

# ARCHEOLOGISCHE EVALUATIE VAN HET BODEMARCHIEF AAN DE HENRY FORDLAAN – CONTAINERTERMINAL TE GENK (PROVINCIE LIMBURG), HERWERKING 2021

## VERSLAG VAN RESULTATEN



ABO Archeologische Rapporten 1629

Rapport opgemaakt door: Sander Pelsmaekers



Kontichsesteenweg 38

B-2630 Aartselaar

juli 2021

Dossiernr. 27717

OE: 2021G246

# COLOFON

## **Titel**

Archeologische evaluatie van het bodemarchief aan de Henry Fordlaan – Containerterminal te Genk (provincie Limburg), herwerking 2021

## **Auteur**

Sander Pelsmaekers

## **Initiatiefnemer**

HVC Architecten

## **Projectnummer**

- 27717 (intern)
- 2021G246 (Agentschap Onroerend Erfgoed)

## **Plaats en datum**

Aartselaar, juli 2021

## **Reeks en nummer**

ABO archeologische rapporten 1629

ISSN 2406-3940

# RAPPORTFICHE

Template

Versies		
<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Status</i>
V0	20/07/21	Interne draft
V1	22/07/21	Externe draft
V2	23/07/21	Definitieve versie

Projectteam	
<i>Functie</i>	<i>Naam</i>
Projectleider	Sander Pelsmaekers
Business Unit Manager	Toon Moeskops
Kwaliteitscontrole	Anouk Van der Kelen
General Director	Patrick Hambach

# INHOUD

DEEL 1 Verslag van Resultaten .....	7
1 Inleiding (beschrijvend gedeelte) .....	7
1.1 Thesaurus .....	7
1.2 Administratieve gegevens .....	7
1.3 Doel van het onderzoek .....	8
1.4 Aanleiding van het onderzoek .....	8
1.5 Afbakening onderzoeksgebied .....	8
1.6 Onderzoeksstrategie .....	9
2 Aard van de bedreiging .....	11
2.1 Huidige situatie .....	11
2.2 Toekomstige situatie .....	12
2.3 Eerdere verstoringen .....	14
3 Assessmentrapport: landschappelijke analyse .....	17
3.1 Topografische situering .....	17
3.2 Bodemkundige situering .....	21
4 Assessmentrapport: archeologische voorkennis .....	27
4.1 Inventarissen onroerend erfgoed .....	28
4.2 Relevant eerder onderzoek nabij het onderzoeksgebied .....	31
4.3 Cartografische bronnen .....	33
4.4 Recente landschapsveranderingen .....	38
5 Besluit .....	41
5.1 Interpretatie en datering .....	41
5.2 Inschatting potentieel tot kennisvermeerdering .....	42
5.3 Samenvatting .....	43
6 Kwaliteitscontrole en ondertekening .....	44
7 Bibliografie .....	45
7.1 Literaire bronnen .....	45

## LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1: Luchtfoto (1:7000) (middenschalige winteropnamen, kleur, 2020) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).	9
Figuur 2: GRB (1:7000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).	10
Figuur 3: Kadasterkaart (1:6000) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Cadgis 2021).	10
Figuur 4: Orthofoto (1:4500) (middenschalige winteropname, kleur, 2019) met weergave van de bestaande toestand. (Bron: Geopunt 2021).	11
Figuur 5: Overzicht van de werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied (1:4500). (Bron: Geopunt 2021).	12
Figuur 6: Detail van de nieuwe toestand. (Bron: Opdrachtgever 2021).	13
Figuur 7: Ophogings- en funderingswerkzaamheden op de site in 1966. (Bron: Opdrachtgever 2020).	14
Figuur 8: Ophogingswerkzaamheden op de site in 1966. (Bron: Opdrachtgever 2020).	15
Figuur 9: Ophogings- en funderingswerkzaamheden op de site in 1966. (Bron: Opdrachtgever 2020).	15
Figuur 10: Schematisch overzicht van het bestaand drainagesysteem op de site van Ford Genk met aanduiding van de locatie van het onderzoeksgebied (zwart). (Bron: Opdrachtgever, 2020).	16
Figuur 11: Topografische kaart (1:10000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).	17
Figuur 12: DTM (1m) (1:7000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).	18
Figuur 13: Hoogteprofielen van NW-ZO en ZW-NO. (Bron: Geopunt 2021).	19
Figuur 14: Skyview (1:6000) met aanduiding van het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).	20
Figuur 15: Gedigitaliseerde bodemkaart (1:7000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).	21
Figuur 16a en 15b: Quartairgeologische sequentie ter hoogte van het studiegebied (type). (Bron: Geopunt 2020).	23
Figuur 17: Gedigitaliseerde quartairgeologische kaart (1:8000) met aanduiding van het studiegebied. (Bron: Geopunt 2021).	23
Figuur 18: Gedigitaliseerde Tertiairgeologische kaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).	24
Figuur 19: Bodemerosiekaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).	25
Figuur 20: Bodembedekkingskaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).	26
Figuur 21: Tabel met geraadpleegde bronnen.	27
Figuur 22: Ferrariskaart met aanduiding van Genk (1777). (Bron: Geopunt 2021).	28
Figuur 23: Alle CAI-meldingen (1:25000) binnen een straal van 1500 meter.	29
Figuur 24: Overzichtstabel CAI.	30
Figuur 25: Overzicht van relevante eerder uitgevoerde onderzoeken nabij het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).	31

Figuur 26: Fricxkaart (1:30000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021). .....	33
Figuur 27: Ferrariskaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021). .....	34
Figuur 28: Atlas der Buurtwegen (1:10000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021). .....	35
Figuur 29: Vandermaelenkaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021). .....	36
Figuur 30: Kaart uit 1939 (1:6000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Cartesius 2021). .....	37
Figuur 31: Orthofotomozaïek (1:6000), kleinschalig, zomeropnamen, panchromatisch (1971) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021). .....	38
Figuur 32: Orthofotomozaïek (1:6000), kleinschalig, zomeropnamen, panchromatisch (1991) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021). .....	39
Figuur 33: Orthofotomozaïek (1:4500), middenschallig, zomeropnamen, panchromatisch (2019) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021). .....	40

---

# DEEL 1 VERSLAG VAN RESULTATEN

---

## 1 INLEIDING (BESCHRIJVEND GEDEELTE)

### 1.1 THESAURUS

Henry Fordlaan, Mondeolaan, Genk, Ford Genk, ophoging, drainage, wegenis, bufferbekken, riolering, vrijgave

### 1.2 ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

<b>Projectcode: 27717</b>	<b>Onroerend Erfgoed: 2021G246</b>
ISSN-nummer	2406-3940
Erkend Archeoloog	ABO nv
Erkenningsnummer	OE/ERK/Archeoloog/2017/00167
<b>Naam + adres onderzoeksgebied</b>	
- Straat + nr.:	Henry Fordlaan
- Postcode:	3600
- Fusiegemeente:	Genk
- Land:	België
<b>Lambertcoördinaten 1972 (EPSG:31370)</b>	Xmin, Xmax: 229 860,12 m – 179 376,90 m Ymin, Ymax: 230 978,28 m – 180 569,17 m
<b>Kadaster</b>	
- Gemeente:	Genk
- Afdeling:	GENK AFD 4
- Sectie:	E
- Percelen:	71304E0906/00C000 71304E0738/00H003
<b>Onderzoekstermijn</b>	Juli 2021

### 1.3 DOEL VAN HET ONDERZOEK

Het doel van de archeologienota is nagaan in hoeverre het archeologisch archief dat potentieel aanwezig is op een terrein is bedreigd door een nakende ingreep in de bodem. Het onderzoek heeft drie objectieven. Ten eerste wordt een inschatting gemaakt van het archeologisch potentieel van de site. Daarnaast wordt nagegaan welke bewaring we kunnen verwachten van deze archeologische resten. Ten derde wordt nagegaan wat de impact van de geplande ingreep in de bodem zal zijn op deze resten. De gegevens voor deze analyse worden gehaald uit bestaande en ontsloten landschappelijke, bouwkundige en archeologische inventarissen en kaarten in combinatie met de bouwplannen.

De beoogde werkzaamheden vormen een ingreep in de bodem. Een groot deel van het onderzoeksgebied en de omliggende percelen zijn echter reeds in meerdere archeologienota's beschreven. Deze documenten, onder andere opgesteld door Julie Hagen<sup>1</sup> en Sander Pelsmaekers<sup>2</sup> van ABO nv in 2018, behandelden de sloopwerkzaamheden en bouw van nieuwe magazijnen. Uit deze bureauonderzoeken bleek dat de bovenste bodemlagen van het onderzoeksgebied enkele meters opgehoogd en geroerd zijn, een stelling die op zijn beurt gebaseerd is op (onder andere) twee onderzoeken door Elke Wesemael<sup>3</sup>, Petra Driesen en Inge Van de Staey<sup>4</sup> van ARON bvba in 2017. Het hele onderzoeksgebied, beter bekend als de voormalige site van Ford Genk, blijkt dus verstoord.

### 1.4 AANLEIDING VAN HET ONDERZOEK

Deze archeologienota kwam tot stand naar aanleiding van de bouw van een containerterminal ter hoogte van de Henry Fordlaan en de Mondeolaan te Genk (provincie Limburg). De beoogde bouwwerken en graafwerken worden beschouwd als een ingreep in de bodem. Het onderzoeksgebied situeert zich ter hoogte van een industriezone, ook gekend als de voormalige site van Ford Genk. Doordat de oppervlakte van het onderzoeksgebied waarop deze ingreep betrekking heeft (ca. 130.931 m<sup>2</sup>) de 3.000 m<sup>2</sup> overschrijdt en de ingreep in de bodem de 5.000 m<sup>2</sup> overschrijdt moet er, in het kader van het Onroerend Erfgoeddecreet, voorafgaand aan een omgevingsvergunning in het kader van een stedenbouwkundige aanvraag, een archeologienota worden opgemaakt om het archeologisch potentieel te evalueren (art. 5.4.1. Onroerend Erfgoeddecreet).

**Dit document is een herwerking van een reeds ingediende archeologienota door Sander Pelsmaekers van ABO nv in 2020, met ID. 14237.<sup>5</sup> De vorige vergunning werd reeds bekomen en de werken werden gedeeltelijk uitgevoerd. Echter, omdat er gewerkt wordt met een masterplan, dient er een aanpassing van de vorige contour van het onderzoeksgebied te gebeuren. Het projectgebied wordt vergroot van 88.620 m<sup>2</sup> naar 130.931 m<sup>2</sup>. Bijgevolg dient een herwerking van de archeologienota op basis van de nieuwe contour zich aan. Het besluit is echter ongewijzigd gebleven.**

### 1.5 AFBAKENING ONDERZOEKSGBIED

Het terrein waarop de geplande werken zullen uitgevoerd worden, is gelegen in het Genkse industriegebied (voorheen Ford Genk) langsheen de zuidwestelijke zijde van het Albertkanaal. Het gebied bevindt zich tussen de Henry Fordlaan in het zuid-zuidoosten en de Mondeolaan in het

---

<sup>1</sup> Hagen, 2018: <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/8123>

<sup>2</sup> Pelsmaekers, 2018: <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/9689>

<sup>3</sup> Wesemael, et al., 2017: <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/473>

<sup>4</sup> Van de Staey et al., 2017: <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/2057>

<sup>5</sup> Pelsmaekers, 2020.: <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/14237>



noordwesten. Het onderzoeksgebied grenst verder aan andere te ontwikkelen gebieden op de site zoals het openbaar domein (Zone A). Het onderzoeksgebied voor deze archeologienota, dat de containerterminal wordt genoemd, maakt (gedeeltelijk) deel uit van percelen 71304E0906/00C000 en 71304E0738/00H003. De oppervlakte bedraagt ca. 130.931 m<sup>2</sup>.

## 1.6 ONDERZOEKSSTRATEGIE

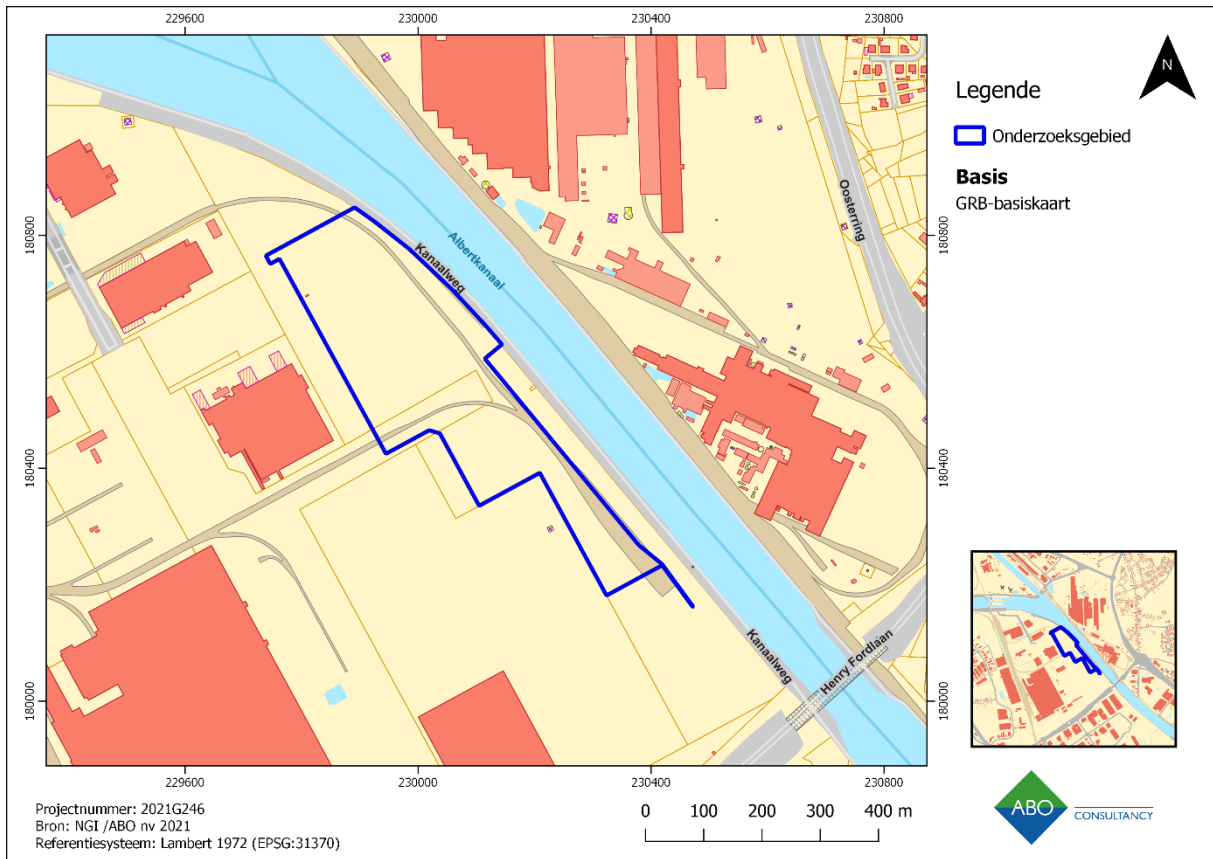
Volgende twee stappen worden ondernomen om een archeologisch verwachtingsprofiel op te stellen:

- 1) Een analyse van de bestaande en ontsloten landschappelijke gegevens plaatst het studiegebied in een breder landschappelijk kader (hfst. 3). Hiertoe werden zowel kaartmateriaal als literaire bronnen geconsulteerd.
- 2) Een analyse van de bestaande en ontsloten historische en archeologische gegevens geeft inzicht in het archeologisch potentieel van het studiegebied (hfst. 4). Hierbij werden voornamelijk inventarissen onroerend erfgoed en historische kaarten geraadpleegd.

