

## Horizonten van verwachtingen: naar een visie voor Moerbeke 2050

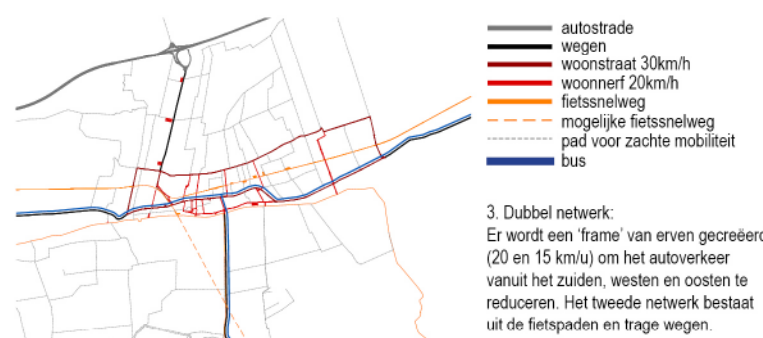
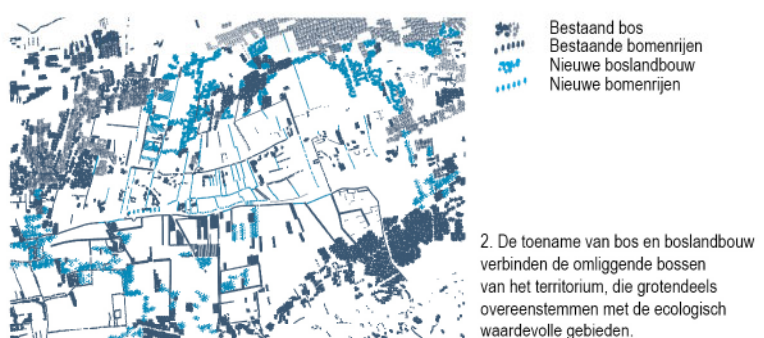
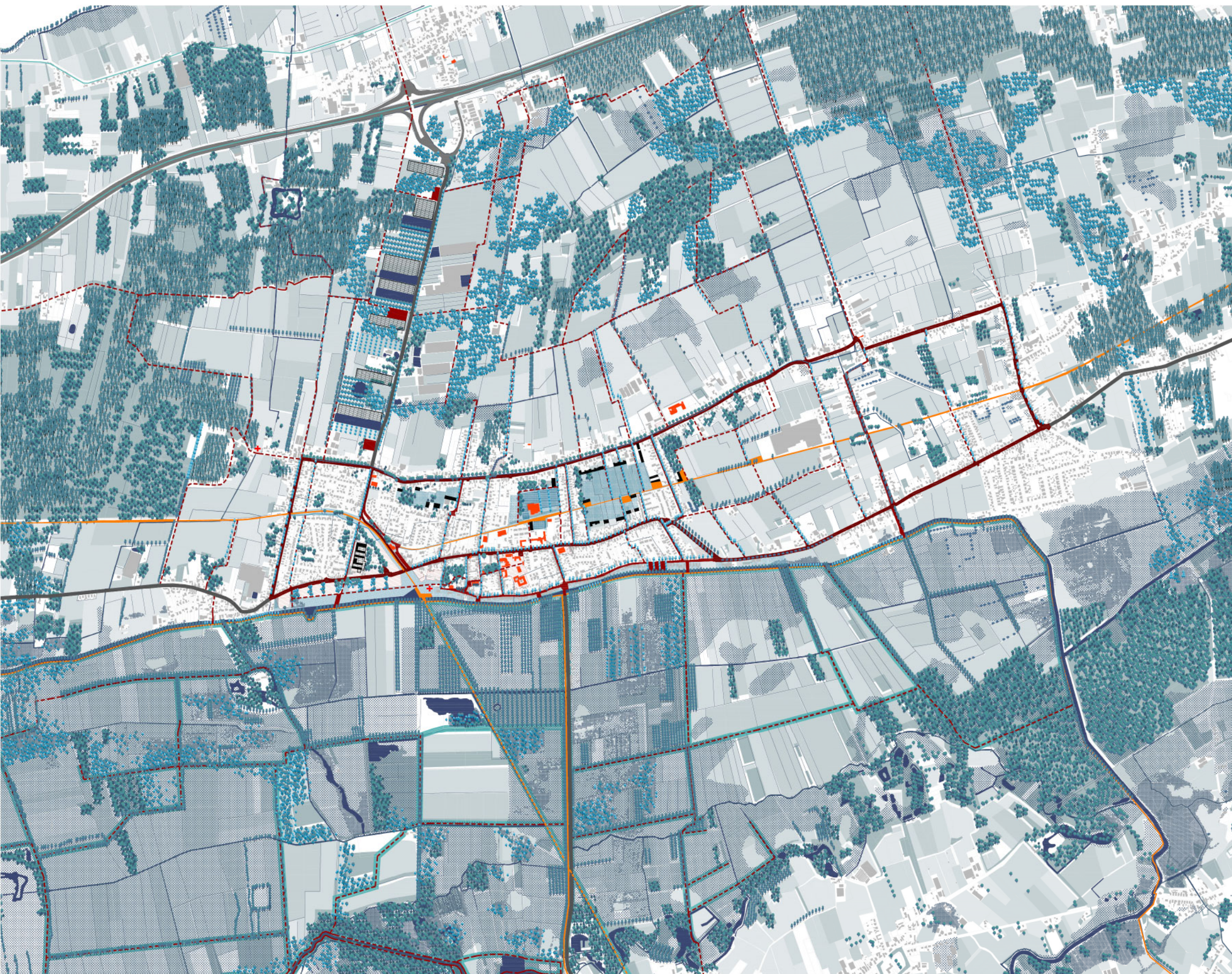
Moerbekenaars wonen graag in deze uithoek van Oost-Vlaanderen: dat is wat we hebben gehoord terwijl we langs de straten en prachtige landschappen van Moerbeke wandelden. Ze waarderen de plaats, de "menselijke" schaal en de kwaliteit van het landschap.

