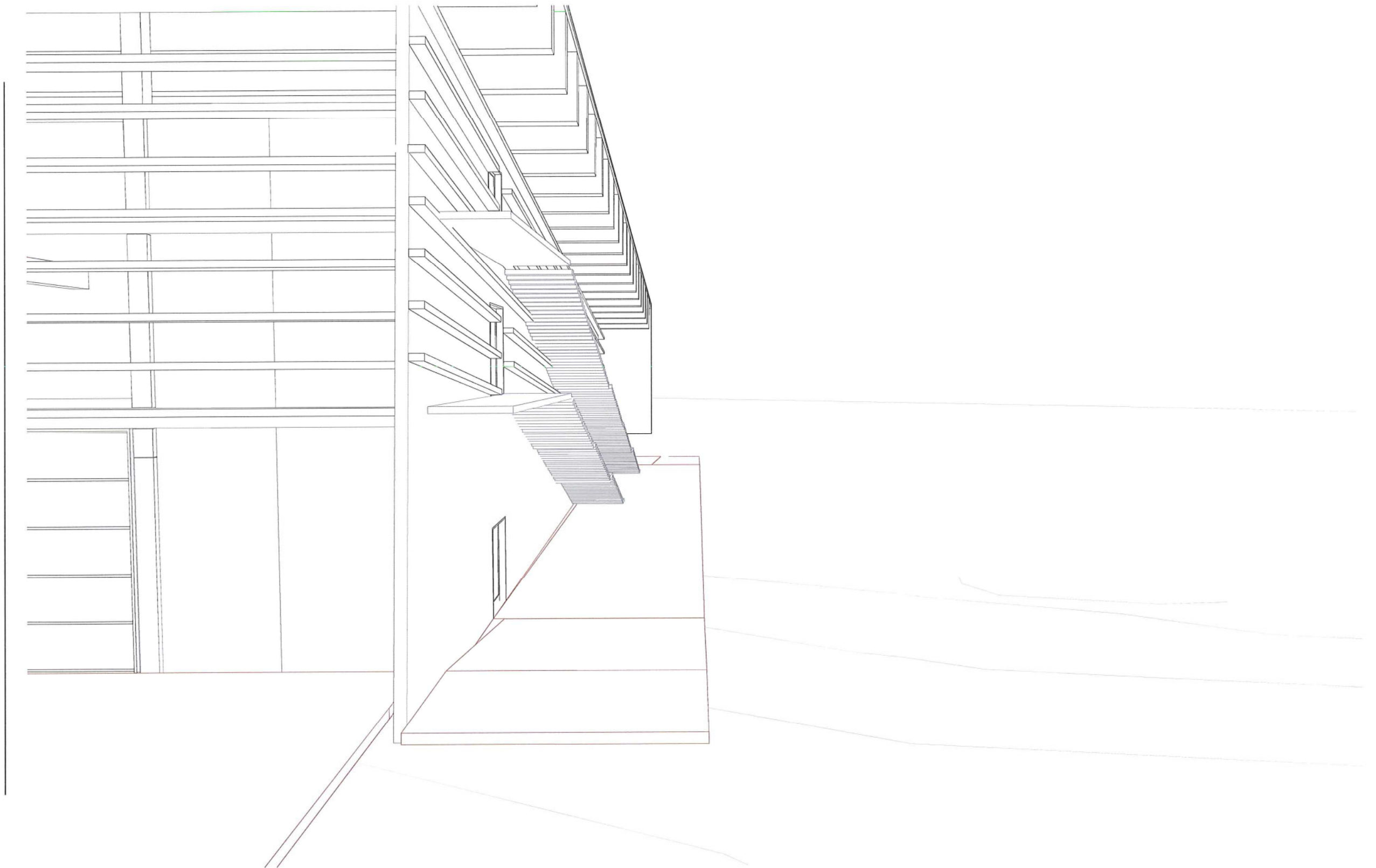


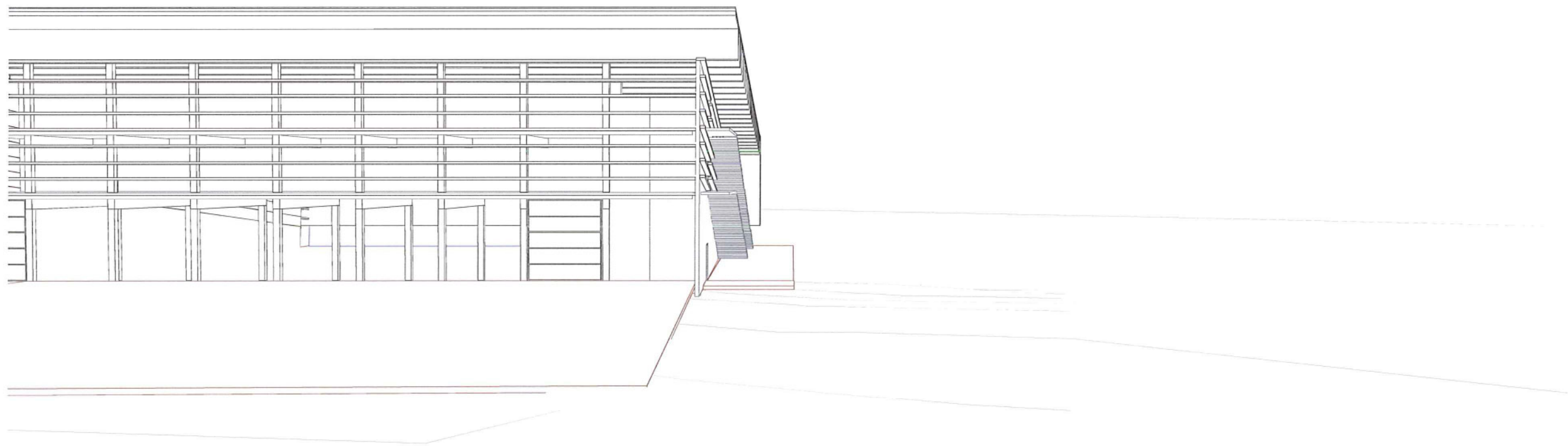


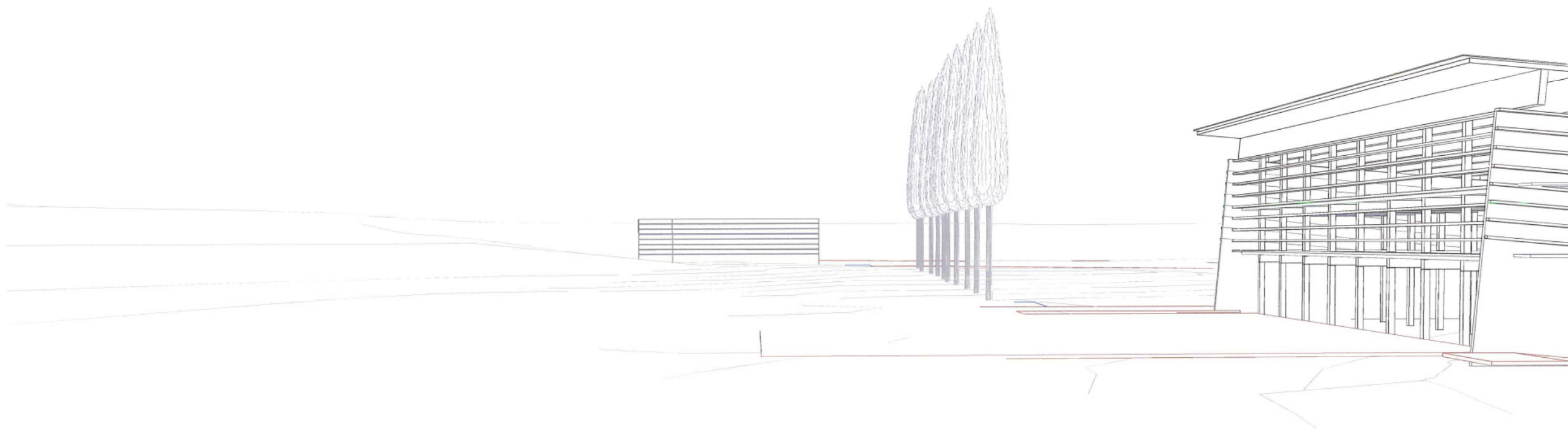


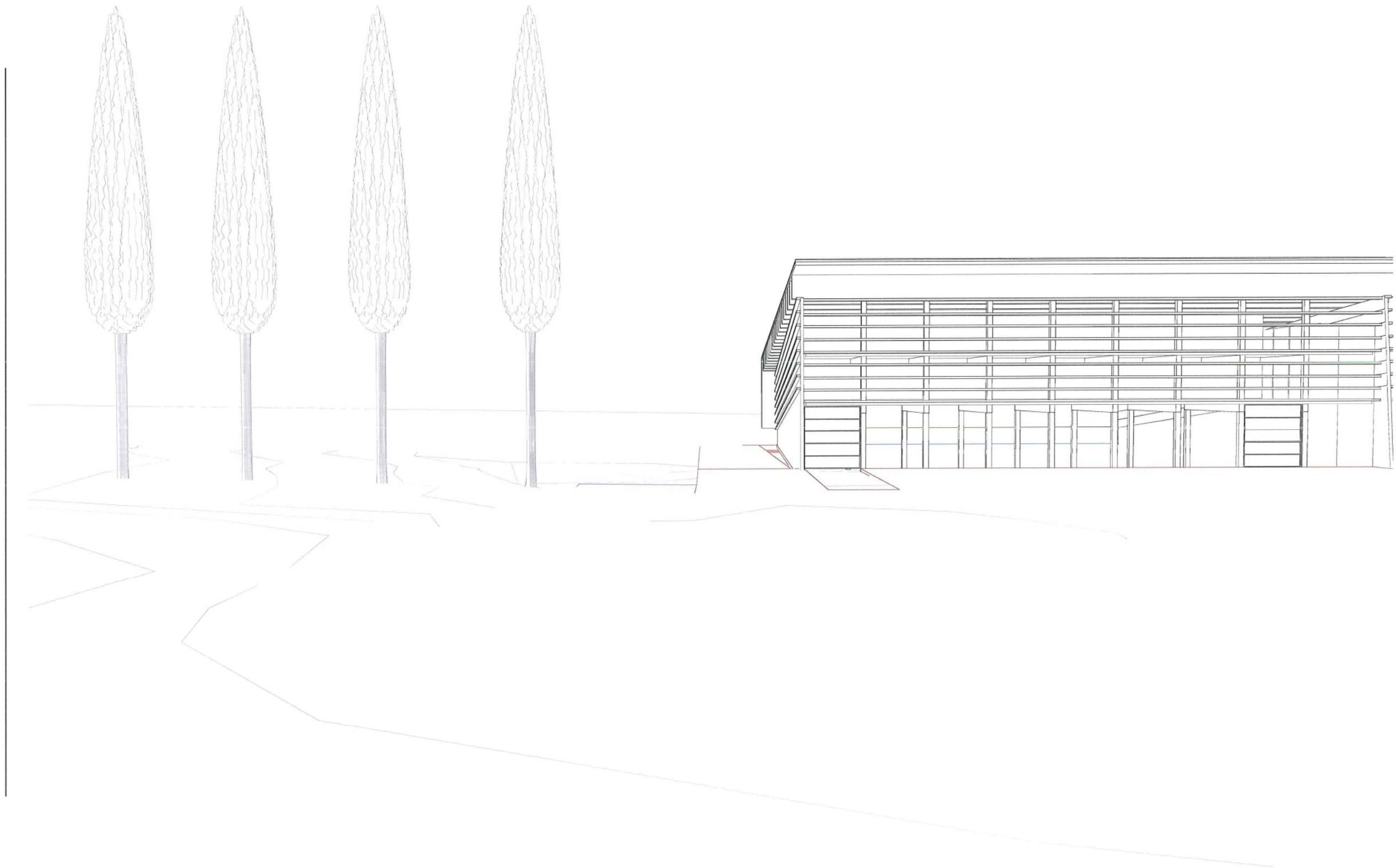


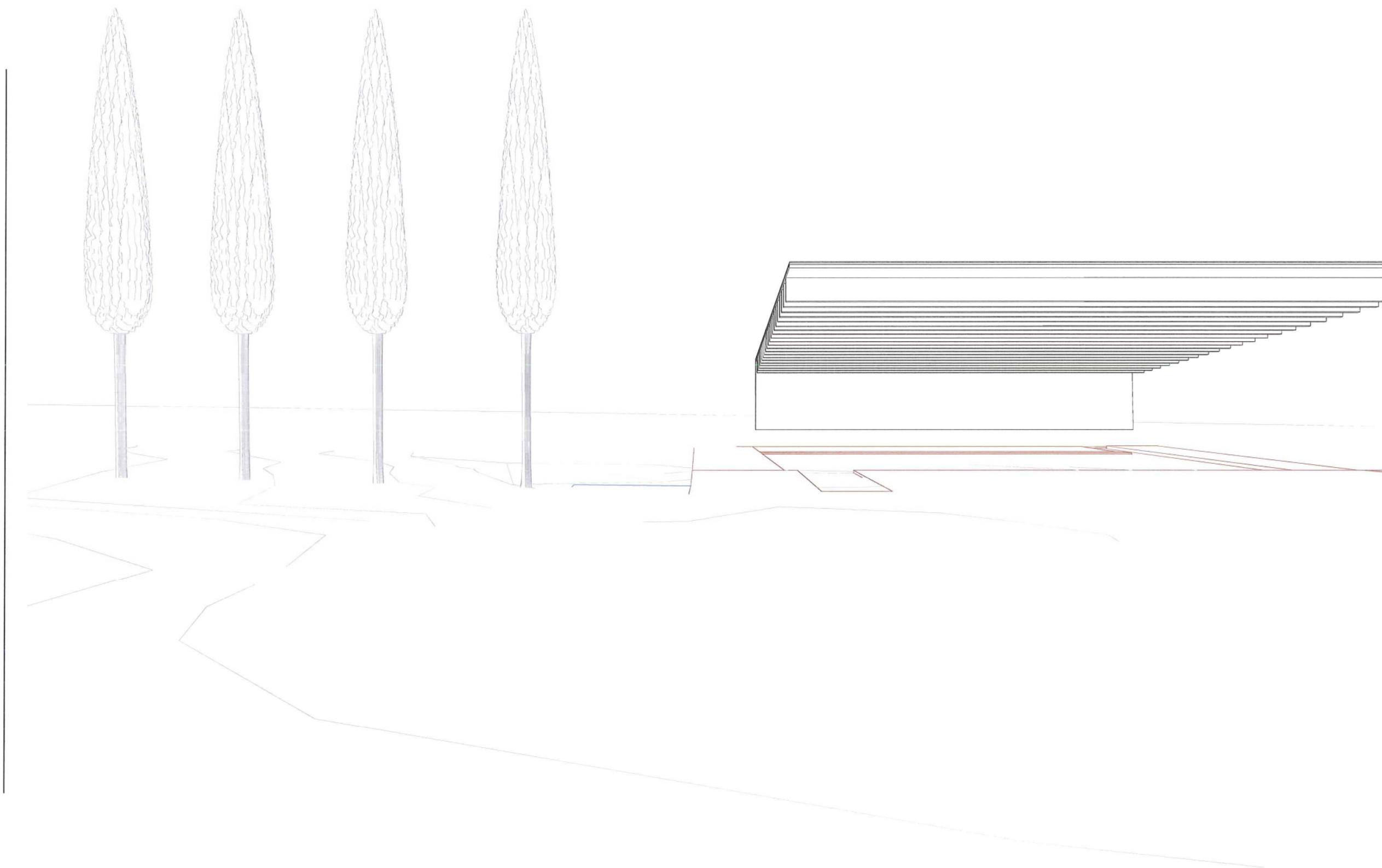


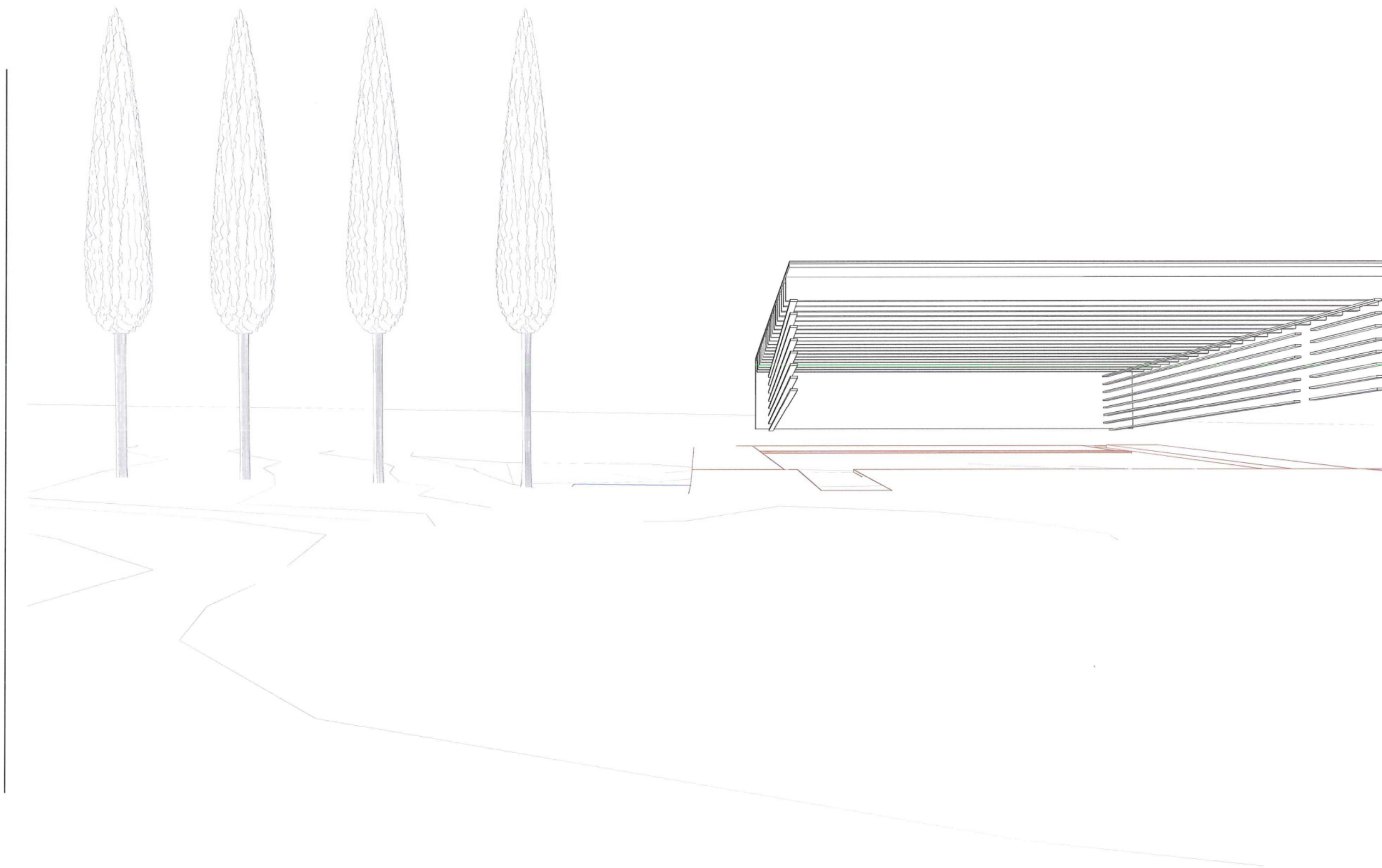


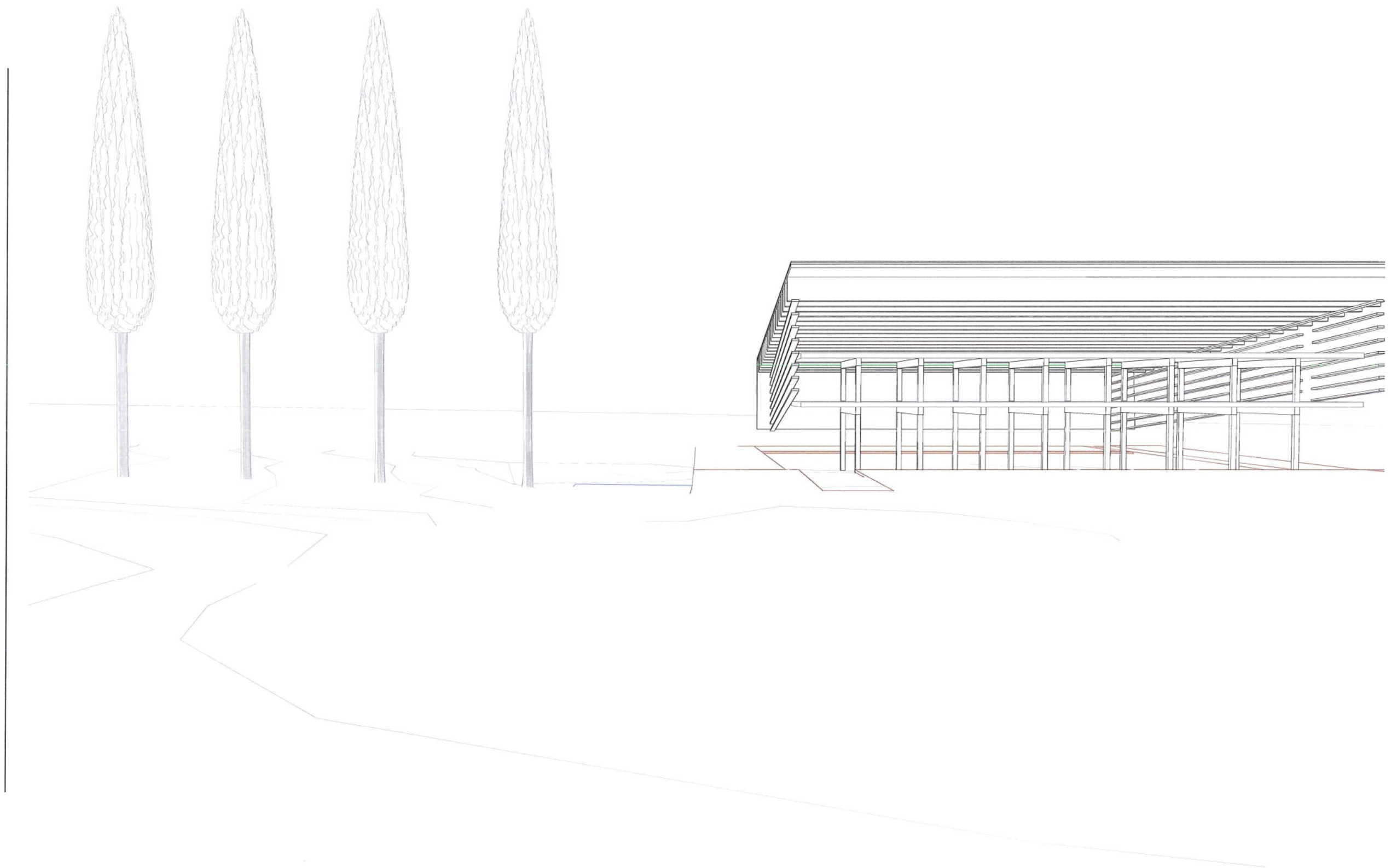


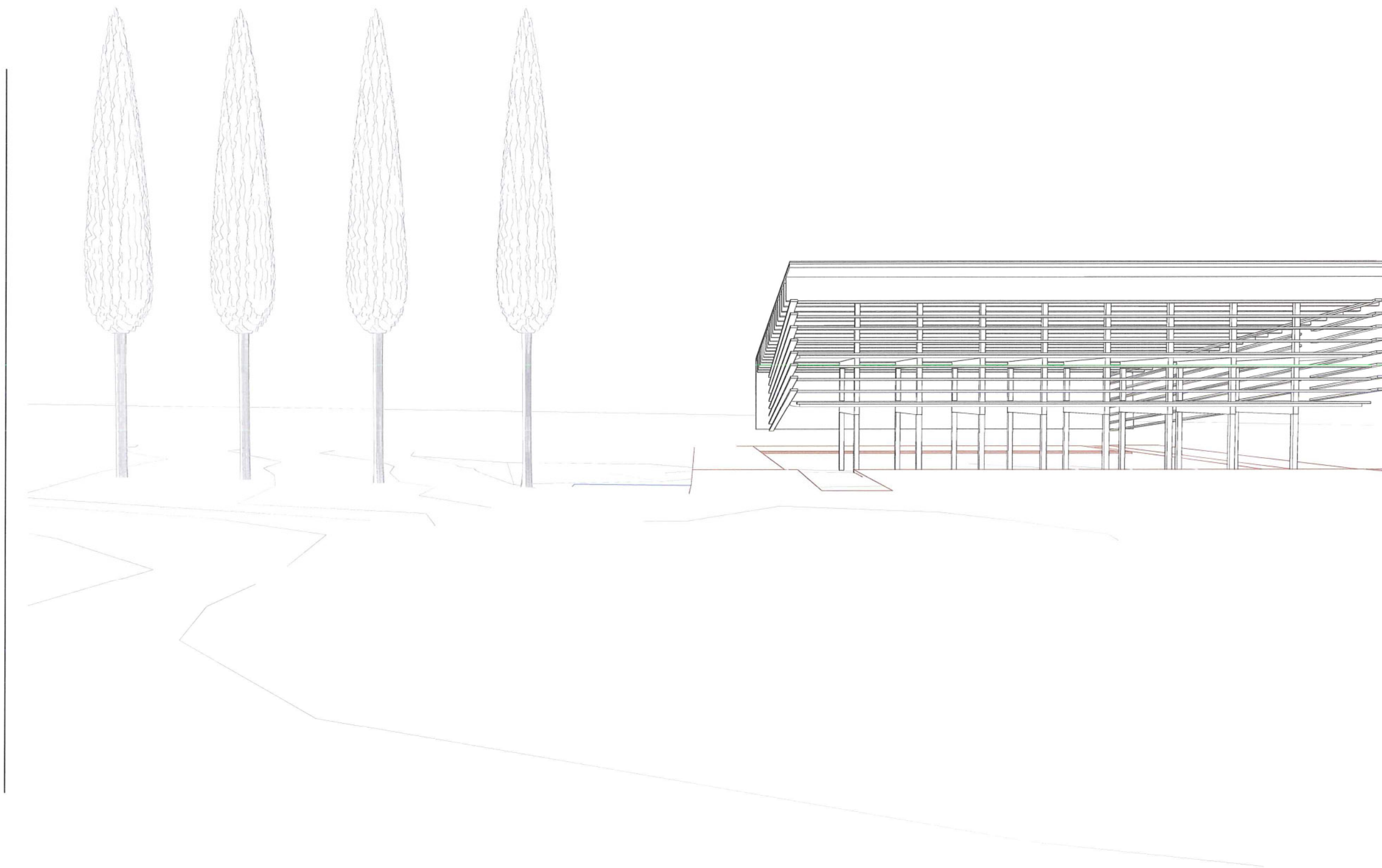


