

DEEL 3: PROGRAMMA VAN MAATREGELEN

1. Gemotiveerd advies voor het al dan niet moeten nemen van maatregelen

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek kan een advies geformuleerd worden betreffende het al dan niet nemen van bijkomende maatregelen in het kader van het archeologisch vooronderzoek op het projectgebied aan de Tonnestraat in Deinze. De gegevens afkomstig uit het bureauonderzoek worden geconfronteerd met de door de initiatiefnemer geplande bodemingrepen en bouwwerken op het plangebied. Uit deze confrontatie moet duidelijk blijken of bijkomende maatregelen nodig zijn om een goed zicht te krijgen op de aanwezigheid of afwezigheid van archeologische sites op het projectgebied, en eventueel op de datering, bewaaringsgraad, aard en verspreiding van de archeologische restanten. Het advies bepaalt, indien nodig, welke specifieke maatregelen getroffen moeten worden.

1.1. Volledigheid uitgevoerde onderzoek

Voor het opstellen van deze archeologienota is enkel een vooronderzoek zonder ingreep in de bodem, in de vorm van een bureauonderzoek uitgevoerd. De resultaten van deze studie leveren voldoende informatie op om een beargumenteerde uitspraak te doen over een al dan niet noodzakelijk verder vervolgonderzoek.

De ligging van het projectgebied is, door de situering in een zone met zwakke ruggen in het vlakland van Tuttegem, minder interessant te noemen, voornamelijk voor agrarische activiteiten. Gezien de grond agrarisch minder interessant was, was deze lange tijd in gebruik als extensief heidegebied, getuige hiervan de podzolontwikkeling in het bodemarchief. Toch kan de aanwezigheid van archeologische sporen, zowel residentieel als funerair, binnen het projectgebied niet volledig uitgesloten worden. In de omgeving van het projectgebied werden reeds enkele archeologische vaststellingen gedaan waarbij onder andere een ijzertijd nederzetting en volmiddeleeuwse erven werden aangetroffen. In de omgeving werden ook verschillende kringgreppels waargenomen ten noordnoordwesten van het projectgebied, waarvan de landschappelijke situering in de nabijheid van de alluviale Leievlakte echter licht verschilt ten opzichte van het projectgebied.

Door de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen in de omgeving, met nederzettingssporen uit de metaaltijden en de volle middeleeuwen, kan de potentiële aanwezigheid van restanten uit het verre verleden niet met zekerheid uitgesloten worden op basis van het bureauonderzoek. Noch kan een sluitend bewijs over de aanwezigheid, aard, uitgestrektheid, bewaringstoestand of de chronologische complexiteit van een eventuele site geleverd worden. Bovendien werd vastgesteld dat vanaf de eerste helft van de 19^{de} eeuw de spoorweg Gent-Kortrijk dwars door het plangebied loopt waardoor het bodemarchief potentieel werd verstoord.

De kleine oppervlakte van het resterende plangebied en de grote kans tot het aantreffen van verstoringen beperkt de mogelijkheden tot relevante en kwalitatieve kenniswinst binnen het plangebied, waardoor geen verder onderzoek wordt geadviseerd (Zie ook: “Deel 2: Verslag van resultaten: Hoofdstuk 1: 2.3.5. Synthese” en “2.3.7. Samenvatting onderzoek”).

1.2. Afwezigheid van een archeologische site

Archeologisch gezien is het projectgebied gelegen in een minder interessant gebied. De zandige bodem in deze zone met licht verheven opduikingen tussen de Ticheltbeek en de Kattebeek is arm en matig nat waardoor er in de winter wateroverschot is en in de zomer droogtegevoeligheid. Aan de hand van het geraadpleegde kaartmateriaal en de luchtfoto's van dit gebied gespreid over de laatste drie eeuwen werd geen bewoning vastgesteld maar er kan door de aanleg van de spoorweg wel een aantasting van het potentieel aanwezig bodemarchief verwacht worden, maar de exacte draagwijdte van deze activiteiten is op basis van dit bureauonderzoek niet vast te stellen. Hoewel het projectgebied zich niet meteen binnen een agrarisch interessante zone bevindt, kan het wel potentieel interessante archeologische informatie bevatten waarbij op basis van de archeologische vondsten in de omgeving voornamelijk nederzettingssporen uit de metaaltijden en de volle middeleeuwen niet uitgesloten kunnen worden. In de omgeving

werden ook verschillende kringgreppels waargenomen ten noordnoordwesten van het projectgebied, waarvan de landschappelijke situering in de nabijheid van de alluviale Leievlakte echter licht verschilt ten opzichte van het projectgebied.

