

ONDERZOEK:
Gent, Gent-Sint-Pieters GSP080

Voorliggend document is een:

Melding vooronderzoek	
Verslag van resultaten	+
Programma van Maatregelen	
©Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Hembyse Archeologie.	

INHOUDSOPGAVE

1	Situering binnen het archeologietraject	2
2	Inhoud en opbouw van het document	3
3	Bijlagen.....	3

HUIDIG ONDERZOEK	een archeologienota met een beperkte samenstelling
ADVIES	Geen verder onderzoek

Regulier traject	Archeologienota	Bureauonderzoek	<<
		[Redacted]	
		[Redacted]	
		[Redacted]	
		[Redacted]	
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	
		[Redacted]	
		[Redacted]	
		[Redacted]	
		[Redacted]	
	[Redacted]	[Redacted]	

2 Inhoud en opbouw van het document

Het voorliggende document bevat volgende onderdelen:

DEEL 1	Administratieve fiche	+
DEEL 2	Beschrijving van het onderzoeksgebied	+
DEEL 3	Onderzoeksopdracht: bureaustudie	+
DEEL 4	Onderzoeksopdracht: landschappelijke boringen	
DEEL 5	Onderzoeksopdracht: prospectie met ingreep in de bodem	
DEEL 6	Assessment van landschappelijke data	
DEEL 7	Assessment van aardkundige data	
DEEL 8	Assessment van historische data	+
DEEL 9	Assessment van archeologische data	
DEEL 10	Synthese en waardering	+
DEEL 11	Omschrijving van de maatregelen	

3 Bijlagen

Het voorliggende document is voorzien van volgende bijlagen:

BIJLAGE 1	Inventaris (plannen)
BIJLAGE 2	Geplande toestand van het onderzoeksgebied: plannen, sneden, ruimtelijke visie, ...

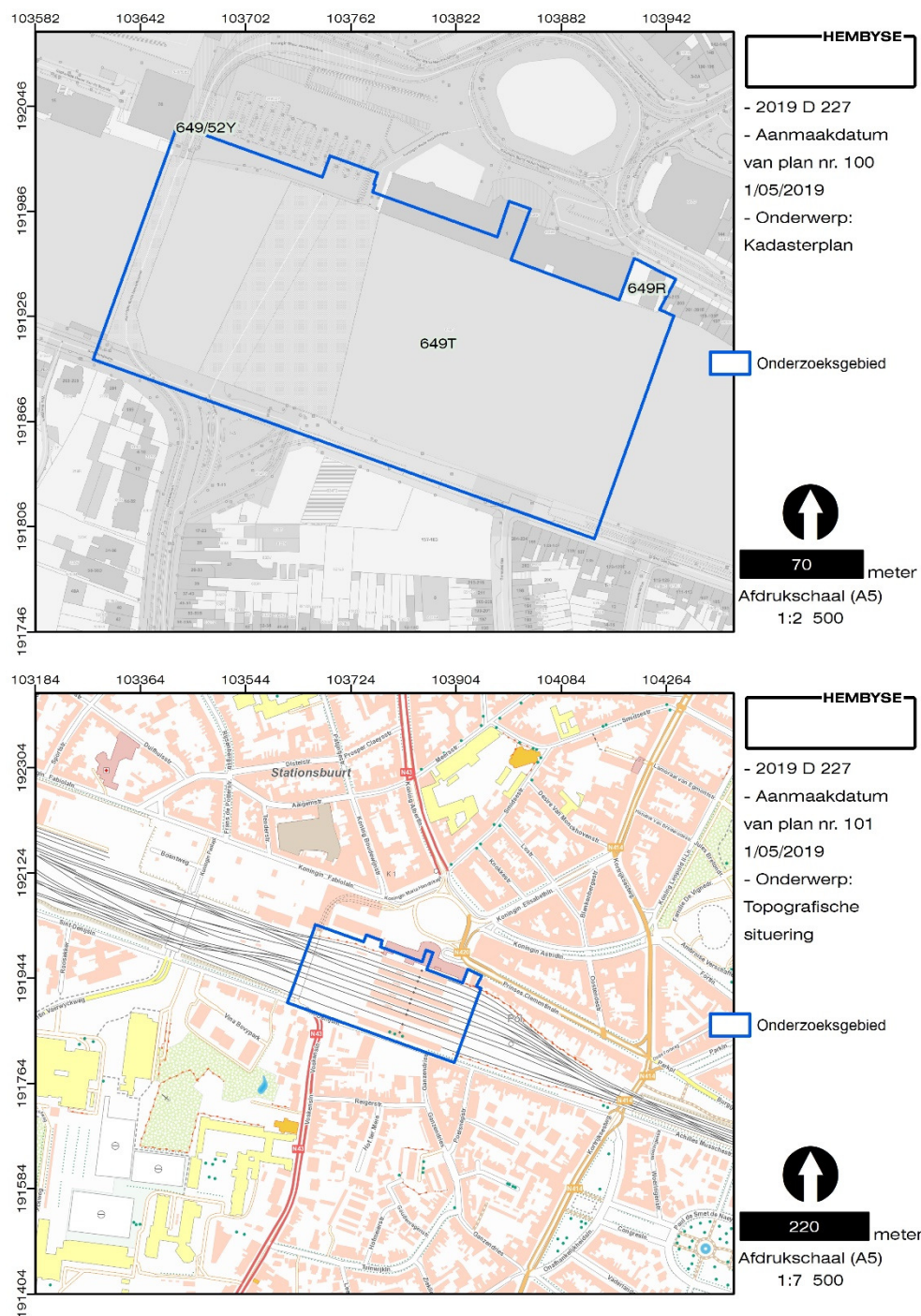
ONDERZOEK:
Gent, Sint-Pieters-Station GSP080

ONDERDEEL	1
Administratieve fiche/Privacyfiche	
<i>©Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Hembyse Archeologie.</i>	

INHOUDSOPGAVE	
1	Situering van het onderzoek 2
2	Projectcodes 4
3	Betrokken actoren 4
4	Bewaring van de data 5
Figuur 1.	Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van de kadasterkaart en de topografische kaart. 3
Figuur 2.	Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van de Vlaamse gemeenten en de IOED's. 6

1 Situering van het onderzoek

Gewest	Vlaams Gewest		
Gemeente	Gent		
Deelgemeente	nvt		
Straat en straatnummer	Koningin Fabiolalaan, Koningin Maria Hendrikaplein, Koningin Mathildeplein & Sint-Denijslaan		
Kadastrale situering	Afdeling	9	
	Sectie	I	
	Percelen	649T; 649/52Y; 649R, openbaar domein	
Lambert 72-coördinaten	NW	X: 103662,948 x Y: 192035,666 m	
	ZO	X: 103901,298 x Y: 191799,967 m	
Oppervlakte	43635,15 m²	4,36 ha	
Oppervlakte bodemingreep	26475,37 m²	2,64 ha	
Datum van toekenning van de opdracht	4 april 2019		
Wettelijk kader	Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013. Onroerenderfgoedbesluit van 16 mei 2014.		
Opgemaakt volgens CGP	Versie 4.0		
Duur van het onderzoek	3 werkdagen		
Kostprijs van het onderzoek (privacyfiche)			



Figuur 1. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van de kadasterkaart en de topografische kaart.

2 Projectcodes

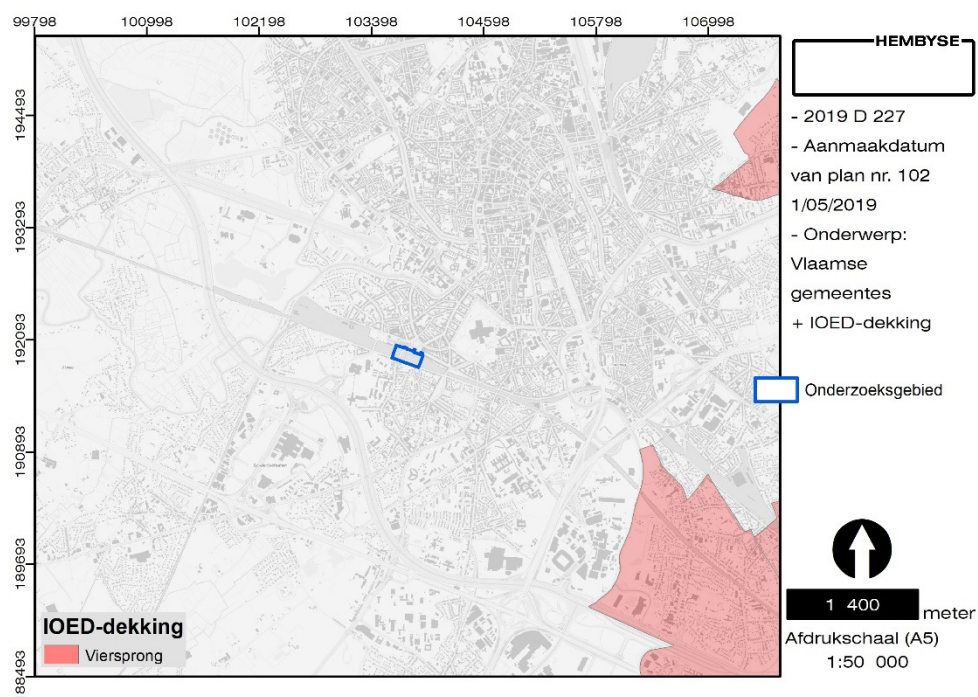
Bureaustudie	2019 D 227
Landschappelijke boringen	n.v.t.
Verkennde boringen	n.v.t.
Waarderende boringen	n.v.t.
Prospectie met ingreep in de bodem	n.v.t.
Opgraving	n.v.t.
Interne projectsigle Hembyse bvba	GEN-SPS

3 Betrokken actoren

Erkend archeoloog (rechtspersoon)	Hembyse bvba (OE/ER/Archeoloog/2017/00193)
Erkend archeoloog (natuurlijk persoon)	Bart De Smaele (OE/ERK/Archeoloog/2015/00070)
	Hadewijch Pieters (OE/ERK/Archeoloog/2017/00168)
Geraadpleegde (regio)specialisten	Gunter Stoops (Dienst Stadsarcheologie Stad Gent)
Initiatiefnemer (privacyfiche)	■■■■■
	■■■■■■■■■■
	■■■■■■■■■■
	Privaatrechtelijk
Omgevingsvergunning:	Publiekrechtelijk
	Stedenbouwkundige handelingen
	Verkaveling van gronden

4 Bewaring van de data

Plaats en jaar van uitgave	Gent, 2019
Wettelijk depot	ISSN 2566-2732
Onderzoeksrapport Hembyse Archeologie, volgnummer:	85
Bibliografische referenties	De Smaele B. & Pieters H., 2019. <i>Archeologienota voor het onderzoeksgebied Sint-Pietersstation (fase GSP080) te Gent, Onderzoeksrapport Hembyse Archeologie 85, Gent.</i>
Bewaring van archief en ruwe data	Hembyse bvba Kastanjestraat 26, 9000 Gent
Zakelijkrechthouder van het archeologisch ensemble (privacyfiche)	■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■
Bewaring archeologisch ensemble	Hembyse BVBA (tijdelijk depot)
Gebruiker van het archeologisch ensemble	Hembyse BVBA
Bevoegde Onroerendeerfgoedgemeente/IOED	Geen van toepassing
Bevoegd Onroerend Erfgoeddepot (definitieve bewaarplaats van het archeologisch ensemble)	De Zwarte Doos Dulle-Grietlaan 12 9050 Gent



Figuur 2. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van de Vlaamse gemeenten en de IOED's.

