

**Archeo-rapport 59**  
**Archeologische begeleiding bij de heraanleg van de Aldi-  
parking te Lanaken-Molenweide**



## **Archeo-rapport 59**

# **Archeologische begeleiding bij de heraanleg van de Aldi-parking te Lanaken-Molenweide**



## Colofon

**Archeo-rapport 59**  
**Archeologische begeleiding bij de heraanleg van de Aldi-parking te Lanaken-Molenweide**

<b>Opdrachtgever:</b>	Coeneco NV
<b>Projectleiding:</b>	Maarten Smeets
<b>Uitvoering veldwerk:</b>	Sarah Bosman Wouter Yperman
<b>Auteurs:</b>	Wouter Yperman Maarten Smeets
<b>Foto's en tekeningen:</b>	Studiebureau Archeologie bvba (behalve figuren 1 t.e.m. 4)

*Op alle teksten, foto's en tekeningen geldt een auteursrecht. Zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van Studiebureau Archeologie bvba mag niets uit deze uitgave worden vermenigvuldigd, bewerkt en/of openbaar gemaakt, hetzij door middel van webpublicatie, druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook.*

**Studiebureau Archeologie bvba**  
Jozef Wautersstraat 6  
3010 Kessel-Lo  
[www.studiebureau-archeologie.be](http://www.studiebureau-archeologie.be)  
[info@studiebureau-archeologie.be](mailto:info@studiebureau-archeologie.be)  
tel: 0474/58.77.85  
fax: 016/77.05.41

©2011, Studiebureau Archeologie bvba



## Administratieve gegevens

<b>Naam site:</b>	Molenweide-parking Aldi
<b>Provincie:</b>	Limburg
<b>Gemeente:</b>	Lanaken
<b>Deelgemeente:</b>	Lanaken
<b>Adres:</b>	Molenweidestraat
<b>Kadastrale gegevens:</b>	Afdeling 1, Sectie D, perceel 703h
<b>Projectcode:</b>	2010-308
<b>Opdrachtgever:</b>	Coeneco NV, Spoorwegstraat 17, 3620 Lanaken
<b>Vergunningsnummer:</b>	2010-308
<b>Naam aanvrager:</b>	Sarah Bosman
<b>Aanvraagdatum:</b>	26 augustus 2010

## **Inhoudstafel**

Inhoudstafel	p. 1
Hoofdstuk 1: Inleiding en situering	p. 2
Hoofdstuk 2: Werkmethode	p. 5
Hoofdstuk 3: De resultaten	p. 8
3.1 De sporen	p. 8
3.2 De greppels	p. 9
Hoofdstuk 4: Het profiel	p. 10
Hoofdstuk 5: Besluit	p. 12
Bijlagen	p. 13
Bijlage 1: Sporeninventaris	p. 14
Bijlage 2: Fotoinventaris	p. 15
Bijlage 3: Profieltekeningen	p. 22
Bijlage 4: Opgravingsplan	p. 23

## Hoofdstuk 1 Inleiding en situering

Naar aanleiding van de bouw van een woonzone en winkelcomplex (met ondergrondse parking) adviseerde ZOLAD+ en het huidige Ruimte & Erfgoed een archeologisch vooronderzoek, dat in september 2008 uitgevoerd werd.

Tijdens dit vooronderzoek werden 15 zuidoost-noordwest georiënteerd proefsleuven uitgegraven (met een tussenafstand van 12m). Hieruit bleek dat over het volledige onderzoeksterrein archeologische sporen aanwezig waren. De meeste sporen die opgetekend werden, dateerden uit de volle middeleeuwen. Daarnaast zijn er ook een aantal sporen aangetroffen die op basis van de oppervlaktevondsten in het neolithicum, de bronstijd, de ijzertijd en de vroege middeleeuwen geplaatst kunnen worden. Enkele Romeinse vondsten kwamen uit een eerder secundaire context.

Daarom werd door ZOLAD+ en Ruimte & Erfgoed een vlakdekkende opgraving opgelegd. Omdat het volledige terrein niet in één keer bebouwd zal worden is besloten om de opgraving in verschillende fasen uit te voeren. In februari 2009 is het eerste deel van de opgraving uitgevoerd binnen de zone waar een nieuwe Aldi gebouwd zou worden<sup>1</sup>.

Daarnaast werd voor de tweede fase een vlakdekkende registratie van de sporen opgelegd voor de aanleg van de nieuwe parking aan de Aldi (fig. 1). Voorafgaande aan deze vlakdekkende registratie werd de aanleg van een afwateringsleiding en een rioleringsleiding onder de huidige parking van de Aldi opgevolgd. Dit onderzoek, uitgevoerd door Studiebureau Archeologie bvba, vond plaats in februari 2011.

