

RAAP-NOTITIE 3304

## **De *Via Belgica* aan de Oude Midweg te Kunrade**

Gemeente Voerendaal  
Documentatie van het profiel

## Colofon

**Opdrachtgever:** gemeente Voerendaal

**Titel:** De *Via Belgica* aan de Oude Midweg te Kunrade, gemeente Voerendaal;  
documentatie van het profiel

**Status:** eindversie

**Datum:** november 2009

**Auteur:** drs. M. Janssens

**Projectcode:** KUOU2

**Bestandsnaam:** NO3304\_KUOU2.doc

**Projectleider:** drs. M. Janssens

**Projectmedewerkers:** ir. R. Ellenkamp & drs. G. Tichelman

**ARCHIS-vondstmeldingsnummer:** 412269

**ARCHIS-waarnemingsnummer:** nog niet verleend

**ARCHIS-onderzoeksmeldingsnummer/CIS-code:** niet van toepassing

**Bewaarplaats documentatie:** RAAP Zuid-Nederland

**Autorisatie:** drs. G. Tichelman

**ISSN:** 0925-6369

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V.

Leeuwendeldseweg 5b

1382 LV Weesp

Postbus 5069

1380 GB Weesp

telefoon: 0294-491 500

telefax: 0294-491 519

E-mail: raap@raap.nl

© RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 2009

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
2	De <i>Via Belgica</i> .....	5
3	Beschrijving van het profiel .....	7
	3.1 Natuurlijk landschap .....	7
	3.2 Profiel van de weg.....	7
	3.2 Houtskoolmonsters.....	8
	3.3 Vergelijking met andere waarnemingen .....	9
4	Conclusies.....	11
	Literatuur .....	12
	Overzicht van figuren, tabellen en losse kaartbijlagen .....	12

# 1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Voerendaal (contactpersoon: de heer P. Luijten) heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau op 13 oktober 2009 het profiel van de *Via Belgica*, de Romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen, gedocumenteerd.

## **Administratieve gegevens** (kaartbijlage 1)

- *Toponiem*: Oude Midweg
- *Plaats*: Kunrade
- *Gemeente*: Voerendaal
- *Provincie*: Limburg
- *Kaartblad*: 62B
- *Coördinaten profielpennen (X/Y)*: 192792,42//320554,880 (noord) en 192790,840/320554,075 (zuid).
- *NAP maaiveld (Z)*: 98,20 m (noord) tot 100 m (zuid) +NAP
- *Geomorfologie*: afbraakwand
- *Bodem*: bergbrikgronden onder colluvium
- *ARCHIS-vondstmeldingsnr.*: 412269

Hiertoe is het profiel in een eerder aangelegde sleuf aan de Oude Midweg te Kunrade (gemeente Voerendaal) opnieuw vrijgelegd (figuur 1), schoongemaakt, gefotografeerd, ingemeten met behulp van een GPS, getekend op schaal 1:20 (zie kaartbijlage 1) en beschreven. Bij de beschrijving is ook het kalkgehalte van de verschillende lagen onderzocht met behulp van zoutzuur. Het profiel is vervolgens onderzocht met behulp van de metaaldetector op metaalvondsten (bijv. munten) en in de relevante lagen is gezocht naar houtskool voor een eventuele <sup>14</sup>C-datering. Twee monsters (zie tabel 1) zijn aangeboden aan BIAX Consult ter waardering.

In hoofdstuk 2 wordt een korte schets gegeven van wat reeds over de *Via Belgica* bekend is. In hoofdstuk 3 komen de resultaten van het onderzoek aan bod en in hoofdstuk 4 worden tenslotte de belangrijkste conclusies op een rijtje gezet en wordt een voorzet gegeven met betrekking tot de ontsluiting van de *Via Belgica*.

## 2 De *Via Belgica*

Het onderstaande is naar Demey (2003) en Stuart & De Grooth (1987).

