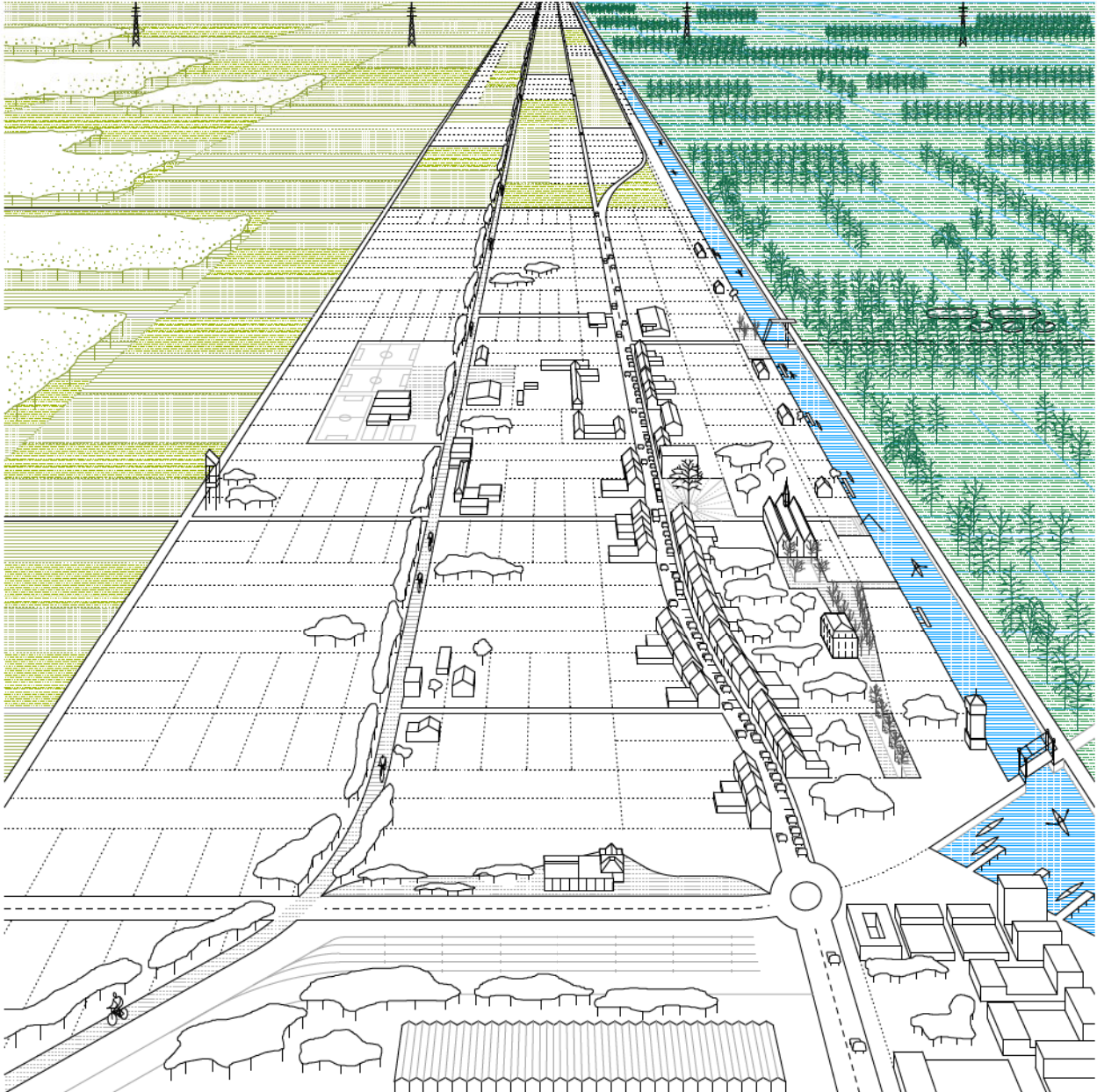


# MOERBEKE - MASTERPLAN ANONIEM

OO3407



Moerbeke heeft zeer interessante ruimtelijke kwaliteiten, in relatie tot het landelijk gebied, qua stedelijke structuur, geschiedenis en mobiliteitspatronen. Het is een sterke basis voor toekomstige ontwikkelingen.

De stad ligt ingeklemd tussen het natte valleigebied van de Moervaartdepressie in het zuiden en het droge beboste land van de grote dekzandrug van Maldegem-Stekene in het noorden en heeft zich ontwikkeld langs drie belangrijke infrastructuurlijnen.

- De suikerfabriek speelde een dominante rol bij de totstandkoming van Moerbeke en zal dat blijven doen tijdens de herontwikkeling van haar terreinen. Zoals veel voormalige kleine fabriekssteden heeft het een gevoel

van rijkdom en eenheid. Dit heeft de potentie om uit te groeien tot een populaire woonwijk.

Voor het masterplan zien we drie thema's, die zowel beschrijvend als planvormend van aard zijn: 1. Een (compactere) ladderstructuur; 2. Nieuwe mobiliteit, Oost-West-verbindingen; 3. Op weg naar een netwerk van centrale diensten.