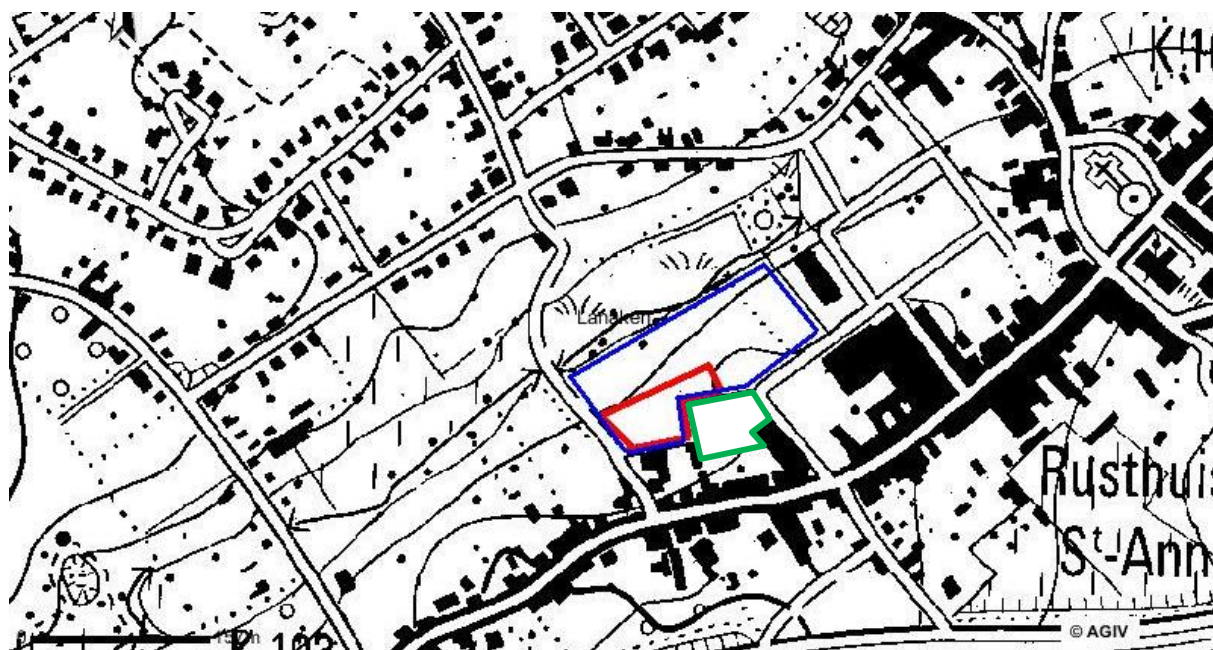


Fig. 1: Topografische kaart met aanduiding van het terrein dat door middel van proefsleuven is onderzocht (blauw), het onderzoeksgebied van februari 2009 (rood) en de opvolging van de heraanleg van de parking van de Aldi (groen).

<sup>1</sup> Smeets M. & M. Steenhoudt 2009: *Het archeologisch onderzoek van de site Lanaken-Molenweide*, in *Archeo-Rapport 5*, Kessel-Lo.

Het projectgebied is gelegen ten westen van de dorpskern van Lanaken en wordt in het oosten begrensd door de Molenweidestraat, in het zuiden door bewoning, in het noorden situeert zich momenteel de werfweg naar het in aanbouw zijnde winkelcomplex met ondergrondse parking in het westen. Volgens de erosiekaart is er op deze plaats weinig erosie geweest wat een goede bewaring van de sporen zou veronderstellen.

De bodemkaart (fig. 2) vermeld voor deze zone een matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont (sldc).

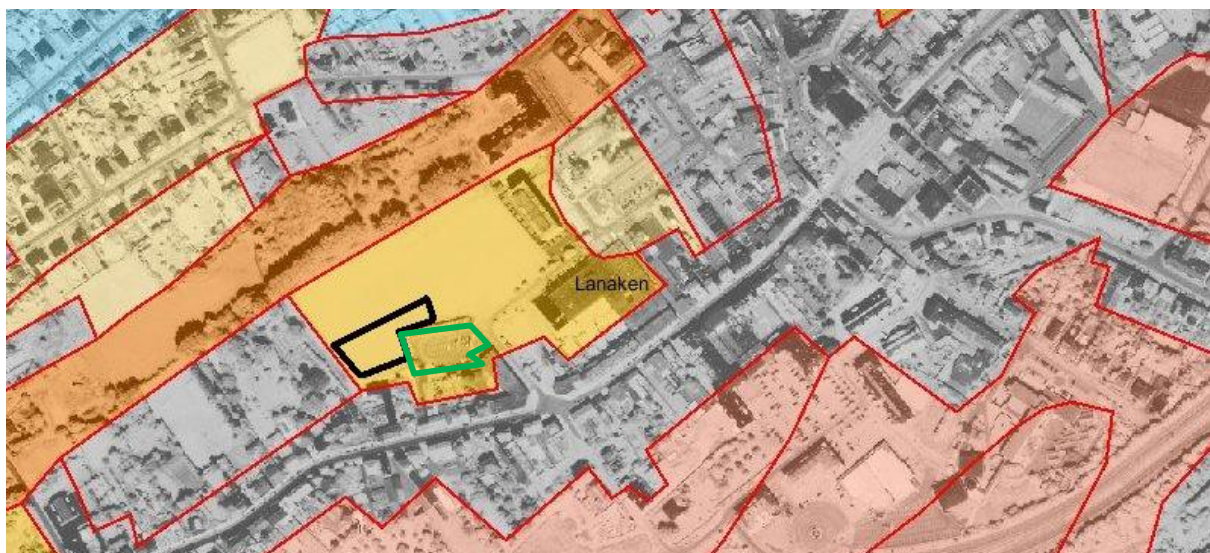


Fig. 2: Bodemkundige kaart met aanduiding van het onderzoeksgebied in februari 2009 (zwart) & februari 2011 (groen).

Volgens de Ferraris kaart, opgetekend tussen 1771-1778, stonden er binnen het projectgebied geen gebouwen, en ook de Atlas der Buurtwegen van Lanaken (uit 1841) toont geen bebouwing (fig. 3).