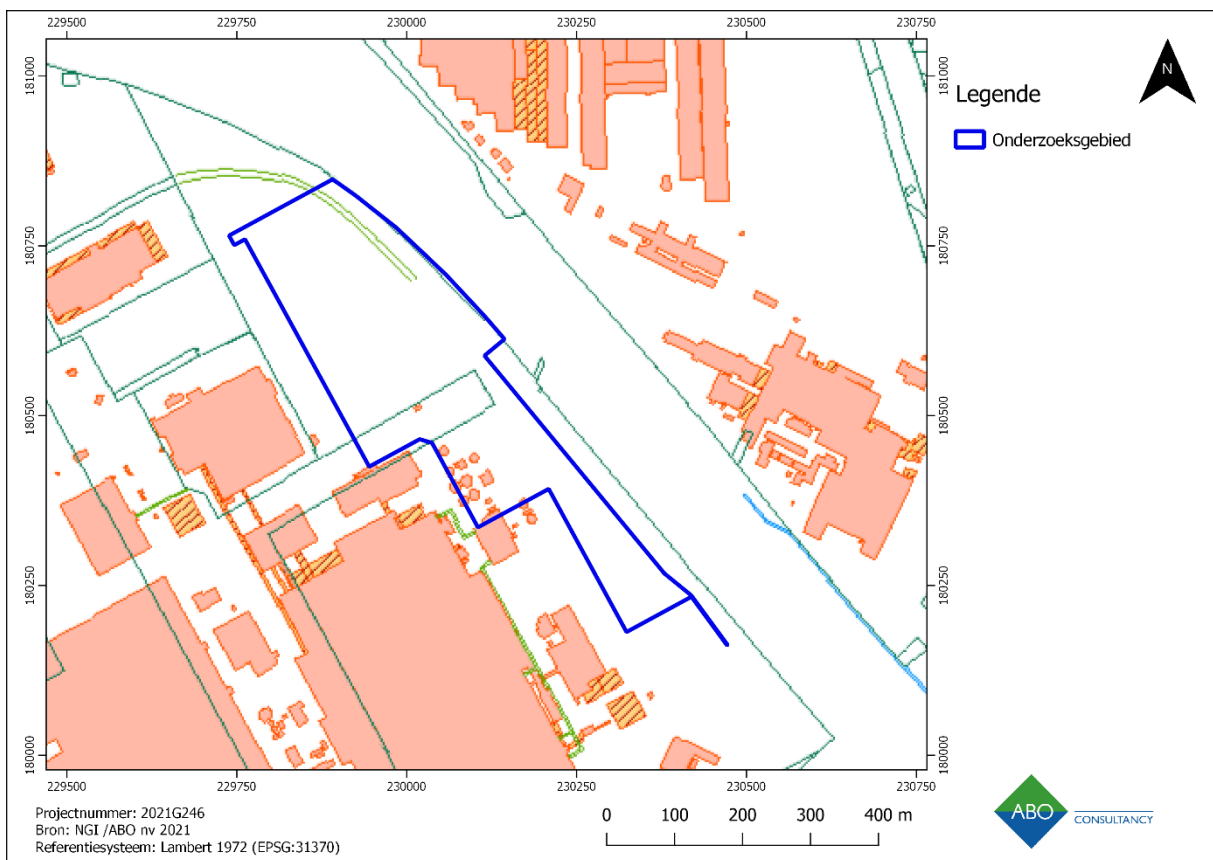
Het archeologisch verwachtingsprofiel wordt vervolgens geconfronteerd met de aard van de geplande werken teneinde de impact van deze werken te bepalen en een advies te formuleren.



**Figuur 1: Luchtfoto (1:7000) (middenschallige winteropnamen, kleur, 2020) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).**



Figuur 2: GRB (1:7000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).



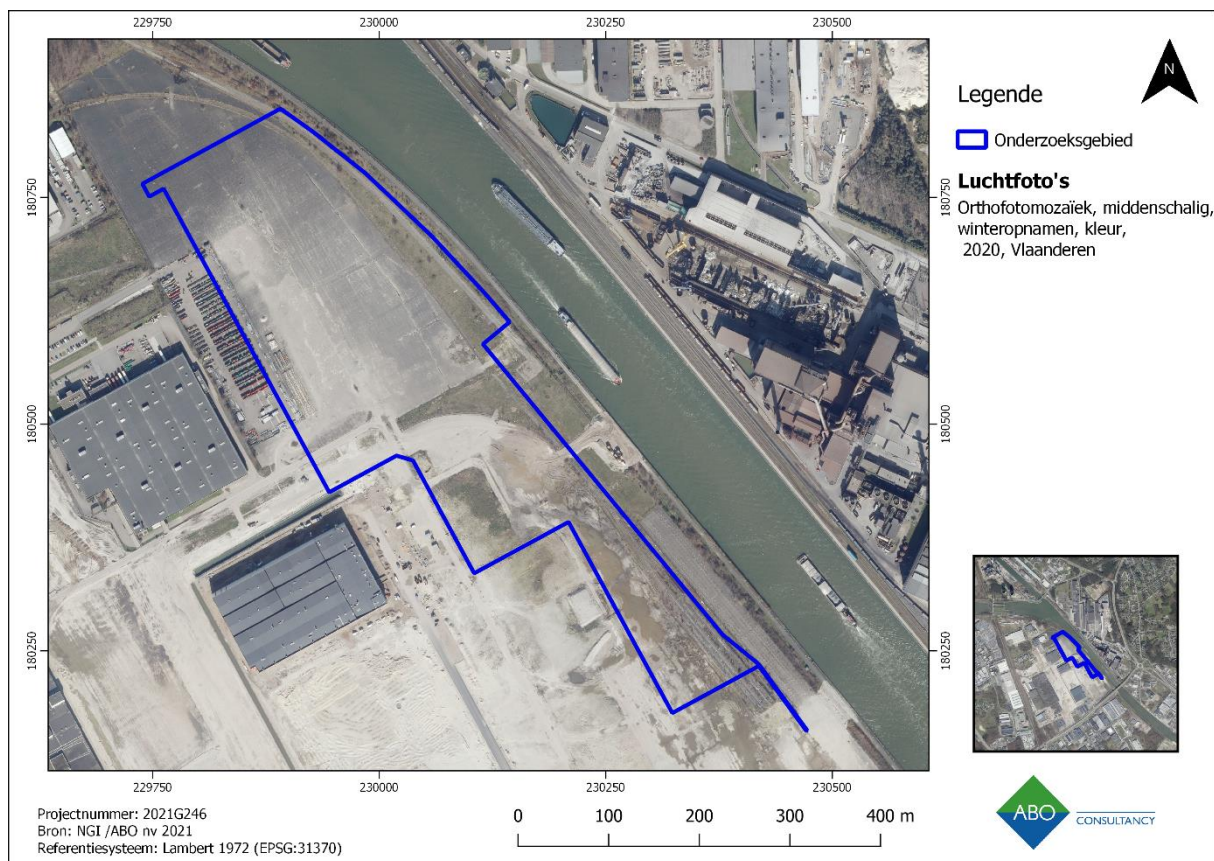
Figuur 3: Kadasterkaart (1:6000) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Cadgis 2021).

## 2 AARD VAN DE BEDREIGING

### 2.1 HUIDIGE SITUATIE

Het onderzoeksgebied, met een totale oppervlakte van ca. 130.931 m<sup>2</sup>, is gelegen op de voormalige site van Ford Genk, ter hoogte van de Henry Fordlaan. Het industrieterrein is momenteel echter niet meer in gebruik en de bestaande gebouwen worden gesloopt voor de toekomstige werkzaamheden, zoals reeds besproken in de archeologienota van Julie Hagen voor ABO nv (ID. 8123).<sup>6</sup> Momenteel is het onderzoeksgebied volledig vrijgemaakt van structuren. Ter hoogte van de noordwestelijke helft wordt de voormalige parking voor de wagens van Ford momenteel gesloopt. De centrale en zuidelijke helft van het onderzoeksgebied zijn meer braakliggend en bevatten voornamelijk stukken met verharding, zand en treinsporen.

Er bevindt zich ook een bestaand drainagesysteem onder het volledige onderzoeksgebied. Dit systeem wordt in meer detail besproken in hoofdstuk 2.3.



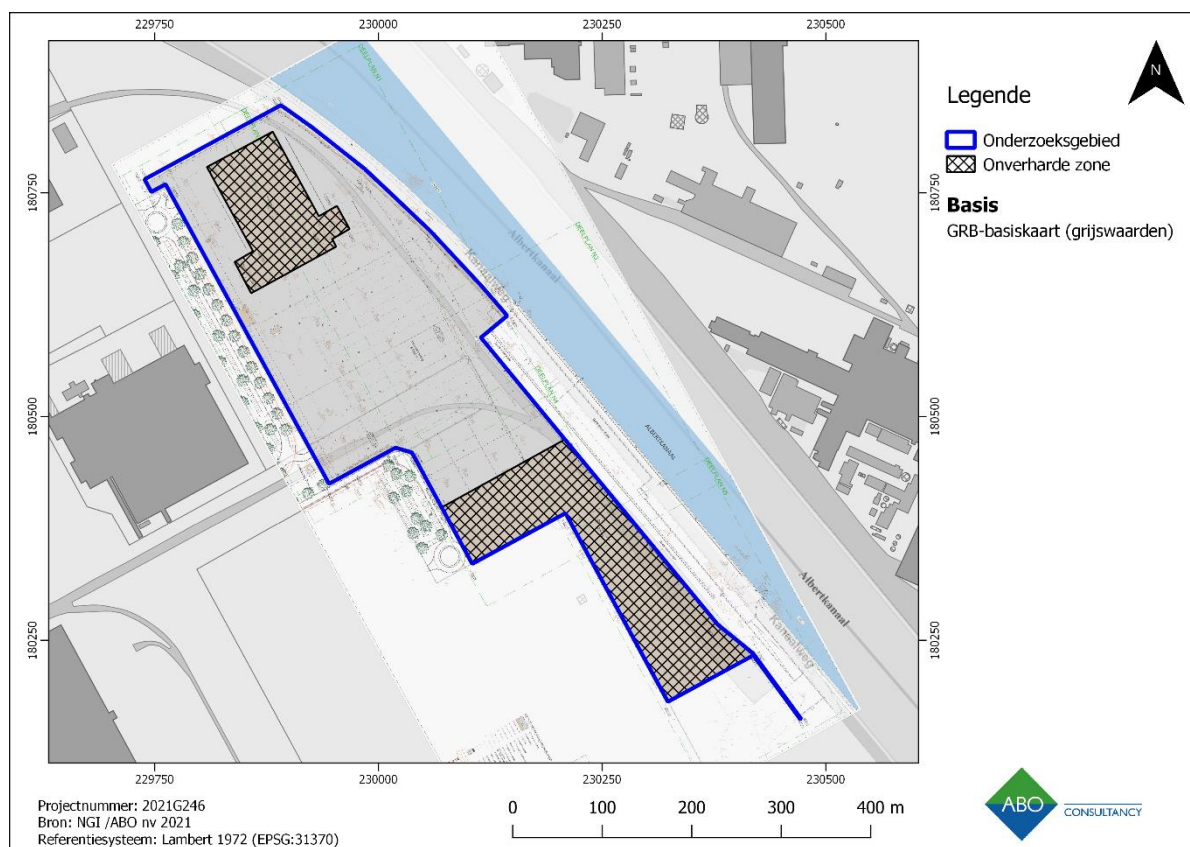
**Figuur 4: Orthofoto (1:4500) (middenschallige winteropname, kleur, 2019) met weergave van de bestaande toestand. (Bron: Geopunt 2021).**

<sup>6</sup> Hagen, 2018.

## 2.2 TOEKOMSTIGE SITUATIE

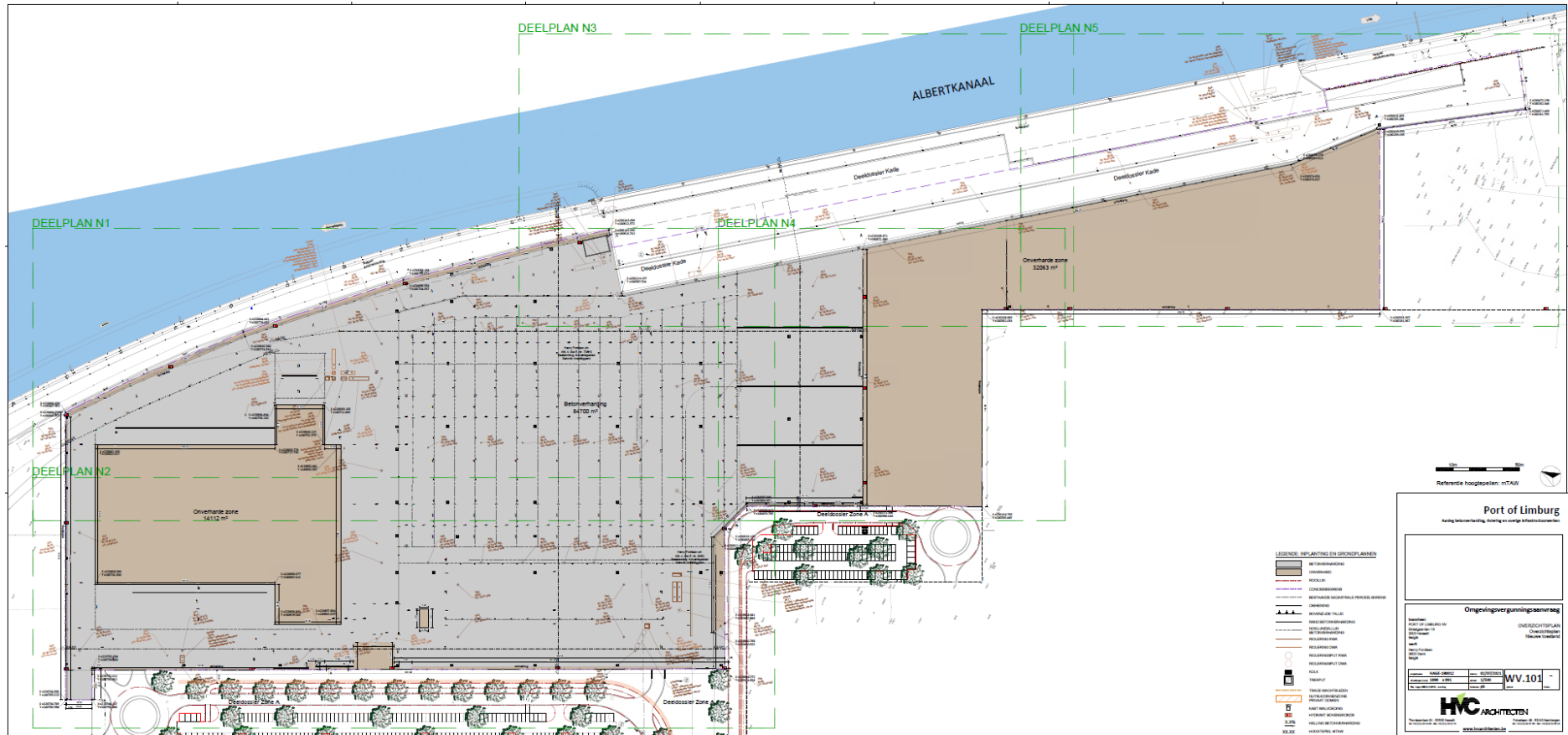
De te realiseren containerterminal maakt deel uit van een groter project om de voormalige site van Ford Genk te herontwikkelen. Deze archeologienota behandelt de **werken binnen de containerterminal (130.931 m<sup>2</sup>)**. Later zal nog een tweede archeologienota worden opgesteld voor de realisatie van enkele gebouwen, aangeduid als onverhard op onderstaande figuur.

De aanleg van de containerterminal is een van de projecten binnen de grotere vergunningsaanvraag van De Vlaamse Waterweg. Er is reeds een vergunning bekomen voor de aanleg van de kade en aanliggende verharding, de aanleg van het openbaar domein en de verwijdering en vervanging van de bestaande drainage. Deze archeologienota zal toegevoegd worden aan een wijzigende vergunningsaanvraag voor het deel **verharding** en **riolering**. De aard van de bodemingrepen is echter analoog aan de vorige archeologienota en gesitueerd boven de reeds aanwezige drainage. De site van Ford Genk wordt volledig afgegraven tot ca. 4,50 m-Mv om daarna terug opgehoogd te worden. Pas na deze werken kan de containerterminal gerealiseerd worden, wat dus betekent dat er geen reliëfwijzigingen meer nodig zijn omdat deze al voltooid zijn tijdens de drainagewerken.



Figuur 5: Overzicht van de werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied (1:4500). (Bron: Geopunt 2021).

Er wordt voor de containerterminal 84.700 m<sup>2</sup> betonverharding aangelegd. Deze verharding is opgebouwd uit 0,30 meter onderfundering, 0,30 meter fundering en 0,30 meter beton. De totale diepte van de verstoring bedraagt dus 0,90 m-Mv. De overige 14.957 m<sup>2</sup> is momenteel braakliggend en zal gebruikt worden in de toekomst om de gebouwen te realiseren, al wordt hiervoor nog een andere archeologienota opgesteld. Er wordt in totaal 1.267 meter aan DWA- en 3.709 meter aan RWA-leidingen aangelegd op het terrein. De DWA-leidingen krijgen een diepte tussen 50.80 mTAW en 55.00 mTAW, terwijl de RWA-leidingen een diepte hebben tussen 53.00 mTAW en 55.00 mTAW. Beiden blijven binnen de ophoging.



Figuur 6: Detail van de nieuwe toestand. (Bron: Opdrachtgever 2021).

## 2.3 EERDERE VERSTORINGEN

Volgens historische kaarten en bronnen lijkt het terrein tot de 20<sup>e</sup> eeuw onbebouwd gebleven. Bijgevolg kan er gesteld worden dat het bodemarchief mogelijks gevrijwaard is gebleven van verstoringen. Omstreeks de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw kwam daar echter verandering in met de bouw van Ford Genk. Hierbij werd de oorspronkelijke bodem danig verstoord. Uit een oriënterend bodemonderzoek van ARCADIS BELGIUM NV in 2015 staat duidelijk beschreven hoe de bodemopbouw het onderzoeksgebied is gewijzigd in de 20<sup>e</sup> eeuw.

