

Archeologienota Hoogstraten Transportzone Meer

Verslag van Resultaten

Bert ACKE, Maarten BRACKE en Kris VAN QUAETHEM

10-2-2018

Titel: Archeologienota Hoogstraten Transportzone Meer

Erkend archeoloog: Maarten Bracke, OE/ERK/Archeoloog/2015/00036

Auteurs: Bert Acke, Maarten Bracke en Kris Van Quaethem

Projectcode bureauonderzoek: 2017F217

Intern projectnummer: 2017.094

Locatiegegevens: Hoogstraten Transportzone Meer - Amsterdamstraat

Lambertcoördinaten onderzoeksgebied: X: 175158,81 en Y: 241455,56; X: 175300,45 en Y: 241581,07

Kadastergegevens: Hoogstraten, afdeling 3 (Meer), sectie A, percelen 443e, 443g en openbaar domein (zie figuur 12)

Topografische kaart: zie figuur 10 en 11

Betrokken actoren: Bert Acke (assistent-archeoloog), Maarten Bracke (erkend archeoloog), Kris Van Quaethem (assistent-archeoloog) en Dimitri Deiteren en Raf Olbrechts (contactpersonen initiatiefnemer)

Wetenschappelijke advisering: /

Plaats en datum: Zelzate, 12/02/2018

© Acke & Bracke bvba, Leegstraat 170, 9060 Zelzate. De auteurs aanvaarden geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de auteurs.

1. INLEIDING	4
1.1. WETTELIJK KADER	4
1.2. ONDERZOEKSOPDRACHT	4
1.2.1. VRAAGSTELLING	4
1.2.2. RANDVOORWAARDEN	4
1.3. WERKWIJZE EN STRATEGIE	5
1.3.1. MOTIVERING ONDERZOEKSSTRATEGIE	5
1.3.2. ORGANISATIE VAN HET VOORONDERZOEK	6
1.3.3. ADVIES SPECIALISTEN	6
1.3.4. WETENSCHAPPELIJKE ADVISERING	6
1.3.5. SELECTIE BRONNEN	6
2. BUREAUONDERZOEK	7
2.1. HUIDIGE TOESTAND	7
2.2. GEPLANEDE WERKEN	11
2.3. LANDSCHAPPELIJKE LIGGING	13
2.3.1. TOPOGRAFISCHE SITUERING	13
2.3.2. LANDSCHAPPELIJKE SITUERING	15
2.3.3. BODEMKUNDIGE SITUERING	17
2.3.4. GEOLOGISCHE SITUERING	17
2.4. HISTORISCHE SITUERING	20
2.5. ARCHEOLOGISCHE SITUERING	25
3. SYNTHESE	27
3.1. ARCHEOLOGISCH VERWACHTINGSPATROON	27
3.2. AFWEGING VERDER VOORONDERZOEK	28
3.3. BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAGEN	28
4. SAMENVATTING	30
5. BIBLIOGRAFIE	32
6. BIJLAGES	33

1. Inleiding

1.1. Wettelijk kader

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.

1.2. Onderzoeksopdracht

1.2.1. Vraagstelling

- Zijn er archeologische of historische gegevens gekend over de site?
- Zijn er gegevens gekend dat de bodem (deels) verstoord is?
- Zijn er landschappelijke factoren die invloed kunnen hebben op de gaafheid van eventuele archeologische sporen?
- Wat is de impact van de geplande werken op het bodemarchief?
- Is er een archeologische site aanwezig? Zo ja, wat zijn de karakteristieken en de bewaringstoestand ervan? Wat is de relatie met het landschap? Welke waarde heeft de site?
- Wat is de te volgen strategie tijdens een eventueel verder onderzoek en welke bijkomende onderzoeksvragen moeten daarbij beantwoord worden?

1.2.2. Randvoorwaarden

Niet van toepassing.

1.3. Werkwijze en strategie

1.3.1. Motivering onderzoeksstrategie

In het bureauonderzoek wordt een zo duidelijk mogelijk beeld gevormd van de huidige archeologische, historische en landschappelijke informatie van het projectgebied en diens omgeving. Deze gegevens worden vergeleken met de geplande werken en de hiermee gepaard gaande verstoringen en vergravingen in de bodem. Het uiteindelijke doel is het bepalen of verder archeologisch onderzoek al dan niet aangewezen is.

Informatie over de afbakening van het plangebied en de geplande werkzaamheden werd aangeleverd via de initiatiefnemer door middel van ontwerpplannen en via mondelinge of schriftelijke communicatie. Om een zicht te krijgen op de huidige archeologische kennis van het plangebied en van de directe omgeving werd de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) geraadpleegd.¹ Deze online databank is uitsluitend toegankelijk voor geregistreerde gebruikers, hoofdzakelijk archeologen. Aanvullend werden verschillende historische kaarten geraadpleegd via Geopunt², de centrale toegangspoort tot geografische overheidsinformatie, en via Cartesius³, een databank die kaarten bundelt van het Nationaal Geografisch Instituut (NGI), de Koninklijke Bibliotheek, het Rijksarchief, lokale archieven en het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika. Aansluitend hierbij werden ook verschillende luchtfoto's bekeken die genomen zijn sinds de jaren '70 van vorige eeuw. Op het kaartmateriaal en de luchtfoto's werd het plangebied geprojecteerd, om zodoende een duidelijk beeld te krijgen van het landgebruik gedurende de laatste eeuwen. Geopunt leverde ook verschillende kaarten op die betrekking hebben tot de landschappelijke en bodemkundige ligging van het gebied. Een kadasterplan dat beschikbaar is via de GRB-kaart op Geopunt werd vergeleken met hetgene dat beschikbaar is via de CadGIS Viewer van de Federale Overheid.⁴ Een topografische kaart werd verkregen via het NGI.⁵

Op basis van dit onderzoek en het raadplegen van bovenvermelde bronnen kan een antwoord gegeven worden op de vooropgestelde onderzoeksvragen.

¹ <https://cai.onroenderfgoed.be/>

² <http://www.geopunt.be/kaart>

³ <http://www.cartesius.be/CartesiusPortal/>

⁴ <http://ccff02.minfin.fgov.be/cadgisweb/>

⁵ <http://www.ngi.be/topomapviewer/>

1.3.2. Organisatie van het vooronderzoek

In eerste instantie werd gestart met het bureauonderzoek waarbij de diverse beschikbare bronnen geraadpleegd werden. Daarnaast werd in detail bekeken wat de huidige toestand is van het plangebied en werden de geplande werkzaamheden onder de loep genomen. Op basis van deze gegevens samen werd afgetoetst of ten eerste verder vooronderzoek noodzakelijk is en ten tweede welke onderzoekstappen er eventueel genomen moeten worden.

1.3.3. Advies specialisten

Niet van toepassing.

1.3.4. Wetenschappelijke advisering

Niet van toepassing.

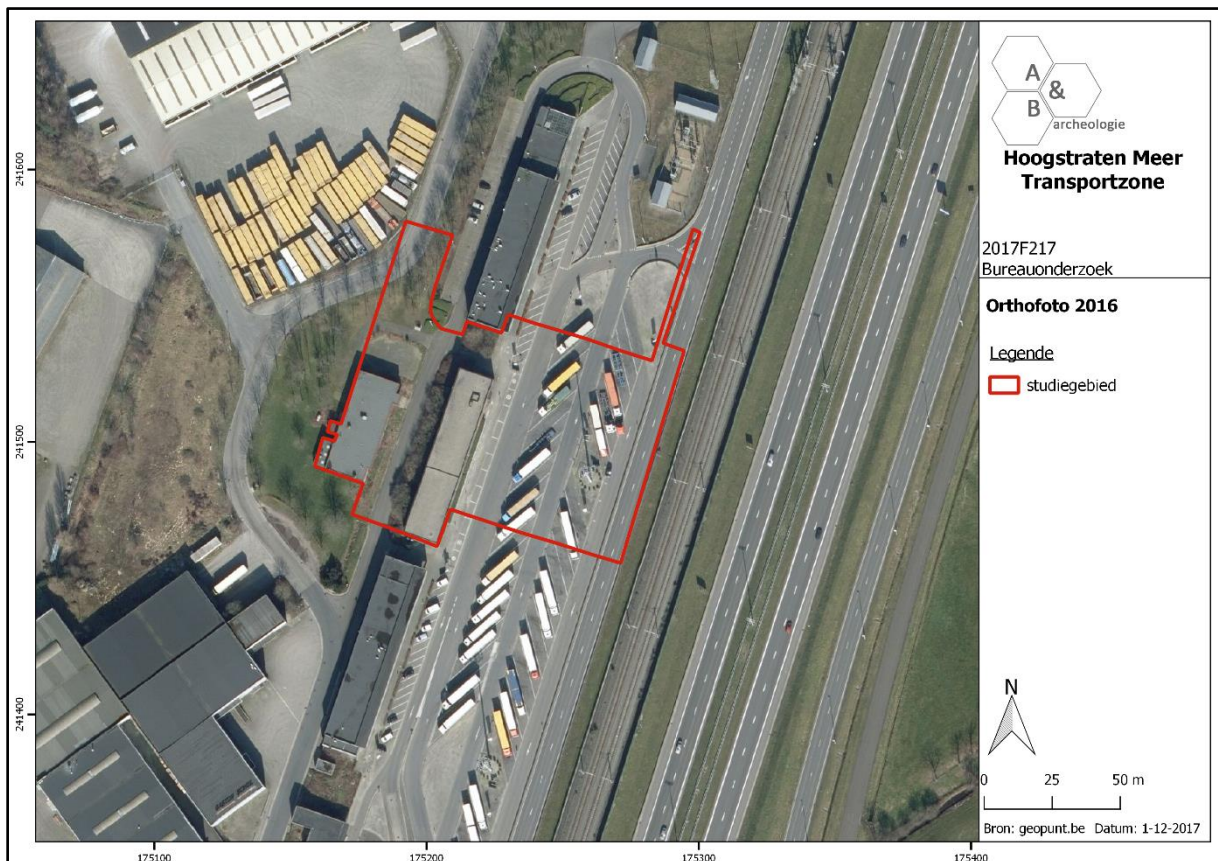
1.3.5. Selectie bronnen

De gebruikte bronnen zijn beschreven onder 1.3.1. De bronnen daaronder vermeld waren afdoende om een gedegen advies te geven voor een verder archeologisch traject. Bijkomend archiefonderzoek werd niet opportuun geacht.

2. Bureauonderzoek

2.1. Huidige toestand

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.



Figuur 1 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2016 (bron: geopunt.be).



Figuur 2 Zicht vanuit het zuidoosten op de parking en het douanegebouw (bron: <https://www.google.be/maps>).



Figuur 3 Zicht vanuit het noordoosten op de parking en het douanegebouw (bron: <https://www.google.be/maps>).



Figuur 4 Zicht vanuit het noordoosten op het douanegebouw (bron: <https://www.google.be/maps>).



Figuur 5 Zicht vanuit het noorden op het douanegebouw (links) en de eetgelegenheid (rechts) (bron: <https://www.google.be/maps>). Het grote hoogteverschil tussen oost en west is duidelijk zichtbaar, zie de trappen vooraan.



Figuur 6 Zicht vanuit het oosten op de leegstaande eetgelegenheid (bron: <https://www.google.be/maps>). Het gebouw zelf is ook iets hoger gelegen dan de omgeving.

