

2019-023

# Archeologienota

# Meer Amsterdamstraat 40

---

Programma van Maatregelen

Bert ACKE en Maarten BRACKE

6-3-2019

## 1. Gemotiveerd advies

De archeologienota kadert in het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013. Naar aanleiding van een geplande aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen te Meer Amsterdamstraat 40 (provincie Antwerpen), gelegen buiten woon- of recreatiegebied en waarbij de totale oppervlakte van de vergunningsplichtige bodemingrepen meer dan 5000m<sup>2</sup> 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 plangebied, 20 269,67m<sup>2</sup> groot, bevindt net ten westen van de E19 autosnelweg, vlakbij de grensovergang met Nederland. Het maakt deel uit de van Transportzone Meer, een groot industrieterrein langsheen de E19. Het terrein is zo goed als volledig verhard en wordt gebuikt als openbare weg (Amsterdamstraat) en parkeerplaats voor vrachtwagens en auto's. Langsheen de westelijke grens maken 2 gebouwen deel uit van het plangebied: douanegebouw Amsterdamstraat 64, dat volledig binnen het plangebied valt, en douanegebouw Amsterdamstraat 40-42, waarvan enkel Amsterdamstraat 40 deel uitmaakt van het plangebied. Langsheen de zuidwestelijke en zuidelijke grens zijn enkele groenzones aanwezig.

Het plangebied was steeds gelegen in een zeer landelijke omgeving op ruime afstand ten noorden van de dorpskern. Op de oudste betrouwbare kaart, de Ferrariskaart uit ca. 1777, wordt het plangebied grotendeels gesitueerd ter hoogte van een (turf)ven, het noordelijke deel wordt aangeduid als onbegaanbaar moeras. Een zeer drassig gebied dus. Er is geen bebouwing op het plangebied, en ook niet in de omgeving. De dichtste bewoning is de boerderij Mostehoef zo'n 400m ten zuidoosten. Doorheen de 19<sup>de</sup> eeuw en eerste helft 20<sup>ste</sup> eeuw verandert de situatie van het plangebied niet. Geleidelijk aan worden in de omgeving meerdere wegels aangelegd, vermoedelijk een gevolg van de pogingen om dit natte gebied droog te leggen. Net in de zuidelijke tip van het plangebied wordt het terrein doorsneden door zo'n noordoost-zuidwest georiënteerde wegel. Op de topografische kaart van 1933 wordt net ten westen van het plangebied een groot ven afgebeeld. Op de luchtfoto van 1971 zijn de werken voor aanleg van de E19 goed te zien, er gebeuren hierbij ook werken langs de oostelijke grens van het plangebied. De rest van het plangebied en de omgeving ten westen van de E19 is op dat moment in gebruik als landbouwgrond, het ven is niet meer zichtbaar. Tussen 1933 en 1971 moet dit gebied dus zijn drooggelegd. Na 1971 verandert de situatie drastisch: op de luchtfoto van 1979-1990 zijn de landbouwpercelen verdwenen en het industrieterrein is aangelegd, het plangebied kent reeds de huidige inrichting. Het omvormen van drassige grond naar landbouwgrond en vervolgens de inrichting als industrieterrein ging ongetwijfeld gepaard met grootschalige bodemingrepen. Het plangebied is gelegen in een laaggelegen omgeving, ten noorden van hogere gronden en tussen 2 beekvalleien. De bodems ter hoogte van het plangebied zijn gekarteerd als natte lemig zandbodems en zeer natte licht zandleembodem zonder profiel. Omwille van het waterzieke karakter werd bij de aanleg van de snelweg en het industrieterrein in het begin van de jaren 1970 het plangebied meer dan 1m opgehoogd. Op archeologisch vlak zijn er zo goed als geen gegevens gekend in de omgeving rond het plangebied. In de ruimere omgeving, vooral naar het zuiden op, zijn er belangrijke prehistorische en middeleeuwse vindplaatsen gekend, deze bevinden zich echter op een totaal andere landschappelijke ligging dan het plangebied. Algemeen kan er aan het plangebied een eerder lage archeologische verwachting toegekend worden. De topografische

omstandigheden waren niet bepaald aantrekkelijk voor bewoning in het verleden, hiervoor zijn er in dit gevarieerd landschap betere plaatsen te vinden. De huidige natte gronden weerspiegelen niet noodzakelijk de situatie van vele eeuwen geleden, maar vooral de lage ligging in een landschap met veel hogere plaatsen in de nabijheid zorgen ervoor dat deze plaats waarschijnlijk niet erg geschikt was voor menselijke bewoning. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met de ingrijpende werken die gepaard gingen met de omvorming naar landbouwgrond ca. midden 20<sup>ste</sup> eeuw, en de inrichting van het plangebied en de E19 in de jaren 1970. Voorafgaand de ophoging zal er ongetwijfeld eerst grondverbetering zijn toegepast, bijvoorbeeld door het afgraven van minstens de toenmalige teelaarde om latere verzakkingen en zettingen te vermijden. Ook het vele werfverkeer dat met deze grootschalige infrastructuurwerken gepaard ging zal een nefaste impact hebben gehad op de bovenste bodemlagen. Dus bijkomend bij de lage archeologische verwachting, is de kans dat er archeologisch erfgoed bewaard is op het terrein zeer gering.

De inrichting van het plangebied wordt volledig verwijderd: de gebouwen worden afgebroken, de verharding en de groenzones worden verwijderd. Vervolgens wordt het terrein opnieuw ingericht als tankstation voor vrachtwagens. Er wordt hierbij 18 221,64m<sup>2</sup> verhard, 2048,03m<sup>2</sup> wordt aangelegd als groenzone. De ingrepen voor het aanleggen van deze verharding en de groenzone gaat maximaal 50cm diep. Er worden diverse nutsleidingen aangelegd tot op vorstvrije diepte (ca. 80-90cm). De bodemingrepen die dieper gaan dan 1m (funderingszolen voor luifel, ondergrondse brandstoftanks, bufferkratten, regenwaterput) zijn verspreid van elkaar gelegen en hebben een gezamenlijke oppervlakte van ca. 500m<sup>2</sup> (2,46% van het totale terrein).

Het totale projectgebied heeft een bepaalde – eerder lage - archeologische verwachting. Het bureauonderzoek heeft daarnaast aangetoond dat:

- het plangebied minstens 1m is opgehoogd bij de aanleg van het industrieterrein
- er met hoge waarschijnlijkheid geen archeologisch erfgoed meer bewaard kan zijn op het plangebied, gezien de grootschalige infrastructuurwerken die hier in het verleden hebben plaatsgevonden.

Het merendeel van de geplande werken vindt plaats in deze ophoging. De ingrepen die dieper ingrijpen dan deze ophoging, zijn verspreid gelegen en behelzen amper 2,46% van het totale terrein. De kans dat er nog archeologisch erfgoed bewaard is op het terrein, is zo goed als uitgesloten.

**Verder vooronderzoek op het plangebied zal bijgevolg niet leiden tot kennisvermeerdering, en wordt dus niet geadviseerd. Er dient dus geen programma van maatregelen voor verder archeologisch vooronderzoek opgesteld te worden. Wel wordt gewezen op de wettelijke verplichting om bij aantreffen van archeologisch sporen/vondsten tijdens werken, dit te melden aan Onroerend Erfgoed<sup>1</sup>.**

---

<sup>1</sup> Zie artikel 5.1.4. van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en artikel 5.1. van het Onroerenderfgoedbesluit.