Op basis van het bureauonderzoek kan de potentiële aanwezigheid van restanten uit het verre verleden niet met zekerheid uitgesloten worden, noch kan een sluitend bewijs over de aanwezigheid, aard, uitgestrektheid, bewaringstoestand of de chronologische complexiteit van een eventuele site geleverd worden. Bijgevolg is het moeilijk om in te schatten of er daadwerkelijk (nog) sites aanwezig zijn. Bovendien blijkt dat vanaf de eerste helft van de 19^{de} eeuw de spoorweg Gent-Kortrijk dwars door het plangebied loopt. De aanleg van dit spoorwegennetwerk en het onderhoud hiervan doet een zware verstoring van het bodemarchief vermoeden.

Gelet op alle gegevens verzameld tijdens het bureauonderzoek, wordt het archeologisch potentieel voor het plangebied als matig omschreven. Het uitgevoerde bureauonderzoek kan hier echter geen definitief uitsluitsel voor bieden (zie ook "Deel 2: Verslag van resultaten: Hoofdstuk 1: 2.3.5. Synthese").

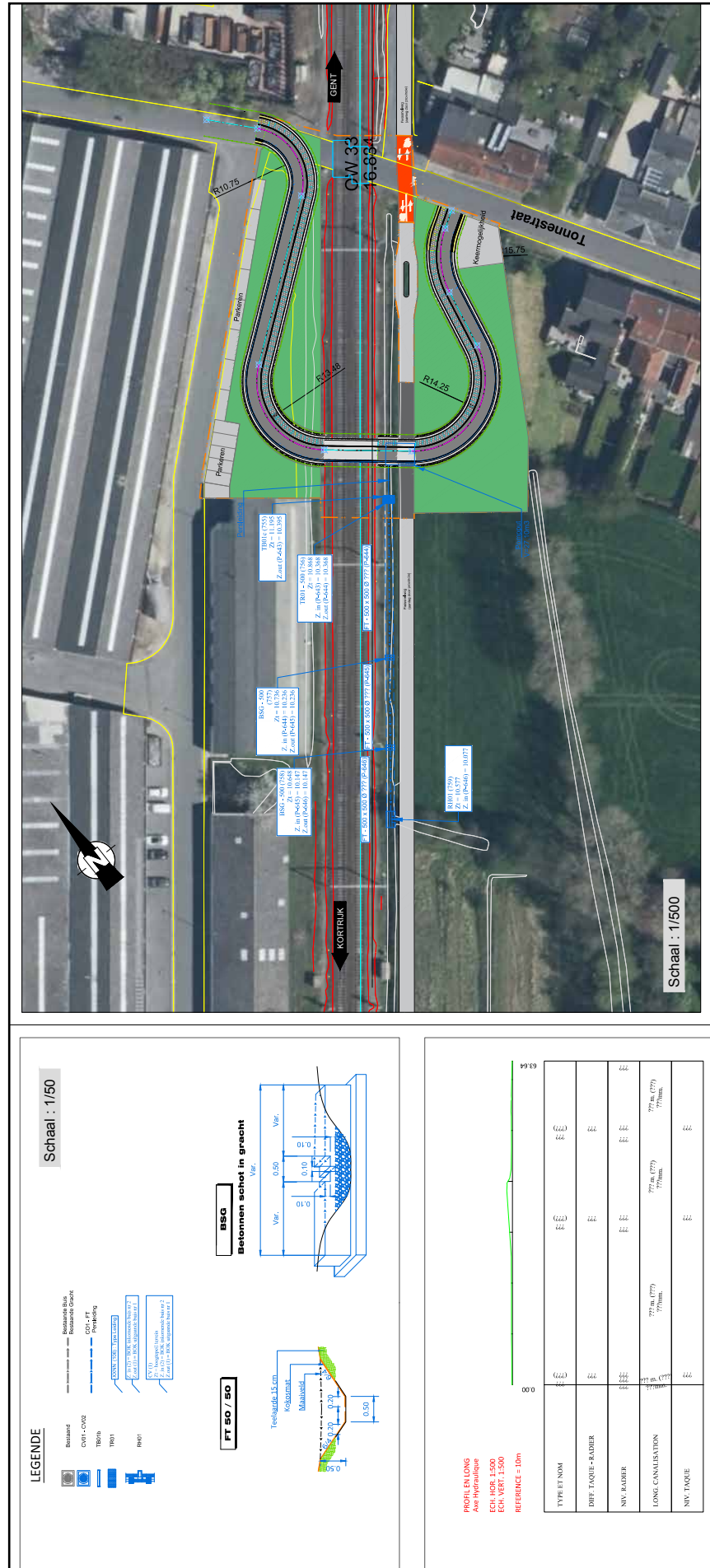
1.3. Impactbepaling

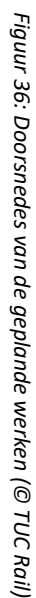
De initiatiefnemer wenst een terrein van 3.866m² binnen een perceeloppervlakte van 6.127m² aan de Tonnestraat in Petegem-aan-de-Leie te ontwikkelen. De werken houden de afschaffing van