"*Veni, vidi, vici*" ... Deze gevleugelde uitspraak van Julius Caesar markeerde het begin van de Romeinse expansie in onze streken, waarbij Gallië rond het begin van onze jaartelling ingelijfd werd bij het Romeinse Rijk en opgedeeld in provincies. Een belangrijk aspect van de Romeinse bezetting van Gallië was de systematische aanleg van een wegennet, onder andere van belang voor een snelle en veilige troepenverplaatsing en -bevoorrading, maar ook voor een vlotte berichtgeving. Het centrum van het Romeinse wegennet was Lyon (*Lugdunum*). Van daaruit vertrokken 2 hoofdwegen: één naar de Kanaalkust, met eindbestemming Boulogne-sur-Mer (*Gessoriacum*; een belangrijke vlootbasis) en de ander naar de Rijn tot in Keulen (*Colonia Claudia Ara Agrippinensium*). Beide wegen werden met elkaar verbonden door een weg van Boulogne over Cassel (*Castellum Menapiorum*), Bavay (*Bagacum Nerviorum*) en Tongeren (*Atuatuca [Tungrorum]*) naar Keulen. Het tracé hiervan is onder andere overgeleverd op de zogenaamde *Tabula Peutingeriana*, een middeleeuwse kopie van een kaart uit de 3e of 4e eeuw na Chr. (figuur 2). De aanleg van deze zogenaamde *Via Belgica*, een moderne benaming, naar de *Provincia Gallia Belgica*, wordt traditioneel gedateerd rond het tweede decennium voor Chr. en kaderde wellicht in de plannen van keizer Augustus en zijn opvolgers om het Romeinse Rijk uit te breiden aan de overzijde van de Rijn. Ook archeologisch kan de aanleg in het begin van de 1e eeuw na Chr. onderbouwd worden: direct (op basis van vondstmateriaal in de lagen van de weg in Heerlen en Rimburch) en indirect (op basis van het ontstaan van centra langs de *Via Belgica*, onder andere Tongeren, Liberchies en Braives, vanaf het laatste kwart van de 1e eeuw voor Chr.). In de loop van de eeuwen werden aan de *Via Belgica* echter nog herhaaldelijk herstellings- en onderhoudswerken uitgevoerd, zoals blijkt uit jonger vondstmateriaal in de deklagen (zoals is gebleken bij recent onderzoek in Heerlen: Tichelman, in voorbereiding) en wegbegeleidende elementen, zoals de mijlpaal van Antoninus Pius (138-161 na Chr.) langs de *Via Belgica* in Peronnes-lez-Binche. Tegen het eind van de 1e eeuw na Chr. kreeg de weg meer en meer een economische en administratieve functie. Zo vormde bijvoorbeeld Cassel een belangrijk op- en overslagcentrum van de zoutwinning aan de kust. Via de *Via Belgica* werden vanuit het vruchtbare lössgebied, als 'graanschuur' van de provincie, de kampen aan de *limes* (grens van het Romeinse Rijk met Germanië) bevoorrad.

De locatie van de *Via Belgica* houdt rekening met een gunstigste route, opdat zo weinig mogelijk natuurlijke hindernissen (rivieren, moerassen) overgestoken/doorkruist moesten worden. Hoewel de bouwtechniek een grote variatie kon vertonen, afhankelijk van de terreingesteldheid en het voorhanden zijnde bouw materiaal, werden voor de opzet van de weg algemeen steeds dezelfde stappen gevolgd. Eerst werd een strook van 25 tot 40 m breed volledig vrijgemaakt; dit was het werkterrein. Deze zone werd geflankeerd door twee parallelle greppels die de begrenzing van het publieke/openbare gebied vormden. Waar de verharde weg moest komen, werd dikwijls een zone uitgegraven. Hier werd dan een fundering gelegd, met daarop een ophoging en tenslotte een deklaag van kiezel of gekapte stenen, afhankelijk van welke grondstof in het gebied beschik-

baar was. De weg had meestal een licht bol oppervlak waardoor een goede afwatering verzekerd was. Tussen de steden was het verharde deel van de weg meestal tussen 5 en 7 m breed. Ernaast liep soms nog een onverhard pad, geïnterpreteerd als zomerbaan of voetgangerspad, geflankeerd door greppels.

## 3 Beschrijving van het profiel

### 3.1 Natuurlijk landschap

De *Via Belgica* aan de Oude Midweg bevindt zich net ten zuiden van de Kunrade Breuk, op een lösshelling (meer bepaald een afbraakwand) waar erosie heeft plaatsgevonden en colluvium (verspoelde löss) is afgezet (Stiboka/RGD, 1989). Ten zuiden dagzomen oude afzettingen van de Formatie van Maastricht (kalksteen van de zgn. Kunrader facies), afgezet door de zee in het Boven Krijt (circa 100 tot 65 miljoen jaar geleden; RGD, 1987; Vleeshouwer & Damoiseaux, 1990). Volgens de bodemkaart (Stiboka, 1990) liggen aan het oppervlak ooivaaggronden met roest beginnend dieper dan 80 cm; dit zijn jonge bodems, gevormd in het colluvium. Dit is ook bevestigd door het veldwerk. In de post-Romeinse tijd is de *Via Belgica* afgedekt door een circa 60 tot 100 cm dik pakket colluvium, bestaande uit (licht)grijsbruine löss met spikkeltjes puin, steenkool en grind.

Onder de Romeinse weg is de oorspronkelijke lössbodem aangetroffen: een radebrikgrond met een E- (uitloging; kaartbijlage 1 en tabel 1: sporen 7 en 9) en een Bt-horizont (klei-inspoeling; kaartbijlage 1 en tabel 1: spoor 8). De top (A-horizont) is echter verdwenen, waarschijnlijk ten gevolge van de aanleg van de weg, waarbij een werkerrein vrij gemaakt werd. De top van de E-horizont is waarschijnlijk door de druk van de bovenliggende mergel- en grindlagen van de Romeinse weg sterk gecompacteerd (kaartbijlage 1 en tabel 1: sporen 11 en 12). Daarbij zijn mangaanbandjes gevormd.