Een masterplan kan niet binnen enkele weken en op vier pagina's worden ontwikkeld. De drie thema's zijn een uitdrukking van onze eerste reflectie. Het is een startschot voor uitwerkingen die rond de tafel met de gemeente en de inwoners gedaan zullen moeten worden

# 1. EEN (COMPACTERE) LADDERSTRUCTUUR

De wegen en paden van Moerbeke vormen een ladderstructuur: een grid, met ongelijkwaardige verbindingen. Het gebied ontwikkelde zich op geconcentreerde wijze in oost-westrichting, op een strook zandgrond tussen wetlands en landbouw.

Daarom is Moerbeke een relatief compacte stad

Een blik op de kaart van de Vlaamse verstedelijking laat zien dat de stad wordt omringd door open ruimte en landschap; dit is een toestand die niet vaak voorkomt in Vlaanderen.

De consistentie van de ladderstructuur en de relatief scherpe overgang tot het luxueuze landschap eromheen doet denken aan middeleeuwse Franse bastides.

Bastides zijn versterkte nieuwe steden gebouwd in de middeleeuwse Languedoc, Gascogne en Aquitaine in de dertiende en veertiende eeuw. Deze steden werden gepland en gebouwd als één eenheid, door één oprichter. De meeste bastides zijn ontwikkeld met een grid van elkaar kruisende straten. Ze hebben ook allemaal een centraal marktplein. De vormende krachten achter deze steden waren defensie, landbouw en handel.

Twee condities moeten volgens ons verder worden geduwd en gevierd als de authentieke kwaliteit van Moerbeke. Dit kan leiden tot twee duidelijke acties:

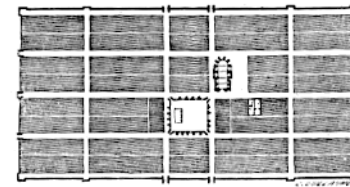
1. Verdichting en intensivering van de bestaande netwerkstructuur en consolidatie van openbare ruimten.
2. Het creëren van openbare ruimte aan de rand van de stad, in directe relatie tot het omringende landschap - het creëren van een rijke rand die publiek toegankelijk is.

Het nieuwe project van de Suikerfabriek is volledig compatibel met deze dubbele ambitie, waardoor een dichter stedelijke cluster ontstaat en nieuwe openbare ruimten in contact met de Moervaart worden aangelegd.

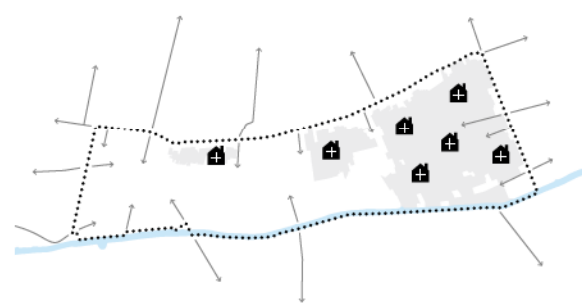
- De materialisatie van deze structuur zou veel meer uniform, voetgangersvriendelijk en groen kunnen zijn. De structuur van bomenrijen in het omringende landschap kan worden voortgezet in de stad, maar met volledig verschillende soorten vanwege de verschillende bodemgesteldheid. Er moet een beperkt palet van bakstenen en tegels en meubels worden geselecteerd, zodat deze de komende decennia consequent kunnen worden gebruikt.



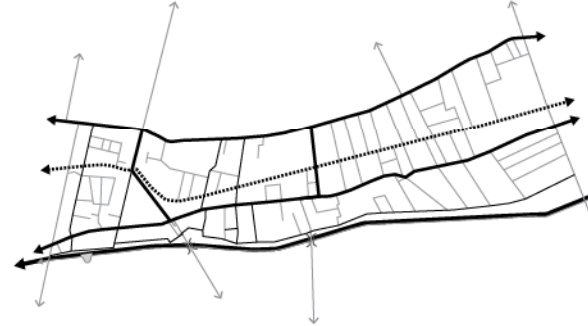
Aigues Mortes, France, est. 13th century



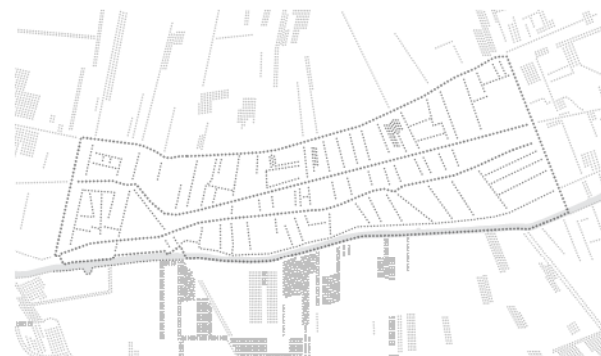
Monpazier, France, est. 13th century



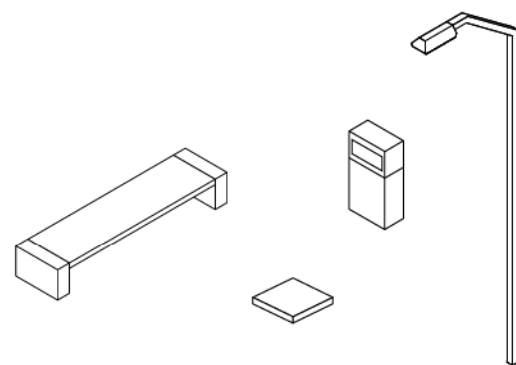
Bastide van Moerbeke (structureerd verdichting)