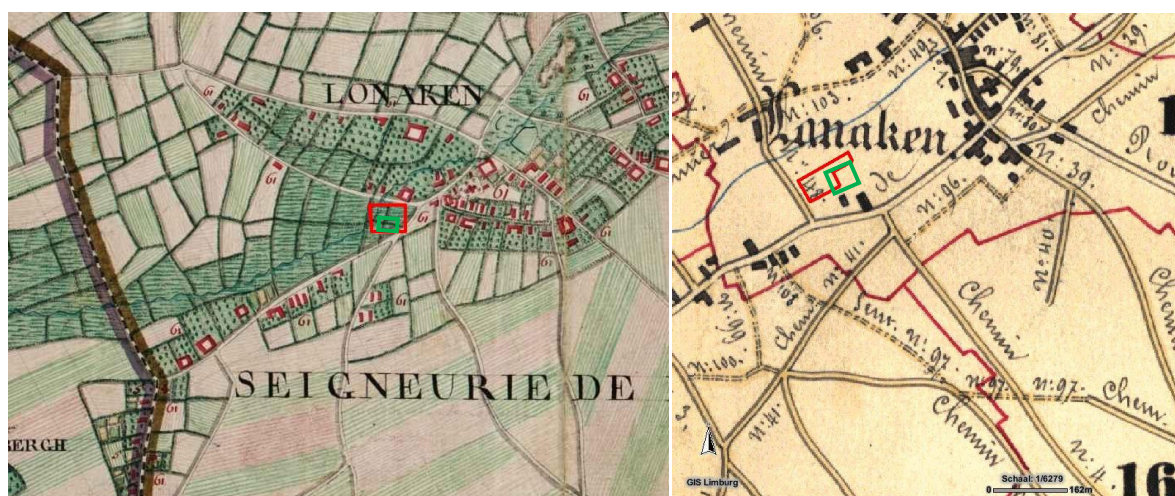


Fig. 3: Ferrariskaart en Atlas der Buurtwegen van Lanaken met aanduiding van het projectgebied in 2009 (rood) en het huidige onderzoeksgebied (groen).

In de onmiddellijke buurt (enkele honderden meters ten noordoosten van het onderzochte terrein) zijn er een aantal archeologische vindplaatsen vermeld in de Centrale Archeologische Inventaris (fig. 4).

CAI 55225 is de vindplaats van een scherf van een urne, bij het uitgraven van een kelder. Bij andere graafwerken (CAI 51925) werd een merovingisch vlakgraf met ceramiek aangetroffen en CAI 50166 is de oude Sint-Ursela kerk dit dateerde vanaf de 12<sup>de</sup> eeuw en werd afgebroken in 1860 en vervangen door de huidige kerk.

CAI 51791 omvat het proefsleuvenonderzoek waarbij sporen en archaeologica werden aangetroffen van het Neolithicum tot de Late Middeleeuwen en CAI 150093 de vlakdekkende opgraving van februari 2009 waarbij sporen en archaeologica werden aangetroffen die dateren vanaf het neolithicum tot de late middeleeuwen.

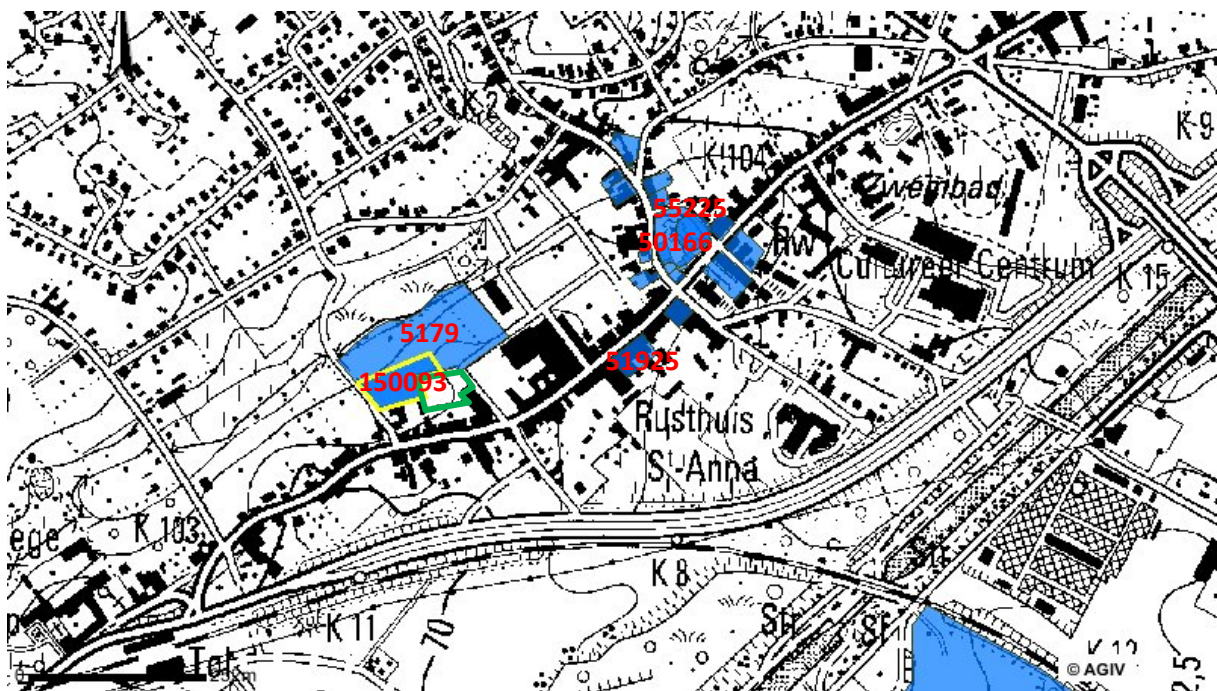


Fig. 4: Uittreksel van de CAI met aanduiding van het onderzoeksgebied van februari 2011 (groen).



## Hoofdstuk 2    Werkmethode

Voor de aanleg van de afwateringsbuizen (riool 1) en de rioleringsbuizen (riool 2) werd eerst de asfaltlaag van de parking machinaal volledig verwijderd (met uitzondering van de meest oostelijke meters) (fig. 5). Hierdoor lag de aangevoerde gele zandgrond met grote kiezels vrij. De volledige sleuf voor het leggen van de buizen kon omwille van praktische redenen niet in één keer getrokken worden.

Er werden korte sleuven van 90 cm breed en een 5-tal meter getrokken tot op het archeologische niveau, en daarna tot op de gewenste diepte voor het leggen van de buizen. Nadat de sleuf tot op het archeologisch niveau (vlak 1) was opengetrokken, kon snel vastgesteld worden of er archeologische sporen aanwezig waren. Indien dit het geval was werden deze geregistreerd. Nadat de sleuf tot op de gewenste diepte was uitgehaald (vlak 2) kon ook een dieper profiel geregistreerd worden.