ONDERZOEK:
Gent, Sint-Pieters-Station GSP080

ONDERDEEL	2
Beschrijving van het onderzoeksgebied	
<i>©Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Hembyse Archeologie.</i>	

INHOUDSOPGAVE

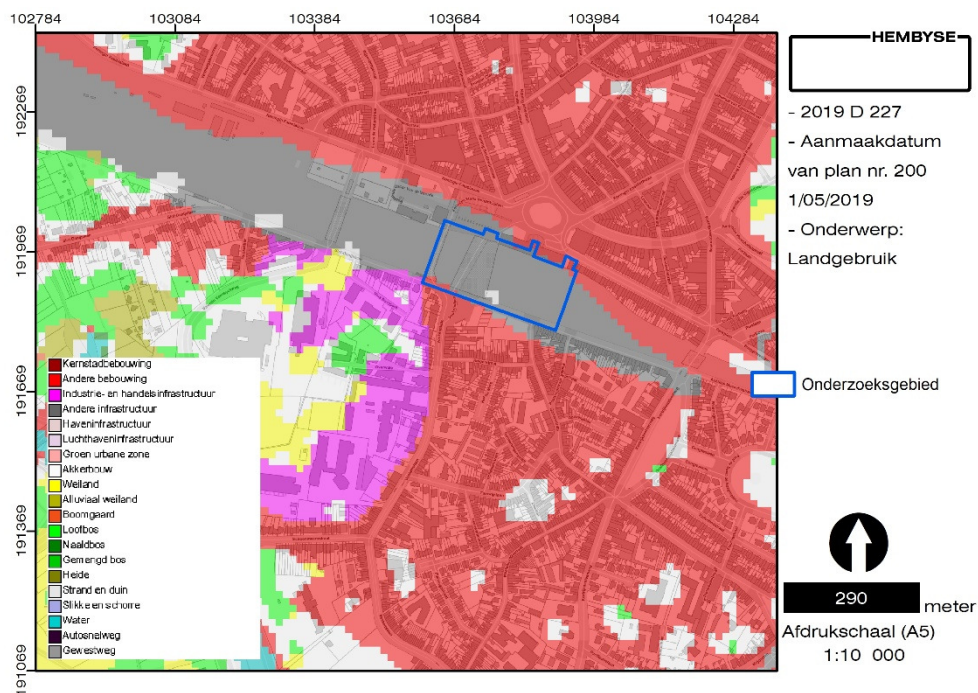
1	Beschrijvend gedeelte.....	2
1.1	Huidige situatie: landgebruik	2
1.2	Huidige situatie: bodembedekking	3
1.3	Ruimtelijke ordening	4
1.3.1	Gewestplan.....	4
1.3.2	RUP/PRUP/BPA ?	5
1.4	Beschrijving geplande werken	6
1.5	Impact op het archeologietraject	7
2	Tussentijds besluit.....	9
3	Bibliografie	10
4	Lijst van figuren, gebruikt in deel 2.....	11

1 Beschrijvend gedeelte

1.1 Huidige situatie: landgebruik

De huidige fysieke situatie van het onderzoeksgebied dient te worden onderzocht om het archeologietraject correct te bepalen. Met andere woorden: welke impact heeft het huidige bodemgebruik op het archeologietraject ?

Het onderzoeksgebied bevindt zich ten zuiden van de oude stadskern van Gent en wordt gekenmerkt door een sterk verstedelijkt uitzicht. Deze situatie kan worden afgelezen uit het gekarteerde landgebruik.



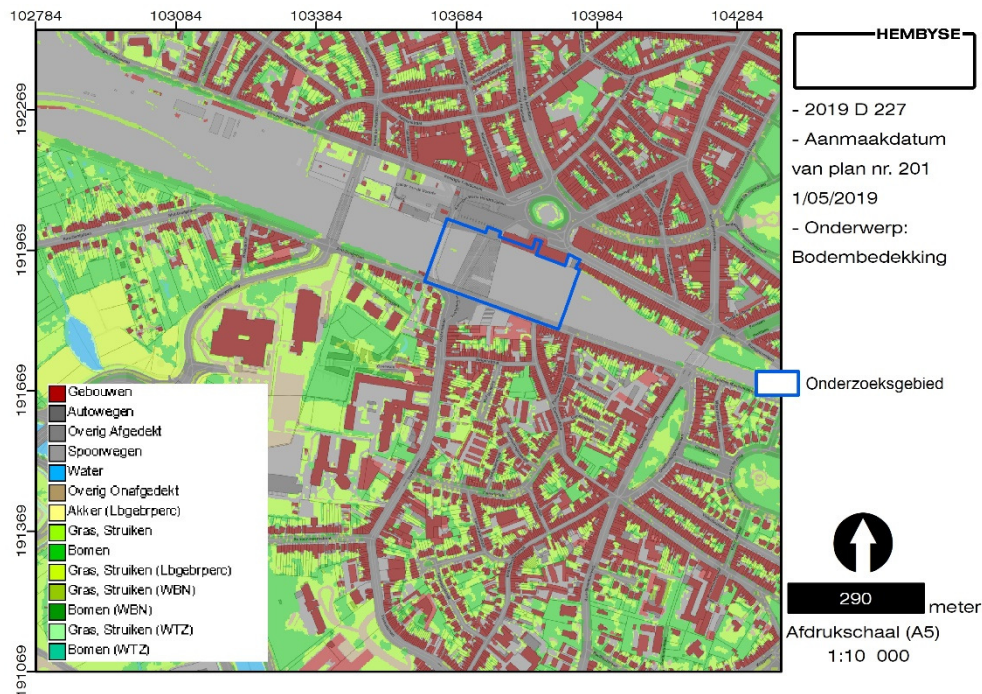
Figuur 1. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het bodemgebruiksbestand van de regio.

Het onderzoeksgebied staat volledig ingekleurd als een zone voor 'andere infrastructuur', wat neerkomt op een situatie waarbij de aanwezige infrastructuur niet kan worden ingedeeld bij industrie- en handelsinfrastructuur, noch bij gewestwegen, luchthaven- en zeehaveninfrastructuur. Dit komt overeen met de inrichting van het onderzoeksgebied als spoorwegstation.

Dit landgebruik komt ten dele terug op de bodembedekkingskaart voor Vlaanderen.

1.2 Huidige¹ situatie: bodembedekking

Op de bodembedekkingskaart is de 21^e-eeuwse situatie grafisch weergegeven, weliswaar op een meer gedetailleerde en bijgevolg meer accurate manier.



Figuur 2. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het bodembedekkingsbestand.

3

Het grootste deel van het onderzoeksgebied staat gekarteerd als 'spoorwegen', wat uiteraard samenhangt met de inrichting van het onderzoeksgebied als spoorwegstation. Deze spoorbundel bevindt zich op een spoorwegberm en gaat terug op het 19^e-eeuwse tracé van de spoorlijn Brugge – Gent (cf. infra).

Aan de zuidzijde van het onderzoeksgebied, alsook in het westen staat een deel van het onderzoeksgebied ingekleurd als 'autowegen': het betreft respectievelijk de Sint-Denijslaan en de Voskenslaantunnel die een doorsteek maakt van de zuidzijde van het station naar het Maria Hendrikaplein. Deze tunnel bevindt zich in realiteit bovengronds aangezien het een tunnel doorheen de spoorwegberm betreft.

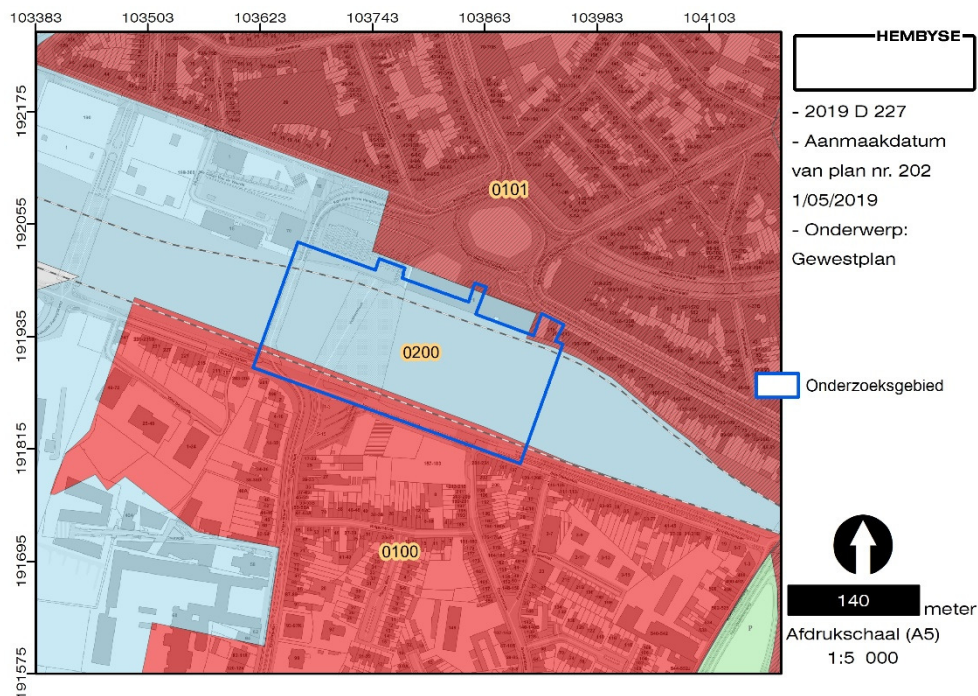
In de noordoostelijke hoek is er sprake van een kleine zone die gekarteerd staat als 'afgedekte oppervlakten die geen autoweg of gebouw zijn': het betreft een (af te breken) gebouwtje dat fungeert als infopunt met een kleine fietsenstalling op het gelijkvloers. Het stationsgebouw aan de noordzijde van het onderzoeksgebied staat uiteraard gekarteerd als 'gebouwen'.

