



ADEDE ARCHEOLOGISCH RAPPORT 631

Archeologienota Houthalen-Helchteren
Fietsbrug (Prov. Limburg)
Programma van Maatregelen

HOREMANS B.



Colofon

Uitgever	ADEDE bvba
Jaar van uitgave	2021
Plaats van uitgave	Gent
Redactie	Claeys Simon & Janssens David
ISSN	2033-6810

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ADEDE bvba. ADEDE bvba is niet aansprakelijk voor eventuele schade voortvloeiend uit diens adviezen.

Inhoudsopgave

1	Gemotiveerd advies.....	- 4 -
2	Programma van maatregelen.....	- 8 -

1 Gemotiveerd advies

Het programma van maatregelen geeft een gemotiveerd advies over het al dan niet moeten nemen van maatregelen voor de omgang met archeologisch erfgoed bij bodemingrepen. Het beschrijft de aard van deze maatregelen en de uitvoeringswijze van de eventuele maatregelen. Het gemotiveerd advies is gebaseerd op het verslag van resultaten van het vooronderzoek.

In het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de bouw van een fietsbrug aan de Grote Baan te Houthalen-Helchteren, werd door ADEDE bvba een bureaustudie uitgevoerd in het kader van het opstellen van een archeologische nota met uitgesteld traject.

Het doel van dit onderzoek is driedelig. Allereerst wordt op basis van de beschikbare informatie nagegaan of er archeologische resten te verwachten zijn op het terrein. Vervolgens wordt nagegaan hoe goed deze archeologische resten bewaard zijn en in hoeverre ze bedreigd zijn door de geplande bouwwerken. Ten slotte wordt nagegaan wat het potentieel tot kennisvermeerdering is. Op basis van beschikbare en geraadpleegde bronnenmateriaal kon binnen het bureauonderzoek de aan-of afwezigheid van een archeologische site of relevante archeologische overblijfselen binnen de contouren van het onderzoeksgebied niet met zekerheid worden aangetoond. Wel is het mogelijk een archeologische verwachting naar voor te schuiven ten einde een antwoord te kunnen bieden op de gestelde onderzoeksvragen.

Helchteren ligt op 70 meter boven de zeespiegel. De Laakerbeek vormt een natuurlijke zuidgrens met het naburige Houthalen. De Schansbeek loopt ten oosten van de excentrisch gelegen dorpskern, de Winter- en Sonnisbeek ten westen ervan. In de Atlas van de Buurtwegen (1845) worden verder volgende oude geografische elementen aangeduid: de Vincker beek in het gelijknamige gehucht en de Kleinbeek ten westen van de dorpskern. Tot aan het einde van de Eerste Wereldoorlog bestond Helchteren bijna uitsluitend uit heide en bossen. De huidige Hoeverheide en Helchterenbos ten noordwesten worden op de Ferrariskaart (1771-77) nog met Bruyere de Helchteren aangeduid. De bebossing aldaar kwam er pas in de loop van de tweede helft van de 19de eeuw. In dezelfde cartografische bron worden duinen aangeduid ten noorden en ten westen, op de plaatsen die thans respectievelijk de topografische namen Witte Bergen en Kraanberg dragen. Relicten van dit duinenlandschap bleven bewaard. De abdij van Sint-Truiden bezat in Helchteren vijf visvijvers: de molenwijer bij de windmolen, de doelwijer voor het kasteel Ter Dolen, de wijer bij de hoeve Op den Bosch, een wijerke in de Stapelriet en de Heraert-wijer boven de Laker vennen. In de Atlas van de Buurtwegen (1845) wordt verder de thans niet meer bestaande, enkel toponymisch bewaarde Kruis Weijer aangeduid.

Uit reeds uitgevoerd archeologisch onderzoek weten we dat er in de omgeving reeds belangrijke archeologische vondsten gedaan werden, met een zeer sterke nadruk steentijden. Het gaat hier dan voornamelijk over de zogenoemde Sonnisheide, waar een veelheid van occupatiesporen uit de steentijden werd opgediept uit de ondergrond. Er dient in dit verband wel opgemerkt te worden dat deze site zich op zo'n 3km afstand van het projectgebied bevindt. De vraag dient echter gesteld in hoeverre het projectgebied zelf eventuele occupatiesporen kan hebben uit de steentijden. Op basis van de landschappelijk ligging van het projectgebied kan daarover een uitspraak gedaan worden.

