

RAAP Adviesdocument 1104

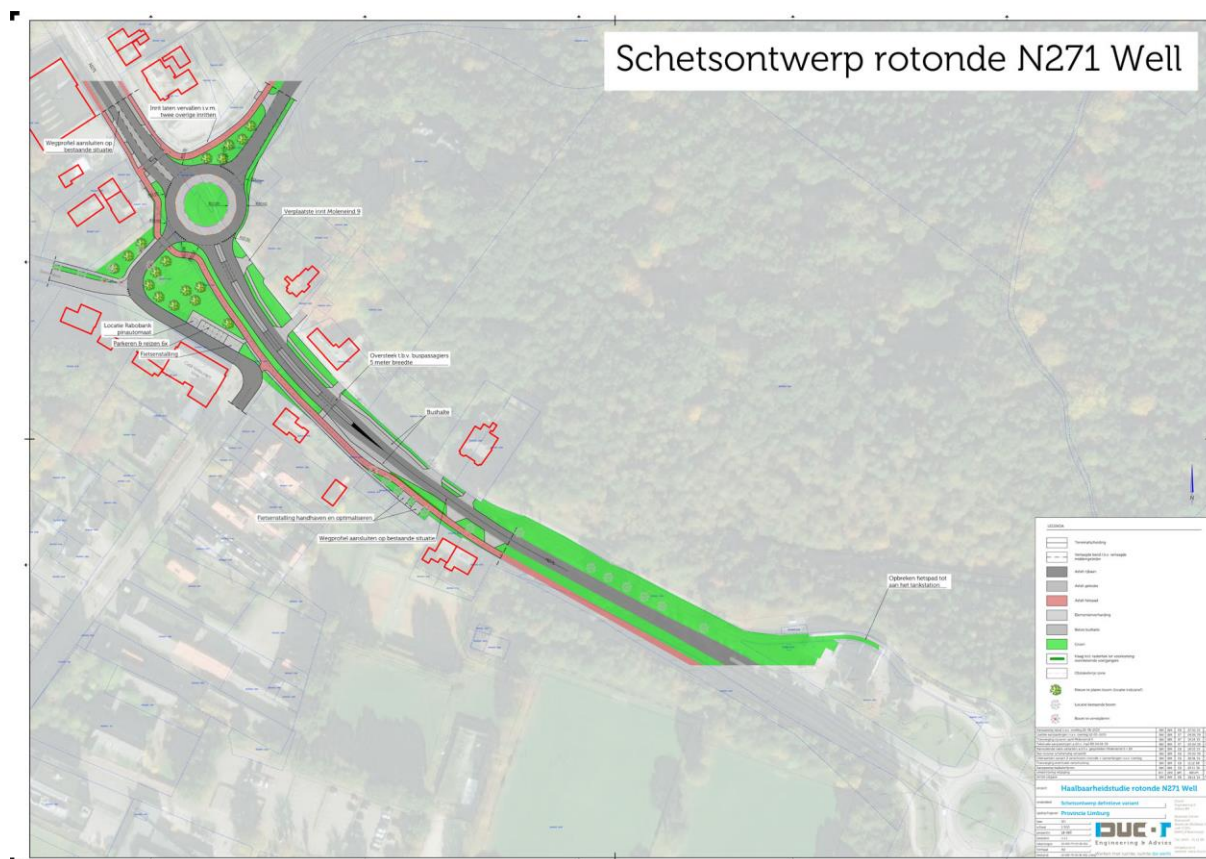
Type onderzoek	: Second opinion
Toponiem plangebied	: Ronde N271 te Well, gemeente Bergen
Plaats	: Well
Gemeente	: Bergen
Provincie	: Limburg
Opdrachtgever	provincie Limburg
RAAP-projectcode	: N271w

