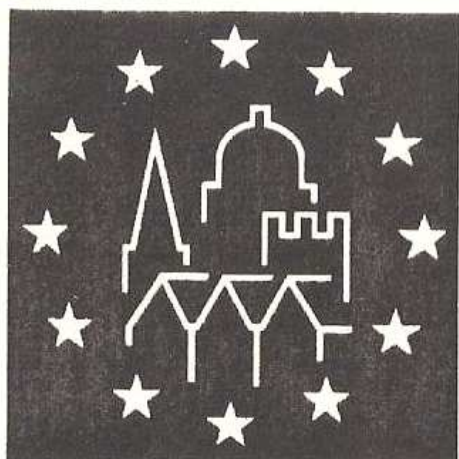




DE RAAKLIJN

Vereniging voor kwaliteit van de leefomgeving te Belsele
Sekretariaat : Belseledorp 118, 9111 Belsele, 03/772 49 82
PCR : 000-1527999-55

DE RAAKLIJN KATERN - jaargang 2, nr. 9
bijlage bij : 't Groene Waasland nr. 82 - september 1994
v.u. : Fred Van Remoortel, Sinaai



Autoloze zondag samen met
trein-tram-busdag
zondag 16 oktober 1994

In vervoering voor vervoer

Monumentendag op 11 september



OPEN MONUMENTENDAG, ZONDAG 11 SEPTEMBER

De open monumentendag is voor **De Raaklijn** een aktiedag. De voorbereiding van deze dag startte bij het aankloppen van studenten architectuur bij **De Raaklijn** om meer te weten te komen over het Bisschoppelijk Kasteel en Park én over de verkavelingsdruk op de riante plek naast het park. Over dit laatste is reeds veel gezegd. Onze zienswijze is eenvoudig : de Belselebeek en bijhorende gronden, die samen de vallei vormen, waarin kasteel en park liggen, schaft men niet zomaar af door de natte gronden te verkavelen. Hier laat de plek met cultuurhistorische waarde zich gelden : Belsele is aan deze plek Belsele geworden. Zij die dit niet begrijpen, vertellen we, dat het een overstromingsplek is. Eenvoudig niet ? Onze voorouders bouwden Belsele naast die plek : op het hogere, droge land tussen Belselebeek en Ransbeek. Deze laatste is reeds afgeschaft nabij het centrum. Wateroverlast is er het gevolg. Arme kwaliteit.

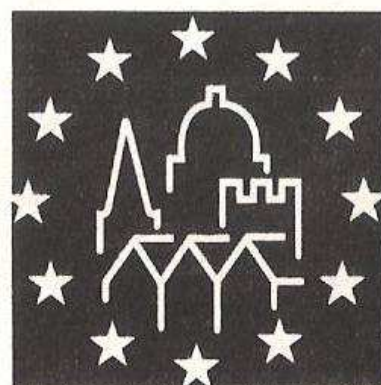
Reden genoeg om in te pikken op de Vlaamse open monumentendag op 11 september 1994.

Omdat de zienderogende verarming van de menselijke leefomgeving ons raakt, stellen wij er wat tegenover. Want kwaliteit van de leefomgeving is voor **De Raaklijn** meer dan één eenzijdig bedoelde realisatie. Kwaliteit is meerwaarde, intrinsiek aanwezig in het door en voor mensen en belangen gedacht concept of plan. Zo hebben wij het Bisschoppelijk Kasteel en Park altijd gezien in één natuurlijk lint dwars doorheen de bebouwde kom : een lokale groene hoofdstructuur avant la lettre. Zo'n lint overstijgt het verouderde denken over ruimtelijke ordening, dat nauwelijks verder komt dan straten trekken en perceeltjes verkopen. Daarom komen studenten architectuur aankloppen : ze overschrijden het eigen vakgebied, want de site rondom kasteel en park zou verminkt worden. Dat is een goede zaak, dat ze aankloppen : de architect bekommert zich om meer dan het gebouw.

