ARON bvba
Archeologisch Projectbureau

RAPPORT 362

Archeologienota BS

Genk, Henry Fordlaan
Bouw logistieke site

DEEL 2: Verslag van resultaten

Elke Wesemael

Januari 2017



Colofon

ARON rapport 362 – Archeologienota – Genk, Henry Fordlaan – Bouw logistieke site

Initiatiefnemer: zie Deel 1. Privacy-fiches

Erkend archeoloog: Elke Wesemael
OE/ERK/Archeoloog/2015/00007

Auteurs: Elke Wesemael

Foto's en tekeningen: ARON bvba (tenzij anders vermeld)

Wettelijk depot: D/2017/12.651/18

Op de teksten, foto's en tekeningen geldt een auteursrecht. Gelieve ons de wens om gebruik te maken van de teksten of illustraties schriftelijk over te maken op info@aron-online.be
Zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van ARON bvba mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, bewerkt, en/of openbaar gemaakt door middel van webpublicatie, druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook.

ARON bvba
Archeologisch Projectbureau
Neremweg 110
3700 Tongeren
www.aron-online.be
info@aron-online.be
tel: 012/225.250
fax: 012/770.034

© ARON bvba, Archeologisch projectbureau, 2017

ARON-RAPPORT 362

ARCHEOLOGIENOTA BS

GENK, HENRY FORDLAAN
BOUW LOGISTIEKE SITE

Elke Wesemael

Tongeren
2017

INHOUDSTAFEL

DEEL 1. PRIVACYFICHE

INHOUDSTAFEL 1

Inleiding 2
DEEL 2. VERSLAG VAN RESULTATEN 3
Hoofdstuk 1. Bureauonderzoek 3
1 Beschrijvend gedeelte 3
1.1 Administratieve gegevens 3
1. 2 Onderzoeksvragen en randvoorwaarden 5
1.3 Beschrijving van de geplande bodemingrepen 5
1.4 Werkwijze, verloop en actoren 6
2 Assessment 8
2.1 Situering van het onderzoeksgebied 8
2.2 Impact van de bodemingrepen 9
2.3 Kenniswinst 10
2.4 Onderzoeksvragen 10
2.5 Datering en interpretatie 11
3. Samenvatting 12
DEEL 3. PROGRAMMA VAN MAATREGELEN 13
1. Gemotiveerd advies 13
1.1 Volledigheid van het uitgevoerde vooronderzoek 13
1.2 Duiding en waardering van de archeologie in het projectgebied 13
1.3 Impact van de geplande bodemingrepen 13
1.4 Bepaling van maatregelen 14

BIBLIOGRAFIE

BIJLAGEN

Bijlage 1: Kadasterplan overzicht, en detail met het kadasternummer
Bijlage 2: Afbeeldingenlijst
Bijlage 3: Inplantingsplan

INLEIDING

De initiatiefnemer plant de bouw van een logistieke site, bestaande uit 12 hallen met laadkades, en omliggende verhardingen en wegen, aan de Henry Fordlaan te Genk (prov. Limburg). Voor deze nieuwbouw is de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning noodzakelijk.

Gezien voor de nieuwbouw bodemingrepen uitgevoerd worden, het terrein niet in een gebied ligt waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt, het terrein niet binnen een gabarit bestaande lijninfrastructuur valt, het terrein niet in een beschermde archeologische site of een vastgestelde archeologische zone ligt, het perceeloppervlak groter is dan 3000 m², de oppervlakte van de bodemingreep groter is dan 1000 m², de aanvrager niet publiekrechterlijk is, en het terrein in industriegebied ligt, is het toevoegen van een bekrachtigde archeologienota aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag verplicht.[1]

Deze archeologienota omvat het projectgebied van 23,7 ha dat gelegen is binnen de voormalige fabrieksterreinen van 'Ford Genk' (133 ha) waarvoor een masterplan voor herontwikkeling werd uitgewerkt[2].

Een archeologienota is een document dat opgemaakt wordt op basis van een archeologisch vooronderzoek en dat niet alleen administratieve gegevens van het onderzoeksgebied bevat, maar ook een verslag van de resultaten van het uitgevoerde vooronderzoek, een voorstel van beslissing en een plan van aanpak voor de maatregelen die daaruit volgen.[3] Het doel van het archeologisch vooronderzoek bestaat in het vaststellen van de aan- of afwezigheid van een archeologische site in een onderzoeksgebied en indien deze aanwezig is te bepalen wat de karakteristieken en de bewaringstoestand van deze site zijn, wat haar relatie is met het landschap, welke waarde ze heeft, en hoe ermee moet omgegaan worden in het kader van de bodemingrepen en wetenschappelijk onderzoek.[4]

De *Code van Goede Praktijk* versie 2.0 voorziet in de opmaak van een '*archeologienota met beperkte samenstelling*' indien de confrontatie tussen de toekomstige werken en één doorslaggevend aspect uit de beschrijving van de landschappelijke ligging van het onderzochte gebied, de historische beschrijving, of de bespreking van het onderzochte gebied in zijn archeologisch kader aantoont dat:

1° met aantoonbare zekerheid geen archeologisch erfgoed aanwezig is op het onderzochte terrein, of;
2° de toekomstige werken met aantoonbare zekerheid geen verstoring zullen veroorzaken aan het eventueel aanwezige archeologische erfgoed, of;
3° verder onderzoek van het terrein in het kader van de toekomstige werken met aantoonbare zekerheid niet zou leiden tot nuttige kenniswinst;

Vermits de confrontatie van de uitgevoerde werken en de landschappelijke ligging aantoonde dat de zone waar mogelijk verstoring van archeologisch erfgoed zal plaatsvinden beperkt is en bijgevolg verder onderzoek niet zal leiden tot nuttige kenniswinst, werd enkel een bureauonderzoek met beperkte samenstelling uitgevoerd (Hoofdstuk 2) en werd geen *Programma van Maatregelen* opgemaakt. Het gemotiveerd advies hiervoor wordt beschreven in hoofdstuk 3.

[1] Zie hiervoor de beslissingsboom voor verplicht archeologisch vooronderzoek bij het aanvragen of verlenen van vergunningen. https://www.onroerenderfgoed.be/assets/files/news/downloads/stroomschema_stedenbouwkundig-verkaveling_v7.pdf
[2] http://www.quares.be/masterplan-ford-genk-site
[3] Code van Goede Praktijk voor de uitvoering van en rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen (CGP)(2015), p. 15.
[4] CGP 2016, p. 27.

