2019-085

Archeologienota Deinze Moorstraat

Verslag van Resultaten

Bert ACKE, Maarten BRACKE en Paulien FONTEYN

14-8-2019

Titel: Archeologienota Deinze Moorstraat

Erkend archeoloog: Maarten Bracke, OE/ERK/Archeoloog/2015/00036

Auteurs: Bert Acke, Maarten Bracke en Paulien Fonteyn

Uittreksels uit CartoWeb.be met toelating van het Nationaal Geografisch Instituut C18084 - www.ngi.be

Projectcode bureauonderzoek: 2019G69

Intern projectnummer: 2019.085

Locatiegegevens: Oost-Vlaanderen, Deinze/Landegem, Moorstraat 25a en Gent/Drongen, Landegemstraat 8a

Lambertcoördinaten onderzoeksgebied: X: 95235,70 en Y: 192929,63; X: 95663,05 en Y: 193133,47

Oppervlakte plangebied: 20 079m²

Kadastergegevens: Deinze, afdeling 16 Landegem, Sectie B, perceel 652D en 651H; Gent, afdeling 27 Drongen, Sectie D, perceel 799D (zie figuur 10)

Topografische kaart: zie figuur 8 en 9

Betrokken actoren: Bert Acke (assistent-archeoloog), Maarten Bracke (erkend archeoloog), Paulien Fonteyn (assistent-archeoloog) en Steven Vanden Brande (contactpersoon initiatiefnemer)

Wetenschappelijke advisering: /

Plaats en datum: Moerbeke-Waas, 14/08/2019

© Acke & Bracke bvba, Damstraat 206A, 9180 Moerbeke-Waas. De auteurs aanvaarden 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 worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de auteurs.

1. INLEIDING 4

1.1. WETTELIJK KADER 4
1.2. ONDERZOEKSOPDRACHT 4
1.2.1. VRAAGSTELLING 4
1.2.2. RANDVOORWAARDEN 4
1.3. WERKWIJZE EN STRATEGIE 5
1.3.1. MOTIVERING ONDERZOEKSSTRATEGIE 5
1.3.2. ORGANISATIE VAN HET VOORONDERZOEK 6
1.3.3. ADVIES SPECIALISTEN 6
1.3.4. WETENSCHAPPELIJKE ADVISERING 6
1.3.5. SELECTIE BRONNEN 6

2. BUREAUONDERZOEK 7

2.1. HUIDIGE TOESTAND 7
2.2. GEPLANDE WERKEN 10
2.3. LANDSCHAPPELIJKE LIGGING 15
2.3.1. TOPOGRAFISCHE SITUERING 15
2.3.2. LANDSCHAPPELIJKE SITUERING 17
2.3.3. BODEMKUNDIGE SITUERING 19
2.3.4. GEOLOGISCHE SITUERING 19
2.4. HISTORISCHE SITUERING 22
2.5. ARCHEOLOGISCHE SITUERING 28

3. SYNTHESE 29

3.1. ARCHEOLOGISCH VERWACHTINGSPATROON 29
3.2. AFWEGING VERDER VOORONDERZOEK 30
3.3. VERDER VOORONDERZOEK ZONDER INGREEP IN DE BODEM 31
3.4. VERDER VOORONDERZOEK MET INGREEP IN DE BODEM 31
3.5. BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAGEN 32

4. SAMENVATTING 34

5. BIBLIOGRAFIE 36

6. BIJLAGES 37

1. Inleiding

1.1. Wettelijk kader

De archeologienota kadert in het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013. Naar aanleiding van een geplande aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen te Deinze Moorstraat (provincie Oost-Vlaanderen), gelegen buiten woon- of recreatiegebied en waarbij de totale oppervlakte van de bodemingrepen 5000m² of meer bedraagt, dient de initiatiefnemer een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag. De archeologienota dient opgemaakt te worden onder supervisie van een erkend archeoloog.

1.2. Onderzoeksopdracht

1.2.1. Vraagstelling

- Zijn er archeologische of historische gegevens gekend over de site?
- Zijn er gegevens gekend dat de bodem (deels) verstoord is?
- Zijn er landschappelijke factoren die invloed kunnen hebben op de gaafheid van eventuele archeologische sporen?
- Wat is de impact van de geplande werken op het bodemarchief?
- Is er een archeologische site aanwezig? Zo ja, wat zijn de karakteristieken en de bewaringstoestand ervan? Wat is de relatie met het landschap? Welke waarde heeft de site?
- Wat is de te volgen strategie tijdens een eventueel verder onderzoek en welke bijkomende onderzoeksvragen moeten daarbij beantwoord worden?

1.2.2. Randvoorwaarden

Niet van toepassing.

1.3. Werkwijze en strategie

1.3.1. Motivering onderzoeksstrategie

In het bureauonderzoek wordt een zo duidelijk mogelijk beeld gevormd van de huidige archeologische, historische en landschappelijke informatie van het projectgebied en diens omgeving. Deze gegevens worden vergeleken met de geplande werken en de hiermee gepaard gaande verstoringen en vergravingen in de bodem. Het uiteindelijke doel is het bepalen of verder archeologisch onderzoek al dan niet aangewezen is.

Informatie over de afbakening van het plangebied en de geplande werkzaamheden werd aangeleverd via de initiatiefnemer door middel van ontwerpplannen en via mondelinge of schriftelijke communicatie. Om een zicht te krijgen op de huidige archeologische kennis van het plangebied en van de directe omgeving werd de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) geraadpleegd.[1] Deze online databank is uitsluitend toegankelijk voor geregistreerde gebruikers, hoofdzakelijk archeologen. Aanvullend werden verschillende historische kaarten geraadpleegd via Geopunt[2], de centrale toegangspoort tot geografische overheidsinformatie, en via Cartesius[3], een databank die kaarten bundelt van het Nationaal Geografisch Instituut (NGI), de Koninklijke Bibliotheek, het Rijksarchief, lokale archieven en het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika. Aansluitend hierbij werden ook verschillende luchtfoto's bekeken die genomen zijn sinds de jaren '70 van vorige eeuw. Op het kaartmateriaal en de luchtfoto's werd het plangebied geprojecteerd, om zodoende een duidelijk beeld te krijgen van het landgebruik gedurende de laatste eeuwen. Geopunt leverde ook verschillende kaarten op die betrekking hebben tot de landschappelijke en bodemkundige ligging van het gebied. Een kadasterplan dat beschikbaar is via de GRB-kaart op Geopunt werd vergeleken met hetgene dat beschikbaar is via de CadGIS Viewer van de Federale Overheid.[4] Een topografische kaart werd verkregen via het NGI.[5]

Op basis van dit onderzoek en het raadplegen van bovenvermelde bronnen kan een antwoord gegeven worden op de vooropgestelde onderzoeksvragen.

[1] https://cai.onroerenderfgoed.be/

[2] http://www.geopunt.be/kaart

[3] http://www.cartesius.be/CartesiusPortal/

[4] http://ccff02.minfin.fgov.be/cadgisweb/

[5] http://www.ngi.be/topomapviewer/

1.3.2. Organisatie van het vooronderzoek

In eerste instantie werd gestart met het bureauonderzoek waarbij de diverse beschikbare bronnen geraadpleegd worden. Daarnaast werd in detail bekeken wat de huidige toestand is van het plangebied en werden de geplande werkzaamheden onder de loep genomen. Op basis van deze gegevens samen werd afgetoetst of ten eerste verder vooronderzoek noodzakelijk is en ten tweede welke onderzoekstappen er eventueel genomen moeten worden.

1.3.3. Advies specialisten

Niet van toepassing.

1.3.4. Wetenschappelijke advisering

Niet van toepassing.

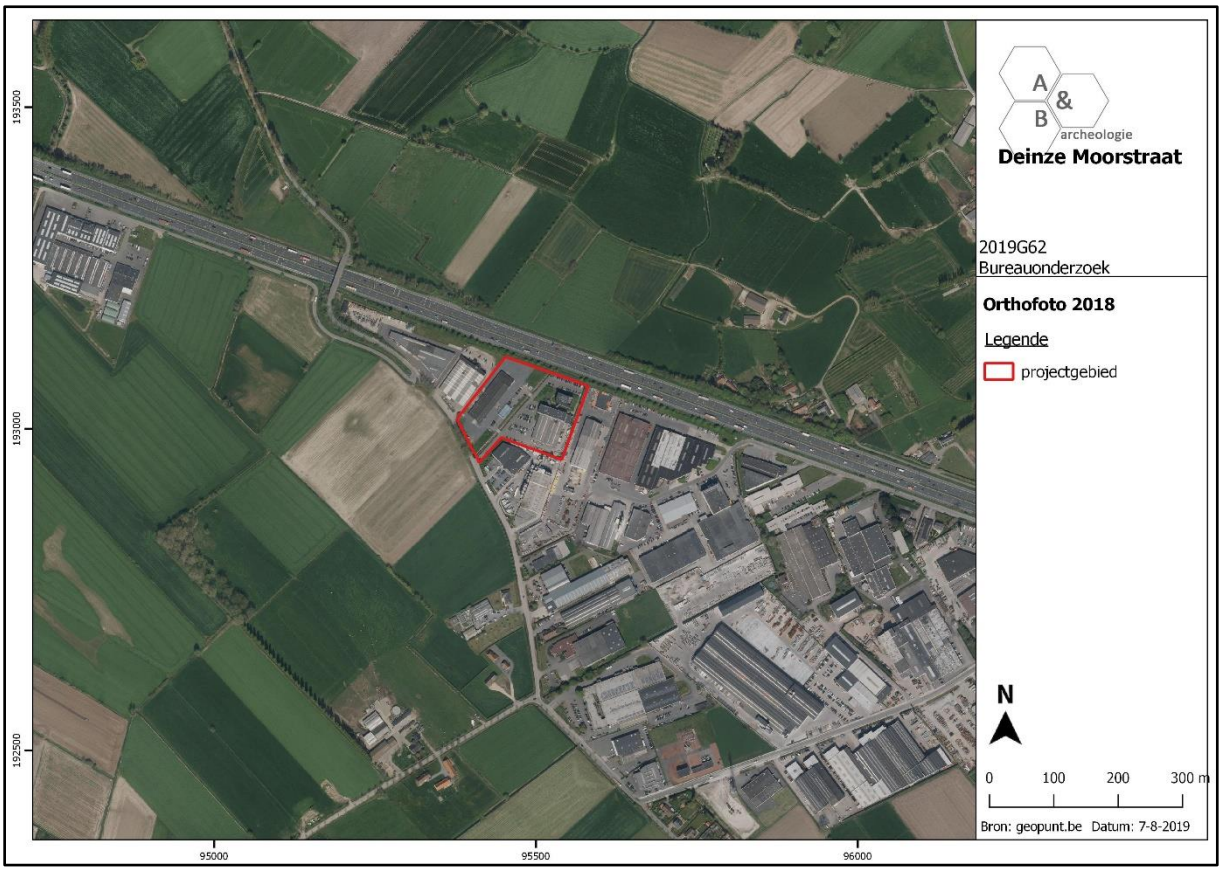
1.3.5. Selectie bronnen

De gebruikte bronnen zijn beschreven onder 1.3.1. De bronnen daaronder vermeld waren afdoende om een gedegen advies te geven voor een verder archeologisch traject. Bijkomend archiefonderzoek werd niet opportuun geacht.

2. Bureauonderzoek

2.1. Huidige toestand

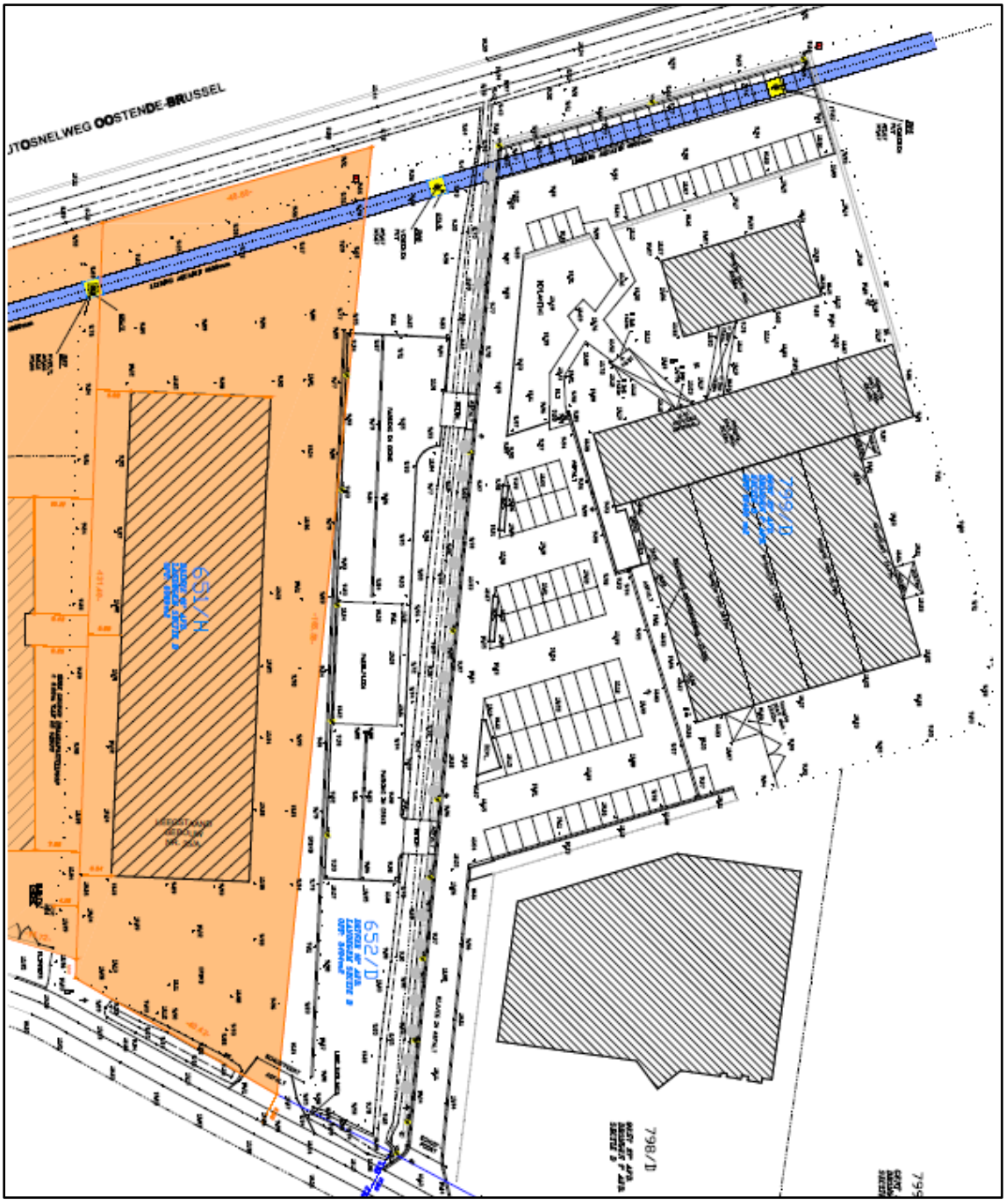
Het terrein, 20 079m² groot, heeft een onregelmatige vorm en is ten zuiden van de E40 autosnelweg gelegen. Het maakt deel uit van een groot industrieterrein. Centraal wordt het terrein van noordnoordoost naar zuidzuidwest doorsneden door een gracht, die tevens de gemeentegrens vormt tussen Landegem (deelgemeente van Deinze) ten westen ervan, en Drongen (deelgemeente van Gent) ten oosten. In het westelijke deel is een loods met daarrond verharding en andere infrastructuur (o.a. een padelterrein) aanwezig, alsook enkele graszones. In het oostelijke deel is een magazijn en een kantorengebouw aanwezig, met errond verharde parkeerzones en een groenzone. De groenzones op het plangebied hebben een gezamenlijke oppervlakte van ca. 2750m², of 13,7% van het terrein. Langsheen de noordelijke grens van het terrein loopt van west naar oost een afvoerleiding met een diameter van 60cm (zie blauwe strook op figuur 3).



Figuur 1 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2018 (bron: geopunt.be).



Figuur 2 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2018, detail (bron: geopunt.be).



Figuur 3 Opmetingsplan bestaande toestand (bron: initiatiefnemer).

2.2. Geplande werken

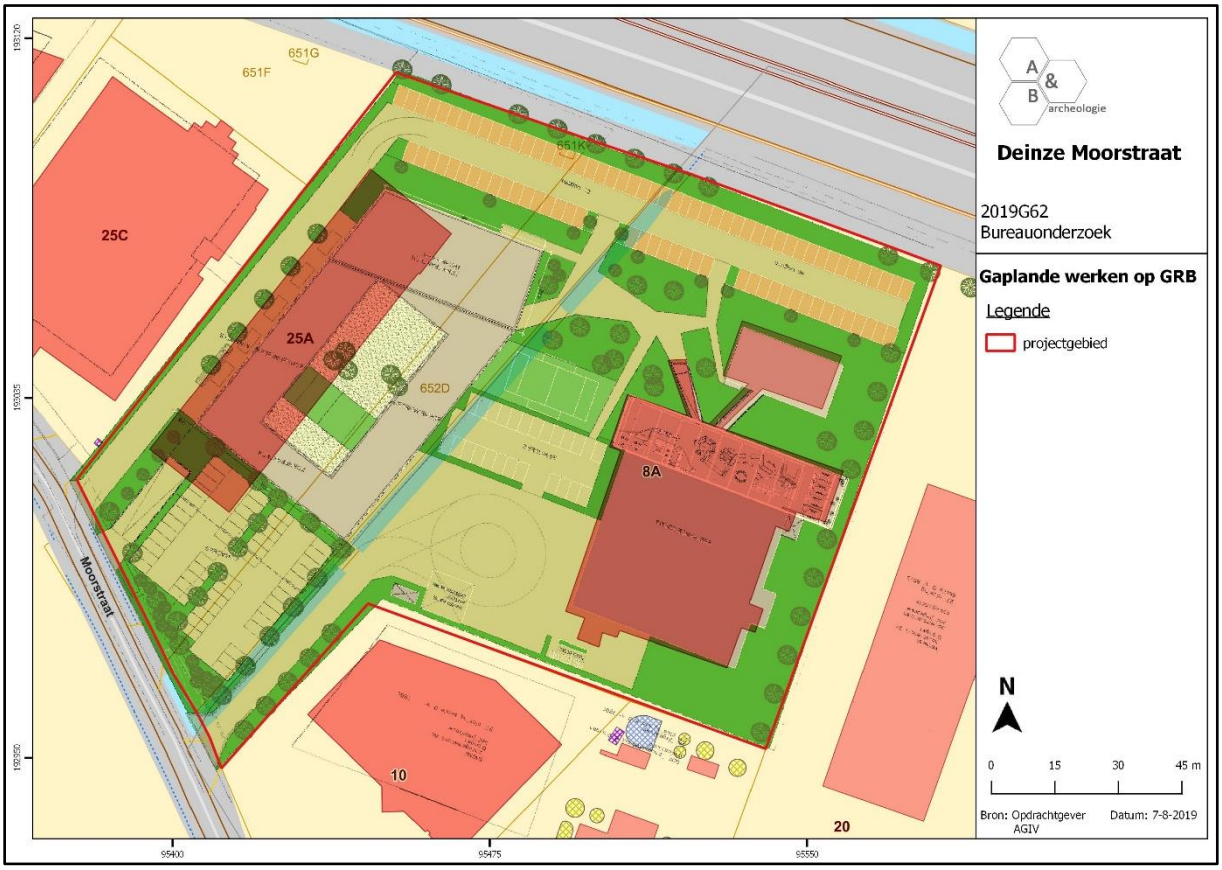
De ontwerpplannen zijn te vinden in de bijlage, een selectie wordt hieronder weergegeven.

