

Showroom Verellen, Geel

Programma van Maatregelen

Auteur:

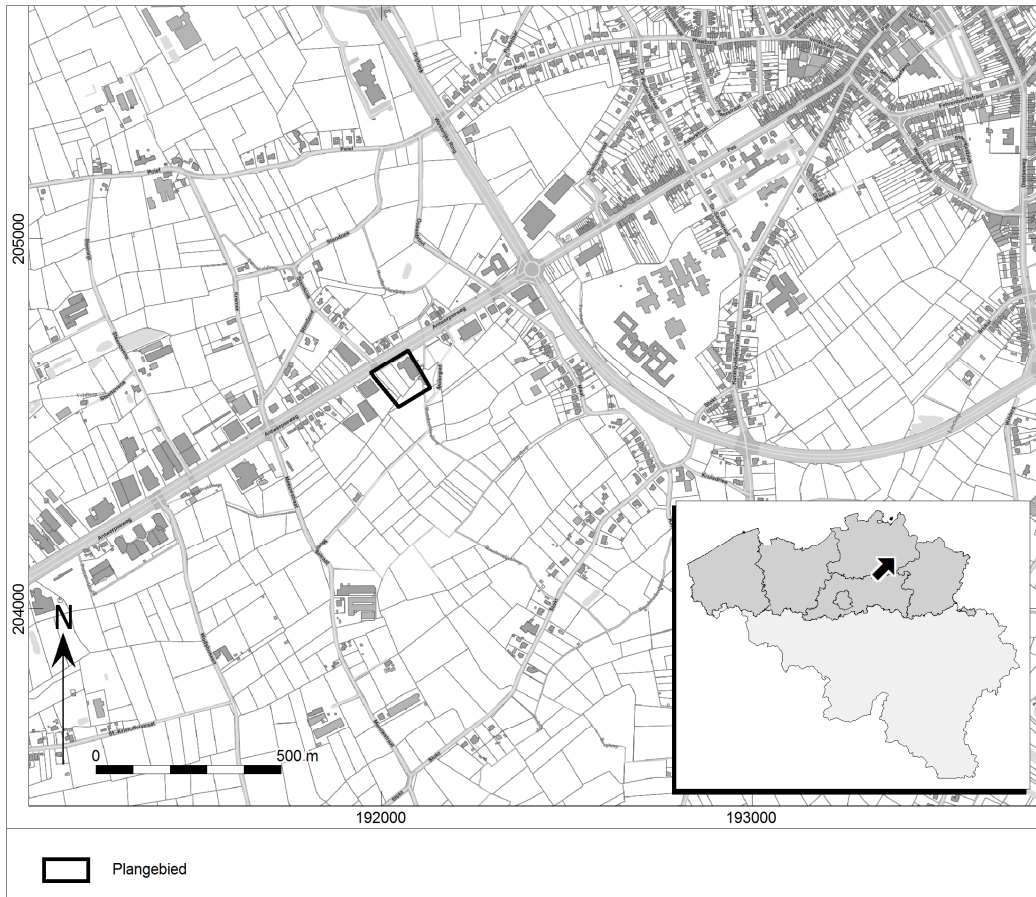
N. Jennes (veldwerkleider)

Autorisatie:

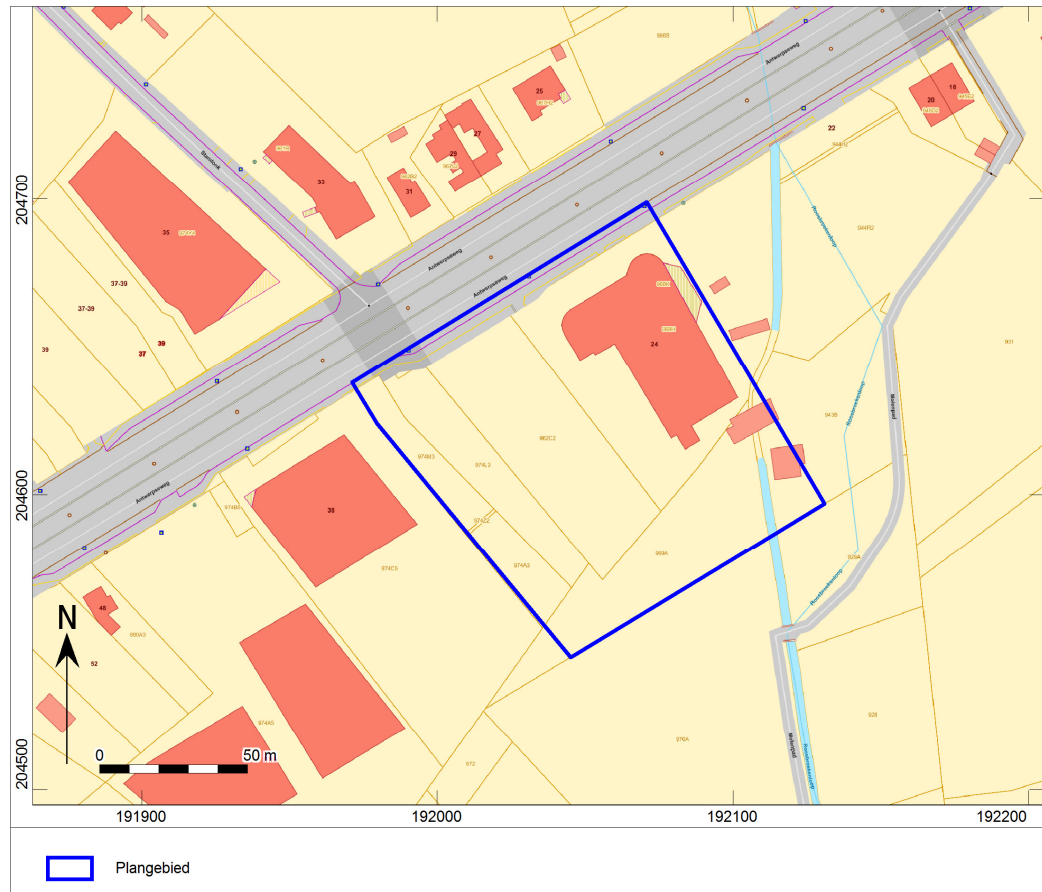
P.L.M. Hazen (OE/ERK/Archeoloog/2015/00072)

1 Inleiding

In opdracht heeft Vlaams Erfgoed Centrum in juni 2017 een nota opgesteld naar de archeologische waarde van een locatie aan de Antwerpseweg 24 te Geel (afb. 1 en 2). De nota bestaat uit een proefsleuvenonderzoek en is uitgevoerd naar aanleiding van de voorgenomen uitbreiding van het autobedrijf Citroën Verellen met een nieuwe showroom en bijkomende nieuwe omgevingsaanleg.



Afb. 1. Locatiekaart van het plangebied.



Afb. 2. Aanduiding van het uit te voeren archeologisch onderzoek op het plan van de bestaande toestand op het terrein.

2 Uitgevoerd vooronderzoek

2.1 Resultaten van het bureauonderzoek

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het landschap ter plaatse van het plangebied in het verleden potentieel had voor bewoning en gebruik. Hoewel er in het plangebied en binnen een straal van 1000 m rondom geen bekende archeologische waarden zijn, zoals CAI-locaties, is volgens het geraadpleegde geologische en bodemkundige kaartmateriaal ter plaatse sprake van een relatief drogere zandleembodem met een plaggendek, waaronder archeologische resten – indien aanwezig – behoed zouden kunnen zijn voor versterking (door bijvoorbeeld ploegwerkzaamheden in het verleden of de aanleg van de huidige parking). Gelet op het ontstaan van de stad Geel op een dekzandplateau op eenzelfde hoogte, net als het plangebied in de buurt van stromend water, was het plangebied waarschijnlijk vanaf het Laat-Paleolithicum aantrekkelijk voor bewoning of ander gebruik.