¹ Januari 2019.

1.3 Ruimtelijke ordening

1.3.1 Gewestplan

De stationsomgeving valt binnen het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', dat dateert uit 1977. Het onderzoeksgebied bevindt zich volgens dat gewestplan quasi volledig in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen (code 0200). De zone ten zuiden van het onderzoeksgebied en de Sint-Denijslaan staan ingekleurd als woongebieden (code 0100), terwijl het areaal aan de noordzijde van het onderzoeksgebied gekarteerd staat als code 0101, wat overeenkomt met 'woongebieden met cultureel, historische en/of esthetische waarde'.

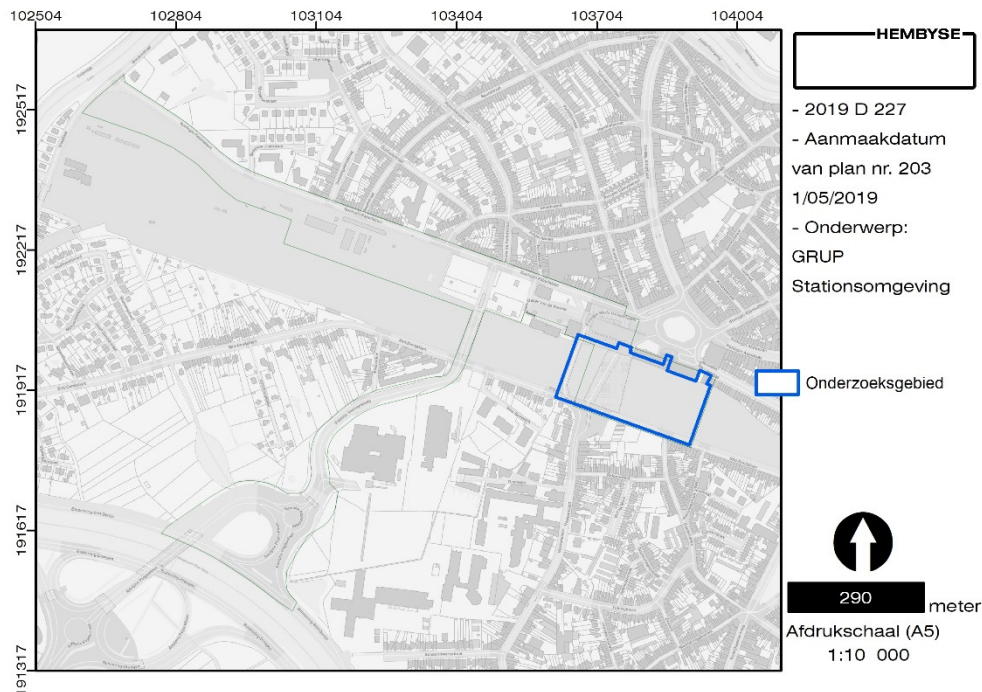


Figuur 3. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het Gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'.

Het Gewestplan is een verouderd planningsinstrument dat van kracht is op die plekken waar het niet vervangen werd door een nieuwer plan. De meest recente gewestplannen dateren van het jaar 2000.

1.3.2 RUP/PRUP/BPA ?

Hierna zijn de bestemmingen van het gewestplan op vele plaatsen gewijzigd door de opmaak van “ruimtelijke uitvoeringsplannen” (RUP). Voor Gent werd eind 2005 een dergelijk Gewestelijk Uitvoeringsplan (GRUP) opgesteld, met name de ‘Afbakening van het grootstedelijk gebied Gent’. In de praktijk brengt dit weinig wijzigingen met zich mee met betrekking tot het onderzoeksgebied. Wel volgt in 2006 het GRUP ‘Stationsomgeving Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan’ waarin het onderzoeksgebied wél opgenomen werd. Binnen dit GRUP heeft Deelgebied 2: Stationsplaats betrekking op het hier beschreven onderzoeksgebied. Hiertoe behoren zowel het treinstation onder de sporen als delen van het tram- en busstation. Deze laatste maken echter geen deel uit van de huidige bouwaanvraag.



Figuur 4. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het RUP 'Stationsomgeving Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan'.

In het GRUP² werd opgenomen dat de ruimte onder de sporen dient opengewerkt te worden zodat de barrièrewerking van de bestaande spoorwegberm tussen het Koningin Maria Hendrikaplein ten noorden ervan en het Sint-Denijsplein aan de zuidzijde gereduceerd wordt. Tevens dient voorzien te worden in fietsenstallingen voor minimum 6000 fietsen. Daarenboven dient bij de aanleg van deze ondergrondse delen belangrijke aandacht te gaan naar de sociale veiligheid, dit door zoveel mogelijk gebruik te maken van rechtstreeks daglicht.

² Dhondt I., 2006. Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan. Bijlage III Toelichtingsnota, Vlaamse Overheid, Brussel.

Binnen het kader van deze bestemming wenst de initiatiefnemer de grond en de massieven onder de spoorbundel verder uit te graven in functie van de uitbreiding van de fietsenstalling. Hiervoor is een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen vereist.

1.4 Beschrijving geplande werken³

De geplande werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, kaderen in het vernieuwen van het stationscomplex aan het Koningin Maria-Hendrikaplein te Gent. De huidige aanbesteding (GSP080) betreft de ruwbouw van de sporen 7 tot en met 1 aan de zuidzijde van het stationsgebouw. Er worden 4 spoorviaducten gebouwd, 3 volledige perroneilanden en 1 gedeeltelijk perroneiland. Conform GSP070 (sporen 12 tot en met 8) worden zowel het perronniveau als de kelder uitgevoerd. De inrichting van het gelijkvloers blijft achterwege en zal bijgevolg deel uitmaken van een toekomstige bouwaanvraag. Hiervoor werd in 2006 reeds een vergunning afgeleverd, maar omwille van voortschrijdende inzichten en budgettaire redenen wordt het toenmalige ontwerp op verschillende punten gewijzigd. Bijgevolg is een nieuwe omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen vereist.

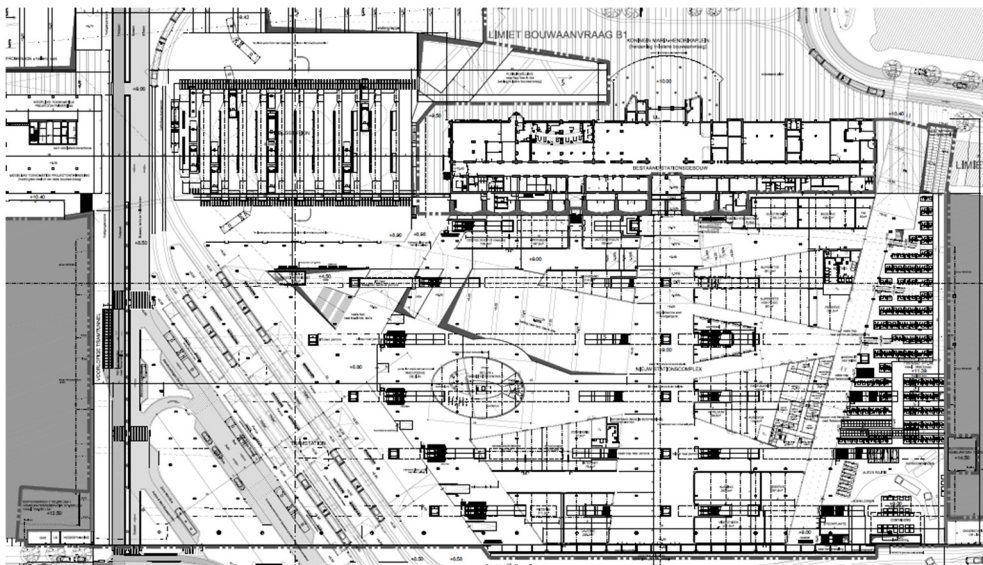
Het onderzoeksgebied bevindt zich **buiten een vastgestelde archeologische zone**; de perceelsoppervlakte bedraagt meer dan 3000m² en de geplande bodemingreep bedraagt meer dan 1000m². Het onderzoeksgebied bevindt zich volledig buiten woon- of recreatiegebied, het betreft een publiekrechtelijke aanvrager en het onderzoeksgebied heeft een **oppervlakte van circa 43635,15m²**.

De geplande werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied (die betrekking hebben op sporen 1 tot en met 7 aan de zuidzijde van het stationsgebouw) behelzen:

- Het afbreken van de bestaande Voskenslaantunnel
- Het afbreken van de bestaande tramtunnel
- Het afbreken van de bestaande dienstentunnel
- Het uitgraven van de grond tussen deze tunnels
- Het afbreken van de bestaande damwand tussen het stationsgebouw en het Virginie Lovelinggebouw
- Het uitbreken van de bestaande (rol)trappen naar de perrons 1 tot en met 7
- Het slopen van het bestaande infopunt en de fietsenstalling nabij de Prinses Clementinalaan
- Het uitbreken van enkele gewelven aan de achterzijde van het stationsgebouw
- Het uitbreken van het bestaande parement aan de Sint-Denijslaan

³ De geplande werkzaamheden werden beschreven op basis van de beschrijvende nota die werd aangeleverd door de opdrachtgever.