DEEL 2. VERSLAG VAN RESULTATEN

HOOFDSTUK 1. BUREAUONDERZOEK

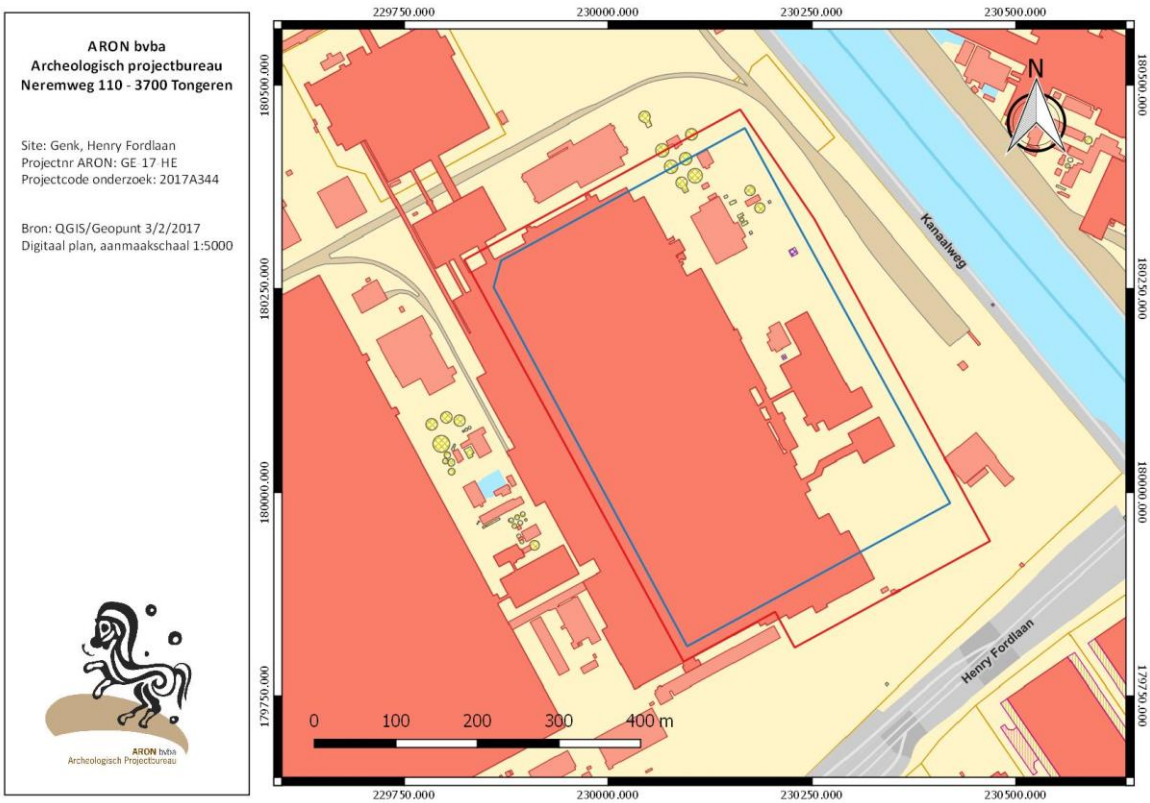
1 Beschrijvend gedeelte

1.1 Administratieve gegevens

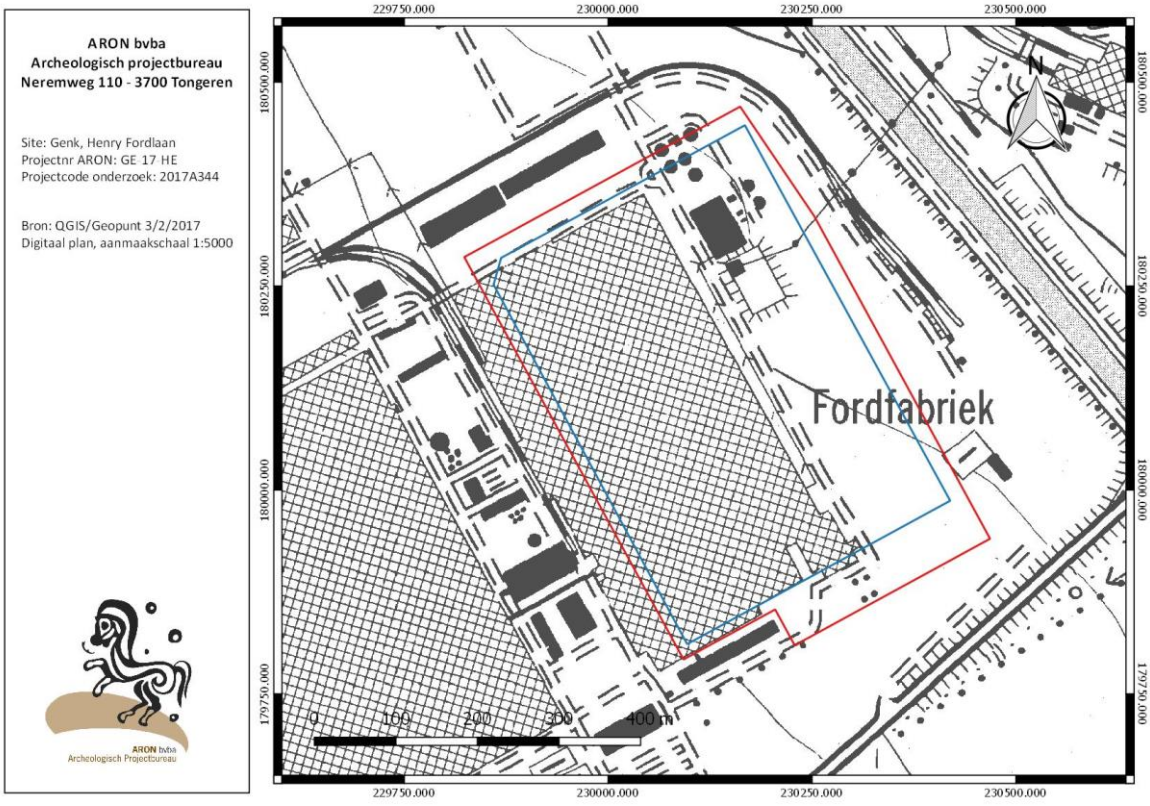
Projectcode	2017A344	
Naam en erkenningsnummer Archeoloog **Rechtspersoon**	Elke Wesemael OE/ERK/Archeoloog/2015/00007 ARON bvba Archeologisch Projectbureau, Neremweg 110, 3700 Tongeren OE/ERK/Archeoloog/2015/00006	
Andere actoren en specialisten binnen het project	**Functie**	**Naam**
	/	/
Extern wetenschappelijk advies	Nvt.	Nvt.
Locatiegegevens	Limburg, Genk, Henry Fordlaan	
Oppervlakte	Het totale projectgebied heeft een oppervlakte van 237.754,5 m², de zone waar de bodemingrepen plaatsvinden heeft een oppervlakte van ca. 167.222 m².	
Bounding box coördinaten	xMin,yMin 229823.54,179792.00 : xMax,yMax 230468.56,180469.94	
Kadasternummers	Genk, 4de afd., Sectie E, 738C3 (partim)	
Thesaurusthermen[5]	Bureauonderzoek, Genk, Fordsite	
Overzichtsplan verstoringen	*Zie afb. 4: Kleurenorthofoto en BIJLAGE 1 en 3: Kadasterplan en Inplantingsplan.*[6]	

[5] https://inventaris.onroerenderfgoed.be/thesaurus

[6] Een KLIP-plan werd niet aangevraagd vermits foto's, de meest recente kleurenorthofoto en het plan 'Bestaande toestand' door het Architectenbureau K5 aangeleverd, genoeg inzicht boden in de verstoringen.



Afb. 1: Kadastraal plan met perceelgrenzen en afbakening van het projectgebied in het rood en de zone waar de bodemingrepen plaatsvinden in het blauw.



Afb. 2: Uittreksel uit de topografische kaart met afbakening van het projectgebied in het rood en de zone waar de bodemingrepen plaatsvinden in het blauw.

1. 2 Onderzoeksvragen en randvoorwaarden

Volgende onderzoeksvragen zullen tijdens het bureauonderzoek behandeld worden:

- Welke doorslaggevend aspect uit de beschrijving van de landschappelijke ligging van het onderzochte gebied, de historische beschrijving, of de bespreking van het onderzochte gebied in zijn archeologisch kader leidt tot de opmaak van een archeologienota met beperkte samenstelling? Kan dit aspect gemotiveerd worden?

Randvoorwaarden:

Het bureauonderzoek wordt over het volledige projectgebied uitgevoerd, met de nadruk op de zone waar de bodemingrepen zullen plaatsvinden.

Vermits het huidige dossier aan de voorwaarden voor de opmaak van een archeologienota met beperkte samenstelling voldoet, wordt de archeologienota volgens dit traject opgemaakt.

