

Netwerkarchitectuur: de architectuur van het bezinestation

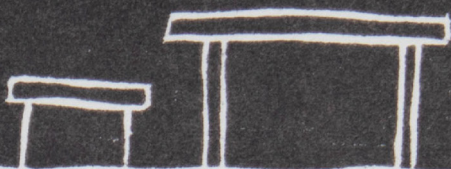
Jules Focke

Studentennummer: 01610233

Promotoren: prof. dr. Bart Verschaffel, ir.-arch. Kris Coremans
Begeleider: Hong Wan Chan

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

Academiejaar 2020-2021



WEG

DROMEN

Een zoektocht naar typologie
tijdens een stop aan het
tankstation

Jules Focke
Lena Usala

WEG DROMEN

*Een zoektocht naar typologie tijdens een stop
aan het tankstation*

Weg-Dromen brengt een persoonlijk onderzoek naar de typologie van het tankstation.
Het werk werd ingediend als masterproef tot het behalen van de academische graad
van Master of Science in de ingenieurswetenschappen: architectuur (Universiteit Gent)
in het academiejaar 2020 - 2021.

Dit boek werd gedrukt en ingebonden door Drukkerij Room, Sint-Niklaas

“De auteurs geven de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de bepalingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.”

“The authors give permission to make this master dissertation available for consultation and to copy parts of this master dissertation for personal use. In all cases of other use, the copyright terms have to be respected, in particular with regard to the obligation to state explicitly the source when quoting results from this master dissertation.”

vrijdag 13 augustus 2021

Bedankt

Graag willen wij een woord van dank uitspreken aan iedereen die ons heeft gesteund tijdens de totstandkoming van deze scriptie. Gedurende lange tijd was voor onszelf onduidelijk waarmee we bezig waren en waar we naartoe wilden gaan. Jullie waren een houvast dat van groot belang was tijdens de realisatie van dit werk.

Bart, bedankt om steeds bereikbaar en toegankelijk te zijn. Een kort gesprek met u was vaak genoeg om helderheid te scheppen in de soms vage materie. Elke keer dat we onze computer dichtlegden na een online gesprek of naar kot wandelden na een fysieke vergadering gebeurde dit met een goed gevoel en vol met verse moed om verder te werken. Uw bevestiging op moeilijkere momenten was zeer motiverend. Ook de lessen die we in de afgelopen jaren van u hebben gekregen waren een grote hulp. We hebben eruit geleerd hoe we de dingen kunnen bekijken en interpreteren, wat ons wezenlijk geholpen heeft tijdens ons onderzoek. De hulp die u heeft geboden gedurende het afgelopen jaar was van fundamenteel belang voor het maken van onze scriptie. U voelde steeds goed aan – bij sommige momenten nog beter dan wijzelf - wat onze bedoelingen waren en wat we konden doen om in ons opzet te slagen. Wij zijn u hiervoor zeer dankbaar.

Kris, bedankt om uw kennis over het onderwerp met ons te delen. Uw rijke blik op de zaken heeft ons veel bijgebracht en hielp om in alle richtingen te zoeken en te denken. De referentiewerken die u ons heeft aangewezen hebben geholpen om alternatieve thema's aan te halen en te begrijpen. Bedankt dat we uw boeken een jaar lang mochten gebruiken en bijhouden. Tijdens gesprekken heeft uw begrijpende maar kritische blik ervoor gezorgd dat we onszelf in vraag durfden te stellen. De houding die we aannamen tijdens het onderzoeken en de houding dat het uiteindelijke werk tracht te maken is mede dankzij u van dergelijke toon.

Gosia, bedankt om ons te leren inzien wat de (gevoels-)waarde van beelden zijn. De kennis en technieken die u ons heeft bijgebracht waren van essentieel belang voor het grafisch onderzoek dat in het kader van dit werk gedaan werd. Bedankt dat u ons wou ontvangen en steeds uitgebreid de tijd nam om ons grafisch werk te bekijken en ons verder te sturen. Maar evenzeer bedankt voor uw interesse in het thema en de inhoudelijke opmerkingen en aanwijzingen die u gaf wanneer we met u praatten. Uw sterke inlevingsvermogen maakte het communiceren heel aangenaam.

Ook bedankt aan Wan en Maarten voor jullie verfrissende inzichten en jullie tijd.

Mama, moeke, papa, broer en zus; bedankt voor jullie onvoorwaardelijke steun. Op jullie konden we telkens rekenen gedurende het voorbije jaar. Bedankt voor de gastvrijheid om ons tweeën steeds hartelijk te ontvangen. Het was altijd aangenaam werken in de living en samen met jullie eten was steeds gezellig. Bedankt voor de gesprekken waarin jullie persoonlijke ervaringen en bedenkingen met ons gedeeld werden. Jullie blik die vanuit een geheel andere hoek (dan het architecturale milieu) kwam leidde tot nieuwe inzichten die van even groot belang waren als de andere. Speciale dank komt toe aan Sandro, voor alle hulp die je bood bij het maken van de prints. Materiaal voorzien, technieken aanleren, advies geven... voor jou was niets te veel gevraagd.

Vrienden en vriendinnen, bedankt voor jullie enthousiasme en de grote interesse in ons nogal aparte onderwerp. De vele kritische en inspirerende gesprekken die we met jullie voerden waren een grote verrijking. Uiteraard ook bedankt voor de nodige afleiding die jullie ons bezorgden, want daar zijn vrienden natuurlijk ook voor.

Aan Lena

Als ik terugkijk naar het afgelopen jaar, heb ik geen seconde spijt gehad dat wij hebben gekozen om onze masterproef samen te doen. Het was de kers op de taart van vijf jaar lang samen vele opdrachten te doen en ontwerpen te maken tijdens onze opleiding. Steeds heb ik het gevoel gehad dat wij elkaar heel goed aanvulden, als ik ergens moeilijkheden mee had kon ik steeds op jouw hulp rekenen. Het is een periode geweest van veel plezier, er is veel gelachen geweest en we hebben dingen gemaakt waar we beiden trots op mogen zijn. Ik kijk er naar uit om in de toekomst nog met jou samen te mogen werken.

Aan Jules

Na 5 jaar samen ondergedompeld te worden in de architectuur en bijna 20 jaar vriendschap kon ik me geen betere partner hebben gewenst om deze opleiding mee af te sluiten. Doorheen deze masterproef, en doorheen de opleiding in het algemeen, wist je steeds het hoofd koel te houden en mij ervan te verzekeren dat er geen reden was tot paniek. Tegelijkertijd verraste je met extravagante ideeën en uitdagende voorstellen en zo slaagden je erin te zorgen dat ook ik telkens het beste van mezelf gaf. Van de reis die we samen maakten tot de laatste puntjes op de i van dit boek: het was een genoegen samen te werken met jou.

Abstract

Het tankstation is een vreemde en moeilijk te vatten plek die zich niet zomaar eenduidig laat begrijpen. In deze scriptie wordt het als een fenomeen geëxploreerd, met het gevoel en de ervaring als uitgangspunten. Hierdoor kan ook de poëtische kant van het tankstation onder de aandacht komen. De bedoeling is niet om vast te leggen, wel om inzichten te verkrijgen en beweegredenen op te sporen. Om het tankstation - een plek die symbool staat voor snelheid en beweging - te kunnen vatten, moet men de tijd nemen om even stil te staan, even weg te dromen. Wanneer de beweging een halt wordt toegeeroepen, wanneer de continuïteit wordt onderbroken, wordt er verticaliteit en betekenis gesticht. Eens stilstaan op een plek van beweging, eens tijd geven aan iets wat normaalgezien geen tijd krijgt biedt de mogelijkheid om voorbij het evidente te gaan en zo de subtiliteiten, nuances en tegenstrijdigheden van de plek te ontdekken.

In een eerste deel wordt er onderzocht hoe mythes zich ontwikkelen rond het tankstation en welke een aantal van deze mythes zijn. Hierin komt het dromerige karakter van de plek naar boven en wordt er afgestapt van pragmatische theorieën. In dit onderdeel waren films, kunstwerken, fotoreeksen en persoonlijke bevindingen een belangrijke leidraad en inspiratie; het is hierin dat de verhalen, mythes en dromen herkend kunnen worden. Later zal worden aangetoond dat deze elementen een belangrijke rol spelen bij het begrijpen van het tankstation.

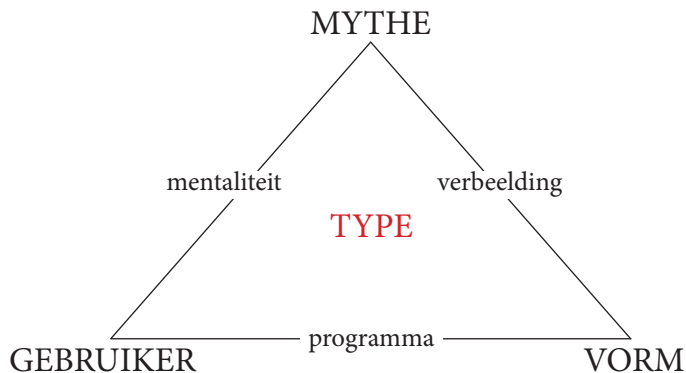
De mythes vormen het hoekpunt van een driehoekig schema. Mythe, vorm en gebruiker zijn de drie parameters die het tankstation als type construeren. Om de plek enigszins te begrijpen worden de relaties tussen deze drie parameters onderzocht. De relaties die heersen tussen de parameters worden omschreven door verbeelding, mentaliteit en programma. Dit schema dient als structuur voor de volgende hoofdstukken.

In het tweede deel komt de vorm aan bod. Deze wordt in al zijn facetten onder de loep genomen en kent geen hiërarchie: de vorm is alles wat de empirische

werkelijkheid voortbrengt. Een opsomming van elementen suggereert welke sturende thema's het tankstation vormgeven; per element worden diens relatie met mythe (verbeelding) en diens relatie met gebruiker (programma) aangehaald als dirigerende elementen voor de materialisering van een vorm. Het in kaart brengen van de vorm gebeurt ook in beeld; foto's en prints worden als werkmateriaal gehanteerd om aan grafisch onderzoek te doen.

Deel drie bekijkt de gebruiker van het tankstation. Men kan vaststellen dat er een grote variatie aan gebruikers aanwezig is op de plek die elk hun geest en lichaam eraan onderwerpen. Enkele gebruikersgroepen worden van elkaar onderscheiden en opnieuw worden de relaties bekeken naar mythe (mentaliteit) en vorm (programma).

Uiteindelijk wordt er – op basis van het afgelopen onderzoek - een reflectie gemaakt over wat een (architecturaal) type is. Het type is een ambigue, subjectieve, toevallige substantie die ontstaat tussen de drie pijlers mythe-vorm-gebruiker en kan worden uitgebeeld in de kindertekening. Wat in deze scriptie naar voor werd gebracht was een typologisch onderzoek naar het tankstation; de gedachtegang en het schema die dit onderzoek stuurden kunnen ook worden toegepast op andere types.



Abstract - EN

The gas station is a strange place that is hard to grasp; it is not unambiguously understandable. In this thesis it is explored as a phenomenon. Feeling and experience serve as starting points so that the poetic qualities of the gas station can also be brought to the attention. The intention is not to immobilize, but to gain insights and to trace motives. In order to grasp the gas station – a place that symbolizes speed and movement - one has to take time to stop for a moment, to dream away for a while. When the movement is halted, when continuity is interrupted, verticality and meaning are established. Standing still in a place of movement, giving time to something that is usually quickly overlooked offers the opportunity to go beyond the obvious and to discover the subtleties, nuances and contradictions of the place.

The first part of this book examines how myths develop around the gas station and shows what some of these myths are. In this chapter the dreamy character of the place comes to the fore and pragmatic theories are abandoned. Films, artworks, photo series and personal findings were an important guideline and inspiration to discover this richness; in here the stories, myths and dreams can be recognized. It will be shown later that these elements play an important role in understanding the gas station.

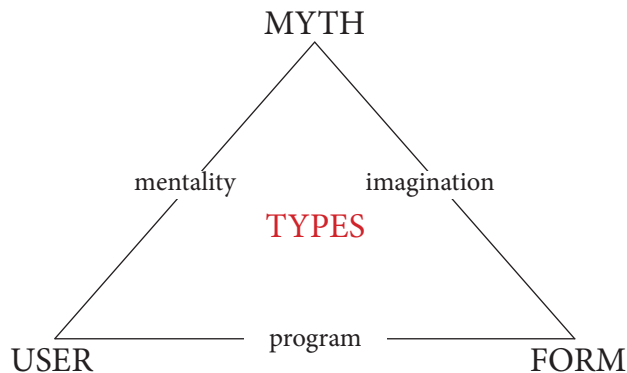
The myths form the vertex of a triangular scheme. Myth form and user are the three parameters that construct the gas station as a type. In order to somewhat understand the place, the relationships between these three parameters are examined. The relationships that prevail between the parameters are described by imagination, mentality and program. This diagram serves as a structure for the following chapters.

In the second part, the form is discussed. It is examined in all its facets and shows no hierarchy: the form is everything that is produced by the empirical reality. An enumeration of elements suggests which guiding themes shape the filling station; per element its relationship with myth (imagination) and its relationship with user

(program) are cited as directing elements for the materialization of a form. The shape is also mapped through the use of images; photos and prints are used as working material for graphical research.

Part three considers the user of the gas station. There is a great variety of users present in the place, each subjecting their mind and body to the environment of the gas station. Some user groups are distinguished from each other and the relationships are again examined in terms of myth (mentality) and form (program).

At the end, on the basis of the past research, a reflection is made about what an (architectural) type is. The type is an ambiguous, subjective, accidental substance that hovers between the three pillars myth-form-user and can be depicted in a children's drawing. What was put forward in this thesis was a typological study of the gas station; the mindset and scheme that guided this research can also be applied to other types.



Inhoud

Voorwoord	15
Proloog	19
Reizen en stoppen	27
I. De mythes van het tankstation	32
Verhaal, personage en decor	82
II. De vorm	94
III. De gebruiker	198
Het type	224
Nawoord	243

*Etonnants voyageurs! quelles nobles histoires
Nous lisons dans vos yeux profonds comme les mers!
Montrez-nous les écrins de vos riches mémoires,
Ces bijoux merveilleux, faits d'astres et d'éthers.*

*Nous voulons voyager sans vapeur et sans voile!
Faites, pour égayer l'ennui de nos prisons,
Passer sur nos esprits, tendus comme une toile,
Vos souvenirs avec leurs cadres d'horizons.*

Dites, qu'avez-vous vu?

- Charles Baudelaire (1857)

Voorwoord

Wat begon als een persoonlijke fascinatie voor het tankstation werd al snel een zoektocht naar de betekenis die deze bijzondere plek in zich draagt; als stopplaats langsheen een reis, als schakel binnenin het systeem van de netwerkruimte en als ervaringsruimte in de leefwereld van iedere persoon. Reizen bleek het centrale thema doorheen het proces waarvan deze publicatie het eindproduct is. Het tankstation kan niet begrepen worden zonder zelf de weg op te gaan, er te stoppen, een broodje te kopen, de tank te vullen en weer verder te reizen. In de zomer van 2020 ondernamen we een reis doorheen Oost-Europa. Gedurende 10 dagen reden we doorheen België, Duitsland, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Roemenië, Kroatië en Italië, van tankstation naar tankstation. We vertrokken met als objectief het verbreden van onze blik op het fenomeen, zonder enige vooronderstelling over waar we het ons zou leiden. Het resultaat was een uitgebreide reeks foto's en verhalen. Wat deze reeks vooral blootlegde was de verscheidenheid aan vormen en sentiment binnenin eenzelfde typologie. De foto's in deze publicatie zijn allen (behalve diegene met expliciete bronvermelding) deel van deze persoonlijke verzameling.

De uitdaging bestond erin om het tankstation, in al zijn facetten te beschrijven. Het resultaat is een typologische studie, waarbij het onderwerp op een fenomenologische manier benaderd wordt. De beschrijving van het fenomeen berust niet enkel het in kaart brengen van feiten (aan de hand van foto's en theoretische werken), maar vraagt ook om inrekening van de dimensie van de ervaring. Door het analyseren van film, proza en kunst kan een collectieve ervaring achterhaald worden; door eigen ervaringen krijgt het geheel ook een uiterst persoonlijke belading.

De analyse van louter logische verbanden kan niet tot een volledig begrip van de werkelijkheid leiden. Er zijn altijd toevalligheden en gevoelsmatigheden die de werkelijkheid, in dit geval het tankstation, mee betekenis geven. Het tankstation wordt hier benaderd op een manier die Rubert Musil 'essayismus' noemde.

Een beschrijving die vertrekt vanuit de persoonlijke ervaring en via taal, toeval, interpretatie en metaforen naar inzichten zoekt die voorbij het causaal-historische gaan. Wij deden dit onderzoek aan de hand van film, kunst en eigen ervaringen, maar ook doormiddel van grafisch onderzoek. Via grafiek werd er gezocht hoe uitdrukking te geven aan sferen, mythes, vormen en gebruikspatronen. We deden hiervoor onder andere beroep op analoge druktechnieken, waardoor er een extra toevalsfactor bijkomt, aangezien het einderesultaat niet volledig te voorspellen valt. De zoektocht naar verbeeldingen met uiteenlopende resultaten zorgt, net zoals het beschrijven via taal, voor nieuwe inzichten. Hierin speelt de metafoor een groot belang, associaties in beeld en in tekst helpen om subtiele verschijnselen te verduidelijken. De metafoor laat toe om gevoelmatiger over dingen te spreken.

De complexiteit van het tankstation, zowel in mythe, gebruik als vorm, zorgen voor een gelaagde typologie. Dit werk vormt een poging een genuanceerd beeld te scheppen van het fenomeen. Verhaal wordt gekoppeld aan architectuur en mens, en die worden op hun beurt teruggekoppeld naar het verhaal. Wat volgt is geen studie die het type als een vast begrip probeert te achterhalen. Er wordt geen poging gedaan om de 'waarheid' te achterhalen, het onderzoek is in zijn kiem (de reis) altijd bewust subjectief geweest.



Proloog

Een groep reizigers stapt de heuvel op. Met hun stappen verbreken ze het delicate evenwicht van dauwdruppels die zich in de nacht aan het gras hebben gehecht. Hun wandeling volgt de glooiingen van het land, omhoog langsheen heuvels, omlaag wanneer er zich een dal voordoet. Sommigen maken de tocht voor de eerste keer, maar voor de meesten kent het landschap al lang geen geheimen meer. Door jaren van rondtrekken hebben hun voorgangers er paden gevormd, die doorheen het landschap slingeren. Ze hoeven deze nu enkel nog te volgen. Het pad biedt houvast voor de reiziger, men kan erop vertrouwen dat het hun naar de bestemming zal leiden. Ook dieren die vanuit het lange gras de passanten in de gaten houden, kennen de logica van het pad. Ze zullen zich niet snel op het open terrein wagen en genieten liever van de bescherming die de natuur hen biedt. Voor de reizigers vormt de omgeving naast het pad juist een bedreiging: afdwalen kan niet enkel gevaarlijk zijn, maar doet ook de reis vertragen. Kinderen die niet mee kunnen worden aan de hand gehouden want het tempo mag niet zakken. Ook losliggende stenen of putten kunnen een gevaar vormen, het is noodzakelijk het pad ten alle tijden goed in de gaten te houden. Hierdoor ligt de focus van de reiziger altijd op de weg voor zich en niet op het landschap dat zich rond hem of haar ontwikkelt. Iedere onregelmatigheid op het pad zal opgemerkt worden, maar de schoonheid van de meanderende rivier die het landschap doorkruist gaat aan velen voorbij. Om deze echt te kunnen ervaren moet men even pauzeren. Tijdens het wandelen kan men wel herkennen waar men is, maar men kan het panorama niet echt tot zich nemen.

Iedereen wandelt verder op het tempo van de tocht; er kruipt een cadans in de stap. Een perpetuum mobile die, eens in gang gezet, het volledige gezelschap gaande houdt en de tocht verlicht. Zelfs de kudde vee volgt het ritme. Ook al beseffen ze het niet, deze tocht is eigenlijk voor hen, aangezien de weides in het vorige dal tijdens de winter leeg zijn gegraasd. Nu de sneeuw is gesmolten is de tijd gekomen om verder te trekken. De groep kijkt uit naar een nieuwe weide waar de runderen genoeg

Weg-Dromen

voedsel hebben om de mensen van kalveren, melk en vlees te kunnen voorzien. Koe en mens stappen verder op hetzelfde ritme. Ook al spreekt men niet, het hele gezelschap maakt verbazingwekkend veel lawaai. De stampende hoeven overstemmen de geluiden van de natuur. Hun dof geluid vormt een geruststellende constante tijdens de reis. De reis die geen begin of einde meer lijkt te hebben; ze konden evengoed al 5 dagen aan het stappen zijn geweest.

Wanneer de zon op zijn hoogste punt staat wordt er even gepauzeerd op een open plek langsheen het pad waar er plaats genoeg is om de runderen te laten grazen en de kinderen te laten spelen. Wanneer men even neerzit merkt men opeens de vermoeidheid in de voeten en benen. De groep, opeens terug bewust geworden van de noden van het lichaam, heeft honger en dorst gekregen. Even wordt er languit gelegen en bijgepraat over gedachten die tijdens het wandelen vast bleven te zitten in ieders hoofd. De pauze is echter van korte duur, er is niet veel tijd te verliezen want er liggen nog heel wat kilometers in het verschiet voordat het kamp kan worden opgeslaan. Het gezelschap vertrekt weer. De tocht gaat verder en de cadans komt terug, alsof de pauze er nooit geweest was.

De reis krijgt plots een andere wending wanneer er in de verte een glimp op te vangen is van een rechtopstaande rots. Hij is ver weg maar de imposante schaal kan men vanaf hier al voelen. Bij de volgende bocht verdwijnt de steen achter hoog struikgewas. Maar nu weet men het zeker, men heeft het gezien, het is niet ver meer. Dit besef zorgt voor verstoring, het is alsof de onrust in het stappen kruipt. Men voelt het vooral in de gemoedstoestand van de kinderen, die zich hebben weten los te trekken en nu op hun eigen zenuwachtige tempo vooruitlopen, dan weer wachten. Ook de volwassen reizigers, niet meer in staat om de moeite te doen de kinderen bij de hand te houden, voelen de opwinding van het naderende einde. Ze doen hun best dit niet te laten merken, maar de tocht is opeens veel lastiger geworden nu de rust verloren is. Het pad neemt een volgende bocht, maar de menhir blijft buiten zicht, dit zorgt voor lichte frustratie. De focus op het pad is verdwenen en iedereen kijkt nu uit naar de gigantische rots, die nu zeker niet ver meer kan zijn. Het is pas wanneer een laatste bocht wordt ingeslagen en de menhir weer zichtbaar wordt dat een nieuwe lading goede moed zich meester maakt over de reizigers. De weg is nog steeds langer dan verwacht, maar de steen is nu duidelijk zichtbaar. Zijn standvastigheid breekt met de glooiende lijnen van het landschap. Hij staat loodrecht op de horizon en lijkt naar een punt hoog in de lucht, waar de mens onmogelijk bij kan, te rijken. De rots is niet enkel een markeerpunt voor een stopplek, hij creëert plek rond zich. Hij zorgt voor houvast in het landschap, een sacrale zuil in wiens kielzorg men zonder vrees

Proloog

een kamp kan opzetten. Hoe dichterbij men komt, hoe veiliger men zich begint te voelen. Eens aangekomen worden de runderen ontdaan van de last die ze de hele dag mee hebben gedragen en worden ze naar een aangrenzende weide geleid. De kinderen, plots weer gevuld met energie, rennen elkaar spelend achterna. De ouderen voelen de vermoeidheid in hun kuiten. Ze rusten even uit. Het getrappel van de koeien stopt af tot een vreedzame stilte. Nu komen de geluiden van de natuur terug, opeens wordt het duidelijk op wat voor een mooi uitzichtpunt men zich bevindt. Alles ademt de lente uit: de lichtgroene meidoornstruiken en het beekje waarin smeltwater voor een hevige stroming heeft gezorgd. De avondzon voelt zacht aan op het gelaat, zijn warme gloed doet het gras zachtjes schitteren.

Er is niet veel tijd om het landschap te aanschouwen, het kamp moet worden opgezet. Vermoeid maar opgelaten begint men eraan. Ondertussen wordt er ook van het eten werk gemaakt. Wanneer de zon al lang onder is, wordt alles in gereedheid gebracht voor de nacht en kan er aan het avondmaal begonnen worden. Hoewel het kamp op een weide iets verder gelegen is, verzamelt men voor het eten aan de voet van de rots. Er wordt gegeten en er worden verhalen verteld. De oorsprongsmythe van de menhir kende iedereen al ondertussen, maar toch wordt het stil wanneer de oudsten overgaan tot het vertellen ervan. Wanneer de tijd eindelijk gekomen is om te gaan slapen, blijft het verhaal in ieders hoofd nazinderen.

-

Uren hebben we gereden. Onze reis begon vroeg in de nacht, zodat we zeker op tijd op onze bestemming zouden geraken. Van de voormiddag herinneren we ons me niet zo veel meer, enkel een onverwachte oversteker en het roodlicht waarvoor we stonden te wachten terwijl wij de enige in de wijde omgeving van het kruispunt waren. De rode en witte lichten van het autolandschap steken af tegen het zwart van de nacht. Door het rijden vormen ze lange strepen. We volgen de strepen, verder hoeft men eigenlijk niets te zien. Het is wel aangenaam rijden zo. Soms passeren we een bord dat onze koers bijstuurt, soms een stopplek, zo verlicht dat hij als een zuil in de nacht onmiskenbaar komt aandraven. We stoppen er niet, we zijn nog maar net vertrokken en bovendien is diesel er € 1,64/liter.

Het eerste deel van de rit flitst voorbij. Het is alsof de afwezigheid van licht ook het passeren van de tijd aantast. Opeens is de dag aangebroken, we hadden het zelf niet volledig door. We merken pas hoe lang we al rijden nu de zon is opgekomen. De lange fluorescerende strepen zijn nu kleine fletse lichtpuntjes geworden, die

Weg-Dromen

amper nog aandacht vragen.

Opeens wordt het duidelijk dat we inderdaad door het Duitse platteland rijden. De glooiende vlaktes zorgen voor een uitgestrekt panoramisch zicht. Soms merkt de passagier iets op: een watertoren, een verlaten viaduct, een steengroeve, een ondefinieerbaar gigantisch gebouw op de top van een heuvel. De bestuurder heeft deze bijna altijd gemist. Het landschap dient als achtergrond, het kluwen van straten en viaducten waarop we ons begeven blijft altijd het onderwerp in de voorgrond. De glooiende vlaktes zijn wel zichtbaar en de openheid maakt het rijden aangenaam, maar iets echt opnemen kan men niet. We zien het dashboard, we horen de wielen op het asfalt en de muziek die uit de radio komt. Het oog glijdt van lantaarnpaal naar lantaarnpaal en volgt de oneindige herhaling van vangrails. We ruiken de den-boomvormige luchtverfrisser die aan het achteruitkijkspiegeltje bengelt en ons beiden lichtjes misselijk maakt. Al verandert het landschap, onze zintuigen zullen het niet merken. We verwonderen ons over het feit dat er alweer 100 km gepasseerd is. We naderen een klaverviaduct. De GPS geeft aan de rechterraastrook te volgen. De weg splitst op en we worden moeiteloos meegenomen onder een andere weg, dan een bocht naar links, dan door een tunnel en opeens zitten we terug op een eindeloze baan - exact hetzelfde als de vorige, alsof er helemaal niets gebeurd is. Ook de GPS heeft door dat de rust hersteld is: 'binnen 390 km, links aanhouden.'

We hebben dit nummer al gehoord. Terwijl de CD vervangen wordt, dringt het door hoe laat het is en we beginnen te merken dat we honger hebben. Het pakje Grany-koekjes dat in de bekerhouder zat, is ondertussen op. Op de achterbank is, nog net binnen handbereik, een banaan te vinden. We moeten beginnen uitkijken voor een stopplek. Er lijken opeens veel meer borden aan de kant van de weg te staan. Een bord, waarop het symbool van een vorkje, een WC en een benzinetank is aangebracht, vertelt ons dat er binnen 60 km een stopplaats is. Deze mogen we niet missen, want wie weet hoe ver het nog is tot de volgende. Terwijl we speuren naar aanwijzingen voor de stopplek verschijnt er een stilstaande wagen op de pechstrook. Een man zit in de openstaande koffer en rookt een sigaret. Een ogenblik later hebben we hem achter ons gelaten. We praten over wat er gebeurd zou kunnen zijn, en denken ook aan ons lot. Misschien kunnen we beter toch volledig voltanken aan de volgende stopplek, je weet maar nooit.

Nu lijkt de rit veel trager te gaan. Ieder bord is een tellerstelling; nog 50 km, 40 km, 30 km... Hiervoor verwonderden we ons vaak over de voorbijgevoegen kilometers, nu volgen de borden elkaar aan een verassend laag tempo op. Dan is eindelijk de aankondiging van 5km daar, onmiskenbaar, en niet veel later zien we het

Proloog

bewijs. Een enorme geelrode schelp gemonteerd op een torenhoge paal overschouwt het autolandschap. Hoe dichter we komen, hoe meer borden er verschijnen die de afslag aankondigen. Eigenlijk zijn ze niet nodig want de grote schelp steekt boven hen allemaal uit. Wanneer we de afrit oprijden, en de struiken even het zicht versperren, verdwijnt het signaal uit het zicht. We maken de laatste bocht en het tankstation komt weer in zicht. In plaats van de paal zien we nu een gigantische luifel, die hoog boven de uitgestrekte betonnen vlakke zweeft. Hij zorgt voor leven op de vlakke: vele auto's, vrachtwagens en mensen bewegen zich eronder en rond. Vanop een afstand vormt zich een gezellig geheel van geroezemoes, ronkende motoren en mensen die even hun benen aan het strekken zijn. De talrijke gebods- en verbodsborden leiden ons richting de luifel. Dan maar eerst even tanken. De sleutel wordt omgedraaid, de radio valt uit, het ronken van de motor stopt. Eens de portefeuille gevonden, doet de bestuurder de voordeur open, ook de passagier doet de deur open. Er dringt een intense geur binnen in de auto die de luchtverfrisser totaal overheerst. De zintuigen worden blootgesteld aan de luide, vuile activiteiten van het tankstation. De passagier slaat de deur terug dicht, en eens de tank halfvol is stapt ook de bestuurder in. We rijden verder, weg van de luifel, over het betonnen plein, en zoeken een plekje om te parkeren: liefst niet te ver van het tankstation. We leggen de motor stil in de buurt van enkele picknicktafels. Eens we uitstappen schijnt de zon fel op het gelaat, we hadden niet eens door wat een mooie dag het was! De tafel staat in het midden van een klein grasperkje en dus zitten we een beetje verwijderd van de stroom van reizigers en hun wagens. Lege parkeerplaatsen laten een ver panoramisch zicht toe. Stilzwijgend ons broodje etend kijken we naar de passerende mensen, hoe ze net als wij tanken en broodjes halen. Wat het patroon ook moge zijn, het tankstation blijft altijd het vluchtpunt, een houvast langsheen de eindeloze rit. Opgeladen door de aanwezigheid van mensen, geluiden en geuren stappen we terug de auto in. De motor slaat aan en de CD speelt verder waar hij gebleven was. We doen de zonnewering naar beneden en rijden de parking van het tankstation af, weer de autostrade op.



Eric Tabuchi, Twentysix Abandoned Gasoline Stations (2008)

Reizen en Stoppen

De route impliceert *horizontaliteit*. Het eindeloos voortzetten van een beweging roept het beeld op van een uitgestrekte horizontale vlakke waar geen discontinuïteiten zichtbaar zijn; men weet wat men er kan verwachten. Het horizontale straalt rust uit, het is het vertrouwde waar men de zekerheden in het leven terugvindt. Homogeniteit en voorspelbaarheid staan haaks op het ongewone, en indien het ongewone *sacraal* is - datgene wat een plek moet krijgen in de wereld - dan is het normale *profaan*. Horizontaliteit is een aardse ervaring die volledig binnen het verwachtingspatroon van iedere dag valt. De Roemeense godsdiensthistoricus Mircea Eliade beschrijft deze gedachte in zijn boek 'The Sacred and the Profane'. Hij schrijft over het profane leven van de mens: "*In de homogene en oneindige uitgestrektheid zonder enig aanknopingspunt en bijgevolg zonder enige oriëntatie-mogelijkheid, onthult de hiërofanie een absoluut 'vast punt', een 'centrum' [...] Voor de profane mens daarentegen is de ruimte homogeen en neutraal; geen breuk verdeelt kwalitatief de verschillende delen van het geheel. [...] Toch wil ik hier onmiddellijk aan toevoegen, dat er geen werkelijk zuiver profane existentie bestaat. [...] De profane ervaring daarentegen blijft bij de homogeniteit en de relativiteit van de ruimte.*" (Eliade, 1962, p. 10). Profane ervaringen van het leven zijn als een lange autoreis waar de repetitie stabiliteit biedt aan de reiziger.

Het gros van het leven bestaat uit profane ervaringen, gebeurtenissen die rustig verder kabbelen en die we de normaliteit noemen. De mens verplaatst zich binnen de normaliteit in min of meer voorspelbare patronen. Dit kan men het beste zien op satellietbeelden. Wanneer men uitzoomt zijn het niet de individuele keuzes of persoonlijke beweegredenen die opvallen, maar het zijn de grote, gemeenschappelijke lijnen die de figuur maken. Deze kunnen overigens perfect statistisch voorspeld worden. Marc Augé spreekt in die hoedanigheid over globalisatie en urbanisatie en hoe het satellietbeeld tekenend wordt voor dit moderne normaal:

Weg-Dromen

“the dominant aesthetic is that of the cinematic long shot, which tends to make us forget the effect of this rupture (by frontiers). [...] The smooth flow of cars on a highway, aircraft taking off from airport runways, lone sailors circumnavigating the globe in small boats witnessed only by the television audience, create an image of the world as we would like it to be. But that mirage disintegrates if we look at it too closely.” (Augé, 2008, p. xiii) De verschillende stromen zorgen voor één gonzende logica op de grond.

De voorspelbaarheid van de beweging wordt des te duidelijk wanneer men opmerkt dat onze bewegingen vastzitten binnenin het grid van het netwerk. Men verplaatst zich langs wegen en sporen, die dagelijks gebruikt worden door velen en daardoor geen unieke ervaring meer in zich dragen. De netwerkruimte is een ontworpen logica met randcondities waarbinnen de horizontale verplaatsing zich moet vormen. Op deze manier creëert het systeem beperkingen, maar wordt de doelmatigheid van het netwerk des te efficiënter.

Wil men stoppen langsheen het netwerk, dan moet een uitzondering gemaakt worden en een stopplek gemarkeerd worden. Een perfect netwerk laat geen haltes toe, want zo zou het zijn eigen logica tegenspreken. *“Het perfecte netwerk, waarin alle punten van de ruimte in voortdurend onmiddellijk contact met alle andere punten staan, vervoert geen dingen of lichamen, maar vervoert informatie in een virtuele ruimte.”* (Verschaffel, 2010, p.14) Maar netwerken in de reële ruimte zijn niet perfect: er zit frictie op en er zijn plekken waarlangs moet worden gestopt. Aangezien ze het hoofddoel van het netwerk waarbinnen ze zich bevinden tegenspreken, zullen deze plekken onvermijdelijk een speciaal karakter hebben.

Wim Cuyvers beschrijft dat hoe efficiënter het netwerk wordt, hoe meer de horizontale verplaatsing het particuliere van het verticale overspoelt: *“originally the motorway was a connection between point A & B [...] Driving has become important in itself, driving on the motorway has become an automatized activity. The consuming stream of diversion grips us fast, offering us the means to move and meanwhile to be within reach, to be safe, to be free [...] the mindless way we sit in a traffic jam is proof of the automatization of driving. The more that movement from place to place is automatized, the more the importance of the various sites diminishes, the further the process of horizontalization evolves. The perfect stream cannot tolerate (specific) sites. The tall pole with its Mac Donald’s logo along the motorway is no exception to this. [...] but apparently the stream of cars is not (yet) powerful enough to neutralize the awareness of the site [...] or to wash away the spot”* (Cuyvers, 2002)

Reizen en Stoppen

Hoe sterk de horizontale ervaring ook wordt, deze zal er niet in slagen om de bijzonderheid van het stoppen te doen verwateren. Daar waar meerdere stromen kruisen, waar twee lineaire systemen samenkomen, spreekt men over een knoop in het netwerk. Langsheen een lijn is het altijd ongemakkelijk om stil te staan: men voelt dat dit indruist tegen de logica. De knoop daarentegen steekt uit boven de lijn. Hier stopt de beweging, hier kan men verblijven. Op deze plaats neemt *verticaliteit* horizontaliteit over. Opeens barst de plek van de mogelijkheden.

