



Archeologienota met Beperkte Samenstelling

Gent, Boentweg

Deel 1: Verslag van Resultaten

Titel

Archeologienota met Beperkte Samenstelling Gent, Boentweg.

Auteur

Delphine Saelens

Erkende archeoloog

BAAC Vlaanderen bvba
OE/ERK/Archeoloog/2015/00020

BAAC-Projectnummer

2020-0871

Plaats en datum

Gent, 23 juni 2021

Reeks en nummer

BAAC Vlaanderen Rapport 1750
ISSN 2033-6896

Wettelijk depot

KBR

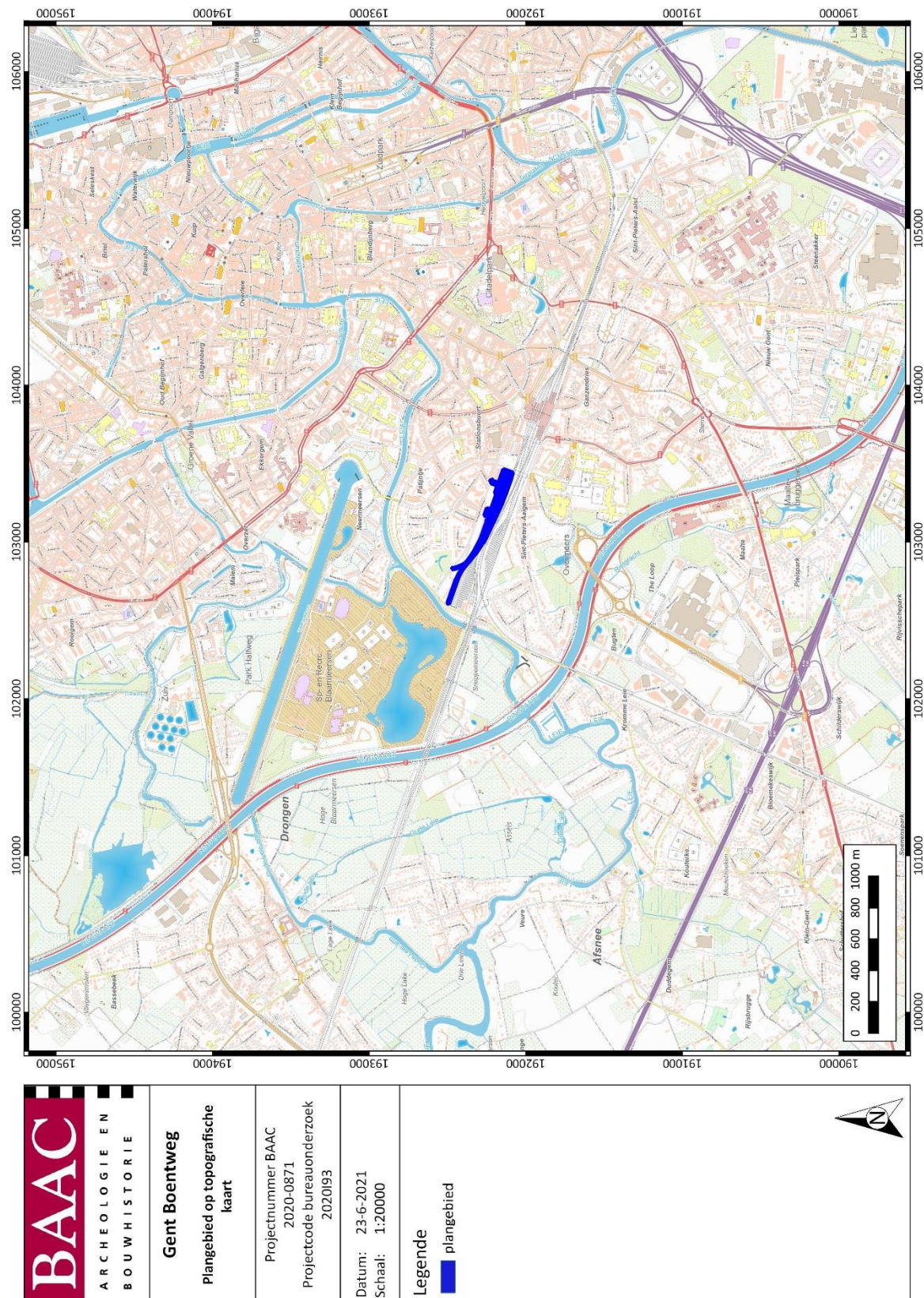
Inhoud

1	Beschrijvend gedeelte.....	1
1.1	Administratieve gegevens	1
1.2	Juridisch kader en onderzoektraject	4
1.3	Aanleiding	4
1.4	Huidige situatie en geplande werken	5
1.4.1	Huidige situatie en historiek plangebied.....	5
1.4.2	Geplande werken en bodemingrepen	12
1.5	Randvoorwaarden.....	15
2	Bureauonderzoek	16
2.1	Werkwijze en strategie	16
2.1.1	Onderzoeksdoelstelling	16
2.1.2	Onderzoeksvragen	16
2.1.3	Methoden en technieken.....	16
2.2	Assessmentrapport	17
2.2.1	Historiek plangebied en bodemverstoringen	17
2.3	Synthese onderzoeksresultaten.....	24
2.3.1	Datering en interpretatie onderzoeksterrein	24
2.3.2	Archeologische verwachting.....	24
2.4	Besluit.....	26
2.4.1	Potentieel op kennisvermeerdering	26
2.4.2	Afweging noodzaak verder vooronderzoek.....	26
3	Samenvatting.....	27
4	Lijsten.....	28
4.1	Figurenlijst.....	28
4.2	Plannenlijst.....	28
4.3	Tabellenlijst	28
5	Bibliografie	29
6	Bijlagen	30
6.1	DOV boring kb22d55w-B473	30
6.2	DOV boring kb22d55w-B250	30

1 Beschrijvend gedeelte

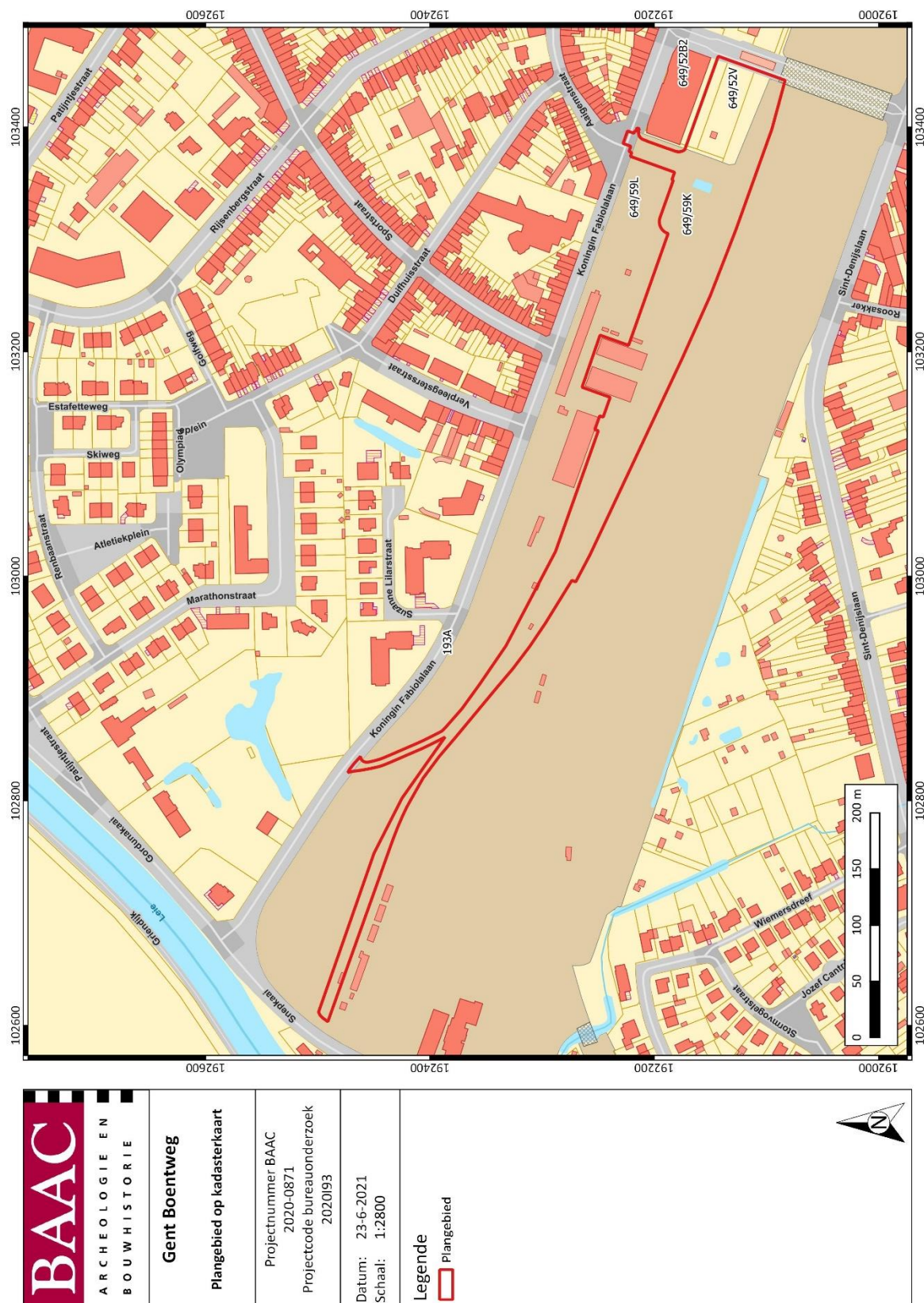
1.1 Administratieve gegevens

Naam site	Gent Boentweg		
Ligging	Boentweg, Gent, Oost-Vlaanderen		
Kadaster	Gemeente Gent, Afdeling 9, Sectie I, Percelen 193A, 201/2, 649/59K, 649/52V		
Coördinaten	Noordwest:	x: 102598,68	y: 192504,00
	Noordoost:	x: 103452,65	y: 192127,51
	Zuidwest:	x: 102589,05	y: 192488,24
	Zuidoost:	x: 103438,06	y: 192086,07
Oppervlakte plangebied	33.040 m ²		
Oppervlakte geplande ingrepen	33.040 m ²		
Kartering gewestplan	Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen (0200)		
Projectnummer BAAC Vlaanderen	2020-0871		
Bureauonderzoek	Projectcode	2020I93	
	Erkende archeoloog	BAAC Vlaanderen bvba (OE/ERK/Archeoloog/2015/00020)	
	Betrokken actoren	Delphine Saelens (archeoloog)	
	Betrokken derden	Niet van toepassing.	



Plan 1: Plangebied op topografische kaart¹ (digitaal; 1:10.000; 23/06/2021)

¹ AGIV 2021g



Plan 2: Plangebied op kadasterkaart (GRB)² (digitaal; 1:250; 23/06/2021)

² AGIV 2021b

1.2 Juridisch kader en onderzoekstraject

In het kader van het Onroerenderfgoeddecreet (decreet van de Vlaamse Regering 12 juli 2013) en het Onroerenderfgoedbesluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014, is de eigenaar en gebruiker van gronden waarop zich archeologische waarden bevinden, verplicht deze waarden te behoeden en beschermen voor beschadiging en vernieling. Dit kan door behoud *in situ*, als de waarden ingepast kunnen worden in de plannen, of *ex situ*, wanneer de waarden onomkeerbaar vernietigd worden. Het doel van de archeologienota is dat er mogelijkheden gezocht worden om *in situ* behoud te bewerkstelligen of, indien dit niet kan, het formuleren van maatregelen voor vervolgonderzoek waarbij het erfgoed *ex situ* wordt behouden.

Om vast te stellen of bij werkzaamheden archeologische waarden zullen worden vernietigd, is een archeologisch onderzoek nodig. In eerste instantie wordt een **bureauonderzoek** uitgevoerd. Op basis van bekende gegevens van bodemkaarten, uit cartografische en andere historische bronnen en eventueel voorgaand onderzoek in de directe omgeving van het plangebied wordt een inschatting gemaakt van het archeologisch potentieel van het plangebied. Indien uit deze desktopanalyse blijkt dat er een kans is op het aantreffen van archeologische waarden binnen het plangebied, kan het aangewezen zijn de gaafheid van het bodemprofiel en de aanwezigheid van archeologische indicatoren te onderzoeken middels **vooronderzoek zonder/met ingreep in de bodem**.

