

# De urbanisatie van Lichtervelde

## Of wat voorafging aan de aanleg van de 'nieuwe wijken'

Benedict Wydooghe

Wonen, werken en mobiliteit bepalen sinds 1950 in verschillende opzichten het stedenbouwkundig beleid van de gemeenteraad. Tot op heden bepalen die uitgangspunten van toen het uitzicht van Lichtervelde.

### 1 De naoorlogse jaren

Het naoorlogse Lichtervelde ziet zich op lange termijn voor diverse narigheden geplaatst. De tijdgenoot kan de problemen niet altijd even coherent onder woorden brengen, maar al bij al zijn de probleemdefinities onloochenbaar.

Economie, nijverheid en de handel moeten opnieuw op gang gebracht worden en de gemeente moet tegemoet komen aan de woningnood. De individuele verplaatsingsmogelijkheid per auto wordt een vraagstuk dat steeds scherpere vormen aanneemt. Generaties Lichterveldenaren, zowel voetgangers als autochauffeurs worden onophoudend geconfronteerd met de blijkbaar eeuwig gesloten spoorwegslagbomen. Deze drie elementen, wonen, werken en mobiliteit, beïnvloeden elkaar en bepalen sinds 1950 in menig opzicht de visie en het stedenbouwkundig beleid van het openbare bestuur. Tot op de dag van vandaag bepalen die uitgangspunten van toen, het uitzicht van het dorp.

Alhoewel, we moeten noteren dat het toen niet allemaal zo'n vaart liep. Het verhaal begint op 17 november 1944. Van dan af is het Regentsbesluit betreffende de stedenbouw in voege waarbij 'immobiliare bewerkingen en andere werken in verband met de wederopbouw van de geteisterde steden en gemeenten' ten laste van de staat kunnen worden gelegd<sup>1</sup>. Behalve aankopen en onteigeningen van onroerende goederen komt de staat tussen in bijkomende werken zoals het opruimen van materialen, afpalingen, metingen van percelen, het opmaken van de verkavelingen, enzovoort. Hiertoe ziet de gemeente zich genoodzaakt een technicus te belasten met het opmaken van de plannen van aanleg<sup>2</sup>. Vrij snel na de oorlog wordt een dossier ingediend met een algemeen plan dat de bestaande toestand verduidelijkt. In bijlage bevinden zich plannen met de aanduiding van het elektriciteitsnet, de afwateringen, de bossen en landschappen, de nijverheidsgebouwen, de gas- en elektriciteitsdistributie, de landbouwgronden, de wegen en de spoorweg<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Op 14 februari 1946 wordt de werkingsduur van dit besluit verlengd. Zie ook Staatsblad 17/01/1952, verwijzend naar het besluit van 28/12/1951.

<sup>2</sup> De eerste initiatieven tot deze plannen van aanleg dateren uit 1941.

<sup>3</sup> GAL, doos Voorbereiding APA, 29/09/1945.

Op 30 april 1946 vraagt de burgemeester aan het diensthoofd der gemeentewerken voor West-Vlaanderen of de gemeente niet als geteisterde gemeente door kan gaan. 'Wij menen dat zulks wel het geval is daar Lichtervelde tijdens de oorlog vooral in 1940 fel gebombardeerd werd en een geheel wooncomplex vernield werd, met een veertigtal doden<sup>4</sup>.' De administratieve martelgang die hiermee op gang gebracht wordt, sleept aan tot in 1949 als de bundel van het voorbereidend onderzoek voor het Algemene Plan van Aanleg, tot stand komt.

## 2 Het Algemene Plan van Aanleg

Het plan op zich is al een razend interessant studieobject dat schreeuwt om meer onderzoek. Als ingekorte synthese kan volgend fragment gelden:

De Lichterveldse bevolking groeit aan, maar de uitwijkingen neutraliseren de aangroei in grote mate. Een aangroei is te voorzien, er heerst woningnood. De woonzone moet uitgebreid worden rondom het centrum van de gemeente, zodat dit meer een aaneengesloten geheel vormt en de nu heersende lintbebouwing vervalst. Woonwijken zijn op te richten tussen Koolskamp- en Beverenstraat alsmede tussen de Beveren- en de Stegelstraat. Ook ten noorden van de Stationsstraat en Marktstraat kunnen woonwijken voorzien worden. Een drietal wijken voor werkmanswoningen zijn aan te leggen. Eén nabij het station en twee naar het centrum toe. Een sportplein met speelpleinen, zwemkom en park zijn op te richten. Een zone voor nijverheidsgebouwen is voor te behouden bij de spoorweginrichting. De grote verkeerswegen welke nu het centrum doorkruisen, zijn om te leiden, voorzien van vertakkingen naar de gemeente toe en het ordenen van de woonzone langs deze nieuwe banen van druk verkeer<sup>5</sup>.

Dit (ingekorte) citaat is veelbetekend. De momentopname schetst het uitzicht van het dorp anno 1949 én de toekomstplannen die de beleidsmakers koesteren. Het utopisch plan wil het grondgebied Lichtervelde rationeel aanleggen en de 'gemeente een harmonische ontwikkeling voor de toekomst bezorgen ten bate van het algemeen belang'. Het plan voorziet een nieuw kerkhof naast het bestaande, een omleidingsweg (van Koolskampstraat naar Torhoutstraat via Hoogwielkestraat en van Koolskampstraat naar Statiestraat via Stegelstraat).