- Het afbreken van de bestaande wand tussen de kolommen aan de Tram-busbaan
- Het uitbreken van de tijdelijke vloer op niveau -1 en de aanleg van een nieuwe vloer
- De aanleg van een fietsenstalling voor 15400 fietsen
- De heraanleg van sporen 1 tot en met 7
- De bouw van een aangepaste grote overkapping met licht- en luchtstraten vanaf perron 8 tot aan spoor 1
- De aanleg van technische kelders en ruimten voor opslag op niveau -1



Figuur 5. Inplantingsplan.

Deze geplande werken maken de opmaak van een archeologienota, die deel uitmaakt van de omgevingsvergunning, noodzakelijk.

Voor meer details en sneden van de geplande toestand wordt naar de **bijlage van dit dossier** verwezen.

1.5 Impact op het archeologietraject

De bestaande stationsinfrastructuur dateert uit het begin van de 20^e eeuw en omvat niet alleen een groot aantal bovengrondse structuren (zoals de spoorbundel met de perrons, de Voskenslaantunnel en de voetgangerstunnels naar die perrons), maar ook een groot aantal ondergrondse structuren zoals nutsleidingen en funderingen. **Er kan redelijkerwijs verondersteld worden dat deze infrastructuur een nefaste impact heeft gehad op het eventueel aanwezige archeologisch erfgoed. Deze veronderstelling wordt bevestigd door het historisch overzicht van de stationswijk en de spoorweginfrastructuur. Zie deel 8 van de archeologienota.**

In dat opzicht kan dan ook gesteld worden dat de confrontatie tussen de toekomstige werken en een beperkt aantal doorslaggevende aspecten uit de historische realiteit van het onderzoeksgebied voldoende aantoont dat verder

onderzoek met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet tot nuttige kenniswinst leidt en er bijgevolg geen verdere maatregelen nodig zijn.

Bijgevolg bestaat de onderzoeksopdracht uit het opstellen van een archeologienota met beperkte samenstelling waarin het doorslaggevende aspect dat met aantoonbare zekerheid aantoont dat er geen archeologisch erfgoed op de site aanwezig is besproken wordt. Dit is conform de vigerende *Code Van Goede Praktijk voor de uitvoering van en rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen en het gebruik van metaaldetectoren*", versie 4.0, §12.5.3.3.

2 Tussentijds besluit

Op basis van de data van de bestaande toestand blijkt dat het volledige terrein in gebruik is als spoorwegstation en bijhorende infrastructuur. Naar aanleiding van de heraanleg van de treinsporen en de geplande uitbreiding van de ondergrondse fietsenstalling is een behoud van eventueel aanwezige archeologische sporen en structuren in situ niet mogelijk. De aan- of afwezigheid hiervan dient te worden onderzocht middels een bureaustudie en een eventueel vooronderzoek zonder of - indien nodig- met ingreep in de bodem.

Maar op basis van de huidige toestand en de huidige bodembedekking, bestaat het archeologietraject voorafgaand aan het bekomen van een omgevingsvergunning uit een archeologienota “met een beperkte samenstelling”.

3 Bibliografie

Naslagwerken

Antrop M., 2002. *Traditionele landschappen van het Vlaamse Gewest, Versie 6.1*, opgemaakt door de Vakgroep Geografie van de UGent.

Dhondt I., 2006. *Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan. Bijlage III Toelichtingsnota*, Vlaamse Overheid, Brussel.

Vandeputte O., 1995. *Gids voor Vlaanderen. Toeristische en culturele gids van de Vlaamse gemeenten*, Uitgeverij Lannoo, Tielt.

Online bronnen:

<http://www.geopunt.be/>

http://ccff02.minfin.fgov.be/cadgisweb/?local=nl_BE

<https://geoplannen.ruimteinfo.be/>

4 Lijst van figuren, gebruikt in deel 2

Figuur 1. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het bodemgebruiksbestand van de regio.	2
Figuur 2. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het bodembedekkingsbestand.	3
Figuur 3. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het Gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'.	4
Figuur 4. Situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van het RUP 'Stationsomgeving Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan'.	5
Figuur 5. Inplantingsplan.	7

ONDERZOEK:
Gent, Sint-Pieters-Station GSP080

ONDERDEEL	3
Onderzoeksopdracht: bureaustudie	
<i>©Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Hembyse Archeologie.</i>	

INHOUDSOPGAVE

1	Onderzoeksopdracht.....	2
1.1	Onderzoeksdoel.....	2
1.2	Methodiek.....	2
1.3	Personele inzet	3
1.4	Afwijkingen op de CGP	3
1.5	Randvoorwaarden.....	3
2	Besluit.....	4
3	Bibliografie	5
4	Lijst van figuren, gebruikt in deel 3.....	5

1 Onderzoeksopdracht

1.1 Onderzoeksdoel

De huidige onderzoeksopdracht bestaat uit een bureaustudie met een beperkte samenstelling om te bepalen wat het doorslaggevende aspect is dat met aantoonbare zekerheid aangeeft dat er geen archeologisch erfgoed op de site aanwezig is.

Hierbij moeten de volgende onderzoeksvraag worden beantwoord:

- *Wat is de algemene historiek van de site ?*
- *Wat is het doorslaggevend aspect dat met aantoonbare zekerheid aangeeft dat er geen archeologisch erfgoed op de site aanwezig is ?*

1.2 Methodiek

Om de huidige onderzoeksopdracht te volbrengen en een correcte inschatting te maken van het eventueel aanwezige archeologisch erfgoed en kennispotentieel binnen het onderzoeksgebied, worden bestaande en publiek beschikbare bronnen geselecteerd, geraadpleegd en geïnterpreteerd. Dit leidt tot de voorwaardelijkheidsverklaring dat het onderzoek niet exhaustief is en een specifiek doel voor ogen houdt. Daarvoor worden historisch kaart- en fotomateriaal geselecteerd, geraadpleegd en geïnterpreteerd. Alle grondplannen zijn opgemaakt en verwerkt in het cartografisch projectiesysteem Lambert 1972, de basis voor de Belgische topografische kaarten sinds 1972 (tevens conform de CGP).

Er is tevens advies gevraagd van een derde, onafhankelijke partij, namelijk Gunter Stoops (Dienst Stadsarcheologie Gent), waarvoor dank.

Aangezien de opmaak van de archeologienota kadert in het Onroerenderfgoeddecreet, is de bureaustudie voor de archeologienota met beperkte samenstelling opgemaakt conform de vigerende “*Code Van Goede Praktijk voor de uitvoering van en rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen en het gebruik van metaaldetectoren*”, versie 4.0.

1.3 Personele inzet

Het bureauonderzoek werd uitgevoerd door erkende archeologen van Hembyse Archeologie, namelijk:

- Hadewijch Pieters (erkend archeoloog, assistent-aardkundige)
- Bart De Smaele (erkend archeoloog, assistent-aardkundige)

Alle geloofsbrieven zijn aantoonbaar via CV.

1.4 Afwijkingen op de CGP

Alle afwijkingen ten opzichte van de Code van Goede Praktijk, de geldende wettelijke basis voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek in Vlaanderen, moeten worden gemeld en gemotiveerd.

In het Verslag van Resultaten zijn er geen afwijkingen ten opzichte van de Code van Goede Praktijk. In het Programma van Maatregelen voor dit onderzoeksgebied (cf. Deel 10, Synthese en waardering) worden geen afwijkingen ten opzichte van de Code van Goede Praktijk voorzien.

1.5 Randvoorwaarden

Er zijn geen specifieke randvoorwaarden van toepassing.

Zolang er geen uitsluitel gegeven kan worden aangaande de aan- of afwezigheid van archeologische sporen binnen het onderzoeksgebied, dient het volledige onderzoeksgebied als een archeologische site beschouwd te worden. Concreet betekent dit dat er tot de bekrachtiging van de archeologienota of nota geen bodemingrepen mogen plaatsvinden teneinde het eventueel aanwezige archeologisch bodemarchief niet te vernietigen.

2 Besluit

Het archeologisch onderzoek ter hoogte van de spoorwegbundel aan de zuidzijde van het Sint-Pietersstation te Gent bestaat uit een bureauonderzoek voor een archeologienota met een beperkte samenstelling.

Het huidige (bureau)onderzoek wordt uitgevoerd door gekwalificeerd personeel en conform de Code van Goede Praktijk, versie 4.0.

3 Bibliografie

Naslagwerken

Code Van Goede Praktijk voor de uitvoering van en rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen en het gebruik van metaaldetectoren, versie 4.0.

4 Lijst van figuren, gebruikt in deel 3

Geen gegevens voor lijst met afbeeldingen gevonden.

ONDERZOEK:

Gent, Sint-Pieters-Station GSP080

ONDERDEEL 8

Assessment van historische data

INHOUDSOPGAVE

1	Historische beschrijving van het onderzochte gebied en zijn omgeving	2
1.1	Algemene historische situering.....	2
1.2	Evolutie van het gebied op basis van kaarten en luchtfoto's.....	5
1.2.1	Kaart van Jacob van Deventer (circa 1560).....	5
1.2.2	Atlas van Ferraris (1777)	6
1.2.3	Atlas der Buurtwegen (1840)	7
1.2.4	Plattegrond van Gent van Compijn & Soenen (1912)	8
1.2.5	Topografische kaarten Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (1950-1970)	9
1.2.6	Orthofoto uit 2018.....	10
2	Tussentijds besluit.....	12
3	Bibliografie.....	13
4	Lijst van figuren, gebruikt in deel 8.....	15

1 Historische beschrijving van het onderzochte gebied en zijn omgeving

1.1 Algemene historische situering

De historische situering van het onderzoeksgebied valt voor de oudste historische situering samen met de algemene historische situering van de Stad Gent¹. Over deze ontstaansgeschiedenis is al heel wat inkt gevloeid, en deze zal hier dan ook niet herhaald worden. In het kader van een archeologienota met een beperkte samenstelling wordt gefocust op de ligging van het onderzoeksgebied zelf.