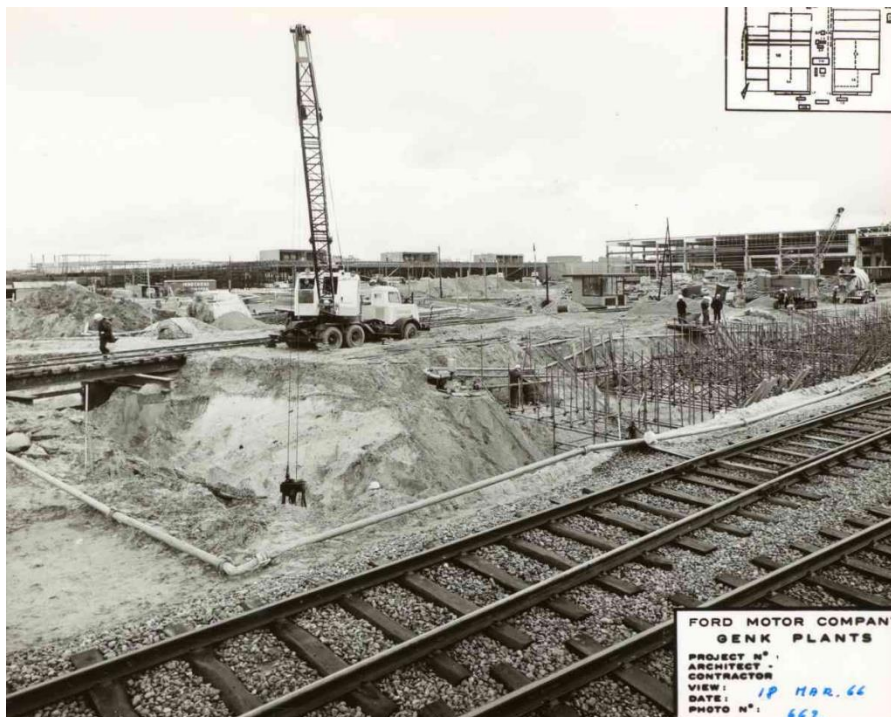
### 2.3.1 VERGRAVINGEN

De eerste wijziging van de bodemsamenstelling kwam er tussen 1930 en 1939, toen het Albertkanaal werd aangelegd. Hiervoor werd de oostelijke grens van het Ford Genk terrein ontgraven en opgevuld. Er is weinig informatie beschikbaar over de maat van verstoring in deze periode.

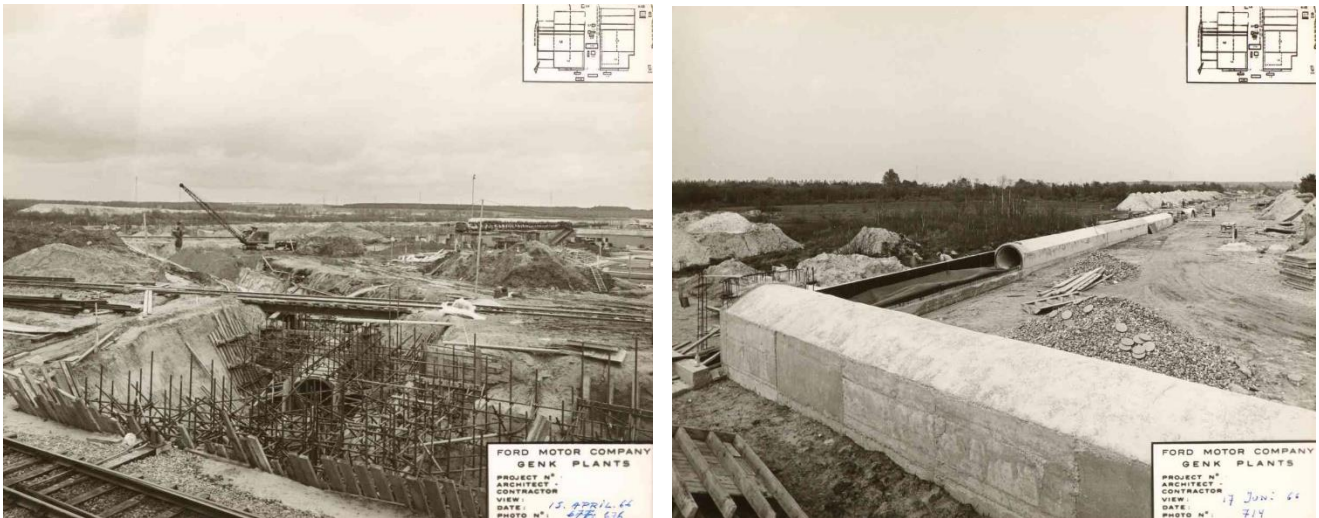
In 1962 werd het volledige terrein, en dus ook het hele onderzoeksgebied, drastisch aangepast voor de realisatie van de huidige industriële site. Hiervoor werd in totaal 1.690.000 m<sup>3</sup> grond verplaatst om het hele gebied op te vullen en te egaliseren. Er werd een hoogteverschil van ca. 8,00 meter genivelleerd. Verder werd de site klaargemaakt voor de funderingswerken.

In het verloop van de jaren 1960 werden er verdere ophogingen en ontgravingen gedaan op de hele site om de uitbreiding en bouw van de fabriek te realiseren. Op onderstaande foto's zijn deze werkzaamheden mooi gedocumenteerd.

Sinds 1990 tot nu zijn er ook nog een heel aantal installatiewerken (boringen en saneringsinstallaties) uitgevoerd over het hele onderzoeksgebied. Hierbij werd er boorgrond afgevoerd.



Figuur 7: Ophogings- en funderingswerkzaamheden op de site in 1966. (Bron: Odrachtgever 2020).



Figuur 8: Ophogingswerkzaamheden op de site in 1966. (Bron: Opdrachtgever 2020).



Figuur 9: Ophogings- en funderingswerkzaamheden op de site in 1966. (Bron: Opdrachtgever 2020).

### 2.3.2 DRAINAGESYSTEEM

Met de bouw van de fabriekssite in de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw, was er omwille van de natte en onstabiele bodem ook nood aan een goede afvoer van water. Hiervoor werd over het hele onderzoeksgebied een drainagesysteem geïnstalleerd op een diepte van minstens 4,00 m-Mv tot 4,50 m-Mv, met nog eens een extra buffer van ongeveer 0,50 centimeter. Omwille van de densiteit van het systeem en de diepte, kan gesteld worden dat de bodem ter hoogte van het onderzoeksgebied geheel verstoord is tot een diepte van minstens 4,50 m-Mv. Het drainagesysteem is nu nog steeds aanwezig en wordt volledig vervangen (andere vergunningsaanvraag) alvorens de werken voor de containerterminal kunnen beginnen. Deze werkzaamheden betekenen natuurlijk ook dat de aanleg van de containerterminal volledig in opgehoogde grond zal plaatsvinden en geen bedreiging voor de eventueel aanwezige archeologie betekent.

De onderstaande figuur toont het drainagesysteem ter hoogte van het onderzoeksgebied (zwarte kader) en de hele site van Ford Genk.



**Figuur 10: Schematisch overzicht van het bestaand drainagesysteem op de site van Ford Genk met aanduiding van de locatie van het onderzoeksgebied (zwart). (Bron: Opdrachtgever, 2020).**

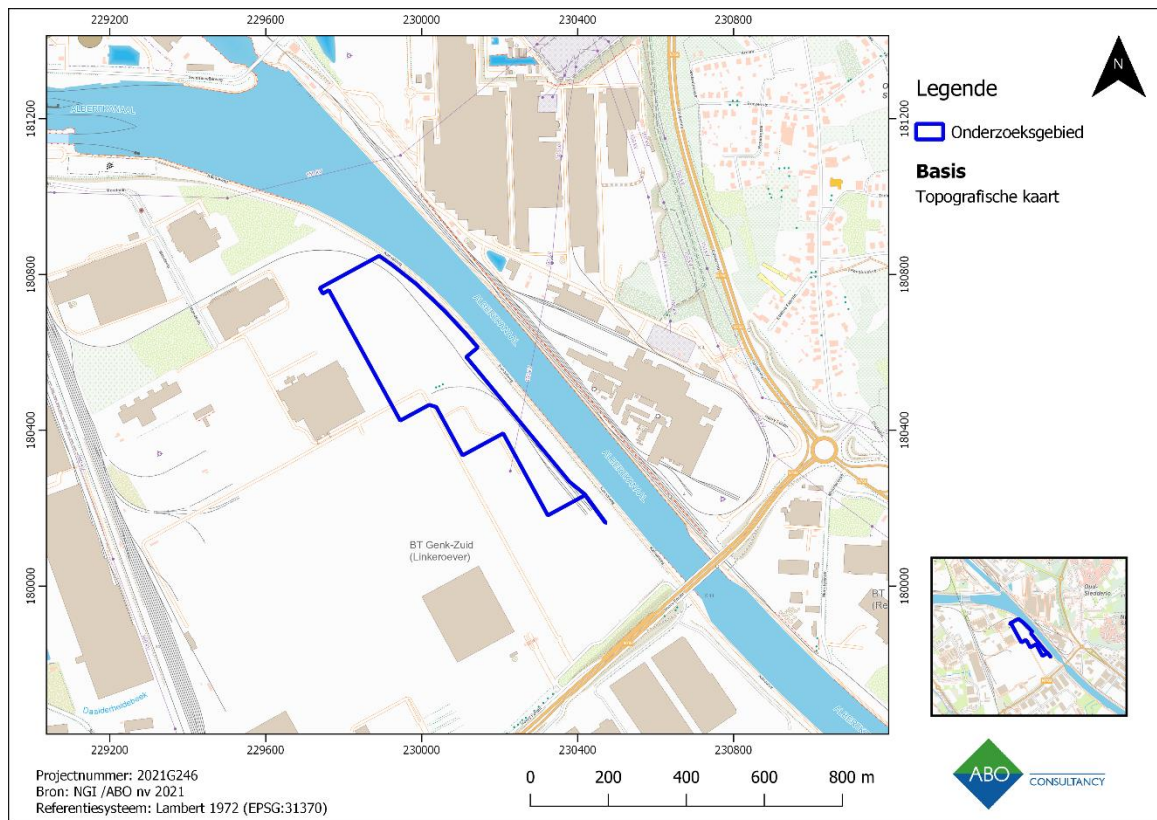


### 3 ASSESSMENTRAPPORT: LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE

#### 3.1 TOPOGRAFISCHE SITUERING

##### 3.1.1 TOPOGRAFIE

Het onderzoeksgebied bevindt zich ter hoogte van Genk-Zuid (Linkeroever) en wordt omringd door het Albertkanaal, de Henry Fordlaan, de Mondeolaan en de Slingerweg. Ten westen van het terrein loopt eveneens een spoorweg. De omgeving wordt gekenmerkt door het industriegebied van Ford Genk, dat in 2014 definitief werd opgedoekt. Bewoning bevindt zich voornamelijk nabij de woonkernen van Lutselus en Sledderlo. Verder zijn er voornamelijk andere bedrijven in de omgeving. Het centrum van Genk bevindt zich op ca. 4,8 km ten noorden van de oude Fordfabriek.



**Figuur 11: Topografische kaart (1:10000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).**

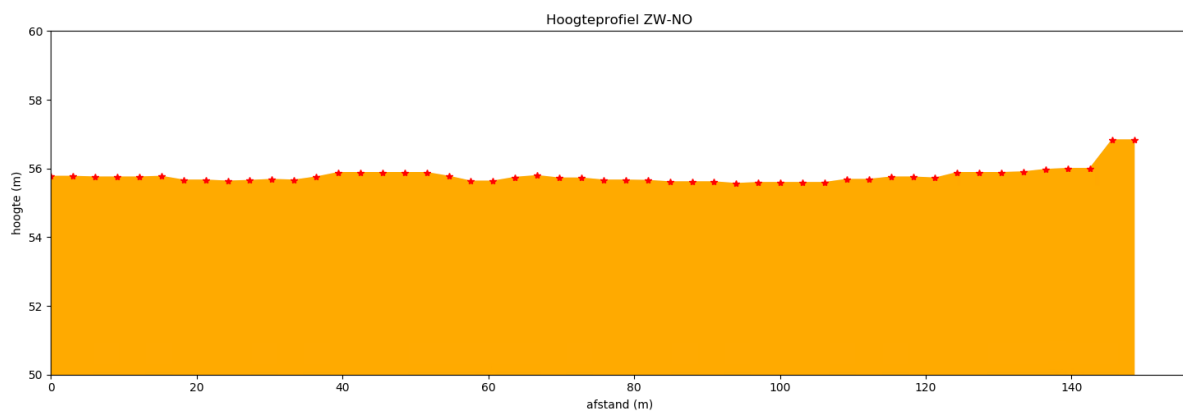
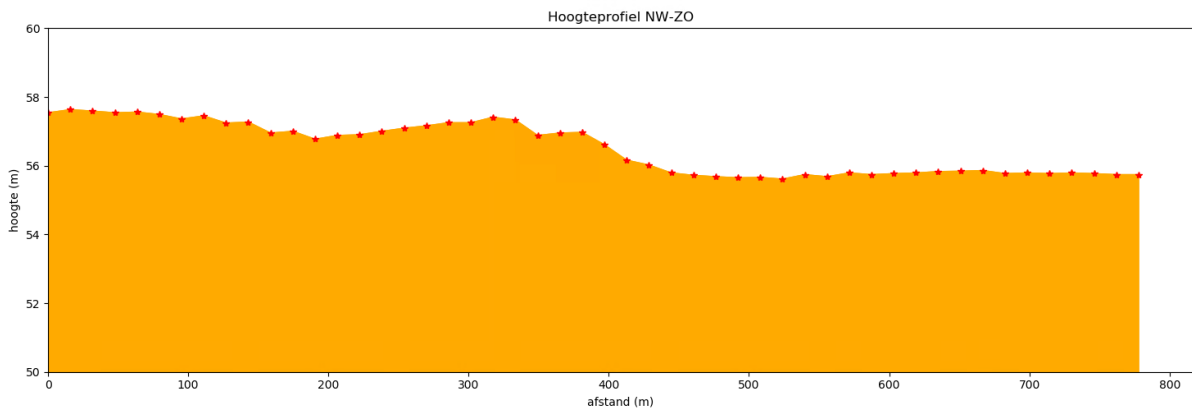
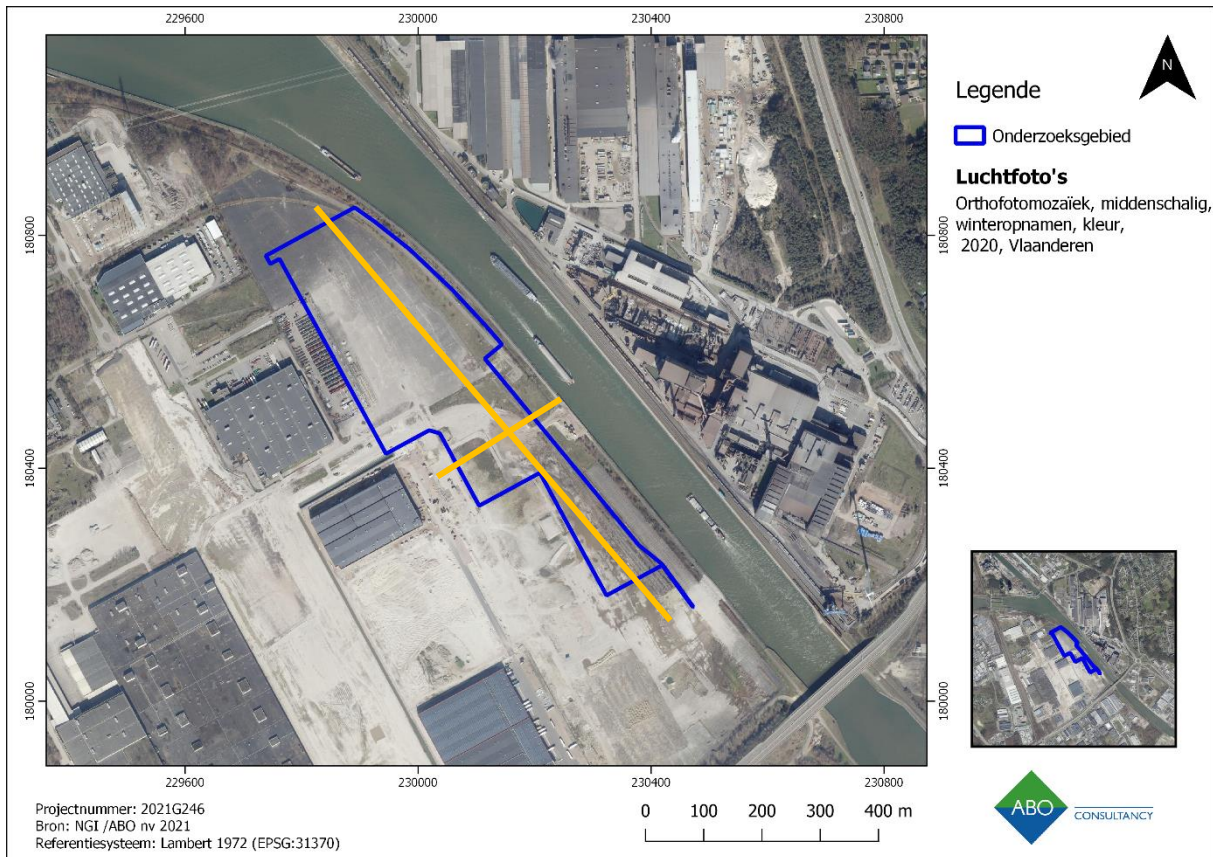
### 3.1.2 HOOGTEVERLOOP

Op de hoogtekaart is goed te zien dat het onderzoeksgebied ongeveer 5,00 meter hoger ligt dan de niet opgehoogde zone in het westen. Van west naar oost en van noord naar zuid blijkt het onderzoeksgebied vrij vlak te zijn, met een hoogte die schommelt tussen 55,50 mTAW en 58,00 mTAW.. Dit kan verklaard worden door de artificiële ophoging en de bijhorende betonverharding die met zo weinig mogelijk hoogteverschil is aangelegd.