### 3.2 Profiel van de weg

De basis van de Romeinse weg wordt gevormd door een circa 30 cm dik ophogingspakket van geel, sterk kalkhoudend zand (kaartbijlage 1 en tabel 1: spoor 13). Deze is direct aangelegd op de E-horizont. Vanwege de stabiele lössbodem heeft men een extra fundering voor de ophogingslaag blijkbaar niet nodig geacht. Aan de noord- en zuidzijde bevinden zich grote kalkbrokken (schetsmatig weergegeven op kaartbijlage 1) met een iets lemiger fractie aan de buitenzijde. Misschien vormen deze brokken het 'kader' waarbinnen het rullere mergelzand gestort is. Het lijkt geen twijfel dat het bouw materiaal voor van lokale herkomst is. Ten zuiden van de Romeinse weg dagzoomt namelijk de Kunrader kalksteen.

Op het ophogingspakket zijn verschillende deklagen van lichtbruingrijze tot roodbruine löss en zand met sterk afgerond Maasgrind aangelegd (kaartbijlage 1 en tabel 1: sporen 14 t/m 17, 19, 20 en 21). De totale dikte bedraagt 20 tot 40 cm, maar deze lagen zijn niet in één keer tot stand gekomen. Ze representeren verschillende aanleg- en herstelfasen. Bij gebrek aan dateringsmateriaal (geen vondsten en geen geschikte houtskoolmonsters) kan over de fasering en absolute ouderdom weinig gezegd worden. Het enige dateringscriterium dat voorhanden is, is de verticale stratigrafische positie van de verschillende lagen, waarbij de bovenliggende het jongst is en de onderliggende het oudst. Omdat de lagen echter niet over de hele breedte van de weg doorlopen (vergelijk kaartbijlage 1: op de top van de weg worden de verschillende lagen als het ware

afgesneden), is het moeilijk om een relatie te leggen tussen de deklagen aan de noord- en zuidzijde en op die manier een fasering voor de weg als geheel op te stellen. De onderbroken grindlagen zijn het gevolg van het eeuwenlange verkeer over de grindbaan. De fijne gelaagdheid van de verschillende herstellingsfasen is door de karrenwielen op de rijbaan helemaal gehomogeniseerd en onherkenbaar geworden. Aan de zijkanten van het wegdek, waar het verkeer niet reed, is die gelaagdheid nog wel zichtbaar.

De breedte van de grindbaan bedraagt in totaal circa 8 m; de intensief gebruikte rijbaan is circa 2 m breed. Het wegdek heeft een bol oppervlak om afwatering naar de zijkanten te bevorderen. Deze hele opzet was erop gericht om het reizen het hele jaar door zo comfortabel en veilig mogelijk te maken. Onverharde wegen waren in de winter vaak bijna onbegaanbaar. In de diep ingesneden karrensporen bleef het water staan, waardoor het wegdek in een grote modderpoel kon veranderen. Daarbij kwam nog dat karrensporen, door het verschil in asbreedte, niet overal even diep ingesleten waren. Hierdoor ontstond een gevaarlijke situatie voor de hoog op de wielen staande en bijgevolg nogal wankele voertuigen (Roymans, 2008: 60). Bij de met grind verharde en ontwaterde *Via Belgica* speelden deze problemen minder. Slijtage van het wegdek was echter onvermijdelijk, waardoor herhaaldelijke reparaties en onderhoudswerken nodig waren.

Aan weerszijden van het grindpakket bevindt zich een circa 50 cm dik pakket bestaande uit licht-bruingrijze löss met een zwakke grindbimenging en met onderaan fijne (mergel)zand- en leemlaagjes. Deze gelaagdheid is met name duidelijk aan de zuidelijke zijde, al is die hier plaatselijk verstoord door bioturbatie. Aan de noordzijde is het grootste deel van dit pakket verstoord door een recente paalkuil (vergelijk kaartbijlage 1). Dit pakket kan geïnterpreteerd worden als ophoging van een onverharde weg, zoals die ook elders langs de *Via Belgica* gedocumenteerd zijn, maar het is ook mogelijk het gaat om (oud - in of kort na de Romeinse tijd) colluvium waarin geen archeologische (menselijke) indicatoren zoals puin en steenkool aanwezig zijn. Omdat in de sleuf niet het volledige wegprofiel, van bermgreppel tot bermgreppel, zichtbaar is, kunnen hierover geen zekere uitspraken gedaan worden.

