

Averbodse Baan (N165), Laakdal

Programma van Maatregelen

Auteur:

A. Schoups (veldwerkleider)

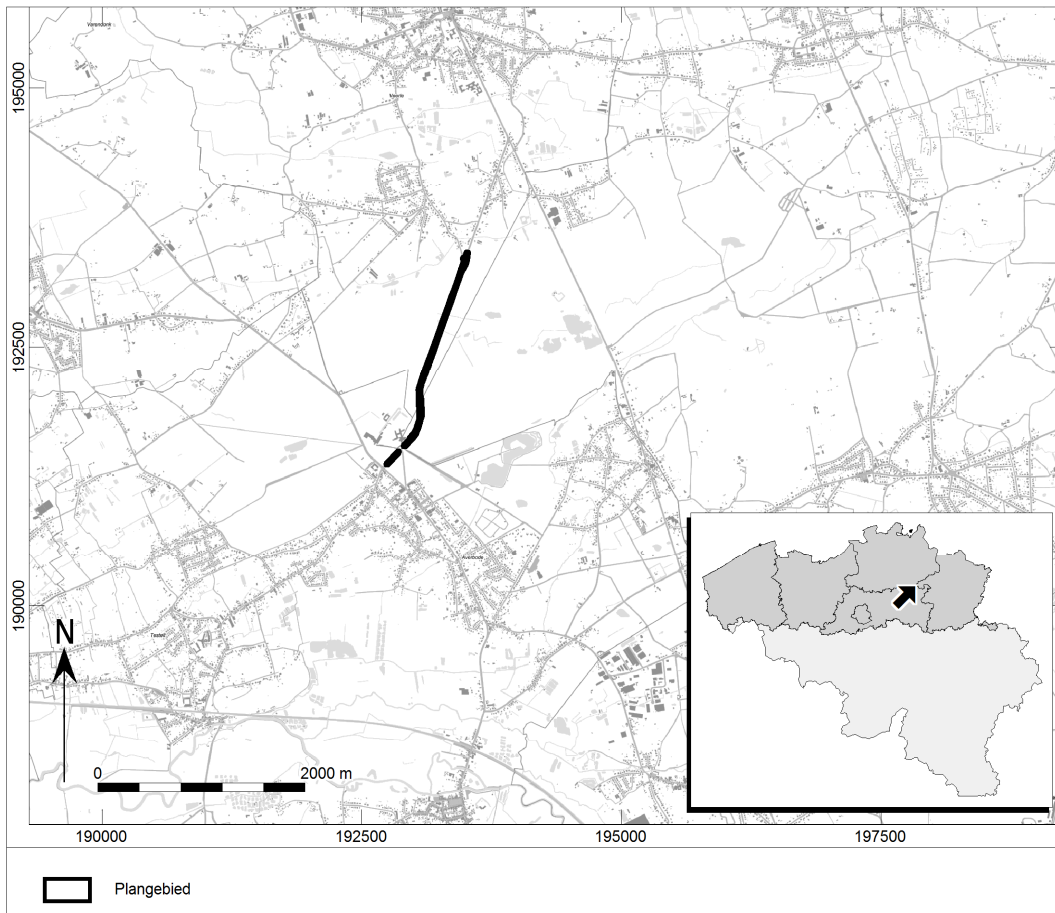
Autorisatie:

J.A.G. van Rooij (OE/ERK/Archeoloog/2017/00169)

1 Inleiding

In opdracht heeft Vlaams Erfgoed Centrum in juni 2017 een archeologienota opgesteld naar de archeologische waarde van de locatie Averboodse Baan (N165) te Laakdal (afb. 1 en 2). De archeologienota bestaat uit een bureauonderzoek en is uitgevoerd naar aanleiding van de voorgenomen aanleg van nieuwe fietspaden en wegeniswerken.

Op basis van het bureauonderzoek wordt geen verder onderzoek binnen het plangebied geadviseerd.