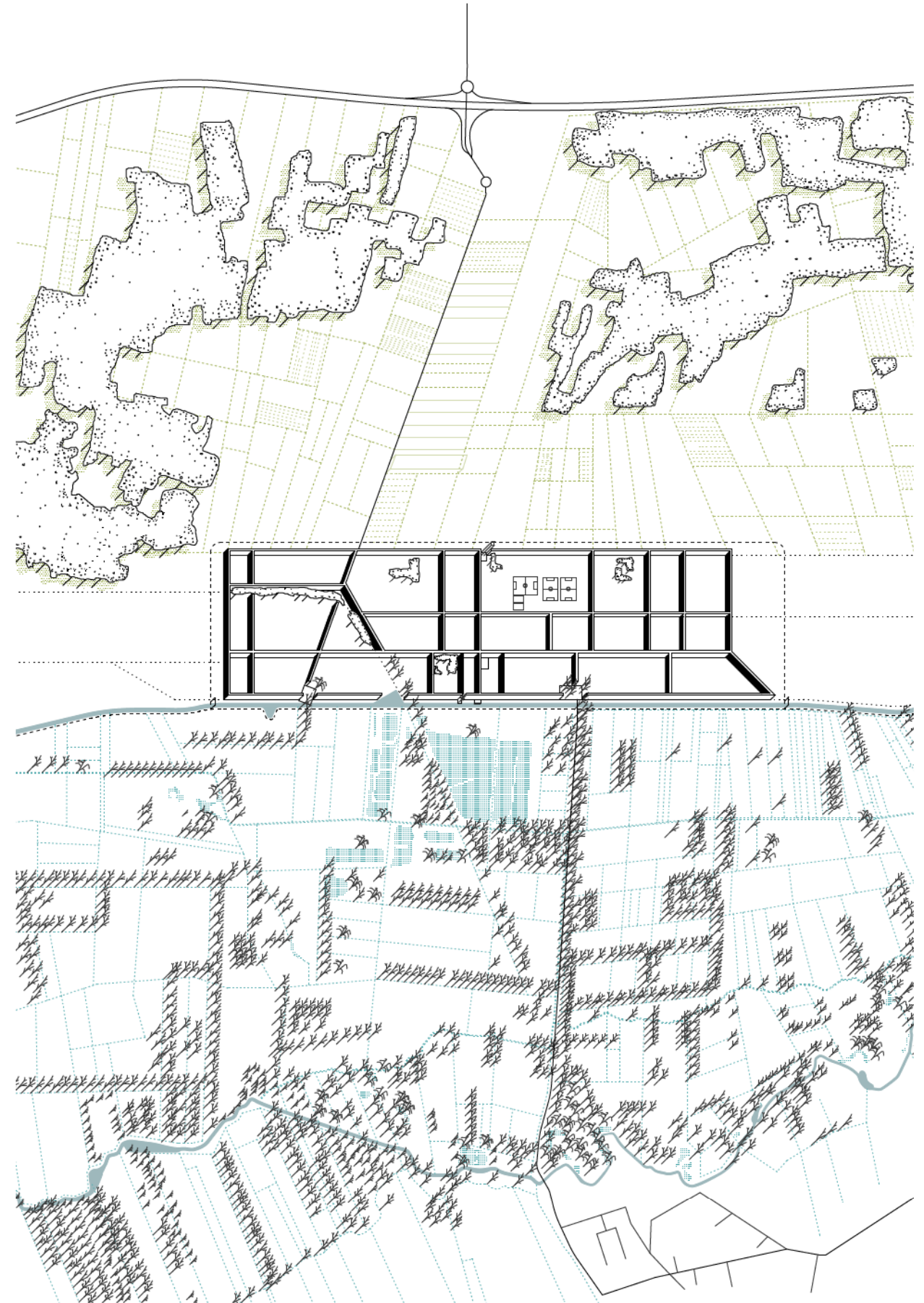
Compacte grid - en ladderstructuur



Klimaatrobuuste bomenlanen



Één set van materialen



## 2. NIEUWE MOBILITEIT, OOST-WEST VERBINDINGEN

Moerbeke is ontwikkeld langs drie hoofdassen in Oost-Westelijke richting. Deze zijn nog altijd grotendeels overheersend in de stadsstructuur:

1. De Moervaart, een 27 km lang kanaal dat werd aangelegd rond de 14e eeuw
2. De spoorlijn die actief was van 1867 tot 1974 en vervolgens werd omgezet in een fietsroute die nu onderdeel is van het fietssnelweg netwerk (traject F41).
3. De hoofdstraat (Opperstraat, Hospicestraat)

De drie waren van oudsher verbonden met de Gentse haven en Antwerpen.

Hoewel historisch gezien ze alle drie even belangrijk waren, zorgde de opkomst van de auto en de industriële achteruitgang voor veel druk op de hoofdstraat en liet de twee anderen bijna ongebruikt.