Auteur(s) : H.B.G. Scholte Lubberink

Versie : 19-06-2020

1 Inleiding

De provincie Limburg heeft RAAP gevraagd om een second opinion over een advies met betrekking tot archeologisch vervolgonderzoek op de plaats van de geplande rotonde in de N271 ter hoogte van de kruising Kasteellaan, Sterrenbos, Wezerweg te Well, gemeente Bergen (figuur 1). In het voorjaar van 2020 is in verband met de aanleg van de rotonde door Econsultancy een archeologisch bureauonderzoek opgesteld,¹ waarin ten aanzien van de verwachte archeologische waarde (gespecificeerde verwachting) van het plangebied wordt geconcludeerd dat vervolgonderzoek noodzakelijk is aangezien in het hele plangebied archeologische resten kunnen voorkomen uit alle archeologische perioden. Op basis van de landschappelijke ligging van het plangebied en de aanwezigheid van archeologische resten in de omgeving daarvan is vastgesteld dat de kans op het voorkomen van dergelijke resten middelhoog tot hoog is voor de perioden neolithicum tot en met nieuwe tijd en laag voor de perioden paleolithicum en mesolithicum.² Deze constatering heeft tot het volgende advies geleid:



Figuur 1. Schetsontwerp rotonde N271te Well.

“Op basis van de gespecificeerde archeologische verwachting is vervolgonderzoek noodzakelijk. Aangezien het plangebied, in verband met aanwezige verhardingen, niet door middel van een booronderzoek dan wel een proefsleuvenonderzoek kan worden onderzocht is de meest geschikte onderzoeksmethode een opgraving, variant archeologische begeleiding. Hierbij begeleidt de archeoloog de civiel-

¹ Schutte 2020.

² Schutte 2020, 17.

technische graafwerkzaamheden waarbij archeologische waarden bij het aantreffen direct geborgen worden en daarmee ex-situ worden behouden. Voor dit onderzoek dient een door de bevoegde overheid goedgekeurd Programma van Eisen te zijn opgesteld waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek moet voldoen.

Er wordt geadviseerd het onderzoek binnen de huidige wegen/parkeerplaats te beperken tot die bodemingrepen die dieper gaan dan de huidige stollaag. Voor grootschalige ingrepen in de bermen wordt geadviseerd om de ontgravingen vanaf het maaiveld archeologisch te laten onderzoeken. De precieze strategie kan worden vastgelegd in het Programma van Eisen waarbij het essentieel is dat de precieze bodemingrepen, diepte en omvang, vastliggen voordat dit Programma van Eisen wordt opgesteld.”³

De provincie Limburg onderschrijft de hoge verwachtingswaarde, maar voelt zich niet comfortabel bij het geadviseerde vervolgonderzoek. Men wil het risico op vertraging door onverwachte vondsten tijdens de bouw van de rotonde zoveel mogelijk vermijden door voorafgaand aan de aanleg nader archeologisch onderzoek te laten uitvoeren. Er ligt een voorstel van Econsultancy voor een vervolgonderzoek waarbij binnen de grenzen van het plangebied tien boringen worden verricht. De provincie Limburg acht deze onderzoeksintensiteit onvoldoende en wil graag een onderzoek met maximaal twintig boringen om meer zekerheid te krijgen over eventuele archeologische resten ter plaatse van de geplande rotonde.

Om uitsluitel te geven over de meest geschikte vorm van vervolgonderzoek en de intensiteit daarvan, is de rapportage van het bureauonderzoek bestudeerd en zijn aanvullende gegevens verzameld.

Archeologische verwachting en historische gegevens

Zoals eerder opgemerkt staat de hoge archeologische verwachting van het plangebied niet ter discussie. Het ligt op de rand van het Dryas-terras en het interstadiaal-terras van de Maas direct ten oosten van een brede, voormalige geul uit het laat-glaciaal die nog lange tijd watervoerend zal zijn geweest. In het verleden een zeer interessante locatie voor bewoning, begraving etc. Voor de periode van het neolithicum tot en met de nieuwe tijd, maar zeker ook voor jagers/verzamelaars uit het laat-paleolithicum en het mesolithicum. In het bureauonderzoek wordt uitgebreid ingegaan op de landschappelijke situatie en de bekende archeologische vindplaatsen in de omgeving.