Het projectgebied is gelegen op een hoogte in een verder eerder vlak landschap. Daaruit kunnen we een zeker potentieel op occupatiesporen uit de steentijden distilleren. Toch lijkt het er op de waterhuishouding in het gebied niet afdoende is om een verwachting naar steentijden naar voor te kunnen schuiven. We schuiven voor de steentijden dan ook een lage verwachting naar voor.

Ook voor latere perioden kent het projectgebied een eerder lage verwachting. Op basis van het geraadpleegde kaartmateriaal blijkt dat het projectgebied sinds de achttiende eeuw een braakliggend terrein was, nabij het iets noordelijker gelegen duingebied. De omgeving werd maar met mondjesmaat in gebruik genomen. De enige ontwikkeling in de omgeving gedurende de achttiende eeuw lijkt de historische voorloper van de Grote Baan te zijn, die Houthalen verbond met het noordelijkere Hechtel. De ontwikkeling van het gebied komt pas met mondjesmaat op gang in de negentiende eeuw, wanneer we een toenemende bebouwing kunnen vaststellen die zich situeert rondom de Grote Baan. Het gebied heeft echter steeds zijn landelijk karakter behouden. Op het noordelijke gedeelte ontwikkelde zich in de twintigste eeuw industriële activiteiten. We schuiven daarom voor de middeleeuwse, vroegmoderne en hedendaagse periode een lage archeologische verwachting naar voor.

Om uitsluitsel te kunnen geven over het archeologisch potentieel van het projectgebied werd door ADEDE een Landschappelijk Bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de historische bodemopbouw in het projectgebied voor het grootste deel sterk verstoord werd door menselijk ingrijpen. Nergens werd bij de boringen een B-horizont aangetroffen, wat de verwachting naar steentijdvondsten zeer negatief beïnvloedt. Bij de meeste boringen werden tot op grote diepte grondlagen aangetroffen met baksteenfragmenten, steenpuin en plastics. De meeste boringen moesten ook vroegtijdig stopgezet worden gezien de ondoordringbare puinlagen (baksteenpuin en spoorwegbalast onder andere) in de ondergrond.

Er werd dus besloten dat het projectgebied beschikt over een zeer verstoorde ondergrond, wat in belangrijke mate lijkt samen te hangen met de aanleg van de vroegere spoorlijn 18 en de industriële activiteiten die in het noorden van het projectgebied ontwikkeld werden.

In het kader van een betere ontsluiting en een verhoogde verkeersveiligheid voor fietsers, plant de opdrachtgever de aanleg van een fietsbrug, die de kruising voorziet van de bestaande fietssnelweg en de Grote Baan.

De brug wordt langs beide zijden voorzien van een aanrijstrook voor fietsers, alsook een trap voor voetgangers.

De aanrijstrook wordt ten westen van de grote baan gefundeerd met stalen schroefpalen, die op regelmatige afstand van elkaar worden geplaatst (waardoor het fietspad dus als een soort brug verhoogd komt te liggen). In het oosten wordt de verbinding aangelegd met een verhoogde berm (zie verder).

De fietssnelweg, komende van het zuidwesten, zal vernieuwd worden (doorsnede M). Daarbij wordt een kleine ophoging voorzien (zo'n 20 cm), waarop de fietssnelweg zal aangelegd worden. Uitgaande van een onderfundering van 40cm, wordt hier dus een diepte-ingreep voorzien van zo'n 20 cm onder het bestaande maaiveld. Ten oosten van deze fietssnelweg wordt een beek/infiltratiebekken voorzien voor hemelwater. Hiervoor wordt volgens de plannen een diepte-ingreep voorzien van 56cm onder het bestaande maaiveld.

De brug zal langs zowel langs oostelijke als langs westelijke zijde van de Grote Baan rusten op een betonnen sokkel die op palen gefundeerd zal worden.

