



Ruben Willaert
restauratie & archeologie

Stationsomgeving (Wevelgem, West-Vlaanderen)

Projectcode: 2016E28

Januari 2017

ARCHEOLOGIENOTA

BUREAUONDERZOEK (FASE 0) EN LANDSCHAPPELIJK BOORONDERZOEK (2016L81)

DEEL 3: PROGRAMMA VAN MAATREGELEN

Colofon

Ruben Willaert bvba
Ten Briele 14 bus 15
8200 Sint-Michiels-Brugge

Auteurs: Janiek De Gryse, Clara Thys, Wouter Van Goidsenhoven, Joren De Tollenaere, Aaron Willaert
Wetenschappelijke begeleiding: Dieter Demey

Het eventuele nummer van het wettelijk depot of het buitenlandse equivalent hiervan: /

De naam en het erkenningsnummer van de erkende archeoloog:

Janiek De Gryse, OE/ERK/Archeoloog/2015/00043

© Ruben Willaert bvba, Sint-Michiels-Brugge, 2017

Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Ruben Willaert bvba.

Ruben Willaert bvba aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

INHOUDSTAFEL

Deel 3: Programma van maatregelen	4
3.1 Administratieve gegevens	4
3.2 Synthese	5
3.3 Gemotiveerd advies	6
3.4 Conclusie	8
Deel 4: Bibliografie.....	9

FIGURENLIJST (2016E28)

Figuur 1: Projectgebied afgebeeld op de GRB basiskaart (bron: Geopunt) (15/06/2016).....	5
--	---

TABELLENLIJST (2016E28)

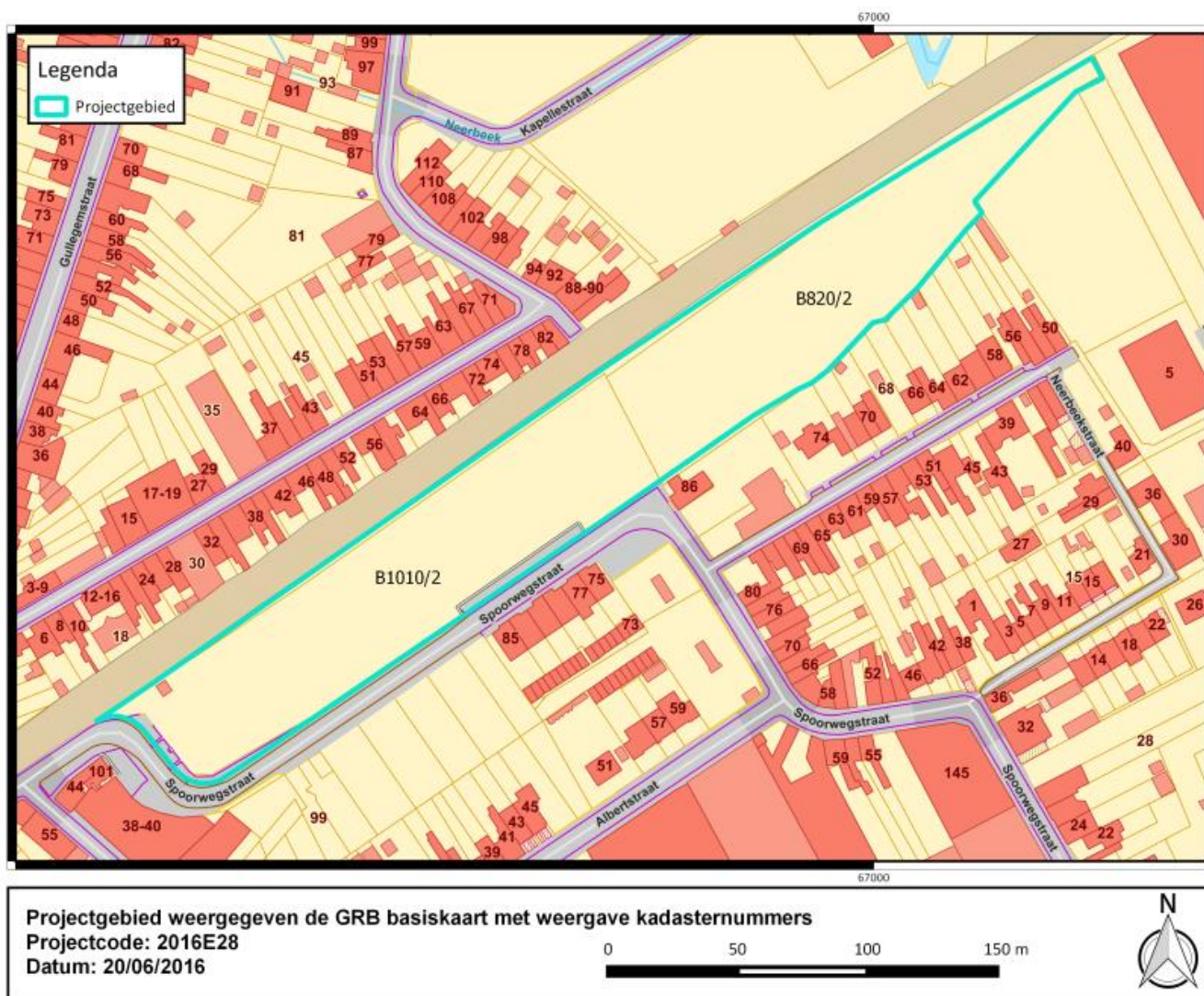
Tabel 1: Administratieve gegevens: De administratieve gegevens identificeren de actoren die betrokken zijn bij het vooronderzoek en de locatie van het vooronderzoek.	4
--	---