Er werd niet dieper gegraven dan vlak 2. Aangetroffen sporen en greppels werden in het kader van de opvolging dan ook niet tot op de bodem uitgehaald. Meer naar het westen toe verkleinde de afstand tussen vlak 1 en vlak 2. In werkput 2 (riool 2) wordt het archeologisch niveau zelfs niet bereikt. Door de werkwijze van de relatief korte stukken sleuf konden er geen grote overzichtsfoto's genomen worden. Aanvullend op de sleuf voor de buizen werden 5 mangaten gestoken (3 in riool 1, 2 in riool 2). Deze omvangrijkere en iets diepere kuilen van 1,8 m breed en 3 m lang lieten toe om grotere profielen en vlakken te onderzoeken. De hellingshoek van beide leidingen bedraagt 0.5% naar het westen toe.



Fig. 5: De asfaltlaag in het oosten is verwijderd voor de sleuf van riool 1. Er werd een poging gedaan om met een edelmanboor een eerste indruk van het profiel te krijgen. De aangevoerde grond met grind bleek niet doordringbaar te zijn.

Werkput 1 (riool 1), een afwateringsbuis van 60 m lang, is te situeren in de zuidelijke helft van onderzoeksgebied en doorsnijdt het volledige terrein in oost-westelijke richting (bijlage 4). Hierin werd in het uiterste westen 1 spoor opgetekend (fig. 6). Ook werden grachten aangetroffen die vermoedelijk allen te maken hebben met de vroegere perceelindeling zoals aangetroffen bij de vlakgraving in 2009. Deze sleuf werd eerst helemaal afgewerkt vooraleer riool 2 kon worden aangelegd. Er werden 9 profielen gedocumenteerd.

Werkput 2 (riool 2), de rioolbuis, is net te noorden te situeren van de afwateringsbuis en is iets minder diep en lang (bijlage 4). Hierin werden 3 sporen aangetroffen. De grachten aangetroffen in riool 1 werden eveneens aangetroffen. Een haakse gracht die nagenoeg parallel aan de sleuven loopt, werd aangesneden, maar is als dusdanig moeilijk herkenbaar vanwege de zeer scherpe hoek waaronder de sleuf en de gracht elkaar snijden. Er werden 8 profielen gedocumenteerd.

Door de geringere diepte komt de werkput in het westen niet meer tot aan het archeologisch vlak, hierdoor zijn de daar aanwezig sporen niet meer zichtbaar en is het verloop van de grachten niet meer te volgen.

Door de uiterst onstabiele toplaag, bestaande uit aangevoerd geel zand met grove kiezel, en de trillingen van de machines is er een continue minieme instorten van het bovenste deel van de profielwand. Minder vaak stort er een groter stuk in.

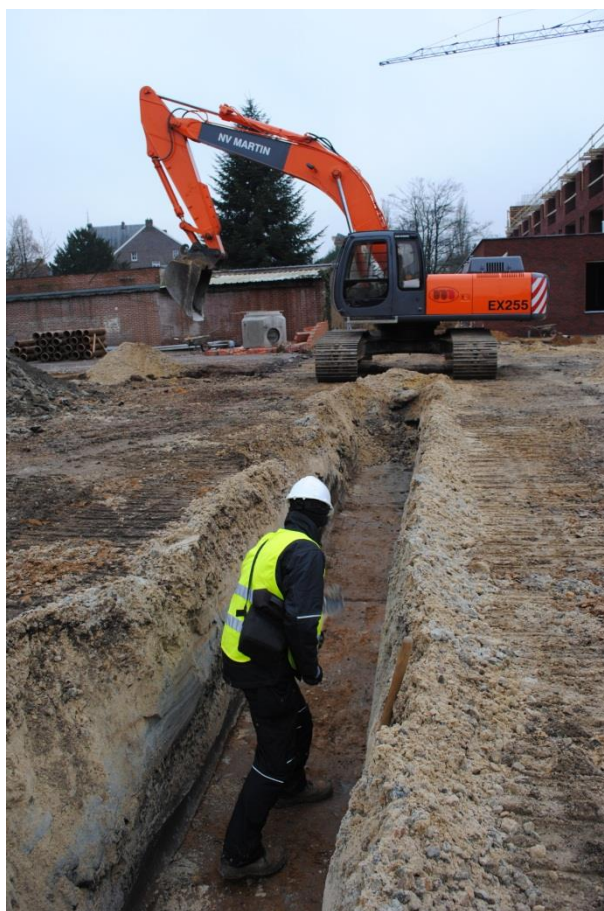


Fig. 6: Opvolgen van werkput 1 (riool 1, vlak 1).

Aanvullend op het opvolgen van de aanleg van beide leidingen werd een stuk van de parking verdiept tot 10 cm onder het niveau waarop men met de opbouw van de nieuwe parking begint (fig. 7). Uit dit testvlak bleek dat het archeologisch niveau niet bereikt zou worden. De teelaarde van de voormalige akker, die boven op het archeologisch niveau te situeren is, wordt net aangeraakt. Hoewel het archeologisch niveau naar het westen toe stijgt t.o.v. het huidige oppervlakte, komt de nieuwe parking daar hoger te liggen dan de bestaande parking.

Het verder opvolgen van de aanleg van de parking werd dan ook in overleg met ZOLAD+ niet meer uitgevoerd aangezien het niveau van het archeologisch vlak niet verstoord werd.