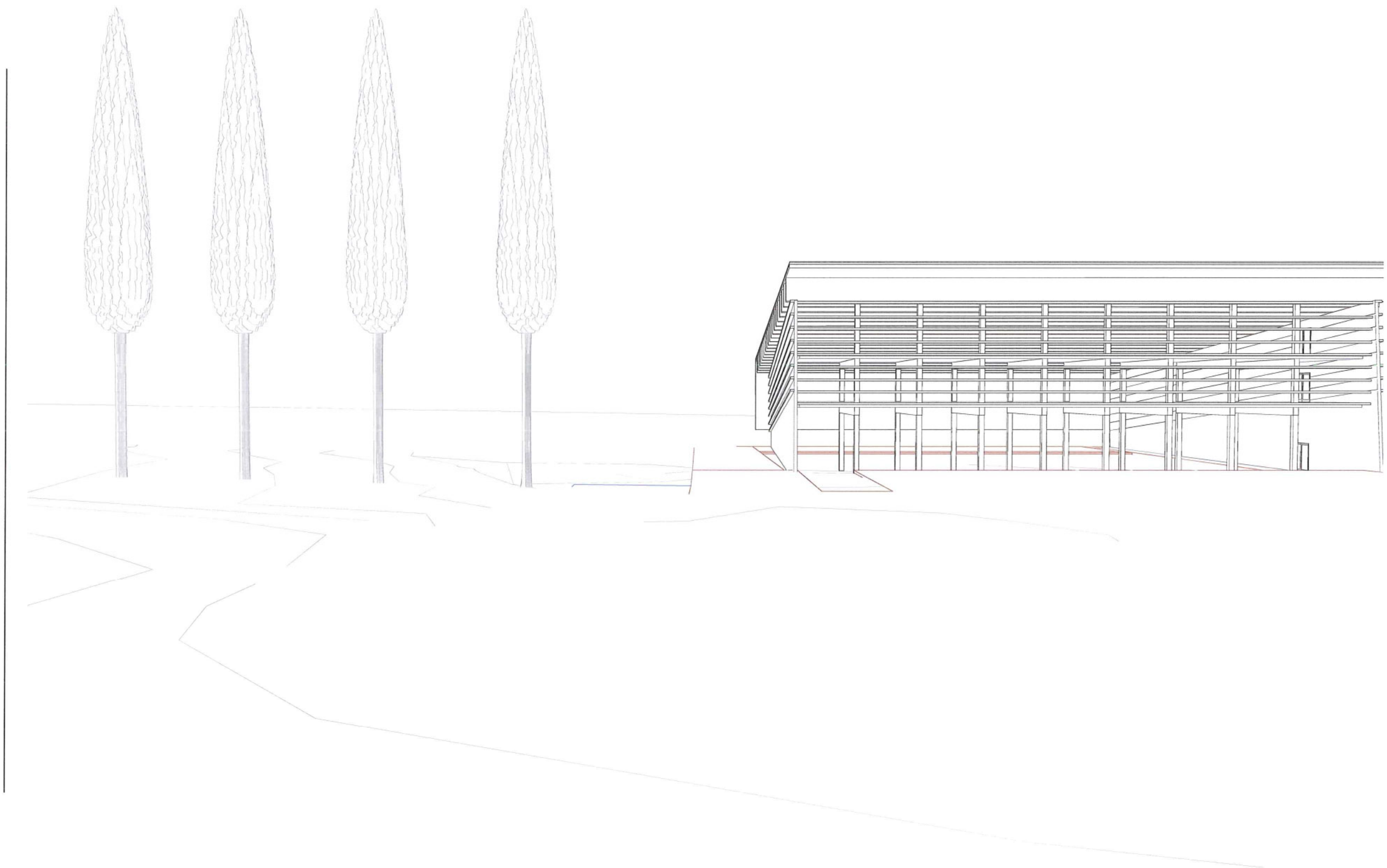


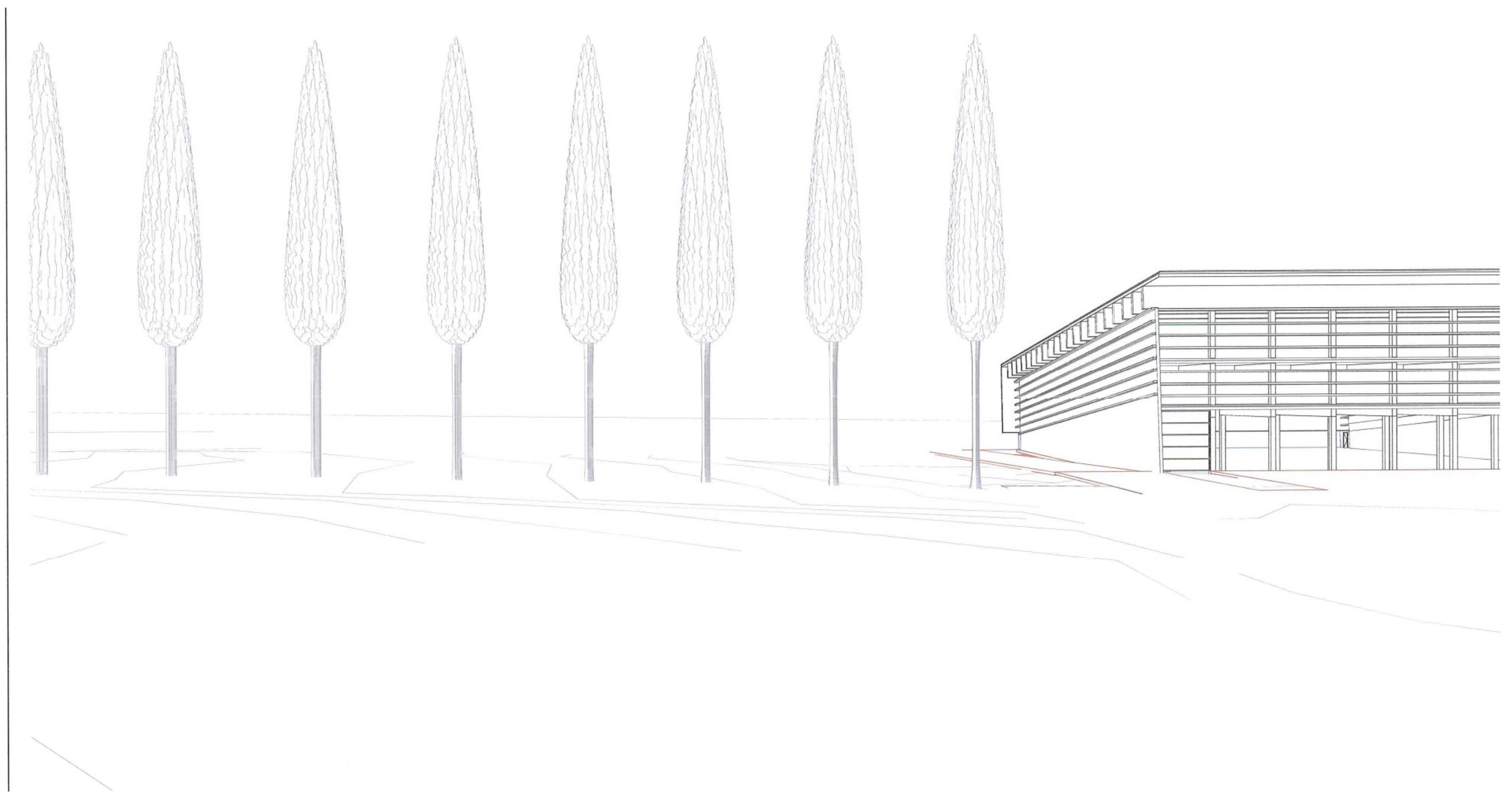


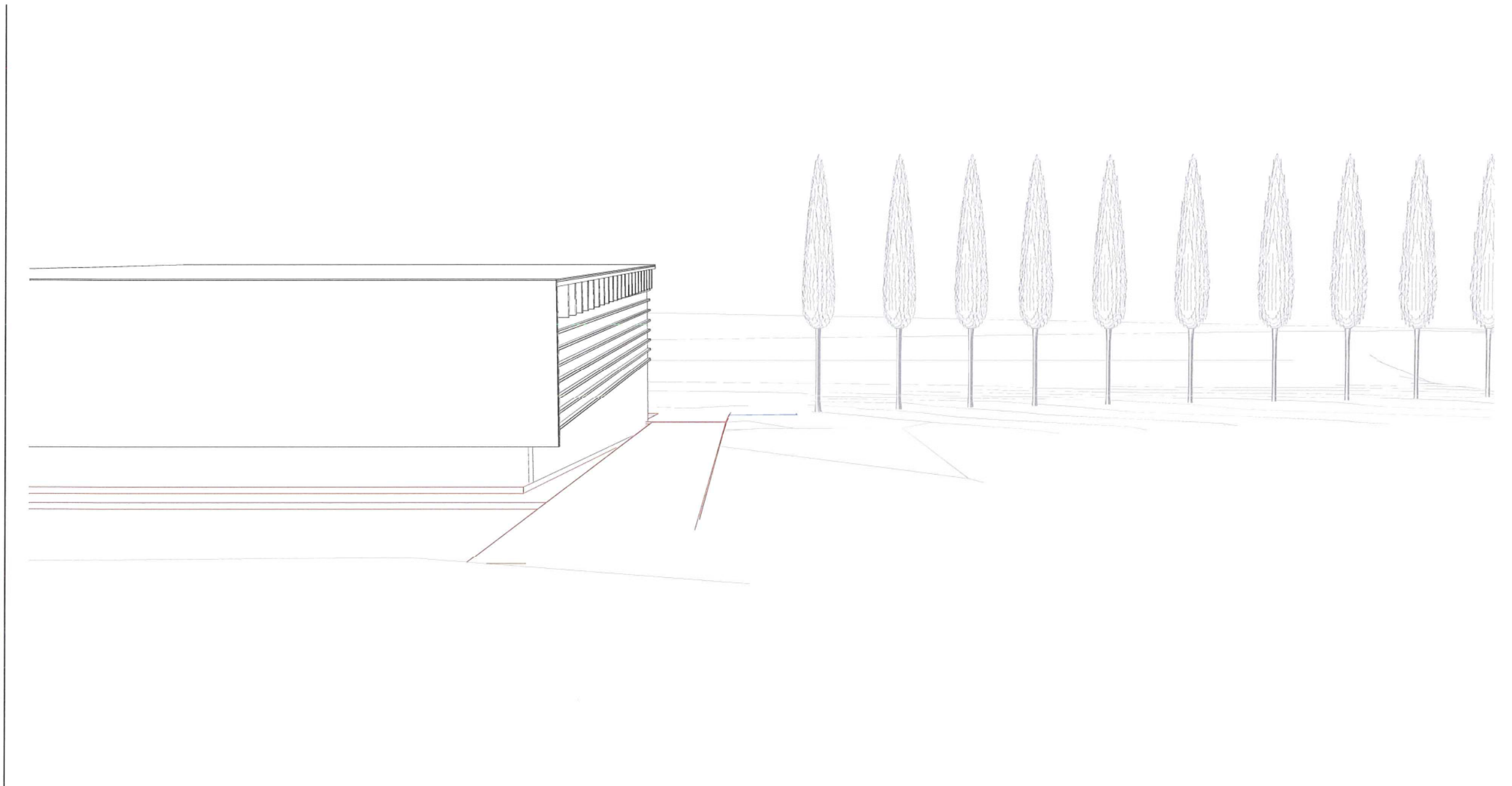


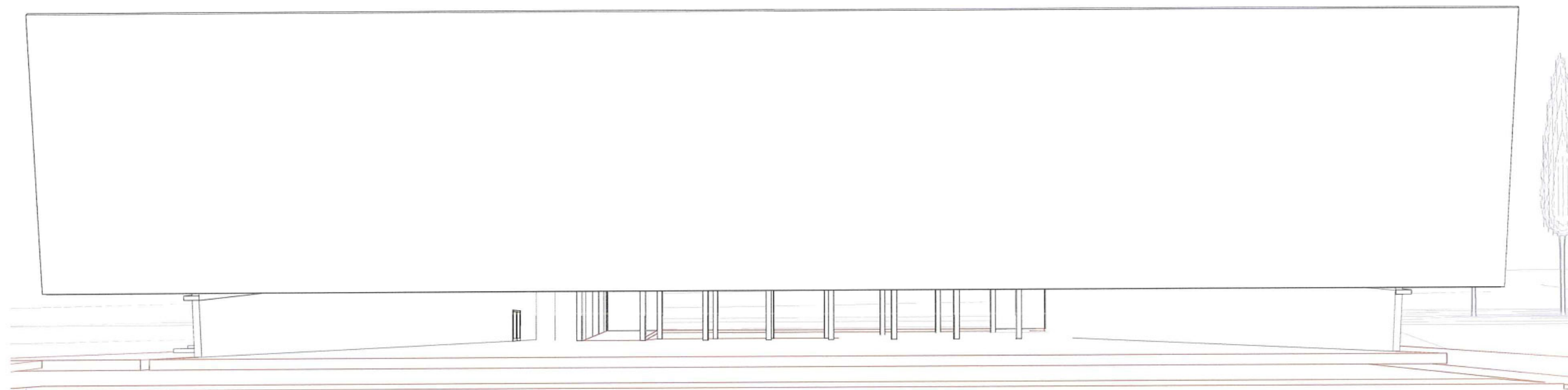




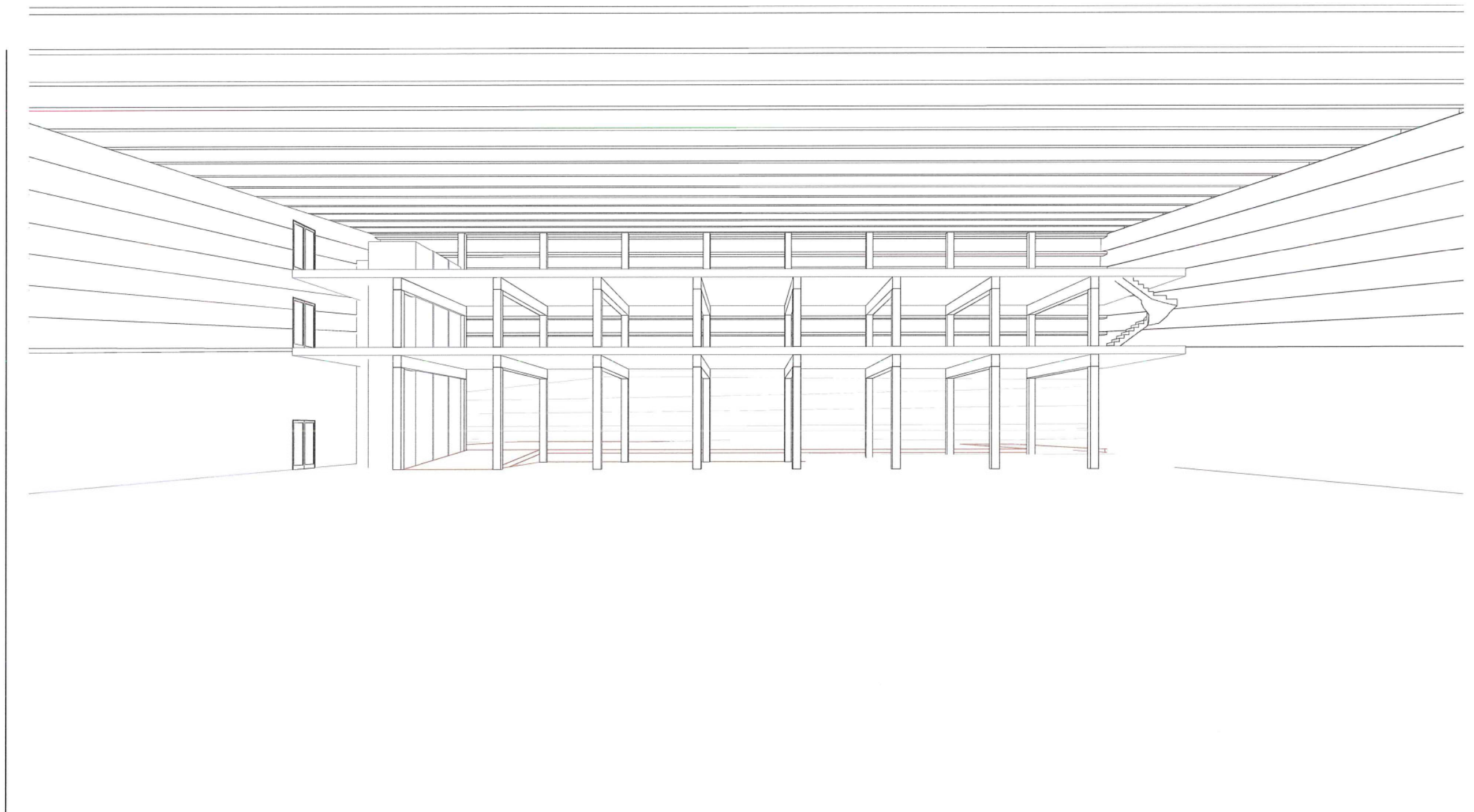


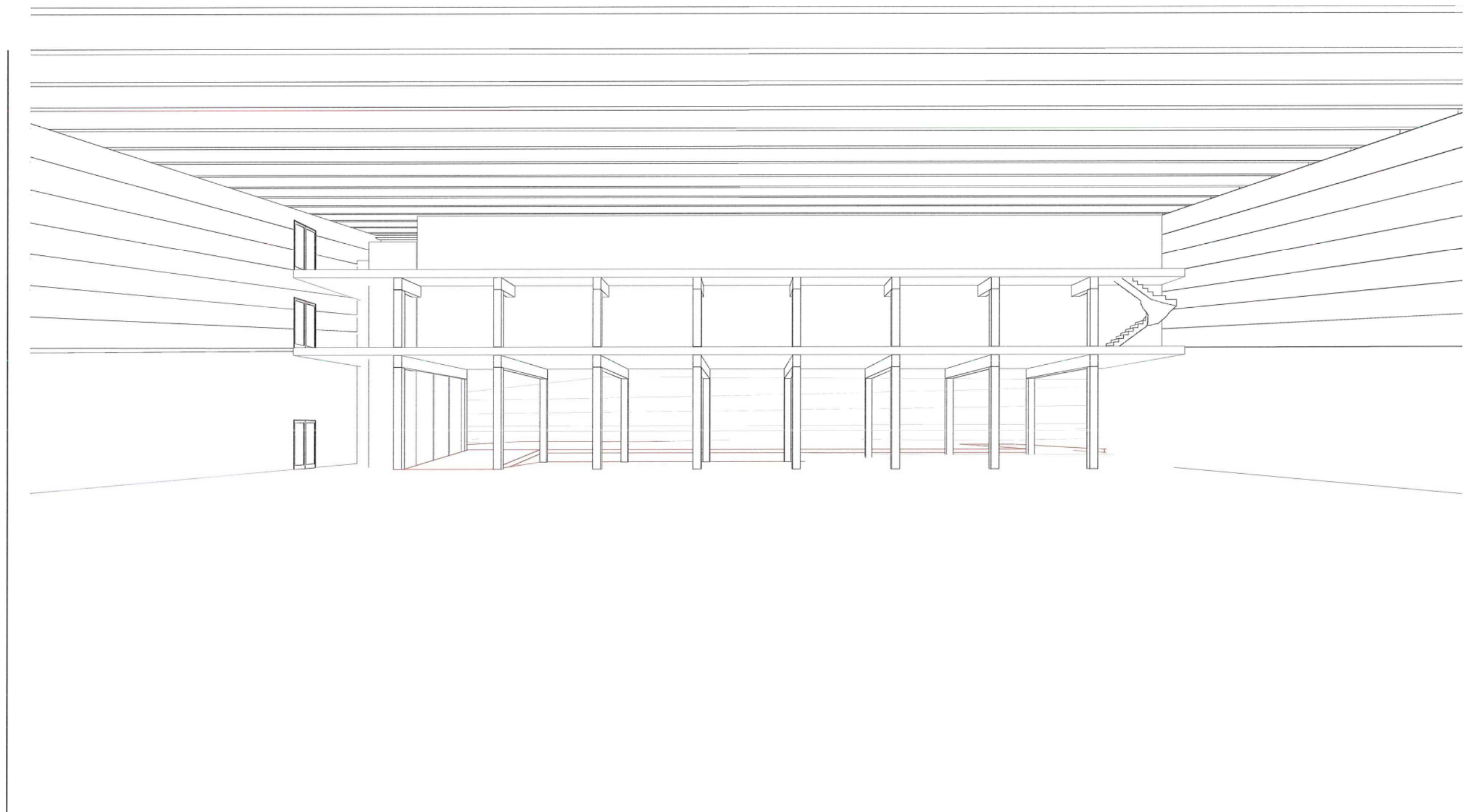




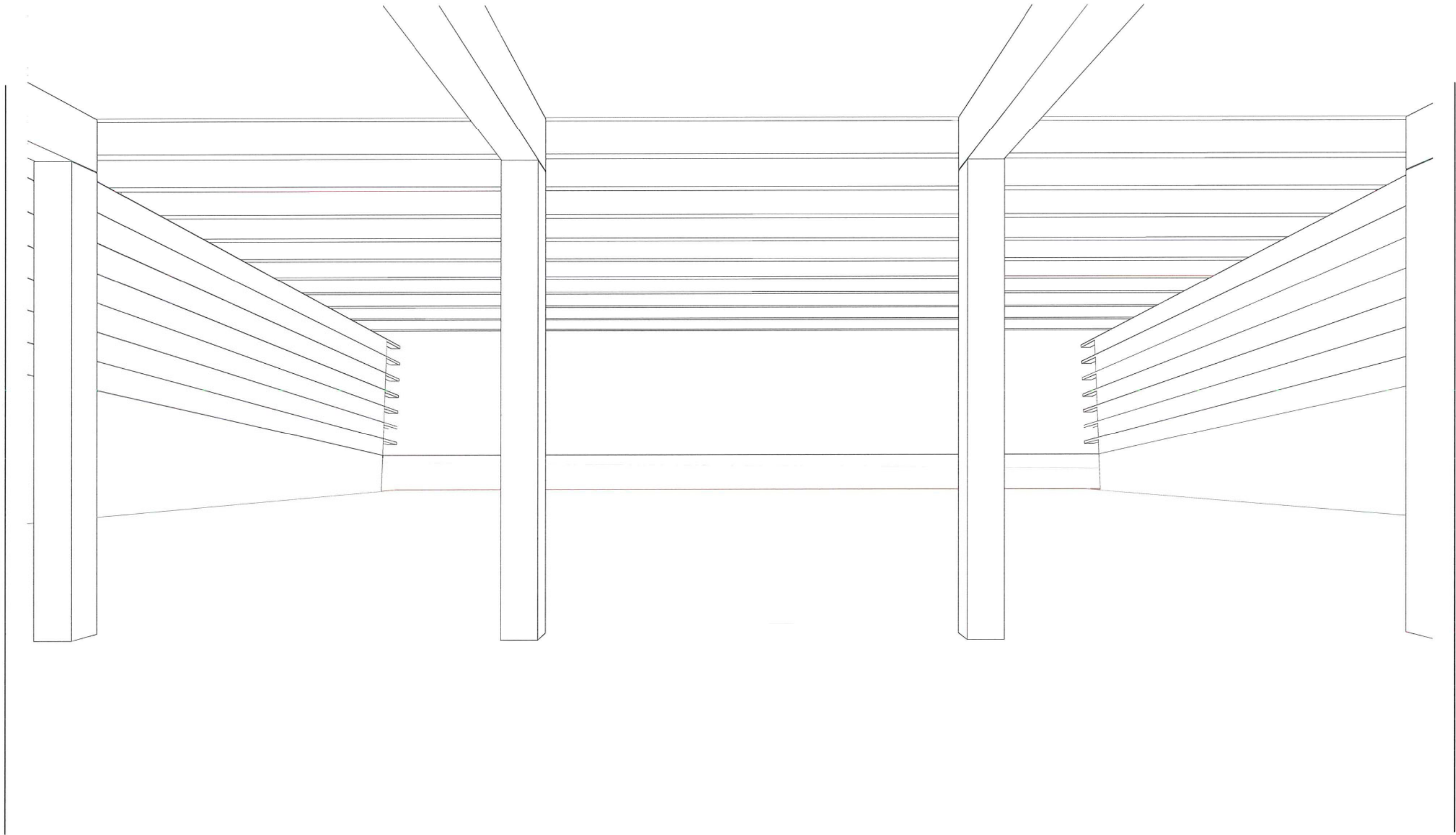






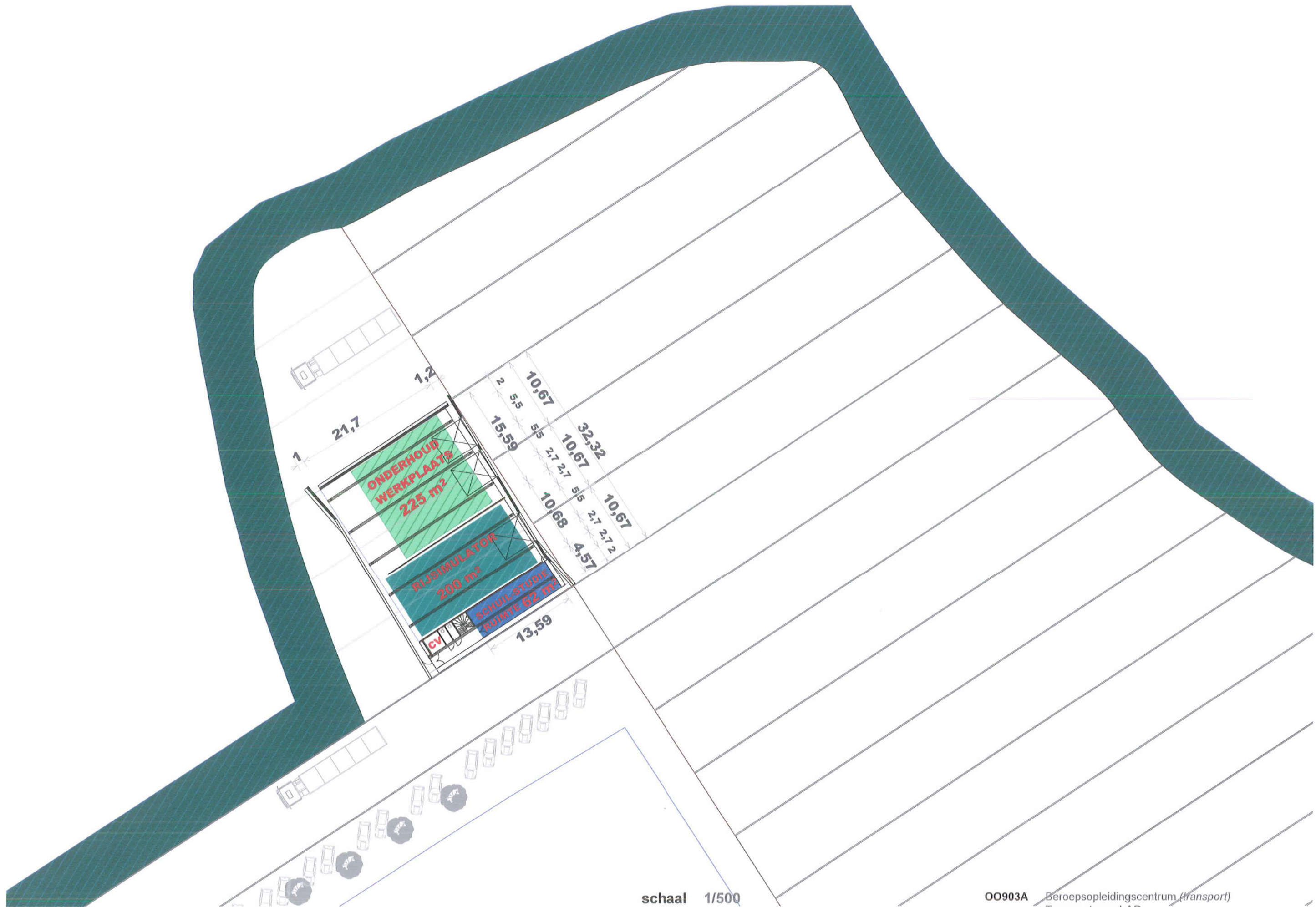