In bodemkundig opzicht ligt het plangebied precies op de rand van een in de jonge Dryas overstoven laatglaciaal terras met hoge soms ook recent verstoven landduinen, bijvoorbeeld de Molenberg in het verlengde van de Kasteellaan. Hier, aan de noordzijde van de N271 kunnen archeologische resten zijn afgedekt door een laag of pakket stuifzand. Het merendeel van het plangebied is echter relatief vlak en zal onderdeel uitmaken van een niet of in een mindere mate overstoven Maasteras. Dit deel van het plangebied ligt binnen een gebied met oude bouwlanden met een humeus dek met een dikte van meer dan 50 cm en over het algemeen niet dikker van 70 tot 100 cm.⁴ Eventuele archeologische sporen, in grote lijnen ouder dan de nieuwe tijd, zullen zich direct onder het humeuze dek manifesteren. Eventuele vondstlagen of -spreiding in de basis van daarvan.

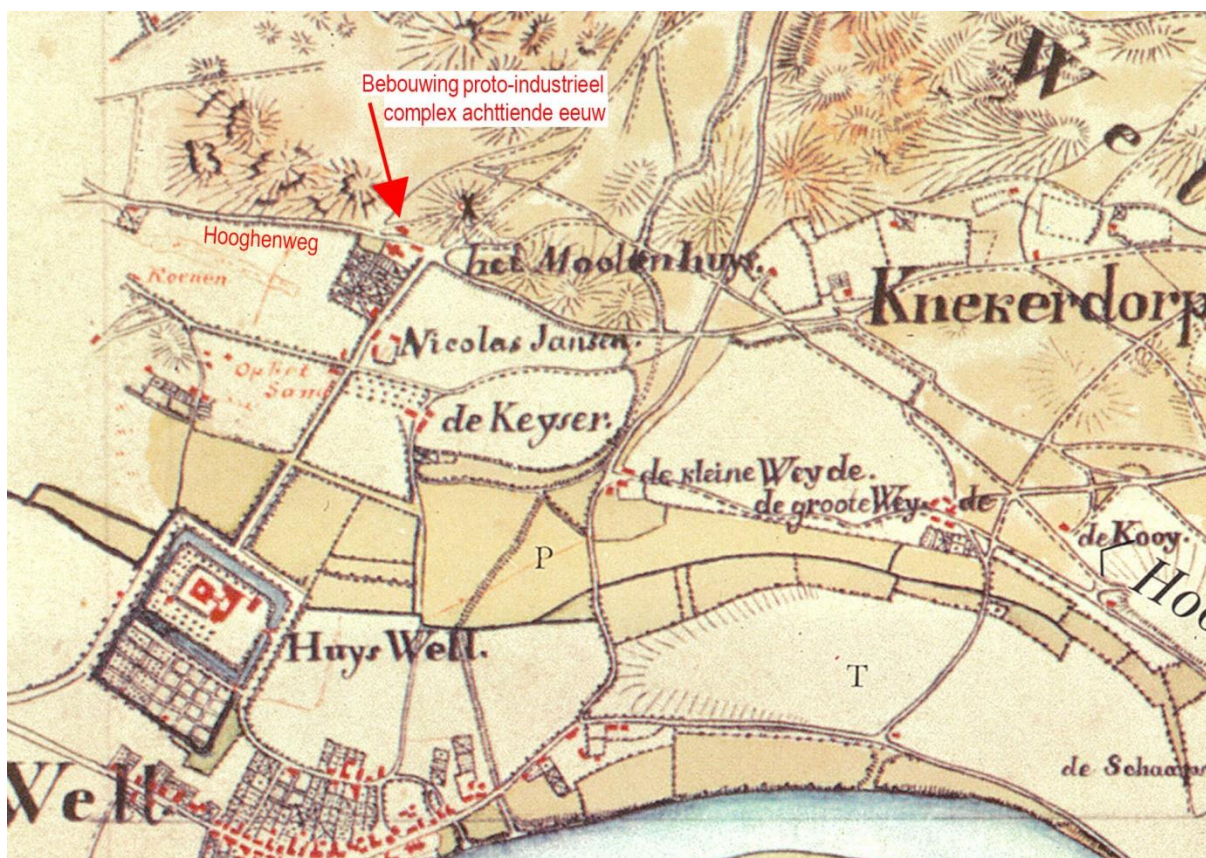
³ Schutte 2020, 17.