De loods in het westelijke deel van het terrein wordt afgebroken en zal vervangen worden door een nieuw kantorencomplex. Dit complex zal breder zijn dan de loods en komt met de oostelijke gevel bijna tot tegen de centrale gracht. Tussen de Moorstraat en het nieuwe gebouw worden parkeerplaatsen voorzien. Onder deze parkeerzone en het kantorencomplex wordt een grote parkeergarage aangelegd, van 1 bouwlaag diep. De werken in het oostelijke deel van het plangebied betreffen voornamelijk omgevingsaanleg en het wijzigen van de interne circulatie. Langs de westelijke grens van het terrein wordt een nieuwe toegang voor gemotoriseerd vervoer gecreëerd; deze inrit leidt naar een nieuw aan te leggen parkeerzone tussen de E40 en het nieuwe gebouw, en zal aansluiten op de bestaande parkeerzone in het noorden van het oostelijke deel van het plangebied. Deze bestaande parkeerzone is op heden bereikbaar via een toegangsweg die zich net ten oosten van de bestaande centrale gracht bevindt; deze toegangsweg wordt gedeeltelijk afgesloten en zal enkel nog leiden naar het magazijn in het oostelijke deel van het plangebied. De vrijgekomen ruimte zal ingenomen worden door een parkeerzone en een groenzone. De bestaande gebouwen in het oostelijke deel van het plangebied blijven ongewijzigd. De rest van de werken betreffen voornamelijk omgevingsaanleg: de centrale gracht wordt in het noordelijke deel van het plangebied ingekokerd, op sommige plaatsen wordt verharding opgebroken en vervangen door groenzones, er worden bijkomende paden aangelegd voor interne circulatie.

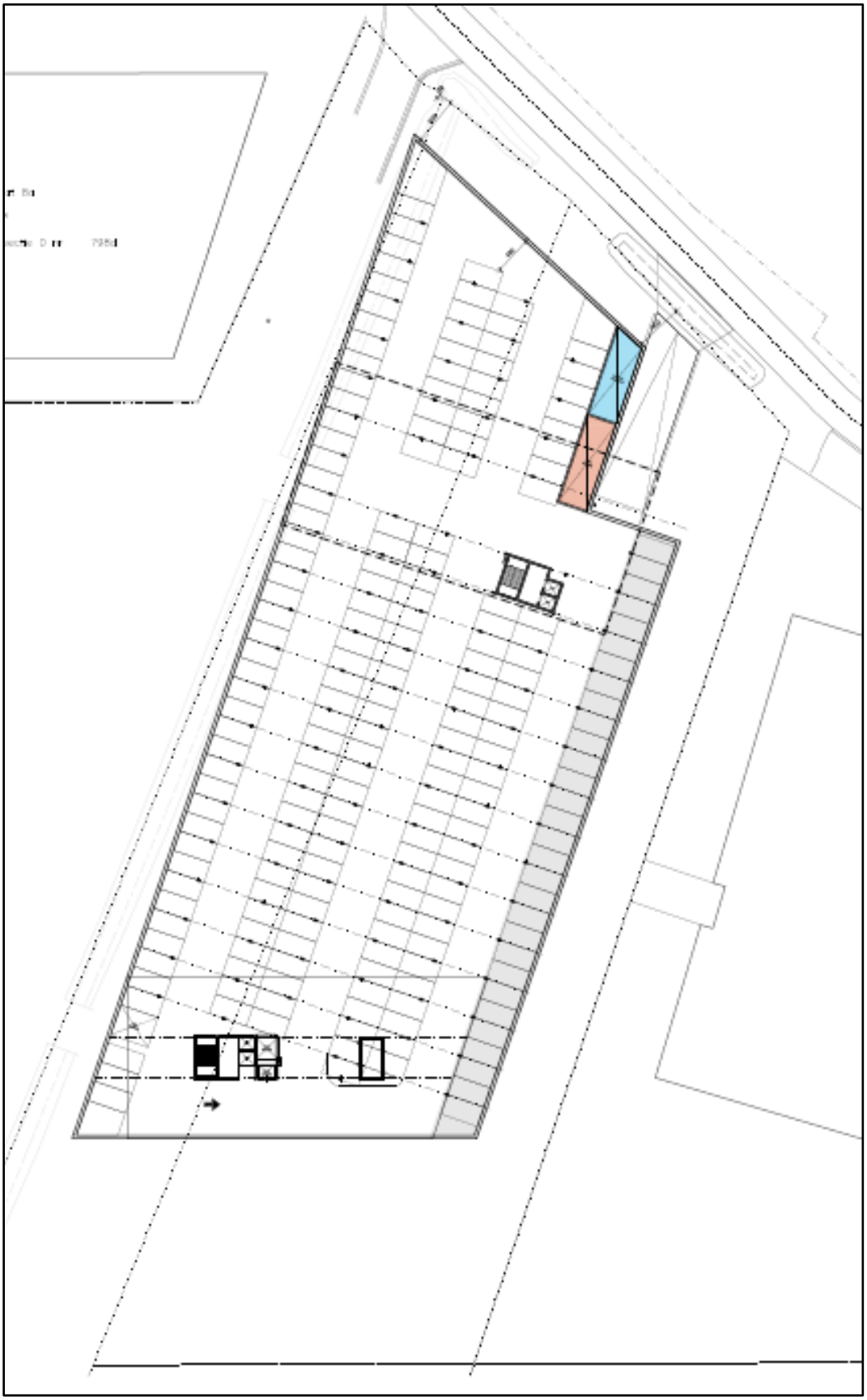
De bodemimpact van de geplande werken zal vooral in het westelijke deel van het plangebied groot zijn, door de aanleg van de parkeergarage, de nieuwe toegangsweg en de parkeerzone in het noorden. In het oostelijke deel van het terrein zal de omgevingsaanleg een meer beperkte impact hebben.



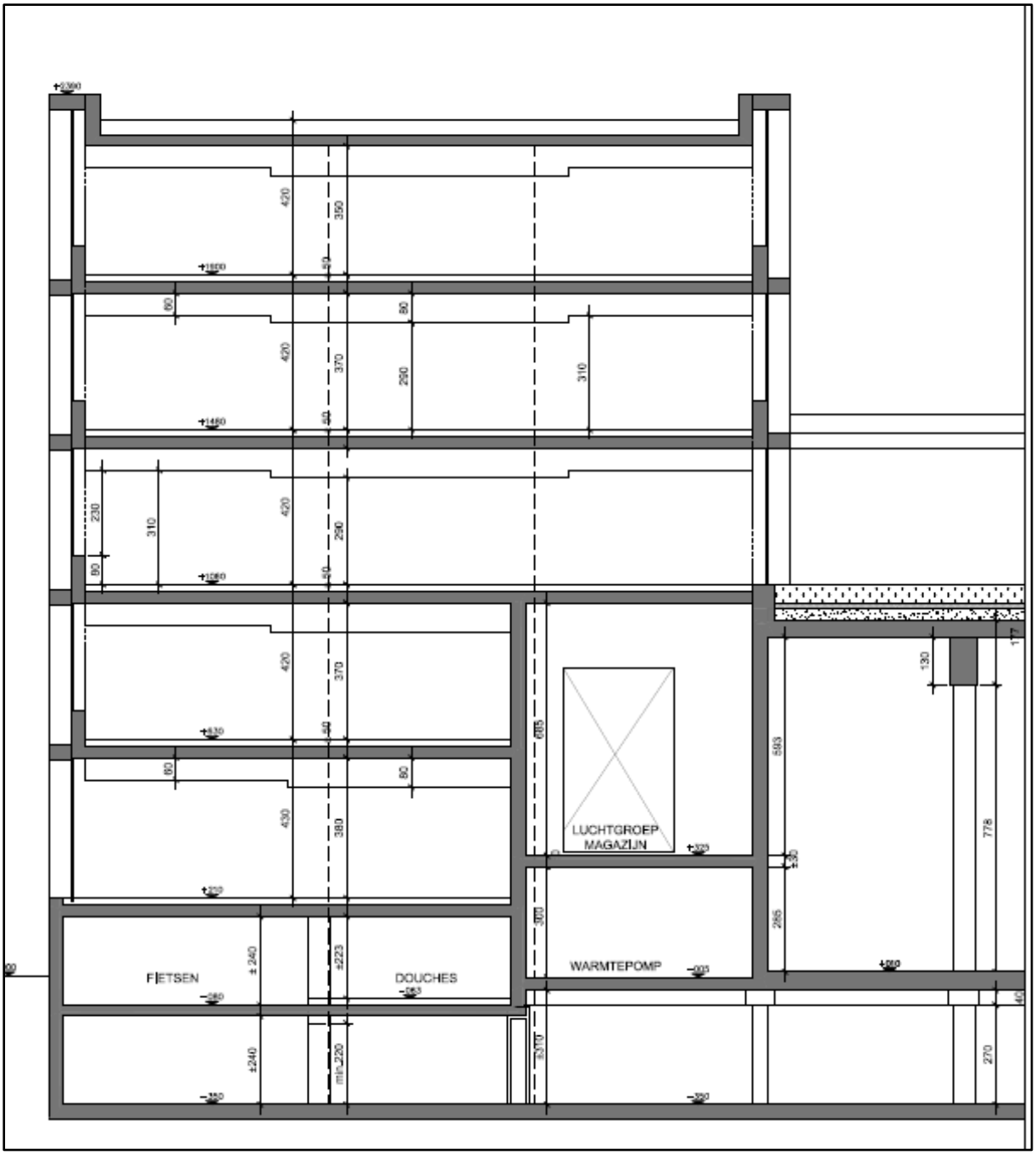
Figuur 4 Uitsnede uit het ontwerpplan, het noorden ligt onderaan (bron: initiatiefnemer).



Figuur 5 Geplande werken geprojecteerd op de kadasterkaart (bron: geopunt.be en initiatiefnemer).



Figuur 6 Uitsnede uit het grondplan van de ondergrondse parkeergarage, het noorden ligt onderaan (bron: initiatiefnemer).

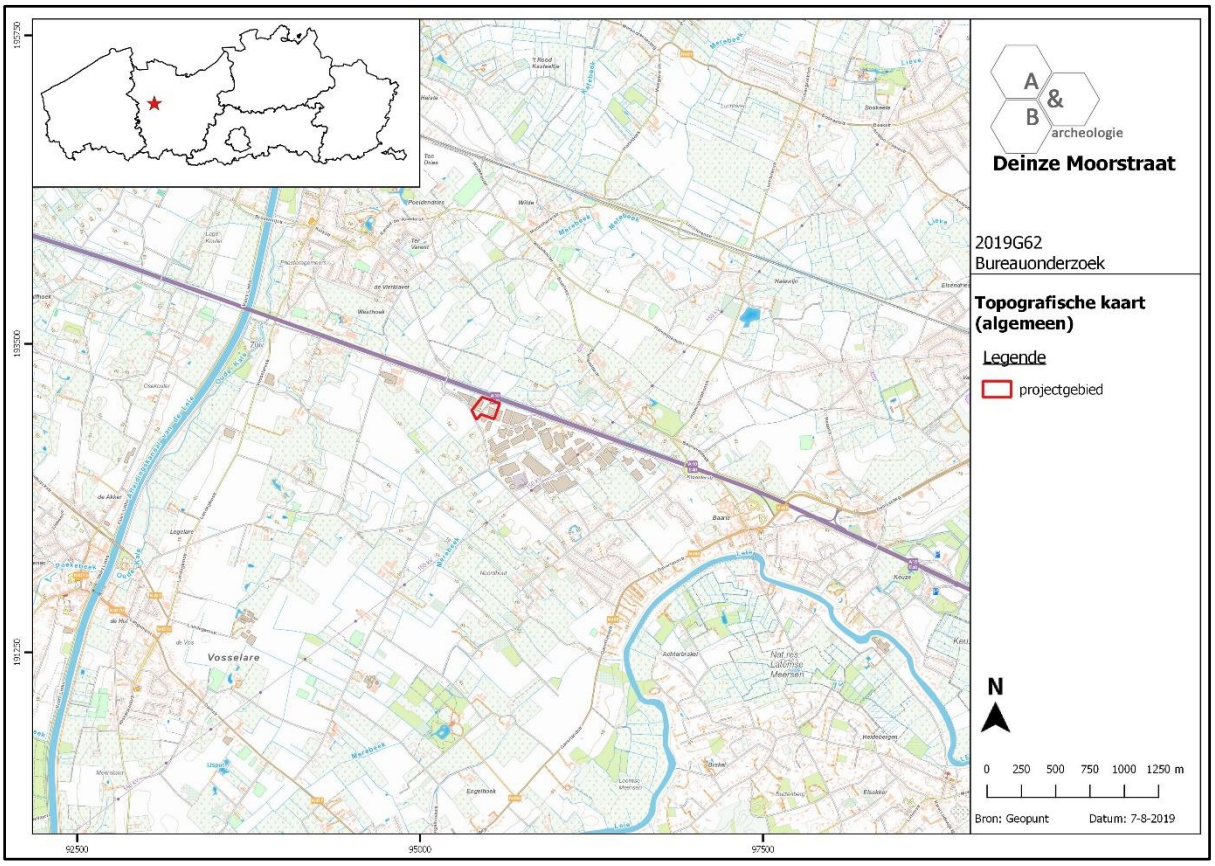


Figuur 7 Uitsnede uit het doorsnedeplan (bron: initiatiefnemer).

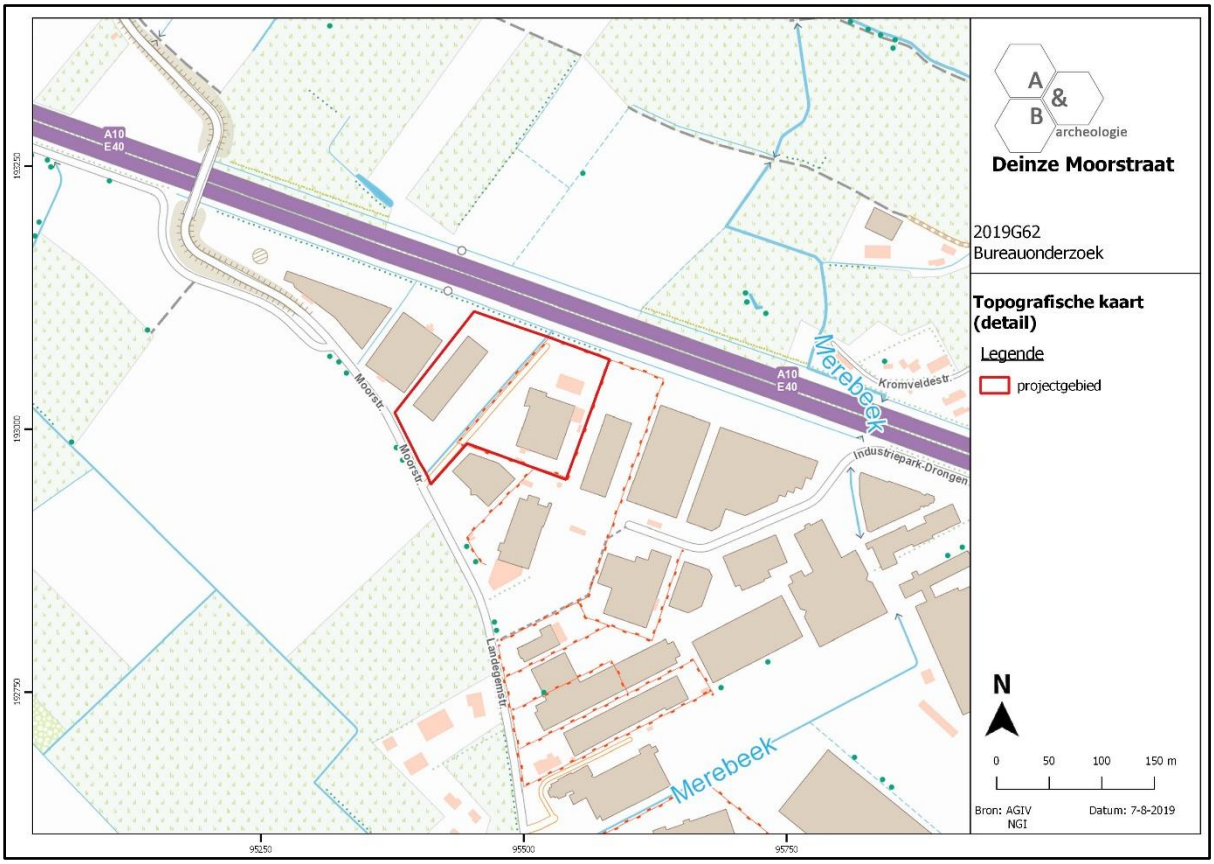
2.3. Landschappelijke ligging

2.3.1. Topografische situering

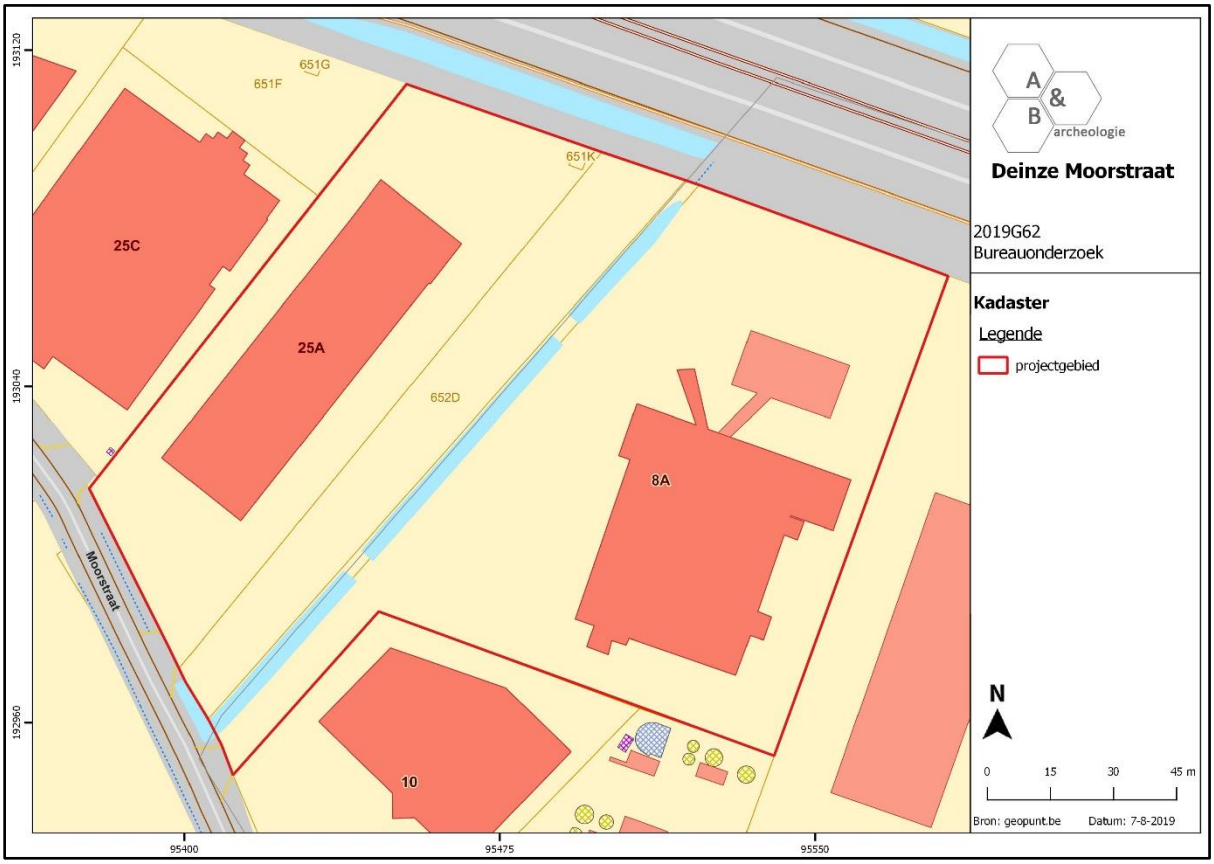
Het projectgebied bevindt zich centraal in het westen van de provincie Oost-Vlaanderen, pal op de grens tussen Landegem (deelgemeente van Deinze) en Drongen (deelgemeente van Gent). Deze grens wordt gevormd door een gracht die het terrein van noord naar zuid doorsnijdt; de percelen ten westen behoren tot Landegem, die ten oosten tot Drongen. De dorpskern van Landegem bevindt zich 1,8km ten noordwesten van het plangebied, die van Drongen meer dan 5km ten oosten. Andere dorpskernen in de ruime omgeving zijn die van Baarle (meer dan 2km ten oostzuidoosten), Sint-Martens-Leerne (3,5km ten zuiden) en Vosselare (meer dan 3km ten zuidwesten). Het terrein ligt dus veraf van de omringende dorpskernen en moet eertijds in een landelijke omgeving gelegen hebben. Daar is op heden weinig van te merken: net ten noorden loopt de drukke E40 autosnelweg, en het terrein maakt momenteel deel uit van een groot bedrijventerrein. Het bevindt zich in het westelijke uiteinde van deze bedrijvenzone. Ten zuiden van het terrein, en ten noorden van de E40, is het landelijke karakter wel behouden. Op de bodemgebruikskaart van 2001 staat het gebied hoofdzakelijk aangeduid als 'Industrie- en handelinfrastructuur' en deels als 'Autosnelweg', 'Akkerbouw' en 'Weiland', wat niet geheel overeenkomt met het huidige gebruik.