## 3.2 Houtskoolmonsters

Tijdens het veldwerk is in de verschillende lagen van de weg gezocht naar houtskool voor <sup>14</sup>C-datering. Twee monsters zijn naar BIAX Consult gestuurd ter waardering (door dr. L. Kooistra). Monster 1 is afkomstig uit spoor 14, de hoogst gelegen grindlaag van het verharde wegdek. Het monster bevat zeer kleine houtskoolpartikels, maar in te kleine hoeveelheid om voor datering in aanmerking te komen. Monster 2 uit spoor 5, een laag van het onverharde wegdek, bevat voornamelijk fijn anorganisch materiaal. Bij een deel van de zwarte fragmenten kan het gaan om verkoolde plantenresten of ingekoold materiaal. Houtachtige structuren zijn in de fragmentjes niet zichtbaar. Ook dit monster komt niet in aanmerking voor <sup>14</sup>C-datering. Een absolute datering in kalenderjaren is dus jammer genoeg niet mogelijk.



spoor	kleur	gevekt	textuur	bijmenging	interpretatie	puin	roest en mangaan	opmerkingen	houtskool-monsters
1	donkergrijsbruin	-	zwak zandige leem	h2	bouwvoor	-	-	-	-
2	lichtgrijsbruin	-	zwak zandige leem	h2, g1	colluvium	1 (puin en steenkool)	-	-	-
3	grijsbruin	-	zwak zandige leem	h2, g1	colluvium	2 (puin en steenkool)	-	-	-
4	lichtbruingrijs	bruin	zwak zandige leem	h2, g1	onverharde weg	1 (mergel, verbrande leem)	Mn1	-	-
5	lichtbruingrijs	bruin	zwak zandige leem	h2, g1	onverharde weg	-	Mn1	zand- en leemlagen	monster 2
6	lichtbruin	-	zwak zandige leem	h2	onverharde weg	-	FM1	-	-
7	witgrijs	-	zwak zandige leem	h2	E-horizont (in depressie?)	-	FM1	roestband	-
8	oranjebruin	-	zwak zandige leem	h3	Bt-horizont	-	Mn2	-	-
9	witbruin	-	zwak zandige leem	h2	E-horizont	-	Mn1	-	-
10	lichtbruin	oranjebruin	zwak zandige leem	h2, g1	onverharde weg	-	-	-	-
11	witlichtgrijs	-	zwak zandige leem	h2	E-horizont (compactatie)	-	Mn2	fibers	-
12	lichtgrijs	-	zwak zandige leem	-	E-horizont (compactatie)	-	Mn1	-	-
13	geel	geelbruin	matig siltig, matig fijn zand	-	verharde weg	3 (mergel)	-	-	-
14	lichtbruingrijs	-	zwak zandig grind	-	verharde weg	1 (mergel)	-	-	monster 1
15	lichtgrijsbruin	-	zwak zandige leem	g2	verharde weg	-	-	-	-
16	lichtbruin	-	zwak zandige leem	g1	verharde weg	-	Fe1	gelaagd	-
17	roodbruin	geelbruin	zwak zandige leem	g3	verharde weg	-	-	gelaagd	-
18	lichtbruingeel	-	zwak zandige leem	g1	verharde weg	2 (mergel)	-	zandlenzen	-
19	roodbruin	-	lemig grind	-	verharde weg	-	Fe1	gelaagd	-
20	lichtbruingrijs	-	sterk zandig grind	-	verharde weg	1 (mergel)	-	gelaagd	-
21	lichtbruingrijs	-	zwak zandig grind	-	verharde weg	1 (mergel, verbrande leem)	-	gelaagd	-

Tabel 1. Sporenlijst (vergelijk kaartbijlage 1). Legenda bijmenging: h = humus; g = grind; 1 = zwak, 2 = matig, 3 = sterk; puin: 1 = spikkel, 2 = fragmenten, 3 = veel fragmenten; roest en mangaan: Fe = roest; Mn = mangaan; FM = roest en mangaan; 1 = enkele vlekken, 2 = veel vlekken.

### 3.3 Vergelijking met andere waarnemingen

De *Via Belgica* is op verschillende plaatsen in Frankrijk (Drionville), België (o.a. te Liberchies, Gouy-lez-Pieton, Tongeren en Braives), Nederland (Maastricht, Heerlen en Rimborg) en Duitsland (o.a. in het Königsdorfer Wald nabij Frechen, Jülich, in de bruinkoolgroeve van Hambach) door middel van profielen bestudeerd. Hieruit komt een redelijk uniform beeld naar voren qua structurele elementen (verhard wegdek, onverharde zones, greppels) en afmetingen, maar met een grote variatie in constructietechnieken (afhankelijk van de specifieke landschappelijke situatie) en bouwmaterialen (afhankelijk van wat ter plaatse voorhanden was).

Als relevant voorbeeld wordt de *Via Belgica* in de bruinkoolgroeve van Hambach besproken. In onderstaande alinea's zal een aantal elementen aan bod komen die bekend klinken met het profiel in Kunrade in het achterhoofd.

