



# AALST

# TRAGELWEG

## ARCHEOLOGIE NOTA

---

INTERGEMEENTELIJKE SAMENWERKING VOOR STREEKONTWIKKELING IN ZUID-OOST-VLAANDEREN

GENTSESTEENWEG 1 B  
9520 SINT-LIEVENS- HOUTEM  
TEL 053 64 65 20

INFO@SO-LVA.BE  
WWW.SO-LVA.BE



# AALST TRAGELWEG

ARCHEOLOGIENOTA – 2025A212

CATELINE CLEMENT, WOUTER DE MAEYER

**DOSSIERSAMENSTELLING**

Cateline Clement & Wouter De Maeyer

**PROJECT**

Aalst Tragelweg – Archeologienota (bureauonderzoek)

Projectcode:2025A212

Projectnaam: 23-AAL-TW

SOLVA Archeologierapport nr. 318

**OPDRACHTHOUDER**

SOLVA

Projectteam: Archeologie

GentseSteenweg 1B

9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

Tel: 053/64 65 20

info@so-lva.be

**BEWAARPLAATS ARCHEOLOGISCH ENSEMBLE**

Erkend onroerend erfgoeddepot SOLVA archeologisch depot

p/a Industrielaan 25b

9320 EREMBODEGEM

Tel: 053/64 65 36

archeologie@so-lva.be

**WETTELIJK DEPOTNUMMER**

D/2025/12.857/6

Kaft: Topografische kaart van België, opgemeten en gewaterpast door de officieren van het Krijgsdepot (1864) (bron: cartesius.be, bewerkt door SOLVA)

Copyright: Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SOLVA. Alle foto's, tenzij anders vermeld: © SOLVA.

## INHOUDSTAFEL

1.1	PLANMATIGE CONTEXT .....	6
1.2	WETTELIJK KADER .....	6
1.3	VRAAGSTELLING .....	7
1.4	ONDERZOEKSMETHODE .....	7
1.5	RESULTATEN .....	7
2.1	BESCHRIJVEND GEDEELTE .....	9
2.2	ASSESMENTRAPPORT .....	22
3.1	LITERATUUR .....	64
3.2	WEBSITES .....	64



## LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1. Kadasterkaart met aanduiding van het projectgebied.....	10
Figuur 2. Topografische kaart (detail) met aanduiding van het projectgebied.....	10
Figuur 3. Topografische kaart met aanduiding van het projectgebied.....	11
Figuur 4. Ontwerp wegenis (bron: SWECO).....	17
Figuur 5. Ontwerp riolering (bron: SWECO).....	18
Figuur 6: Detail ontwerp riolering (bron: SWECO).....	19
Figuur 7. De bodemkaart met aanduiding van het projectgebied.....	23
Figuur 8. Het gewestplan met aanduiding van het projectgebied.....	23
Figuur 9. Quartairgeologische profieltypekaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.....	26
Figuur 10. Tertiairgeologische profieltypekaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.....	26
Figuur 11. Digitaal Hoogtemodel op het GRB met aanduiding van het projectgebied.....	28
Figuur 12. Digitaal Hoogtemodel met aanduiding van het projectgebied en de waterlopen.....	28
Figuur 13. Digitaal Hoogtemodel met aanduiding van het projectgebied, de waterlopen en de hoogteprofielen.....	29
Figuur 14. Hoogteprofiel 1 vanuit het noordwesten naar het zuidoosten.....	29
Figuur 15. Hoogteprofiel 2 vanuit het noordwesten naar het zuidoosten.....	30
Figuur 16. Hoogteprofiel 3 vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.....	30
Figuur 17. Hoogteprofiel 4 vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.....	30
Figuur 18. Hoogteprofiel 5 vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.....	31
Figuur 19. Potentiële bodemerosiëkaart met aanduiding van het projectgebied.....	31
Figuur 20. De bodemkaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.....	32
Figuur 21. Bodemassociatiekaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.....	32
Figuur 22. De bodemgebruikskaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.....	33
Figuur 23. De bodembedekkingskaart met aanduiding van het projectgebied.....	34
Figuur 24. Detail van de Deventerkaart (ca. 1550) met aanduiding van het projectgebied.....	37
Figuur 25. Detail van de Villaretkaart (1745-1748) met aanduiding van het projectgebied.....	38
Figuur 26. Detail van de Ferrariskaart (1771-1777) met aanduiding van het projectgebied.....	39
Figuur 27. Plan van de begraafplaats (geel vlak) uit 1784 (© Waanders).....	40
Figuur 28. Atlas der Buurtwegen (ca. 1841) met aanduiding van het projectgebied en de locatie van het stedelijke kerkhof (zwarte ster).....	41
Figuur 29. De kaart van Vandermaelen (1846-1854) met aanduiding van het projectgebied.....	42
Figuur 30. De Poppkaart (1842-1879) met aanduiding van het projectgebied en de locatie van het stedelijke kerkhof (zwarte ster).....	43
Figuur 31. Topografische kaart (1863) met aanduiding van het projectgebied.....	44
Figuur 32. Topografische kaart (1893) met aanduiding van het projectgebied.....	45
Figuur 33. Orthofoto (1971) met aanduiding van het projectgebied.....	48
Figuur 34. Orthofoto (1990) met aanduiding van het projectgebied.....	48
Figuur 35. Orthofoto (2023) met aanduiding van het projectgebied.....	49
Figuur 36. Aanduiding van het projectgebied en CAI-locaties op het GRB.....	50
Figuur 37. Aanduiding van eerder uitgevoerde proefsleuven en proefputten door SOLVA binnen de contouren van het projectgebied.....	51
Figuur 38. Aanduiding van het projectgebied, de archeologische zone en bekrachtigde archeologie- en nota's op het GRB.....	51
Figuur 39. Situering van de proefsleuven uitgevoerd in 2016, met aanduiding van de contouren van het stedelijke kerkhof (aangeduid in het blauw).....	52
Figuur 40. Situering proefsleuven uitgevoerd in 2016 (PS1 t.e.m. 8) en 2024 (Zone I en Zone II).....	53
Figuur 41. Situering van de proefsleuven uitgevoerd in 2016, met aanduiding van de contouren van het stedelijke kerkhof (aangeduid in het blauw).....	55
Figuur 42. Zone (groen) waar archeologische sporen verwacht kunnen worden. Op het plan worden naast de proefputten van het huidige onderzoek ook de proefputten van het vooronderzoek in 2016 weergegeven.....	56
Figuur 43. Afbakening van projectgebieden op GRB.....	57
Figuur 44. Projectgebied en de door SOLVA uitgevoerde proefsleuven geprojecteerd op een figuur uit het PVM van de archeologienota 2017I52, opgesteld door Ruben Willaert, met aanduiding van de vooropgestelde proefsleuven (zwart).....	58
Figuur 45. Afbakening van het voormalige kerkhof en de zone weerhouden voor archeologisch vervolgonderzoek, geprojecteerd op het ontwerpplan van de wegenis (bron: Sweco).....	62
Figuur 46. Afbakening van de zone weerhouden voor archeologisch vervolgonderzoek (opgraving), geprojecteerd op het ontwerpplan van de wegenis (bron: Sweco).....	63

## LIJST VAN FOTO'S

Afbeelding 1. Zicht op de rotonde en de parking van de Aldi aan de Dendermondse Steenweg (bron: Google).....	13
Afbeelding 2. Zicht op het braakliggende terrein te zuiden van supermarkt Aldi en langs de Dendermondse Steenweg (bron: SOLVA).....	14
Afbeelding 3. Zicht op de parking aan de bushalte op de Dendermondse Steenweg, tegenover de Sint-Barbarakapel, tussen het braakliggende terrein en de voormalige Smatch (bron: Google).....	14
Afbeelding 4. Zicht op het bedrijventerrein vanaf de Dendermondse Steenweg, met links achteraan het gebouw van de Smatch dat reeds gesloopt is (bron: SOLVA).....	15

## LIJST VAN BIJLAGES

NUMMER BIJLAGE	ONDERWERP	AANMAAKSCHAAL	AANMAAKDATUM	BRONVERMELDING
BIJLAGE 1	Ontworpen toestand wegenis	1:500	08/11/2023	SWECO
BIJLAGE 2	Ontworpen toestand riolering	1:500	08/11/2023	SWECO
BIJLAGE 3	Ontworpen toestand riolering	1:500	08/11/2023	SWECO
BIJLAGE 4	Typeprofielen	1:50	13/10/2015	Grontmij
BIJLAGE 5	Ontgravingsplan	1:900	05/2012	Arcadis

# 1 SAMENVATTING

## 1.1 PLANMATIGE CONTEXT

Stad Aalst wenst een omvangrijk en ingrijpend stadsvernieuwingsproject te realiseren met ruimte voor stedelijk wonen, handel, bedrijvigheid, diensten, evenementen, e.d., ter hoogte van een verouderd industriegebied aan de Dendermondse Steenweg. Meer concreet gaat het om de terreinen ten noordoosten van de Dendermondse Steenweg tussen de rotonde die de N41 verbindt met de R41 enerzijds, en de spoorweg en de Denderstraat anderzijds.

Om deze toekomstige ontwikkelingen te ontsluiten, wordt een nieuwe weg, de 'Nieuwe Tragelweg', aangelegd. Hierbij aansluitend wordt ook de bestaande Dendermondse Steenweg tussen de rotonde en spoorweg heraangelegd. De wegeniswerken gaan gepaard met rioleringswerken.

Het projectgebied dat het onderwerp is van voorliggende archeologienota, valt ten dele samen met andere projectgebieden die reeds het voorwerp zijn geweest van een bureau- en proefputten onderzoek.

Zo is in functie van deze realisatie reeds een eerste proefsleuvenonderzoek uitgevoerd door SOLVA in 2016 (projectcode Agentschap Onroerend Erfgoed 2015/541).<sup>1</sup>

Ten behoeve van een omgevingsvergunning voor een tijdelijke parking werkte SOLVA in 2016 een bureauonderzoek uit (projectcode Agentschap Onroerend Erfgoed 2016G86).<sup>2</sup>

Eveneens ten behoeve van de omgevingsvergunning voor de sloop van een gebouw op het industrieterrein is een archeologienota, bestaande uit een bureauonderzoek (projectcode Agentschap Onroerend Erfgoed 2023F277).<sup>3</sup> Gezien de ligging van het onderzoeksgebied ter hoogte van de historische, stedelijke begraafplaats van Aalst, in gebruik tussen 1784 en 1867, stelde het programma van maatregelen van deze laatste de noodzaak tot proefputten voorop. Deze proefputten zijn vervolgens uitgevoerd door SOLVA en uitgewerkt in een nota (projectcode Agentschap Onroerend Erfgoed 2024H23).<sup>4</sup> De proefputten tonen aan dat, ter hoogte van het afgebroken gebouw, de postmiddeleeuwse begraafplaats goed bewaard is en dit op beperkte diepte.

Een bureauonderzoek uit 2017, opgesteld door Ruben Willaert, heeft tot slot betrekking op een projectgebied ten noordoosten van het voorliggend projectgebied en valt deels samen met het huidige projectgebied (projectcode Agentschap Onroerend Erfgoed 2017I52).

## 1.2 WETTELIJK KADER

De zone bevindt zich buiten een beschermde archeologische site of archeologische zone, maar de oppervlakte van het projectgebied bedraagt meer dan 3000 m<sup>2</sup> en de ingreep in de bodem meer dan 1000 m<sup>2</sup>.

Derhalve diende in uitvoering van **art. 5.4.1 3°** van het Onroerend Erfgoeddecreet d.d. 12 juli 2013, een archeologienota te worden opgesteld ten behoeve van het indienen van de **omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voor wegenis- en rioleringswerken**. Er zijn voor dit dossier geen vrijstellingen van toepassing op bovenvermeld artikelnummer.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Klinkenborg et al. 2024.

<sup>2</sup> Klinkenborg et al. 2016.

<sup>3</sup> Bruggeman, 2023.

<sup>4</sup> De Maeyer & Verbeke, 2024.

<sup>5</sup> Het uit te voeren archeologisch onderzoek valt onder de toepassing van het Onroerend Erfgoeddecreet van 12 juli 2013, het Besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 betreffende de uitvoering van het Onroerend Erfgoeddecreet, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 4 december 2015 en de Code van Goede Praktijk voor de uitvoering van en de rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen en het gebruik van metaaldetectoren, versie 4.0 van 1 april 2019.

### 1.3 VRAAGSTELLING

Het projectgebied bevindt zich **binnen een historische kern** en wordt dus gekenmerkt door een **hoge densiteit aan historische bebouwing**. De vraagstelling in dit geval richt zich vooral op de stedelijke historiek van het terrein, de gebruiksgeschiedenis en de impact van de geplande werken. Dit bureauonderzoek gaat na of verder archeologisch (voor)onderzoek nodig is op basis van de huidige gegevens.

Het doel is informatie te verzamelen over de aan- of afwezigheid van een archeologische site op het terrein, de karakteristieken en bewaringstoestand ervan, de relatie met het omliggende stadsweefsel, de waarde ervan en de wijze waarop met het terrein moet omgegaan worden bij de geplande bodemingrepen. Er wordt nagegaan of verder archeologisch (voor)onderzoek nodig is op basis van de huidige gegevens.

### 1.4 ONDERZOEKSMETHODE

Het uitgevoerde vooronderzoek omvatte een **bureauonderzoek**. Daartoe is enerzijds landschappelijk, historisch en archeologisch bronnen- en online beschikbaar gegeorefereerd kaartenmateriaal geconsulteerd en zijn eventuele (recente) verstoringen binnen het projectgebied geïnventariseerd, met het oog op het opstellen van een archeologisch verwachtingspatroon. Anderzijds is de impact van de werken op de ondergrond geëvalueerd. Deze impact werd afgewogen ten aanzien van het te veronderstellen verwachtingspatroon, op basis waarvan uiteindelijk een gemotiveerd advies kan opgesteld worden.

### 1.5 RESULTATEN

Stad Aalst wenst een nieuwe weg, de 'Nieuwe Tragelweg', aan te leggen. Hierbij aansluitend wordt ook de bestaande Dendermondse Steenweg tussen de rotonde en spoorweg heraangelegd. De wegeniswerken gaan gepaard met rioleringswerken.

Het projectgebied dat het onderwerp is van voorliggende archeologienota, valt ten dele samen met andere projectgebieden die reeds het voorwerp zijn geweest van een bureau- en vervolgonderzoeken (proefsleuven en proefputten). Deze onderzoeken gaven in eerste instantie zicht op het archeologisch potentieel van het projectgebied en vervolgens ook zicht op de bewaring van het archeologisch bodemarchief.

Het projectgebied ligt ten noordwesten van en buiten de laatmiddeleeuwse stad Aalst. Gelegen op de linkeroever van de Dender bevindt het projectgebied zich grotendeels in de Dendervallei, net op de steilrand van de Dender, met name de overgang van de riviervallei naar de rivierbedding. Dit kenmerkt het terrein aanzienlijk, in die zin dat het terrein afhelt in noordoostelijke en zuidoostelijke richting, naar de Dender, en dat de steilrand een aanzienlijk hoogteverschil met zich mee brengt in het noordoosten van het projectgebied.

De oorspronkelijk meanderende Dender wordt in de loop van de 18<sup>de</sup> eeuw rechtgetrokken. Aanvankelijk blijft een afgesneden Denderarm bewaard in het landschap. Op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw wordt deze opgevuld en verdwijnt deze uit het landschap.

De specifieke ligging in de nabijheid van de Dender, ter hoogte van steilrand, is bepalend voor het archeologisch potentieel van het projectgebied, in die zin dat dergelijke locaties in het verleden aantrekkelijk zijn gebleken voor menselijke occupaties en dit over verschillende periodes heen.

Een tweede bepalend element in het projectgebied is de aanwezigheid van het historische tracé van de Dendermondse Steenweg. Deze weg is terug te vinden op de historische kaarten vanaf ca. het midden van de 18<sup>de</sup> eeuw. Langsheen deze weg verschijnt er langzaam bebouwing. Deze blijft evenwel schaars t.e.m. het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw. De gronden aan weerszijden van de Steenweg ondergaan een doorgedreven percelering, loodrecht georiënteerd op deze noordwest-zuidoostelijke as.

Een derde bepalend element is de inrichting van een stedelijk kerkhof langs deze Dendermondse Steenweg. Op een perceel van ca. 0,6 à 0,7 ha wordt een begraafplaats ingericht, in gebruik tussen 1784 en 1867.

Vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw worden te terreinen tussen de Dendermondse Steenweg, de spoorweg Gent-Brussel en de gekanaliseerde Dender, waar op dat moment de voormalige oude Denderarm is gedempt, in gebruik genomen en geïndustrialiseerd. Dit gaat gepaard met een doorgedreven verharding van de gronden. Braakliggende terreinen in het noorden van het projectgebied zijn onverhard, maar waren in de 20<sup>ste</sup>-eeuw ingericht als sportterreinen. De lintbewoning langsheen de Dendermondse Steenweg neemt verder toe. In het noorden van het projectgebied wordt op het einde van de 20<sup>ste</sup> eeuw ten slotte de ring rond Aalst aangelegd (de Boudewijlaan en de Heilig Hartlaan).

De diverse bureauonderzoeken, het reeds uitgevoerd proefsleuven- en proefputtenonderzoek in 2016 en het proefputtenonderzoek uit 2024 gaven zicht op de bewaring van het bodemarchief en het archeologische potentieel van het projectgebied. De resultaten van deze onderzoeken toonden aan dat het onverharde noordwestelijke gedeelte van het projectgebied de sporen draagt van de inrichting van de gronden als sport- en industrieterrein en dat weinig sporen zijn bewaard. Er is geen sprake van een nederzetting. In het zuidoosten van het projectgebied is daarentegen gebleken dat de voormalige postmiddeleeuwse begraafplaats goed bewaard is, en dit op beperkte diepte (vanaf ca. 75 cm onder het maaiveld).

De afweging van de geplande werken, in relatie tot het archeologische potentieel, stelt ons in staat om in te schatten dat, enkel in de zone van het voormalige kerkhof, het bodemarchief geraakt zal worden door de werken. Meer specifiek gaat het om de aanleg van de Nieuw Tragelweg en de nieuwe verbindende weg tussen de Nieuwe Tragelweg en de Dendermondse Steenweg.

Verder onderzoek wordt noodzakelijk geacht ter hoogte van het voormalige stedelijke kerkhof, meer specifiek binnen de contouren van de geplande nieuwe wegenis (rijweg, voetpad, fietspad, wadi en groenstrook), met bijhorende RWA- en DWA-riolering. Hiertoe wordt een archeologische opgraving geadviseerd. Op basis van het vooronderzoek werd het ontwerp zodanig aangepast dat in andere zones van de begraafplaats in situ bewaring gegarandeerd blijft.

## 2 VERSLAG VAN RESULTATEN BUREAUONDERZOEK

### 2.1 BESCHRIJVEND GEDEELTE

**Projectcode:** 2025A212

**Sitecode:** 23-AAL-TW

**Wettelijk depotnummer:** D/2025/12.857/318

**Naam en erkenningsnummer erkende archeoloog:** SOLVA OE/ERK/Archeoloog/2015/00038

**Locatie:**

Oost-Vlaanderen, Aalst, Dendermondse Steenweg 75

**Bounding box:**

punt 1: x= 126304.56/y= 181686.20

punt 2: x= 126679.92/ y= 182051.91

**Kadastrale gegevens:** zie Figuur 1

Aalst, afdeling 2, sectie C, 959T, 959V, 957G, 975P2, 967N2, 975K3, 975B3, 975F2, 975Z3, 975E3, 975D3, 975C3, 975S2, 948B2, 948K2, 948L2, 948H2, 948G2, 948V9 en openbare weg.

**Topografische kaart:** zie Figuur 2 en Figuur 3

**Betrokken actoren en specialisten:**

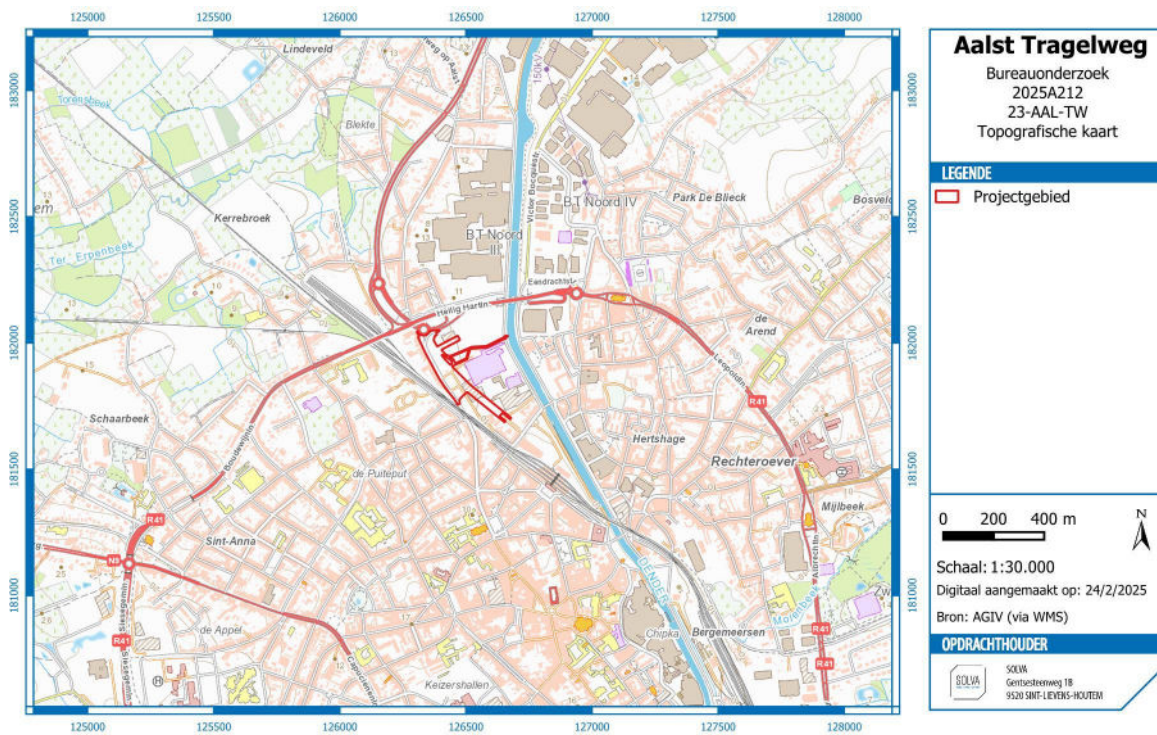
- Erkend archeoloog: Wouter De Maeyer
- Tekst: Cateline Clement, Wouter De Maeyer
- Kaartmateriaal: Cateline Clement
- Redactie: Bart Cherretté

**Wetenschappelijke advisering:**

Niet van toepassing







Figuur 3. Topografische kaart met aanduiding van het projectgebied.