Echter kan het in enkele specifieke dossiers snel blijken dat de noodzaak voor een dergelijk verder vooronderzoek overbodig is. Indien namelijk bij de confrontatie tussen de toekomstige werken en een beperkt aantal doorslaggevende aspecten uit de beschrijving van de landschappelijke ligging van het onderzochte gebied, de historische beschrijving, of de bespreking van het onderzochte gebied in zijn archeologische kader, kan worden aangetoond dat:

1. met hoge waarschijnlijkheid geen archeologisch erfgoed aanwezig is op het onderzochte terrein, of;
2. de toekomstige werken met hoge waarschijnlijkheid geen verstoring zullen veroorzaken aan het eventueel aanwezige archeologische erfgoed, of;
3. verder onderzoek van het terrein in het kader van de toekomstige werken met hoge waarschijnlijkheid niet zou leiden tot nuttige kenniswinst;

en er dus geen verdere maatregelen nodig zijn, kan de opmaak van een volwaardige archeologienota achterwege gelaten worden en overgegaan worden naar de opmaak van een **Archeologienota met Beperkte Samenstelling** waarbij de rapportering van het bureauonderzoek beperkt wordt (Code van Goede Praktijk 12.5.3.3).

1.3 Aanleiding

Naar aanleiding van een aanvraag bij een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen heeft BAAC Vlaanderen bvba een archeologienota opgemaakt. Op het terrein zal door de initiatiefnemer een nieuwbouw gerealiseerd worden. De geplande werken impliceren aanzienlijke bodemingrepen die qua omvang een directe bedreiging kunnen betekenen voor potentieel aanwezig archeologisch erfgoed. Eens het archeologisch bodemarchief aangetast of vernield wordt, betekent dit een onomkeerbaar informatieverlies.

De totale oppervlakte van het plangebied *Gent, Boentweg* bedraagt ca. 33.040 m², de geplande bodemingrepen hebben een oppervlakte van 33.040 m². Het valt buiten een beschermde archeologische site, ligt niet in een archeologisch vastgestelde zone en komt niet voor op de kaart met

gebieden waarin geen archeologische waarden (meer) te verwachten zijn (GGA, gebieden geen archeologie).³ Daarnaast werden voor het plangebied en de directe omgeving geen waarden voor 'beschermde onroerend erfgoed' opgenomen in het Geoportaal.

Aangezien het plangebied in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen ligt en de totale oppervlakte van de bodemingreep 5.000 m² of meer bedraagt, is volgens het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 een archeologienota vereist. Deze archeologienota, waarvan akte genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, wordt bij de stedenbouwkundige aanvraag gevoegd.

1.4 Huidige situatie en geplande werken

1.4.1 Huidige situatie en historiek plangebied

Het Sint-Pietersstation in Gent werd gebouwd aan de vooravond van de Wereldtentoonstelling van 1913. Een eeuw later lijkt het station en haar buurt aan vernieuwing toe om een antwoord te kunnen bieden op de hedendaagse en toekomstige behoeftes van de stad en haar inwoners. De geplande projectontwikkelingen bestaan uit verschillende zones met onder andere de Koningin Fabiolalaan, waarvan het plangebied onderdeel uitmaakt. Inmiddels zijn reeds diverse zones grondig aangepakt, maar er staan nog veel toekomstige ontwikkelingen op het programma.

Omdat de stationsomgeving ook met de wagen vlot bereikbaar moet zijn, werd ook de infrastructuur rondom de stationsbuurt aangepast. Zo werd onder meer de Valentin Vaerwyckweg aangelegd, dit vormt de rechtstreekse verbinding tussen de R4 (Ring rond Gent), het station en de stations parking. Deze ondergrondse parking werd geopend in 2010, telt drie ondergrondse niveaus en biedt plaats aan 2.754 wagens (Figuur 5). De parking is enkel bereikbaar via de Timichegtunnel, die toegankelijk is via de Sint-Denijslaan en de V. Vaerwyckweg. Het plangebied situeert zich ter hoogte van de westelijke helft van deze ondergrondse parking (Figuur 1, Figuur 2), langsheen de verhoogde spoorwegberm (Figuur 4).

³ AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED 2021.



*Figuur 1: Zicht op plangebied vanaf de Valentin Vaerwyckweg
(met Timichetunnel links en Boentweg Rechts)⁴*



Figuur 2: Zicht op plangebied ter hoogte van de ondergrondse parking, vanaf de Boentweg⁵

⁴ GOOGLE 2021

⁵ Foto aangeleverd door initiatiefnemer.



Figuur 3: Zicht op huidig plangebied – centrale deel⁶



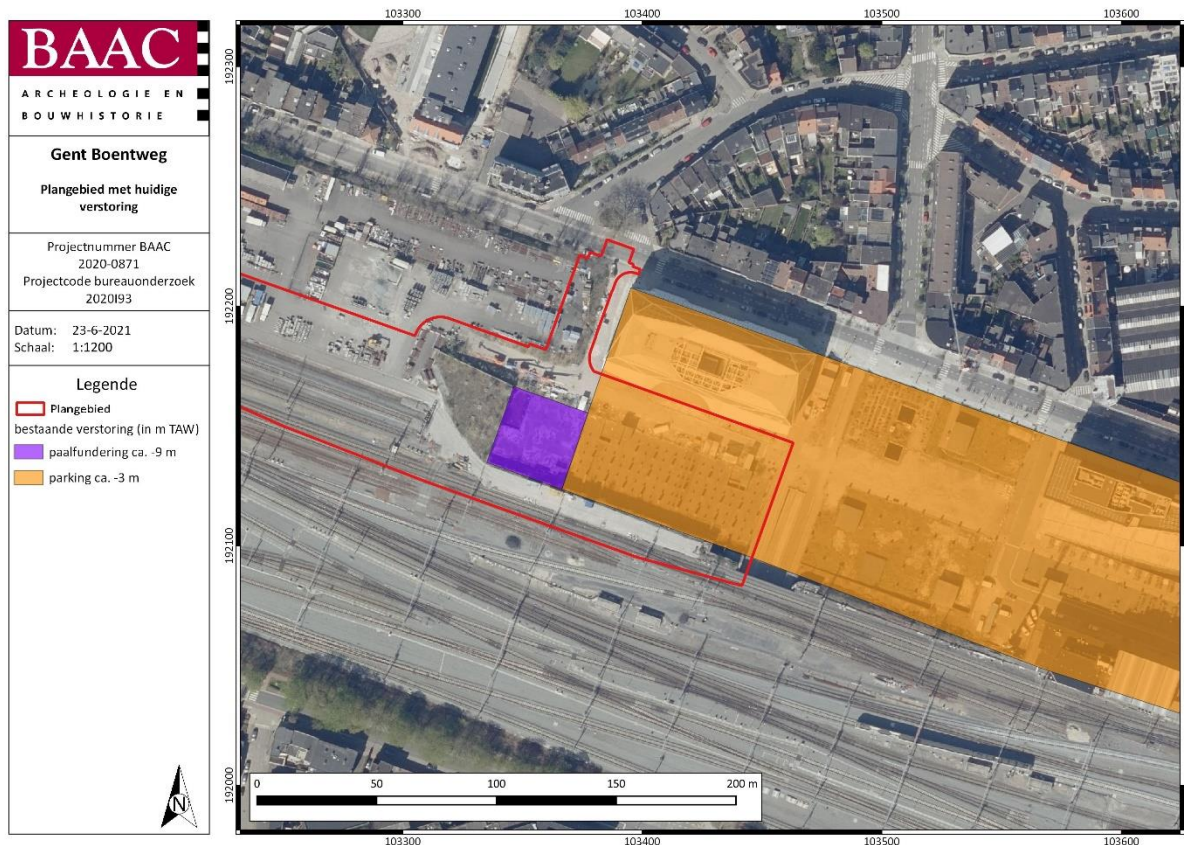
Figuur 4: Zicht op plangebied vanaf de Boentweg met huidig talud ter hoogte van noordoostelijke deel plangebied⁷

⁶ Foto aangeleverd door initiatiefnemer.

⁷ GOOGLE 2021

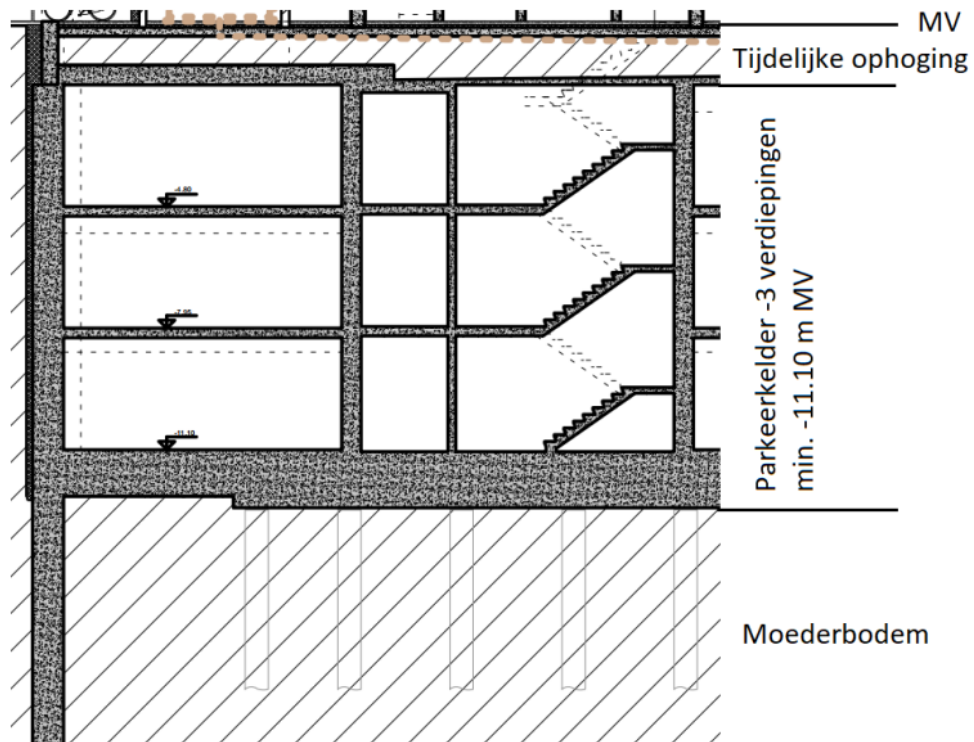
De parking maakt onderdeel uit van een bouwproject uitgevoerd in 2008-2010 (zie hoofdstuk 2.2.1). Het omvat onder meer de ondergrondse parkeergarage van drie ondergrondse verdiepingen, met toegang tot het station via de Esplanada, maar ook de funderingen en kelders van verschillende nieuwe gebouwen die deel uitmaken van de ontwikkeling. De kelder zelf heeft een breedte van ca. 100 m en situeert zich over een vermoedelijke lengte van ca. 200 m tussen de spoorwegberm en de Koningin Fabiolalaan). De parkeerkelder ter hoogte van het plangebied telt drie ondergrondse verdiepingen tot een minimale diepte van -11,10 m onder het maaiveld. Daaronder is nog een vloerplaat gelegen met funderingen. Na de bouw van de tunnel werd de afdekplaat tussentijds ca. 1 m verhoogd en afgewerkt met onder meer Argexkorrels, teelaarde, graszoden en spontane begroeiing ter afwachting van verder bovengrondse ontwikkelingen.

De oostelijke zone van het plangebied bevindt zich grotendeels boven de reeds aanwezige ondergrondse parking en de reeds aanwezige funderingsplaat met paalfunderingen (Figuur 5, Figuur 6). Deze zone is grotendeels verhard (Plan 4). De verstoringsdiepte van de huidige parkeergarage bedraagt ca. -3,00 m TAW (oranje op Plan 3). De verstoringsdiepte van de huidige paalfunderingen bedraagt ca. -9,00 m TAW (paars op Plan 3).