⁴ Schelling 1952.



Figuur 2. De locatie van de geplande rotonde op het verzamelplan van de kadastrale gemeente Bergen met in een dubbele donkere lijn de huidige N271 die het oudere wegenpatroon doorsnijdt.

De N271 kruist ter hoogte van de geplande rotonde een oude landroute, op het verzamelplan van de kadastrale gemeente Bergen uit 1821 aangeduid als de Hooghenweg: een eeuwenoude hoogwatervrije route op de hoge gronden langs de Maas die mogelijk zelfs teruggaat tot in de prehistorie (figuur 2). Het Sterrebos volgt tegenwoordig nog het tracé van deze weg. Bovendien bevindt zich ter hoogte van het plangebied de aftakking naar Weeze, eveneens een oude weg. Dit betekent dat zich in en in de directe omgeving van het plangebied resten van oude wegen kunnen bevinden op een geringe diepte onder het maaiveld. Hierbij moet in eerste instantie gedacht worden aan in een stratigrafisch verband gelegen bundels van karrensporen waarvan de top zich mogelijk direct onder de funderingslagen van de aanwezige bestrating bevindt. Hoe diep deze bundels reiken is niet op voorhand aan te geven. Het tracé van de huidige N271 stamt uit de eerste helft van de negentiende eeuw.



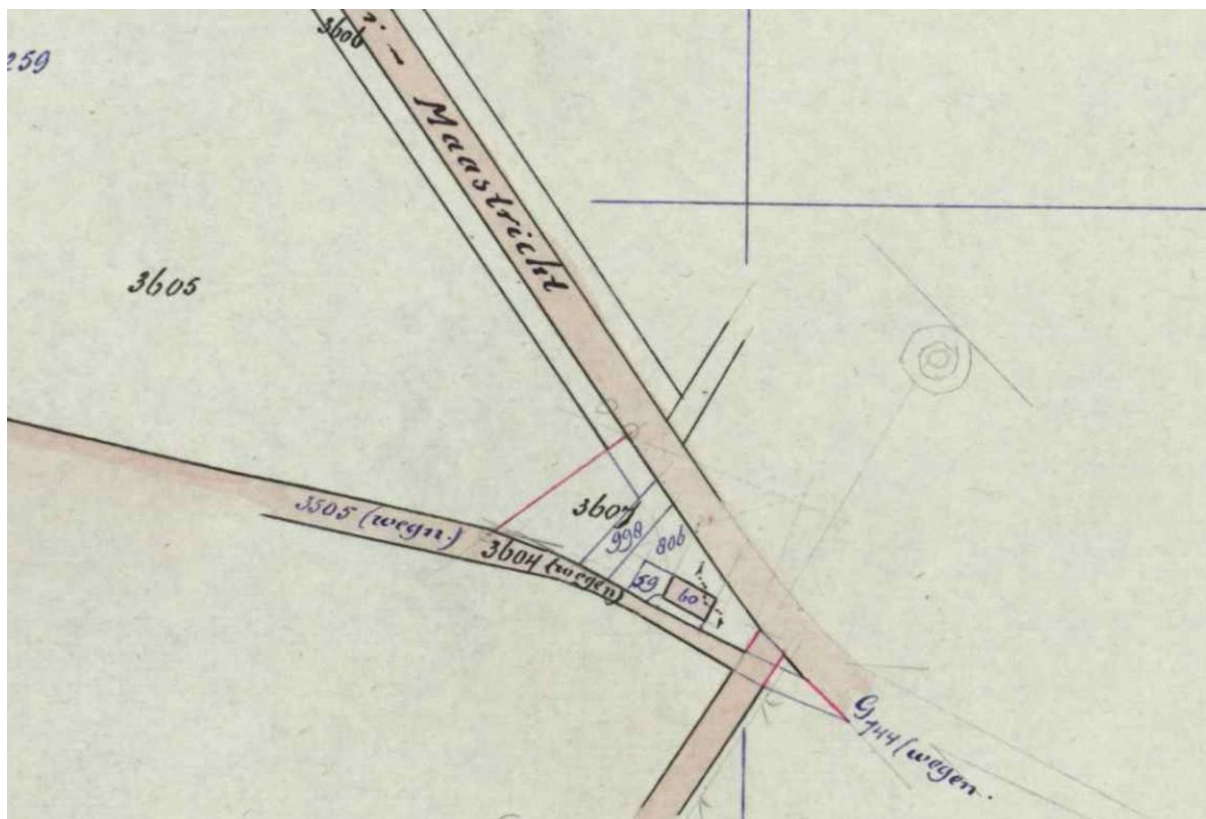
Figuur 3. Uitsnede uit de kaart van Trancot en Von Müffling uit 1821.