## 3 Naoorlogse bouwwoede

Belangrijk bij de naoorlogse wederopbouw, is de aandacht voor goedkope woningen. Arbeiders worden aangemoedigd om hun spaarcenten nuttig te besteden en een bescheiden woning aan te kopen. De trend is niet beperkt tot Lichtervelde. Neen, in

---

<sup>4</sup> De burgemeester heeft weinig geduld en als zij halfweg de maand mei van 1946 geen antwoord ontvangt, wordt de brief opnieuw verstuurd. De reactie blijft uit, maar de vastberadenheid is groot. Op de laatste dag van mei verstuurt zij nogmaals een brief die krachtadiger dan tevoren klinkt. De burgemeester wil dat de '*ontwikkeling der gemeente en haar stedenbouwkundige ontwikkelingen rationeel zouden verlopen*' en wil verhinderen dat '*persoonlijke willekeur, de vooruitzichten in de war zou sturen.*'

<sup>5</sup> GAL, Voorbereiding APA.

het hele land wordt verwoed gebouwd, al dan niet met de kredieten die de wet De Taeye hiervoor vrijmaakt. De thesisstudente Rita Comeyne die in de regio Roeselare-Tielt onderzoek verricht naar de relatie tussen het huisvestingsbeleid en de gezinsbudgetten, ziet de toekomst hoopvol tegemoet en verwoordt de situatie als volgt:

‘Sinds geruime tijd wordt in ons land bijna verwoed gebouwd. Prachtige landhuizen en, wat ons het meest verheugen moet, ook honderden nette en rationele arbeiderswoningen. Niet meer zoals voorheen, door de werkgever gebouwd ten behoeve van zijn onderdanen – de talloze “reeksen” die wij in alle industriecentra ontmoeten – maar op aanvraag en initiatief van de arbeider zelf. Ook in de steden en in de gemeenten van West Vlaanderen ontstaan aldus nieuwe wijken – de ene aesthetisch beter geslaagd dan de andere – die een symbool zijn van de drang van onze arbeiders naar een huisje, dat ze het hunne kunnen noemen<sup>6</sup>’.

In Lichtervelde moeten kwartieren komen in de Kleine Statiestraat, in de Ketelbuiserstraat en in de Beverenstraat. Wie er financieel wat warmer inzit zal terecht kunnen in de villaparkjes in de (nog te verbreden) Klyseweg. Verder voorziet het plan de verbreding van de hoek van de Torhoutstraat met de Markt, een uitbreiding of verplaatsing van het station en een zwemdok tussen de Zandstraat en de Essestraat.

#### **4 Wat er van de plannen in huis kwam**

Tussen 1949 en 1955 verloopt het bouwen van nieuwe woningen in een stijgende lijn: in 1959 worden 41 nieuwe woningen gebouwd en het volgend jaar nog eens 23. De structuurplannen blijven evenwel een dode letter en beperken zich tot een denkoefening. Van enige geordende realisatie komt weinig of niets in huis tot er op 28 februari 1955 een architect-urbanist een tekort van 75 woningen vaststelt.

Bovendien, zullen er, volgens zijn rapport, in de komende twintig jaar tweehonderd bijkomende woningen nodig zijn. ‘Gezien de beschikbare bouwgronden langs de bestaande straten door hun kostprijs niet in het bereik liggen van het merendeel van de inwoners, dringt de noodzakelijkheid zich op om nieuwe straten aan te leggen’. De suggestie is om ten noorden van de Burgemeester Callewaertlaan een wijk met goedkope woningen, een speelplein en een sportcentrum aan te leggen welke ‘aanzienlijk zullen bijdragen tot het verfraaien der gemeente’. Trouwens, de terreinen zijn ‘zeer gunstig gelegen tussen de statie en de kom van de gemeente’. Het station wordt aangewend als kapstok voor de oprichting van woonkernen voor pendelaars.

#### **5 De nieuwe wijken**

Door een verbindingsweg tussen de inmiddels aangelegde Burgemeester Callewaertlaan en de Ketelbuiserstraat worden in de loop van de jaren '60 de Zandstraat, de Rozenlaan, de Sportlaan en de Vandepoelelaan aangelegd en vervolgens volgebouwd.

---

<sup>6</sup> COMEYNE, R.: Enkele aspecten in verband met de huisvesting in de gezinsbudgetten. Katholieke School voor Maatschappelijk Dienstbetoon, onuitgegeven scriptie, 1951, p.1.

Midden jaren '70 starten de werken aan de Rosaliaan, de Cardijnlaan en de Pastoor Denijslaan. De voltooiing van de laatste twee wijken vindt plaats in 1979.

Wie wil intekenen om in de Rodenbachlaan te wonen, kan dit doen vanaf 1976.

In 1980 is 10,47 procent van Lichtervelde bebouwd. De bebouwde percelen worden in 1980 ongeveer voor 82 procent ingenomen door hoeven en huizen en bijhorende tuinen. Tussen 1980 en 1990 neemt de totale bebouwde oppervlakte toe met 70 ha (2,6%). Het grootste aandeel (1,9%) van deze toename wordt opnieuw opgeëist door woningbouw in wijken (F. Timmermanslaan, Margarethalaan, Molenlaan en later de Ernest Claeslaan, Stijn Streuvelsstraat, Europawijk, Jules Missinelaan en Koning Boudewijnlaan).



Deze achttiende-eeuwse hoeve aan de Ketelbuiserstraat verdween voor de aanleg van de Stijn Streuvelswijk.

De goedgelegen spoorwegverbinding, de invalswegen en de nabijgelegen autostrade sinds 1983 lijken Lichtervelde te determineren tot een slaapdorp.

Heemkundige kring Ketel Va



Rozenlaan, Cardijn – Denyswijk ...





... en Felix Timmermanslaan anno 2000

