



**Fietsostrade Mechelen-
Zemst**

**Tracé
Stenenmolenstraat-
Zemstsesteenweg**

Archeologienota

2018I235

2019D135

**Programma van
Maatregelen**

Kim

Aluwé

Pieter

Laloo

Project:
Fietsostrade Mechelen-Zemst tracé Stenenmolenstraat-Zemstsesteenweg

Uitvoerder:
GHENT ARCHAEOLOGICAL TEAM bvba (GATE)
Kim Aluwé, Joachim Rozek, Pieter LALOO

© 2019 - GHENT ARCHAEOLOGICAL TEAM bvba
Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd of aangepast worden, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt worden onder enige vorm of wijze ook, elektronisch, mechanisch, door fotokopie, zonder toestemming van Ghent Archaeological Team bvba

Inhoudstafel

Colofon.....	i
Inhoudstafel	ii
Inleiding.....	iii
Programma van maatregelen	1
1. Gemotiveerd advies over het al dan niet moeten nemen van maatregelen	1
1.1 De volledigheid van het uitgevoerde bureauonderzoek.....	1

Inleiding

De Dienst Mobiliteit van de Provincie Antwerpen plant de aanleg van een fietssnelweg ten westen van de spoorlijn 25 vanaf de Stenenmolenstraat te Mechelen tot aan de Zemstesteenweg t.h.v. de gemeentegrens met Zemst. Er wordt nieuwe verharding in asfalt aangelegd over een lengte van ca. 2km en met een breedte van 4,50m.

De als plangebied gemarkeerde oppervlakte overschrijdt de drempelwaarden opgenomen in het Onroerenderfgoeddecreet (perceeloppervlak >3000m² en bodemingreep >1000m²). Het projectgebied bevindt zich niet in een vastgestelde archeologische zone, in een beschermde archeologische site of in een gebied waar geen archeologisch erfgoed meer te verwachten valt [GGA]. Hierdoor moet een archeologienota worden opgesteld. GATE werd aangesteld om deze archeologienota door middel van een vooronderzoek zonder ingreep in de bodem te maken met advies naar eventueel uitgesteld (voor)onderzoek, werfbegeleiding of vrijgave.

Programma van maatregelen

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

1.1 De volledigheid van het uitgevoerde bureauonderzoek

Het projectgebied bevindt zich aan de zuidrand van de stad Mechelen langs de spoorweg tussen de Stenenmolenstraat en de Zemstsesteenweg. De oudste vondsten in de omgeving rond het projectgebied dateren uit het Neolithicum. Enkele verspreide vondsten en sporen wijzen op kleinschalige menselijke aanwezigheid in de bronstijd, ijzertijd en Romeinse tijd. In de middeleeuwen bevond het projectgebied zich op enige afstand ten zuiden van de stadskern van Mechelen in een rurale omgeving met verspreid enkele hoeves. Ook in de 17^{de}-19^{de} eeuw bleef het projectgebied zijn agrarisch karakter behouden en werd het omringd door meerdere sites met walgracht, een molen en een kapel. In de eerste helft van de 19^{de} eeuw wordt de spoorweg aangelegd ten westen van het projectgebied. De spoorweg wordt in de loop van de 19^{de} en 20^{ste} eeuw verscheidene malen heringericht. De geplande werkzaamheden vinden plaats in en naast de huidige spoorwegberm. De omgeving rond het projectgebied wordt pas na 1937 intens bebouwd.

Op basis van het bureauonderzoek heeft het projectgebied potentieel voor het aantreffen van landelijke bewoningssporen vanaf de middeleeuwen en sporen van de aanleg van de spoorweg in de 19^{de}-20^{ste} eeuw. Het aantreffen van sporen en vondsten uit het Neolithicum, bronstijd, ijzertijd en Romeinse tijd is ook niet uit te sluiten.

De aanleg van de fietsostrade vindt plaats direct naast de spoorwegberm. Er kunnen hierbij twee aanlegmethodes onderscheiden worden.

- Waar genoeg ruimte aanwezig is, wordt de fietsostrade aangelegd op een nieuwgevormd talud die ontstaat na de herprofilering van de bestaande spoorwegberm (ca. 1600m). De werkzaamheden voor de fietssnelweg vinden bij deze methode plaats in deze talud en eventueel ook in de spoorwegberm. Wel zal bij de herprofilering van de spoorwegberm over een zone van max. 7 m breed de teelaarde zeer beperkt afgegraven worden (30cm). Ook kan het aan- en afrijden van machines zorgen voor een ondiepe verstoring in de werkzone. Deze werkzaamheden vinden enerzijds plaats **achter bestaande gebouwen, bedrijven en privétuinen** (ca. 800m). Deze zones worden gekenmerkt door de aanwezigheid van een houtige vegetatie naast een eventueel verhard pad achter de gebouwen en bevinden zich net naast de spoorwegberm. Naar alle waarschijnlijkheid werd bij de oorspronkelijke aanleg van de spoorwegberm en de aanplanting van de houtige vegetatie de bodem reeds verstoord. In deze smalle zone met houtige vegetatie tussen de privéterreinen en de spoorwegberm is **verder onderzoek niet aangewezen**. Een deel van de werken tussen de Abeelstraat en de Geerdegemstraat wordt uitgevoerd **in natuurgebied** (ca. 800m). In dit natuurgebied domineert houtige vegetatie, maar op een strook naast de spoorwegberm werd deze vegetatie reeds verwijderd. Het landschappelijk bodemonderzoek toonde aan dat deze zone grondig verstoord is. Een dik pakket antropogene sedimenten manifesteren zich aan de top van de bodemsequentie en duiden op een aanzienlijke verstoring van het lokale bodemarchief. Onder de antropogene sedimenten is de natuurlijke bodem en het oorspronkelijk loopvlak niet meer bewaard. De geplande werkzaamheden zullen voornamelijk ook in de antropogene toplaag plaatsvinden waardoor ook hier is verder onderzoek niet zinvol is. Er dient **geen verder archeologisch onderzoek** te gebeuren.
- Op plaatsen waar de ruimte te beperkt is voor de aanleg van een talud en in het noorden van het projectgebied op de parking van de Passade wordt een keermuur gebruikt (ca. 350m). De werkzaamheden voor de aanleg van de fietsostrade vinden hier plaats in de spoorwegberm en in het op te hogen gedeelte tussen de spoorwegberm en de keermuur, waardoor het bodemarchief niet bedreigd wordt door

deze werkzaamheden. Het plaatsen van de fundering voor deze keermuur zal wel zorgen voor een verstoring van het bodemarchief. Deze werkmethode wordt gebruikt op de parking van de Passade, in een smal steegje tussen het gebouw van de Passade en de spoorwegberm, in een smal steegje tussen een Mercedesgarage en de spoorwegberm ter hoogte van een opslagplaats van infrabel, ter hoogte van twee elektriciteitscabines langs de spoorwegberm en in een smalle strook tussen de achterkant van enkele bedrijfspanden en de spoorwegberm. **Door de aard en plaats van deze werkzaamheden, lijkt verder onderzoek ons kosten-baten niet aangewezen.**