Uit de hoogteprofielen blijkt dat het onderzoeksgebied van noordwest naar zuidoost afloopt van 57,80 mTAW tot 55,70 mTAW over een lengte van ca. 780 meter. Van zuidwest naar noordoost is het terrein nog wat vlakker en schommelt de hoogte rond 55,50 mTAW.



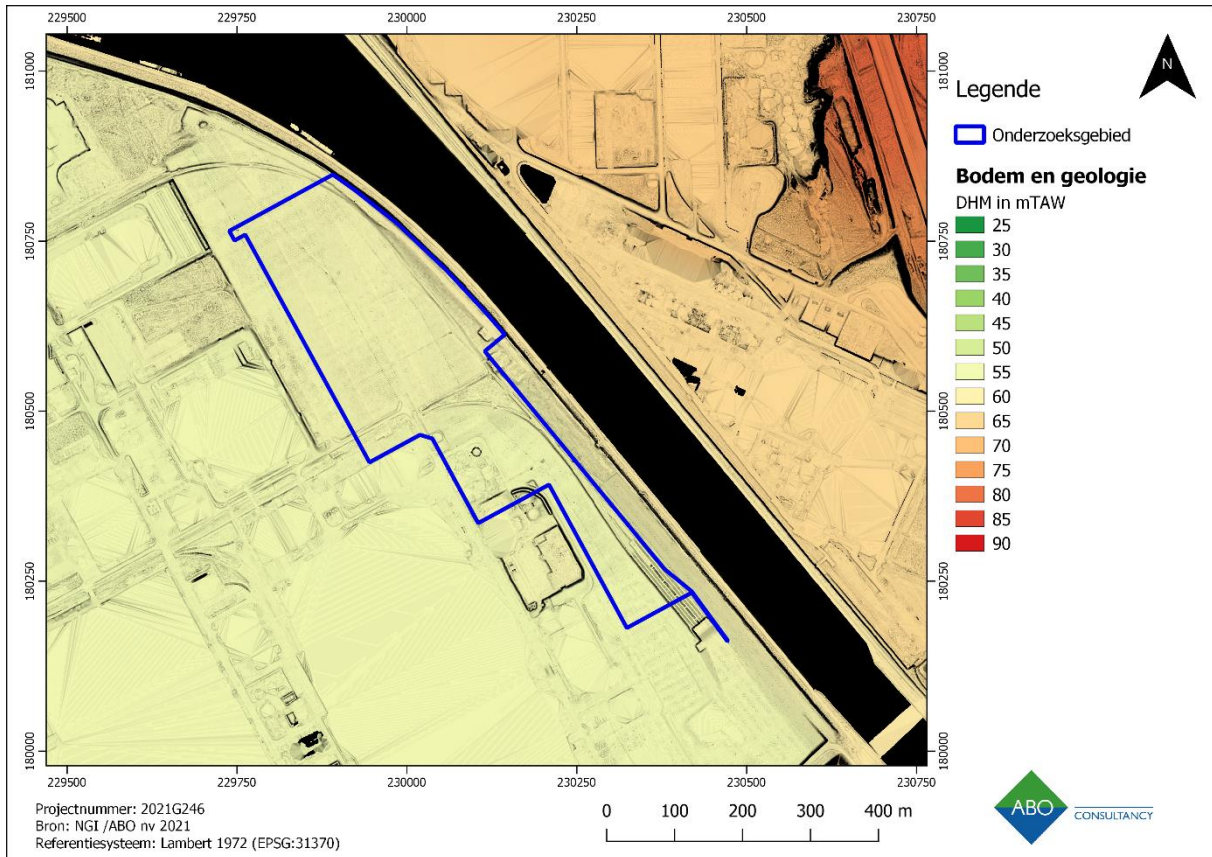
Figuur 12: DTM (1m) (1:7000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).



**Figuur 13: Hoogteprofielen van NW-ZO en ZW-NO. (Bron: Geopunt 2021).**

### 3.1.3 SKYVIEW

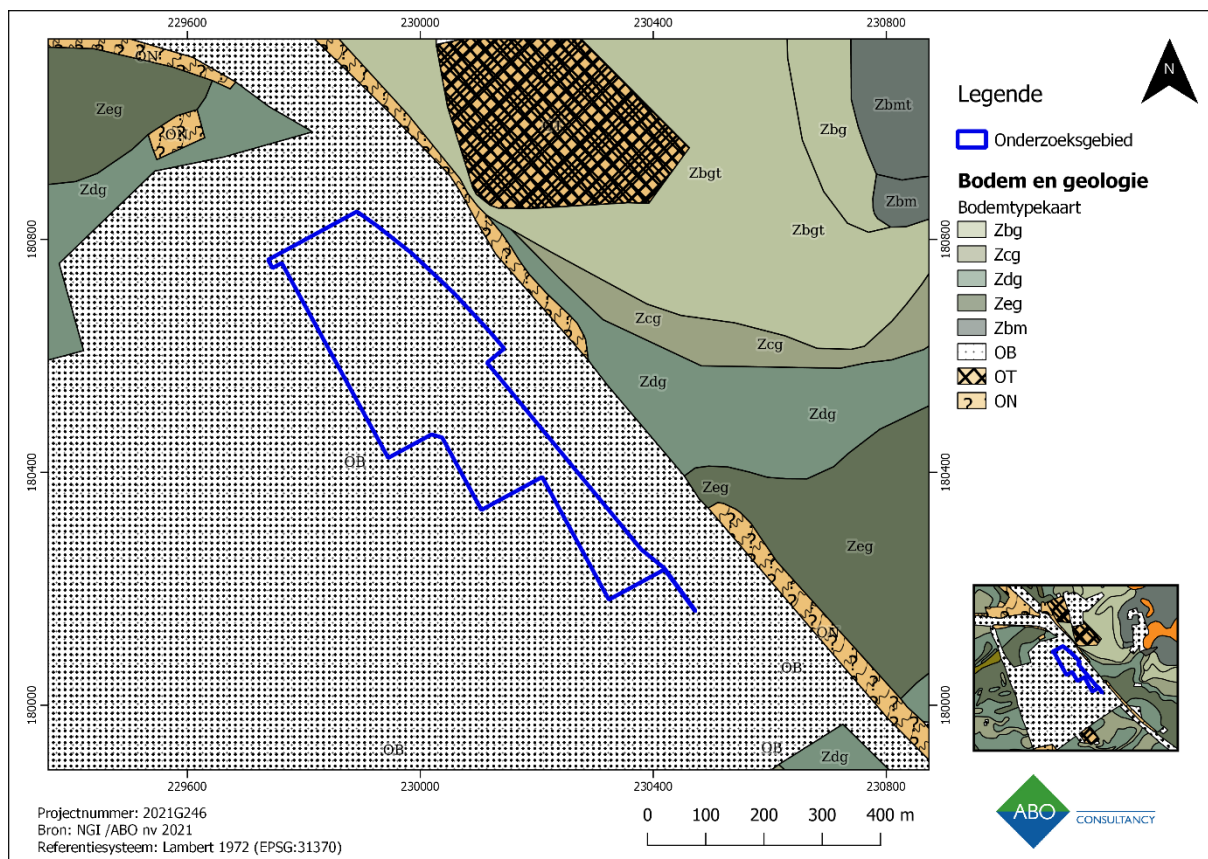
Op het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen II, Skyview factor 0,25m is het hoger gelegen onderzoeksgebied goed te onderscheiden van de omgeving. Verder zijn er enkele antropogene structuren zichtbaar in het landschap, zoals de Henry Fordlaan in het zuiden en het Albertkanaal in het oosten. Het onderzoeksgebied daarentegen blijkt eerder vlak te zijn, met een duidelijke aflijning van de voormalige spoorweg.



Figuur 14: Skyview (1:6000) met aanduiding van het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).

## 3.2 BODEMKUNDIGE SITUERING

### 3.2.1 BODEMKAARTEN



Figuur 15: Gedigitaliseerde bodemkaart (1:7000) met aanduiding van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).

Het onderzoeksgebied bevindt zich bodemkundig gezien nagenoeg volledig binnen een **OB** of bebouwde zone en **ON** of opgehoogde zone. Deze zone werd reeds gedeeltelijk door ARON bvba gekarteerd.<sup>7</sup> Dit houdt in dat het bodemarchief reeds volledig of grotendeels werd vernietigd of gewijzigd door menselijke handelingen.<sup>8</sup> Dit kan teruggekoppeld worden naar de ophoging- en egaliseringswerken die werden uitgevoerd om het huidige industrieterrein (Ford Genk) aan te leggen. Wel kan er aan de hand van de omliggende bodemtypes een beeld gevormd worden van het toenmalige bodemarchief. Het besproken gebied bevindt zich, volgens bodemkaarten, op zandgronden waaronder **Zcg**, **Zeg** en **Zdg**.

**Zcg** is een matig droge zandbodem met duidelijke ijzer en/of humus B-horizont. Deze podzoleenheid heeft een grijze bovengrond met wisselende dieptes. Vele profielen vertonen een verkitting van de onderste B-horizont. De contrasterende substraten vertegenwoordigen de onder Pleistocene afzettingen (klei van de Kempen, grint en zand van Mol), of formaties behorende tot het Diestiaan. De roestverschijnselen beginnen tussen 60 en 90 cm.

<sup>7</sup> Wesemael E. (2017): Archeologienota Genk, Henry Fordlaan, Bouw logistieke site. (Aron rapport, 362). D/2017/12.651/18

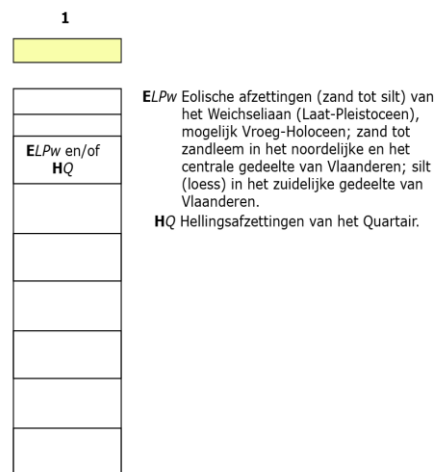
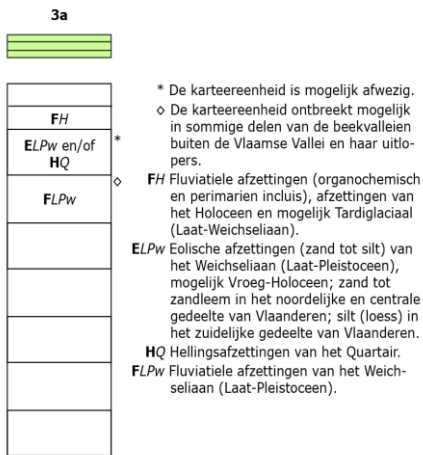
<sup>8</sup> Wesemael E., De Langhe H. (2016): Archeologienota Genk, Mondeolaan, Nieuwbouw van twee hallen. (Aron rapport, 304). D/2016/12.651/45

Een volgend bodemtype is **Zeg**, een natte zandbodem met duidelijke ijzer en/of humus B horizont. De humeuze bovengrond wisselt van dun (< 20 cm) tot dik (> 40 cm) en heeft overwegend grijze kleur. De roestverschijnselen beginnen pas tussen 100 en 120 cm.

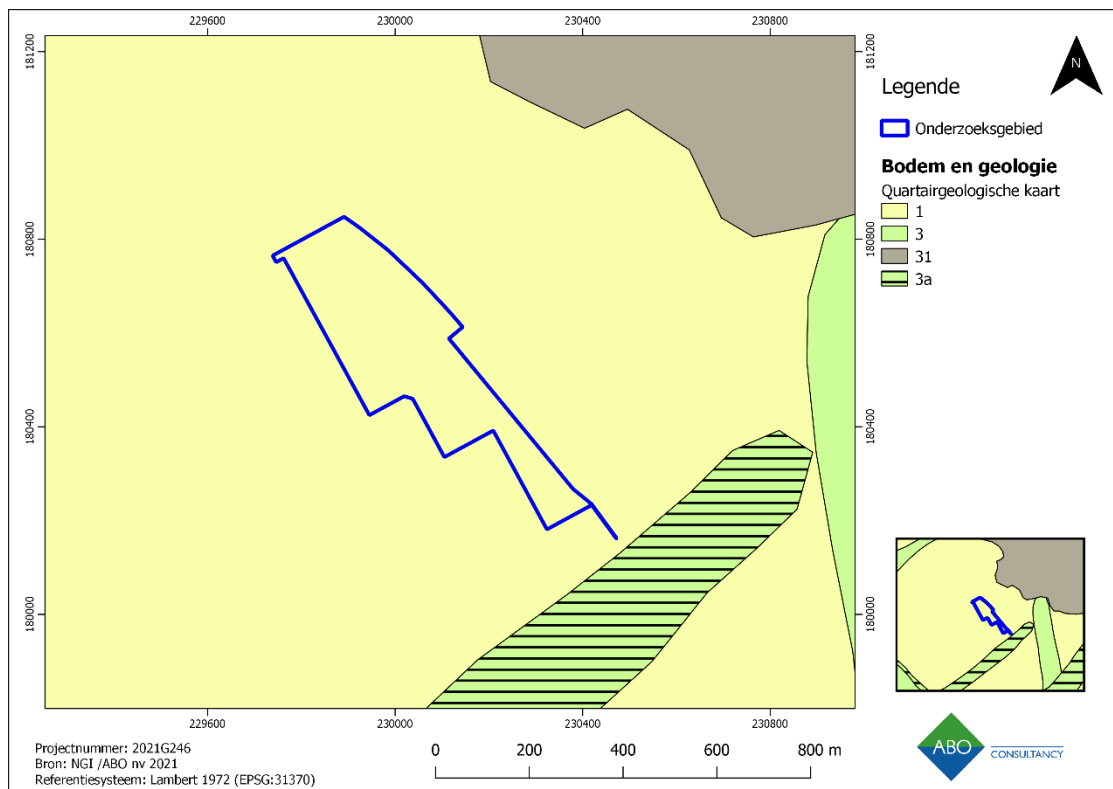
Een laatste type is **Zdg**. Een heel klein stukje van het onderzoeksgebied wordt als dit bodemtype gekarteerd, maar dit is allicht foutief getypeerd aangezien ook hier drainage en ophoging aanwezig zijn. **Zdg** is opgebouwd uit een matig natte zandbodem met duidelijke ijzer en/of humus B-horizont. Dit podzolprofiel kent een wisselende humeuze bovengrond naargelang de omgeving. Een bosrijke omgeving heeft een dunnere humeuze bovengrond in tegenstelling tot een agrarisch gebied. In de meeste gevallen beginnen de roestverschijnselen tussen 40 en 60 cm. De podzol is daarbij duidelijk ontwikkeld met een donkergrijze tot zwarte humusaanrijking.