een overweg over de spoorweg Gent-Kortrijk en de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel in. Hiervoor vraagt de initiatiefnemer een stedenbouwkundige vergunning aan. Het betreft kadastraal de percelen 330I, 357v² en delen van de Tonne, de Tonnestraat en de spoorweg Gent-Kortrijk van Sectie B, Afdeling 3 (Petegem-aan-de-Leie) van de stad Deinze.

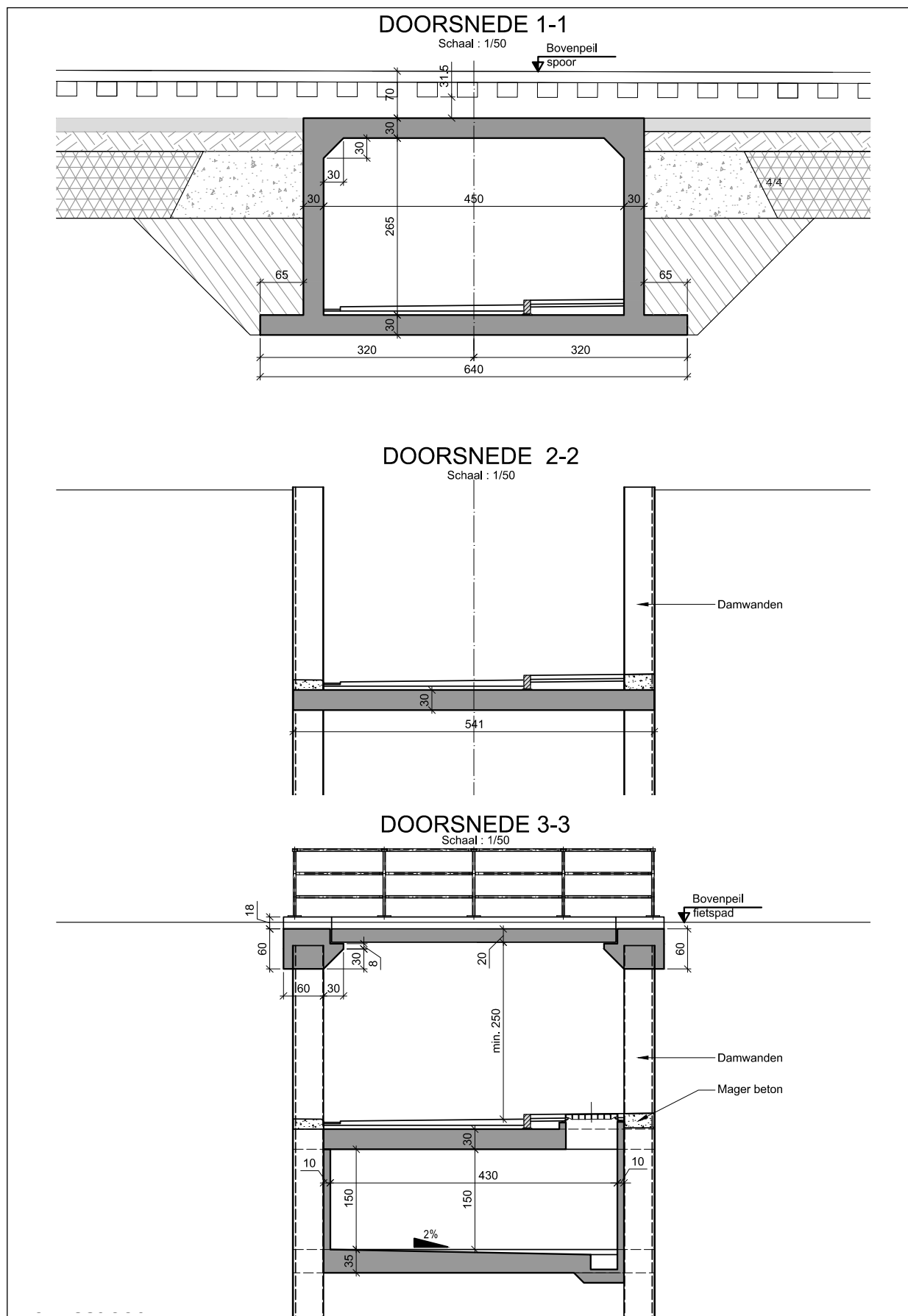
Het tracé van de tunnel begint in de noordelijke hoek van het projectgebied en ligt in het verlengde van de Tonnestraat die vanaf deze aansluiting tot en met de overweg zal verdwijnen. De aanloop naar de tunnel draait vervolgens in zuidwestelijke richting om af te dalen naar de vereiste diepte en 90° naar zuidoostelijke richting te draaien om onder de spoorweg door te gaan in het westelijke deel van het projectgebied en vervolgens terug een bocht van 90° te maken en weer op te klimmen om na een flauwe bocht weer de aansluiting te maken met de Tonnestraat die aan deze kant nog 16m doorloopt naar de spoorweg. De indeling van de tunnel omvat twee fietsstroken van elk 1,35m breed (samen 2,7m) en een voetpad met een breedte van 1,5m. tussen de voetgangersstrook en het fietspad wordt een goot van 0,3m breed voorzien.

