

N116 Broechemsesteenweg, Nijlen

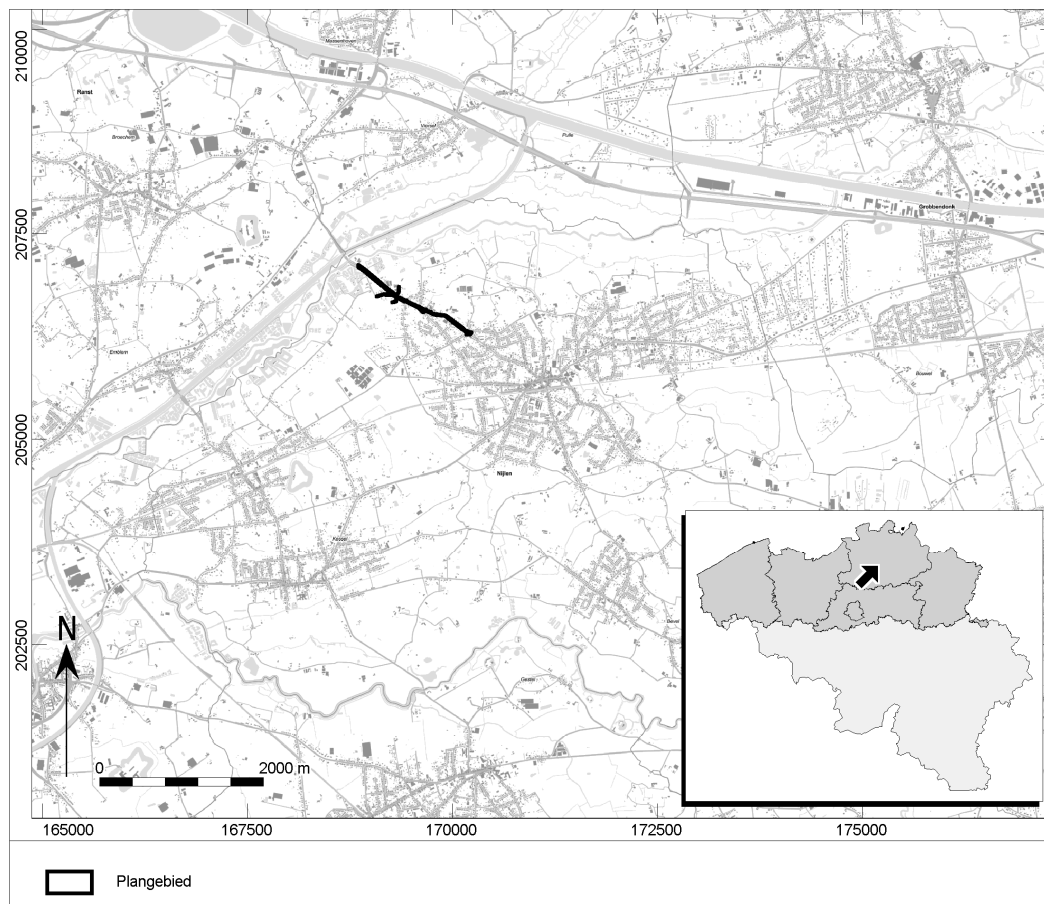
Programma van Maatregelen

Auteur:

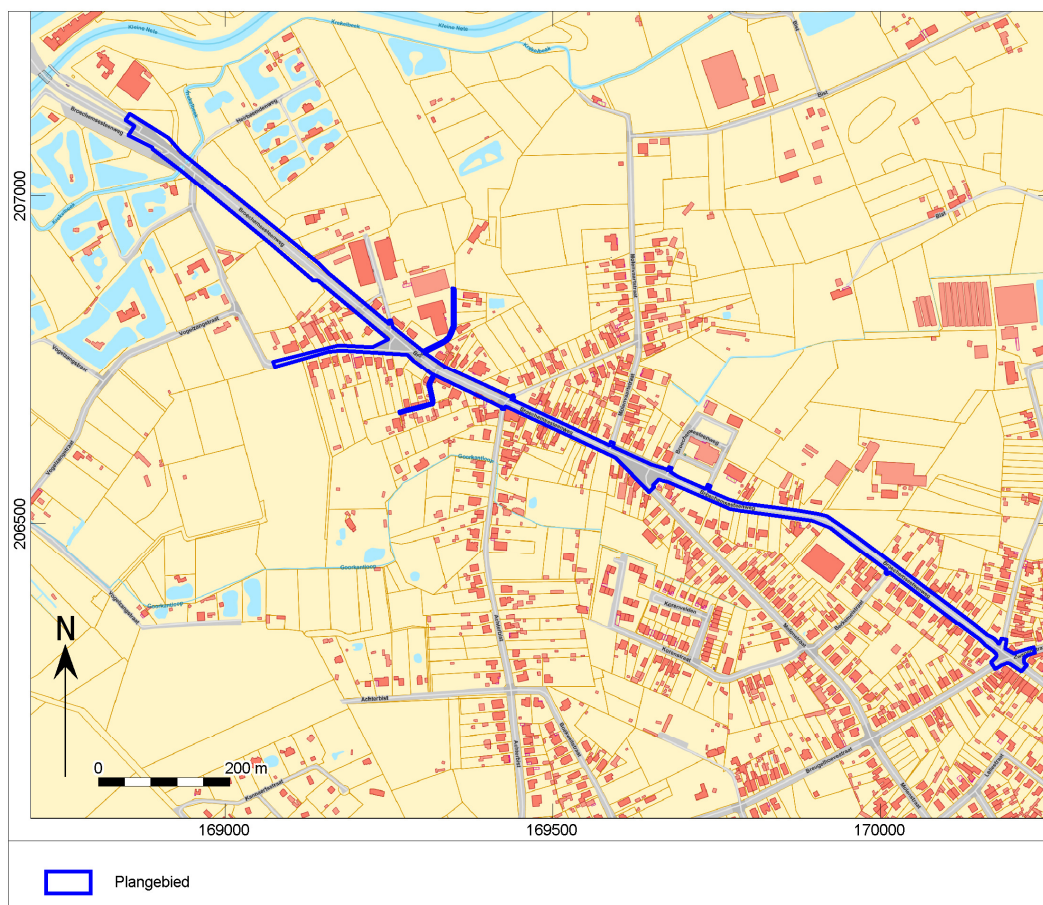
A. Schoups (veldwerkleider – OE/ERK/Archeoloog/2019/00012)

1 Inleiding

In opdracht heeft Vlaams Erfgoed Centrum in januari – februari 2017 en maart - april 2020 een archeologienota opgesteld naar de archeologische waarde van de locatie N116 Broechemsesteenweg te Nijlen (afb. 1 en 2). De archeologienota bestaat uit een bureauonderzoek en is uitgevoerd naar aanleiding van de voorgenomen riolerings- en wegeniswerken.



Afb. 1. Locatiekaart van het plangebied.



Afb. 2. Aanduiding van het uit te voeren archeologisch onderzoek op het plan van de bestaande toestand op het terrein.

2 Het vooronderzoek zonder of met ingreep in de bodem

2.1 Het uitgevoerde vooronderzoek

De bureaustudie werd opgesteld naar aanleiding van de geplande riolerings- en wegeniswerken aan de Broechemsesteenweg te Nijlen.

Binnen het plangebied komt de Formatie van Diest voor. De diepte van de Tertiaire afzettingen varieert van ongeveer 1,5m –mv in het oosten van het plangebied tot ongeveer 7,5m –mv in het westen. In het westen schuurden Laat-Pleistocene afzettingen zich in het tertiaire substraat, waarna mogelijk het volledige plangebied bedekt werd door dekzanden uit het Weichseliaan. In het westen werden deze dekzanden opnieuw afgedekt door fluviatiele afzettingen uit het Holoceen. Volgens de bodemkaart komen binnen het plangebied zand- en (lichte) zandleembodems voor. In het westen kunnen natte tot zeer natte bodems zonder profielvorming verwacht worden. Meer naar het oosten gaat het plangebied over van het beekdal naar een dekzandrug. Hier kunnen matig natte bodems met een dikke antropogene A horizont en/of een duidelijke ijzer en/of humus B horizont.

Op basis van de aardwetenschappelijk gegevens kunnen binnen het plangebied resten vanaf het Paleolithicum voorkomen. De archeologische resten uit het Laat-Paleolithicum en het Mesolithicum manifesteren zich als een spreiding van vondsten zonder sporenniveau. Resten uit deze perioden bevinden zich aan of direct onder het oorspronkelijke maaiveld en manifesteren zich in de vorm van vuursteen en houtskoolconcentraties. Eventuele sporensites vanaf het Neolithicum zullen het beste zichtbaar zijn vanaf de basis van het maaiveld of plaggendek of vanaf de B horizont.