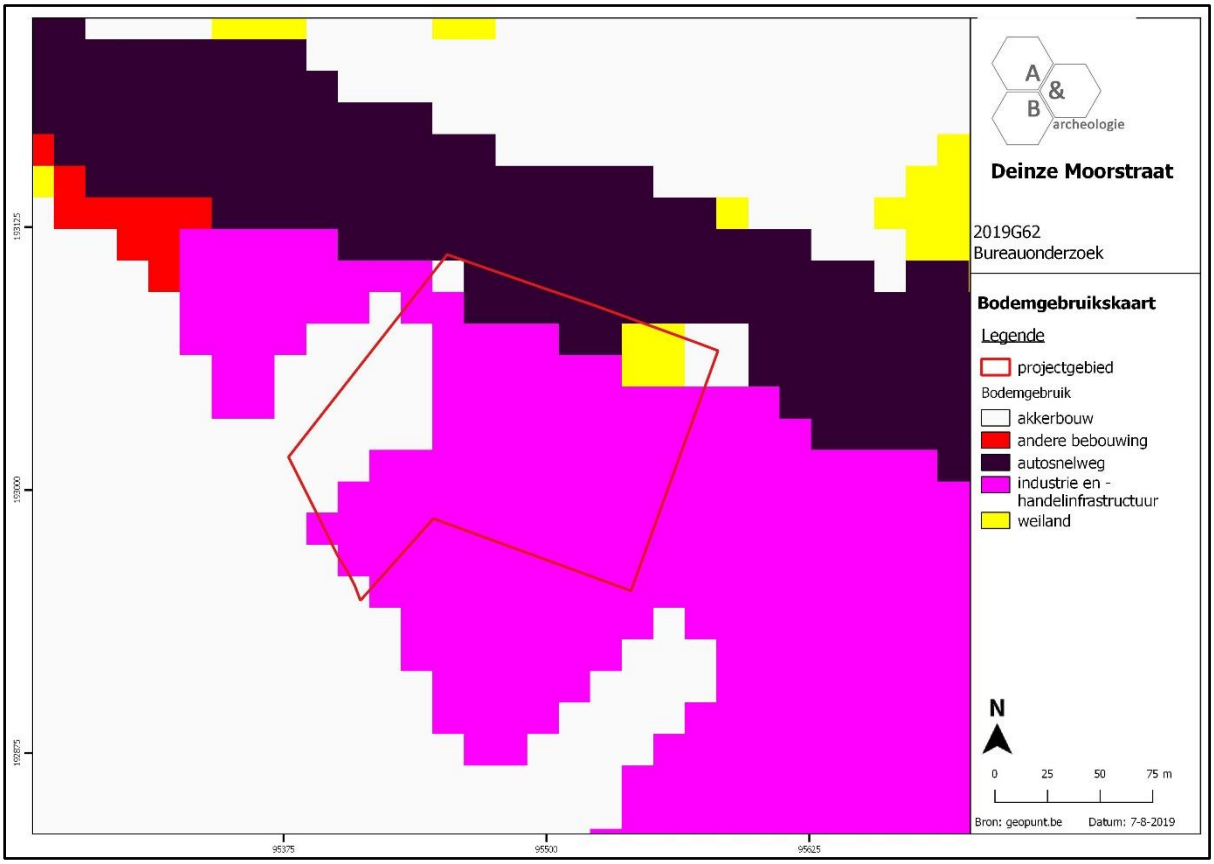
Figuur 8 Zicht op de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI).



Figuur 9 Detailopname van de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI).



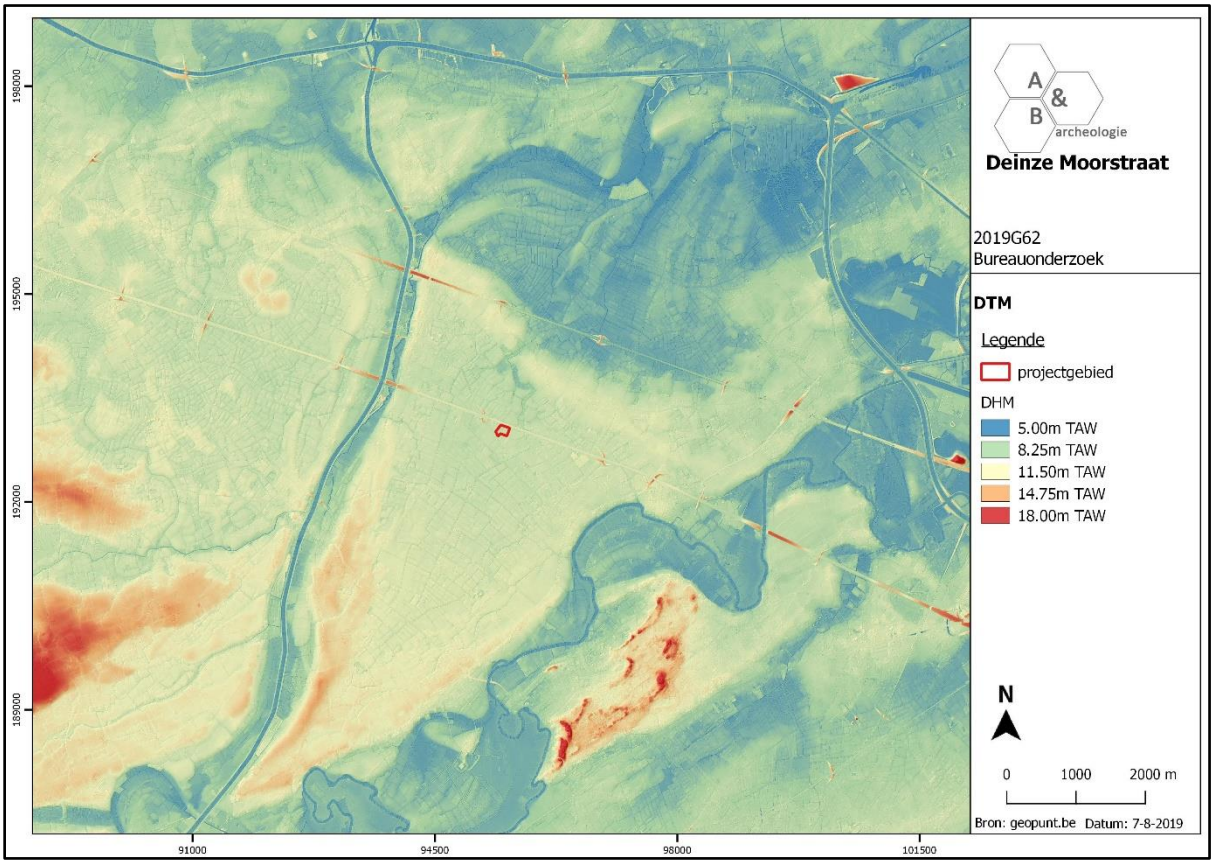
Figuur 10 Zicht op het kadasterplan (bron: geopunt.be).



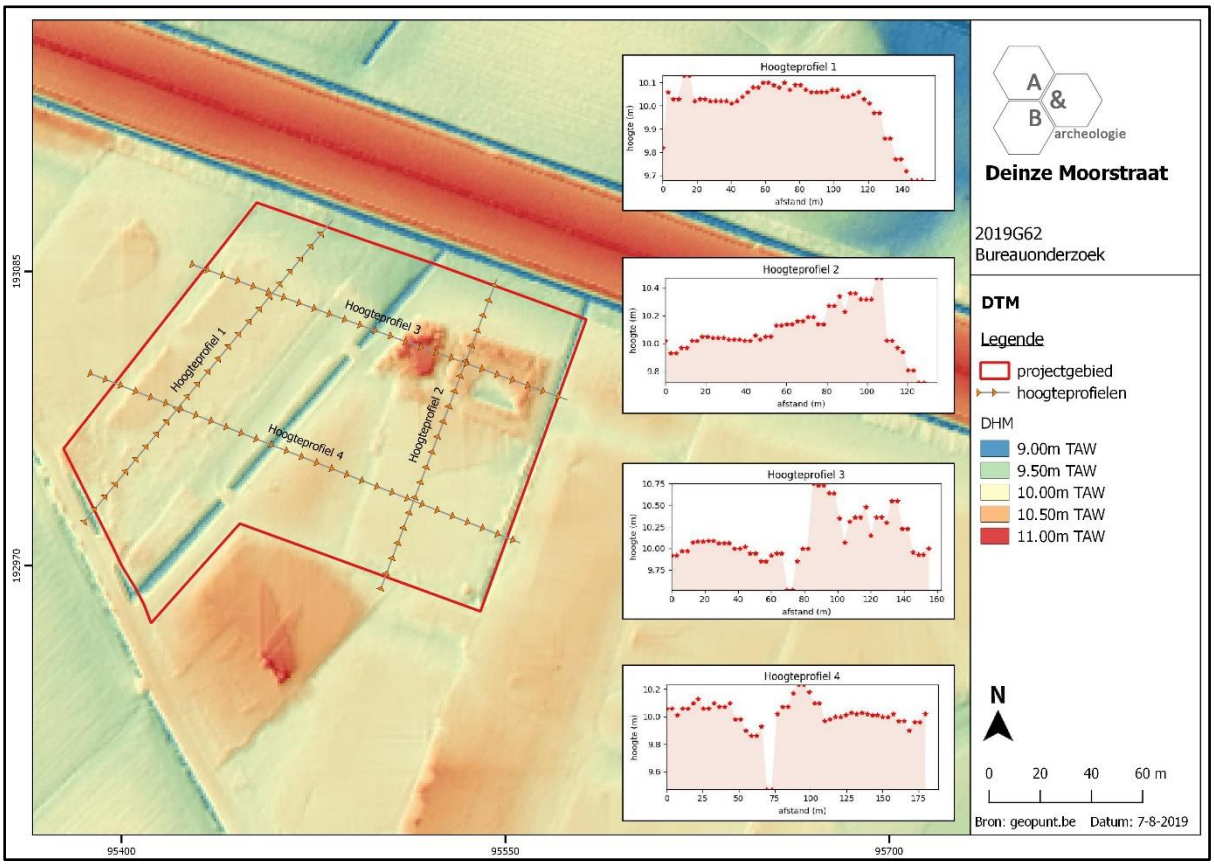
Figuur 11 Zicht op de bodemgebruikskaart met aanduiding van het plangebied (bron: geopunt.be).

2.3.2. Landschappelijke situering

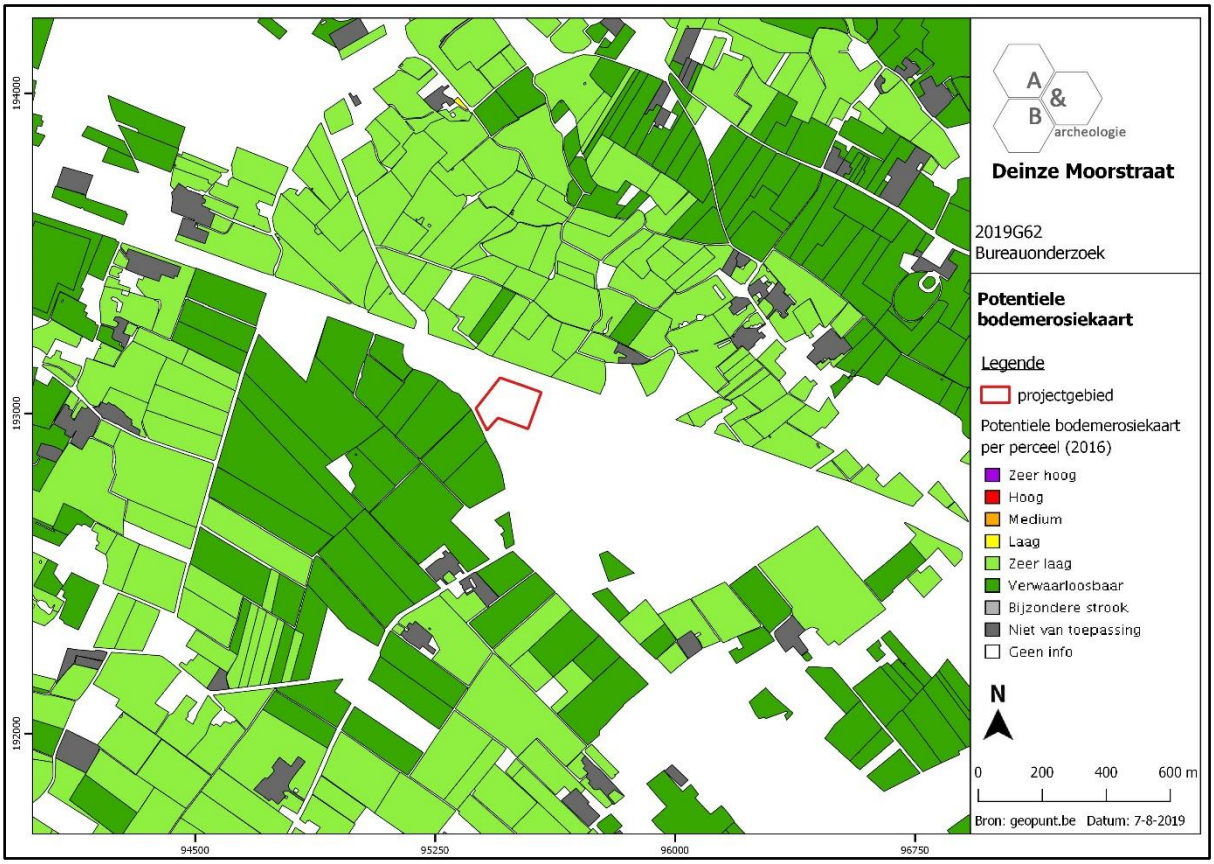
Op het digitale hoogtemodel is te zien dat het plangebied gelegen is in een driehoekige, hoger gelegen omgeving die in het oosten wordt begrensd door de meanderende Leie en diens vallei, in het westen door de Poekebeek/Oude Kale en in het noorden door de meersgronden ten noorden van de kernen van Landegem en Drongen. De gracht die het terrein doorsnijdt heeft geen specifieke benaming, de dichtstbijzijnde waterloop is de Meirebeek die zich iets meer dan 200m ten noordoosten van het plangebied bevindt. Op siteniveau is te zien dat het plangebied eerder vlak is met maaiveldwerken rond +10,00 à +10,10m TAW, met enkele uitschieters ter hoogte van de bestaande gebouwen. Naar de noorden toe daalt het maaiveld licht naar +9,70m TAW. Het plangebied wordt op de potentiële bodemerosiekaart wit ingekleurd (= geen info voorhanden). De gekarteerde percelen in de omgeving kennen een verwaarloosbare tot zeer lage erosiegraad.



Figuur 12 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel (bron: geopunt.be).



Figuur 13 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel, op siteniveau (bron: geopunt.be).



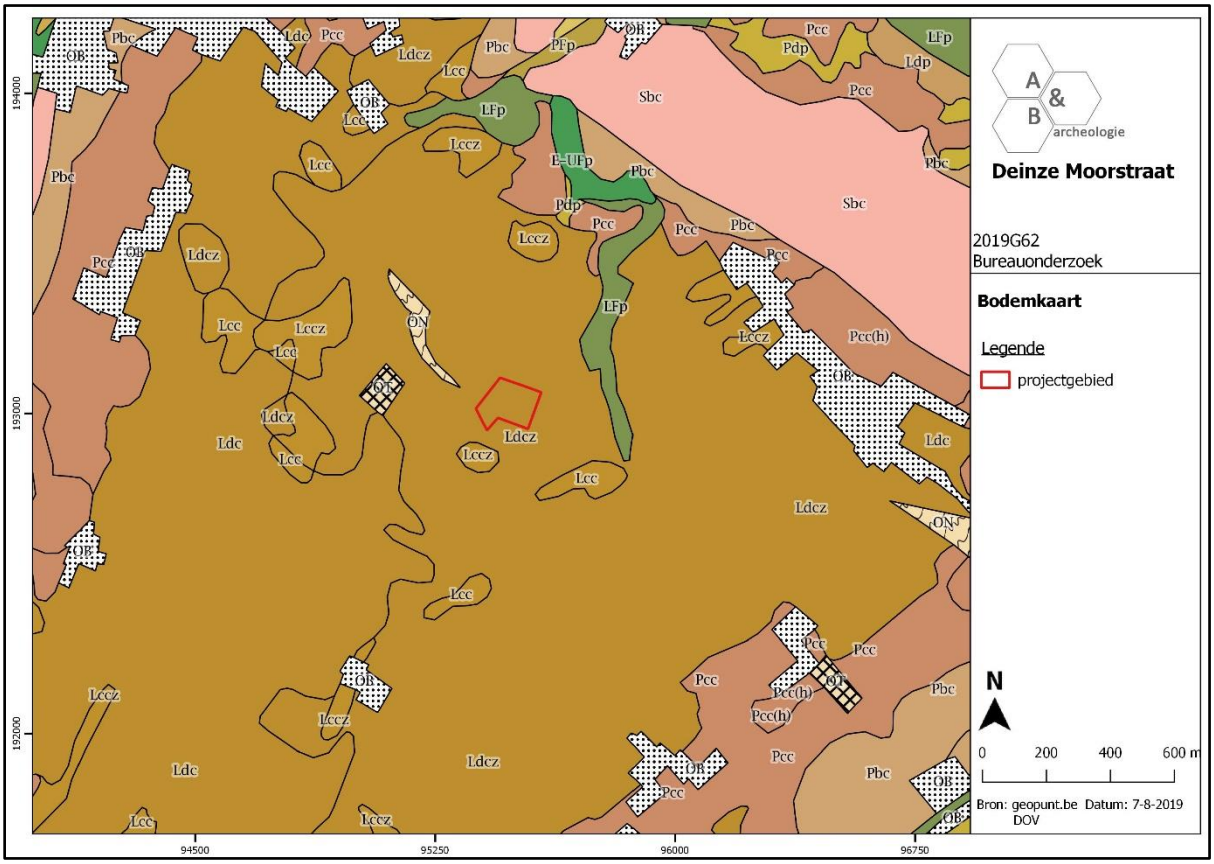
Figuur 14 Zicht op de Potentiële bodemerosiekaart (bron: geopunt.be).