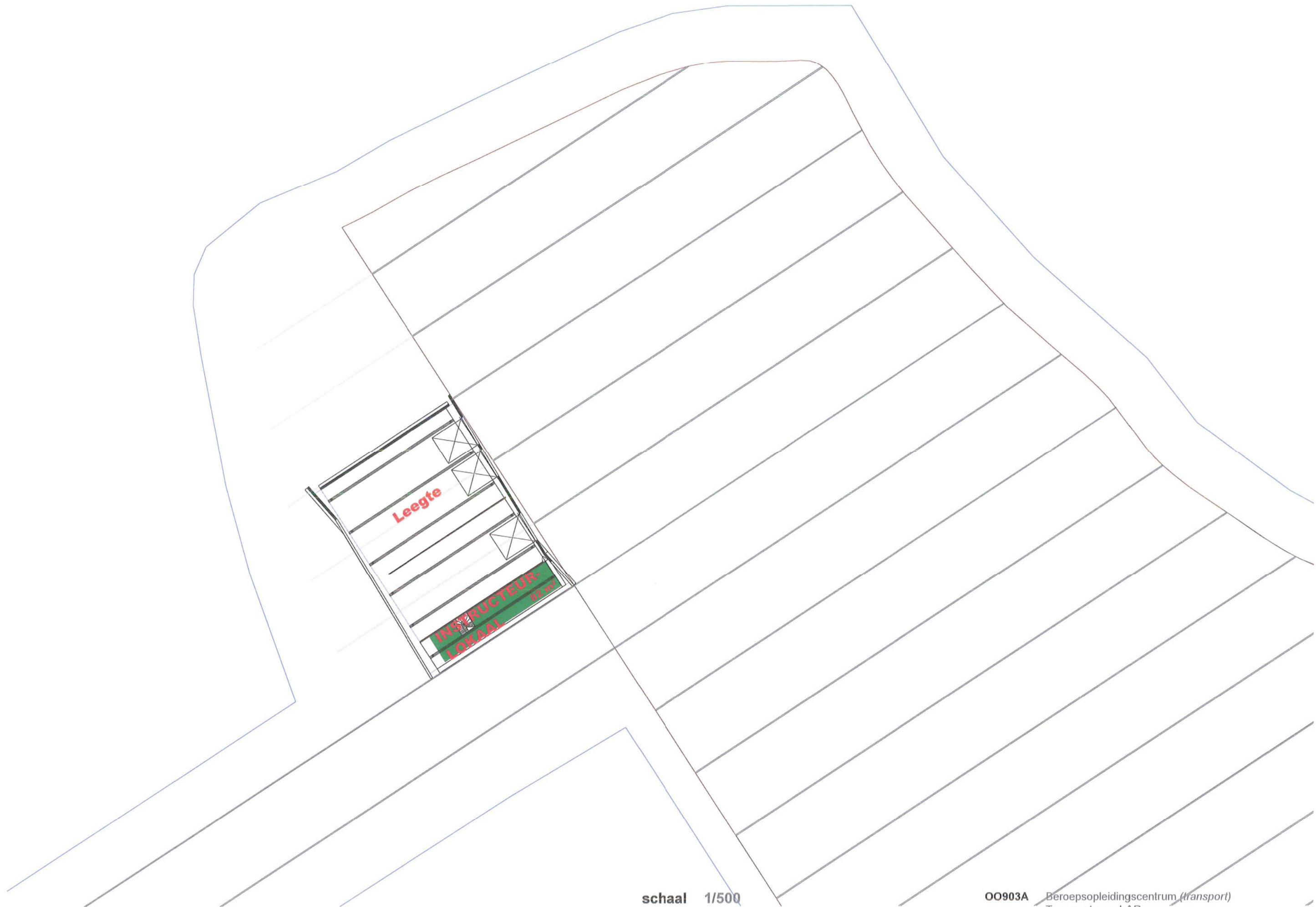
gebouw 2 (G2)
(transport, instructeurs en schuilplaats)

VI



schaal 1/500
 G2 functies gelijkvloers

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



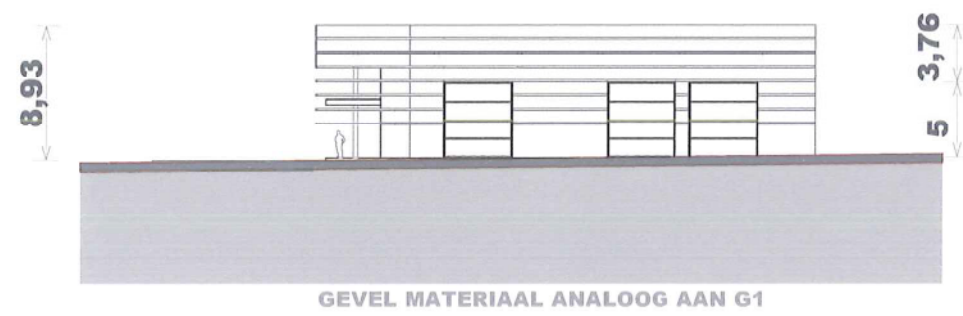
schaal 1/500
G2 functies 1ste verdieping

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



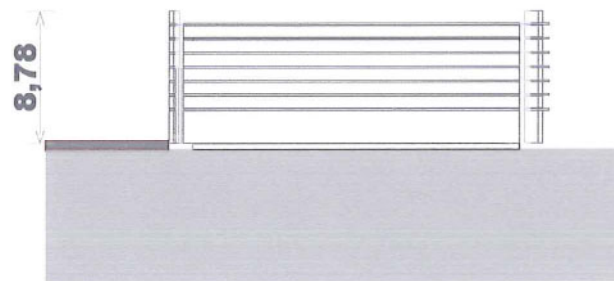
schaal 1/500
 G2 snede schema

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
 Transportzone LAR
 Menen (Kortrijk)
 Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



schaal 1/500
G2 GNO gevel noord oost

OO903A Beroepsopleidingscentrum (transport)
Transportzone LAR
Menen (Kortrijk)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