## 2.1.1 AANLEIDING VOOR DE OPMAAK VAN DE ARCHEOLOGIENOTA

De zone bevindt zich buiten een beschermde archeologische site of archeologische zone, maar de oppervlakte van het projectgebied bedraagt meer dan 3000 m<sup>2</sup> en de ingreep in de bodem meer dan 1000 m<sup>2</sup>.

Derhalve diende in uitvoering van **art. 5.4.1 3°** van het Onroerend Erfgoeddecreet d.d.12 juli 2013, een archeologienota te worden opgesteld ten behoeve van het indienen van de **omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen** voor wegenis- en rioleringswerken. Er zijn voor dit dossier geen vrijstellingen van toepassing op bovenvermeld artikelnummer.<sup>6</sup>

## 2.1.2 BESCHRIJVING VAN DE GEPLANDE WERKEN

### 2.1.2.1 DE BESTAANDE TOESTAND

Het projectgebied situeert zich tussen de rotonde, die de N41 verbindt met de R41, en de spoorweg enerzijds en de Denderstraat anderzijds (Afbeelding 1).

Het zuidelijkwestelijke grens van het projectgebied wordt gerealiseerd door de Dendermondse Steenweg, dewelke geheel verhard en ingericht is. Onder de verharding is een riolering aanwezig.

De ontworpen Nieuwe Tragelweg en de zone tussen deze nieuwe weg en de huidige Dendermondse Steenweg valt grotendeels samen met een bedrijventerrein. Dit betekent dat een aanzienlijk deel van de terreinen verhard en ingericht is met gebouwen, parking en wegenis (Afbeelding 3). Zo is in de context van de geplande werken reeds het gebouw van de voormalige Smatch gesloopt (cf. supra) (Afbeelding 4).<sup>7</sup> Bepaalde gedeeltes van het projectgebied, zoals ten zuiden van de Aldi, tot aan de Dender, zijn onverhard (Afbeelding 2). Een groot deel van deze onverharde zone is evenwel reeds gesaneerd (zie bijlage 5). Van een ander deel is geweten dat dit tussen ca. 1925 en 1970 in gebruik was als sportterrein (cf. infra: luchtfoto's).

---

<sup>6</sup> Het uit te voeren archeologisch onderzoek valt onder de toepassing van het Onroerend Erfgoeddecreet van 12 juli 2013, het Besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 betreffende de uitvoering van het Onroerend Erfgoeddecreet, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 4 december 2015 en de Code van Goede Praktijk voor de uitvoering van en de rapportering over archeologisch vooronderzoek en archeologische opgravingen en het gebruik van metaaldetectoren, versie 4.0 van 1 april 2019.

<sup>7</sup> Bruggeman 2023 ; De Maeyer et al, 2024.



Afbeelding 1. Zicht op de rotonde en de parking van de Aldi aan de Dendermondse Steenweg (bron: Google).



Afbeelding 2. Zicht op het braakliggende terrein te zuiden van supermarkt Aldi en langs de Dendermondse Steenweg (bron: SOLVA).



Afbeelding 3. Zicht op de parking aan de bushalte op de Dendermondse Steenweg, tegenover de Sint-Barbarakapel, tussen het braakliggende terrein en de voormalige Smatch (bron: Google).





**Afbeelding 4.** Zicht op het bedrijventerrein vanaf de Dendermondse Steenweg, met links achteraan het gebouw van de Smatch dat reeds gesloopt is (bron: SOLVA).

#### 2.1.2.2 DE ONTWORPEN TOESTAND

Zie bijlages 1 tem 5 voor de grondplannen en snedes van de ontworpen toestand.

De geplande werken omvat enerzijds wegenis- en anderzijds rioleringswerken, binnen een projectgebied met een oppervlakte van 29362 m<sup>2</sup>.

#### **Wegeniswerken** (Figuur 4)

De bestaande Dendermondse Steenweg tussen de rotonde en de spoorweg wordt heraangelegd. Deze krijgt een nieuwe rijweg in bitumineuze verharding (opbouw 60 cm), een voetpad (opbouw 26 cm) en parkeerstrook met betonstraatstenen (opbouw 34 cm).

De geplande Nieuwe Tragelweg heeft een opbouw van 60 cm (zie bijlage 4) en zal eveneens bestaan uit een rijweg in bitumineuze verharding. Fietspaden (opbouw 34 cm) worden aangelegd aan weerszijden van de wegenis en zullen eveneens bestaan uit een bitumineuze verharding. Aan de buitenzijde van de fietspaden is een voetpad ingepland, ook in een bitumineuze verharding (opbouw 34 cm). De fiets- en voetpaden zijn gescheiden van de Nieuwe Tragelweg door groenzones, ingericht met een bomenrij. Zo ook wordt de ruimte tussen de Nieuwe Tragelweg en de Dendermondse Steenweg ingericht als groenzone. De baanvakken van de Nieuwe Tragelweg worden centraal van elkaar gescheiden, hetzij door een groenstrook, hetzij door één van twee wadi's (diepte 140 cm).

Centraal in het projectgebied worden de Dendermondse Steenweg en de Nieuwe Tragelweg met elkaar verbonden door middel van een nieuwe wegenis (opbouw 60 cm). Deze weg is aan weerszijden voorzien van voetpaden in betonstraatstenen (opbouw 26 cm). Op het kruispunt met de Dendermondse Steenweg zijn fietspaden in bitumineuze verharding ingepland.

Tussen de Dendermondse Steenweg en de Nieuwe Tragelweg wordt een wadi voorzien ter hoogte van huisnummers 140 t.e.m. 178. De exacte omvang van de wadi is nog niet gekend, maar zal niet ruimer zijn dan wat op het huidige plan (bijlage 1) is ingetekend.

Ten zuiden van de huidige Aldi (perceel 957G) wordt een tijdelijke parking aangelegd. De opbouw van de nieuwe verharding is 34 cm. Ze bestaat uit een toplaag van 4 cm waterdoorlatend asfalt en 30 cm steenslagfundering type II met daaronder geotextiel.

### **Rioleringswerken** (Figuur 5 & Figuur 6)

De rioleringswerken bestaan in essentie uit de realisatie van een gescheiden rioleringsstelsel. Hiertoe worden een nieuwe RWA- en DWA-riolering aangelegd ter hoogte van de bestaande Dendermondse Steenweg, de ontworpen Nieuwe Tragelweg en de ontworpen nieuwe wegenis die beide wegen verbindt. Ter hoogte van de Nieuwe Tragelweg wordt het regenwater opgevangen door middel van twee wadi's tussen de rijvakken.

Vanuit de Nieuwe Tragelweg strekken de RWA- en DWA-riolering verder naar het noordoosten, waar ze aansluiten op de Dender.

De twee ontworpen wadi's, gelegen tussen de baanvakken van de Nieuwe Tragelweg, sluiten aan op de RWA-riolering die verder loopt tot aan de Dender.

In de Dendermondse Steenweg hebben de RWA- en DWA-riolering beiden een diameter van 40 cm. Deze worden aangelegd op een diepte van ca. 1,5 tot ca. 2,75 m.

Ter hoogte van de Nieuwe Tragelweg en de doorsteek naar de Dendermondse Steenweg heeft de RWA-leiding een diameter van 40 cm en de DWA-leiding een diameter van hetzij 30 cm, hetzij 140 cm. Deze leidingen reiken tot een diepte van 1m tot 6m.

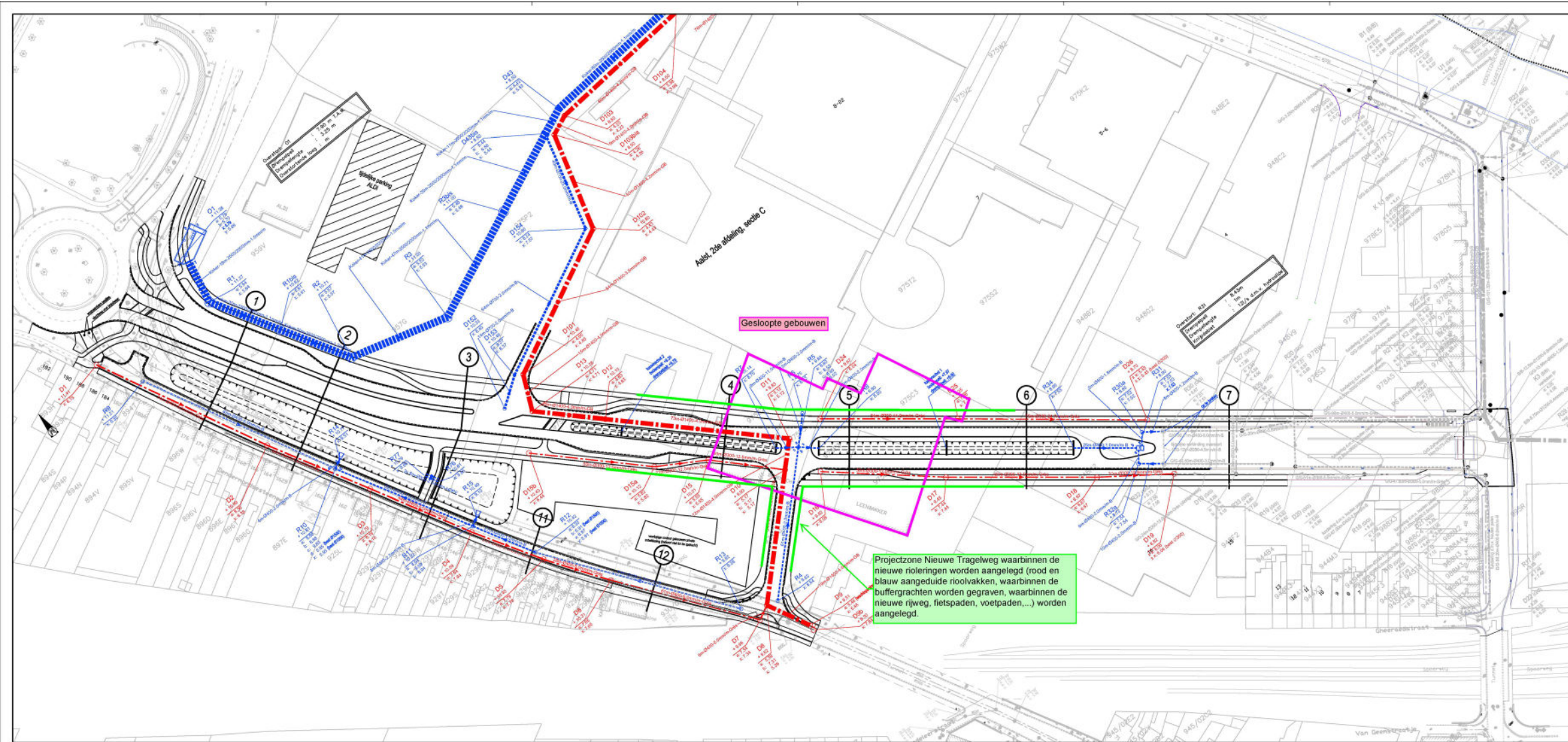
De RWA-leiding, die vanuit de rotonde doorsteekt naar het noordoosten naar de Dender, betreft een koker met breedte van 2 tot 2,5 m, op een diepte van ca. 5,5 m.

De RWA- en DWA-leidingen, die vanuit de Nieuwe Tragelweg verder strekken naar het noordoosten tot aan de Dender, betreffen respectievelijk buizen met een diameter van 70 en 140 cm. De RWA-leiding sluit aan op de hierboven beschreven koker. De DWA-leiding bereikt een diepte van 6m en meer.



Figuur 4. Ontwerp wegenis (bron: SWECO).





Figuur 5. Ontwerp riolering (bron: SWECO).





## 2.1.3 DE ONDERZOEKSOPDRACHT

### 2.1.3.1 VRAAGSTELLING

Het bureauonderzoek ten behoeve van de vergunningsaanvraag voor de wegenis- en rioleringswerken heeft tot doel om op basis van bestaande bronnen informatie te verzamelen over de aan- of afwezigheid van een archeologische site op het terrein, de karakteristieken en bewaringstoestand ervan, de relatie met het landschap, de waarde ervan en de wijze waarop met het terrein moet omgegaan worden bij de geplande bodemingrepen. Volgende onderzoeksvragen worden behandeld:

- Welke aanwijzingen bevatten de bestaande bronnen over het archeologische potentieel van het terrein?
- Wat is de landschapshistoriek van het terrein?
- Welke gebruiksevolutie kende het terrein?
- Wat is de impact van de geplande werken?
- Wat is het wetenschappelijk kennispotentieel van een eventueel aanwezige archeologische site op lokaal, regionaal en op Vlaams niveau?
- Wat is de aard en waardering van het kennispotentieel?
- Is er verder vooronderzoek noodzakelijk en welke vorm dient dit aan te nemen?

### 2.1.3.2 DE RANDVOORWAARDEN

Niet van toepassing.

## 2.1.4 WERKWIJZE EN STRATEGIE VAN HET VOORONDERZOEK

### 2.1.4.1 MOTIVERING VAN DE ONDERZOEKSSTRATEGIE, -METHODEN EN -TECHNIEKEN

#### STRATEGIE

In deze nota wordt een **bureauonderzoek** uitgevoerd **voor een zone die gekenmerkt wordt door een hoge dichtheid aan bebouwing in het recente verleden (19<sup>de</sup>-20<sup>ste</sup> eeuw)**. Dit type onderzoek heeft als bijkomend doel de gebruiksgeschiedenis en de relatie tot het omliggende stadsweefsel te kennen. Daarvoor wordt bijzondere aandacht besteed aan het onderzoek van archieven en eventueel eerder uitgevoerd onderzoek naar de historische evolutie van deze stadszone.

Dit bureauonderzoek moet uiteindelijk leiden tot een gemotiveerd advies of, en welke, maatregelen van verder vooronderzoek (met of zonder ingreep in de bodem) op het projectgebied noodzakelijk zijn.

#### METHODEN EN TECHNIEKEN

Met het oog op een gemotiveerd advies is enerzijds landschappelijk, historisch en archeologisch bronnen en online beschikbare georeferentie kaartenmateriaal geconsulteerd en zijn eventuele (recente) verstoringen binnen het projectgebied geïnventariseerd, met het oog op het opstellen van een archeologisch verwachtingspatroon. Anderzijds is de impact van de werken op de ondergrond geëvalueerd. Deze impact werd afgewogen ten aanzien van het te veronderstellen verwachtingspatroon, op basis waarvan uiteindelijk een gemotiveerd advies kan opgesteld worden.

### 2.1.4.2 ORGANISATIE VAN HET BUREAUONDERZOEK

Alle hieronder vernoemde bronnen zijn geconsulteerd door Wouter De Maeyer en Cateline Clement. Opmaak van de figuren en de georeferentie geschiedde door Cateline Clement. Inhoudelijke afwegingen en keuzes zijn in overleg geschied tussen Wouter De Maeyer en Bart Cherretté.

### 2.1.4.3 ASPECTEN WAARVOOR HET ADVIES VAN SPECIALISTEN WERD INGEROEPEN

Niet van toepassing.

### 2.1.4.4 ASPECTEN WAARVOOR ALGEMENE WETENSCHAPPELIJKE ADVISERING WERD INGEROEPEN

Niet van toepassing.

### 2.1.4.5 MOTIVERING VAN DE GESELECTEERDE BRONNEN

Tijdens het bureauonderzoek is een analyse gemaakt van de **bodemsoorten**. Daarnaast werd onderzocht waar mogelijk afgedekte bodems en/of resten uit de prehistorie of jongere periodes kunnen verwacht worden. De aardkundige gegevens zijn online opgezocht via de Bodemverkenner

(www.dov.vlaanderen.be) en de Geopunt-kaart (www.geopunt.be), de kaarten zelf zijn geraadpleegd via WMS in een GIS-omgeving. Verdelers van deze kaarten is de Databank Ondergrond Vlaanderen.

Het belangrijkste beschikbare **historisch kaartmateriaal** is vooral geraadpleegd om de grondgebruiksgeschiedenis van het onderzoeksgebied van de laatste eeuwen zo goed mogelijk te kennen. Deze informatie uit het historische kaartmateriaal kan een impact hebben op de kwaliteit van het eventueel oudere bodemarchief. Het historisch kaartmateriaal is gegeoreferent geraadpleegd via WMS in een GIS-omgeving. Verdelers van het kaartenmateriaal is het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen.

Voor het archeologisch kader is de Centrale Archeologische Inventaris (**CAI**) geraadpleegd, alsook de beschikbare literaire bronnen.

De **ontwerpplannen** zijn door SWECO en Stad Aalst ter beschikking gesteld.

Alle gegevens werden hierna samengebundeld in voorliggende archeologienota.

## 2.2 ASSESTRAPPORT

### 2.2.1 METHODEN, TECHNIEKEN EN CRITERIA

Het assessmentrapport omvat alle informatie afkomstig uit het **bureauonderzoek**: dit zijn alle relevante gegevens die over het projectgebied verzameld kunnen worden uit toegankelijke literatuur en kaartmateriaal en bijdragen tot het gefundeerd inschatten van het archeologisch potentieel van het plangebied. Om dit laatste te bereiken worden de verzamelde gegevens met elkaar vergeleken, geconfronteerd en samengelegd. Vanuit deze assessment van het plangebied moet een goede motivering mogelijk zijn over de noodzaak en het nut van al dan niet verder te nemen maatregelen.

Een waardevol assessment van het archeologisch potentieel van een projectgebied op basis van een bureauonderzoek is enkel mogelijk indien de bronnen voldoende en afdoende relevante gegevens opleveren om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden. Bij afwezigheid of onvoldoende data zijn bijkomende maatregelen nodig om tot een correcte inschatting voor het projectgebied te komen.

### 2.2.2 CONSERVATIE-ASSESSMENT

Alle gegenereerde data die in het kader van deze archeologienota tot stand komen, worden door **SOLVA** digitaal bewaard op een centrale server die dagelijks “in-huis” wordt geback-up’t en off-site wordt gekopieerd. Alle gegenereerde data en rapporten zijn geïntegreerd in de **SOLVA**-Archeologiedatabank raadpleegbaar. Een conservatie-assessment voor vondsten of stalen is bij dit bureauonderzoek niet van toepassing.

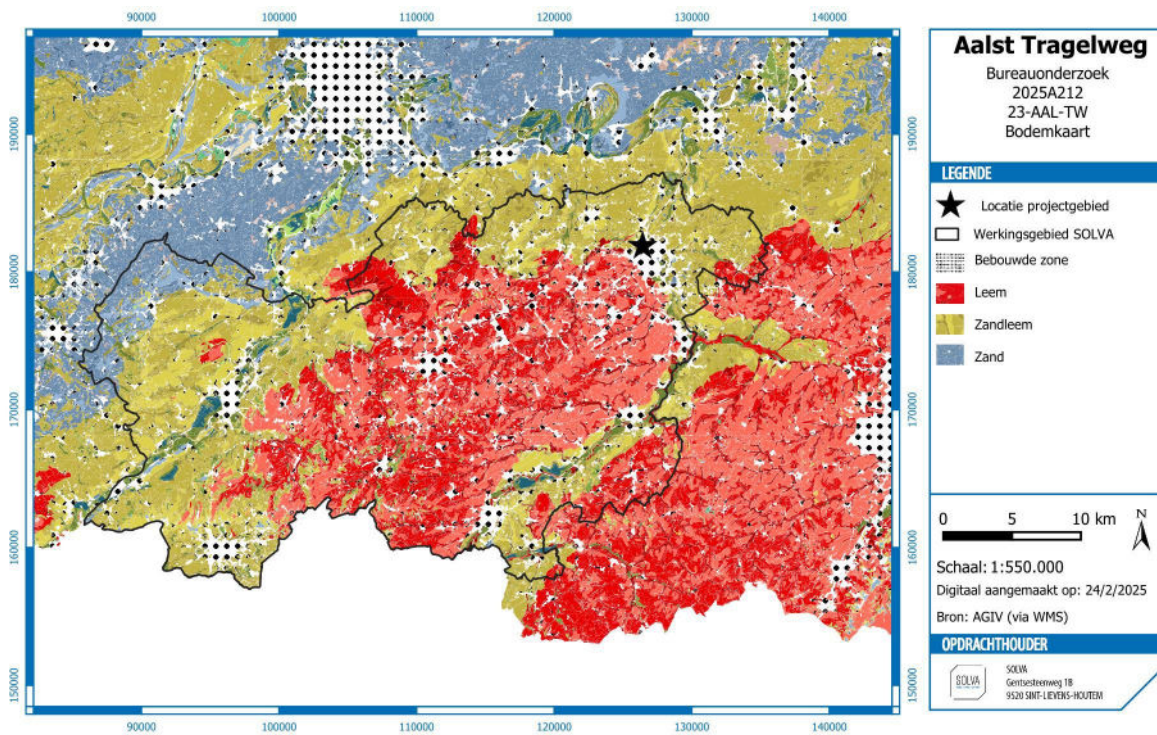
### 2.2.3 DE LANDSCHAPPELIJKE LIGGING VAN HET ONDERZOEKSGBIED EN ZIJN OMGEVING

#### 2.2.3.1 ALGEMENE LANDSCHAPPELIJKE EN GEOGRAFISCHE SITUERING

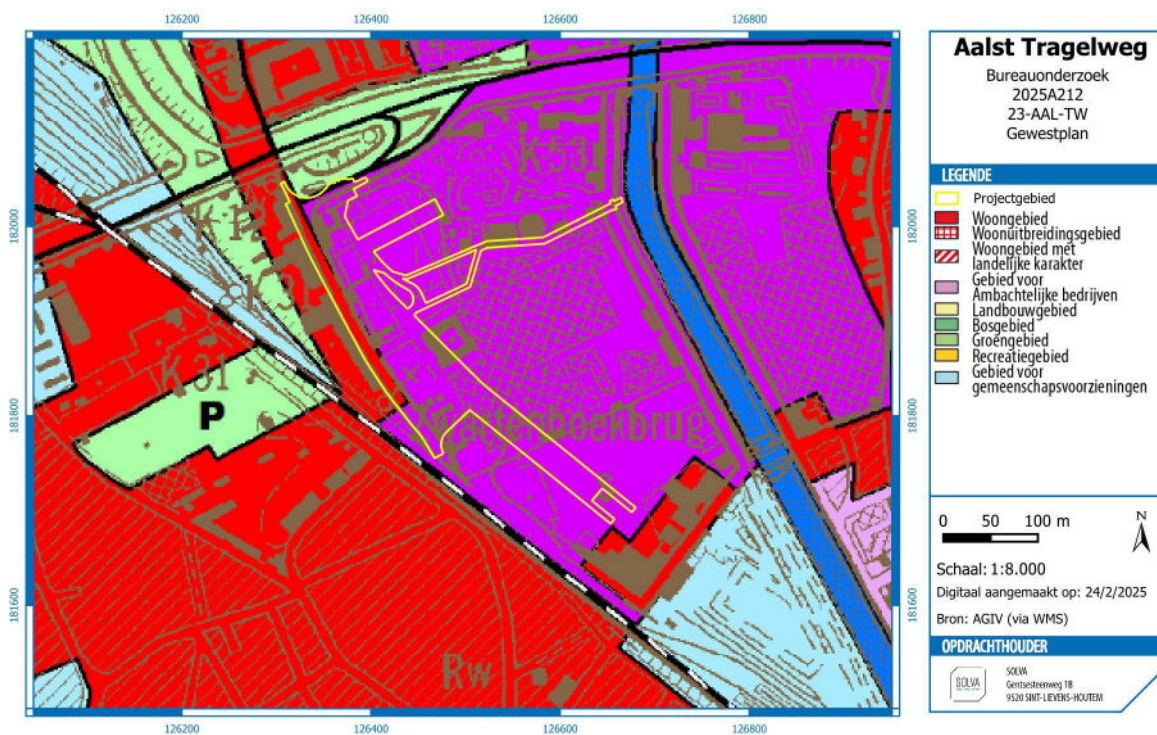
Aalst is gesitueerd in het oosten van de provincie Oost-Vlaanderen, in de Dendervallei, op de overgang van het zandleemdistrict naar het lemig heuveldistrict (Figuur 7). In het noorden grenst Aalst aan de deelgemeentes Hofstade en Herdersem, in het oosten aan Moorsel, in het zuiden aan Erembodegem en in het westen aan Nieuwerkerken, Erpe en Lede.