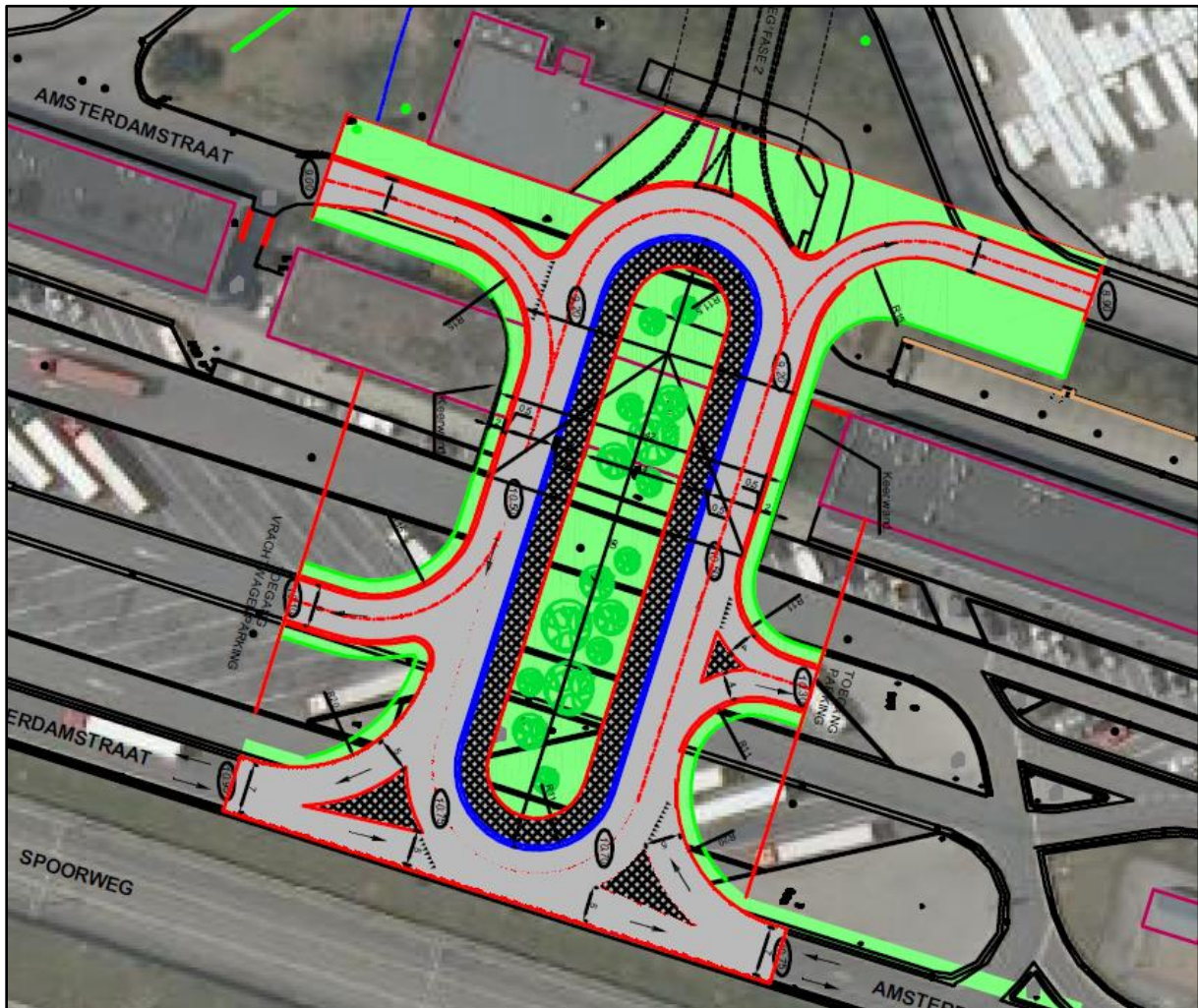


Figuur 7 Zicht vanuit het zuidwesten op de zone ten noorden van de eetgelegenheid (bron: <https://www.google.be/maps>).

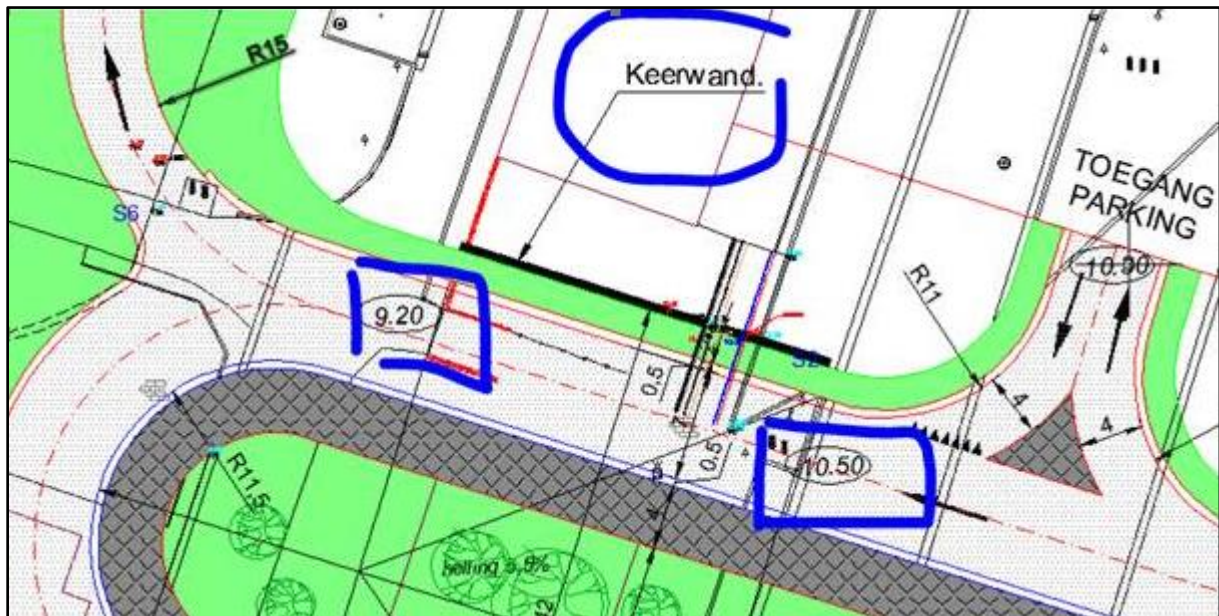
2.2. Geplande werken

Overzichtsplannen van de geplande werken zijn te vinden in bijlage, een uitsnede is hieronder afgebeeld.

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.



Figuur 8 Grondplan van de nieuwe toestand (bron: initiatiefnemer).



Figuur 9 Uitsnede uit het ontwerpplan met aanduiding van de keerwand en de maaiveldhoogtes (bron: initiatiefnemer).

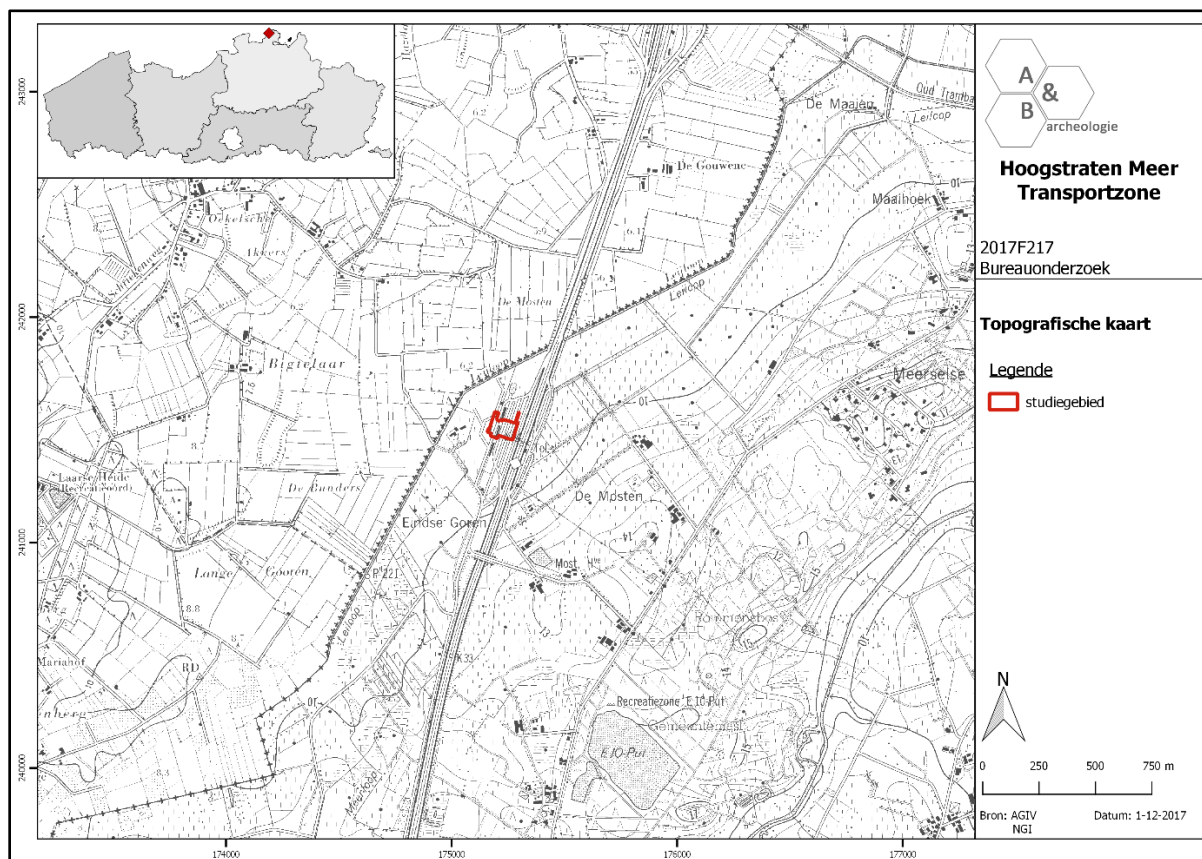
2.3. Landschappelijke ligging

2.3.1. Topografische situering

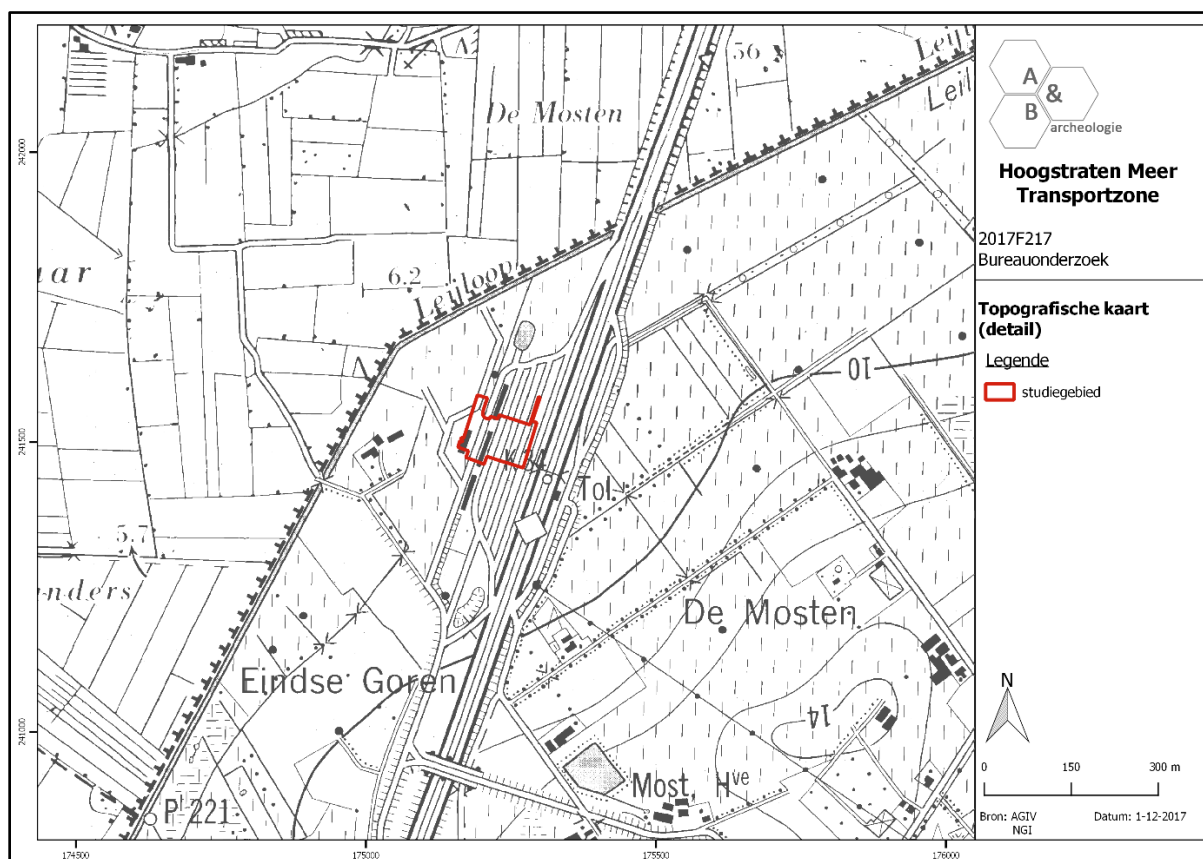
Het projectgebied bevindt zich op het grondgebied van Meer, gelegen in het uiterste noorden van de provincie Antwerpen. Meer is een deelgemeente van Hoogstraten. Hoogstraten kent naast Meer en Hoogstraten nog de deelgemeenten Meerle, Meersel-Dreef, Minderhout en Wortel. Meer was een zelfstandige gemeente tot 1976, wanneer het gefuseerd werd met Hoogstraten. Hoogstraten grenst aan de gemeenten Merksplas, Rijksevorsel, Brecht en Wuustwezel op Belgische bodem, en aan Zundert, Breda, Alphe-Chaam en Baarle-Nassau in Nederland. Meer is gelegen net bij de E19, vlak bij de grensovergang met Nederland (aan Nederlandse zijde wordt de grensovergang Hazeldonk genoemd). Het dorp is gelegen op de westelijke oever van de Mark.