Nadenken over een visie voor 2050 is enigszins verontrustend. Veranderingen worden gevreesd en onzekerheid maakt het moeilijker om dingen voor te stellen. We houden er immers niet van om onze verbeelding te dwingen tot het onverwachte. Een visie voor Moerbeke moet daarom duidelijk zijn en een concrete richting aangeven waarin we onze toekomst kunnen inbeelden.

Onze bijdrage begint met een verbeelding van Moerbeke in 2050, het geeft een beeld van een mogelijke en gewenste toekomst (I A3); vervolgens verduidelijken we welke argumenten de daarin vervatte suggesties ondersteunen, door Moerbeke in zijn regio in een context te plaatsen en de belangrijkste maatschappelijke, milieu- en mobiliteitsuitdagingen, samen met enkele elementen van het veldwerk dat we ter plaatse hebben gemaakt (plaatsen, mensen en woorden); vervolgens schetsen we de trajecten en acties om tot de gewenste toekomst te komen, en suggereren een reeks strategische ruimten waar toekomstige inspanningen moeten worden gericht (III A3); ten slotte stellen we een aanpak voor over het delen van deze eerste ideeën met Moerbekenaars, waardoor het debat en het bewustzijn van het dorp wordt verrijkt en co-creatie van volwassen keuzes mogelijk wordt, die in staat zijn om het hoofd te bieden aan de verschillende horizonten van individuele en collectieve verwachtingen.

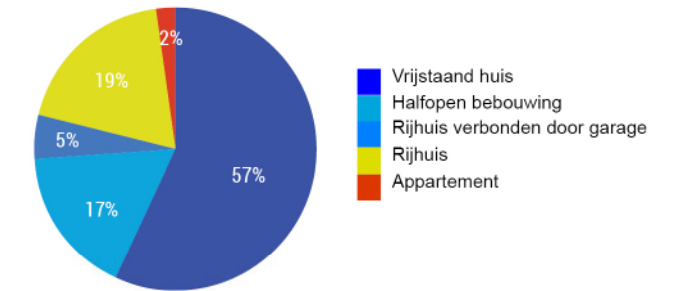
In 2050 zal een dikke laag voetgangers en fietspaden in het weg- en stratennetwerk geïntegreerd zijn. Het centrum van Moerbeke ligt tussen twee geweldige landschappen in een positie bepaald door topografie en waterbeheer. De sterke noord-zuidpaden verbinden droge en natte habitat, ze zullen de rijke verscheidenheid aan landschappen doorkruisen, terwijl de belangrijkste oost-west-lijnen (langs het kanaal, de belangrijkste oost-west straten en de landelijke verbindingen) in hun eigen hoofdlandschap blijven en sterke en doorlopende lijnen zullen zijn.

Het resultaat is een dubbel netwerk, bestaande uit het bestaande stratennetwerk (lage snelheid en gedeelde ruimte, waar auto's en voetgangers elkaar kunnen ontmoeten en delen) samen met de mazen van voetgangers en fietsers. De buslijn op de Opperstraat wordt versterkt en verbeterd. Het zal het heropende treinstation bereiken in Zelzate en verbonden zijn met Gent: dit zal het gevolg zijn van een gezamenlijke actie van de drie centra (Moerbeke, Stekene, Wachtebeke) Die samen de bevolking van een middelgrote stad hebben. In de rest van Moerbeke zullen een "belbus", collectieve taxi's, gedeelde auto's, de bevolking ondersteunen die niet de mogelijkheid heeft om te lopen of fietsen.



# Context, analyse, eerste hypothese

In 2050 zullen de Moerbekenaars talrijker en ouder zijn dan vandaag, zoals de algemene tendens in Vlaanderen. Deze dubbele voorwaarde vraagt om een zorgvuldige herinvestering van bestaande openbare ruimten, woningtypologieën en openbaar vervoer. De verdichting van het traditionele lineaire dorp zou kunnen worden voortgezet zonder de bestaande groene ruimten op te vullen, door in plaats daarvan de randen van de groene ruimtes te versterken en te werken met de fietssnelweg en nieuwe nodes die verbonden zijn aan het openbaar vervoer.