Het projectgebied situeert zich in het noorden van de stad, op de westelijke oever van de Dender.

Het projectgebied ligt volgens het gewestplan quasi volledig in gebied voor ambachtelijke bedrijven en raakt in het westen, ter hoogte van de Dendermondse Steenweg, aan woongebied (Figuur 8).



Figuur 7. De bodemkaart met aanduiding van het projectgebied.



Figuur 8. Het gewestplan met aanduiding van het projectgebied.



### 2.2.3.2 AARDKUNDIGE EN HYDROGRAFISCHE SITUERING

#### ALGEMENE GEOLOGISCHE EN GEOMORFOLOGISCHE SCHETS VAN DE REGIO<sup>8</sup>

De Dendervallei waarbinnen het projectgebied is gesitueerd, is gelegen in het zogenaamde **Midden-Vlaams glooiend zandleemdistrict**. Het district bestaat uit een weinig tot matig geaccidenteerd Tertiair glooiend landschap waarop voornamelijk zandleemige eolische gronden werden afgezet. Het district bevindt zich in Midden-Vlaanderen.

Het district vormt in feite een overgangszone tussen het 'Pleistoceen riviervalleiendistrict' (Vlaamse vallei) in het noorden en het 'Zuid-Vlaams lemig heuveldistrict' in het zuiden. In principe zijn dergelijke gebieden soort- en gradiëntrijk, waarbij naast de typische ecosystemen van zandige en lemige gebieden ook allerlei soorten voorkomen die aan gradiënten gebonden zijn. Het is een bijna open kouterlandschap met nat bos en weiden in de depressies. In principe zou het ecodistrict nog verder in drie subgebieden onderverdeeld kunnen worden: een vlak nat zandleemgebied vooral in het noordelijke deel van het district, een droog zandleemgebied voornamelijk in het centrale gedeelte en een golvend zandleemgebied met sterke invloed van de Tertiaire ondergrond vooral in het zuidelijk deel. Deze subgebieden duiden nog maar eens op het feit dat het district eerder als een overgangsgebied te beschouwen is.

#### *Tertiair*

Tijdens het Tertiair werden mariene zand- en kleilagen afgezet, achtereenvolgens de Formatie van Kortrijk, Formatie van Tielt, Formatie van Gent, Formatie van Lede en Formatie van Maldegem. Na daling van de zeespiegel werden deze sedimenten in het Pleistoceen (Quartair) door erosie aangetast, en dan voornamelijk de zandige formaties. De kleiige lagen boden meer weerstand aan de erosie en vormden de heuveltoppen van het Tertiair reliëf. Het resultaat is een vrij sterk golvend en versneden tertiair oppervlak met een lichte daling naar het noorden toe.

Het Tertiaire substraat bestaat in het oostelijke deel overwegend uit klei (leden uit de Formatie van Maldegem), terwijl het westelijke deel meer zandig is, met plaatselijk (kleiige) heuveltoppen. Dit weerspiegelt zich sterk in het huidige landschap (reliëf, waterhuishouding). Tijdens het Weichselglaciaal werd het Tertiaire landschap grotendeels afgedekt met een Quartaire voornamelijk niveo-eolische dekmantel. Dit pakket bezit een dikte van 0 tot 10m. De variatie in dikte wordt verklaard door topografie en de overheersende westenwind-richting tijdens de afzettingen. Het eolisch materiaal is het dikst in de depressies en op zwakke, naar het oosten gerichte hellingen (5 tot 10m). Op de ruggen bedraagt het nog 1 à 2 m, terwijl het op de heuveltoppen dikwijls ontbreekt.

#### *Quartair*

De Quartaire afzettingen werden in verschillende perioden tijdens het Weichselglaciaal afgezet. Het materiaal, dat tijdens de eerste twee fasen sedimenteerde, werd in de nabijheid van de Tertiaire verhevenheden vaak weggeërodeerd. In het begin van de derde fase werd ten gevolge van afspoeling en afglijding vaak Tertiair, vooral zandig materiaal, verplaatst en vermengd met de niveo-eolische sedimenten. Dit verspoelde materiaal komt voor in de ondergrond van de meeste zandleemprofielen en is van groot belang voor de bodemgesteldheid, inclusief de waterhuishouding van de gronden. Op het einde van het Tardiglaciaal werden langs de Dender (Wieze-Denderbelle) duinruggen afgezet door verwaaiing van lokale voornamelijk licht zandleem sedimenten. Tijdens het Holoceen werd alluvium in de valleien afgezet en in recente tijden traden nieuwe verstuingen en afzettingen op ten gevolge van ontbossingen.

#### *Geomorfologie*

Hoewel de Quartaire afzettingen een verzachting van het Tertiaire landschap teweegbrachten, is het reliëf in hoofdzaak als een erosiereliëf te beschouwen. Het reliëf wordt in dit zandlemig gebied nog beïnvloed door het onderliggende Tertiaire substraat. Vooral in het zuidelijke deel (aansluitend op het 'Zuid-Vlaams lemig heuveldistrict') is deze invloed nog vrij duidelijk aanwezig. Het Tertiair geaccidenteerd landschap in

---

<sup>8</sup> We baseren ons voor deze beschrijving op de definitie en karakterisering van de ecodistricten in Vlaanderen. In het concept 'ecodistrict' worden diverse geologische, geomorfologische, bodemkundige, hydrografische en historisch-geografische aspecten, die ook een determinerende invloed hebben gehad op het menselijk handelen in het verleden, in relatie tot elkaar besproken: Sevenant et al. 2002.

het noordelijk gedeelte is vrijwel geheel genivelleerd door de Quartaire niveo-eolische dekmantel die tijdens het Weichselglaciaal werd afgezet.

### *Bodem*

De Pleistocene sedimenten zijn de voornaamste bodemvormende bestanddelen in het district. Het zandige lössleem, dat in dit gebied afgezet werd tijdens de laatste ijstijd, wordt op een lager reliëfniveau aangetroffen dan de zuivere lössafzettingen (afgezet in de zuidelijk gelegen districten). Het bezit soms een sterk variërende textuur indien het tijdens zijn afzetting vermengd werd met verspoeld Tertiair zand. Niet tot zwak gleyige bodems met een textuur B-horizont (grijsbruine podsolachtige bodems) bevinden zich eerder in het zuiden van het district. Deze bodems werden gevormd onder een gemengd loofbos en zijn typisch voor zandleem- en leemgebieden. Doorgaans vertonen deze gronden een normale waterhuishouding. Elders overwegen gronden met een sterk gevlekte of verbrokkelde textuur B-horizont. Het betreft gedegradeerde grijsbruine podsolachtige bodems, die onder andere ontstaan zijn door het in cultuur brengen van gronden (en dus het rooien van de natuurlijke bosvegetatie). De zandleemgronden zijn niet tot matig gleyige gronden. Op de Tertiaire opduikingen komen niet tot sterk gleyige gronden voor met een niet bepaalde profielontwikkeling. De beekvalleien worden gevormd door hydromorfe alluviale gronden.

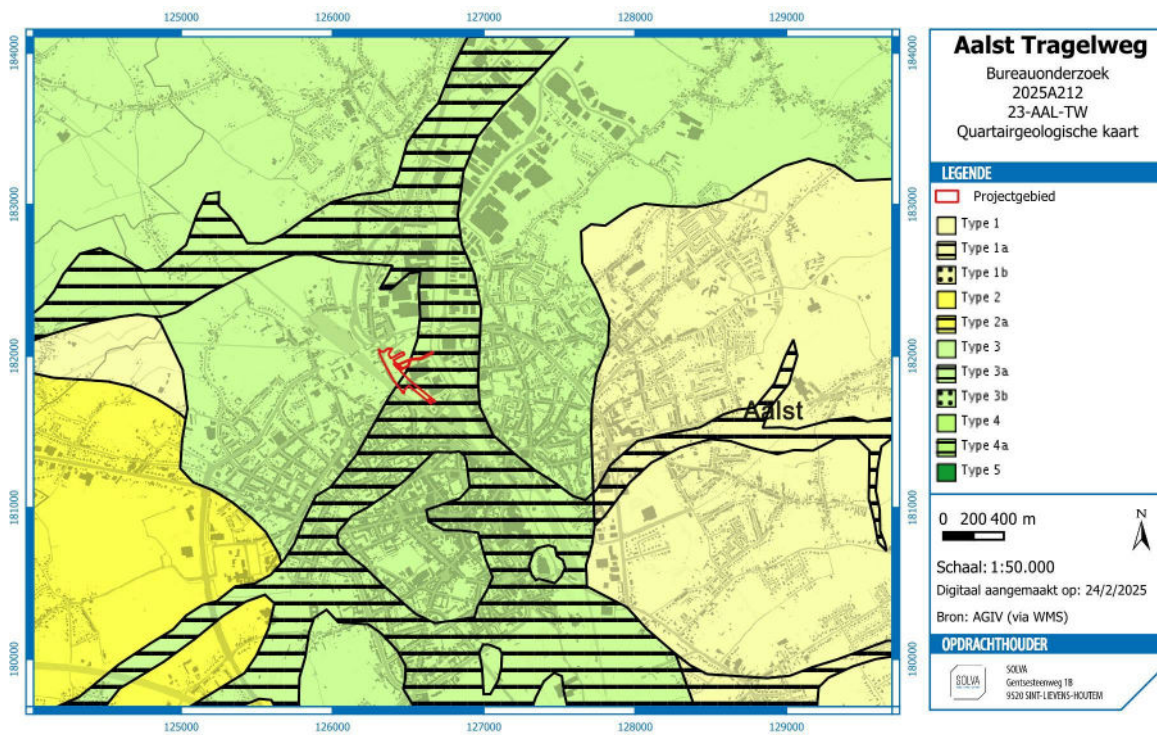
De textuur van de meeste zandleemgronden wordt lichter (zandiger) naarmate ze dieper liggen of gaan over tot verspoeld, kleiig, Tertiair materiaal. In het zandleemgebied, waar het Quartaire dek vaak op matige diepte op een zandig-lemig complex rust, hebben vele gronden een gebrekkige waterhuishouding, te wijten aan de langzame oppervlakkige drainering en aan een tijdelijk opgehouden watertafel. Deze watertafel wordt plaatselijk gevormd op een weinig doorlatende (Tertiaire) laag (indien deze op minder dan 2-3 m diepte voorkomt). Op andere heuvels (bijvoorbeeld de heuvel ter hoogte van Lede), waar een sterk doorlatende Tertiaire ondergrond voorkomt (Tertiair zand), liggen goed ontwaterde gronden.

### **HET PROJECTGEBIED**

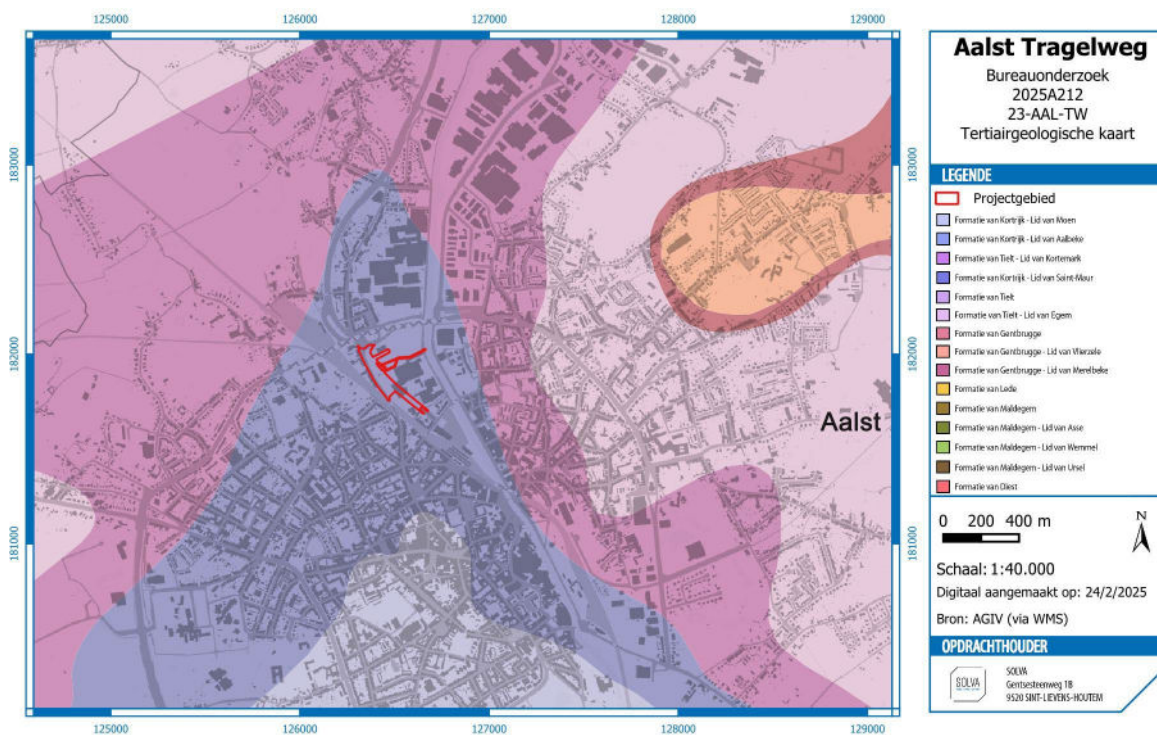
De **Quartaargeologische profieltypekaart** karakteriseert het projectgebied in de noordwestelijke helft als type 3 of “Geen Holocene en/of Tardiglaciale afzettingen bovenop de Pleistocene sequentie”, en in de zuidoostelijke helft als type 3a of “Holocene en/of Tardiglaciale fluviatiele afzettingen bovenop de Pleistocene sequentie” (Figuur 9).

Op de **Tertiairgeologische profieltypekaart** is te zien dat het projectgebied integraal gelegen is op de Formatie van Kortrijk, Lid van Aalbeke, wat wijst op donkergrijze tot blauwe klei met glimmers (Figuur 10).

Voor het gebied is **geen geomorfologische kaart** beschikbaar.



Figuur 9. Quartairegeologische profieltypekaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.



Figuur 10. Tertiairegeologische profieltypekaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.

### 2.2.3.3 FYSISICH-GEOGRAFISCHE SITUERING

De stad Aalst is gelegen aan weerszijden van op de flank van de Dendervallei. Op het **hoogtemodel** is te zien hoe het projectgebied zich in de vallei van de Dender en aan de rand van de voormalige rivierbedding

van de Dender bevindt (Figuur 11). De terreinen hellen bijgevolg af in noordoostelijke richting, naar de Dender toe. De Denderbedding zelf is gekenmerkt door een moerassig gebied waarbinnen de oorspronkelijke, niet gekanaliseerde loop meanderde. Kenmerkend hiervoor zijn de steilranden op de overgang van de vallei naar de rivierbedding.

Een detail van het digitaal hoogtemodel toont goed de vermelde steilrand (Figuur 12). Zo zien we een abrupt hoogteverschil met een vrij parallel verloop aan de historische Denderbedding. De blauw gekleurde zone valt samen met de laaggelegen (moerassige) Denderbedding, de groene zones zijn de hoger gelegen opduiking. De grens tussen beide, met een relatief groot hoogteverschil, vormt de steilrand.

Tal van archeologische opgravingen hebben reeds aangetoond dat dergelijke steilranden, in de nabijheid van waterlopen, in het verleden attractief waren voor menselijke occupaties en dit over verschillende periodes heen (bv. prehistorie, metaaltijden, Romeinse periode, vroege middeleeuwen). Voor de onmiddellijke omgeving van het onderzoeksgebied verwijzen we naar het centrum van Aalst. Dat de steilrand hier reeds vroeg menselijke aanwezigheid aantrok blijkt zeer duidelijk uit de epi-paleolithische vondsten die onder het Oud-Hospitaal zijn aangetroffen.<sup>9</sup> Het is ook in deze zone, langs de winterbedding van de Dender, dat de aanwijzingen van de oudste stadsgeschiedenis in kaart gebracht zijn (Merovingische en Karolingische sporen aangetroffen op de Oude Vismarkt).<sup>10</sup> Ook de vermoedde locatie van de vroegmiddeleeuwse Sint-Ursmaruskapel (in de omgeving van het huidige Stationsplein) is op een steilrand langs de Dender te situeren.<sup>11</sup>

De hoogteprofielen (Figuur 13) bevestigen de aanwezigheid van de vermelde **steilrand** met een abrupt hoogteverschil, gaande van ca. 11m TAW naar 8,3 m TAW (Figuur 16) en van 10,7m TAW naar 8,2m TAW (Figuur 17). De hoogteprofielen tonen tevens aan dat het projectgebied zelf **hellend** is vanuit het noordwesten naar het zuidoosten, van ca. 11,3m TAW naar 9,3 m TAW (Figuur 14) en van ca. 11,5m TAW naar ca. 10m TAW en vervolgens naar ca. 8,5m TAW, ter hoogte van de inrit naar de ondergrondse pendelparking. Hoogteprofiel 5 geeft zicht op de parking aan de voormalige Smatch, dewelke, ondanks wat het hoogteprofiel laat uitschijnen, vrij vlak is. Het laagst gelegen gedeelte bevindt zich ter hoogte van de rijweg tussen de parking en de gesloopte Smatch (Figuur 18).

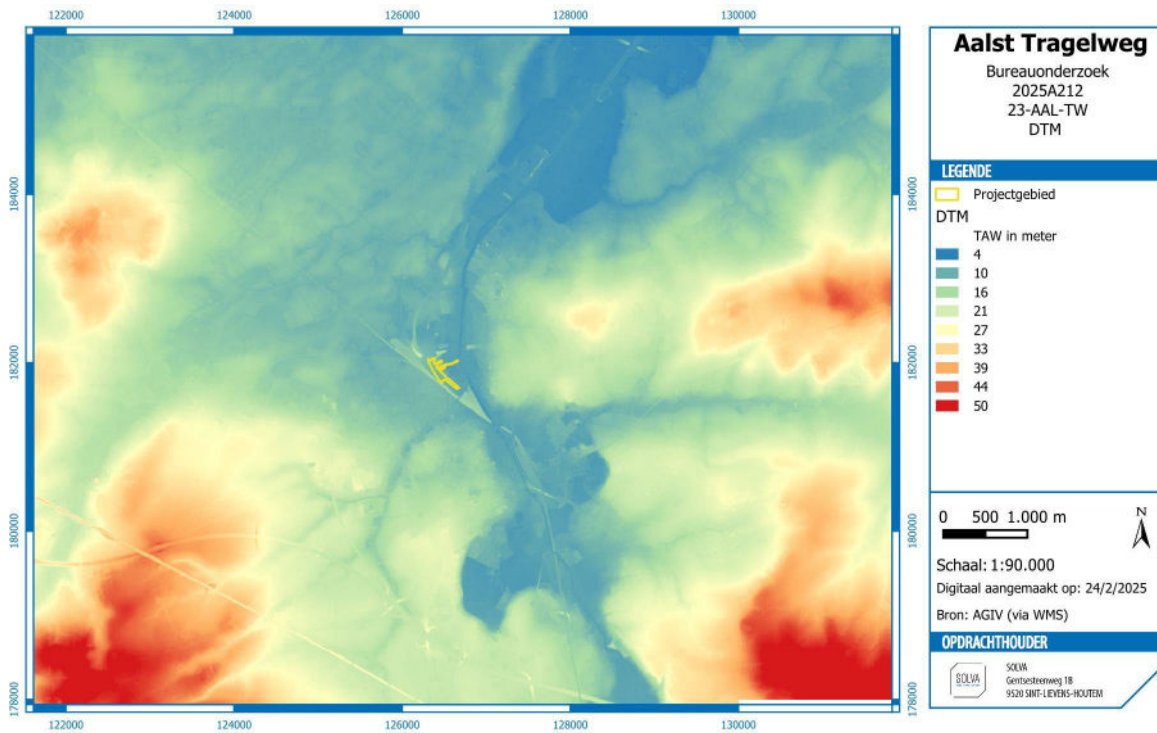
---

9 Vanmoerkerke 1983, p. 14-16.

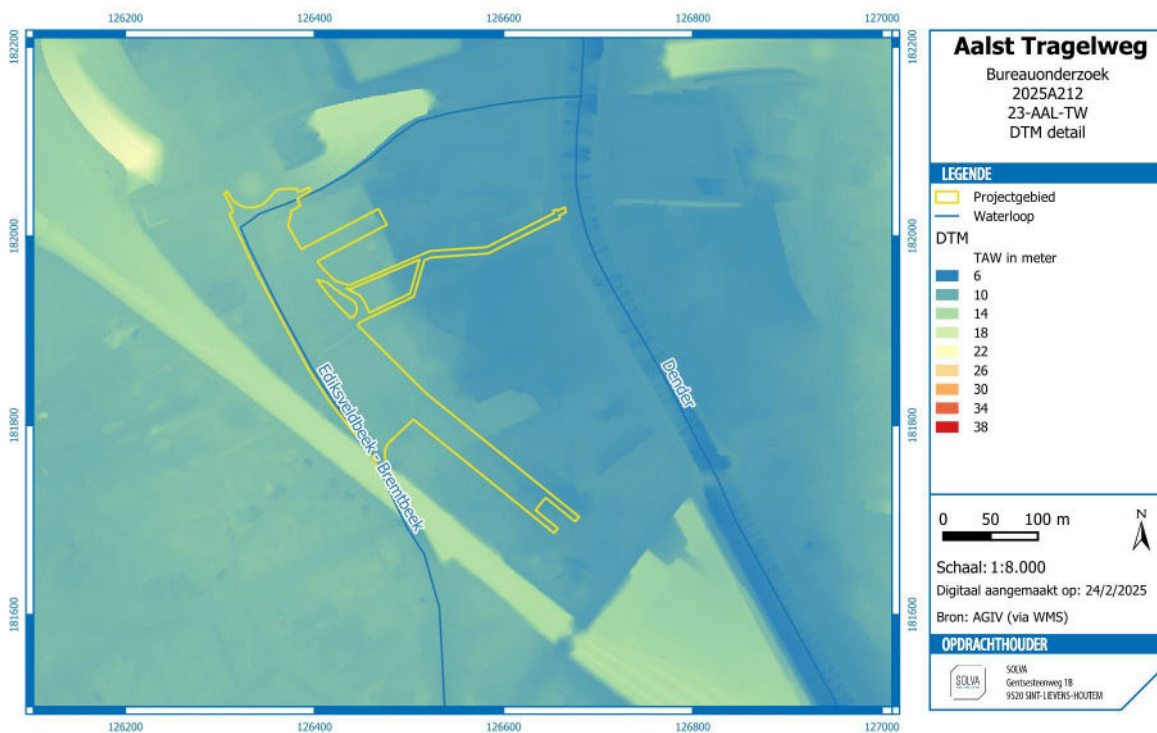
10 De Groote 2010, p. 253.