We geloven dat deze twee in een langetermijnvisie veel belangrijker kunnen worden en we ons in enkele decennia een situatie kunnen voorstellen waarin deze drie weer even belangrijk worden.

Om dat te bereiken zijn we van mening dat de volgende dubbele actie moeten worden uitgevoerd :

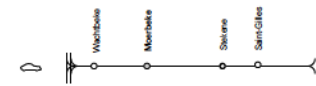
1. Verminder de druk op de Opperstraat/Hospicestraat en transformeer deze mogelijk in een eenrichtingsstraat met een lange parkeerstrook om ook de parkeerdruk op de publieke ruimtes te verlichten.
2. Creëer een adequate en comfortabele infrastructuur voor zachte mobiliteit en voetgangers op de fietssnelweg F41 en langs de Moervaart

De herstructurering van deze twee assen zou ook een gelegenheid moeten zijn om nieuwe openbare ruimtes en momenten langs hen te creëren, zoals de Markt in de hoofdstraat.

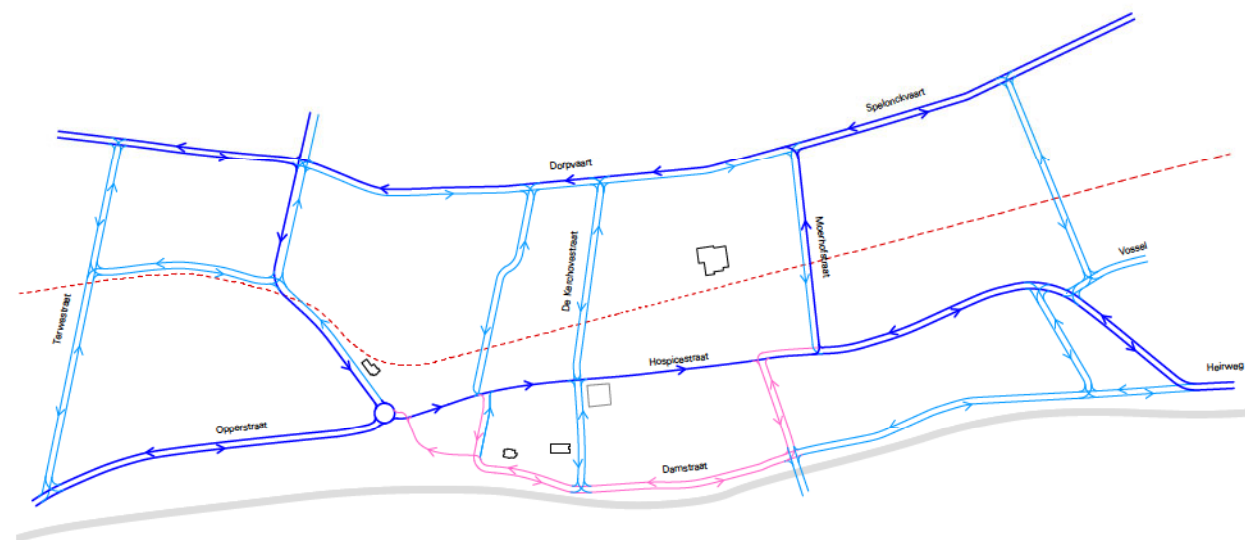
Om dit drievoudige systeem werkend en kwalitatief te maken, moeten er meer onderlinge verbindingen worden gecreëerd. Vandaag is De Kerchovestraat de enige echte noord-zuidverbinding. De missing links in het systeem bestaan uit twee complementaire noord - zuidverbindingen.



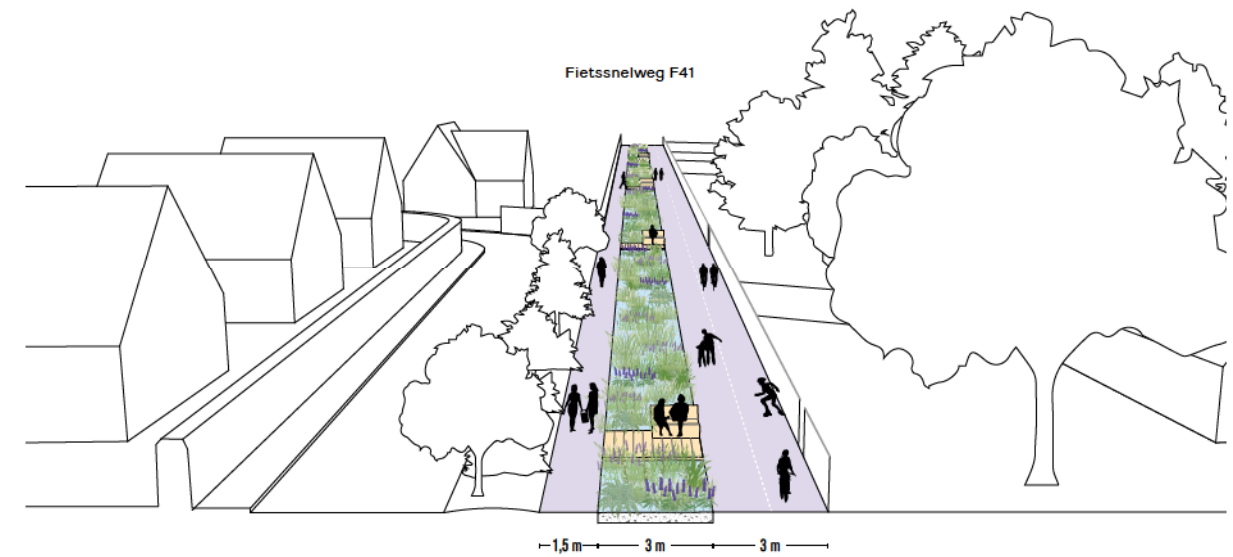
A. Jönsson, Lövångsgatan, Stockholm, 2015