1.3 Beschrijving van de geplande bodemingrepen

De initiatiefnemer plant op een deel van het perceel 738C3 (Genk, afdeling 4, sectie E, partim) de bouw van een logistieke site, bestaande uit 12 hallen met laadkades, omliggende circulatiewegen en riolering. Alvorens deze bodemingrepen kunnen plaatsvinden, zal de bestaande bebouwing op het terrein afgebroken worden (*BIJLAGE 3:* Bestaande toestand & Inplantingsplan).



Afb. 3a: Luchtbeeld van de voormalige site 'Ford Genk' voor de sluiting van de fabriek (Bron: HLN, 2012, Mine Dalemans)

Afbraak van bestaande gebouwen

Op het terrein bevinden zich nog de voormalige fabriekshallen en enkele aanhorigheden van het voormalige 'Ford Genk' (afb. 3a). De bestaande hallencomplexen bevinden zich op een 25 cm dikke betonplaat, die behouden blijft.

Nieuwbouw hallen

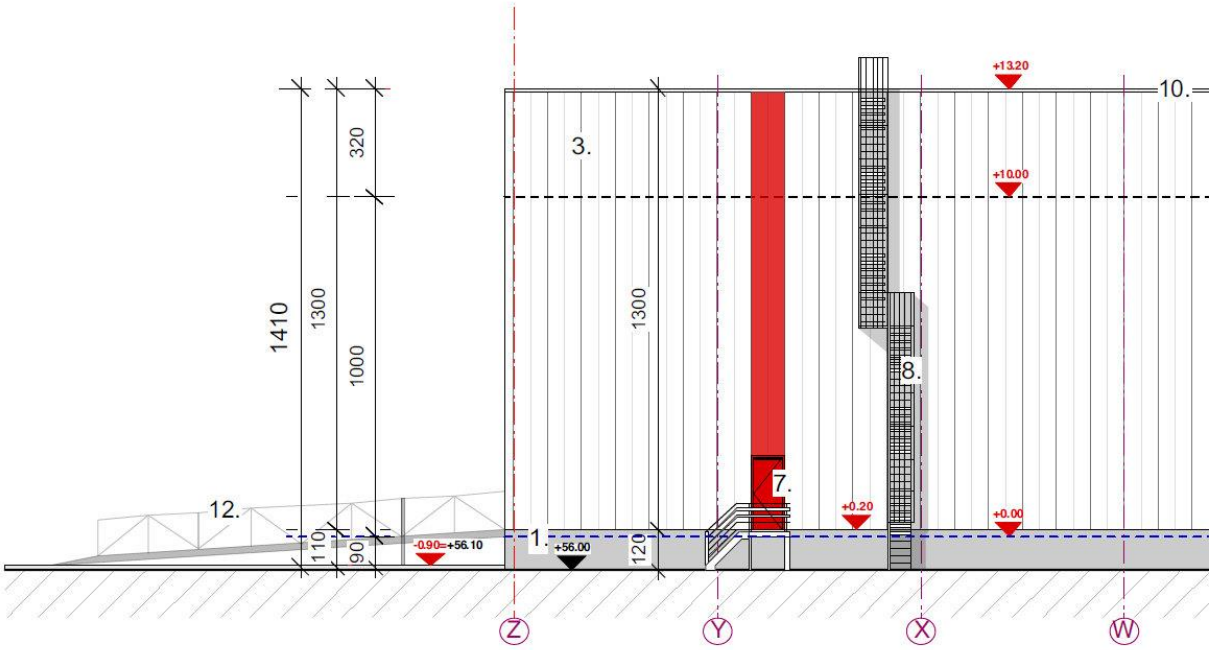
Op de locatie waar de nieuwe hallen komen, wordt in ophoging gewerkt ten opzichte van het bestaande niveau.
De funderingen worden aangelegd op de bestaande betonvloer. Vervolgens wordt er aangevuld met een steenkoffer tot aan de onderzijde van het niveau voor de nieuwe betonvloer, waarna wordt afgewerkt met 20 cm polybeton.

Laadkades

Ter hoogte van de laadkades, te realiseren aan de korte zijde van iedere hal (afb. 3b) wordt de bestaande verharding of betonvloer uitgebroken om op dezelfde hoogte de laadkades aan te leggen.
Door deze twee ingrepen wordt een niveauverschil van 1,10 m aan de laadkades en 90 cm in de inkuiping verkregen, tussen laadkade en nieuwe polybeton.

Aan de noordoost zijde van de bestaande fabriekshallen komen enkele aanhorigheden voor die zich niet op een vlakdekkende betonplaat bevinden. Ook hier wordt een ophoging van het niveau voorzien.

De bodemingrepen hiervoor zullen machinaal gebeuren d.m.v. een graafmachine.



Afb. 3b: Detail met doorsnede die geldig is voor alle hallen. Links een laadkade. Rechts doorsnede van een hal. (Bron: d&d Architects, aanmaakschaal 1.200).