Het onderzoeksgebied bevindt zich ten zuidwesten van de 16^e-eeuwse gebastioneerde omwalling, in een landelijk gehucht dat eertijds gekend stond als de wijk Sint-Pieters-Aaigem en behoorde tot het Sint-Pietersdorp extra muros (en dus toebehoorde aan de Sint-Pietersabdij).² Het gebied werd lange tijd gekenmerkt door een ruraal uitzicht met verspreide bebouwing en een moerassig gebied in het westen. Met de afschaffing van het Ancien Régime in 1795 werden de kerkelijke goederen afgeschaft en kwam de wijk onder het gezag van de stad Gent te staan. Het uitzicht van de wijk bleef echter nog lange tijd ongewijzigd. Pas bij de urbanisatieplannen van de zuidelijke stadwijken die dateren uit het begin van de 20^e eeuw volgden ingrijpende veranderingen. De belangrijkste betreft uiteraard, in 1912-1913, de bouw van een groot station ter vervanging van het voormalige “Klein Sint-Pietersstation”, dat eerder een halte betrof op de spoorlijn Brussel-Oostende en werd ingevoerd in 1889-1890.

2



Figuur 1. Het “Klein Sint-Pietersstation” uit 1881.³

¹ Charles L. & Laleman M.C., 2006, *Het Gent boek*, Waanders Uitgevers, Zwolle.

² Agentschap Onroerend Erfgoed 2017: *Gent – 19^{de}- en 20^{ste}-eeuwse stadsuitbreiding* [online], <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/122211> (geraadpleegd op 1 mei 2019).

³ Coene A., 2010. *De schone wijk van Gent Sint-Pieters*, in: *Van mensen en dingen: Tijdschrift voor volkscultuur in Vlaanderen*, jg. VIII, nrs. 1-4, pg. 5-34.

Het langgerekte gebouw, parallel aan de spoorlijn, werd opgericht in een eclectische stijl en op een verhoogde berm geplaatst met zijn belangrijkste gevel naar het vijfhoekige Koningin Maria-Hendrikaplein⁴ gericht. Dit vormde het centrum van het nieuwe stadsgedeelte van waaruit verschillende lanen in een radiaal patroon de omgeving ontsluiten. Rechts van het stationsgebouw zorgde een viaduct (de voormalige Voskenslaantunnel) onder deze verhoogde berm voor de noodzakelijke verbinding met de Sint-Pieters-Aalstwijk voor autoverkeer. De reizigers zelf konden de sporen bereiken via een reizigerstunnel rechtover de ingang van het stationsgebouw.



Figuur 2. Het nieuwe stationsgebouw op een toeristisch plan van Gent naar aanleiding van de wereldtentoonstelling (Lithografie van Maurice Heins uit 1911).⁵

⁴ Agentschap Onroerend Erfgoed 2017: Koningin Maria Hendrikaplein [online], <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/103280> (geraadpleegd op 1 mei 2019).

⁵ Capiteyn A., Charles L. & Laleman M.C., 2007. *Historische Atlas van Gent: een visie op verleden en toekomst, Gent*.

De oorspronkelijke reizigerstunnel werd vernield tijdens de Eerste Wereldoorlog en vervangen door twee onderling verbonden tunnels.⁶



Figuur 3. Zicht op het onderzoeksgebied bij de aanleg van de tunnels in 1919.

De herstelling en de aanleg van deze tunnels gebeurde in open bouwputten en geschiedde door de bouw van diepe baksteen funderingszolen. Deze zolen reiken tot een diepte van 4 meter ten opzichte van het maaiveldniveau van het Sint-Pietersstation. De verstoring van de bodem is dus totaal. De rest van het onderzoeksgebied is verstoord door de aanwezigheid van gefundeerde treinbeddingen. Dit wordt bevestigd door de doorsneden van de bestaande toestand (zie verder in de tekst en ook in de bijlage), alsook door de sonderingsverslagen (zie bijlage).

De plannen voor de aanleg van de Stationswijk dateren uit het begin van de 20^e eeuw maar werden uitgesteld met het oog op de wereldtentoonstelling en bijgevolg pas uitgevoerd nadat het station gerealiseerd was. Dit laatste stimuleerde bovendien de commerciële ontwikkeling van het plein en de straten rondom. Het moerassige gebied tussen de Leie en de spoorlijn Oostende werd pas in de jaren 1930 geürbaniseerd. De moerassige gronden ten zuiden van de spoorlijn, tussen de Leie en de in 1969 in gebruik genomen Ringvaart, zijn zelfs tot op heden nog onbebouwd. Enkel in de Sint-Denijslaan, een deel van de oorspronkelijke landelijke

⁶ Agentschap Onroerend Erfgoed 2016: *Sint-Pietersstation* [online], <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/18369> (geraadpleegd op 1 mei 2019).

Meersstraat, komen vanaf het begin van de 20^e eeuw enkele villa's en buitenhuisjes voor.

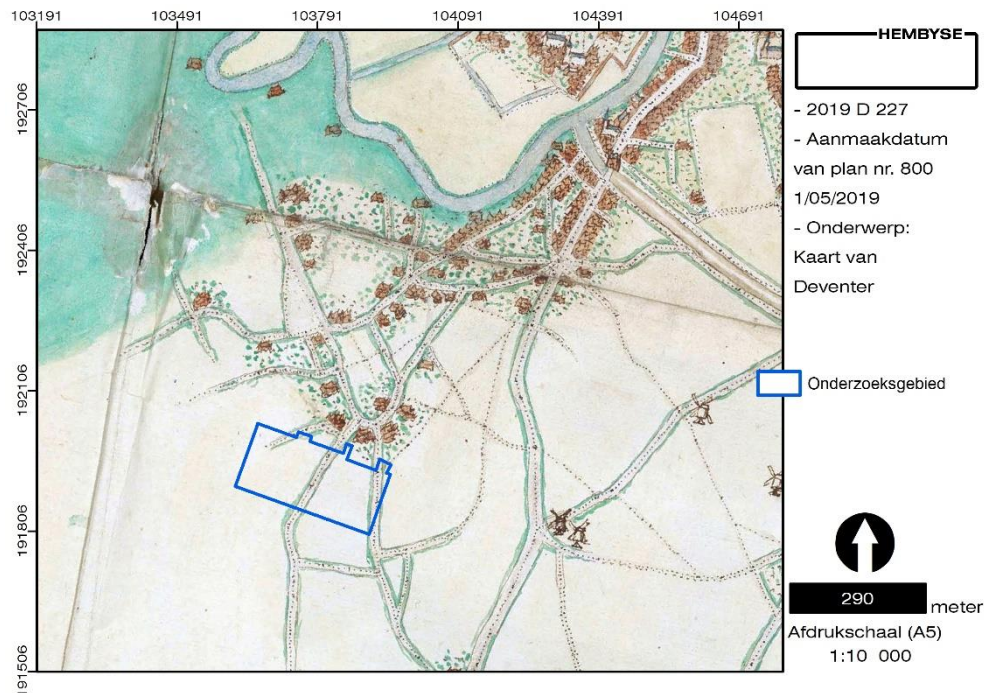
Voor het begrijpen van de geschiedenis van het eigenlijke onderzoeksgebied is het echter noodzakelijk om historisch kaartenmateriaal en luchtfoto's te raadplegen.

1.2 Evolutie van het gebied op basis van kaarten en luchtfoto's

Om de archeologische waarde van het onderzoeksgebied in te schatten wordt in onderstaand hoofdstuk een selectie van historisch kaartenmateriaal onderzocht.

1.2.1 Kaart van Jacob van Deventer (circa 1560)

Deze kaart van Gent is de eerste plattegrond waarin niet langer het picturale de overhand heeft, maar juist het werkelijke aanzien van de stad getrouw wordt benaderd. De kaarten van Jacob van Deventer waren bedoeld voor militair gebruik, en hij verrichtte hiervoor tal van metingen met een opmerkelijke nauwkeurigheid als resultaat. Het verloop van het wegennet en de verhoudingen tussen de bouwblokken worden minutieus aangehouden. De in de 13^e en 14^e eeuw aangekochte buitengebieden zijn eveneens opgenomen, waardoor de stad de vorm krijgt van een vaag driehoekig grachtenstelsel.



Figuur 4. Situering van het projectgebied ten opzichte van de kaart van Jacob van Deventer.⁷

⁷ https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Map_of_Ghent_by_Jacob_van_Deventer

Het onderzoeksgebied bevindt zich op het grondgebied van de wijk Sint-Pieters-Aigem, en kenmerkt zich door een zeer rurale omgeving: er is immers slechts sprake van verspreide bewoning ten noorden van het onderzoeksgebied. De gebieden ten noordwesten van het onderzoeksgebied staan gekarteerd als moerassen, terwijl de zone ten zuidwesten niet gekarteerd staat en bijgevolg niet bebouwd was.

1.2.2 Atlas van Ferraris (1777)

Deze kaart kwam tot stand in opdracht van keizerin Maria-Theresia en keizer Jozef II. Onder leiding van generaal Joseph-Jean François graaf de Ferraris werden de Oostenrijkse Nederlanden voor het eerst systematisch en grootschalig gekarteerd.