11 Klinkenborg, De Maeyer & Cherretté 2010, p. 9-11.

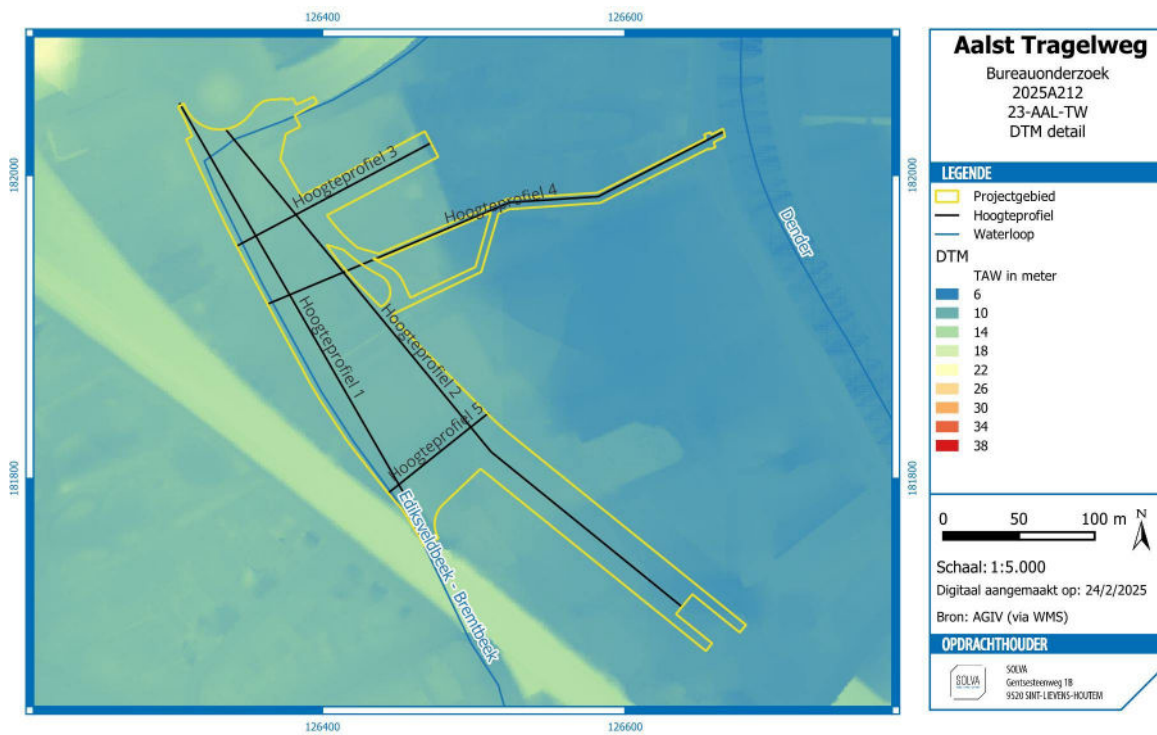




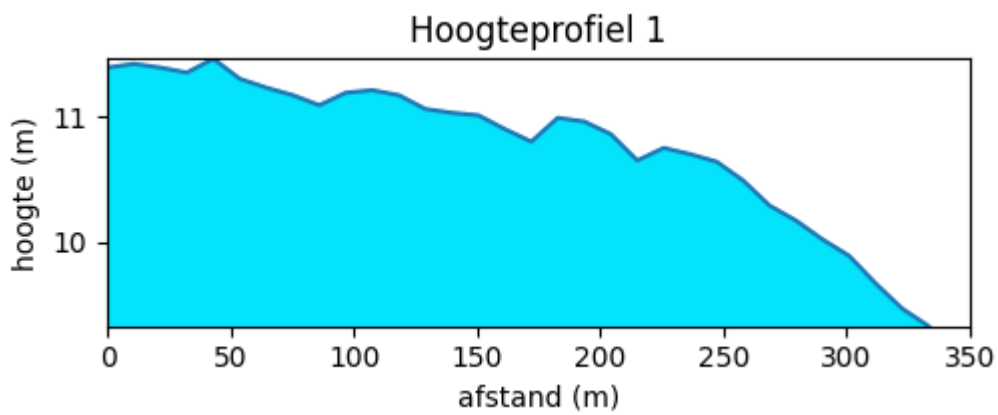
Figuur 11. Digitaal Hoogtemodel op het GRB met aanduiding van het projectgebied.



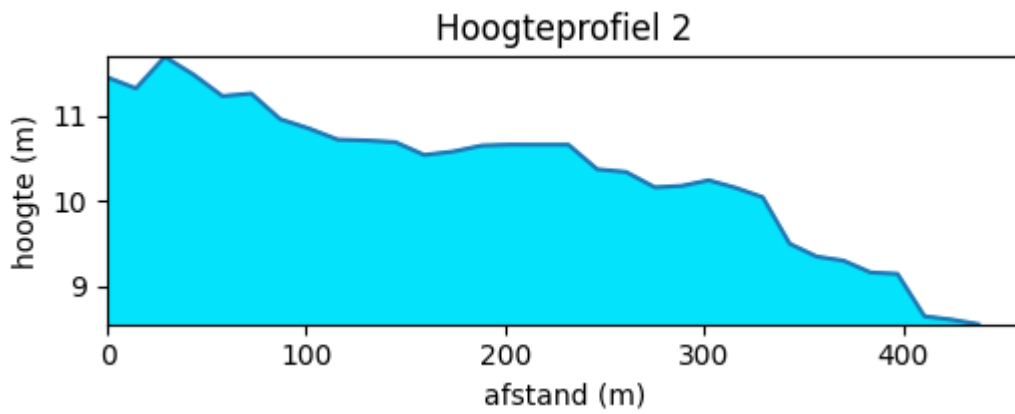
Figuur 12. Digitaal Hoogtemodel met aanduiding van het projectgebied en de waterlopen.



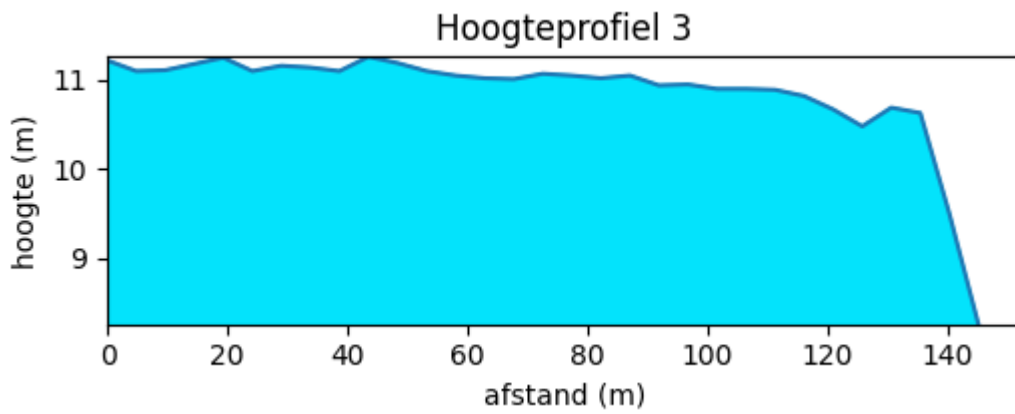
Figuur 13. Digitaal Hoogtemodel met aanduiding van het projectgebied, de waterlopen en de hoogteprofielen.



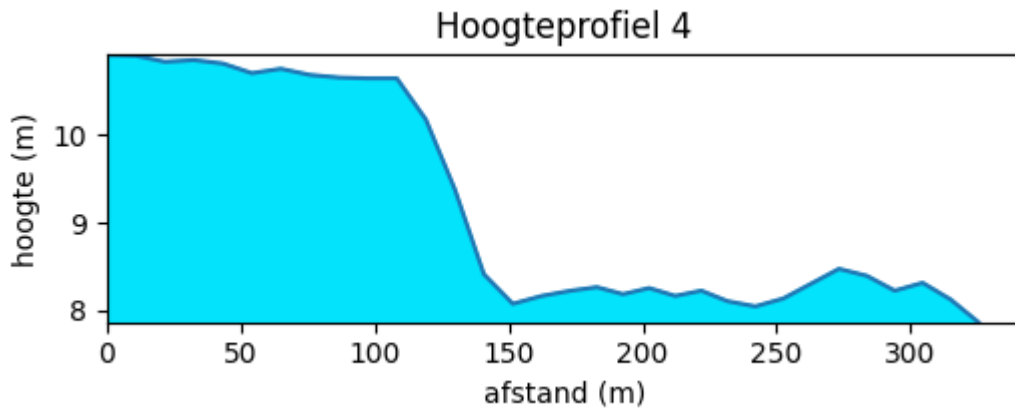
Figuur 14. Hoogteprofiel 1 vanuit het noordwesten naar het zuidoosten.



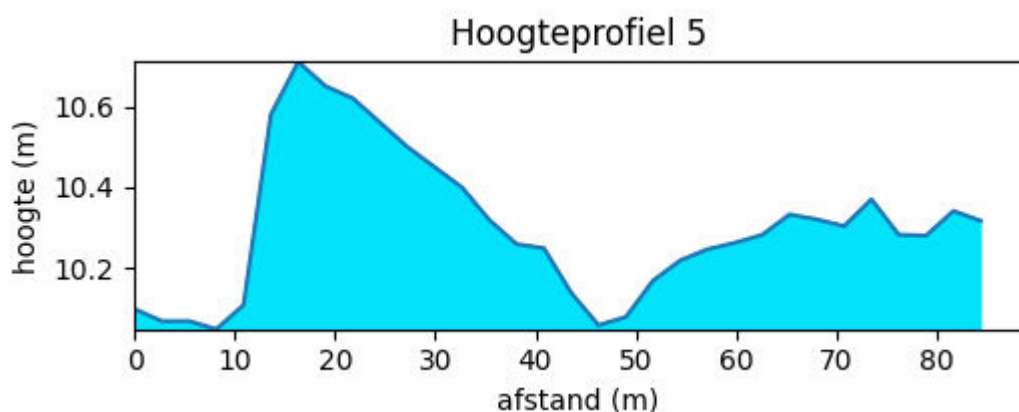
Figuur 15. Hoogteprofiel 2 vanuit het noordwesten naar het zuidoosten.



Figuur 16. Hoogteprofiel 3 vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.



Figuur 17. Hoogteprofiel 4 vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.



Figuur 18. Hoogteprofiel 5 vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.

De **potentiële bodemerosiekaart** geeft geen informatie voor het projectgebied (Figuur 19). De percelen ten noordwesten en ten noordoosten van het projectgebied, hoewel op ruime afstand (0,5 tot 1km), getuigen van een zeer lage tot lage kans op bodemerosie.

De **bodemkaart** geeft aan dat de gronden van het projectgebied gelegen zijn in een bebouwde zone (Figuur 20).

De **bodemassociatiekaart** verschaft geen informatie daar het projectgebied in een niet gekarteerde zone is gelegen (Figuur 21).



Figuur 19. Potentiële bodemerosiekaart met aanduiding van het projectgebied.





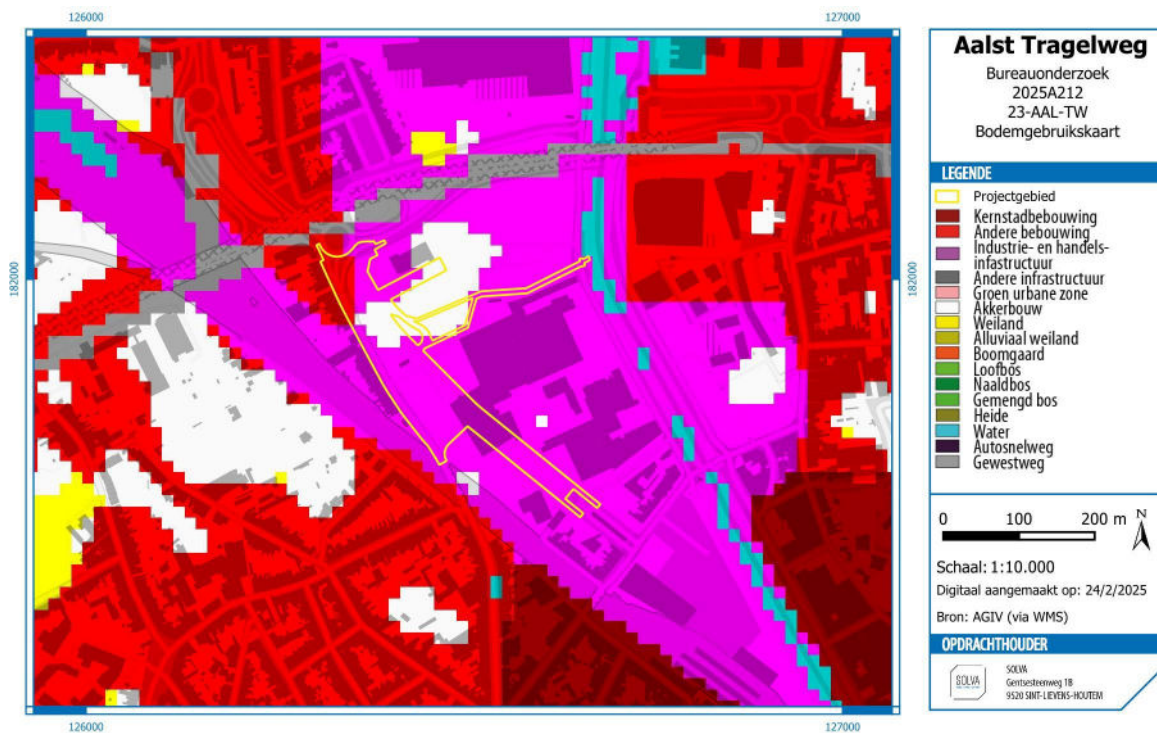
#### 2.2.3.4 GRONDGEBRUIK

Volgens de **bodemgebruikskaart** is het projectgebied grotendeels bedekt met infrastructuur met een industriële of handelsfunctie. In het uiterste noordwesten valt het projectgebied samen met “andere bebouwing”.

Ook de **bodembedekkingskaart** geeft aan dat het projectgebied grotendeels verhard is door gebouwen, wegen en parking (Figuur 23). De onverharde gedeeltes omvatten enkele groenstroken en onverharde parking.

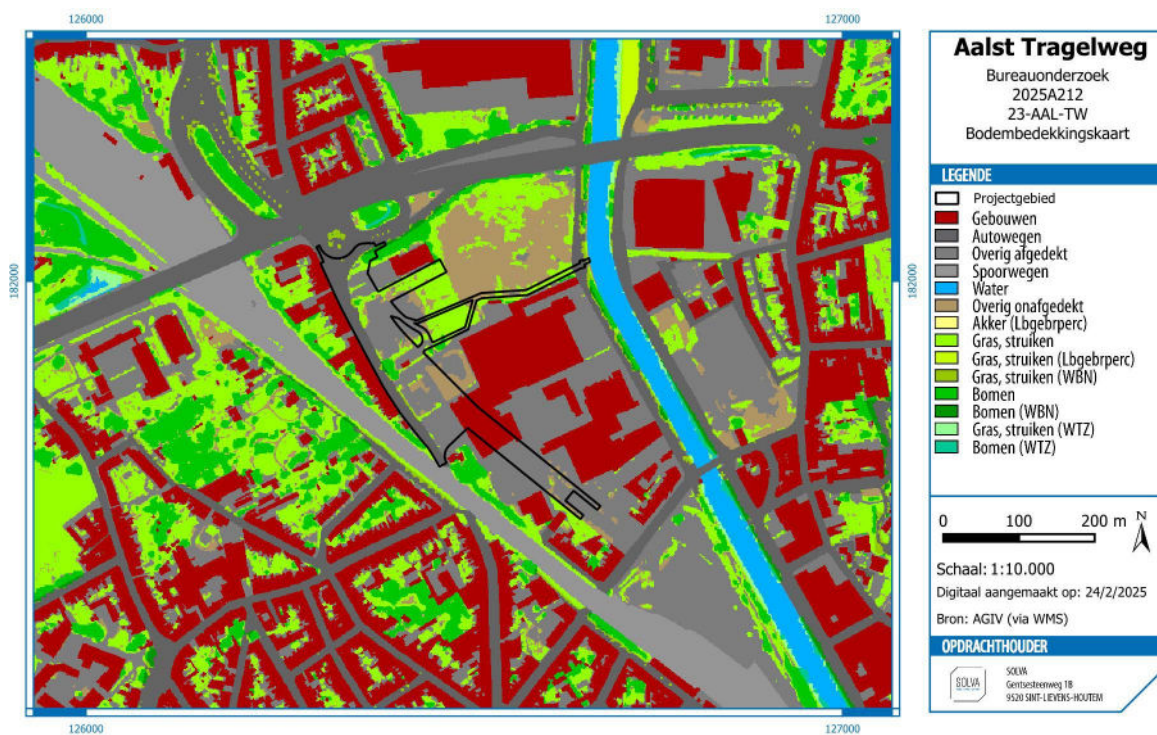
Een **recente luchtfoto** uit 2023 geeft dezelfde situatie weer met een grotendeels verhard projectgebied (Figuur 35). Enkel een perceel in het noordwesten van het projectgebied is niet ingericht.

Een gedetailleerde beschrijving van de bestaande toestand van het projectgebied wordt beschreven onder 2.1.2.1.



Figuur 22. De bodemgebruikskaart op het GRB met aanduiding van het projectgebied.





Figuur 23. De bodembedekkingskaart met aanduiding van het projectgebied.

## 2.2.4 HET ONDERZOCHE GEBIED EN ZIJN OMGEVING IN ZIJN HISTORISCH KADER

### 2.2.4.1 HISTORISCH KADER

#### 2.2.4.1.1 GESCHIEDENIS VAN AALST

De archeologische activiteiten te Aalst hebben steeds veel aandacht opgebracht voor de middeleeuwse stadsontwikkeling. Het onderzoek naar het ontstaan en de (pre)stedelijke ontwikkeling van Aalst werd omkaderd door een hypothetisch model dat destijds door Dirk Callebaut (toenmalige NDO, Nationale Dienst voor Opgraving) werd opgesteld, op basis van een confrontatie van historische, cartografische en toponymische bronnen.<sup>12</sup> Volgens dit model ontwikkelde zich rond een Karolingische curtis (Villa Alost) een prestedelijke kern die in de volle middeleeuwen omwijd werd. Deze in oorsprong D-vormige omwalling die aansloot op de Dender, zou volgens het model van Callebaut op een bepaald ogenblik naar het zuiden toe uitgebreid worden. Deze uitbreiding, parallel aan de Dender, heeft de Pontstraat als centrale as. Vermoedelijk ten laatste in het eerste kwart van de 13<sup>de</sup> eeuw zou de stad nogmaals uitbreiden. Het zou tenslotte nog tot de 19<sup>de</sup> eeuw duren vooraleer Aalst buiten deze laatmiddeleeuwse omwalling zou uitgroeien.

Callebaut gaf rond dezelfde periode het startsein voor archeologisch onderzoek in Aalst, wat meteen de mogelijkheid bood het hypothetische model te toetsen aan de archeologische gegevens.<sup>13</sup> In de jaren die hierop volgden, is dit thema een belangrijk aandachtspunt gebleven bij diverse onderzoeken die in de Aalsterse binnenstad werden gevoerd.