Discontinuïteiten langsheen het netwerk worden vaak letterlijk met een verticaal symbool gemarkeerd. Dit fenomeen noemen we een landmark. *“The dominant, all levelling horizontal line in the driver’s field of vision is (literally) verticalized here in the erect male member [...] these are sites where one waits, where one halts for a moment, without the slightest hope or intention of escaping for good, out of the stream that is organized by economic constraints, social norms and inescapable economic pressure: they are sites where one reflects”* (Cuyvers, 2002) Cuyvers spreekt hier niet alleen over stopplekken, maar over alle plekken die buiten sociale systemen vallen. Doorheen zijn werk kan een appreciatie teruggevonden worden voor deze plekken die in de marge van de normaliteit hangen. Hij noemt het *existentiële plekken*, waar men de puurste vorm van het eigen bestaan kan ervaren omdat men er zich buiten de omknelling van de publieke opinie bevindt. *“De ruimte die niemand zich heeft willen toe-eigenen, de economische totaal oninteressante ruimte, de verkwiste ruimte, de ruimte van de verspilling, de niet-gecontroleerde ruimte. [...] En in een klap zitten we bij de echte existentiële ruimte, de ruimte die men zoekt om in het extatische moment van overtreding zichzelf te realiseren.”* (Cuyvers, 2002)

Cuyvers is niet de enige die spreekt over existentie op plekken die buiten de grote systemen vallen. De Noorse architect en schrijver Christian Norberg-Schulz introduceerde het begrip *existentiële ruimte* als de ruimte-ervaring die vastzit op de persoonlijke psyche. In de euclidische ruimtemeetkunde wordt ruimte-ervaring beschreven aan de hand van assen en referentiepunten. De existentiële ruimte-ervaring kan men visueel voorstellen als verticale plekken die horizontaal met elkaar verbonden zijn. Wat een plek al dan niet verticaal maakt is de persoonlijke ervaring. Dit zijn plekken waar voor de specifieke persoon de beweging, het normale, stopt, plekken die iets betekenen in het leven profileren zich van het dagdagelijkse. Voor Cuyvers zijn *existentiële plekken* te vinden aan de marges van de samenleving, daar waar dingen gebeuren die de samenleving niet wilt zien. Norberg-Schulz praat over de existentiële dimensie van de ruimte in de bredere zin: iedere bijzondere plek die buiten

Weg-Dromen

eender welk systeem valt kan verticaal zijn (of om de terminologie van Cuyvers te hanteren: 'existentieel'). Dergelijke bijzondere plekken, zoals het ouderlijk huis of de plek van de eerste liefde, zijn als kleine scheurtjes in de continuïteit van het leven.

De kracht van het *verticale* is instinctief voelbaar. Al sinds mensenheugenis wordt het geassocieerd met *vruchtbaarheid*, daar waar er iets kan ontstaan. Het verticale rijkt naar het ongrijpbare en maakt de band tussen aarde en hemel. Verticaliteit is de kern van religie. *“Binnen deze profane ruimte-ervaring duiken nog waarden op, die in zekere zin herinneren aan de inhomogeniteit welke eigen is aan de religieuze ruimte-ervaring. Zo zijn er bijvoorbeeld speciale plekken, die kwalitatief van de andere verschillen: de geboortestreek, de plekjes van de eerste liefde, of bepaalde punten in een vreemde stad die men in zijn jeugd bezocht heeft. [...] Het zijn de heilige plaatsen van zijn persoonlijk Heelal, alsof een onreligieus wezen op die plaatsen geconfronteerd wordt met een realiteit, anders dan die waaraan hij deel heeft door zijn dagelijks leven.”* (Eliade, 1962, p. 10-11) Wil men dat de plek iets betekent in het leven, orde kan scheppen of net angst doet zaaien, dan moet men inzetten op het verticale.

“De kosmisatie van onbekende gebieden is altijd een wijding: wie een ruimte ordent, herhaalt het exemplaire werk der Goden. [bijvoorbeeld bij de Australische Noma-den] van de stam van een rubberboom heeft Numbakula de heilige paal gemaakt [...] Deze paal stelt een kosmische as voor, want er rondomheen wordt het land bewoonbaar, en verandert aldus in een ‘wereld’ [...] Het menselijke bestaan is nu slechts mogelijk dankzij die blijvende verbinding met de Hemel. [...] Men kan niet leven zonder een ‘opening’ naar het bovenzinnelijke, het transcendent; met andere woorden, men kan niet leven in de ‘chaos’” (Eliade, 1962, p. 16) Zolang de kerk het hoogste punt is, blijft het leven errond draaien. Het is een, zowel fysiek als ideologisch, referentiepunt.

Zo is een stopplek langs de snelweg net als een kerk in het dorp. Het is een plek waar een systeem, een normaliteit doorbroken wordt om er 'iets anders' te laten gebeuren. Ed Ruscha trok voor zijn 'Twentysix Gasoline Stations langsheen Route 66' om een reeks foto's van tankstations te maken. Het resultaat is een reeks banale en toch specifieke beelden die samen even nietszeggend als iconografisch zijn. Het is als een bedevaart langsheen de discontinuïteiten van de moderne samenleving.

DE MYTHES VAN HET

TANKSTATION



Hans Op De Beeck, *Gas Station* (2008) Aquarel

Dromen

Het tankstation is bevreedend. Weinigen hechten waarde of betekenissen aan de plek maar velen hebben er toch een uitgesproken mening over. Een tankstation is ontworpen om zo onopgemerkt mogelijk deel te zijn van het leven, een functionele tool voor de wagen, maar telkens wanneer men er passeert wordt men geconfronteerd met onverwachte ervaringen. De taal en context van het tankstation worden niet snel gelinkt aan diep sentiment, maar toch hangt er blijkbaar een bepaalde zwaarte vast aan deze plekken. Het onderzoeken van die emotionele beladenheid is van vitaal belang om de plekken te begrijpen.

Men kan stellen dat er een *mythische* sfeer hangt rond het tankstation en hetgeen zich er afspeelt. De zaken die men er ziet of meemaakt lijken op een bepaalde manier niet echt. Deze mythes hebben altijd een vreemde verhouding tot de realiteit; ze hebben steeds te maken met wat men tegenkomt in het leven maar zijn nooit de werkelijkheid zelve. Zo wordt mythologie ook ingezet om de werkelijkheid te begrijpen: een legendarisch verhaal verklaart wat men anders niet zou kunnen verklaren. Het mythische karakter van tankstations vindt zijn oorsprong in de *dubbele isolatie* waarin deze geplaatst zijn.



Weg-Dromen

Isolatie in de ruimte

Tankstations worden ruimtelijk gescheiden van alle andere gebouwde architectuur doordat zij uitsluitend gericht zijn op gebruikers die er met hun gemotoriseerde voertuigen komen en gaan. Men kan fietsen naar de winkel om er enkele boodschappen te doen, men kan naar een autogarage wandelen om een vervangingsonderdeel te kopen; men gaat niet zonder auto naar het tankstation. In enkele uitzonderlijke gevallen - wanneer men bijvoorbeeld een jerrycan moet vullen bij autopech - kan het gebeuren dat men zich toch zonder voertuig naar het tankstation begeeft. Op dat moment wordt de ruimtelijke isolatie van het tankstation nog opmerkelijker, gezien de architectuur van het gebouw en de omgeving hier niet op voorzien is. De enige aangewezen manier om tot bij de pompen te geraken is via de auto. Te voet loopt men verloren tussen de andere voertuigen op de betonnen vlakke.

De ruimtelijke isolatie kan ook worden opgeschaald: aangezien de auto afstanden relatief verkleint, kan het tankstation probleemloos op grote afstand geplaatst worden van andere punten. De randcondities van het tankstation zijn bijna altijd een connectie met één of twee wegen; voor de rest is het terrein afgesloten met een omheining zonder poorten of doorgangen. Er is maar één manier in en uit, en dat is via de weg. Als een huis zonder achterdeur sluit het tankstation zijn gebruikers even op. Tracey Snelling's 'Strip Mall (Los Angeles)' beeldt sprekend de ruimtelijke isolatie van het tankstation uit. Haar maquette geeft een impressie van een randstedelijk gebied waar gebouwen, felle kleuren en neonverlichting samenkomen tot een agglomeraat van consumptiearchitectuur. Het tankstation staat als enige gebouw afgezonderd van de opeengehoopte stapel. Dit bouwtype kan men niet zomaar in of tegen eender welk gebouw plaatsen, het ruimtelijke isolement is een essentieel kenmerk van het tankstation.



Tracy Snelling, *Strip Mall (Los Angeles)*
(2007)

Dromen

Isolatie in de tijd

De stop aan het tankstation is altijd de onderbreking van een rit, het is nooit een eindbestemming. Een bezoek aan een tankstation is bijgevolg steeds ingesloten door twee delen van een reis, net zoals een droom ingesloten is tussen twee periodes van diepe slaap. Hierdoor wordt het bezoek aan het tankstation losgekoppeld uit de dagelijkse loop van het leven en ontstaat er een moment van geïsoleerde ervaring.

Georg Simmel (1911) beschrijft een gelijkaardige configuratie in zijn tekst 'Das Abenteuer', die handelt over de avonturier en hoe een avontuur zich onderscheidt van gewone ervaringen. Volgens Simmel wordt het avontuur in zijn meest algemene vorm van het avontuur omschreven door "*daß es aus dem Zusammenhange des Lebens herausfällt*" – dat het buiten de context, continuïteit, samenhang van het leven valt. De *Ganzheit eines Lebens* - de totaliteit van het leven, waarin alle aparte onderdelen van het leven, hoe frappant en onverenigbaar deze ook zijn, overkoepeld worden door een verenigd levensproces - staat sterk in contrast met het avontuur, dat plaatsvindt buiten de gewone voortgang van het leven.

Ook al is het avontuur een deel van ons bestaan, aaneengesloten met andere delen die eraan voorafgaan en erop volgen, in zijn dieperliggende betekenis valt het buiten een verenigd levensproces dat een continue draad spint. Aan een avontuur schrijven we een begin en einde toe dat veel scherper afgelijnd is dan het begin en einde die we kunnen toekennen aan andere vormen van onze ervaringen. Gewone ervaringen bepalen wederzijds elkaars grenzen; het avontuur is onafhankelijk van hetgeen ervoor en erna. Het is als een eiland in het leven. In zijn specifieke aard is het avontuur een vorm van beleven: de inhoud van de ervaring bepaalt niet of men al dan niet van een avontuur kan spreken. Een ervaring wordt pas een avontuur dankzij een bepaalde *ervaringsspanning* waardoor zijn substantie wordt gerealiseerd. Die *ervaringsspanning* is een soort *modus* waarin men een avontuur beleeft, het is een specifieke houding die de avonturier heeft tegenover wat hem overkomt en wat hem kan overkomen. Deze houding is verschillend van de houding die men heeft in het gewone leven, waardoor het avontuur op aparte wijze ervaren maar ook herinnerd wordt. Eenzelfde soort *ervaringsspanning* wordt opgewekt bij een stop aan een tankstation, doordat deze ook steeds uit het leven wordt geïsoleerd door een stuk rit ervoor en een stuk rit erna.

Weg-Dromen

Het dubbelvoudige isolement van het tankstation creëert een kleine wereld, een mini-universum, een afgezonderde ervaringsplek die enkel contact heeft met de weg. Het ruimtelijke en tijdelijke isolement geven samen met de ervaringsspanning die er hangt een gevoel van irrealiteit aan de plek. Wat zich er afspeelt onderscheidt zich van gewone ervaringen in het leven; de verhalen, intriges en geruchten worden mythisch door de bevreedende context waarin ze gerealiseerd worden - ze krijgen op die manier dus het karakter van kleine *droompjes*. Ook Simmel stelt dat een herinnerd avontuur, door de specifieke constellatie dat deze in het leven heeft, de neiging krijgt om de kwaliteit van een droom aan te nemen. De ervaring van het avontuur gaat volgens hem zodanig ver weg van het centrum van het ego en de levensloop die het ego leidt, dat we het zelfs kunnen beschouwen als iets dat door een ander ervaren werd. Het dromerige karakter van de stop-langs-de-weg-ervaring geldt naast het tankstation ook voor rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs en picknickplaatsen langs de snelweg. Hier vindt er een zeer gelijkaardige manier van mythevorming plaats.

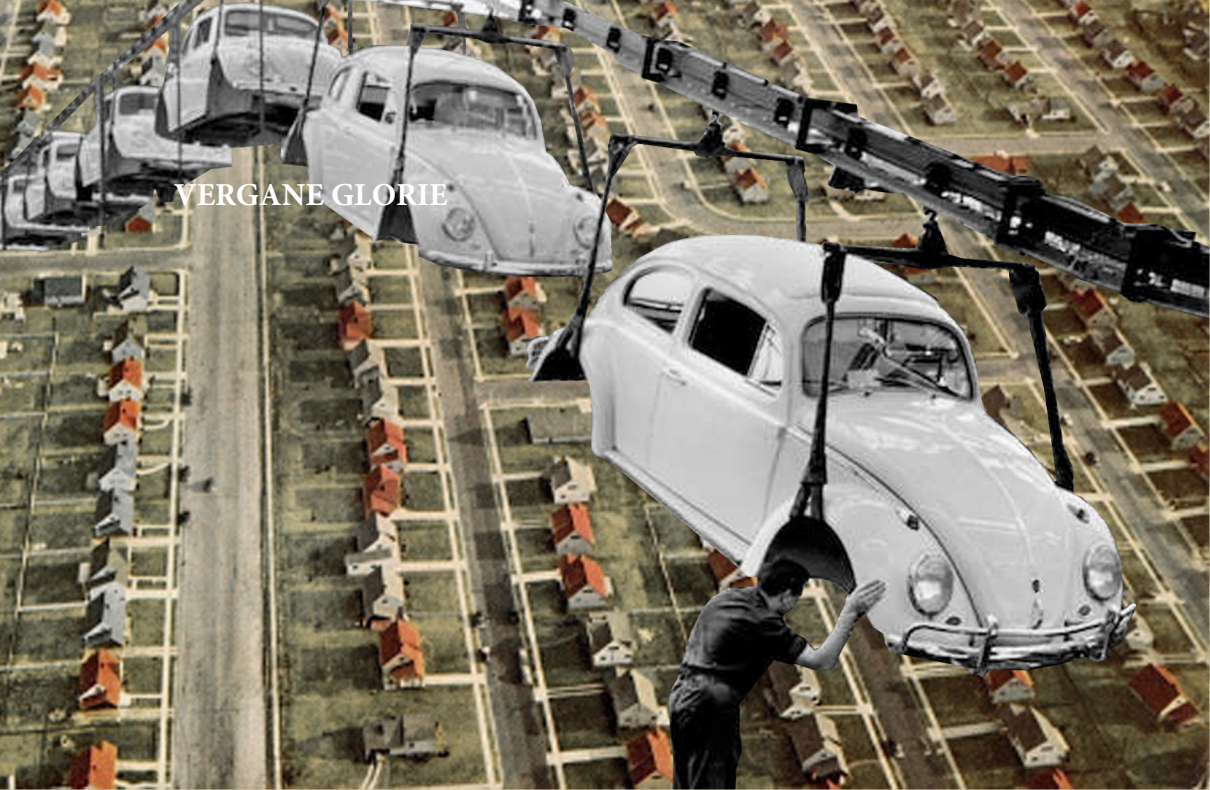
Op de weg kan de isolatie in tijd en ruimte nog meer versterkt worden: *highway hypnosis* - oftewel polderblindheid - is een mentale toestand waarin automobilisten zich kunnen bevinden door de afwezigheid van externe prikkels. Dit fenomeen doet zich voornamelijk voor bij rechte wegen in een repetitief landschap. Highway hypnosis wordt ook witte-lijnkoorts genoemd, refererend naar het gevoelloos en onbewust volgen van de lijnmarkeringen op de weg. De lichamelijke activiteiten van de reiziger - een chauffeur of passagier die een eentonige weg volgt - worden gereduceerd tot een automatisme: de reiziger komt in een hypnose of trance terecht en belandt in een andere staat van bewustzijn. In 'Sleeping with the Eyes Open' (W. Miles, 1929) wordt er gesuggereerd dat automobilisten in slaap kunnen vallen met hun ogen open en op die manier de weg blijven volgen. Hier zijn ze nog niet aan het dromen maar komen ze in de trance van het slapen terecht. Omdat highway hypnosis mogelijks een negatieve invloed heeft op de veiligheid van weggebruikers wordt er onder andere geadviseerd luide muziek af te spelen, met het raam open te rijden en cruise control uit te zetten. Deze externe prikkels zijn een manier om de automobilist uit de trance te houden. Het merendeel van de autoritten wordt echter met het raam dicht, de airconditioning of verwarming aan, in cruisecontrol met een zacht spelende radio op de achtergrond gereden. De hypnose die dit teweegbrengt kan leiden tot een onwetend overbruggen van afstand en tijd, een ervaring die het midden houdt tussen een teleportatie en een tijdreis langsheen de snelweg. Deze reis brengt de automobilist naar die kleine droomwereld van de stopplaats; de hypnose brengt hem naar zijn

Dromen

dromen, opgekropte gevoelens en innerlijke driften.

Plots krijgt de *roadtrip* een geheel nieuwe betekenis. De Hollywood-achtige autoreis - met het raam open rijden, de haren in de wind, zon op de blote huid - maakt plaats voor een ander soort trip - een tijd waarin je een andere stemming en waarneming ondervindt door de invloed van bewustzijnsveranderende middelen.

Iedereen hangt zijn eigen verhalen op aan het tankstation, iedereen leest de plek op zijn eigen manier, niemand heeft hier echt controle op - de architectuur al zeker niet. De veelheid aan levens die hier passeren, levert een grote variatie aan mythes en verhalen op. Samen vormen deze een collectief bewustzijn rond de plek; een referentiekader waarmee mensen op directe of indirecte wijze in contact komen. Het gevoel dat een persoon krijgt wanneer deze op een plek komt, wordt bepaald door diens persoonlijk referentiekader rond de plek: een eigen beeld dat deze heeft over de plek door een persoonlijke verzameling van mythes waarmee deze ooit in contact kwam. Die persoonlijke verzameling is meestal een selectie van het brede referentiekader die van het tankstation bestaat. De vele werken die kunstenaars, filmmakers en schrijvers maakten rond het tankstation brengen de rijkheid en gelaagdheid van het tankstation als ervaringsplek in beeld.



VERGANE GLORIE

Na de eerste wereldoorlog brak er een periode van welvaart aan, een ongeziene veelheid aan nieuwe inzichten en uitvindingen zorgde voor een tijd waarin alles mogelijk leek, een tijd van radicale verandering. De meest invloedrijke ontwikkeling was misschien wel deze geïntroduceerd door Henry Ford, die met de automatisering van de productielijn van Ford auto's niet alleen veel efficiënter kon produceren, maar het leven van de werkende klasse drastisch veranderde. In tegenstelling tot zijn concurrenten slaagde hij erin meer auto's te verkopen aan een lagere prijs en tegelijkertijd zijn werknemers kortere en beter betaalde werkweken aan te bieden. Het Fordisme werd ook voor andere productielijnen het nieuwe normaal. Opeens was er geld, en tijd. Werknemer wordt zo consument; bediende wordt bediend. Er ontstaat een nieuwe middenklasse die kan participeren in de moderne maatschappij met het daarbij horende nieuwe leef- en woonideaal. Plots is alles dichtbij, de uitvinding van de auto verlegt horizonten. Men hoeft niet meer te wonen waar men werkt, de ideale vrijstaande woning met tuin wordt voor iedereen toegankelijk gemaakt. De auto werd een van de meest emanciperende uitvindingen voor de moderne mens.

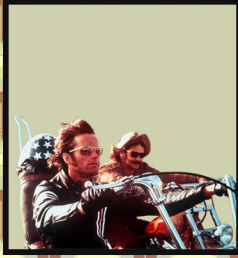
Samen met de auto kwam de nieuwe ontwerpogave van het tankstation, dat op zijn beurt een uitermate belangrijke rol speelde. Men had nood aan een nieuw gebouwtype, dat symbool moest staan voor de verworven vrijheden en het nieuwe leven van de 20e eeuw. Het programma en de allure van het tankstation sloten perfect aan bij de opkomende zogenaamde International Style: een architectuur van vlakken en lijnen die de efficiëntie van de machines die de wereld openen, weerspiegelt. Tegelijk werd het, door zijn toen nog ongedefinieerde vorm, een plek om te experimenteren met materialen en technieken. Oliemaatschappijen vroegen om in het oog springende ontwerpen die tegelijk ook een uithangbord voor het bedrijf betekenden. Bij vroege ontwerpen voor Shell werd het gebouw letterlijk symbool, en kreeg het bijgebouwtje de vorm van een schelp. Ook voor publieke opdrachtgevers betekende het tankstation een opportuniteit voor extravagantie. De vliegtuigvormige Tagliero Building door Fiat opgetrokken in Eritrea getuigt van het hoge aanzien van het programma. Het gebouw kreeg een prominente plek dicht bij de luchthaven van de voormalige Italiaanse kolonie als vertegenwoordiger van het nieuwe leven dat het Westen naar zijn kolonies bracht.





Het naoorlogse gevoel van luxe en zekerheid is doorheen de afgelopen 100 jaar stiltes weggeëbd. Vooruitgang heeft geleid tot een tekort aan grondstoffen; de kolonies waar het Westen moderniteit kwam brengen werden uitgebuit en de individuele beweging van de wagen werd een van de grootste bedreigingen voor het milieu. Technologische ontwikkelingen lijken de wereld eerder verder verdeeld te hebben dan herenigd. Het glanzende stalen tankstation, teken van nieuwe vrijheden, is nu nog een roestig relict van een naïviteit die we ons niet meer kunnen veroorloven. Het lijken littekens, opgelopen in enthousiaste jeugdijaren, die ons herinneren aan de realiteit waar we ons in bevinden. Oplaaiplekken voor elektrische wagens krijgen een bijna ironische ondertoon op de betonnen vlakke van het tankstation. De bedienden en de bewoners zijn er ondertussen weggetrokken. Wie wil er hier nog wonen? In film en andere media is het verlaten tankstation symbool geworden voor een post-apocalyptische toekomst, een toonbeeld van hoe het petroleumlandschap het begin van het einde betekende voor de mensheid. Het gevoel van luxe heeft plaatsgemaakt voor een gevoel van schuld wanneer men, bedwemd door de dampen van benzine, de wagen voltankt.





Wat een geluk was het om naïef te mogen zijn. We kunnen enkel nog verlangen naar het kunnen dromen. De wetenschap die eeuwige groei had beloofd heeft ons allen verraden, nu lijkt deze enkel nog beperkingen bloot te leggen. Iedere vrijheid, verworven dankzij de golf van vernieuwing, wordt in vraag gesteld. We worden geconfronteerd met de onethische wijze, op ecologisch en sociaal vlak, waarop deze privileges verworven zijn en normaal geworden zijn. Het lijkt onmogelijk ons ooit nog zo vrij te voelen als toen. Frustraties lopen op. Na een periode van geloof in progressie winnen extreem conservatieve ideeën aan populariteit. Het verlangen naar naïviteit heeft ervoor gezorgd dat een steeds grotere massa droomt over de tijd van toen.



LABYRINT

Het netwerk kent zijn eigen logica. In het kluwen van straten, lijnen en signalen dicteert niet mens, maar auto de orde. Het is de ergonomie van het voertuig die er toe doet. Hoe past het lichaam in deze abstracte omgeving, hoe past de mens in deze functionele logica? Het plaatsen van een lichaam in de netwerkruimte zorgt altijd voor spanning.



“A driver 30 years ago could maintain a sense of orientation in space. At the simple crossroad a little sign with an arrow confirmed what was obvious. One knew where one was. When the crossroad becomes a cloverleaf, one must turn right to turn left. But the driver has no time to ponder paradoxical subtleties within a dangerous, sinuous maze. He or she relies on signs for guidance – enormous signs in vast spaces at high speeds.” (Venturi et al., 2001, p. 9)





De auto (gemiddelde breedte 1,75m; gemiddelde lengte 4m) heeft nood aan duidelijke lijnen die de verplaatsing over het netwerk zo vlot mogelijk doen verlopen. Het speelveld bestaat uit gladgestreken betonvlaktes waar eender welke vorm van weerstand ongewenst is. Op tekens kan blindelings vertrouwd worden, men hoeft enkel de signalisatie te volgen om de bestemming te bereiken

De mens daarentegen (gemiddelde lengte 1m70) gedijt het best in een tactiele omgeving, en loopt verloren in richtingloze betonnen superstructuren. Hij of zij kan zich zeer moeilijk vereenzelvigen met de efficiëntie van de industriële logica, waarin de fijne nuances van het leven geen plek kennen. De grauwe netwerkrimte, gevuld met razende auto's, voelt aan als een bedreiging.

De twee schalen zijn beiden tegelijk aanwezig en staan altijd in contact met elkaar. Zo is de gevelbreedte van een moderne woning bepaald door de breedte van een deur op mensenmaat en een garage, op maat van de wagen. Het netwerk is doordrongen door de mens en het leven is doordrongen van het netwerk. Toch zullen mens en netwerk altijd naast elkaar blijven liggen, rakend aan elkaar, maar onverzoenbaar.

Het vervoersmiddel poogt te mediëren. De wagen is een schil die kan gedijen in het netwerk en een interieur waarin de mens kan verblijven. De treinwagon functioneert als een wachtzaal, een ruimte waar men kan verblijven als ware het de wachtruimte in het station zelf. Het interieur van het vliegtuig verschilt weinig van de wachtruimte aan de gate. De auto werkt als een extensie van het huis, een persoonlijke huls waar de bestuurder thuis kan zijn. Deze vertrouwde cocon is cruciaal om de verplaatsing van punt A naar punt B mogelijk te maken, want wanneer men deze verlaat wordt men overvallen door een gevoel van plaatsloosheid.

Er wordt op allerlei manieren gepoogd de mens met het netwerk te verzoenen. Men tracht de structuren toegankelijk te maken door middel van zebrapaden, borduren en vluchtheuvels die een houvast moeten bieden voor het lichaam: een element op mensenschaal dat vertrouwd aanvoelt in de schrale omgeving. Toch valt het onherbergzame karakter van de netwerkruimte niet te omzeilen, de wrijving tussen mens en industrie is duidelijk aanwezig. Bushokjes zijn het slachtoffer van vandalisme, treinsporen worden als vuilbak aanzien, de tuin van het tankstation wordt afgebakend door een ophoping van afval... Zelfs de trucker, die het dichtst bij een bewoner van de netwerkruimte komt, heeft nood aan een eigen cocon om er te kunnen zijn. Verblijven kan men hier niet.



TERRITORIUM

“Niemand - tenzij enkele halfmythische figuren - brengt zijn leven on the road of in luchthavens door.” (Verschaffel, 2010, p. 16)

Op de weg - en rond andere infrastructurele voorzieningen - verliest men gemakkelijk de notie van eigendom. De omgeving van de straat voelt aan als een soort niemandsland omdat deze moeilijk kan gekoppeld worden aan een persoon, een eigenaar. Het toezicht op en naast de weg wordt bewaard door een onpersoonlijk geheel van regels, signalen en toestellen zoals flitspalen, rode lichten, wegmarkeringen, enzovoort; deze zorgen ervoor dat er geen chaos heerst in de verkeersruimte. Hiermee is niet alles gezegd: de weggebruiker wordt ook in het oog gehouden door een aantal andere figuren. Het gaat om personen die een territorium hebben in het niemandsland en hierover waken. Dit zorgt ervoor dat de modale weggebruiker een gevoel van ongewenstheid of repressie over zich krijgt. Dit gebeurt voornamelijk wanneer deze zich blootgeeft buiten de beschermende omgeving van zijn voertuig, meestal tijdens een stop. Machtsvertoon en agressie komen impliciet, en soms zelfs expliciet, naar boven.



De pompbediende beschermt zijn of haar erf. Als gebruiker is men op dat moment een vreemdeling die altijd deels onverwacht verschijnt op het territorium van de uitbater. Merk op dat dit enkel geldt bij private tankstations, wanneer de persoon ook op het domein woont komt dit het meest naar boven. Hoe normaler de aankomst en handelingen op het erf, hoe minder wrijving er zit op de ontmoeting met de bediende. Je komt aan met de auto langs de oprit, niet als voetganger langs de achterdeur. Eens je iets anders nodig hebt dan een volgetankte wagen of een item uit de winkel wordt de pompbediende argwanend. Wanneer het wantrouwen te groot wordt duwt deze plots een geweer onder je neus.

De trucker community is thuis langs de weg. De leden brengen hun dag al rijdend door in hun camion en ze stationeren zich op een parking om er de nacht door te brengen. Ze domineren de volledige rechterijstrook; automobilisten rijden hier liever niet tussen wegens een beperkt uitzicht en de schrik verpletterd te worden door de lome reuzen wanneer er snel geremd moet worden. Op kanaal 19 communiceren de truckers op hun eigen radiofrequentie met elkaar via een portofoon, een platform dat voor de gewone man op de autostrade niet toegankelijk is. Wanneer twee truckers elkaar kruisen groeten ze elkaar door hun hand op te steken. Een automobilist groet een onbekende trucker niet: wie zelf geen camion heeft, hoort er niet bij. Hun karavanserai - vaak gelegen achter een tankstation of geïsoleerd langs de snelweg - is hun privéterrein waar enkel zij horen te zijn. Gezien zij hun nacht hier door-

brengen hechten zij een - al dan niet tijdelijke - persoonlijke waarde aan deze plek. De parking wordt even hun wijk, straat, tuin; die betreed je niet zomaar.



Motorbendes zijn 'gangs' op wielen. Net zoals een gang die op de stoep samenkomt om hun macht over een geclaimd territorium uit te stralen, komt een motorbende op straat om datzelfde te doen. De grootste spanningen komen naar boven wanneer een bende(lid) zich op het territorium van een andere bende bevindt, een provocerende motorrit wordt als directe aanval op de groep beschouwd. Als niet-bendelid ondervindt men hier geen last van. Nochtans is er ook hier een invloedssfeer van territorialiteit in het spel: de onmiddellijke omgeving van een bende die met de weggebruiker meereist. Hier is iedereen best wat voorzichtig, je wil koste wat kost geen problemen maken. Men gaat aan de kant als de grote getatoeëerde man met lederen jas passeert; men staart de groep beter niet te lang aan; men behoudt een bepaalde afstand van de groep en hun motors. Doet men dit niet komt de naam en faam van de bende in het gedrang: de bendeleden zullen dit niet zomaar toelaten.



Allen hebben zij hun redenen om zich verdedigend op te stellen tegenover wie hun persoonlijke territorium betreedt. De pompbediende heeft waarschijnlijk al genoeg te maken gehad met diefstallen, overvallen, vandalisme en dergelijke meer. De truckers beschermen hun privéruimte tegen ongewenste gluurders en ze zijn als de dood voor vluchtelingen die een poging wagen om mee te rijden in de laadruimte. Motorbendes hebben dan weer een eer elkaar te beschermen: samen met onderlinge rivaliteit tussen bendes leidt dit tot een agressieve houding en macho gedrag.

De toevallige weggebruiker wordt steeds in een onderdanige positie geduwd; deze heeft hier geen eigendom, is hier niet thuis en staat er alleen voor. De machtsconstellatie drukt zich uit in het ongemak van de weggebruiker tegenover het gemak van de pompbediende, trucker of motard. Deze laatste zijn vertrouwd met de plek doordat ze de netwerkrimte op een bepaalde manier bewonen. Zij bepalen en kennen de gedragscodes en kunnen hierdoor een vorm van respect afdwingen bij degenen die niet vertrouwd zijn met het tankstation en zijn omgeving. De eerste die de gedragscode niet kent, is toegewezen op borden en signalisatie. Hij probeert zijn verblijf zo onopgemerkt mogelijk voorbij te laten gaan en dringt zijn aanwezigheid niet op.



ZONDERLING

Een eindeloze weg doorheen een dor landschap lijkt nergens naar de leiden. Men kan honderden kilometers rijden zonder dat de omgeving maar een beetje lijkt te veranderen, zonder een teken van leven tegen te komen. In de verte duikt een bord op. Naarmate het bord nadert kan men tekens onderscheiden: mes en vork, WC en een pomp. En na een tijd verschijnt er inderdaad een klein gebouwtje aan de horizon. Een kleine, betonnen structuur, vergezeld van een pomp en een aparte sanitaire blok, compleet met een gordijntjes, drankautomaten en gemarkeerde parkeerplaatsen. Men zou bijna niet geloven dat iemand de moeite zou gedaan hebben dit alles hier te komen oprichten, al moet dit ook al een aanzienlijke tijd geleden gebeurd zijn. Desondanks de precaire staat van het geheel, kan men er inderdaad eten, het toilet gebruiken en tanken. Tijdens het pompen valt op dat er zich achter het gebouwtje zowaar een kippenren met kleine moestuin bevindt. Er woont iemand op deze god-vergeten plek.



Gedachten dwalen af: wie zou er hier kunnen wonen? Geen normaal mens zou dit lijken te willen, en in ieder geval kunnen jaren van isolement er geen positieve bijdrage aan hebben gehad. Men verwacht een nerveus persoon, iemand die even weinig vertrouwen heeft in de klant als de klant in hem of haar, altijd argwanend kijkend als iemand door de deur stapt, ook al is het tankstation de enige bron van inkomsten. Het moet iemand zijn die hier is vastgeraakt en de weg naar de bewoonde wereld niet meer terug heeft kunnen vinden. Het solitaire karakter van de netwerkrimte leeft door in de persoonlijkheid van de inwoner. Wanneer men door de deur loopt, bereidt men zich voor op een ongemakkelijk gesprek.



Gedachten dwalen af: wie zou er hier kunnen wonen? Geen normaal mens zou dit lijken te willen, en in ieder geval kunnen jaren van isolement er geen positieve bijdrage aan hebben gehad. Men verwacht een nerveus persoon, iemand die even weinig vertrouwen heeft in de klant als de klant in hem of haar, altijd argwanend kijkend als iemand door de deur stapt, ook al is het tankstation de enige bron van inkomsten. Het moet iemand zijn die hier is vastgeraakt en de weg naar de bewoonde wereld niet meer terug heeft kunnen vinden. Het solitaire karakter van de netwerkruimte leeft door in de persoonlijkheid van de inwoner. Wanneer men door de deur loopt, bereidt men zich voor op een ongemakkelijk gesprek.

Misschien heeft de uitbater wel een motief om zo ver van de bewoonde wereld te willen leven. Gebeuren er hier praktijken die in de normaliteit geen plek hebben? Men kan zich voorstellen dat politie er de vele kilometers niet voor over heeft om hier controles uit te voeren. Het lijkt een ideaal knooppunt in het netwerk van drugs- en wapentrafiiek. De uitbater zou betrokken kunnen zijn. Dit zou verklaren hoe het hem lukt te blijven overleven want de enkele klant die hier eens in de zo veel tijd passeert kan niet genoeg zijn om brood op de plank te brengen.



Wanneer men het gebouwtje betreedt, nemen de vraagtekens niet af, integendeel. Het is er verlaten; op de ventilator die aan het plafond hangt te draaien na, is er geen teken van beweging. Men kan proberen kuchen, luid rondstampen of eventueel nog eens door de deur gaan om het belletje te doen rinkelen om blijk te geven van zijn of haar aanwezigheid. Dit haalt echter niets uit en men moet zich toch richting de toonbank begeven. Er staat een belletje dat men één keer doet rinkelen. Datzelfde ogenblik hoort men gestommel achter een deur waar in rode letters PRIVATE op te lezen staat. Wanneer er iemand door de deur komt gestapt probeert men een glimp op te vangen van wat er zich achter bevindt. Een sanseveria, een televisie en een oude gitaar: niets merkwaardig. Maar men weet zeker dat als de deur nog iets langer op een kier had gestaan, er nog geheimen naar boven waren gekomen. De man die naar buiten komt is weinig opmerkelijk: een jeansbroek, een geruit hemd waarvan de mouwen zijn opgerold, een bruine riem en een stoppelbaard. Hij vertelt hoeveel hem verschuldigd is en maakt alweer aanstalten om terug door de deur te bewegen. In een poging iets meer te weten te komen over de figuur die voor hem staat vraagt de klant of het volgende stadje in de buurt is, ook al weet zijn gps hem de afstand op de meter juist te vertellen. De man antwoordt kort en verdwijnt. Verward gaat de automobilist terug naar zijn wagen, stapt in en vertrekt, werpt nog een laatste blik op het schamele gebouwtje en haalt opgelucht adem.



GEVANGENIS

Niemand wil stoppen aan een tankstation. De reis moet zo efficiënt en vlot mogelijk verlopen; stoppen zorgt enkel voor vertraging en frictie. Geldige redenen om te stoppen zijn: tanken, een defect onderdeel, wisselen van chauffeur, verplichte rustpauzes, de benen strekken, honger of wc-bezoek. Tanken wordt uitgesteld tot het wijzertje onder de rode zone is gezakt, plassen tot men het echt niet meer ophouden kan. Hoe minder stops, hoe beter. De aversie tegen het stoppen is niet alleen bij onszelf voelbaar, maar beïnvloedt de hele sfeer die rond het tankstation hangt. Een algemeen ongenoegen maakt zich meester van de gehele groep bezoekers; vriendelijkheid is vaak ver te zoeken. Wie zou hier dan ook vrijwillig stoppen? De meeste tankstations hebben ondertussen hun beste tijd gehad. Een omgeving van staal en gebroken beton, afgedankte onderdelen en opgestapeld vuilnis nodigen niet uit voor een lang verblijf. Een straaltje olie sijpelt door een barst de grond in. Rondom bevindt zich het leven, zij het stad of natuur, het tankstation zelf is een vruchteloze omgeving. Omheen de speeltuin staat een anderhalve meter hoog, groen geschilderd hek.