Het plangebied bevindt zich meer dan 4km ten noorden van de dorpskern van Meer, in een parkeer- en handelszone langs de E19. Het ligt vlakbij de grens met Nederland. De wegen die door het plangebied lopen dragen allen dezelfde naam: Amsterdamstraat. De omgeving rond de snelweg en de parkeerzone is zeer landelijk. De dichtstbijzijnde woonkernen op Nederlands grondgebied bevinden zich op meer dan 4km vogelvlucht (Zundert ten zuidwesten, Rijsbergen ten noordwesten).

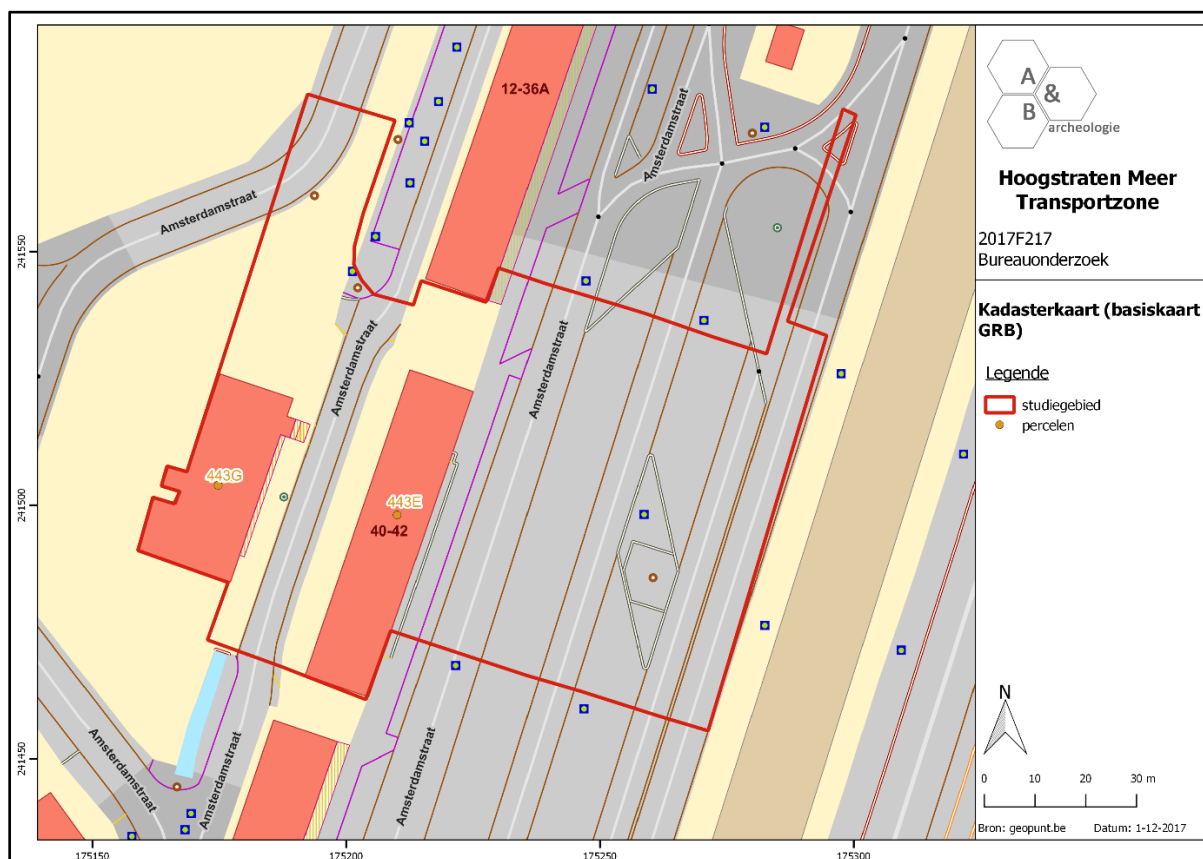
Op de bodemgebruikskaat van 2001 staat het gebied aangeduid als 'Industrie- en handelsinfrastructuur' en vreemd genoeg ook deels als 'Akkerbouw'.



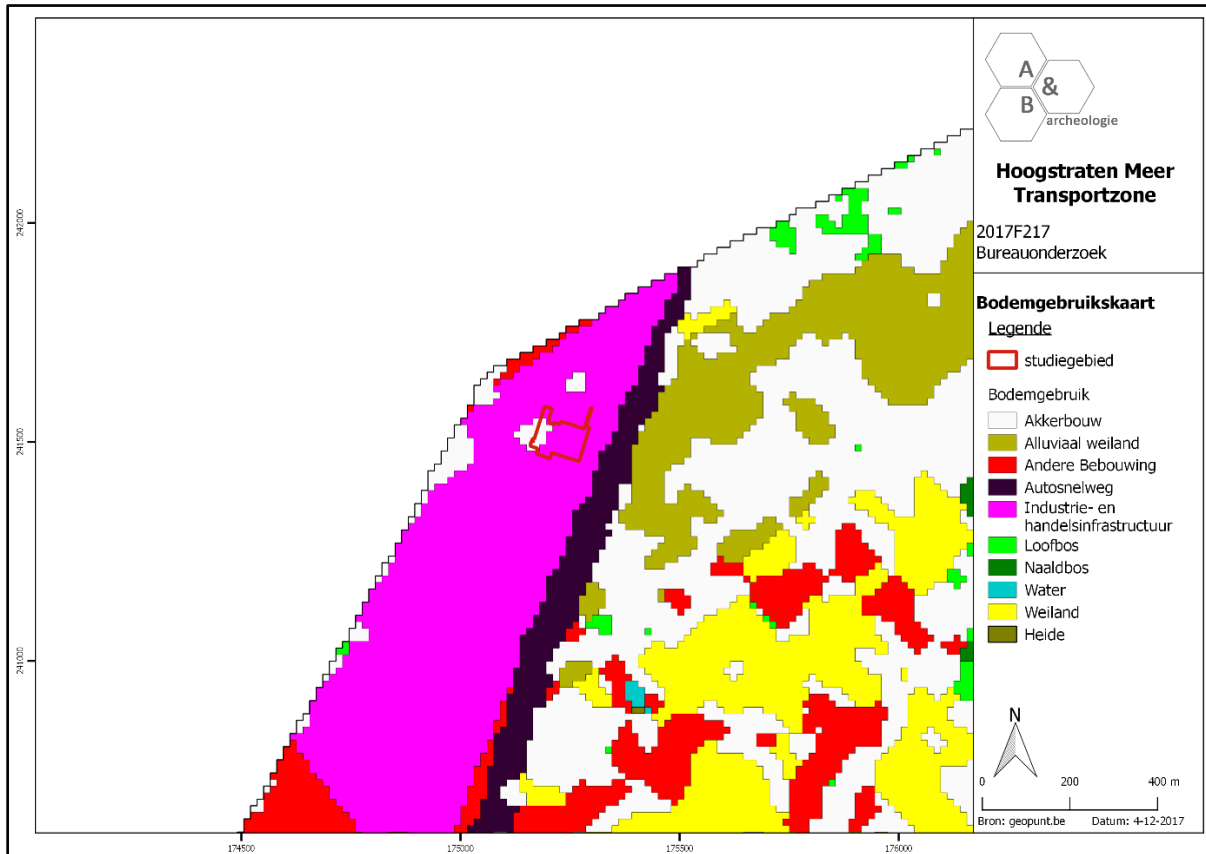
Figuur 10 Zicht op de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI).



Figuur 11 Detailopname van de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI).



Figuur 12 Aanduiding van het plangebied op de kadasterkaart (bron: geopunt.be).

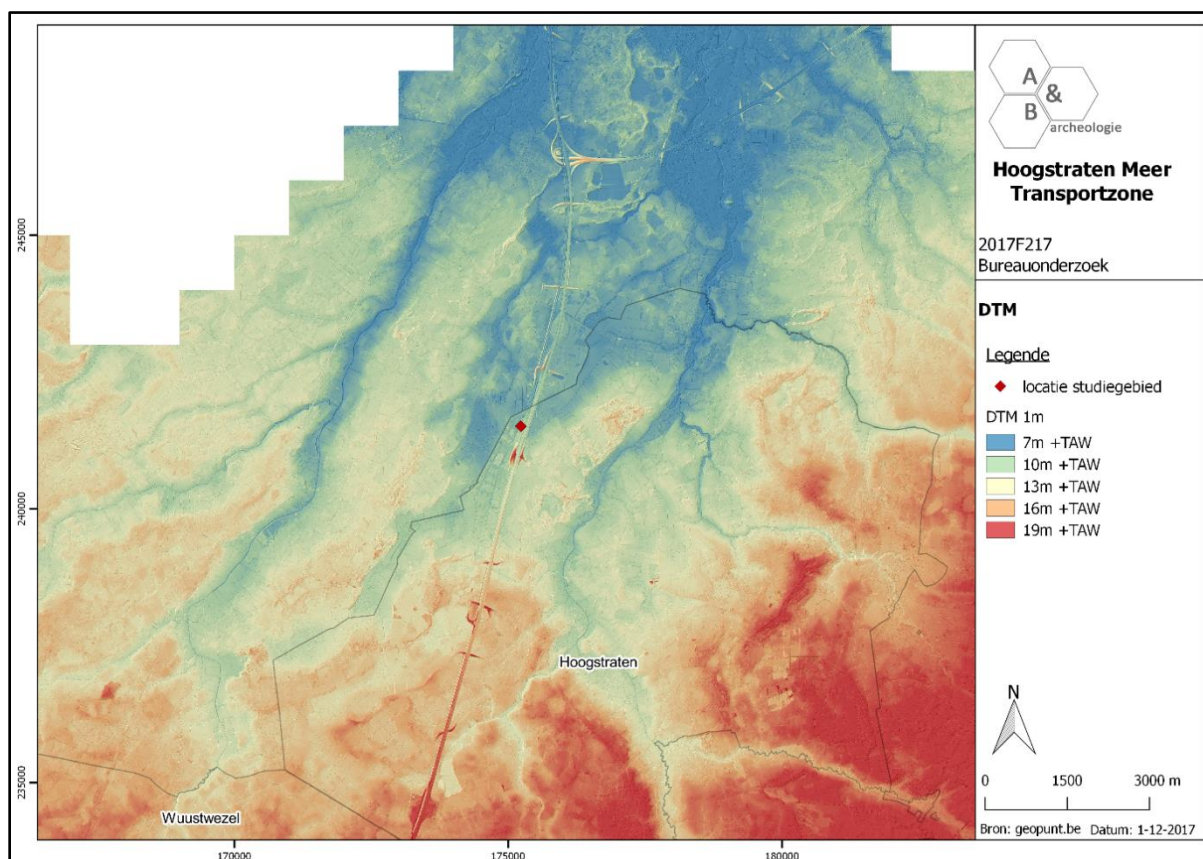


Figuur 13 Zicht op de bodemgebruiksk kaart met aanduiding van het plangebied (bron: geopunt.be).