6

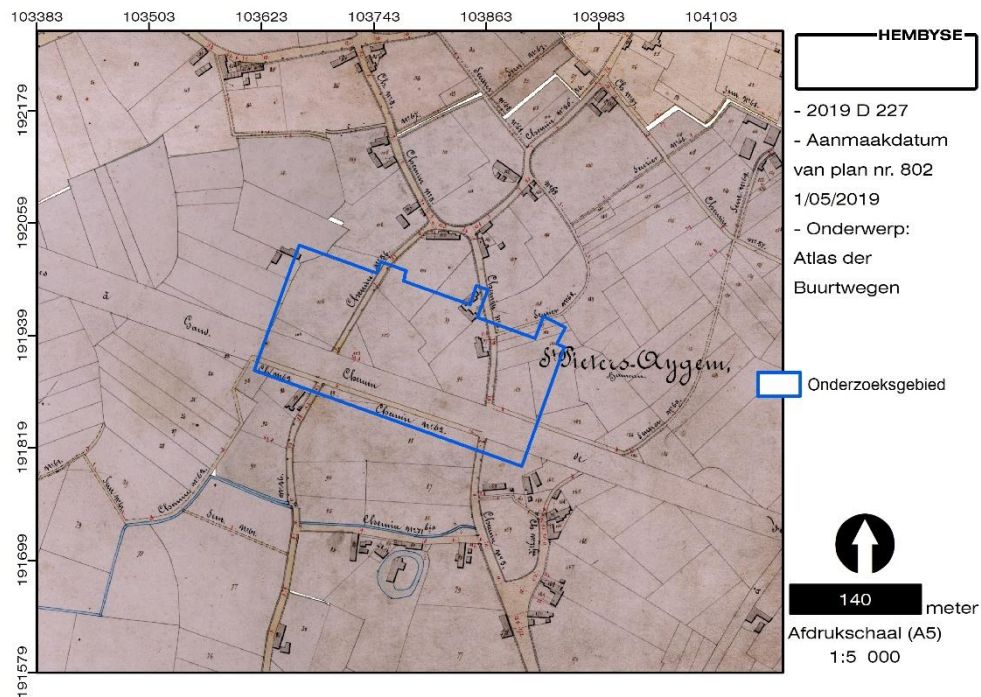
Figuur 5. Situering van Sint-Pauwels ten opzichte van de kaart van Ferraris.⁸

De Atlas van Ferraris toont een erg vergelijkbaar beeld van het onderzoeksgebied als op de Kaart van Deventer; met dat verschil dat er ook ten zuiden van het onderzoeksgebied sprake is van verspreide bewoning.

⁸ <http://www.geopunt.be/>

1.2.3 Atlas der Buurtwegen (1840)

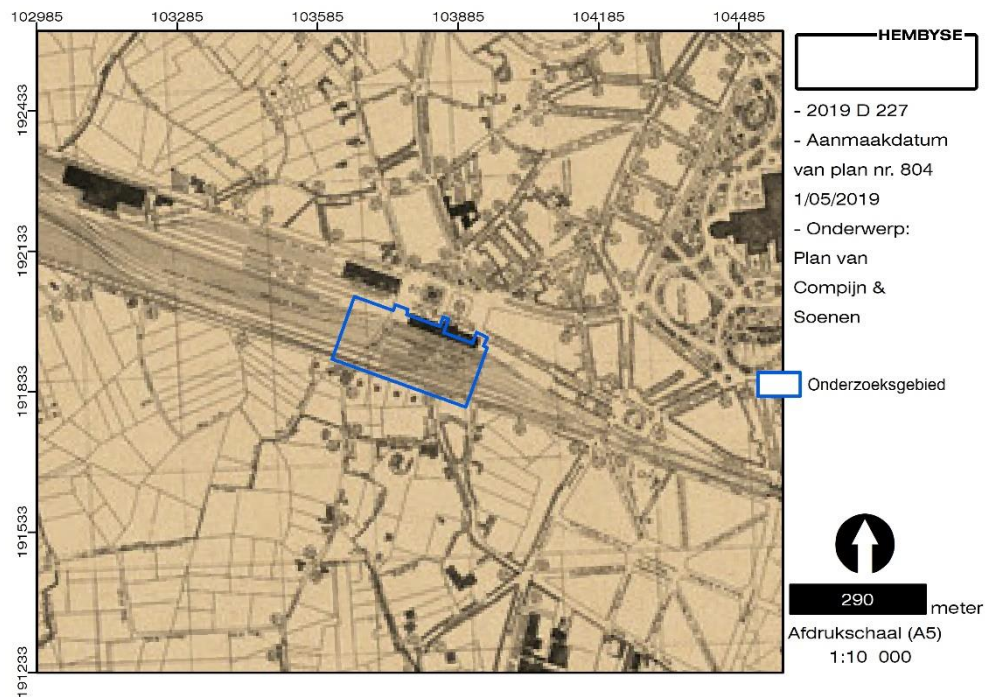
Op het kaartenmateriaal van de Atlas der Buurtwegen staat het onderzoeksgebied zeer gedetailleerd weergegeven. Tevens is een belangrijke wijziging zichtbaar, met name de aanleg van de “Chemin de Fer de Bruges à Gand” die dwars door het onderzoeksgebied heen loopt en de voorganger vormt van de huidige spoorbundels.



Figuur 6. Situering van het onderzoeksgebied op de Atlas der Buurtwegen.

1.2.4 Plattegrond van Gent van Compijn & Soenen (1912)

Het nieuwe stationsgebouw (gestart met de bouw in 1908) is zichtbaar op de kaart van Victor Compijn en Alfons Soenen uit 1912. De kaart is publiek beschikbaar maar kan enkel met een lage resolutie geconsulteerd worden, waardoor ze niet raadpleegbaar is op detailniveau. Onderstaand uittreksel geeft echter een unieke blik op de omgeving van het stationsgebouw net ná de oprichting.



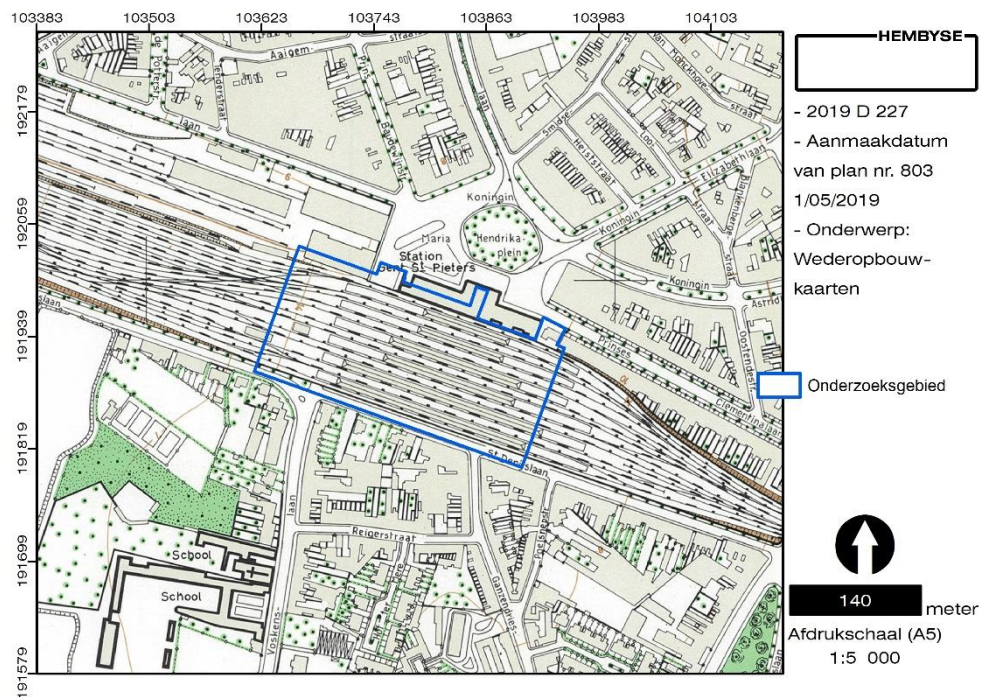
Figuur 7. Situering van het onderzoeksgebied op het plan van Compijn en Soenen uit 1912.

Voornamelijk de gebieden ten westen en ten zuiden kenmerken zich nog door een zeer ruraal uitzicht. Ten zuidoosten is het grondplan van de wereldtentoonstelling zichtbaar.

1.2.5 Topografische kaarten Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (1950-1970)

Tussen 1950 en 1970 heeft het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw een aantal topografische kaarten opgemaakt. Slechts de kustlijn en een aantal stedelijke gebieden, waaronder ook de stad Gent, werden gekarteerd.

De kaart geeft een duidelijk beeld van de impact die zowel de bouw van het stationsgebouw als de urbanisering van de nabije omgeving hebben teweeg gebracht.

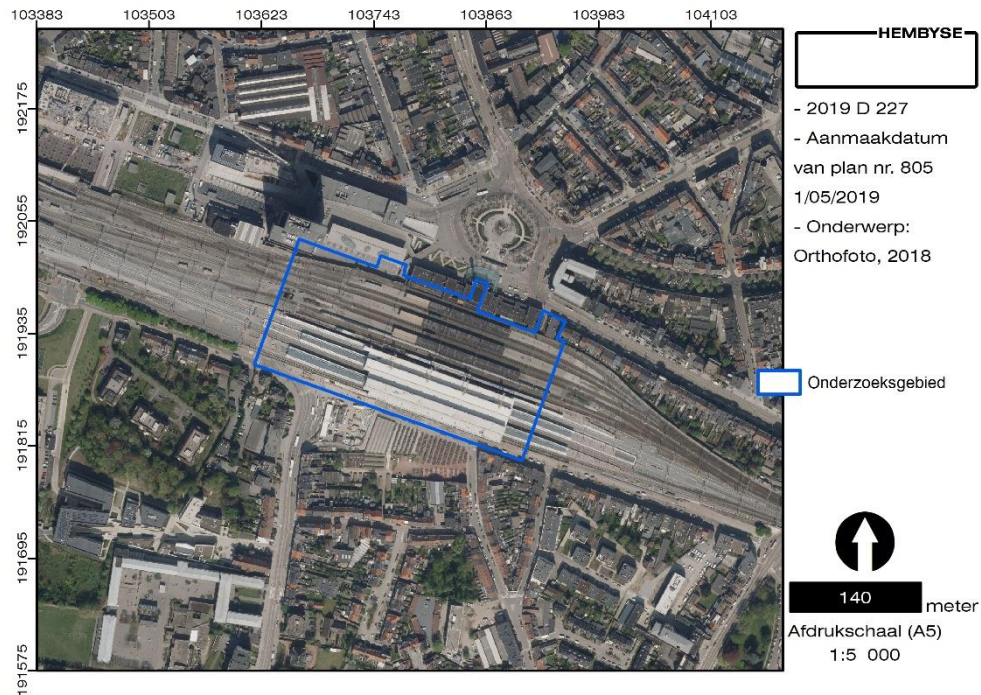


Figuur 8. Situering van het onderzoeksgebied op de topografische kaart van het Ministerie van Openbare Werken.