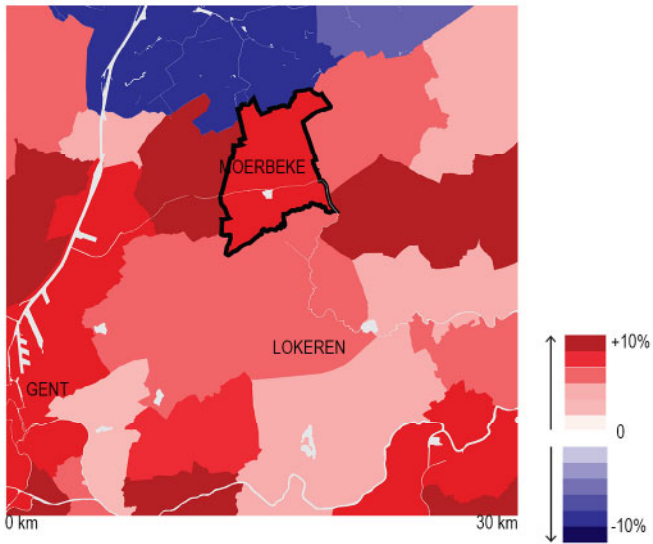


Elk Moerbeeks landschap zal in 2050 multifunctioneel en productief zijn: ten zuiden van de Moervaart, in het laaggelegen gebied, wordt de intensieve landbouw afgebouwd om de biodiversiteit en het permanente graslandgebruik te bevorderen, met soortenrijke graslanden, poelen, moeraszones en bossen. Landbouw moet omwille van de bodemgeschiktheid wel aanwezig blijven. Halfopen agrarische gebieden met hoge dichtheid van kleine landschapselementen, zorgen voor een verzoening tussen de landbouw en de natuur. De beschikbare ruimte voor water wordt vergroot, ecologische functies worden opgewaardeerd en het landschap hersteld. Ten noorden van het kanaal worden het bos en de heide op de zanderige bodem uitgebreid met een sterk boslandbouwsysteem. De waardevolle overblijfselen van vroeger gebruik (sporen van forten en luchthavens) zijn geïntegreerd in het open "culturele park".

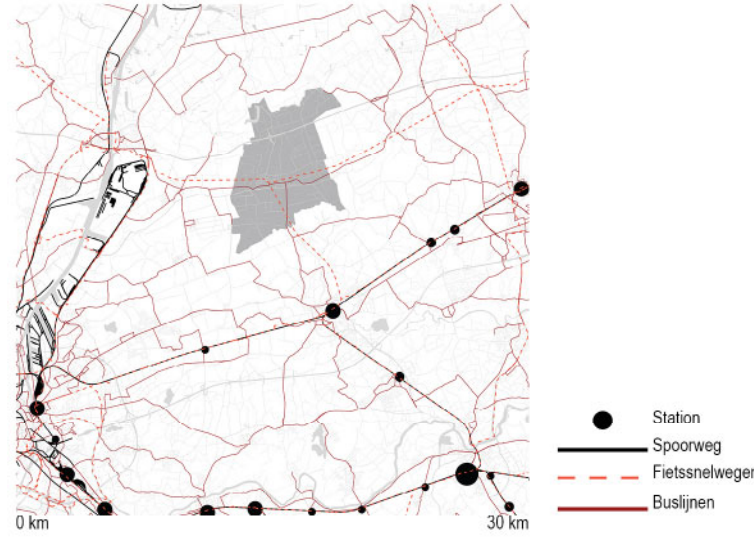
De drie landschappen en het dorpsbeeld worden benadrukt in hun kwaliteit en multifunctionaliteit: in 2050 heeft de huidige landbouw met hoge CO2-uitstoot van de en slechte bodemkwaliteit als gevolg van het gebruik van chemische producten en pesticiden plaats gemaakt voor permacultuur en agroforestry in relatie tot de verschillende landschappen. Serres worden gevoed door transparante zonnepanelen en landschappelijke verbindingen tussen de dorpskernen en de prachtige omgeving worden versterkt.

Deze mapping-oefening is niet limitatief. We willen dit ook verder zetten tijdens het proces van het opstellen van het Masterplan om met een goede kennis van de context te kunnen handelen.