### 3.2.2 QUARTAIRGEOLOGISCHE KAART

De Quartairgeologische sequentie ter hoogte van het onderzoeksgebied bestaat uit eolisch zand (ELPw) en leem uit het Weichseliaan en/of hellingsafzetting uit het Quartair (HQ). Er zijn geen holocene en/of Tardiglaciale afzettingen bovenop de Pleistocene sequentie. Een dergelijke sequentie heeft een relatief klein inherent archeologisch steentijdpotentieel. De zandige opduikingen, die gevormd werden bij het deponeren van dekzanden en Loess en de aantrekkingspolen voor paleolithische en mesolithische bewoning waren, werden namelijk niet bedekt door later sediment, zoals bijvoorbeeld wel het geval is in de Vlaamse Vallei (zie bv. Crombé 2006). Gezien de geringe aanwezigheid van neolithische vondsten is het mogelijk dat er zich meer archeologische resten bevinden in deze lagen, als ze niet vernield zijn (**Type 1**). De Quartairgeologische sequentie net ten zuiden van het studiegebied bestaat ook deels uit Holocene en/of Tardiglaciale fluviatiele afzettingen (a) bovenop de Pleistocene sequentie (3) (**Type 3a**).



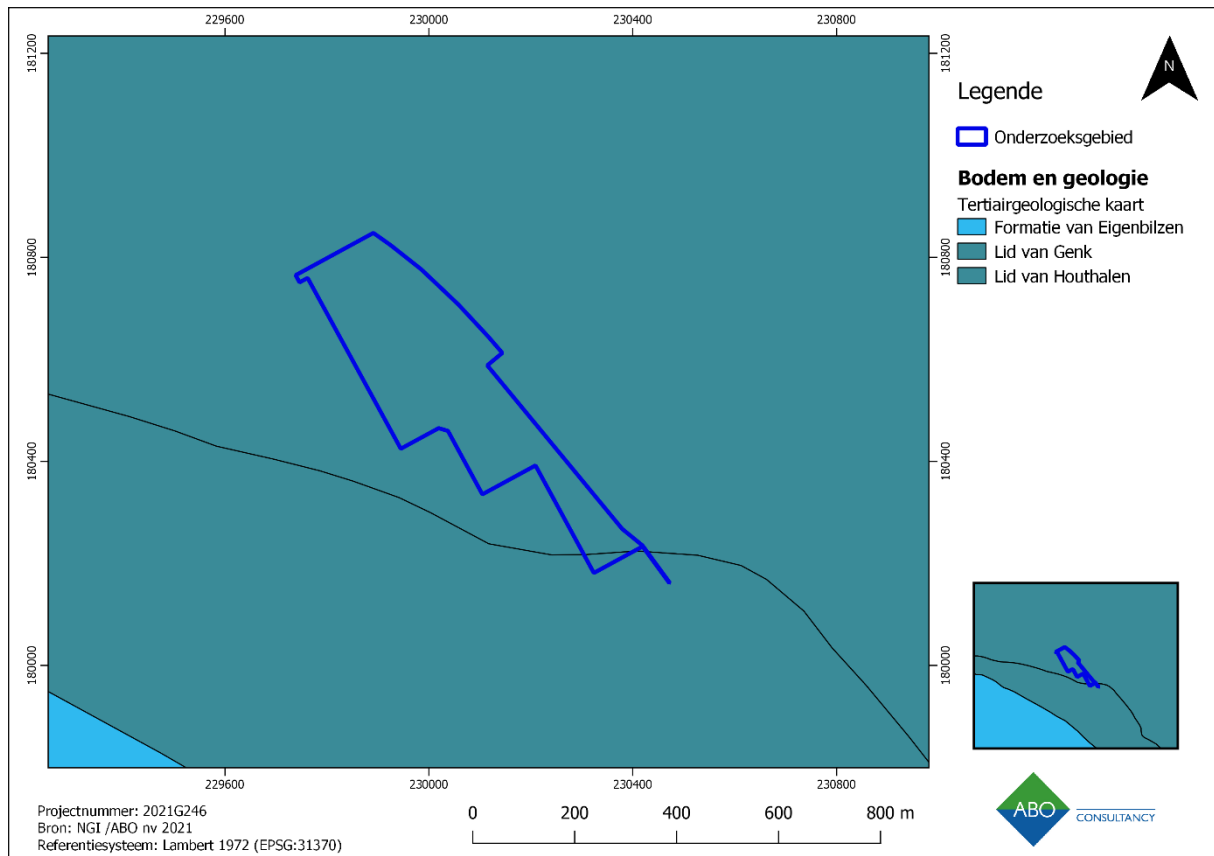
**Figuur 16a en 15b: Quartairgeologische sequentie ter hoogte van het studiegebied (type). (Bron: Geopunt 2020).**



**Figuur 17: Gedigitaliseerde quartairgeologische kaart (1:8000) met aanduiding van het studiegebied. (Bron: Geopunt 2021).**

### 3.2.3 TERTIAIRGEOLOGISCHE KAART

In de noordelijke helft van het onderzoeksgebied komt de **Formatie van Bolderberg** voor. Deze geologische formatie werd ongeveer 20 miljoen jaar geleden gevormd en bestaat uit zanden en kleien die een mariene of continentale oorsprong hebben. De dikte van dit pakket ligt ongeveer rond 50 meter. Meer bepaald haat het hier om het **Lid van Genk en Houthalen**, waarbij de zanden glauconiethoudend zijn en worden afgewisseld met grind en klei.

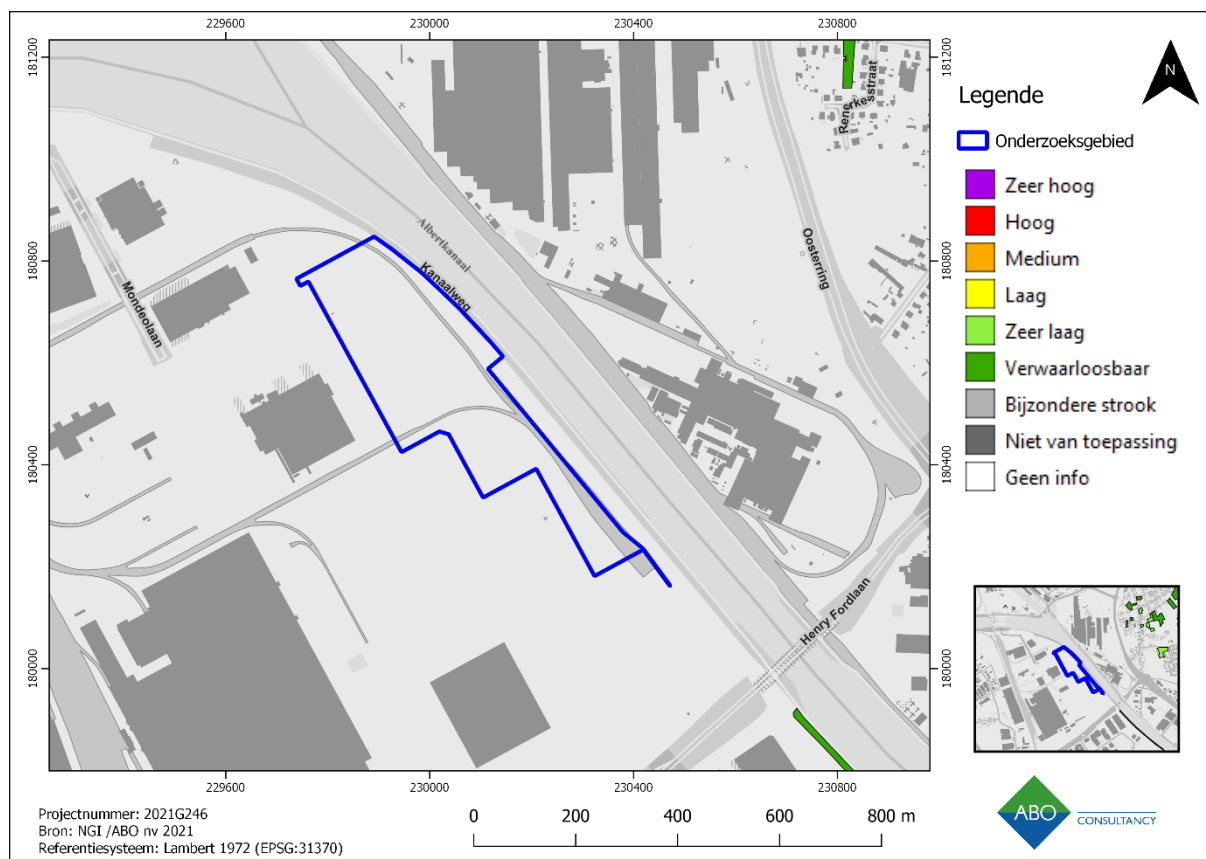


**Figuur 18: Gedigitaliseerde Tertiairgeologische kaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).**



### 3.2.4 BODEMEROSIEKAART

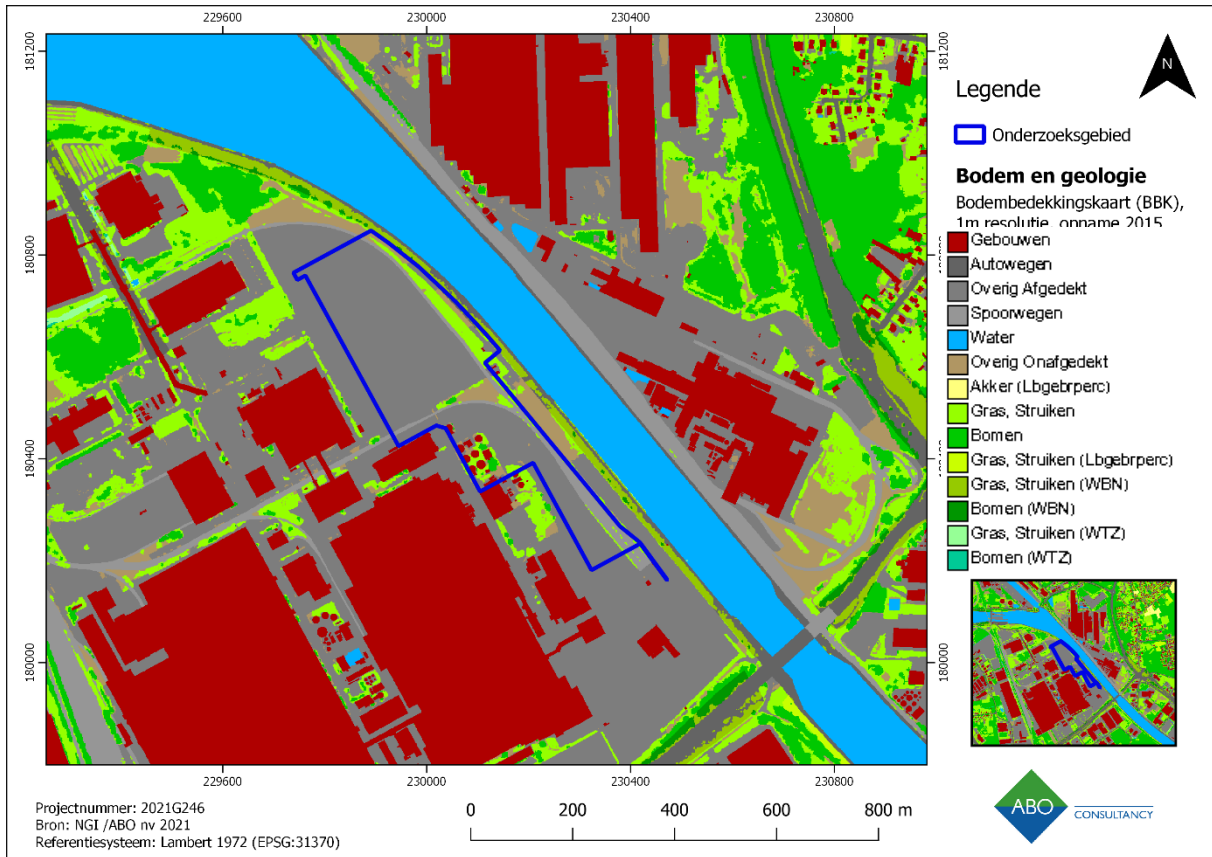
Ter hoogte van het onderzoeksgebied is er geen informatie beschikbaar over het erosiepotentieel. Allicht komt dit omwille van de verre graad van industrialisatie in de betreffende zone. Percelen in de ruimere omgeving geven echter wel aan dat een laag tot verwaarloosbaar erosiepotentieel is.



Figuur 19: Bodemerosiekaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).

### 3.2.5 BODEMBEDEKKINGSKAART

De bodembedekkingskaart geeft aan dat het grootste deel van het onderzoeksgebied als ‘overig afgedekt’ (grijs) wordt gekarteerd. Andere veel voorkomende types in de directe omgeving zijn de gebouwen (rood) en de grassen (groen). Verder zijn er hier en daar ook bomen (donkergroen) gekarteerd en overige onafgedekte gebieden (beige).



Figuur 20: Bodembedekkingskaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).

## 4 ASSESSMENTRAPPORT: ARCHEOLOGISCHE VOORKENNIS

Geraadpleegde bronnen hoofdstuk 4 met betrekking tot archeologische voorkennis	Toelichting
<b>Inventarissen</b>	
Inventaris archeologische zone	Buiten archeologische zone
Gekende erfgoedwaarden	Niet relevant
Inventaris bouwkundig erfgoed	Niet relevant
Beschermde stads- en dorpsgezichten	Niet van toepassing
Centraal Archeologische Inventaris	Relevant
Inventaris historische stadskern	Niet van toepassing
Inventaris gebieden waar geen archeologie te verwachten valt (GGA)	Niet van toepassing
Wereldoorlog relictten	Niet van toepassing
<b>Eerder onderzoek</b>	Relevant, cf. 4.2
<b>Cartografische bronnen</b>	
Frickxkaart (ca. 1745)	Niet relevant, maar wel vermeld, cf. 4.3.1
Ferrariskaart (ca. 1771-1778)	Relevant, cf. 4.3.2
Atlas der Buurtwegen (ca. 1841)	Relevant, cf. 4.3.3
Vandermaelen kaarten (1846- 1854)	Relevant, cf. 4.3.4
Popp kaarten (1842-1879)	Niet van toepassing
Orthofoto's 1954-2017)	Relevant, cf. 4.4

Figuur 21: Tabel met geraadpleegde bronnen.

## 4.1 INVENTARISSEN ONROEREND ERFGOED

De overzichtskaart van Geoportaal Onroerend Erfgoed geeft voor het gebied rondom het studiegebied meldingen van beschermde monumenten, cultuurhistorische landschappen, zones opgenomen in de Centraal Archeologische Inventaris en bouwhistorische relicten.

### 4.1.1 HISTORISCH KADER

Genk werd voor het eerst vermeld als *Genecke* in 1016. De streek was echter al bevolkt in de prehistorie, zoals vondsten uit het Mesolithicum en Neolithicum aangeven. Ook zijn er sporen gevonden uit de metaaltijden, meer bepaald de urnenveldcultuur. Het leven in Genk speelde zich voornamelijk af rond de Sint-Martinuskerk, totdat er een eerste economische expansie plaatsvond in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw. Vanaf 1910 werden er drie steenkoolmijnen opgericht in Winterslag, Waterschei en Zwartberg. Een tweede expansiegolf volgde na de Tweede Wereldoorlog wat resulteerde in het ontstaan van wijken als Bokrijk-Boxbergheide, Bret-Gelieren, Termien en Park van Genk. Na het hoogtepunt van de steenkoolwinning werden er industriegebieden ontwikkeld met een andere invulling. Zo werd in 1960 de site van Ford Genk in het zuiden van de gemeente een van de belangrijkste werkgevers in de omgeving. Genk is een stad die eerder recent is herontwikkeld, waardoor er weinig overblijft van de originele landelijke kenmerken.