In een gebied dat volledig op de kop is gezet voor de winning van bruinkool, lagen ook kansen voor grootschalig archeologisch onderzoek. Op die manier is de *Via Belgica* over een afstand van circa 9 km door middel van meer dan 30 onderzoeken in kaart gebracht. Belangrijke onderzoeksvragen waren de opbouw van de weg en de historische ontwikkeling in het ruimer Romeins cultuurlandschap. Omdat dit gedeelte van de *Via Belgica* tot in de Nieuwe tijd als weg is gebruikt, bleek het mogelijk om in profiel de opeenvolging van wegen te herkennen van de Romeinse tijd tot de Middeleeuwen en Nieuwe tijd (figuur 4). Het oudste spoor in het profiel was een kuil uit de IJzertijd, ingegraven in de löss en later afgedekt door de Romeinse weg (figuur 4: profiel b, nummer 6).

Wat in Voerendaal door de beperkte breedte van de sleuf ontbreekt, is hier wel vastgesteld. Van bermgreppel tot bermgreppel (figuur 4: profielen a en b, nummer 2) mat de weg 25 m in doorsnede. De eerste Romeinse weg is direct op het moedermateriaal aangelegd, waarbij het oude oppervlak afgegraven is, net zoals het traject aan de Oude Midweg. Het verharde wegdek bestond uit een grindpakket (figuur 4: profielen a en b, nummer 1) dat onmiddellijk op de löss is aangelegd, zonder een ophogingspakket van mergel zoals in Kunrade. Dit is ook logisch omdat in het Duitse gebied geen kalksteen in de ondergrond voorkwam, wel grind (terrasafzettingen). Romeinse groeveactiviteiten zijn archeologisch vastgesteld in het gebied: men maakte gebruik van grondstoffen die men in de nabije omgeving kon winnen. Eveneens in Kunrade is onder het grinddek sprake een 10 cm dikke compacte laag (figuur 4: profielen a en b, nummer 3), ontstaan door de druk van het bovenliggende verharde wegdek en de waterhuishouding. Ook hier is de bolle vorm ten behoeve van de afwatering goed herkenbaar in het profiel. Interessant is dat men in het vlak heeft kunnen vaststellen dat de dikte van het grindpakket, circa 60 cm (= 2 Romeinse voet), over grotere afstand redelijk constant bleef. De breedte bedraagt 6,20 tot 7,50 m, zeer vergelijkbaar met het profiel in Kunrade. Aan weerszijden van het verharde wegdek lagen zandbanen (figuur 4: profielen a en b, nummer 4), geïnterpreteerd als zomerwegen. In deze zones hebben zich in de 2e eeuw en later diepe karrensporen gevormd (figuur 4: profiel b, nummer 7). Dat reeds in de Romeinse tijd herstel- en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd werden, blijkt uit de dubbele bermgreppels in profiel b (figuur 4: profiel b, nummer 2: lichtgrijs en donkergrijs).

Het profiel in Hambach toont naast de Romeinse *Via Belgica* (figuur 4: rood) nog verschillende fasen uit de post-Romeinse tijd (figuur 4: groen) en Nieuwe tijd (figuur 4: blauw). Opvallend is dat het middelpunt van deze jongere wegen zich iets ten noorden van de Romeinse as bevindt. Het tracé van de *Via Belgica* was dus niet dwingend bij de aanleg van deze jongere wegen, maar zeker nog wel herkenbaar in latere tijd. Dergelijke jongere fasen ontbreken in het profiel te Kunrade. Blijkbaar is het tracé reeds kort na de Romeinse periode in de vergetelheid geraakt.

## 4 Conclusies

Aan de Oude Midweg te Kunrade (Voerendaal) is een goed bewaard profiel van de *Via Belgica* gedocumenteerd. Het betreft het verharde wegdek en een deel van de noordelijk en zuidelijk daarvan gelegen onverharde wegen. De bermgreppels, zoals ook elders op het tracé van de *Via Belgica* vastgesteld, zijn vanwege de kleine dimensies van de sleuf niet aangetroffen.

De gemeente Voerendaal heeft het voornemen om dit profiel voor het publiek te ontsluiten. RAAP zal inlichtingen inwinnen bij gespecialiseerde instanties op welke manier dit het beste kan.