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 Het vooronderzoek zonder of met ingreep in de bodem

2.1 Het uitgevoerde vooronderzoek

Er werd enkel een bureauonderzoek uitgevoerd voor dit plangebied. Op basis van de aardwetenschappelijke gegevens kunnen binnen het plangebied resten vanaf het Laat-Paleolithicum voorkomen. De archeologische resten uit het Paleolithicum en het Mesolithicum manifesteren zich als een spreiding van vondsten zonder sporenniveau. Resten uit deze perioden bevinden zich aan het oorspronkelijke maaiveld en manifesteren zich in de vorm van vuursteen en houtskoolconcentraties. In de omgeving van het plangebied werden reeds verschillende meldingen gemaakt van vondsten uit de Steentijd en ook de aanwezigheid, in het verleden, van een ven ten noordwesten van het plangebied wijst op een grote verwachting aan Steentijdvondsten.

Eventuele archeologische resten vanaf het Neolithicum tot de Middeleeuwen kunnen eveneens voorkomen vanaf het originele maaiveld. Een eventueel sporenniveau is het beste zichtbaar vanaf de mogelijk aanwezige B horizon. De melding van metalen artefacten uit de Midden-Bronstijd wijst op de aanwezigheid van mensen in deze periode in de omgeving van het plangebied.

Tijdens de Late Middeleeuwen werd echter een deel van het plangebied bedekt door stuifzanden. Deze eolische afzettingen kunnen 0,5m tot verschillende meters dik zijn. Archeologische resten kunnen hierdoor vanaf ongeveer 0,5m -mv verwacht worden, afhankelijk van de dikte van het stuifzandpakket.

De landduinen bestaan uit zeer droge en droge zandgronden met een bruin podzolachtig profiel of met een podzol. Deze duinen kunnen een afdekkende functie gehad hebben. Een eventueel sporenniveau werd in dat geval beschermd en kan aangetroffen worden net onder het stuifzand. De kans is echter groot dat een deel van de C horizon weggeërodeerd werd door de vorming van de duinen. Dit betekent dat een eventueel sporenniveau dus reeds (gedeeltelijk) verdwenen is.

De verwachting van resten uit de Late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd wordt hoog ingeschat voor het zuidelijke deel van het plangebied. Sinds de 12^{de} eeuw is de abdij van Averbode namelijk aan het zuidelijke deel van het tracé gelegen. Op de historische kaarten is echter zichtbaar dat er een weg gelegen is aan de abdij en dat deze weg ongeveer gelijkloopt met het plangebied. In het zuiden van het plangebied was dus al een weg aanwezig in de 18^{de} eeuw en hoogstwaarschijnlijk ook al vroeger. Voor 1939 werd de weg heraangelegd en verlengd, zodat de N165 in zijn huidige vorm tot stand kwam. Op de Chronologische mozaïek van de kaart van België is ook een kerkhof zichtbaar langs de weg aan de abdij. Dit kerkhof is echter niet zichtbaar op de oudere historische kaarten en is dus mogelijk niet ouder dan de 19^{de} eeuw of zelfs begin 20^{ste} eeuw. De aanwezigheid van een weg in dit deel van het plangebied sedert de 18^{de} eeuw en vermoedelijk zelfs vroeger, maakt dat het onwaarschijnlijk is dat de het kerkhof zich ooit ter hoogte van het tracé bevonden.

Uit de resultaten van een milieuhygiënische onderzoek kan afgeleid worden dat er onder de bestaande rijweg rekening gehouden dient te worden met een verstoring tot minstens 40cm –mv. De bodemverstoring binnen het plangebied varieert van amper 10cm –mv tot meer dan 1m –mv.

2.2 Aan- of afwezigheid van archeologisch erfgoed

Het doel van de geplande werken is het aanleggen van een vrijliggend dubbelrichting fietspad langs de N165 over een lengte van ongeveer 2km. Het fietspad komt ten oosten van de weg te liggen en krijgt een breedte van 3m. De bestaande weg zal versmald worden en op twee locaties zal de weg gedeeltelijk heraangelegd worden. Er zullen ook twee amfibieëntunnels en twee faunatunnels aangelegd worden. Ten gevolge van deze ingrepen zal de bodem tussen de 30cm –mv en 120cm –mv verstoord worden. Op basis van de reeds uitgevoerde boringen kan echter bepaald worden dat de ingrepen niet overal dieper gaan dan de bestaande verstoringen.