2.3.3. Bodemkundige situering

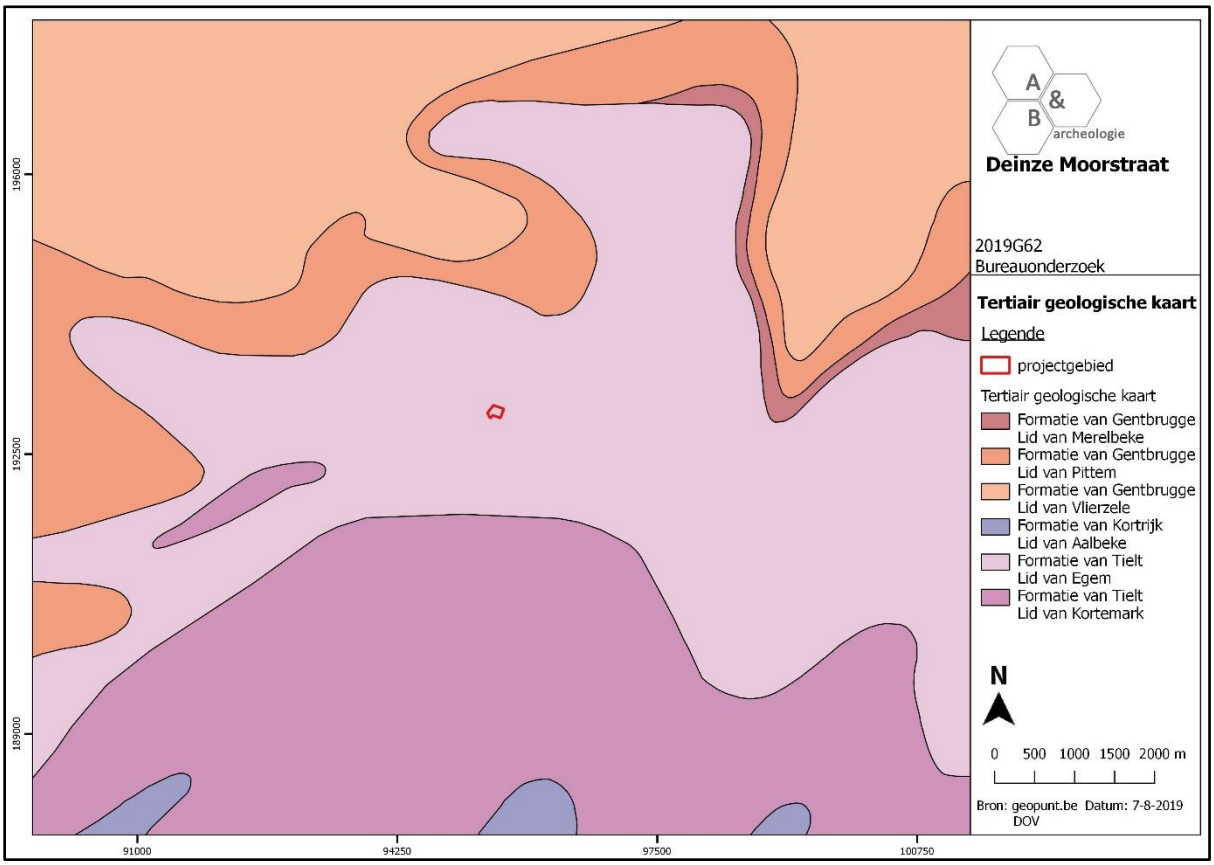
Op de bodemkaart wordt het plangebied aangeduid als Ldcz-gronden: matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont. De waterhuishouding van deze groep matig gleyige zandleemgronden heeft enige beperkingen; ze zijn te nat in de winter en blijven lang fris in de lente. Een onderliggend zandig substraat oefent een zekere drainerende werking uit. Het omgekeerde doet zich voor bij het voorkomen van een klei of klei-zandsubstraat.

2.3.4. Geologische situering

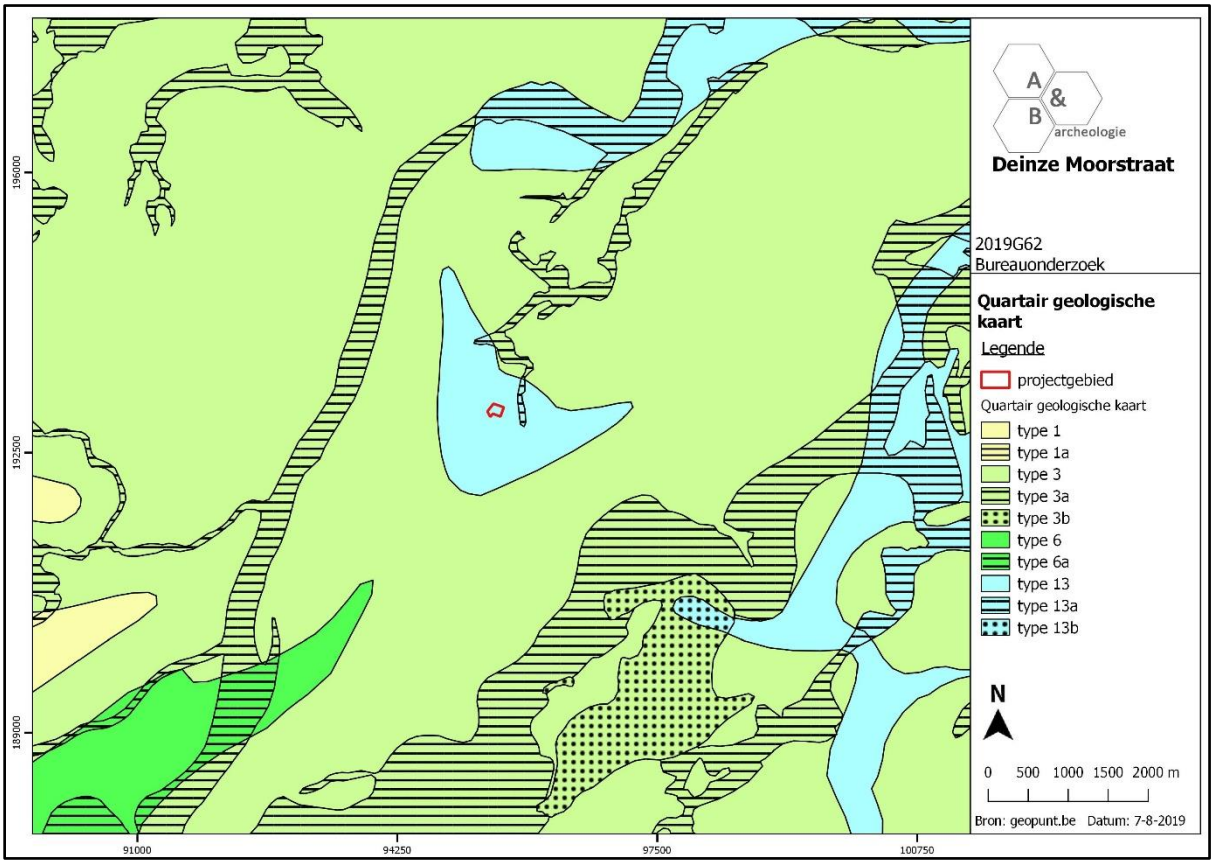
De tertiaire opbouw ter hoogte van het plangebied bestaat uit de Formatie van Tielt, Lid van Egem: grijsgroen zeer fijn zand, kleilagen, zandsteenbanken, glauconiet- en glimmerhoudend. De Quartair geologische kaart geeft aan dat het plangebied bestaat uit het type 13: geen Holocene en/of Tardiglaciale afzettingen bovenop de Pleistocene sequentie (13). De geomorfologische kaart voor deze streek is niet voorhanden en kan dus niet worden afgebeeld.



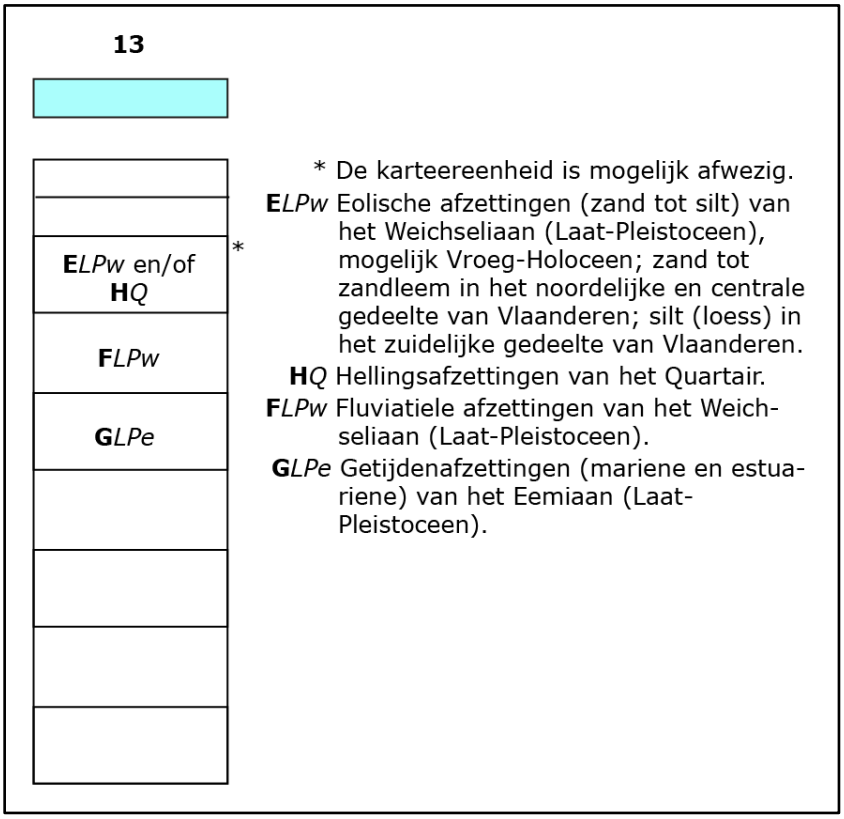
Figuur 15 Zicht op de bodemkaart (bron: DOV).



Figuur 16 Uitsnede uit de Tertiair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).



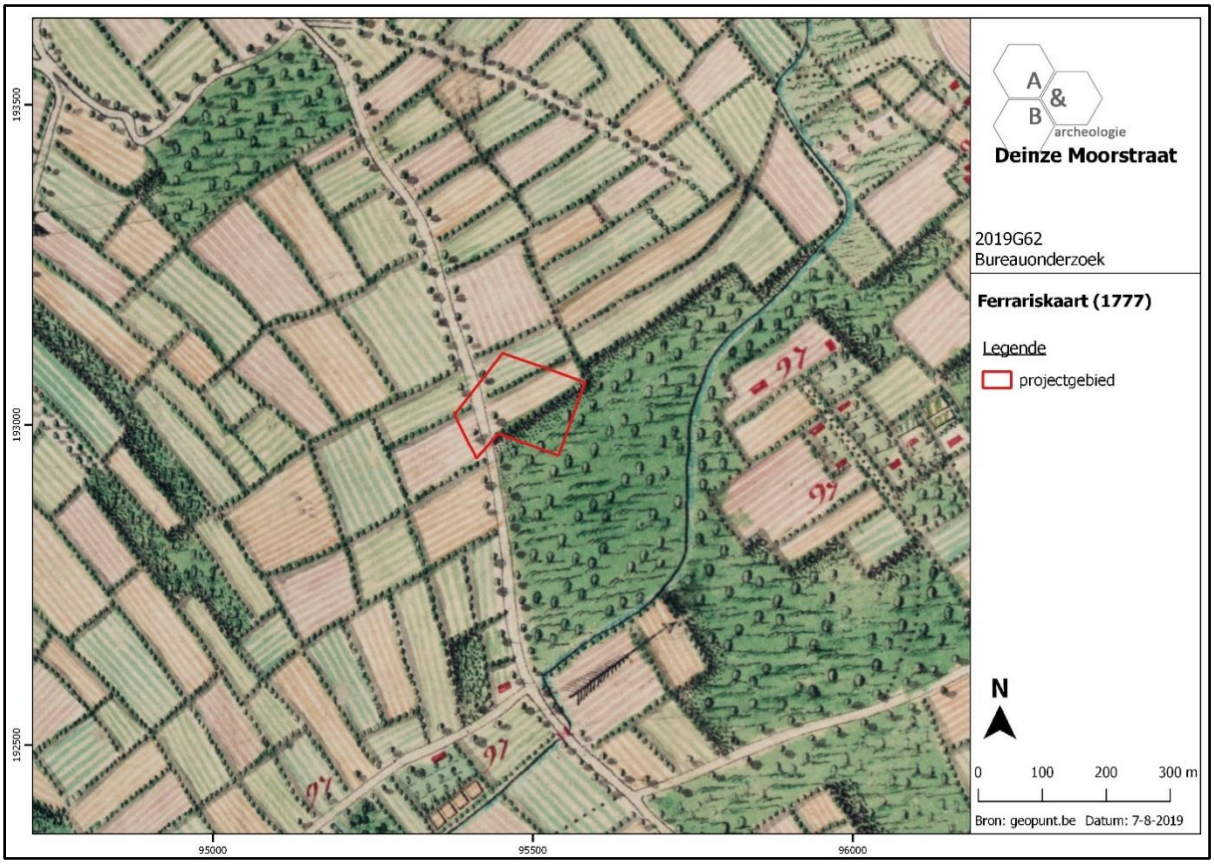
Figuur 17 Uitsnede uit de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).



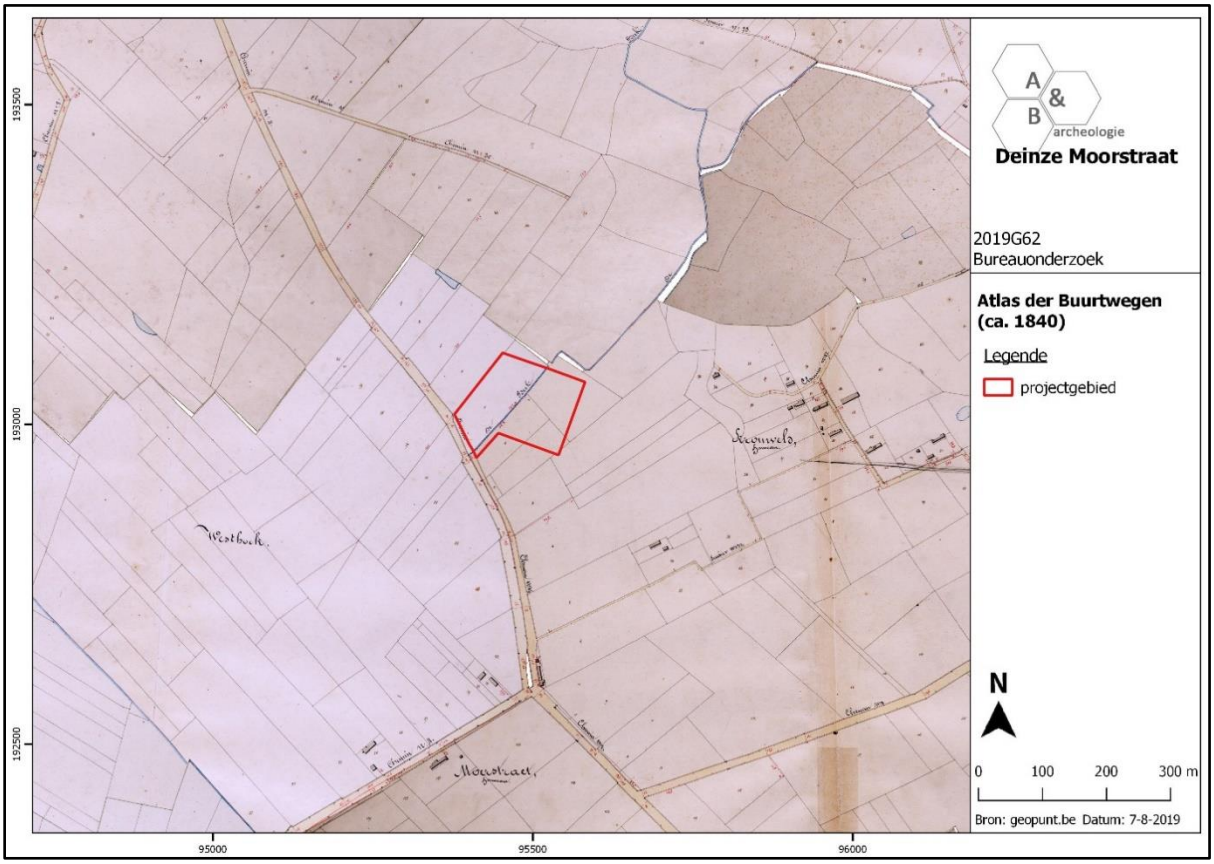
Figuur 18 Uitleg bij de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).