Een geactualiseerde visie op de stadsontwikkeling, van de hand van Koen De Groote, en met een aantal belangrijke aanpassingen ten opzichte van het model van Callebaut, is te vinden in het *Festschrift* "Exchanging Medieval Material Culture" ter ere van Frans Verhaeghe.<sup>14</sup> In dit artikel komt duidelijk naar voor dat de lokalisering van de Villa Alost, op basis van de latere vermelding van de term Zelhof bij de stichting van het Onze-Lieve-Vrouw-Hospitaal in de 13<sup>de</sup> eeuw, moet genuanceerd worden. Zo bleek uit opgravingen op deze plaats dat de helft van de oppervlakte van dit hospitaal zich bevindt in de winterbedding van de Dender. Op basis van de archeologische gegevens is de ophoging ervan te plaatsen in de loop van de 12<sup>de</sup> eeuw. Ook het ontbreken van Karolingische vondsten spreekt een strikte lokalisering van de Villa Alost op deze plaats tegen. Integendeel, een beetje verder, ter hoogte van de Oude Vismarkt zijn enkele sporen uit de Karolingische en zelfs de Merovingische periode aangetroffen.<sup>15</sup> Ook bij opgravingen op de speelplaats van het Sint-Jozefscollege kwamen in 2009 Merovingische houtbouwsporen aan het licht. Voor de identificatie van de Villa Alost komt dus een veel ruimer gebied dan oorspronkelijk gedacht in aanmerking en de oorsprong ervan gaat bovendien veel verder terug in de tijd.<sup>16</sup> Het is pas na 1050 dat de stadswording op gang trekt onder invloed van verschillende factoren. In de eerste plaats speelt de locatie van Aalst, gelegen aan de kruising van de oude handelsroute Brugge-Keulen en de Dender, een belangrijke rol. Ook de aanwezigheid van een nieuwe heer zal vanaf 1050 een grote invloed hebben. Op dat ogenblik verovert de Graaf van Vlaanderen immers het noordelijk landgedeelte tussen Schelde en Dender. Aalst neemt de functie van zetel van het nieuwe burggraafschap, het latere Land van Aalst, op en de nieuwe burggraaf start met de bouw van een motte. Een combinatie van de vorige factoren zorgt voor de aantrekking van handelaars en ambachtsslui die de stad in wording een nieuwe impuls geven. Deze fase verloopt zeer snel en in de loop van de tweede helft van de 11<sup>de</sup> eeuw start de bouw van de eerste D-vormige stadsomwalling. Op dit ogenblik begint de echte stadsontwikkeling.<sup>17</sup> De hypothese van een uitbreiding van deze eerste omwalling naar het zuiden zoals D. Callebaut suggereerde, lijkt bij opgravingen in 2008 in de Louis D'Haeseleerstraat tegengesproken te worden. Nergens op het vermoede tracé waren hiervoor aanwijzingen te vinden.<sup>18</sup> De herorganisatie van de zone rond de Oude Vismarkt, met onder andere de opvulling van een deel van de winterbedding van de Dender, in de tweede helft van de 12<sup>de</sup> eeuw en de bouw van de tweede omwalling vormen het sluitstuk van de stedelijke ontwikkeling.<sup>19</sup> De bouw van deze tweede omwalling, gesitueerd op de zogenaamde 'Wallenring', is dankzij een archeologisch onderzoek van SOLVA op het Vredeplein (2009) en Keizersplein (2013) te plaatsen in het eerste kwart van de 13<sup>de</sup> eeuw.<sup>20</sup>

---

12 Callebaut 1983a.

13 Callebaut 1983b en 1983c.

14 De Groote 2010, p. 249-266.

15 De Groote 2010, p. 253.

16 De Groote, Moens & Ameels 2010, p.44-45.

17 De Groote 2010 p. 254-259.

18 De Groote & Moens 2009, p. 120-122.

19 De Groote 2010, p. 254-259.

20 Bartholomieux et al, 2015.



#### 2.2.4.1.2 GESCHIEDENIS VAN HET PROJECTGEBIED<sup>21</sup>

Het onderzoeksgebied bevindt zich buiten de laatmiddeleeuwse stad, meer bepaald ongeveer 400m (meest zuidelijke deel) tot 840m (meest noordelijke deel) ten noorden van de laatmiddeleeuwse stadsomwalling. Aangezien het pas in de 19<sup>de</sup> eeuw is dat Aalst buiten deze omwalling zal uitgroeien, kan dit gebied niet als onderdeel van de middeleeuwse stadsontwikkeling beschouwd worden.

Binnen het onderzoeksgebied bevindt zich, op basis van de geconsulteerde bronnen, het laat 18<sup>de</sup>-19<sup>de</sup>-eeuwse stedelijke kerkhof.<sup>22</sup>

Door het edict van Jozef II in juli 1784 werd een eind gesteld aan het begraven rond en in de kerken en kloosters van de middeleeuwse stad. In dit edict werd ook het bevel opgenomen om nieuwe kerkhoven aan te leggen. Te Aalst vonden begravingen voorheen plaats op het parochiaal kerkhof, rond de Sint-Martinuskerk. Dit kerkhof werd reeds in 1778 door het kerkbestuur gesloten, omdat het te klein geworden was. Aanvankelijk werd er toen begraven op het zogenaamde pestkerkhof, net buiten de Kapellepoort.

Op 26 september 1784 werd het nieuwe kerkhof buiten de Kattestraatpoort aangelegd langsheen de Dendermondse Steenweg. Deze begraafplaats werd op 2 november ingewijd. De eerste begraving was deze van Maria-Johanna Meert. In de volksmond werd dit kerkhof ook het Jennemiekeskerkhof geheten naar de bijnaam van de overledene die er voor het eerst werd bijgezet. Het kerkhof bleef in gebruik tot 1867, het jaar dat de nieuwe stedelijke begraafplaats op de Hoezekouter werd in gebruik genomen (Leo De Bethunelaan).

Op basis van rekeningen in het kerkarchief kan afgeleid worden dat de gronden van de begraafplaats langs de Dendermondse Steenweg aangekocht en ingericht werden door het kerkbestuur.<sup>23</sup> Na in gebruik name van het nieuwe kerkhof aan de Léo de Béthunelaan door het stadsbestuur echter, ontstond er een lang aanslepende betwisting omtrent het eigendomsrecht van het Jennemiekeskerkhof: het stadsbestuur beweerde dat zij eigenaar waren en de kerkfabriek beweerde hetzelfde. De zaak werd, volgens de kerkfabriek, door het stadsbestuur voor de rechtbank gehaald en zou uiteindelijk in 1872 toegewezen zijn aan de kerkfabriek van Sint-Martens. Daarmee was de zaak echter niet opgelost. In 1883 verkrijgt het stadsbestuur dat het koninklijk besluit van 18 augustus 1872, dat het eigendomsrecht aan de kerkfabriek toeweest, herroepen wordt. Na overleg met de kerkfabriek van Sint-Jozef besliste deze van Sint-Martens tenslotte zich neer te leggen bij deze herroeping en kwam het oude kerkhof definitief in eigendom van het stadsbestuur.<sup>24</sup> Een vrij uitgebreide speurtocht doorheen het gedigitaliseerde krantenbestand uit de tweede helft van de negentiende eeuw (www.madeinaalst.be), de notulen van het College van Burgemeester en schepenen en gemeenteraad in het stedelijk archief (met dank aan Michel Igual-Pacheco, archivaris Stadsarchief Aalst, en Wilfried Vernaeve) en de archieven van de kerkfabriek van Sint-Martinus (met dank aan Luc Robijns, kerkfabriek Sint-Martinus) leverde een overzicht van de diverse handelingen en twisten na de ophef van het oude stedelijke kerkhof tussen de diverse partijen. Behoudens het overzicht van de juridische verwickelingen komt uit het archiefonderzoek ook naar voor dat de voormalige stedelijke begraafplaats wellicht niet geruimd geweest is.

Op basis van historische bronnen, de Inventaris bouwkundig erfgoed en de Centraal Archeologische Inventaris kunnen volgende elementen in verband met de geschiedenis van het terrein opgelijst worden (cf. infra). Samengevat gaat het om:

- Postmiddeleeuwse bewoning in de noordwestelijke hoek van het projectgebied.
- Laat 18<sup>de</sup>- tot laat 19<sup>de</sup>-eeuws kerkhof centraal in het projectgebied.
- Historische Denderarm in het oostelijke deel van het projectgebied.
- Postmiddeleeuwse perceelsindeling verspreid over het projectgebied.

---

<sup>21</sup> Klinkenberg et al., 2024.

<sup>22</sup> Reynaert, 1941, p.130-132; Robijns, 1983, p. 489

<sup>23</sup> Reynaert, 1941, p. 131; Notulen Gemeenteraad – Reg. 23 – 1867-1870, Séance du 26 Octobre 1868, met dank aan Wilfried Vernaeve

<sup>24</sup> Reynaert, 1941, p. 132-134; Onze dank gaat naar Michel Igual (stadsarchivaris Aalst), Luc Robijns (kerkfabriek Sint-Martinus) en Wilfried Vernaeve voor het uitgebreide onderzoekwerk aangaande de opgave en de daaropvolgende handelingen en disputen aangaande het oude stedelijke kerkhof aan de Dendermondse Steenweg.

### 2.2.4.2 INVENTARIS ONROEREND ERFGOED

Het raadplegen van deze inventaris leverde geen informatie op met betrekking tot het onderzoeksgebied.<sup>25</sup>

### 2.2.4.3 HISTORISCH-CARTOGRAFISCHE DOCUMENTEN

#### 2.2.4.3.1 DEVENTER JACOB VAN DEVENTER – ATLAS DES VILLES DES PAYS-BAS: 73 PLACES LEVEES ENTRE 1550 ET 1565 SUR LES ORDRES DE CHARLES QUINT ET DE PHILIPPE II (CA 1550) (KBR)

De kaart van Van Deventer is de oudste kaart waarop het onderzoeksgebied is weergegeven. Hierop is te zien dat het gebied zich buiten en ten noordwesten van de laatmiddeleeuwse stad bevindt. De baan naar Dendermonde is duidelijk te herkennen en is vrij van bebouwing ter hoogte van het projectgebied. Op de kaart is het oorspronkelijke meanderende verloop van de oude Dender weergegeven. Van een gekanaliseerde, rechte Dender is hier nog geen sprake. De denderbedding is aangeduid door middel van een blauwgroene strook aan weerszijden van de Dender.



Figuur 24. Detail van de Deventerkaart (ca. 1550) met aanduiding van het projectgebied.

#### 2.2.4.3.2 VILLARETKAART (1745 – 1748)

Volgens de Villaretkart valt het projectgebied ook hier gedeeltelijk samen de noord-zuid georiënteerde oude Dendermondse Steenweg. Ten zuiden van het projectgebied verschijnen de eerste percelen, met weinig bebouwing, loodrecht georiënteerd op de wegen.

Ten oosten van het projectgebied meandert de Dender. De rivierbedding is gemarkeerd door een kleurverschil (groen), de steilrand is duidelijk gemarkeerd en lijkt begrensd door bomen.

<sup>25</sup> <https://inventaris.onroerendergoed.be/>



Figuur 25. Detail van de Villaretkaart (1745-1748) met aanduiding van het projectgebied.

### 2.2.4.3.3 JOZEF JOHAN FRANS FERRARIS – KABINETSKAART DER OOSTENRIJKSE NEDERLANDEN EN HET PRINSDOM LUIK (1771-1778)

Op de Ferrariskaart is de Dender rechtgetrokken. Een afgesneden Denderarm meandert ten westen van de rechtgetrokken Dender. De terreinen aan weerszijden van de meanderende Denderarm zijn ingekleurd als weilanden, met opnieuw een duidelijk gemarkeerde steilrand. In het uiterste oosten van het projectgebied raakt het projectgebied aan deze oude Denderarm, de Dendervallei en de steilrand. Ook het zuidoostelijke uiteinde van het projectgebied valt samen met de steilrand en de weilanden, of voormalige Denderbedding.

Daarnaast is opnieuw de Dendermondse Steenweg goed te herkennen. Deze kent een verloop dat samenvalt met het huidige verloop. Langsheen de weg zijn verschillende percelen aangeduid, afgezoomd met bomenrijen en in gebruik als akker of veld. De bewoning langsheen de weg blijft spaarzaam. In het uiterste noorden raakt het projectgebied aan een erf met enkele gebouwen.



Figuur 26. Detail van de Ferrariskaart (1771-1777) met aanduiding van het projectgebied.





### 2.2.4.3.5 ATLAS DER BUURTWEGEN (CA. 1841)

De Atlas Der Buurtwegen toont de oude Denderarm en de rechtgetrokken Dender ten oosten van het projectgebied. In het uiterste oosten raakt het projectgebied aan deze Denderarm. De noord-zuid georiënteerde Dendermondse Steenweg is beschreven als *Route Termonde*. Op deze weg zijn meerdere smalle percelen loodrecht georiënteerd. Slechts enkele percelen hebben bebouwing grenzend aan de weg. Ter hoogte van het huidige ronde punt tekenen we reeds de aanzet van een kruispunt van de *Route Termonde* met een *sentier* en een *chemin* op.

De spoorlijn Gent-Brussel is niet aangeduid. Evenmin is het kerkhof gemarkeerd. Wel zijn de contouren van het stedelijke kerkhof te herkennen in de perceelindeling.



**Figuur 28.** Atlas der Buurtwegen (ca. 1841) met aanduiding van het projectgebied en de locatie van het stedelijke kerkhof (zwarte ster).

2.2.4.3.6 PHILIPPE VANDERMAELEN – CARTES TOPOGRAPHIQUES DE LA BELGIQUE (1846-1854)

De Kaart van Vandermaelen geeft een uitgepuurd beeld van de situatie weer. De oude Denderarm en rechtgetrokken Dender, evenals de Dendermondse Steenweg zijn te herkennen. Er is geen aanduiding van percelen of bewoning. De arcering ten oosten van de Steenweg geeft waarschijnlijk de helling van het terrein naar de Dender weer.

De rechte lijn, die vanuit het noordwesten naar het zuidoosten loopt en de Dendermondse Steenweg kruist, duidt de reeds aangelegde sporen van de verbinding Gent-Brussel aan.



Figuur 29. De kaart van Vandermaelen (1846-1854) met aanduiding van het projectgebied.

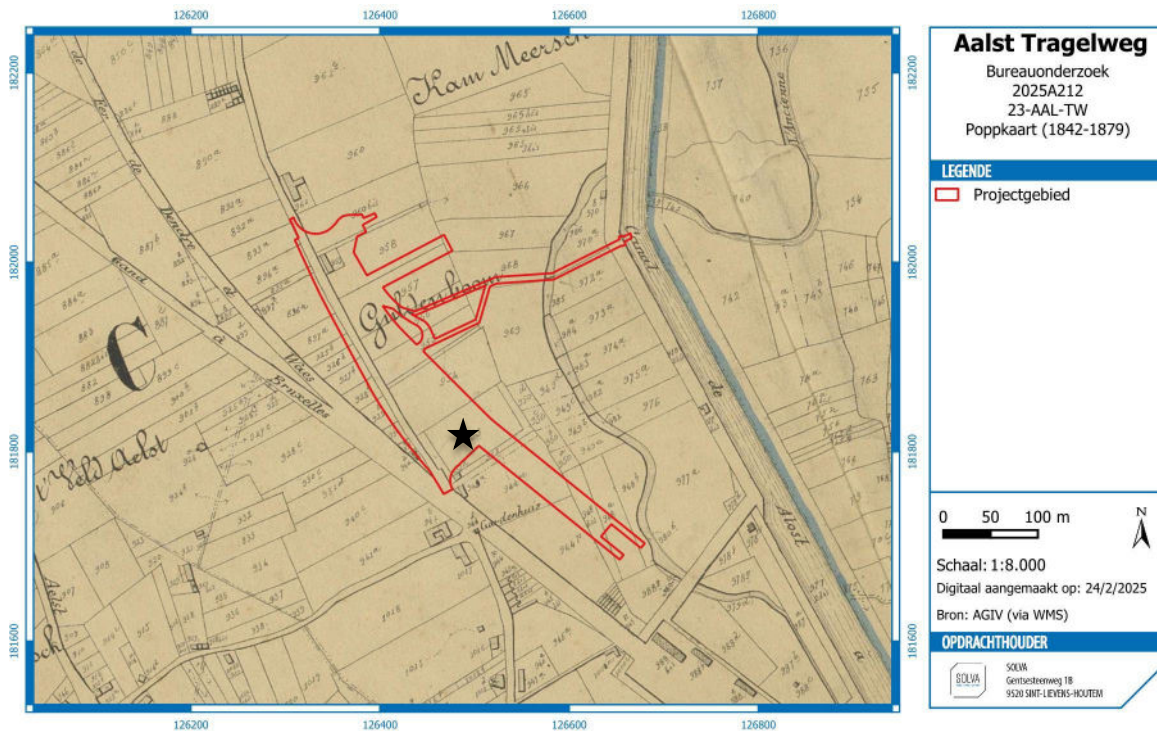


2.2.4.3.1 PHILIPPE CHRETIEN POPP – ATLAS CADASTRAL PARCELLAIRE DE LA BELGIQUE (1842-1879)

Op de Poppkaart keren dezelfde elementen terug: de oude Denderarm, de rechtgetrokken Dender en de Dendermondse Steenweg. Zoals op de Atlas Der Buurtwegen, geeft de Poppkaart de doorgedreven percelering weer, met nog steeds weinig bebouwing.

Het voormalige kerkhof is niet aangeduid, maar valt opnieuw samen met de contouren van één of meerdere perceel, met name percelen 953, 952 en 951.

We merken het toponiem “Kam Meerschen” ten noordoosten van het projectgebied op, wat wijst op de natte gronden in de voormalige alluviale vlakke van de Dender.



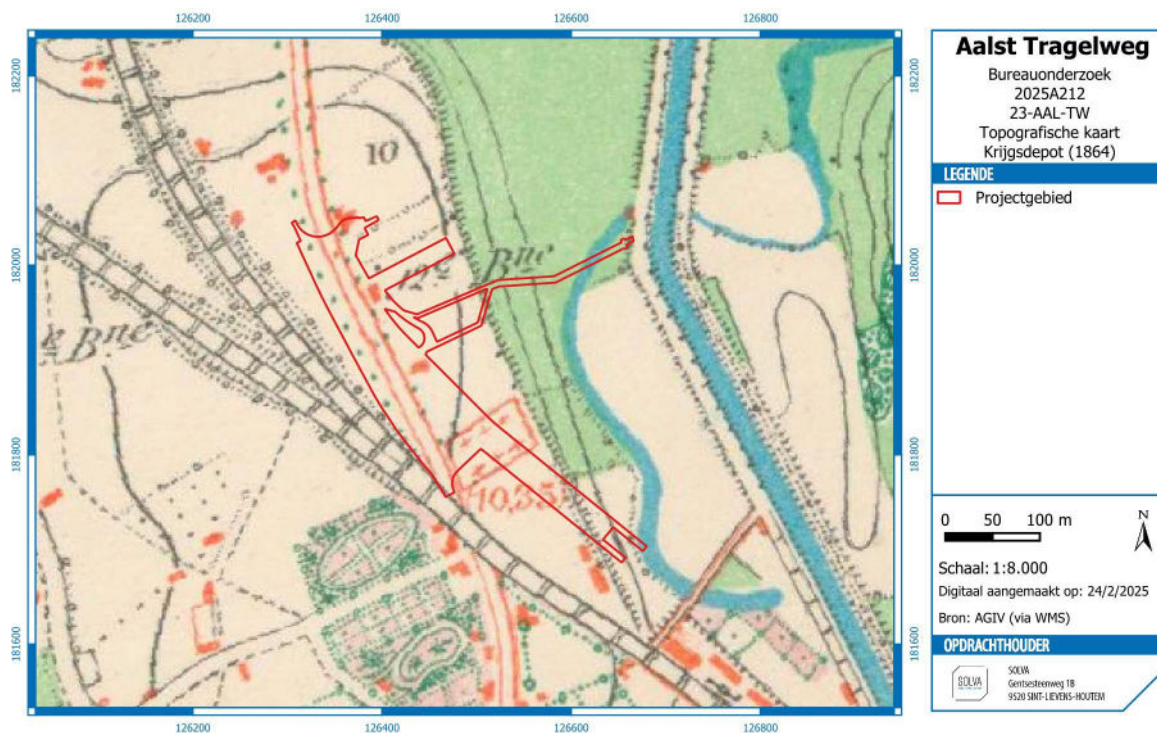
Figuur 30. De Poppkaart (1842-1879) met aanduiding van het projectgebied en de locatie van het stedelijke kerkhof (zwarte ster).

2.2.4.3.2 TOPOGRAFISCHE KAART VAN BELGIË, OPGEMETEN EN GEWATERPAST DOOR DE OFFICIEREN VAN HET KRIJGSDEPOT (1864) (CARTESIUS.BE)

Op een topografische kaart uit 1864 is voor het eerst het stedelijk kerkhof duidelijk aangeduid, grenzend aan en loodrecht georiënteerd op de Steenweg. De begraafplaats is zo'n 0,6 ha groot. Voorts valt langs de Dendermondse Steenweg iets meer bebouwing op te merken.

Deze kaart geeft geen perceelsindelingen weer, maar geeft door middel van hoogtelijnen wel een beeld van de aanwezige hoogteverschillen, waarbij de terreinen afhellen richting de oude Dender.

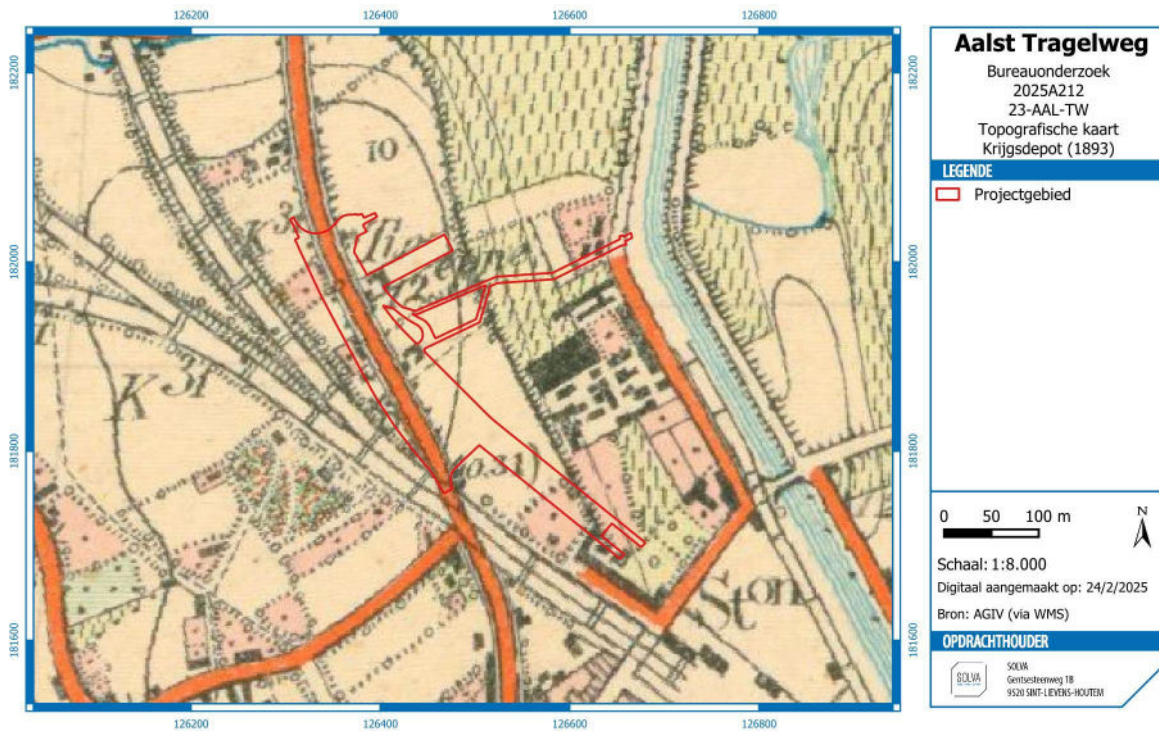
De Dendervallei met steilrand, met name de grens tussen de hoger gelegen gronden en de lagere en moerassige terreinen van de Denderbedding (cf. supra), is hier duidelijk weergegeven in het groen en lijkt begrensd te zijn door een haag of bomenrij. Ook de oude Denderarm is nog weergegeven. Het projectgebied raakt deze in het uiterste noord- en zuidoosten.