Boringen 1, 2 en 3 werden geplaatst ter hoogte van de nieuwe fietspaden langs het meest zuidelijke deel van het plangebied. Ter hoogte van boringen 1 en 2 reikt enkel de fundering aan de randen van de fietspaden dieper dan de reeds verstoord bodem en ter hoogte van boring 3 gaan de geplande werken niet dieper dan de reeds verstoord bodem. De bijkomende verstoring ter hoogte van boringen 1 en 2 bedraagt 15cm.

De boringen 4 en 5 werden geplaatst ter hoogte van de nieuwe bushaltes. Aan de westelijke zijde van het tracé, waar boring 4 uitgevoerd werd, zal opnieuw enkel de fundering dieper dan de bestaande verstoring reiken (15cm dieper), terwijl er aan de oostelijke bushalte geen bijkomende verstoringen verwacht worden.

Ter hoogte van boring 6 zal de bodem maximaal 52cm –mv afgegraven worden. De bestaande verstoring is echter minsten 60cm diep, waardoor opnieuw geen bijkomende verstoring verwacht wordt. Ook ter hoogte van boringen 7, 8, 9 en 10 worden geen bijkomende bodemverstoringen verwacht. Boring 8 werd uitgevoerd ter hoogte van het nieuwe fietspad en de overige drie ter hoogte van het nieuw aan te leggen wegdek.

De aanleg van het nieuwe wegdek ter hoogte van boring 11, zal voor een bijkomende diepteverstoring van 25cm zorgen. Ter hoogte van boring 12 is de bodem maar tot 10cm –mv verstoord, hier wordt een bijkomende verstoring verwacht van 37cm ten gevolge van de aanleg van het nieuwe fietspad. (zone 2 op afb. 57)

Ter hoogte van boring 13 wordt geen bijkomende verstoring verwacht, maar ter hoogte van boringen 14 en 15 zal de aanleg van de grachten wel een bijkomende verstoring veroorzaken. Ook ter hoogte van boringen 17 en 18 zal de aanleg van een nieuwe gracht voor een bijkomende bodemverstoring zorgen. (zones 3 en 4 op afb. 57)

Ter hoogte van boringen 16, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 en 32 worden geen bijkomende verstoringen verwacht door de diepte van de bestaande bodemverstoring.

Gezien de geringe diepte van de bodemverstoring ter hoogte van boringen 19, 20 en 22, worden hier bijkomende verstoringen verwacht tot 20cm dieper ten gevolge van de aanleg van het fietspad. (zone 4 en 5 op afb. 57)

Ter hoogte van de boringen 33, 34, 35 en 37 zullen er bijkomende verstoringen gebeuren ten gevolge van de aanleg van het nieuwe wegdek. Er zal een bijkomende diepte van 15cm verstoord worden. Ter hoogte van boring 36 is dit amper 5cm. (zone 6 op afb. 57)

Verder dient er rekening gehouden te worden met de aanleg van de faunatunnels. Op deze twee locaties wordt namelijk ook een bijkomende verstoring verwacht tot 1m –mv en ter hoogte van de grachtinbuizing dient rekening gehouden te worden met een verstoring tot maximaal 1,2m –mv. Dit zijn echter smalle sleuven die getrokken worden over een lengte van 3m in het geval van de grachtinbuizing en over een lengte van ongeveer 6,6m in het geval van de faunatunnels.

Er worden dus niet in het gehele plangebied bijkomende verstoringen verwacht, daarnaast beperken de geplande bodemingrepen zich tot smalle lijntrajecten. Op afbeelding 57 is aan de hand van de boringen een verwachtingskaart opgesteld. De paarse en groene zones geven aan waar ongeveer de bijkomende verstoringen verwacht worden. De rode lijnen duiden de ligging van de faunatunnels en de grachtinbuizing aan. Ter hoogte van de paarse zones (zone 1 op afb. 62) worden er enkel bijkomende verstoringen verwacht ten gevolge van de aanleg van de funderingen. De funderingen aan de fietspaden zijn amper 25cm breed en ter hoogte van de bushaltes zijn de funderingen 45cm en 60cm breed. Het gaat dus over heel smalle stroken, die amper 15cm dieper gaan dan de bestaande verstoring. Verder onderzoek zou in deze zones geen of geringe kenniswinst opleveren.