## Literatuur

- Demey, D.**, 2003. De Romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen, provincie Limburg; een archeologisch onderzoek. *RAAP-rapport* 924. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Amsterdam.
- RGD**, 1988. *Geologische kaart van Zuid-Limburg en omgeving*. Rijks Geologische Dienst, Haarlem.
- Roymans, J.**, 2008. Het spoor bijster? Oude bruggen en wegen in Zuid-Nederland. In: E. Rensink (red.); *Archeologie en beekdalen. Schatkamers van het verleden*. Utrecht.
- Stiboka/RGD**, 1989. *Geomorfologische kaart van Nederland, schaal 1:50.000. Blad 59 Genk, 60 Sittard, 61 Maastricht, 62 Heerlen*. Stichting voor Bodemkartering & Rijks Geologische Dienst, Wageningen-Haarlem.
- Stiboka**, 1990. *Bodemkaart van Nederland, schaal 1: 50.000. Toelichting bij kaartblad 61-62 West en Oost Maastricht-Heerlen*. Stichting voor Bodemkartering, Wageningen.
- Stuart, P., & M.E.Th. de Grooth (red.)**, 1987. *Langs de weg, De Romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen*. Heerlen-Maastricht.
- Tichelman, G.**, in voorbereiding. Plangebied Valkenburgerweg 25A, gemeente Heerlen; archeologisch onderzoek: opgraving. *RAAP-rapport* xxxx. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp.
- Vleeshouwer, J.J. & J.H. Damoiseaux**, 1990. *Bodemkaart van Nederland, schaal 1: 50.000. Toelichting bij kaartblad 61-62 West en Oost. Maastricht-Heerlen*. Stichting voor Bodemkartering/Staring Centrum, Wageningen.
- Wüller, B., J.-N. Andrikopoulo-Strack & S. Jenter (red.)**, 2008. Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica. *Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland* 18(2). Aachen.

## Overzicht van figuren, tabellen en losse kaart-bijlagen

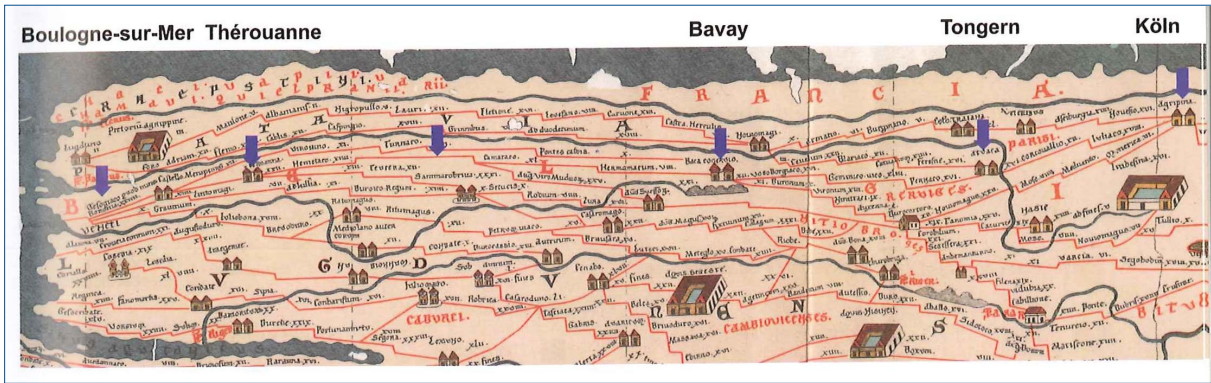
- Figuur 1.** Het vrijleggen van de oude sleuf.
- Figuur 2.** Wegtracé op de *Tabula Peutingeriana* (Wüller, Andrikopoulo-Strack & Jenter, 2008: 17).
- Figuur 3.** Fotograferen van het profiel.
- Figuur 4.** Profiel van de *Via Belgica* in de bruinkoolgroeve van Hambach (Wüller, Andrikopoulo-Strack & Jenter, 2008: 36-37).