Bevolkingsprognose 2027



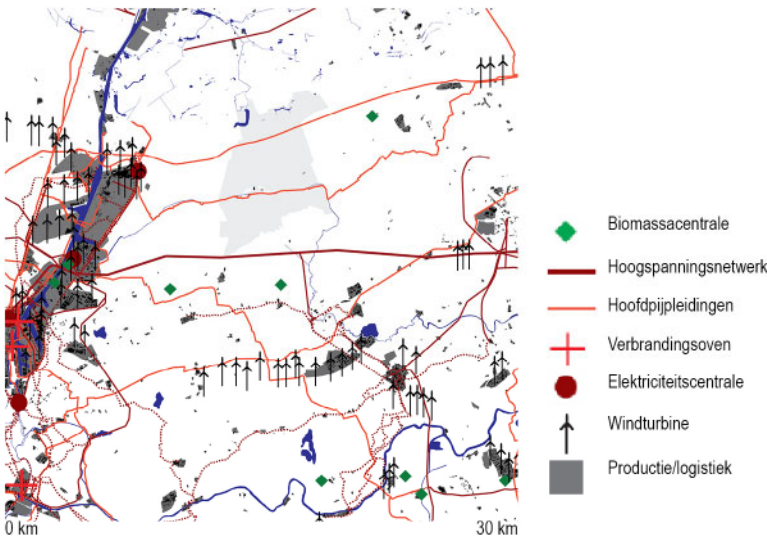
Mobiliteitscontext



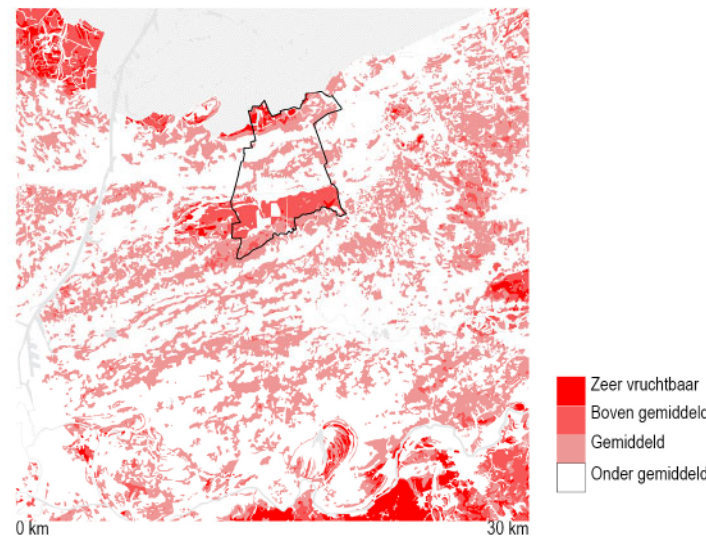
Parkeerplaatsen



Energie



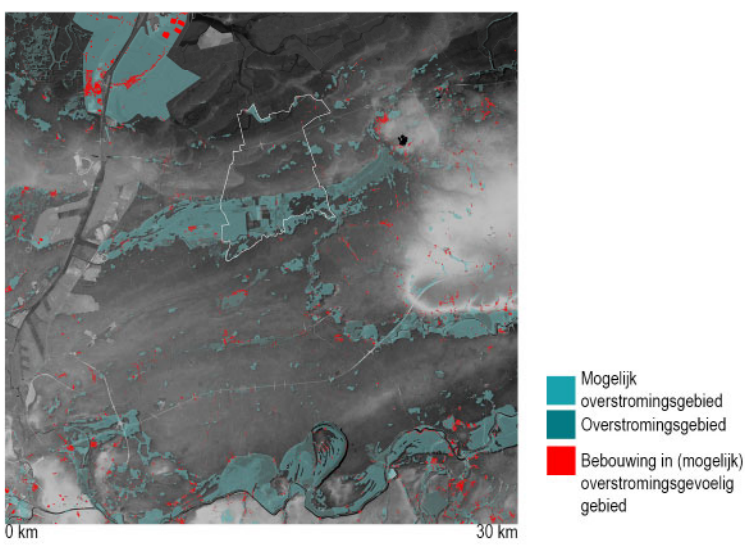
Bodemvruchtbaarheid op basis van bodemtype



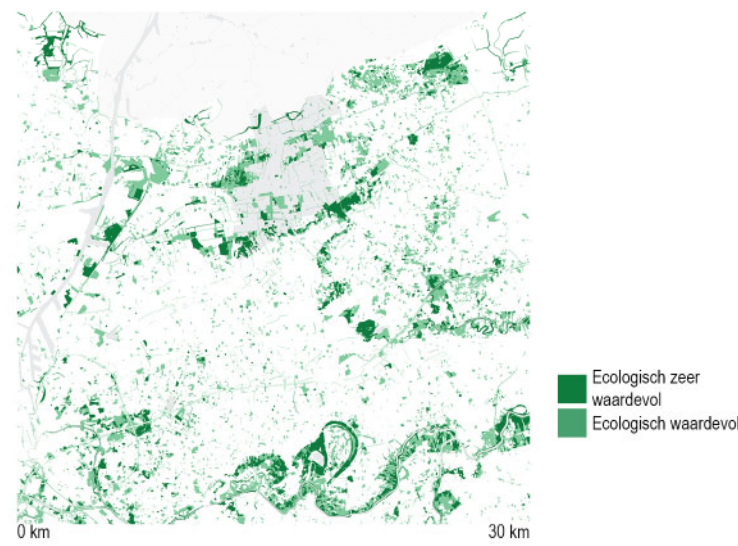
Types landbouw



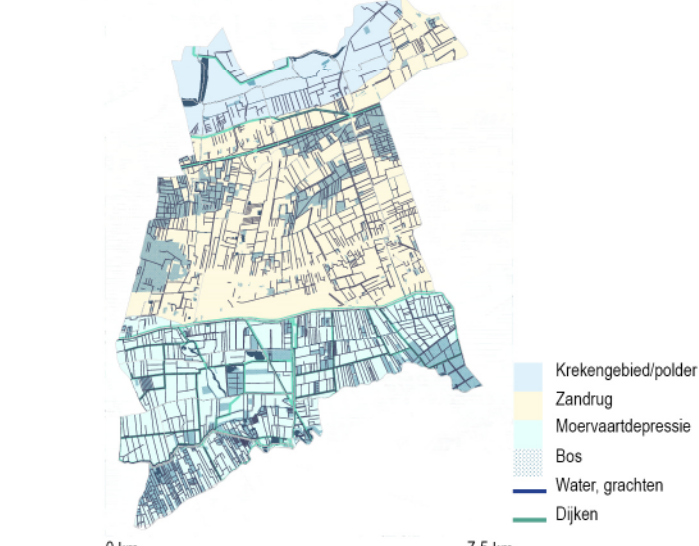
Overstromingsrisico



Ecologie - Biologische waarderingskaart



Landschapstypes



"De parkeerplaats voor mijn vrachtwagen is vlak bij huis, de parking te ver verplaatst buiten het centrum zou lastig zijn."

De suiker- en spoorwag site bieden potentieel ontwikkelingen. Wat met de mobiliteitseffecten en de erfenis van de vrachtwagenparkings aan de rand van het toekomstige park?



Het groen dat aanwezig is in de bouwblokken en tussen het weefsel is een sterkte en biedt potentieel naar de toekomst voor nieuwe publieke ruimte. Verschillende binnenruimtes kunnen aan elkaar gelinkt worden, bijvoorbeeld langs de pastorietaan of in combinatie met de fietssnelweg.



"Het is goed wonen in Moerbeke. Het openbaar vervoer kan wel beter. Veel Gentse studenten nemen de auto om naar Gent te gaan door gebrek aan alternatieven."