Het rurale uitzicht van de voormalige Sint-Pieters-Aaigemwijk is nagenoeg volledig verdwenen. Niet alleen hebben de oprichting van het stationsgebouw en de aanleg van een uitermate dense spoorbundel het uitzicht van het onderzoeksgebied grondig gewijzigd. De hiermee gepaard gaande urbanisering en commercialisering hebben geleid tot een vergaande verstedelijking van de Stationswijk.

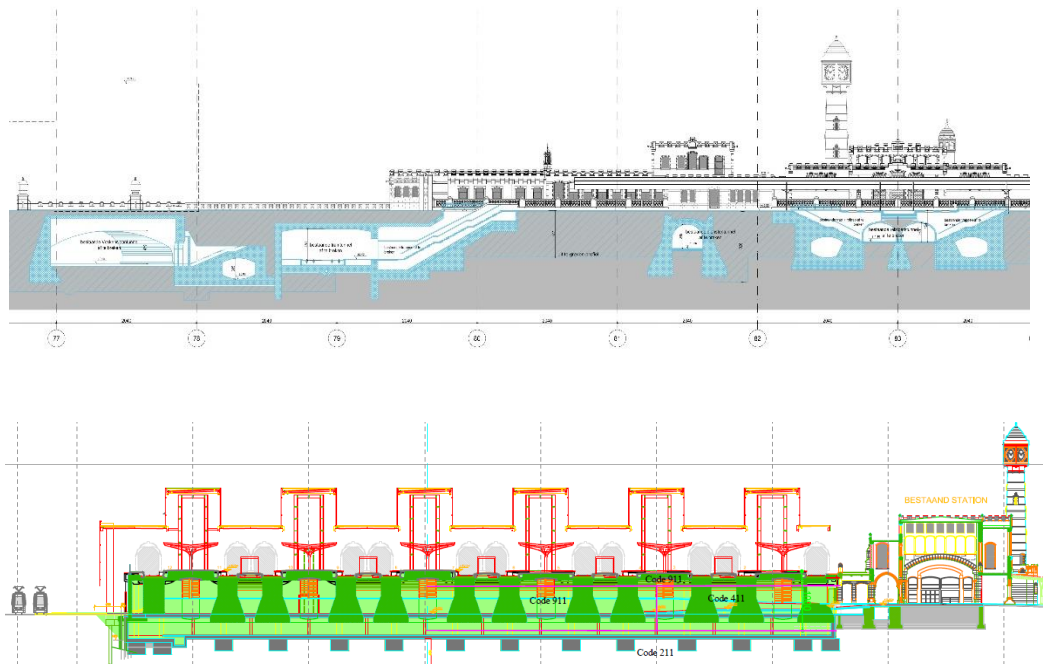
1.2.6 Orthofoto uit 2018

Deze situatie blijft quasi ongewijzigd tot op heden, al hebben nog een aantal infrastructuurwerken in de omgeving plaatsgevonden. Eén van deze infrastructuurwerken betreft de oprichting van het Virginie Lovelinggebouw aan de noordwestzijde van het onderzoeksgebied en de gebouwen ten westen daarvan. Ook is reeds een aanvang genomen met de heraanleg van de spoorlijnen (sporen 8 tot en met 12) in het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied.



Figuur 9. Situering van het onderzoeksgebied op de luchtfoto uit 2018.

De aanleg van de spoorwegberm en de ondergrondse infrastructuur, zowel voor autoverkeer als voor voetgangers, heeft een grote impact gehad op het bestaande bodemarchief. **De aanwezige tunnels bevinden zich immers op een diepte van minimaal 7 meter onder het huidige maaiveld. Er kan dan ook gesteld worden dat de kans op het aantreffen van archeologisch erfgoed in deze zones zo goed als onbestaande is.**



Figuur 10. Doorsnedes van de bestaande toestand met aanduiding van de zeer omvangrijke funderingzolen van de spoorweginfrastructuur, die aangelegd zijn in diepe open bouwputten.

Daarenboven moet men beschouwen dat de tussenliggende zones (sporenbundels) gekenmerkt worden door een verstoring van het aldaar aanwezige bodemarchief: voor een stabiele bedding wordt een fundering met steenslag/sintel/... aangelegd. Een aanzienlijke verstoring van voormalige spoorwegbeddingen en de zones langsheen een spoorweglijn werden al archeologisch vastgesteld tijdens vooronderzoek in zowel Mechelen⁹ als Sint-Denijs-Westrem¹⁰. Men kan stellen dat op basis van de aanwezigheid van de spoorlijnen zelf en de verschillende spoor-, voetgangers- en autotunnels de kans op het aantreffen van archeologische sporen en structuren binnen het onderzoeksgebied onbestaand is.

⁹ De Smaele & Pieters, 2013, zie ook Pieters, De Smaele & Krug, 2013.

¹⁰ De Smaele, Pieters & Vermeersch, 2018.



2 Tussentijds besluit

Op basis van een confrontatie tussen de bestaande toestand en de historische evolutie van het onderzoeksgebied kan men besluiten dat het gebied al sinds 1913 in gebruik is als een grootschalige spoorweginfrastructuur. Op basis van de wetenschap dat de bouw van dergelijke spoorweginfrastructuur een nefaste invloed heeft op de bewaring van archeologische sporen enerzijds en op basis van de kennis van de bestaande toestand van de funderingen en funderingszolen binnen het onderzoeksgebied anderzijds, kan met zekerheid worden gesteld dat er geen archeologische sporen en structuren meer aanwezig zijn.

Het is dus niet noodzakelijk om verdere maatregelen ter opsporing en evaluatie van het archeologisch erfgoed binnen het onderzoeksgebied te nemen.

3 Bibliografie

Naslagwerken

Agentschap Onroerend Erfgoed 2017: *Gent – 19^{de}- en 20^{ste}-eeuwse stadsuitbreiding* [online], <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/122211> (geraadpleegd op 1 mei 2019).

Agentschap Onroerend Erfgoed 2017: *Koningin Maria Hendrikaplein* [online], <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/103280> (geraadpleegd op 1 mei 2019).

Agentschap Onroerend Erfgoed 2016: *Sint-Pietersstation* [online], <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/18369> (geraadpleegd op 1 mei 2019).

Capiteyn A., Charles L. & Laleman M.C., 2007. *Historische Atlas van Gent: een visie op verleden en toekomst*, Gent.

Charles L. & Laleman M.C., 2006, *Het Gent boek*, Waanders Uitgevers, Zwolle.

Coene A., 2010. *De schone wijk van Gent Sint-Pieters*, in: Van mensen en dingen: Tijdschrift voor volkscultuur in Vlaanderen, jg. VIII, nrs. 1-4, pg. 5-34.

De Smaele B. & Pieters H., 2013. *Archeologisch vooronderzoek met ingreep in de bodem (proefsleuven) op de site "Stenenmolenstraat" te Mechelen (Prov. Antwerpen)*, Archeo-Rapport 45., Gent.

Gysseling M., 1960. *Toponymisch woordenboek van België, Nederland, Luxemburg, Noord-Frankrijk en West-Duitsland (vóór 1226)*.

Pieters H., De Smaele B. & Krug C., 2013. *Vlakdekkend archeologisch onderzoek op de Arsenaalsite te Mechelen*, Archeo-Rapport 21, MST3, Gent.

Vandeputte O., 1995. *Gids voor Vlaanderen. Toeristische en culturele gids van de Vlaamse gemeenten*, Uitgeverij Lannoo, Tielt.

Online bronnen:

<http://www.geopunt.be/>

<https://www.dov.vlaanderen.be/>

<https://inventaris.onroenderfgoed.be/>

<https://cai.onroenderfgoed.be/>

<http://uurl.kbr.be>

<https://www.cartesius.be/>

4 Lijst van figuren, gebruikt in deel 8

Figuur 1. Het “Klein Sint-Pietersstation” uit 1881.	2
Figuur 2. Het nieuwe stationsgebouw op een toeristisch plan van Gent naar aanleiding van de wereldtentoonstelling (Lithografie van Maurice Heins uit 1911).	3
Figuur 3. Zicht op het onderzoeksgebied bij de aanleg van de tunnels in 1919.	4
Figuur 4. Situering van het projectgebied ten opzichte van de kaart van Jacob van Deventer.	5
Figuur 5. Situering van Sint-Pauwels ten opzichte van de kaart van Ferraris.	6
Figuur 6. Situering van het onderzoeksgebied op de Atlas der Buurtwegen.	7
Figuur 7. Situering van het onderzoeksgebied op het plan van Compijn en Soenen uit 1912.	8
Figuur 8. Situering van het onderzoeksgebied op de topografische kaart van het Ministerie van Openbare Werken.	9
Figuur 9. Situering van het onderzoeksgebied op de luchtfoto uit 2018.	10
Figuur 10. Doorsnedes van de bestaande toestand met aanduiding van de zeer omvangrijke funderingzolen van de spoorweginfrastructuur, die aangelegd zijn in diepe open bouwputten.	11

ONDERZOEK:

Gent, Sint-Pieters-Station GSP080

ONDERDEEL 10

Synthese en waardering

INHOUDSOPGAVE

1	Synthese.....	2
1.1	Datering en interpretatie van de dataset.....	2
1.1.1	Volledigheid van de dataset	2
1.1.2	Huidige dataset	3
1.1.3	Waardering van de archeologische site	3
1.2	Antwoord op de onderzoeksvragen.....	4
2	Vervolgtraject	5
2.1	Impact van de geplande werken	5
2.2	Afweging van de te nemen maatregelen	6
2.3	Bepaling van de te nemen maatregelen	6
2.4	Randvoorwaarden.....	7
3	Bibliografie.....	8
4	Lijst van figuren	9

1 Synthese

1.1 Datering en interpretatie van de dataset

1.1.1 Volledigheid van de dataset

Het onderzoek kadert in de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van stedenbouwkundige handelingen (heraanleg van sporen 1 tot en met 7).

Het uitgevoerde vooronderzoek dat in het Verslag van Resultaten is verwerkt, is een vooronderzoek zonder ingreep in de bodem in de vorm van een **bureaustudie voor een archeologienota met beperkte samenstelling**.