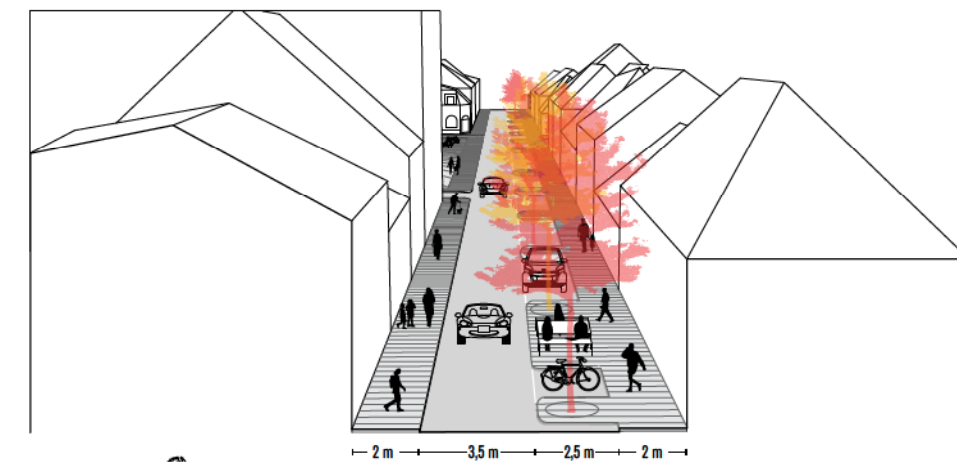
Drie laterale regionale verbindingen



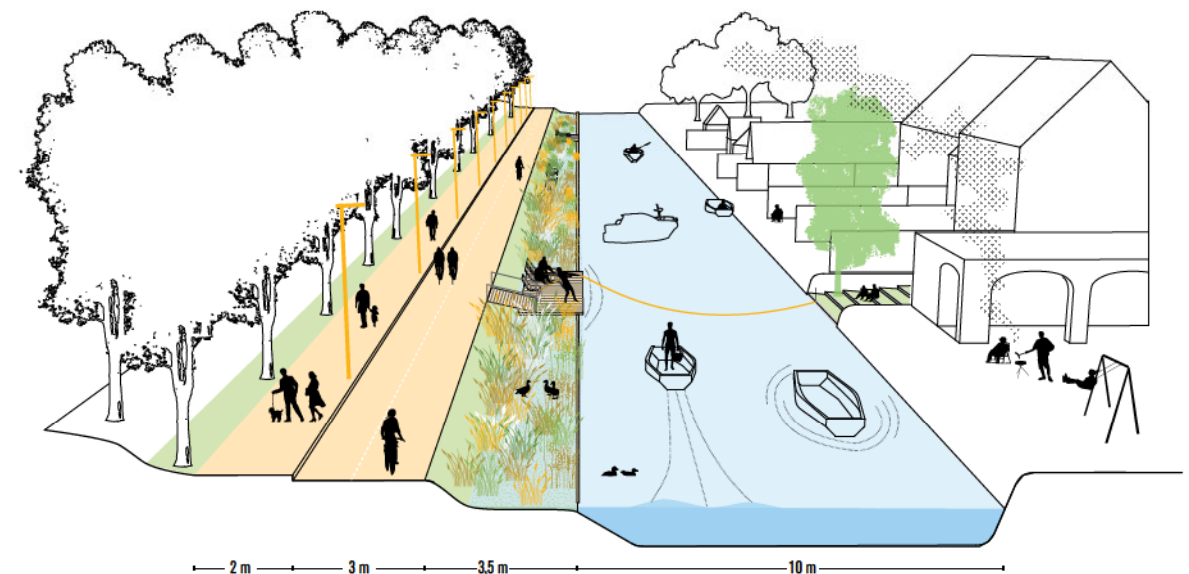
— Primair netwerk — Secundair netwerk - - - - Fietssnelweg — Bus route



Opperstraat - Hospicestraat



Terwestragel - Moervaart



### 3. NAAR EEN NETWERK VAN CENTRALE DIENSTEN

In de mededingingsbrief wordt het ontbreken van een herkenbaar centrum in Moerbeke genoemd. Inwoners identificeren verschillende plaatsen in de stad als zijnde het centrum gebaseerd hun eigen routines en perceptie.