Blijft de eindhalte in Moerbeke na het invoeren van de vervoersregio's? Kan het een gezellige wachtpunt worden of is het overstappen een knelpunt voor het vlot openbaar vervoer? Kunnen we investeren in betere verbindingen?



Vandaag zijn de achterkanten naar de Moervaart gericht en is er geen kwalitatieve publieke ruimte langsheen aanwezig. De Moervaart biedt een potentieel dat benut kan worden om de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren en de identiteit van Moerbeke te versterken.



# Strategische ruimtes in de visie 'Moerbeke 2050'

Strategische ruimtes zijn projecten gegroepeerd rondom een thema en adresseren delen van het grondgebied van Moerbeke voor verder onderzoek. Ze hebben de capaciteit om de stedelijke ruimte te herstructureren, vanuit functioneel en symbolisch oogpunt. Ze bevatten een groot aantal mogelijke acties en zijn in overeenstemming met de langetermijnvisie van Moerbeke als een plaats waar redelijke investeringen in het openbaar vervoer en in het 'dubbel netwerk' de afhankelijkheid van de automobieliteit verminderen; waar een valorisatie en multifunctionaliteit van zijn verschillende landschappen zowel vanuit ecologisch, sociaal als economisch oogpunt belangrijk zijn; waar de kwaliteit van het stedelijke weefsel niet zal worden vernietigd door onjuiste verdichting, maar versterkt door zorgvuldige intensiveringen en door het hergebruik van de suikerfabrieksite voor doeleinden van gemengd gebruik, met een herlocalisatie van de logistieke activiteiten richting de verbindingssas met de snelweg, naar het noorden.

## 1. Het kanaal aan de dekzandrug: terugwinnen van de Moervaart

De eerste strategische ruimte is de Moervaart. In 2050 zal hij toegankelijker zijn en een reeks van publieke ruimtes zal zijn lengte accentueren. De opvallende terreinovergang tussen de depressie van Moervaart en de dekzandrug blijft visueel herkenbaar en het kanaal ligt net op de rand van de overgang. Het behoud van openingen en landschapsstructuren zal van fundamenteel belang zijn om de lezing van de terreinovergang te behouden, terwijl de toegankelijkheid van het kanaal de openbare functies op de begane grond van de gebouwen zal versterken. Ze worden onderling verbonden door 'het dubbele netwerk'.

## 2. De multifunctionele strip: innovatieve nabijheid

Op de voormalige suikersite wordt vandaag geïnvesteerd in een stedelijk project dat een belangrijk proces heeft doorlopen tussen de verschillende stakeholders en gemeente Moerbeke. De resultaten zijn realistisch en interessant, maar we zijn van mening dat de logistieke activiteiten, als ze worden ontwikkeld, dicht bij het knooppunt van de snelweg moeten liggen om geen nieuw zwaar verkeer toe te voegen aan de straten in het dorpscentrum. Als we ons voorstellen ze te verplaatsen, kunnen er twee interessante kansen volgen.

1. Langs het kanaal kan een grotere strook groen en openbare ruimte worden verkregen, samen met de gemengde nieuwe wijk.
2. Langs de Ledestraat, kan een innovatief landschap worden gerealiseerd dat de logistiek integreert met het serrecomplex en de nieuwe boslandbouw, waarbij elk oppervlak multifunctioneel gebruikt wordt.

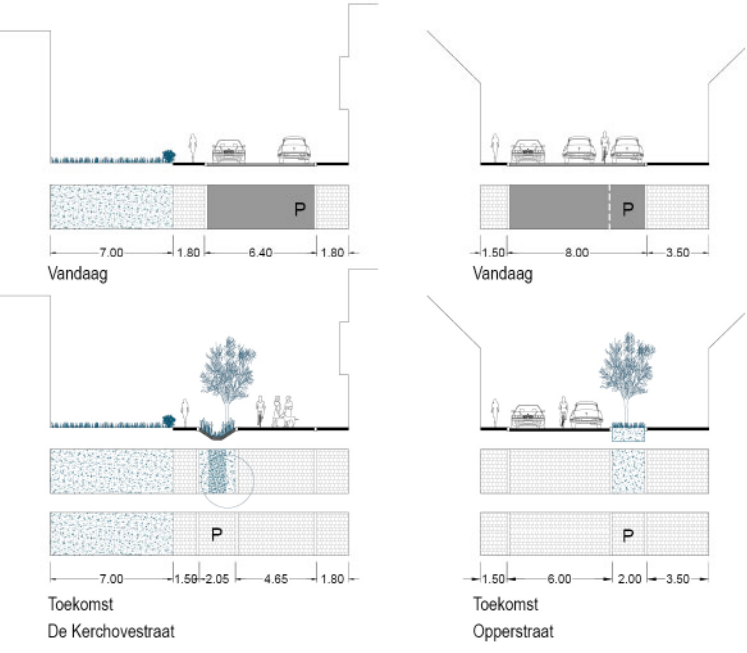
De serres hebben een hoge warmtevraag, maar ook veel restwarmte. Door gebruik van een biomassacentrale voor warmte- en elektriciteitsproductie kan er een warmtenet worden opgesteld dat energiekringlopen in de strip optimaliseert en verbonden kan worden met de dorpskern.