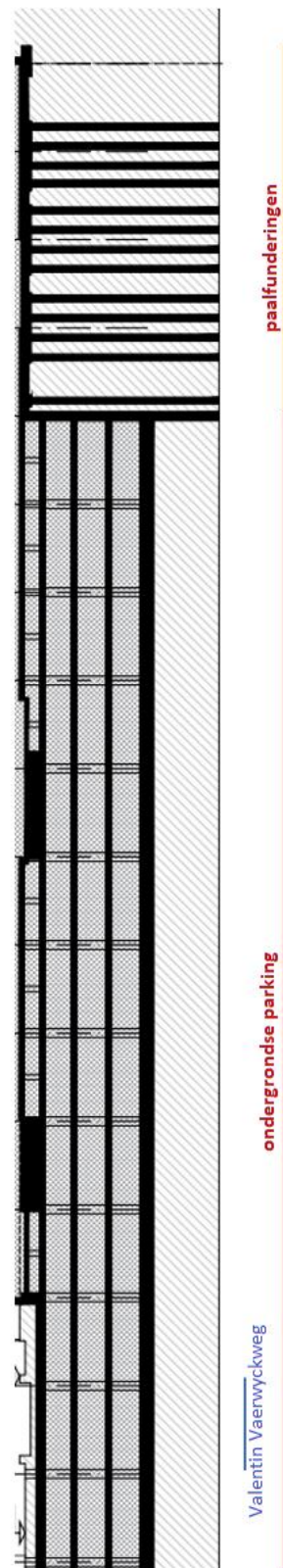


*Plan 3: Plangebied met huidige verstoringen ter hoogte van Valentin Vaerwyckweg
(digitaal; 1:1; 23/06/2020)*

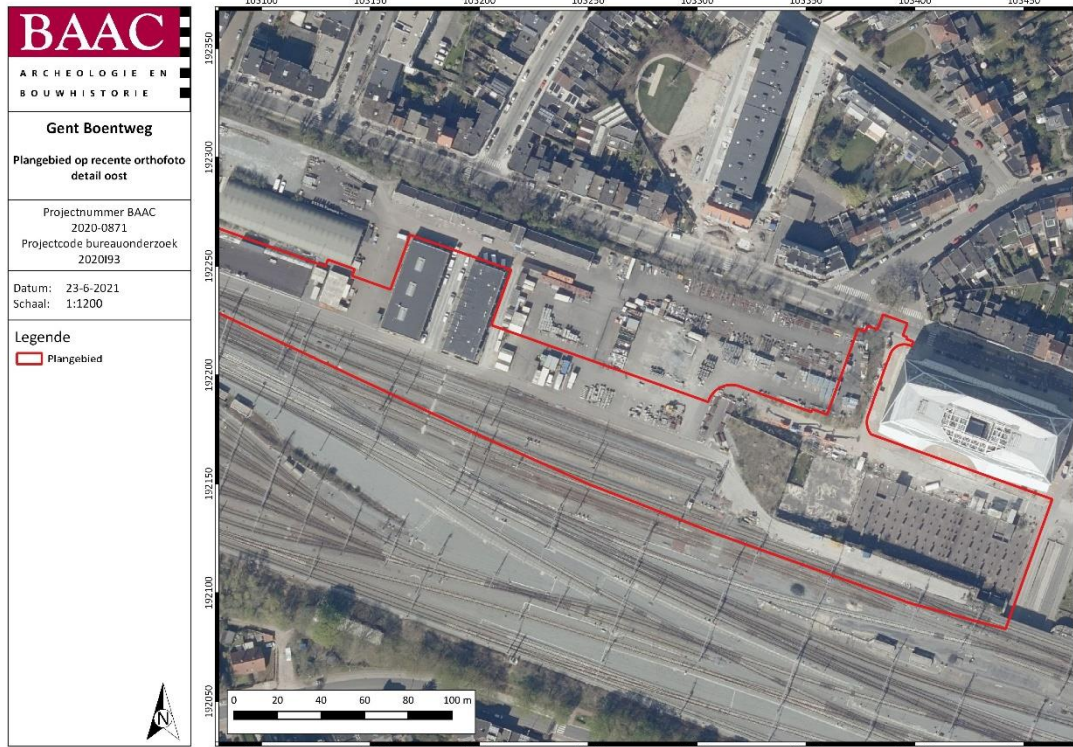
Het centrale deel van het plangebied is eveneens verhard. Er zijn enkele treinsporen aanwezig en enkele gebouwstructuren (Plan 5). Ook het westelijke deel van het plangebied is verhard, met uitzondering van een kleine, onverharde zone (Plan 6).



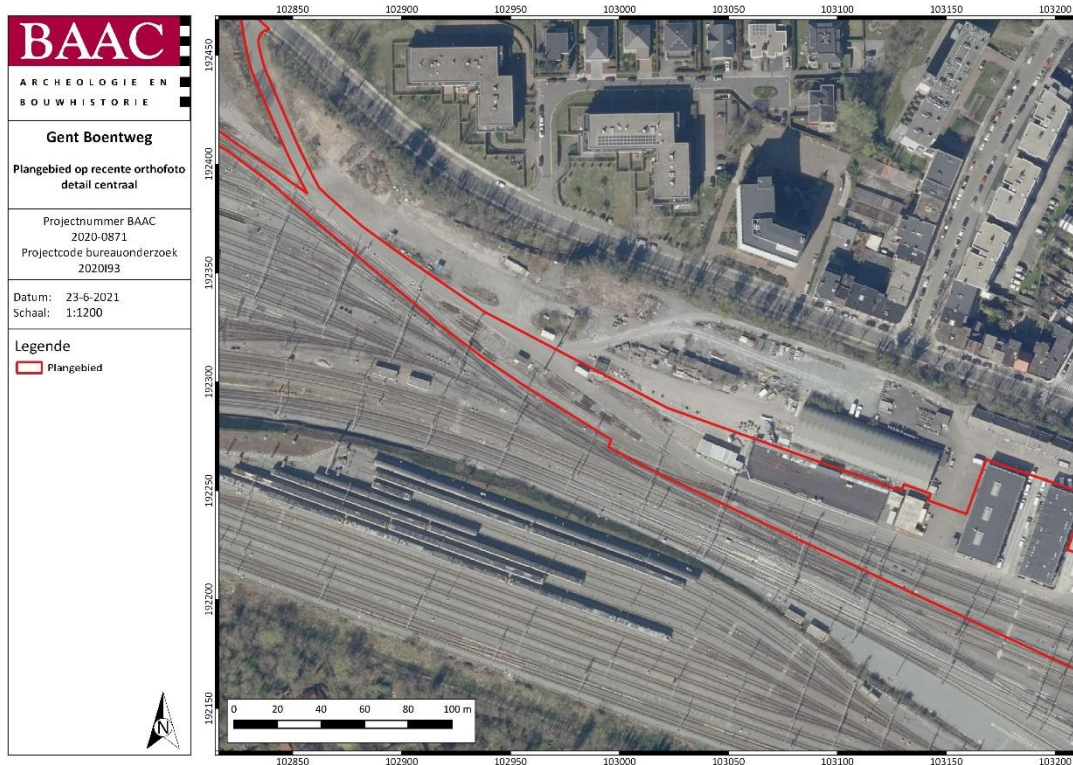
Figuur 5: Detail dwarsdoorsnede bestaande ondergrondse parkeergarage



Figuur 6: Doorsnede bestaande (ondergronse) parking en bestaande paalfunderingen



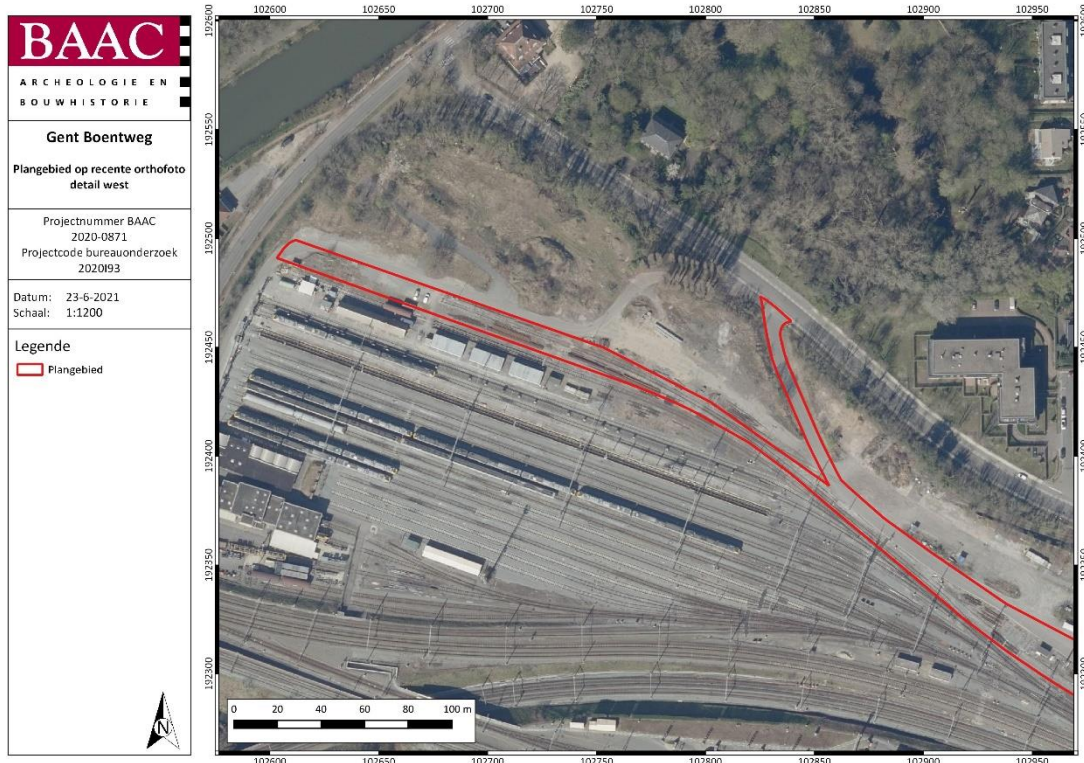
Plan 4: Plangebied op meest recente orthofoto – detail oostelijke zone⁸ (digitaal; 1:1; 23/06/2021)



Plan 5: Plangebied op meest recente orthofoto – detail centrale zone⁹ (digitaal; 1:1; 23/06/2021)

⁸ AGIV 2021c

⁹ AGIV 2021c



Plan 6: Plangebied op meest recente orthofoto- detail westelijke zone¹⁰ (digitaal; 1:1; 23/06/2021)

1.4.2 Geplande werken en bodemingrepen

Algemeen

Ter hoogte van het plangebied wordt enerzijds een nieuwbouw gerealiseerd en anderzijds een omgevingsaanleg. De nieuwbouw wordt het nieuwe dienstgebouw van Infrabel te Gent-Sint-Pieters.

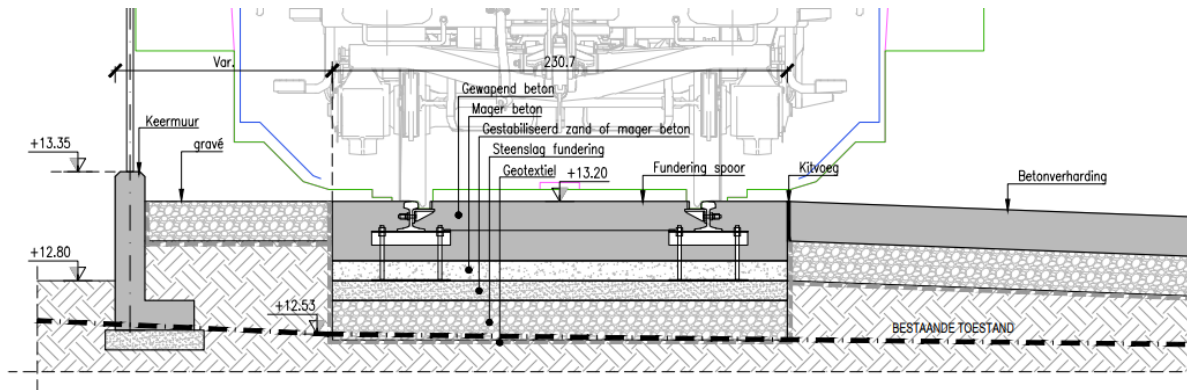
De **nieuwbouw** wordt deels boven de reeds bestaande ondergrondse parking (oranje) aangelegd, en deels boven een reeds uitgevoerde funderingsplaat met paalfunderingen (paars) (Plan 7).