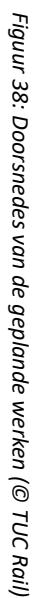
De wanden van de aanloop naar de tunnel bestaan uit damwanden van 0,6m dik. De breedte van de aanloop, met aan beide zijden de damwanden inbegrepen, bedraagt 5,41m. Aangezien de aanloop naar de tunnel in helling wordt aangelegd, zal de impact van de damwanden in het bodemarchief niet overal even diep zijn. De minimale diepte van de damwanden bedraagt 3,50m, de maximale diepte is 8,50m. De tunnel zelf wordt zonder damwanden gerealiseerd. De ondergrond in de aanloop naar de tunnel is maximaal 0,4m dik. Ter hoogte van het fietspad parallel en ten zuiden van de spoorweg, worden de damwanden voorzien van een dakconstructie. Hierbij worden op de damwanden betonnen dragers van 0,6m hoog en 0,9m breed geplaatst die steun moeten bieden aan de daarop komende betonplaat van 0,2m dik. In totaal zal van de aanloop naar de tunnel 3m van de 150,82m worden overkapt.

Om de aanleg van de tunnel onder de spoorwegen zo vlot mogelijk te laten verlopen, zal het tunnelgedeelte onder de sporen uit prefab-elementen bestaan. De spoorweg tussen Gent-Kortrijk zal gedurende één weekend worden afgesloten om de sporen uit te breken, de elementen te plaatsen en het spoornetwerk weer te herstellen. Deze elementen bestaan uit 1 geheel, waarbij het vloergedeelte, de wanden en het dak aan elkaar hangen. De vloerplaat heeft een maximale breedte van 6,4m en een dikte van 0,3m. aan beide zijden zullen de wanden van 0,3m dik 0,65m inspringen, zodat de afstand tussen de zijwanden 4,5m bedraagt. De binnenhogte van de elementen bedraagt 2,65m. Wanneer hierbij de dikte van de betonnen dakplaat van 0,3m en de vloerplaat worden gerekend, bedraagt de totale hoogte van zo'n element 3,25m. Aangezien de elementen 0,7m onder het niveau van de treinsporen worden geplaatst, zal de impact van de plaatsing op het bodemarchief minstens 3,95m bedragen. In totaal wordt 10,65m aan de hand van prefab-elementen geplaatst. In totaal zal 884,09m² aan tunnel worden aangelegd, waarvan 815,93m² aanloop en 68,16m² tunnel.









Figuur 38: Doorsnedes van de geplande werken (© TUC Rail)

Ten zuiden van de spoorweg wordt een pompput voorzien. Deze put slaat het regenwater op die in de tunnel is gelopen en pompt dit via een hydraulicaleiding en gracht naar een lozingspunt. De pompput meet 5,3m op 4,3m en is 1,5m hoog, met een volume van 27,1m³. De zijwanden van de put zijn 0,1m dik, de vloerplaat is 0,35m dik. De pompput wordt onder de aanloop van de tunnel aangelegd, tussen de spoorweg en het met een fietspad overkapte deel, waardoor op deze plaats het bodemarchief tot minstens 4,85m verstoord zal worden.

Om het overtollige water af te voeren wordt in 66m van een bestaande gracht langs de spoorweg richting Kortrijk heraangelegd en uitgerust met regulerende schotten. De breedte van de gracht zal minimaal 1m bedragen, op een diepte van 0,5m onder het huidige maaiveld. De beschoeiing van de gracht zal uit kokosmatten bestaan.