Ten oosten van de Grote baan (doorsnede P) wordt een fietspad aangelegd op het bestaande maaiveld, opnieuw met een diepte-ingreep van 40cm voor de onderfundering. Ten oosten van dit fietspad wordt een weinig afgegraven voor een afwatering naar een nieuw aan te leggen beek/infiltratiebekken (50cm onder het bestaande maaiveld).

De aanleg van de fietsbrug zal gepaard gaan met de heraanleg van de omgeving, meer bepaald het noordelijke-centrale gedeelte van het projectgebied.

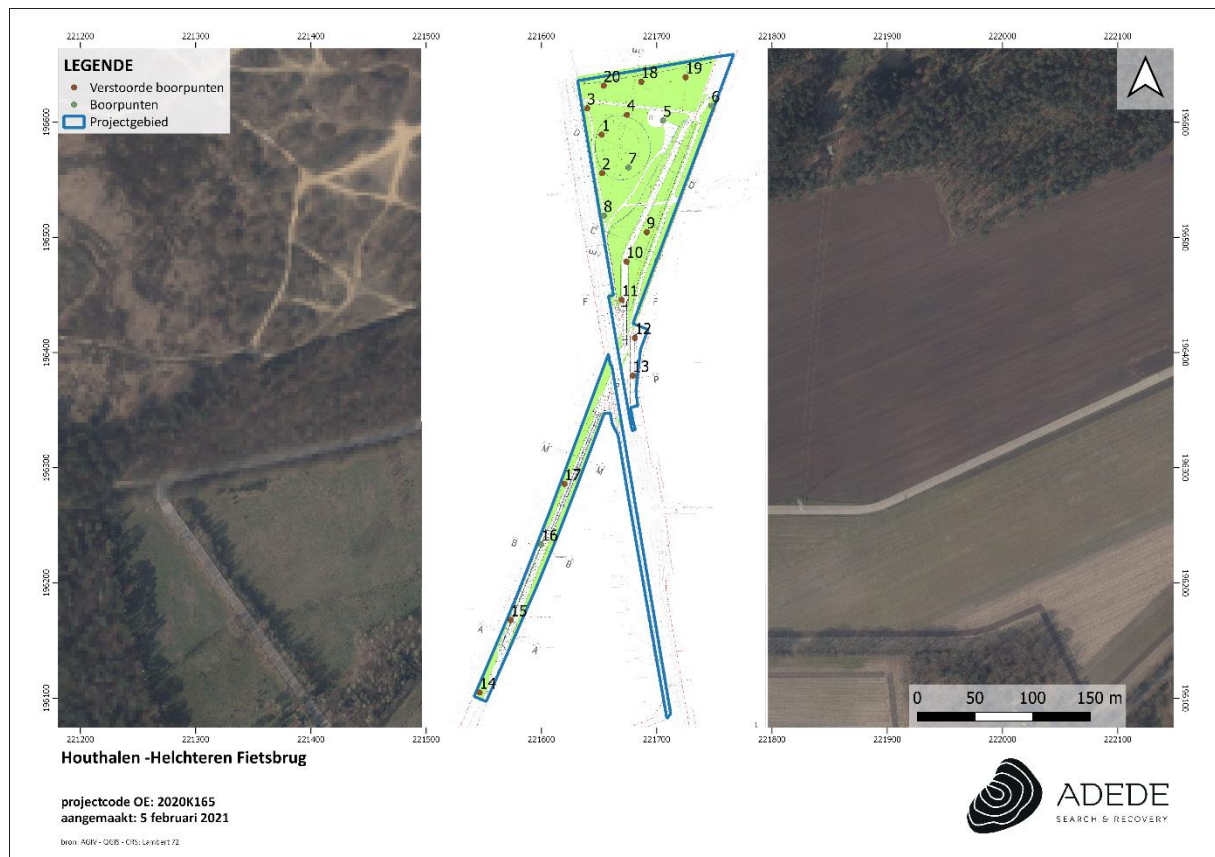
Centraal wordt hier de aanleg van een infiltratiebekken voorzien, met een diepte van zo'n 2 meter (doorsnede D). De fietssnelweg, die momenteel ten oosten van dit centraal gelegen terrein loopt, op de locatie van de vroegere spoorlijn 18, zal verlegd worden naar dit centrale terrein, om noordelijk opnieuw op zijn bestaande traject aan te sluiten. Het centrale terrein, dat momenteel in gebruik is als industrieterrein, wordt heraangelegd met groenvoorzieningen en wandelpaden.