Op basis van het bureauonderzoek is er sprake van een middelhoge archeologische verwachting voor de periodes Laat-Paleolithicum – Romeinse Tijd. Bij het opbrengen van het plaggendek zal het vondstenniveau echter grotendeels verspit zijn. Ook door de aanleg van de huidige parking kan het vondstenniveau (gedeeltelijk) zijn verstoord. Ondanks de gunstige ligging zijn daarom geen intacte vindplaatsen uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum meer te verwachten. Sites met een sporenniveau, uit de periode Neolithicum t/m Romeinse tijd, zullen waarschijnlijk wel goed bewaard zijn gebleven. Uit deze periodes zijn geen archeologische waarden bekend in het onderzoeksgebied, maar deze kunnen evenmin worden uitgesloten. Voor de periode Middeleeuwen – Nieuwe Tijd geldt een lage verwachting: op basis van historisch kaartmateriaal was het plangebied tot in de 20^e eeuw onbebouwd en in gebruik als mogelijk bos, heide en akkerland.

In het plangebied kunnen archeologische resten worden aangetroffen in de vorm van sporen (o.a. paalgaten, waterputten, kuilen) en vondsten (o.a. verspreidingen van vuursteen en aardewerk). Onverbrand organisch materiaal kan redelijk tot goed geconserveerd zijn, gezien de drainageklasse d (matig nat, matig gleyig). De resten worden verwacht vanaf maaiveld tot in de top van de C horizont.

De bodem in het plangebied ter plaatse van de nieuw te bouwen showroom is mogelijk verstoord door de aanleg van de huidige parking, waardoor de archeologische verwachting lager kan uitvallen dan boven beschreven. Echter, de mogelijke verstoring is niet op basis van enkel bureauonderzoek vast te stellen.

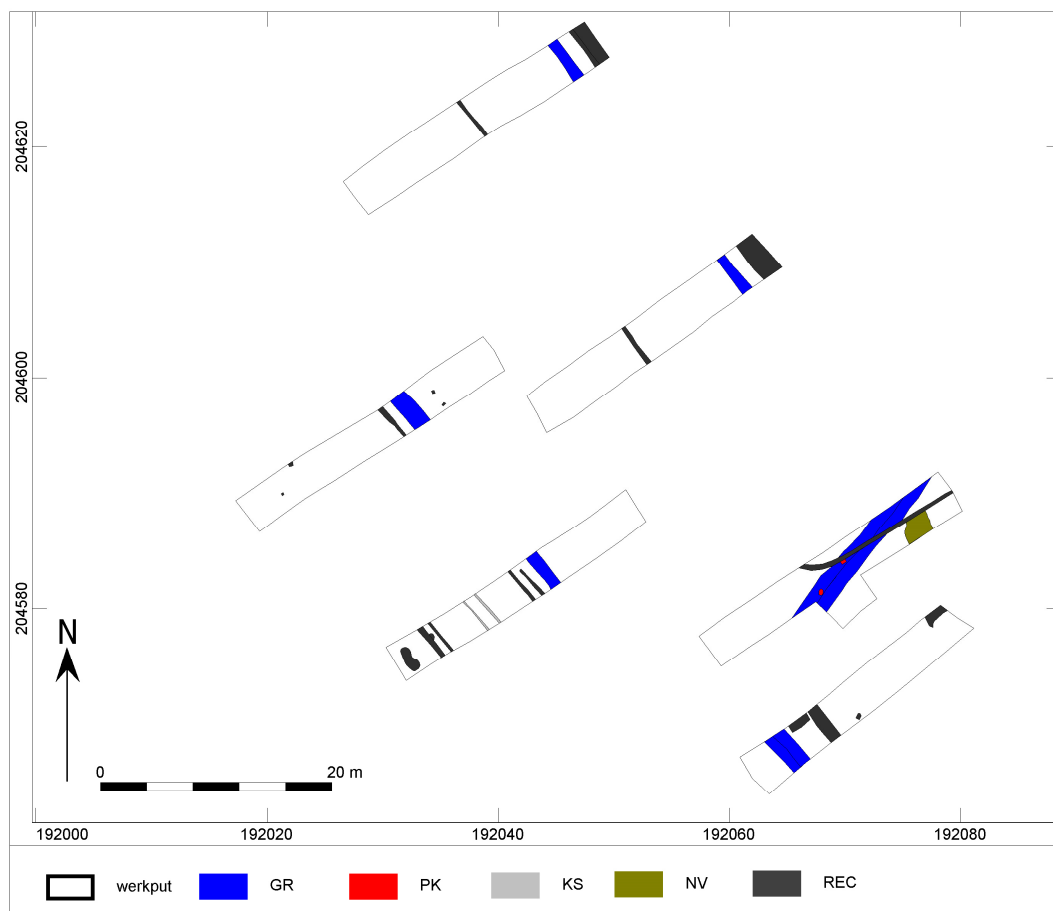
2.2 Resultaten van het proefsleuvenonderzoek