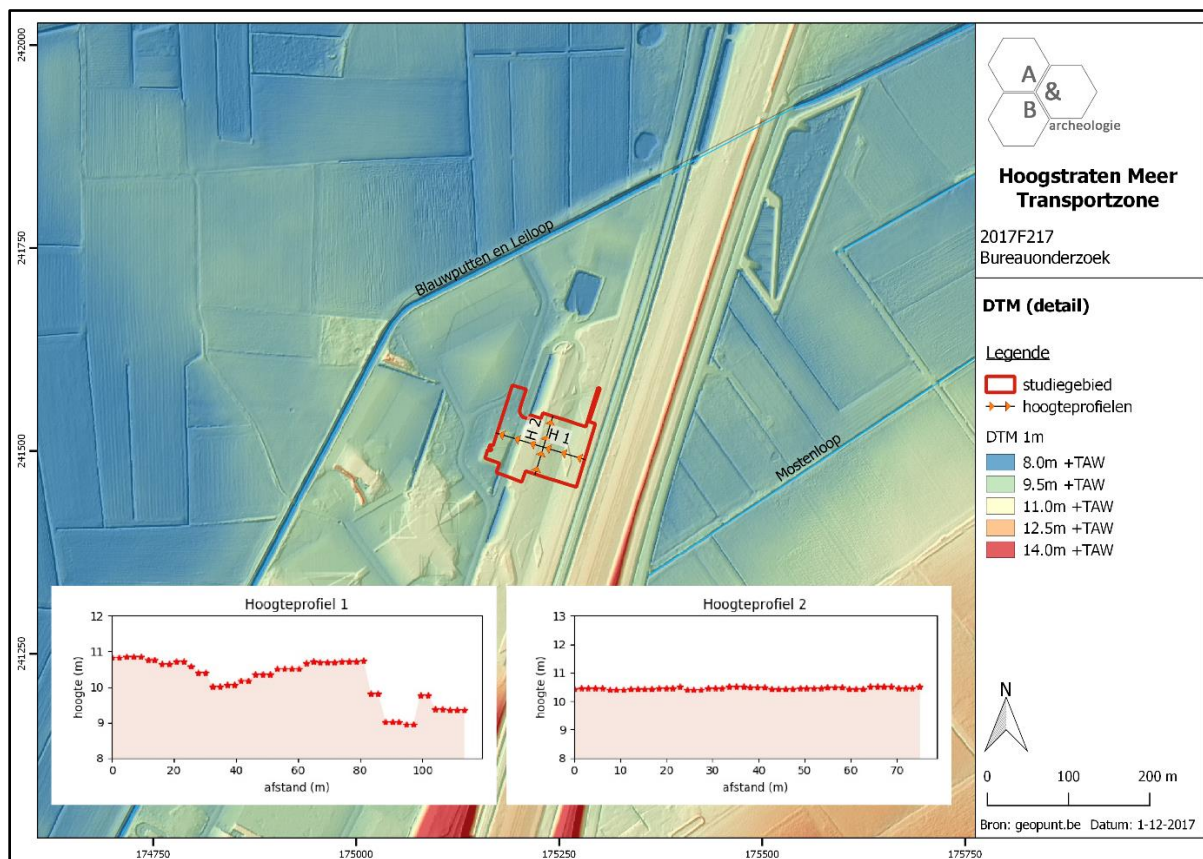
2.3.2. Landschappelijke situering

Het plangebied bevindt zich in een lageregelegen gebied ten noorden van de hogere gronden waarop Meer en Hoogstraten zich ontwikkelden. Ten oosten bevindt zich de vallei van de Mark, waarvan het plangebied is gescheiden door een iets hogere noordzuid rug. Ten westen bevindt zich, op Nederlands grondgebied, de vallei van de Aa of Weerij; Zundert en Rijsbergen ontwikkelden zich op de westelijke oever van deze waterloop. Op siteniveau is duidelijk te zien dat de parking en de grond waarop het douanegebouw staat, zich - net als de autosnelweg - bevinden op duidelijk opgehoogd terrein. De hogere ligging ten opzichte van de omgeving ten noorden en ten westen is te opvallend en te scherp begrensd om een natuurlijke oorsprong te hebben, dit is het gevolg van menselijk ingrijpen tijdens de aanleg van de snelweg begin jaren 1970. In het westelijke deel bevinden de gronden rondom de eetgelegenheid zich wel in of meer op de natuurlijke hoogte. Dit hoogteverschil komt ook duidelijk naar voor op de terreindoorsnede: ca. +10,00 tot +10,90m TAW ter hoogte van de parking en het douanegebouw, en +9,00m TAW ter hoogte van de Amsterdamstraat naast de eetgelegenheid. Dit gebouw bevindt zich zelf ook iets hoger, op ca. +9,40m TAW (zie ook figuur 6).

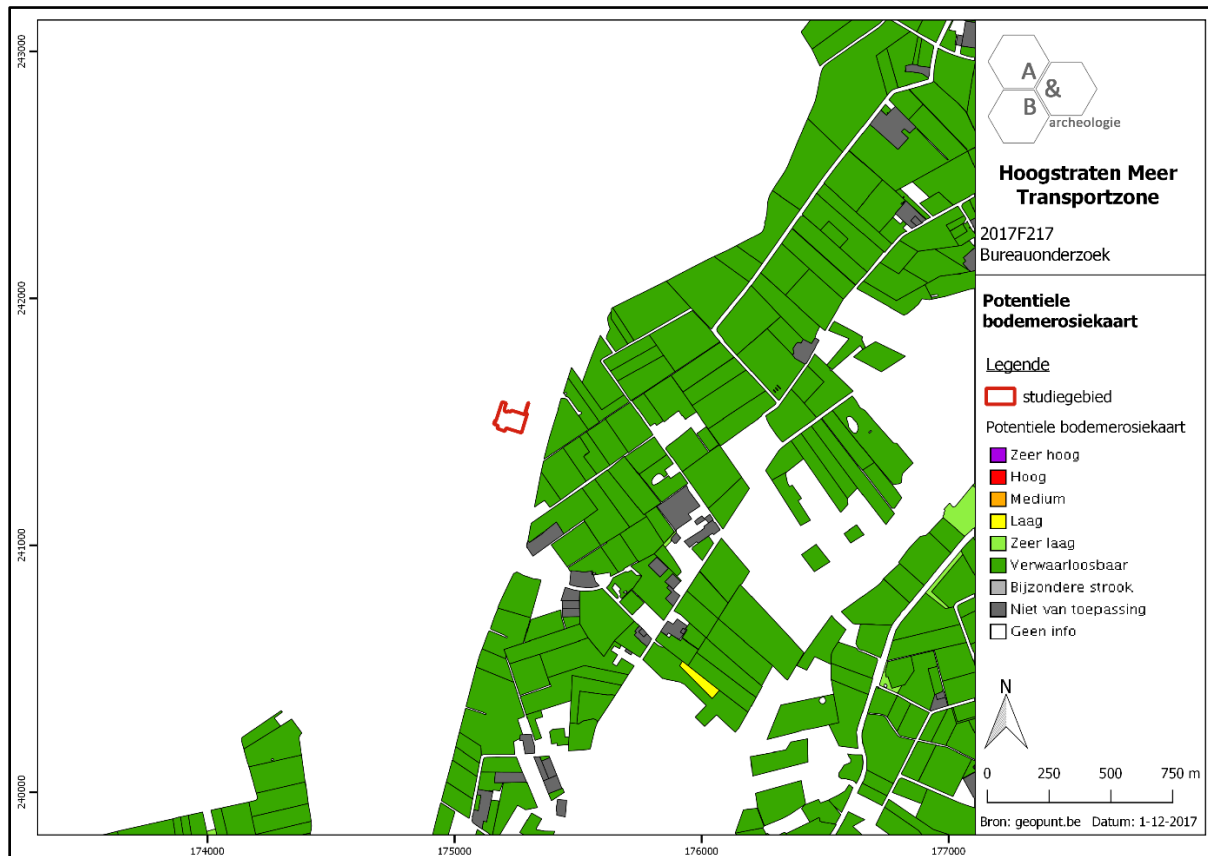
Op de potentiële bodemerosiekaart wordt het plangebied grotendeels wit ingekleurd, wat betekent dat er geen info beschikbaar is. De ingekleurde gronden in de omgeving kennen een verwaarloosbare erosiegraad.



Figuur 14 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel (bron: geopunt.be).



Figuur 15 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel, meer in detail en met aanduiding van 2 hoogteprofielen (bron: geopunt.be).



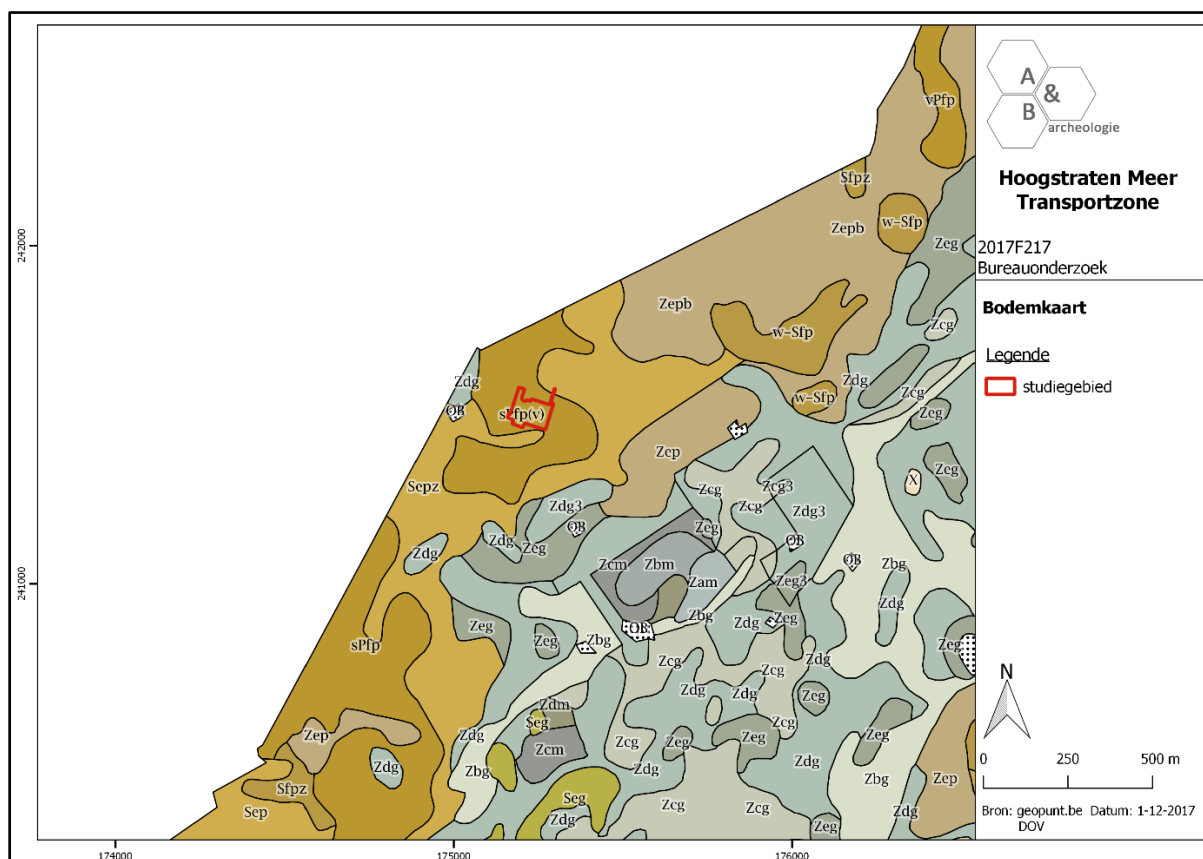
Figuur 16 Zicht op de Potentiële bodemerosiekaart (bron: geopunt.be).