BATES
MOTEL

VACANCY



Er is geen twijfel mogelijk over waar men zich wel en niet mag wagen. De betonnen vlakke, de luifel, het winkeltje en eventueel de wc's zijn veilig terrein. Achterkanten blijven onafgewerkt en dreigend. Wie zijn plaats er niet kent en zich buiten deze zone begeeft, zoekt zelf het noodlot op. 's Nachts vernauwt de veilige zone tot een kubus, begrensd door het verlichte dakvlak, het projectievlak op de grond en eventueel een verlichte aanpalende voorgevel. Men zal zich niet wagen buiten de veilige bubbel van de verlichte ruimte onder de luifel. Er brandt wel licht in het gesloten winkeltje, maar door het raam naar binnen gluren is een stap te ver. Het donkere struikgewas dat zich achter het tankstation bevindt is even dreigend als de onvoorspelbare taferelen die zich in het gebouwtje kunnen afspelen. De eindbestemming leek nooit utopischer dan tijdens een nachtelijke tankbeurt.

Toch is het bord dat het naderen van een tankstation aanduidt altijd een opluchting. De honger kan gestild worden, de tank wordt bijgevuld en er kan een luchtje geschept worden. Stopplekken beloven een stukje beschaving en veiligheid langsheen een precare reis. Hierdoor manifesteert alle hoop op redding zich in het tankstation en is men afhankelijk van alles wat zich erin bevindt. Bovendien is de bewoonde wereld ver weg. Stel dat men er de broodnodige benzine niet vindt? Wat als de uitbater toch niet zo goede bedoelingen blijkt te hebben, want zelfs hij lijkt door het noodlot vastgeketend aan het tankstation.



- "[Bushes Rustling]"
- "[Footsteps Running]"

Het solitair bestaan betekent een einde-loze sleur. Men kan er wel proberen weg te raken, mee op de kar te springen met een vrije reiziger die de optie heeft verder te gaan. Maar men keert er telkens terug, hoe kan men zich nog vinden in de buitenwereld na jaren van isolatie? En wat hebben al die jaren gedaan met diens psyche? Hoe langer je blijft, hoe groter het ongemak wordt. Als men hier vast komt te zitten, lijkt opnieuw weg

te gaan een onmogelijke opgave. De plek van de redding wordt al snel een plek van wanhoop. Er gebeuren duidelijk dingen op deze plek die de reiziger niet weten mag. Een jonge vrouw raakt 's nachts verzeild in een regenstorm en kan niet anders dan stoppen aan een motel en daar de nacht doorbrengen. Wanneer het duidelijk begint te worden dat er iets niet pluis is, kan ze geen kant meer op. Een moordscène in een badkamer van het motel betekent haar einde. De stopplaats is een oase die in een gevangenis verandert naarmate het verhaal zich uitrolt. De kijker had het natuurlijk al vanaf het begin geen goed gevoel bij, maar de reiziger kan niet anders dan zich over te geven aan de wil van het tankstation en zijn bewoners.

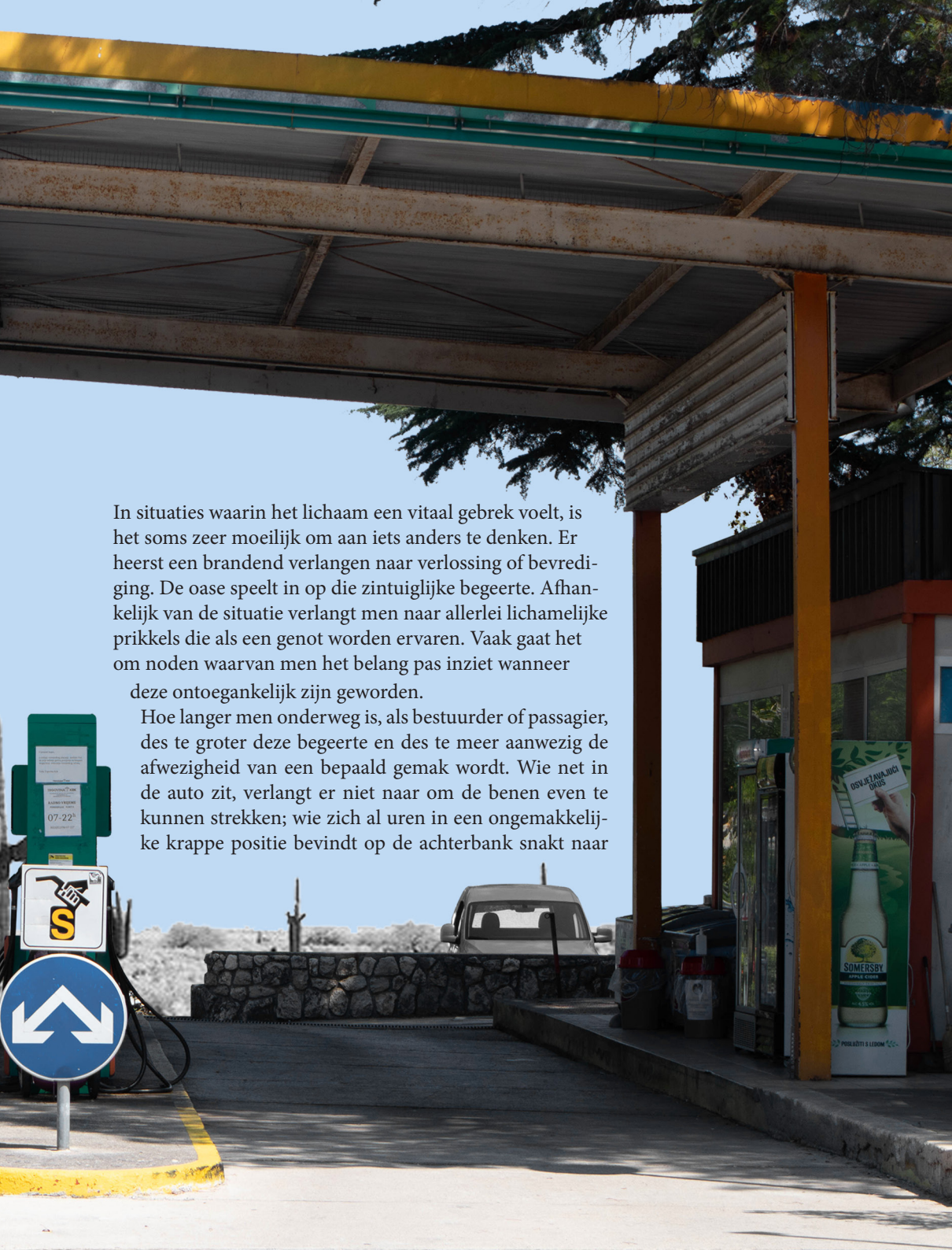


OASE

De zon staat op zijn hoogste punt, geen wolkje aan de hemel. De verzengende hitte is onverbiddelijk, elk oppervlak waarop zonnestralen neerstrijken warmt onvermijdelijk op. Alles wat men aanraakt is warm, er is geen plekje waar men eraan kan ontkomen. De brandende zon heeft geen genade voor het menselijke lichaam; de hitte schroeit ons vel en verbrandt het tere weefsel; zweet verdampt onmiddellijk en laat een droog, ruw sediment achter. Het bewegen gaat steeds moeizamer en men geraakt langzaam uitgeput. Op dit moment wil men maar één ding en niets anders: afkoeling - een plekje in de schaduw, een koele bries en slok fris water.

In situaties waarin het lichaam een vitaal gebrek voelt, is het soms zeer moeilijk om aan iets anders te denken. Er heerst een brandend verlangen naar verlossing of bevrediging. De oase speelt in op die zintuiglijke begeerte. Afhankelijk van de situatie verlangt men naar allerlei lichamelijke prikkels die als een genot worden ervaren. Vaak gaat het om noden waarvan men het belang pas inziet wanneer deze ontoegankelijk zijn geworden.

Hoe langer men onderweg is, als bestuurder of passagier, des te groter deze begeerte en des te meer aanwezig de afwezigheid van een bepaald gemak wordt. Wie net in de auto zit, verlangt er niet naar om de benen even te kunnen strekken; wie zich al uren in een ongemakkelijke krappe positie bevindt op de achterbank snakt naar



het moment waarop eindelijk nog eens de knieën kunnen worden gestrekt. De verlangens die men gewaarwordt, kunnen ook verschillen van persoon tot persoon. De ene automobilist hunkert naar dat pakje sigaretten en de milde roes waarin deze hem brengen, terwijl de andere al een half uur naar het toilet wilt gaan maar hiertoe nog niet de mogelijkheid kreeg. Sommigen worden wagenziek omdat hun zintuigen in de war geraken door het gewieg van de wagen; wanneer ze een voet op vaste grond kunnen zetten, wordt hun lichaam gerustgesteld en keert een gevoel van houvast en evenwicht terug. Kermende kinderen die vastgezet zijn met een gordel op de achterbank willen hun energie kwijt op de speeltuin, in de zandbak of op het grasveld. Op warme dagen verlangt men naar dat flesje frisdrank uit de koelkast, op koude dagen naar die warme koffie of chocomelk uit de drankautomaat.

Steeds gaat het om basisnoden die een lichamelijke onbalans herstellen. Doordat deze zo eenvoudig zijn en van mens tot mens verschillen, wordt het tankstation een veelzijdige oase. Het bezoek van de enkeling valt niet samen met het geheel; het tankstation wordt gereduceerd tot één van zijn elementen en wordt op beperkte wijze gebruikt. Zo kan het bezoek van een voorbijganger bijvoorbeeld volledig worden opgehangen aan één enkele urinoir; de luifel met brandstofpompen, de shop of speeltuin zijn van geen enkel belang voor deze persoon.

De oase is een plek van zekerheid en hulp. Wie weg van huis is, bevindt zich steeds in een kwetsbare situatie; op het tankstation kan men rekenen wanneer men het Noorden kwijt is of als men in de problemen zit.



Tot nu toe rijdt nog steeds geen enkele wagen volledig autonoom, de tankplaats is nog steeds nodig om voertuigen te voorzien van energie of brandstof. Hoe groter de tussenafstand van twee tankstations, hoe sterker de ervaring van het tankstation als oase. Voor wie even niet doorhad dat het brandstofpijl van het voertuig te laag stond en het vorige tankstation miste, is het volgende tankstation een redding die hem beschermt tegen het stranden *in the middle of nowhere*. Hetzelfde geldt voor wie een ander mankement aan zijn voertuig opmerkte dat dringend hersteld moet worden. Het tankstation is een teken van leven, het evoceert de bewoonde wereld en stelt de verloren reiziger gerust. Na uren achter het stuur te zitten geraakt men vervreemd van de wereld. Als men even kan ontsnappen uit de rijdende metalen kooi op een plek waar ook anderen zijn, krijgt men een gevoel van opluchting. Interacties op menselijke schaal in een veilige omgeving geven de eenzame reiziger een samenhangsgevoel.

's Nachts heeft het baken van licht een grote aantrekkingskracht. Het indiceert de 24/7-service die er wordt aangeboden en duidt op de aanwezigheid van mensen die te hulp kunnen staan. In films wordt het tankstation als oase vaak uitgespeeld om reizigers naar de plek te lokken. Een 'on the road'-film start vaak met een gezin of een groep vrienden die onderweg is en een probleem vaststellen of iets nodig hebben, waardoor ze hulp zoeken aan het tankstation. Tijdens een zombie-apocalyps gaan de overlevenden hun eetvoorraden aanvullen met soepblikken uit de shop.

Het tankstation is op een gelijkaardige manier in ruimte en tijd geïsoleerd als de oase in de woestijn, daardoor slaagt het tankstation erin een oase te maken langs de weg. Een betonnen vlakke in de velden wekt hetzelfde effect op als plas met groen in het zand. Een fata morgana op het wegdek en een fata morgana op de zandvlakte wijzen beiden op het verlangen naar verlossing in de woestijn of op de weg.



MARGE

Tankstations maken deel uit van een reeks grote systemen en netwerken zoals de olie-industrie, het verkeersnet, datacommunicatie, enzovoort. Vanop een afstand - *the cinematic longshot* - lijken tankstations moeiteloos op te gaan in een ideaalbeeld dat we hebben van de hedendaagse wereld die gekenmerkt wordt door continuïteit, orde en vrijheid. Luchtbeelden tonen auto's die gezwind over de snelweg vloeien; ze maken een korte stop in het tankstation en vallen probleemloos terug in hun beweging. Het is pas wanneer men van dichterbij gaat kijken dat men de wereld in zijn werkelijke toestand kan waarnemen: wanorde. Tankstations zijn hier geen uitzondering op. Wie de plekken met een aandachtig oog bekijkt, merkt al snel op dat hier allerlei schunnige praktijken aan de gang zijn.

Een aantal figuren kiezen ervoor of worden ertoe gedwongen in de marges van de samenleving te bewegen, omdat zij niet akkoord gaan met sociale normen of omdat zij geen plek krijgen in de bestaande samenleving. Ze vallen tussen de mazen van het net. Randgebruik creëert twee mythes die beiden onder de marge als noemer vallen: de rendez-vous en de lotsbestemming.



Rendez-vous

Tankstations worden vaak gebruikt als trefpunt voor al dan niet geplande afspraakjes en ontmoetingen. Deze vinden zo goed als altijd plaats in de buitenomgeving van het tankstation - opnieuw richting de marge, de rand. Een uithoek van de parking, een bankje verderop in het grasperk of een bosje achter de omheining bieden een goed bereikbare plek aan waar anonimiteit en verborgenheid kunnen gevrijwaard worden. De kijkhoek van de beveiligingscamera's rijkt niet tot op deze plekken, hier kan men dan ook niets doen dat een risico vormt voor het economisch rendement van het tankstation.

Hierdoor krijgt men een zone die ontglipt aan de controle van publieke en private instanties. Allerlei personen met heel verscheidene profielen en intenties spreken binnen hun eigen groep af op specifieke plekken gespreid over het domein van het tankstation. Drugdealers, prostituees en feestende pubers blijken zich aangetrokken te voelen tot de rand van het tankstation. Ook is de rand van het tankstation een populaire setting voor heel wat seksuele fantasieën. Wat deze personen daar komen doen gebeurt altijd in het geniep, zodat anderen het net niet kunnen zien. Toch creëert deze aanwezigheid een vaag (on-)bewustzijn dat er zaakjes gebeuren die eigenlijk, in de normaliteit, niet horen. Het geritsel in het struikgewas, een padje dat in de bosjes verdwijnt en een gat in de omheining geven een aanduiding van deze randactiviteiten. Wie deze tekens opmerkt zal eraan herinnerd worden dat er wat aan de hand is; de meeste mensen hebben geen voeling met wat er daar zou gebeuren en zijn er zelfs bang voor. Als reactie zal men het bestaan van dit randgebruik trachten te negeren, men wil er niets mee te maken hebben en de confrontatie uit de weg gaan. Op die manier wordt het gebruik geaccepteerd; de voorwaarde is dat men een afstand kan houden - men kan zich distantiëren van die vieze plek.





Doordat niet-randgebruikers de mogelijkheid hebben zich te kunnen distantiëren van de plek, creëert men een gevoel van sociale klassen. Zij moeten enkel naar het tankstation om een functioneel doel; dit is slechts tijdelijk en zij hoeven er geen emotionele waarde aan te hechten.

Toch gaat men lichtjes mee in de overgave of transgressie waardoor de randgebruiker zich laat leiden. Het is illegaal om afval te dumpen maar men zal het eerder hier doen dan elders; het padje tussen de struiken lonkt ook 'fatsoenlijke' mensen om er gehurkt in het struikgewas hun behoefte te doen. Cuyvers schrijft over pislekken: *"If you come upon these places, if you read them like they read them, the site becomes a ritual site"*. (Cuyvers, 2002) Het vergt enkel wat inlevingsvermogen om de rituele kant van de plekken te ontdekken.

Randgebruikers die hier afspreken distantiëren zich niet van de plek of van hun activiteiten, ze gaan bewust naar deze plekken omdat deze van belang zijn in hun leven. Voor hen zijn het geen functionele maar existentiële plekken.

Lotsbestemming

Naast de afgesproken ontmoetingen vinden er ook heel wat niet-afgesproken ontmoetingen plaats in en rond het tankstation. Wat de bezoekers van het tankstation betreft bestaan er geen conventies: jong of oud, rijk of arm. Iedereen die een auto heeft of meerijdt met een automobilist moet er wel eens stoppen. Hierdoor kunnen er allerlei ontmoetingen plaatsvinden die elders zeer onwaarschijnlijk zouden zijn. Zo kan het zomaar zijn dat je net de deur hebt opengehouden voor een lid van een hoogst criminele maffiabende, of dat er een filmster of profvoetballer naast je staat te tanken. In films wordt deze conditie ingezet om de wegen van volledig verschillende personages te laten kruisen; deze ontmoeting leidt tot een onverwachte wending in het verhaal. Het tankstation is een publieke ruimte die mensen van alle kanten ontvangt, het vormt een knooppunt waar eender welke ontmoeting kan plaatsvinden en waar verhalen kunnen ontstaan, samenkomen of eindigen.

Sommige figuren zetten een uitdrukkelijke stempel op de lotsbestemming: het zijn zij die hun leven laten leiden door het lot. Vluchtelingen komen terecht op het tankstation omdat het een knooppunt is in hun route. Hun reis kan er starten, onderbreken of eindigen. Hun traject krijgt vorm buiten de samenleving, waar er zo min mogelijk controle en toezicht heerst. Het traject van een modale reiziger wordt daarentegen volledig gevormd binnen een georganiseerd netwerk van paspoortcontroles, securityscans en bagagechecks. Een smokkelaar zal een groep vluchtelingen eerder afzetten in een tankstation - aan de rand - dan in het midden van de stad - in het centrum. Transmigranten sluipen op de truckersparking van het tankstation het laadruim binnen van vrachtwagens, ze nemen niet de trein of het vliegtuig. Hierdoor kunnen ze vaak ongemerkt meereizen met een nietsvermoedende chauffeur.

Lifters bewegen op een vergelijkbare manier tussen de georganiseerde netwerkruimtes. Liften is een informele manier van reizen die zich ent op de netwerkruimte, terwijl deze laatste hiervoor eigenlijk niet ontworpen is. Opzoek naar avontuur laten lifters hun reis geleid worden door het lot. Wie ze zullen tegenkomen, waar ze naartoe gaan, hoe ze er zullen geraken en wat hen zal overkomen hebben ze nauwelijks in de hand. In dit randgebruik bepalen lichaamstaal en conversaties hoe de reis zal verlopen en of men al dan niet mag meereizen; de persoonlijke en menselijke interactie komt voor de gevoelloze identiteitscontroles en securityscans van de luchthaven.

Volgens Georg Simmel zijn mensen die zich laten leiden door het lot avonturiers. Zij reizen door te vooronderstellen dat het ongekende gekend is: *“it is just on the hovering chance, on fate, on the more-or-less that we risk all, burn our bridges, and step into the mist, as if the road it will lead us on, no matter what. This is the typical fatalism of the adventurer. The obscurities of fate are certainly no more transparent to him than to others; but he proceeds as if they were. (...) Strength, of which he is certain, and luck, of which he is uncertain, subjectively combine into a sense of certainty.”* (Simmel, 1911, p. 15) In een avontuur is de lotsbestemming geen plek van angst en onzekerheid: door de zelfzekerheid van de avonturier is het een plek die aanvaard wordt zoals ze is.

Het lot of toeval draagt potentie in zich. Door niet in een voorgeschreven systeem te handelen worden er kansen gecreëerd die anders niet mogelijk zouden zijn. Systemen neigen er vaak naartoe om de dingen van elkaar af te splitsen om orde te scheppen. Door systemen los te laten kunnen tal van opportuniteiten zich openen.

ONTMOETINGSCENTRUM

Een succesvol tankstation is altijd goed bereikbaar, liefst gelegen op een druk kruispunt of aan de op-rit van een snelweg. Men kan er 7 dagen in de week en 24 uur per dag terecht. Zo'n tankstation zal daarom nooit voor lange periodes volledig verlaten zijn. Bovendien past de schaal van het geheel zich aan de lokaliteit van het tankstation aan. Betreft het een kleine, lokale zaak dan is schaal van het bouwsel vergelijkbaar met die van een buurtwinkeltje of café. Bij een supralokaal tankstation, gelegen langs de snelweg, wordt het programma opgeladen door één of meerdere wegrestaurants. Toegankelijk, laagdrempelig en op schaal van het type gebruikers: in het tankstation zit een groot potentieel vervat om een sociale hub te zijn. Toch zal het tankstation nooit echt een publieke ruimte zijn, zoals het plein of de markt. Men neemt er een fundamenteel ander persona aan. Sociale verwachtingen spelen hier geen rol, eender wie kan er op ieder moment van de dag toekomen. Het tankstation heeft op die manier een meer democratisch karakter dan klassieke publieke ruimte, zoals die van de Parijse boulevards, waar men zich onderwerpt aan de publieke sfeer en publieke opinie. Als het publieke theater de plek is waar de structuur van de samenleving zichtbaar wordt, wat wordt er dan zichtbaar op het tankstation? Het tankstation is ontworpen voor het individu, voor de consument en niet voor de publieke persoon. De gebruiker van het tankstation is de reiziger die in comfortabele kleren even uit zijn cocon stapt om dan zijn reis te hervatten, de trucker die er een koffie komt drinken na een lange nacht 'on the road' of de lokale pendelaar die er vlug nog even een brood uit de automaat koopt.



IZVORUL
MINUNILOR®
STÂNA DE VALE

SC

ONIȘOR

IZVORUL
MINUNILOR®
STÂNA DE VALE

MAGAZIN DESFAC
PRODU
MEZE
VIRȘCI

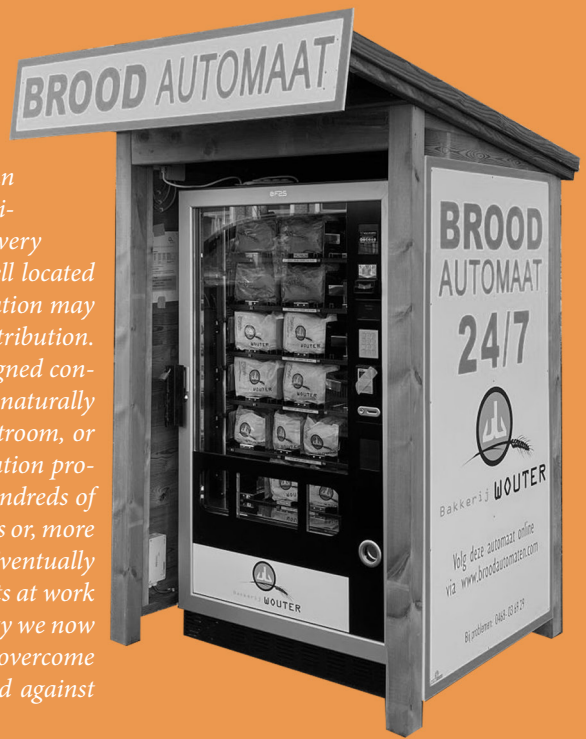


Noch publiek, noch privaat; men voelt aan dat er nood is aan kleur en nuance op de klassieke tweedeling zoals men die terug vindt op de Nolli kaart. Ook de dichotomie infrastructuur-verblijfsruimte lijkt te vervagen op de parking van het tankstation. Infrastructuur die voorzien is voor passage, wordt toch toegeëigend en lokt gebruik uit. Het gevoel van gemeenschapsplicht is er laag en de gebruiksrechten zijn er hoog. De netwerkrimte is van niemand en van iedereen, maar niet van de staat. Wat resteert is een ambigue ruimte, die niet onder te brengen lijkt in een categorie. Een plek waar de private persoon verschijnt buiten de logica van de klassieke sociale orde. In het essay 'Des Espaces Autres' van 1967 noemde Michel Foucault deze ruimtes *heterotopia*: de gevangenis, het psychiatrische ziekenhuis, de cinema, het carnaval, motels en bordelen, sauna's en hammams... ; het tankstation had toegevoegd kunnen worden.













Het sociale karakter van het tankstation kan daarom niet aanleunen bij dat van de publieke ruimte. Dat wil echter niet zeggen dat het geen kwaliteiten tot een sociale plek in zich draagt. Door zijn democratische karakter en tactische locatie kan men net spreken van een plek met veel potentieel:



"One more advance agent of reintegration, an already visible item in the coming decentralization of the City, may be seen in any and every roadside service station happening to be well located along the highways. The roadside service station may be - in embryo - the future city-service-distribution. Each station may well grow into a well-designed convenient neighbourhood distribution centre naturally developing as meeting place, restaurant, restroom, or whatever else will be needed as decentralization processes and integration succeeds. Already, hundreds of thousands occupy the best places in the towns or, more significantly, pretty well outside the towns. Eventually we will have a thousand new city-equivalents at work detracting from every small town or great city we now have. Proper integration of these would help overcome the super-centralization now trying to stand against human freedom." (Wright, 2005, p. 306)



Hoewel tankstations nooit centrale distributiepunten zijn geworden, hebben ze wel een sleutelpositie gekregen in het versnipperde landschap. We leven vandaag nog steeds in een conditie die sterk gedecentraliseerd is, desondanks grote geloof in de compacte stad en zijn klassieke publieke sfeer. De ambigue ruimtes langsheen de netwerkruijnte zijn net de plekken die in het dagdagelijkse leven van de bewoner van de sub-urbane ruimte een prominente rol spelen. Interpersoonlijke ontmoetingen vinden plaats aan de broodautomaat of op de gedeelde parking van de supermarkt en niet meer op het dorpsplein. Het is aan het tankstation dat de loopclub iedere zaterdagochtend zal verzamelen. Het tankstation is geen klassieke publieke ruimte, maar behoort tot de categorie van de "commercial space" (naar Giulio Giovannoni) of "social space" (naar Maarten Gheysen). Misschien is het net de categorie van het andere, en niet het plein, die de potentie in zich draagt te leiden tot een rijkere, sociale leefomgeving voor de gedecentraliseerde mens.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K			
1							SIGN	MEANING	ORIGIN	SIGN	MEANING	ORI		
2							1		Right-curve ahead	Norway	17		Unguarded level crossing ahead	Irela
3							2		Road works ahead	Romania	18		Accident hot spot	Bulg
4							3		Caution, children	Slovakia	19		End of road pavement	Belg
5							4		Motorway ahead	Sweden	20		Fog	Cze Repu
6							5		National speed limit applies	UK	21		Road block	Hung
7							6		Pedestrian crossing	France	22		Built-up area	Denm
8							7		Cross-over	UK	23		Dangerous Curves	Kos
9							8		Level crossing	Germany	24		Stop-Wrong way	Nor
10							9		Priority to oncoming vehicles	Poland	25		Wrong-way driver	Aust
11							10		Go straight or right	Greece	26		U-Turn mandatory	Aust
12							11		Elderly people	UK	27		Reduced visibility because of snow etc.	Neth lan
13							12		No right turn	France	28		Accident hot spot	Cze Repu
14							13		Two-way traffic ahead	UK	29		No entry	Irela
15							14		Lane grooves	Poland	30		Maximum curve speed	Denm
16							15		Advisory speed	Germany	31		Priority road	Fran
17														
18														
19														
20														
21														
22														
23														
24														
25														
26														
27														
28														
29														
30														
31														
32														
33														
34														
35														
36														
37														
38														
39														
40														
41														
42														
43														
44														
45														
46														
47														
48														
49														
50														
51														
52														
53														
54														
55														
56														

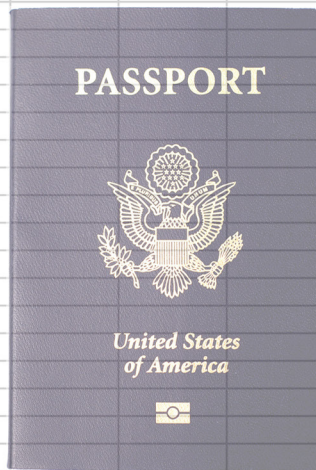
NON-PLACE

De opkomst van netwerken en internationale transport- en communicatiemiddelen heeft een globaliseerde wereld geschapen. In de laatste decennia kwam er een supermoderne samenleving tot stand die op een radicaal verschillende manier in elkaar zit in vergelijking met de traditionele samenleving. Marc Augé beschrijft in het boek *Non-Places* (2008) hoe deze supermoderniteit gekarakteriseerd kan worden in drie vormen van overmaat.

Excès de temps: Door een overmaat aan gebeurtenissen wordt ons gevoel van eigentijdsheid tot voorbij zijn limiet gerokken. De geschiedenis versnelt zonder ophouden en zit ons constant op de hielen. De supermoderne samenleving is sterk gefocust op de actualiteit en het belang van het huidige moment. Geschiedenis krijgt hier enkel een plek wanneer deze getransformeerd kan worden tot spektakel.

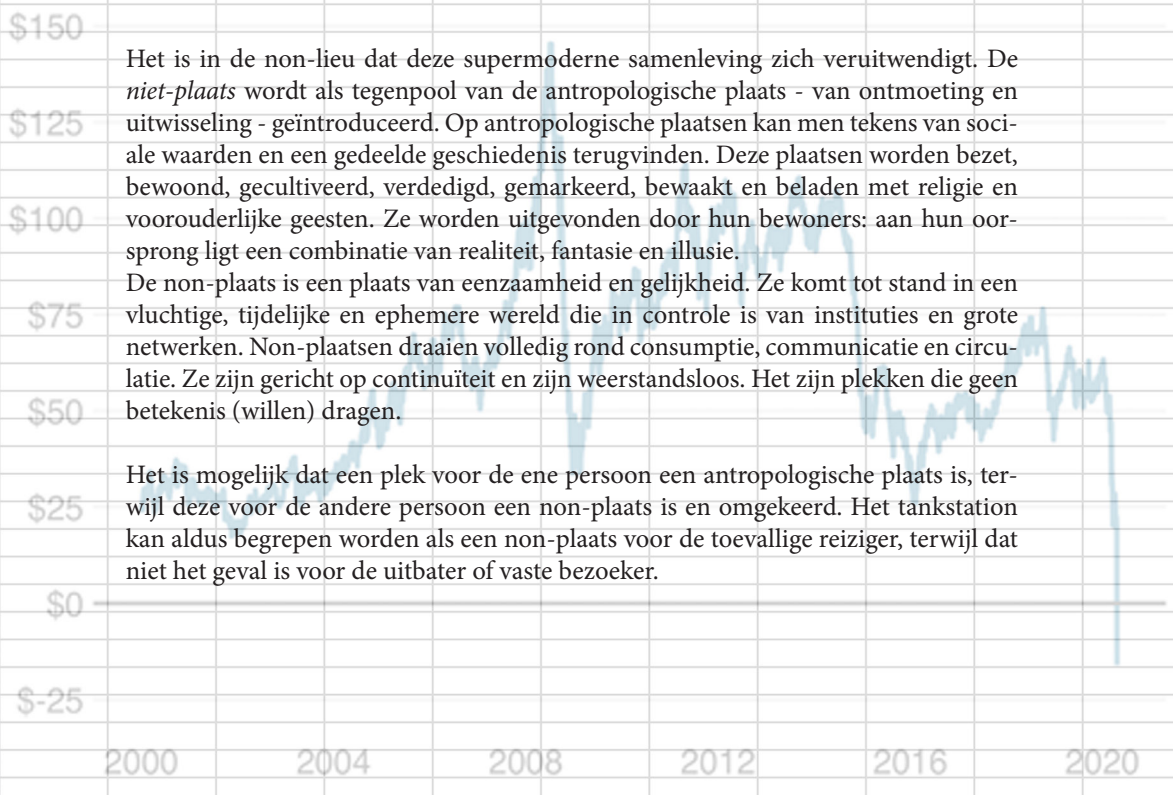
Excès d'espace: Door nieuwe technieken wordt de hele wereld plots bereikbaar. Terwijl er een overmaat aan ruimte komt, ontstaat ook de paradox dat de wereld 'krimpt'. Satellietbeelden relativeren de grootte van onze planeet tegenover het universum en nieuwe transportmiddelen zoals de luchtvaart zetten iedereen (dat toegang heeft tot het netwerk) in contact met elke plek op de aardbol.

Excès d'individualité: Het supermoderne leven is eenzaam, denk aan de lange uren die men alleen achter een computer of in een file doorbrengt; dit brengt een overmaat aan individualisatie teweeg. Bijgevolg breidt het ego uit, het wilt een wereld in zichzelf zijn; collectieve identificatie dringt naar de achtergrond.



US oil prices turn negative

Price per barrel of WTI



Het is in de non-lieu dat deze supermoderne samenleving zich veruitwendigt. De niet-plaats wordt als tegenpool van de antropologische plaats - van ontmoeting en uitwisseling - geïntroduceerd. Op antropologische plaatsen kan men tekens van sociale waarden en een gedeelde geschiedenis terugvinden. Deze plaatsen worden bezet, bewoond, gecultiveerd, verdedigd, gemarkeerd, bewaakt en beladen met religie en voorouderlijke geesten. Ze worden uitgevonden door hun bewoners: aan hun oorsprong ligt een combinatie van realiteit, fantasie en illusie.

De non-plaats is een plaats van eenzaamheid en gelijkheid. Ze komt tot stand in een vluchtige, tijdelijke en ephemere wereld die in controle is van instituties en grote netwerken. Non-plaatsen draaien volledig rond consumptie, communicatie en circulatie. Ze zijn gericht op continuïteit en zijn weerstandsloos. Het zijn plekken die geen betekenis (willen) dragen.

Het is mogelijk dat een plek voor de ene persoon een antropologische plaats is, terwijl deze voor de andere persoon een non-plaats is en omgekeerd. Het tankstation kan aldus begrepen worden als een non-plaats voor de toevallige reiziger, terwijl dat niet het geval is voor de uitbater of vaste bezoeker.

Source: Bloomberg, 20 April 2020, 20:15 GMT

Flight	Destination	Time
NY 945	NEW YORK	10:20
LO 3681	LONDON	10:25
AM 8240	AMSTERDAM	10:25
PA 2787	PARIS	10:30
LA 026	LOS ANGELES	10:35
BR 2108	BERLIN	10:40
MIL 2078	MILANO	10:40

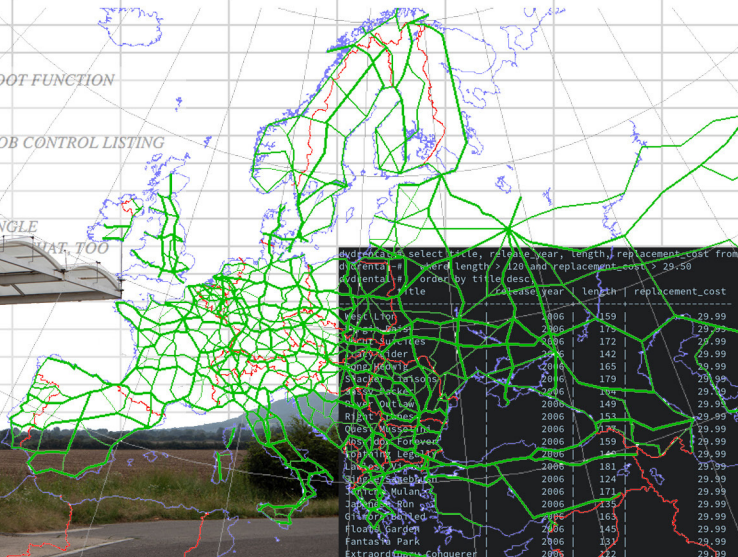
DEPARTS 451P	28C ZONE 6	FLIGHT NW9030	DATE 06JAN	28C ZONE 6
ELECTRONIC TICKET 2 012 1349658783 2		ORIGIN ATLANTA		
OHLJLX		DESTINATION MEMPHIS		
SEAT		OPERATED BY DELTA AIR LINES INC.		
DL0254/06JAN/ATL-MEM		ATL90236R/1H		

(\$31.88)	553.27	\$40.81	\$40.81	-700.37	\$40.81	553.27
\$112.41)	494.26	\$90.42	\$90.42	-614.45	\$90.42	494.26
\$112.40)	494.22	\$90.42	\$90.42	-614.40	\$90.42	494.22
(\$52.07)	319.24	\$23.55	\$23.55	-434.80	\$23.55	319.24
(\$92.06)	319.17	\$23.54	\$23.54	-434.69	\$23.54	319.17
(\$15.76)	103.23	\$4.65	\$4.65	-349.79	\$4.65	103.23
(\$15.76)	103.23	\$4.65	\$4.65	-349.79	\$4.65	103.23
(\$14.46)	41.86	\$5.09	\$5.09	-119.01	\$5.09	41.86
(\$14.46)	41.86	\$5.09	\$5.09	-119.01	\$5.09	41.86
(\$13.76)	31.19	\$3.79	\$3.79	-101.92	\$3.79	31.19
(\$13.76)	31.19	\$3.79	\$3.79	-101.92	\$3.79	31.19
(\$12.98)	35.42	\$4.51	\$4.51	-67.25	\$4.51	35.42
(\$12.98)	35.42	\$4.51	\$4.51	-67.25	\$4.51	35.42
(\$12.98)	35.42	\$4.51	\$4.51	-67.25	\$4.51	35.42
(\$12.98)	35.42	\$4.51	\$4.51	-67.25	\$4.51	35.42
(\$17.98)	30.14	\$8.12	\$8.12	-66.72	\$8.12	30.14
(\$17.98)	30.14	\$8.12	\$8.12	-66.72	\$8.12	30.14
(\$6.40)	-36.63	(\$4.45)	(\$4.45)	-52.70	(\$4.45)	-36.63
(\$6.40)	-36.63	(\$4.45)	(\$4.45)	-52.70	(\$4.45)	-36.63
(\$5.64)	-27.90	(\$3.55)	(\$3.55)	-44.26	(\$3.55)	-27.90
(\$5.64)	-27.90	(\$3.55)	(\$3.55)	-44.26	(\$3.55)	-27.90



Non-plaatsen brengen het individu in een bevreemdende verhouding met zichzelf. Het *ik* roept vragen op: Wie ben ik? Wat ben ik? Waar ben ik? In de non-plaats vindt men geen antwoorden op deze vragen. De non-plaats biedt enkel toegang tot de onschuldige. Identiteitscontroles aan de in- en/of uitgang creëren individualisatie als een recht op anonimiteit. In de non-plaats wordt de persoonlijkheid van een klant gereduceerd tot een regeltje in een databank met bijhorend nummer. De bezoeker van de non-plaats geeft zich over aan de situatie en kan genieten van het verlies van diens identiteit. De universaliteit van non-plaatsen over de gehele wereld creëert een vervreemde houding tot het *ergens zijn*. Het Shell-tankstation in Uruguay ziet er hetzelfde uit en werkt ook op exact dezelfde manier als het pompstation om de hoek. Terwijl de antropologische plaats gevormd wordt door individuele identiteit, taalbarrières, lokale referenties en ongeschreven regels wordt de non-plaats georganiseerd door anonimiteit, uniforme pictogrammen en internationale conventies. Wie de Lidl van het naburige dorp binnengaat komt in diezelfde terecht van 3000 km verderop. Men wordt losgetrokken uit zijn omgeving en verliest zijn identiteit, wat niet gebeurt wanneer men een lokale kruidenier binnenstapt. Anderzijds kan een vreemdeling die verdwaald is in een vreemd land zich net thuis voelen in de anonimiteit van snelwegen, tankstations, grote winkels of hotelketens; voor hem of haar is het logo van een oliebedrijf een geruststellend landmark en betekent het bezoek aan de Lidl een trip naar huis.