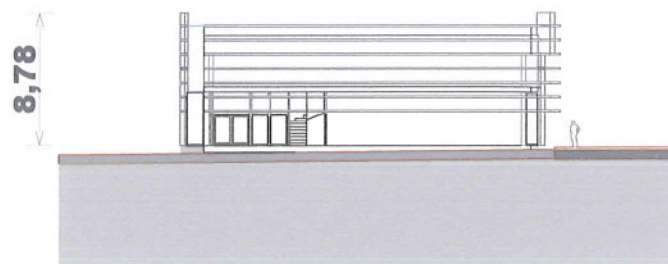
schaal 1/500
G2 GNW gevel noord west

OO903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



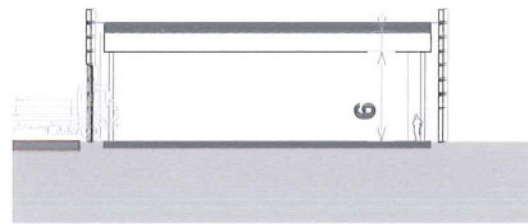
schaal 1/500
G2 GZW gevel zuid west

OO903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



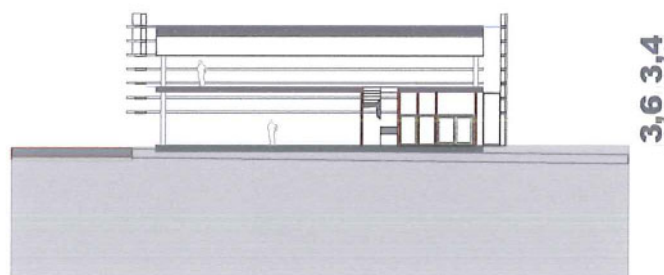
schaal 1/500
G2 GZO gevel zuid oost

OO903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



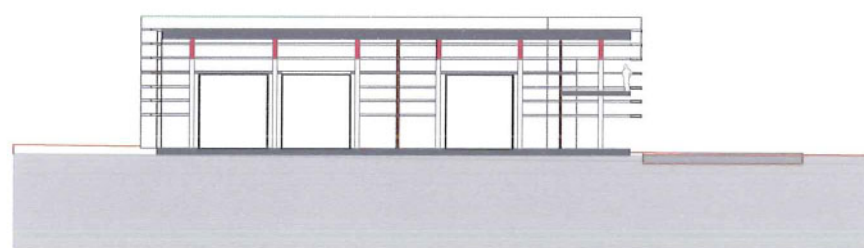
schaal 1/500
G2 SD1 snede dwars 1

00903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen



schaal 1/500
G2 SD2 snede dwars 2

OO903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

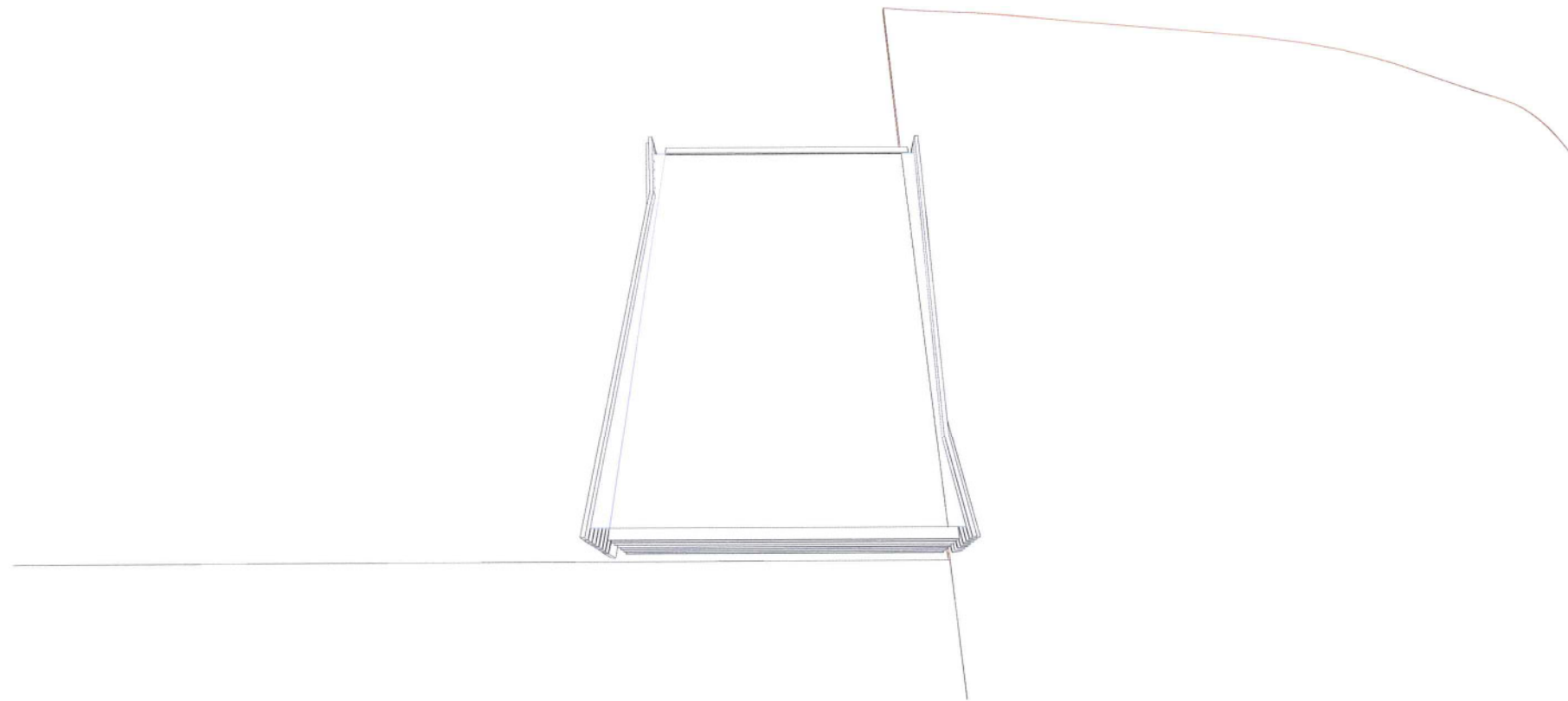


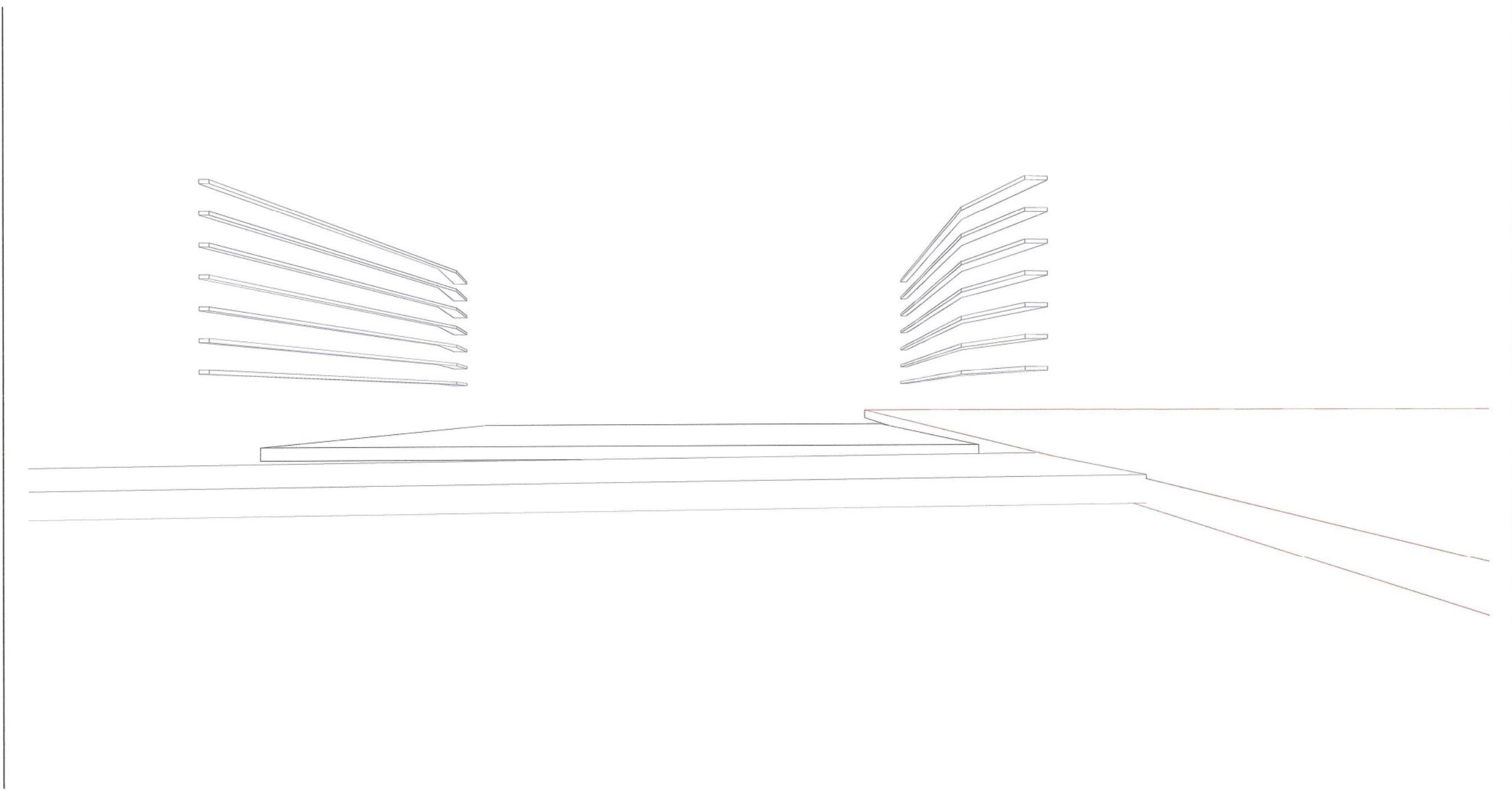
schaal 1/500
G2 SL snede langs

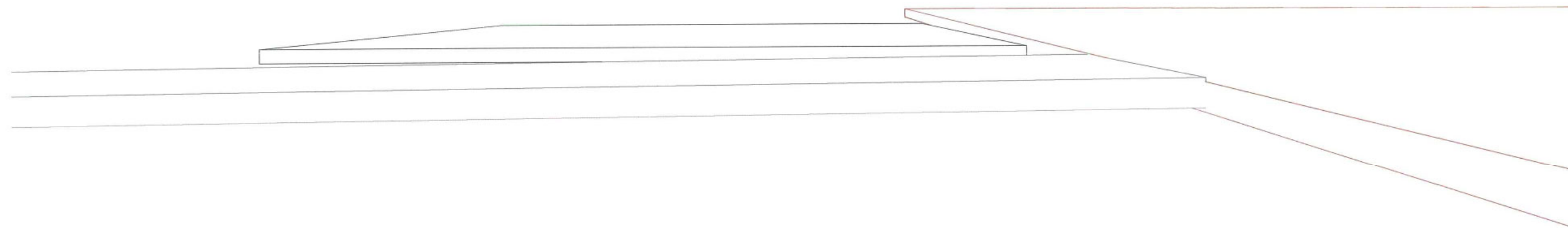
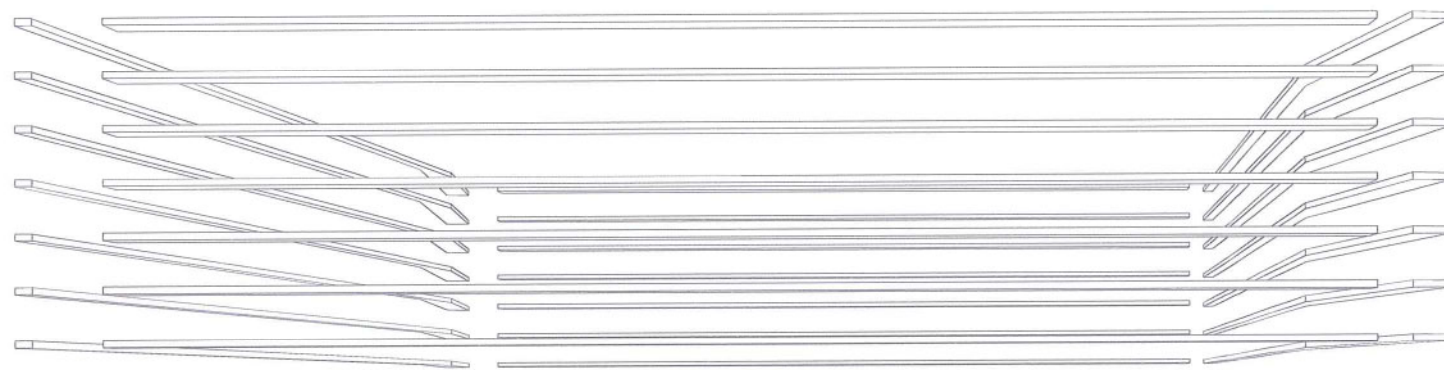
OO903A Beroepsopleidingscentrum (*transport*)
Transportzone LAR
Menen (*Kortrijk*)
Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen

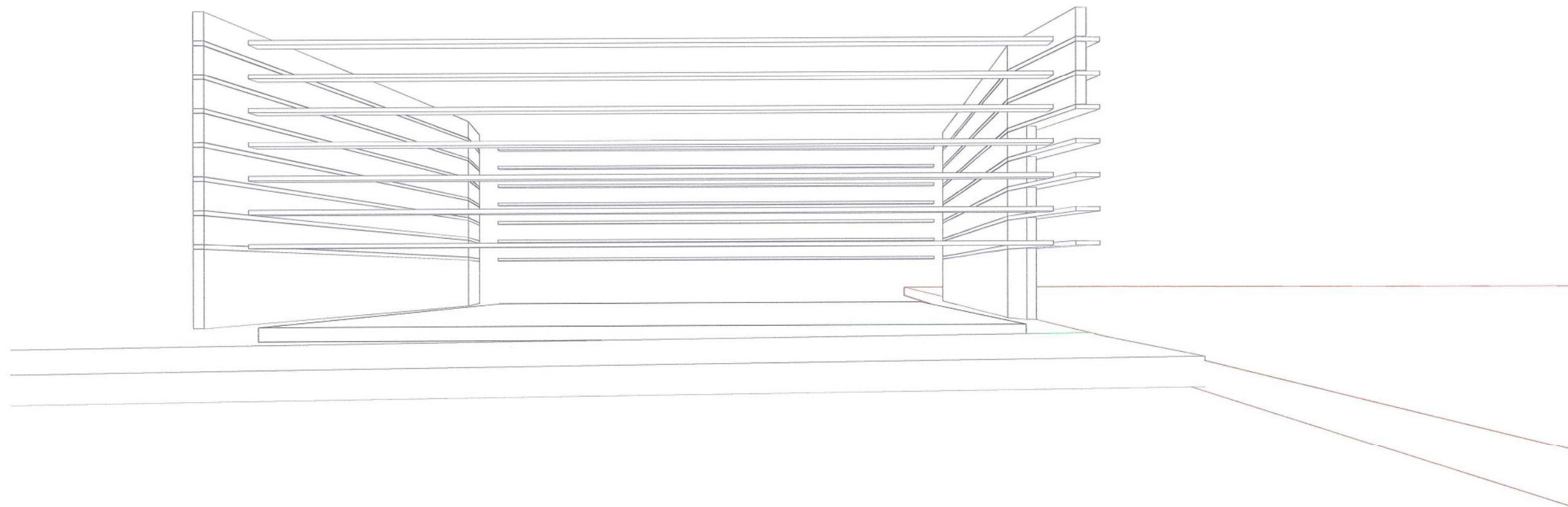
zichten op gebouw 2 (G2)