2.3.3. Bodemkundige situering

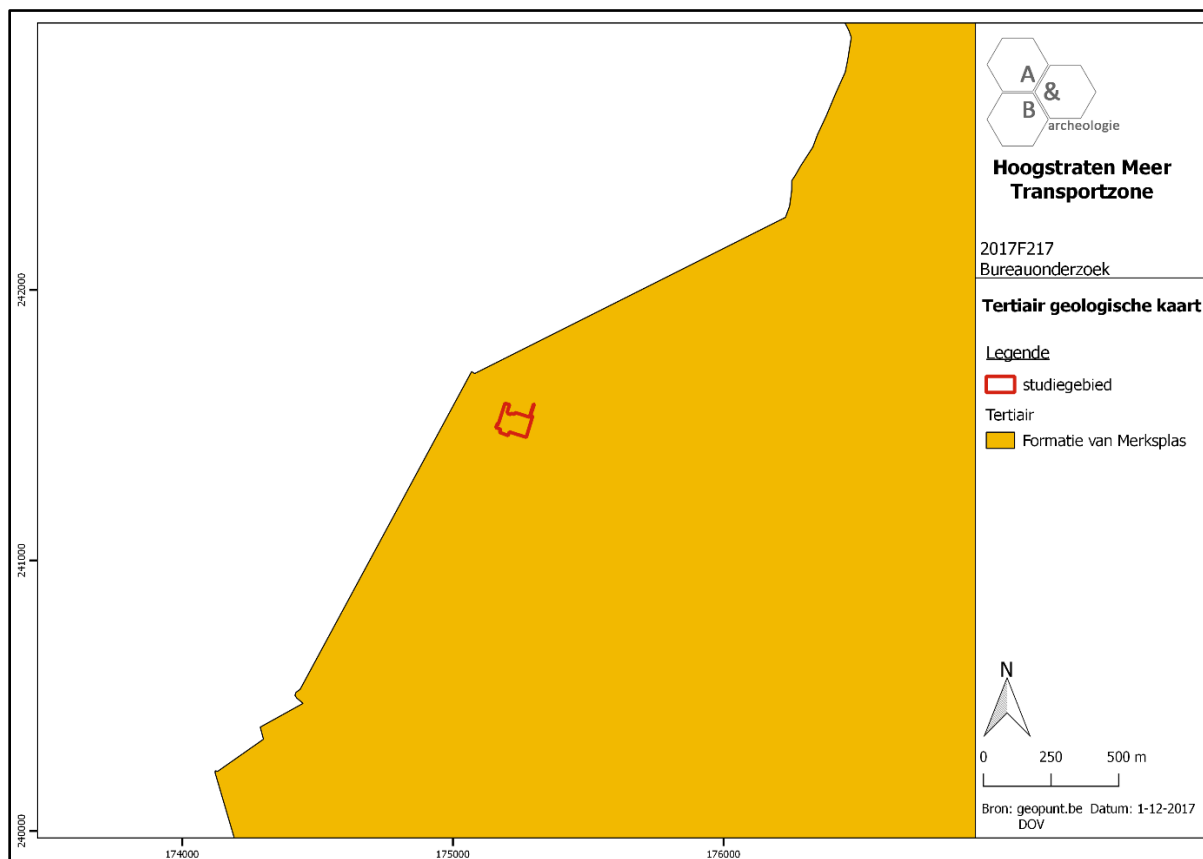
De kartering van de bodemkaart dateert van voor de aanleg van de E19 en het parkeerterrein, en het plangebied is dus niet gekarteerd als opgehoogde grond. De oorspronkelijke bodem op deze plek wordt aangeduid als sPfp(v): zeer natte licht zandleembodem zonder profiel. Op minder dan 75cm diepte is een zandsubstraat aanwezig. Deze zeer natte grondwatergronden kenmerken zich door: overstroomd in de winter en nog vochtig in de zomer zijn ze ongeschikt voor akkerland of tuinbouw. Deze wateroverlast zal de reden zijn dat de gronden bij de ontwikkeling van het plangebied werden opgehoogd.

2.3.4. Geologische situering

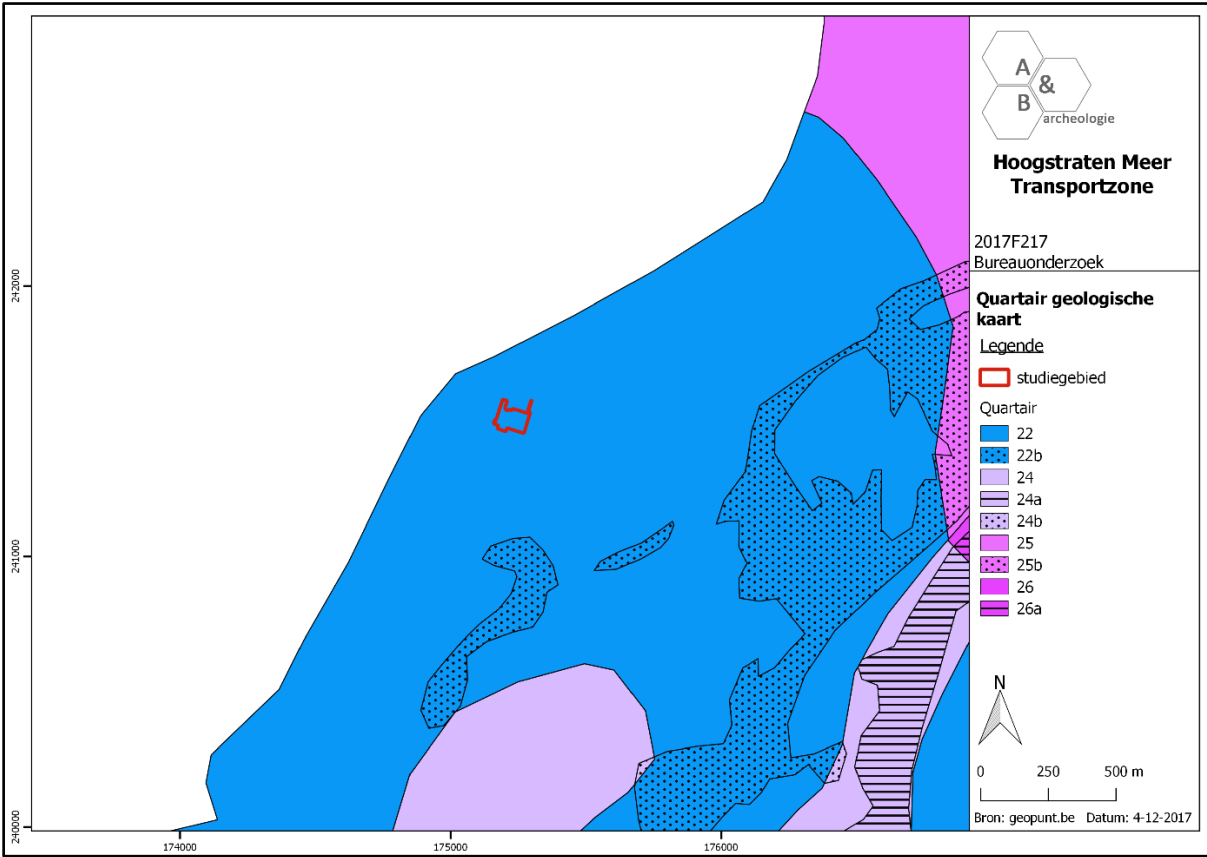
De tertiaire opbouw ter hoogte van het plangebied bestaat uit de Formatie van Merksplas B: wit tot grijsbruin grof zand, soms grindhoudend, silteuze en kleihoudende lenzen, glimmerhoudend, schelpfragmenten. De Quartair geologische kaart geeft aan dat het plangebied bestaat uit het type 22: geen Holocene en/of Tardiglaciale afzettingen bovenop de Pleistocene sequentie (22). De geomorfologische kaart voor deze streek is niet voorhanden en kan dus niet worden afgebeeld.



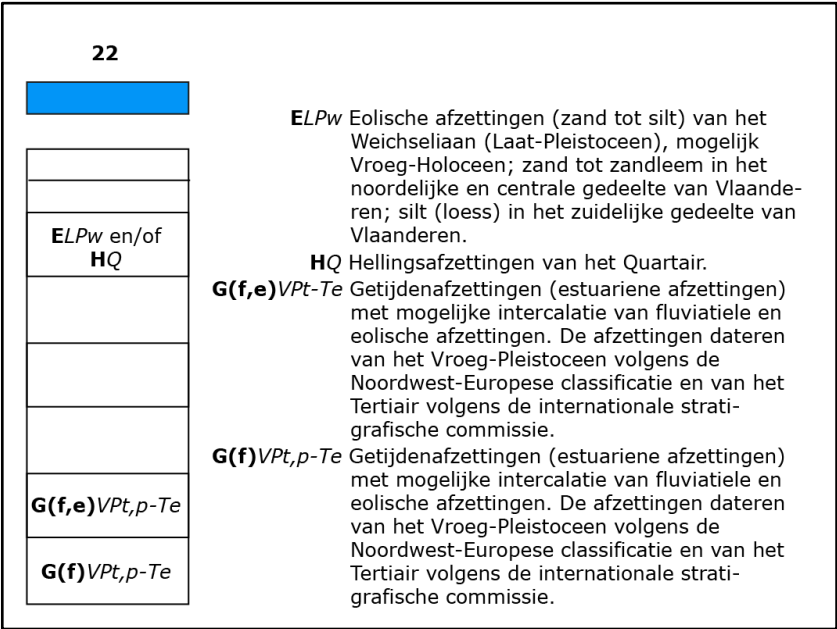
Figuur 17 Zicht op de bodemkaart (bron: DOV).



Figuur 18 Uitsnede uit de Tertiair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).



Figuur 19 Uitsnede uit de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).



Figuur 20 Uitleg bij de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).

2.4. Historische situering

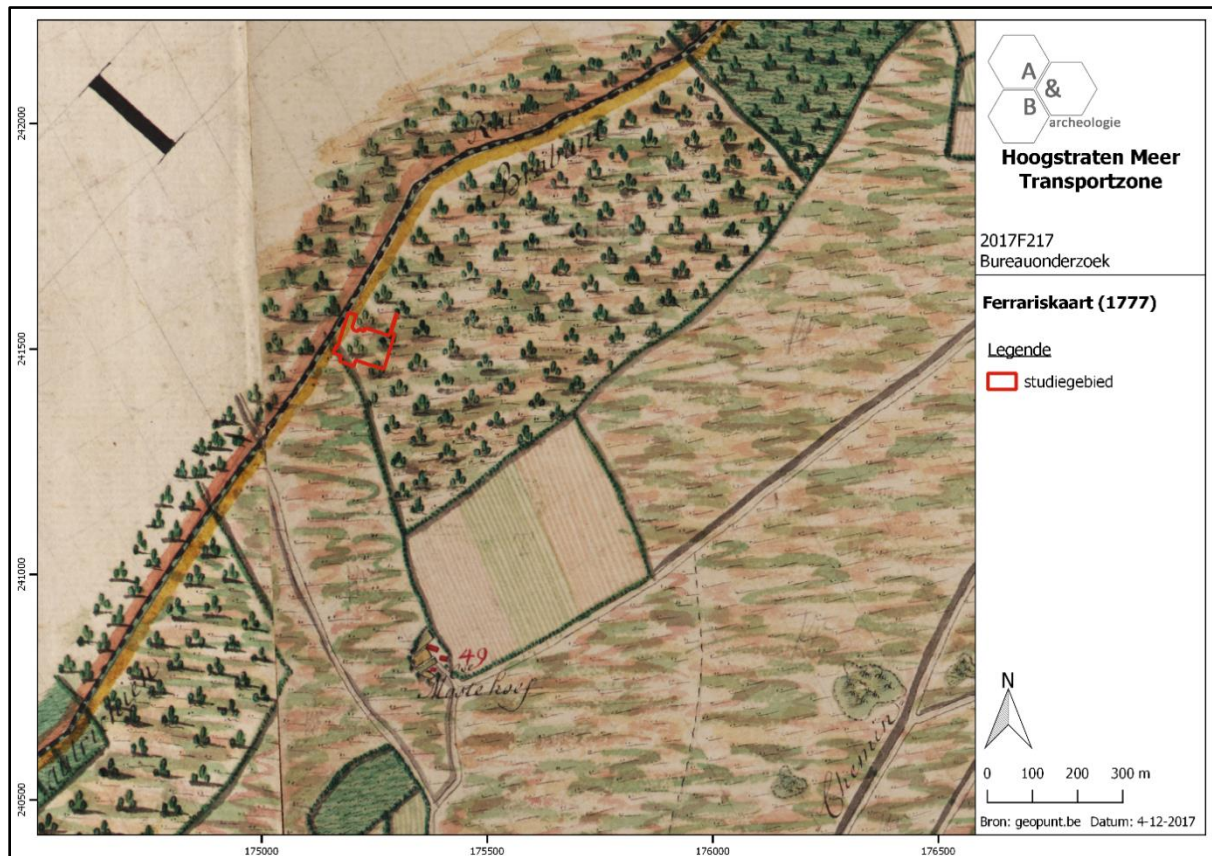
De naamgeving van Meer houdt verband met het Germaanse woord *mari*, wat zoveel als “moeras”, “meer” of “plas” betekende en verwijst naar een waterrijk gebied met een moerassige laagte.⁶ De schrijfwijze varieerde in de loop der eeuwen van Mera, Mere (1200), Merenam, Meere (1496, 1526), Meir(e) (vierde kwart 18^{de} eeuw – eerste kwart 19^{de} eeuw, eerste kwart 20^{ste} eeuw) tot het huidige Meer (1836). Meer werd en is nog steeds gekenmerkt als een woondorp met sterk agrarisch karakter.