C AREA OF A TRIANGLE WITH A STANDARD SQUARE ROOT FUNCTION
 C INPUT - CARD READER UNIT 5, INTEGER INPUT
 C OUTPUT - LINE PRINTER UNIT 6, REAL OUTPUT
 DISPLAY ERROR OUTPUT CODE 1 IN JOB CONTROL LISTING
 INPUT TAPE 5, 501, IA, IB, IC
 (5)
 NOT BE NEGATIVE
 THE SUM OF TWO SIDES OF A TRIANGLE
 ON THE THIRD SIDE, SOME OF IT, THAT TOO



id	release year	length	replacement cost
119	2006	159	29.99
120	2006	172	29.99
121	2006	142	29.99
122	2006	165	29.99
123	2006	179	29.99
124	2006	149	29.99
125	2006	153	29.99
126	2006	158	29.99
127	2006	159	29.99
128	2006	156	29.99
129	2006	181	29.99
130	2006	124	29.99
131	2006	112	29.99
132	2006	135	29.99
133	2006	163	29.99
134	2006	145	29.99
135	2006	157	29.99
136	2006	142	29.99
137	2006	163	29.99
138	2006	147	29.99
139	2006	139	29.99
140	2006	143	29.99
141	2006	173	29.99

In de non-plaats vindt er een invasie plaats waarin woorden en tekst de ruimte overnemen. De link tussen individuen en hun omgeving in de non-plaats wordt gevestigd door middel van woorden en/of teksten die steeds van voorschrijvende, verbiedende of informatieve aard zijn. Soms krijgen deze vorm in gecodificeerde diagrammen, soms in gewone taal. Het individu die zich in de non-plaats bevindt, wordt voorondersteld enkel te communiceren of interactie te hebben met deze woorden en teksten - die hun oorsprong vinden in morele instanties en instituties. Met andere individuen heeft de bezoeker geen interactie: de stilzwijgende kassier is hiervan het sprekende voorbeeld. De tijdelijke taal, symboliek en relaties in de antropologische plaats worden in de non-plaats overgenomen door ruimtelijke taal, codes en gedragsregels.

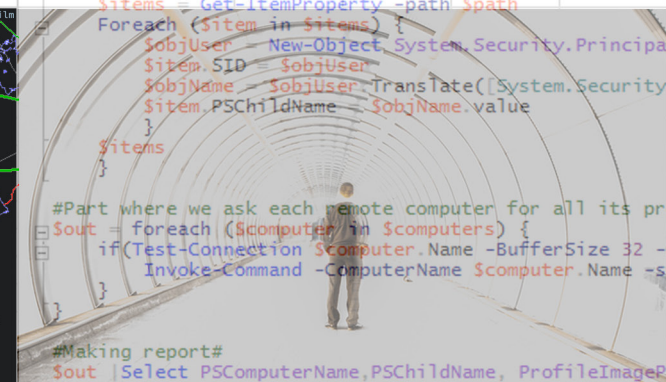
```
##(Optional)If you want to skip errors#
$ErrorActionPreference= 'silentlycontinue'
#Target computer name (you can leave = if you want to browse through your whole AD)#
$Name = ""
#Report Output path#:
$OutPath = "C:\Temp\Comp-Users.csv"

#Listing All computers in AD (or you can make your own list instead of it)#
$computers = Get-ADComputer -Filter {Name -like $Name} -Property * | Select-Object Name

#Script to get all profiles on PC#
$script = {
    $path = 'Registry::HKey_Local_Machine\Software\Microsoft\Windows NT\CurrentVersion\ProfileList\'
    $items = Get-ItemProperty -path $path
    Foreach ($item in $items) {
        $objUser = New-Object System.Security.Principal.SecurityIdentifier($item.SID)
        $item.SID = $objUser
        $objName = $objUser.Translate([System.Security.Principal.NTAccount])
        $item.PSChildName = $objName.value
    }
    $items
}

#Part where we ask each remote computer for all its profiles
$Out = foreach ($computer in $computers) {
    if(Test-Connection $computer.Name -BufferSize 32 -Count 1) {
        Invoke-Command -ComputerName $computer.Name -script $script
    }
}

#Making report#
$Out | Select PSComputerName,PSChildName, ProfileImagePath
```



KERMIS

Ooit was het idee dat men de mogelijkheid had om met de auto te kunnen rijden en te gaan een staan waar men wil, bevrijdend. Sinds het moment dat de auto gedemocratiseerd werd, was de vrijheid die de auto met zich meebracht het voornaamste overtuigingsmiddel om er een te kopen. Echter, wanneer men tegenwoordig in de auto zit en zich op de openbare weg begeeft, is dat gevoel van vrijheid soms ver te zoeken. Verbodsborden, gebodsborden, snelheidsbependingen en allerhande regels die aan de automobilist worden opgelegd perken diens vrijheid op verschillende wijzen in: men kan niet zomaar doen wat men wil op de weg, als men de verkeersnormen niet volgt wordt men hiervoor bestraft. De automobilist voelt zich bekneeld in zijn doen en laten en is uit op verlossing.

Wanneer men stopt aan het tankstation en uit de wagen stapt is de verleiding groot. Hier vertelt niemand me wat ik hier wel of niet moet doen; hier kan alles.



Wat aangeboden wordt in tankstations, en de manier waarop, speelt sterk in op dit verlangen. Er komt een soort mini-kermis tot stand. Het hotdog- of oliebolkraam wordt vervangen door een McDonald's-restaurant. De kleine bioscopen en andere visueel prikkelende attracties worden vervangen door een uitgebreid aanbod aan media-, auto-, celebrity- en pornoboekjes. Het luna-park - waar men allerlei gokspelen kan doen - krijgt vorm in een uitgebreid aanbod aan krasbiljetten, Lotto-formulieren en Euro-millions-speltickets die u aan de kassa kan vinden: 'Selecteer een nummer en kies een sterrenbeeld naar keuze. Voor slechts 1 euro 50 wordt u morgen misschien wakker als miljonair!'. Voor kinderen zijn er soms zelfs mini-attracties, waarbij een bewegend paard, raceauto of trein hun meetrekt naar de bestemming van hun dromen. Volwassenen die uit zijn op een adrenaline-kick kunnen een attractie maken van hun voertuig door ermee op de parking of een rondpunt te gaan driften. De activiteiten die hier plaatsvinden zijn gericht op de overdrijving, het zelfverlies en de losbandigheid; niet op het subtiele, het persoonlijke of het intieme. De hele setting heeft, door zijn commerciële beweegredenen, een grote attractie-waarde die volledig gericht is op entertainment, net zoals een kermis. Deze mini-kermis is gericht op het anonieme individu, niet op de feestelijke massa van vrienden en familie.



Wanneer men zich aan de kermis overgeeft, doet men dingen die men normaal gezien niet zou doen. De kermis slaagt erin de losbandige adrenalinejunkie los te maken in de rustige huisvader, het tankstation slaagt erin de uitgelaten consumptiefreak los te maken in de beheerste automobilist. Kinderen zijn verzot op de kermis, zij hebben geen geweten die hen belemmert om zich onbezonnen over te geven aan de goedkope trucks van entertainment en consumptie. Volwassenen moeten over een drempel heen: zij geven toe aan hun driften en lusten die ze in normale omstandigheden beter kunnen beheersen. Gezien het tankstationbezoek een individuele aangelegenheid is, wordt men gemakkelijker geconfronteerd met die toegeving dan bij een gezamenlijk bezoek aan de kermis. Wanneer men alleen aan de kassa staat met 2 Snickers-repen, 1 liter Coca-Cola en een pak Bifi-worsten, dan zal dit steeds aanvoelen als een zonde.

Maar langs de weg wordt dit consumptiegedrag aanvaard: iedereen laat zich er af en toe wel eens voor vallen en er is tenslotte geen andere keuze. Men moet zich wel overgeven aan de reclame, de junkfood en andere sensatiegerichte producten; een Vegan-restaurant of een Fairtrade-winkeltje zal men nooit vinden naast het tankstation, tenzij ze als normaliteit gevierd zullen worden. Samen met de grote olieproducenten hebben de multinationals van de fastfoodketens, sigaretten, alcoholische dranken, loterijen... een monopolie op het wegennetwerk waardoor er een koopcultuur heerst die vergelijkbaar is met die op de kermis. In beide gevallen wordt er ingespeeld op vluchtigheid: je bent maar kort in het tankstation, de kermis is maar enkele dagen in het dorp. De tijdelijkheid van het evenement brengt een bepaalde grenzeloosheid met zich mee, zowel in het gedrag en mentaliteit van de gebruikers als in de vormtaal waarin hun architectuur wordt gematerialiseerd.



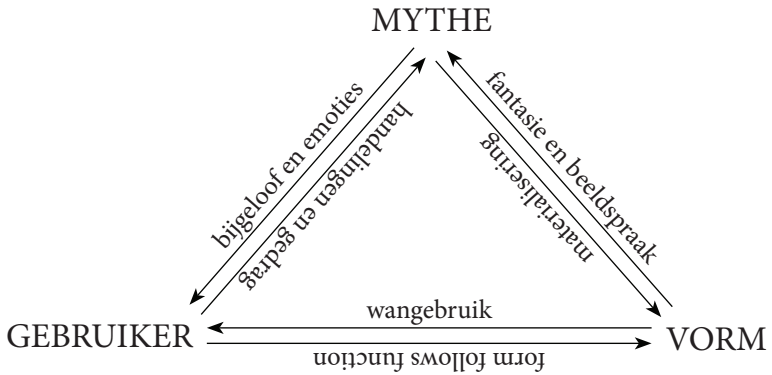
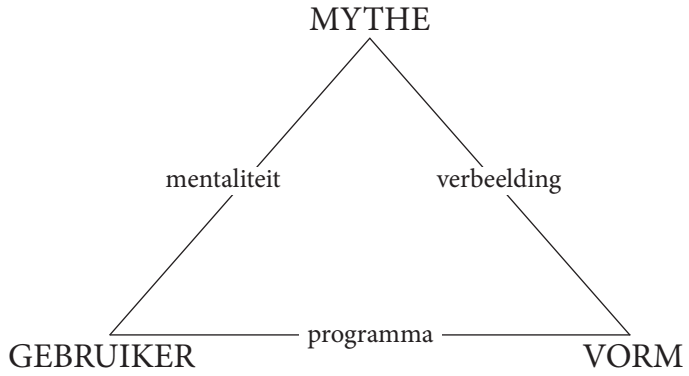
BAGDAD CAFE - PERCY ADLON
BLACK MIRROR, BLACK MUSEUM - COLM McCARTHY
NO COUNTRY FOR OLD MEN - JOEL & ETHAN COEN
OSSESSIONE - LUCHINO VISCONTI
PARIS, TEXAS - WES WENDERS
PSYCHO - ALFRED HITCHCOCK
ROGOPAG, IL POLLO RUSPANTE - UGO GREGORETTI
THE HILLS HAVE EYES - WES CRAVEN
TWIN PEAKS, THE RETURN PART 8 - DAVID LYNCH

VERHAAL, PERSONAAL

GE EN DECOR



Edward Hopper, *Gas* (1940). olie op doek



Drieklank

Verhalen, dromen en ervaringen laden plekken op met verwachtingen en gevoelens die de bakermat zijn voor de verschillende mythes die zich op een plek enten. Mythes kan men bundelen tot de mythologie van een plek. Deze manifesteert zich in het geheugen van ieder individueel persoon, maar zit ook op de dimensie van het collectief. De ervaring van een enkele persoon is geen mythe te noemen, maar een mythe kan door haar gevoelsmatige karakter nooit een objectieve waarheid zijn. De mythe is een levensles waar iedereen zich in kan vinden, maar individueel ontdekt moet worden om hem echt te kunnen vatten. Een mythe is een laag van verhaal en verbeelding die wordt geconcretiseerd in het gedrag van de gebruiker en gematerialiseerd in de vorm. Op deze manier dringt de mythe het leven en de architectuur binnen. De verhalen beïnvloeden hoe we ons gedragen alsook hoe we de plek vorm zullen geven; gedrag en vorm beïnvloeden op hun beurt de mythologie.

Onder *vorm* verstaan we de fysieke verschijningsvorm van de plek binnen een bepaalde conditie. De vorm bestaat uit kleur, tekens, afstanden, afmetingen, verhoudingen en materialiteit: alles wat zintuiglijk waar te nemen is. Het is een empirische werkelijkheid die niet verder in vraag hoeft te worden gesteld, de vorm is hoe hij aan de mens verschijnt (ook al zal de waarneming altijd afhankelijk zijn van de waarnemer). Hierdoor kan de vorm, aan de hand van meetinstrumenten, wetenschappelijk benaderd worden. Afstanden kunnen worden gemeten, kleuren krijgen een RGB-waarde en maten kunnen genomen worden. De verschillende parameters worden gevormd doorheen de tijd; dit kan als gevolg van een (natuurlijk) proces, door ontwerpbeslissingen of door toevalligheden gebeuren.

De *gebruiker* is iedere persoon (of groep personen) die op zijn eigen manier gebruik maakt van de plek. Ieder uniek individu introduceert een eigen gebruikspatroon. De gebruiker onderwerpt de plek aan geest en lichaam. Eenvoudig zou men kunnen stellen dat de geest beïnvloed wordt door mythe en het lichaam in contact

Weg-Dromen

komt met de vorm en dat het gebruik op deze manier gestuurd wordt. Echter wordt op deze manier - door de dichotomie mens-lichaam te maken - de complexiteit van het individu tenietgedaan. Iedere gebruiker brengt eigen motieven, problemen en verlangens ten tonele, alsook een specifieke fysionomie. De gebruiker is een eenheid van lichaam en gedachtestroom die tegelijk in een tastbare (de fysieke ruimte rondom zich) en ontastbare (het collectieve) ruimte terecht komt.

Mythe, gebruiker en vorm staan in constante wisselwerking met elkaar. De ontwerper ontwerpt voor de gebruiker met bepaalde mythes in het achterhoofd, de gebruiker kan de vorm gebruiken en misbruiken naargelang de mythologie die er voor hem of haar gevestigd is en evoluties in mythe wordt gestuurd door veranderende vormgeving en gebruik. Men kan de drie niet afzonderlijk beschouwen. Mythe, gebruiker en vorm resoneren in elkaar, het is deze resonantielaag die verder uitgespit zal worden.

Verbeelding

Vorm en mythe raken elkaar in de *verbeelding*. Door middel van de verbeelding is men in staat mentale beelden of gevoelens op te roepen zonder dat men deze zintuiglijk waarneemt. Een vorm kan een specifieke emotie opwekken; een emotie kan resulteren in het ontwerp van een bepaalde vorm. Het instrument van de verbeeldingskracht is de *metafoor*. Via metaforen worden plekken beladen met impliciete betekenissen die men niet had kunnen traceren door de plek te zien als louter een som van zijn delen. Metaforen verwijzen naar een diepere, meer complexe betekenis, en dit via beeldspraak die deze complexe betekenissen toegankelijk maakt.

De ontwerper kan doelbewust gebruik maken van metaforen om een bepaalde sfeer te creëren die algemeen begrepen wordt. De verbeelding is in dit verband niet gekoppeld aan de gebruiker, het gaat hier om het geheel van mythes dat in wisselwerking staat met een rijkheid aan vormen, los van de persoonlijke interventie van de gebruiker. De associaties die hier van tel zijn zouden we associaties van het collectieve geheugen kunnen noemen: bepaalde vormen roepen bij iedereen dezelfde associaties op. De Duitse architect Oswald Mathias Ungers zag het belang in van dit verbeeldend denken in architectuurontwerp en stelde het tegenover het wetenschappelijk denken, dat volgens hem altijd ontoereikend zal blijven. Het geheel is meer dan de som van zijn delen, de ontwerper kan via metaforen de dimensie van de mythe trachten te materialiseren.

Drieklank

Vormen roepen fantasie en beeldspraak op. Het brein zoekt naar vergelijkingen in vorm, gevoel of herinnering. De verbeeldingskracht kan overweldigend onverwacht uit de hoek komen; zo kan een beeld doen denken aan een film of gebeurtenis waar men al jaren niet meer heeft bij stilgestaan. Verbeeldingskracht is iets persoonlijks, maar toch kan goede beeldspraak ervoor zorgen dat het gevoel opgewekt door een bepaalde vorm algemeen herkenbaar wordt. Zo beschreef Robert Smithson zijn bezoek aan Hotel Palenque in 1969 aan de hand van talloze metaforen, die niet alleen een blik bieden in het hoofd en referentiekader van Smithson zelf, maar ook bij iedere lezer eigen associaties losmaken. Hij beschrijft een vorm aan de hand van metaforen en raakt zo aan de mythische dimensie van de plek: *“Also this pool becomes something like a kind of pen for iguanas scamering all around. I just like it. It is really bluntly made and it calls up all the fears and dreads of the ancient Mayan culture, human sacrifice and mass slaughter”* (Smithson, 1969, p. 6)

Mentaliteit

Een combinatie van persoonlijke ervaring en gemeenschappelijke cultuurgebonden waarden en normen zal het individu een bepaalde *mentaliteit* of ingesteldheid geven. Persoonlijke ervaringen kunnen direct (de persoon heeft dit effectief zelf meegeemaakt) of indirect zijn (hij of zij kwam ermee in contact via andere media zoals film, kunst en literatuur); maatschappij gebonden waarden en normen vestigen zich in het collectieve geheugen. De mentaliteit van het individu zorgt ervoor dat de gebruiker een bepaalde positie inneemt opzichte van de bestaande mythes; sommige verhalen zullen hem of haar aanspreken, aan andere heeft de gebruiker net geen boodschap. Zo bouwt ieder voor zich een persoonlijk referentiekader op. Het doen en laten van een persoon wordt sterk beïnvloed door dit referentiekader en de emoties, connotaties en bijgeloof die ermee gepaard gaan. Naast de bewuste normen en waarden die een persoon tracht te hanteren, is er ook een onderbewuste dimensie aan de mentaliteit: het *instinct*. Wanneer het erop aankomt zal een individu zich misschien meer laten leiden door innerlijke driften dan door regels die hij of zij zichzelf heeft opgelegd.

Het doen en laten van de gebruiker kent op zijn beurt ook gevolg in de mythe. De gebruiker heeft door zijn gedrag invloed op niet alleen de eigen mentaliteit, maar ook die van de medemens en zal hij of zij op die manier de mythologie van een plek mee uitmaken. Wanneer genoeg mensen een televisie in hun woonkamer zetten zal de televisie stevast verbonden zijn met de mythologie van de Vlaamse

Weg-Dromen

living. Ook een verandering in het ethos van een cultuur zal grote invloeden hebben op de mythologie.

Programma

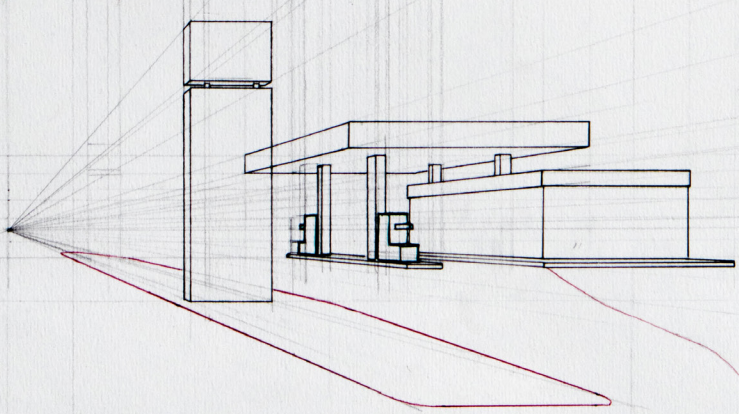
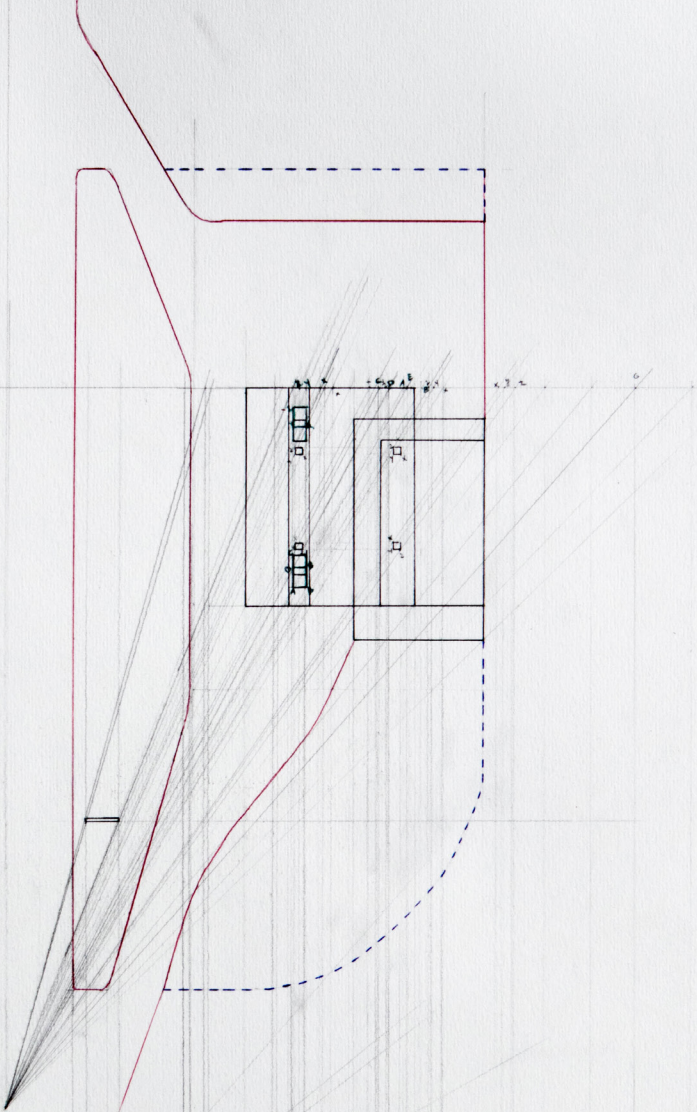
De relatie tussen gebruiker en vorm kan worden uitgedrukt in *programma*. De vorm wordt bepaald door wat het programma voorschrijft, datgene wat er moet kunnen gebeuren, en dus, datgene waar de gebruiker nood aan heeft. Het tankstation wordt voorzien van een luifel zodanig dat de gebruiker niet in de regen hoeft te tanken; de voordeur is aangeduid met een gekleurde markering zodat men weet waar men moet zijn zonder dat de deur breder gemaakt hoeft te worden; een tankstation langs de autostrade wordt voorzien van een lange oprijlaan zodat de snelheid gematigd kan worden. De vorm is een veruitwendiging van het programma dat opgelegd wordt door de gebruiker: form follows function. Het gebruik wordt op zijn beurt ook beïnvloed door het programma dat de vorm er mogelijk maakt, zo zal de gebruiker naar een bepaalde plek geleid worden indien de vorm hem of haar in die richting stuurt. Maar de vorm kan ook alternatief gebruik toelaten: een goed georiënteerd muurtje kan een uitnodiging zijn om tegen te gaan zitten. Alternatief, en soms zelfs parasitair, gebruik ontsnapt aan de grip van de ontwerper. De vorm krijgt een leven op zich en wordt toegeëigend door de individuele gebruiker.

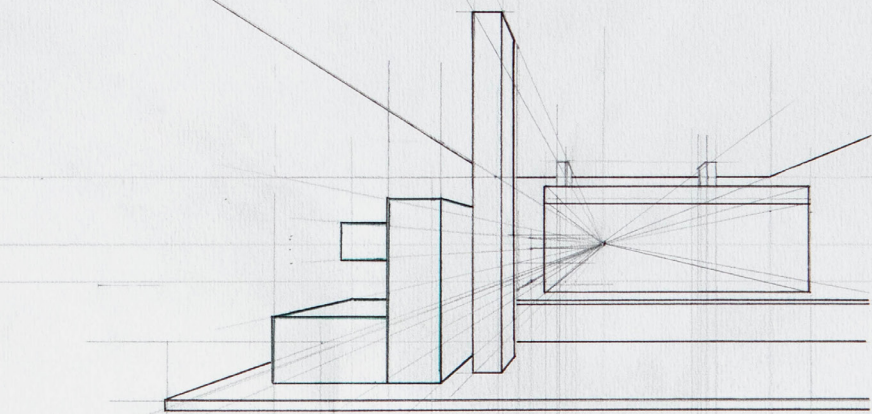
Drieklank

Geschiedenis en systeem

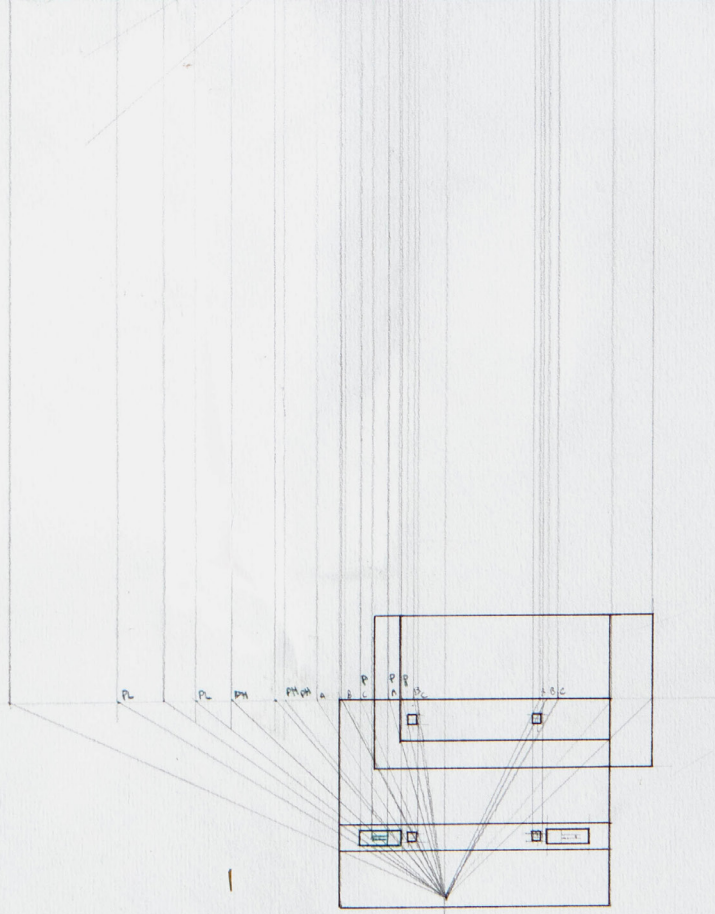
Het is belangrijk in gedachten te houden dat zowel vorm, gebruiker en mythe als verbeelding, mentaliteit en programma geen statische begrippen zijn. Ze zijn constant in beweging en transformeren doorheen tijd en ruimte. De gebruiker vandaag is niet meer te vergelijken met deze van twee decennia geleden, maar kan diens invloeden wel nog steeds voelen. De mythologie die rond Noord-Amerikaanse tankstations hangt verschilt sterk van deze in een Zuid-Amerikaans land, maar er kunnen wel verhalen zijn overgewaaid. Het is aanlokkelijk te praten over dé vorm, dé gebruiker en dé mythe, echter is het gevaarlijk de inhoud van deze termen te bevriezen in tijd en ruimte. Vormen hebben oorsprongsredenen, gebruikers hebben een verleden en mythes kennen hun eigen evoluties. Vroegere betekenissen verdwijnen niet, maar resoneren mee. Geschiedenis lostrekken van de drie pijlers en de relatie tussenin zou betekenen dat het geheel gestript wordt van een belangrijke betekenislaag. Het verleden vormt een bron van inspiratie en kennis waaruit onvermijdelijk geput wordt bij iedere associatie. Geschiedenis kan toegevoegd worden aan het schema als een overkoepelend begrip waaraan de driehoekstructuur constant onderhevig is. De relatie met mythe, vorm en gebruiker is minder oorzakelijk, maar kan gezien worden als een invloedssfeer waarbinnen de drie begrippen zich bewegen.

Ook wordt de drieklank onderworpen aan het systeem waarbinnen het zich bevindt. Het systeem kent een doel en orde en werkt als een grid van conventies waarbinnen men zich kan bewegen. Er wordt een set van regels opgelegd die enerzijds beperkend zijn, maar anderzijds doelmatigheid impliceren. Systemen zijn cumulatief, zo heeft het rijkhuis simultaan een rol binnen de morfologie van de (rand)stad als binnen het overkoepelende woningbeleid in het algemeen. De netwerkruimte kan gezien worden als de overkoepelende logica waarbinnen het tankstation zich bevindt. Het legt een duidelijk doel op, namelijk de snelle verplaatsing van lichamen doormiddel van lijnen en knopen. Dit doel gaat gepaard met een distinctieve taal en bijhorende regels. Een systeem kan eenduidig of zelfs lineair zijn, maar hoeft dit niet te zijn, zo kan ook geschiedenis gezien worden als een systeem waarbinnen architectuur geplaatst wordt. Het gevaar bestaat erin, tijdens een zoektocht naar historische continuïteit, geschiedenis te willen herleiden tot een rechtlijnig verband. Vele systemen zijn echter complexe constellaties van verschillende regimes en invloedssferen, sterk afhankelijk van de willekeur en het toeval.





HR
GR



PV

DE VORM



Ed Ruscha, *Standard* (1966). zeefdruk

Vorm

Begin de jaren '20 kwam het tankstation naar voor als nieuw ontwerpvoorbeeld. Steeds meer auto's verschenen in het straatbeeld, en de verkoop van benzine in drogisterijen volstond niet meer. Er was nood aan een nieuw gebouwtype waar grote hoeveelheden benzine konden worden opgeslagen en gedistribueerd. De complexiteit van het nieuwe ontwerpvoorbeeld stelde zich op twee niveaus. Enerzijds moest het tankstation ook een plek krijgen in de leefwereld van de bevolking die toen nog voornamelijk beroep deed op paard en kar, fiets en trein om zich te verplaatsen. Het introduceren van een nieuw, modern programma in een maatschappij met reeds gevestigde waarden en normen is niet evident. Men kan pogen in te spelen op het collectief geheugen door vormelijke associaties te maken naar wat al gekend is. Zo werden er tankstations ontworpen die vormelijk refereren naar het huis of de tempel, typologieën die wel al een plek hadden gekregen binnen de normaliteit. Vroege tankstations kenden nog geen conventies en kregen daardoor uiteenlopende speciale verschijningsvormen.

De tweede complexiteit zit op het niveau van het gebruik: hoe ontwerpt men een gebouw waar de auto op een zo efficiënt en aangenaam mogelijke manier een volle tank kan verkrijgen? Het drive-in concept, waar de wagen vanop de straat toegang heeft tot een pomp die rechtstreeks is aangesloten op de (ondergrondse) benzinetank. De pompen kregen een luifeltje om de gebruiker te beschermen tegen weersomstandigheden en een bord dat enerzijds het tankstation aankondigde en anderzijds de prijzen per liter te lezen gaf. Een winkeltje werd toegevoegd om de verkoop van auto-gerelateerde goederen mogelijk te maken, dit verhoogde de winstmarge van het tankstation aanzienlijk. De pomp, de luifel, het bord en het bijgebouwtje: alle onderdelen leken hun plaats gevonden te hebben. Dit format was, mits kleine aanpassingen, toepasbaar op vrijwel iedere site. En dsoormiddel van prefabricatietechnieken duurde het niet lang voor oliemaatschappijen gelijkaardige tankstations in grote getalen neerpoten.

Weg-Dromen

Eens het functionele en financiële optimum gevonden werden, leek de verschijningsvorm enigszins vast te liggen. Het tankstation heeft ondertussen een plek gekregen in het leven van alledag, het staal en beton voelen niet meer vervreemdend aan. Toch blijft het een populair onderwerp voor vormelijk experiment. Private eigenaars geven een eigen twist aan het gebouwtje, grote merken die zich willen onderscheiden langsheen de snelweg wedijveren om de meest extravagante luifel. De vorm van het tankstation is uitermate herkenbaar en toch zeer specifiek, een functioneel geoliede machine en een vormelijk schouwspel beladen met mythe.

Vorm wordt bepaald door mythe, via de verbeelding, en door gebruiker, via de het programma. Hans Hollein beschrijft op interessante wijze hoe de vorm van een brood in verband staat met zowel gebruik als met mythe: *“Gebruiksaspecten spelen ook een essentiële rol bij het product Brood, maar de productie, de opslag en de consumptie van dit voedsel is zo nauw verweven met de algemene culturele condities dat een puur functionele verklaring nooit kan volstaan. De vorm van een homp brood is zodanig verbonden met een levenswijze, met de mythes en symbolen van een cultuur.”* (Hollein & Taylor, 1989, p.51) Door iets vorm te geven, speelt men onvermijdelijk in op het mythische karakter van de plek. Een bepaald ontwerp kan inspelen op de fantasie en het geheugen, door vormelijke en zintuiglijke metaforen, en daardoor een specifieke sfeer nastreven.

Het programma, datgene wat gebruik oplegt aan de vorm, kent twee motieven. Het eerste is van dwingende aard, dat wat noodzakelijk is. Er worden een reeks handelingen vooropgesteld die de vorm moet kunnen faciliteren. Zo wordt bijvoorbeeld de pomp ontworpen met de ergonomie van het tanken in het achterhoofd. In essentie is het tankstation een winkel, het ontwerp wordt daardoor ook onderworpen aan een commerciële agenda. Vrolijke kleuren, opvallende signalen en herkenbare mascottes moeten de verkoopcijfers hooghouden.

In wat volgt zal geanalyseerd worden welke factoren, in programma en in verbeelding, de vorm beïnvloeden. Dit wordt onderdeel per onderdeel gedaan om de bestaande relaties diep uit te kunnen spitten.



Ed Ruscha, *Standard Study #3* (1963). tempera en inkt op papier

Luifel

De luifel is een van de meest typerende onderdelen van het tankstation. Het grote, opvallende afdak is geboren uit de noodzaak beschutting te bieden aan de tankende reiziger. Ook de maatvoering en vormgeving vertrekt vanuit praktische overwegingen: een horizontaal vlak, wordt op een hoogte in de lucht gehouden door middel van kolommen. Het voornaamste is dat de luifel beschermt tegen zon en regen. Door dit eenvoudig doel laat de luifel, wanneer de rest van het tankstation niet meer functioneel is, ook alternatief gebruik toe. Meestal gaat het over het stockeren van gebruiksvoorwerpen, afgedankt materiaal of verkoopwaar, maar het kan even goed een plek worden om een tafeltje te zetten en een overdekt terras te maken.

De hoogte van de luifel moet groot genoeg zijn om de grootste vrachtwagens eronder te kunnen laten rijden, maar niet hoger zodat de luifel kan blijven beschermen tegen weer en wind. Door zijn afmetingen is de luifel goed zichtbaar wanneer men het nadert vanop afstand aan een hoge snelheid. Het werkt als een billboard aan de kant van de weg. Voor de oliemaatschappij betekent de luifel een kans om zich te profileren als merk door gebruik te maken van kenmerkende kleuren en logo's. Er worden vrolijke, in het oog springende kleuren gekozen die inspelen op de gemoedstoestand van de consument, maar ook direct duidelijk maken welke oliemaatschappij het betreft. Iedereen weet dat een luifel met gele en rode streep er een van Shell is. De horizontale band met 4 kolommen is ondertussen een icoon op zich geworden. Zelfs op tankstations zonder luifel wordt de horizontale band aangebracht, zo is het programma direct duidelijk.