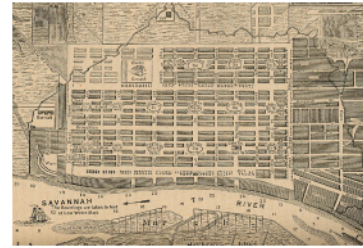
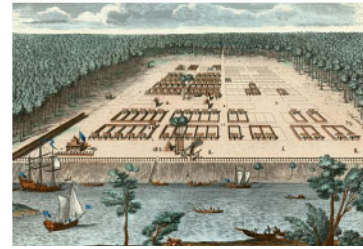
Gezien de ladderstructuur en het mobiliteitspotentieel zijn wij van mening dat deze situatie niet noodzakelijk een probleem is en dat de fragmentatie van centra een vruchtbare kans voor de toekomst van de stad kan zijn.

De centra van vandaag zijn het marktplein (tijdens de markt), sommige delen van de hoofdstraat (op bepaalde uren), Lindenplaats (bij bepaalde gelegenheden), het schooldistrict (op de vroege ochtend) ... ze zijn actief op verschillende tijdstippen en hebben ieder een radicale verschillende atmosfeer en ruimtelijke kwaliteit.

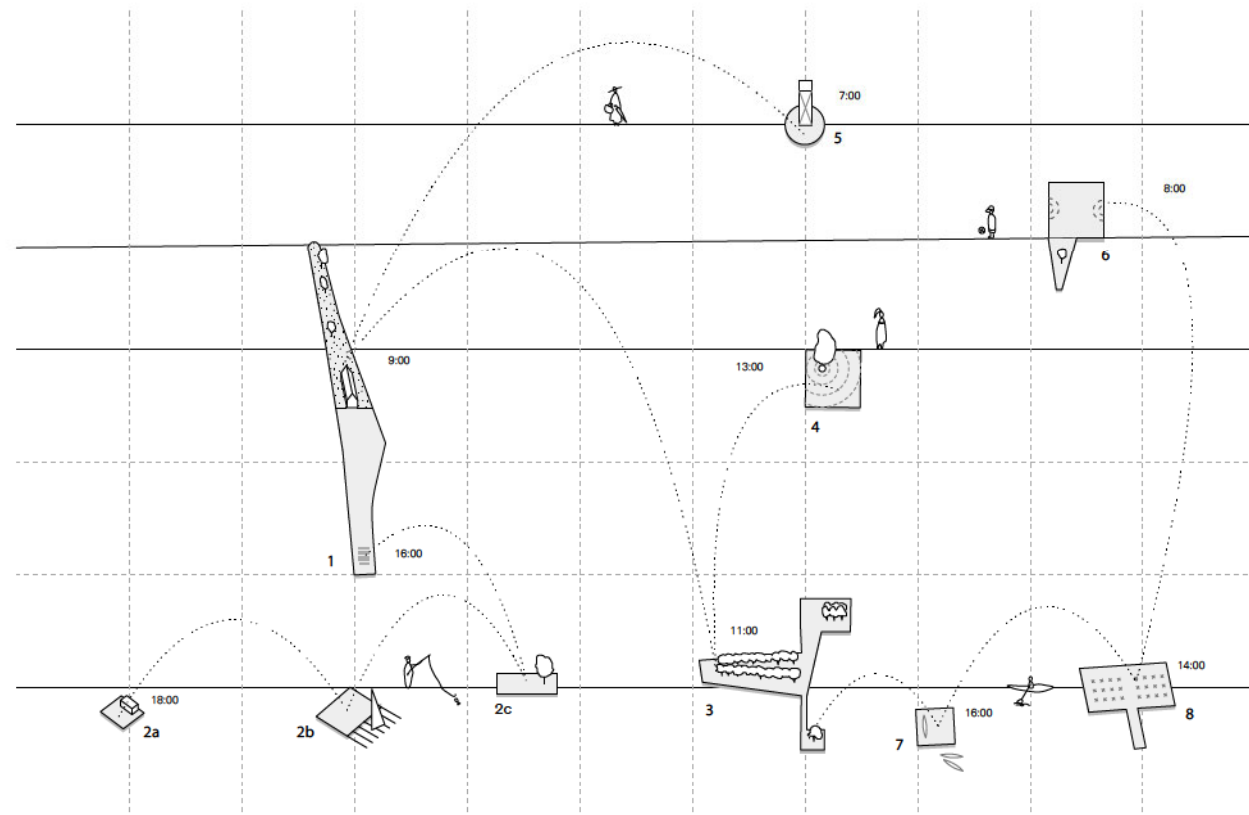
In de toekomst kunnen nieuwe centra zoals deze de bibliotheekstrook, het sportplein, het Dambrug-plein deze constellatie aanvullen. We geloven dat deze verzameling aan pocketruimtes gezien moet worden als één project: een metaforisch stedelijk forum dat explodeerde en versnipperd is geland doorheen de stad. De pocketruimtes zijn actief op verschillende momenten van de dag, bieden verschillende gebruiksmogelijkheden en verschillende ruimtelijke kwaliteiten.

- Dus eerder dan één centrum met een voortdurende levendigheid en een rustige periferie, streven we naar een continue stille kwaliteit, die wordt verrijkt met momenten van tijdelijke levendigheid, doorheen de hele stad.

De verbindingen tussen de verschillende centra moeten worden gezien als belangrijke stedelijke liaisons en ook als zodanig worden behandeld.

