



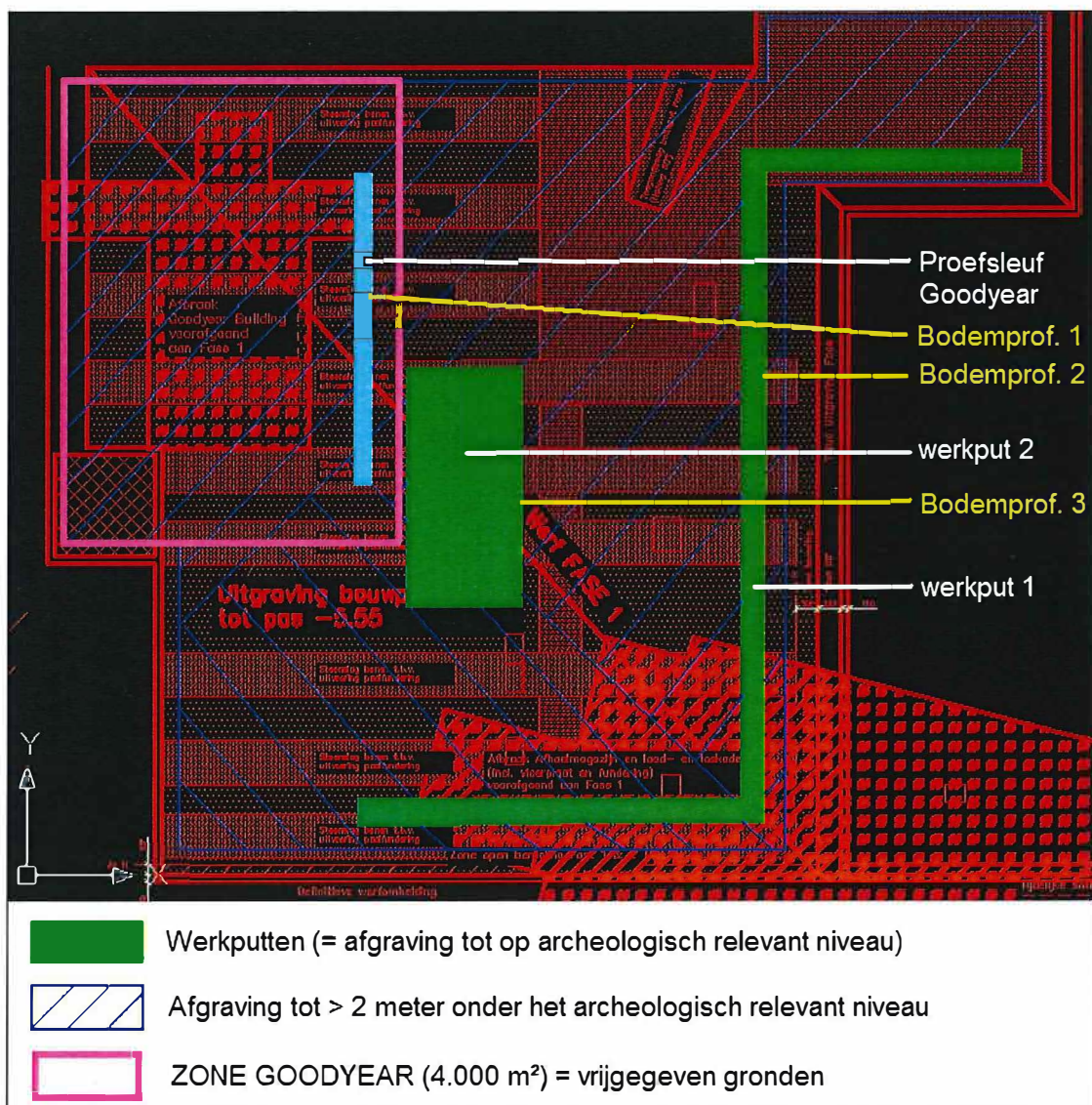
**Nota bij de onderzoeksresultaten van de archeologische begeleiding van  
werken te Antwerpen-Wilrijk, Boomsesteenweg (Ikea) - FASE 1  
(tussentijds verslag 14/04/11)**