Meer was, samen met onder andere Meerle en Minderhout, een onderdeel van het Land van Breda. Eind 12^{de} eeuw was Meer een “allodium” (= vrij eigen erfgoed) in bezit van de familie van Meer. De oudste gekende heer is Wouter van Meer (ca 1160), de laatste was Margaretha van Meer (1278). Daarna kwam het gebied in handen van de heer van Hoogstraten (1278-1338). Tot 1795 stond Meer onder verschillende heren. Dit duurde tot 1794 wanneer het Ancien Régime komaf maakte met dit soort praktijken. Meer ontpopte zich dan tot een zelfstandige gemeente binnen het departement van de twee Neten, voorloper van de provincie Antwerpen. Voorgenoemde Wouter van Meer stichtte op zijn erfgoed een parochie en liet daarvoor een kerk bouwen. Na zijn dood ging deze kerk over naar de witheren norbertijnen die deze in bezit hielden tot 1826.

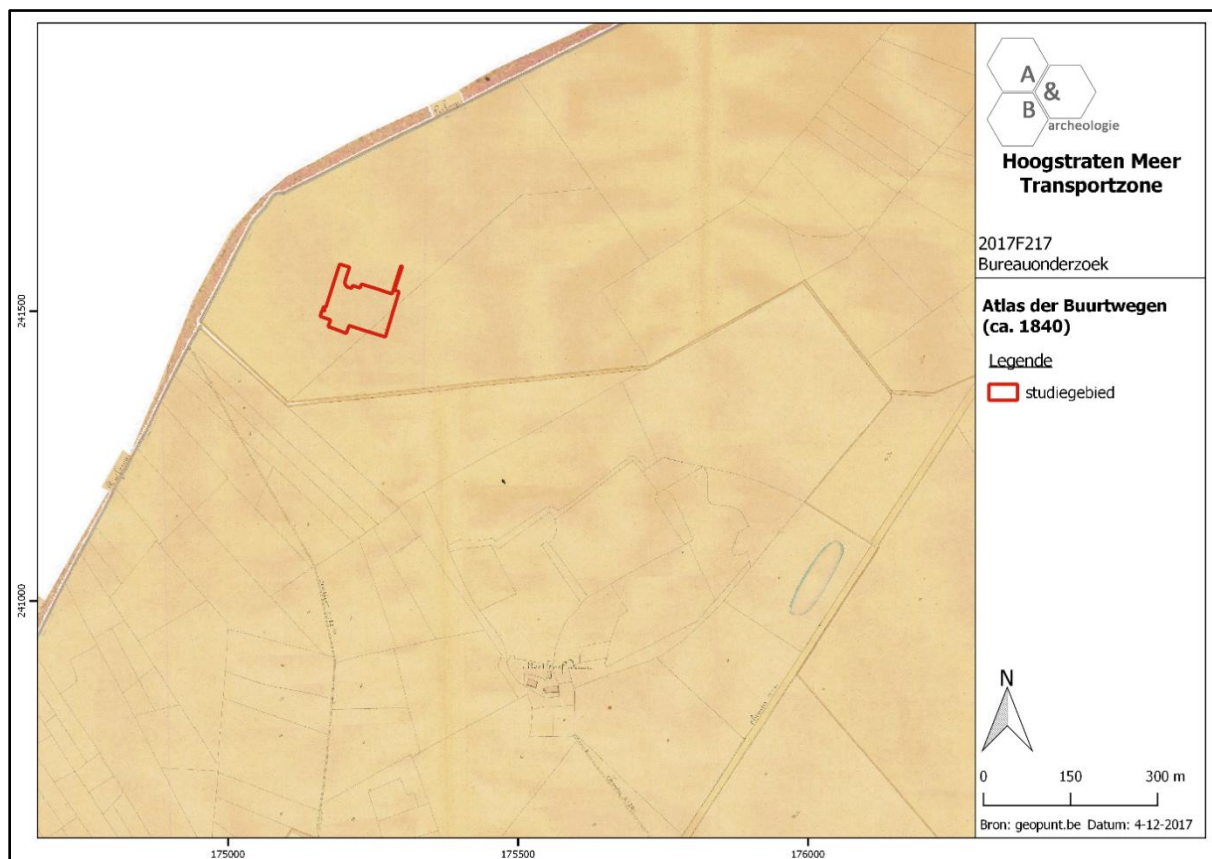
De stratenplan van het huidige dorp is niet veel veranderd sinds de tijd van de Ferrariskaart, uit het laatste kwart van de 18^{de} eeuw. De hoofdwegen waren/zijn de Donckstraat en Meerdorp met centraal de kerk van Onze-Lieve-Vrouw Bezoeking. Rond deze kern liggen een aantal kleine gehuchten.

Specifiek voor de geschiedenis van het plangebied, gelegen in de landelijke omgeving op ruime afstand ten noorden van de dorpskern, is er niet veel informatie voorhanden. 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 19^{de}-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.

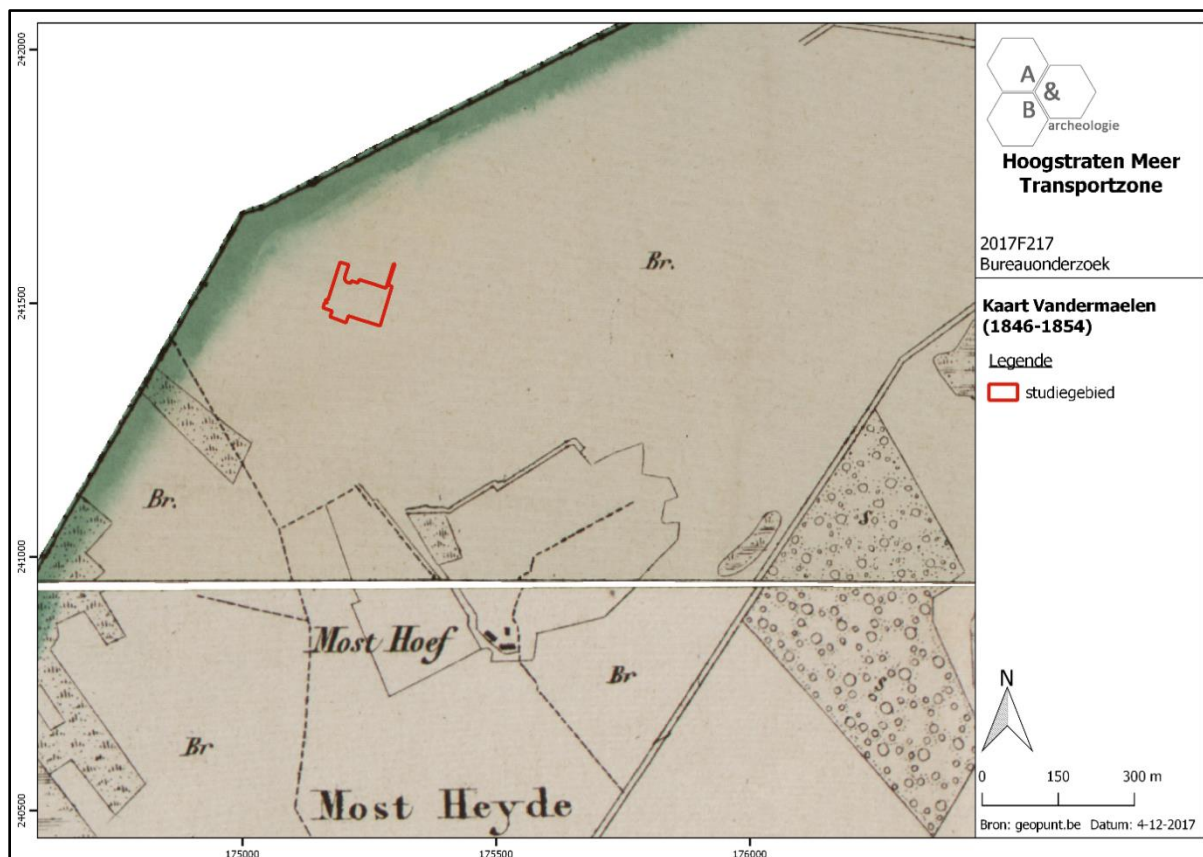
⁶ AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED 2017: *Meer* [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/121656> (geraadpleegd op 8 december 2017).



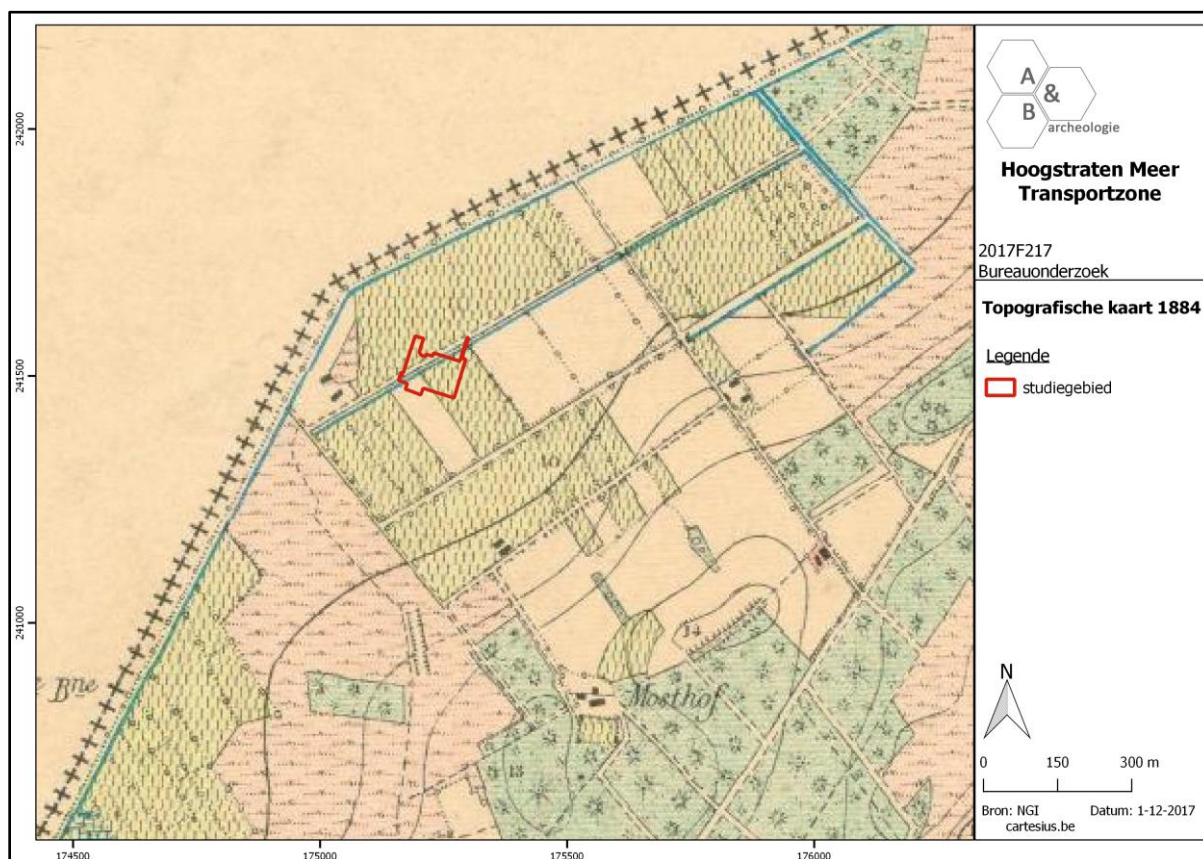
Figuur 21 Uitsnede uit de Ferrariskaart (bron: geopunt.be).