De eigenaar kan er ook voor kiezen om zich net te onderscheiden van de rest door het ontwerpen van een unieke vorm, in plaats van gebruik te maken van het herkenbare format. Door zijn schaal en vrijblijvend programma - enkel het bieden van beschutting - blijkt de luifel het ideale onderdeel voor vormelijk experiment. Vaak wordt ervoor gekozen de luifel extra hoog te maken door middel van een extra verticaal element; op deze manier wordt ook de verticaliteit van de stopplek

Weg-Dromen

geaccentueerd. Men breekt de voortdurende horizontale beweging, om een moment van pauze te kunnen scheppen. Een opvallende luifel is ook een geliefd architecturaal object om een staaltje ingenieurskunst te demonstreren en zo het moderne imago van het tankstation hoog te houden. Door het gebruik van moderne materialen wordt het vertrouwen van de consument in het product versterkt. Nieuwe, moderne constructies roepen het gevoel van kwaliteit op, zo waren vroege tankstations bijvoorbeeld een gelegenheid om de mogelijkheden van beton te tonen. Moderne exemplaren zijn vaak een schouwspel van glas en staal; materialen die nieuwheid uitstralen. De nieuwheidswaarde, een term geïntroduceerd door Alois Riegl, is de waarde van een object die voortkomt uit volledige gaafheid van het nieuw-zijn, het is een elementaire waarde die zintuiglijk en universeel wordt waargenomen, het spreekt dus tot iedereen. Toch heeft het gebruiken van moderne technieken en materialen vandaag niet meer hetzelfde effect als 50 jaar geleden. We hebben moeite te geloven in het moderne en vooruitstrevende imago van de petroleummaatschappij, nu we dagelijks geconfronteerd worden met de keerzijde van de medaille.

De ruimtebeleving die men heeft wanneer men beschut is onder de luifel, is fundamenteel anders dan wanneer men onder een open hemel staat. Het zijn namelijk de grenzen die een ruimte tastbaar maken, zonder grenzen bevindt men zich in een eindeloze uitgestrekte vlakte. Experimenteren met de luifel betekent dus ook experimenteren met de ruimte eronder. Een bolvormig dak, zoals het ontwerp van 51N4E in Albanië, streeft naar een geborgen gevoel, terwijl een uitgestrekt plat dak net zorgt voor een gevoel van plaatseloosheid. Een luifel gemaakt van doorschijnende lichtblauwe golfplaten zorgt op een zonnige dag voor een feeëriek ervaring, een zwaar betonnen dak zorgt voor harde schaduwen en koele lucht.

Het element kan op schaal van de vrachtwagen voor moeilijkheden zorgen, aangezien andere elementen van het tankstation, in het bijzonder de cabine, net gemaakt zijn op mensmaat. Er wordt een schaalsprong gemaakt tussen voertuig en lichaam. Omgaan met deze schaalsprong blijkt geen eenvoudige opgave te zijn. Meestal worden luifel en cabine volledig van elkaar losgetrokken en probeert men deze samen te houden door middel van visuele imitaties. Vaak wordt de rand van de luifel overgenomen als disproportionele kroonlijst voor het bijgebouw. Een andere oplossing kan zijn om de twee fysiek te verbinden met elkaar. Een type-oplossing die zeer vaak gebruikt wordt bestaat in het verbinden van beide beschutte ruimtes door middel van een doorzichtige gebogen golfplaat. Deze poogt een neutrale toevoeging te zijn die noch visuele aansluiting zoekt met de luifel, noch met het bijgebouw. Een

Vorm

andere mogelijkheid om met het schaalverschil om te gaan is het bijgebouwtje te verschalen, zodat deze de maat van de luifel aanneemt. De luifel en het gebouwtje functioneren dan als een geheel.

Er komen veel ontwerpvragestukken samen in de luifel. Doordat de vormgeving van de luifel een groot effect heeft op zowel het uitzicht als de beleving van het tankstation, is de luifel tegelijkertijd het meest kenmerkende, maar ook het element waarop de meeste variaties bestaan.



51N4E, Europetrol Gas Station, 2005, Albanë

Weg-Dromen



Vorm



Eric Tabuchi, Twentysix Recycled Gasoline Stations, 2010



Weg-Dromen



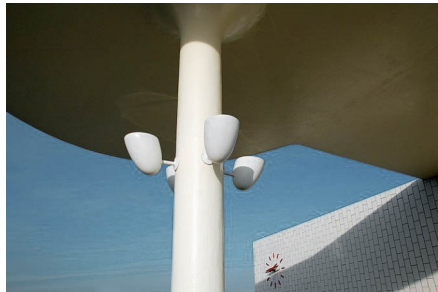
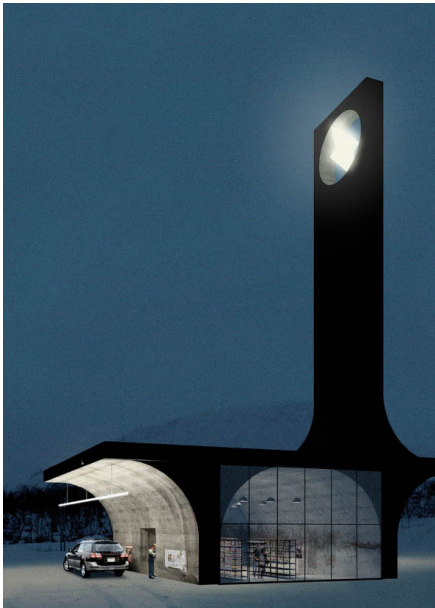
Vorm



Weg-Dromen



Arne Jacobsen, Skovshoved Petrol Station, Denmark, 1936



Matthias Dahlberg, Robin Krasse, Karl Lagerqvist.
Wedstrijdontwerp 'Iceland Trekking Cabins' , 2015

Meubilair

Alles wat zich onder de luifel bevindt, staat volledig ten dienste van een ergonomische tankervaring. Reeds voor de bestuurder uitstapt, ervaart deze de efficiëntie van het meubilair. Alles staat in rijen en op een borduur verhoogd gepositioneerd zodat de wagen er makkelijk tussen kan manoeuvreren. De bestuurder kan ongestoord uitstappen: het tanken verklaart zichzelf. Het handvat bevindt zich op schouderhoogte en het scherm met prijzen en meterstanden op ooghoogte. De slang is flexibel voor degene die zich net iets te ver geparkeerd had en eens begonnen met tanken hoeft men het handvat zelfs niet ingedrukt te houden door het handige haakje dat ontworpen is om de brandstofstroom door de buis continu te houden. Na het tanken kunnen de handen proper gewreven worden aan de strategisch gepositioneerde doekjes, die ook zijn ingewerkt in het meubel. Indien het nodig moest zijn om even de voorruit te ontdoen van uiteengespatte vliegjes, staat de emmer met sponsje niet ver weg. Alles is tot in de details uitgekiemd zodat het tankstation kan functioneren als een goed geoliede machine. Zelfs al is de bediende doorheen de jaren verdwenen, de selfservice weet een gevoel van luxe te evenaren.

Zelfs in deze kleinschalige voorzieningen is de industriële efficiëntie van het tankstation te voelen. Hygiëne en orde worden hoog in het vaandel gedragen, ook al lijkt dit een onmogelijke opgave in een landschap van petroleum. De zoektocht naar hyperefficiëntie heeft ervoor gezorgd dat het meubilair perfect op maat van de mens ontworpen wordt. Het blijkt een manier om te connecteren met de fijne schaal van het menselijke lichaam, in een steriele omgeving. Elementen krijgen op die manier meer betekenis dan hun pure functionaliteit. Een borduur dient niet enkel om de pomp droog te zetten, maar ook om de mens een houvast te geven door te breken met de betonnen vlakte. Een gekleurde vuilbak wordt een referentiepunt, een uitzondering op de repetitie. Bovendien zijn de meubels veelal versierd met ornamenten. Men schildert schelpen en boompjes op benzinetanks, in een poging tegengewicht te bieden aan het staal en beton. Een metalen doos wordt afgewerkt met een fijn, gekleurd

Weg-Dromen

streepje.

Wanneer het tankstation in private handen is, en zeker wanneer het ook de woonst is van die eigenaar, wordt het nog sterker beladen met ornament. Er wordt extra zorg in gestoken die men enkel in diens eigendom zou kunnen leggen. Persoonlijk meubilair zorgt voor een unieke ervaring. Het tankstation, net zoals het huis, is leeg zonder meubilair. Stoppen aan een tankstation waar al het meubilair is weggehaald of geplunderd, brengt een bevreemdend gevoel met zich mee. Het is niet vanzelfsprekend om zich op een terrein te begeven dat door de mens gemaakt is, maar waar er geen teken van menselijke activiteit aanwezig is. Door middel van het meubilair kan de mens een impact hebben op deze starre setting. Een volle vuilnisbak of een afgescheurd doekje om de handen aan af te kuisen kunnen na een lange reis al voelen als een noodzakelijk teken van leven. Het meubilair zorgt, door zijn functionaliteit naar de mens toe, voor een fijnmazigheid op de schaal van de mens. Deze fijne korrel kan helpen om te breken met de onherbergzame netwerkrimte.



Vorm



Weg-Dromen



Poster

Al van ver ziet men het tankstation naderen. Een gekleurd verticaal bord langs de kant van de weg met bijhorende zwevende horizontale band in de verte verraden zijn aanwezigheid, ook al is men nog te ver weg om de letters op het bord of luifel te ontcijferen. Nog meer dan gebouw is het tankstation een signaal. Het functioneert als een teken langs de weg dat zijn eigen aanwezigheid aankondigt. Hoewel het tankstation een driedimensionaal object is, spreekt het maar in 1 richting: die van de gebruiker. Voorkanten worden gemaquilleerd door middel van uitnodigende kleuren en opvallende borden, de achterkant blijft onafgewerkt. Het bord aan de straat, de gekleurde band van de luifel (die soms ook herhaald wordt bovenaan de cabine) en de gekleurde pompen schreeuwen: “hier is een tankstation, stop!” Allen zijn ze niet weg te denken uit de vorm, hun specifieke vormgeving is een van de meest bepalende onderdelen voor het uitzicht van het tankstation.

De poster speelt ook een belangrijke rol in het hoofddoel van het tankstation, namelijk het verkopen van brandstof. In het oog springende kleurencombinaties moeten de klant overtuigen van de kwaliteit van het aangeboden product, alsook zorgen ze voor de herkenbaarheid van de specifieke brandstofleverancier: een klassieke marketingtechniek die inspeelt op emotie en herinnering. Het tankstation is een van de plekken waar kitsch toegestaan is, zolang het commerciële doel maar nagestreefd wordt. Er wordt rijkelijk gestrooid met beeldspraak die refereert naar de nabije omgeving - een tankstation aan de Adriatische kust krijgt een blauwe luifel met een surfboard in het logo -, of net naar een verafgelegen utopie - een tankstation in Roemenië wordt steevast vormgegeven als een Amerikaanse barn, inclusief kar met stro, talloze Americana vlaggen en een interieur dat rechtstreeks uit een Amerikaanse fastfoodketen van in de jaren '50 had kunnen komen. Al deze weelde zorgt voor een groot attractiegehalte van de plek, de gebruiker wordt overgeleverd aan een industrieel circus. Wat men verkrijgt is een intens gekleurde plek, beladen met associatie en beeldspraak, die in schril contrast staat met de soberheid van de netwerkruimte rondom.

Weg-Dromen

Het tankstation takt aan op een internationaal (verkeers-)netwerk waar universaliteit domineert. Vastgelegde tekens als verkeersborden worden nevensgeschikt aan symbolen die voortvloeien uit een commerciële wereld waarin vrij spel heerst.

De geschiedenis van het tankstation is gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan vormelijk experiment. Sinds de jaren '60 verminderde deze interesse; alle elementen leken hun meest efficiënte plek gevonden te hebben. Het tankstation heeft een vast format gekregen: een verticaal element dat de prijzen etaleert, een horizontale luifel die bescherming biedt tegen de weersomstandigheden en een bijgebouwtje waar de menselijke transacties plaatsvinden, allen voorzien van dezelfde logo's en kleur. De noodzaak om een commerciële boodschap over te brengen resulteert in een "*dominance of signs over space*" (Venturi et al., 2001, p. 9). Het zijn de tekens die spreken, niet een subtiele ruimtelijke expressie van het gebouw. Ware het als een functionele 'decorated shed' (een lege doos waarop logo's werden aangebracht) ontworpen, kan het nu geïnterpreteerd worden als een 'duck', het logo op zich: het tankstation is een zelfrefererend bouwtype geworden. De logica die tot dit format heeft geleid hoeft niet meer aanwezig te zijn: een luifel die zo hoog en smal is dat ze niet beschermt tegen regen of zon, zorgt nog steeds voor de nodige herkenbaarheid. De reclamepanelen die een horizontale gekleurde band vormen rond de luifel en het bijgebouw hoeven het verkochte product niet te promoten om de herinnering van het tankstation op de roepen.

De herkenbaarheid van het tankstation als poster is zo sterk geworden dat het geheel één oogopslag gelezen en herkend kan worden, zelfs bij hoge snelheden. 's Nachts is deze herkenbaarheid zelfs nog sterker: het gebouw verdwijnt volledig en enkel de signalen blijven over. Een gekleurd verticaal lichtvlak, horizontale streep, verlichte pompen en frisdrankautomaten zijn genoeg om de boodschap over te brengen, de architectuur zelf mag verdwijnen in de duisternis.

Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



Verharde Vlakte

Ter hoogte van het tankstation splitst de weg zich, al ware het een meander, even af, verbreedt hij in de buitenbocht, en sluit daarna weer aan. De meander neemt de vorm aan van een uitgestrekte betonnen vlakte, die onder het tankstation door loopt. Zoals bij ieder deel van de verkeersruimte worden de dimensies ervan bepaald door de mobiliteit van de wagen. Rij-lijnen worden niet onderbroken, hoeken worden afgerond, het asfalt wordt zo gaaf mogelijk uitgevoerd; men kan er probleemloos over bewegen. Het resultaat is een wrijvingsloze betonnen vlek, vervreemd van zijn context; dit is zowel het geval voor tankstations in stedelijke context, als voor diegene die zich in volle natuur bevinden. Er worden tegenstellingen gecreëerd: bebouwing vs. open ruimte; ruw vs. vlak; groen vs. grijs; natuur vs. cultuur. Op het platteland voelt het beton aan als een veilig stukje cultuur in een natuurlijke context waar de mens weinig voor het zeggen heeft. In de stad betekent het een open plek, een soort industrieel plein ten opzichte van hoogbouw. Voor de nachtelijke reiziger betekent het een stukje beschaving, omringd door onbetrouwbare bosjes. Na een lange rit doorheen niemandsland kan het beton zelfs aanvoelen als een stukje oase, een eiland van rust om de benen te strekken.

De industriële netheid van de verharde vlakte is een vereiste. Een onverharde of in verval geraakte vlakte zorgt voor wantrouwen. Is het tankstation überhaupt nog in gebruik? De omgeving voelt niet alleen onbetrouwbaar aan, ook het verkochte goed lijkt niet meer te vertrouwen. Men zal hier niet zo snel de tank komen vullen. Experiment op vlak van materialiteit in de verharde vlakte heeft een groot effect op de beleving van het tankstation. In hun Kastrati Gas Station in Albanië refereert 51N4E naar het Vlaamse dorpsplein door gebruik te maken van klinkers; opeens krijgt de vlakte een korrel. Het resultaat is een tankstation dat minder aanvoelt als een extensie van de netwerkruimte en meer als een verblijfsruimte die deel is van het stedelijk weefsel.

Weg-Dromen

Door middel van de verharde vlakte eigent de mens zich het recht toe zich op de locatie te begeven. Tegelijkertijd zorgt dezelfde uitgestrekte vlakte juist voor een gevoel van plaatseloosheid. Men heeft nood aan ijkpunten om zich te kunnen positioneren; aan lijnen en markeringen die de uitgestrekte vlakte opdelen, richting geven en vatbaar maken. *“The A&P parking lot is a current phase in the evolution of vast space since Versailles. The space that divides high-speed highway and low, sparse buildings produces no enclosure and little direction. To move through the piazza is to move between high enclosing forms. To move through this landscape is to move over vast expansive texture: the megatexture of the commercial landscape. The parking lot is the parterre of the asphalt landscape. The patterns of parking lines give direction much as the paving patterns, curbs, borders and tapis vert give direction in Versailles; grids of lamp posts substitute for obelisks, rows of urns and statues as points of identity and continuity in the vast space.”* (Venturi et al., 2001, p. 13) Zo biedt, bijvoorbeeld, de stoep - het trottoir - houvast aan de voetganger, die weet waar hij zich moet begeven en in welke richting hij verder kan. Het is ook een manier om de objecten die op de verharde vlakte komen te onderscheiden ervan: ze krijgen als het ware een sokkel om zich op te presenteren. In bijna elk tankstation staan de pompen op een verhoogde stoep. Lantaarnpalen, grasperkjes, bloembakken, borden, borduren en wegmarkeringen dienen echter nog een ander doel: ze zorgen ervoor dat de omgeving terug tactiel wordt. Men verliest zichzelf in de netwerkruimte. Dergelijke objecten werken op schaal van het lichaam. De site krijgt een vatbare schaal en wordt terug menselijk. Zo spreekt de verharde vlakte zijn eigen doel tegen. Het basisdoel van de verharde vlakte is het toegankelijk maken van de site voor voertuig en mens. Een gecontroleerde omgeving waarin men eenvoudig kan tanken en weer vertrekken. Net door zijn steriele en kale verschijning moeten er allerlei objecten ingezet worden die ervoor zorgen dat het menselijke lichaam hier niet verloren loopt.

Vorm



Weg-Dromen



Vorm



51N4E, Kastrati Gas Station, Albanië, 2010



Licht

“Once upon a time *THE DARK* was an important part of everyday (and night) life. It was the devil’s domain where witches bubbled their brew and evil spirits, Beelzebub, criminals, refugees, runaways, prisoners, racketeers, and illicit others all hung out. Where could you sulk or skulk or lurk, if you needed to do so, but in *THE DARK*? It was an ingredient vital to the working of escape mechanisms. When – in that unlit long ago – you said, “Be sure to get here before dark”, you were talking not schedule but survival” (Clay, 1994, p. 181) Het donker van vroeger, kennen we niet meer. Licht werd geassocieerd met binnen, nu is het overal. “*THE DARK* is a place where modern designers – who like to call themselves ‘place-makers’ – hardly know how to proceed, except to convert *THE DARK* into *THE LIGHT*”. (Clay, 1994, p. 182) Satellietbeelden tonen hoe de hele planeet oververzadigd is van licht, de aarde lijkt bezaaid te zijn met sterren. Vanop de aarde verbergt die overvloed aan licht net het zicht op de sterrenhemel; op vele plekken kan men de melkweg niet meer zien. Straatverlichting heeft hier een aanzienlijke bijdrage in. Talloze lantaarnpalen worden langs de weg geplaatst om de verkeersveiligheid en sociale veiligheid te verhogen. Hun regelmatige tussenafstand creëert samen met de snelheid van een voertuig een ritme langsheen het netwerk. “*the light represents the triumph of the continuous*” (Clay, 1994, p. 26)

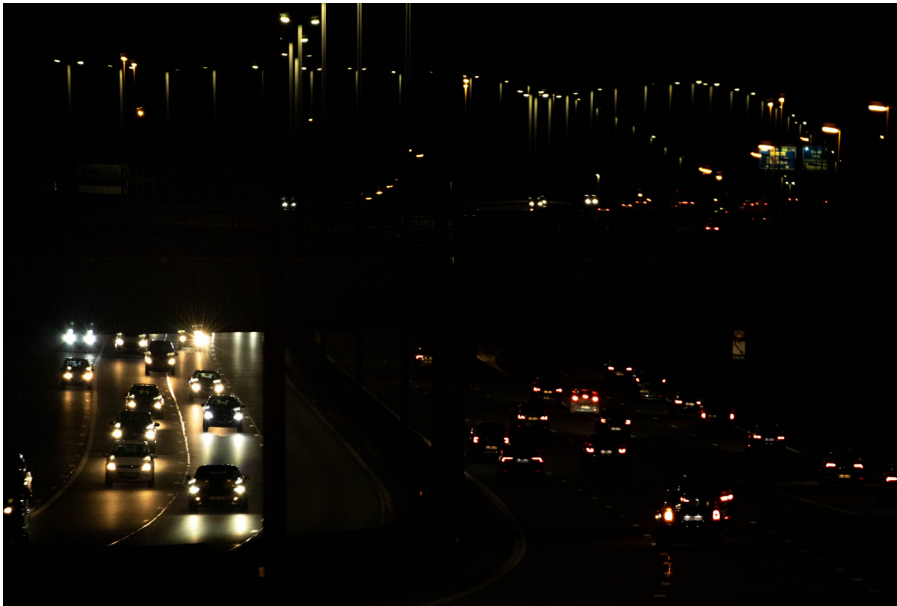
Tankstations, die doorgaans fel belicht zijn, maken een deel uit van deze continuïteit maar ze onderbreken de kadans. Een felgekleurd verlicht signaalbord langs de weg adverteert de commerciële activiteit - het licht duidt op de 24/7 service die er aangeboden wordt. De mens laat zich instinctief leiden door het licht, het licht trekt mensen aan. Aan het einde van de tunnel is er licht; waar licht is, is leven: “*Let’s go out into the light. [...] Here’s where the action is!*” (Clay, 1994, p. 26) Het licht is de oase: hoe dichter men nadert, des te feller het wordt. Een insect komt zo dicht bij de kaars totdat deze zijn vleugels verbrandt.

Onder de luifel overheerst een fel wit licht, die er voor een specifieke conditie zorgt. Het licht wordt via het plafond weerkaatst naar de grond waardoor er een

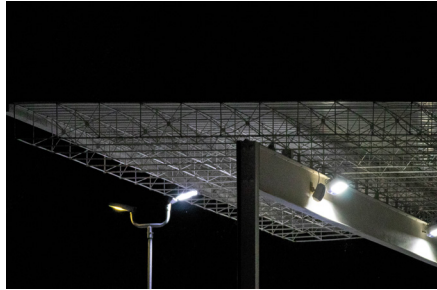
Weg-Dromen

projectievlak op de betonnen vlakte ontstaat; één gevel van het bijgebouw wordt ook opgelicht waardoor een driedimensionale verlichte buitenruimte gecreëerd wordt. De ruimte van het tanken krijgt een frame. Het witte licht maakt de dingen zichtbaar in het donker. Op die manier wordt de bruikbaarheid van het tankstation gevrijwaard, neemt het veiligheidsgevoel toe en heerst er een controle op de activiteiten die zich er plaatsvinden. De felle verlichting zorgt ervoor dat de tegenstelling tussen de veilige, verlichte, geconditioneerde zone onder de luifel en de gevaarlijke, donkere, gure omgeving errond wordt versterkt. In het donker wil men zeker niet rondlopen aan de achterkant van het tankstation.

Lichtkleuren roepen verschillende associaties op. Wit licht straalt serieusheid en strengheid uit. Geel licht roept gezelligheid en warmte op, het is de kleur van het haardvuur in de living en de kaars in de slaapkamer. Allerhande andere kleurverlichting, met name neonlampen, worden gebruikt om vermaak aan te duiden. In discotheken, casinos, bordelen en kermisattracties hangt het er vol van. Het tankstation maakt gebruik van deze associaties. Onder de luifel is het licht wit, in het reclamebord is het licht gekleurd; gele verlichting is meestal afwezig, het tankstation tracht niet gezellig te zijn.



Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Controle

Ter controle worden allerhande middelen aangewend die op gevarieerde wijze vorm krijgen. Verkeersborden en wegmarkeringen zorgen er samen met snelheidsmeters en wegpolitie voor dat het verkeerssysteem gecontroleerd blijft. Detectie-antennes en camera's vrijwaren het commerciële systeem van diefstal. Prikkel-draad, honden en uitbaters zorgen voor de controle op het terrein. Deze systemen kunnen enkel preventief werkzaam zijn indien zij in bepaalde mate aanwezig zijn: zichtbaar genoeg om op te vallen, maar niet zodanig zichtbaar dat men zich in zijn vrijheid beperkt voelt en afgeschrikt wordt. De camera's, honden en alarmen moeten opgemerkt worden door mogelijke misdadigers, waardoor zij zich bedenken voordat ze een wandaad begaan. De preventieve werking van deze middelen onthult meestal ook hun 'curatieve' werking. Wat als men toch een misdaad begaat? De hond zal je bijten, de uitbater zal naar je roepen, de camera zal je identiteit vastleggen, het alarm zal afgaan en een hels kabaal maken.

Controleapparaten krijgen vorm naargelang de controlerende instantie: er zijn twee groepen te onderscheiden. Enerzijds zijn er onpersoonlijke, ontastbare systemen die van buitenaf komen. Voornamelijk zijn het de grootschalige of publieke instanties die gebruik maken van camera's, verkeersborden en elektronische registratiesystemen om controle te houden. Deze apparaten hebben weinig impact op de vorm of de mens en staan op aanzienlijke afstand van het menselijke en het lichaam.

Anderzijds wenden private instanties, met name deze van kleine schaal, zich eerder tot concrete, grijpbare tactiele middelen die een nauwere relatie hebben met het menselijke. Een kwaad kijkende uitbater, een blaffende hond die zijn tanden toont en een roestige prikkeldraad spelen rechtstreeks in op de menselijke zintuigen en emoties. Hun vorm onderscheidt zich duidelijk van de camera's en alarmen gemaakt uit plastic of metaal die tot de hiervoor beschreven categorie behoren.

Weg-Dromen

Hoewel hun invloed op de sfeer in hun omgeving groot is, nemen controle-apparaten in het algemeen kleine afmetingen aan en hebben ze een inferieure positie in de totale vorm. Wat wel opmerkelijk is, is het belang van hun positionering. De apparaten komen nauwelijks in een compositie terecht, hun positie is steeds strategisch gekozen: camera's hangen onder de luifel, een hond ligt buiten aan de deur, een alarmsysteem staat aan de uitgang. Het midden houdend tussen curatie en preventie, dienen de apparaten ook te zweven tussen zien en gezien worden. Hierdoor krijgen bijvoorbeeld securitycamera's steeds opmerkelijke posities. Wanneer men een camera ziet hangen zal men zich soms betrappt voelen, maar tegelijkertijd zal het vaak aanvoelen alsof men de camera betrappt heeft.

Controle leidt steeds tot gemengde gevoelens: enerzijds scheidt het vertrouwen, anderzijds duidt het op wantrouwen; enerzijds wekt het een gevoel van veiligheid op, anderzijds een gevoel van dreiging. Een klant zal meer kopen wanneer deze zich op zijn gemak voelt, maar ook zichzelf wordt constant in het oog gehouden, wat ongemak scheidt. Men laat zijn kinderen liever spelen in een speeltuin die afgesloten is, maar is spelen in een kooi wel echt spelen? Het sociaal statuut van de gecontroleerde plek komt onder druk te staan, men kan zich afvragen of controle wel altijd de oplossing is. Hoewel de controle amper ontworpen wordt, heeft de vormgeving ervan een disproportionele invloed op de mythologie van de plek.



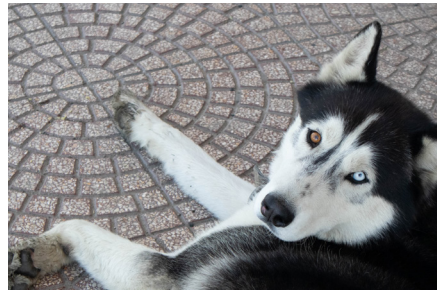
Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Cabine

Het tankstation faciliteert niet enkel het voltanken van voertuigen. Reeds kort na het ontstaan van de tankstations werden deze opgeladen met tal van andere commerciële activiteiten. Deze spelen in op het monopolie die het tankstation heeft over het net van verkeerswegen. Vaak volledig geïsoleerd ergens aan de rand van een snelweg of N-weg zijn tankstations de enige keuze: het is dit, of het is niets. Er worden dure broodjes en snoepgoed verkocht aan hongerige reizigers. Voor wie deze vergat te kopen tijdens het verblijf in een ander land zijn er plastic souvenirs te vinden. Kleine auto-onderdelen, zoals ruitenwissers, zijn een redding voor wie deze al lang vervangen moest hebben.

Hiernaast biedt de shop ook tal van frivoliteiten aan. Felgekleurde verpakkingen uitgestald in ronddraaiende rekjes creëren een hoog attractief gehalte waar lustige kinderen maar ook ouders moeilijk aan kunnen weerstaan. In de kleine ruimte vol uitnodigende prikkels, wordt men langs alle kanten verleid om zich te laten gaan. Al dat koopwaar wordt aangeboden in een winkeltje of restaurant - dat steeds in een gebouwtje gevestigd is op een kleine afstand van de luifel waaronder men tankt. Het heeft enkele ramen waarin de producten geëtaleerd worden om de bezoeker naar binnen te lokken. Vaak overbrugt een klein stukje luifel de afstand tussen gebouw en luifel om de drempel voor de eventuele klanten zo laag mogelijk te maken. Het inkomportaalje wordt gedecoreerd met allerlei aanlokkelijke promoties en is te allen tijde duidelijk zichtbaar van onder de luifel. Naast de commercie vestigen administratie en ondersteuning zich ook in het gebouwtje. Deze hebben een eerder beperkte impact op de vorm, aangezien ze meestal slechts een beperkte fysieke ruimte inpalmen: een computer volstaat om alle prijzen te monitoren en bestellingen te plaatsen.

De commerciële bestaanslogica blijft dus domineren. De cabine, met zijn unieke ruimtelijke schikking en overweldigend aanbod, speelt sterk in op het verbeeldende vermogen van de oase en de kermis.

Weg-Dromen

Soms wordt het tankstation ook bewoond door de uitbater, een zonderling die zich ver van de beschaving heeft teruggetrokken in het kotje naast de luifel en de pompen. Deze zal, zoals men bij de eigen woning doet, het tankstation een eigen 'persoonlijke touch' geven. Er ontstaan vormen die niet volledig in de internationale taal van weginfrastructuur spreken. Het schaalverschil tussen luifel-auto en cabine-mens vormt de basis van de ontwerpogave van de luifel, maar ook van het tankstationgebouw; door middel van originele vormen pogen bewoners hun woning tot een coherent geheel te vormen met de pompen en de luifel. Hiermee zetten ze zich af tegen de typische beeldtaal van het tankstation, daarin wilt niemand wonen.

Het wonen druist radicaal in tegen het verplaatsen; op allerlei manieren past de bewoner het tankstation dermate aan zodat diens permanent verblijf er leefbaar wordt. Er wordt een kippenhok gebouwd, bloempotjes gezet, een hond aan een leiband gelegd.... Al deze zaken vragen naar permanentie, naar persoonlijke aandacht en zorg. Op subtiele wijze zet het gebouw zich af tegen het industriële karakter van het tankstation. Zo zal men hout en steen boven metaal en plastic verkiezen, een gordijntje boven een zonnewering en dakpannen tegenover golfplaten. Deze gebouwtjes spreken snel tot de verbeelding, voor velen is het moeilijk te vatten wie er op zo'n plek zou kunnen wonen. Het moet vast en zeker een of andere randfiguur zijn, of iemand die geen andere keuze had. Tegelijkertijd is de rijkdom aan vormen die hierdoor gecreëerd wordt ook intrigerend, doordat er een persoonlijkheid in de industriële ontwerpogave sluipt.

De cabine is massa in de vluchtigheid: het volume van het stenen gebouwtje steekt af tegen de skeletten van de metalen luifel, de eindeloze zwevende vangrails en talloze verkeersborden. Massa hangt vast aan verblijf, het houdt de reiziger even vast en neemt deze uit zijn beweging. Een afgesloten, geconditioneerde ruimte isoleert de reiziger van de weg. Het creëert een binnen, waarin het constante gezoem van rijdende voertuigen wegvalt en waar men even kan ontsnappen van het verkeer. Na een reeks lange kilometers op de weg is de cabine van het tankstation een stukje beschaving: waar een gebouw is, daar zijn er mensen en is er hulp. Een luifel waar men kan tanken zonder cabine brengt niet hetzelfde effect teweeg, dit is een onpersoonlijke 24/7 service waar de weggebruiker aan zijn lot wordt overgelaten.

Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



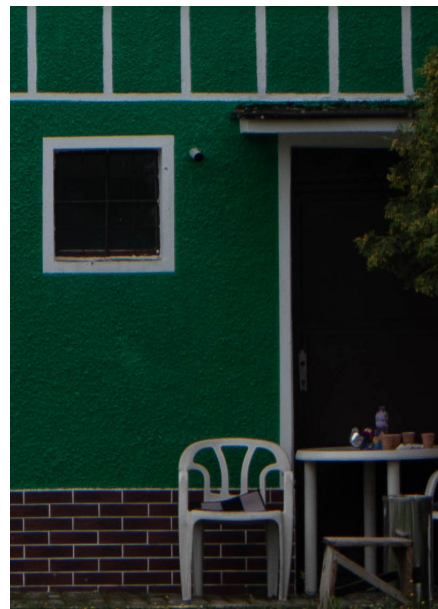
Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Backdrop

In de verte projecteert zich een decor dat als achtergrond dient voor het tankstation. Het al dan niet betrekken van de backdrop in de vorm zou een discussiepunt kunnen zijn, enerzijds omdat het geen deel uitmaakt van het tankstation als objet trouvé en anderzijds omdat het niet onder de verantwoordelijkheid van de ontwerper valt. Echter valt het niet te ontkennen dat de omgeving rondom een grote invloed zal hebben op de zintuiglijke ervaring van het tankstation. Het uitzicht, geluid en geur zijn onvermijdelijk verbonden met de context.

De ideale locatie van het tankstation zit vervat in de logica van het netwerk: er zal altijd gezocht worden naar locaties dicht bij knooppunten in het netwerk. Zo zijn op- en afritten van snelwegen of plaatsen waar wegen kruisen gegeerde locaties. De afstand tussen twee opeenvolgende tankstations mag niet te groot worden. Dit is vooral prangend bij lange wegen met weinig afritten waar de bestuurder geen andere keus heeft dan te stoppen bij de enkele tankstations die zich langsheen de weg bevinden. Het is tevens hier dat men de prijs voor benzine en diesel de hoogte in drijft. Voor de reiziger bezitten deze desolate plekken het potentieel om zowel voorbode van redding als van het noodlot te zijn. De aan het lot overgelaten reiziger voelt zich hier niet op zijn gemak.

Tankstations die gelegen zijn aan centrale knopen, zoals aan de stadsrand of op een parking van supermarkt, contrasteren met het voorgaande, zowel in toegankelijkheid als in mythe. Het zijn de plekken waar sociale interactie kan plaatsvinden, waar men zich op zijn gemak kan voelen. Ze maken deel uit van de vertrouwde omgeving. De toegankelijkheid van het tankstation zal een grote invloed hebben op het gebruik dat zich er vestigt. In het dorp kan men vaste klanten verwachten die op reguliere tijdstippen komen tanken. Hier heeft men de tijd om aan de praat te raken met een kennis die men al even niet meer gezien heeft.

Weg-Dromen

Het is noodzakelijk dat men kan tanken langs elke locatie binnen de netwerkruimte. Het tankstation heeft dan ook het privilege zich te mogen vestigen langsheen vier uitgestrekte armen van het systeem. Welk ander programma zou zich zomaar in de Zwitserse Alpen mogen vestigen? In natuurgebieden waar bouwen ondenkbaar is, wordt toch een plekje uitgesneden waar men moet kunnen tanken. Het tankstation wordt in één beweging samen met de weg gebouwd. Hierdoor is de verscheidenheid aan achtergronden waarvoor het tankstation verschijnt groot en de mythes die zich er kunnen vestigen worden des te groter.

Hoewel de ontwerper zelf geen zeggenschap heeft over de omgeving van het tankstation, zal hij of zij er wel positie tegenover in kunnen nemen. Men kan aansluiting zoeken bij het landschap door de architectuur zo te ontwerpen dat de gebruiker kan genieten van het uitzicht. Grote ramen richting het dal of bankjes die uitkijken over graanvelden kunnen de populariteit van een specifiek tankstation sterk doen stijgen. Men kan er ook voor kiezen te refereren naar de backdrop binnen de taal van de architectuur: de glooiing van een berg terugbrengen in de luifel, of via tekens verwijzen naar de zee waaraan de site grenst.

Vaker wordt er echter gekozen om de architectuur net uit te omgeving te doen springen. Woeste natuurlijke landschappen zorgen ervoor dat het tankstation nog netter en moderner oogt. Lijnen lijken rechter, beton lijkt gladder, staal lijkt harder te blinken. Technologie en industrie vormen een teken van beschaving.

De backdrop heeft een fundamentele impact op vormgeving, gebruik en mythe. Het is er zowel een randconditie als een deel van het totaalbeeld van ieder tankstation. Het tankstation mag zich plekken toe-eigenen waar velen enkel maar van kunnen dromen deze te bebouwen. Wanneer men de achtergrond wegdenkt, verzwakt het mythische gehalte van de plek aanzienlijk.

Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



Landscaping

Het tankstationgebouw - cabine, luifel, signaal - landt vaak neer op zijn locatie als readymade. Grote oliefirma's gebruiken een universeel recept om talloze filialen over de hele wereld te plaatsen. In de nabije omgeving van dat gebouw beslaat het tankstation als totaliteit ook een stuk grond. Dit ontwerpt men vaak, in tegenstelling tot de ready-made, in functie van de locatie. Met de expertise van een landschapsarchitect wordt het terrein onder handen genomen om er een tuin te planten waarin de bezoekers van het tankstation kunnen vertoeven. Door het zo aangenaam mogelijk te maken wordt verblijf zowel aangewakkerd als verlengd. Het hoofdprogramma is ruwweg te omschrijven als recreatie en ontspanning.