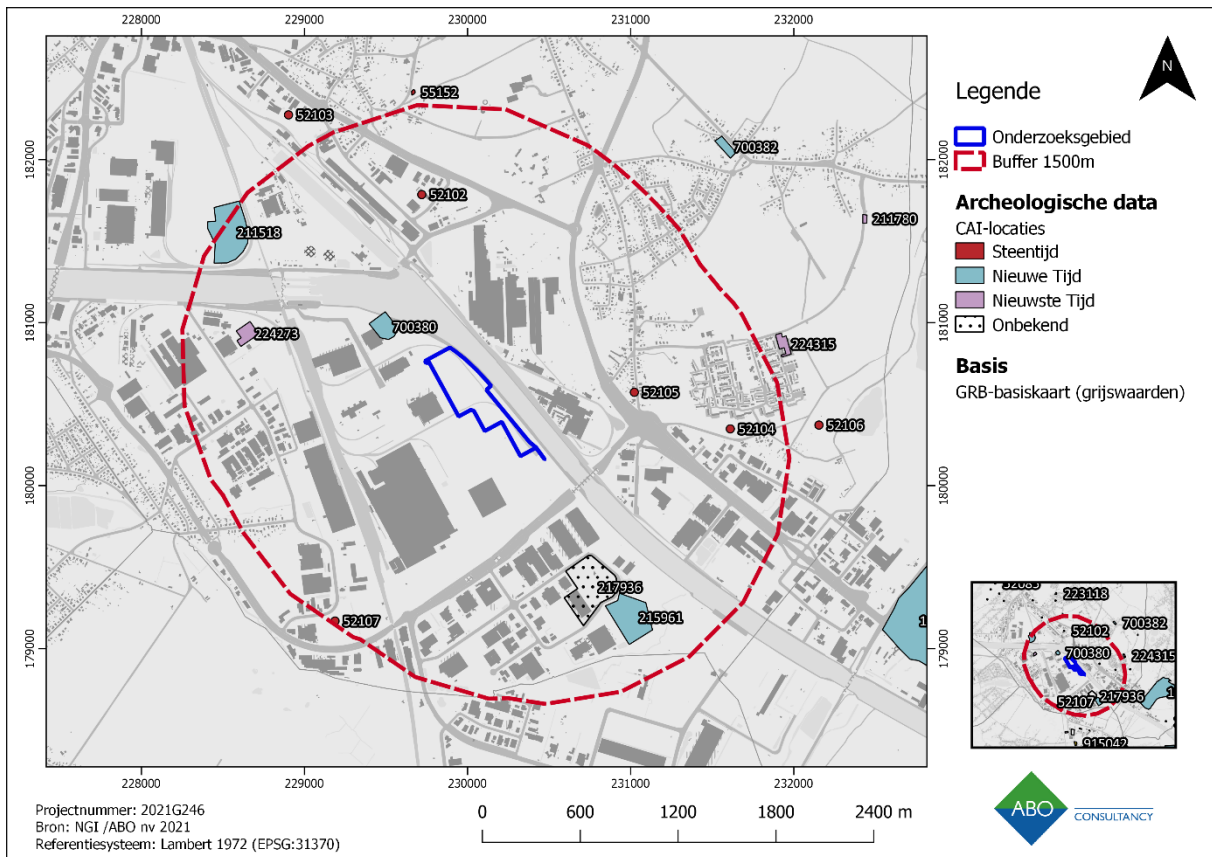


Figuur 22: Ferrariskaart met aanduiding van Genk (1777). (Bron: Geopunt 2021).

### 4.1.2 GEKENDE ERFGOEDWAARDEN M.B.T. HET ONDERZOEKSGBIED

In de onmiddellijke omgeving van het onderzoeksgebied zijn er geen relevante bouwkundige relicten of andere erfgoedwaarden aangetroffen.

### 4.1.3 CENTRALE ARCHEOLOGISCHE INVENTARIS (CAI)



Figuur 23: Alle CAI-meldingen (1:25000) binnen een straal van 1500 meter.

In een straal van ca. 1.500 meter rondom het onderzoeksgebied zijn er 11 meldingen en drie nieuwe waarnemingen uit de Centrale Archeologische Inventaris op te merken. Het gaat hier om archeologische meldingen die gaan van de steentijd tot de meest recente tijden, met uitzondering van de metaaltijden, Romeinse periode en middeleeuwen. Er zijn opvallend veel meldingen uit het Midden-Neolithicum, wat toch op een potentieel in de omgeving duidt. Het gaat hier om lithisch materiaal zoals vijf pijlpunten (ID. 52107), een bewerkte dolk (ID. 52102) en enkele gepolijste bijlen (ID. 52104 & 52105). Verder zijn er ook sporen van een megaliet (ID. 52102), al is dit niet zeker. Meldingen uit de Nieuwe Tijd duiden vooral op het agrarisch of landelijk verleden van de streek. Het gaat hier bijvoorbeeld om enkele karrensporen (ID. 2159621) of een mogelijke weg (ID. 211518). Niet ver ten noorden van het onderzoeksgebied zijn er landschappelijke indicaties van een schans met een brede gracht (ID. 700380). Van deze schans, indien gelegen op die locatie, is vermoedelijk weinig tot niets overgebleven na het ophogen van de Ford Genk site. Ten zuiden van het onderzoeksgebied zijn er ook nog enkele restanten van de Tweede Wereldoorlog aangetroffen (ID. 152602 & 152601). Het gaat hier vermoedelijk om loopgraven.

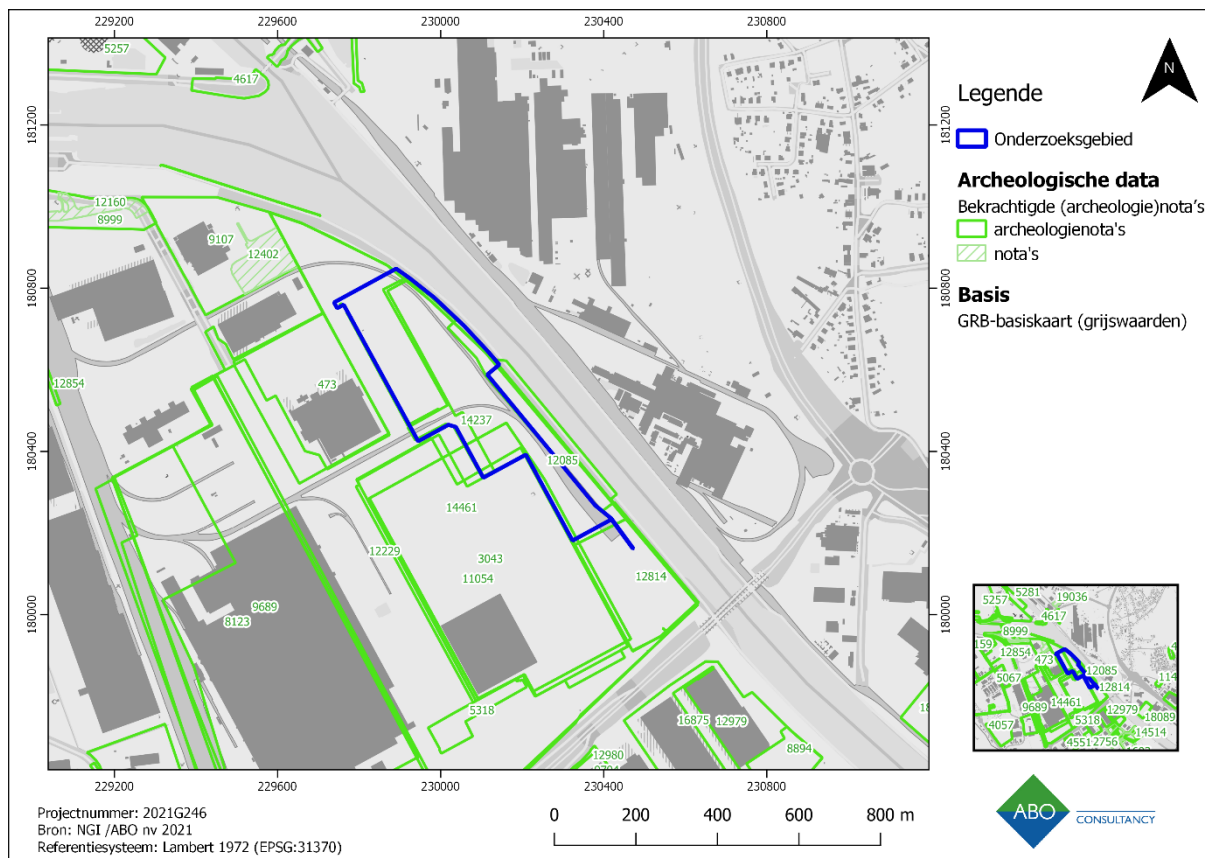
ID	Adres	Naam	Datering
52107	Slingerweg zonder nummer, Genk	5 pijlpunten in silex	Midden-Neolithicum
52102	Kaarbaan 2, Genk	Resten megaliet? Bewerkte dolk	Midden-Neolithicum

		Gepolijste bijl	
52105	Sledderlo zonder nummer, Genk	Grijs gepolijst bijltje	Midden-Neolithicum
52104	Putwijerstraat zonder nummer, Genk	Blauw gepolijst bijltje	Midden-Neolithicum
211518	Kanaaloever 1, Genk	Mogelijke weg	Nieuwe Tijd
700380	Mondeolaan zonder nummer, Genk	Schans met brede gracht (indicator)	Nieuwe Tijd
215961	Geleenlaan zonder nummer, Genk	Greppels en karresporen	Nieuwe Tijd
152602	Kieleberg 8, Bilzen	Stelling/loopgraven uit WOII	Nieuwste Tijd
152601	Kieleberg 36, Bilzen	Stelling/loopgraven uit WOII	Nieuwste Tijd
217966	Kieleberg 27, Bilzen	Paalkuil	Onbepaald
217936	Geleenlaan 24, Genk	Onbepaald	Onbepaald
218255	Troisdorflaan, Genk	Proefsleuvenonderzoek zonder resultaten, er werden slechts enkele post-middeleeuwse greppels en perceelsgrenzen aangetroffen	Onbepaald
981849	Swinnenwijerweg 14, Genk	Vooronderzoek zonder resultaten	Onbepaald
226897	Mondeolaan	Proefsleuvenonderzoek zonder resultaten	Onbepaald

**Figuur 24: Overzichtstabel CAI.**

## 4.2 RELEVANT EERDER ONDERZOEK NABIJ HET ONDERZOEKSGBIED

Tussen 2016 en 2017 werd er door het archeologisch projectbureau ARON bvba ter hoogte van het studiegebied archeologisch onderzoek uitgevoerd in de vorm van bureaustudies en landschappelijke boringen. Er zijn verder nog een heel aantal archeologienota's opgesteld voor de site van Ford Genk, de meest relevante studies worden hieronder besproken, aangezien het omwille van de bestaande verstoringen steeds om vrijgave gaat.



**Figuur 25: Overzicht van relevante eerder uitgevoerde onderzoeken nabij het onderzoeksgebied. (Bron: Geopunt 2021).**

### 4.2.1.1 ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK T.H.V. DE MONDEOLAAN (ID. 473)<sup>9</sup>

Het eerste onderzoek uit 2016 situeert zich ter hoogte van de oostelijke zijde van de Mondeolaan. In totaal werden er 23 landschappelijke boringen uitgevoerd, waarbij er bij vrijwel alle boringen aanwijzingen waren voor verstoorde en/of onvolledig bewaarde bodemprofielen. Alle boorpunten vertoonden een afgegraven B horizont. Daarbij was er, op sommige locaties, een duidelijke weergave van opvulpakketten. Zeven boringen werden tussen 10 en 100 centimeter gestaakt omdat er te veel grind met grijs zand aanwezig was. Allicht kan het verstoorde en/of opgevlude bodemarchief gelinkt worden aan de aanleg van de oude Fordfabriek, waarbij er zowel verhardingen als andere constructies werden gebouwd. Aan de hand van dit onderzoek werd er geen vervolgonderzoek aangeraden. Besluit: **VRIJGAVE.**

<sup>9</sup> Wesemael & De Langhe, 2016.

#### 4.2.1.2 *ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK T.H.V. DE HENRY FORDLAAN (ID. 2057)*<sup>10</sup>

Een tweede bureaustudie in 2017 behandelde de site langsheen de Kanaalweg en de Henry Fordlaan (zone C). Deze assessment wees eveneens op de grootschalige egaliserings- en ophogingswerken die op het terrein werden uitgevoerd. Deze nota is eveneens gebaseerd op het eerder genoemde onderzoek ter hoogte van de Mondeolaan. Er wordt gesteld dat er geen enkel onverstoord terreindeel aanwezig is ter hoogte van de Ford Genk site en dat het overgrote merendeel van het 23,7 ha grote gebied gebetonneerd is. Samenvattend werd er geconcludeerd dat er weinig tot geen kenniswinst voorhanden is. Besluit: **VRIJGAVE**.

#### 4.2.1.3 *ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK T.H.V. DE HENRY FORDLAAN (ID. 8123)*<sup>11</sup>

Voor de sloopwerken ter hoogte van het huidig onderzoeksgebied is er reeds een archeologienota geschreven door Julie Hagen van ABO nv in 2018. In deze archeologienota met beperkte samenstelling werd geconcludeerd dat het archeologisch potentieel zeer laag tot nihil is. De argumenten bleken overtuigend: het onderzoeksgebied is enkele meters opgehoogd en de werken hebben een minimale impact op het bodemarchief. Het gebied werd daarom vrijgegeven. Besluit: **VRIJGAVE**.

#### 4.2.1.4 *ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK T.H.V. DE HENRY FORDLAAN (ID. 9689)*<sup>12</sup>

Ten zuidwesten van het huidig onderzoeksgebied wordt op Zone B een bouwproject voorzien voor enkele magazijnen. Hiervoor werd door Sander Pelsmaekers van ABO nv in 2018 een archeologienota met beperkte samenstelling opgesteld. Omdat er reeds verslag werd gemaakt van de bestaande ophoging van 3,00 meter en omwille van een vloerplaat die niet verwijderd mocht worden omwille van saneringsregels, werd het archeologisch potentieel zeer laag tot nihil ingeschat. De oppervlakte van het onderzoeksgebied bedroeg ca. 502.000 m<sup>2</sup>. Het gebied werd volledig vrijgegeven. Besluit: **VRIJGAVE**.

#### 4.2.1.5 *ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK T.H.V. DE CONTAINERTERMINAL (ID. 14237)*<sup>13</sup>

Deze archeologienota was een eerste versie van het huidige document, maar dan met een andere contour. Op basis van de gekende verstoringen en de beperkte bodemingreep werd een vrijgave geadviseerd. De huidige conclusie van deze archeologienota is onveranderd gebleven. Besluit: **VRIJGAVE**.

#### 4.2.1.6 *NIET GEPUBLICEERDE ARCHEOLOGIE NOTA*

Tenslotte is er ook voor de hele openbare toegangszone (Zone A) ter hoogte van de Henry Fordlaan en de Mondeolaan (673.000 m<sup>2</sup>) een archeologienota geschreven die nog niet gepubliceerd is. Deze nota, opgesteld door Sander Pelsmaekers van ABO nv, heeft op zijn beurt reeds als basis gediend voor de archeologienota door Christine Swaelens van BAAC Vlaanderen bvba met ID. 12085. De gegevens in deze twee archeologienota's komen overeen met de feiten in dit huidig document. Voorlopig besluit: **VRIJGAVE**.

---

<sup>10</sup> Wesemael, 2017.

<sup>11</sup> Hagen, 2018.

<sup>12</sup> Pelsmaekers, 2018.

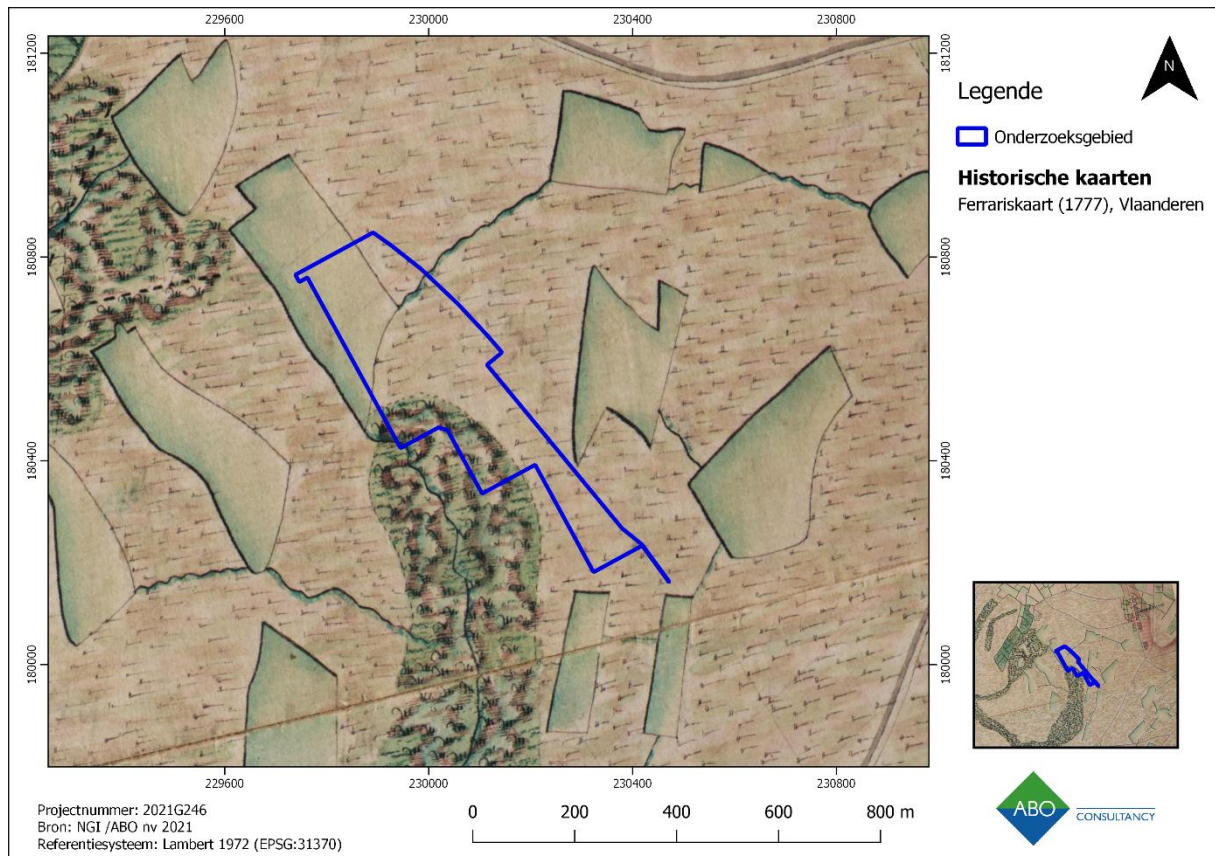
<sup>13</sup> Pelsmaekers, 2020.