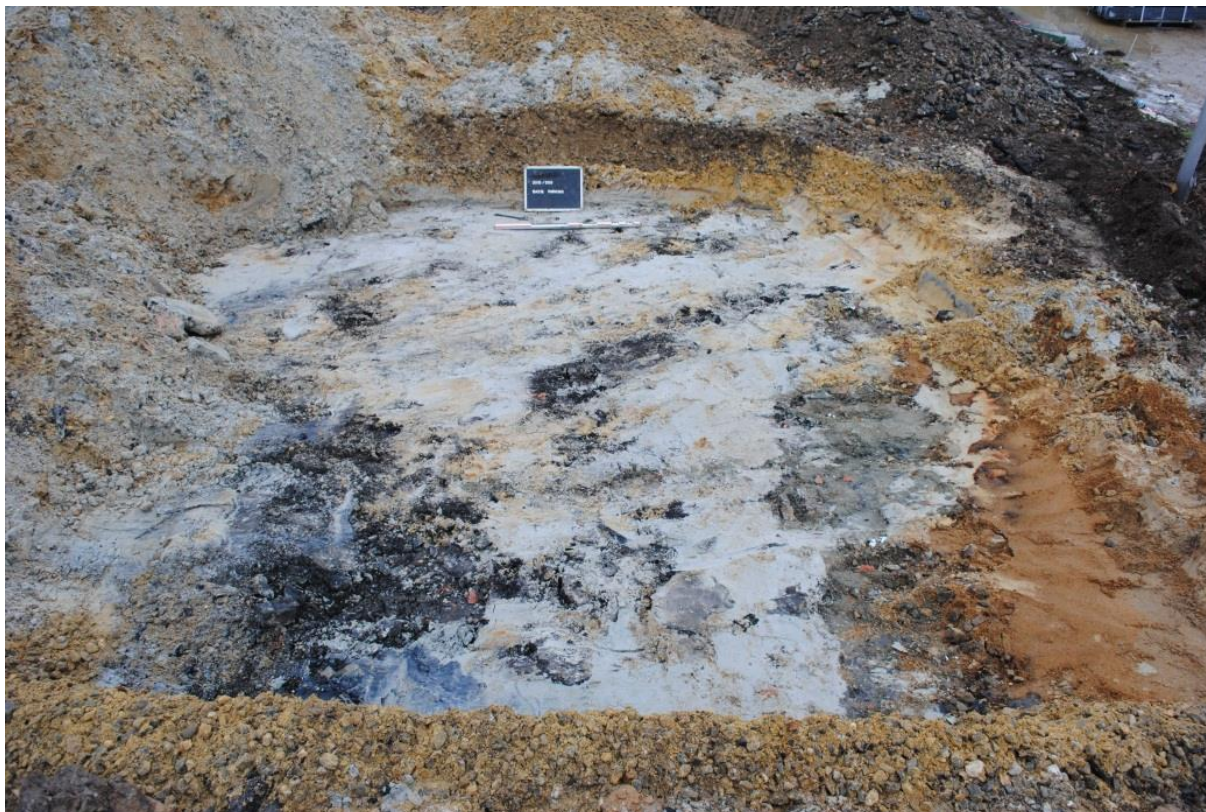


Fig. 7: Testvlak waarbij het diepste punt deel van de parking tot 10 cm onder de gewenste diepte werd afgegraven voor de aanleg van de nieuwe parking. Hierbij is duidelijk dat de zwarte teelaarde van de oude akker her en der net zichtbaar is tussen de zandophoging van de oude parking. Het archeologisch niveau wordt niet bereikt.

## Hoofdstuk 3 De resultaten

### 3.1 Sporen

De 4 aangetroffen sporen waren donkerbruin van opvullingskleur en bevatten naast baksteenbrokjes en houtskool geen vondsten.

Spoor 3 vertoont een afgerond hoek van 90°. De langste vrijgelegde zijde meet 70cm en maakt deel uit van een groter, mogelijk vierkantig of rechthoekig, spoor. De minimale bewaarde diepte is 20 cm (fig. 8).

In werkput 2 (riool 2) werden drie sporen aangetroffen waarvan het eerste (spoor 5) niet zichtbaar was in het vlak. Het spoor is ook niet zichtbaar in het tegenoverliggende profiel, wat een greppel of gelijkaardig lijkt uit te sluiten. Onderaan is opvallend veel bioturbatie aangetroffen. De afmetingen in het profiel zijn 45 cm breed en 20 cm diep. Doordat het spoor niet in het vlak zichtbaar is, is de breedte afhankelijk van onder welke hoek het spoor is doorsneden geweest. Spoor 6 werd helaas pas ontdekt bij het vrijgeven van profiel 13. Spoor 7 vertoont in het vlak een vrij onregelmatige vorm en is waarschijnlijk natuurlijk.



Fig. 8: Spoor 3 aan de rand van de sleuf van riool 1.

### 3.2 Greppels

Bij de vlakgraving in 2009 werden een aantal greppels aangetroffen die over het volledige terrein lopen. Vier greppels hebben een noord-zuid oriëntatie en vier greppels staan hier dwars op.

Bij het opvolgen van de sleuven op de parking werden deze mogelijk ook aangetroffen. Alle greppels hebben een blauwgrijze kleirijke vulling met houtskoolspikkels. Spoor 1 in werkput 1 is een 2,7 m brede greppel met een vlakke bodem (fig. 9) aangetroffen. De greppel is 50 cm diep bewaard en heeft een noord-zuid oriëntatie. Er is wel een sterke en onregelmatige uitwaaiering naar boven toe waardoor de greppel aan het archeologisch vlak (vlak 1) niet als dusdanig herkenbaar was in de sleuf. Spoor 4 is een greppel met een gelijkaardig beeld. Sporen 0 en 2 zijn greppels met een noordoost-zuidwest oriëntatie onder een zeer scherpe hoek met de uitgegraven sleuf. Spoor 2 bevat mogelijk een samenkomen van twee greppels aangezien er zowel een rand met een noord-zuid als met een noordoost-zuidwest oriëntatie is.

In werkput 2, die vlak langs werkput 1 loopt, werden deze greppels eveneens teruggevonden. Doordat in het westen werkput 2 ondieper is en het archeologisch niveau niet bereikt werd, is het verloop hier niet zichtbaar. De karakteristieke blauwgrijze kleirijke vulling met houtskoolspikkels is hier echter wel aanwezig over het volledige vlak.



Fig. 9: Spoor 1 en profiel 3 waarbij de onderkant van de vlakke bodem net bereikt is. Hierdoor is de bruine leembodem her en der zichtbaar.