Dat moet ons raken. Hetzelfde geldt voor het thema van deze dag : vervoering. De op 11 september opengestelde monumenten en tuinen hebben één ding gemeen : zij zijn de beeldbepalende elementen van onze hoofdstraat. Verkeer en vervoer zijn er erg dominant aanwezig. Dat is eigen aan de hoofdstraat. Iedere wijziging in die hoofdstraat brengt bijgevolg alle bewoners in vervoering. **De Raaklijn** heeft reeds een visje uitgeworpen om het openbaar domein, zeg maar straat en plein, om te vormen tot een cultuurhistorisch patrimonium. Want een monument met parkeerasfalt rondom is verkracht. Zelfs de doorstreepte P voor de kerkdeur getuigt van deze verkrachtingsgolf die nu nog doorzet.

Deze open monumentendag te Belsele moet de aanhef zijn om de hoofdstraat op te breken en opnieuw in te richten. De vervoering zal er groter worden : mensen te voet, op de fiets en vaker in de bus van het stadsnet. Winkels, horeca en monumenten werpen samen hun schaduw op de straatvloer die gonst van het leven : uitstallingen, terrassen en plek voor mens en natuur. Alleen zo is het vol te houden, alleen zo leven steden en dorpen. Reeds eeuwen.

De meningen hierover moeten nog volop rijpen en ontwikkelen. De laatste feestmarkt bewijst dat ons dorp een hart heeft, dat de mensen het centrum met de unieke, veelzijdige inhoud van de hoofdstraat verkiezen boven de banale gewestweg-bermkultuur. In dit laatste is alleen maar kunstmatige, goedkope monumentaliteit aanwezig vanuit individueel commercieel oogpunt. In de hoofdstraat is ieder monument een levend kunstwerk naast de winkel, op de weg naar school, in de bib, aan de bushalte, onder de rode beuk. Symbiose die ons gewoonweg in vervoering houdt.



Open monumentendag - praktisch :

Genoemde studenten en **De Raaklijn** namen eveneens contact op met de deelgemeentelijke kulturele raad van Belsele. Met de steun van het stadsbestuur, dienst cultuur, kon vorm gegeven worden aan deze open monumentendag te Belsele. Dit staat te gebeuren :

- tijdstip : zondag 11 september 1994, van 10 tot 18 uur,
- gemeentehuis, inkomhal en raadzaal : tentoonstelling over de plannen van het bisschoppelijk kasteel; om het half uur vertrekt er een begeleide wandeling naar het 'Hof van Belsele',
- Hof van Belsele of Bisschoppelijk Kasteel, kapel inkomhal en park, alleen te bezoeken tijdens de begeleide wandelingen,
- Belseledorp, vanaf Vijverstraat langs de villa's, het domein De Schrijver en de gevel van het huis Van Geeteruyen-Rogman naar de kerk,
- Sint-Andreas- en Sint-Gislenuskerk, gidsbeurten met twee aparte gidsen, behalve tijdens de eucharistievieringen 's morgens,
- bijzondere rondleiding voor en door ziekenzorg.

**16 oktober : Zondag Zonder.
Vlaanderen beweegt zonder.**

**Zondag Zonder ?
Zonder wie ? Zonder wat ?**

Zondag 16 oktober wordt de eerste 'Zondag Zonder'. Een zondag zonder auto. Maar mét trein, tram en bus, te voet of op de fiets... Een zondag met vriendelijk verkeer in stad en dorp.

Voor één dag vragen we de automobilist de wagen aan de kant te laten en de weg vrij te maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Dat moet kunnen... als ook U meedoet !

Autoloos : Een droom ?

In 1973 mochten we het meemaken. De auto bleef enkele zondagen op stal. Verplicht van hogerhand, want een petroleumschaarste noopte ons ertoe.

Maar we genoten ervan met volle teugen. Het waren erg prettige dagen. Er was de sensatie van de stilte... slechts af en toe doorbroken door een aantal rinkelende fietsbellen... Het was heerlijk de straat in bezit te kunnen nemen en voluit te spelen, te wandelen en te fietsen...

Velen denken met enige heimwee terug aan deze autoloze zondagen. 'En of zoiets vandaag nog kan ?' weerklinkt het meermaals als hypothetische vraag... En toch...

Met z'n alleen brengen we de verbeelding aan de macht. Realiseren we deze droom. Voor één dag de dwingelandij van de auto voorbij.

ZONDAG ZONDER MET ALLE BELSEELSE VERENIGINGEN !