#### 4.3.2 FERRARISKAART (CA. 1771- 1778)

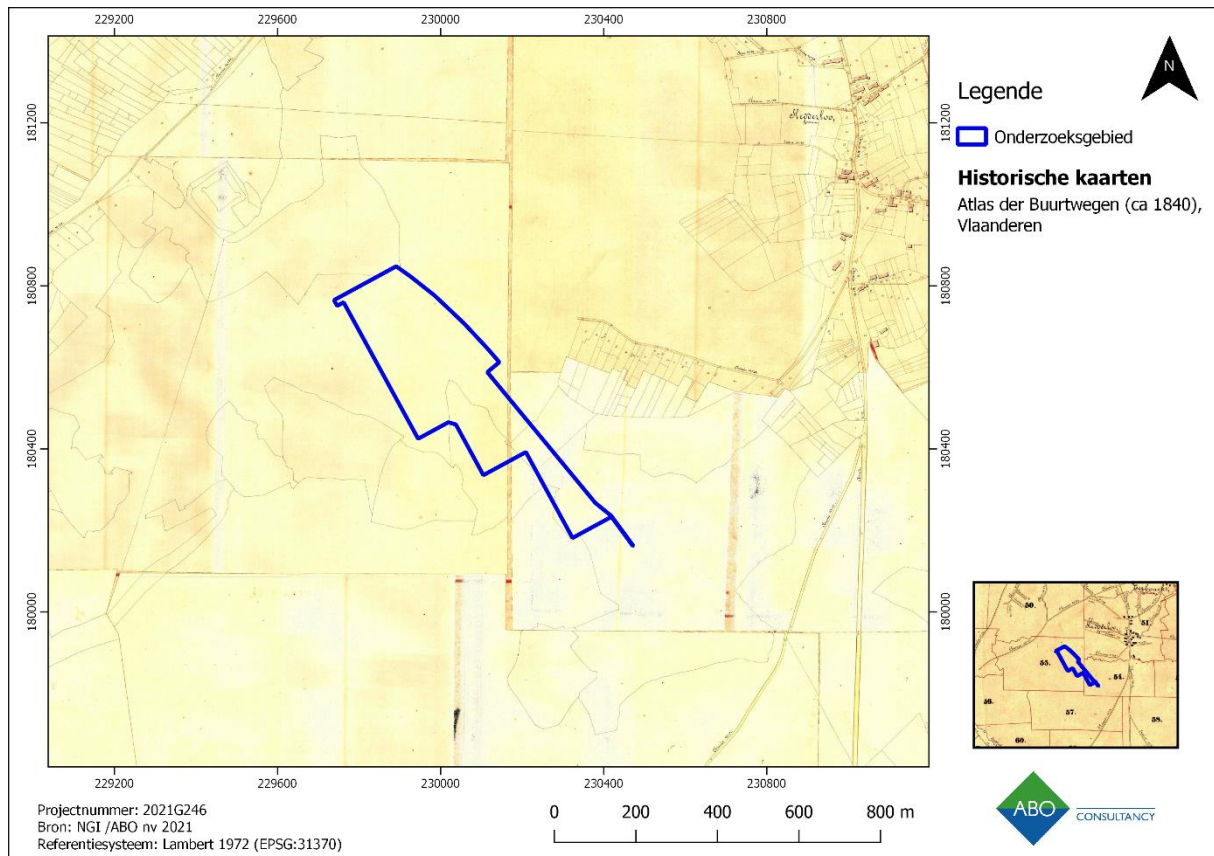
Op de Ferrariskaart wordt het onderzoeksgebied nog steeds ter hoogte van een moerassig gebied gekarteerd. De omgeving is rijk aan kleine beekjes die de verschillende vijvers voeden. Het onderzoeksgebied is zelf onbebouwd, maar wordt in een ruimere straal wel omgeven door kleine gehuchtjes als *Siederlooz* (Sledderlo) en Beverst.



Figuur 27: Ferrariskaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).

### 4.3.3 ATLAS DER BUURTWEGEN (CA. 1841)

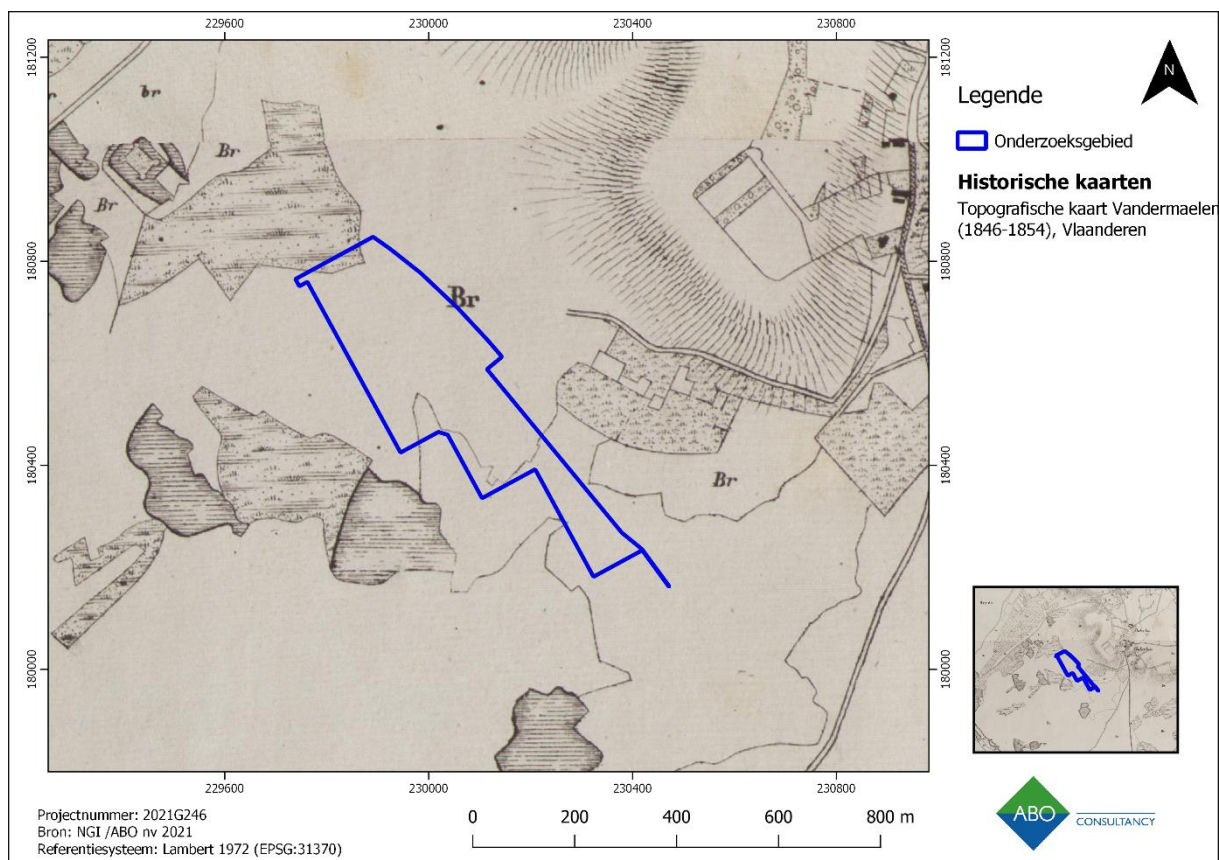
Op de Atlas der Buurtwegen is te zien dat het gebied reeds veel beter ontsloten is door verschillende wegen. Het onderzoeksgebied is nog steeds onbebouwd. Ondertussen zijn omliggende kernen zoals Genk, Zutendaal en Bilzen sterk in omvang toegenomen. De gehuchten zoals Sledderlo en Terboekst blijven eerder klein.



**Figuur 28: Atlas der Buurtwegen (1:10000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).**

#### 4.3.4 VANDERMAELENKAART (CA. 1846-1854)

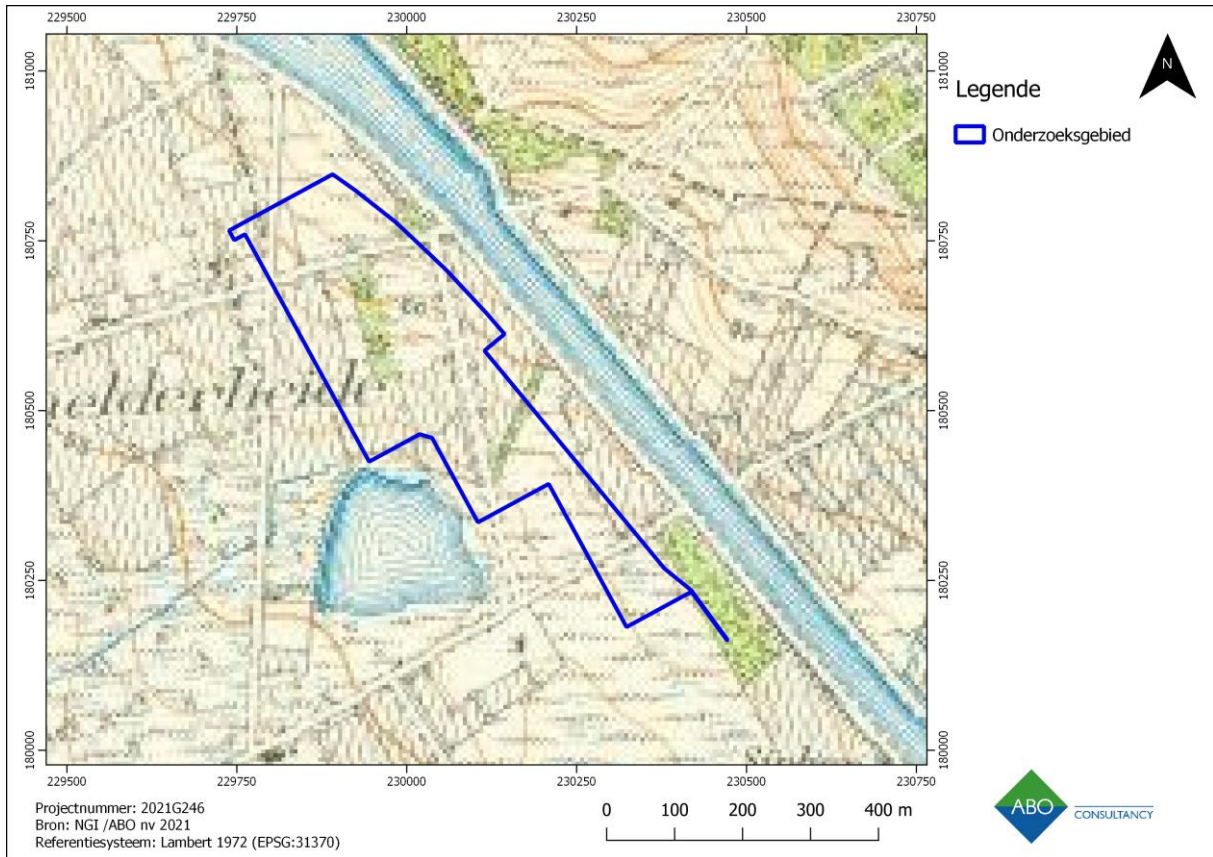
Op de Vandermaelenkaart is er weinig veranderd in vergelijking met de Atlas der Buurtwegen. Ten zuiden van het onderzoeksgebied is de Kaesbeek duidelijk gekarteerd.



**Figuur 29: Vandermaelenkaart (1:8000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).**

#### 4.3.5 KAART VAN 1939

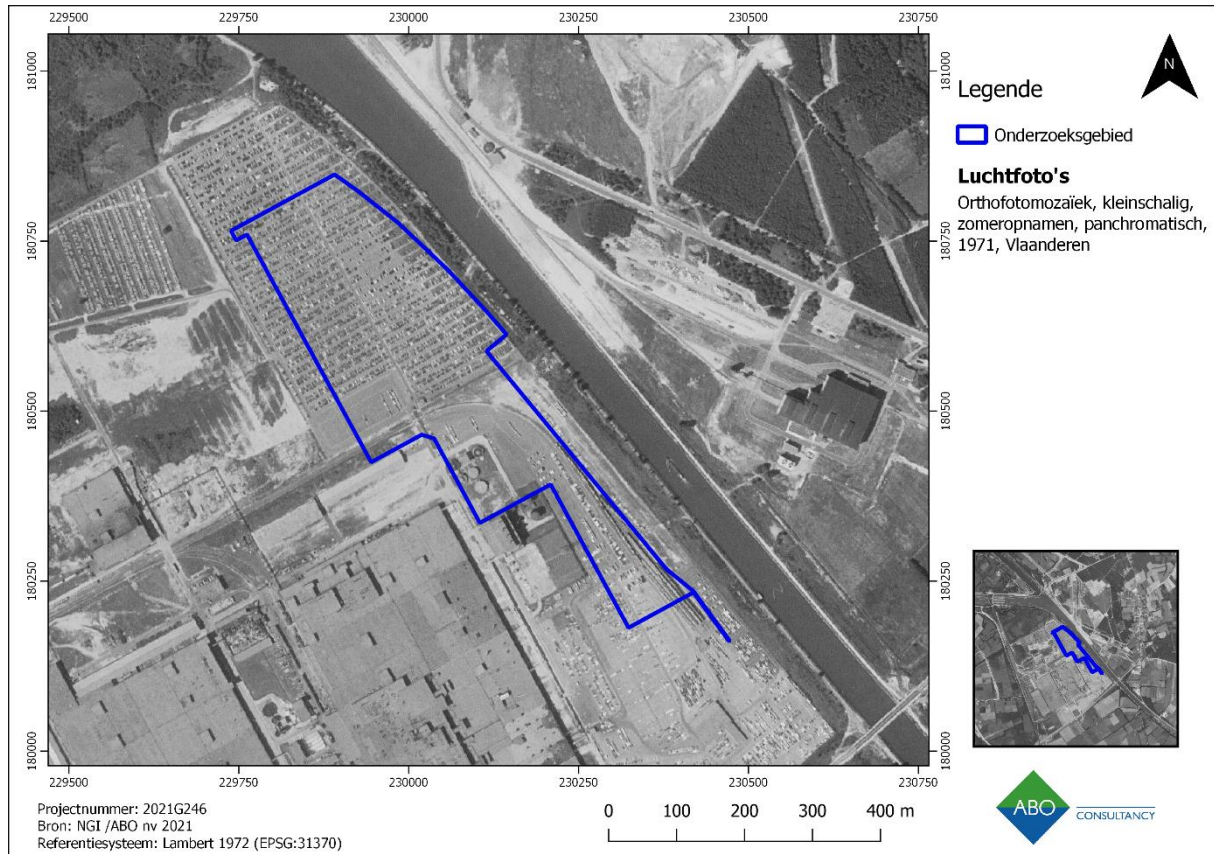
Op de kaart van 1939 is het onderzoeksgebied nog steeds gekarteerd ter hoogte van een moerassig gebied dat de *Daelderheide* en *Stegen Weier Hout* wordt genoemd. In tegenstelling tot de andere cartografische bronnen is er nu wel heel wat veranderd. Zo is het Albertkanaal, dat het onderzoeksgebied in het oosten begrenst. Ook is er in het westen een treinspoor aangelegd.