Deel 3: Programma van maatregelen

3.1 Administratieve gegevens

Tabel 1: Administratieve gegevens: De administratieve gegevens identificeren de actoren die betrokken zijn bij het vooronderzoek en de locatie van het vooronderzoek.

a) De naam en het adres of maatschappelijke zetel van de initiatiefnemer		
b) Het erkenningsnummer van de erkende archeoloog	OE/ERK/Archeoloog/2015/00043	
c) De naam en het adres of maatschappelijke zetel van de erkende archeoloog	Janiek De Gryse Ten Briele 14 bus 15 8200 Sint-Michiels-Brugge	
d) De locatie van het vooronderzoek met vermelding van:	Provincie	West-Vlaanderen
	Gemeente	Wevelgem
	Deelgemeente	
	Postcode	8560
	Adres	Spoorwegstraat 8560 Wevelgem
	Toponiem	Stationsomgeving
	Bounding box (Lambertcoördinaten)	X _{min} = 64490 Y _{min} = 166203 X _{max} = 69541 Y _{max} = 169241
e) Het kadasterperceel met vermelding van gemeente, afdeling, sectie, perceelsnummer of -nummers en kaartje	Afd. 2, sectie B, B1010/2 en B820/2	



Figuur 1: Projectgebied afgebeeld op de GRB basiskaart (bron: Geopunt) (15/06/2016).

3.2 Synthese

Het projectgebied is gelegen te Wevelgem tussen de spoorwegstraat, de internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem en spoorlijn 69 en is ca. 1,8ha groot (18000m²). Op het terrein is de realisatie van een gemengd sociaal woonproject gepland door sociale huisvestingsmaatschappij “De Vlashaard”. Deze werkzaamheden vormen een potentiële bedreiging voor eventueel ondergronds erfgoed.

Op landschappelijk vlak is het projectgebied gelegen in het Leiebekken en wordt het landschap bepaald door de Neerbeek. Over de bodemopbouw op het plangebied is geen informatie beschikbaar op de Bodemkaart van Vlaanderen. Deze geeft aan dat het terrein bebouwd is. De bodemseries die het dichtst aanleunen bij het terrein zijn een matig droge zandleembodem met textuur B horizont (Lca) en een natte zandleembodem zonder profielontwikkeling (Lep). Deze laatste bodemserie kan in verband gebracht worden met de alluviale vlakte van de Neerbeek.

Op basis van de beschikbare bronnen kunnen weinig uitspraken gedaan worden over het archeologisch potentieel van het plangebied. Historisch gezien komen de eerste meldingen van Wevelgem uit de vroege middeleeuwen. Een oudere oorsprong valt evenwel niet uit te sluiten daar de regio van zuid-West-Vlaanderen rijk is aan vindplaatsen uit de Romeinse periode. De geraadpleegde historische kaarten laten geen twijfel bestaan over het rurale karakter van het terrein tot in de 19^e eeuw. In de zuidoostelijke hoek van het plangebied geeft de Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden een hoeve met walgracht weer. Hiervan zou de omwalling deels binnen het plangebied zou kunnen vallen. Hierbij moet

wel rekening gehouden worden met de foutenmarge die het georefereren van de Ferrariskaart met zich meebrengt.