2.4. Historische situering

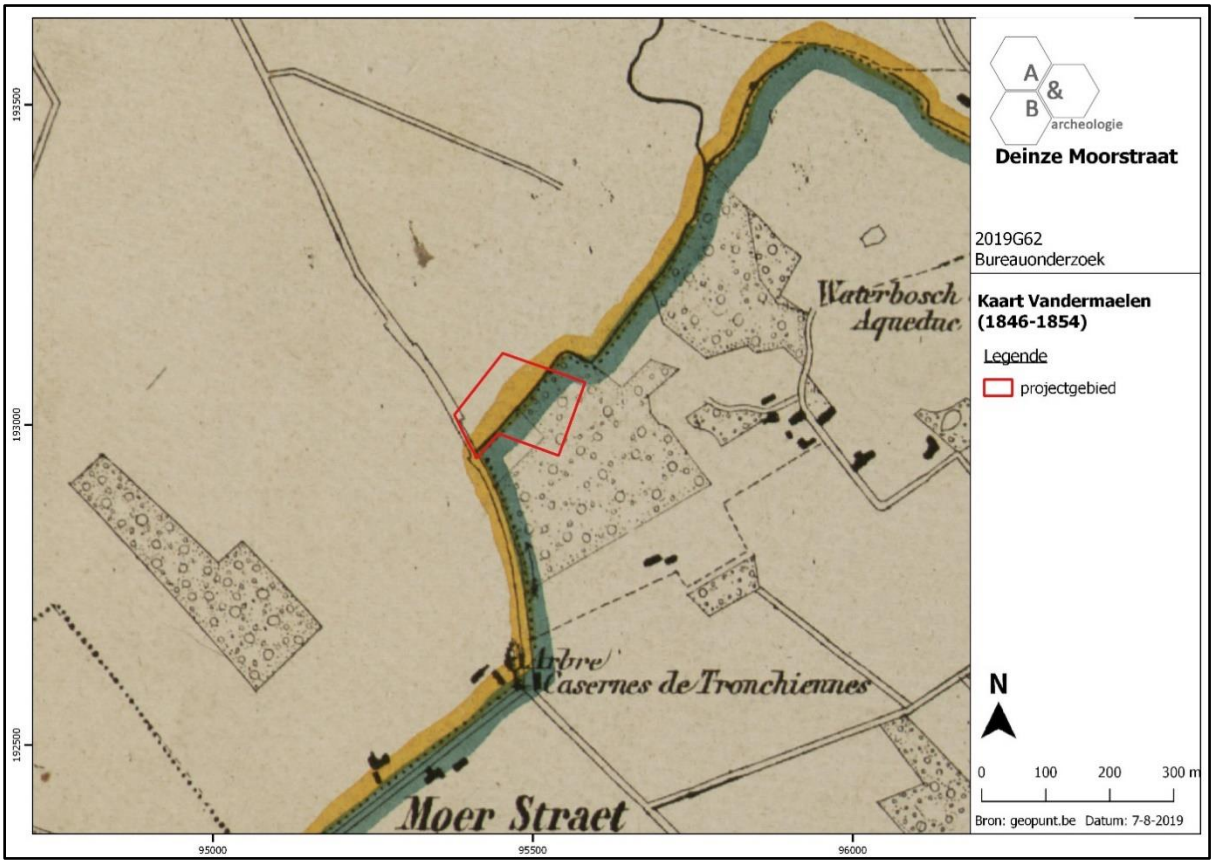
De oorsprong van de dorpen in de omgeving van het plangebied gaat terug tot de (vroege) middeleeuwen. Gezien deze dorpskernen zich allemaal op ruime afstand van het plangebied bevinden, is een verdere historische situering ervan niet echt relevant voor het plangebied. Meer informatie kan afgeleid wordt uit cartografische bronnen, waarbij de oudst betrouwbare kaart teruggaat tot eind 18de eeuw. Op de Ferrariskaart uit ca. 1777 wordt de Moorstraat reeds aangegeven, met aan weerszijden ervan een bomenrij. Het oostelijke deel van het terrein is bebost, het westelijke deel is landbouwgrond. Mogelijk komt de grens tussen bos en akker overeen met de huidige gemeentegrens. Het plangebied is onbebouwd, ook in de ruime omgeving komt amper bebouwing voor in deze zeer landelijke omgeving. De Meirebeek wordt afgebeeld op enige afstand ten oosten van het plangebied. Op de kaarten uit midden 19de eeuw en op de latere topografische kaarten wordt de gracht centraal op het plangebied echter aangeduid als deel uitmakend van de Meirebeek; op de Atlas der Buurtwegen wordt deze benoemd als De Beek. Deze beek lijkt te stoppen tegen de Moorstraat, mogelijk gaat hij daar over in een gracht naast de straat die verder zuidwaarts loopt tot aan het kruispunt met de huidige Moerstraat. Op de kaart van Vandermaelen uit 1846-1854 wordt het deel van het terrein ten oosten van de gracht als bebost aangeduid. Afgaande op dit gegeven, dat overeenkomt met de Ferrariskaart, en het rechtlijnige verloop van de gracht kan waarschijnlijk wel verondersteld worden dat de gracht niet de natuurlijke Meirebeek is, maar intentioneel gegraven werd. Het feit dat de gracht overeenkomt met de grens tussen Landegem en Drongen, duidt er mogelijk op dat deze is aangelegd om de grens te benadrukken. Iets na het midden van de 19de eeuw verdwijnt het bos, het plangebied en de omgeving blijven echter nog lange tijd onbebouwd. Op de topografische kaarten van eind 19de-begin 20ste eeuw duidt een hoogtelijn erop dat er een hoogteverschil moet zijn geweest tussen het zuidwestelijke deel en de rest van het terrein. Op de luchtfoto van 1971 is de E40 te zien, het terrein is nog steeds onbebouwd en in gebruik als landbouwgrond. Op de luchtfoto van 1979-1990 is de situatie helemaal veranderd, het industrieterrein is volop in ontwikkeling en het plangebied is reeds bebouwd. De huidige loods in de westelijke helft is reeds aanwezig, errond is een verharding aanwezig (vermoedelijk een steenslag-/grindverharding). Deze verharding werd recent vernieuwd. De magazijnen in het oostelijke deel van het terrein zijn ook al te zien, met ten noorden ervan een gebouw. Dit gebouw werd begin 21ste eeuw afgebroken en vervangen door het huidige kantoorgebouw. Ook de omgeving rond de gebouwen in de oostelijke helft van het terrein werd de laatste jaren herhaaldelijk aangepast (bvb. verharding aangelegd – opgebroken – uitgebreid).



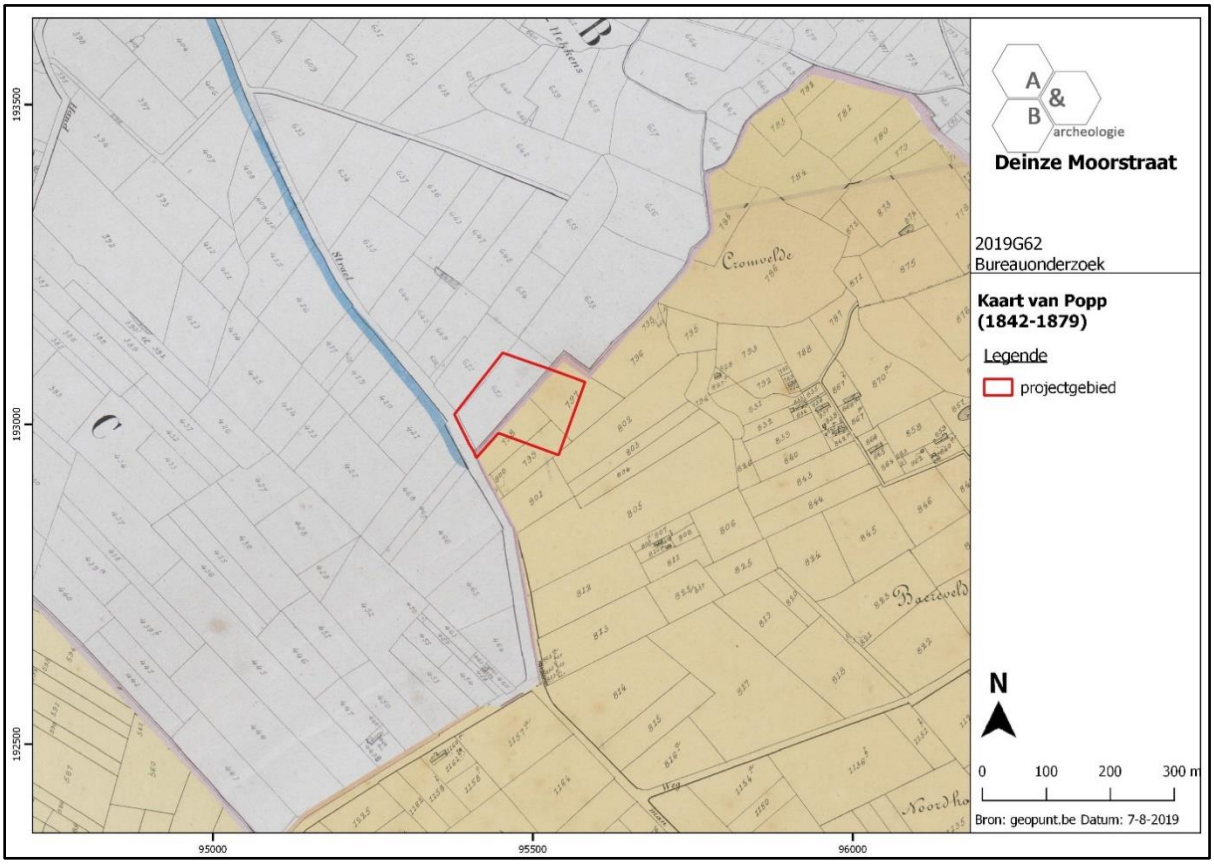
Figuur 19 Uitsnede uit de Ferrariskaart met aanduiding van het plangebied (bron: geopunt.be).



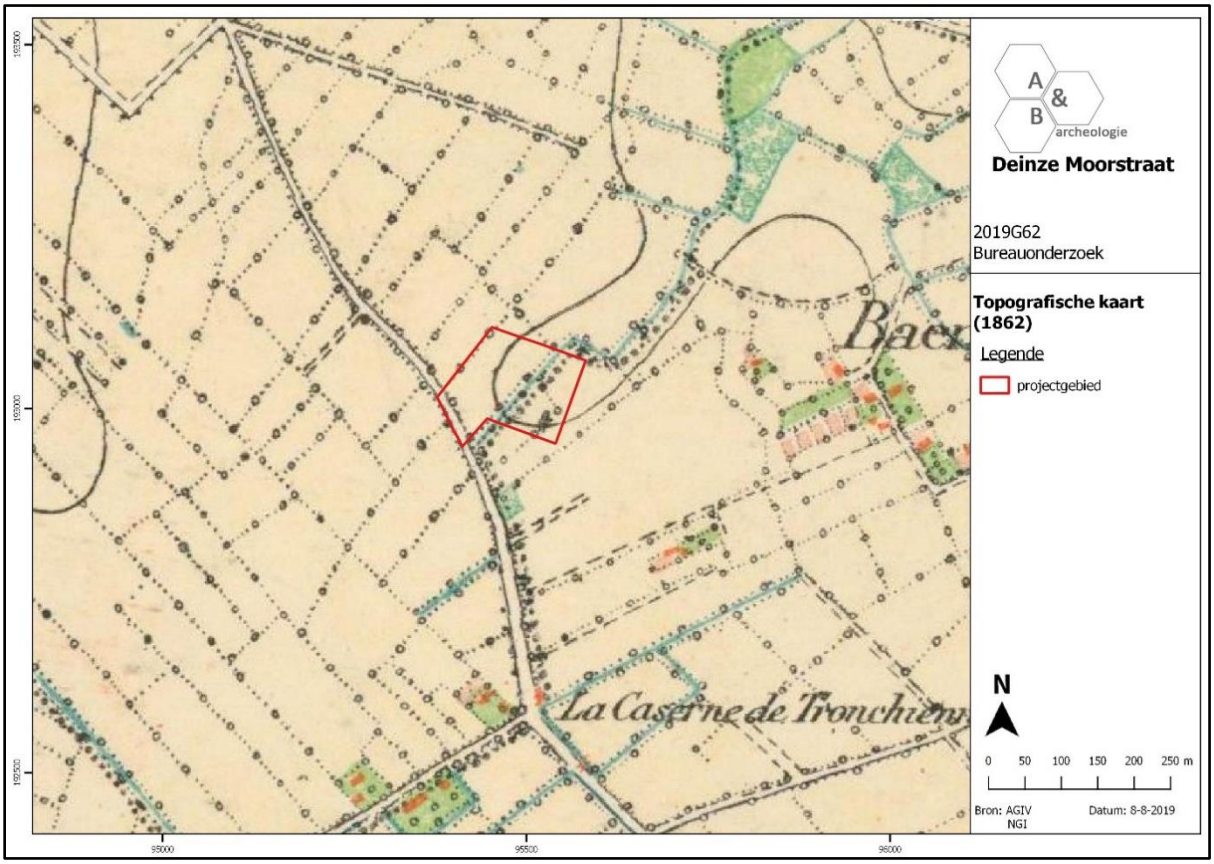
Figuur 20 Uitsnede uit de Atlas der Buurtwegen (bron: geopunt.be).



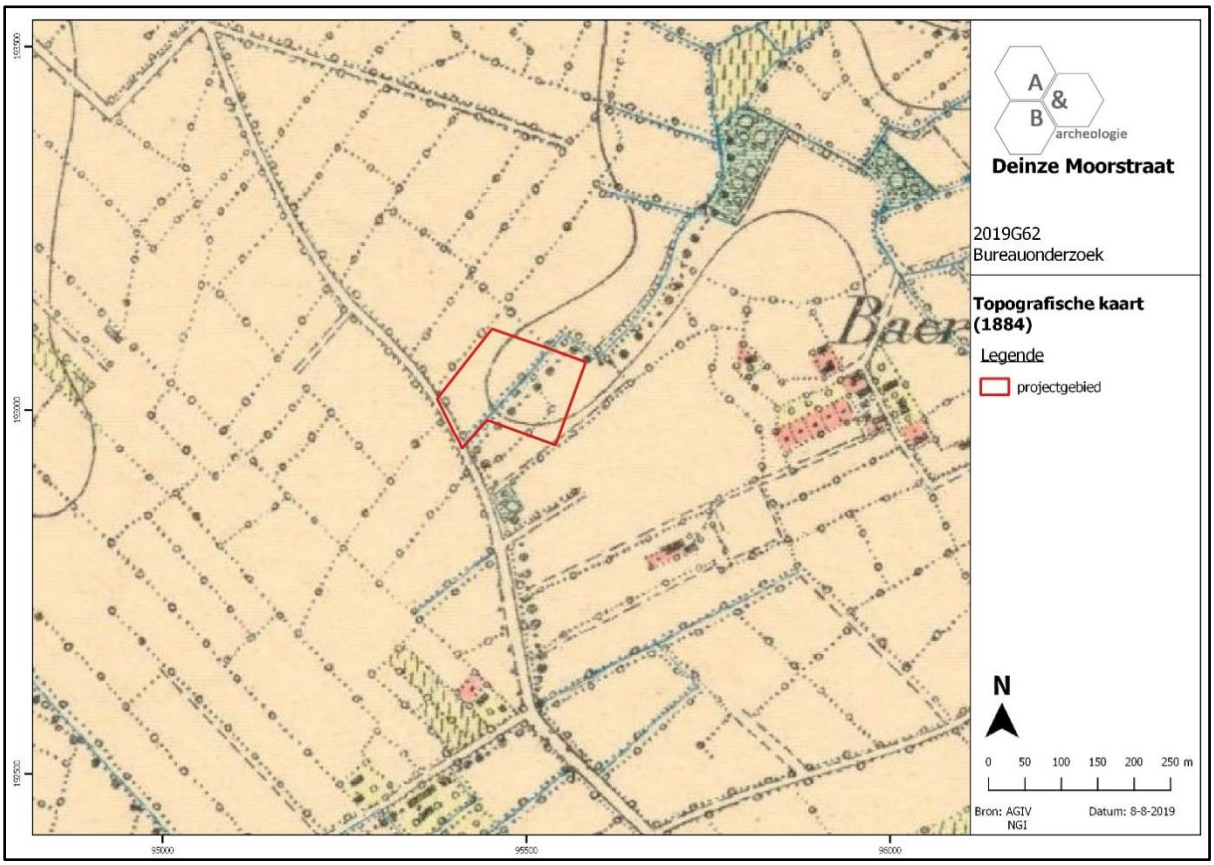
Figuur 21 Uitsnede uit de kaart van Vandermaelen (bron: geopunt.be).



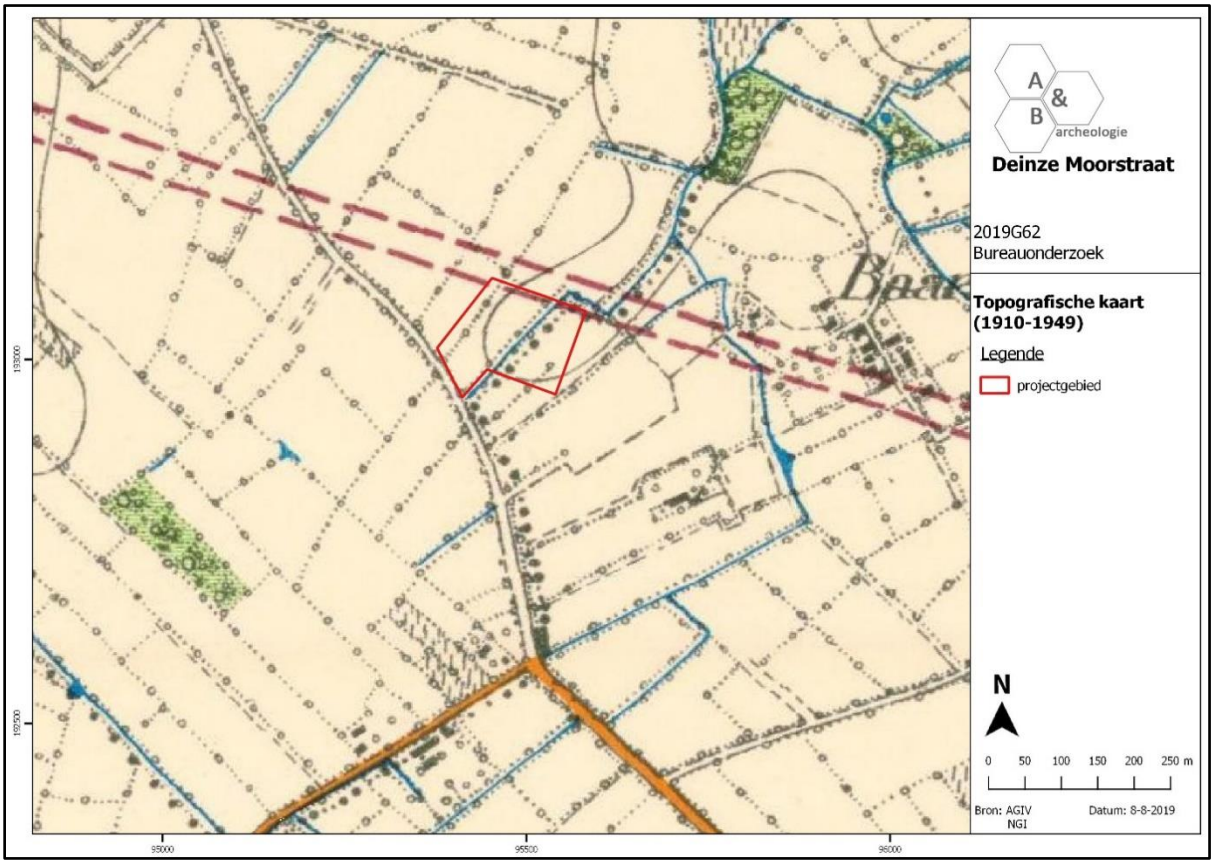
Figuur 22 Uitsnede uit de Poppkaart (bron: geopunt.be).



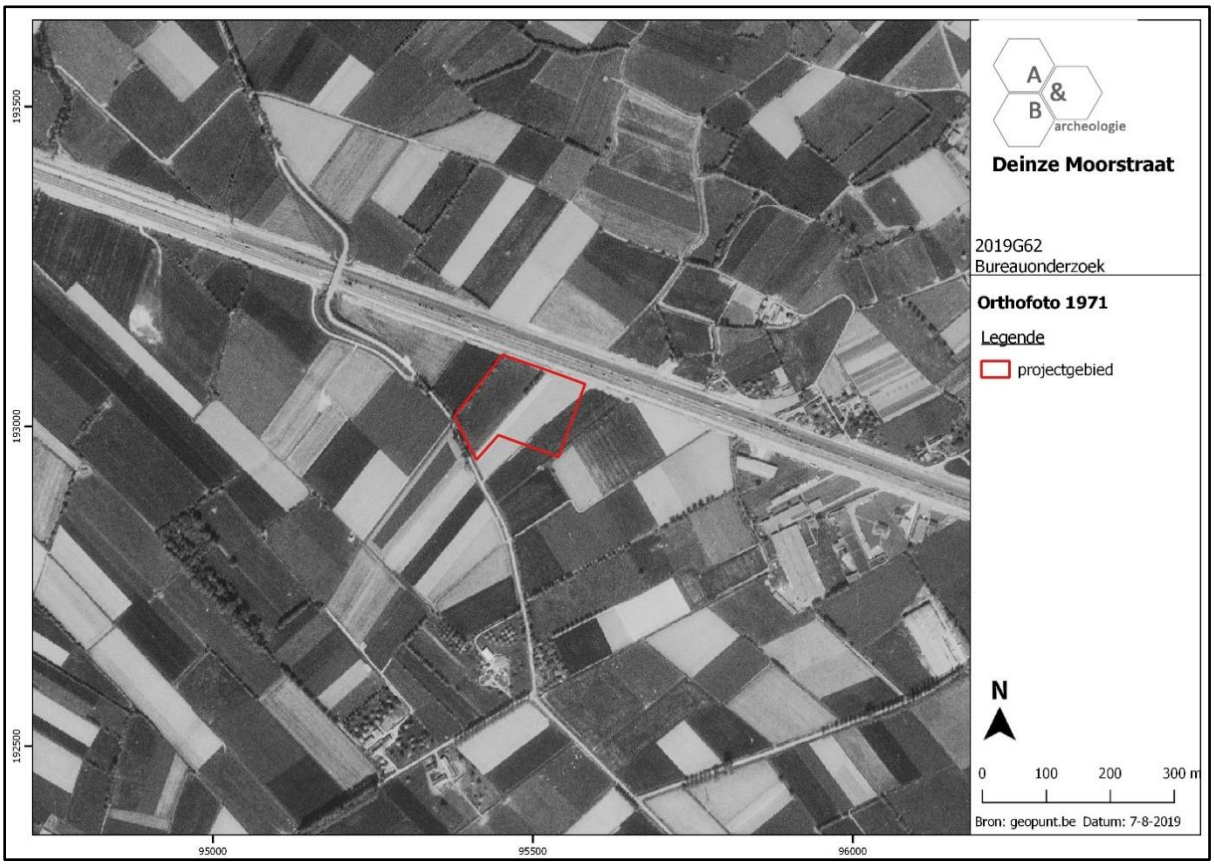
Figuur 23 Uitsnede uit de topografische kaart van 1862 (bron: cartesius.be en NGI).