**Figuur 30: Kaart uit 1939 (1:6000) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw). (Bron: Cartesius 2021).**

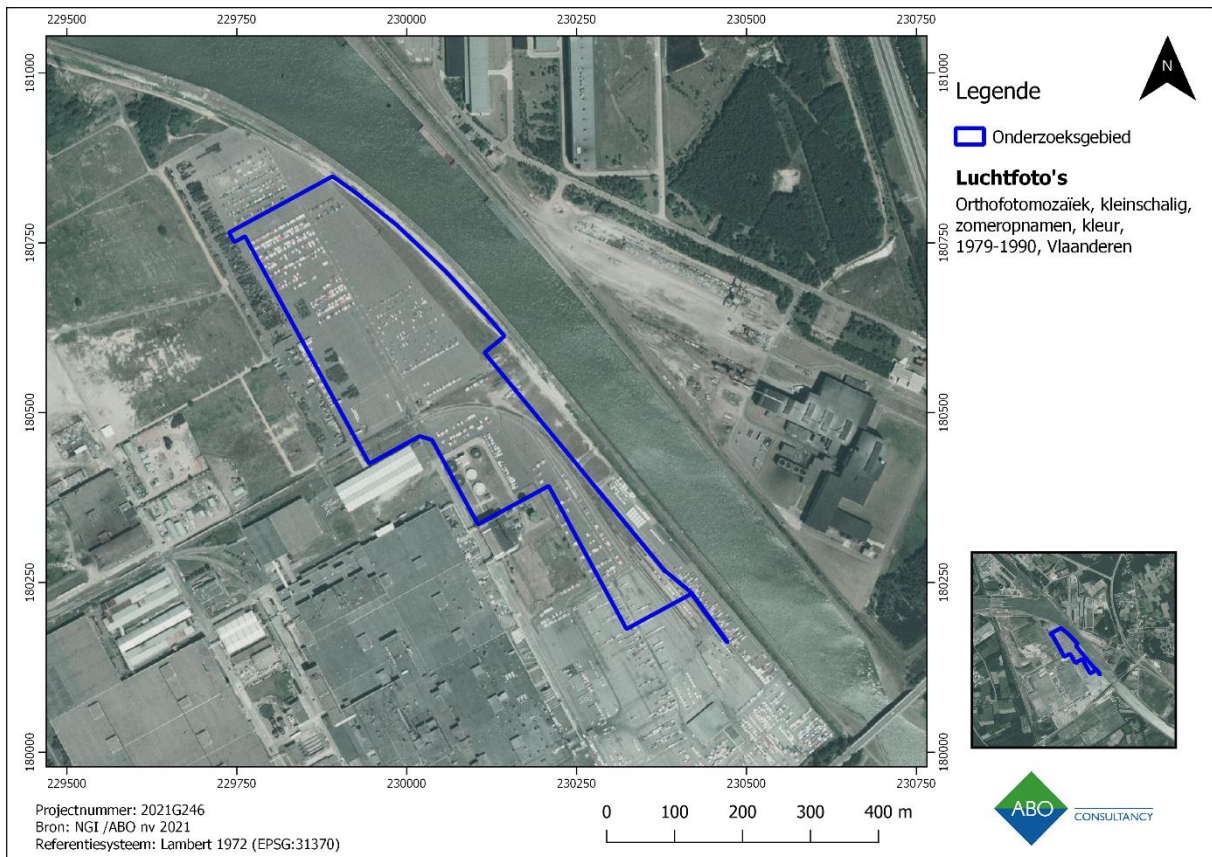
## 4.4 RECENTE LANDSCHAPSVERANDERINGEN

Op de luchtfoto uit 1971 is voor het eerst te zien hoe de hele omgeving van het onderzoeksgebied wordt omgevormd tot de industriële site van Ford Genk. De eerste steen van deze fabriek werd in 1962 gelegd. Om het terrein geschikt te maken, werd op een diepte van minstens 4,00 m-Mv (+ buffer) een drainagesysteem aangelegd dat nu nog steeds aanwezig is. Verder werd het terrein genivelleerd en opgehoogd.



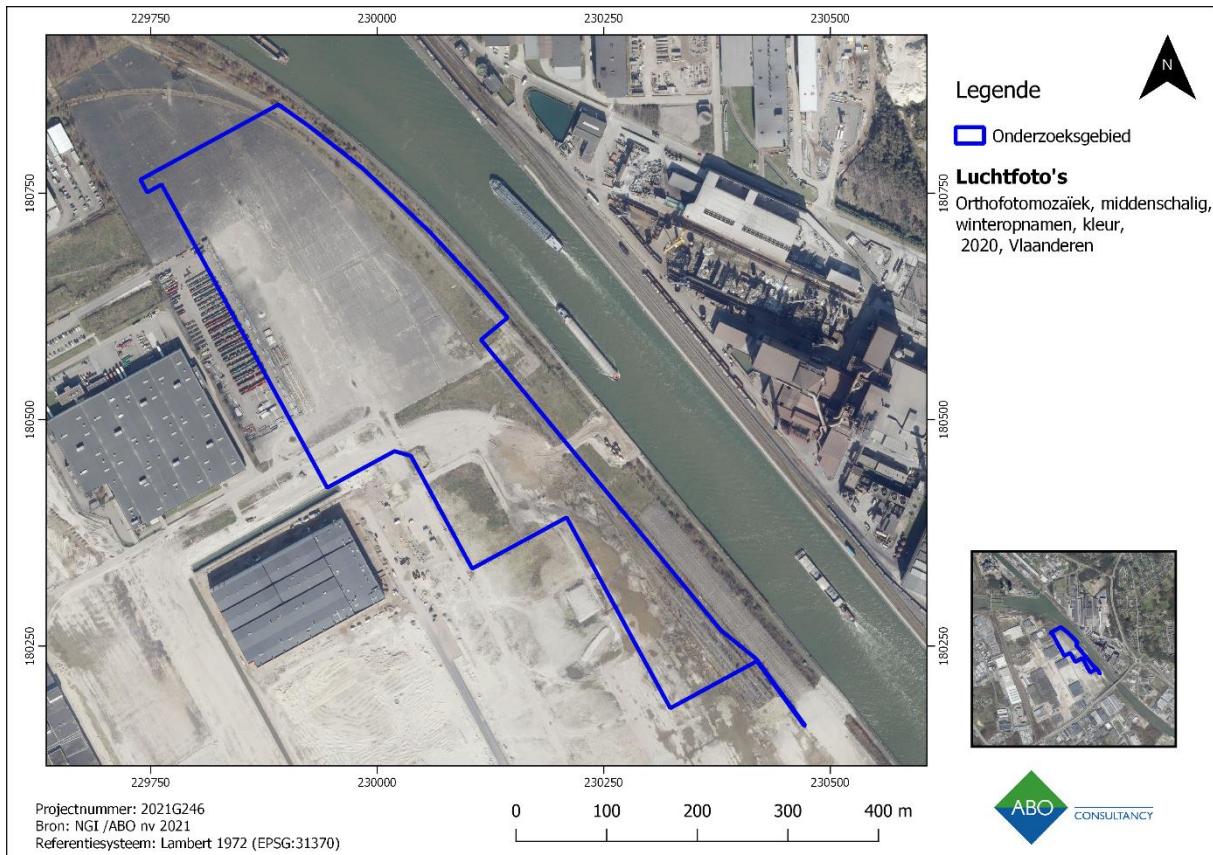
**Figuur 31: Orthofotomozaïek (1:6000), kleinschalig, zomeropnamen, panchromatisch (1971) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).**

De orthofoto uit 1991 toont de verdere ontwikkeling van het domein. Zo goed als elke vierkante meter is verhard. Op de luchtfoto zijn de gebouwen, die nu gesloopt worden, goed zichtbaar.



**Figuur 32: Orthofotomozaïek (1:6000), kleinschalig, zomeropnamen, panchromatisch (1991) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).**

Op de meest recente luchtfoto is de afbraak van de fabriek goed zichtbaar. Ford Genk werd in 2014 definitief gesloten. De verharding op het noordelijk deel van het onderzoeksgebied wordt momenteel gesloopt.



**Figuur 33: Orthofotomosaïek (1:4.500), middenschalig, zomeropnamen, panchromatisch (2019) met weergave van het studiegebied (blauw). (Bron: Geopunt 2021).**



## 5 BESLUIT

### 5.1 INTERPRETATIE EN DATERING

Het terrein waarop de geplande werken zullen uitgevoerd worden, is gelegen in het Genkse industriegebied (voorheen Ford Genk) langsheen de zuidwestelijke zijde van het Albertkanaal. Het gebied bevindt zich tussen de Henry Fordlaan in het zuid-zuidoosten en de Mondeolaan in het noordwesten. Het onderzoeksgebied grenst verder aan andere te ontwikkelen gebieden op de site. Het onderzoeksgebied voor deze archeologienota, dat de containerterminal wordt genoemd, maakt (gedeeltelijk) deel uit van percelen 71304E0906/00C000 en 71304E0738/00H003. De oppervlakte bedraagt ca. 130.931 m<sup>2</sup>.

De bodemkaart geeft aan dat het onderzoeksgebied volledig uit bebouwde zone bestaat, waarbij het originele bodemprofiel niet langer te karteren is. Kijkend naar de geschiedenis van de site klopt dit bodemtype. In de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw is het onderzoeksgebied onderdeel geworden van de Ford Genk site. Hiervoor is een ophoging en nivellering gebeurd die lokaal tot 8,00 meter is gegaan om het gebied vlak te krijgen. Op een huidige diepte van ca. 4,50 m-Mv (+ buffer) is er een drainagesysteem aangelegd onder het hele onderzoeksgebied. De bodem is dus zwaar verstoord. Er is verder geen informatie beschikbaar over het erosiepotentieel van de site.

CAI-meldingen uit de omgeving geven aan dat er een duidelijk potentieel is voor archeologisch materiaal uit het Neolithicum, de Nieuwe Tijd en de Nieuwste Tijd. Er zijn geen meldingen uit de metaaltijden, Romeinse periode en middeleeuwen binnen een straal van 1.500 meter. Verder zijn er geen andere relevante erfgoedwaarden of bouwkundige relictten in de buurt.

Cartografische bronnen geven aan dat het onderzoeksgebied gelegen is op een moerassig gebied, wat de aanleg van het drainagesysteem kan verklaren. Tot de 20<sup>e</sup> eeuw lijkt het terrein onbebouwd gebleven. Het hele onderzoeksgebied is echter drastisch aangepast sinds 1960, met de bouw van de Ford Genk site. Hierdoor is de originele bodemopbouw verloren gegaan tot een diepte van minstens 4,50 m-Mv en meer.

## 5.2 INSCHATTING POTENTIEEL TOT KENNISVERMEERDERING

Deze archeologienota werd opgesteld door ABO nv naar aanleiding van de ontwikkeling van een containerterminal op een onderzoeksgebied van ca. 130.931 m<sup>2</sup>. Het doel van dit onderzoek is drieledig. Ten eerste wordt er op basis van de beschikbare informatie nagegaan of er archeologische resten te verwachten zijn op het terrein. Ten tweede wordt nagegaan hoe goed deze resten zijn bewaard en in hoeverre ze zijn bedreigd door de geplande werken. Ten derde wordt nagegaan wat het potentieel tot kennisvermeerdering is.

Dit document is een herwerking van een reeds ingediende archeologienota door Sander Pelsmaekers van ABO nv in 2020, met ID. 14237. De vorige vergunning werd reeds bekomen en de werken werden gedeeltelijk uitgevoerd. Echter, omdat er gewerkt wordt met een masterplan, diende er een aanpassing van de vorige contour van het onderzoeksgebied te gebeuren. Het projectgebied werd vergroot van 88.620 m<sup>2</sup> naar 130.931 m<sup>2</sup>. Bijgevolg diende een herwerking van de archeologienota op basis van de nieuwe contour zich aan.

Uit het bureauonderzoek en eerdere archeologienota's is gebleken dat het onderzoeksgebied zwaar verstoord is sinds de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw. Voor de bouw van de Ford Genk site, zijn er ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd. Zo is er een ophoging en nivellering tot 8,00 meter uitgevoerd om de terreinen klaar te maken voor de bouwwerkzaamheden. Verder is er in het oosten reeds een ophoging uitgevoerd voor de bouw van het Albertkanaal. Op een diepte van ca. 4,50 m-Mv ligt er een drainagesysteem onder het hele onderzoeksgebied. Tot deze diepte is het terrein dus met zekerheid volledig verstoord.

De werken die worden uitgevoerd betreffen voornamelijk de aanleg van een verharding. Er wordt 84.700 m<sup>2</sup> betonverharding gerealiseerd, met een verstoringsdiepte tot 0,90 m-Mv. Verder wordt er 1.267 meter aan DWA- en 3.709 meter aan RWA-leidingen aangelegd (diepte blijft binnen de verstoring). De overige 46.231 m<sup>2</sup> blijft voorlopig braakliggend voor de toekomstige aanleg van enkele gebouwen. De werkzaamheden hebben een beperkte ingreep die volledig zal plaatsvinden binnen de ophoging. Er is dus geen enkele bedreiging voor de eventueel aanwezige archeologische lagen.

Uit de CAI-meldingen blijkt dat er in de omgeving een potentieel is voor materiaal uit het Midden-Neolithicum (pijlpunten, bijlen, dolk en mogelijke megaliet), de Nieuwe Tijd (karrensporen, schans) en de Nieuwste Tijd (loopgraven uit WOII). Toch is de kans om gelijkaardig archeologisch materiaal aan te treffen onbestaande omwille van de opgehoogde lagen.

Op basis van de bovenstaande argumenten kan geconcludeerd worden dat het archeologisch potentieel uiterst laag tot onbestaande is omwille van de aanwezige drainage en ophoging. Daarom worden hier geen verdere maatregelen (**vrijgave**) geadviseerd.

### 5.3 SAMENVATTING

Voor de ontwikkeling van een containerterminal ter hoogte van de Henry Fordlaan en de Kanaalweg te Genk (provincie Limburg) werd een archeologienota opgesteld. Het onderzoeksgebied heeft een oppervlakte van 130.931 m<sup>2</sup>. Het potentieel tot kennisvermeerdering is echter nihil. Omwille van een ophoging en nivellering tot maximaal 8,00 meter over het hele onderzoeksgebied en een bijhorend drainagesysteem tot een diepte van 4,50 m-Mv, kunnen er geen structuren of sporen worden aangetroffen binnen deze kunstmatig aangelegde gronden. De eventueel aanwezige archeologische lagen bevinden zich onder de artificieel opgehoogde lagen of zijn volledig vergraven. Aangezien de werken niet tot aan de archeologische lagen komen, wordt hier een vrijgave geadviseerd.

## 6 KWALITEITSCONTROLE EN ONDERTEKENING

Naam	Functie	Handtekening	Datum
Patrick Hambach	General Director		23/07/2021
Toon Moeskops	Business Unit Manager		23/07/2021
Anouk Van der Kelen	Archeoloog/ Kwaliteitsverantwoordelijke		23/07/2021

## 7 BIBLIOGRAFIE

### 7.1 LITERAIRE BRONNEN

CadGIS 2020: Kadasterkaarten [online], [http://ccff-test1.minfin.be/cadgisweb/?local=nl\\_BE](http://ccff-test1.minfin.be/cadgisweb/?local=nl_BE) (geraadpleegd op 29 januari 2020).

DOV Vlaanderen Bodemverkenner 2020: Topografische kaarten [online], <https://www.dov.vlaanderen.be/portaal/?module=public-bodemverkenner#ModulePage> (geraadpleegd op 29 januari 2020).

Geoportaal onroerend Erfgoed: Centraal Archeologische Inventaris [online], [geo.onroerenderfgoed.be](http://geo.onroerenderfgoed.be) (geraadpleegd op 29 januari 2020)

Geopunt Vlaanderen 2020: Basiskaarten (Luchtfoto 2015, Stratenplan) [Online], <http://www.geopunt.be/kaart> (geraadpleegd op 29 januari 2020).

Geopunt Vlaanderen 2020: Bodem kaarten (Bodemtypes, Bodemgebruik, Bodemerosie, WRB Soil Units, Tertiaire formaties, Quartaire formaties) [Online], <http://www.geopunt.be/kaart> (geraadpleegd op 29 januari 2020).

Hagen, J. (2018). *Archeologische evaluatie van het bodemarchief aan de Henry Fordlaan te Genk*. (ABO nv). (ID. 8123)

Inventaris Onroerend Erfgoed: Inventaris bouwkundig erfgoed [online], <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/> (geraadpleegd op 29 januari 2020).

Nationaal Geografisch Instituut (NGI): Topografische kaart (1:10.000), [Online], [www.ngi.be](http://www.ngi.be) (geraadpleegd op 29 januari 2020).

Pelsmaekers, S. 2018. *Archeologische evaluatie van het bodemarchief aan de Henry Fordlaan te Genk*. ABO nv. (ID. 9689)

Pelsmaekers, S. 2020. *Archeologische evaluatie van het bodemarchief aan de Henry Fordlaan – Containerterminal te Genk (provincie Limburg)*. ABO nv.

Swaelens, C. 2019. *Archeologienota met beperkte samenstelling. Genk, Albertkanaal Kaaimuur – Ford Genk. Verslag van Resultaten*. BAAC Vlaanderen bvba. (ID. 12085)

Van Ranst E & Sys C., 2000, *Eenduidige legende voor de digitale bodemkaarten van Vlaanderen (Schaal 1:20 000)*, Laboratorium voor bodemkunde, Universiteit Gent, Gent

Wesemael E., De Langhe H. 2016. *Archeologienota Genk, Mondeolaan, Nieuwbouw van twee hallen*. (ARON rapport, 304). D/2016/12.651/45. (ID. 473)

Wesemael E. 2017. *Archeologienota Genk, Henry Fordlaan, Bouw logistieke site*. (ARON rapport, 362). D/2017/12.651/18. (ID. 2057).