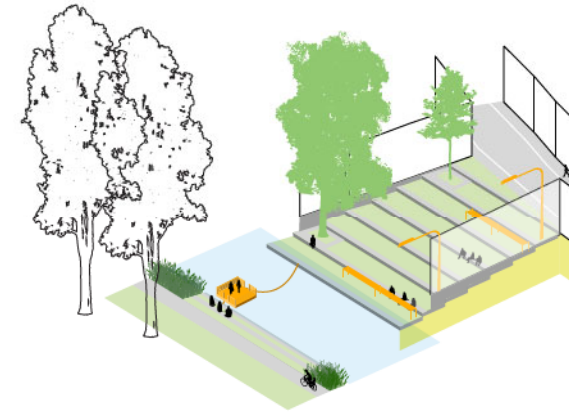


Plannen van Savannah city, Georgia, USA

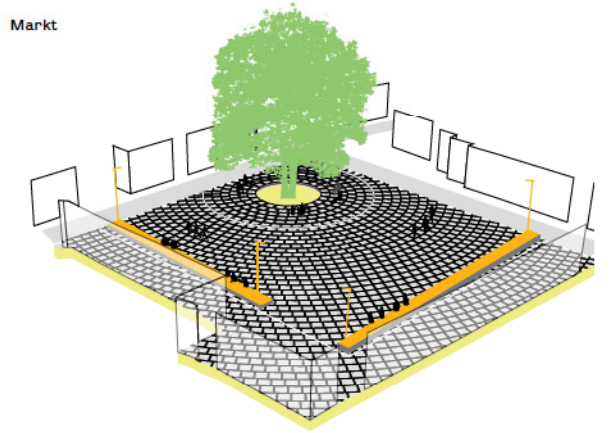


1. Bibliotheek strook 2a. Integratie Publieke Luifel 2b. Centraal Plezierhaven 2c. Openbare Voorziening 3. Lindenplaats, Kerkplaats and nieuw complementair plein 4. Markt 5. Landschap uitzichtpunt 6. Sport Hal plein 7. Nieuw zonnig plein bij het water 8. Nieuw plein bij de dambrug