**Tabel 1.** Sporenlijst (vergelijk kaartbijlage 1).

**Kaartbijlage 1.** Profielopbouw Romeinse weg te Kunrade.



*Figuur 1. Het vrijleggen van de oude sleuf.*

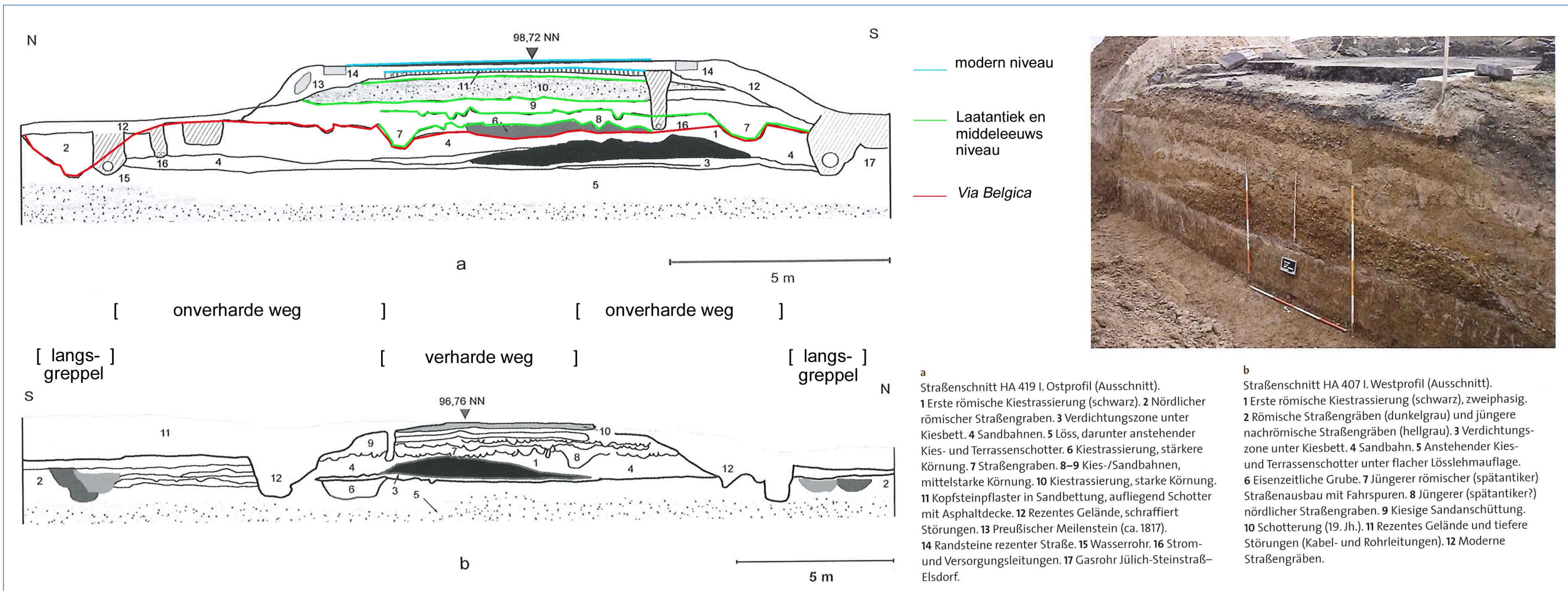


Figuur 2. Wegtracé op de Tabula Peutingeriana (Wüller, Andrikopulo-Strack & Jenter, 2008: 17).



*Figuur 3. Fotograferen van het profiel.*

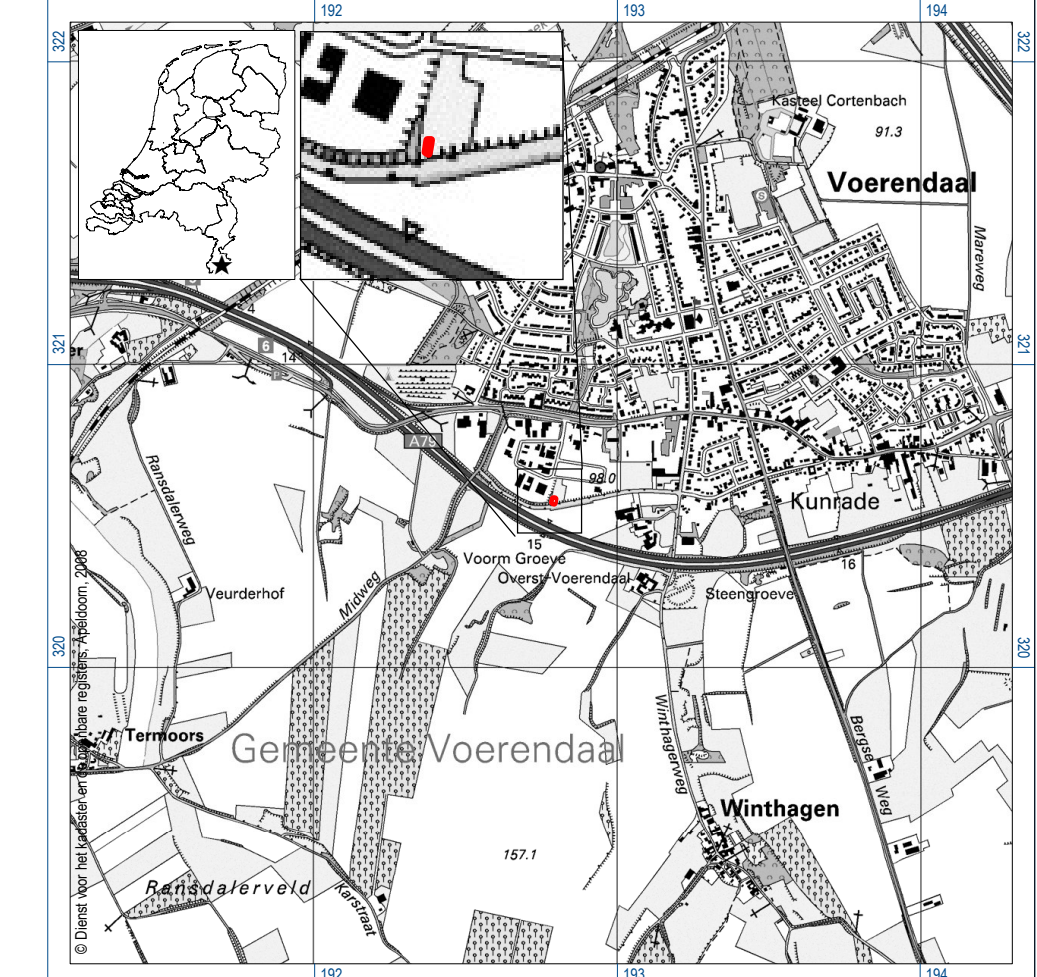
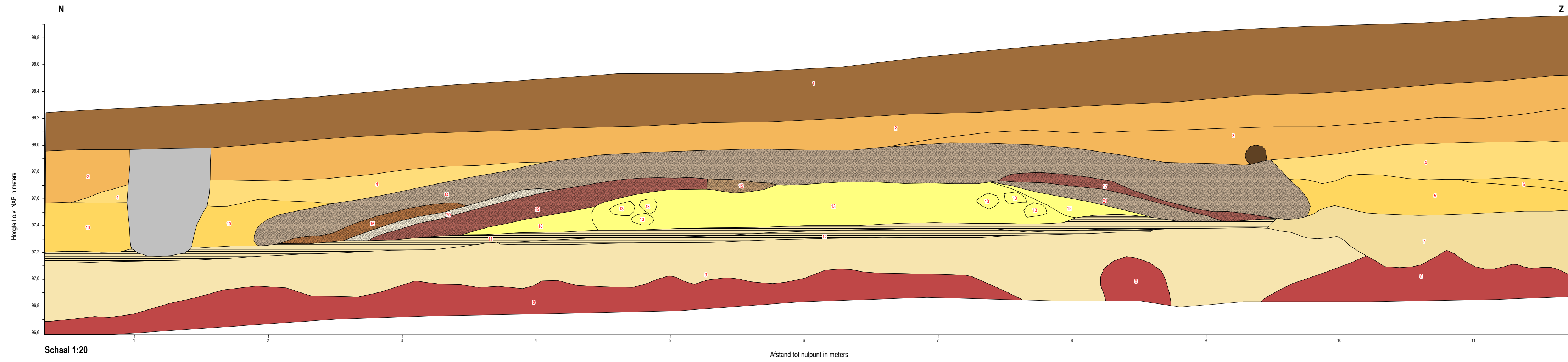