Het plangebied start in het westen in een beekdal en gaat vervolgens over naar hoger gelegen gebieden in het oosten. De ligging van het gebied aan de Kleine Nete en de Krekelbeek en de aanwezigheid van een Steentijdsite op ongeveer 790m ten noorden ervan verhogen de kans op archeologische resten uit deze periodes in het westelijke deel. De natte ondergrond, die in dit deel van het plangebied overheerst, is echter niet geschikt voor akkerbouw of langdurige bewoning. Hierdoor kan de verwachting aan eventuele archeologische sporen en resten vanaf het Neolithicum tot en met de Middeleeuwen eerder laag ingeschat kan worden. Het kan echter niet uitgesloten worden dat andere type vindplaatsen voorkomen in deze zone.

Meer naar het oosten op de overgang naar de hoger gelegen gebieden verhoogt de kans op het aantreffen van eventuele sporen en resten vanaf het Neolithicum tot en met de Middeleeuwen. Op ongeveer 770m ten oosten van het plangebied werden reeds sporen en vondsten aangetroffen uit de Late Bronstijd, de IJzertijd, de Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd. De aanwezigheid van deze site in de omgeving van het plangebied verhoogt de kans op vondsten vanaf de Metaaltijden in het oostelijke deel van het gebied. De verwachting aan eventuele resten uit het Laat-Paleolithicum en het Mesolithicum kan echter lager ingeschat worden in deze hoger gelegen gebieden.

Op basis van de historische kaarten kan de verwachting aan eventuele archeologische resten uit de Nieuwe Tijd laag ingeschat worden.

Binnen het plangebied zijn echter reeds verschillende structuren aanwezig, zoals de bestaande weginfrastructuur en kabels en leidingen. Door de aanwezige structuren kan de verwachting aan een eventuele steentijdartefactensite afgeschaald worden. Een sporensite kan mogelijk wel nog aanwezig zijn, al is de kans reëel dat enkel de diepere sporen nog (deels) intact aangetroffen kunnen worden.

In het gebied werden reeds boringen uitgevoerd in het kader van een milieu hygiënisch onderzoek. Op basis van de resultaten hiervan kan geconcludeerd worden dat de bodem ter hoogte van de N116 reeds tot minstens 80cm –mv verstoord werd. Ter hoogte van de Vogelzangstraat is het onduidelijk of de bodem geroerd werd onder de betonlaag van 15 tot 20cm dik. Ter hoogte van de twee doodlopende straatjes is de bodem al tot minstens 40cm –mv verstoord.

Hieronder worden de geplande werken besproken en vergeleken met de bestaande situatie om op die manier een betere inschatting te maken van de impact van de werken op het bodemarchief.

De geplande werken bestaan uit het aanleggen van nieuwe riolering, nieuwe fietspaden, een nieuw wegdek, grachten en groenzones. De riolering zal aangelegd worden in sleuven van maximum 1,8m breed en komt op een diepte tussen 1,5 en 3,5m te liggen. Het nieuwe wegdek zal 65cm dik worden, maar wordt niet breder dan de bestaande wegen. De fietspaden worden 58cm dik en 1,75m breed. De diepte en breedte van de grachten varieert tussen 3,05m breed aan het maaiveld en 1,20m diep en 2m breed en 80cm diep. Ter hoogte van de groenzones zal de teelaarde afgegraven worden, waarna deze zones lichtjes opgehoogd kunnen worden.