De **omgevingsaanleg** omvat enerzijds een zone tussen de nieuwbouw en de nog aan te leggen Boentweg. Anderzijds wordt een grote logistieke zone aangeplant. Deze zone loopt tot aan de Snekpaa. Langs de sporen wordt een nieuwe toegangsweg ten westen van de omgevingsaanleg aangelegd. In een latere fase wordt deze dienstweg aangesloten op de Koningin Fabiolalaan. De ingrepen op de logistieke zone bestaan uit de aanleg van: dienstwegen, parkeerplaatsen (zowel voor personenwagens als camions), zone voor buitenopslag, laadzones, een ondergrondse sprinklertank en een containerpark.

De **logistieke zone** wordt genivelleerd tot een hoogte van ca. + 13 tot 13,18 m TAW. Ter hoogte van de logistieke zone worden verschillende verhardingen voorzien (dienstweg, grasbetontegel, betonverharding, betontegels, groenzones, ...) met een verstoringsdiepte tussen minimum 0,12 en maximum 0,71 m onder het toekomstige maaiveldniveau. De maximale verstoringsdiepte bedraagt bijgevolg + 12,30 tot 12,47 m TAW. Ter hoogte van de logistieke zone worden enkele bijkomende verstoringen gepland met een lokale verdieping waaronder een sprinklertank en bezinkput. In totaal wordt 1.888 m² groenzone aangelegd. Bij de logistieke zone wordt ook een laad- en loszone voorzien

¹⁰ AGIV 2021c

voor het spoor. Ter hoogte van deze laad- en loszone wordt een verstoringsdiepte tot ca. 70 cm onder het toekomstige maaiveld gepland, wat grotendeels overeenkomt met het huidige maaiveld.

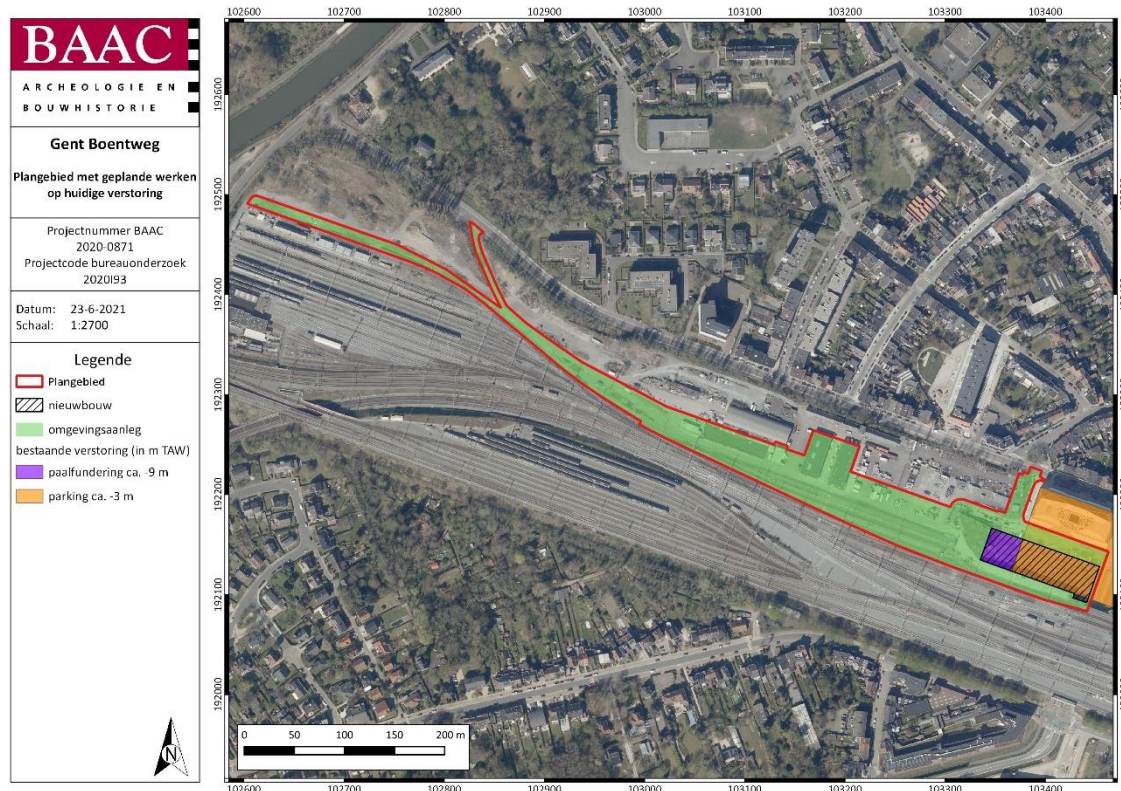


Figuur 7: Detail snede ter hoogte van laad- en loszone spoor

Er worden twee **dienstwegen** gepland van de logistieke zone. Een dienstweg loopt van de logistieke zone af naar de westelijke grens van het plangebied tot ca. + 11,77 m TAW (2.495 m²). Deze dienstweg wordt in een latere fase ontsloten met de Koningin Fabiolalaan. De geplande hoogtes van deze dienstweg kunnen mogelijk nog afwijken aangezien deze ingreep samenhangt met de nieuwe sporenlocaties ten zuiden van het plangebied. Rondom deze dienstweg wordt een infiltratiezone voorzien van 1.993 m². Een tweede dienstweg loopt in het oosten van het terrein van de logistieke zone naar de Koningin Fabiolalaan (243 m²). De geplande verstoring van de asfaltverharding van de dienstwegen buiten de logistieke zone bedraagt ca. 0,50 m onder het toekomstige maaiveldniveau.

Tot slot wordt ter hoogte van het plangebied een **BEO-veld** voorzien, waarbij in een grid smalle boringen tot een bepaalde diepte ingeboord worden. In een eerste fase wordt een zone van 3.240 m² ingepland en in een tweede fase een zone van 2.050 m². Het BEO-veld (boorgaten energieopslag) gebruikt geothermie en haalt warmte of koelte uit de bodem voor verwarming in de winter en koeling in de zomer. De boringen worden grondverdringend ingeboord en kunnen een algemene diepte van 25-50 m bereiken. De exacte diepte van de boringen is afhankelijk van bijkomende ingenieursstudies en is in deze fase nog niet gekend. Deze bijkomende ingenieursstudies zullen ook de dichtheid van het boorgrid bepalen.

In de zone tussen de nieuwbouw en de spoorweg wordt er geen intacte bodemopbouw meer verwacht omwille van de spoorwegberm enerzijds en de parkeergarage anderzijds.



*Plan 7: Plangebied met weergave van toekomstige inplanting nieuwbouw¹¹ op orthofoto¹²
(digitaal; 1:1; 23/06/2021)*

¹¹ Plan aangebracht door initiatiefnemer.

¹² AGIV 2021c

Impactanalyse

Het plangebied kan ingedeeld worden in twee zones: **de zone ter hoogte van de nieuwbouw en de logistieke zone van de omgevingsaanleg** rondom de nieuwbouw. De zone van de nieuwbouw (4.409 m²) wordt volledig boven de reeds bestaande parkeergarage en paalfunderingen aangelegd, er is bijgevolg geen bijkomende impact.

De zone van de omgevingsaanleg rond de nieuwbouw (29.150 m²) wordt genivelleerd tot op een niveau van + 13 tot 13,18 m TAW. Dit houdt een ophoging in van het huidige maaiveld met 0,80 tot 1,63 m. Ten opzichte van het nieuwe, genivelleerde maaiveldniveau worden verschillende ingrepen gepland (zie Tabel 1). De maximale verstoringdiepte van de ingrepen in de omgevingsaanleg bedraagt ca. 0,70 m.

Gezien het merendeel van deze ingrepen zich in de te nivelleren zone van het terrein bevinden en binnenin het op te hogen deel van het plangebied liggen, is de impact op het bodemarchief miniem tot bijna onbestaand. Enige uitzonderingen hierop zijn enkele verdiepingen (ondergrondse sprinklertank, bezinkput en keermuur) met een uiterst lokaal karakter.

Daarnaast zal ook het BEO-veld een bijkomende verstoring in het bodemarchief veroorzaken en dit over een oppervlakte van 3.240 of 5.290 m². De boringen in het BEO-veld worden in principe een grid van minimum 6x6m ingeboord op een nog te bepalen diepte. Ook het exacte grid kan afwijken op basis van de nog uit te voeren ingenieursstudies.

Tabel 1: Oppervlaktes en verstoringdieptes ingrepen omgevingsaanleg.

INGREEP OMGEVINGSAANLEG				OPP (M ²)	DIEPTE TOV NIEUWE MAAIVELD (M)*
LOGISTIEKE ZONE (INC. LUIFELS, CONTAINERPARK)				7556	Max. 0,70
DIENSTWEG BINNEN LOGISTIEKE ZONE				4275	0,50
DIENSTWEG 1 KON. FABIOLALAAN				243	0,50
DIENSTWEG SNEPKAAI				2495	0,50
INFILTRATIEZONE DIENSTWEG SNEPKAAI				1993	0,50
GROENZONES				1888	0,40
PARKEERPLAATSEN				2076	0,40
VOETGANGERSZONE				764	0,125-0,18

*Hierbij dient rekening gehouden te worden met een buffer van ca. 20 cm. Er moet rekening gehouden worden met het feit dat tijdens het uitvoeren van de geplande diepte van de ingreep steeds wat dieper verstoord wordt door de werken (compactie e.d.).

1.5 Randvoorwaarden

Niet van toepassing.

2 Bureauonderzoek

2.1 Werkwijze en strategie

2.1.1 Onderzoeksdoelstelling

Een bureauonderzoek kadert binnen een archeologisch vooronderzoek zonder ingreep in de bodem. Het archeologisch vooronderzoek zonder ingreep in de bodem bereikt het doel van archeologisch vooronderzoek, het vaststellen van de aan- of afwezigheid van een archeologische vindplaats, zonder de mogelijk aanwezige archeologische resten wezenlijk aan te tasten. Het bureauonderzoek bereikt dit doel door de studie van gekende of ontsloten informatiebronnen.

Binnen de opzet van deze archeologienota met beperkte samenstelling wordt enkel ingegaan op een beperkt aantal aspecten uit de beschrijving van de historische beschrijving van het onderzoeksterrein (zie C.G.P.12.5.3.3.). Een confrontatie van dit aspect met de toekomstige werken wijst immers uit dat een potentieel op kennisvermeerdering in het kader van de geplande werken niet aanwezig is.

2.1.2 Onderzoeksvragen

Volgende onderzoeksvragen zullen in dit bureauonderzoek behandeld worden:

- Wat zijn de gekende archeologische en historische gegevens en welke aanwijzingen bevatten de bestaande bronnen over het archeologische potentieel van het terrein?
- Wat is de impact van de geplande werken?
- Is er via archeologisch onderzoek of waarnemingen op aanpalende of nabijgelegen percelen reeds info beschikbaar over de dikte en de opbouw van het aanwezige bodemarchief?

2.1.3 Methoden en technieken

Het doel van het bureauonderzoek is de formulering van een archeologische verwachting van de onderzoekslocatie. Deze verwachting wordt opgesteld op basis van historische en geografische bronnen.

Administratieve en geografische kaarten:

- GRB/kadasterkaart
- Topografische kaart
- Orthofoto's (meest recent, 2000-2003, 2005-2007, 2008-2011)
- DHM

Er werden geen externe specialisten betrokken bij dit onderzoek en geen wetenschappelijke advisering ingewonnen bij derden.