Het bureauonderzoek kon volledig worden uitgevoerd:

- het plangebied kon worden afgebakend
- reeds verstoorde zones zijn in kaart gebracht (= bestaande spoorweginfrastructuur)
- de gekende historische indicatoren van het onderzoeksgebied zijn geïnventariseerd
- er is een inzicht verworven in de geplande werken binnen het projectgebied waardoor de potentiële impact op het bodemarchief duidelijk is geworden

Het vooronderzoek heeft, in zijn huidige vorm, de mogelijkheid geboden een historisch overzicht van het onderzoeksgebied te schetsen en om op basis van de gegenereerde dataset gepaste maatregelen –enkel indien er aanwijzingen zijn voor bewaarde archeologische sites- voor het verdere verloop van het archeologische traject uit te tekenen.

1.1.2 Huidige dataset

Op basis van een confrontatie tussen de bestaande toestand en de historische evolutie van het onderzoeksgebied kan men besluiten dat het gebied al sinds 1913 in gebruik is als een grootschalige spoorweginfrastructuur. Op basis van de wetenschap dat de bouw van dergelijke spoorweginfrastructuur een nefaste invloed heeft op de bewaring van archeologische sporen enerzijds en op basis van de kennis van de bestaande toestand van de funderingen en funderingszolen binnen het onderzoeksgebied anderzijds, kan met zekerheid worden gesteld dat er geen archeologische sporen en structuren meer aanwezig zijn.

1.1.3 Waardering van de archeologische site

Op basis van de gegevens uit het verslag van resultaten kan dus worden gesteld dat:

- Het onderzoeksgebied bevond zich tot aan het begin van de 20^e eeuw in een vrij landelijke omgeving ten zuidwesten van de 16^e-eeuwse stadsomwalling.
- Het onderzoeksgebied wordt vanaf 1908 bouwrijp gemaakt met het oog op de bouw van een spoorwegstation met bijhorende spoorweginfrastructuur die gefinaliseerd wordt in 1913.
- In functie hiervan wordt een spoorwegberm opgericht waarop de verschillende spoorlijnen worden aangelegd. Deze spoorlijnen bevinden zich op pijlers die reiken tot 4 meter onder het maaiveld.
- Onder deze spoorwegberm bevinden zich verschillende doorsteken (Voskenslaan-, tram-, voetgangers- en diensttunnels) die eveneens voorzien zijn van stevige fundamenteën in de vorm van pijlers die reiken tot 10 meter onder het maaiveld.
- Alle voorgaande archeologische evaluaties (zoals bij de heraanleg van sporen 8 tot en met 12; alsook ter hoogte van de nieuwe gebouwen ten noordwesten van het station) hebben geleid tot eenzelfde vaststelling, met name dat geen verder onderzoek noodzakelijk is.

Op basis van deze data kan dus worden gesteld dat de kans op de aanwezigheid van goed bewaarde archeologische sporen en structuren nihil is. Bijgevolg kan worden besloten dat het kennisvermeerderingspotentieel van de site onbestaande is.

1.2 Antwoord op de onderzoeksvragen

Voorafgaand aan het onderzoek is een aantal onderzoeksvragen gesteld, die onderliggend kader vormen voor de opzet van het onderzoek.

Bureauonderzoek:

- *Wat is de algemene historiek van de site?*
Het onderzoeksgebied was tot aan het begin van de 20^e eeuw gelegen in een zeer rurale omgeving en was grotendeels in gebruik als weiland. Aan het begin van de 20^e eeuw volgde de urbanisatie van deze voormalige Sint-Pieters-Aaigemwijk waarvan de bouw van het stationsgebouw en de bijhorende spoorweginfrastructuur de aanvang waren.
- *Wat is het doorslaggevende aspect dat met aantoonbare zekerheid aangeeft dat er geen archeologisch erfgoed op de site aanwezig is?*
Dit ging gepaard met de aanleg van de funderingen van de spoorwegbeddingen en de verschillende tunnels (in de vorm van stevige pijlers) die tot minstens 4 meter onder het maaiveld reiken. Bijgevolg kan gesteld worden dat alle archeologische sporen en structuren, indien deze aanwezig waren, volledig zijn vernield.
- *Is vervolgonderzoek noodzakelijk?*
Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.

2 Vervolgtraject

2.1 Impact van de geplande werken

Op basis van de inzichten, verworven in de geplande werken binnen het projectgebied, kan worden gesteld dat de impact van de geplande werken bestaan uit het verder uitgraven van de grond en de massieven onder de spoorbundel in functie van de uitbreiding van de fietsenstalling en de heraanleg van de sporen 1 tot en met 7.

Hiervoor is gepland:

- Het afbreken van de bestaande Voskenslaantunnel
- Het afbreken van de bestaande tramtunnel
- Het afbreken van de bestaande dienstentunnel
- Het uitgraven van de grond tussen deze tunnels
- Het afbreken van de bestaande damwand tussen het stationsgebouw en het Virginie Lovelinggebouw
- Het uitbreken van de bestaande (rol)trappen naar de perrons 1 tot en met 7
- Het slopen van het bestaande infopunt en de fietsenstalling nabij de Prinses Clementinalaan
- Het uitbreken van enkele gewelven aan de achterzijde van het stationsgebouw
- Het uitbreken van het bestaande parement aan de Sint-Denijslaan
- Het afbreken van de bestaande wand tussen de kolommen aan de Tram-busbaan
- Het uitbreken van de tijdelijke vloer op niveau -1 en de aanleg van een nieuwe vloer
- De aanleg van een fietsenstalling voor 15400 fietsen
- De heraanleg van sporen 1 tot en met 7
- De bouw van een aangepaste grote overkapping met licht- en luchtstraten vanaf perron 8 tot aan spoor 1
- De aanleg van technische kelders en ruimten voor opslag op niveau -1

Er wordt uitgegaan van een integrale verstoring binnen de zone van de bestaande spoorweginfrastructuur: het betreft tenslotte geen lichte constructie, maar een goed gefundeerd 20^e -eeuws gebouw waarbij de ervaring leert dat de kans op het aantreffen van (goed bewaarde) archeologische sporen daarbinnen zo goed als nihil is. Bovendien is de voetafdruk van het nieuwe gebouw niet substantieel anders dan het bestaande gebouw.

Op basis hiervan kan worden besloten dat er geen verdere maatregelen voor het opsporen en het waarderen van eventueel aanwezige archeologische sporen en structuren genomen dienen te worden.

2.2 Afweging van de te nemen maatregelen

Het volledige archeologietraject wordt bepaald als een traject van verschillende onderzoeksmethodes, waarbij dient te worden afgewogen of deze individuele onderzoeksmethodes mogelijk, nuttig, schadelijk en/of noodzakelijk zijn. In deze fase van het onderzoekstraject is een bureauonderzoek met beperkte samenstelling uitgevoerd en de onderstaande tabel geeft weer welke onderzoeksmethodes in het volledige archeologietraject MOGELIJK, NUTTIG, SCHADELIJK en NOODZAKELIJK zijn.

<i>Soort onderzoek</i>	<i>Mogelijk</i>	<i>Nuttig</i>	<i>Schadelijk</i>	<i>Noodzakelijk</i>	<i>Evaluatie</i>
Bureauonderzoek	JA	JA	NEE	JA	Is reeds uitgevoerd.
Archiefonderzoek	JA	NEE	NEE	NEE	Niet noodzakelijk, er is voldoende data beschikbaar. Kan bijkomende informatie opleveren met betrekking tot de bouwgeschiedenis van het station, maar biedt geen informatie omtrent oudere sporen.
Geofysisch onderzoek	JA	NEE	NEE	NEE	De bodembedekking laat dit niet toe.
Veldkartering	NEE	NEE	NEE	NEE	De bodembedekking laat dit niet toe.
Landschappelijke boringen	JA	NEE	NEE	NEE	De spoorweginfrastructuur is volledig gefundeerd op diepgaande pijlers.
Verkennde en waarnemende archeologische boringen	JA	NEE	NEE	NEE	De spoorweginfrastructuur is volledig gefundeerd op diepgaande pijlers.
Proefsleuven	NEE	JA	NEE	JA	De spoorweginfrastructuur is volledig gefundeerd op diepgaande pijlers.
Andere	NEE	NEE	NEE	NEE	Nvt.

Op basis van deze evaluatie van het reeds gevolgde archeologietraject, kan worden gesteld dat er geen verdere maatregelen dienen te worden genomen (zie §Randvoorwaarden).

2.3 Bepaling van de te nemen maatregelen

Niet van toepassing, er dienen geen maatregelen te worden genomen.

In deze optiek is het uittekenen van het vervolgtraject niet noodzakelijk en het omschrijven van gedetailleerde maatregelen is niet noodzakelijk.

2.4 Randvoorwaarden

Op basis van de beschikbare data kan worden gesteld dat de kans op het aantreffen van archeologische resten die een potentieel op kenniswinst herbergen, heel erg klein is. Er wordt geen verder onderzoek geadviseerd en het opnemen van randvoorwaarden bij de omgevingsvergunning is niet noodzakelijk.

Na het bekomen van de omgevingsvergunning voor de geplande bouwwerken is de melding van archeologische toevalsvondsten wettelijk verplicht (artikel 5.1.4 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013).

3 Bibliografie

Naslagwerken

Capiteyn A., Charles L. & Laleman M.C., 2007. *Historische Atlas van Gent: een visie op verleden en toekomst*, Gent.

Vandeputte O., 1995. *Gids voor Vlaanderen. Toeristische en culturele gids van de Vlaamse gemeenten*, Uitgeverij Lannoo, Tielt.

Online bronnen:

<http://www.geopunt.be/>

<https://www.dov.vlaanderen.be/>

<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/>

<https://inventaris.onroenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/>

<https://cai.onroenderfgoed.be/>

<http://uurl.kbr.be>

<https://www.cartesius.be/>

4 Lijst van figuren

Geen gegevens voor lijst met afbeeldingen gevonden.

Hembyse Archeologie is een handelsnaam van Hembyse bvba.

Maatschappelijke zetel: Kastanjestraat 26, 9000 Gent

BTW: BE 0677.720.687

IBAN: BE25890214307282

BIC: VDSP BE 91

Tel. 0032 472 89 97 66

E-mail: info@hembyse.net

Web: www.hembyse.net