## Hoofdstuk 4 Het profiel

Op regelmatige afstand werden profielen opgeschoond om zo een beeld te krijgen van het verloop van het archeologisch niveau (vlak 1) op het terrein (fig. 10). In riool 1 werden 9 profielen geregistreerd en in riool 2 acht. Één profiel werd buiten beide riolen gezet, maar vertoonde geen afwijking ten opzichte van de andere profielen.

Het vereenvoudigd algemene profiel over het volledige terrein is als volgt:

- 0 - 6cm: asfalt
- 6 – 25/45 cm: recente ophogingslaag van geel zand met grove kiezels als onderlaag voor het asfalt. Hierin zijn soms verschillende kleuren en lagen aanwezig, wat overeen kan komen met verschillende vrachtwagenladingen aangevoerd zand. Door de waterhuishouding zijn roestbandjes aanwezig. Er lopen enkele kunststoffen buizen voor afwatering doorheen.
- 25/50 – 60/110cm: Zwartbruine zandleem die als verploegde horizont van een oude akker kan gedefinieerd worden. Ten noorden van de parking is immers nog een akker aanwezig en voor de aanleg van de parking was er geen bewoning. Houtskoolspikkels en bakstenen zijn hierin terug te vinden.
- Vanaf 60/110cm: archeologisch niveau bestaande uit bruine zandleem met houtskoolspikkels.



Fig. 10: Profiel 1 in werkput 1 is de enige plaats waar het asfalt nog aanwezig was. Hieronder is de gele ophogingslaag met grove kiezel aanwezig. De zwarte voormalige akker vertoont door bioturbatie en waterinsijpeling verticale uitlopers in het archeologisch niveau bestaande uit bruine zandleem.

Er is naar het westen toe een lichte stijging van het archeologisch niveau t.o.v. de huidige oppervlakte. Op verschillende plaatsen werd er tussen de oude akker en de bruine leembodem een grijze kleiige laag aangetroffen. In sommige gevallen gaat het duidelijk om een greppel, in andere gevallen gaat het om een uitgestrekte dunnere laag en lijkt het eerder te maken te hebben met de waterhuishouding in de vorm van waterstagnatie. In het westen van werkput 2 waren de uitgravingen ondieper en werd het archeologisch niveau niet bereikt.

Afwijking op het algemene profiel is in het uiterste westen te situeren waarbij de verploegde horizont niet aanwezig is, maar vervangen door een opeenstapeling van zand met fijner grind en gruis.

## **Hoofdstuk 5 Besluit**

Conform art. 4 § 2 van het *Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium* van 30 juni 1993 (B.S. 15.09.1993), gewijzigd bij decreet van 18 mei 1999 (B.S. 08.06.1999), 28 februari 2003 (B.S. 24.03.2003) en 10 maart 2006 (B.S. 7.6.2006) zijn de eigenaar en de gebruiker ertoe gehouden de archeologische monumenten die zich op hun gronden bevinden te bewaren en te beschermen en ze voor beschadiging en vernieling te behoeden.

Daarom werd een archeologische begeleiding gevraagd om eventuele archeologische sporen te detecteren, te registreren en te interpreteren. Binnen het projectgebied werden in totaal 3 sporen en 4 greppels waargenomen. Deze kunnen allen geassocieerd worden aan de opgraving van 2009. Hoewel er dus archeologische sporen aanwezig zijn, is de verticale situering van het archeologisch niveau (vanaf 60cm onder het huidige oppervlakte) van die aard dat bij het verwijderen van de oude en het heraanleggen van de nieuwe parking het archeologisch niveau niet bedreigd is. Er kan daarom worden geconcludeerd dat het verder opvolgen van de werken aan de parking niet zinvol is, maar dat de zone van de parking wel best opgenomen dient te worden binnen een archeologische bewaarzone omdat meer ingrijpende werken in de toekomst wel verder archeologisch onderzoek noodzaken.

Het officieel vrijgeven van het terrein dient te gebeuren door de bevoegde instanties.

Ondanks het vrijgeven van het terrein blijven de algemene bepalingen die voorzien zijn in:

- decreet van 30 juni 1993 houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium, gewijzigd bij de decreten van 18 mei 1999, 28 februari 2003, 10 maart 2006 en 27 maart 2009 (BS 15.09.1993, 08.06.1999, 24.03.2003, 07.06.2006 en 15.05.2009)
- besluit van de Vlaamse Regering van 20 april 1994 tot uitvoering van het decreet van 30 juni 1993 houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium, gewijzigd bij besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003, 23 juni 2006, 9 mei 2008 en 4 december 2009 (BS 15.07.1994, 09.06.2004, 22.08.2006, 05.06.2008 en 11.01.2010)

van toepassing, meer bepaald de bepalingen over de meldingsplicht van eventuele toevalsvondsten tijdens het verdere verloop van de werken.



## **Bijlagen**

## Bijlage 1: Sporenlijst

Sp. Nr.	Werkput	Vorm	Kleur	Bijmening	Opmerkingen	Aard
0	1/2	Langwerpig	Gr-Bl	Weinig HK	NO-ZW oriëntatie	Greppel
1	1/2	Langwerpig Met vlakke bodem	Gr-Bl Bodem: Zw Or	Weinig HK	N-Z oriëntatie	Greppel
2	1/2	Langwerpig	Groen-Gr	Weinig HK	N(O)-Z(W) oriëntatie	Greppel
3	1	Rechthoek met afgeronde hoeken	Br	Weinig HK en BS		Kuil
4	1/2	Langwerpig	Groen-Gr Br	Weinig HK	N-Z oriëntatie	Greppel
5	2	Vlakke bodem met schuine wanden	Br Zw gevlekt	Weinig HK en BS	Niet zichtbaar in vlak, onderaan veel bioturbatie	Kuil
6	2	Komvormige bodem	Br Zw gevlekt	Weinig HK en BS	Spoor deels in weggegraven profiel	Kuil
7	2	Onregelmatig langwerpig	Br Zw gevlekt	Weinig HK en BS		Natuurlijk?