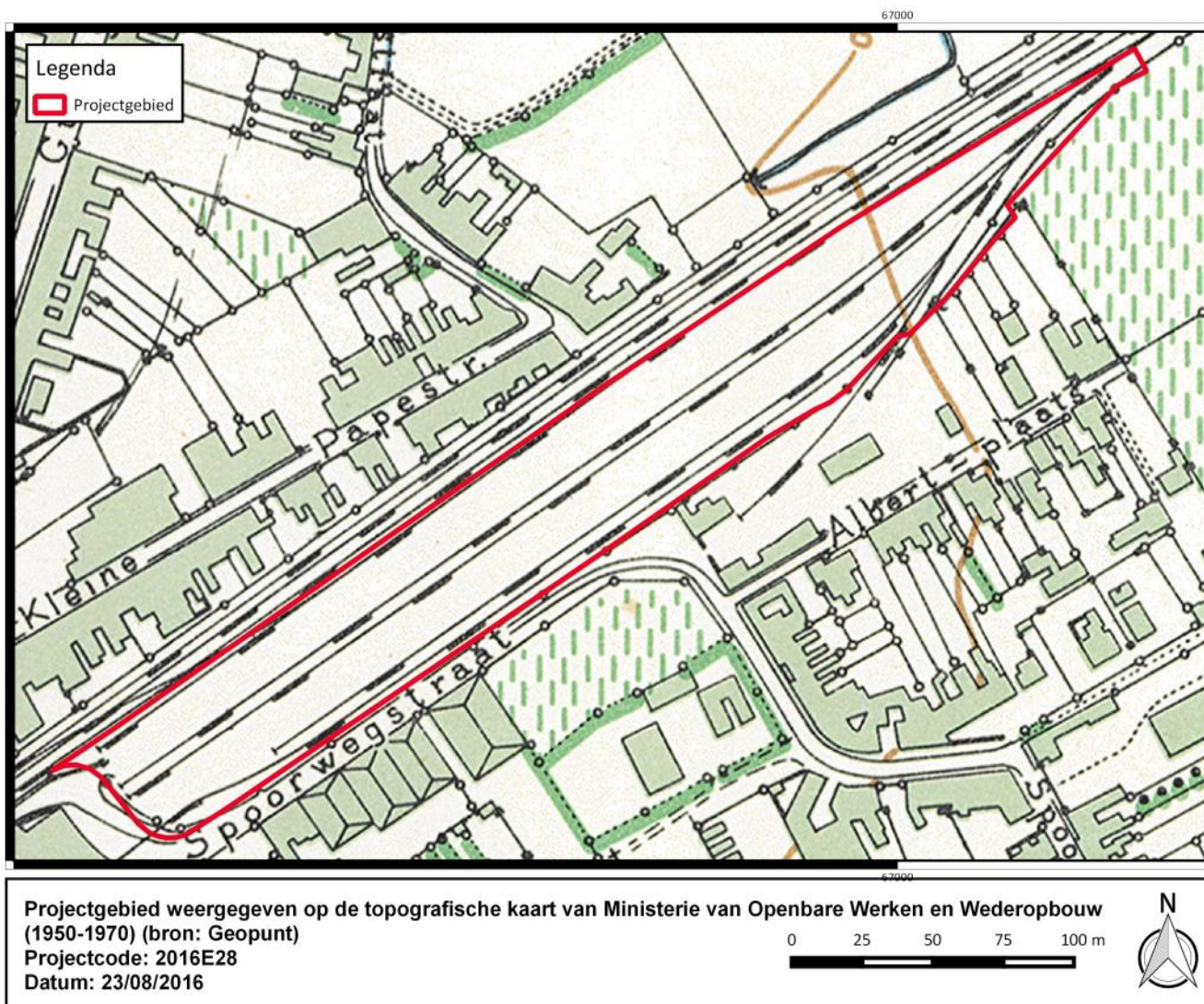
De Centraal Archeologische Inventaris (CAI) geeft op het projectgebied en in de directe omgeving ervan geen gekende archeologische vindplaatsen weer. Vondsten in de ruime omgeving van het plangebied, vooral ten noorden van de het plangebied, wijzen op een menselijke aanwezigheid in de late ijzertijd en de romeinse periode.

3.3 Gemotiveerd advies

Voor het projectgebied “Wevelgem – Stationsomgeving” worden geen verdere onderzoeksdaden aanbevolen. De verstoringshistoriek van het terrein in kwestie, gestaafd door de resultaten van het landschappelijk booronderzoek, vormt het belangrijkste argument om af te zien van eender welke andere vorm van verder doorgedreven onderzoek, met of zonder ingreep in de bodem.

Op de topografische kaart van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw uit 1950-1970 is zichtbaar dat het terrein in gebruik is als rangeerstation. Het kaartbeeld geeft duidelijk aan dat het terrein in de lengte doorsneden wordt door drie spoorlijnen waarvan met enige zekerheid vermoed kan worden dat ze de ondergrond van het projectgebied duchtig hebben geroerd. De noordelijke grens van het plangebied valt ten dele samen met één van de spoorlijnen. De centrale spoorlijn komt grosso modo overeen met de huidige verharde weg die het projectgebied van oost naar west doorsnijdt.