Het is niet vanzelfsprekend om mensen op hun gemak te laten voelen in de infrastructurele ruimte van het netwerk. Hoewel de tuin van het tankstation vaak ontworpen is al ware het een park, blijft er een sterke spanning op de ruimte zitten. De gebruikte onderdelen zetten zich af tegen de taal en logica van de verkeersinfrastructuur. Er worden kleine stukjes natuur geïntroduceerd om tegengewicht te bieden aan de industriële context. Alle elementen worden gemaakt op de maat van de mens, niet op die van de auto. Zo poogt men de aanwezigheid van voetgangers gepast te maken. Een overvloed aan tuinmeubilair dat verspreid is over de site normaliseert menselijke activiteit tussen de oprijdende vrachtwagens.

Vormelijke en materiaalgerichte referenties verwijzen vaak naar plekken waar de reiziger liever zou zijn. Opnieuw leidt dit meestal af van het industriële karakter van het tankstation. Men gebruikt elementen die vormelijk overeenstemmen met zaken die de reiziger zou aantreffen in zijn resort, op het strand, in de bergen, aan zijn chalet of in de stad. Een tafeltje met puntdakje waaronder men kan wegdromen haalt hem even weg van het kille tankstation. Een rij bankjes langs de stoep onder het licht van de lantaarns evoceert een nachtwandeling langs de promenade. Een paadje tussen enkele aangelegde bloemperkjes geeft toegang tot een afgezonderd grasperkje waar de hond even kan losgelaten worden. De picknickbanken nodigen

Weg-Dromen

uit om de koelbox uit de wagen te halen en iets te eten in de zon met het gezin.

Hoewel de tuin zich afzet van de werkelijke omgeving waarin deze zich bevindt, hangt deze hier wel onherroepelijk aan vast. De vorm en kleur van het tuinmeubilair kunnen refereren naar de infrastructurele objecten die zich langs de weg bevinden, de topografie en rand van het perceel worden bepaald door de omgeving ervan, of de setting kan inspelen op de aanwezige backdrop. Om alles samen te houden streeft men meestal naar een totaalbeeld. De landschapselementen spreken daardoor vaak in dezelfde taal als de andere onderdelen van het tankstationcomplex, ze dragen bij tot het gevoel van totaliteit dat vele tankstations in zich dragen.

De spanning die men in de tuin van het tankstation voelt, duidt erop dat de landschapsarchitect nooit echt slaagt in zijn opzet, i.e. de bezoeker op zijn gemak stellen in de gure buitenomgeving. De doodse kinderspeeltuin staat altijd ommuurd door een hoog hekken met een afsluitbare poort. De metalen buitenfitnesstoestellen worden nooit gebruikt door mensen die echt willen bewegen. Hoewel de picknickplaats tot op de vuilnis- en asbakken ontworpen is, zijn het steeds vieze plekken waar men liever geen eten op de tafel legt. De ontwerper heeft weinig controle op het gebied, de menselijke schaal blijft vaak ver te zoeken. De blijvende tegenstrijdigheid tussen de fragiliteit van het menselijke en de robuustheid van het verkeer zorgt ervoor dat de plek een vreemd statuut krijgt. Het ezelpadje tussen het struikgewas - dat door de jaren heen ontstaan is door veelvuldig gebruik van mensen op zoek naar innig contact - slaagt misschien net wel in zijn opzet, maar dit werd nooit ontworpen door de landschapsarchitect.



Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Residu

Het economisch model en het ontwerp van het tankstation zijn volledig gericht op efficiëntie, vooruitgang, snelheid, vernieuwing, optimalisatie en consumptie. Deze kenmerken zijn allen typerend voor onze moderne samenleving en haar totstandkoming tijdens de afgelopen decennia. Het is een gedachte van eeuwige groei die ons stimuleerde om steeds meer, beter en sneller zaken te maken en te verbruiken. In dit proces heeft de vernieuwende en verbruikende mens heel wat geproduceerd. Wat afgedankt is, wordt steeds vervangen door iets nieuws, en daarmee verschuift ook de aandacht: hoe nieuwer, hoe belangrijker. Echter, niet alles wat opgebruikt of vervangen is, verdwijnt volledig: vaak blijven er sporen aanwezig van al wat afgeschreven is. Met deze zaken wil de moderne mens liever niet te maken hebben, gezien zij niet van belang zijn. Toch is hun aanwezigheid bepalend voor de sfeer van hun omgeving, zij zijn de sporen die de geschiedenis van activiteiten op een plek blootleggen.

Het residu omvat alles wat overblijfsels, overschotten en restanten van afgelopen processen zijn. Het kan allerlei vormen aannemen: van afgedankte luifels, pompen en auto's tot verpakkingen, condooms, blikken en pisplekken. Die eersten treft men aan op tankstations waarvan de eigenaar ofwel geen afscheid wilt nemen van de verbruikte zaken, ofwel omdat deze geen inspanning wilt leveren om ze af te voeren. Die laatsten worden er achtergelaten door reizigers en bezoekers, die een dumpplek nodig hebben om hun verzamelde afval achter te laten. Waarom sommigen er geen probleem in zien hun afval zomaar achter te laten op deze plek aan de rand, terwijl dit op andere plekken niet het geval is, vindt zijn oorzaak in verschillende redenen.

Enerzijds heeft dit te maken met de notie van een verloren zaak. Het tankstation is een voorbijgestreefd ideaal, de plek is mislukt en valt toch niet meer te redden. Aangezien de plek reeds opgegeven is, wordt het achterlaten van residu gelegitimeerd. Het beeld van de vergane glorie wordt sterk getypeerd door de

aanwezigheid van residuele objecten, het is hierin dat men de glorie die ooit bestond kan herkennen.

Anderzijds treft men residu aan op plekken die weinig tot niet beheerd worden. De netwerkruimte is van niemand en iedereen: iedereen maakt er gebruik van, maar niemand heeft er verantwoordelijkheidsgevoel voor. Aangezien men moeilijk een eigenaar kan koppelen aan het gebied is er een lagere drempel om het 'no man's land' te bevuilen.

Wim Cuyvers stelt dat men afval steeds achterlaat op plekken waarvan men weet dat men niet terug aangevallen wordt: "no attack is possible from the facing direction". (Cuyvers, 2002) Daarom plassen mannen steeds tegen een boom of een muur, die steeds een bescherming bieden tegen een mogelijk offensief. Het grootste deel van het afval dat men achterlaat in het tankstation vindt men langs de omheining. Net achter het hekken in het struikgewas voelt de sluikestorter zich beschut: ergens ingesloten tussen omheining en het niemandsland rond het tankstation bevindt zich een plek die een zekere sfeer van securiteit in zich draagt.

Sporen die achterblijven zijn katalyserend voor latere gebruikers: 'vestiges of rear activity are left behind, traces that will become magnets for later users of the site, paving the way for later users' (Cuyvers p...). Men zal plekken sneller bevuilen met afval als daar al een hoop afval ligt, men zal sneller ergens pissen als het er stinkt naar urine.

Het aanwezige residu gaat in dialoog met de vorm van het tankstation. Er ontstaat een spanning tussen het tankstation dat als een rationeel totaalbeeld opgevat is en de anekdotische weerslag die door het residu wordt opgewekt.

Wanneer een afgedankte pomp bij het tankstation blijft staan wordt het poster-achtige beeld van het tankstation aangetast. De samenhang van glimmende, afgelekte plastic en metalen materialen wordt onderbroken door de roestigheid van een krakemikkige pomp. Gezien het toestel buiten gebruik is, ondermijnt deze ook de functionaliteit en efficiëntie van het geheel; het staat in de weg en zaait verwarring. Maar de pomp vertelt een verhaal. Hij geeft bijvoorbeeld een indicatie van hoe het tankstation er vroeger uitzag, voor de re-styling, gezien deze op een bepaald moment wel een deel van een totaalbeeld was. Aan de vastgelopen cijfers van de analoge oliemeter kan men nog zien wat de brandstofprijzen waren in vroegere tijden. De blutsen en schrammen in de behuizing tonen welke aanvallen de pomp in zijn verleden heeft doorstaan.

Graffiti en andere markeringen contrasteren met de industrialiteit van het tankstation. Hun manuele vormgeving steekt af tegen de universele symbolen die

Vorm

gebruikt worden om tankstations vorm te geven. Namen, tekeningen en andere boodschappen drukken een persoonlijke stempel op de ongevoelige rationaliteit van de weginfrastructuur.

Lege verpakkingen van koeken, drankjes of sigaretten spreken tot de vormentaal van het tankstation. Felle kleuren, grote letters en glanzende materialen maken het product aantrekkelijk voor de lustige mens. De metalen binnenkant van een blik of zakje chips heeft een technische logica, net zoals de stalen structuur die een luifel in de lucht laat zweven. Een roestend blikje bier herinnert ons aan de vergankelijkheid van de dingen en de tijdelijkheid van glorie en genot. Het wekt een gevoel van mistroostigheid op dat men soms ook ervaart bij het bezoeken van een uitgeleefd tankstation.

Een olievlek die de kleuren van een regenboog uitstraalt, twee zwarte lijnen van autobanden die een krullende beweging maken, een fragiel stukje onkruid dat van tussen het beton tevoorschijn komt; ze zijn niet bedacht als onderdelen van een logisch geheel, maar zijn net zo belangrijk als de blitse luifel, reclameborden en benzinepompen. Ze geven leven en activiteit - een poëtische toets - aan een plek die zich vaak nogal koud en ongenaakbaar voordoet.



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Voertuigen

Het tankstation heeft het voertuig als hoofdgebruiker, zonder deze verliest het zijn functie. Bij het ontwerpen is de ergonomie van de het voertuig dan ook een van de voornaamste opgaves. De verharde vlakke, luifel, verlichting en wegmarkeringen zijn allen ontworpen met oog op het voertuig. De maat van de auto bepaalt een groot deel van het uitzicht van het tankstation. Het voertuig en het tankstation delen dezelfde maat, materialiteit en logica maar zijn niet door eenzelfde partij ontworpen. Ze refereren wel naar elkaar, maar hebben elk een autonoom ontwerp.

De vorm van de auto, motor of vrachtwagen ligt buiten het bereik van de ontwerper van het tankstation. Men kan de aanwezigheid ervan wel beïnvloeden aan de hand van rij- en parkeerstroken, maar volledige controle heeft men nooit. Het voertuig wordt vormgegeven door een externe fabrikant, die in een gesloten omgeving zijn product ontwikkelt voor de vrije markt. De nadruk ligt op mobiliteit en ergonomie ten voordele van de bestuurder - er wordt gestreefd naar een comfortabele huls die gezwind over de weg kan bewegen. Ook de commerciële agenda van de fabrikant speelt een grote rol: deze wilt zich onderscheiden van andere spelers door middel van merkspecifieke kenmerken die het uitzicht van de wagen voor een groot stuk mee bepalen. Voor vrachtwagens is er ook nog de optie om reclame aan te brengen, hierdoor wordt de vrachtwagen ook reclamebord. Er ontstaat een grote verscheidenheid aan voertuigen die allemaal af en toe eens moeten passeren aan het tankstation.

De oncontroleerbare invloed van auto's en vrachtwagens op de vorm kan ervaren worden als een probleem: men zal een foto trekken wanneer er zo weinig mogelijk auto's het zicht versperren. Toch blijft het voertuig een prominent deel van de vorm van het tankstation door zijn essentiële rol in het programma, het is er niet weg te denken.

De ervaring van het tankstation hangt onvermijdelijk vast aan de alomtegenwoordigheid van voertuigen in de omgeving. Zich tussen auto's en vrachtwagens

Weg-Dromen

begeven zal altijd onbehaaglijk aanvoelen. Het zijn tenslotte meedogenloze machines die de mens op allerlei manieren angst aanjagen: als een stinkende kudde komen ze schreeuwend aandraven aan hoge snelheid. Instinctief wijzen alle zintuigen op een gevaar. In een omgeving die voor deze wezens ontworpen is zullen de meeste mensen nooit volledig op zijn gemak kunnen zijn. Sommigen zijn gewend geraakt aan de onmenselijke omgeving. Voor de vrachtwagenbestuurder voelt de aanwezigheid van andere vrachtwagens vertrouwd aan; hij en zijn voertuig passen in het nomadendorp. De concentratie van vrachtwagens is net een aanleiding tot samenhangigheid, dit is echter enkel weggelegd voor wie zelf een vrachtwagen heeft; buitenstaanders horen hier niet.

De eigen auto slaagt er deels in de vijandige omgeving draaglijk te maken, hier voelt alles vertrouwd aan. Een gedempte omgeving met zachte materialen en een herkenbare geur vervangt het harde beton, de felle lantaarnpalen en het constante gesuis. Je luistert naar je eigen CD's, je zetel staat afgeregeld op jouw lichaam, je kan je handtas zorgeloos kwijt: je auto is een mobiel stukje privéterrein. De vrachtwagenchauffeur toont hoe ver men hierin kan gaan. De bestuurderscabine wordt aan de hand van slingers, poppetjes, gordijntjes en allerlei persoonlijke objecten omgetoverd tot woonkamer. Dit stukje herkenbaarheid in een vijandige omgeving is tegelijkertijd ook een manier om zich te vertonen aan het tankstation. In de publieke ruimte verschijnt men door middel van zijn persoonlijk uiterlijk, in de netwerkrimte is het voertuig het belangrijkste middel van representatie. Het tankstation is waar de stroom pauzeert, de plek bij uitstek om te pronken. Een omgebouwd busje en een zwarte BMW die verschijnen in de netwerkrimte onderscheiden zich van elkaar aan het tankstation. Een alternatieveling en een zakenman verschijnen in de publieke ruimte en onderscheiden zich van elkaar op het plein.

Het eigen voertuig vormt een persoonlijke cocon waar men steeds naar terugkeert, het centrum van de ervaring voor iedere gebruiker. Het start- en eindpunt van iedere route bevinden zich op deze plek. Op een volle parking biedt de eigen auto steun en toeverlaat aan de verloren reiziger.

Vorm



Weg-Dromen



Vorm



Weg-Dromen



Rand

Om de rand van een gebied te kunnen omschrijven moet eerst duidelijk gesteld worden wat het beschouwde gebied zelf is. Aangezien het tankstation een veelzijdige en ambigue plek is, is hetgeen dat men als rand van deze plek kan beschouwen ook niet strikt vastgelegd. Een van de belangrijkste factoren die een gebied maken van het tankstation is het feit dat het een privé-eigendom is. Dit gebied is strikt en ondubbelzinnig gedefinieerd en wordt omschreven door het perceel dat in het bezit is van een eigenaar. Om duidelijk te maken wat tot deze privé-eigendom behoort, zal deze de omtrek markeren. Meestal gebeurt dit door middel van een hek, haag, stuk struikgewas of muur. Steeds is er sprake van een lijn- of strookvormig element, dat het liefst zo verticaal mogelijk is. De verticaliteit van de rand breekt de horizontaliteit van het gebied.

Op die manier wordt er een eilandje gecreëerd - een afgezonderde en te controleren plek, een bestemming, een adres. Tot deze limiet kan (en mag) de eigenaar zijn wetten stellen voor wie zich binnen het gebied begeeft.

De rand is voor alles en iedereen anders. De rand voor een voertuig is anders dan de rand voor een voetganger, de rand voor een pendelaar is anders dan de rand voor de uitbater. Voor voertuigen bestaat de rand meestal uit een borduur: een verhoogde boord die net hoog genoeg is dat men er niet over zal rijden. Een voetganger stapt hier moeiteloos over. Een pendelaar zal het einde van de stoep als rand ervaren, de uitbater het einde van het perceel. In de tussenzones - de grasveldjes, de bosjes, het struikgewas - die tussen die verschillende randen liggen worden er randgebieden gecreëerd. Dit zijn de plekken waar de ene activiteit eindigt en waar de andere activiteit in doorloopt of begint. Het zijn de plekken van de onduidelijkheid, van het niet weten, van het zoeken, van het dwalen.

Weg-Dromen

Randen zetten dingen vast, ze scheiden zaken af van elkaar, ze isoleren - ze maken een gevangenis. Zij die de rand gehoorzamen en niet in vraag stellen, zitten gevangen - *The Voluntary Prisoners of Architecture* (Koolhaas et al, 1972). Wie de normerende en domesticerende aspecten van de rand niet gehoorzaamt en er niet door gestuurd wordt, kan zichzelf steeds bevrijden. Een kind dat kattenkwaad wil uithalen, een biseksuele man op zoek naar zichzelf, een vluchteling op zoek naar een nieuw leven, knippen een gat in het hekken of waden doorheen het struikgewas. Het doorbreken van een rand is het moment van de ontsnapping, van de mogelijkheden, van de vrijheid.

De rand is een grens, maar ook een contactvlak. Het is de plek waar verschillende systemen elkaar raken, waar confrontaties ontstaan, waar kruisbestuiving mogelijk is. Systemen zijn meestal doelmatig geconstrueerd, waardoor ze in zichzelf gericht zijn. Het is in de interface dat het onverwachte kan gebeuren, waar toevalligheden mogelijk zijn, waar ontdekkingen kunnen plaatsvinden. Hier botst het verkeersnetwerk met een landschap vol betekenissen, hier ziet een toerist die over de vangrail aan het plassen is een konijntje lopen in de weide, hier dwarrelen de blinkende condoomverpakkingen neer tussen de verdorde blaadjes van de bomen.



Vorm



Weg-Dromen



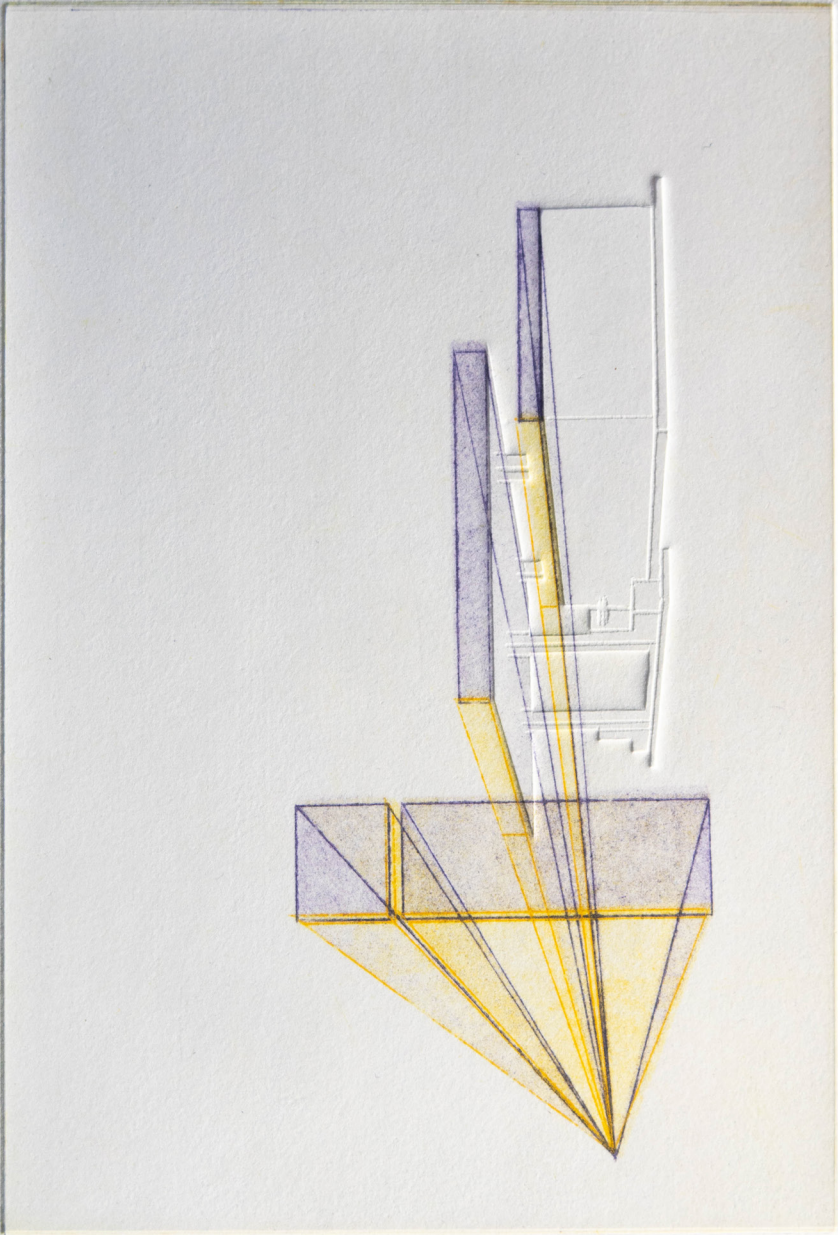
Vorm

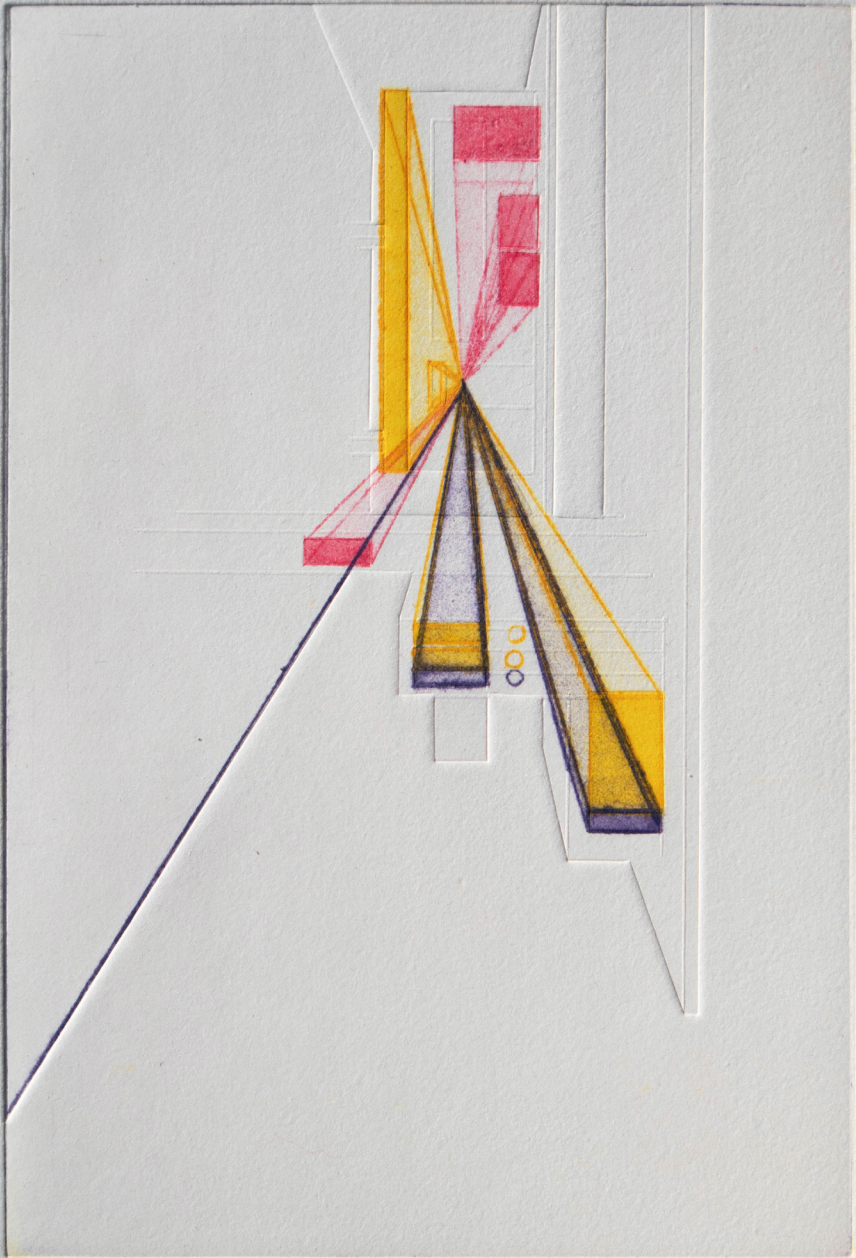


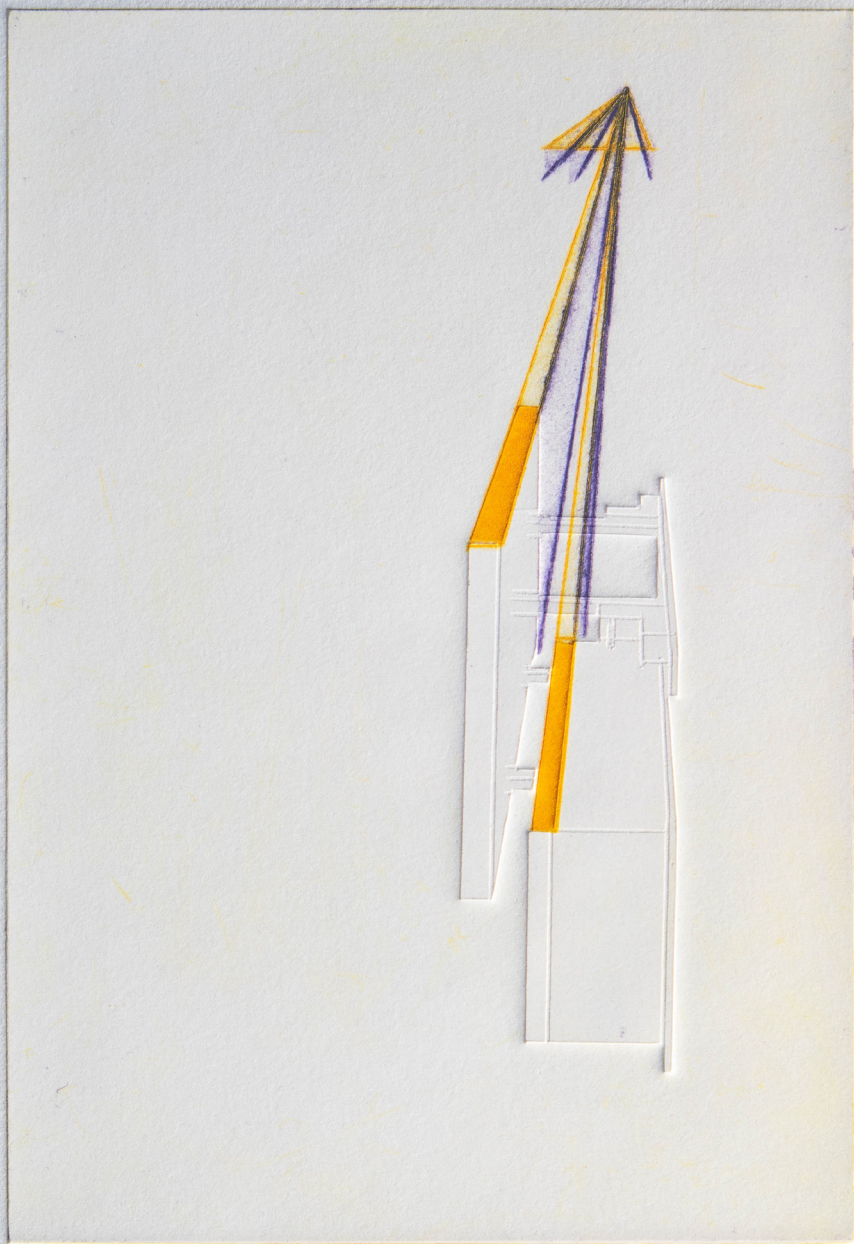
Weg-Dromen





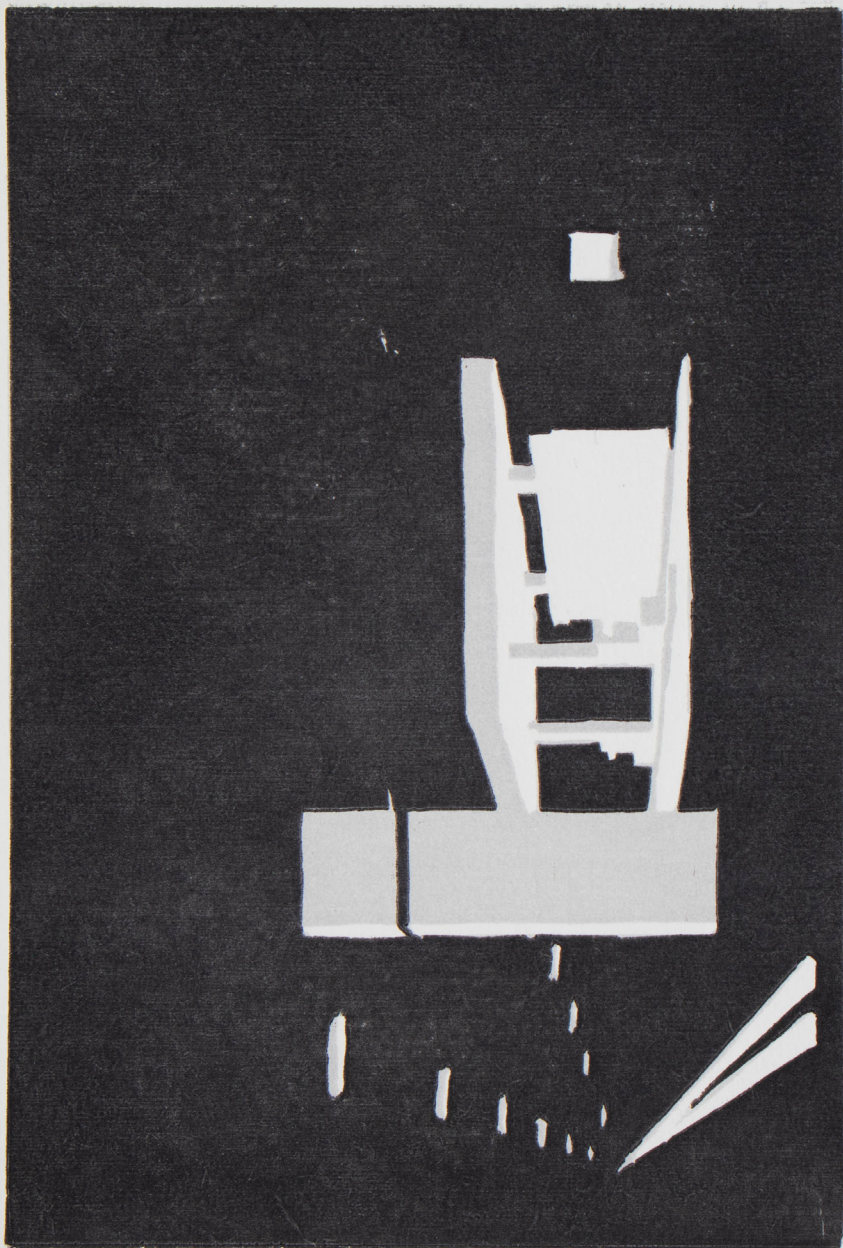












DE GEBRUIKER



Edward Hopper, Four Lane Road (1956). olie op doek

Gebruiker

De derde bepalende factor is de gebruiker. De eerste tankstations werden ontworpen met een zeer grote focus op de gebruiker. Deze moest namelijk makkelijk kunnen achterhalen hoe men moest rijden, tanken, betalen..., wat geen eenvoudige opgave was aangezien het tankstation een nieuw onbekend gebouw betekende. Doorheen de geschiedenis is de inhoud van het takenpakket van de tankstation gebruiker ingrijpend veranderd. Vroeger was er op ieder tankstation personeel aanwezig dat hielp de wagen vol te tanken en de rekeningen afhandelde. Nu kan tanken echter volautomatisch gebeuren en moet de gebruiker zichzelf bedienen. Het gemak van deze zelfbediening is cruciaal aangezien het zal bepalen of men hier nog eens zal tanken. Ondertussen zijn tankstations ook deel geworden van de dagelijkse leefomgeving van de mens. Het winkeltje, de speeltuin, de bosjes, het toilet, de grote parking... worden allen dagelijks aan gevarieerd gebruik onderworpen. Het tankstation, in essentie ontworpen om te tanken, heeft een veel breder gebruik gekregen.

De vorm heeft zich in belangrijke mate aangepast aan de gebruiker, maar ook de gebruiker past zich aan de vorm aan. Zonder na te denken wandelt hij of zij richting de voordeur waarboven een luifeltje is aangebracht. De ontwerper tracht gebruik op te leggen maar diens intenties stemmen nooit 100% overeen met de lezing van de gebruiker. Bovendien is iedere gebruiker uniek en kan de gebruiker ook bewust de vorm misbruiken. Een inefficiënt aangelegd pad wordt na verloop van tijd automatisch vervangen door een korter aardewegeltje; de goede bereikbaarheid van het tankstation leidt tot (al dan niet legale) afspraakjes. De architect ontwerpt, maar hij of zij heeft geen zeggenschap over de interpretatie van het gemaakte. Het tankstation, en zijn vele excentrieke verschijningsvormen, is een bron van inspiratie voor de creatieve gebruiker.

De gebruiker wordt evenzeer gestuurd door de mythologie die de plek bezit. Een deel van de mythes dringen te allen tijde door bij de gebruikers, welke dit zijn hangt af van het type gebruiker. Zo dringt de mythe van territorium meer door bij

Weg-Dromen

de toerist dan bij de 'local', en zal de oase meer tot de verbeelding spreken van de toerist dan bij de pendelaar. Binnen de verschillende groepen gebruikers speelt het referentiekader van het individu ook een grote rol in de mythes die hij of zij zal internaliseren. Een vrouw die de film 'Psycho' van Alfred Hitchcock heeft gezien, zal zich allicht meer op haar ongemak voelen wanneer ze op een regenachtige nacht stopt om te tanken.

De mythes die door het hoofd van de gebruiker flitsen, hebben een grote invloed op hoe die zich daar zal voelen en gedragen. De persoon heeft, door wat hij of zij in het leven al heeft meegemaakt, een bepaalde mentaliteit ontwikkeld. Via de mentaliteit resoneren de mythes mee in het gebruik.

De gebruiker is evengoed een toneelspeler. Het theater wordt pas tot leven gebracht als het personage zich op het toneel begeeft, rekwisieten krijgen pas een betekenis wanneer ze gebruikt worden. De gebruiker drukt een eigen stempel op de plek, zowel door lichamelijke handelingen als in de vorm van subtekst die zijn of haar beslissing leidt. Hij of zij wordt geleid door een eigen verleden en persoonlijkheid, maar ieder toneelspel is een beetje improviseren. Het gebruik is dus altijd een beetje onverwachts. De gebruiker van de stopplek krijgt een extra mythische dimensie, zijn of haar gebruik zit namelijk vast op het reizen. Een ervaring die vol zit met verlangen en gedachten, nergens is de mens zo verzonken in eigen gedachten als tijdens het reizen. Voor Baudelaire zijn reizigers daarom poëten. En de stopplek is de plaats waar de poëzie zichtbaar wordt, waar de intriges en gedachtestromen uit de cocon van het voertuig treden en ze op de omgeving worden geprojecteerd. Een vrouw zit aan een tafeltje een koffie te drinken. Waar komt ze vandaan? Waarom reist ze alleen, wat speelt er zich in haar hoofd af?

Om de veelheid aan handelingen te kunnen analyseren en bevattelijk te maken worden in wat volgt enkele gebruikersgroepen van elkaar onderscheiden en apart bekeken. Telkens zal besproken worden wie ze zijn, wat ze er komen doen en welk soort mythes ze met zich meebrengen. Alsook wordt een planmatige visuele suggestie van het gebruik gegeven. De onderverdeling werd gemaakt in: bewoners, toeristen, randgebruikers, 'locals' en pendelaars.

TOERISTEN

De toeristen zijn een hoopje uitgelaten naïevelingen, een bende joviale kabaalmakers, een gewetenloze massa die prettig samen op reis is. Ofwel zijn ze onderweg naar hun reisbestemming, ofwel zijn ze op terugweg naar huis. Wanneer ze stoppen, hebben ze meestal een lange rit achter de rug en voor de boeg, waardoor ze vaak wat vermoeid en verveeld zijn. Maar op reis moet het leuk zijn, en ze doen er ook alles aan om het leuk te maken. Kosten een zakje snoepgoed en een leuke DVD voor in de auto dubbel zo veel als thuis, geen probleem, voor deze ene keer zullen we het toch maar kopen. De toerist wordt als karakter vaak in films gebruikt: in de komedie wordt er gelachen met hun onnozelheid, in de tragedie wordt een sterk contrast gemaakt met hun vrolijkheid wanneer de dingen mislopen. In de tweede episode van de film *Ro.Go.Pa.G* - naar de regisseurs Rossellini, Godard, Pasolini, Gregoretti - uit 1963, getiteld 'Il Pollo Ruspante', wordt een somber beeld geschept van deze groep mensen. De autogrill in Italië, een destijds heel levendig symbool van de moderniteit en welvaart, is de setting van een scène waarin een gezin stopt op een zondags reisje. De schreeuwende kinderen graaien allerhande cadeaus mee uit de giftshop, ook de ouders laten zich verleiden door de geëtaleerde producten. Wanneer het gezin samen een gestandaardiseerde maaltijd eet in het restaurant, veranderen ze plots samen met de andere bezoekers in een menigte van batterijkippen. Deze staan symbool voor het vervreemdende en homogeniserende karakter van de plek. De kippen zijn zich niet bewust van hun vrijheid en zijn enkel nog geïnteresseerd in massaconsumptie.

-

De toerist is de facto het ideaaltype van de tankstationgebruiker. Deze gaat moeiteloos mee in de kapitalistische opzet van de plek en valt als een leeghoofd voor al de trucks van de foor. Zij betalen braaf 50 cent om het toilet te mogen gebruiken, of zijn heel blij dat ze een gratis bonnetje voor een wc-bezoek kregen bij hun aankoop van minstens 5 euro aan snacks in de shop. Zij vullen hun wagen langs de autosnelweg met brandstof die daar 15% duurder is dan elders. Het zijn de toeristen die hun kinderen even laten spelen in de speeltuin en die gezellig gaan picknicken aan de hiervoor aangelegde bankjes. Kortom, de toerist gebruikt het tankstation volledig op de wijze waarvoor de plek voorzien is.