**Nick Van Liefferinge**

## 1. Algemeen

Het projectgebied van fase 1 heeft een totale oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup> en behelst een sterk verstoorde zone (Goodyear) waar - omwille van de aanwezigheid van een diepe gebouwfundering - geen archeologische waarnemingen konden worden verricht. Tijdens de aanleg van een proefsleuf langsheen de gebouwfunderingen werden geen archeologische resten aangetroffen. Om die reden werden de gronden binnen de grenzen van het Goodyear-perceel (ca. 4.000 m<sup>2</sup>) vrijgegeven door de dienst Ruimte en Erfgoed.

In het overige gedeelte van het projectgebied (ca. 6.000 m<sup>2</sup>) was de werfinrichting zo ver gevorderd (o.a. banen met druk werfverkeer en uitgravingen) dat het uitvoeren van een vlakdekkend archeologisch onderzoek slechts op een beperkte oppervlakte (ca. 1.000 m<sup>2</sup>) kon gebeuren. Er konden in totaal twee werkputten (telkens ca. 500 m<sup>2</sup>) worden aangelegd tot op het archeologisch relevante niveau.



## 1. Resultaten van het proefsleuvenonderzoek op het Goodyear-perceel (cf. tussentijds verslag 22/11/10)

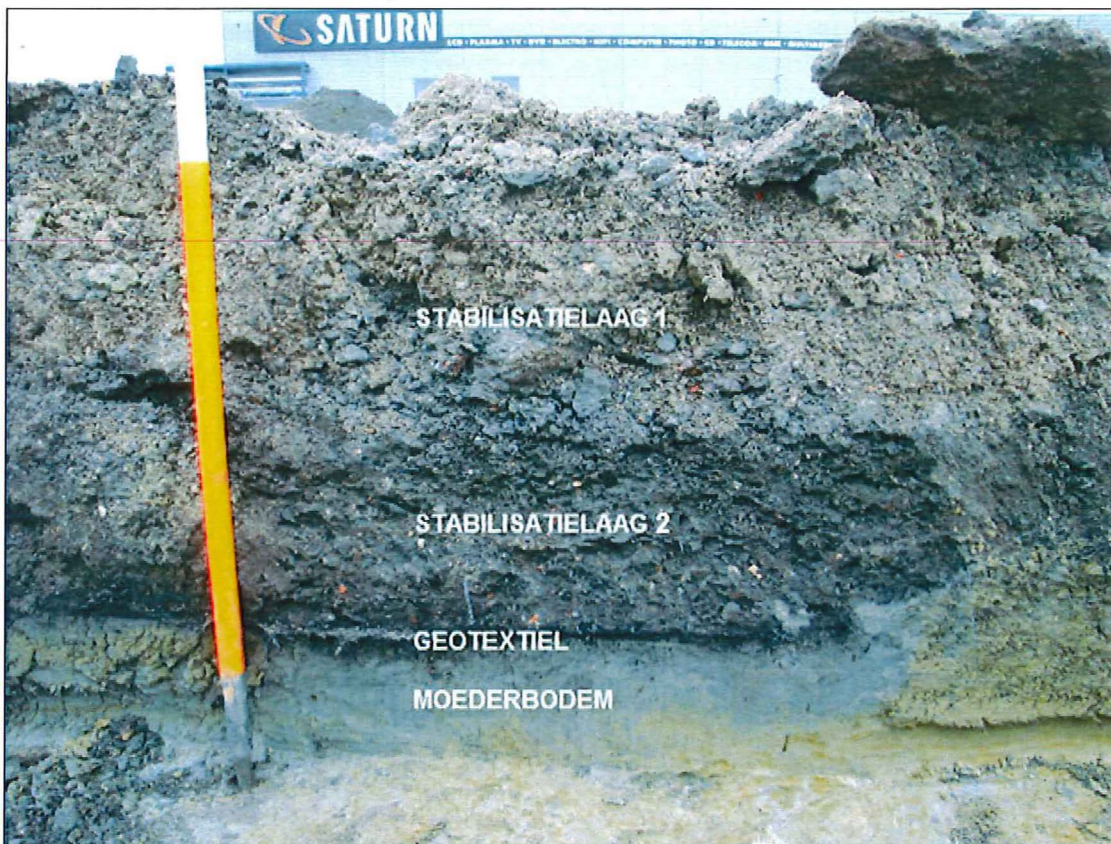
---

- lengte proefsleuf: ca. 25 meter
- breedte proefsleuf: 1,80 meter
- diepte proefsleuf: 0,50 - 0,60 meter