Figuur 31. Topografische kaart (1863) met aanduiding van het projectgebied.

### 2.2.4.3.3 TOPOGRAFISCHE KAART VAN BELGIË, OPGEMETEN EN GEWATERPAST DOOR DE OFFICIEREN VAN HET KRIJGSDEPOT (1893) (CARTESIUS.BE)

De topografische kaart uit 1893 geeft de situatie weer na de opgave van het kerkhof in 1867. De oude Denderarm is op dit moment verdwenen. De terreinen tussen de Dendermondse Steenweg en de gekanaliseerde Dender zijn gedeeltelijk ingevuld met industriële gebouwen. Langs de Dendermondse Steenweg is er meer, maar nog steeds beperkt, bebouwing aanwezig.



Figuur 32. Topografische kaart (1893) met aanduiding van het projectgebied

#### 2.2.4.4 CONCLUSIE

Aangezien het onderzoeksgebied zich buiten de middeleeuwse stad bevindt en deze terreinen pas vanaf de 19<sup>de</sup> eeuw geleidelijk aan worden opgenomen in de stadsuitbreiding, zijn er nagenoeg geen oudere kaarten beschikbaar waarop het gebied in detail is afgebeeld. Alle geconsulteerde, recentere kaarten geven een vrij uniform beeld van de ontwikkeling van het gebied:

- Omstreeks het midden van de 18<sup>de</sup> eeuw is er schaarse bebouwing langsheen de baan naar Dendermonde. Geleidelijk aan neemt de lintbebouwing langs deze weg toe.
- De oorspronkelijke, meanderende Dender wordt in de loop van de 18<sup>de</sup> eeuw rechtgetrokken en gekanaliseerd. Aanvankelijk blijft de oude Denderarm ter hoogte van het onderzoeksgebied behouden, maar op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw blijkt deze volledig opgevuld en verdwenen in het landschap.
- Vanaf 1784 is de stedelijke begraafplaats gesitueerd langs de Dendermondse Steenweg en dit tot 1867, wanneer de nieuwe stedelijke begraafplaats op de Hoezekouter in gebruik genomen wordt.
- Op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw start de geleidelijke industrialisering van het gebied langsheen de gekanaliseerde Dender, met de inplanting van fabrieksgebouwen en andere werkplaatsen.

Hoewel de topografische kaart van het Krijgsdepot uit 1863 iets minder accuraat gegeorefereerd is dan de Atlas der Buurtwegen en de kadasterkaart van Popp, stelt deze kaart ons in staat om de locatie van het kerkhof vrij nauwkeurig bepalen. Het kerkhof is op de Atlas der Buurtwegen en de kadasterkaart van Popp niet aangeduid, maar de contouren ervan zijn te herkennen in de perceelindeling. Naar alle waarschijnlijkheid vallen de percelen 953, 952 en 951 op de Poppkaart samen met het voormalige kerkhof. In dat opzicht moet het kerkhof op de topografische kaart van het Krijgsdepot iets noordelijk gesitueerde worden.

Op basis van deze historische kaarten blijkt het kerkhof een terrein van ca. 0,6 à 0,7 ha te beslaan.

#### 2.2.4.4.1 RECENTE LUCHTFOTO'S

De luchtfoto uit 1971 geeft een beeld weer dat sterk gelijk is op vandaag (Figuur 33). In de zone tussen de Gheeraerdstraat en de Denderstraat zijn de terreinen grotendeels bebouwd, met bewoning aan de straatzijde en achterliggend fabrieksgebouwen. In het noorden zijn de terreinen gedeeltelijk onbebouwd, maar in gebruik als sportterreinen met o.a. een voetbalveld en tennispleinen. Mogelijk was dit reeds het geval vanaf 1928, met de oprichting van “Alost Sports”, een vereniging met een tennis-, een voetbal- en een atletiekafdeling en met trainingsvelden en een clublokaal langs de Dendermondse Steenweg.<sup>26</sup> Tegen het einde van de 20<sup>ste</sup> eeuw zijn deze sportterreinen vervolgens opgeheven, want op de latere luchtfoto's zijn deze niet meer zichtbaar.

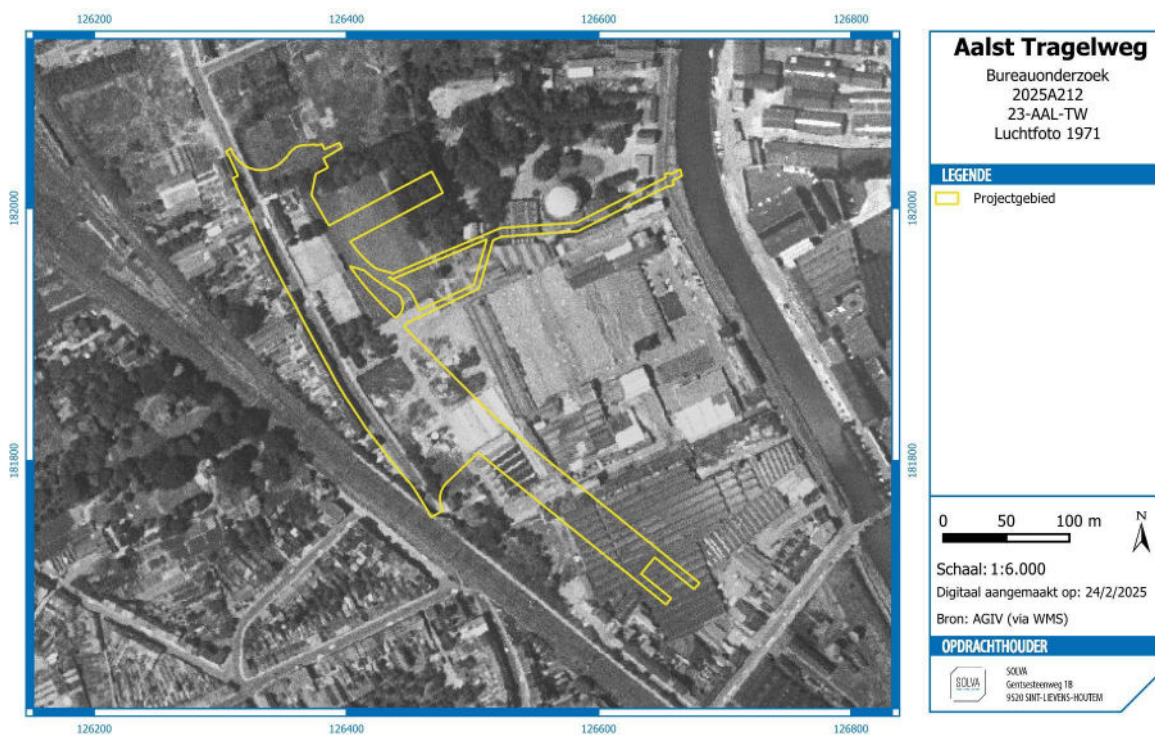
De mate van verharding door bebouwing, wegenis en parking breidt uit naar het noorden, zoals blijkt uit de foto van 1990 (Figuur 34).

De meest recente foto uit 2023 geeft quasi eenzelfde beeld, waarbij we opmerken dat de zone ten zuiden en ten oosten van de parking en het gebouw van de Aldi onbebouwd is gebleven (Figuur 35).

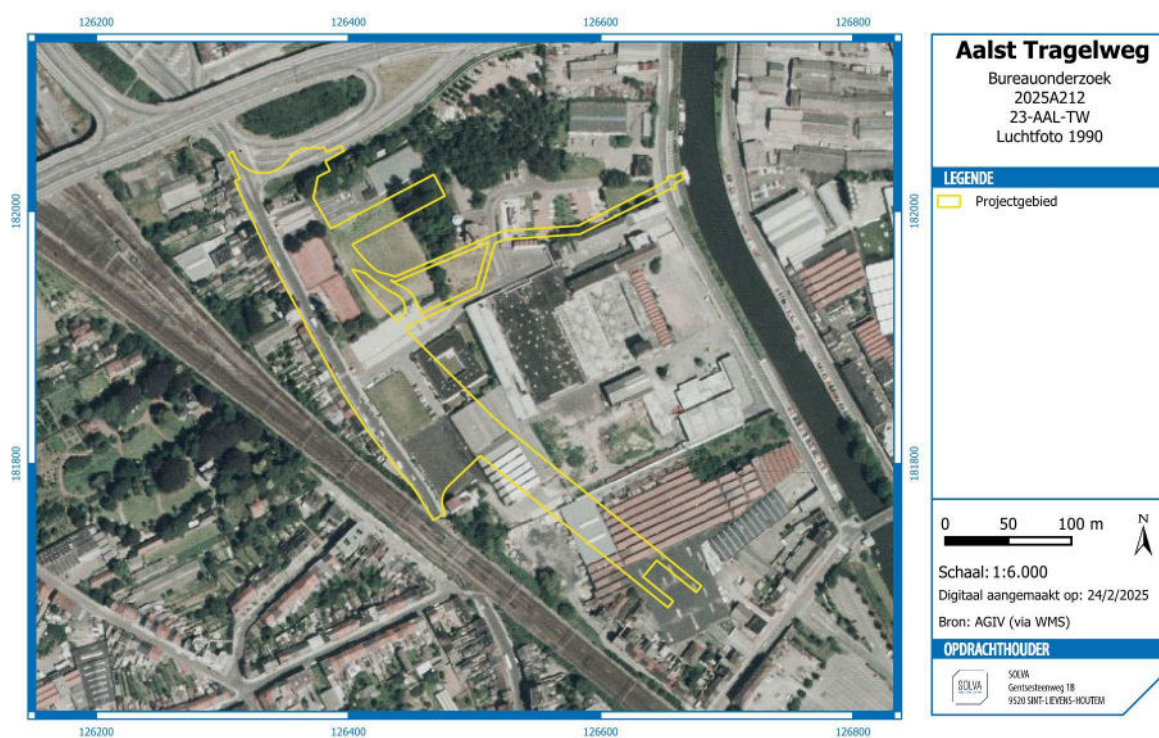
---

26 [http://www.eendrachtaalst.be/index.php?option=com\\_content&view=category&id=23&Itemid=43](http://www.eendrachtaalst.be/index.php?option=com_content&view=category&id=23&Itemid=43), de locatie van deze oefenterreinen en het clublokaal is niet met zekerheid vastgesteld

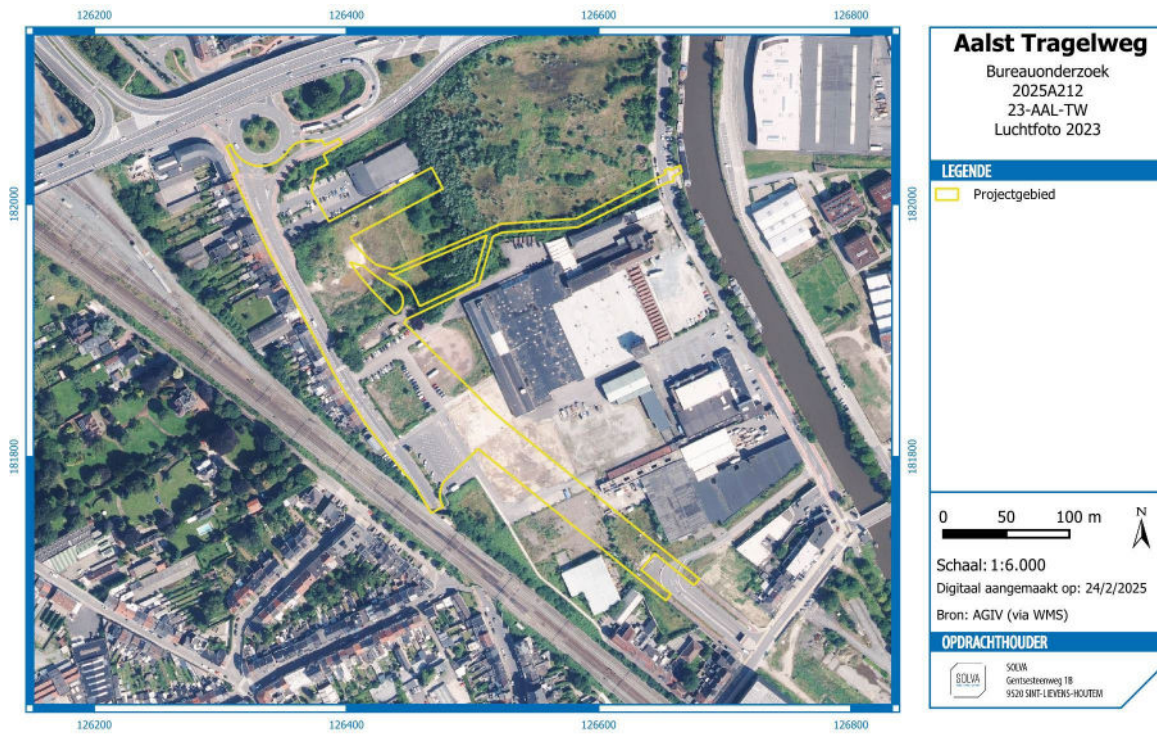




Figuur 33. Orthofoto (1971) met aanduiding van het projectgebied.



Figuur 34. Orthofoto (1990) met aanduiding van het projectgebied.



Figuur 35. Orthofoto (2023) met aanduiding van het projectgebied.

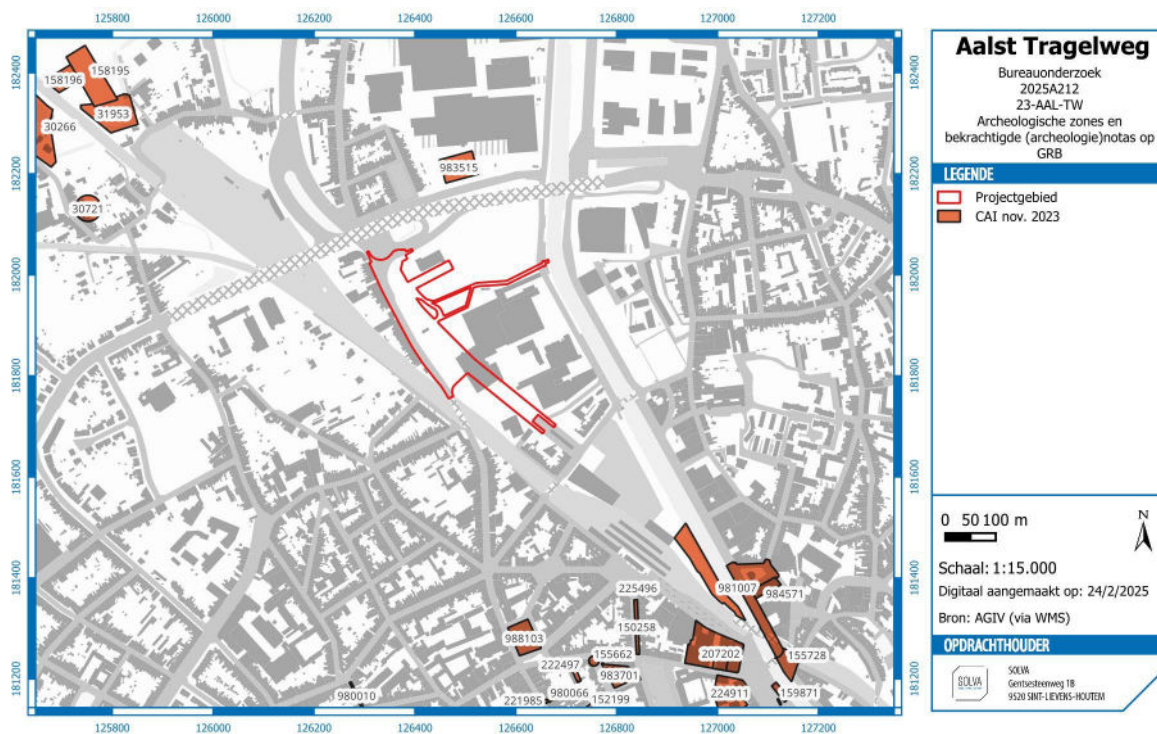


## 2.2.5 HET ONDERZOCHE GEBIED EN ZIJN OMGEVING IN ZIJN ARCHEOLOGISCH KADER

De Centrale Archeologische Inventaris toont geen archeologische vindplaatsen binnen het projectgebied zelf, noch in de nabije omgeving van het projectgebied (Figuur 36).

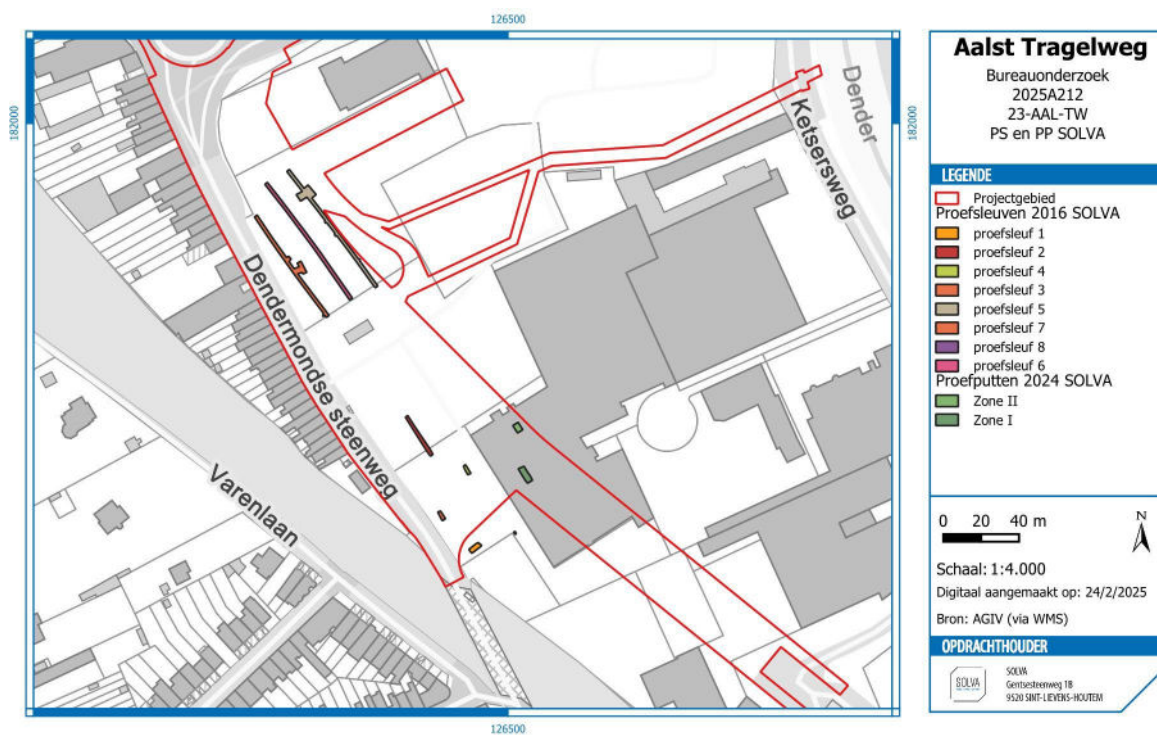
Wel kan informatie verworven worden uit de resultaten van enerzijds een proefsleuvenonderzoek, uitgevoerd door SOLVA in 2016, grotendeels binnen, maar ook buiten de contouren van het voorliggende projectgebied, en anderzijds een bureauonderzoek en daaropvolgend proefputtenonderzoek, uitgevoerd door respectievelijk All-Archeo en SOLVA, eveneens binnen de contouren van het huidige projectgebied (Figuur 37).

Tevens vermelden we een bekrachtigde archeologienota, opgesteld door Ruben Willaert in 2017, naar aanleiding van de toen geplande ontwikkeling van een parking, een multifunctioneel evenementencomplex, kantoren en woon- en retailenheden.<sup>27</sup> Het betrof destijds een voorontwerp. Tot op heden zijn deze werken niet uitgevoerd. Dit projectgebied situeert zich ten noordoosten van het voorliggend projectgebied. Als gevolg van de geplande RWA- en DWA-leidingen naar de Dender, is er overlap tussen beide projectgebieden (Figuur 38).

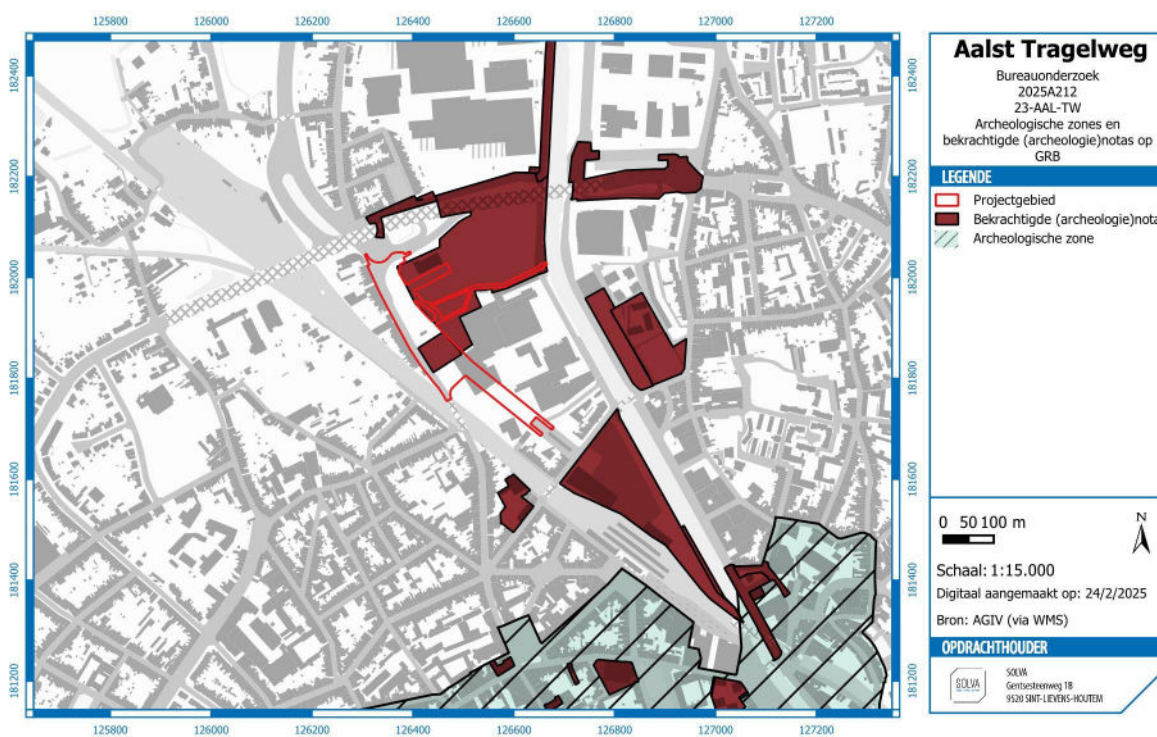


Figuur 36. Aanduiding van het projectgebied en CAI-locaties op het GRB.