De inrichting als rangeerstation impliceert logischerwijs de aanleg van verschillende spoorlijnen en bijkomende verstoring in de grond. De opbouw van een spoorwegbedding bestaat uit een laag stabilisatiemateriaal waarop de eigenlijke spoorweg wordt aangelegd. Ze wordt zelden zomaar op het maaiveld aangelegd en heeft deze dikke funderingslaag nodig ter garantie van de stabiliteit. Dit stabilisatiemateriaal of eigenlijke treinbedding bestaat uit zwaar grind en/of breekzand dat (ten dele) is ingegraven.



Na de opgave van het rangeerstation werd de locatie gebruikt als werkplaats en stockage voor de NMBS. Op de luchtfoto van 2012 is duidelijk zichtbaar dat centraal op het terrein een puinbreekinstallatie staat en een groot deel van het omliggende terrein zichtbaar omgewoeld is.

Op die luchtfoto's is eveneens te zien hoe er zich heden, in de zuidwestelijke sector van het plangebied een zone bevindt met verharding die als parking wordt gebruikt. De aanleg ervan heeft naar alle waarschijnlijkheid lokaal een impact gehad op het bodemarchief.

Ook moet gewezen worden op de nabijheid van het vliegveld van Wevelgem en de zware luchtbombardementen vanaf 1943 met als doel het vliegveld en het grote rangeerstation van Kortrijk, beide op een boogscheut van het projectgebied. Het is niet ondenkbaar dat deze krijgsvruchten een impact hebben gehad op de ondergrond van het plangebied. Tevens moet er op gewezen worden dat er mogelijk nog afwerpmunitie wordt aangetroffen bij graafwerken op het terrein.

De vermoede versterking van het projectgebied wordt gestaafd door de resultaten van het landschappelijk booronderzoek met projectcode 2016L81. Uit het booronderzoek blijkt dat het terrein bestaat uit een dunne laag steenslag met een diameter van ca. 5 cm en/of een dunne laag opgehoogde grond waarop gras is gegroeid. Echter, onder deze dunne laag steenslag en/of opgehoogde grond bevindt zich een laag met grote stenen waarop de boringen zijn vastgelopen. Tevens was het niet mogelijk verder te graven met de schop.

Gezien de historie van het terrein kan er aangenomen worden dat deze steenslag de top is van de ballast van vroegere spoorlijnen die onderdeel uitmaakten van het rangeerstation. Bij de opbouw van

een ballastspoor is de bovenste anderhalve meter en meer volledig verstoord door de aanbreng van de grove steenslag én de zandlaag die dient als fundering van de spoorweg.

Het is hoogst onwaarschijnlijk dat enige archeologische sporen bewaard zijn door deze zware verstoring over het volledige terrein.

Een bijkomend argument om af te zien van verder onderzoek is dat het noordoostelijke deel van de planlocatie wordt ingericht als groenzone waar de ingreep in de bodem minimaal zal zijn en de acute bedreiging van het bodemarchief niet aan de orde is.

Het mag duidelijk zijn uit voorgaande argumenten dat de financiële kost die een vooronderzoek met ingreep in de bodem met zich zou meebrengen niet in verhouding zou staan tot de eventuele meerwaarde dat een archeologisch onderzoek zou opleveren. De mate van verstoring zou in het beste geval een zeer versnipperde archeologische waarneming opleveren waarvan het ruimtelijk inzicht volledig zoek zou zijn. Meer dan een sterk gefragmenteerde indicatie voor menselijke activiteit in het verleden zou verder onderzoek niet opleveren. Op basis van deze argumenten en de afweging met het oog op een potentiële kennisvermeerdering van het regionale begrip op archeologisch vlak, moet afgezien worden van verder onderzoek. Uiteraard dient hier gewezen te worden op de bestaande archeologische meldingsplicht, conform artikel 5.4.1 van de vigerende wetgeving met betrekking tot het onroerend erfgoed.

3.4 Conclusie

Op de terreinen gelegen tussen de Spoorwegstraat, de internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem en spoorlijn 69 wordt een gemengd woonproject gerealiseerd door “De Vlashaard”. Deze ingrepen vormen een onmiddellijke bedreiging voor eventueel ondergronds erfgoed. Op basis van historische en cartografische bronnen en een landschappelijk booronderzoek is duidelijk geworden dat het terrein sterk geroerd is door de aanleg van het vroegere rangeerstation en het latere gebruik van het terrein als werkplaats.

Indien dit gegeven wordt afgewogen tegenover de gekende archeologische indicatoren kan enkel geconcludeerd worden dat de kost van verder onderzoek nooit in verhouding zou staan ten opzichte van een eventuele kenniswinst met betrekking tot het archeologisch begrip in de regio. Op basis van een kosten – baten analyse wordt in dit dossier afgezien van verdere onderzoeksdaden.

Deel 4: Bibliografie

Agentschap Onroerend Erfgoed 2016

AGIV

DOV Vlaanderen

Geoportaal

Geopunt