2.2 Assessmentrapport

In een standaard archeologienota wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de beschikbare kennis inzake bodemkunde, geomorfologie, historie, cartografie en archeologie met betrekking tot het plangebied en omgeving. Deze informatie vormt de basis voor de archeologische verwachting van het onderzoeksgebied. Echter, gezien het hier gaat om een archeologienota met beperkte samenstelling wordt enkel dieper ingegaan een beperkt aantal doorslaggevende aspecten van de beschrijving van de historiek van het plangebied. Deze aspecten worden geconfronteerd met de krijtlijnen van de toekomstige werken.

2.2.1 Historiek plangebied en bodemverstoringen

*De Sint-Pieters-Aaigemwijk en het Sint-Pieters Station*¹³

Het projectgebied valt binnen een deel van de stad Gent dat pas aan het einde van de 19^e eeuw - begin 20^e eeuw werd opgenomen in de stedelijke omgeving. Naar aanleiding van de bouw van het huidige Sint-Pietersstation (begin 20^e eeuw) werden enkele sporen en het huidige rangeerstation ten zuiden van het plangebied ongeveer ca. 4m opgehoogd. De spoorwegberm is tijdens de laatste decennia sterk geëvolueerd, met verschillende verstoringen tot gevolg.

Het plangebied is gelegen binnen het westelijke gedeelte van de oude Sint-Pieters-Aaigemwijk (ten zuidwesten van Gent centrum), ten westen van het huidige Sint-Pieters-station. Deze wijk is van Frankische oorsprong en maakte tot 1795 deel uit van Sint-Pieters-extra-muros. Tot 1870 was er slechts sprake van sporadische bebouwing binnen deze wijk. In 1873 wordt een deel van de stadsbegroting voorzien voor het verharderen van enkele straten in de Sint-Pieters-Aaigem en Sint-Pieters-Aalst wijken. In het voorjaar van 1905 krijgen de nieuwe straten rond de stationswijk een nieuwe benaming: zo zal de huidige Koningin Fabiolalaan toen de naam Afsneestraat krijgen. De wijk wordt vanaf het einde van de 19^e eeuw gekenmerkt door zijn treinstation en bijhorende infrastructuur.

In 1838 werd de spoorlijn Gent-Brugge, die via de Snekbrug loopt, officieel geopend. In 1866 stelden de Staatsspoorwegen het nut van het kopstation Gent-Zuid, het monumentaal hoofdstation ter hoogte van het huidige Woodrow Wilsonplein dat werd geopend in 1837, steeds meer in vraag. Daarom werd in 1881 gestart met de werkzaamheden voor een nieuw station buiten de Kortrijksepoort, de nieuwe standplaats zou "*Statie van Gent-Sint-Pieters*" heten. De stopplaats kreeg op het einde van dat jaar een houten paviljoen gelegen in de huidige Parklaan. In 1889 worden de eerste plannen voorgesteld met betrekking tot het uitbreiden van het Citadelpark en het inrichten van een openbare plaats voor een nieuwe, grotere versie van het station "*Gent-Sint-Pieters*". Op het einde van dat jaar werd reeds gestart met de verbreding van de spoorbaan voor de toekomstige bouwplannen. In 1893 wordt vervolgens door de staat beslist om de spoorweg op te hogen. Datzelfde jaar nog wordt de naam van de standplaats Gent-Sint-Pieters veranderd naar Parkplaats, de huidige Parklaan is de boulevard die het park met de standplaats verbindt. In 1899 zal men uiteindelijk pas starten met het onteigenen en opmeten voor de zes jaar eerder, geplande werkzaamheden. Het ophogen van het spoor zou een veiligere situatie moeten creëren ter hoogte van de waar toen der tijd vaak verschrikkelijke accidenten plaatsvonden. In 1900 starten uiteindelijk de eerste ophogingswerken ter hoogte van de Zwijnaardse Kortrijksesteenweg. In datzelfde jaar worden uiteindelijk ook heel wat nieuwe spoorwegen aangelegd. In 1901 krijgen de uitbreidingsplannen stilaan steeds meer vorm. De nieuwe statie wordt verplaatst over de Kortrijksesteenweg en uitgebreid, en het plan wordt opgevat om de sporen vanaf de brug van "*Het Snekken*" tot aan de statie Gent-Zuid op te hogen. Rond het monumentale plein voor de stationsingang wordt een volledig nieuw stratennet aangelegd en worden de reeds bestaande lanen verbreed. De ophogingswerkzaamheden langs de lijn Sint-Pieters tot de

¹³ VAN DER DOOREN & PAWELCZAK 2016

Sneepbrug vonden pas plaats in 1904. Naar aanleiding van de nakende wereldtentoonstelling, lagen de plannen voor een nieuw monumentaal stationsgebouw uiteindelijk in 1905 op tafel. In 1908 werd de Parkstation vervangen door een tijdelijke tussenbouw in afwachting van de nieuwe gebouwen. In de volgende jaren en maanden bleef de stationsbuurt en vooral het spoor evolueren. Er werden sporen opgehoogd, viaducten aangelegd en oude infrastructuur werd afgebroken en elders terug ingezet. Pas op het einde van 1910 gingen de nodige werkzaamheden voor de bouw van het nieuwe station echter van start. Het nieuwe Sint-Pieters-station werd gebouwd naar een ontwerp van Louis Cloquet. In 1913 werd het Sint-Pietersstation uiteindelijk ingehuldigd. Net als het voormalige Zuidstation, had de bouw van het nieuwe station een grote invloed op zijn omgeving. Het stervormige stationsplein, Koningin Maria Hendrikaplein werd de basis voor het stratennet dat zich rond de stationsbuurt verder ging ontwikkelen. Een nieuwe buurt, een nieuw stratennet en dus ook nieuwe bewoning. Alle straten werden vernoemd naar koningen en koninginnen: de Koningin Fabiolalaan, de Koning Boudewijnstraat, de Koning Albertlaan, de Koningin Elisabethlaan, de Koningin Astridlaan en de Prinses Clementinalaan. Het station kende een groot succes, dat heel abrupt stopte tijdens de Eerste Wereldoorlog. In eerste instantie werd het gebruikt voor vervoer van soldaten, gewonden en vluchtelingen, tot de terugtrekkende Duitse troepen het op 1 november 1918 dynamiteerden. Door grote inzet van mensen en middelen kon het station wel terug feestelijk geopend worden in juli 1919, gevolgd door een enorme bloei van de wijken er rond. In 1928 wordt het spoornetwerk opnieuw uitgebreid ter hoogte van de spoorwegberm tussen het Maria-Hendrikaplein en de Sneepbrug. Datzelfde jaar zal ook het Zuidstation buiten dienst worden gesteld. Met verdere uitbreidingswerken ter hoogte van het Sint-Pietersstation tot gevolg. Zo wordt onder meer een nieuw seinhuis gebouwd ter hoogte van het rangeerstation. In 1934 breekt brand uit in één van de hangaars die dienen als opslagplaats op het spoorterrein naast de Afsneelaan of de huidige Koningin Fabiolalaan. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het station gedeeltelijk vernield. Op 12 mei 1940 werd het spoorterrein ter hoogte van de Sneepbrug als doelwit gekozen. Maar de bommen kwamen echter in aanpalende velden terecht. Drie dagen later kreeg de volledige wijk het uiteindelijk zwaar te verduren tijdens een nieuwe luchtaanval.

Maar ook na de wederopbouw van de Tweede Wereldoorlog blijft het Sint-Pietersstation en haar omgeving evolueren. Binnen 'Project Gent Sint-Pieters' wordt de volledige stationsbuurt opnieuw aangepast aan de hedendaagse behoeften. Eén van deze behoeften was voldoende parkeergelegenheid, zowel voor treinreizigers als voor buurtbewoners. Daarom werd ter hoogte van het huidige plangebied, tussen de verhoogde spoorwegberm en de Fabiolalaan een ondergrondse parkeergarage aangelegd. Figuur 6 tot en met Figuur 8 zijn beelden van de werkput in 2008, tijdens de aanleg van o.a. de ondergrondse parkeergarage en omliggende infrastructuur. Zij geven een goed beeld van de oppervlakte en diepte van de graafwerkzaamheden en hun impact op de ondergrond. In 2010 werd uiteindelijk de ondergrondse parking geopend.

Ophoging plangebied en bodemdata

Het plangebied is duidelijk opgehoogd in vergelijking met zijn omgeving, met hoogtes rond + 11,5 tot 12,5 m TAW ter hoogte van het plangebied en hoogtes rond + 6,5-8,5 m TAW rondom de ophoging (Plan 8, Plan 9, Figuur 8).¹⁴ Uit de historische gegevens dateert de ophoging van de spoorwegberm van het begin van de 20^e eeuw.

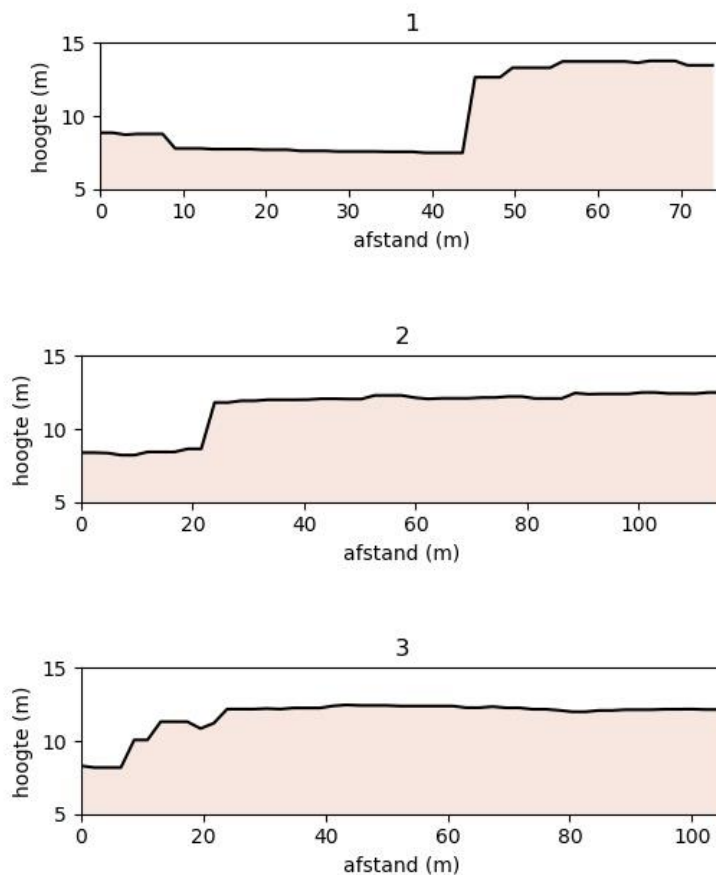
Er is sprake van een hoogteverschil van vier tot vijf meter op basis van de omliggende TAW-waarden (Plan 9 en Figuur 8). Daarnaast zijn enkele **DOV-boringen** beschikbaar in de buurt van het plangebied, daterend uit het einde van de 19^e eeuw die de ophoging bevestigen. Deze dateren van voor de ophoging van het terrein en vermeldden en hoogtewaarde van + 7 m TAW. Een vergelijking met de huidige hoogte toont een ophoging aan van 4,5 tot 5,5 meter (Tabel 2).