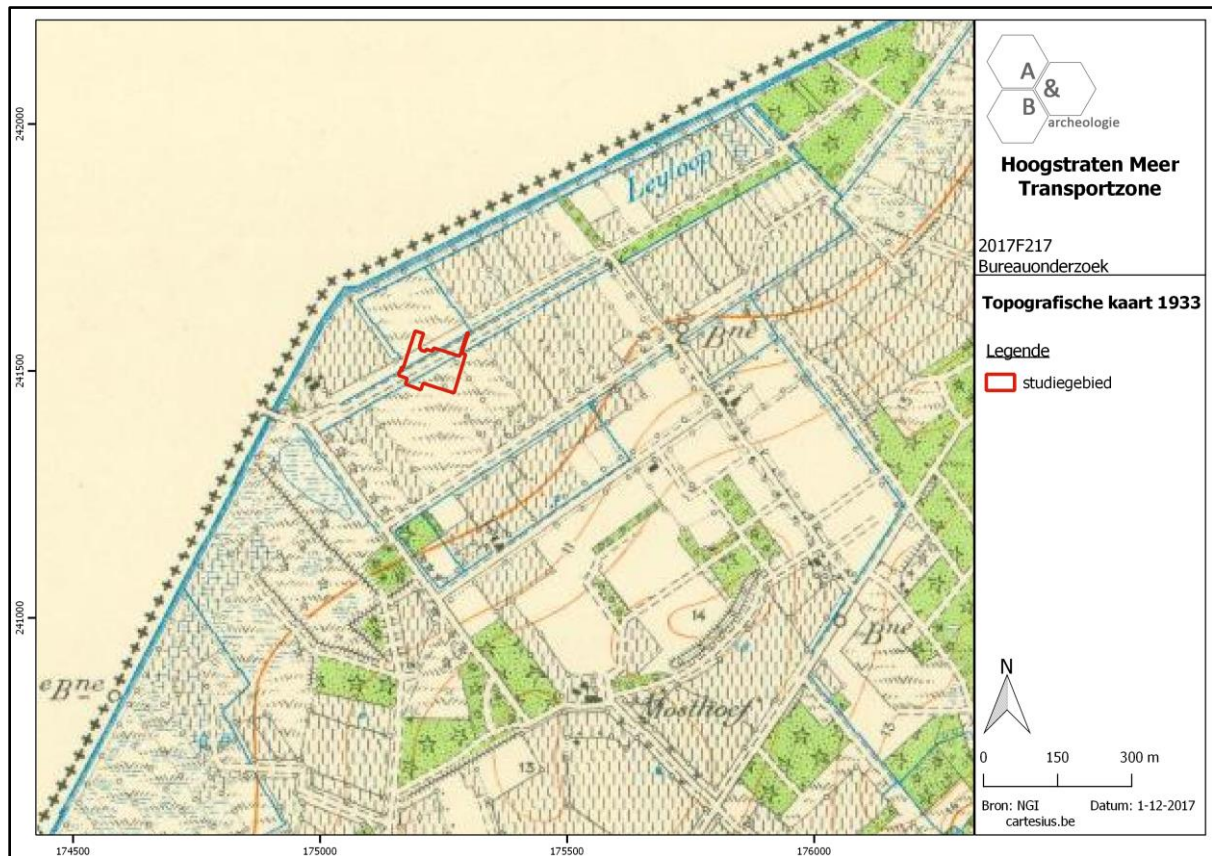
Figuur 22 Uitsnede uit de Atlas der Buurtwegen (bron: geopunt.be).



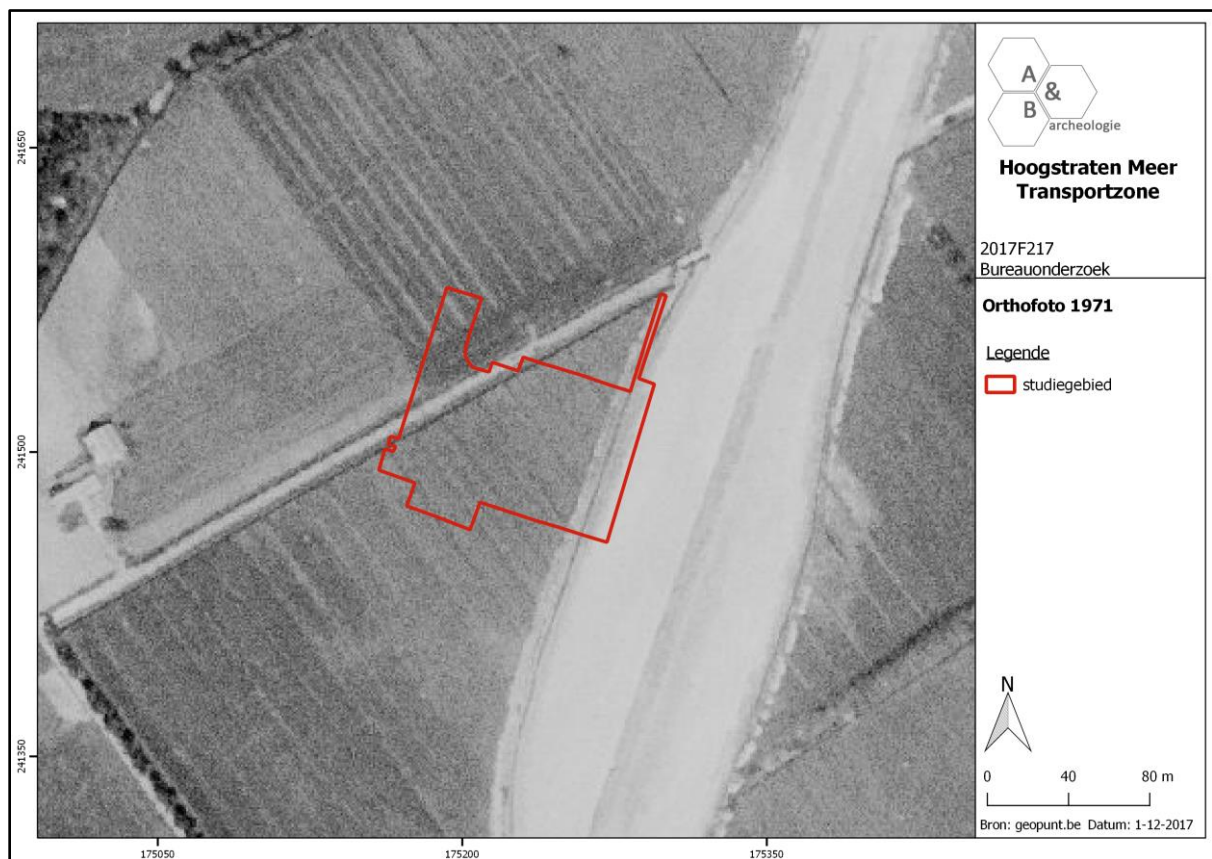
Figuur 23 Uitsnede uit de kaart van Vandermaelen (bron: geopunt.be).



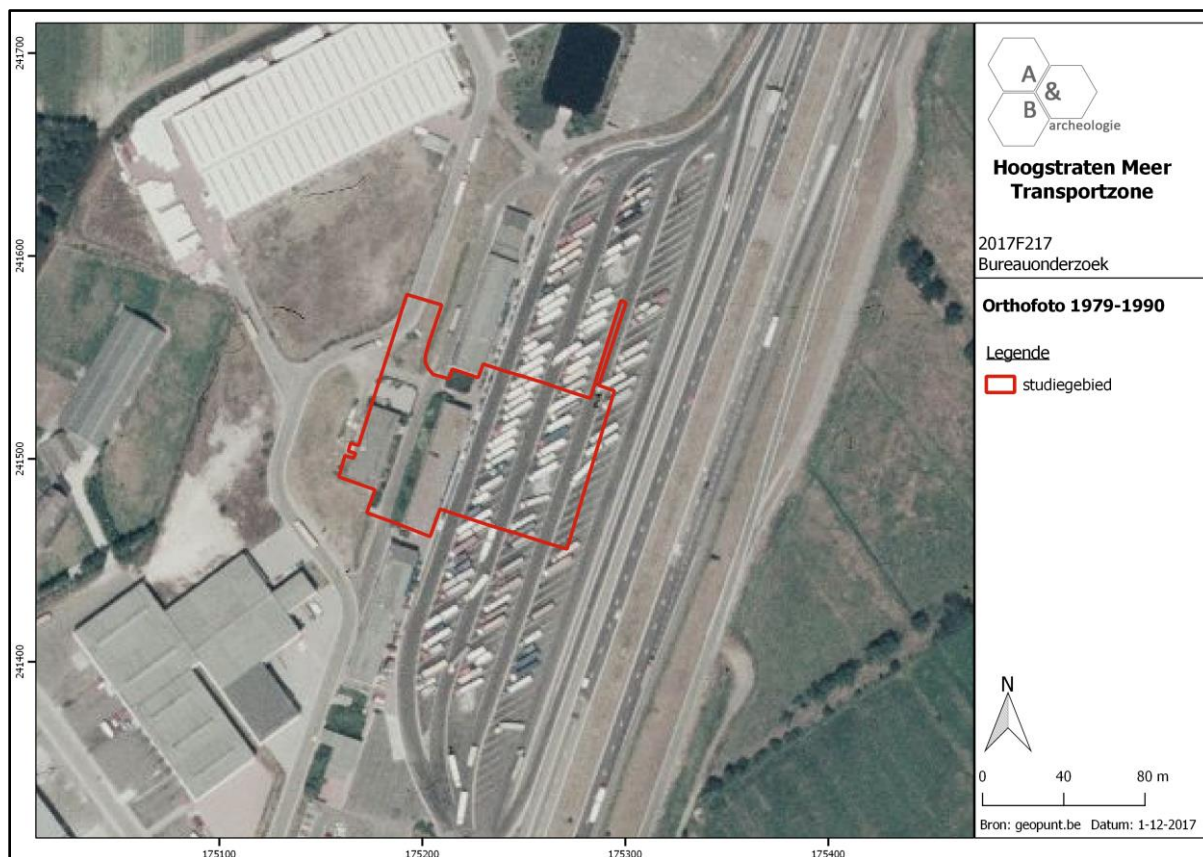
Figuur 24 Uitsnede uit de topografische kaart van 1884 (bron: cartesius.be en NGI).



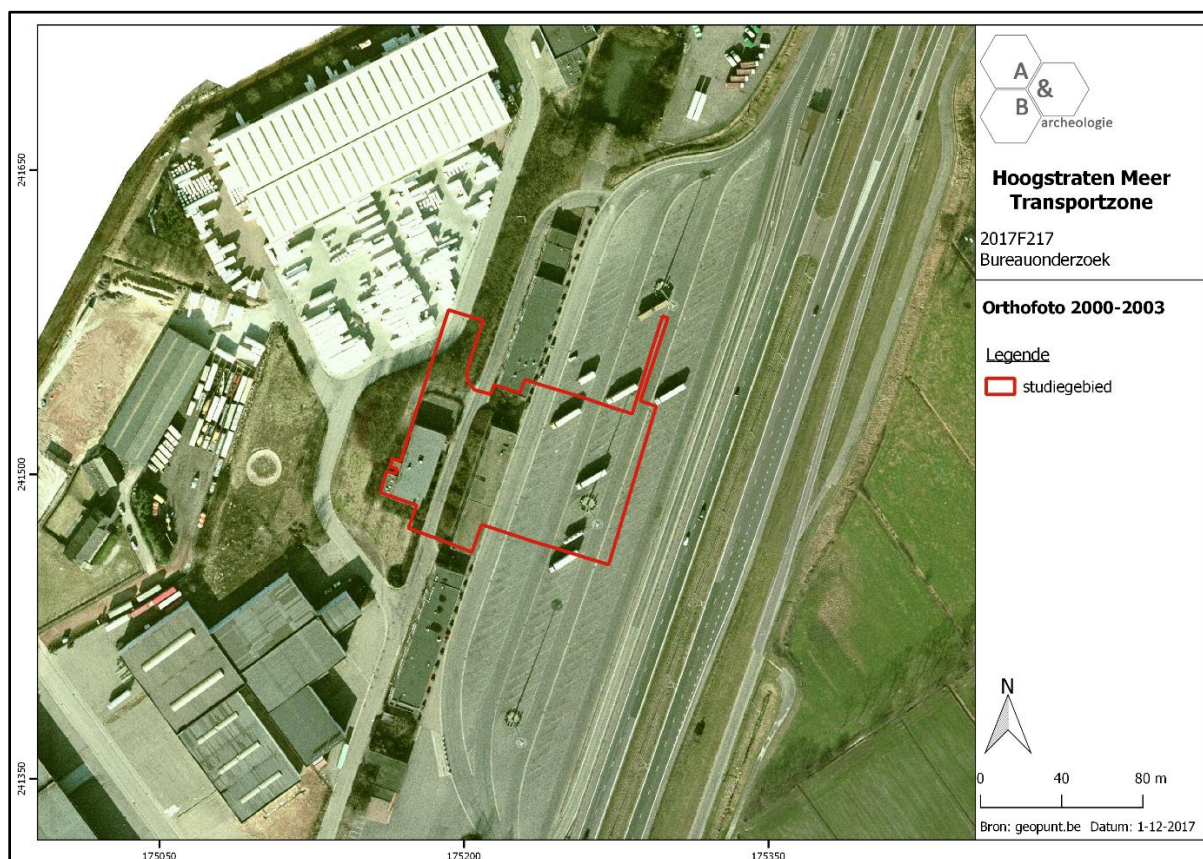
Figuur 25 Uitsnede uit de topografische kaart van 1933 (bron: cartesius.be en NGI).