Op dit centrale gedeelte wordt een aanrijstrook voorzien op een opgehoogde berm (zie terug - doorsnede F). Voor de aanleg van deze berm wordt enkel de strooisellaag (5-tal cm) en de bestaande verharding (20cm) verwijderd.

Deze zal nabij de aansluiting met de eigenlijke brug een hoogte hebben van zo'n vijf meter boven het bestaande maaiveld. Daarnaast worden ook verharde wegen voorzien op dit terrein, waarvoor volgens de doorsnedes een diepte-ingreep van zo'n 40cm onder het bestaande maaiveld wordt voorzien.

Meer noordelijk op het centrale terrein (doorsnede C), heeft de berm nog een hoogte van 3,26m. ten oosten van de berm wordt een beek/infiltratie voorzien met een diepte van 50cm onder het bestaande maaiveld. Ten westen een weg met een bodemingreep van 40cm onder het bestaande maaiveld voor de onderfundering. In het noorden wordt een beek/infiltratiebekken voorzien (doorsnede E), met een diepte tot 1m13 onder het bestaande maaiveld.

Algemeen kan gesteld worden dat de bodemingrepen relatief beperkt blijven. Het hoogteprofiel van het terrein wordt niet ingrijpend gewijzigd, met uitzondering van de aan te leggen wegen, de infiltratiebekkens/beken en dan voornamelijk het centrale infiltratiebekken.



Figuur 1: Geplande werken met weergave boringen

Gezien het terrein reeds in grote mate verstoord werd zou er maar een klein gedeelte overblijven waar verder archeologisch onderzoek noodzakelijk (zone rond boringen 5,6, 7 en 8) zou kunnen zijn. Echter op een groot deel hiervan zijn geen ingrijpende werken gepland, het gaat voornamelijk om de aanleg van fietspaden en smalle beken/infiltratiebekkens). Bovendien staat op het grote deel tussen boringen 6 en 9, waar een verhoogde berm gepland staat waarvoor de ingreep in de bodem miniem is, een industrieel gebouw met reeds stevige impact op de bodem.

De enige aansluitende zone waar enige impact kan verwacht worden op potentieel aanwezige archeologie, is een klein deel van het geplande waterbufferbekken (ongeveer 850m²). Deze zone lijkt echter te klein om significante kenniswinst te bekomen.

Gezien de eerder lage archeologische verwachting voor het projectgebied én gezien de verregaande bodemverstoringen die binnen de contouren van het projectgebied werden vastgesteld, is ADEDE bv van mening dat verder archeologisch onderzoek niet nodig is, gezien de te verwachten kenniswinst de kosten voor verder onderzoek niet kan verantwoorden. ADEDE bv is daarom van mening dat het terrein archeologisch kan vrijgegeven worden om de geplande werken uit te voeren. Dit ontslaat de opdrachtgever evenwel niet van zijn meldingsplicht inzake eventuele toevalsvondsten.

2 Programma van maatregelen

Binnen het verslag van resultaten en bovenstaand gemotiveerd advies werd aangetoond dat het potentieel op waardevolle kenniswinst ontbreekt bij de uitvoer van verder archeologisch (voor)onderzoek. Volgens artikel “§5.2 van de Code van Goede Praktijk” is verder vooronderzoek dan ook niet aangewezen. Verdere maatregelen inzake archeologisch onderzoek worden dan ook – conform de Code van Goede Praktijk – niet voorgesteld.

Dit advies ontslaat de opdrachtgever, noch de aannemer van de geplande werken, niet van zijn verplichting om tijdens de bouwwerken rekening te houden met de wettelijke archeologische meldingsplecht. Eventuele toevalsvondsten dienen steeds gemeld te worden aan het agentschap Onroerend Erfgoed.