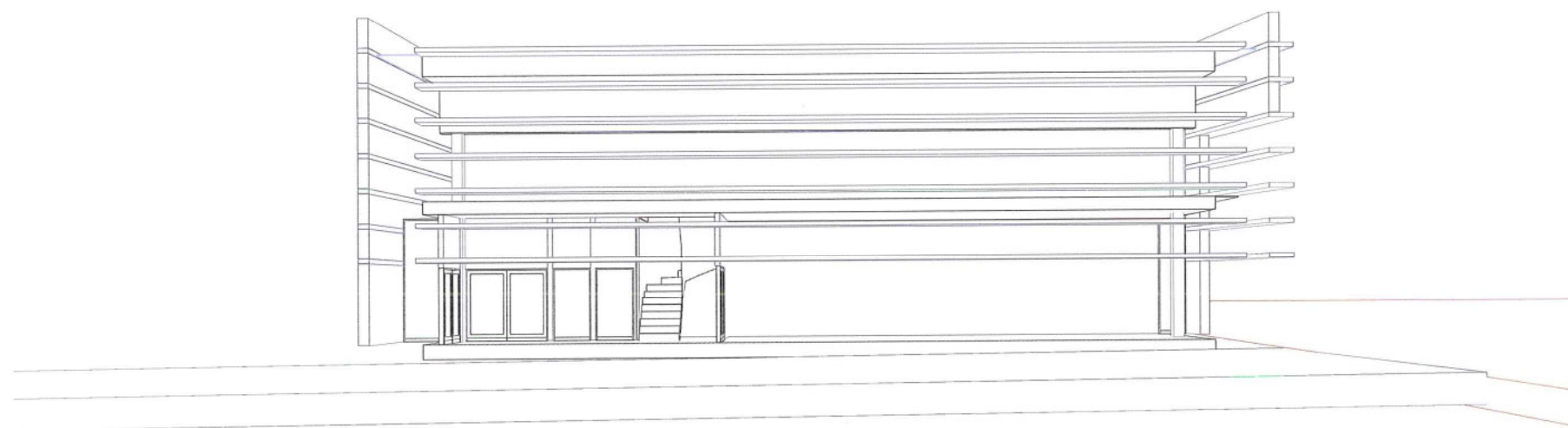
VII

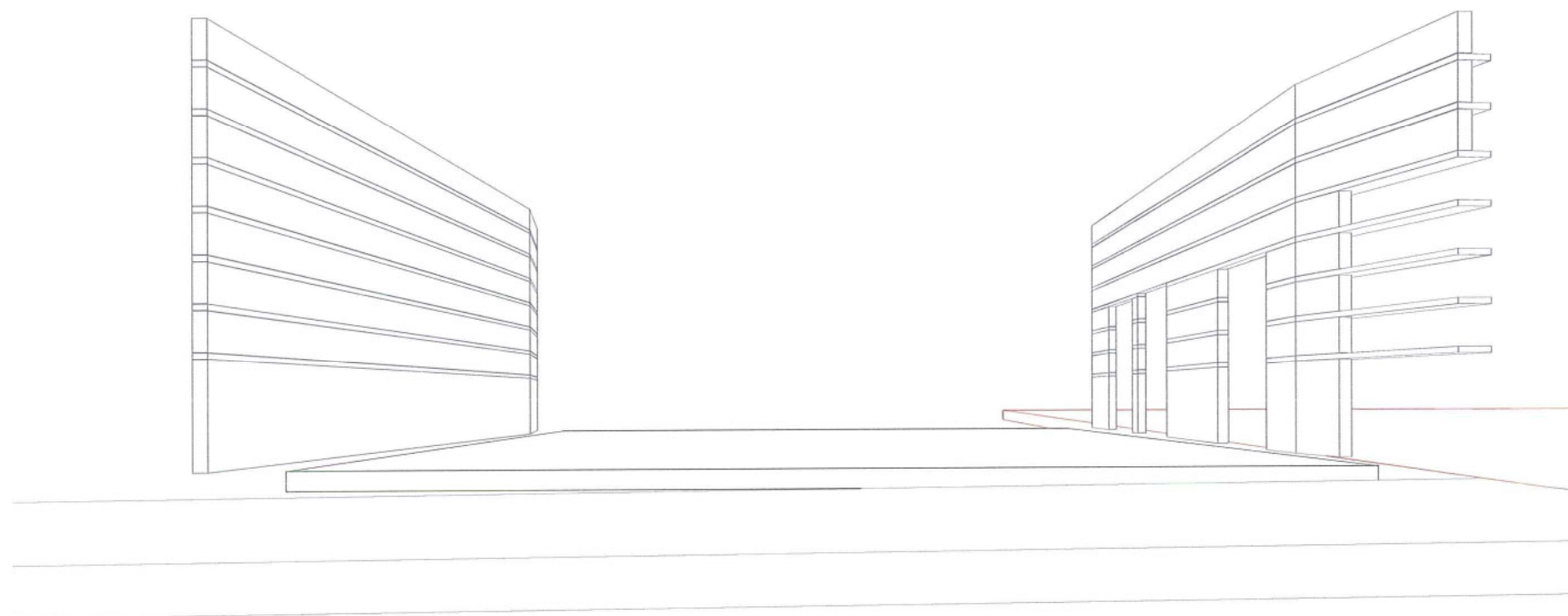


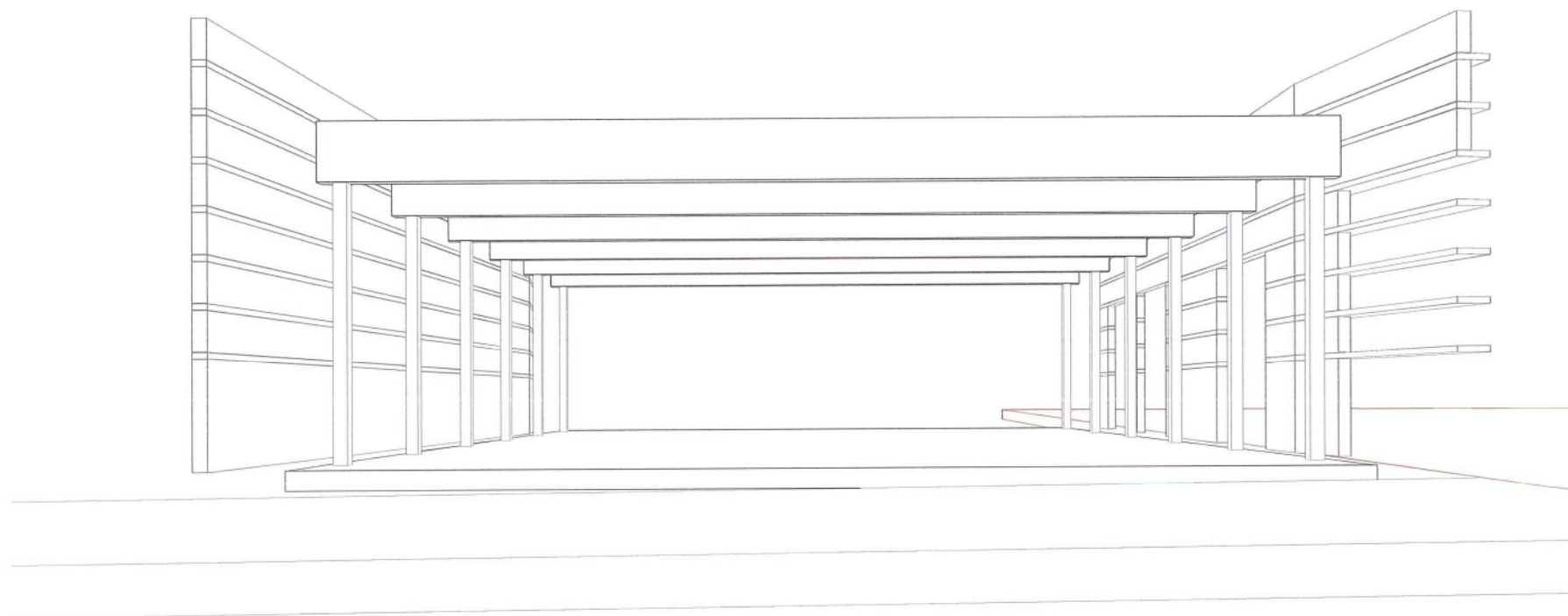


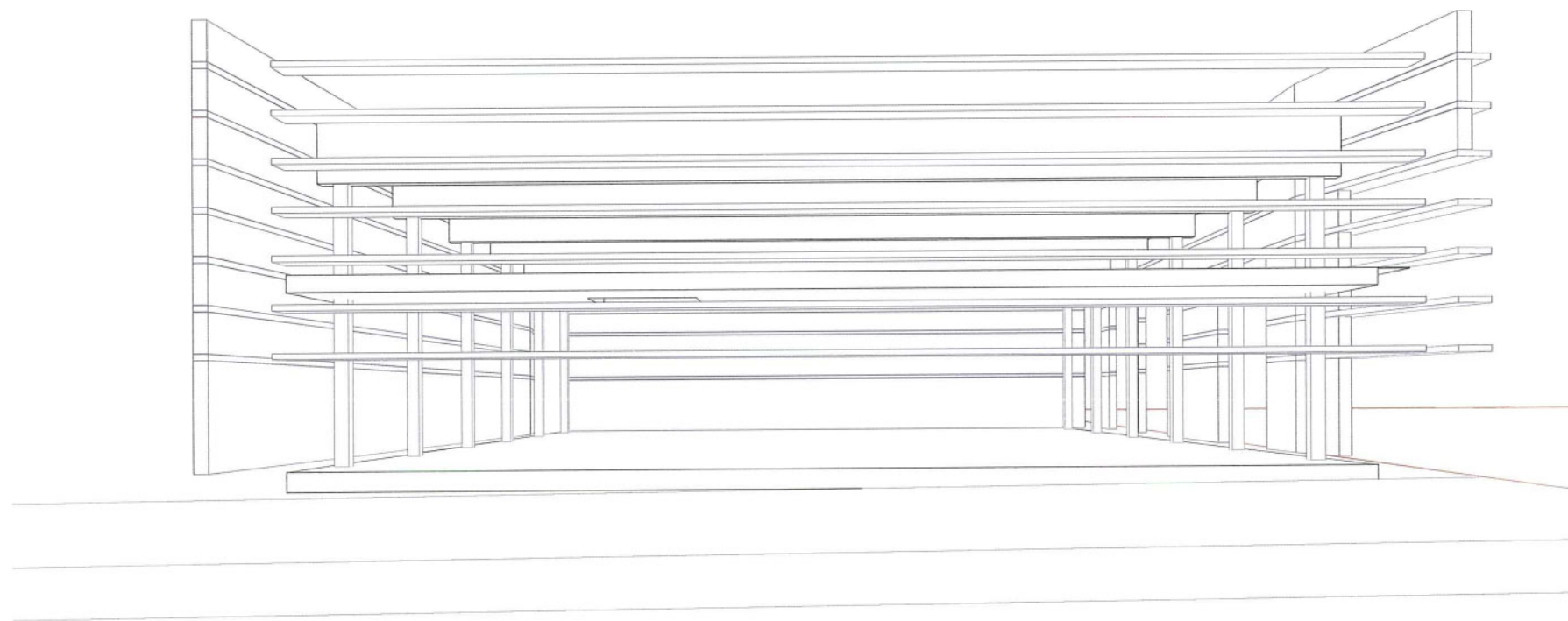


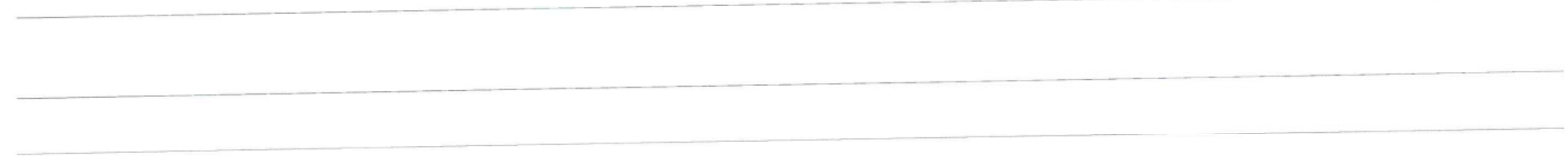
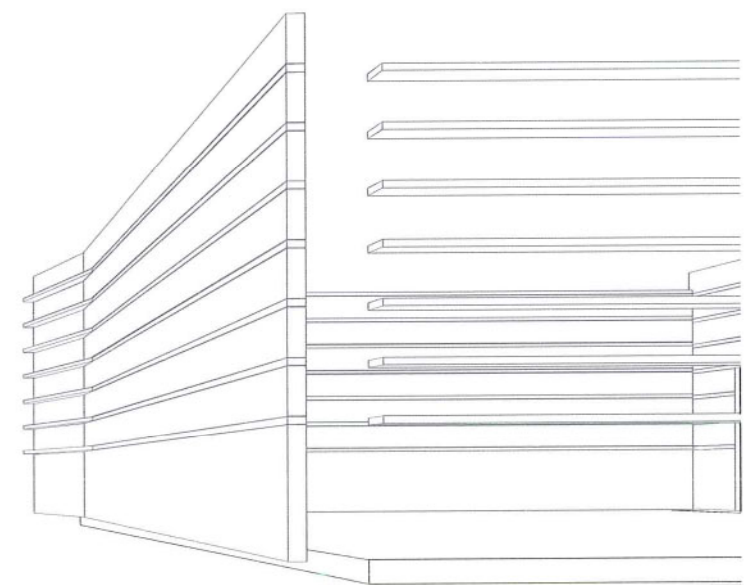