¹⁴ AGIV 2021a

Tabel 2: maaiveldhoogtes DOV boringen¹⁵

Boring	Z-waarde 1894	Z-waarde 2020
1 ¹⁶	7	11,66
2 ¹⁷	7	12,45

De ophoging maakt deel uit van de spoorwegberm. In 2016 werd in het kader van een archeologienota (ID669) een **landschappelijk bodemonderzoek** uitgevoerd op een terrein grenzend aan het huidige onderzoeksterrein. Dit landschappelijk bodemonderzoek kon een intacte begraven bodem vaststellen in 8 van de 10 boringen. Dit begraven niveau bevond zich tussen 6,30 en 6,80 m onder het maaiveld (Plan 9).¹⁸

Figuur 8: Hoogteverloop terrein¹⁹

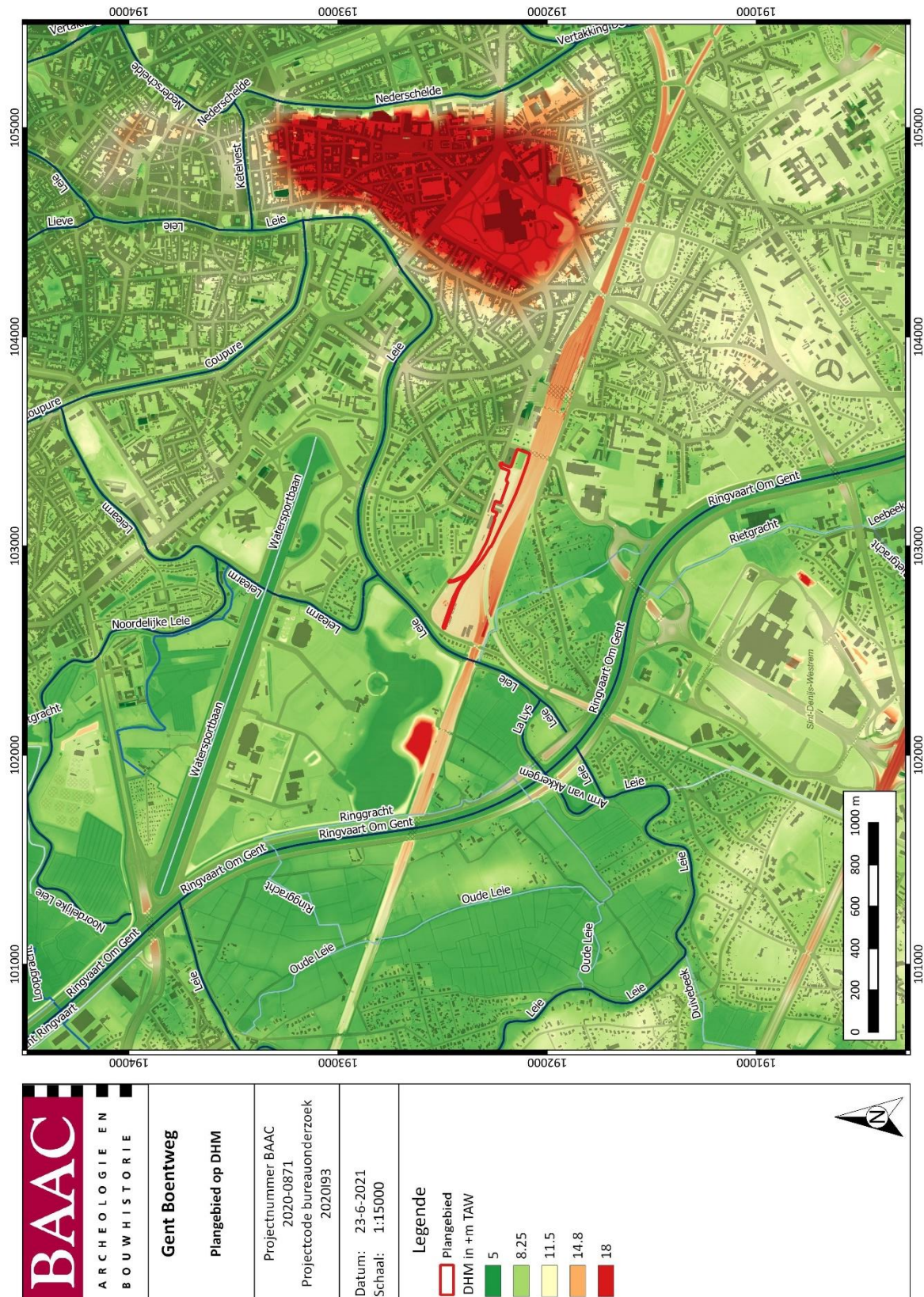
¹⁵ DOV VLAANDEREN 2021

¹⁶ DOV VLAANDEREN 2021 boring kb22d55w-B473

¹⁷ DOV VLAANDEREN 2021 boring kb22d55w-B250

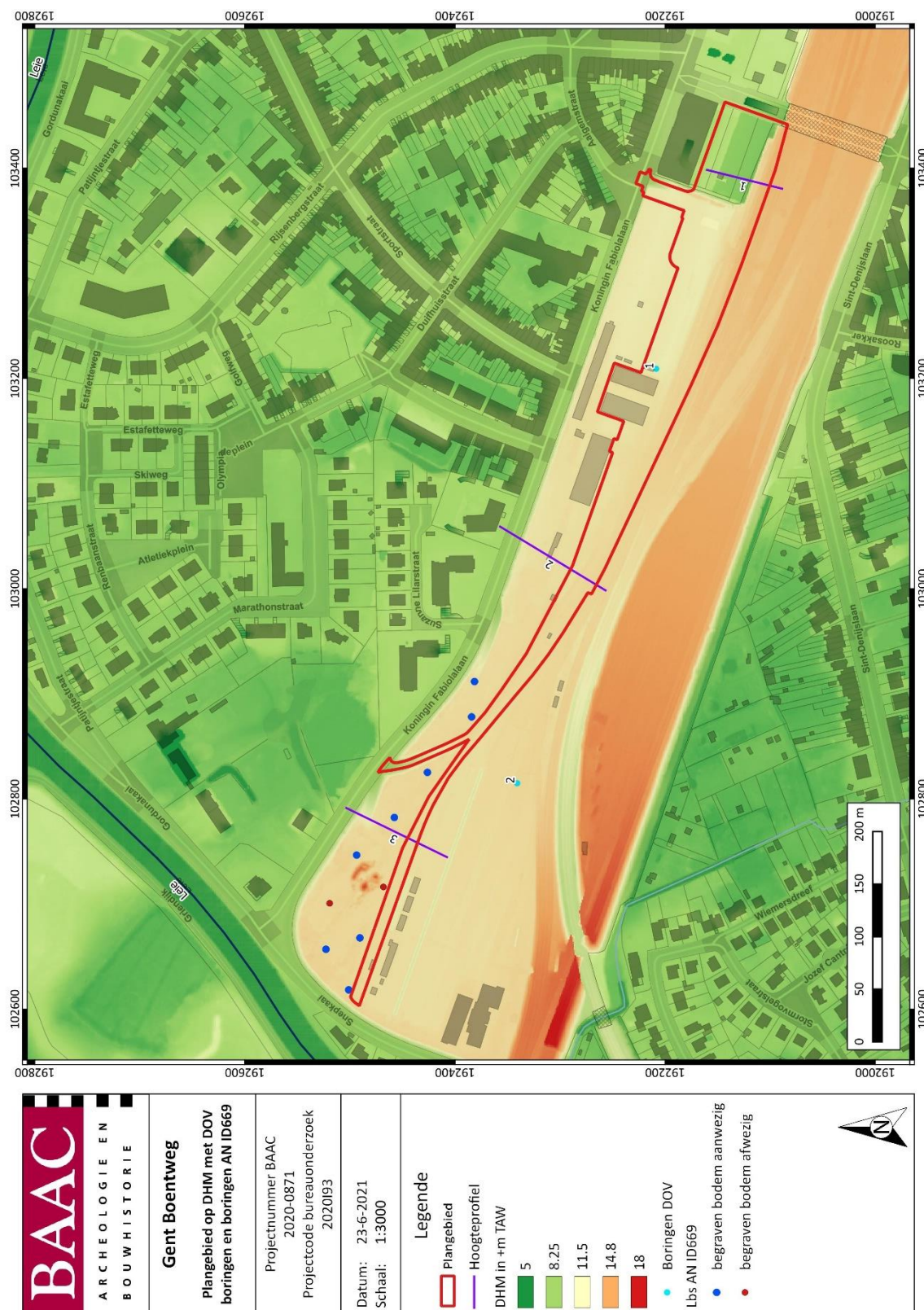
¹⁸ VAN DER DOOREN & PAWELCZAK 2016

¹⁹ AGIV 2021a



Plan 8: Plangebied en omgeving op het DHM²⁰ (digitaal; 1:1; 23/06/2021)

²⁰ AGIV 2021a



Plan 9: Plangebied en hoogteverloop op het DHM²¹ met DOV-boringen en boringen uit AN ID669
(digitaal; 1:1; 23/06/2021)

²¹ AGIV 2021a

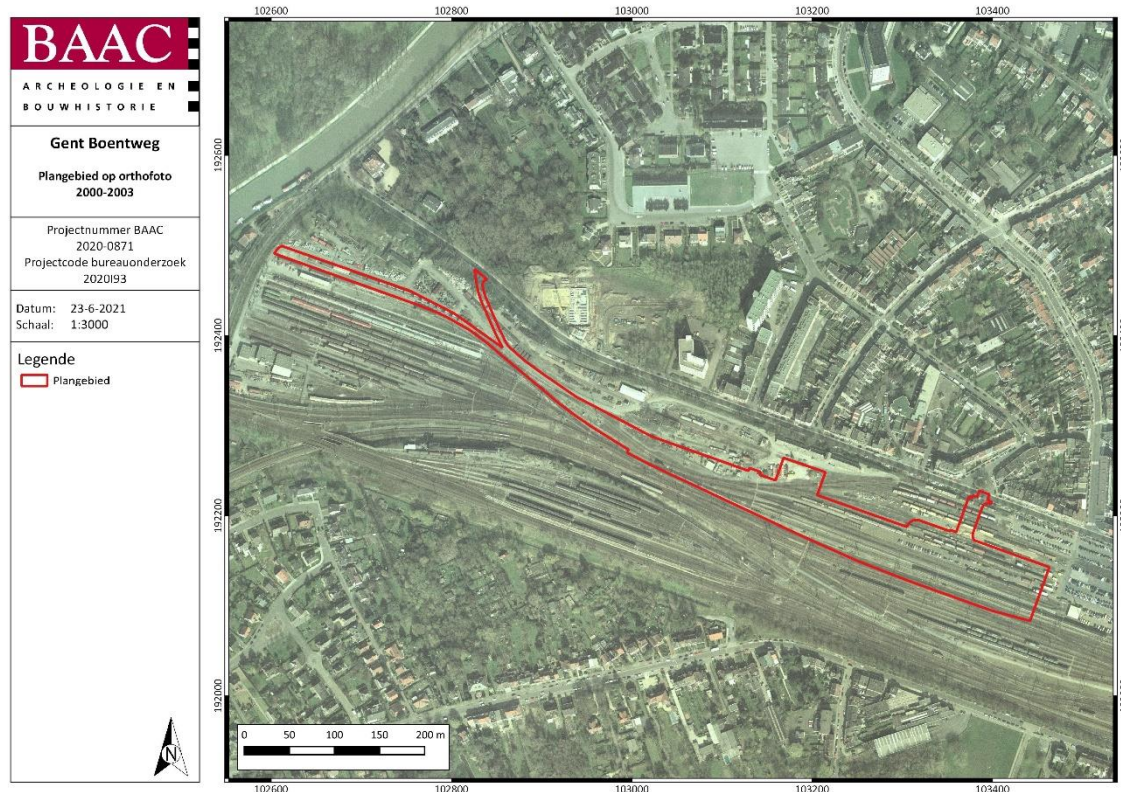
Orthofotografische bronnen

De evolutie van het laatste decennium van de stationsbuurt, en meer bepaald ter hoogte van het plangebied, wordt het beste geïllustreerd aan de hand van een orthofotografisch overzicht. De luchtfoto's geven de impact weer van de recent uitgevoerde werkzaamheden.

In de periode 2000-2003 (Plan 10) werd het plangebied grotendeels ingenomen door treinsporen in het zuidelijke deel. Het plangebied overlapt deels met een verharde bovengrondse parking en met een in het noordoosten van het plangebied. In de periode 2005-2007 (Plan 11) worden in het noordoosten van het plangebied enkele ateliers afgebeeld. De overige delen van het plangebied worden nog steeds grotendeels ingenomen door treinsporen.

