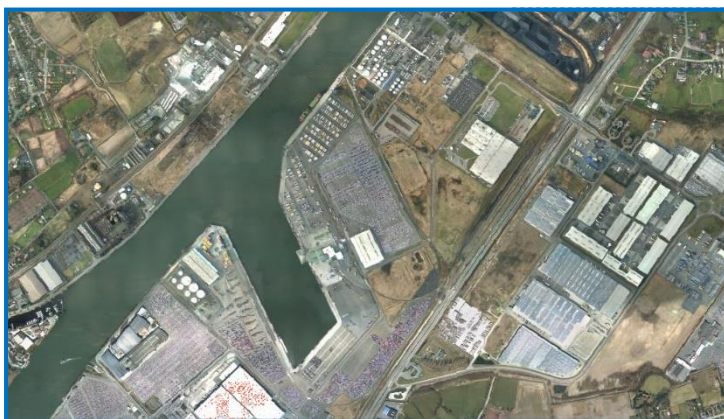




ARCHEOLOGIE • BOUWHISTORIE

ARCHEOLOGIENOTA – PROGRAMMA VAN MAATREGELEN

GENT – MERCATORSITE WEGENIS



A. DEVROE
MAART 2019

COLOFON

Project

Archeologienota – Gent, Mercatorsite wegenis

Opdrachtgever

North Sea Port
Haven 3000 A, John Kennedylaan 32
B-9042 Gent, België

Opdrachtnemer

Annika Devroe Archeologie & Bouwhistorie bvba
Lemmensstraat 34
2800 Mechelen
0472/59.31.41
annika.devroe@gmail.com
BE 0680.617.128

Erkend archeoloog: Annika Devroe, OE/ERK/Archeoloog/2015/00085

© 2019 Annika Devroe Archeologie & Bouwhistorie bvba

Annika Devroe Archeologie & Bouwhistorie bvba aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd of aangepast worden, opgeslagen worden in een geautomatiseerd gegevensbestand, en/of openbaar gemaakt worden in enige vorm of wijze ook, elektronisch, mechanisch, door fotokopie of enige andere wijze, zonder voorafgaandelijk toestemming van de opdrachtgever.

INHOUD

Inhoud	0
1. Gemotiveerd advies	1
1.1. Archeologisch potentieel.....	1
1.2. Impactbepaling.....	1
1.3. Volledigheid van het uitgevoerde onderzoek en bepaling van maatregelen	2

1. GEMOTIVEERD ADVIES

1.1. ARCHEOLOGISCH POTENTIEEL

Op basis van het Digitaal Hoogtemodel en oude topografische kaarten kon vastgesteld worden dat het terrein ca. 2,5-4,5 m opgehoogd werd bij het uitgraven van het kanaal en de dokken eind jaren '60. Op basis van deze gegevens werd dan ook gekozen voor een archeologienota met beperkte samenstelling en werden enkel de gegevens met betrekking tot de ophoging weergegeven. Op basis van deze gegevens kan niet zeker vastgesteld worden of het archeologisch niveau volledig verdwenen is. De bouwvoor werd vermoedelijk afgegraven vooraleer het terrein opgehoogd werd, maar in hoeverre deze werken, de oprichting en afbraak van silo's en heraanleg van wegenis of verharding de ondergrond verder verstoorden kon niet vastgesteld worden. Archeologische resten kunnen onder de ophoging mogelijk nog bewaard zijn.

1.2. IMPACTBEPALING

Ter hoogte van het projectgebied zullen in verschillende fases veranderingen gebeuren aan de wegenis. Het gaat enerzijds om wegen die afgeschaft zullen worden, private wegenis die publiek wordt en nieuwe wegenis. Er worden ook enkele private wegen voorzien die bij andere omgevingsaanvragen toegevoegd zullen worden (oa DFDS), maar wel op de faseringsplannen staan aangeduid.

De nieuwe wegen zullen een opbouw kennen van ca 60 cm. Langsheen de omleidingsweg voor de Landsbergiuslaan wordt een RWA-leiding voorzien op een diepte van max 2,50 m, terwijl langs de toegangsweg tot TWZ en Volvo een infiltratiegracht voorzien wordt met een diepte tot 1,00 m.

1) Fase 1:

- afschaffen van een gedeelte van de publieke weg P. Landsbergiuslaan en dit vanaf het T-kruispunt van de A. de Gerlachestraat met de P. Landsbergiuslaan tot aan de kaai 2240
- in deze fase wordt gelijktijdig een private toegangsweg voor TWZ gerealiseerd en dit vanaf de kaai 2240 tot aan de Adrien de Gerlachestraat over bestaande verhardingen. Ter hoogte van de kruising van deze toegangsweg met de spooraansluiting van VLS wordt er een privéspooroverweg gerealiseerd
- in deze fase wordt de afgeschte P. Landsbergiuslaan een tijdelijke private toegang voor DFDS
- voor de bestaande nutsleidingen worden zones (berm) met een erfdienstbaarheid vastgelegd

2) Fase 2:

- In deze fase wordt er nieuwe wegenis aangelegd tussen de bocht in de P. Landsbergiuslaan en de Adrien de Gerlachestraat ter hoogte van de nieuwe definitieve private toegangsweg voor DFDS
- Na voltooiing van deze weg wordt dit de definitieve verbinding tussen de beide wegen en vervalt een deel van de publieke wegen P. Landsbergiuslaan en de A. de Gerlachestraat (T-kruispunt)
- De definitieve private toegangsweg voor DFDS zal in deze fase ook gerealiseerd zijn

3) Fase 3:

- De eerder beschreven private toegangsweg voor TWZ wordt in deze fase voor een deel aangelegd als een publieke weg en dit vanaf de A. de Gerlachestraat tot aan de privéspooroverweg.

4) Fase 4:

- *In deze fase wordt nieuwe wegenis aangelegd om de realisatie van een nieuw fabrieksgebouw voor Volvo Cars mogelijk te maken op de braakliggende terreinen naast Tower Automotive*
- *Opbraak van de spooraansluiting VLS wordt ten laatste in deze fase (11/2020) of eerder gerealiseerd*
- *Afhankelijk van de timing van de realisatie van de Piratenbrug bestaat de mogelijkheid dat de wegenis in fase 4 niet uitgevoerd moet worden*

5) Fase 5:

- Van zodra de Piratenbrug (verbinding tussen de Piratenstraat en de Imsakkerlaan) gerealiseerd is, kunnen de Philips Landsbergiuslaan en de Adrien de Gerlachestraat geknipt worden en ingericht worden als doodlopende wegen
- In deze fase wordt een deel van de bestaande A. de Gerlachestraat tussen de toegangsweg DFDS en de toegangsweg TWZ afgeschaft als publieke weg en opgenomen in de concessie terreinen van Volvo

1.3. VOLLEDIGHEID VAN HET UITGEVOERDE ONDERZOEK EN BEPALING VAN MAATREGELEN

Het terrein blijkt ca. 2,5-4,5 m opgehoogd te zijn. De impact van de geplande werken gaat echter niet dieper dan de gekende ophoging van het terrein. De bodemingreep gaat tot maximaal 2,5 m in een zone waar ca. 3,5 m werd opgehoogd. Indien archeologische resten aanwezig zijn zullen deze dan ook niet verstoord worden. Verder onderzoek van het terrein zou dan ook geen nuttige kenniswinst opleveren, waardoor geen bijkomend archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Naar aanleiding van het bureauonderzoek zijn geen verdere maatregelen vereist. Er dient dan ook geen programma van maatregelen opgesteld te worden.