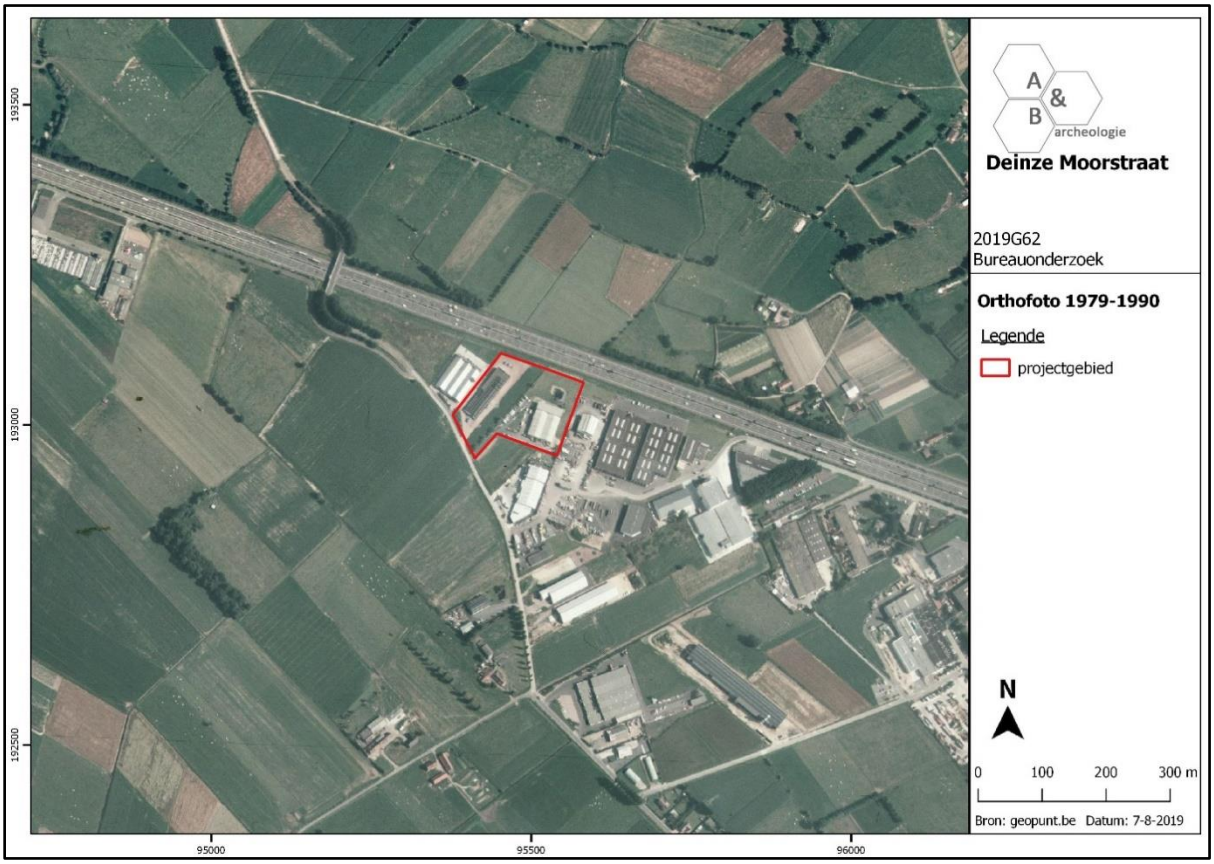
Figuur 24 Uitsnede uit de topografische kaart van 1884 (bron: cartesius.be en NGI).



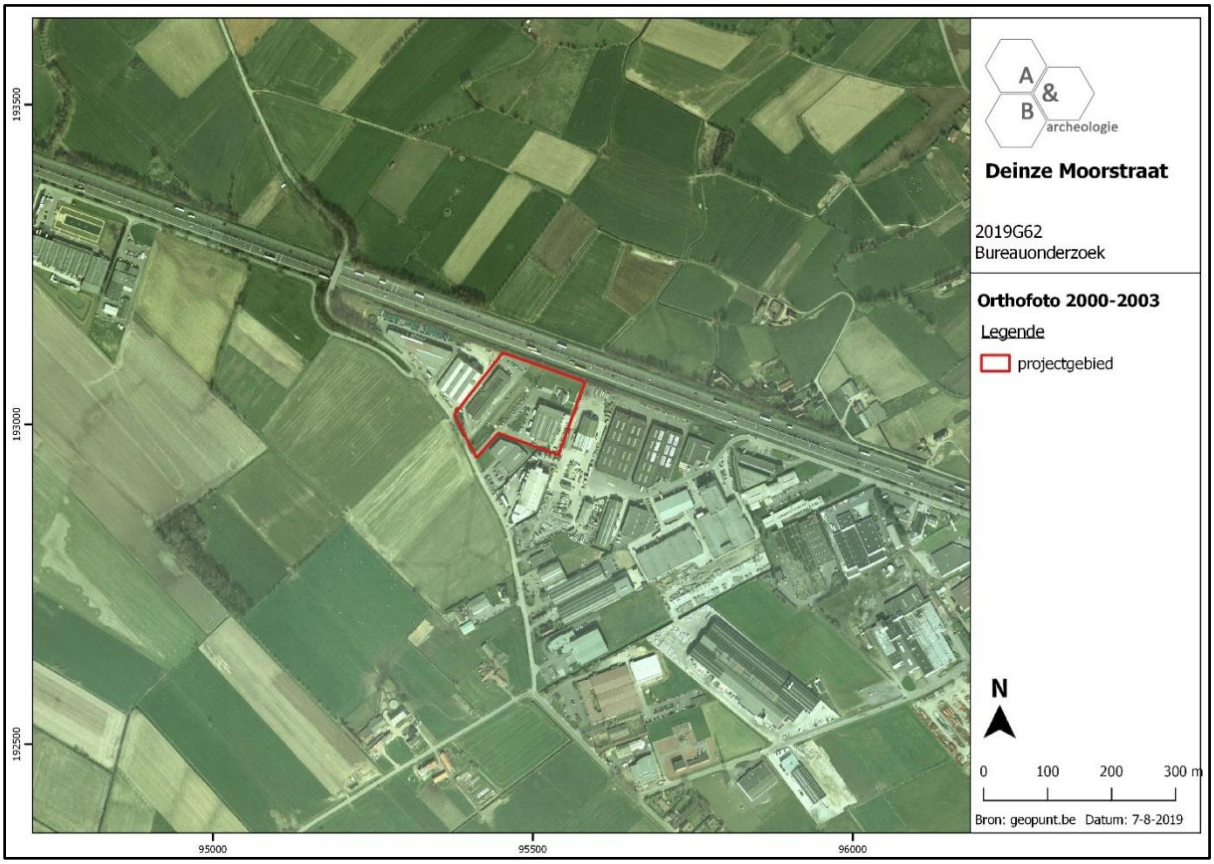
Figuur 25 Uitsnede uit de topografische kaart van 1910-1949 (bron: cartesius.be en NGI).



Figuur 26 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1971 (bron: geopunt.be).



Figuur 27 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1979-1990 (bron: geopunt.be).



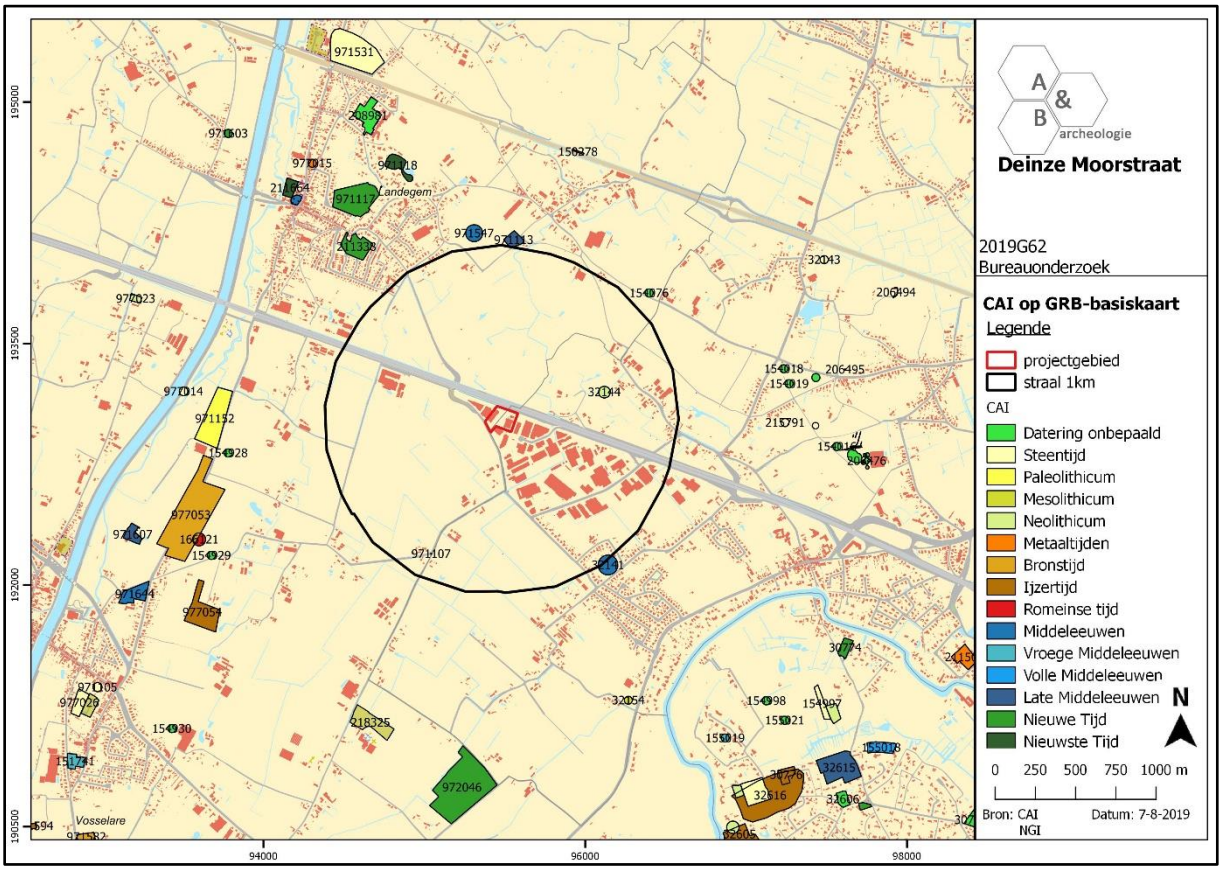
Figuur 28 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2000-2003 (bron: geopunt.be).

2.5. Archeologische situering

De omgeving van het plangebied is op archeologisch gebied ongekend. Er worden slechts 3 CAI Locaties aangeduid in een straal van 1km rond het plangebied:

- CAI Locatie 32144: losse vondsten lithisch materiaal uit het neolithicum
- CAI Locatie 32141: middeleeuwse site met walgracht
- CAI Locatie 971107: 19de-eeuwse kapel

Geen enkele van deze locaties is het gevolg van systematisch archeologisch onderzoek. Nabij de Kale en de Leie en in de omringende dorpskernen gebeurden wel al meerdere archeologische onderzoeken, die sites uit diverse periodes aan het licht brachten.



Figuur 29 Uitsnede uit de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) (bron: geopunt.be en CAI).

3. Synthese

3.1. Archeologisch verwachtingspatroon

Op basis van het bureauonderzoek kan volgend verwachtingspatroon vooropgesteld worden:

- Het plangebied bevindt zich op ruime afstand van de omringende dorpskernen. Op de Ferrariskaart uit ca. 1777 wordt de Moorstraat reeds aangegeven, met aan weerszijden ervan een bomenrij. Het oostelijke deel van het terrein is bebost, het westelijke deel is landbouwgrond. Mogelijk komt de grens tussen bos en akker overeen met de huidige gemeentegrens, en werd hier later een gracht gegraven om deze grens te accentueren. Het plangebied is onbebouwd, ook in de ruime omgeving komt amper bebouwing voor in deze zeer landelijke omgeving. Rond het midden van de 19de eeuw verdwijnt het bos en worden het volledige plangebied landbouwgrond. Op de luchtfoto van 1971 is de E40 te zien, het terrein is nog steeds onbebouwd en in gebruik als landbouwgrond. Op de luchtfoto van 1979-1990 is de situatie helemaal veranderd, het industrieterrein is volop in ontwikkeling en het plangebied is reeds bebouwd. De huidige loods in de westelijke helft is aanwezig, errond is een verharding aanwezig (vermoedelijk een steenslag-/grindverharding). Deze verharding werd recent vernieuwd. De magazijnen in het oostelijke deel van het terrein zijn ook al te zien, met ten noorden ervan een gebouw. Dit gebouw werd begin 21ste eeuw afgebroken en vervangen door het huidige kantoorgebouw. Ook de omgeving rond de gebouwen in de oostelijke helft van het terrein werd de laatste jaren herhaaldelijk aangepast (bvb. verharding aangelegd – opgebroken – uitgebreid). De bestaande inrichting van het terrein zal voor een bepaalde bodemverstoring gezorgd, op basis van het bureauonderzoek kan echter niet besloten worden dat hierbij het archeologisch bodemarchief is vernietigd.

- Het plangebied is gelegen in een hoger gelegen omgeving die in het oosten wordt begrensd door de meanderende Leie en diens vallei, in het westen door de Poekebeek/Oude Kale en in het noorden door de meersgronden ten noorden van de kernen van Landegem en Drongen. De gracht die het terrein doorsnijdt heeft geen specifieke benaming, de dichtstbijzijnde waterloop is de Meirebeek die zich iets meer dan 200m ten noordoosten van het plangebied bevindt. De bodem ter hoogte van de site bestaat uit een matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont. Het terrein is zo goed als vlak, al zijn er enkele kleine hoogteverschillen op te merken ten gevolge van het huidige gebruik van het terrein. Mogelijk was er oorspronkelijk een meer uitgesproken microtopografie aanwezig, maar deze verdween bij de ontwikkeling van het industrieterrein.

- De omgeving van het plangebied is op archeologisch vlak zo goed als ongekend. Er vond binnen een straal van 1km rond het terrein nog geen systematisch archeologisch onderzoek plaats. Nabij de Kale en de Leie en in de omringende dorpskernen gebeurden wel al meerdere archeologische onderzoeken, die sites uit diverse periodes aan het licht brachten. Deze sites zijn gelegen op locaties met andere landschappelijke kenmerken, maar geven toch aan dat de ruime omgeving al duizenden jaren gefrequenteerd wordt door de mens. Er zijn geen landschappelijke aanwijzingen dat het plangebied een hogere verwachting heeft voor in situ bewaring van steentijd artefactensites. De aanwezigheid van sites met grondsporen is echter niet uit te sluiten.

3.2. Afweging verder vooronderzoek

De loods in het westelijke deel van het terrein wordt afgebroken en zal vervangen worden door een nieuw kantorencomplex. Dit complex zal breder zijn dan de loods en komt met de oostelijke gevel bijna tot tegen de centrale gracht. Tussen de Moorstraat en het nieuwe gebouw worden parkeerplaatsen voorzien. Onder deze parkeerzone en het kantorencomplex wordt een grote parkeergarage aangelegd, van 1 bouwlaag diep. Langs de westelijke grens van het terrein wordt een nieuwe toegang voor gemotoriseerd vervoer gecreëerd. De werken in het oostelijke deel van het plangebied betreffen voornamelijk omgevingsaanleg en het wijzigen van de interne circulatie. De bodemimpact van de geplande werken zal vooral in het westelijke deel van het plangebied groot zijn, door de aanleg van de parkeergarage, de nieuwe toegangsweg en een parkeerzone in het noorden. In het oostelijke deel van het terrein zal de omgevingsaanleg een meer beperkte impact hebben.

Het plangebied kent een ongekende archeologische verwachting. De aanwezigheid van sites met grondsporen uit diverse archeologische periodes valt echter niet uit te sluiten. Op basis van enkel het bureauonderzoek kan de aan- of afwezigheid van een archeologische site niet met zekerheid aangetoond worden. Ook de graad van verstoring kan op dit moment niet bepaald worden. Omdat het grootste deel van het terrein momenteel verhard of bebouwd is, is het uitvoeren van mechanische controleboringen om de verstoringsgraad na te gaan een dure aangelegenheid, en daardoor niet te prefereren. De geplande werken zijn voornamelijk in het westelijke deel van het terrein zeer ingrijpend, waardoor eventueel aanwezig archeologisch erfgoed bedreigd wordt. In het oostelijke gedeelte zijn de werken minder ingrijpend, beperkter in oppervlakte en verspreid gelegen, en bovendien zijn er hier de laatste jaren al meermaals bodemingrepen gebeurd waardoor de kans op verstoring groter is. Om die reden worden geadviseerd om een verder vooronderzoek uit te voeren in het westelijke deel van het terrein, maar niet in het oostelijke deel. Met dit verder vooronderzoek kan enerzijds de graad van verstoring op een meer efficiënte en goedkopere manier nagegaan worden dan met dure controleboringen, anderzijds kunnen eventueel bewaarde archeologische sites in kaart gebracht worden. Deze informatie over de verstoringsgraad kan relevant zijn voor mogelijke verdere ontwikkelingen binnen het bestaande grotere bedrijventerrein en de daarbij horende archeologische studies. Indien de verstoring effectief eerder oppervlakkig is, dan zal het verder vooronderzoek relevante kennisvermeerdering genereren betreffende de menselijke aanwezigheid in deze regio, waarover archeologisch niks gekend is. Dit verder vooronderzoek dient te gebeuren in uitgesteld traject, na de sloop van de bebouwing en het verwijderen van de verharding.

Bij de afweging voor een verder vooronderzoek worden alle gegevens van de bureaustudie geëvalueerd om zodoende een uitspraak te kunnen doen. In eerste instantie wordt gekeken naar de methodes met geen of het minste impact in de bodem. Deze onderzoeken vallen onder de noemer ‘verder vooronderzoek zonder ingreep in de bodem’ (landschappelijk bodemonderzoek, geofysisch onderzoek en veldkartering/metaaldetectie). Indien uit deze onderzoeken de afwezigheid van een archeologische site niet gestaafd kan worden, dient men verder over te gaan tot een ‘vooronderzoek met ingreep in de bodem’ (verkennend en waarderend archeologisch booronderzoek, proefsleuven en proefputten). In het geval een archeologische site aanwezig is, dient men eerst te proberen deze *in situ* te behouden. Indien dit niet mogelijk is, is een verdere opgraving noodzakelijk.