Het proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd op maandag 26 juni 2017 door Niels Jennes (veldwerkleider) en Caroline Dockx (veldarcheoloog). De betrokken aardkundige was Feike Miedema en de erkende archeoloog was Peter Hazen. De graafmachine werd geleverd door firma Kurt Kokx bvba.

Het archeologisch onderzoek stond onder toezicht van Alde Verhaert (Onroerend Erfgoed provincie Antwerpen).

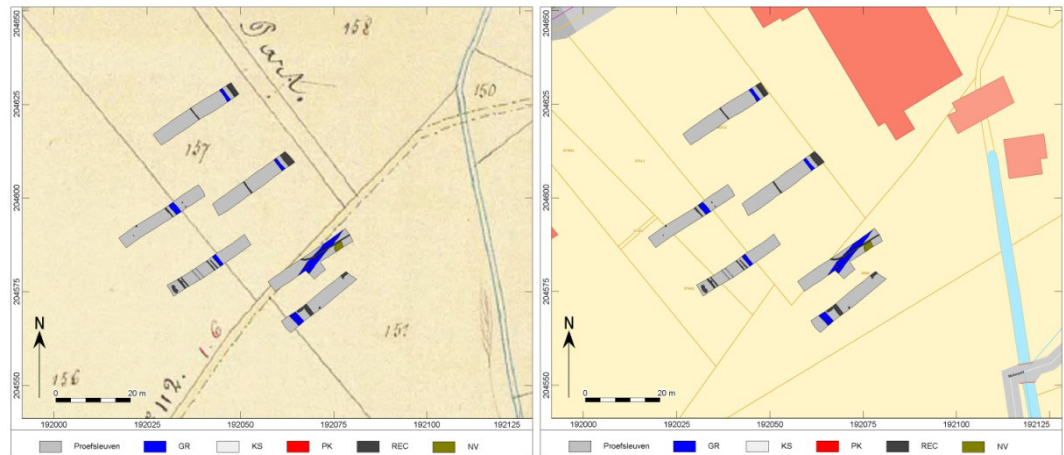
Het proefsleuvenonderzoek richtte zich op het westelijke deel van het plangebied, waar de bouw van de showroom en de aanleg van een nieuwe parking zal plaatsvinden. Dit is een terrein van 7126 m². Op het moment van uitvoering was een deel van het terrein nog in gebruik als parking. Voor de afbraak van de huidige parking diende het achterliggende terrein ingericht te worden als tijdelijke parking. Dit kon echter pas gebeuren na het archeologisch onderzoek. Daarom dienden de werken in twee fases te gebeuren. Eerst zullen de zes sleuven getrokken worden op het braakliggend terrein, met een extra profiel tegen de huidige parking. Fase 2 bevat dan de sleuven onder deze parking. Deze informatie was nog niet bekend tijdens het opstellen van de archeologienota en het programma van maatregelen.