In het westen van het plangebied worden de fietspaden en de N116 door groenzones van elkaar gescheiden. In de groenzones worden de bestaande grachten verbreed tot 3,05m. De stroken langs de weg zijn 7,2m breed, maar in deze zones zijn reeds grachten van nutsleidingen gelegen. Vervolgens wordt een nieuwe middenberm gecreëerd. Op deze locatie valt de nieuwe weg niet volledig samen met de bestaande weg, maar de aanwezige grachten dienen hier gedempt te worden om dit te realiseren. Na de middenberm komen de fietspaden vlak langs de N116 te liggen en komen de groenzones aan de buiten kant te liggen. Vanaf hier worden de bestaande grachten gedempt en worden nieuwe grachten van 2m breed aangelegd in de groenzones. Vanaf de middenberm zal er nieuwe riolering aangelegd worden onder de fietspaden. Hier hebben de stroken langs de bestaande weg een breedte van 6,6m, maar opnieuw zijn de bestaande grachten en nutsleidingen in deze zone gelegen. Deze indeling blijft behouden tot aan de splitsing van de N116 met de Molenvaartstraat en Achterbist. Vanaf dit kruispunt lopen de fietspaden verder langs de N116. Er worden echter geen groenzones meer voorzien en vanaf dit punt dient de riolering niet meer vervangen te worden. Aan het kruispunt van de N116 met de Molenstraat wordt een groenzone heraangelegd, met enkele verharde stroken. Na dit kruispunt wordt de N116 opnieuw heraangelegd en wordt een korte middenberm voorzien, zodat de weg even 2,6m breder wordt dan de bestaande weg. Vanaf dit kruispunt wordt de N116 worden hier en daar ook opnieuw groenzones voorzien tussen de weg en de fietspaden, met daarbinnen enkele parkeerstroken. Deze parkeerstroken worden 2m breed en worden 60cm dik.

Vanaf het kruispunt van de N116 met de Molenvaartstraat en Achterbist richting het oosten vormen de geplande werken amper tot geen bedreiging voor het bodemarchief. Vanaf dit punt zullen de werken namelijk grotendeels binnen het bestaande gabarit vallen en beperken deze zich tot het aanleggen van fietspaden, het heraanleggen van de N116 en het aanleggen van enkele groenzones met eventueel een parkeerstrook. De werken gaan in dit deel van het plangebied dus niet dieper dan 65cm –mv. Aangezien de bodem ter hoogte van de N116 reeds tot een diepte van minstens 80cm –mv verstoord is, zal de heraanleg van de weg geen bijkomende verstoring opleveren. Ter hoogte van de verharde bermen langs de N116 is reeds riolering aanwezig, waardoor de aanleg van de fietspaden eveneens geen bijkomende verstoring zal opleveren. Ook ter hoogte van de geplande groenzones met parkeerstroken zullen de werken niet buiten het bestaande gabarit treden. In deze zones is de bestaande weg namelijk breder, doordat er reeds parkeerstroken voorzien zijn op het bestaande wegdek. Enkel ter hoogte van het kruispunt van de N116 met de Molenstraat. Zullen de geplande werken buiten het bestaande gabarit treden. Daar waar de groenzone heraangelegd zal worden, zal de bodem mogelijk bijkomend verstoord worden door het afgraven van de teelaarde en het planten van nieuwe bomen. De aanleg van de verharde stroken fietspaden valt grotendeels samen met de bestaande verhardingen en bovendien zijn ook hier reeds leidingen gelegen naast de bestaande wegen. De mogelijke bijkomende verstoring in deze zone is dus beperkt in omvang en zal minder dan 50m² beslaan. Vlak na deze kruising zullen de werken eveneens kort buiten het geplande gabarit treden. Het gaat om een korte strook van maximum 2,6m breed aan beide zijden van de N116. Gezien de aard van de werken en de beperkte omvang van de mogelijke bijkomende verstoring, wordt het niet interessant geacht om in deze zone archeologisch onderzoek te adviseren. De mogelijke kenniswinst zou namelijk niet opwegen tegen de kosten van deze onderzoeken.

Ten westen van het kruispunt van de N116 met de Molenvaartstraat en Achterbist zullen de werken ook de aanleg van grachten en riolering omvatten en plaatselijk dus een diepere verstoring veroorzaken. In het westen zullen de fietspaden door groenzones van de N116 gescheiden worden en zullen de bestaande grachten verbreed worden. Hierdoor wordt aan beide zijden van de N116 een strook van maximum 5,5m breed mogelijk verstoord door de geplande werken. Vervolgens wordt een middenberm voorzien. Hier zijn de stroken langs de bestaande weg 7,2m breed. Deze stroken omvatten echter ook de bestaande grachten die gedempt zullen worden, waardoor de werkelijk bedreigde stroken maximum 5,5m breed zijn. Vanaf deze middenberm tot aan de Molenvaartstraat en Achterbist worden de bestaande grachten gedempt, zodat de fietspaden direct langs de N116 aangelegd kunnen worden. Aan de buitenzijde van het tracé