Circulatiewegen en riolen

Ter hoogte van de geplande circulatiewegen omheen de hallen, wordt eveneens de bestaande betonplaat opgebroken, om nieuwe circulatiewegen aan te leggen. Het onderliggende kiezelbed wordt hergebruikt voor de aanleg van een nieuw wegdek.
Er wordt ook een vervanging van de rioleringen voorzien, maar die gaan nergens dieper liggen dan de bestaande rioleringen en blijven binnen de bestaande rioleringssleuven.
Deze bodemingrepen zullen machinaal gebeuren d.m.v. een graafmachine en machines voor wegenaanleg.

Werfzone

De werfzone zal zich volledig binnen het huidige projectgebied bevinden, op de bestaande betonplaat. Hiervoor worden geen bodemingrepen ingepland.

1.4 Werkwijze, verloop en actoren

De topografische kaart en kadasterkaart werden in het kader van dit vooronderzoek geraadpleegd en weergegeven. De meest recente kleurenorthofoto (afb. 4) en de bodemkaart (afb. 5) werd eveneens geraadpleegd. Andere kaarten werden omwille van het gevolgde traject (Archeologienota met beperkte samenstelling) niet geraadpleegd of weergegeven. Ze bleken immers geen aanvullende informatie te bieden die een potentieel tot kenniswinst aan kan tonen.

Verder werd het historisch verleden van het studiegebied ter aanvulling onderzocht. Specifiek archiefonderzoek werd niet uitgevoerd vermits het terrein in het verleden onbebouwd was. Volgende kaarten werden via de website *geopunt.be* geraadpleegd: de *Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden*, opgemaakt op initiatief van *Graaf de Ferraris* (1771-1778), de *Atlas der Buurtwegen* (1842) en de *Vandermaelenkaart* (1846-1854). Vanwege het

gevolgde traject (archeologienota met beperkte samenstelling) worden ook deze kaarten niet weergegeven in het bureauonderzoek. Wel vormt de informatie die zij verschaffen een aanvullend argument voor de bepaling van maatregelen.

Om een inzicht te bekomen in de reeds gekende archeologische waarden binnen het onderzoeksgebied en zijn directe omgeving werd ook de Centrale Archeologische Inventaris geraadpleegd.[7] Deze online inventaris, opgesteld door het Agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse Overheid, biedt een overzicht van alle tot nu toe gekende archeologische vindplaatsen in Vlaanderen. Via het Geoportaal van Onroerend Erfgoed werd eveneens de inventaris van de beschermde archeologische sites, de inventaris van vastgestelde archeologische zones en de inventaris van gebieden waar geen archeologie te verwachten valt, geraadpleegd. De kaarten worden in dit bureauonderzoek niet weergegeven vermits ze niet relevant zijn in het gevolgde traject. De bekomen informatie werd ook hier als aanvullend argument gebruikt voor de bepaling van maatregelen.

Een visuele terreininspectie werd niet uitgevoerd. Via de meest recente kleurenorthofoto kon namelijk een beeld bekomen worden van de huidige inrichting en de gaafheid van het onderzoeksgebied.

Ook een KLIP-plan werd niet aangevraagd vermits de meest recente orthofoto en plannen aangeleverd door de initiatiefnemer een voldoende duidelijk beeld gaven van de huidige inrichting van het terrein.

Het bureauonderzoek werd uitgevoerd door *Elke Wesemael* van het archeologisch projectbureau *Aron bvba*.