<sup>27</sup> De Gryse et al. 2017.



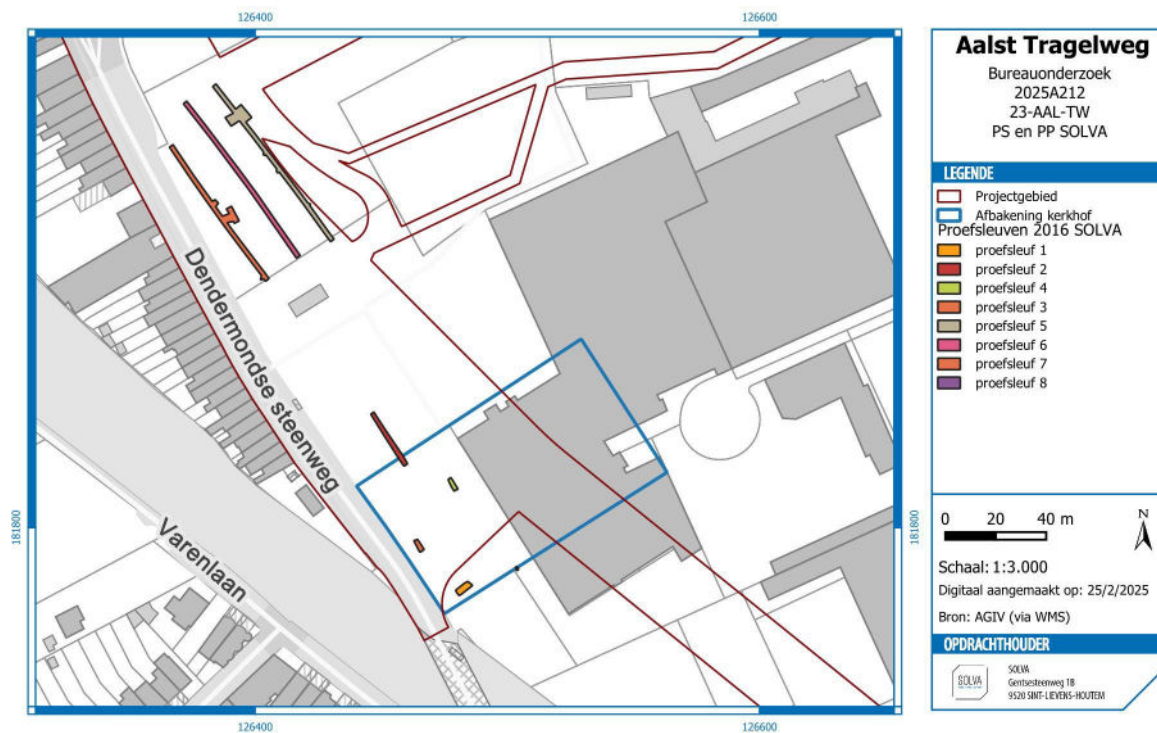
Figuur 37. Aanduiding van eerder uitgevoerde proefsleuven en proefputten door SOLVA binnen de contouren van het projectgebied.



Figuur 38. Aanduiding van het projectgebied, de archeologische zone en bekrachtigde archeologie- en nota's op het GRB.

### 2.2.5.1 PROEFSLEUVEN 2016 SOLVA<sup>28</sup>

De proefsleuven vallen binnen de contouren van het huidige projectgebied en zijn gespreid over twee zones, enerzijds in het noordwesten ter hoogte van de braakliggende terreinen en anderzijds in het zuidoosten ter hoogte van het voormalige stedelijke kerkhof (Figuur 39).



**Figuur 39.** Situering van de proefsleuven uitgevoerd in 2016, met aanduiding van de contouren van het stedelijke kerkhof (aangeduid in het blauw).

De drie proefsleuven in het noordwesten geven blijk van grote verstoringen, met name recente afgravingen, steenslag, puin en nutsleidingen (Figuur 40). Deze zijn te linken zijn aan het recente gebruik van de terreinen. Op enkele plaatsen is het oorspronkelijk bodemprofiel met ploeglaag, oude ploeglaag, en B-horizont bewaard. De proefsleuven brachten geen archeologisch relevante sporen of vondsten aan het licht, met uitzondering van een brede gracht uit de metaaltijden en twee paalsporen. De gracht wordt gelinkt aan landindeling in de metaaltijden. Sporen die wijzen op een nederzetting zijn niet aangetroffen. Deze zone is bijgevolg niet weerhouden voor vervolgonderzoek.

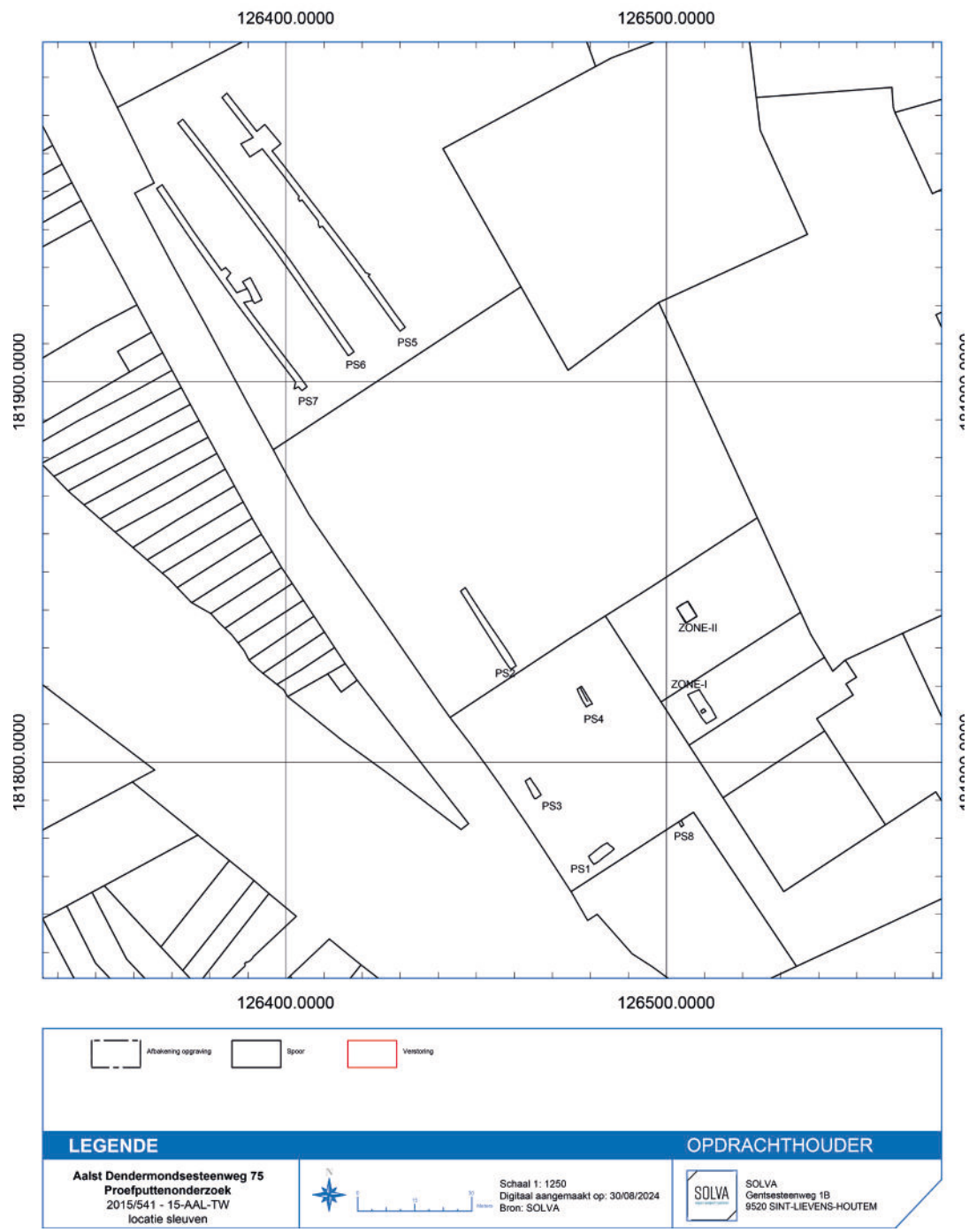
Het proefputtenonderzoek op de voormalige begraafplaats toonde aan dat deze redelijk goed bewaard is (Figuur 40). Ondanks enkele lokale verstoringen is het duidelijk dat er verschillende fases in de begraving te herkennen zijn. Uit het onderzoek blijkt bovendien dat de begraafplaats duidelijk georganiseerd is met paden tussen de graven. Daarnaast is ook de begrenzing van de begraafplaats duidelijk vastgesteld. In combinatie met de georeferentie van het historisch kaartmateriaal is de locatie ervan exact af te bakenen. Buiten de kerkhofmuren zijn er geen begravingen waargenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat de bewaring van de individuele skeletten matig is. Qua diepte bevinden de eerste begravingen zich op het zuidwestelijke deel van de begraafplaats op een diepte van ca. 120 cm. Op het noordwestelijke deel van de parking situeren ze zich reeds op een diepte van ca. 70-80 cm.

Gezien de geplande werken zullen raken aan het aanwezige erfgoed, is in deze zone, binnen het gabarit van de geplande werken, een opgraving geadviseerd.

<sup>28</sup> Klinkenborg et al., 2024.





Figuur 40. Situering proefsleuven uitgevoerd in 2016 (PS1 t.e.m. 8) en 2024 (Zone I en Zone II).

### 2.2.5.2 BUREAUONDERZOEK ALL-ARCHEO<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Bruggeman, 2023.

Het bureauonderzoek toonde aan dat het onderzoeksgebied archeologisch potentieel kent:

“Deze inschatting is gebaseerd op de gunstige landschappelijk ligging van het terrein aan de westelijke rand van het westelijke laagterras in de Dendervallei, in de nabijheid van de Hoezebeek en de Dender. In de omgeving werden archeologische resten vastgesteld die teruggaan tot in de metaaltijden. Een groot deel van het onderzoeksgebied bevindt zich verder ook ter hoogte van de stedelijke begraafplaats van Aalst, die werd gebruikt tussen 1784 en 1867. De geplande werken betekenen een ernstige bedreiging van het aanwezige bodemarchief.” Gezien het archeologisch potentieel van het terrein is daarom bijkomend archeologisch onderzoek nodig over de volledige oppervlakte van het onderzoeksgebied.”

Op basis van de afweging van de geplande werken ten opzichte van dit archeologische potentieel, is aanvullende archeologisch onderzoek in de vorm van een proefputtenonderzoek geadviseerd. Dit proefputtenonderzoek is vervolgens uitgevoerd door SOLVA.

#### 2.2.5.3 PROEFSLEUVEN SOLVA 2024<sup>30</sup>

De twee proefputten (Figuur 41) tonen aan dat er zich ter hoogte van de afgebroken gebouwen een goed bewaarde postmiddeleeuwse begraafplaats bevindt. De archeologische sporen manifesteren zich al op een diepte van ca. 75 cm. Het gaat om een knekelput en verschillende grafkuilen waarbinnen ten minste 3 fases van herinrichting van de begraafplaats te herkennen zijn. Deze vaststelling correspondeert met het kaartmateriaal en andere historische bronnen dat beschikbaar is voor deze locatie.

Oudere sporen lijken op basis van het proefputtenonderzoek afwezig door de hoge intensiteit van begraving in de 18<sup>de</sup> en 19<sup>de</sup> eeuw.

Op basis van de resultaten is de zone die binnen de afbakening van de historische begraafplaats valt, weerhouden voor verder onderzoek (Figuur 42). De zone waar geen archeologie verwacht wordt, beperkt zich tot de delen van het projectgebied die zich buiten de afbakening van de historische begraafplaats bevinden.

---

<sup>30</sup> De Maeyer & Verbeke, 2024.



Figuur 41. Situering van de proefsleuven uitgevoerd in 2016, met aanduiding van de contouren van het stedelijke kerkhof (aangeduid in het blauw).



Figuur 42. Zone (groen) waar archeologische sporen verwacht kunnen worden. Op het plan worden naast de proefputten van het huidige onderzoek ook de proefputten van het vooronderzoek in 2016 weergegeven.



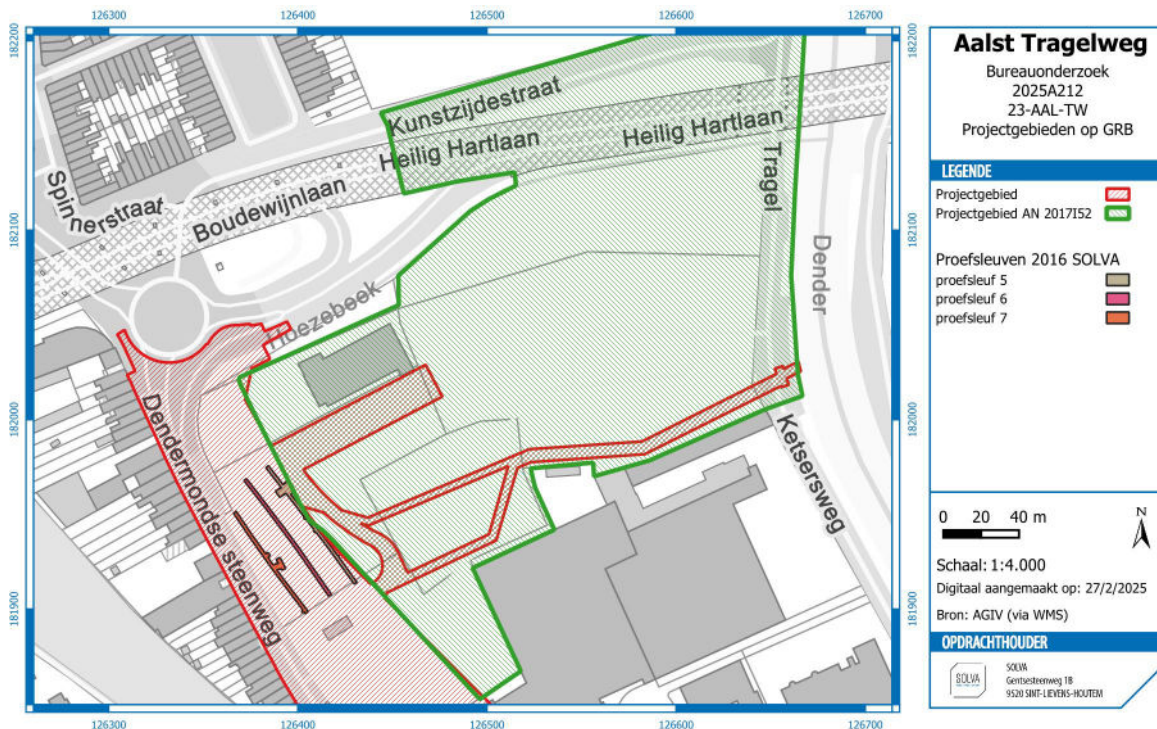
### 2.2.5.4 BUREAUONDERZOEK RUBEN WILLAERT<sup>31</sup>

Een bureauonderzoek uit 2017, opgesteld door Ruben Willaert, heeft betrekking op een projectgebied ten noordoosten van het voorliggend projectgebied (projectcode Agentschap Onroerend Erfgoed 2017152)(Figuur 38).

Het projectgebied van het bureauonderzoek van Ruben Willaert grensde in 2017 aan het projectgebied van de Nieuwe Tragelweg, zoals afgebakend in 2016 en onderzocht door middel van proefsleuven door SOLVA (cf. supra). Als gevolg van de geplande RWA- en DWA-leidingen naar de Dender, is er heden echter overlap tussen beide projectgebieden (Figuur 43). Het bouwproject, zoals beschreven in de archeologienota van Ruben Willaert, betrof een voorontwerp en is tot op heden niet uitgevoerd. De contouren van het projectgebied en de geplande bodemingrepen zullen in de toekomst nog wijzigen.

De archeologienota van Ruben Willaert weerhield, op basis van het archeologische potentieel in relatie tot de geplande werken, een deel van het projectgebied<sup>32</sup> voor vervolgonderzoek, meer bepaald d.m.v. proefsleuven (Figuur 44). De resultaten van de proefsleuven uitgevoerd door SOLVA in 2016 toonden evenwel aan dat de kenniswinst in de zone van het braakliggende terrein ten zuidwesten van de Aldi beperkt was, en als gevolg hiervan is deze zone niet weerhouden voor vervolgonderzoek.

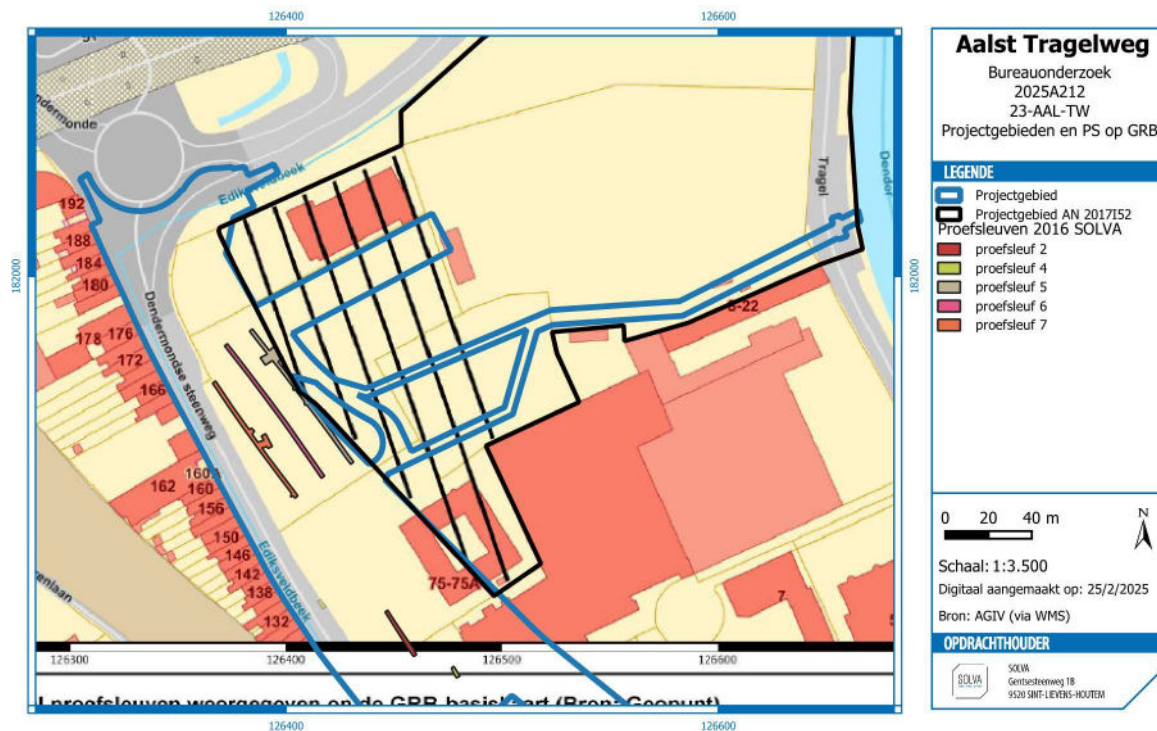
Gezien het feit dat de resultaten van het aanpalende proefsleuvenonderzoek door SOLVA niet gepubliceerd waren, zijn deze niet mee opgenomen in de afweging van de bureaustudie door Ruben Willaert. We kunnen echter stellen dat de destijds verworven inzichten ons in staat stellen om de interpretatie en adviezen door Ruben Willaert bij te stellen, in die zin dat de vooropgestelde proefsleuven in de door hen weerhouden zone, niet relevant zijn.



Figuur 43. Afbakening van projectgebieden op GRB.

<sup>31</sup> De Gryse et al., 2018.

<sup>32</sup> Eenn groot deel van het projectgebied werd niet weerhouden omwille van ontgravingen in functie van een bodemsanering (zie bijlage 5).



Figuur 44. Projectgebied en de door SOLVA uitgevoerde proefsleuven geprojecteerd op een figuur uit het PVM van de archeologienota 2017152, opgesteld door Ruben Willaert, met aanduiding van de vooropgestelde proefsleuven (zwart).

## 2.2.6 EEN DATERING EN INTERPRETATIE VAN HET ONDERZOCHE GEBIED

### 2.2.6.1 HET LANDSCHAPPELIJK KADER

Het projectgebied ligt in de vallei van de Dender. Dit houdt in dat de terreinen afhellen richting de Dender, waarbij de Denderbedding zelf gekenmerkt wordt door een moerassig gebied waarbinnen de oorspronkelijke, niet gekanaliseerde rivier meanderde. Typierend hierbij zijn de steilranden op de overgang van de vallei naar de rivierbedding.

Het digitaal terreinmodel geeft een goede illustratie van de steilrand. Zo zien we een abrupt hoogteverschil met een vrij parallel verloop aan de historische Denderbedding, waarbij de lager gelegen delen vallen binnen de voormalige (moerassige) Denderbedding. De hoger gelegen delen bevinden zich in de Dendervallei, buiten de steilrand. In het noordoosten van het projectgebied, ter hoogte van de hier geplande RWA- en DWA-leidingen naar de Dender toe, valt het projectgebied samen met deze steilrand en de Denderbedding. Het grootste deel van het projectgebied bevindt zich echter op de hoger gelegen delen op de overgang van de rivierbedding naar de rivierbedding. De hoogteprofielen illustreren zeer goed dit hoogteverschil ter hoogte van de steilrand en tonen ook aan dat de terreinen, ten westen van steilrand, lichtje afhellen naar het noordoosten, evenals naar het zuidoosten, naar de Dender toe.

De historische kaarten geven eveneens zicht op de oorspronkelijk meanderende Dender, de Dendervallei en de steilrand. Op het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw zien we hoe de Dender wordt rechtgetrokken en de voormalige kronkelende Dender net ten oosten van het projectgebied wordt afgesneden. De terreinen aan weerszijden van de oude Denderarm zijn ingevuld als laaggelegen moerassige gronden. De gronden aan weerszijden van de historische Dendermondse Steenweg zijn ingekleurd als akker of velden.