Op de plaats waar de kasteellaan aansloot op de oude landroute is op historische kaarten een gebouwencomplex aangegeven (figuren 3 en 4). In het bureauonderzoek wordt hier weliswaar op gewezen, maar de exacte aard van de bebouwing blijft onderbelicht. Het gaat hierbij om een proto-industrieel complex dat onderdeel was van het uitgestrekte landgoed rond kasteel Well, bestaande uit een olie-rosmolen, een molenhuis (het huidige café Vink) en een windmolen op de nabijgelegen Molenberg waarvan de oorsprong teruggaat tot vroeg in de achttiende eeuw.⁵ In 1788 was hier bovendien ook een pellen- of linnenfabriek met een spinnerij gevestigd. Het merendeel van de gebouwen lijkt zich buiten het huidige plangebied te hebben bevonden, maar ter plaatse van de huidige parkeerplaats van café Vink, tussen de voormalige windmolen en het molenhuis lag een klein erf met een huis en aangebouwd bijgebouw naar het zich laat aanzien binnen de begrenzing van het plangebied. Dit erf was onderdeel van het voornoemde gebouwencomplex. Op het kadastrale minuutplan uit 1821 is op deze plaats al bebouwing aangegeven. Het betreffende gebouw bevond zich omstreeks 1947 in ruïneuze staat en is toen gesloopt, zoals blijkt uit kadastrale gegevens (figuur 5). Waarna het terrein, de huidige parkeerplaats, onbebouwd is gebleven. Het is niet uitgesloten dat het gebouw in de Tweede Wereldoorlog beschadigd is geraakt tijdens een artilleriebombardement op de molen op 4 december 1944, waarbij de laatste is verwoest. Hoe dan ook, het is mogelijk dat een deel van het puin dat tijdens milieuonderzoek is aangetroffen onder de parkeerplaats verband houdt met resten van verdwenen historische bebouwing op deze plaats.⁶ Er moet dan ook ter hoogte van de parkeerplaats terdege rekening worden ge-