Uit het onderzoek is gebleken dat de volledige bouwvoor of ploeglaag werd verwijderd in functie van de aanleg van de IKEA-parking. Dieper werd de bodem niet verstoord, aangezien de bakstenen drainagebuizen van het voormalige akkerland/weiland nog aanwezig zijn in de ondergrond. Op het contactvlak tussen de moederbodem en de 40 cm dikke stabilisatielaag (steenslag) werd een laag geotextiel (geodgrid) aangebracht om het draagvermogen van de bodem te verbeteren. Op deze stabilisatielaag werd een laag asfalt en/of klinkertegels aangebracht. **Er werden geen archeologische sporen aangetroffen.**





**Figuur 1: Bodemprofiel 1 ter hoogte van het Goodyear-perceel.**

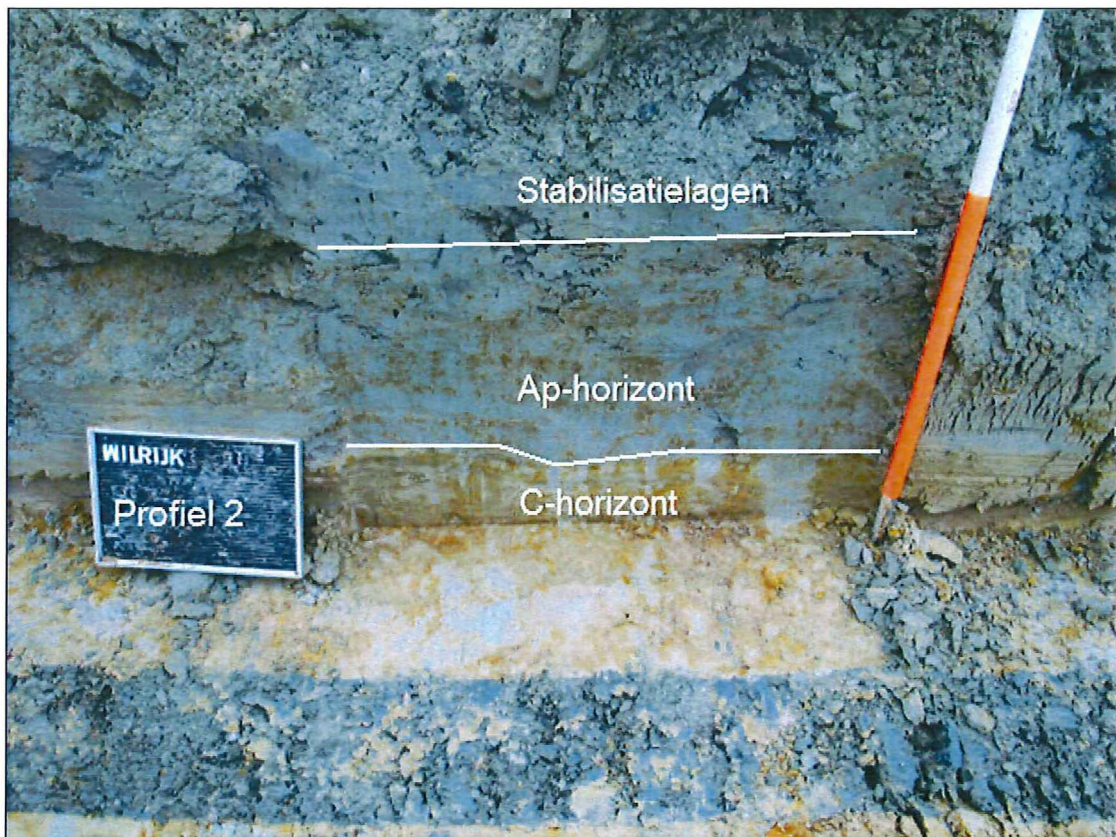
Het vlak werd aangelegd op een diepte van circa 50 à 60 cm onder het huidige maaiveld, dit is ongeveer 5 à 10 cm onder de laag met geotextiel. De top van de moederbodem of C-horizont (= zandige leem) blijkt licht verstoord te zijn door compactie en verstikking, hoewel bioturbatiesporen (mollengangen) en gleyverschijnselen nog goed zichtbaar zijn. Dit betekent dat eventueel aanwezige archeologische waarden in de onmiddellijke omgeving nog relatief goed bewaard zullen zijn gebleven. Om deze waarden te kunnen registreren is het van groot belang dat het archeologisch vlak wordt aangelegd op een vaste diepte onder het aanwezige geotextiel (gemiddelde diepte = 10 cm) tenzij anders bepaald door de leidinggevende archeoloog. Wanneer er geen archeologische waarden worden aangetroffen kan, in overleg met de dienst R&E, dieper worden gegraven dan het archeologisch relevante vlak.