De Raaklijn nodigt alle plaatselijke verenigingen uit een vertegenwoordiging te sturen naar de volgende maandelijkse vergadering :

maandag 12 september 1994 om 20 uur
in vergaderzaaltje, cafetaria, De Klavers

agenda : gezamenlijke organisatie Zondag Zonder.

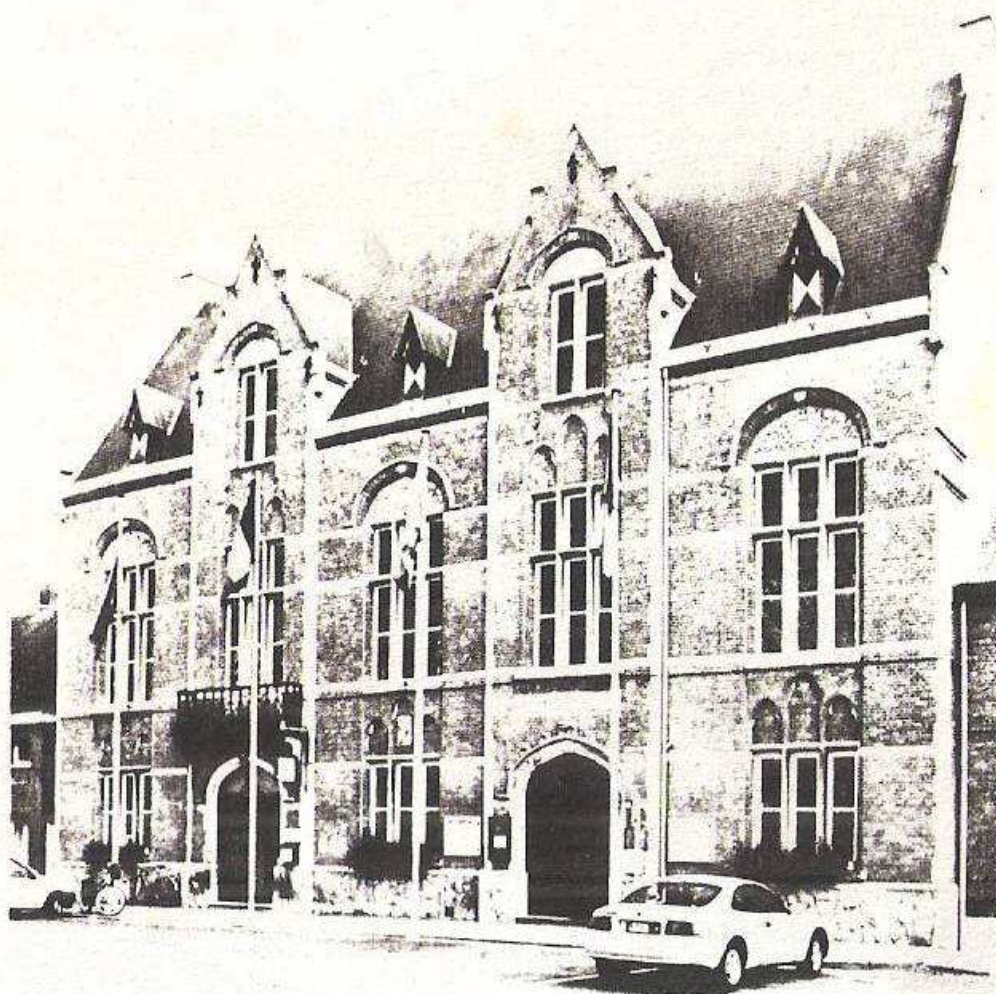


FOTO DEURO

Belsele, gemeentehuis met parking, typevoorbeeld van monumentenzorg : de plek voor het gebouw werd parking. De waarde van een esplanade kent men niet bij openbare werken en verkeer.

Autovrije - Autoarme kernen De toekomst wenkt

De visie die de Vlaamse Regering formuleerde onder de noemer Vlaanderen 2002, voorziet in het versterken van de stedelijke gebieden en het maximaal vrijwaren van de open ruimte. Andere centrale doelstellingen zijn het beheersen van de auto-mobiliteit, en het aanpassen van de verkeersinfrastructuur voor meer veiligheid en leefbaarheid.