⁵ <https://www.archiefwell.nl/gebouwen-/molens/windmolen-en-molenhuis-vink>

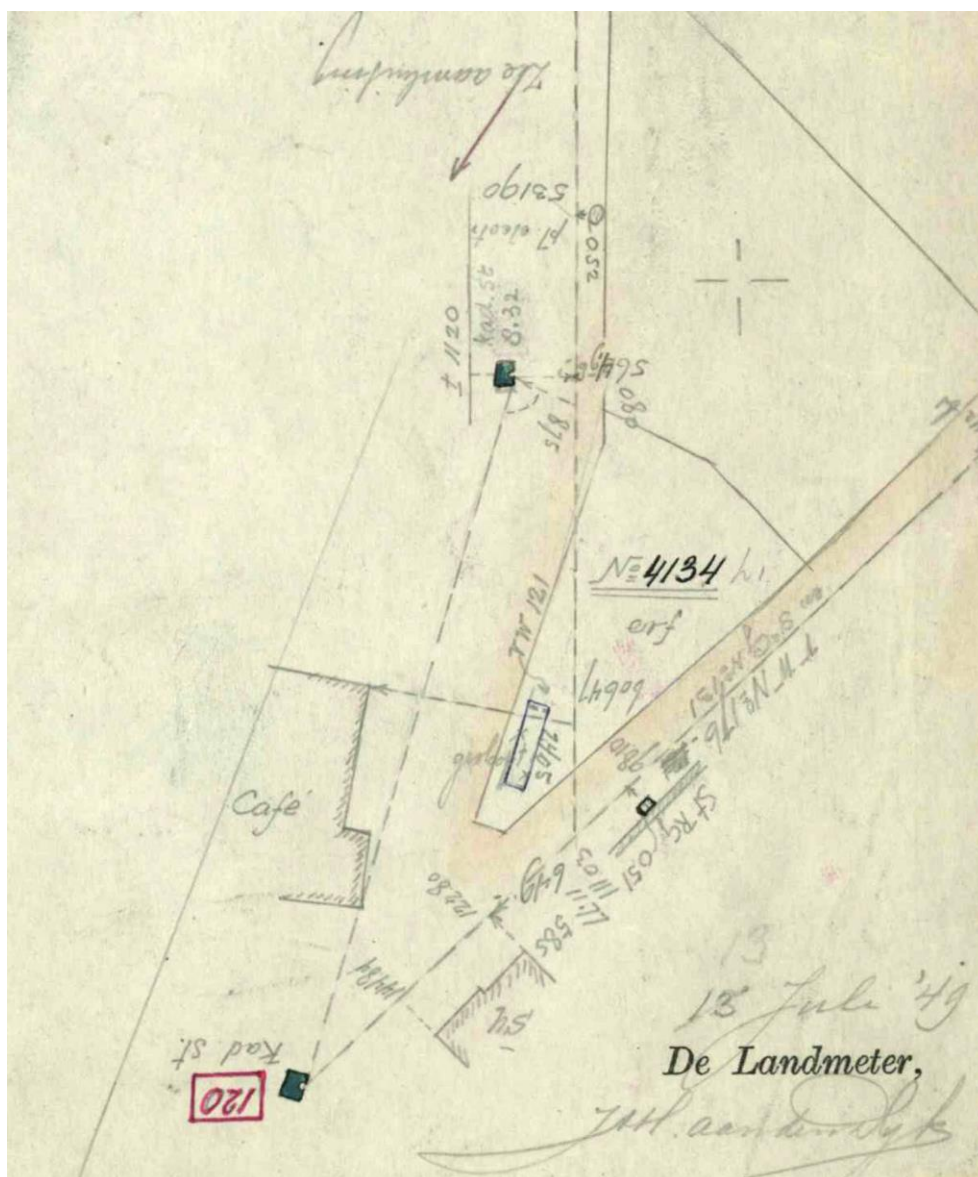
⁶ Schutte 2020, 7.

houden met sporen van stenen bebouwing en andere resten uit de nieuwe tijd. Resten van stenen bebouwing zijn vooral te verwachten op het deel van de parkeerplaats direct tegenover café Vink.



Figuur 4. Kadastraal veldkaartje uit 1907 met de in 1947 verdwenen historische bebouwing (no. 59 en 60) op de parkeerplaats tegenover café Vink.

Samenvattend moet binnen de grenzen van het plangebied rekening gehouden worden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten (sporen en bewoning, begraving etc.) uit de prehistorie, Romeins tijd en middeleeuwen. De top daarvan bevindt zich op enige diepte (50 tot 100 cm) beneden het huidige maaiveld. Verder moet rekening gehouden worden met sporen van oude wegtracés in de vorm van karrensporen op een geringe diepte onder het huidige maaiveld en met sporen van nieuwtijdse bebouwing en andersoortige activiteiten op een geringe diepte onder het maaiveld. Hierbij moet in acht genomen worden dat een deel van deze resten verstoord zal zijn door wegeaanleg, de aanleg van kabels en leiding en andere recente graafwerkzaamheden.



Figuur 5. Veldwerkkarte van het kadaster uit 1951 met tegenover café Vink de aanduiding van het enige jaren daarvoor gesloopte gebouw ter hoogte van de huidige parkeerplaats langs de N271.