worden nieuwe groenzones voorzien, waarin de nieuwe grachten aangelegd worden. De nieuwe riolering komt onder de fietspaden te liggen en wordt in sleuven van maximum 1,8m breed aangelegd. De stroken langs de bestaande weg zijn in deze zone maximum 6,6m breed, maar omvatten de bestaande grachten en er zijn ook reeds leidingen in deze zone aanwezig. In dit westelijk deel van het plangebied wordt het bodemarchief dus mogelijk bedreigd door de geplande werken en dan voornamelijk door de aanleg en verbreding van de grachten en door de aanleg van de nieuwe riolering. Dit gebeurt in smalle stroken langs de bestaande weg van 5,5 tot 6,6m breed. Deze stroken werden echter reeds deels verstoord door de aanwezige nutsleidingen en de bestaande grachten. Er wordt verwacht dat verder archeologisch onderzoek in deze lange smalle stroken enkel een versnipperde kenniswinst zal opleveren, die niet zal opwegen tegen de kosten ervan.

Ter hoogte van de Vogelzangstraat wordt de weg vernieuwd en wordt ten oosten ervan een groenzone van 3m breed voorzien. Binnen de groenzone wordt een gracht van 60cm diep aangelegd en onder de weg zal een nieuwe DWA-leiding aangelegd worden. Aan het begin van deze weg wordt verder een groenzone met enkele parkeerplaatsen voorzien. Deze zone is echter reeds deels verhard. Langs beide zijden van de bestaande weg zijn reeds leidingen aanwezig. Hierdoor zal vermoedelijk enkel de aanleg van de nieuwe riolering een bedreiging vormen voor het bodemarchief. Daarenboven zullen de werken zich grotendeels beperken tot een lange strook van maximum 8m breed die op zijn minst reeds deels verstoord is, waardoor de kenniswinst van eventueel verder onderzoek niet zou opwegen tegen de kosten ervan.

Ook in de twee doodlopende straten wordt nieuwe riolering voorzien, waardoor de bodem mogelijk bijkomend verstoord zal worden. Beide straten zijn echter minder dan 4m breed. Ook hier geldt dus dat de mogelijke kenniswinst van eventuele verdere onderzoeken niet zou opwegen tegen de kosten ervan.

2.2 Aan- of afwezigheid van archeologisch erfgoed

Op basis van het bureauonderzoek kan de archeologische verwachting als volgt ingeschat worden:

Westelijk deel:

- Steentijd artefactensites: hoog.
- Neolithicum tot en met de Middeleeuwen: laag.
- Nieuwe Tijd: laag.

Oostelijkdeel:

- Steentijd artefactensites: middelhoog.
- Neolithicum tot en met de Middeleeuwen: hoog.
- Nieuwe Tijd: laag.

Ter hoogte van de bestaande structuren kan de verwachting aan een eventuele steentijdartefactensite echter afgeschaald worden. Een sporensite kan mogelijk wel nog aanwezig zijn, al is de kans reëel dat enkel de diepere sporen nog (deels) intact aangetroffen kunnen worden.

Zoals hierboven beschreven wordt, worden eventuele archeologische resten en sporen op plaatsen mogelijk bedreigd door de geplande werken. Het gaat dan over de 5,5 tot 6,6m brede stroken langs de N116 in het westelijk deel van het plangebied, de Vogelzangstraat en de twee doodlopende zijstraten. Binnen deze zones wordt de bodem voornamelijk bedreigd door de aanleg van de riolering en de grachten.

Gezien de aard van de bedreigde zones wordt verwacht dat eventuele archeologische vervolgonderzoeken enkel een beperkte en versnipperde kenniswinst zullen opleveren. Dit weegt echter niet op tegen de kost van deze onderzoeken. Op basis hiervan kan besloten worden dat het plangebied reeds voldoende onderzocht is. Kosten baten technisch wordt verder archeologisch onderzoek namelijk niet interessant geacht, aangezien de verwachte kenniswinst laag ingeschat wordt.

3 Advies op basis van de resultaten

Op basis van deze gegevens wordt door het Vlaams Erfgoed Centrum geen verder onderzoek geadviseerd. De geplande werkzaamheden vormen geen bedreiging voor het bodemarchief. Er hoeft geen programma van maatregelen te worden opgesteld.

Ondanks het advies tot vrijgeven van het terrein, blijven de bepalingen voor het melden van toevalsvondsten van kracht, conform artikel 5.4.1 van het Onroerenderfgoeddecreet. De civieltechnisch uitvoerder is verplicht eventuele toevalsvondsten binnen drie dagen na ontdekking te melden bij Onroerend Erfgoed.