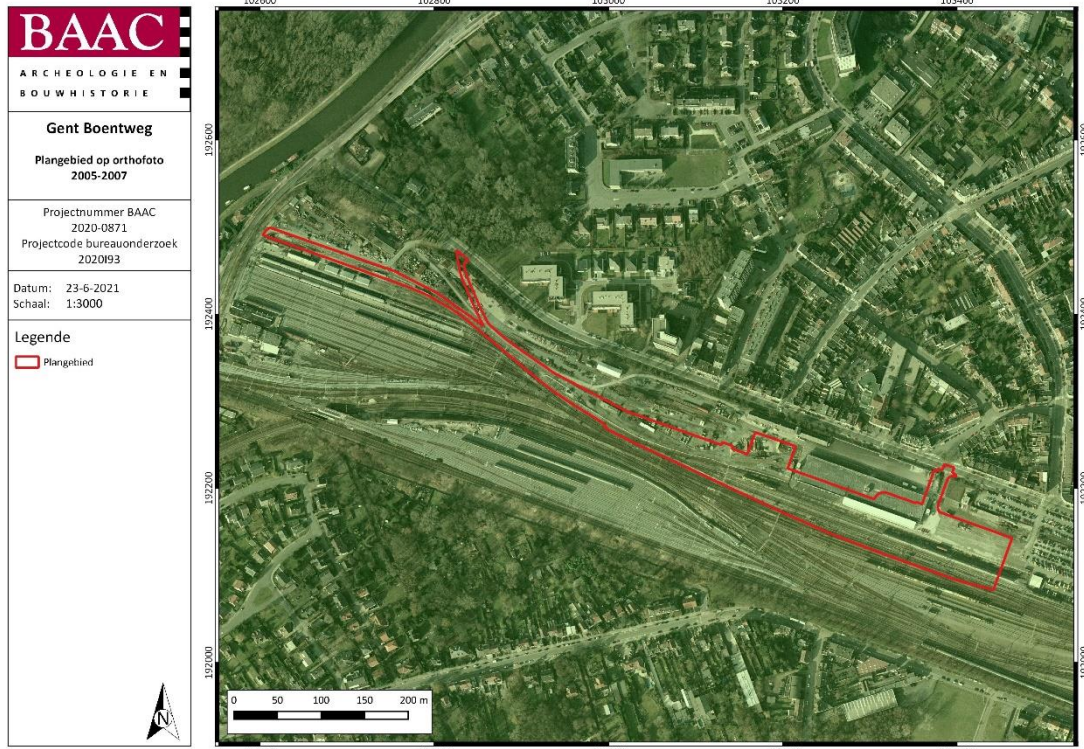
In de periode 2008-2011 (Plan 12) zijn de grote werkzaamheden in het oosten van het plangebied zichtbaar. Het betreft de werkzaamheden voor de aanleg van de parkeergarage en de Timichegtunnel. Ter hoogte van de oostelijke zone van het plangebied wordt een grote bouwput afgebeeld. Daarnaast zijn er centraal in het plangebied enkele nieuwe structuren zichtbaar en een nieuwe wegnis tussen deze structuren en de zuidelijkere gelegen treinsporen.

In 2010 werd de parking in het oosten van het plangebied officieel in gebruik genomen. Sinds dan tot nu bleef het plangebied ongewijzigd (Plan 4-Plan 6).

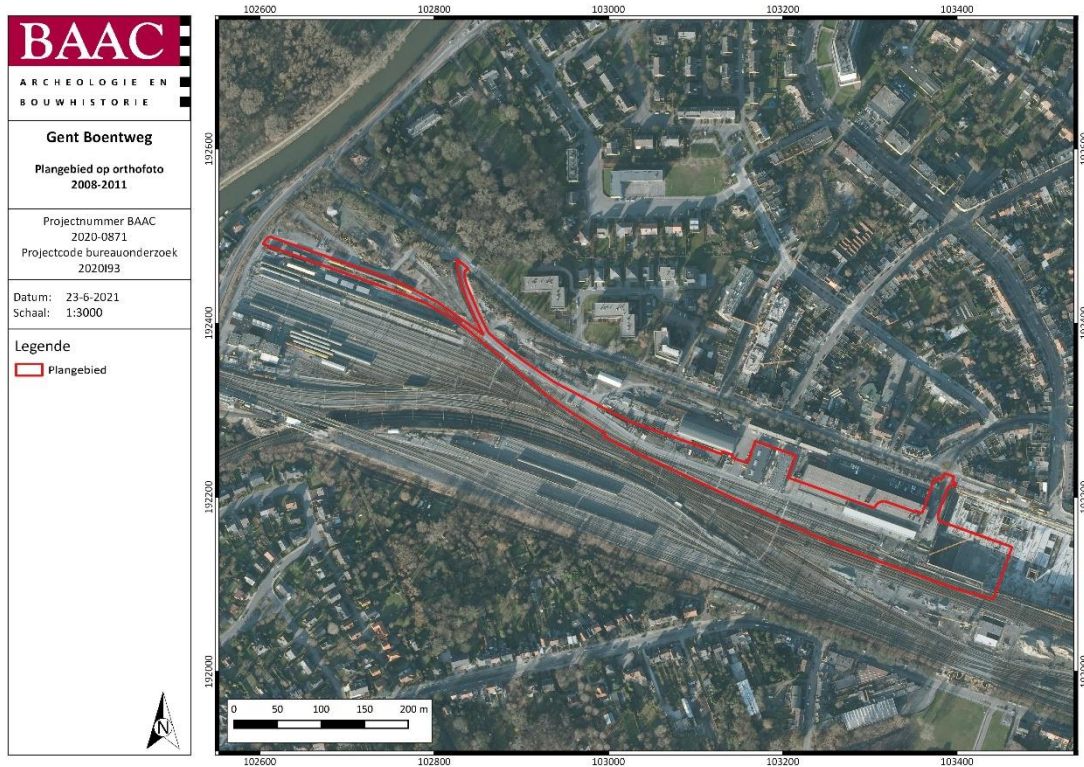


Plan 10: Plangebied op orthofoto 2000-2003²² (digitaal; 1:1; 23/06/2021)

²² AGIV 2021d



Plan 11: Plangebied op orthofoto 2005-2007²³ (digitaal; 1:1; 23/06/2021)



Plan 12: Plangebied op orthofoto 2008-2011²⁴ (digitaal; 1:1; 23/06/2021)

²³ AGIV 2021e

²⁴ AGIV 2021f

2.3 Synthese onderzoeksresultaten

2.3.1 Datering en interpretatie onderzoeksterrein

Het plangebied *Gent, Boentweg* situeert zich ten westen van de voormalige Sint-Pieters-Aaigemwijk. De station wijk is sinds de aanleg van de spoorweg in de 19^e eeuw en de aanleg van het Sint-Pietsstation bij het begin van de 20^e eeuw non-stop geëvolueerd om te blijven beantwoorden aan de behoeften van haar bewoners en de reizigers. Deze evolutie was erg nefast voor de bodemopbouw van de omgeving en bij gevolg het archeologisch potentieel.

Het bodembestand van de oostelijke zone van het projectgebied – ter hoogte van de nieuwbouw - is voor het grootste deel volledig verstoord door ingrepen in het landschap in de 19^e en 20^e eeuw (zie Plan 8). De aanleg van een ondergrondse parkeergarage van drie verdiepingen heeft de ondergrond verstoord tot een minimale diepte van 11 m onder het maaiveld. Daarnaast heeft ook de aanleg van een funderingsplaat met funderingspalen de ondergrond reeds diep geroerd. Archeologisch relevante niveaus zullen tijdens de aanleg van de parkeergarage en funderingspalen reeds volledig vergraven zijn en bijgevolg is ook het volledig archeologisch potentieel voor deze zone reeds verdwenen. De smalle zone langsheen de spoorwegberm en de ondergrondse parking kan eventueel nog een zeker potentieel op archeologie bevatten. Al wordt ook hier in meer of mindere mate een verstoorde bodemopbouw verwacht.

In de logistieke zone – ten westen van de nieuwbouw – worden verschillende ingrepen gepland. Het terrein wordt tevens genivelleerd tot een hoogte van 13,20 m +TAW. Deze zone bevindt zich op de opgehoogde spoorwegberm die in het begin van de 20^e eeuw aangelegd werd. Op basis van de DHM-gegevens in combinatie met gekende boordata in en rondom het plangebied kan een ophogingspakket van minstens 4 à 5 meter vastgesteld worden ter hoogte van de berm. Gezien de geplande werken ter hoogte van de logistieke zone zich enkel in de nieuwe ophoging zullen bevinden waarbij enkel lokale verdiepingen zullen insnijden in het reeds aanwezige ophogingspakket, worden potentieel aanwezige archeologische waarden niet verstoord.

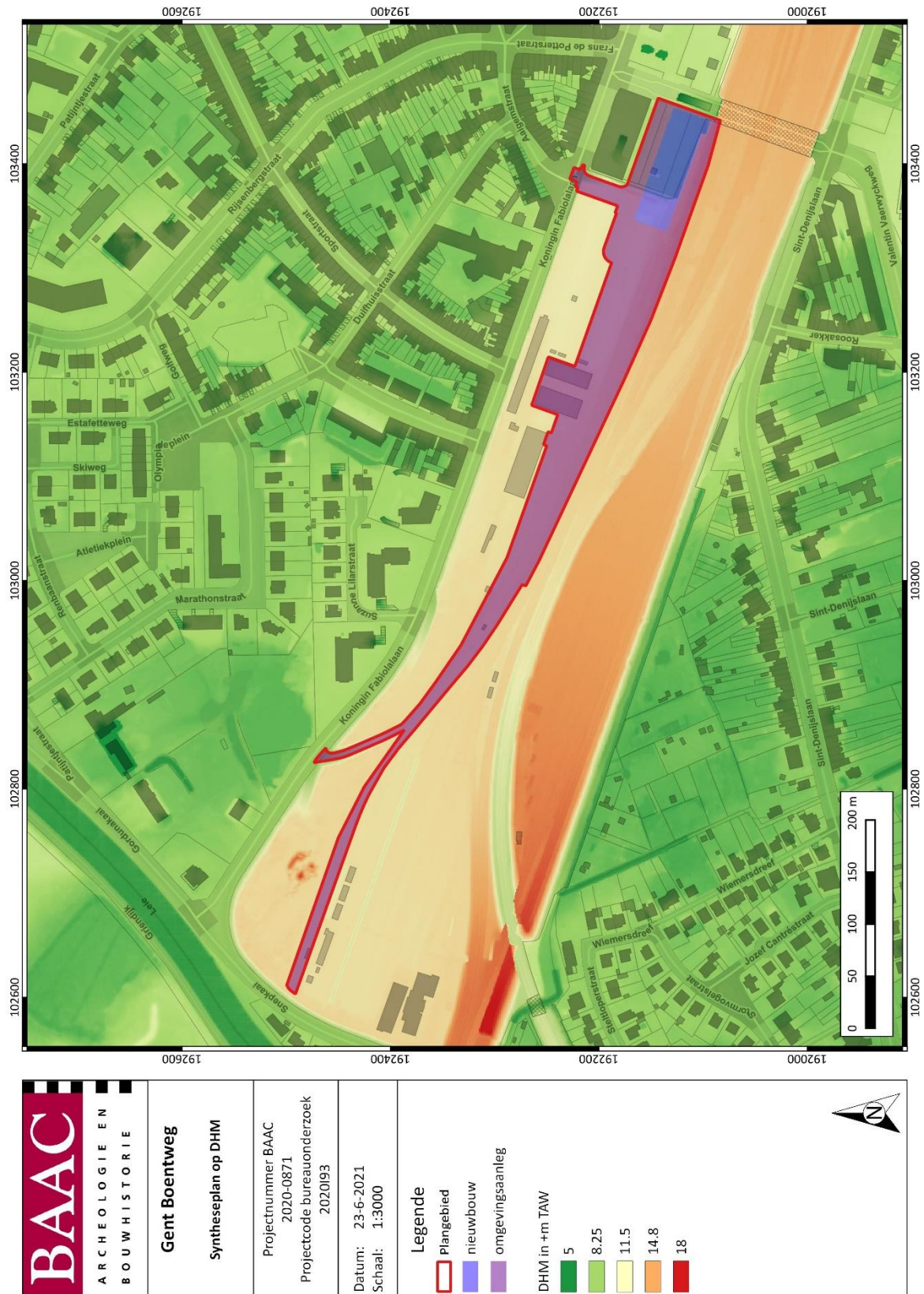
2.3.2 Archeologische verwachting

Aan de hand van het beperkte bureauonderzoek kan met zekerheid gezegd worden dat ter hoogte van de geplande **nieuwbouw** geen archeologisch potentieel meer aanwezig is. De aanleg van de ondergrondse parking en de funderingsplaat met paalfunderingen hebben de bodemopbouw volledig verstoord binnen deze zone.