Gelet op de diepte waarop de werken dienen uitgevoerd te worden, mag een verstoring van de omliggende gronden door allerhande werfverkeer verwacht worden. Echter, de impact van de werken met bijhorend werfverkeer zal niet buiten de afgebakende zone van het plangebied gaan waardoor de bodemingreep maximaal 3.866m² bedraagt.

1.4. Waardering van de archeologische site

Het projectgebied bevindt zich op een zwak ruggencomplex tussen de ondiep ingesneden valleitjes van de Tichelbeek en de Kattebeek in het zandige fluvioperiglaciale opvullingsvlak van de Vlaamse Vallei uit het vroeg-pleniglaciaal dat eventueel licht eolisch werd herwerkt. Over het algemeen gaat het om matig natte zandbodems met beperkte bodemgenese. De bodem ten noorden van het projectgebied, in het verlengde van de aftakking van de Kattebeek, is mogelijk iets lemiger, het is een oud valleitje van deze aftakking die oorspronkelijk verder in zuidwestelijke richting doorliep.

Archeologisch gezien is het projectgebied gelegen in een minder interessant gebied. De zandige bodem is arm en matig nat waardoor er in de winter wateroverschot is en in de zomer droogtegevoeligheid. Er zijn op het eerste zicht geen grote landschappelijke elementen of grondstoffen in de nabije omgeving die de bodemkundige en landschappelijke nadelen van dit gebied kunnen compenseren en zo de potentiële investering om het gebied spontaan te ontwikkelen kunnen rechtvaardigen.

Door de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen in de omgeving, met nederzettingssporen uit de metaaltijden en de volle middeleeuwen, kan de potentiële aanwezigheid van restanten uit het verre verleden niet met zekerheid uitgesloten worden op basis van het bureauonderzoek. Noch kan een sluitend bewijs over de aanwezigheid, aard, uitgestrektheid, bewaringstoestand of de chronologische complexiteit van een eventuele site geleverd worden.

Tijdens het bureauonderzoek werd verder vastgesteld dat vanaf de eerste helft van de 19^{de} eeuw de spoorweg Gent-Kortrijk dwars door het plangebied loopt. De kleine oppervlakte van het resterende plangebied en de grote kans tot het aantreffen van verstoringen beperkt de mogelijkheden tot relevante en kwalitatieve kenniswinst binnen het plangebied, waardoor geen verder onderzoek wordt geadviseerd (Zie ook: "Deel 2: Verslag van resultaten: Hoofdstuk 1: 2.3.4. Verwachting ten aanzien van archeologisch erfgoed").

Het kennispotentieel van eventueel archeologisch onderzoek binnen het plangebied wordt eerder laag ingeschat. Het belangrijkste argument is de geringe omvang van het plangebied, de beperkte impact van de geplande werken en de mogelijk aanwezige verstoringen binnen het plangebied veroorzaakt door de spoorweg Gent-Kortrijk en de parkeer- en weginfrastructuur binnen het projectgebied. Het wetenschappelijk kennispotentieel van het plangebied is hierdoor laag (Zie ook: "Deel 2: Verslag van resultaten: Hoofdstuk 1: 2.3.4. Verwachting ten aanzien van archeologisch erfgoed").

Na dit assessment werden de verschillende beschikbare methodes van archeologisch vooronderzoek overwogen die ingezet kunnen worden om het archeologisch potentieel van de plangebieden alsnog beter te evalueren. Behalve een proefsleuvenonderzoek bleken alle beschikbare methodes eerder ongeschikt voor dit plangebied. Er werd bijgevolg besloten dat in het kader van de huidige stedenbouwkundige vergunning geen verder archeologisch (voor)

onderzoek dient uitgevoerd te worden. Er worden bijgevolg geen maatregelen voor verder onderzoek opgemaakt. (Zie ook: “Deel 2: Verslag van resultaten: Hoofdstuk 1: 2.3.6. Afweging noodzaak en motivering verder onderzoek”).

Let wel, dit advies stelt noch de opdrachtgever, noch de aannemer vrij van de in artikel 5.1.4. van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 bedoelde archeologische meldingsplicht.

2. Bijlagen

2.1. Figurenlijst

Figurenlijst			
Projectcode 2017F142			

Figuur	Type figuur	Onderwerp	Aanmaakwijze
35	Overzichtsplan	Overzicht geplande bouwwerken	digitaal
36	Overzichtsplan	Doorsnedes geplande werken	digitaal
37	Overzichtsplan	Doorsnedes geplande werken	digitaal
38	Overzichtsplan	Doorsnedes geplande werken	digitaal