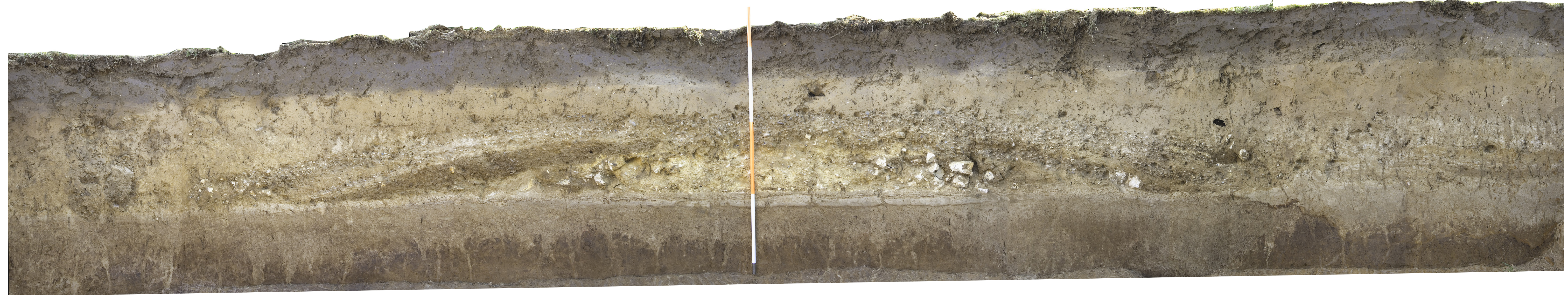
Figuur 4. Profiel van de Via Belgica in de bruinkoolgroeve van Hambach (Wüller, Andrikopoulo-Strack & Jenter 2008: 36-37).

**Profielopbouw**  
**Romeinse weg te Kunrade**  
 Oude Midweg te Kunrade/Voerendaal  
 RAAP-notitie 3304, kaartbijlage 1, schaal 1:20 (tekening) / schaal 1:12 (foto)

- legenda**
- bouwvoor
  - colluvium
  - onverharde weg
  - onverharde weg
  - verharde weg - sterk grindhoudend
  - verharde weg - matig grindhoudend
  - verharde weg - zwak grindhoudend
  - verharde weg - leemig en grindhoudend, roesthoudend
  - verharde weg - grind- en kalkhoudend
  - verharde weg - mergel
  - E-horizont
  - E-horizont, gecompacteerd
  - E-horizont, in depressie
  - Bt-horizont
  - recente verstoring
  - dierlijke verstoring
  - 13 spoomnummer



**RAAP**  
 2009



Schaal 1:12