3.3. Verder vooronderzoek zonder ingreep in de bodem

- Landschappelijk bodemonderzoek

Dit type onderzoek heeft tot doel de aardkundige opbouw en ontstaansgeschiedenis van de ondergrond en het landschap te kennen door middel van boringen of profielputten. Met deze methode kan met een minimale impact in de bodem toch heel wat informatie verkregen worden. De methode wordt binnen de archeologie vooral aangewend om het bodemkundig potentieel na te gaan voor de aanwezigheid van goed bewaarde steentijdsites.

In dit geval is deze onderzoeksmethode niet noodzakelijk om uit te voeren. Het terrein heeft een laag potentieel voor in situ bewaring van steentijd artefactensites. De bodemopbouw is gekend via de bodemkaart en kan – samen met de verstoringsgraad - verder worden vastgesteld worden tijdens het proefsleuvenonderzoek, dat wel wordt geadviseerd (zie verder).

- Geofysisch onderzoek

Geofysisch onderzoek heeft tot doel om antropogene fenomenen te onderscheiden van natuurlijk sediment of om een morfologische reconstructie van het natuurlijke landschap te maken, door contrasten in elektrische, elektromagnetische en magnetische kenmerken van de ondergrond te meten. Ook kent deze methode haar nut bij het opsporen van explosieven. Onder dit type onderzoek vallen verschillende opsporingstechnieken: magnetometrie, weerstandsmetingen, grondradar enz.

In dit geval is deze onderzoeksmethode niet zinvol om uit te voeren en kan dus buiten beschouwing genomen worden.

- Veldkartering en metaaldetectie

Bij een veldkartering of oppervlakteprospectie wordt een visuele inspectie gedaan van het terreinoppervlak voor de aanwezigheid van archeologisch vondstmateriaal, zoals aardewerk of silexartefacten. Metaaldetectie betreft het opsporen van metalen voorwerpen door middel van een metaaldetector. De toplaag, ca. 20cm diep, wordt hierbij afgezocht door middel van parallelle looplijnen met of zonder een bepaalde tussenafstand.

In dit geval is deze onderzoeksmethode niet zinvol om uit te voeren en kan dus buiten beschouwing genomen worden. Wel dient tijdens het proefsleuvenonderzoek (zie verder) een metaaldetector ingezet worden ter controle van de aangelegde sleuven en de grondhopen.

3.4. Verder vooronderzoek met ingreep in de bodem

- Verkennend en waarderend archeologisch booronderzoek

Een verkennend en waarderend archeologisch booronderzoek heeft als doel om archeologische sites op te sporen door middel van boringen. Via de boringen kunnen begraven niveaus teruggevonden worden waarin zich bv. *in situ* steentijdartefacten kunnen bevinden. De boringen worden volgens een bepaald grid met optimale spreiding opgesteld.

In dit geval is deze onderzoeksmethode niet zinvol om uit te voeren en kan dus buiten beschouwing genomen worden.

- Proefputten in functie van steentijd artefactensites

Het doel van proefputten in functie van steentijd artefactensites is uitspraken te doen over de archeologische waarde van de totaliteit van een terrein door een beperkt maar statistisch representatief deel van dat terrein op te graven.

In dit geval is deze onderzoeksmethode niet zinvol om uit te voeren en kan dus buiten beschouwing genomen worden.

- Proefsleuven en proefputten

Het doel van proefsleuven en proefputten is uitspraken te doen over de archeologische waarde van de totaliteit van een terrein door een beperkt maar statistisch representatief deel van dat terrein op te graven. Op die manier kan er een optimale inschatting gemaakt worden van het kennispotentieel aangezien deze methode informatie verschaft omtrent verspreiding, bewaring, aard en datering van de aangetroffen archeologische sporen.

Gezien de aard van de site, de geplande werken en het archeologisch verwachtingspatroon is een verder vooronderzoek in de vorm van proefsleuven noodzakelijk om archeologische sites met grondsporen op te sporen. Het sleuvenplan, de richtlijnen en onderzoeksvragen worden voorgesteld in het programma van maatregelen.

3.5. Beantwoording onderzoeksvragen

- Zijn er archeologische of historische gegevens gekend over de site?

Het plangebied bevindt zich op ruime afstand van de omringende dorpskernen. Op de Ferrariskaart uit ca. 1777 wordt de Moorstraat reeds aangegeven, met aan weerszijden ervan een bomenrij. Het oostelijke deel van het terrein is bebost, het westelijke deel is landbouwgrond. Mogelijk komt de grens tussen bos en akker overeen met de huidige gemeentegrens, en werd hier later een gracht gegraven om deze grens te accentueren. Het plangebied is onbebouwd, ook in de ruime omgeving komt amper bebouwing voor in deze zeer landelijke omgeving. Rond het midden van de 19de eeuw verdwijnt het bos en worden het volledige plangebied landbouwgrond. Op de luchtfoto van 1971 is de E40 te zien, het terrein is nog steeds onbebouwd en in gebruik als landbouwgrond. Op de luchtfoto van 1979-1990 is de situatie helemaal veranderd, het industrieterrein is volop in ontwikkeling en het plangebied is reeds bebouwd. De huidige loods in de westelijke helft is aanwezig, errond is een verharding aanwezig (vermoedelijk een steenslag-/grindverharding). Deze verharding werd recent vernieuwd. De magazijnen in het oostelijke deel van het terrein zijn ook al te zien, met ten noorden ervan een gebouw. Dit gebouw werd begin 21ste eeuw afgebroken en vervangen door het huidige kantoorgebouw. Ook de omgeving rond de gebouwen in de oostelijke helft van het terrein werd de laatste jaren herhaaldelijk aangepast (bvb. verharding aangelegd –

opgebroken – uitgebreid). De bestaande inrichting van het terrein zal voor een bepaalde bodemverstoring gezorgd, op basis van het bureauonderzoek kan echter niet besloten worden dat hierbij het archeologisch bodemarchief is vernietigd.

- Zijn er gegevens gekend dat de bodem (deels) verstoord is?

Zie hierboven.

- Zijn er landschappelijke factoren die invloed kunnen hebben op de gaafheid van eventuele archeologische sporen?

Neen.

- Wat is de impact van de geplande werken op het bodemarchief?

De loods in het westelijke deel van het terrein wordt afgebroken en zal vervangen worden door een nieuw kantorencomplex. Dit complex zal breder zijn dan de loods en komt met de oostelijke gevel bijna tot tegen de centrale gracht. Tussen de Moorstraat en het nieuwe gebouw worden parkeerplaatsen voorzien. Onder deze parkeerzone en het kantorencomplex wordt een grote parkeergarage aangelegd, van 1 bouwlaag diep. Langs de westelijke grens van het terrein wordt een nieuwe toegang voor gemotoriseerd vervoer gecreëerd. De werken in het oostelijke deel van het plangebied betreffen voornamelijk omgevingsaanleg en het wijzigen van de interne circulatie. De bodemimpact van de geplande werken zal vooral in het westelijke deel van het plangebied groot zijn, door de aanleg van de parkeergarage, de nieuwe toegangsweg en een parkeerzone in het noorden. In het oostelijke deel van het terrein zal de omgevingsaanleg een meer beperkte impact hebben.

- Is er een archeologische site aanwezig? Zo ja, wat zijn de karakteristieken en de bewaringstoestand ervan? Wat is de relatie met het landschap? Welke waarde heeft de site?

De aan- of afwezigheid van een archeologische site kan niet met 100% zekerheid vastgesteld worden op basis van het bureauonderzoek.

- Wat is de te volgen strategie tijdens een eventueel verder onderzoek en welke bijkomende onderzoeksvragen moeten daarbij beantwoord worden?

Er dient een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd te worden. Dit onderzoek bestaat uit het aanleggen van parallelle sleuven. De sleuven hebben als doel om het archeologisch potentieel van het terrein in kaart te brengen. Zijn er archeologische sporen aanwezig? Behoren deze tot één of meerdere periodes? Daarnaast is het ook belangrijk om de verstoringsgraad in kaart te brengen. Zijn de sporen goed bewaard? Kunnen er verstoringszones afgebakend worden? Afsluitend is het belangrijk om alle gegevens samen te beschouwen om zodoende een uitspraak te kunnen doen over het potentieel van het terrein. Hierbij wordt afgewogen of verder onderzoek nodig is in de vorm van een opgraving, over een deel of volledig het terrein, of kan er overgegaan worden tot een vrijgave bij afwezigheid van archeologische sporen. De modaliteiten van het verder vooronderzoek worden behandeld in het programma van maatregelen.

4. Samenvatting

De archeologienota kadert in het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013. Naar aanleiding van een geplande aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen te Deinze Moorstraat (provincie Oost-Vlaanderen), gelegen buiten woon- of recreatiegebied en waarbij de totale oppervlakte van de bodemingrepen 5000m² of meer bedraagt, dient de initiatiefnemer een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag. De archeologienota dient opgemaakt te worden onder supervisie van een erkend archeoloog.

Het terrein, 20 079m² groot, heeft een onregelmatige vorm en is ten zuiden van de E40 autosnelweg gelegen. Het maakt deel uit van een groot industrieterrein. Centraal wordt het terrein van noordnoordoost naar zuidzuidwest doorsneden door een gracht, die tevens de gemeentegrens vormt tussen Landegem (deelgemeente van Deinze) ten westen ervan, en Drongen (deelgemeente van Gent) ten oosten. In het westelijke deel is een loods met daarrond verharding en andere infrastructuur (o.a. een padelterrein) aanwezig, alsook enkele graszones. In het oostelijke deel is een magazijn en een kantorengebouw aanwezig, met errond verharde parkeerzones en een groenzone. De groenzones op het plangebied hebben een gezamenlijke oppervlakte van ca. 2750m², of 13,7% van het terrein. Langsheen de noordelijke grens van het terrein loopt van west naar oost een afvoerleiding met een diameter van 60cm.

Het plangebied bevindt zich op ruime afstand van de omringende dorpskernen. Op de Ferrariskaart uit ca. 1777 wordt de Moorstraat reeds aangegeven, met aan weerszijden ervan een bomenrij. Het oostelijke deel van het terrein is bebost, het westelijke deel is landbouwgrond. Mogelijk komt de grens tussen bos en akker overeen met de huidige gemeentegrens, en werd hier later een gracht gegraven om deze grens te accentueren. Het plangebied is onbebouwd, ook in de ruime omgeving komt amper bebouwing voor in deze zeer landelijke omgeving. Rond het midden van de 19de eeuw verdwijnt het bos en worden het volledige plangebied landbouwgrond. Op de luchtfoto van 1971 is de E40 te zien, het terrein is nog steeds onbebouwd en in gebruik als landbouwgrond. Op de luchtfoto van 1979-1990 is de situatie helemaal veranderd, het industrieterrein is volop in ontwikkeling en het plangebied is reeds bebouwd. De huidige loods in de westelijke helft is aanwezig, errond is een verharding aanwezig (vermoedelijk een steenslag-/grindverharding). Deze verharding werd recent vernieuwd. De magazijnen in het oostelijke deel van het terrein zijn ook al te zien, met ten noorden ervan een gebouw. Dit gebouw werd begin 21ste eeuw afgebroken en vervangen door het huidige kantoorgebouw. Ook de omgeving rond de gebouwen in de oostelijke helft van het terrein werd de laatste jaren herhaaldelijk aangepast (bvb. verharding aangelegd – opgebroken – uitgebreid). De bestaande inrichting van het terrein zal voor een bepaalde bodemverstoring gezorgd, op basis van het bureauonderzoek kan echter niet besloten worden dat hierbij het archeologisch bodemarchief is vernietigd. Het plangebied is gelegen in een hoger gelegen omgeving die in het oosten wordt begrensd door de meanderende Leie en diens vallei, in het westen door de Poekebeek/Oude Kale en in het noorden door de meersgronden ten noorden van de kernen van Landegem en Drongen. De gracht die het terrein doorsnijdt heeft geen specifieke benaming, de dichtstbijzijnde waterloop is de Meirebeek die zich iets meer dan 200m ten noordoosten van het plangebied bevindt. De bodem ter hoogte van de site bestaat uit een matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont. Het terrein is zo goed als vlak, al zijn er enkele kleine hoogteverschillen op te merken ten gevolge van het huidige

gebruik van het terrein. Mogelijk was er oorspronkelijk een meer uitgesproken microtopografie aanwezig, maar deze verdween bij de ontwikkeling van het industrieterrein. De omgeving van het plangebied is op archeologisch vlak zo goed als ongekend. Er vond binnen een straal van 1km rond het terrein nog geen systematisch archeologisch onderzoek plaats. Nabij de Kale en de Leie en in de omringende dorpskernen gebeurden wel al meerdere archeologische onderzoeken, die sites uit diverse periodes aan het licht brachten. Deze sites zijn gelegen op locaties met andere landschappelijke kenmerken, maar geven toch aan dat de ruime omgeving al duizenden jaren gefrequenteerd wordt door de mens. Er zijn geen landschappelijke aanwijzingen dat het plangebied een hogere verwachting heeft voor in situ bewaring van steentijd artefactensites. De aanwezigheid van sites met grondsporen is echter niet uit te sluiten.

De loods in het westelijke deel van het terrein wordt afgebroken en zal vervangen worden door een nieuw kantorencomplex. Dit complex zal breder zijn dan de loods en komt met de oostelijke gevel bijna tot tegen de centrale gracht. Tussen de Moorstraat en het nieuwe gebouw worden parkeerplaatsen voorzien. Onder deze parkeerzone en het kantorencomplex wordt een grote parkeergarage aangelegd, van 1 bouwlaag diep. Langs de westelijke grens van het terrein wordt een nieuwe toegang voor gemotoriseerd vervoer gecreëerd. De werken in het oostelijke deel van het plangebied betreffen voornamelijk omgevingsaanleg en het wijzigen van de interne circulatie. De bodemimpact van de geplande werken zal vooral in het westelijke deel van het plangebied groot zijn, door de aanleg van de parkeergarage, de nieuwe toegangsweg en een parkeerzone in het noorden. In het oostelijke deel van het terrein zal de omgevingsaanleg een meer beperkte impact hebben.

Het plangebied kent een ongekende archeologische verwachting. De aanwezigheid van sites met grondsporen uit diverse archeologische periodes valt echter niet uit te sluiten. Op basis van enkel het bureauonderzoek kan de aan- of afwezigheid van een archeologische site niet met zekerheid aangetoond worden. Ook de graad van verstoring kan op dit moment niet bepaald worden. Omdat het grootste deel van het terrein momenteel verhard of bebouwd is, is het uitvoeren van mechanische controleboringen om de verstoringsgraad na te gaan een dure aangelegenheid, en daardoor niet te prefereren. De geplande werken zijn voornamelijk in het westelijke deel van het terrein zeer ingrijpend, waardoor eventueel aanwezig archeologisch erfgoed bedreigd wordt. In het oostelijke gedeelte zijn de werken minder ingrijpend, beperkter in oppervlakte en verspreid gelegen, en bovendien zijn er hier de laatste jaren al meermaals bodemingrepen gebeurd waardoor de kans op verstoring groter is. Om die reden worden geadviseerd om een verder vooronderzoek uit te voeren in het westelijke deel van het terrein, maar niet in het oostelijke deel. Met dit verder vooronderzoek kan enerzijds de graad van verstoring op een meer efficiënte en goedkopere manier nagegaan worden dan met dure controleboringen, anderzijds kunnen eventueel bewaarde archeologische sites in kaart gebracht worden. Deze informatie over de verstoringsgraad kan relevant zijn voor mogelijke verdere ontwikkelingen binnen het bestaande grotere bedrijventerrein en de daarbij horende archeologische studies. Indien de verstoring effectief eerder oppervlakkig is, dan zal het verder vooronderzoek relevante kennisvermeerdering genereren betreffende de menselijke aanwezigheid in deze regio, waarover archeologisch niks gekend is. Dit verder vooronderzoek dient te gebeuren in uitgesteld traject, na de sloop van de bebouwing en het verwijderen van de verharding.

Het verder vooronderzoek bestaat uit een proefsleuvenonderzoek. De modaliteiten van het verder vooronderzoek worden behandeld in het programma van maatregelen.

5. Bibliografie

- https://inventaris.onroerenderfgoed.be
- https://cai.onroerenderfgoed.be/
- http://www.geopunt.be/kaart
- http://www.cartesius.be/CartesiusPortal/
- http://ccff02.minfin.fgov.be/cadgisweb/
- http://www.ngi.be/topomapviewer/

6. Bijlages

- Figurenlijst

Figuur 1 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2018 (bron: geopunt.be)..... 7
Figuur 2 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2018, detail (bron: geopunt.be). 8
Figuur 3 Opmetingsplan bestaande toestand (bron: initiatiefnemer). 9
Figuur 4 Uitsnede uit het ontwerpplan, het noorden ligt onderaan (bron: initiatiefnemer). 11
Figuur 5 Geplande werken geprojecteerd op de kadasterkaart (bron: geopunt.be en initiatiefnemer). 12
Figuur 6 Uitsnede uit het grondplan van de ondergrondse parkeergarage, het noorden ligt onderaan (bron: initiatiefnemer)..... 13
Figuur 7 Uitsnede uit het doorsnedeplan (bron: initiatiefnemer). 14
Figuur 8 Zicht op de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI). 15
Figuur 9 Detailopname van de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI). 16
Figuur 10 Zicht op het kadasterplan (bron: geopunt.be). 16
Figuur 11 Zicht op de bodemgebruikskaart met aanduiding van het plangebied (bron: geopunt.be). 17
Figuur 12 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel (bron: geopunt.be). 18
Figuur 13 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel, op siteniveau (bron: geopunt.be). 18
Figuur 14 Zicht op de Potentiële bodemerosiekaart (bron: geopunt.be). 19
Figuur 15 Zicht op de bodemkaart (bron: DOV). 20
Figuur 16 Uitsnede uit de Tertiair Geologische Kaart (bron: geopunt.be). 20
Figuur 17 Uitsnede uit de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be). 21
Figuur 18 Uitleg bij de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be). 21
Figuur 19 Uitsnede uit de Ferrariskaart met aanduiding van het plangebied (bron: geopunt.be)..... 23
Figuur 20 Uitsnede uit de Atlas der Buurtwegen (bron: geopunt.be). 23
Figuur 21 Uitsnede uit de kaart van Vandermaelen (bron: geopunt.be). 24
Figuur 22 Uitsnede uit de Poppkaart (bron: geopunt.be). 24
Figuur 23 Uitsnede uit de topografische kaart van 1862 (bron: cartesius.be en NGI). 25
Figuur 24 Uitsnede uit de topografische kaart van 1884 (bron: cartesius.be en NGI). 25
Figuur 25 Uitsnede uit de topografische kaart van 1910-1949 (bron: cartesius.be en NGI). 26
Figuur 26 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1971 (bron: geopunt.be)..... 26
Figuur 27 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1979-1990 (bron: geopunt.be). 27
Figuur 28 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2000-2003 (bron: geopunt.be). 27
Figuur 29 Uitsnede uit de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) (bron: geopunt.be en CAI). 28

Bijlage: Plan bestaande toestand, ontwerpplannen (bron: initiatiefnemer).