Figuur 26 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1971 (bron: geopunt.be).



Figuur 27 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1979-1990 (bron: geopunt.be).



Figuur 28 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2000-2003 (bron: geopunt.be).

2.5. Archeologische situering

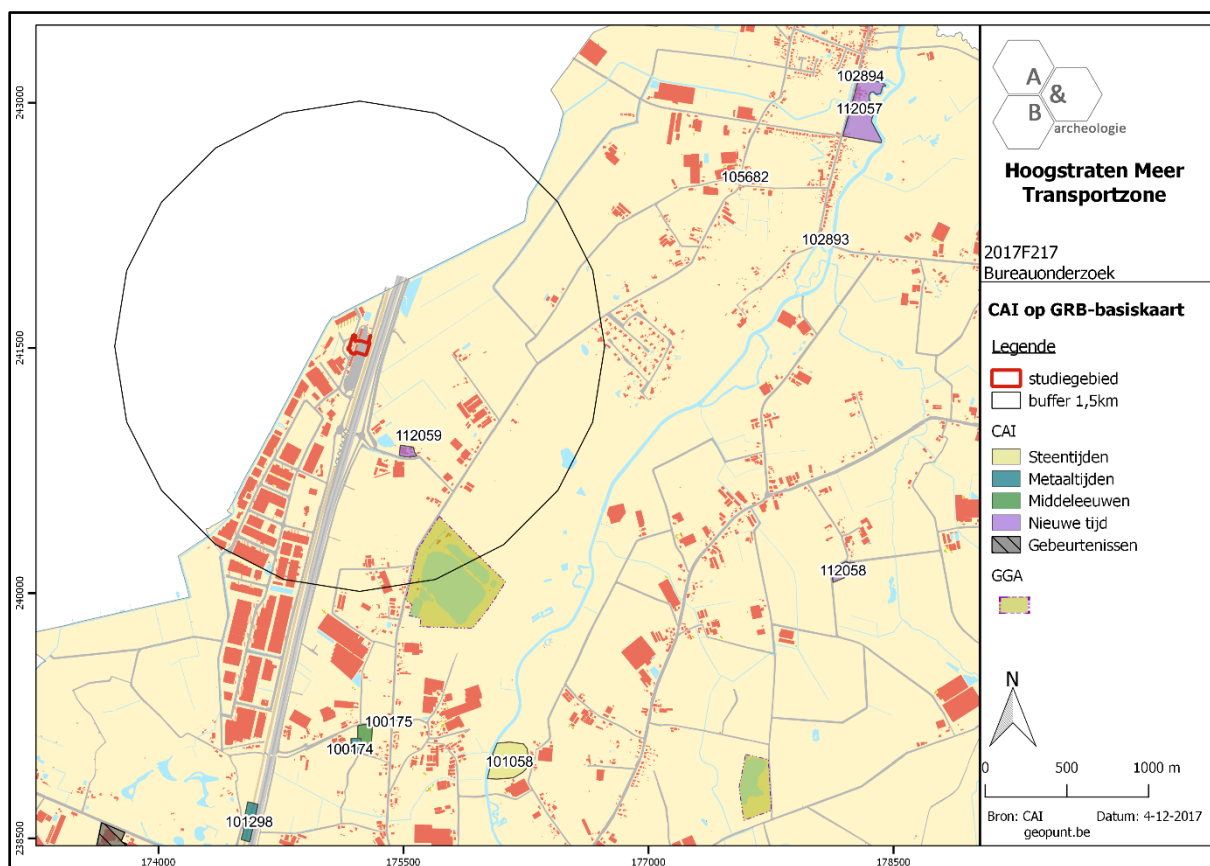
Over het plangebied zijn geen archeologische gegevens gekend. Op de Centrale Archeologische Inventaris wordt in een straal van 1,5km rond het projectgebied maar 1 site aangegeven op Belgisch grondgebied. Het betreft de Most Hoeve (CAI Locatie), die minstens al bestond eind 18^{de} eeuw aangezien ze is weergegeven op de Ferrariskaart. Dit is louter een indicator op basis van cartografie, er is geen archeologisch onderzoek uitgevoerd op die locatie.

Op ruime afstand ten zuiden van het projectgebied werd op CAI Locatie 100174 een tiental spiekers van een ijzertijdnederzetting opgegraven, de site werd vermoedelijk verlaten in de 1^{ste} eeuw voor Christus. Vlak ten noorden ervan werden bij ontzandingswerken sedert 1948 meerdere Merovingische vlakgraven aangetroffen/vernield (CAI Locatie 100175); er zouden een 20-tal potjes gevonden zijn, maar slechts 1 exemplaar bleef bewaard. Nog verder zuidwaarts werd bij de aanleg van de HSL-lijn naast de autosnelweg op CAI Locatie 101298 een nederzetting uit de midden-ijzertijd bloot gelegd, bestaande uit 5 boerderijen, 20 bijgebouwtjes en 2 waterputten. Ook werd 1 vlakgraf aangetroffen, van vermoedelijk een soldaat. De knopen uit het graf zijn te dateren tussen 1750 en 1830. Vermoedelijk gaat het om een soldaat gestorven in 1814, tijdens gevechten tussen een Pruisisch-Russische cavaleriebrigade en Fransen. Andere hypothese: een Kozak die in 1814 vermoord werd door een Merenaar. CAI Locatie 101058 duidt op een mesolithische vondstenconcentratie lithisch materiaal aangetroffen op de Tommelberg. Verder naar het zuiden ligt de prehistorische Federmesserssite Meirberg, die beschermd is als monument.

Op ruime afstand ten noordoosten bevinden zich meerdere jongere CAI Locaties: 102894 (17^{de}-eeuwse kapel), 112057 (17^{de}-eeuws Kapucijnenklooster), 105682 (15^{de}-eeuwse kapel) en 102893 (laattmiddeleeuwse houten watermolen, vervangen in de 17^{de} eeuw door stenen watermolen met molenaarshuis).

Op Nederlands grondgebied zijn er enkele sites gekend in de omgeving, echter geen ervan is echt relevant voor het plangebied. Algemeen duiden deze sites er op dat de omgeving als sinds het paleolithicum werd gefrequenteerd.⁷

⁷ <https://loket.onroerendergoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/6232>



Figuur 29 Uitsnede uit de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) (bron: geopunt.be en CAI).

3. Synthese

3.1. Archeologisch verwachtingspatroon

Op basis van het bureauonderzoek kan volgend verwachtingspatroon vooropgesteld worden:

- 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 19^{de}-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.

3.2. Afweging verder vooronderzoek

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 zijkanen 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 vooronderzoek geadviseerd.

3.3. Beantwoording onderzoeksvragen

- Zijn er archeologische of historische gegevens gekend over de site?

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 19^{de}-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.

- Zijn er gegevens gekend dat de bodem (deels) verstoord is?

Het grootste deel van het plangebied is aanzienlijk opgehoogd. Waar niet werd opgehoogd, zal de huidige inrichting voor een verstoring van de bodem hebben gezorgd.

- Zijn er landschappelijke factoren die invloed kunnen hebben op de gaafheid van eventuele archeologische sporen?

Het is niet duidelijk wat de gaafheid van eventuele archeologische sporen is.

- Wat is de impact van de geplande werken op het bodemarchief?

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.

- Is er een archeologische site aanwezig? Zo ja, wat zijn de karakteristieken en de bewaringstoestand ervan? Wat is de relatie met het landschap? Welke waarde heeft de site?

De aan- of afwezigheid van een archeologische site kan niet vastgesteld worden op basis van het bureauonderzoek.

- Wat is de te volgen strategie tijdens een eventueel verder onderzoek en welke bijkomende onderzoeksvragen moeten daarbij beantwoord worden?

Niet van toepassing.

4. Samenvatting

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 19^{de}-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 zijkanen 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 vooronderzoek geadviseerd.

5. Bibliografie

- <https://inventaris.onroenderfgoed.be>
- <https://cai.onroenderfgoed.be/>
- <http://www.geopunt.be/kaart>
- <http://www.cartesius.be/CartesiumPortal/>
- <http://ccff02.minfin.fgov.be/cadgisweb/>
- <http://www.ngi.be/topomapviewer/>
- <https://loket.onroenderfgoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/6232>

6. Bijlages

- Figurenlijst

Figuur 1 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2016 (bron: geopunt.be).....	7
Figuur 2 Zicht vanuit het zuidoosten op de parking en het douanegebouw (bron: https://www.google.be/maps).	8
Figuur 3 Zicht vanuit het noordoosten op de parking en het douanegebouw (bron: https://www.google.be/maps).	8
Figuur 4 Zicht vanuit het noordoosten op het douanegebouw (bron: https://www.google.be/maps).	8
Figuur 5 Zicht vanuit het noorden op het douanegebouw (links) en de eetgelegenheid (rechts) (bron: https://www.google.be/maps). Het grote hoogteverschil tussen oost en west is duidelijk zichtbaar, zie de trappen vooraan.	9
Figuur 6 Zicht vanuit het oosten op de leegstaande eetgelegenheid (bron: https://www.google.be/maps). Het gebouw zelf is ook iets hoger gelegen dan de omgeving.....	9
Figuur 7 Zicht vanuit het zuidwesten op de zone ten noorden van de eetgelegenheid (bron: https://www.google.be/maps).	10
Figuur 8 Grondplan van de nieuwe toestand (bron: initiatiefnemer).....	11
Figuur 9 Uitsnede uit het ontwerpplan met aanduiding van de keerwand en de maaiveldhoogtes (bron: initiatiefnemer).....	12
Figuur 10 Zicht op de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI).	13
Figuur 11 Detailopname van de topografische kaart met aanduiding van het plangebied (bron: NGI).	14
Figuur 12 Aanduiding van het plangebied op de kadasterkaart (bron: geopunt.be).....	14
Figuur 13 Zicht op de bodemgebruikskaart met aanduiding van het plangebied (bron: geopunt.be). ..	15
Figuur 14 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel (bron: geopunt.be).....	16
Figuur 15 Zicht op het Digitaal Hoogtemodel, meer in detail en met aanduiding van 2 hoogteprofielen (bron: geopunt.be).	16
Figuur 16 Zicht op de Potentiële bodemerosiekaart (bron: geopunt.be).....	17
Figuur 17 Zicht op de bodemkaart (bron: DOV).....	18
Figuur 18 Uitsnede uit de Tertiair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).....	18
Figuur 19 Uitsnede uit de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).....	19
Figuur 20 Uitleg bij de Quartair Geologische Kaart (bron: geopunt.be).	19
Figuur 21 Uitsnede uit de Ferrariskaart (bron: geopunt.be).....	21
Figuur 22 Uitsnede uit de Atlas der Buurtwegen (bron: geopunt.be).	21
Figuur 23 Uitsnede uit de kaart van Vandermaelen (bron: geopunt.be).....	22
Figuur 24 Uitsnede uit de topografische kaart van 1884 (bron: cartesius.be en NGI).	22
Figuur 25 Uitsnede uit de topografische kaart van 1933 (bron: cartesius.be en NGI).	23
Figuur 26 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1971 (bron: geopunt.be).....	23
Figuur 27 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 1979-1990 (bron: geopunt.be).	24
Figuur 28 Zicht op het plangebied op de luchtfoto van 2000-2003 (bron: geopunt.be).	24
Figuur 29 Uitsnede uit de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) (bron: geopunt.be en CAI).	26