[7] https://geo.onroerenderfgoed.be/ en http://cai.onroerenderfgoed.be/

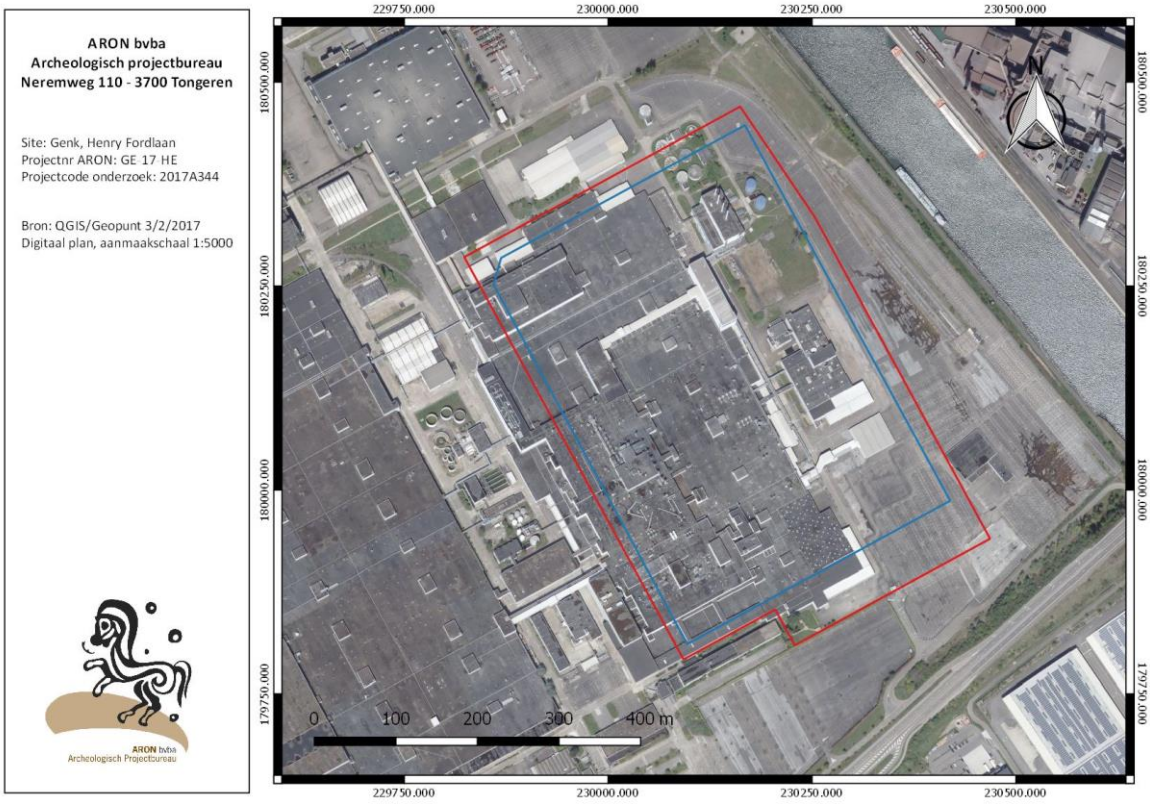
2 Assessment

2.1 Situering van het onderzoeksgebied

Het onderzoeksterrein situeert zich naast de Henry Fordlaan te Genk, en naast het Albertkanaal met de parallel lopende Kanaalweg.

Het terrein dat een oppervlakte heeft van ca. 237.754,5 m² is kadastraal gekend als Genk, 4de afdeling, sectie E, perceel 738C3 en wordt tot heden ingenomen door bestaande fabrieksgebouwen en aanhorigheden, ingeplant op een zo goed als vlakdekkende betonplaat (*afb. 4*, *BIJLAGE 3*: Bestaande toestand).

Op de bodemkaart (*afb. 5*) wordt ter hoogte van het onderzoeksterrein een OB bodem weergegeven, een bebouwde zone. Hier is het oorspronkelijk bodemprofiel door de mens gewijzigd of vernietigd.[8]
Uit een uitgebreid bureauonderzoek dat in het kader van een eerdere archeologienota werd uitgevoerd net ten noorden van het huidige projectgebied, is gekend dat de terreinen waarop de voormalige fabrieksgebouwen van 'Ford Genk' staan ingeplant, in oorsprong zandbodems waren, die aan een grootschalige ophoging en egalisering werden onderworpen alvorens de betonplaat voor de fabriek werd aangelegd[9]. De oorspronkelijke gronden zijn verstoord door de aanleg van het industrieterrein. Het waren typische zandgronden die volgens de bodemkaart voornamelijk als Zdg (matig natte zandbodem met duidelijke ijzer en/of humus B horizon) en Zeg (natte zandbodem met duidelijke ijzer en/of humus B horizon) gekarakteriseerd werden. Op het projectterrein Ford Genk zelf is er een ophoging gebeurt, die meestal beperkt is tot slechts een paar meter[10].