## 2. Resultaten van het archeologisch onderzoek (begeleiding van werken) ten zuiden van het Goodyear-perceel

In dit gedeelte van het projectgebied (ca. 6.000 m<sup>2</sup>) was de werfinrichting zo ver gevorderd (o.a. banen met druk werfverkeer en uitgravingen) dat het uitvoeren van een vlakdekkend archeologisch onderzoek slechts op een beperkte oppervlakte (ca. 1.000 m<sup>2</sup>) kon gebeuren. Er konden in totaal twee werkputten (telkens ca. 500 m<sup>2</sup>) worden aangelegd tot op het archeologisch relevante niveau.

Werkput 1 (ca. 500 m<sup>2</sup>) werd aangelegd in de vorm van een continue proefsleuf langsheen de zuidelijke grens van het onderzoeksareaal. Het archeologisch relevant niveau bevond zich circa 60 cm onder de wegverharding. In onverstoorde zones was de bodemopbouw gelijkaardig aan de bodemopbouw ter hoogte van het Goodyear-perceel (zie boven). Uit de waarnemingen bleek dat de westelijke helft van het projectgebied van fase 1 diep verstoord was door grof puin tot op een diepte van 1,2 meter onder de wegverharding. **Er werden geen archeologische sporen aangetroffen.**