## 3. De groene kamers: nieuwe typologieën

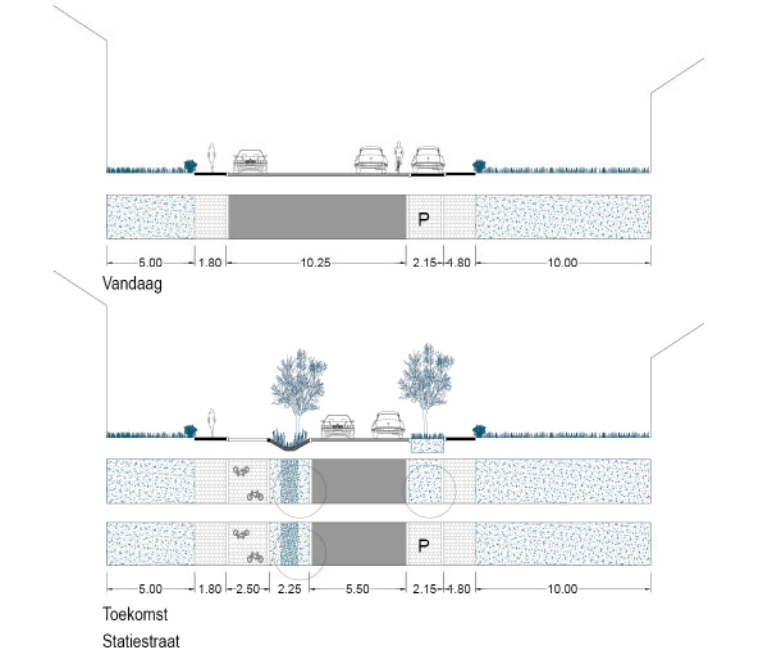
De door bebouwing omsloten bieden een interessante kans voor het creëren van nieuwe publieke ruimte en nieuwe woontypologieën gelinkt aan de fietssnelweg. De ruimte is multifunctioneel en lokale voedselproductie blijft mogelijk. Door de randen van de groene kamers te verdichten met nieuwe typologieën gericht op de veranderende samenstelling van de bevolking, wordt de kwaliteit van de open ruimte in de kamer benut. Daarbij voorkomen we ook dat het gehele bouwblok wordt verkaveld. Door de nieuwe bebouwing te richten op de fietssnelweg en er publieke ruimte op te enten wordt er een duidelijk gebaar gegeven aan het toenemend belang van de fietssnelweg in het mobiliteitssysteem. Water van het verhard oppervlak wordt gebufferd en geïnfiltreerd in de 'kamer', door systemen van hergebruik en een herwaardering van het grachtensysteem.