Er zijn in de eerste fase zes proefsleuven aangelegd (afb. 3). In totaal zijn 12 sporen geregistreerd als karrenspoor (KS), Paalkuil (PK) en greppel (GR) (afb. 9). Daarnaast zijn in de proefsleuven recente ingravingen aangetroffen, die steeds het spoornummer 999 hebben gekregen. Natuurlijke verkleuringen zijn aangeduid met spoornummer 998.



Afb. 3. Allesporenkaart van het proefsleuvenonderzoek.

Het meest opvallend zijn de greppels. De meest oostelijke greppel, die onder de oostelijke putwand van werkput 1 en 3 loopt, is als recent aangeduid gezien de aanwezigheid van de huidige gasleiding. Alle greppels, behalve één, lopen parallel aan elkaar in een noordwest-zuidoostelijke richting. De greppels (S6 en S7) aangetroffen in werkput 4 en 5 behoren tot eenzelfde greppelsysteem en volgen een andere oriëntatie. Deze greppel is grijsbeige gelaagd en heeft een diepte van maximaal 83 cm. Wanneer de kaart geplot wordt op de Atlas der Buurtwegen en de GRB-kaart komen de greppels steeds overeen met de percellering op deze kaarten (afb. 4). Vermoedelijk zijn de greppels niet ouder zijn dan de eerste helft van de 19^e eeuw.



Afb. 4. Allesporenkaart geplot op de Atlas der Buurtwegen (links) en de GRB-kaart (rechts).

Aangezien de twee paalkuilen de 19^e eeuwse greppel doorsnijden zijn ze ook eerder als recent te beschouwen. In het werkveld is een kijkvenster aangelegd ter hoogte van deze paalkuilen. Ze behoren niet tot een structuur.

Als laatste zijn in werkput zes twee dunne greppelachtige sporen aangetroffen die te interpreteren zijn als karrensporen (afb. 5). Deze blijven echter wel ongedateerd. Op de Ferrariskaart is wel binnen het plangebied een weg te zien. Het is goed mogelijk dat deze karrensporen restanten zijn van het gebruik van deze weg.



Afb. 5. Vlakfoto van de karrensporen..

Er zijn verder geen aanwijzingen voor een nederzetting of funeraire context aangetroffen.

Naast de proefsleuven is er een profielkolom gegraven ter hoogte van de huidige parking, om de diepte van verstoring vast te stellen. Ook hier is de C-horizont pas zichtbaar op ca. 60-65 cm-mv. Daarbovenop ligt ophoging en beton van de huidige parking.

2.3 Geplande werken

Ter plaatse van het plangebied is men voornemens om het bestaande autobedrijf Citroën Verellen uit te breiden.

Het gebouw betreft een showroom voor wagens (2556 m²), waarbij er een eerder industrieel concept wordt toegepast (staalstructuur, vloerplaat op volle grond, gevelbekleding in sandwichpanelen). Rond het gebouw wordt de bestaande omgevingsaanleg uitgebreid met bijkomende parkeerplaatsen (4570 m²). De vloerplaat wordt uitgevoerd op volle grond, er zal bijgevolg geen kelder zijn. Voor de afbeeldingen, zie afb. 4 t/m 8 van de nota.

Onder de vloerplaat wordt de bodem genivelleerd. De teelaarde zal worden verwijderd, waardoor er tot 50 cm onder de nulpas gegraven zal worden. De meest diepe ingrepen zijn nodig voor de funderingszolen (80 cm –mv, verspreid over het gebouw, de plaatsing voor de hemelwaterput (250 cm –mv, achter de nieuwe showroom), twee bruggen voor het nazicht van de wagens (250 cm –mv, inspectiezone DS), en de uitbreiding van de bestaande wadi (50 cm –mv, achteraan het perceel).