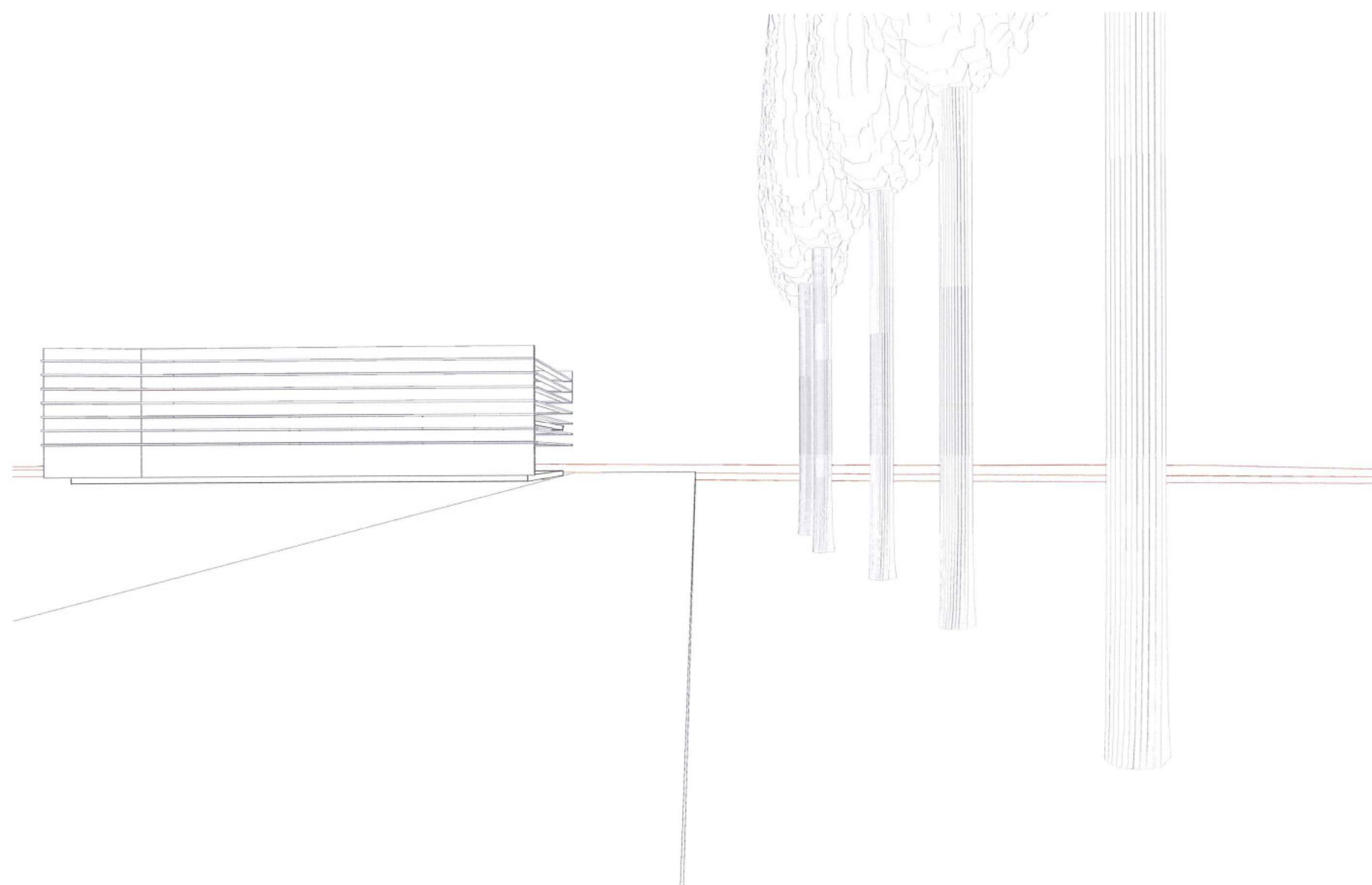


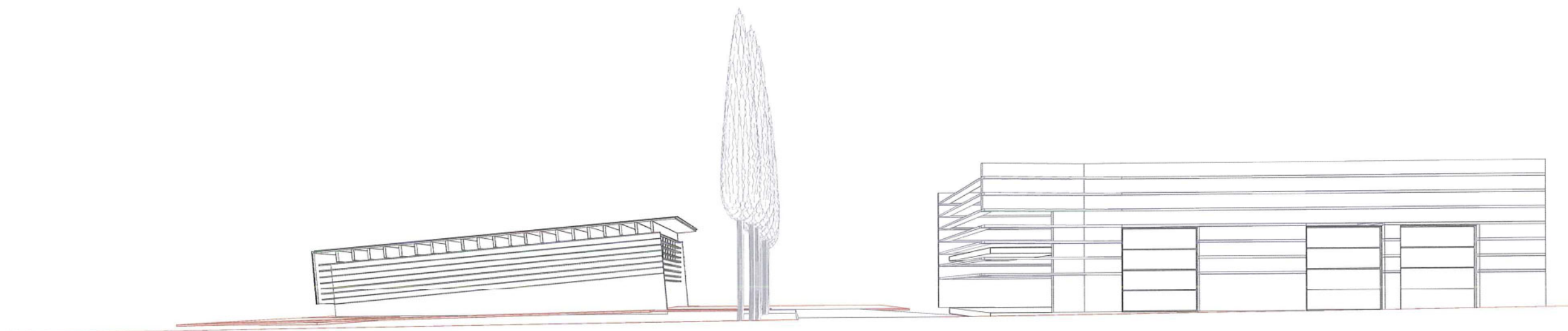


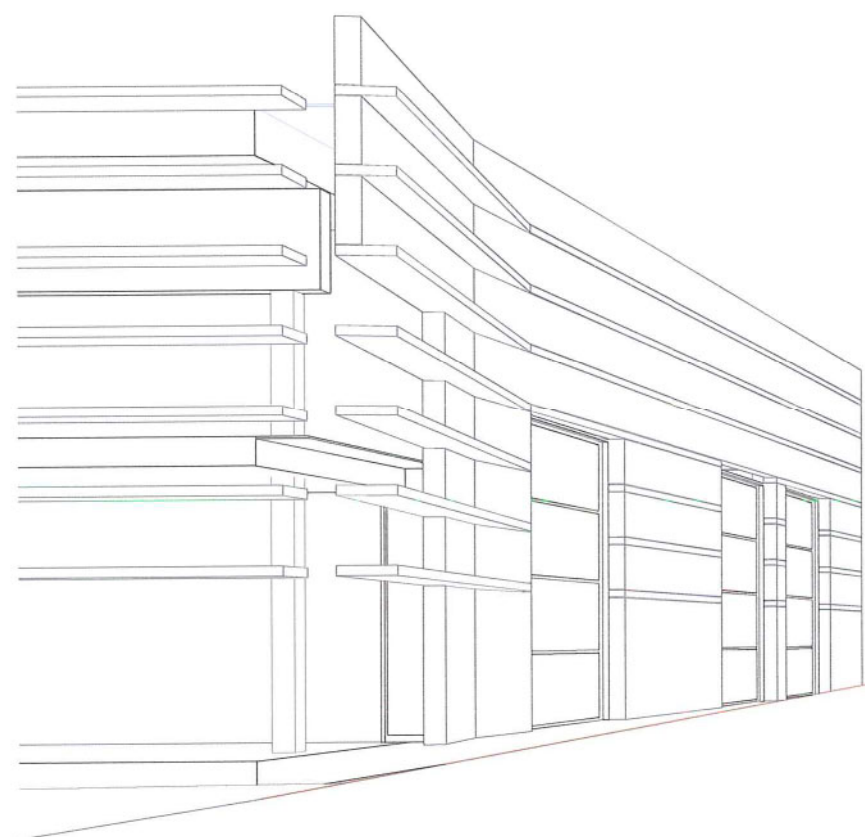


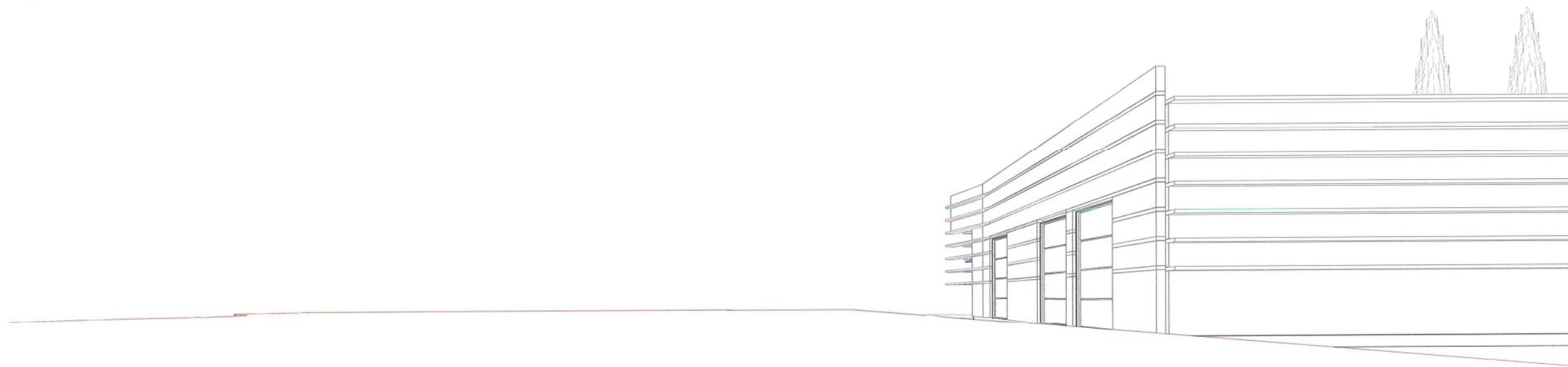






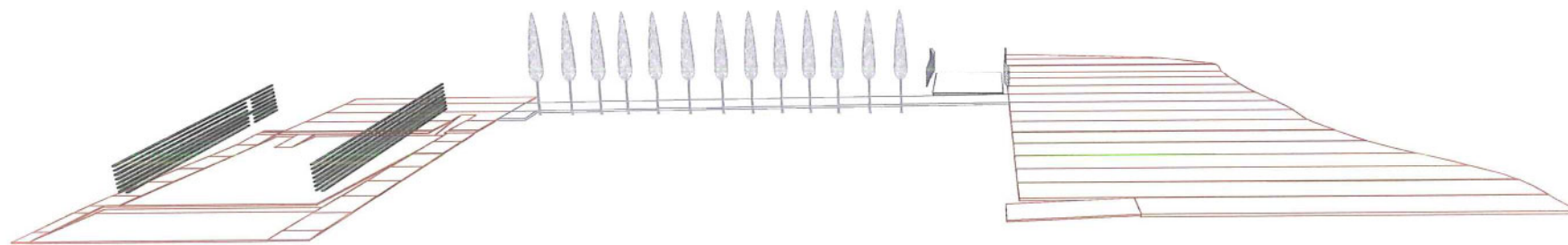


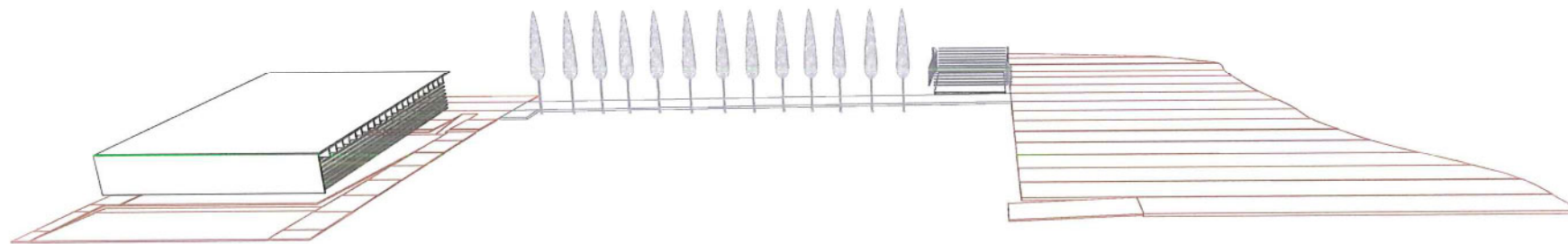


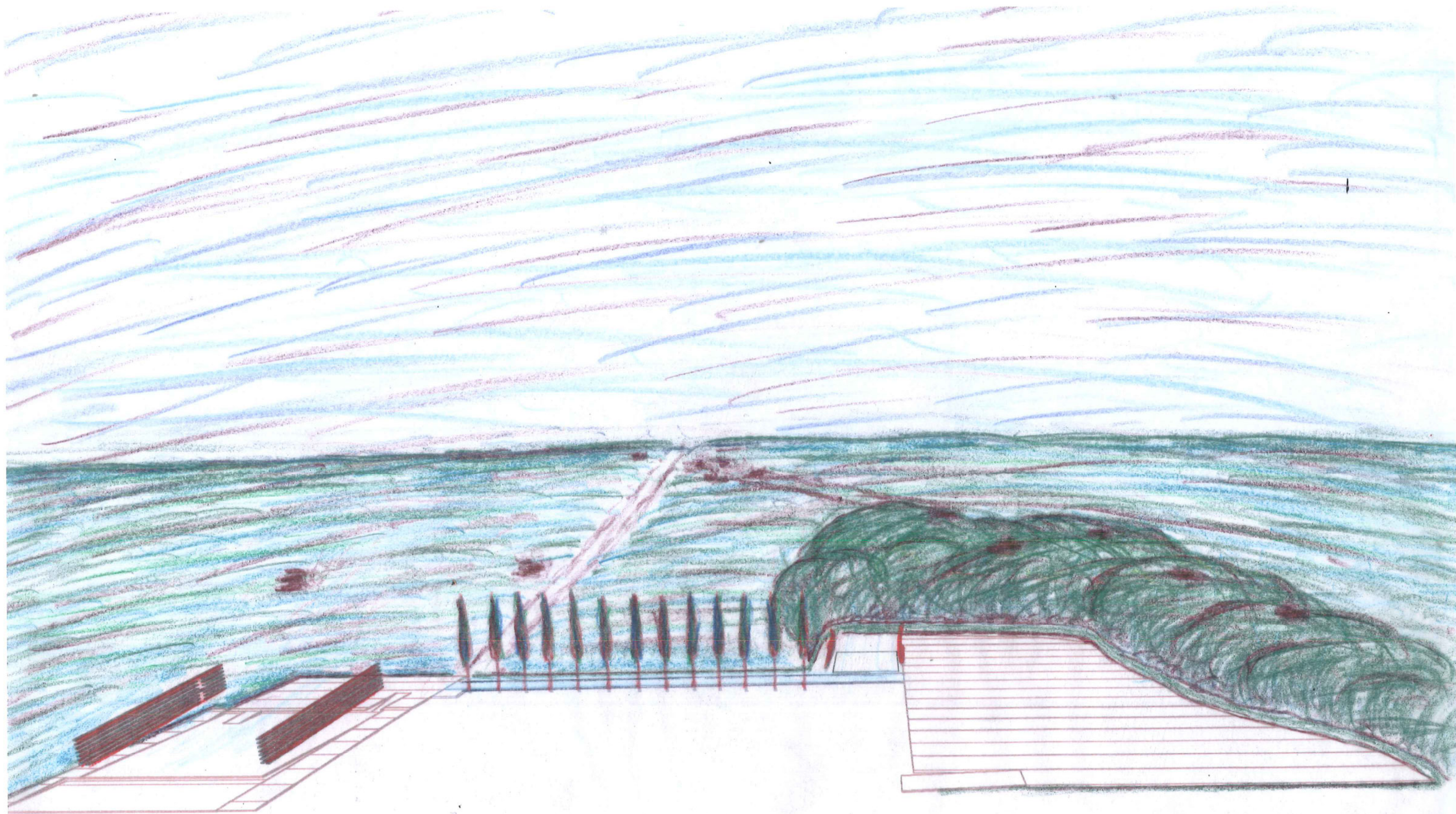


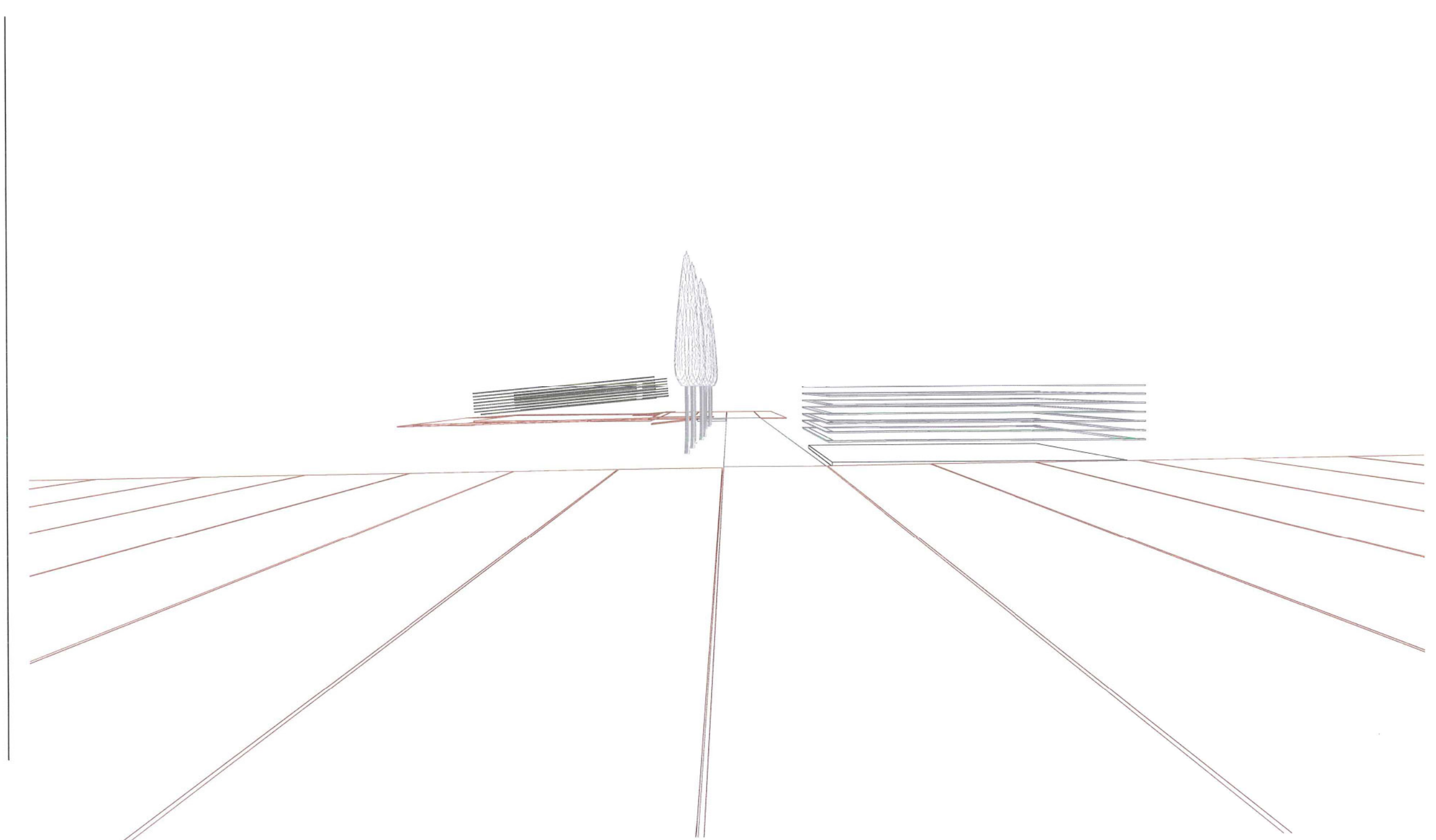
opbouw van het landschap

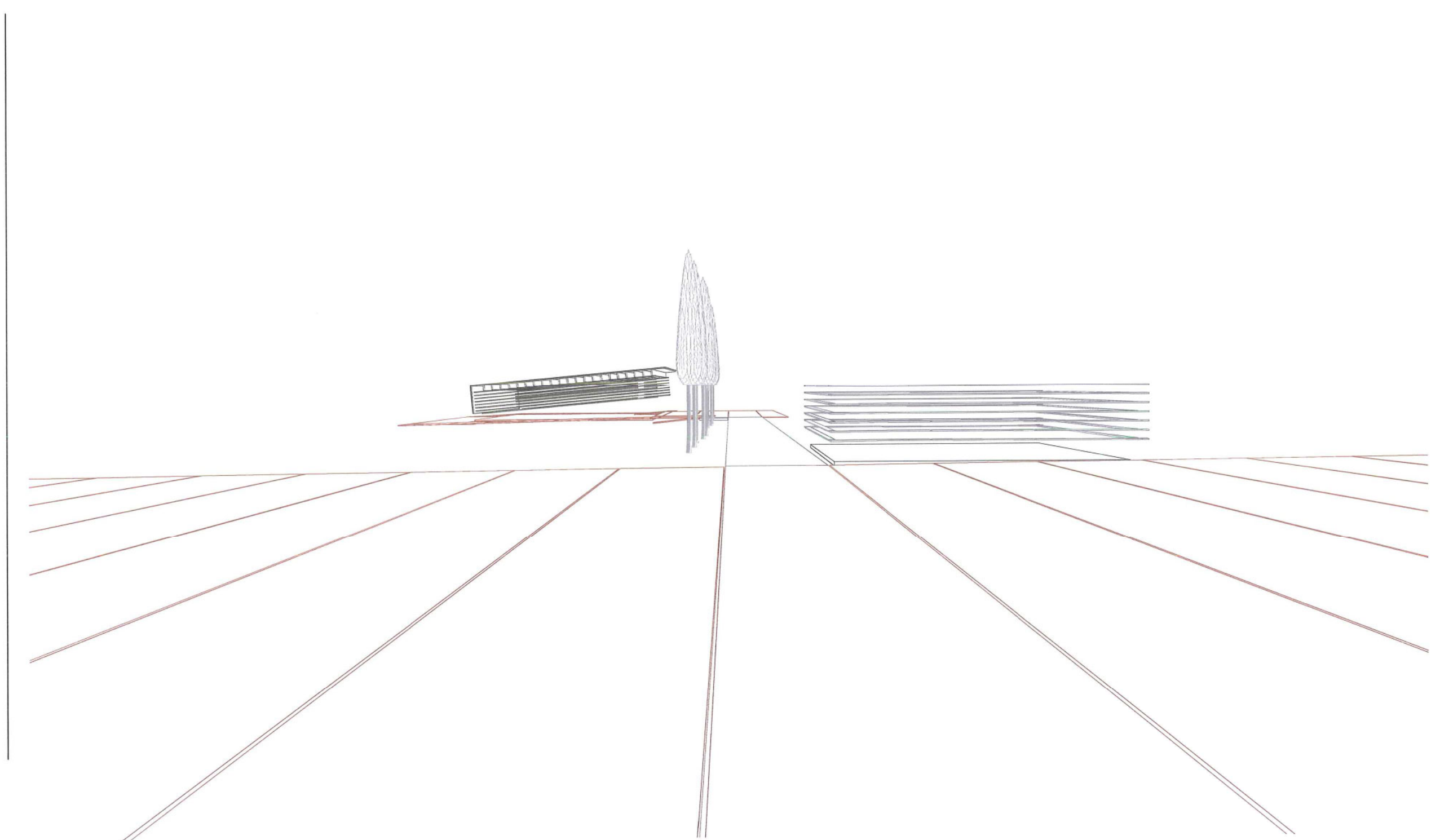
VIII

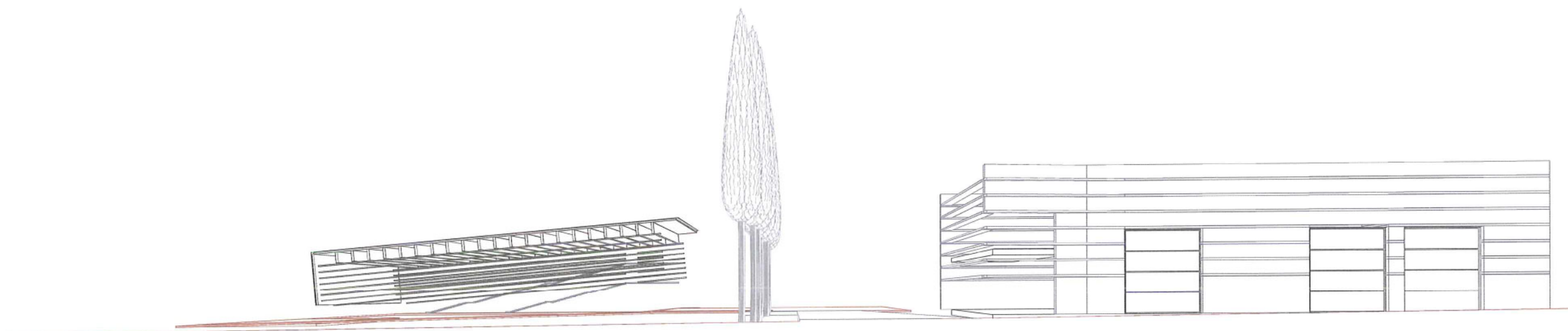


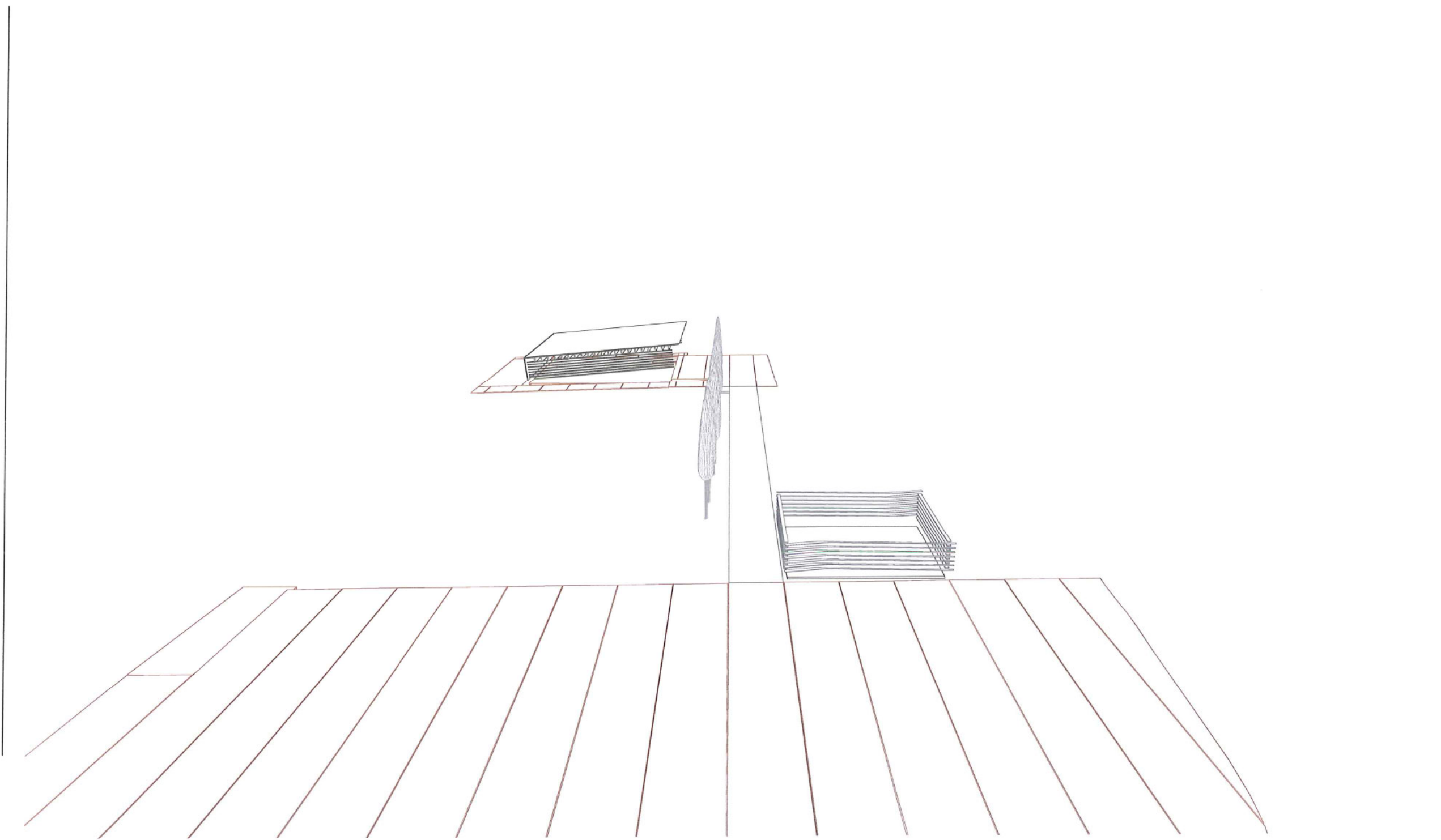












duurzaam bouwen

IX

Duurzaam bouwen in een duurzame samenleving

Het streven naar duurzame ontwikkeling staat sinds kort bovenaan het prioriteitenlijstje van onze wereldgemeenschap. Zo hebben we het over duurzaam wonen, duurzaam ondernemen, duurzame industrie, duurzaam toerisme, duurzame landbouw en duurzaam bouwen om ons tot deze vormen van duurzaamheid te beperken. Onder duurzaam bouwen verstaan we het hanteren van praktijken die economisch efficiënt, ecologisch en sociaal acceptabel zijn voor deze en volgende generaties. Om deze ambitie in een realiteit om te zetten is een multidisciplinaire en holistische aanpak nodig. Duurzaam bouwen streeft naar een optimaal gebruik van lokaal beschikbare grondstoffen en energiebronnen.

Bij het duurzaam bouwen houdt Bob Van Reeth, eerste Vlaams Bouwmeester (1999-2005), ons vijf fundamentele vragen voor:

- Is de inplanting van de te (ver)bouwen constructie verantwoord en bestudeert dat enerzijds de kwaliteit van onze ruimtelijke ordening niet verder wordt aangetast en anderzijds de geschiedenis van de plek verder kan gezet worden?
- Kan het gebouwde, in al zijn geledingen, meer bepaald casco, structuur en gevel, als geheel nog een eeuwigheid mee, of tenminste 300 à 400 jaar?
- In hoeverre is de technische randapparatuur en comfortuitrusting vanuit een ecologisch standpunt in overeenstemming met de natuur te brengen, zonder deze laatste teveel geweld aan te doen?
- De transformatiefactor van het gebouw, in hoeverre is hieraan voldaan, met andere woorden hoe flexibel is het gebouw naar een ander gebruik, toepassingen en leefwijze opgevat?
- Kan de aankleding van het gebouw, zonder een bijkomende milieulast te veroorzaken, gewijzigd worden?

Samengevat, voldoet het gebouw aan de voorwaarden van een *intelligente ruïne*, om in de terminologie van Bob Van Reeth te blijven?

Duurzaam bouwen, een strategie in drie stappen.

Duurzaam bouwen, zoveel is duidelijk kan niet vroeg genoeg beginnen, dus bij het ontwerp en zeker niet door achteraf een aantal milieuvriendelijke technieken er aan toe te voegen.

Om rationeel om te gaan met grondstoffen en energievoorwaarden volgen we de '*driestappenstrategie*'

Stap 1. Het voorkomen van onnodig verbruik.

Op het vlak van energie willen we compact bouwen in eenvoudige en beheersbare ruimten, goed geïsoleerd met zorg voor een goede wind- en luchtdichtheid. Het maximaal gebruik van waterbesparende of waterloze toiletten. Voor niet drinkbaar water wordt het op natuurlijke wijze gefilterd water afkomstig van de periferische waterbuffering gebruikt. Zo ook voor de wasbeurten van het volledige vrachtwagenpark. Onderhoud van gebouwen en dergelijke. Het is te overwegen om het water afkomstig van de waterbuffering te filteren tot schoon water of drinkbaar water, mits een kleine ingreep. Het aanwenden van materialen die gemakkelijk omwisselbaar zijn. De gesloten zijgevel, kunnen bij een ander gebruik zonder veel moeite en kosten voorzien worden van glasvlakken.

Stap 2. het aanwenden van onuitputtelijke of hernieuwbare bronnen.

Met betrekking tot de energie willen we maximaal gebruik maken, wat genoegzaam bekend staat onder de begrip '*Canadese putten*'. Om de temperatuur van de binnenlucht te regelen. Het systeem is gebaseerd op het volgend principe, nl. om via een ondergronds buizenstelsel buitenlucht in te voeren en tiental meters verderop op te vangen om vervolgens verspreid te worden in de binnenruimte. Ongeacht de buitentemperatuur van de ingebrachte lucht wordt een constante inkomende lucht temperatuur verkregen. Een basisvoorwaarde is te beschikken over een voldoende ruim terrein, wat hier duidelijk het geval is, om het financieel te verantwoorden. Om de watervoorziening te verzekeren, kunnen we gebruik maken van de reserves van de waterbuffering die voldoende ruim is om gedurende het volledige jaar over voldoende water te beschikken. Bijkomend voordeel is dat de bestaande riolering niet onder druk komt te liggen, wat vooral bij extreme regenval heel wat ellende en overlast kan besparen.

Stap 3. Het optimaal aanwenden van eindigende bronnen.

Aangaande energie wordt gebruik gemaakt van energiezuinige toestellen, zorg voor optimale regelingen en sturingen,...

Nauwlettend op toegezien om maximaal gebruik te maken van minder milieubelastende zepen, vooral bij de carwash activiteiten van het vrachtwagenpark, maar ook bij de reiniging en schoonmaak van de gebouwen en andere infrastructuren.

Naar materialen toe, de meer milieubelastende materialen enkel te gebruiken indien als er technisch geen andere alternatieven voorhanden zijn. Bij de keuze is het noodzakelijk om een levenscyclusanalyse op te maken.

Het zorgen voor een goed afvalbeheer,...

Energiezuinig ontwerpen