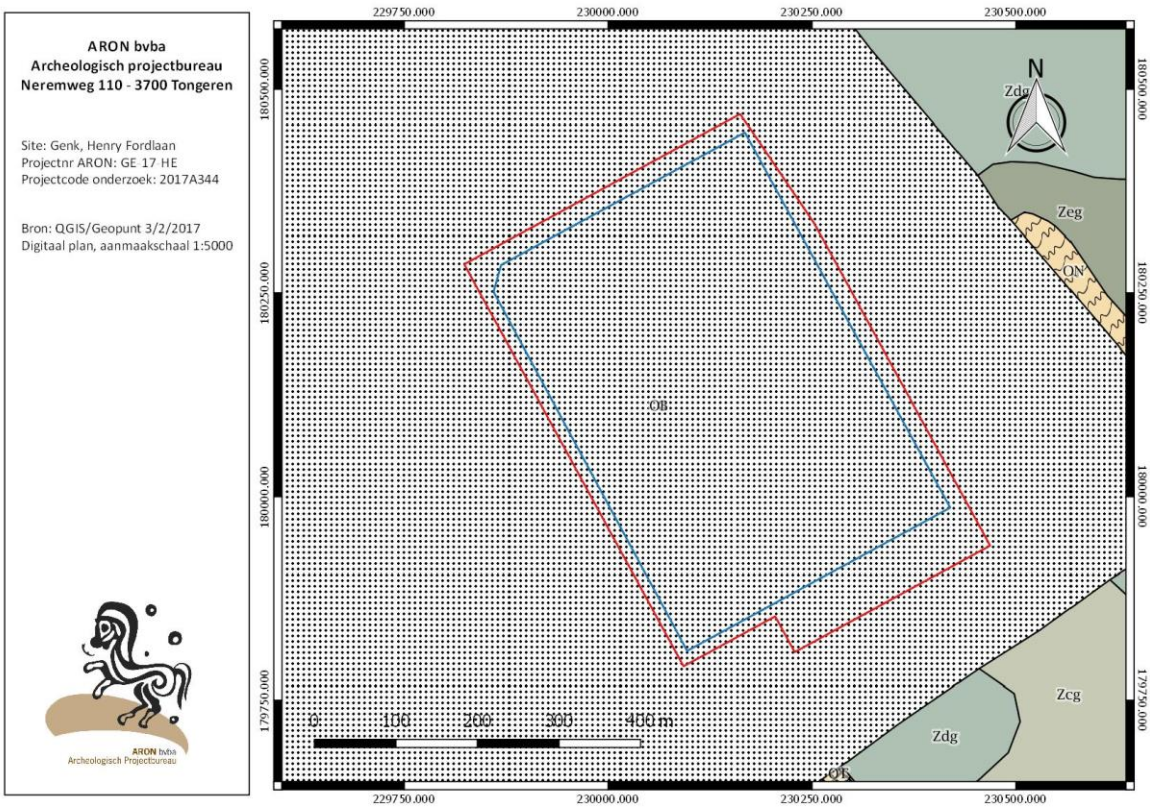


Afb. 4: Kleurenorthofoto met aanduiding van het projectgebied (rood) en van de zone waar de bodemingrepen zullen plaatsvinden (blauw).

[8] VAN RANST & SYS (2000)

[9] WESEMAEL E. & De LANGHE H. (2016) Archeologienota Genk, Mondeolaan – Nieuwbouw van twee hallen. Onderzoek uitgevoerd in opdracht van H. ESSERS LOGISTICS COMPANY. (ARON rapport, 304). D/2016/12.651/45

[10] https://www.lne.be/merdatabank/uploads/merntech2472.pdf



Afb. 5: Bodemkaart met aanduiding van het onderzoeksterrein (rood) en de zone met de nieuwbouw in het blauw

2.2 Impact van de bodemingrepen

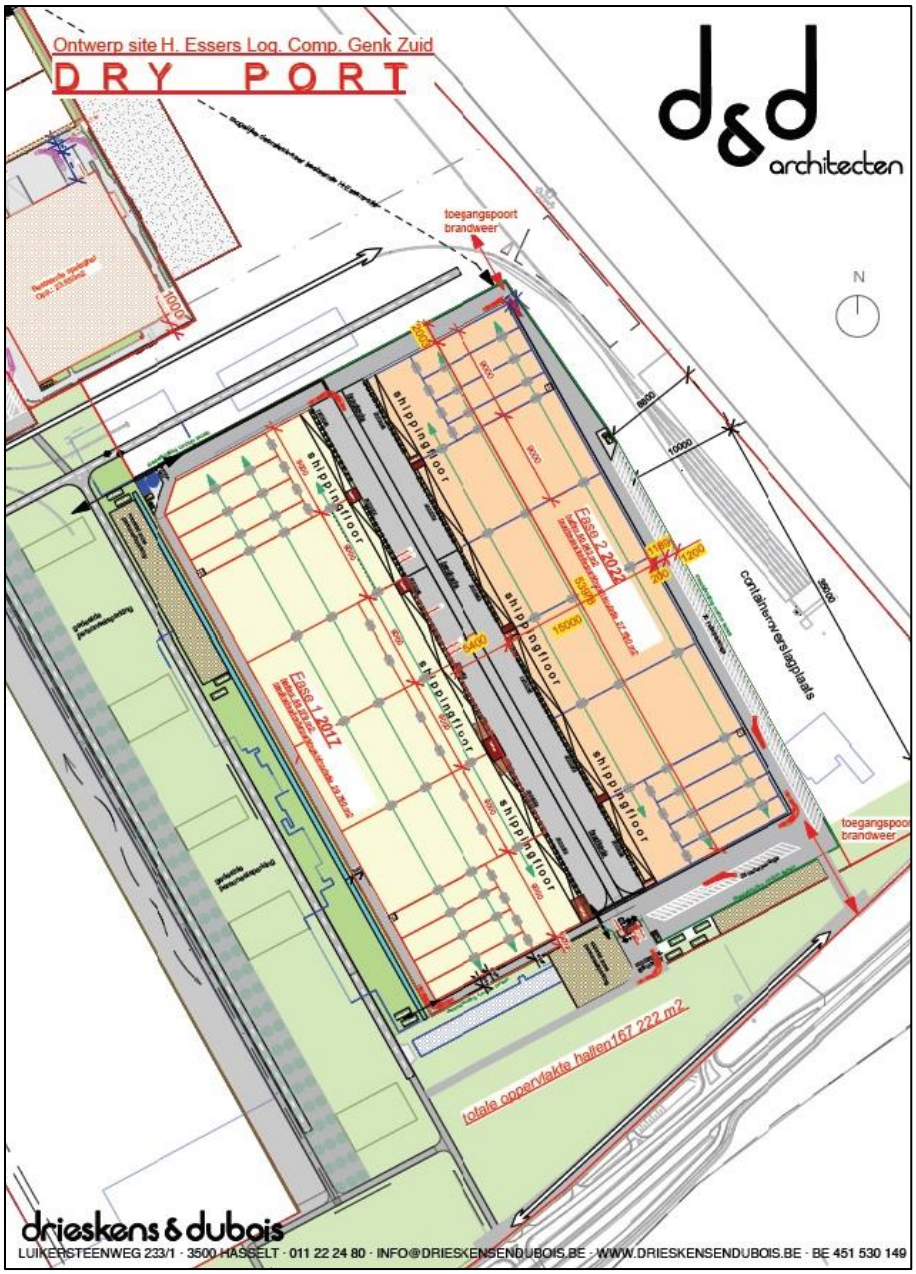
Het onderzoeksterrein was tot in de 20ste eeuw steeds onbebouwd en bevat daarom enkel recente verstoringen, waaronder een groot deel van een voormalige fabriekshal van 'Ford Genk'. Er is geen enkel terreindeel dat relatief onverstoord bleef in het recente verleden.