De huidige parking, inclusief fundering en aanhorigheden (geschat pakket 40-50 cm dikte), zal voorafgaand aan het bouwrijp maken worden verwijderd.

De consequentie van de voorgenomen ingreep kan zijn dat eventuele aanwezige waardevolle archeologische resten in de ondergrond worden aangetast.

2.4 Bepaling van de maatregelen

Het bureauonderzoek stelde een zekere verwachting op van sporen vanaf het Laat-Paleolithicum tot en met de Romeinse periode. Echter door de huidige parking zou het vondstenniveau sterk verstoord zijn. Daarnaast zijn rondom het plangebied geen archeologische waarden bekend uit deze periode. Voor de periode Middeleeuwen en Nieuwe tijd werd een lage verwachting opgesteld. Op basis van historisch kaartmateriaal was het plangebied tot in de 20^e eeuw onbewoond en in gebruik als bos, heide en akkerland.

Zoals te verwachten vanuit het bureauonderzoek is de vondstenlaag sterk verstoord. Dit is enerzijds te wijten aan landbouwactiviteiten zoals in profiel 1.1 duidelijk zichtbaar is. Voor het grootste gedeelte van het terrein geldt dat de bodemopbouw verstoord is door recente afgravings- en ophogingswerken die te maken hebben met de aanleg van parkeerruimtes voor auto's. Dit was reeds in het veld zichtbaar gezien de aangrenzende weide ten westen van het plangebied duidelijk lagergelegen is. Profielkolom 7.1 laat zien dat de verstoringen onder de parking ook te verwachten zijn. De kans dat hier nog een intact sporenniveau wordt aangetroffen is klein.

Er zijn in totaal twaalf sporen geregistreerd die onderverdeeld kunnen worden in paalkuilen, greppels, karrensporen, recente ingraven en natuurlijke verkleuringen. De greppels werden geplot op de Atlas der Buurtwegen en de GRB-kaart en komen overeen met de percelen. De greppels zijn bijgevolg niet ouder dan de eerste helft van de 19^e eeuw.. De paalkuilen doorsnijden de greppels, hebben een vergelijkbare vulling als één van de greppels en zijn dan ook in dezelfde periode te dateren. De karrensporen zijn vermoedelijk iets ouder en het is goed mogelijk dat deze het gebruik van de weg, die te zien is op de Ferrariskaart, vertegenwoordigen.

Aangezien er nauwelijks sporen aangetroffen zijn, en de bodem binnen het plangebied aanzienlijk verstoord is, is de verwachting voor het aantreffen van archeologische waarden onder de huidige parking erg laag. Mocht hier nog een vindplaats aanwezig zijn, dan zullen alleen zeer diepe sporen bewaard gebleven zijn. In een zone van een dergelijke kleine omvang zouden deze nauwelijks kenniswinst opleveren. Op basis van de verstoringen, de lage verwachting en het gebrek aan kenniswinst is besloten om fase 2 van het proefsleuvenonderzoek niet meer uit te voeren.

Het Vlaams Erfgoed Centrum adviseert om het plangebied vrij te geven. Gezien de weinig waardevolle sporen gevonden tijdens de eerste fase van het proefsleuvenonderzoek, te samen met de grotendeels verstoorde bodemopbouw, zal een aanvullend onderzoek geen kenniswinst opleveren. Daarmee vormt het prospectief onderzoek met ingreep in de bodem (in de vorm van proefsleuven) het einde van het onderzoek voor het plangebied Geel-Antwerpseweg 24.

Ondanks het advies tot vrijgeven van het terrein, blijven de bepalingen voor het melden van toevalsvondsten van kracht, conform artikel 5.4.1 van het Onroerenderfgoeddecreet. De civieltechnisch uitvoerder is verplicht eventuele toevalsvondsten binnen drie dagen na ontdekking te melden bij Onroerend Erfgoed.