Afkortingen:

Kleur:

L- Licht  
 D- Donker  
 Or Oranje  
 Gl Geel  
 Gr Grijs  
 Wt Wit  
 Zw Zwart  
 Br Bruin  
 Or Oranje

Bijmenging:

BS Baksteen  
 HK Houtskool

## **Bijlage 2: Fotoinventaris**

Inv. Nr.	Sleuf	Spoor	Aard	Opmerkingen
2010-308-001			Overzicht	
2010-308-002	1		Overzicht	
2010-308-003	1		Overzicht	
2010-308-004	1		Overzicht	
2010-308-005	1		Vlak 1	
2010-308-006	1		Profiel 1	
2010-308-007	1		Profiel 1	
2010-308-008	1		Profiel 1	
2010-308-009	1		Profiel 1	
2010-308-010	1		Profiel 1	
2010-308-011	1		Profiel 1	
2010-308-012	1		Profiel 1	
2010-308-013	1		Profiel 1	
2010-308-014	1		Profiel 1	
2010-308-015	1		Profiel 1	
2010-308-016	1		Profiel 1	
2010-308-017	1		Profiel 1	
2010-308-018	1		Profiel 1	
2010-308-019	1		Overzicht	
2010-308-020	1		Overzicht	
2010-308-021	1		Vlak 2	
2010-308-022	1		Vlak 2	
2010-308-023	1		Vlak 2	
2010-308-024	1		Vlak 1	Oostelijk deel niet diep genoeg uitgehaald (= teelaarde)
2010-308-025	1		Vlak 1	Oostelijk deel niet diep genoeg uitgehaald (= teelaarde)
2010-308-026	1		Vlak 1	Oostelijk deel niet diep genoeg uitgehaald (= teelaarde)
2010-308-027	1		Vlak 1	Oostelijk deel niet diep genoeg uitgehaald (= teelaarde)
2010-308-028	1		Vlak 1	
2010-308-029	1		Vlak 1	
2010-308-030	1		Vlak 1	
2010-308-031	1		Overzicht	
2010-308-032	1		Overzicht	
2010-308-033	1		Vlak 1	
2010-308-034	1		Vlak 1	
2010-308-035	1		Overzicht	Mangat 1
2010-308-036	1		Overzicht	
2010-308-037			Overzicht	
2010-308-038			Overzicht	

Inv. Nr.	Sleuf	Spoor	Aard	Opmerkingen
2010-308-039			Overzicht	
2010-308-040	1		Overzicht	
2010-308-041	1		Overzicht	
2010-308-042	1		Overzicht	Betonbrok in bruine vlek
2010-308-043	1		Overzicht	Zwart = Venig
2010-308-044	1		Overzicht	
2010-308-045	1	0	Profiel 2	
2010-308-046	1	0	Profiel 2	
2010-308-047	1	0	Profiel 2	
2010-308-048	1	0	Vlak 1	
2010-308-049	1	0	Vlak 1	
2010-308-050	1	0	Overzicht	
2010-308-051	1	0	Overzicht	
2010-308-052	1	1	Overzicht	
2010-308-053	1	1	Overzicht	
2010-308-054	1	1	Overzicht	
2010-308-055	1	1	Profiel 3	
2010-308-056	1		Profiel 3	
2010-308-057	1	1	Profiel 3	
2010-308-058			Overzicht	
2010-308-059			Overzicht	
2010-308-060	1		Overzicht	
2010-308-061	1		Overzicht	
2010-308-062	1		Profiel 4	
2010-308-063	1		Profiel 4	
2010-308-064	1		Profiel 4	
2010-308-065	1		Profiel 4	
2010-308-066	1		Profiel 4	
2010-308-067	1		Profiel 4	
2010-308-068	1		Overzicht	
2010-308-069	1		Profiel 5	
2010-308-070	1		Profiel 5	
2010-308-071	1		Profiel 5	
2010-308-072	1		Profiel 5	
2010-308-073	1		Profiel 5	
2010-308-074	1		Profiel 5	
2010-308-075	1		Vlak 1	
2010-308-076	1		Vlak 1	
2010-308-077	1		Vlak 1	
2010-308-078	1		Vlak 1	

Inv. Nr.	Sleuf	Spoor	Aard	Opmerkingen
2010-308-079	1		Vlak 1	
2010-308-080	1	2	Overzicht	
2010-308-081	1	2	Vlak 1	
2010-308-082	1	2	Overzicht	
2010-308-083	1		Overzicht	Mangat 2
2010-308-084	1		Overzicht	
2010-308-085	1		Overzicht	
2010-308-086	1		Vlak 1	Grijs in vlak (net niet diep genoeg uitgehaald)
2010-308-087	1		Vlak 1	Grijs in vlak (net niet diep genoeg uitgehaald)
2010-308-088	1		Vlak 1	Grijs in vlak (net niet diep genoeg uitgehaald)
2010-308-089	1		Vlak 1	Grijs in vlak (net niet diep genoeg uitgehaald)
2010-308-090	1		Vlak 1	Grijs in vlak (net niet diep genoeg uitgehaald)
2010-308-091	1		Vlak 1	Grijs in vlak (net niet diep genoeg uitgehaald)
2010-308-092	1		Vlak 1	Grijs in vlak (net niet diep genoeg uitgehaald)
2010-308-093	1		Profiel 6	
2010-308-094	1		Profiel 6	
2010-308-095	1		Profiel 6	
2010-308-096	1		Profiel 7	
2010-308-097	1		Profiel 7	
2010-308-098	1		Profiel 7	
2010-308-099	1		Profiel 7	
2010-308-100	1		Overzicht	
2010-308-101	1		Overzicht	
2010-308-102			Overzicht	
2010-308-103			Overzicht	
2010-308-104	1		Overzicht	
2010-308-105	1		Overzicht	
2010-308-106	1		Overzicht	
2010-308-107	1		Overzicht	
2010-308-108	1		Overzicht	
2010-308-109	1		Overzicht	
2010-308-110	1	3	Overzicht	
2010-308-111	1	3	Vlak 2	
2010-308-112	1	3	Vlak 2	
2010-308-113	1	3	Vlak 2	
2010-308-114	1	3	Vlak 2	
2010-308-115	1	3	Vlak 2	
2010-308-116	1		Profiel 8	
2010-308-117	1		Profiel 8	
2010-308-118	1		Profiel 8	Zéér recente verstoring