Bij de uitwerking van het ontwerp werd nauwlettend toegekeken op de compactheid. Dit betekent om voor een zo groot mogelijk bruikbaar volume een zo'n klein mogelijk buitenoppervlak te bouwen.

Naar compartimentering en buffering toe, worden verschillende temperatuurzones ingebouwd. Zo groeperen wij de ruimtes die in een eenzelfde temperatuurzone vallen.

Bij de scheiding tussen de verschillende compartimenten worden isolerende 'wanden' voorzien.

Naar materialen gebruik wordt uitgegaan om maximaal nagroeibare materialen aan te wenden.

Zo is hout te overwegen om als funderingspalen aan te gebruiken. Vermits we niet beschikken over een sonderingverslag van de zones waar we constructies voorzien bij het opmaken van dit voorstel, is dit onder voorbehoud.

Wanden in hout behoren tot één van uitgangspunten van de gevelopbouw.

Structurele elementen, zoals gelamineerde houten dakspanten.

De dakafwerking kan uitgevoerd worden in hout, evenzeer voorzien we om opvanggoten uit hout te vervaardigen.

Ramen en deuren kunnen zowel in hout als in staal worden uitgevoerd.

Wat de herkomst van het hout betreft geven we de voorkeur om uitsluitend hout te gebruiken voorzien van het FSC-label¹.

Aangaande de vloerafwerking werken we met polybeton.

Voor het schilderwerk stellen we voor om maximaal gebruik te maken van natuurverf op basis van plantaardige oliën.

Voor isolatiematerialen gebruiken we synthetische materialen (PUR,UF,EPS,XPS,PIR,...)

De parkeerplaatsen, vooraan gebouw G1 kunnen bij voorkeur verhard worden met grindgras, grasdallen. Daar waar verharding echt noodzakelijk is, op uitzondering van het oefenterrein, kan gebruik gemaakt worden van klinkers en tegels die waterdoorlatend zijn.

Het oefenterrein, parking voor vrachtwagens, rotonde, laadzones,... worden verhard met beton, waar om de tien meter omkeerde draingeulen voorzien worden, die het hemelwater collecteren en afvoeren in de periferische waterbuffering.

Bij de concrete invulling en uitwerking van deze verschillende hierboven aangehaalde punten willen we, bijgestaan door het door ons geconsulteerde raadgevend ingenieursbureau, naast de diensten van de opdrachtgever, nauw samenwerken met instanties zoals het VIBE, (Vlaams Instituut voor Bio-Ecologisch Bouwen en Wonen), ODE-Vlaanderen (organisatie Duurzame Energie), SVA (Studievereniging voor Alternatieve Energieomzetting), het VITO, (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, te Mol),...

¹ FSC-label, Forest Stewardschip Council, werd in 1993 opgericht door boseigenaren, de houtsector, sociale bewegingen en milieuorganisaties als een wereldwijde, onafhankelijke niet-gouvernementele non-profitorganisatie. Het label laat toe om hout en houtproducten afkomstig uit goed beheerde bossen te herkennen.

Duurzaam wel-zijn.

Wij vertrekken vanuit een standpunt.

Architectuur is niet een bundel van figuren of van 'volumes': architectuur vestigt in het reële een organisatie van de ruimte voor het welzijn van diegenen die er zijn.

Het welzijn van diegenen die er wel zijn is niet een functie. Het is een waardigheid.

Het is in dienst van deze waardigheid dat de architectuur zich opbouwt.

Dit is de basis van ons antwoord op alle vragen die ons gesteld worden.

Het betreden van de industriële zone van de L.A.R.-zone is niets anders dan het betreden van een architecturale hel: niet het kleinste teken van een zorg voor het menselijk welzijn.

Als men toekomt op de plek waar het project van de VDAB zich moet verwezenlijken is er een opluchting door het voorkomen van een delicaat historisch geladen landschap: er is een landschap; er zijn veel sporen van historische anonieme bezigheden; er is een horizont, een hemel, een natuur en een soort van aanwezigheid van de verte.

Het zijn deze laatste gegevens die wij, op een delicate manier, hebben willen tegemoetkomen door onze architectuur:

Een: het eerste gebouw, door zijn plan en zijn snede, neemt de natuur in zich op.

Twee: het tweede gebouwen nestelt zich in een soort van natuurlijke nis.

Drie: beide gebouwen hebben een open structuur het zijn geen gesloten dozen. Ze zijn door hun structuur open naar de ruimte van hun omgeving.

Vier: een grote verharding, als een korst van de grond, toont zich als een opbouwen en geeft maat aan haar omgeving.

Elk gebouw stelt zich voor, niet als een figuur, maar een opbouwen, een con-structie waar elke element zich onderscheidt en zich samen aan de andere architectureert.

Het is dit opbouwen en deze constructie die wij als fundamenteel achten. Deze constructie te plaatsen naast diegene die er zijn is hen een soort analogie toekennen aan hun houding in de wereld.

Architectuur analoog aan de houding van de mens is architectuur analoog aan zijn waardigheid of wel-zijn in de wereld.

Wij hebben hier twee gebouwen die open zijn op de wereld, open naar het andere, voor mensen die open zijn aan het andere. Het opbouwen van deze con-structie is tevens analoog aan ons globaal idee van in-structie.

Duurzaam bouwen baseert zich op dezelfde werkwijze. Duurzaam bouwen is niet alleen achtzaam zijn voor de wereld, duurzaam bouwen is vooral achtzaam voor de duurzame waardigheid van het mens-zijn.

Duurzame architectuur naast de mens bouwen is hem ergens tonen dat het niet gaat om de momentele functie te begrenzen maar hem tonen dat hij ook, en niet alleen de wereld en de economie, zich duurzaam moet ontwikkelen.