### 2.2.6.2 DE MENSELIJKE AANWEZIGHEID

Hoewel de CAI geen blijk geeft van historische vindplaatsen binnen de contouren van het projectgebied, kunnen we wel stellen dat tal van archeologische opgravingen reeds hebben aangetoond dat dergelijke

steilranden, in de nabijheid van waterlopen, in het verleden attractief waren voor menselijke occupaties en dit over verschillende periodes heen (bv. prehistorie, metaaltijden, Romeinse periode, vroege middeleeuwen). Voor de onmiddellijke omgeving van het onderzoeksgebied verwijzen we naar het centrum van Aalst. Dat de steilrand hier reeds vroeg menselijke aanwezigheid aantrok blijkt uit de epi-paleolithische vondsten die onder het Oud-Hospitaal werden aangetroffen. Het is ook in deze zone, langs de winterbedding van de Dender, dat de aanwijzingen van de oudste stadsgeschiedenis in kaart gebracht werden (Merovingische en Karolingische sporen aangetroffen op de Oude Vismarkt). Ook de vermoedde locatie van de vroeg-middeleeuwse Sint-Ursmaruskapel (in de omgeving van het huidige Stationsplein) is op een steilrand langs de Dender te situeren. Echter, heden is door de industrialisatie het oorspronkelijk terreinreliëf van het projectgebied sterk aangetast.

Op basis van de historische kaarten kunnen we het traject van de Dendermondse Steenweg terug brengen tot het midden van de 18<sup>de</sup> eeuw. De postmiddeleeuwse bewoning langs deze weg neemt langzaam toe, maar blijft steeds schaars. Een doorgedreven percelering oriënteert zich loodrecht op deze noord-zuid georiënteerde weg. Centraal in het projectgebied herkennen slechts op twee topografische kaarten het voormalige stedelijke kerkhof dat in gebruik was van 1784 tot 1867. Hoewel dit kerkhof niet is aangeduid op de op de Atlas der Buurtwegen en de Poppkaart, zijn de contouren en de locatie van dit kerkhof wel bewaard in de percelering. Geweten is dat dit kerkhof niet is geruimd. Voorts geven de historische kaarten aan dat de afgesneden, meanderende Denderarm op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw uit het landschap verdwijnt, ten voordele van de inrichting van de terreinen ten westen van de gekanaliseerde Dender als industrie.

De luchtfoto's geven blijk van deze inrichting van de gronden ten westen van de Dender met industriële - en handelsinfrastructuur. De luchtfoto uit 1971 geeft ook aan dat het braakliggende terrein ten zuidwesten van de Aldi oorspronkelijk was ingericht in functie van sport, met o.a. een voetbalveld en tennispleinen.

Wat het voormalige stedelijke kerkhof betreft, hebben twee archeologische vooronderzoeken de bewaring, op beperkte diepte, in hoge densiteit en op verschillende niveaus, van begravingen aangetoond. Eveneens zijn fragmenten van de voormalige bakstenen afbakening van het kerkhof vastgesteld.

In de context van de uitgevoerde proefsleuven binnen het projectgebied zijn evenwel geen oudere sporen van menselijke occupatie vastgesteld. In de zone ten noorden van en buiten het voormalige kerkhof geven de proefsleuven blijk van grote verstoringen in de vorm van recente afgravingen, steenslag, puin en nutsleidingen, dewelke te linken zijn aan het recente gebruik van de terreinen. Slechts op enkele plaatsen is het oorspronkelijk bodemprofiel met ploeglaag, oude ploeglaag, en B-horizont bewaard. Enkele verspreide sporen uit de metaaltijden zijn in verband gebracht met landindeling. Er is geen sprake van een nederzetting.

## 2.2.7 DE VERWACHTING TEN AANZIEN VAN ARCHEOLOGISCH ERFGOED

### 2.2.7.1 EEN GEMOTIVEERDE TEKSTUELE VERWACHTING TEN AANZIEN VAN DE AANWEZIGHEID EN AARD VAN HET ARCHEOLOGISCH ERFGOED OP HET ONDERZOCHE TERREIN

#### ➤ *Aanwijzingen voor het archeologisch potentieel, landschapshistoriek en gebruiksevolutie*

Het projectgebied ligt ten noordwesten van en buiten de laatmiddeleeuwse stad Aalst. Gelegen op de linkeroever van de Dender bevindt het projectgebied zich grotendeels in de Dendervallei, net op de steilrand van de Dender, met name de overgang van de riviervallei naar de rivierbedding. Dit kenmerkt het terrein aanzienlijk, in die zin dat het terrein afhelt in noordoostelijke en zuidoostelijke richting, naar de Dender, en dat de steilrand een aanzienlijk hoogteverschil met zich mee brengt in het noordoosten van het projectgebied.

De oorspronkelijk meanderende Dender wordt in de loop van de 18<sup>de</sup> eeuw rechtgetrokken. Aanvankelijk blijft een afgesneden Denderarm bewaard in het landschap. Op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw wordt deze opgevuld en verdwijnt deze uit het landschap.

De specifieke ligging in de nabijheid van de Dender, ter hoogte van steilrand, is bepalend voor het archeologisch potentieel van het projectgebied, in die zin dat dergelijke locaties in het verleden aantrekkelijk zijn gebleken voor menselijke occupaties en dit over verschillende periodes heen. Echter, heden is door de industrialisatie het oorspronkelijk terreinreliëf van het projectgebied sterk aangetast.

Een tweede bepalend element in het projectgebied is de aanwezigheid van het historische tracé van de Dendermondse Steenweg. Deze weg is terug te vinden op de historische kaarten vanaf ca. het midden van de 18<sup>de</sup> eeuw. Langsheen deze weg verschijnt er langzaam bebouwing. Deze blijft evenwel schaars t.e.m. het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw. De gronden aan weerszijden van de Steenweg ondergaan een doorgedreven percelering, loodrecht georiënteerd op deze noordwest-zuidoostelijke as.

Een derde bepalend element is de inrichting van een stedelijk kerkhof langs deze Dendermondse Steenweg. Op een perceel van ca. 0,6 à 0,7 ha wordt een begraafplaats ingericht, in gebruik tussen 1784 en 1867.

Vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw worden de terreinen tussen de Dendermondse Steenweg, de spoorweg Gent-Brussel en de gekanaliseerde Dender, waar op dat moment de voormalige oude Denderarm is gedempt, in gebruik genomen en geïndustrialiseerd. Dit gaat gepaard met een doorgedreven verharding van de gronden. Braakliggende terreinen in het noorden van het projectgebied zijn onverhard, maar waren in de 20<sup>ste</sup>-eeuw ingericht als sportterreinen. De lintbebouwing langsheen de Dendermondse Steenweg neemt verder toe. In het noorden van het projectgebied wordt op het einde van de 20<sup>ste</sup> eeuw ten slotte de ring rond Aalst aangelegd (de Boudewijnlaan en de Heilig Hartlaan).

Het reeds uitgevoerde proefsleuvenonderzoek in 2016 en proefputtenonderzoek uit 2024 geven zicht op de bewaring van het bodemarchief en het archeologische potentieel van het projectgebied. De resultaten van deze onderzoeken tonen aan dat het onverharde noordwestelijke gedeelte van het projectgebied de sporen draagt van de inrichting van de gronden als sport- en industrieterrein en dat weinig archeologische sporen zijn bewaard. Er is geen sprake van een nederzetting.

In het oosten van het projectgebied vonden reeds **ingrijpende bodemsaneringen** plaats. Ook daar is geen archeologisch erfgoed meer te verwachten. In het zuidoosten van het projectgebied is daarentegen gebleken dat de voormalige postmiddeleeuwse begraafplaats goed bewaard is, en dit op beperkte diepte (vanaf ca. 75 cm onder het maaiveld).

➤ *Wat is de impact van de geplande werken?*

De geplande werken omvat enerzijds wegenis- en anderzijds rioleringswerken.

### **Wegeniswerken**

De bestaande Dendermondse Steenweg tussen de rotonde en de spoorweg wordt heraangelegd. Deze krijgt een nieuwe rijweg in bitumineuze verharding (opbouw 60 cm) en een voetpad (opbouw 26 cm) en parkeerstrook met betonstraatstenen (opbouw 34 cm).

De geplande Nieuwe Tragelweg heeft een opbouw van 60 cm (zie bijlage 4) en zal eveneens bestaan uit een rijweg in bitumineuze verharding. Fietspaden (opbouw 34 cm) worden aangelegd aan weerszijden van de wegenis en zullen eveneens bestaan uit een bitumineuze verharding. Aan de buitenzijde van de fietspaden is een voetpad ingepland, ook in een bitumineuze verharding (opbouw 34 cm). De fiets- en voetpaden zijn gescheiden van de Nieuwe Tragelweg door groenzones, ingericht met een bomenrij. Zo ook wordt de ruimte tussen de Nieuwe Tragelweg en de Dendermondse Steenweg ingericht als groenzone. De baanvakken van de Nieuwe Tragelweg worden centraal van elkaar gescheiden, hetzij door een groenstrook, hetzij door één van twee wadi's (diepte 140 cm).

Centraal in het projectgebied worden de Dendermondse Steenweg en de Nieuwe Tragelweg met elkaar verbonden door middel van een nieuwe wegenis (opbouw 60 cm). Deze weg is aan weerszijden voorzien van voetpaden in betonstraatstenen (opbouw 26 cm). Op het kruispunt met de Dendermondse Steenweg zijn fietspaden in bitumineuze verharding ingepland.

Ten zuiden van de huidige Aldi (perceel 957G) wordt een tijdelijke parking aangelegd. De opbouw van de nieuwe verharding is 34 cm. Ze bestaat uit een toplaag van 4 cm waterdoorlatend asfalt en 30 cm steenslagfundering type II met daaronder geotextiel.

### **Rioleringswerken**

De rioleringswerken bestaan in essentie uit de realisatie van een gescheiden rioleringsstelsel. Hiertoe worden een nieuwe RWA- en DWA-riolering aangelegd ter hoogte van de bestaande Dendermondse



Steenweg, de ontworpen Nieuwe Tragelweg en de ontworpen nieuwe wegenis die beide wegen verbindt. Ter hoogte van de Nieuwe Tragelweg wordt het regenwater opgevangen door middel van twee wadi's tussen de rijvakken.

Tussen de Dendermondse Steenweg en de Nieuwe Tragelweg wordt een wadi voorzien ter hoogte van huisnummers 140 t.e.m. 178. De exacte omvang van de wadi is nog niet gekend, maar zal niet ruimer zijn dan wat op het huidige plan is ingetekend.

Vanuit de Nieuwe Tragelweg strekken de RWA- en DWA-riolering verder naar het noordoosten, waar ze aansluiten op de Dender.

De twee ontworpen wadi's, gelegen tussen de baanvakken van de Nieuwe Tragelweg, sluiten aan op de RWA-riolering die verder loopt tot aan de Dender.

In de Dendermondse Steenweg hebben de RWA- en DWA-riolering beiden een diameter van 40 cm. Deze worden aangelegd op een diepte van ca. 1,5 tot ca. 2,75 m.

Ter hoogte van de Nieuwe Tragelweg en de doorsteek naar de Dendermondse Steenweg heeft de RWA-leiding een diameter van 40 cm en de DWA-leiding een diameter van hetzij 30 cm, hetzij 140 cm. Deze leidingen reiken tot een diepte van 1m tot 6m.

De RWA-leiding, die vanuit de rotonde doorsteekt naar het noordoosten naar de Dender, betreft een koker met breedte van 2 tot 2,5 m, op een diepte van ca. 5,5 m.

De RWA- en DWA-leidingen, die vanuit de Nieuwe Tragelweg verder strekken naar het noordoosten tot aan de Dender, betreffen respectievelijk buizen met een diameter van 70 en 140 cm. De RWA-leiding sluit aan op de hierboven beschreven koker. De DWA-leiding bereikt een diepte van 6m en meer.

## Impact

De afweging van de geplande werken, in relatie tot het archeologische potentieel, stelt ons in staat om in te schatten dat, enkel in de zone van het voormalige kerkhof, archeologisch erfgoed aanwezig is en dat het bodemarchief hier geraakt zal worden door de werken. Meer specifiek gaat het om de aanleg van de Nieuw Tragelweg en de nieuwe verbindende weg tussen de Nieuwe Tragelweg en de Dendermondse Steenweg op deze locatie; met name de rijweg, de voetpaden, de fietspaden, de wadi, groenstroken en de RWA- en DWA-leiding. Op basis van het vooronderzoek werd het ontwerp bijkomend zodanig aangepast dat in andere zones van de begraafplaats (buiten de wegeniswerken) in situ bewaring gegarandeerd blijft.

Hoewel de geplande rioleringen een aanzienlijke diepte bereiken, is gebleken uit de bureauonderzoeken en de proefsleuven dat deze zich, buiten het voormalige kerkhof, situeren ter hoogte van enerzijds reeds sterk ingerichte en verstoorde gronden (bodemsanering, sportterreinen) en anderzijds de voormalige winterbedding van de Dender. Bovendien toonde proefsleuvenonderzoek aan dat er geen tot zeer weinig sporen in deze zones aanwezig zijn en dat de bodem sterk vergraven is. De locatie van de werken, evenals de aard van de werken, i.e. lijntrajecten, behelzen bijgevolg een fragmentarische en lage kenniswinst. In dit opzicht kunnen we de door Ruben Willaert vooropgestelde proefsleuven, in de zone waar beide projectgebieden elkaar beperkt overlappen, opnieuw evalueren en zijn deze ons inziens niet noodzakelijk.

Ter hoogte van de Dendermondse Steenweg, dewelke reeds volledig is ingericht, zullen de wegenis- en rioleringswerken binnen het bestaande, reeds verstoorde gabarit blijven.

- *Wat is het wetenschappelijk kennispotentieel van een eventueel aanwezige archeologische site op lokaal, regionaal en op Vlaams niveau?*

Voorliggende en voorgaand bureauonderzoek hebben het wetenschappelijk kennispotentieel van de eventueel aanwezige archeologische site, met name het late 18<sup>de</sup> tot late 19<sup>de</sup>-eeuwse stedelijke kerkhof, aangetoond. De reeds uitgevoerde proefsleuven- en proefputtenonderzoeken hebben duidelijk aangetoond dat dit voormalige kerkhof in situ is bewaard. Begravingen, slecht tot goed bewaard, zijn aanwezig op beperkte diepte, in hoge densiteit en op verschillende niveaus.

Ter hoogte van deze begraafplaats is de kenniswinst groot. Een opgraving kan een representatief staal opleveren van een populatie die duidelijk in tijd en ruimte is afgebakend. Deze site vormt een voorbeeld

van een 18de-19de-eeuwse stedelijke begraafplaats. Het kerkhof is slechts een 'beperkte' periode in gebruik geweest (1784-1867). Deze begraafplaats zal demografisch wellicht nog goed gedocumenteerd zijn. Vanuit fysisch antropologisch en epidemiologisch standpunt vormt deze begraafplaats een unieke site die een beeld kan geven van de laat 18de-eeuwse - 19de-eeuwse stedelijke bevolking. Een periode die zich bovendien kenmerkt door de overgang van een proto-industriële nijverheid naar industrialisatie, en getekend wordt door een aantal revoluties en crisissen. Archeologisch en fysisch-antropologisch onderzoek op deze dataset zou bijvoorbeeld ook in dialoog kunnen gaan met actuele onderzoekstopics in het historische onderzoeksdomein.

➤ *Is er verder vooronderzoek noodzakelijk en welke vorm dient dit aan te nemen?*

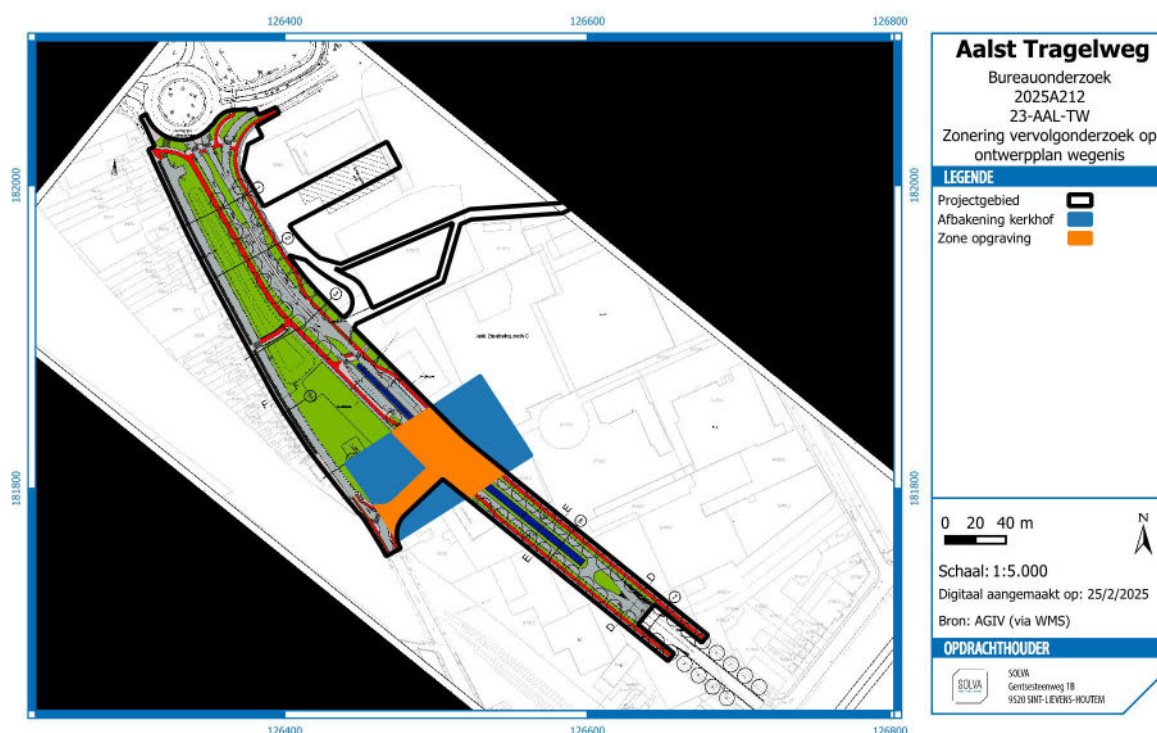
Verder vooronderzoek is niet noodzakelijk. Het huidige bureauonderzoek en de eerdere bureauonderzoeken en proefsleuven- en proefputtenonderzoeken maken duidelijk dat ter hoogte van het voormalige stedelijke kerkhof, meer specifiek binnen de contouren van de geplande nieuwe wegenis (rijweg, voetpad, fietspad, wadi's en groenstroken), met bijhorende RWA- en DWA-riolering een goed bewaarde stedelijke begraafplaats aanwezig is. Hiertoe wordt een archeologische opgraving geadviseerd (Figuur 45 en Figuur 46).

**2.2.7.2 AFBAKENING VAN ZONES WAAR GEEN ARCHEOLOGISCH ERFGOED AANWEZIG IS OF VERWACHT WORDT**

Er wordt geen archeologisch erfgoed verwacht buiten de weerhouden zone ter hoogte van de voormalige begraafplaats (Figuur 46).

**2.2.7.3 AFBAKENING VAN ZONES WAAR ARCHEOLOGISCH ERFGOED VASTGESTELD IS OF VERWACHT WORDT**

Archeologisch erfgoed wordt verwacht ter hoogte van het voormalige stedelijke kerkhof, meer specifiek binnen de contouren van de geplande nieuwe wegenis (rijweg, voetpad, fietspad, wadi's en groenstroken), met bijhorende RWA- en DWA-riolering (Figuur 46).



**Figuur 45.** Afbakening van het voormalige kerkhof en de zone weerhouden voor archeologisch vervolgonderzoek, geprojecteerd op het ontwerpplan van de wegenis (bron: Sweco).



Figuur 46. Afbakening van de zone weerhouden voor archeologisch vervolgonderzoek (opgraving), geprojecteerd op het ontwerpplan van de wegenis (bron: Sweco).

### 3 BIBLIOGRAFIE

#### 3.1 LITERATUUR

De Groote K., 2010. "The contribution of archaeological sources to the research in the formation of towns. The example of Aalst, a border town in the county of Flanders", in: De Groote, K., Tys, D & Pieters, M. (eds.), *Exchanging Medieval Material Culture. Studies on Archaeology and History presented to Frans Verhaeghe, Relicta Monografieën 4*, pp. 249-266.

Bruggeman J., 2023. Programma van Maatregelen Aalst - Dendermondse Steenweg 75, *Rapporten All-Archeo bv 1635*.

De Gryse J., Thys C., Van Goidsenhoven W., De Tollenaere J. & Willaert A., 2017. Tragelsite. Archeologienota. Bureauonderzoek. 2017I52.

De Maeyer W. & Verbeke E., 2024. Aalst DendermondseSteenweg 75. Nota proefputtenonderzoek 2024H23.

In't Ven I. & De Clercq W., 2005. *Een lijn door het landschap. Archeologie en het vTn-project 1997-1998*, Brussel.

Klinkenberg S., De Maeyer W. & Cherretté B., 2010. *Aalst Statieplein. Archeologisch onderzoek*, onuitgegeven rapport.

Klinkenberg S., Verbrugge A, Pede R., & Cherretté B., 2016. Aalst Tragelweg. Aanleg van een tijdelijke parking. Bureaustudie. Archeologienota 2016G86.

Klinkenberg S., Pede R., Guillaume V & Cherretté B., 2024. Aalst Tragelweg. Archeologisch vooronderzoek 2015/541.

Reynaert J., 1941. *De Sint-Martenskerk van Aalst*, Gent.

Robijns L., 1983. *De Sint-Martinuskerk te Aalst. II. Kunstwerken (Band 2)*, Inventaris van het Kunstpatrimonium van oost-Vlaanderen XV.

Sevenant M., Menschaert J., Couvreur M., Ronse A., Antrop M., Geypens M., Hermy M. & De Blust G., 2002. *Ecodistricten: Ruimtelijke eenheden voor gebiedsgericht milieubeleid in Vlaanderen. Deelrapport II: Afbakening van ecodistricten en ecoregio's: Verklarende teksten*. Onuitgegeven rapport.

Vanmoerkerke J., 1983. "Epipaleolithicum onder het Onze-Lieve-Vrouw-Hospitaal te Aalst", in: *Archaeologia Belgica* 253, 14-16.

#### 3.2 WEBSITES

*Laatste raadpleging op 27/02/2025*  
<https://www.dov.vlaanderen.be>

<https://www.geopunt.be>

<https://inventaris.onroenderfgoed.be>

<https://geo.onroenderfgoed.be>

<https://maps.google.be>

<http://www.cartesius.be>

<http://cai.onroenderfgoed.be/>