



ADEDE ARCHEOLOGISCH RAPPORT 690

Archeologienota Stationsomgeving
Groenendaal te Hoeilaart
(Vlaams-Brabant)
Programma van Maatregelen

BORIS HOREMANS



Colofon

Uitgever	ADEDE bvba
Jaar van uitgave	2021
Plaats van uitgave	Gent
Redactie	Niels Janssens & David Janssens
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.....	- 5 -

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 aanleg van een Fietstunnel aan het station van Groenendaal te Hoeilaart, werd door ADEDE bv 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 dit bureauonderzoek is ADEDE bv van mening dat verder archeologisch onderzoek niet nodig is. Daarbij valt vooral op dat het projectgebied op historische kaarten (Ferraris) gelegen is in de vallei van de Ijs. De ligging binnen deze vallei, en niet in een gradiëntzone, maakt dat er geen steentijdverwachting bestaat, gezien nederzettingen in deze periode eerder hoger gelegen gronden opzochten. Gezien deze landschappelijke ligging zal de archeologische verwachting zich richten tot 'beekdalarcheologie'. Het betreft een vrij recent aandachtspunt waarover uitvoerig geschreven wordt en door verschillende archeologienota's verwezen wordt als argument maar weinig toetsing kent aan de praktijk. Het potentieel van beekdalarcheologie ligt hem in het aantreffen van (veen)bruggen, voordes, (knuppel)paden en overgangen; jacht- en visattributen: gevlochten fuiken, strikken, netten, viswieren, visstekers, aalkorven, loden kogels, klemmen, pijlen en harpoenen, restanten van transport via water: pramen/boten/kano's en aanlegsteigers, constructies en structuren die verband houden met het controleren van de waterhuishouding: houten stuwes, dijken, duikers en oeverbeschoeiing; afvaldumpen gerelateerd aan hogerop gelegen nederzettingen, watermolens, verdedigingswerken: waterkastelen, schansen en omgrachte hoeves en delfstoffenwinning: vuursteen, zand, veen, moerasijzererts, leem, zout en water en houtwinning. Dit uit zich met andere woorden vooral in de vorm van mobilia, die achtergelaten zijn in het waterloopdal – al dan niet bij wijze van rituele depositie.

Er is echter ook hoegenaamd geen verwachting naar een intacte bodemopbouw binnen de contouren van het projectgebied. De Bodemtypekaart geeft al aan dat de gronden binnen de contouren van het projectgebied te karteren zijn als OB- en OT-bodems, wat sterk bebouwde en

vergraven gronden zijn. Op basis van de geraadpleegde kaarten bevindt het gebied zich in een zone die sinds de negentiende eeuw sterk verstoord is door grootschalige wegenwerken en de aanleg van spoorlijn 161 (Brussel-Namen). Zeker wanneer we de luchtfoto van 1971 en 1990 raadplegen ter vergelijking, valt op dat grote delen van het projectgebied doorsneden worden door treinsporen. Bij het raadplegen van de DHM kaarten, valt ook op dat het gebied gekenmerkt wordt door sterke vergravingen en ophogingen in de vorm van Taluds. De ontwikkeling van het wegennet, het spoorwegnet en de spoorwegbrug over de Ring, zorgden ongetwijfeld voor een bijzonder sterke verstoring van de ondergrond wat verder archeologisch onderzoek weinig zinvol maakt, gezien het uiterst lage kennispotentieel.

Om deze reden adviseert ADEDE bv geen verder archeologisch onderzoek.

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.