Maar Zondag Zonder staat evenzeer in lijn met het huidige Vlaamse regeerakkoord. Dit akkoord gaat uit van een geïntegreerd beleid op vlak van ruimtelijke ordening, verkeer en milieu en met prioriteit geven aan de promotie van autoarme centra.

En ook vanuit Europa worden programma's opgezet voor een meer mens- en milieuvriendelijk mobiliteitsbeleid. Zo is er het programma 'cities without cars' dat steden en gemeenten uitnodigt kernen autovrij te maken.

In Belsele (en Sint-Niklaas) vormen alleen de wegen en rijbanen één netwerk. De voetganger, de fietser en de openbaar-vervoergebruikers moeten het stellen met 'stukjes' voetpad, fietspaden die steevast ergens doodlopen, en openbaar vervoer dat een geïsoleerd bestaan leidt.



Koen Stuyven



Alweer verkeer(d).

Verkeersbeleid loopt altijd maar verkeerd af. Hoe men ook sleutelt aan oplossingen, des te ingewikkelder de verkeerskluwens worden : één oplossing bestaat trouwens niet.

Tot in de jaren zestig was verkeer synoniem van *auto*. Alles werd in gereedheid gebracht om ieder individueel verplaatsingsgedrag naar dit soort rolwagen te leiden. Wegen en parkings werden overal voorzien, tot in iedere tuin. Omdat de persoonlijke gevolgen bij ongevallen vaak slecht aflopen met de autokultuur werd verkeer ook *verkeersveiligheid*. De verplichte verzekering B.A., de gordel, tal van verkeerstekens, verkeerslichten en politionele handelingen behoren tot dit denken. De impact van verkeer is dermate groot dat het verkeersdenken uitgebreid moest worden, veelal onder druk van bewonersgroepen, die slachtoffers zagen vallen in hun buurt. Verkeer werd ook *verkeersleefbaarheid* : woonerven, fluisterasfalt, controle uitlaat, parkeermeters,...

De meeste beleidsvoerders zijn tot hier geraakt met hun verkeersbeleid. En nog blijft verkeer op vele fronten een doffe ellende. Dat komt omdat zij twee dimensies niet bij het beleid betrokken hebben.

Eén, verkeersbeleid hoort samen gevoerd te worden met een *ruimtelijk beleid* : stedelijke bundeling boven spreiding, korridorontwikkeling of bandsteden, kernenhiërarchie, lokatiebeleid van stations, opritten en kanalen gekoppeld aan vervoersbehoeften...

Twee, de konkrete realisaties van de ruimtelijke ordening op de kleine schaal vergen *kultuur van het openbaar domein* : het boulevard, het plein, het erf, de stationsbuurt, het terras, de esplanade, de hoofdstraat, de binnenplaats, de doorsteek, het pad en andere, hebben een veel rijkere inhoud dan : de rijbaan, de parking, het fietspad, het voetpad, de zebra, de drempel. Deze laatsten zijn de veruiterlijking van domweg verkeerstechnisch denken, dat de beleving en het goed funktionieren van de plek miskent. Anders gezegd, aan de inrichtingen van onze straten, pleinen en wegen herkent men het kulturele niveau van een samenleving.

Het kulturele niveau van plek (herkomst- en bestemmingpunt) en verplaatsing (alle vervoersbehoeften) is zo laag gevallen, dat alles hetzelfde werd : wegen, parking en drive-in-toestanden. Erger nog. In deze mobiele maatschappij is vervoersarmoede troef : mét de auto zijn er de files én zonder de auto zijn de afgelegene autobestemmingen onbereikbaar. Verdringing voelt ieder aan den lijve : asfalt i.p.v. groen, ringwegen door iemands land of natuur, uitlaatgassen en smogvorming waarbij de zwaksten moeten binnenblijven. Een kind dat niet meer zelfstandig op straat mag lopen of spelen. Vakantiebestemmingen waarbij alles onderweg waardeloos is geworden.

Bij nader toezien is Zondag Zonder het begin van een nieuw tijdperk.

Dagorde



volgende vergadering :

12 september (zie bladzijde 5)

24 oktober

telkens om 20 uur, vergaderlokaaltje achterin cafetaria De Klavers.

Geflitst op de N1.



16 oktober Zondag Zonder