799/D

GENT 27° AFD.
DRONGEN 1° AFD.
SECTIE D
OPP 10496 m2

799/F

GENT 27° AFD.
DRONGEN 1° AFD.
SECTIE D

798/D

GENT 27° AFD.
DRONGEN 1° AFD.
SECTIE D

652/D

DEINZE 16° AFD.
LANDEGEM SECTIE B
OPP: 3494m2

651/H

DEINZE 16° AFD.
LANDEGEM SECTIE B
OPP: 6069m2

467/B

DEINZE 16° AFD.
LANDEGEM SECTIE C

R16
VERDOKEN PUT
A=5.67
X=5.67

R17
MV=9.71
A=5.66
B=8.16
X=5.66

651/K

651/G

Hoogte plat dak: 20.45m

Hoogte plat dak: 23.80m

Hoogte plat dak: 21.40m

Hoogte plat dak: 13.05m

Hoogte nok: 16.79m

Hoogte nok: 16.79m

Kroonlijst: 14.77m

Kroonlijst: 14.85m

Bovenkant gevelafwerking: 15.35m

H DAK 15.84m

H DAK 14.81m

H DAK 14.79m

H DAK 14.34m

H DAK 14.23m

H12.76m

H13.38m

H12.41m

H12.98m

H10.92m

LEIDING AQUAFIN 400mm

LEIDING AQUAFIN 400mm

-165.58-

-98.87-

-131.40-

-40.42-

-18.72-

LEEGSTAAND GEBOUW NR. 25/A

PADELPLEIN

PARKING IN GRIND

PARKING IN GRIND

BEPLANTING

ASFALT

BETON

ASFALT

BETON

ASFALT

GRIND

GRIND

ASFALT

KLINKERS

RIJWEG IN ASFALT

SCHUIFPOORT

SCHUIFPOORT

LOOP BUIS: 9.27m

ELEKTR. KABINE

HOGE GROENE DRAADAFSLUITINGOP ± 3.00m VAN DE GRENS

KLI

BEPL.

BEPL.

BEPL.

6.00

12.00

6.00

5.80

11.60

5.80

4.50

3.32

-4.18

LEIDING AQUAFIN 400mm

R.O.W. OOSTENDE-BRUSSEL

SAGAM
Landegemstraat 8a
Drongen
bedrijfsgebouw

27° afdeling sectie D nr 798d

GOVI Landegemstraat 8 Drongen
opslagplaats
+
bedrijfsgebouwen
27° afdeling sectie D nr 799f

Verhelst
Industriepark 2d
Drongen

bouwmaterialen
bedrijfsgebouw

opslagplaats

27° afdeling
Sectie D nr 801b

MOORSTRAAT

RIJKEN-IN-BETON

Afvalstraat

WASPLAATS
AUTO'S
KWS afscheider

51 WAGENS

43°

516

ZONNEPANELEN

BESTAANDE LOODS

24 WAGENS

ZONNEPANELEN

ZONNEPANELEN

5 WAGENS

ZONNEPANELEN
TECHNIEKEN

2060

3690

40 wagens

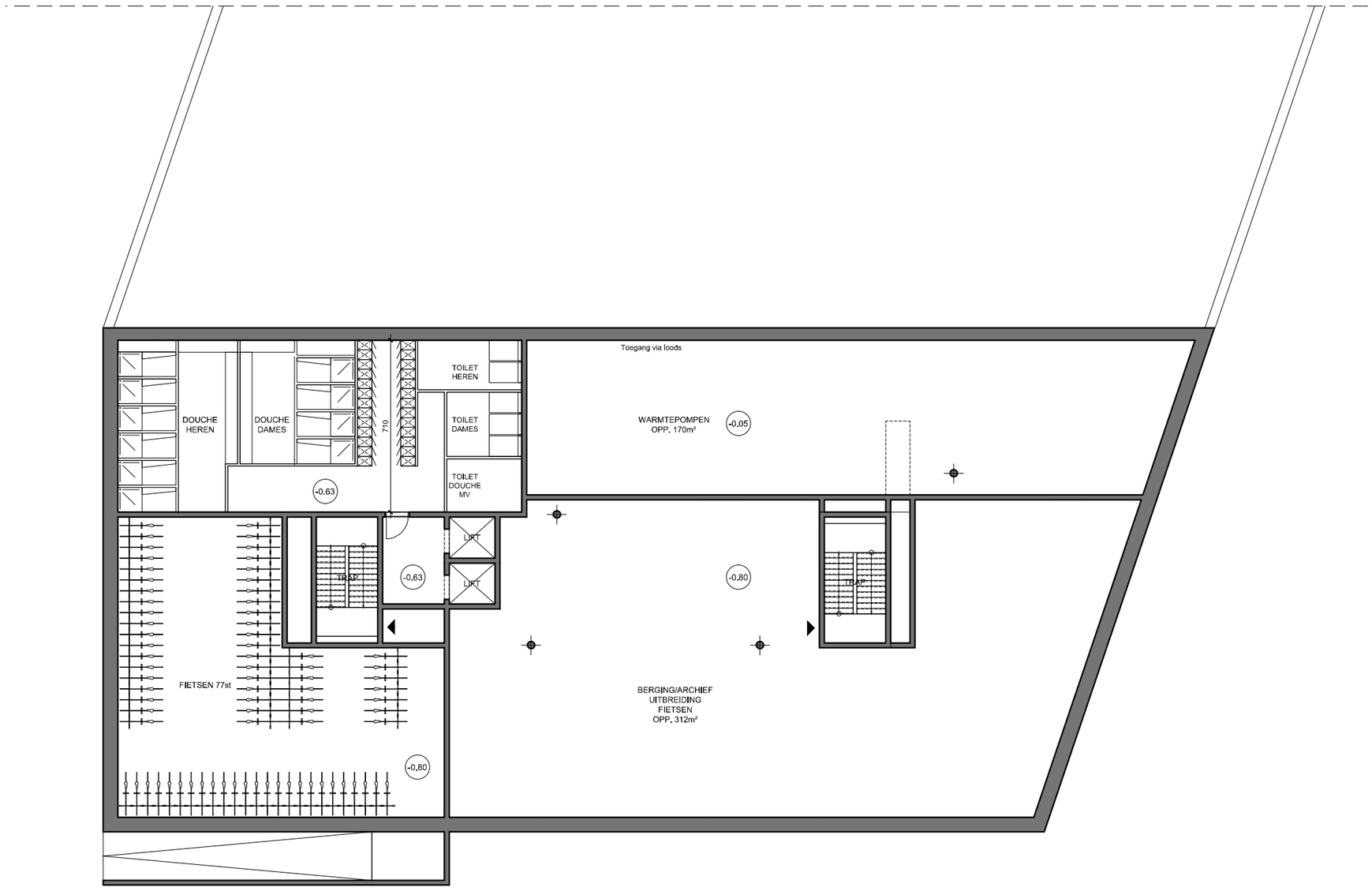
51 wagens

S

ider

INKOM
513
300
330
ONTHAAL
240
EHBO LOKAAL
500
DOUCHERUIMTE LOODS
350
HEFTRUCK LAADLOKAAL
795
LOKAAL GEVAARLIJKE PRODUCTEN
513
740
NOODUITGANG
705
4350
40
3310
1300
1500
1470
1040
960
1030
585
40
350
750
6666
5 WAGENS
1040
5208
100
997
260
1040
1040
Toegang via loods
Opening betonwand - zie studie IRT
TOILET HEREN
410
TOILET DAMES
TOILET MV
639
1500
LUCHTGROEP KANTOREN
+3.25
1033
314
150
700
INKOM
55m²
BRINGME BOX - LOCKERS
LIFT
LIFT
TRAP
TRAP
+2.10
640
415
200
285
1320
415
609
KANTOOR
196m²
KANTOOR
130m²
660

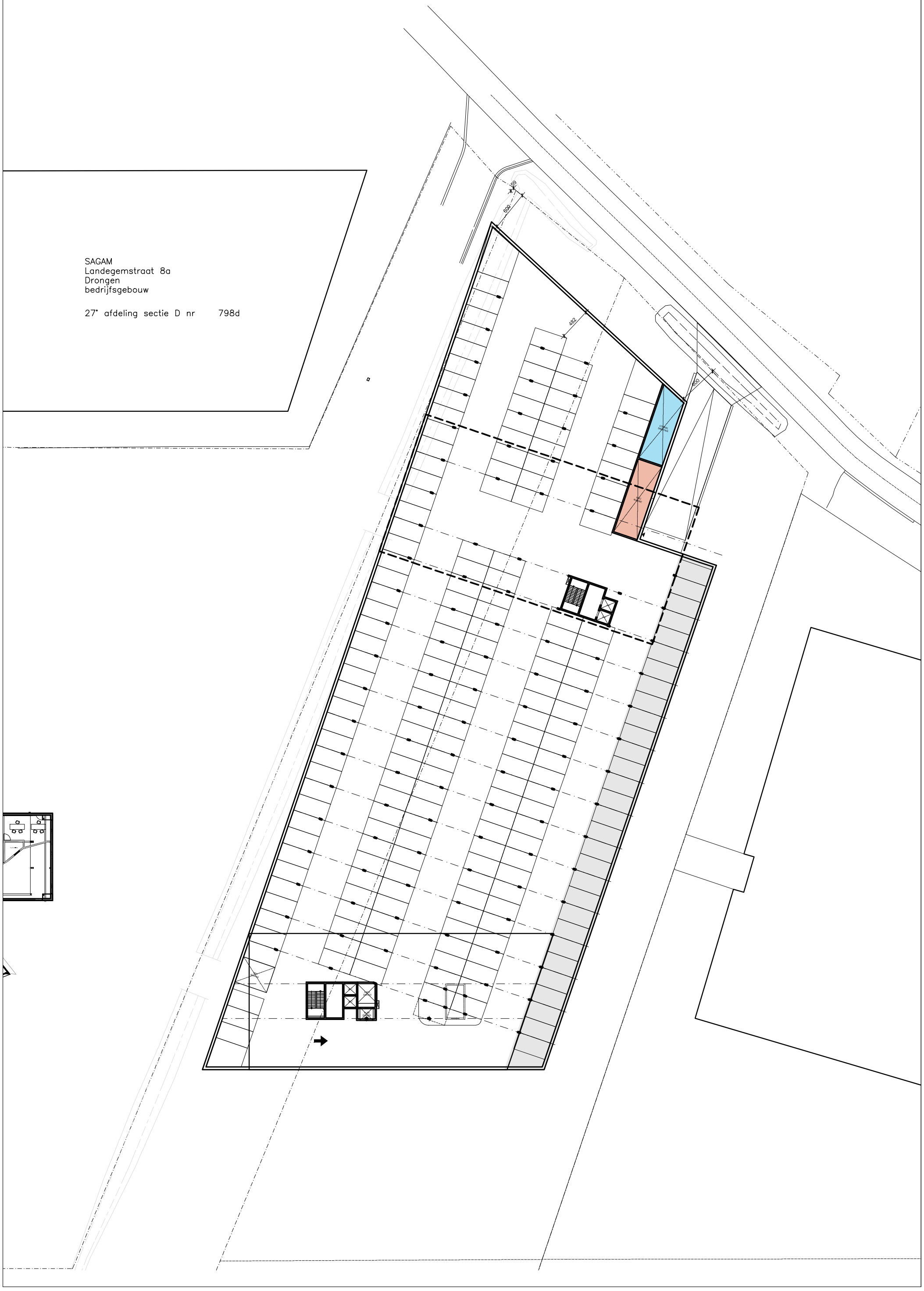
NIVO +2.10

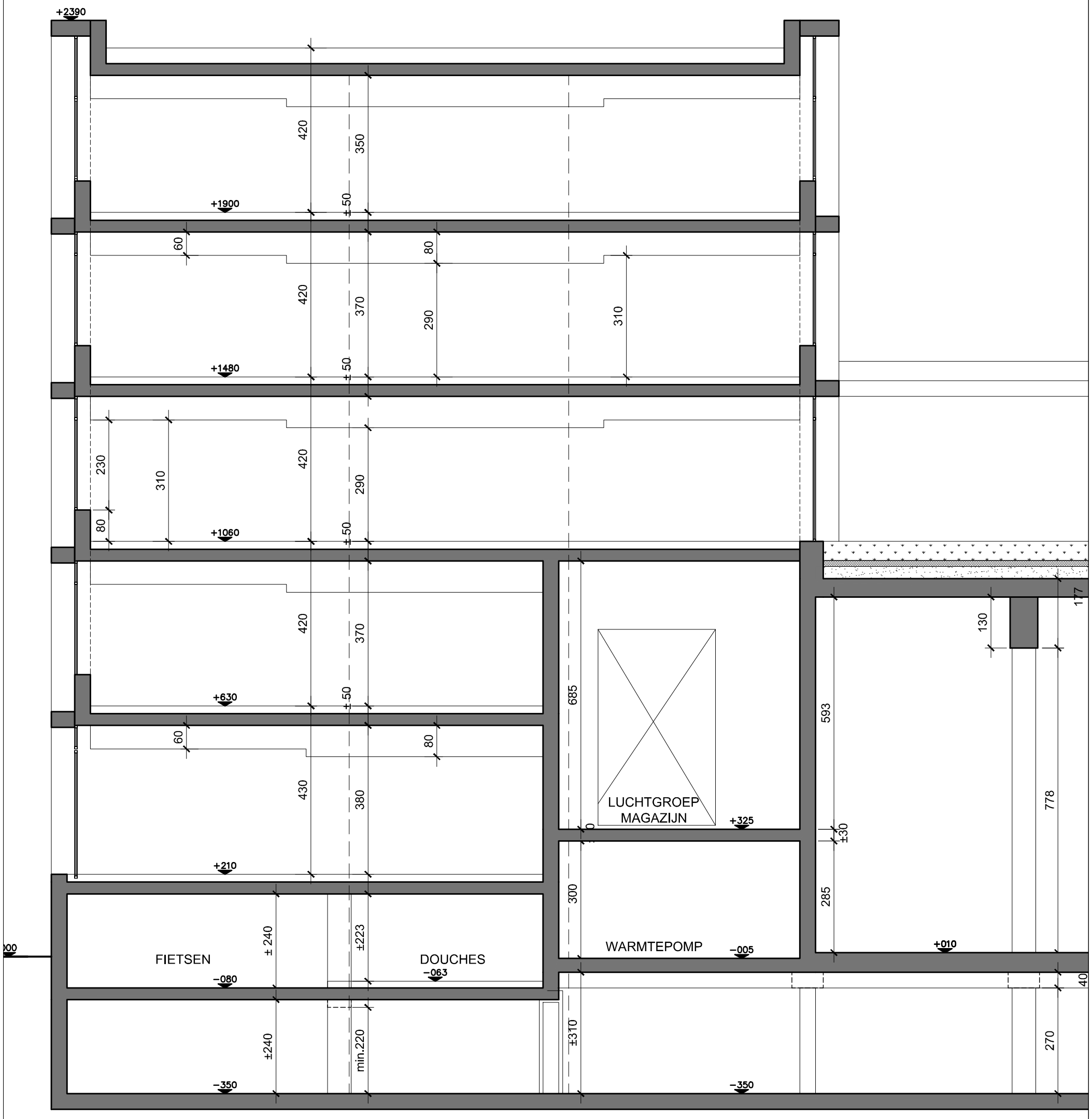

Toegang via loods
TOILET HEREN
DOUCHE HEREN
DOUCHE DAMES
710
TOILET DAMES
TOILET DOUCHE MV
-0.63
WARMTEPOMPEN OPP. 170m²
-0.05
LIFT
LIFT
TRAP
-0.63
-0.80
TRAP
FIETSEN 77st
BERGING/ARCHIEF UITBREIDING FIETSEN OPP. 312m²
-0.80

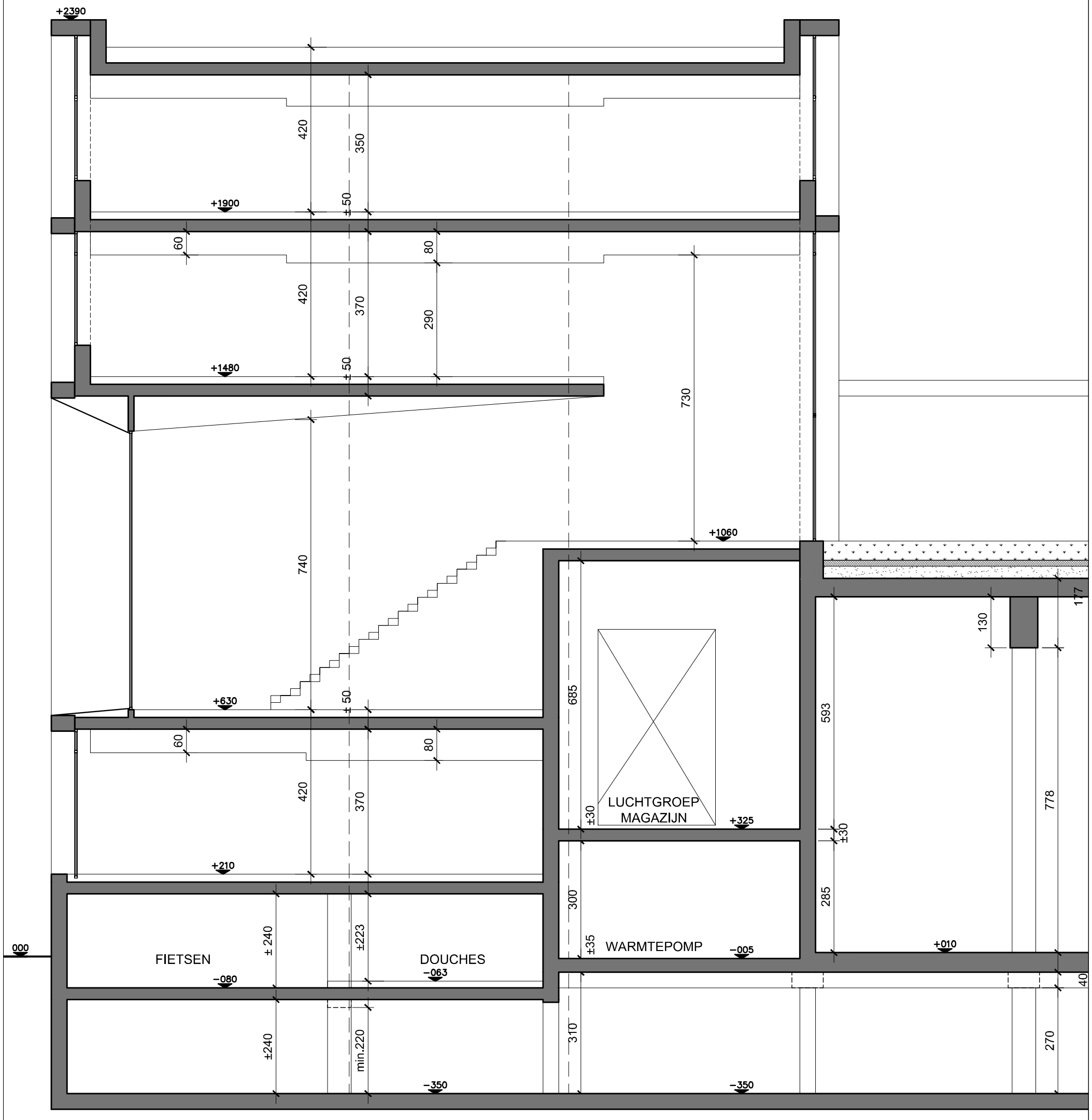
NIVO -0.80

SAGAM
Landegemstraat 8a
Drongen
bedrijfsgebouw

27° afdeling sectie D nr 798d




+2390
420
350
±50
+1900
60
80
420
370
290
310
±50
+1480
230
310
80
420
290
±50
+1060
420
370
±50
+630
60
80
430
380
±50
+210
685
LUCHTGROEP
MAGAZIJN
+325
0
300
±240
±223
FIETSEN
DOUCHES
−080
−063
±240
min.220
±310
−350
−350
WARMTEPOMP
−005
+010
593
285
130
±30
778
270
177
40


+2390
420
350
±50
+1900
60
80
420
370
290
±50
+1480
730
740
+1060
±50
+630
60
80
420
370
±50
+210
685
LUCHTGROEP
MAGAZIJN
±30
+325
300
±35
WARMTEPOMP
−005
±30
285
+010
130
177
593
778
40
270
000
FIETSEN
± 240
±223
DOUCHES
−080
−063
±240
min.220
−350
310
−350