De huidige bodemingreep neemt een totale oppervlakte in van ca. 16,7 ha binnen het 23,7 ha grote gebied, en situeert zich ter hoogte van de momenteel nog bestaande fabrieksgebouwen. Deze zullen dan ook gesloopt moeten worden alvorens de nieuwe logistieke site opgebouwd zal kunnen worden.

Het projectgebied heeft een zeer hoge verhardingsgraad. Het is momenteel zo goed als volledig gebetonneerd. Daarenboven weten we uit een eerder bureauonderzoek dat werd uitgevoerd op de voormalige 'Ford Genk' site, dat aan de bouw van de Ford fabrieken een fase van ophoging en egalisering van het terrein is vooraf gegaan. Gezien de bestaande betonplaten, afgezien op de plekken waar er:

- laadkades worden aangebracht aan de hallen
- circulatiewegen worden aangelegd
- momenteel grasperken aanwezig zijn
- herstellingen nodig zijn

hergebruikt zal worden als vloerdek, schatten wij de impact van de bodemingrepen op de onderliggende bodem als zeer laag in.



Afb. 6: inplantingsplan van de hallen (logistieke site) gesitueerd op het kadasterplan. Zie ook bijlage 3. (Bron: d&d architecten, digitaal plan, datum onbekend, aanmaakschaal 1.3000, 2017A344).

2.3 Kenniswinst

De combinatie van het feit dat historische kaarten geen bebouwing op het terrein weergeven, het terrein grotendeels verstoord is vanaf de tweede helft van de tweede eeuw, de aanwezigheid van een egalisatie en ophogingspakket, de aanzienlijke afstand tot de dichtstbijzijnde CAI locatie en het beperkt terreindeel dat nieuwe en slechts ondiepe verstoringen zal ondergaan in de huidige ontwikkeling, maakt dat het potentieel op archeologische kennisvermeerdering erg gering is voor dit terrein.
Daarom wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen.

2.4 Onderzoeksvragen

Volgende onderzoeksvragen werden tijdens dit bureauonderzoek behandeld:

- **Welk doorslaggevend aspect uit de beschrijving van de landschappelijke ligging van het onderzochte gebied, de historische beschrijving, of de bespreking van het onderzochte gebied in zijn archeologisch kader leidt tot de opmaak van een archeologienota met beperkte samenstelling en beschrijf dit aspect.**

De landschappelijke ligging van het terrein, met inbegrip van de recente verstoring en de confrontatie hiervan met de huidige geplande werken, toont aan dat verder onderzoek van het terrein in het kader van toekomstige werken met aantoonbare zekerheid niet zou leiden tot kenniswinst.
De aanwezigheid van een bijna vlakdekkende en te behouden betonplaat, met hieronder een ophogingspakket, doet vermoeden dat bodemingrepen echter geringe schade zouden toebrengen aan de onderliggende bodem.

De afwezigheid van bebouwing in het verleden en nabijgelegen CAI locaties wijzen niet op een hoog archeologisch potentieel voor het terrein.
De combinatie van deze factoren maakt dat het potentieel op kennisvermeerdering voor dit terrein beperkt is en dat de kosten van een archeologisch onderzoek niet zouden opwegen tegen de geringe kenniswinst die dit zou opleveren.

2.5 Datering en interpretatie

Het onderzoeksterrein was tot in de 20ste eeuw steeds onbebouwd en bevat daarom enkel recente verstoringen, waaronder een groot deel van een voormalige fabriekshal van ‘Ford Genk’. Er is geen enkel terreindeel dat relatief onverstoord bleef in het recente verleden.

3. Samenvatting

De initiatiefnemer plant op perceel 738C3(partim) (Genk, afdeling 4, sectie E) de bouw van een logistieke site, bestaande uit 12 hallen met laadkades, omliggende verhardingen en wegen, en riolering. Alvorens deze bodemingrepen kunnen plaatsvinden, zal de bestaande bebouwing op het terrein afgebroken worden

Uit de confrontatie tussen de toekomstige werken en de beschrijving van de landschappelijke en archeologische situering van het onderzochte gebied, bleek dat verder onderzoek van het terrein in het kader van de toekomstige werken met aantoonbare zekerheid niet zou leiden tot nuttige kenniswinst.

Bijgevolg werd dan ook een archeologienota met beperkte samenstelling opgemaakt, en wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Neremweg 110 · B-3700 Tongeren • T +32(0) 12 22 52 50 • F +32(0) 12 77 00 34 • info@aron-online.be • www.aron-online.be