Inv. Nr.	Sleuf	Spoor	Aard	Opmerkingen
2010-308-119	1		Profiel 8	
2010-308-120	1		Overzicht	
2010-308-121	1	3	Vlak 2	
2010-308-122	1		Overzicht	
2010-308-123	1	4	Profiel 8	
2010-308-124	1	4	Profiel 8	
2010-308-125	1	4	Profiel 8	
2010-308-126	1	4	Profiel 8	
2010-308-127	1	4	Profiel 8	
2010-308-128	1		Overzicht	
2010-308-129	1		Overzicht	
2010-308-130	1		Overzicht	
2010-308-131	1		Overzicht	
2010-308-132	1		Overzicht	
2010-308-133	1		Overzicht	
2010-308-134	1		Overzicht	
2010-308-135	1		Overzicht	
2010-308-136			Profiel 9	
2010-308-137			Profiel 9	
2010-308-138			Profiel 9	
2010-308-139			Profiel 9	
2010-308-140	1		Profiel 10	
2010-308-141	1		Profiel 10	
2010-308-142	1		Profiel 10	
2010-308-143	1		Profiel 10	
2010-308-144	1		Profiel 10	
2010-308-145	1		Profiel 10	
2010-308-146	1		Overzicht	Mangat 3
2010-308-147	1		Overzicht	Mangat 3
2010-308-148	1		Overzicht	Mangat 3
2010-308-149			Vlak	Niveau onderkant opbouw nieuwe parking
2010-308-150			Vlak	Niveau onderkant opbouw nieuwe parking
2010-308-151			Vlak	Niveau onderkant opbouw nieuwe parking
2010-308-152			Vlak	Niveau onderkant opbouw nieuwe parking
2010-308-153	2		Profiel 11	
2010-308-154	2		Profiel 11	
2010-308-155	2		Profiel 11	
2010-308-156	2		Profiel 11	
2010-308-157	2		Profiel 11	
2010-308-158	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak

Inv. Nr.	Sleuf	Spoor	Aard	Opmerkingen
2010-308-159	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-160	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-161	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-162	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-163	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-164	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-165	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-166	2	5	Profiel 12	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-167	2	5	Overzicht	Niet zichtbaar in vlak
2010-308-168	2		Overzicht	
2010-308-169	2		Overzicht	
2010-308-170	2		Overzicht	
2010-308-171	2		Overzicht	
2010-308-172	2		Overzicht	
2010-308-173	2		Overzicht	
2010-308-174	2		Overzicht	
2010-308-175	2		Overzicht	
2010-308-176	2		Profiel 13	
2010-308-177	2		Profiel 13	
2010-308-178	2		Profiel 13	
2010-308-179	2		Profiel 13	
2010-308-180	2		Profiel 13	
2010-308-181	2	6	Profiel 13	
2010-308-182	2	6	Profiel 13	
2010-308-183	2	6	Profiel 13	
2010-308-184	2		Profiel 14	
2010-308-185	2		Profiel 14	
2010-308-186	2		Profiel 14	
2010-308-187	2		Profiel 14	
2010-308-188	2		Profiel 14	
2010-308-189	2		Profiel 14	
2010-308-190	2		Profiel 14b	Aan noordprofiel
2010-308-191	2		Profiel 14b	Aan noordprofiel
2010-308-192	2		Overzicht	
2010-308-193	2		Overzicht	
2010-308-194	2		Overzicht	
2010-308-195	2		Overzicht	Mangat 4
2010-308-196	2		Overzicht	
2010-308-197	2		Overzicht	
2010-308-198	2	7	Profiel 15	Verkeerde nummer op fotobordje

Inv. Nr.	Sleuf	Spoor	Aard	Opmerkingen
2010-308-199	2	7	Profiel 15	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-200	2	7	Profiel 15	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-201	2	7	Profiel 15	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-202	2	7	Profiel 15	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-203	2	7	Profiel 15	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-204	2	7	Vlak 1	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-205	2	7	Vlak 1	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-206	2	7	Vlak 1	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-207	2	7	Vlak 1	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-208	2	7	Vlak 1	Verkeerde nummer op fotobordje
2010-308-209	2		Profiel 16	
2010-308-210	2		Profiel 16	
2010-308-211	2		Profiel 16	
2010-308-212	2		Profiel 16	
2010-308-213	2		Profiel 16	
2010-308-214	2		Profiel 17	
2010-308-215	2		Profiel 17	
2010-308-216	2		Profiel 17	
2010-308-217	2		Vlak 1	
2010-308-218	2		Vlak 1	
2010-308-219	2		Vlak 1	
2010-308-220	2		Vlak 1	
2010-308-221	2		Vlak 1	
2010-308-222	2		Vlak 1	
2010-308-223	2		Vlak 1	
2010-308-224	2		Vlak 1	
2010-308-225	2		Vlak 1	
2010-308-226	2		Vlak 1	
2010-308-227	2		Vlak 1	
2010-308-228	2		Vlak 1	
2010-308-229	2		Vlak 1	
2010-308-230	2		Vlak 2	
2010-308-231	2		Vlak 2	
2010-308-232	2		Vlak 2	
2010-308-233	2		Vlak 2	
2010-308-234	2		Vlak 2	
2010-308-235	2		Vlak 2	
2010-308-236	2		Vlak 2	
2010-308-237	2		Profiel 18	
2010-308-238	2		Profiel 18	



Inv. Nr.	Sleuf	Spoor	Aard	Opmerkingen
2010-308-239	2		Profiel 18	
2010-308-240	2		Profiel 18	
2010-308-241	2		Profiel 18	
2010-308-242	2		Overzicht	
2010-308-243	2		Overzicht	
2010-308-244	2		Overzicht	

### Bijlage 3: Profieltekeningen