Gebruiker

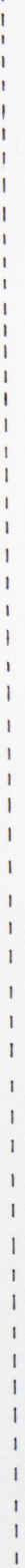
Busreizen vervoeren een grote groep toeristen samen, die voor lange tijd bijeengepakt zitten met beperkte ruimte en privacy. Voor hen is de korte stop - 'binnen 10 minuten vertrekt de bus weer dames en heren, dat is om 20u45 stipt' - een ultiem piekmoment om even op te laden. Snel worden er snacks bijeen gehamsterd in de winkel, kopen feestende jongeren nog wat alcohol, worden de benen gestrekt, wordt dat begeerde sigaretje gerookt en dat langverwachte toiletbezoek gedaan; alleen de gelukzakken die aan het slapen zijn blijven in de bus zitten. Een kort moment komt de hele stopplek tot leven. Er wordt rondgelopen, gepraat, gelachen en gegeten. Binnen een minuut stapt de bende terug in de bus en valt het leven er weer grotendeels stil.

-

Een gezinsreisje is in die zin fundamenteel anders. Door het beperkt aantal mensen is er geen voldoende slagkracht om een wezenlijk verschil aan de plek te brengen. De gezinsleden gaan elkaar ook niet op dezelfde manier opjutten als een groep jongeren die gaat skiën en zo zat mogelijk wil aankomen op de bestemming. Hier gaat het meer om de persoonlijke verlangens: papa wilt een koffie drinken, mama wilt even haar benen strekken, zoontje wil naar het toilet, dochtertje voelt zich misselijk. Tijdens de rit hopen deze driften en verlangens zich op; iedereen compenseert een beetje voor elkaar en er wordt een compromis gesloten waar en wanneer er uiteindelijk gestopt wordt. Op een busreis moet iedereen luisteren naar de chauffeur en is er geen discussie nodig.

-

Toeristen die reizen met een caravan of een kampeerwagen kunnen het tankstation op een iets lossere wijze gebruiken want zij zijn in zekere zin zelfvoorzienend. Twee uitklapstoeltjes verschijnen uit de bergplaats en het zonnescherm wordt uitgetrokken. Terwijl de ene persoon even gaat wandelen met het hondje zet de andere een potje koffie in de kitchenette. Wanneer een andere kampeerwagen naast hen stopt wordt hen een kop koffie aangeboden en slaan ze een babbeltje. Doordat ze een mini-versie van hun huis meebrengen kunnen zij een hogere graad van huiselijkheid opbrengen op de parking.



BEWONERS

Wat de bewoners van het tankstation samenhoudt is niet dat zij er echt hoeven te wonen, maar dat ze zich thuis kunnen voelen op de plek. Camionchauffeurs en motards bijvoorbeeld leven een beetje als nomaden; zij hebben van de weg voor een deel hun thuis gemaakt. Een thuis is veel meer dan een vaste plek waar men overnacht: "Het huis is een plaats waar de mensen en de dingen op hun plaats zijn." (Verschaffel, 2010, p. 85) Niet veel mensen zijn of voelen zich op hun plek op de weg of aan het tankstation, voor de meesten voelt deze plaats aan als een infrastructureel labyrint waar het menselijke lichaam zich moeilijk kan plaatsen, identificeren of oriënteren. Voor de bewoners is dit anders, voor hen zijn de dingen hier gewoon. Zij komen hier zo vaak dat ze nauwelijks nog verrast worden. Ze weten wat ze kunnen verwachten: het tankstation kent voor hen geen geheimen. Het tankstation is hun terrein, hun territorium en hier waken zij ook over. Ze kennen en bepalen de gedragscodes en zien er door middel van hun argwanende blik op toe dat deze ook worden nageleefd. De bewoner is in zijn element op het tankstationdomein en dit wordt gerespecteerd door (de meeste) andere gebruikers.

Iedereen kent zijn huis. Iedereen vestigt eigen gebruiken en rituelen in zijn huis. Iedereen is terug zichzelf wanneer men thuiskomt. Het huis is de plek van de gewoontes. Voor de bewoners van het tankstation is dit niet anders. Een motard koopt dat blikje cola niet uit lustigheid en zelfverlies, maar omdat die dat altijd doet - bijna alsof het zo moet. Een camionchauffeur zit niet te stressen om zijn camion juist te parkeren, hij kan elk parkeervak inschatten alsof het zijn eigen oprit is. De winkelbediende in de shop legt zijn sleutels elke dag op dezelfde plek en hangt zijn jas elke dag aan hetzelfde haakje. Voor hen moet hier niets speciaal of bijzonder zijn, gewoon gewoon. In zeker mate gebruiken ze de aangeboden faciliteiten van het tankstation, maar ze zullen hun gebruik ervan steeds naar hun eigen hand zetten. De uitbater kent het beste schaduwplekje om zijn wagen te parkeren, de camionchauffeur weet in welk tankstation de beste driehoekboterhammen verkocht worden en de motard gaat liever in de struiken pissen dan in de betalende toiletten.

Gebruiker

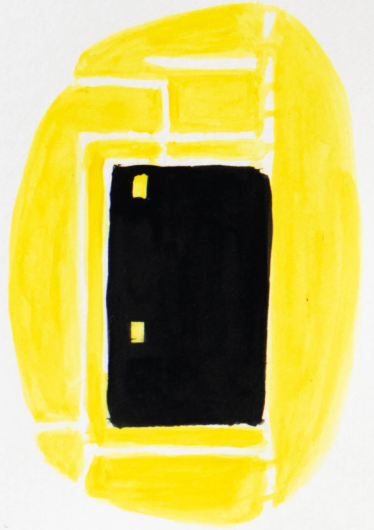
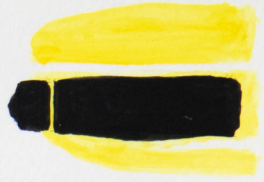
Na een shift van 8 uur rijden verzamelen de truckers op de parking om hun verhalen aan elkaar te vertellen. Voordat ze naar de achterkant van hun cabine gaan - hun slaapkamer - lopen ze op hun teenslippers naar het openbare sanitair - de badkamer - om hun tanden te poetsen en/of een douche te nemen. Voor het slapengaan brandt er nog even een nachtlampje en wordt er een boek gelezen of een film gekeken op de iPad. 's Ochtends halen ze een warme koffie in de shop en maken ze een kleine wandeling rond de parking. De dagelijkse rituelen, die een huis tot thuis maken, voeren zij elke dag ergens anders uit. Het huis komt los van zijn funderingen maar blijft hangen aan zijn fundamenteen.

-

Sommige tankstations zijn (nog) niet in handen van een grote oliemaatschappij. Deze kleine handelszaakjes worden uitgebaat door een particuliere eigenaar die daar ook vaak woont. Hier komt de sfeer van de kruidenierswinkel, het café of de krantenwinkel nog uitdrukkelijk naar boven. De beslissingen worden niet van bovenaf genomen, maar naar de wil van de eigenaar. De hond loopt er vrolijk rond op de asfalt en er staan elk jaar weer verschillende bloemen in de bloembakken. Het bijgebouw heeft ook een achterbouw, waar een veranda is die uitkijkt op de moestuin. In dit soort tankstation voelen de 'locals' zich meer thuis en de reizigers zich meer op reis. Hier wordt men al eens getraakteerd op een gratis koffie of pintje, vergezeld met een babbel over de dingen.

-

Het tankstation is het bedevaartsoord van de auto-cultuur. Voor de motard is stoppen aan een tankstation dan ook wat het bezoek aan de kerk is voor de bedevaarder. In grote getalen stoppen ze en claimen ze de betonnen vlakke, dit is hun terrein. Voor aanhangers voelt het tankstation vertrouwd aan, een veilige plek waar men gelijkgezinden kan vinden. In een tijd waarin het petroleumlandschap taboe is geworden, kan men hier naar hartenlust genieten van het on-the-road gevoel.



RANDGEBRUIKERS

De gebruikers van de rand (van de rand) zijn zeer uiteenlopend qua intenties en handelingen, maar in hun mentaliteit is er een rode draad te vinden die hen allen met elkaar verbindt. In een naamloze publicatie beschrijft Wim Cuyvers hoe we zogenaamde ‘rear users’ - gebruikers van de achterkant - kunnen typeren. Deze beschrijving verduidelijkt de mentaliteit die de randgebruikers met elkaar delen. Hier volgen enkele passages uit de tekst. (Cuyvers, 2002)

“rear users are always afraid” - “the motorway conveys its users from a large hinterland, therefore the chance of encountering an acquaintance is considerably reduced” - “the motorist’s unwavering gaze, riveted through the windscreen along a fixed line to a single point on a the horizon ahead, ensures everything that happens on either side of that line remains unseen [...] together with the reassurance of the motorway’s unceasing noise (a reminder of the prohibition), provides the growing condition for these [rear] sites” - “the user of the rear site is aware that the stare of the motorist speeding past is directed only ahead, never aside. Moreover, unlike the ordinary road, the motorway has this characteristic (that turning back has been rendered structurally impossible)” - “Having perceived this, the consciousness grows on the user that the site alongside the stream of cars is safe” - “it is precisely in the violation of the law that the user of the rear of the motorway accepts the rules of society”

De aanwezigheid van de (snel-)weg creëert een spanning die de randgebruiker aantrekt: de weg is een gevaar – er passeren veel mensen, men kan gezien, betrap of zelfs herkend worden - maar biedt ook veiligheid – de weggebruiker is enkel gefocust op het vluchtpunt van zijn rit, dat zijn blik constant naar voren trekt.

Strikt genomen zijn de gebruikers van de rand misbruikers of wangebruikers die gebruik maken van een object op een manier of voor een doel dat niet acceptabel is binnen de maatschappelijke norm. Allen benutten ze het tankstation omwille van diens specifieke condities – een anonieme, bereikbare, weinig gecontroleerde locatie – maar amper gebruiken ze het tankstation waarvoor het wezenlijk bedoeld is. Ze hangen er uren rond, gaan naar plekjes waar men normaal niet komt en doen er dingen die men normaal niet doet. Ze komen er uit noodzaak, want ze handelen hun zaakjes af die ze elders niet kunnen of mogen klaarspelen. Uiteindelijk enten de randgebruikers zich op de rand van de rand – de rand van het tankstation als rand van de samenleving. Ze begeven zich niet onder de luifel of in de shop maar op de parking, in het struikgewas, over de omheining, langs de oprit of achter het bijgebouwtje.

Gebruiker

Drugdealers bevinden zich meestal op de parking; in of dicht bij hun auto kunnen zij op hun gemak klanten opwachten en aanspreken. Een koper hoeft zich maar naast de auto te parkeren waarna het product via de zijruit kan ingewisseld worden voor een bepaalde geldsom. Binnen enkele minuten zit de klant al enkele kilometers verderop te rijden, waardoor deze een gevoel van veiligheid krijgt. De overbrugde afstand koppelt hem los van de illegale handeling.

-

Prostituees wachten waar auto's traag passeren. Door zich opgemaakt langs de kant van de weg op te stellen maken ze kenbaar wat zij aan te bieden hebben. Een mogelijke klant zal vertragen, inspecteren en eventueel stoppen. Een raam rolt naar beneden en er volgt een kort gesprek; wanneer er vertrouwen is kan de prostituee instappen en rijdt deze met de klant naar een andere plaats waar ze hun ding kunnen doen. Homo- en biseksuelen zakken af naar het groen achter de omheining van het gebied. Tussen de bomen en het struikgewas ontstaat een uitzonderlijke plek die ideaal blijkt voor de man op zoek naar een geheim maar innig contact. Er hangt een duale sfeer; doordat men zich achter de omheining bevindt ontstaat er een gevoel van veiligheid, maar tegelijkertijd herinnert het gesuis van de snelweg er steeds aan dat men iets doet op een plek waar het niet mag.

-

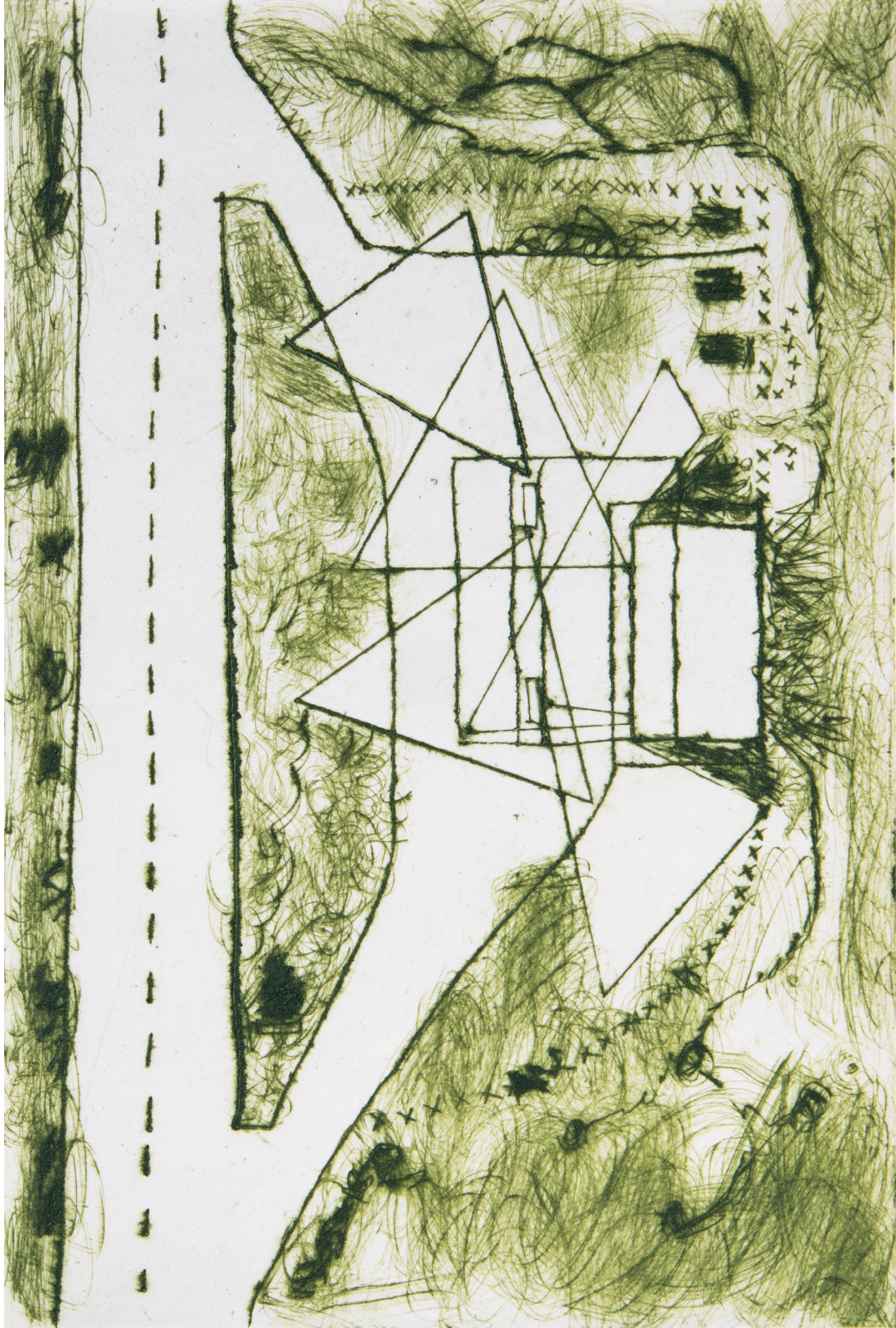
Achter het bijgebouwtje van het tankstation komen kinderen hun eerste sigaret roken, jongeren proberen er hun eerste jointje. Ze zoeken een plek waar ze iets kunnen doen wat ze eigenlijk niet mogen. In het winkeltje kunnen ze energy-drinks en alcoholische dranken krijgen, wat het een ideale plek maakt voor vriendengroepen om er af te spreken voor of na feestjes.

Weg-Dromen

Transmigranten zwerven rond op het domein van het tankstation maar mijden het contact met andere gebruikers aangezien dat hen geen hogere kansen geeft op het bereiken van hun bestemming. Als ze te aanwezig zijn wordt dit ervaren als overlast, wat de aanleiding kan zijn tot een politieoptreden. Dit willen ze koste wat het kost vermijden. Als het donker wordt, is de truckersparking het actieveld. Hier proberen ze ongezien binnen te sluipen in het laadruim van een nietsvermoedende trucker, of stappen ze in bij een geordonneerde smokkelaar.

-

De lifter durft zich wel te wagen nabij de pompen en de menigte. Om de kans op een gratis ritje te vergroten moet deze juist op zoek gaan naar menselijk contact. Mensen die net uit hun auto stappen zijn de ideale doelgroep. Liften gaat eerder om niet afgewezen te worden dan om gekozen te worden; het is gemakkelijker om iemand weg te wuiven achter de geblindeerde ruit van je ronkende wagen dan wanneer iemand net voor je staat.



LOCALS

De local is de lokale bezoeker, de vaste klant, Jan met de pet die iedereen kent. Het tankstation is deel van het dagelijkse leven. Veelal wordt dit tankstation benoemt als 'het tankstation', verdere specificatie is niet nodig om aan alle leden van het gezin duidelijk te maken over welke het gaat. Zo eigenen buurtbewoners zich de plek toe. Hoewel het tankstation een louter functionele, eerder oninteressante plek lijkt, is het net in het lokale tankstation dat veel sociale interactie plaatsvindt. Men kent de mensen uit de buurt en gaat er zelfs van uit dat men een kennis kan tegenkomen. Wanneer de local naar een tankstation gaat, zal deze dan ook beter letten op zijn of haar voorkomen. Het is als naar de bakker of naar de supermarkt gaan; een sociale plek die door het private en commerciële karakter ervan ook zeker geen publieke ruimte genoemd kan worden.

Omdat dit tankstation deel is van de normaliteit zullen de mythes veel minder resoneren in het hoofd van de local. De ervaring wordt gekenmerkt door voorspelbaarheid en zeker niet door het avontuur. Het onnatuurlijke tankstation is hier volledig geïntegreerd.

-

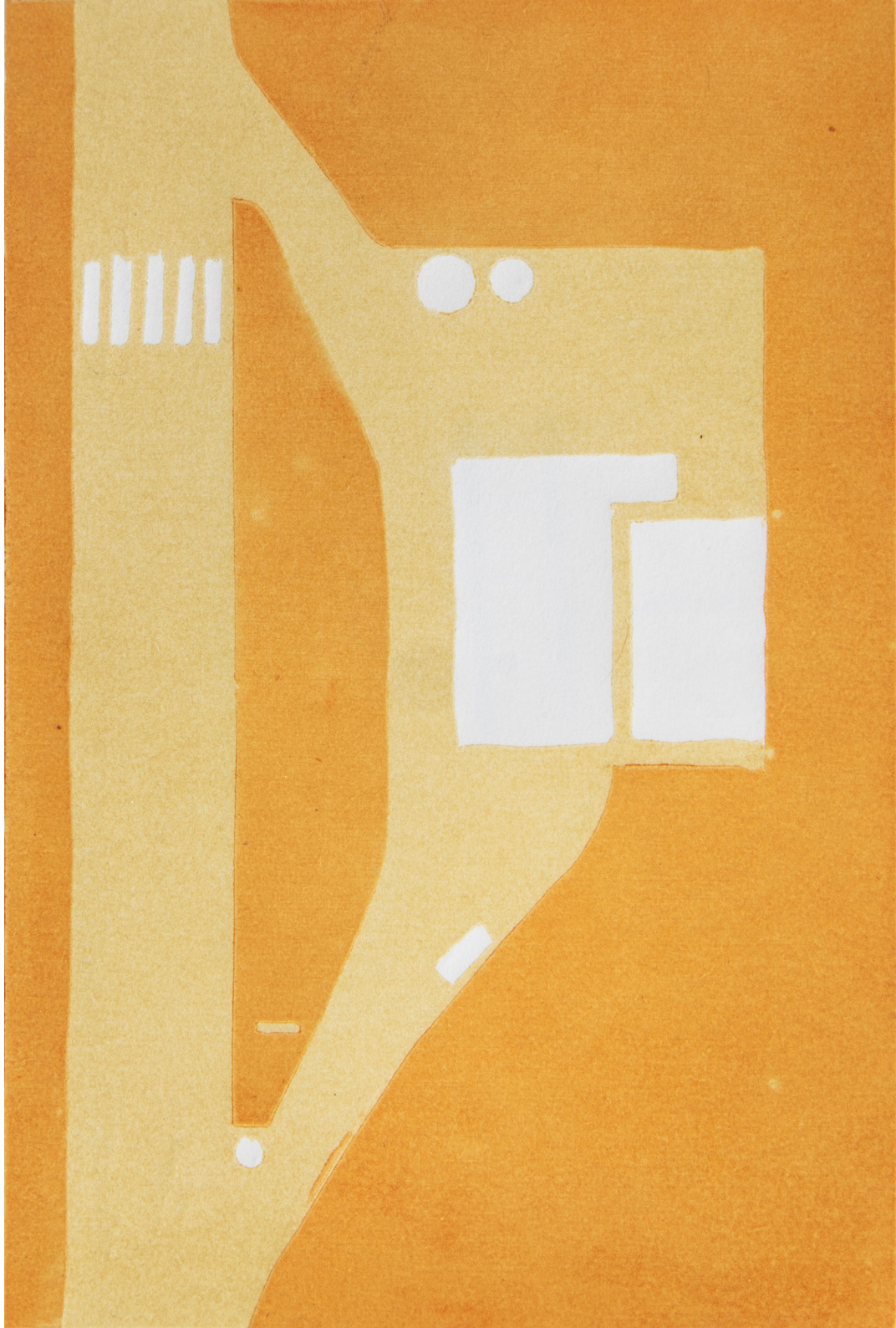
De gebruiker bezoekt het tankstation niet alleen om er te tanken maar ook voor andere randactiviteiten die deel zijn van het dagelijkse patroon. Het lokale tankstation wordt opgeladen met een broodautomaat, een deponeerpunt voor pakjes of een glascontainer. De goedbereikbare locatie, herkenbaarheid van bord en luifel en grote verharde vlakte zijn uitnodigend om er een ijkpunt in de wijk van te maken. Hier spreekt de loopclub af om er de opwarming van hun wekelijkse training te houden; hier zullen ouders afspreken om de kinderen op te halen na een daguitstap. Indien het tankstation opgeladen is met een extra sociaal programma zoals een café of buurtwinkeltje, dan zal dit het sociale potentieel van de plek verder opkrikken. Het is hier geen stopplaats onderweg maar een bestemming op zichzelf.

Gebruiker

Op zijn fiets gaat Lucien brood gaan halen. Vroeger deed hij dit iedere dinsdag- en donderdagvoormiddag in de bakkerij in het dorp, maar sinds hij wat slechter ter been is haalt hij brood uit de automaat naast het tankstation, nog steeds op dinsdag en donderdag. Eerst stond hij eerder sceptisch tegenover het idee om een brood te eten dat uit een machine kwam, maar ondertussen is het automaatbrood helemaal ingeburgerd bij hem thuis - uiteindelijk moet men meegaan met z'n tijd. Zijn vrouw zegt dat het minstens zo lekker is.

-

Op de dorpel van het winkeltje aan het tankstation zit altijd een dame te kijken naar de passage van mensen. Voor wie hen niet kent lijkt het een vreemde gewoonte, maar wie van de buurt is kent haar zeker. Af en toe stopt er een voetganger om een praatje te slaan, en soms wordt er iets uit het winkeltje gekocht. Bijna altijd gaat het om vrienden, vaste klanten van wie de vrouw de boodschappen al kan raden. De toevallige passant die niet bekend is met de dame merkt haar misschien niet eens op, maar 'het vrouwtje van de Gabriëls' is niet weg te denken in de lokale gemeenschap.



PENDELAARS

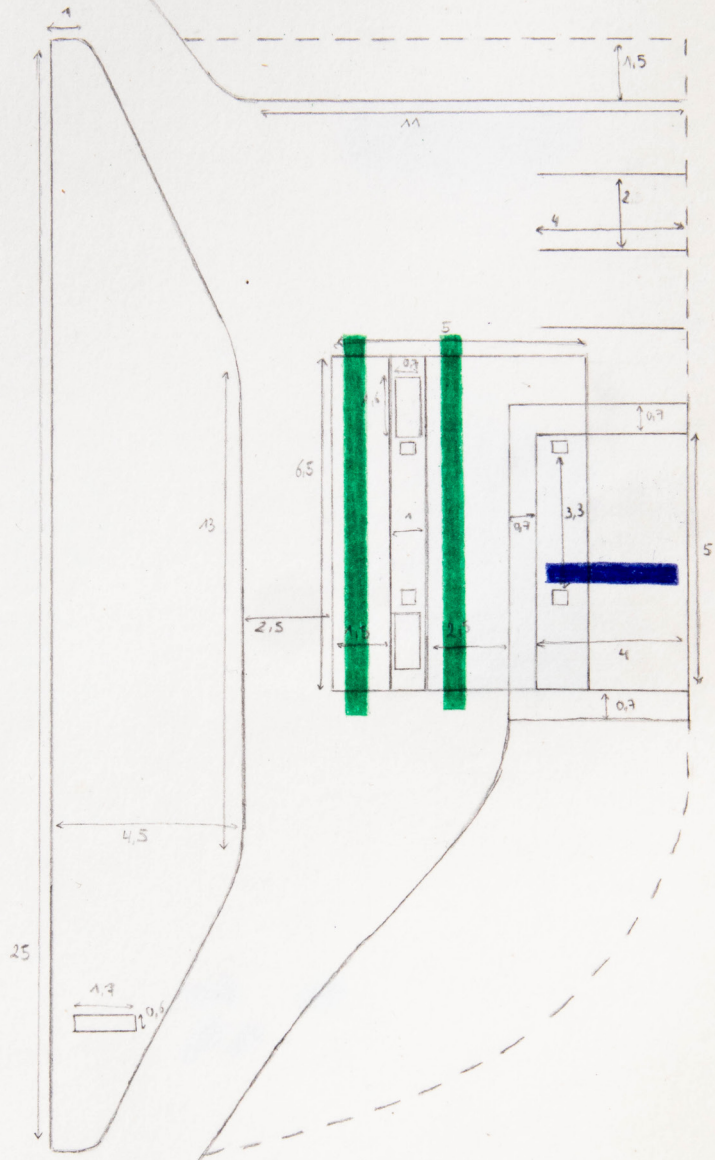
Pendelaars verplaatsen zich dag in dag uit op en af tussen twee vaste locaties. Het traject dat ze afleggen kennen ze op hun duim en is tot in de puntjes ingepland in hun dagplanning. Voor de pendelaars zit de essentie van het tankstationbezoek in de vlotheid en snelheid ervan. Meestal zitten ze met hun gedachten ergens anders: bij de kinderen thuis of bij de deadlines op het werk. Terwijl ze aan iets anders denken gebeurt hun tankbezoek op de achtergrond; er moet niet nagedacht worden over hoe alles in elkaar zit want het is reeds lang een vast onderdeel van een gekende routine. Pendelaars kunnen het niet verdragen als hun routine wordt onderbroken. Deze onderbrekingen kunnen van alle aard zijn: de koffieautomaat werkt niet, er is geen parkeerplaats vrij, er is een ongeval gebeurd waardoor men vertraagd wordt, de winkel is onverwacht gesloten, enzovoort. Aangezien het tankstation deel uitmaakt van een vaste routine is het helemaal geen bestemming op zich; pendelaars bevinden zich enkel op het tankstation en passant.

-

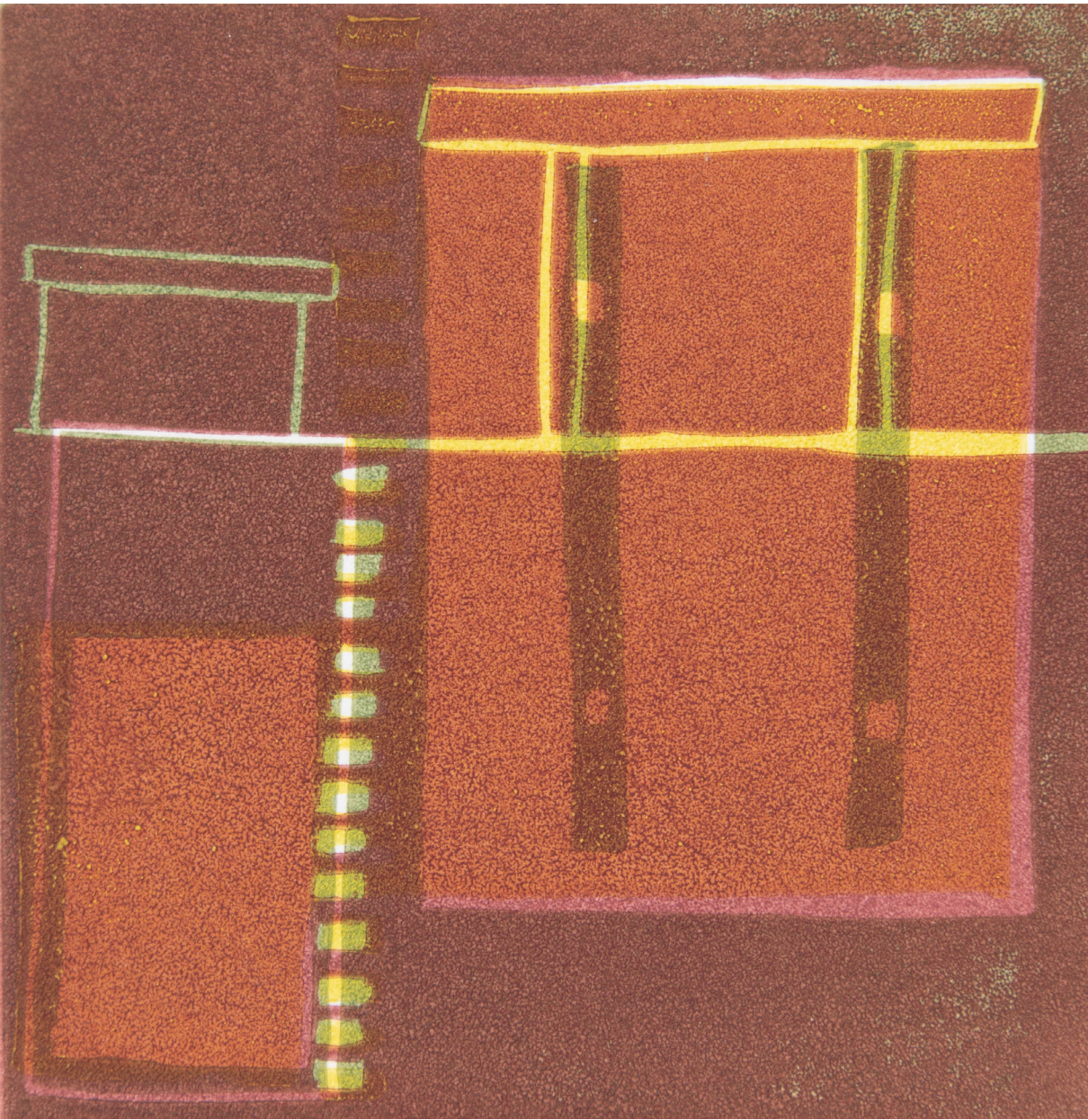
Elke pendelaar heeft een eigen routine. Deze routine zal bepalen welk tankstation de pendelaar gebruikt, maar ook hoe deze het gebruikt. De keuze van het tankstation is een pragmatische aangelegenheid: het tankstation dat onderweg ligt, met de goedkoopste diesel of waarvoor het werk een tankkaart voorziet zal eens in de routine terechtkomen en er dan lang een deel van uitmaken. Pendelaars gebruiken het tankstation op een andere manier dan de andere gebruikers. Zelden zullen ze gebruik maken van het voorziene sanitair, de kinderspeeltuin of de picknickbanken. Hun gebruik hangt meestal gekoppeld aan een bepaalde regelmaat: een pendelaar kan bijvoorbeeld dagelijks een pakje sigaretten halen, wekelijks een Lotto-ticket kopen en maandelijks de wagen voltanken. Doordat de pendelaar het tankstation steeds op dezelfde manier gebruikt, wordt er een consistentie gecreëerd en zal de plek steeds meer vertrouwd aanvoelen. Een klant zal zelfs consequent aan dezelfde pomp tanken en uit dezelfde automaat zijn koffie bestellen. Op die manier kan de stop aan het tankstation het beste worden opgenomen in diens dagelijkse routine. Een efficiënt ontworpen tankstation richt zich dus voornamelijk op de pendelaar; deze zal er altijd naar streven het tankstation ook zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

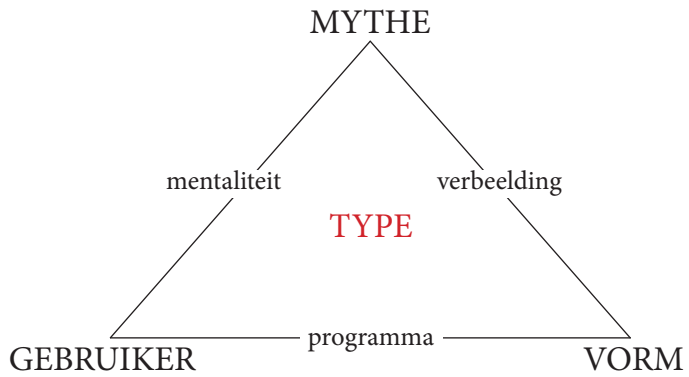
Gebruiker

Vlak voor de oprit van de E40 richting Brussel ligt er een reeks van vijf verschillende tankstations over een afstand van nog geen kilometer. Allen trekken ze heel wat gebruikers aan omwille van hun aantrekkelijke brandstofprijzen tegenover de tankstations die langs de snelweg liggen. Hoewel de Total de slechts de 3e goedkoopste is – meestal 5 à 10 cent/liter duurder dan de Texaco - lijkt deze in de ochtend de meeste mensen aan te trekken. Dit tankstation heeft namelijk een andere troef: het is het enige tankstation met een winkeltje waar men iedere ochtend voor slechts 4 euro een koffie met koffiekoek kan verkrijgen. Voor wie vroeg opstaat om de file te ontwijken komt dit als een geschenk uit de hemel. De bakkerij in het dorp is een te grote omweg en zou de bespaarde tijd door in de wagen te ontbijten tenietdoen, bovendien kan je de auto daar zo moeilijk kwijtspelen op de te kleine parking. In de avond blijkt het tankstation van Shell het dan weer iets beter te doen. Dit tankstation ligt namelijk aan de overkant van de weg, waar iedereen passeert tijdens het terugkeren naar huis. Bij de Shell hebben ze in de shop een uitgebreid aanbod aan chips en gezouten nootjes, de ideale snacks om later op te eten wanneer men in de zetel neergeploft naar de televisie ligt te kijken.



HET TYPE





Het Type

De vage substantie die zich tussen de drie pijlers mythe-vorm-gebruiker bevindt, beschrijft de typologie van het tankstation. De wijze waarop het tankstation in dit werk werd onderzocht vraagt naar een eigen definiëring van wat het begrip *type* inhoudt (in de architectuur). In volgende tekst wordt geformuleerd wat een type is en hoe men onderzoek kan voeren naar complexe typologieën, zoals het tankstation er één is.

Typologisch onderzoek naar tankstations geschiedt vaak via een functionele oorzaak-gevolgstructuur, waarbij het een efficiënte pitstop is in het systeem van het verkeersnet. De stelling is hier dat een functionele analyse niet volstaat; er komen heel wat andere zaken samen in het tankstation waardoor de nood ontstaat een gekleurder onderzoek te voeren. Daarbij kan ook direct gesteld worden dat grote, allesomvattende, duidelijke systemen er niet in slagen (dit soort) typologieën te omschrijven. Net zoals de netwerkruimte - waarin het tankstation fungeert - een instabiele constructie is die constant wordt onderworpen aan allerlei vormen van frictie, zo is het tankstation dit zelf ook. Niet alles gebeurt zoals het hoort op deze plek: de efficiënte pitstop zou een ideaal kunnen zijn voor het tankstation, maar dit is allesbehalve de realiteit. Het tankstation valt bijgevolg niet te beschrijven als slechts de veruitwendiging van zijn functionele typologie.

De driehoeksrelatie mythe-vorm-gebruiker tracht de complexe constructie van de tankstation-typologie vatbaar te maken. Het tankstation als type is geen zuivere vertaling van de vorm, noch van de gebruiker, noch van een reeks mythes. Het typische beeld van de luifel, signaalbord en het bijgebouwtje ontstond binnenin het schema, maar kent geen strikte logica hierin. Zowel mythes, vormen als gebruikers oefenen constant een variërende invloed uit op het type, dat bijgevolg een dynamisch gegeven is omdat zowel de mythes, de vorm als de gebruiker continu bewegende begrippen zijn wiens inhoud permanent verandert.

Weg-Dromen

Het type is geen algemene, universele, grote waarheid die de essentie van het object in zich draagt, het is geen strenge logische formule; het is een deels persoonlijke, deels collectieve en ambigue perceptie die niet te vatten is in algemene termen. Het is een historische resultante van heel wat verschillende zaken. Als een groep gebouwen of dingen enkel in vorm overeenstemmen, maar geen overlap hebben in mythes en gebruikers, kunnen ze geen type zijn; het type gaat verder dan een oppervlakkige vormelijke analogie. Een groep gebouwen die dezelfde functie hebben, behoren daarom ook niet zomaar tot eenzelfde type; mensen begrijpen plekken nooit louter functioneel, er worden altijd andere dimensies geactiveerd die mee echoën.