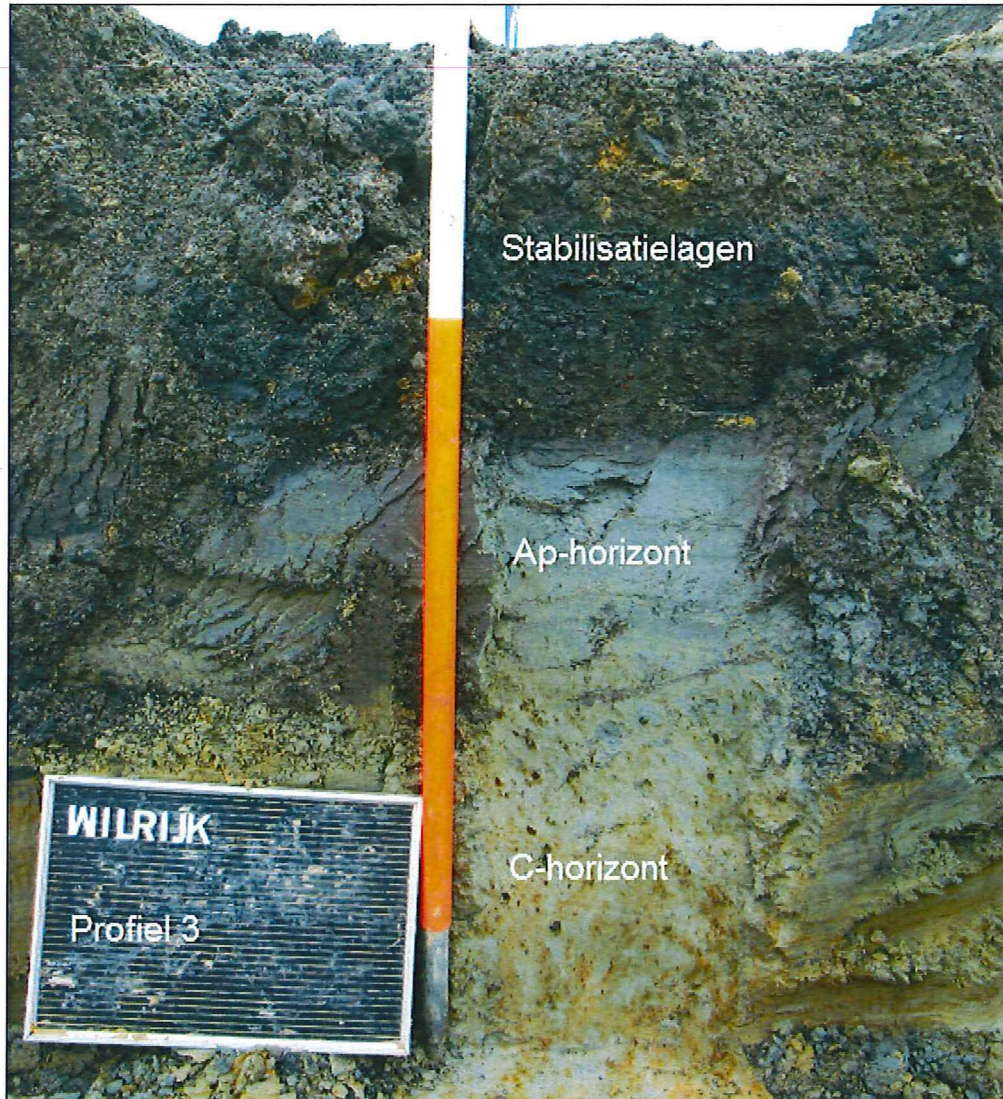
Figuur 2: bodemprofiel 2 ter hoogte van werkput 1 (niet verstoord gedeelte projectgebied).



**Figuur 3: intense bodemverstoring in het westelijke gedeelte van het projectgebied (werkput 1).**



Werkput 2 (ca. 17 m x 30 m) werd aangelegd ten zuiden van het Goodyear-perceel. Het archeologisch relevant niveau bevond zich circa 60 cm onder de wegverharding. De bodemopbouw vertoonde een gelijkaardig beeld zoals het werd aangetroffen ter hoogte van het Goodyear-perceel (zie boven). **Er werden geen archeologische sporen aangetroffen.**