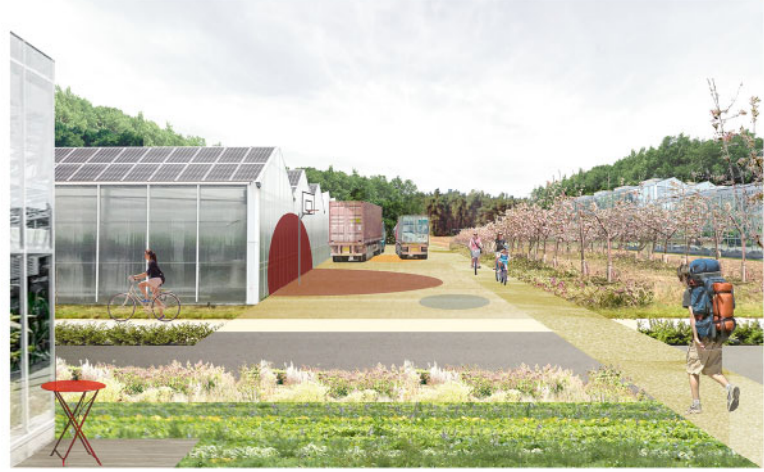
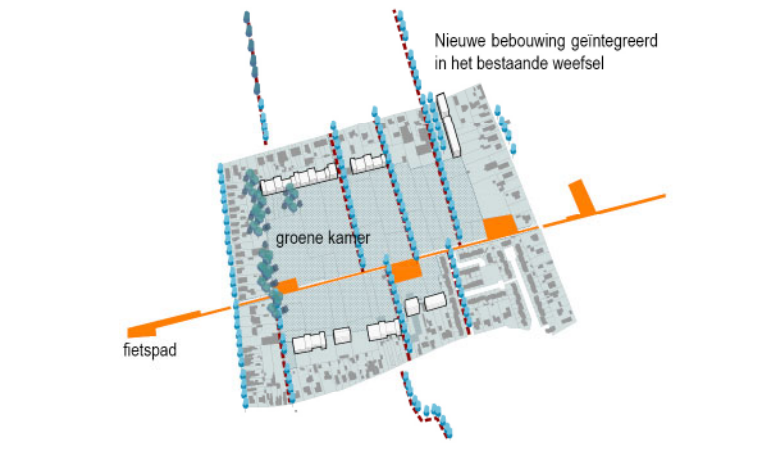
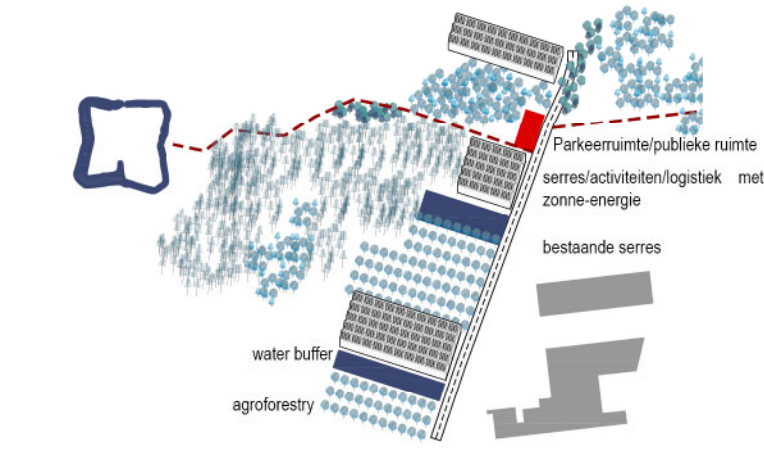
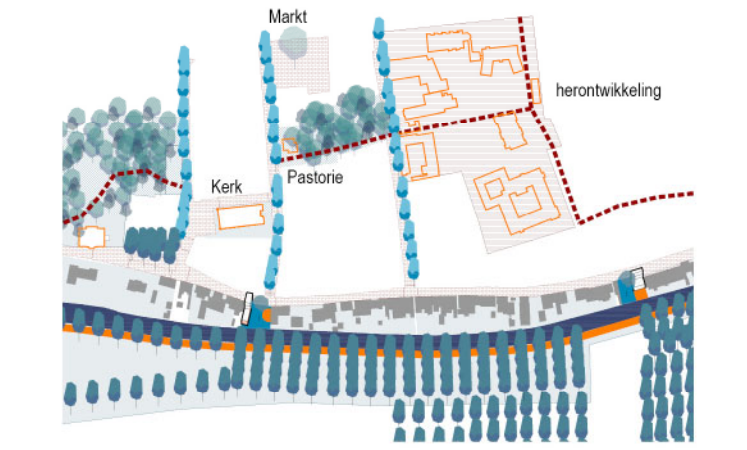
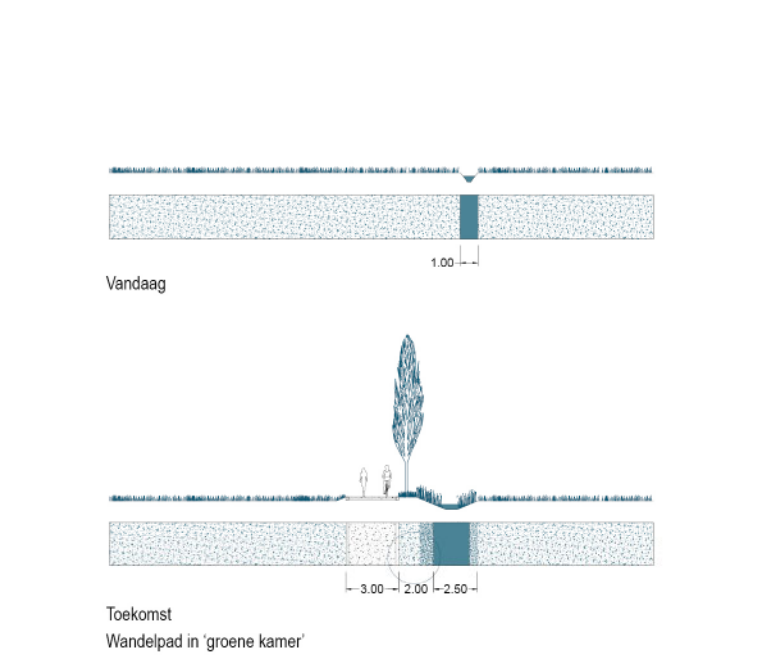
1. Het kanaal aan de dekzandrug: het terugwinnen van de Moervaart



2. De multifunctionele strip: innovatieve nabijheid

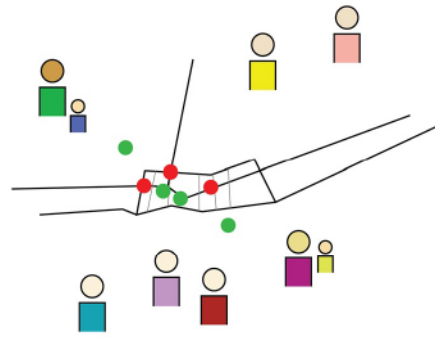


3. De groene kamers: nieuwe typologieën



## SWOT - analyse bestaande situatie

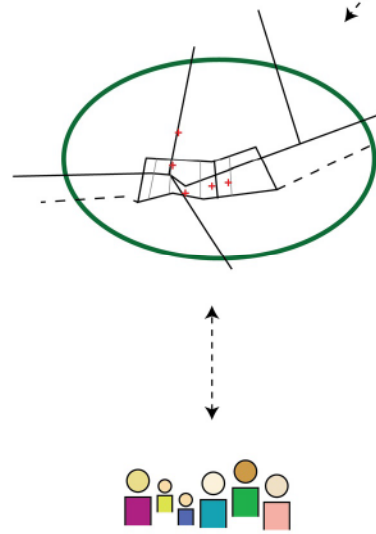
Veldonderzoek  
Omgevingsonderzoek  
Participatieve wandeling met ronde tafel



Fase 1

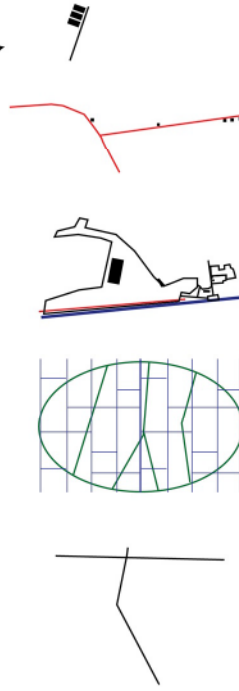
## Visie ontwikkelen en opties afwegen

**Framework voor:**  
Mobiliteit  
Productief landschap  
Economie  
Handel  
Energie  
Wonen  
...



## Deelprojecten

- SWOT analyse per mogelijk deelproject  
- Alternatieve keuzes bestuderen  
  bv. bypass, herlocalisatie  
  activiteitszone naar 'Vennen'  
- Instrumentarium  
- Prijschatting