Advies archeologisch vervolgonderzoek

Uit het bovenstaand blijkt dat de kans reëel is dat tijdens graafwerkzaamheden die gepaard gaan met de aanleg van de geplande rotonde in de N271 archeologische resten aangesneden worden. Archeologisch booronderzoek is tot op een zekere hoogte een geschikte methode om dit te concretiseren. Hierbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat booronderzoek vooral geschikt is voor het vaststellen van archeologische vindplaatsen met vondstlagen en grondsporen en het bepalen van de eventuele diepteligging en conservering daarvan. Het gaat dan concreet om vindplaatsen uit de tijdspanne van de prehistorie, de Romeinse tijd en de middeleeuwen. Voor resten van wegtracés (bundels karrensporen) en vooral voor resten van bebouwing uit de nieuwe tijd is booronderzoek als onderzoeksmethode minder geschikt. Bundels karrensporen zullen zich in de boor manifesteren als een verrommeld lagen pakket.

Wanneer puin wordt aangeboord is het moeilijk te beoordelen of dit van verdwenen bebouwing afkomstig is of verband houdt met een onderlaag van een weg of parkeerplaats. Hiervoor zou eigenlijk de voorkeur moeten uitgaan naar een gravend onderzoek in de vorm van een of meerdere proefsleuven, eventueel met een doorstart naar een opgraving om de doorlooptijd van het onderzoek te beperken. Het gaat dan met name om het deel van het plangebied dat samenvalt met de huidige parkeerplaats tussen de N271 en het Sterrebos. Indien echter het graven van sleuven in dit stadium van de planvorming niet mogelijk of ongewenst is, is booronderzoek een alternatief (met beperkingen) om enig inzicht te krijgen in de bodemopbouw en de aard, diepteligging en verspreiding van eventuele archeologische resten (zie hieronder).

Boringen kunnen verricht worden in de bermen ter weerszijden van de weg, voor zover hier en waar geen sprake is van kabels en leidingen. Waar kabels en leidingen boringen verhinderen, kan eventueel uitgeweken worden naar direct aangrenzende percelen, als aanwonenden daar tenminste toestemming voor willen verlenen. De mate van verstoring van een handmatige boring is namelijk zeer gering. Voor de bermen kan volstaan worden met circa vijftien boringen op een regelmatige afstand (25 m) van elkaar (eventueel verspringend ter weerszijden van de weg en inclusief de zijwegen). Deze boringen zullen met name gericht zijn op het verzamelen van contextinformatie waarmee de kan op de aanwezigheid van oudere, intacte archeologische sporen/resten uit de prehistorie tot en met de middeleeuwen beoordeeld kan worden.

Op het terrein van de parkeerplaats heeft gezien de aard van de daar verwachte archeologische resten een gravend onderzoek de voorkeur. Als dit niet mogelijk is, kan gekozen worden voor een enkele boorraai van minimaal vijf boringen in de lengterichting van de parkeerplaats, waarbij om de tien meter wordt geboord. Voorwaarde hiervoor is wel dat ter plaatse van de geplande boringen het aanwezige wegdek wordt verwijderd.

Aanbevolen wordt tenslotte om de mogelijkheid te bieden voor verrichten van tussenboringen, waar dat gewenst is. Hiervoor zouden nog eens vijf boringen gereserveerd kunnen worden.

Literatuur

Schelling, J., 1952: Een bodemkartering van Noord-Limburg (gemeenten Ottersum, Gennep en Bergen; Proefschrift Universiteit Wageningen).

Schutte, A.H., 2020: Archeologisch bureauonderzoek Ronde N271 te Well, Swalmen (Econsultancy-rapport 11400.001).

Overzicht van figuren

Figuren

Figuur 1. Schetsontwerp Rotonde N271 te Well.	2
Figuur 2. De locatie van de geplande rotonde op het verzamelplan van de kadastrale gemeente Bergen met in een dubbele donkere lijn de huidige N271 die het oudere wegenpatroon doorsnijdt.	4
Figuur 3. Uitsnede uit de kaart van Trancot en Von Müffling uit 1821.	5
Figuur 4. Kadastraal veldkaartje uit 1907 met de in 1947 verdwenen historische bebouwing (no. 59 en 60) op de parkeerplaats tegenover café Vink.	6
Figuur 5. Veldwerkkaartje van het kadaster uit 1951 met tegenover café Vink de aanduiding van het enige jaren daarvoor gesloopte gebouw ter hoogte van de huidige parkeerplaats langs de N271.	7