In de **omgevingsaanleg** ten westen van de nieuwbouw is een ophogingspakket van minstens 5 meter aanwezig. Onder het ophogingspakket kon in het uiterste westen van het plangebied een begraven bodem vastgesteld worden op meer dan 6 meter diepte. Indien er nog een archeologisch potentieel aanwezig is ter hoogte van deze zone, bevindt dit potentieel zich op bijzonder grote diepte.

Ter hoogte van de logistieke zone wordt het terrein genivelleerd, wat een ophoging van 0,80 tot 1,63 m inhoudt ten opzichte van het huidige maaiveld. De geplande werken reiken, met uitzondering van enkele lokale verdiepingen, niet dieper dan deze ophoging.

Buiten de logistieke zone wordt ter hoogte van de nieuwe dienstwegen richting de Snepkaai in het westen en richting de Koningin Fabiolalaan in het noorden een verstoringsdiepte van ca. 60 cm gepland.



Plan 13: Synthesepan (digitaal; 1:1; 23/06/2021)

2.4 Besluit

2.4.1 Potentieel op kennisvermeerdering

Het potentieel op kennisvermeerdering hangt in dit geval samen met de geplande ingrepen. Zoals het bureauonderzoek kon vaststellen is het mogelijke archeologische niveau aanwezig onder een dik ophogingspakket.

Zo is er voor de zone van de nieuwbouw geen potentieel op kennisvermeerdering omwille van de diepe verstoring van het bodembestand.

Aan de omgevingsaanleg wordt een uiterst lage archeologische verwachting toegeschreven. Eventuele archeologische waarden zullen zich op een zeer grote diepte bevinden, onder het ophogingspakket. Bovendien vinden quasi alle geplande werken plaats in een ophogingspakket voor de nivellering van het nieuwe maaiveld. Aangezien de geplande werken enkel insnijden in het nieuwe ophogingspakket, met uitzondering van de ondergrondse sprinklertank, bezinkput en keermuur, is er quasi geen impact op het bodemarchief.

De bureaustudie wees uit dat er ter hoogte van het plangebied reeds een ophogingspakket aanwezig is waarin een begraven bodem op ca. 6 m diepte kon vastgesteld worden. Met uitzondering van de boringen in het BEO-veld, zullen de geplande werken slechts zeer ondiep in dit oorspronkelijk ophogingspakket insnijden. Er worden hierbij geen eventuele archeologische waarden verstoord en er is bijgevolg geen potentieel op kennisvermeerdering in het kader van de geplande werken.

Enkel de geplande boringen in het BEO-veld zullen dieper verstoren tot onder het ophogingspakket. De verstoringsoppervlakte per boring is echter zeer beperkt. De buizen zijn beperkt in diameter en worden bovendien ook verspreid over het terrein ingepland, waardoor dit geen relevante impact betekent. De uitvoeringswijze van deze ingreep (grondverdringend boren) in combinatie met de diepte van het mogelijk archeologisch vlak (6 meter onder het maaiveld) maakt verder archeologisch onderzoek technisch niet mogelijk, noch wenselijk. Verder onderzoek op deze grote diepte zou bijzonder verstorend zijn en weinig uitvoerbaar omwille van veiligheidsredenen. Het eventueel aanleggen van sleuven en het eventueel aanleggen van een opgravingsvlak op grote diepte (inclusief bemaling, putwanden, ...) kan erg grote kosten met zich meebrengen. Hoe relatief en voorwaardelijk deze kosten ook zijn, ze zijn heel erg zwaar in verhouding tot de mogelijk te behalen kenniswinst, rekening houdend met de vermoedelijke tot waarschijnlijke verstoringgraad van het archeologisch relevante niveau. De kans is namelijk zeer groot dat eventueel aanwezige archeologische waarden al (deels) verstoord zijn door het afgraven van de bovengrond vooraleer het terrein werd opgehoogd in het verleden. Uitvoering van verder onderzoek op deze diepte zou eveneens de geplande werken zoals voorzien in de omgevingsvergunningsaanvraag onmogelijk maken, gezien de grootschalige uitgraving die zou moeten plaatsvinden bij verder onderzoek met ingreep in de bodem. Het potentieel op kennisvermeerdering is gezien de beperkte verstoringgraad dan ook zeker niet proportioneel te noemen met de grootschalige verstoring die deze teweeg zou brengen en de kosten die met de uitvoering ervan gepaard zouden gaan.

2.4.2 Afweging noodzaak verder vooronderzoek

Volgens de beslissingsboom voor verder archeologisch vooronderzoek²⁵ is er onvoldoende informatie over de aan- of afwezigheid van een archeologische site. Het kennispotentieel kon echter wel voldoende bepaald worden. Verder vooronderzoek is niet aangewezen.

²⁵ AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED 2020 fig.3

3 Samenvatting

Naar aanleiding van een omgevingsvergunningsaanvraag voor stedenbouwkundige handelingen voor het plangebied **Gent, Boentweg** werd een archeologienota met beperkte samenstelling opgesteld door BAAC Vlaanderen bvba. De initiatiefnemer plant binnen het plangebied een nieuw dienstgebouw van Infrabel en een logistieke zone met toegangsweg naar de Snepkaai.

Het nieuwe dienstgebouw komt volledig ter hoogte van enerzijds de reeds aanwezige ondergrondse parking en anderzijds een zone met funderingspalen. In deze zone worden geen extra bodemingrepen gepland. In de logistieke zone, ten westen van de nieuwbouw, worden verschillende ingrepen gepland. Het bureauonderzoek kon ter hoogte van het plangebied een groot ophogingspakket vaststellen dat aangelegd werd als spoorwegberm in het begin van de 20^e eeuw.

Het terrein wordt genivelleerd waarbij het terrein tussen 0,80 tot 1,63 m wordt opgehoogd ter hoogte van de logistieke zone. Hierdoor komen de geplande werken ter hoogte van de logistieke zone in dit nieuwe ophogingspakket te liggen, met uitzonderingen van enkele diepere verstoringen. Deze laatste zullen quasi allen slechts ondiep in het ophogingspakket dat in het begin van de 20^e eeuw aangelegd werd insnijden. Hierbij worden eventuele archeologische waarden niet verstoord en is er bijgevolg geen potentieel op kennisvermeerdering in het kader van de geplande werken. Enige uitzondering hierop is het geplande BEO-veld. Echter, gezien de constructiewijze zal dit geen relevante impact betekenen. Verder archeologisch onderzoek in het kader van het BEO-veld is technisch niet mogelijk, noch wenselijk. Het potentieel op kennisvermeerdering is gezien de beperkte verstoringgraad niet proportioneel te noemen met de grootschalige verstoring die deze teweeg zou brengen en de kosten die met de uitvoering ervan gepaard zouden gaan. Er wordt bijgevolg **geen verder vooronderzoek** geadviseerd.

4 Lijsten

4.1 Figurenlijst

Figuur 1: Zicht op plangebied vanaf de Valentin Vaerwyckweg (met Timichetunnel links en Boentweg Rechts).	6
Figuur 2: Zicht op plangebied ter hoogte van de ondergrondse parking, vanaf de Boentweg.....	6
Figuur 3: Zicht op huidig plangebied – centrale deel	7
Figuur 4: Zicht op plangebied vanaf de Boentweg met huidig talud ter hoogte van noordoostelijke deel plangebied.....	7
Figuur 5: Detail dwarsdoorsnede bestaande ondergrondse parkeergarage	9
Figuur 6: Doorsnede bestaande (ondergrondse) parking en bestaande paalfunderingen	10
Figuur 7: Detail snede ter hoogte van laad- en loszone spoor.....	13
Figuur 8: Hoogteverloop terrein	19

4.2 Plannenlijst

Plan 1: Plangebied op topografische kaart (digitaal; 1:10.000; 23/06/2021)	2
Plan 2: Plangebied op kadasterkaart (GRB) (digitaal; 1:250; 23/06/2021)	3
Plan 3: Plangebied met huidige verstoringen ter hoogte van Valentin Vaerwyckweg (digitaal; 1:1; 23/06/2020)	8
Plan 4: Plangebied op meest recente orthofoto – detail oostelijke zone (digitaal; 1:1; 23/06/2021).....	11
Plan 5: Plangebied op meest recente orthofoto – detail centrale zone (digitaal; 1:1; 23/06/2021)	11
Plan 6: Plangebied op meest recente orthofoto- detail westelijke zone (digitaal; 1:1; 23/06/2021).....	12
Plan 7: Plangebied met weergave van toekomstige inplanting nieuwbouw op orthofoto (digitaal; 1:1; 23/06/2021)	14
Plan 8: Plangebied en omgeving op het DHM (digitaal; 1:1; 23/06/2021)	20
Plan 9: Plangebied en hoogteverloop op het DHM met DOV-boringen en boringen uit AN ID669 (digitaal; 1:1; 23/06/2021)	21
Plan 10: Plangebied op orthofoto 2000-2003 (digitaal; 1:1; 23/06/2021).....	22
Plan 11: Plangebied op orthofoto 2005-2007 (digitaal; 1:1; 23/06/2021).....	23
Plan 12: Plangebied op orthofoto 2008-2011 (digitaal; 1:1; 23/06/2021).....	23
Plan 13: Synthesepan (digitaal; 1:1; 23/06/2021).....	25

4.3 Tabellenlijst

Tabel 1: Oppervlaktes en verstoringdieptes ingrepen omgevingsaanleg.	15
Tabel 2: maaiveldhoogtes DOV boringen	19

5 Bibliografie

- AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED, 2021. *Code van goede praktijk voor de uitvoering van en rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen en het gebruik van metaaldetectoren (versie 4.0)*, Brussel. Available at: https://www.onroerenderfgoed.be/sites/default/files/2019-03/CGP_V4_geen_TC_20190322.pdf.
- AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED, 2020. Een beslissingsboom voor verplicht archeologisch vooronderzoek. Available at: https://www.onroerenderfgoed.be/assets/files/content/images/stroomschema_stedenbouwkundig-verkaveling_v7.pdf.
- AGIV, 2021a. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Digitaal Hoogte Model. Available at: <https://www.geopunt.be/>.
- AGIV, 2021b. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Grootchalig Referentiebestand (GRB). Available at: <https://www.geopunt.be/>.
- AGIV, 2021c. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Orthofotomozaïek, middenschallig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen. Available at: <https://www.geopunt.be/>.
- AGIV, 2021d. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Orthofotomozaïek, middenschallig, zomeropnamen, kleur, 2000-2003, Vlaanderen. Available at: <https://www.geopunt.be/>.
- AGIV, 2021e. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Orthofotomozaïek, middenschallig, zomeropnamen, kleur, 2005-2007, Vlaanderen. Available at: <https://www.geopunt.be/>.
- AGIV, 2021f. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Orthofotomozaïek, middenschallig, zomeropnamen, kleur, 2008-2011, Vlaanderen. Available at: <https://www.geopunt.be/>.
- AGIV, 2021g. Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: Topografische Kaart NGI 1:10000 raster, klassieke reeks. Available at: <http://www.geopunt.be>.
- VAN DER DOOREN, L. & PAWELCZAK, P., 2016. *Archeologienota Gent-Fabiolalaan, BAAC Vlaanderen rapport Nr.256*, Bassevelde. Available at: <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/669>.
- DOV VLAANDEREN, 2021. Verkenner - Proeven & Metingen.
- GOOGLE, 2021. Google Street View. Available at: <https://www.google.be> [Accessed January 11, 2018].

6 Bijlagen

6.1 DOV boring kb22d55w-B473

6.2 DOV boring kb22d55w-B250