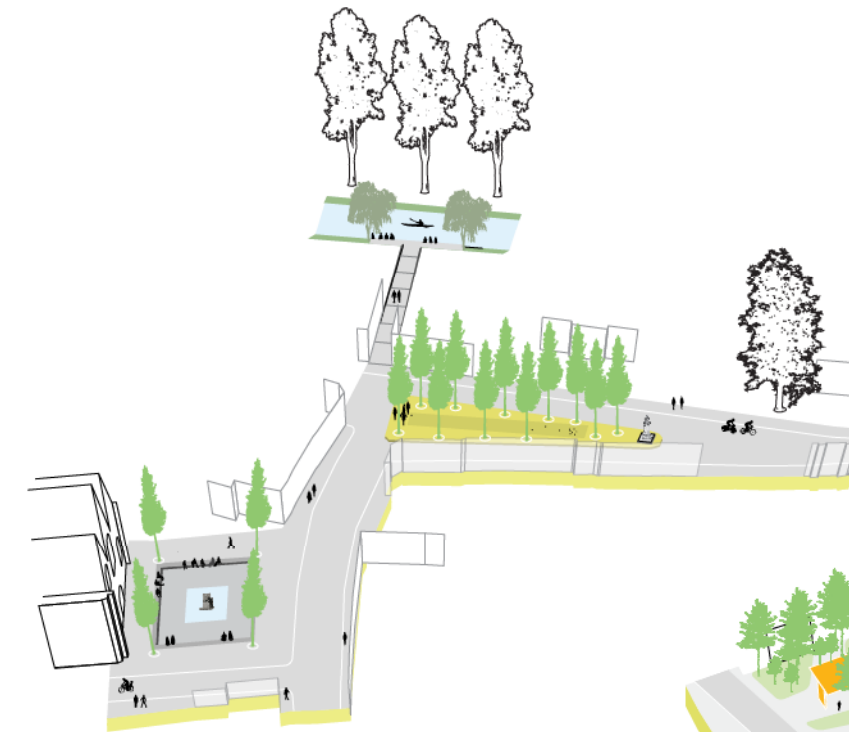
Nieuw plein bij het water



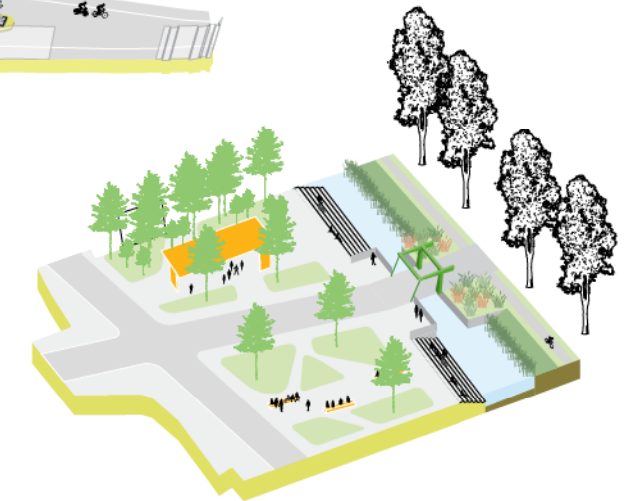
Markt



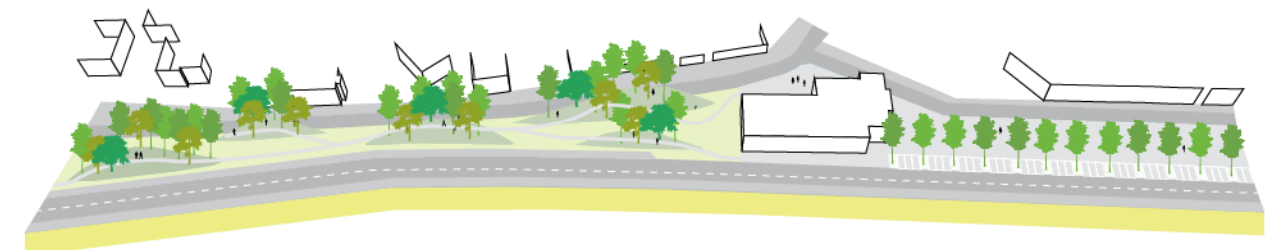
Lindenplaats | Sint-Antonius-Abtkerk



Dambrug

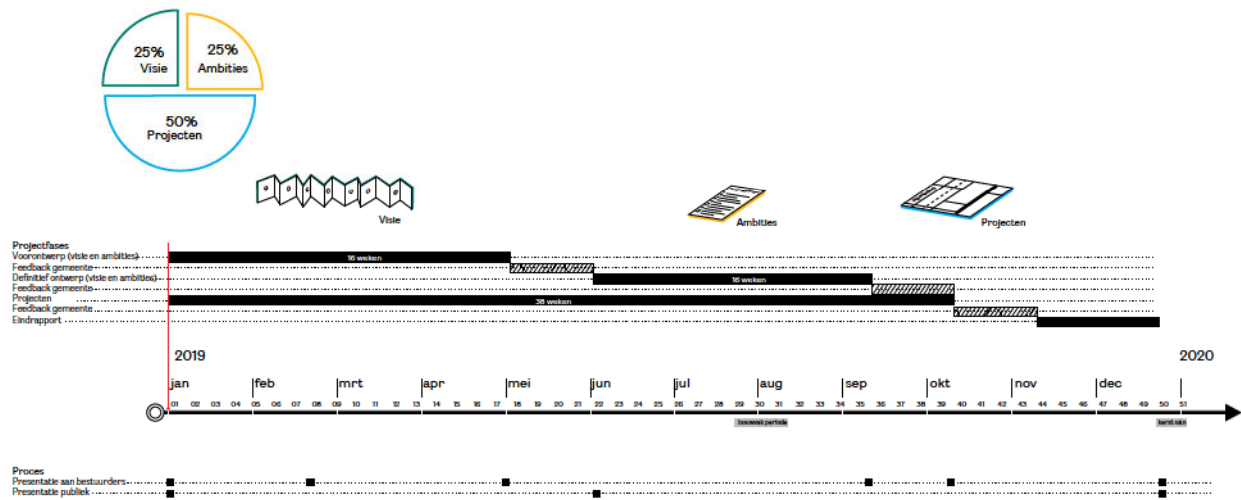


Bibliotheek Moerbeke-Waas



# MASTERPLAN METHODOLOGIE

## Project fasen



## Methodologie

We stellen voor om het masterplan op te bouwen uit drie belangrijke hoofdstukken: visie, ambities en projecten.

In 'visie' wordt de lezing van de stad gepresenteerd, en hoe dit een leidraad kan vormen voor de toekomst.

In 'ambities' wordt op structuurniveau de ideale structuur van de stad gepresenteerd, in relatie tot de thema's die er toe doen: duurzaamheid, droogte, wateroverlast, goed en compact wonen, bereikbaarheid, groene ruimte, educatie, werk en vrije tijd.

In het deel 'projecten' worden voorstellen voor concrete locaties uitgewerkt. Omdat Moerbeke een overzichtelijke grootte heeft is het goed om concreet te worden op sommige plekken, om te laten zien wat er werkelijk kan worden bereikt.

Participatie is heel belangrijk. Het kan het proces vergemakkelijken en bemoeilijken. Ervaring uit vergelijkbare processen is dat het het beste werkt om een beperkt aantal goed voorbereide, georganiseerde en gedocumenteerde momenten te hebben.

-Het eerste moment zou een algemeen inleidende avond moeten zijn, waarvoor de hele gemeente wordt uitgenodigd. Hierin moet het idee en de rol van het masterplan worden toegelicht, en het belang van toekomstplannen. Ook moeten de bewoners worden gevraagd naar hun observaties, ergernissen en dromen.

Tijdens een tweede participatieavond komen de strategische plannen aan bod. Mobiliteit is altijd een hot item, dus hier zal veel aandacht aan worden besteed. Daarnaast zal er veel aandacht worden besteed aan de transformatie van de centrale ruimtes van de stad.

Het laatste publieke moment zal een feestelijke eindpresentatie zijn.

Het hele project kan in een jaar worden afgerond.