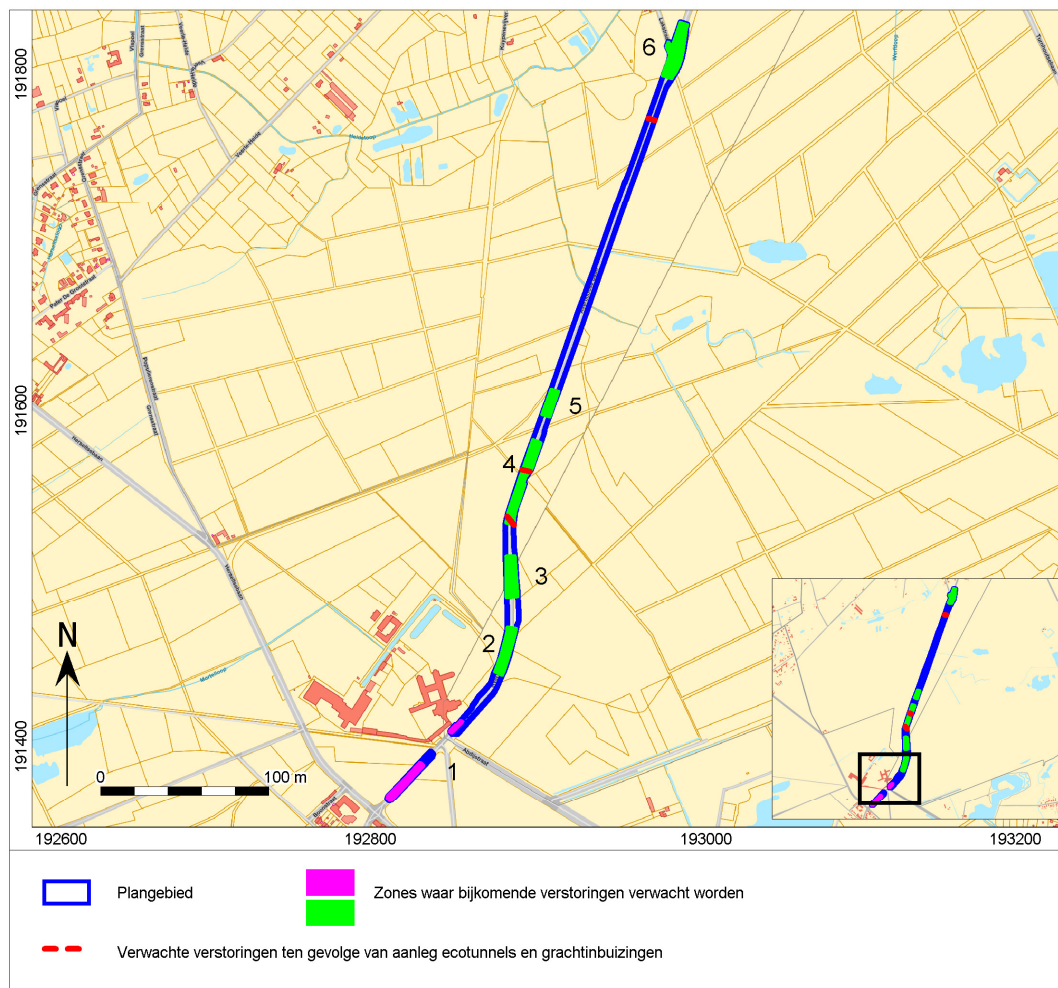
In de groene zones variëren de bijkomende verstoringen van verstoringen ten gevolge van de aanleg van het fietspad of een nieuw wegdek tot verstoringen ten gevolge van de aanleg van nieuwe grachten. In zone 2 Worden er bijkomende verstoringen verwacht ten gevolge van de aanleg van het fietspad en de aanleg van een nieuw wegdek. Het nieuwe wegdek in deze zone heeft een lengte van ongeveer 30m en een breedte van 3,9m. Het Fietspad wordt 3m breed en loopt over de hele lengte van deze zone. Er worden dus twee lange smalle zones verstoord, met een totale oppervlakte van ongeveer 498m². Eventuele sporen en vondsten in deze lange smalle zones zullen weinig of geen kenniswinst opleveren, aangezien deze niet in verband gebracht kunnen worden met sporen in de wijdere omgeving.