Fase 2, 3, 4

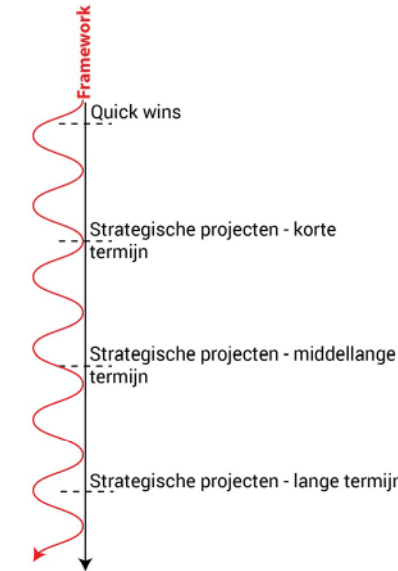
## Cocreatieproces

Draagvlak ontwikkelen  
& lokale kennis opdoen  
Bewoners  
Vervoersregio  
De Lijn  
Natuurpunt  
Provincie  
...



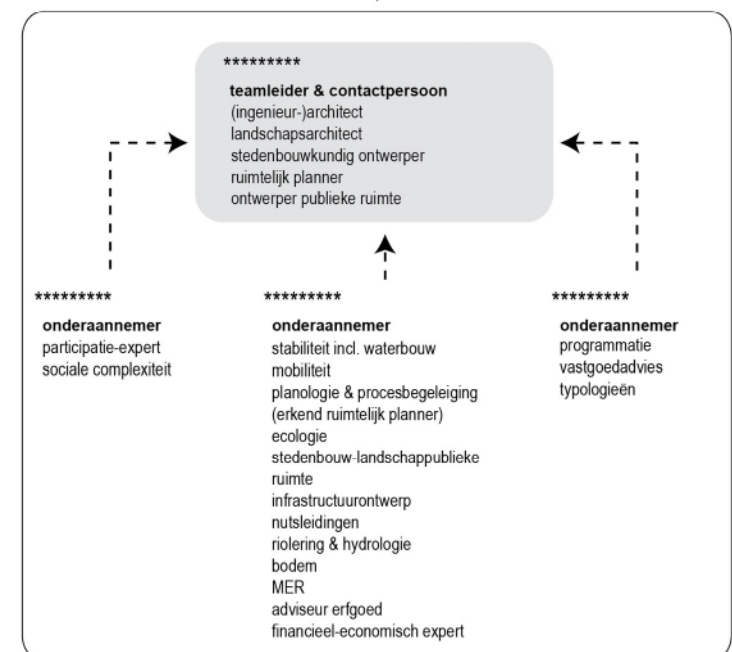
## Flexibel realisatieplan

Toolbox van projecten  
Voorstel van fasering



Fase 4

Gemeente Moerbeke + stakeholders  
Provincie Oost-Vlaanderen, de Lijn, vervoersregio,  
inwoners, natuurpunt, ...



Elke opdracht zegt iets over een ruimere context. Elk ontwerp hangt samen met zijn uiteindelijke uitvoering, onderhoud en gebruik. De samenwerking tussen ontwerpers, opdrachtgever en stakeholders vinden we dan ook van cruciaal belang. Hierdoor ontstaat een nuchtere benadering waarbij eenvoud, uitvoerbaarheid, kostenbeperking, duurzaamheid en kwaliteit een centrale rol spelen. Dit echter zonder poëtisch, visionair en 'out of the box' denken uit te sluiten. Het is immers daar waar de sleutel ligt.

Draagvlak creëren en opstrijken van lokale kennis is belangrijk in elk planningsproces. Daarom stellen we voor om verschillende participatiemomenten in te lassen. Concreet worden er vier sleutelmomenten voorgesteld: het eerste om dieper in te gaan op de knelpunten en potenties, een tweede als 'droomsessie' om out of the box na te denken over de toekomst van Moerbeke, een derde sessie voor draagvlakcreatie en – toetsing voor de globale visie en voorgestelde deelprojecten en een laatste sessie voor het dieper uitwerken van de deelprojecten. Om het ritme van interactie met de bewoners te behouden stellen we ook voor om de presentaties op het einde van de verschillende fases een publiek karakter te geven. Op deze manier wordt de laatste presentatie ook een laatste plenaire sessie en interactie met de burgers.

Overleg met stakeholders en de gemeente verloopt verweven doorheen het proces. Hiervoor stellen we een workshopformaat door, waar ook onze technische-, mobiliteits-, programmatie- en participatie-experten aanwezig kunnen zijn naargelang de scope.

Zoals blijkt uit de planning komen verschillende punten terug doorheen de verschillende fases. Dit komt doordat het opstellen van een masterplan geen lineair maar een iteratief proces is. Het is belangrijk dat wanneer er nieuwe inzichten verworven worden, er op voorgaande stappen kan teruggekomen worden. De interactie tussen de globale visie, de deelprojecten, de haalbaarheid en het participatieproces is hierin zeer belangrijk.

Het is de bedoeling om uiteindelijk een flexibel planningsdocument te bekommen waarin zowel wordt aangegeven aan welke aspecten continu gewerkt moet worden en waarop de deelprojecten moeten aansluiten (framework) en een flexibele fasering van de deelprojecten: quick wins, strategische projecten op korte termijn, middellange termijn en lange termijn.