Het type wordt niet alleen gevormd door de rede: ook al hebben de meeste dingen wel een reden, vaak zijn ze niet volledig zo gepland. Toevalligheden, zelfreferenties en onverklaarbare zaken dragen ook bij tot de constructie van een type. Het toeval, de twijfel, de vraag, de anekdote, de ervaring, het persoonlijke, enzovoort spelen een belangrijke rol bij het verwezenlijken van types maar ook bij de vorming van types. Ze komen dus niet enkel na het type te pas, maar ook ervoor. Het type is dus geen abstract, onbereikbaar metafysisch begrip dat achteraf opgeladen wordt door gevoelsmatigheden, eigenzinnigheden en onregelmatigheden; het type wordt er ook door gevormd en staat in een constante wisselwerking ermee. Het type wordt hierdoor nog meer een complex, moeilijk grijpbaar en variërend begrip.

Herkenbaarheid en verwachtingen moeten het type samenhouden. Een type moet herkenbaar en vertrouwd zijn en moet verwachtingen inlossen. Tegelijkertijd zorgen types ervoor dat dingen herkenbaar kunnen zijn en er verwachtingen rond kunnen gecreëerd worden. Het type moet dus naar zichzelf refereren. Dit is een zelfversterkend effect, waarbij steeds conventies gecreëerd en gebruikt worden. De grilligheden die in vorige paragraaf beschreven werden, bieden tegengewicht aan dit zelfversterkende effect en houden het type in zijn labiel evenwicht. Herkenbaarheid en verwachtingen vindt men terug in zowel de mythes, de vorm als het gebruik van bijvoorbeeld tankstations.

Laten we dit illustreren voor het geval van de vorm. Huizen hebben punttaken met oranje dakpannen, tankstations hebben een luifel met bandvormige reclame erop. Deze ideeën zijn niet enkel afgeleid van het type als vorm, maar zijn ook bepalend voor de vorm van het type: deze wederkerigheid duidt op het zelfrefererende karakter van de vorm in types. De luifel en het puntdak vinden hun oorsprong deels in een logica - een puntdak zorgt bijvoorbeeld voor een goede afwatering en rode dakpan-

Type

nen zijn gemaakt met klei die men in de bodem vindt, een horizontale bandvormige luifel is een logische oplossing voor de vraag naar beschutting en signaal - maar ook deels in allerlei toevalligheden en willekeur. In een parallel universum hadden het huis en de luifel er compleet anders kunnen uitzien. Herkenbaarheid in vorm leidde in een globaliserende wereld tot een belangrijke ontwikkeling in de signaalfunctie van gebouwen. Gebouwen die een anoniem doelpubliek moeten aanspreken door middel van hun vorm - vaak bij architectuur met een commercieel programma - dienen zuiver leesbaar te zijn. Een kinderschooltje kan er probleemloos uitzien als een kasteeltje, kantoorgebouw of huis; iedere dorpsbewoner weet wel waar de school is. Bij een tankstation is dit anders, indien een tankstation niet op een tankstation lijkt, zal hier geen enkele automobilist die van verder weg komt stoppen om te tanken. Ook de mythes hebben een zelfrefererend karakter. Het onbehaaglijke karakter van tankstations - zoals besproken in *Labyrint* - is een mythe die rond de plek hangt. Hierdoor worden opnieuw verwachtingen geschept dat de plek ook steeds onbehaaglijk moet zijn, men kan een tankstation niet gezellig vinden want tankstations zijn niet gezellig.

In gebruik hangen er ook verwachtingen rond het type. Aan het tankstation wordt er in de bosjes gepist en in iedere tankstationshop kan men blikken bier, kauwgom en Cornetto's vinden. Dit gebruik zit vastgehecht op het type: omdat het algemeen aanvaard is en zelfs aangenomen wordt dat het er kan, gebeurt het er ook steeds - ook al is de logica soms ver te zoeken, bier drinken net voor men in de auto stapt houdt bijvoorbeeld weinig steek.

Het gevaar van zelfreferenties in types is dat ze stereotyperend kunnen werken. Er worden dingen vastgelegd en statisch gemaakt, zelfs als deze niet gerechtvaardigd zijn. Dit kan botsen met een dynamische wereld waar nuancering een belangrijk begrip vormt.

Types worden gebruikt om leeskaders te vormen om onder andere gebouwen een plek te kunnen geven in het leven, zodat men een positie kan innemen tegenover deze objecten. Het type moet spreken tot iedereen. Het moet duidelijk zijn dat een huis een huis is, zodat een passant niet zonder aankondiging de voordeur binnenwandelt om een pint te bestellen. Men stapt ook geen kerk binnen om dan in de biechtstoel te gaan vragen of men hier een nieuw rijbewijs kan verkrijgen. Er hangen heel wat al dan niet geschreven regels en concepties vast aan het type; iedereen weet ongeveer wat men kan verwachten en wat er van hem of haar verwacht wordt wanneer die in contact komt met een type-object.

Weg-Dromen

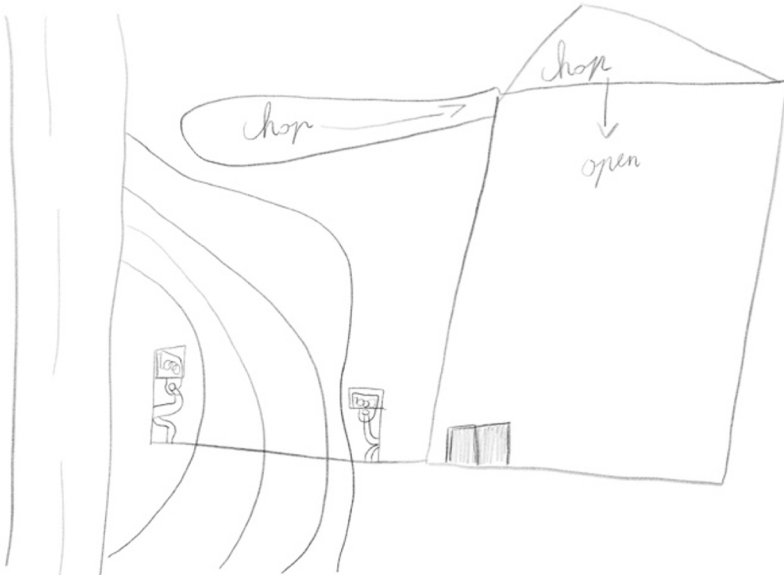
Het woord 'tankstation' kan een type omschrijven, maar enkel wanneer dit woord door al zijn analogieën wordt aangewend; een letterlijke interpretatie - die hier leidt tot een uitsluitend functionele relatie: een station waar men een wagen kan voltanken - volstaat niet. Het woord 'tankstation' is beladen met verwantschappen in zowel gebruik(-er), mythe als vorm, daarom kan het gebruikt worden om het type aan te duiden; men hoeft er dus niet per se (meer) te kunnen tanken.

Elk particulier tankstation kan een andere positie innemen binnen de driehoek; in het ene geval kunnen de mythes meer doorwegen, terwijl in het andere geval de vormelijke analogie overheerst. Deze positie kan bovendien verschillend zijn naargelang de interpretator. De mate waarin een analogie kan gemaakt worden, hangt namelijk af van persoon tot persoon. Een type is dus wel een gedeeld begrip, maar de betekenis ervan is daarom niet strik genomen hetzelfde voor iedereen.

De kindertekening

Om dit principe van type te verduidelijken, wordt de kindertekening geïntroduceerd als beeltenis van dezelfde gedachte die in het driehoekige schema - door middel van woorden en lijnen - werd voorgesteld. In een kindertekening komen de drie pijlers mythe-vorm-gebruiker samen in een beeld: een bepaald type komt tevoorschijn. Het beeld dat het kind maakt is een combinatie van vormelijke referenties waarmee het kind ooit in contact kwam: tankstations in de buurt, beelden uit films en stripverhalen... De mythes rond het tankstation spelen ook een rol in de beeldvorming van het kind. Het kind staat nog dichter in verband met mythes en dromen dan ouderen, het laat zich er ook gemakkelijker door beïnvloeden wanneer het een tekening maakt: kinderen tekenen bijvoorbeeld vaak ook een gelukkig gezinnetje wanneer hen gevraagd wordt een huis te tekenen. De tekening wordt ook beïnvloed door het gebruik dat het kind associeert met het tankstation. Het is noodzakelijk dat het kind een gebruikservaring heeft met het type en een (eigen) idee heeft hoe de vorm van het type in elkaar zit; anders baseert het kind zich misschien enkel op een mythologische vorm dat het heeft overgekregen door naar tekenfilms te kijken, waardoor de tekening bijvoorbeeld eerder neigt naar een stereotype. Een eenzijdige input leidt ertoe dat het type onvolledig wordt weergegeven.

Type



Weg-Dromen

Wanneer men aan een kind vraagt een tankstation te tekenen, kan men volgende zaken herkennen in de tekeningen:

1. Het tankstation krijgt steeds een naam, deze komt op de luifel terecht en wordt aangebracht door middel van grote letters. Het kind schrijft dus op de tekening om de naam kenbaar te maken. Dit duidt op het belang van de signaalfunctie van het tankstationgebouw.
2. Naast het tankstation wordt er een straat getekend die afgesneden is. Het tankstation is opgenomen in een groter systeem, de netwerkruimte.
3. Aan de ingang staat een vlag, op de luifel wordt een klok geplaatst, aan de pomp hangt een geel doekje, onder de luifel staan er voertuigen. Een kind zet geen filter op welke zaken al dan niet tot de vorm behoren, de vorm gaat verder dan wat 'gebouwd' is.
4. Een reeks persoonlijke elementen die varieert in de tekeningen onderling zijn ook belangrijk in het beeld. Een vuur, een regenwolk, een bijgebouw dat eruitziet als een huis zonder ramen duiden op de sterke aanwezigheid van mythe op de plek.
5. De pompen worden steeds gedetailleerd uitgetekend en hebben een duidelijke logica voor het kind, ook de route die de auto moet nemen wordt bewust getekend en heeft een verband met het geheel. Hiervoor wordt vaak een overlay van plan en aanzicht gebruikt: het plan toont de weg, het aanzicht toont de luifel met pompen, signalen en bijgebouw. Het gebruik van het tankstation krijgt uitdrukkelijk vorm in het beeld.

Kinderen teken ook huizen allemaal op een gelijkaardige manier - een vlakke gevel van een alleenstaand huis met een rood puntdak waarop een schoorsteen staat, met kruisvormige raamkaders, een voordeur waar een gezinnetje staat en meestal een zon in de hoek van het blad - maar geen enkele tekening ziet er exact hetzelfde uit. Het type blijft persoonsgebonden en in zekere mate ongrijpbaar. Het maken van een tekening is een manier om uit te drukken wat er omgaat in iemands hoofd. Een jong kind maakt zijn tekening op basis van wat het denkt hoe het er zou moeten uitzien, maar projecteert er ook eigen gedachten op neer. Moeilijk te plaatsen elementen die in de tekening verschijnen zijn een rechtstreeks gevolg van een persoonlijke gedachte van het kind. Het kind communiceert die gedachte door middel van een beeld. Net zoals een type verstaanbaar moet zijn, probeert de tekening ook verstaanbaar te zijn. De tekening blijft echter beladen met subjectiviteit en ambiguïteit en is geen objectief helder gegeven, net zoals het type.

Type

Als voor Aldo Rossi de collage een weerspiegeling is van zijn gedachten rond het type, is dat hier de kindertekening. Op gelijkaardige manier wordt de gedachte rond het begrip vertaald in een beeldvorm, die hetzelfde argument op zijn eigen manier maakt. De kindertekening is een beeldende analogie voor het mythe-vorm-gebruikersschema.

Wel dient opgemerkt te worden dat particuliere beelden niet het type zelf weergeven, zoals Carl Gustav Jung analoog vertelt dat beelden en voorstellingen “*slechts uitingen van de werkzaamheid van een archetype*” zijn (Jung, 2003, p. 15). “*Een archetype biedt de mogelijkheden om tot een beeld te komen, maar het is dus zelf géén beeld.*” (Jung, 2003, p. 10) Kindertekeningen zijn een veruitwendiging van het type maar zijn niet het type zelf.

Archetype-prototype-morfotype-ideaaltype

Het typologische denken heeft al verschillende fases en stromingen gekend doorheen de geschiedenis. Deze veranderingen duiden ook op de ambiguïteit van het type, dat al eerder naar voren werd geschoven in deze tekst. Wanneer men het in de architectuur over type heeft, gaat het in wezen vaak over archetype, prototype, morfotype óf ideaaltype. Zelden geven theoretici aan over welke van deze soorten type ze het hebben en zelden komen al deze begrippen samen. De definiëring van het begrip type dat in dit werk gehanteerd wordt is in zekere zin overkoepelend. Om het tankstation als type te begrijpen moet het als een archetype worden verstaan, maar evenzeer als een prototype, morfotype én een ideaaltype. De pijlers in het schema mythe-vorm-gebruiker stemmen overeen met deze type-begrippen.

In het archetype komt de mythe naar voor. Archetypen zijn oermodellen die overgedragen worden doorheen de tijd, ze zijn de basis voor varianten die erop volgen. Volgens C. G. Jung zijn archetypen “*de vertegenwoordigers van oermenselijke levensprocessen, die aan de basis liggen van alle menselijke dynamieken*”. (Jung, 2003, p. 15) Voor hem zijn het mechanismen die diep in ons onderbewustzijn liggen, die onder andere ook onze dromen sturen. Mythes zijn symbolische verhalende oerstructuren, bedoeld om allerlei bevreemdende fenomenen te verklaren; ze worden gebruikt om orde te scheppen in de chaos van het leven. De mythe vertelt ons iets over ons verleden maar dringt door in het heden en begeleidt de mens in zijn positie in de wereld vandaag. In beide begrippen zit de essentie in het teruggrijpen naar iets

wat eerder bestond (archè = begin), om hedendaagse feiten te begrijpen. Archetypen gebruiken mythes om zichzelf in stand te houden, omgekeerd komen er constant archetypes voor in mythes.

In prototypes en morfotypes is de vorm de regerende factor. Het prototype slaat op een type 'in de ontwikkeling'. Zowel bij gebruiksvoorwerpen als bij architectuur zijn de vorm, de samengestelde vorm en het proces waarin materialen tot vorm worden gemaakt van groot belang gedurende het maken van prototypes. Het idee dat types constant in ontwikkeling zijn is de tegenhanger van het archetype dat de zaken vastlegt en statisch maakt. Morfotypes zijn, zoals het deelwoord morfo- al zegt, steeds sterk verbonden aan veruitwendigde vormen. Het begrip morfotype vond zijn intrede bij het onderzoek van stedelijk weefsel doorheen de geschiedenis. Morfotypes duiden op een wisselwerking die heerst tussen gebouwvormen en hun omgeving, en gebouwvormen onderling.

Het ideaaltype hecht zich op de gebruiker en het programma als sturende mechanismen. Het ideaaltype dat Max Weber introduceerde kan omschreven worden als een *“opzettelijk eenzijdige karakterisering van een complex historisch of sociaal fenomeen, dat als een soort snelweg door een breed uitwaaierend wegnnet uitgelegd wordt”* (Een introductie in het denken van Max Weber, z.d., p. 19). Door ideaaltypes te introduceren kan een moeilijk te vatten werkelijkheid herleid worden tot een set verstaanbare ideeën, zo kunnen ook gedragspatronen van mensen geanalyseerd en begrijpbaar worden. Webers methode van het ideaaltype helpt om handelingen van mensen begrijpelijk te maken. Architecturale ideaaltypes baseren zich bijna altijd op programmatische motieven – denk aan sociale woningen, de gevangenis, het klooster. Handelingen, gedrag en programma komen samen in de gebruiker, die centraal staat in het ideaaltype.

De analogie die hier gemaakt werd tussen mythe-vorm-gebruiker en archetype-prototype-morfotype-ideaaltype is niet strict, bindend of afgebakend. Het duidt eerder op een aantal algemene gelijkaardige tendensen die zich voordoen in de hantering van de begrippen. Hieruit kan opnieuw afgeleid worden dat de definiëring van type of de uitoefening van typologisch onderzoek in een breed betekenisveld dient te geschieden; een eenzijdige benadering van het type volstaat niet. Deductie en inductie, analyse en synthese, ratio en gevoel liggen allen ten gronde van het type. Een studie die zich niet laat bevangen door één systeem kan pas plaatsvinden wanneer men aanvaardt dat het ene het andere niet uitsluit.

Type

De definitie van het type die hier gehanteerd wordt, valt tussen de transcendente ideeënleer van Plato en de immanente ideeënleer van Aristoteles.

Quatremère de Quincy vat het type op neoplatonische wijze op en stelt het tegenover het model: *“Le mot type présente moins l’image d’une chose à copier ou à imiter, que l’idée d’un élément qui doit lui-même servir de règle au modèle. [...] Le modèle, entendu dans l’exécution pratique de l’art, est un objet d’après lequel chacun peut concevoir des ouvrages qui ne se ressembleroient pas entre eux. Tout est précis et donné dans le modèle; tout est plus ou moins vague dans le type.”* (Quatremère de Quincy, 1788, p. 544) Volgens hem is het type een ontastbaar idee dat steeds voorafgaat aan zijn veruitwendiging. Het type bestaat dus steeds a priori. Via emulatie - in tegenstelling tot imitatie, wat gebeurt bij het model - ontstaan er bij de materialisering van een type steeds veranderingen en verbeteringen.

G. C. Argan vermijdt in zijn ‘Typologia’ het neoplatonisme en stelt dat het type juist wordt afgeleid uit de bestaande werkelijkheid - een *a posteriori*-verrichting. Ook Muratori benadert het type in de context van de morfologie van de stad op Aristoteliaanse wijze. Het probleem stelt zich dat historische groei en continuïteit - en dus gebouwtypologieën - enkel na de feiten kunnen worden onderzocht. Hiertoe stelt Rafael Moneo zich de vraag: *“Can the same definition of type which enabled these architects to explain the growth and continuity of the traditional city in terms of its formal structure be used to propose new types in contradiction to this structure?”* (Moneo, 1978, p. 38)

Volgens hem is het onmogelijk geworden om oude definities voor nieuwe situaties te gebruiken en moeten deze oude definities dus aangepast worden. Indien niet kan men het type niet als een ontwerpstrategie gebruiken.

Het type zoals omschreven in deze uiteenzetting - zwevend tussen mythe, gebruiker en vorm - is een ongrijpbaar idee dat ergens hangt maar moeilijk te vatten is. Het is een a priori concept en is dus bepalend voor hoe een object achteraf verwezenlijkt wordt, maar tegelijkertijd werkt het ook a posteriori, gezien verwezenlijkte objecten steeds het idee van het type opnieuw beïnvloeden. Deze dubbelvoudige wisselwerking verklaart het feit dat types constant zweven tussen enerzijds herkenbaarheid en bevestiging en anderzijds bevreemding, toevalligheid, persoonlijkheid en ambiguïteit.

Typologisch onderzoek

Wanneer men een architecturale typologie bestudeert, reduceert men vaak het geobserveerde materiaal om de verscheidenheid in de dingen onder één noemer te brengen, al zoekend naar algemene principes. Hierdoor verliest men waardevolle informatie die noodzakelijk is om een genuanceerd begrip van een type te kunnen formuleren. Typologisch onderzoek neigt er vaak naar om het beschikbare materiaal om te zetten naar eenzelfde taal. Architecturale vormen worden omgezet naar zwart-witplannetjes en gevelschema's. Gebruik wordt gereduceerd naar onder andere circulatieplannen of kleurschema's die het ruimtegebruik tonen. Deze reductie maakt het mogelijk om vergelijkingen op te stellen en om algemene principes te ontleden aan een complexe materie. Vereenvoudigende manieren om aan morfologisch en functioneel onderzoek te doen kunnen nuttig zijn om rationale principes te herkennen en deze te onderscheiden van toevalligheden en ambiguïteiten - wat zeker relevant kan zijn - , maar daar eindigt het onderzoek naar vorm en gebruikers niet. Mythologisch onderzoek vindt nauwelijks plaats. Het is van belang ook de mythes te onderzoeken en de relaties met de vormen en de gebruikers bloot te leggen om het type in al zijn gelaagdheid proberen te vatten.

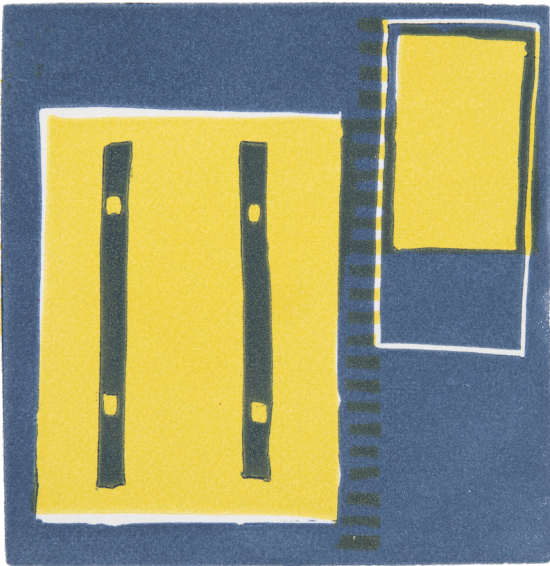
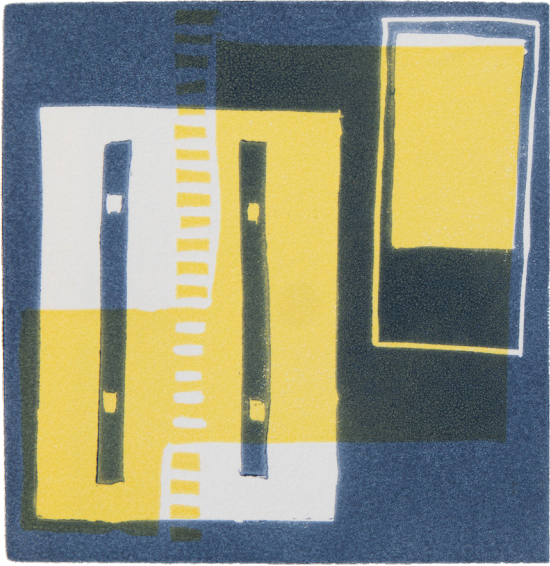
Voor andere types kan men een gelijkaardig pad volgen als hetgeen dat werd gehanteerd in dit onderzoek, het begint bij een onderzoek naar mythes waarna deze gekoppeld worden aan vorm en gebruik. De vorm en de gebruiker kunnen hierna ook afzonderlijk onderzocht worden en opnieuw worden gekoppeld aan elkaar en aan mythes. Andere types dan het tankstation hebben ook mythes rond zich hangen, maar die kunnen hun oorsprong in iets anders vinden dan in de dubbelvoudige isolatie in tijd en ruimte. Bij de school bijvoorbeeld ontstaat er mythevorming doordat deze een volledige belevingswereld voor een ontwikkelend kind is, bij een ziekenhuis zorgen een reeks andere factoren voor een aparte beleving van de plek. Hierna is de driehoek als framework voor typologisch onderzoek op alle types toepasbaar. Tankstations zijn een vreemd soort type want de dingen die het type vasthouden (mythe-gebruiker-vorm) zijn hier complex, vreemd en onvoorspelbaar. Bij andere types is het vaak eenvoudiger. De driehoeksrelatie maakt het mogelijk een ingewikkeld type in kaart te brengen en te begrijpen. Doordat er zo'n grote verscheidenheid aan dingen in en rond het tankstation spelen, zijn de mogelijkheden om deze vorm te geven zeer breed. Die variatie zorgt er ook voor dat de gebruiker de plek moeilijk kan begrijpen, en dat de gevoelens die deze ervaart bij een bezoek niet éénduidig en

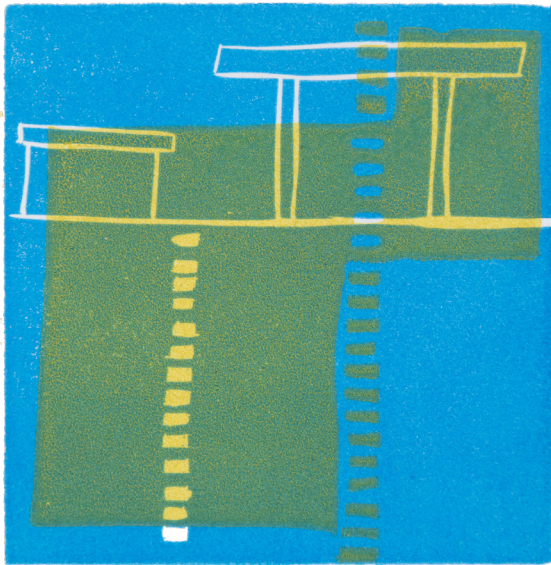
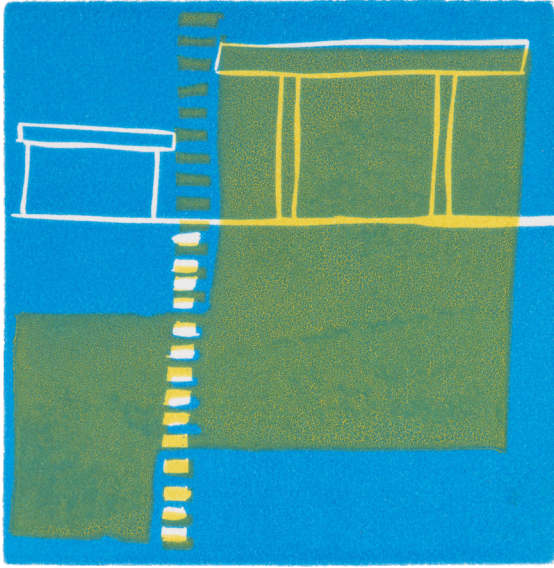
Type

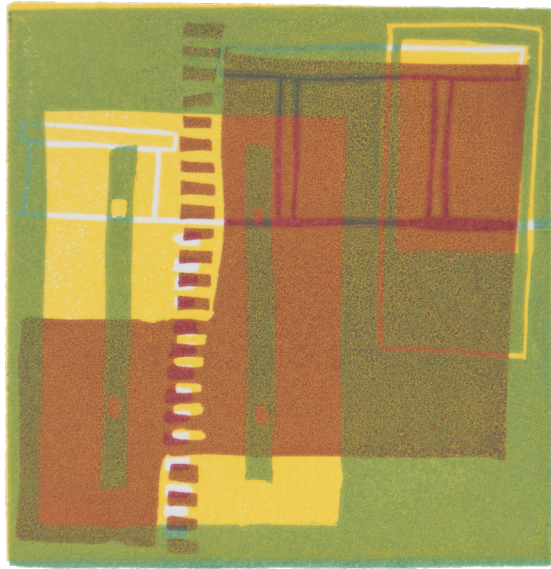
helder zijn. De complexiteit van de ervaring zorgt voor een hoog mythisch gehalte, waardoor het tankstation voor onder andere filmmakers een geliefd thema wordt. De vele mythes die er hangen resulteren op hun beurt in een rijkheid aan vorm en gebruik. Tussen de parameters heerst er een constante wisselwerking die wordt beschreven door verbeelding, programma en mentaliteit.

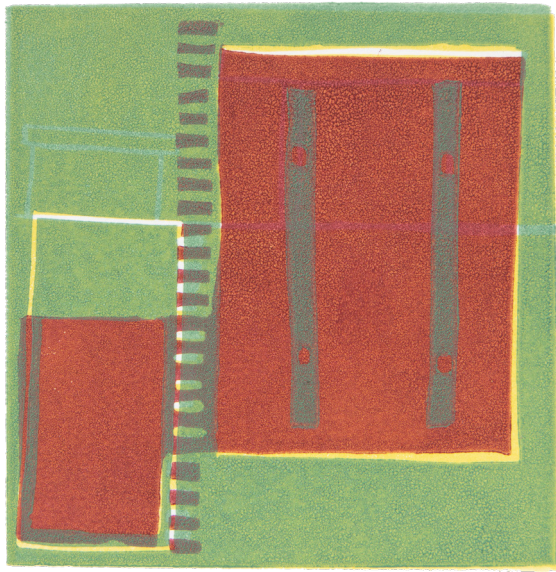
Uiteenlopende ontwerpers belichten hoe verbeelding, programma en mentaliteit drijvende krachten kunnen zijn om architectuur te begrijpen en te maken. Aldo Rossi illustreert de relatie die tussen vorm en mythe heerst. Vormen kunnen mythes oproepen, mythes vragen naar bepaalde vormen; de architect kan deze bewust inzetten in een ontwerp. Hier doet de architect in hoge mate beroep op de verbeeldende kracht van gebouwen. Architecten zoals Le Corbusier laten zien hoe een duidelijk verband van gebruiker naar vorm kan gemaakt worden: 'form follows function.' In de omgekeerde richting laten ontwerpen van bijvoorbeeld Aldo Van Eyck de omgekeerde logica werken, de gebruiker die de vorm op zijn eigen wijze interpreteert. Tussen vormen en gebruikers is het programma het verbindende element. Wim Cuyvers toont hoe mythe en gebruiker een wisselwerking hebben op elkaar. Zijn projecten tonen hoe gebruikers mythe kunnen evoceren door hun handelingen en hoe mythes hun gebruik beïnvloeden. Het lichaam is hier een belangrijk uitgangspunt. Deze interactie toont hoe mentaliteit zijn intrede doet in ontwerp. Uiteraard gaan al deze ontwerpen voorbij enkel de verbeelding, mentaliteit of programma, maar hun praktijk verduidelijkt hoe deze begrippen in architectuur kunnen worden gehanteerd.

Als een onderzoek naar mythe, vorm en gebruiker een ontwerpogave voorafgaat, zal dat tot vele verrassende inzichten leiden die later waardevol kunnen zijn bij het maken van een ontwerp. Het verzamelen van een reeks mythes, vormen en gebruikers kan op gevoelsmatige wijze gebeuren; alles kan ertoe doen, in een opsomming hoeft niets logisch te zijn. Het achteraf linken van de zaken laat toe om het gevoel eerst te laten leiden in het onderzoek, waarin nadien eventueel een logica gezocht kan worden. Op deze manier kan architectuur in zijn volledigheid worden samengenomen. De gelaagdheid die men heeft leren kennen biedt de mogelijkheid om gebouwen in al hun kleuren te kunnen ontwerpen of onderzoeken.









Nawoord

Deze scriptie ontstond vanuit een fascinatie voor een fenomeen, een plek waar vele verlangens en driften samenkomen. Het gevoerde onderzoek leidde tot een verzameling van reisverhalen, foto's, grafische prints, films en proza. Deze konden teruggebracht worden in de structuur mythe – vorm – gebruiker. De driehoekstructuur laat toe het verzamelde materiaal te structureren en via verbanden een poging te doen het fenomeen te vatten. Echter had het onderzoek evengoed anders kunnen lopen – de reis had een andere route kunnen nemen, andere referenties konden ons onder het oog zijn gekomen, ... - en bijgevolg een andere theoretische uitkomst kunnen hebben. Het theoretische kader dat naar voren geschoven wordt pretendeert dan ook geen sluitende theorie te zijn. Er zouden nog termen toegevoegd of verbanden verlegd kunnen worden.

De typologie van het tankstation, dat in eerste instantie louter uit economische logica's lijkt voort te komen, werd in deze analyse onderzocht met aandacht voor het verhaal, de anekdote. Op deze manier krijgt het type een meer gelaagde definitie. In de persoonlijke menselijke ervaring valt evenveel waarheden te vinden als in het achterhalen van verklaarbare feiten. Zoals Nietzsche het stelde: de werkelijkheid is perspectivisch, het is alleen tijdelijk waar voor degene die het perspectief ontworpen heeft. Deze scriptie aanvaardt en speelt in op deze subjectiviteit. Bijgevolg is het resultaat een gevoelsmatig geconstrueerd theoretisch kader dat de ambigüiteit van de werkelijkheid aanvaardt.

Bronnen

Primaire bronnen

- Augé, M. (2008). *Non-places: an introduction to supermodernity*. London: Verso.
- Baudelaire, C. (1857). *Les Fleurs du Mal: Le Voyage (La Mort)*. Auguste Poulet-Malassis, Alençon.
- Clay, G. (1994). *Real places: an unconventional guide to America's generic landscape*. Chicago (Ill.): University of Chicago press.
- Cuyvers, W., De Blicck, M., Preedy, L., Robberechts, C., & Braeckman, I. (2002). *Wim Cuyvers - Marc De Blicck*. Brussels: Gevaert.
- Eliade, M. (1962). *Het gewijde en het profane: een studie over de religieuze essentie*. Hilversum: De Boer.
- Hollein, H., Taylor, L. (1989). *Man Transforms*, Wien: Lücher Verlag
- Jung, C. G. (2003). *Archetypen* (K. M. Hamaker-Zondag & P. De Vries-Ek, Reds.; Negende druk). Meppel: Krips bv.
- Miles, W. (1929). *Sleeping with the Eyes Open*. Scientific American, 140(6), 489-492.
- Moneo, R. (1978). *On Typology. Oppositions 13: a Journal for Ideas and Criticism in Architecture*. MIT Press.
- Norberg-Schulz, C. (1985). *The concept of dwelling: on the way to figurative architecture*. New York (N.Y.): Electa/Rizzoli.
- Quatremère de Quincy, A. Chrysostome. (1788). *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matières: Architecture*. Paris: chez Henri Agasse.
- Smithson, R. (1969). *Hotel Palenque*. Lezing voor University of Utah 1972
- Simmel, G. (1919). *Das Abenteuer*. In *Phiosophische Kultur. Gesammelte Essays* (2de ed., 1911). Leipzig: Alfred Kroner. Vertaald door David Kettler.
- Venturi, R., Brown, D. Scott, & Izenour, S. (2001). *Learning from Las Vegas : the forgotten symbolism of architectural form*. Revised ed.; 18th print. Cambridge (Mass.): MIT press.

- Verschaffel, B. (2010). *Van Hermes en Hestia: teksten over architectuur*. 2e vermeerderde uitgave Gent: A&S/books.
- Wright, F. L. (2005). *Frank Lloyd Wright: An autobiography*. Pomegranate Communications Inc, US
- Een introductie in het denken van Max Weber. (z.d.). fddocuments.nl. Geraadpleegd op 1 augustus 2021, van <https://fddocuments.nl/document/1-een-introductie-in-het-denken-van-max-weber-het-11-max-weber-en-de-moderniteit.html>
- Adlon, P. (Regisseur). (1987). *Bagdad Cafe* [Film]. Bayerischer Rudfunk. Hessischer Rundfunk. Pelemele Film. Pro-ject Filmproduktion
- Brooker, C. (schrijver) & McCarthy C. (Regisseur). (2017, 29 december). *Black Museum* (Seizoen 4, Aflevering 6) [Aflevering tv-serie]. In C. Brooker (Productent) *Black Mirror*. House of Tomorrow.
- Coen, E. Coen, J (regisseur). (2007). *No Country For Old Men* [Film]. Scott Rudin Productions. Mike Zoss Productions.
- Craven, W. (Regisseur). (1977). *The Hills Have Eyes* [Film]. Blood Relations Company.
- Godard, J.L. Gregoretti, U. Pasolini, P. P. Rossellini, R. (regisseur) *RoGoPaG* [Film]. Arco Film.
- Hitchcock, A. (Regisseur). (1960). *Psycho* [Film]. Shemley Productions
- Lynch, D. Frost, M (Schrijver) & Lynch, D. (Regisseur). (2017, 25 juni). *The Return Part 8* (Seizoen 3, Aflevering 8) [Aflevering tv-serie]. In D. Lynch (Productent), *Twin Peaks*. Propaganda Films, Spelling Television, Twin Peaks Productions, Showtime, Rancho Rosa Partnership
- Salva, V. (regisseur). (2006). *Peaceful Warrior* [Film]. DEJ Productions.
- Visconti, L. (regisseur). (1943). *Ossessione* [Film]. Industrie Cinematografiche Italiane
- Wenders, W. (regisseur). (1984). *Paris, Texas* [Film]. Road Movies, Filmproduktion GmbH. Argos Films S.A.

Secundaire bronnen

- Cuyvers, W. (2006). *Van de droom van de versteende roman naar de acceptatie van de publieke ruimte*. OASE, 70, 20–29.
- De Botton, A. (2018). *De kunst van het reizen* (20ste ed.). Uitgeverij Atlas Contact.
- Fonteyne, A. (1994). *Benzinestations, analyse van een fenomeen*. UGent.
- Giovannoni, G. (2016). *The social life of gas stations*. *The journal of public space*, 75–94.
- Hein, C. (2018). *Oil spaces: The global petroleumscape in the Rotterdam/The Hague area*. *Journal of Urban History*. Published.
- Van den Driessche, M. (2021). *Heuristiek van het typologische denken: Archetype - prototype - morfotype - Ideaaltype*. *Syllabus ontwerpleer*. UGent.

Weg-Dromen



Cafeteria

Weg-Dromen



Barn

Weg-Dromen



Vanna Venturi

Weg-Dromen



Mi Casa

Weg-Dromen



Fiumicello

Weg-Dromen



Tutti Frutti

Weg-Dromen



Tempietto

Weg-Dromen



Bpost

Weg-Dromen



Carpet

Weg-Dromen



Cargo

Weg-Dromen



Fevertree

Weg-Dromen



Surfurbia

Weg-Dromen



The American Dream

Weg-Dromen



De kruidenier