In zone drie worden enkel bijkomende verstoringen verwacht door de aanleg van de grachten aan de beide zijden van het fietspad. De gracht tussen de weg en het fietspad wordt 1m breed, terwijl de gracht ten oosten van het fietspad wordt 1,76m breed. Opnieuw gaat het over smalle lange stroken waar bijkomende verstoringen verwacht worden, waardoor verder onderzoek amper kenniswinst zal opleveren.

Zone 4 is een langere strook waarin de bodem zowel verstoord zal worden door de aanleg van het fietspad en de aanleg van een gracht. Daarnaast komen in deze zone ook een grachtinbuizing te liggen en een faunatunnel. De grachtinbuizing wordt over een lengte van 3m verlengd onder het fietspad en de faunatunnel wordt over de breedte van de weg (6,6m) aangelegd. De gracht wordt binnen deze zone over een lengte van ongeveer 110m aangelegd, op 2m van het fietspad. Deze gracht zal 1,64m breed worden. Het fietspad wordt over de hele lengte van deze zone aangelegd. Er wordt dus opnieuw amper kenniswinst verwacht. Hetzelfde geldt voor zone 5 waar enkel bijkomende verstoringen verwacht worden door de aanleg van het fietspad.

In zone 6, ter hoogte van het kruispunt met de Lakstraat, worden er bijkomende verstoringen verwacht door de heraanleg van de rijweg en de aanleg van de fietspaden. Door de aanleg van de nieuwe rijweg wordt de bodem in twee stroken van ongeveer 4,65m breed bijkomend verstoord en dit tot 15cm onder de bestaande verstoring. De totale oppervlakte van de bodemverstoring ter hoogte van de rijweg bedraagt ongeveer 1740m². Ter hoogte van het fietspad wordt opnieuw een strook van 3m breed bijkomend verstoord. Het pad ten oosten van de rijweg heeft een oppervlakte van ongeveer 439,8m² en het pad ten westen van de rijweg heeft een oppervlakte van ongeveer 237m². De totale oppervlakte in deze zone dat verstoord zal worden bedraagt dus ongeveer 2417m². Aangezien het echter opnieuw over lijntracés gaat, zal de kenniswinst van eventuele vervolgonderzoeken opnieuw beperkt zijn. Om een duidelijk beeld te verkrijgen van de archeologische situatie is het belangrijk om eventuele archeologische vondsten en sporen

te kunnen verbinden met resten en sporen in de omgeving. Door de aard van de ingrepen gaat dit echter maar beperkt mogelijk zijn. Er kan dus aangenomen worden dat de kenniswinst van eventuele vervolgonderzoeken niet opweegt tegen de kosten verbonden aan dergelijke onderzoeken.



Afb. 3. Zones van de verwachte verstoringen binnen het plangebied.

Ondanks de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten uit het Mesolithicum en het Laat-Paleolithicum binnen het plangebied en archeologische resten uit de Late Middeleeuwen in het zuiden van het plangebied wordt de kenniswinst van eventuele verdere archeologische onderzoeken gering ingeschat. De geplande ingrepen beperken zich namelijk tot smalle lange stroken, zodat eventuele vondsten maar een heel beperkt beeld zullen opleveren van de archeologische situatie. De beperkte kenniswinst weegt dan ook niet op tegen de kosten die eventuele verdere onderzoeken met zich meebrengen. Kosten baten technisch is verder onderzoek dus niet interessant.

3 Advies op basis van de resultaten

Op basis van deze gegevens wordt door het Vlaams Erfgoed Centrum geen verder onderzoek geadviseerd. De geplande werkzaamheden vormen geen bedreiging voor het bodemarchief. Er hoeft geen programma van maatregelen te worden opgesteld.

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