



ADEDE ARCHEOLOGISCH RAPPORT 967

Archeologienota N32 -
Meensesteenweg te Roeselare
(West-Vlaanderen)
Programma van Maatregelen

MICHIEL LOVENIERS



Colofon

Uitgever	ADEDE bv
Jaar van uitgave	2023
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 bv. ADEDE bv is niet aansprakelijk voor eventuele schade voortvloeiend uit diens adviezen.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	- 3 -
1 Gemotiveerd advies.....	- 4 -
2 Programma van maatregelen	- 6 -

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.

Het projectgebied is gelegen in de Zandleem- en leemstreek op de rug van Westrozebeke. Het is in een golvend landschap gelegen en het landschap wordt doorsneden door verschillende waterlopen, waarvan de Mandel, de Babillebeek en de Regenbeek de belangrijkste zijn. Het plangebied situeert zich o.m. in de riviervallei van de Babillebeek, op de overgang naar de hoger gelegen gebieden van de Midden-West-Vlaamse heuvelrug. Binnen het plangebied daalt het terrein van ongeveer 35m TAW in het zuiden naar ongeveer 30m TAW in het noorden met een dieptepunt van ca. 25m TAW in het midden. Het projectgebied bevindt zich hydrografisch in het Leiebekken in het stroomgebied van de Schelde. In het noordelijke deel van het projectgebied doorkruisen de Aapbeek, de Wulfhsholbeek en de Babillebeek het projectgebied. In het zuidelijke deel stroomt de Godelievebeek. Door de aanwezigheid van verschillende waterlopen en de nabijheid van verhevenheden in het (paleo)reliëf moet deze locatie altijd een zekere aantrekkingskracht hebben uitgeoefend op de mens.

De CAI-locaties in de omgeving helpen om een verdere verwachting te bepalen naar mogelijke archaeologica op het projectgebied. In de omgeving zijn echter nog maar weinig vindplaatsen gekend, doordat er nog maar weinig onderzoeken met ingreep in de bodem werden uitgevoerd. De archeologische vindplaatsen die er wel zijn geven menselijke bewoning/activiteit aan ten tijde van de steentijden, de bronstijd, de Romeinse periode, de late middeleeuwen en de nieuwe tijd.

Op basis van de cartografische bronnen beschikbaar vanaf de 18e eeuw en de meer recente luchtfoto's kan vastgesteld worden dat het projectgebied al van oudsher samenvalt met een voorloper van de Meensesteenweg. Hierdoor kunnen er verschillende lagen van historische wegkoffers onder de huidige steenweg aanwezig zijn. Dit betekent ook dat er sinds de 18^{de} eeuw geen bebouwing is geweest binnen de projectcontouren. Dit met uitzondering van mogelijke historische voortuinen of hoeves/gebouwen die vlak aan de weg stonden die weliswaar slechts deels binnen de projectcontouren zouden vallen. Met het aanleggen van de meest recente verhardingen in functie van de huidige Meensesteenweg kan vermoed worden dat een groot deel van het bodemarchief in het projectgebied reeds verstoord kan zijn.

Concreet kunnen we voor de verwachting van archeologische sporen/restanten het volgende stellen. Voor steentijden is de verwachting algemeen gezien de ligging van het projectgebied bij waterlopen en het golvende karakter van het landschap alsook de CAI in de buurt. Echter dient deze verwachting bijgesteld te worden naar laag tot onbestaande gezien het zeer waarschijnlijk is dat enige

steentijdsites reeds verdwenen zijn door het aanleggen van de (voorlopers van) de Meensesteenweg. Volgens de bureaustudie is het projectgebied minstens sinds de 18^e eeuw in gebruik geweest als weg. Door een tekort aan bronnen hebben we voor vroegere periodes weinig uitsluitsel over de mogelijke activiteiten op het projectgebied. Gezien de landschappelijk ligging en de CAI-vondsten in de buurt kunnen we echter wel nog steeds een hoge verwachting vooropstellen vanaf de metaaltijden tot en met de middeleeuwen en meer recente periodes. Speciale aandacht moet ook uitgaan naar de 20^{ste} eeuw en meer bepaald de Eerste Wereldoorlog. Roeselare lag namelijk relatief dicht aan het front en de loopgravenkaart getuigt van oorlogsinfrastructuur vlak aan het projectgebied.

Er dient echter wederom vanuit gegaan te worden dat het projectgebied reeds aanzienlijk verstoord is door ingrepen die in de 20e eeuw hebben plaatsgevonden, waaronder de aanleg van de huidige nutsleidingen (aan beide zijanten van de weg en ter hoogte van de kruispunten eveneens over de volledige breedte van de weg) alsook de (her)aanleg van de weg zelf. De weg die nu wordt aangelegd, komt namelijk in de plaats van de bestaande weg.

De leidingen voor droog- en regenwaterafvoer worden in het algemeen verplaatst naar het midden van het wegtracé. Met deze bodemingreep wordt enkel in het midden van de weg mogelijk onverstoord bodem geraakt. Ter hoogte van de verschillende kruispunten is de weg eveneens reeds verstoord over de hele breedte van de weg door de huidige dwarsliggende nutsvoorzieningen. Gezien het onverstoord deel vermoedelijk een vrij smalle zone betreft, centraal gelegen binnen het tracé zal het beeld dat door verder archeologisch onderzoek kan verkregen worden op zijn best fragmentarisch zijn. Gezien deze fragmentarische kenniswinst, lijkt verder onderzoek over de hele omvang van de bodemingreep niet opportuun.

Concluderend kunnen we stellen dat het grootste deel van het tracé reeds verstoord is door de aanleg van de huidige nutsvoorzieningen en verharding. In deze zone blijven de geplande ingreep binnen het gabarit van de bestaande verstoringen. Enkel een smalle strook in het midden van het tracé bezit vermoedelijk een minder diepgaande verstoring gezien zich in het midden van de weg geen nutsvoorzieningen bevinden, behalve ter hoogte van de verschillende kruispunten. Gezien deze fragmentarische kenniswinst lijkt verder onderzoek over de gehele omvang van de bodemingreep niet opportuun.

Bijkomend is tijdens de heraanleg van een openbare weg tijd een belangrijke factor. Gezien steeds één rijvak beschikbaar moet blijven voor het doorgaand verkeer en de werken ernstige hinder met zich meebrengen, op een reeds drukke baan, dienen de werkzaamheden snel en efficiënt uitgevoerd te worden. Dit gepaard met het matige potentieel op kenniswinst is bewust niet gekozen voor verder vooronderzoek gezien de geringe kenniswinst niet in evenwicht zou zijn met het kostenplaatje van het vooronderzoek (m.n. proefsleuvenonderzoek).

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.