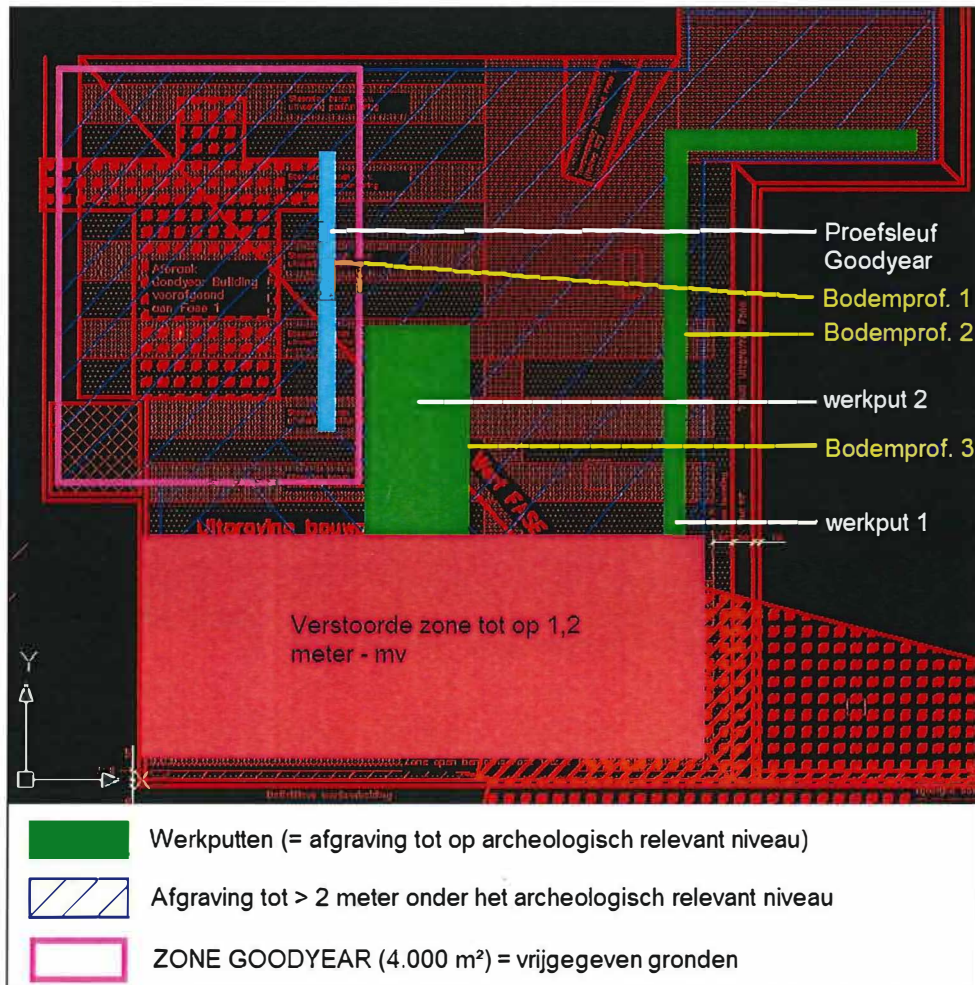


Figuur 4: bodemprofiel 3 ter hoogte van werkput 2.

### 3. Aanbevelingen m.b.t. de archeologische opvolging van fase 2

In functie van de archeologische opvolging van fase 2 wordt aanbevolen om voorafgaand aan de werken een archeologisch proefsleuvenonderzoek uit te voeren. Uit de resultaten van het proefsleuvenonderzoek worden zones afgebakend die in aanmerking komen voor vervolgonderzoek. Indien - omwille van praktische redenen - geen proefsleuvenonderzoek kan worden uitgevoerd, dient er tijd te worden voorzien om de verstoorde bovengrond en de ploeglaag (over de volledige oppervlakte van het plangebied) te verwijderen tot op het archeologisch leesbare niveau, bepaald door de vergunninghoudende archeoloog. Hierbij kan uiteraard gefaseerd worden gewerkt om de bouwwerkzaamheden zo weinig mogelijk te hinderen.

Uit het archeologisch onderzoek in het projectgebied van fase 1 bleek dat circa 1/3 van het terrein (d.i. het westelijk gedeelte) tot op 1,2 meter diepte verstoord was met bouwpuin. In deze zone zijn de eventueel oorspronkelijk aanwezige archeologische waarden verdwenen. Deze verstoring loopt verder door in zuidelijke richting waardoor mogelijk delen van het projectgebied van fase 2 niet in aanmerking komen voor een vlakdekkend archeologisch onderzoek. Een proefsleuvenonderzoek kan de omvang van de verstoring in kaart brengen.



Figuur 5: aanduiding van de zone met verstoorde bodem (fase 1).