2017-094

Archeologienota Hoogstraten Transportzone Meer

Programma van Maatregelen

Bert ACKE en Maarten BRACKE

12-2-2018

1. Gemotiveerd advies

De archeologienota kadert in het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013. Naar aanleiding van de geplande aanvraag door een publiekrechtelijke persoon voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen te Hoogstraten Transportzone Meer (provincie Antwerpen), gelegen buiten woon- of recreatiegebieden, waarbij de totale oppervlakte van de betrokken percelen 3000m² of meer bedraagt en de bodemingreep 1000m² of meer bedraagt, dient de initiatiefnemer een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag. De archeologienota dient opgemaakt te worden onder supervisie van een erkend archeoloog.

Het plangebied, 9234m² groot, bevindt net ten westen van de E19 autosnelweg, vlakbij de grensovergang met Nederland. Het terrein is ingericht als parkeerzone voor vrachtwagens met naastliggende wegenis en is zo goed als volledig verhard. In de westelijke helft bevinden zich 2 leegstaande gebouwen (voormalig douanegebouw en voormalig eetgelegenheid), waarrond ook nog enige 'groenaanleg' aanwezig is, bestaande uit struiken en enkele lage bomen. Tussen beide gebouwen is een weg aanwezig. Deze weg ligt ca. 1,50-2,00m lager dan het douanegebouw en het oostelijke deel van het terrein, eronder loopt een riolering. De voormalige eetgelegenheid ligt ca. 40cm boven het niveau van deze weg. Reeds uitgevoerde sonderingen hebben verspreid over het terrein diverse nutsleidingen aangetoond.

Op de oudste betrouwbare kaart, de Ferrariskaart uit ca. 1777, is er begroeiing aangeduid op het plangebied, het lijkt op dat moment heide te zijn. Het terrein is onbebouwd. De Mostehoef op enige afstand ten zuiden is de enige bewoning in de buurt. Ook op de 19de-eeuwse kaarten blijft het terrein onbebouwd. Op de topografische kaarten van 1884 en 1933 is te zien dat er van zuidwest naar noordoosten een gracht met daarnaast een weg door het plangebied loopt. Deze weg is goed te zien op de luchtfoto van 1971, de aanleg van de E19 is op dat moment volop bezig. Op de latere luchtfoto's verandert de situatie drastisch: de oude perceelsindeling en het voormalige landschap is volledig weggevaagd door aanleg van de snelweg, de parking en de gebouwen. Reeds op de luchtfoto van 1979-1990 heeft het plangebied zijn huidige uitzicht. Hoe de site er uitzag voor 1777 is niet geweten. Op archeologisch vlak zijn er zo goed als geen gegevens gekend in de omgeving rond het plangebied. In de ruimere omgeving, vooral naar het zuiden op, zijn er belangrijke prehistorische en middeleeuwse vindplaatsen gekend, deze bevinden zich echter op een totaal andere landschappelijke ligging dan het plangebied. Het plangebied is gelegen in een laaggelegen omgeving, ten noorden van hogere gronden en tussen 2 beekvalleien. De bodems ter hoogte van het plangebied zijn zeer natte licht zandleembodems. Omwille van het waterzieke karakter werd bij de aanleg van de snelweg en de parking in het begin van de jaren 1970 het plangebied ca. 1,5 tot 2m opgehoogd. Enkel de huidige Amsterdamstraat lijkt zich nog min of meer op het vroegere loopniveau te bevinden. Ook het westelijke gebouw bevindt zich op een opgehoogd perceel dat ca. 40cm hoger ligt dan de omgeving. Algemeen kan er aan het plangebied een eerder lage archeologische verwachting toegekend worden. De topografische omstandigheden waren niet bepaald aantrekkelijk voor bewoning in het verleden, hiervoor zijn er in dit gevarieerd landschap betere plaatsen te vinden. De huidige natte gronden weerspiegelen niet noodzakelijk de situatie van vele eeuwen geleden, maar vooral de lage ligging in een landschap met veel hogere plaatsen in de nabijheid zorgen ervoor dat deze plaats waarschijnlijk niet erg geschikt was voor menselijke bewoning. Daarnaast moet ook

rekening gehouden worden met de ingrijpende werken die gepaard gingen met de inrichting van het plangebied en de E19. Voorafgaand de ophoging zal er ongetwijfeld eerst grondverbetering zijn toegepast, bijvoorbeeld door het afgraven van minstens de toenmalige teelaarde om latere verzakkingen en zettingen te vermijden. Ook het vele werfverkeer dat met deze grootschalige infrastructuurwerken gepaard ging zal een nefaste impact hebben gehad op de bovenste bodemlagen. Ter hoogte van de Amsterdamstraat in het westelijke deel van het plangebied – die als enige mogelijk nog op het niveau van het oude maaiveld is aangelegd – is een riolering aanwezig, hier is eventueel archeologisch erfgoed ongetwijfeld verstoord. Dus bijkomend bij de lage archeologische verwachting, is de kans dat er archeologisch erfgoed bewaard is op het terrein zeer gering.

In functie van een mogelijke herstructurering in het noordelijk gedeelte van de Transportzone wordt een nieuwe hoofdontsluiting voorzien. Om deze nieuwe hoofdontsluiting aan te leggen dienen een gedeelte van de huidige vrachtwagenparking en de twee leegstaande gebouwen (voormalig douanegebouw en voormalig eetgelegenheid) afgebroken te worden. Deze nieuwe hoofdtoegang omvat een gelijkvloerse kruising met de Amsterdamstraat in de vorm van een ovale rotonde. De ingrepen omvatten dus enerzijds het afbreken en verwijderen van de aanwezige verhardingen, leidingen en gebouwen en anderzijds het aanleggen van de nieuwe infrastructuur met bijhorende nutsvoorzieningen. Om het bestaande hoogteverschil te overwinnen, volgt de nieuwe wegenis geleidelijk aan het bestaande terrein mits plaatsing van keerwanden om het nieuwe verschil aan de zijkanten op te vangen.

Hoewel het totale projectgebied een bepaalde – eerder lage - archeologische verwachting heeft, en er op basis van het bureauonderzoek alleen niet kan bepaald worden of er al dan niet een archeologische site aanwezig is, wordt er geen verder vooronderzoek nodig geacht. De geplande werken worden grotendeels uitgevoerd in opgehoogde grond, dit is vooral het geval in de oostelijke en centrale zone. In het uiterst westelijke deel, waar niet is opgehoogd, is de bodem reeds in dergelijke mate verstoord door de huidige inrichting, dat de geplande werken geen substantiële bijkomende bodemverstoring met zich zullen meebrengen.

Om deze redenen wordt er geen verder onderzoek geadviseerd. Er dient dus geen programma van maatregelen voor verder archeologisch onderzoek opgesteld te worden. Wel wordt gewezen op de wettelijke verplichting om bij aantreffen van archeologisch sporen/vondsten tijdens werken, dit te melden aan Onroerend Erfgoed[1].

[1] Zie artikel 5.1.4. van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en artikel 5.1. van het Onroerenderfgoedbesluit.