



INTERGEMEENTELIJK SAMENWERKINGSVERBAND
VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN SOCIO-ECONOMISCHE EXPANSIE

AALST – TRAGELWEG

AANLEG VAN EEN TIJDELIJKE PARKING



BUREAUSTUDIE

Klinkenborg S. Verbrugge A., Pede R. & Cherretté B.

ARCHEOLOGIENOTA – 2016G86

Inhoudstafel

Kader	3
DEEL 1 . Verslag van de resultaten van het bureauonderzoek.....	4
1.1. Beschrijvend gedeelte	4
1.2. Assessmentrapport	14
1.2.1. Een tekstuele beschrijving van de landschappelijke ligging van het onderzochte gebied ..	14
1.2.2. Een tekstuele historische beschrijving van het onderzochte gebied.....	19
1.2.3. Een tekstuele beschrijving van het onderzochte gebied in zijn archeologisch kader	28
1.2.4. Datering en interpretatie van het onderzochte gebied.	29
1.2.5. Een tekstuele synthese.....	29
1.2.6. Samenvatting gericht op een gespecialiseerd publiek	30
1.2.7. Samenvatting gericht op een niet gespecialiseerd publiek	30
DEEL 2 . Bibliografie	30
DEEL 3 . Bijlagen.....	31
3.1. Plannenlijst	31
3.2. Fotolijst.....	34

Kader

In het kader van de ontwikkeling van het masterplan Tragelsite (voormalig brownfield, conversie naar een nieuwe stadswijk met functies voor wonen, werken en recreatie) en de heraanleg van de nabije stationsomgeving worden door de Stad Aalst verschillende acties ondernomen. De realisatie van deze stadsprojecten verloopt in verschillende fasen.

De aanleg van een tijdelijke parking, om een tijdelijke verkeersproblematiek in kader van de geplande ontwikkelingen te ondervangen, is daar één van. Ten behoeve van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de aanleg van deze parking, aanvankelijk ingediend vóór 1 juni 2016, maar niet ontvankelijk verklaard en dus opnieuw in te dienen, is deze archeologienota opgesteld.

De locatie van de tijdelijke parking is gelegen in de zone waar de centrale ontsluitingsweg voor de Tragelsite zal gerealiseerd worden, de zogenaamde Nieuwe Tragelweg. Voor de realisatie van deze weg heeft Stad Aalst reeds in het voorjaar van 2015 een stedenbouwkundige vergunning bekomen, waarin volgens de toenmalige regelgeving van het Archeologiedecreet (1993) een archeologisch advies was opgenomen, te weten de noodzaak tot het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek en indien noodzakelijk een archeologische opgraving. Eén van de motivaties in het advies van het agentschap Onroerend Erfgoed was de aanwezigheid van de voormalige stedelijke begraafplaats op een deel van deze nieuwe ontsluitingsweg, het zogenaamde 'Jennemiekskerkhof', in gebruik van 1784 tot 1867.

Het archeologisch vooronderzoek in het kader van de aanleg van de Nieuwe Tragelweg is doorlopen in het voorjaar van 2016 (bureaustudie, proefsleuven/puttenonderzoek en een fysisch-antropologisch assessment van de aangetroffen skeletresten).

De facto is dus reeds een archeologisch vooronderzoek ter hoogte van de tijdelijke parking doorlopen. In deze nota hernemen we de inhoudelijke benadering en afwegingen waar relevant, en wegen we de geplande ingrepen in de bodem, noodzakelijk voor de aanleg van de tijdelijke parking, af tegen de resultaten van het reeds uitgevoerde vooronderzoek.

Figuur 1. Uittreksel van het kadastraal plan met de situering van de geplande tijdelijke parking (blauwe lijn, gearceerd opgevuld) ten opzichte van de geplande wegwakker voor de Tragelweg waarvoor reeds in kader van het archeologiedecreet een archeologisch vooronderzoek werd doorlopen (www.dov.vlaanderen.be).



Figuur 2. Topografische kaart met aanduiding van de Tragelweg (groen) en de tijdelijke geplande parking (blauw) (www.gisoost.be).



Foto 1. Luchtfoto van het terrein (www.geopunt.be).



Foto 2. Zicht op de reeds bestaande parking en de te slopen gebouwen waar de tijdelijke parking zal komen (foto : SOLVA).

1.1.2. De archeologische voorkennis

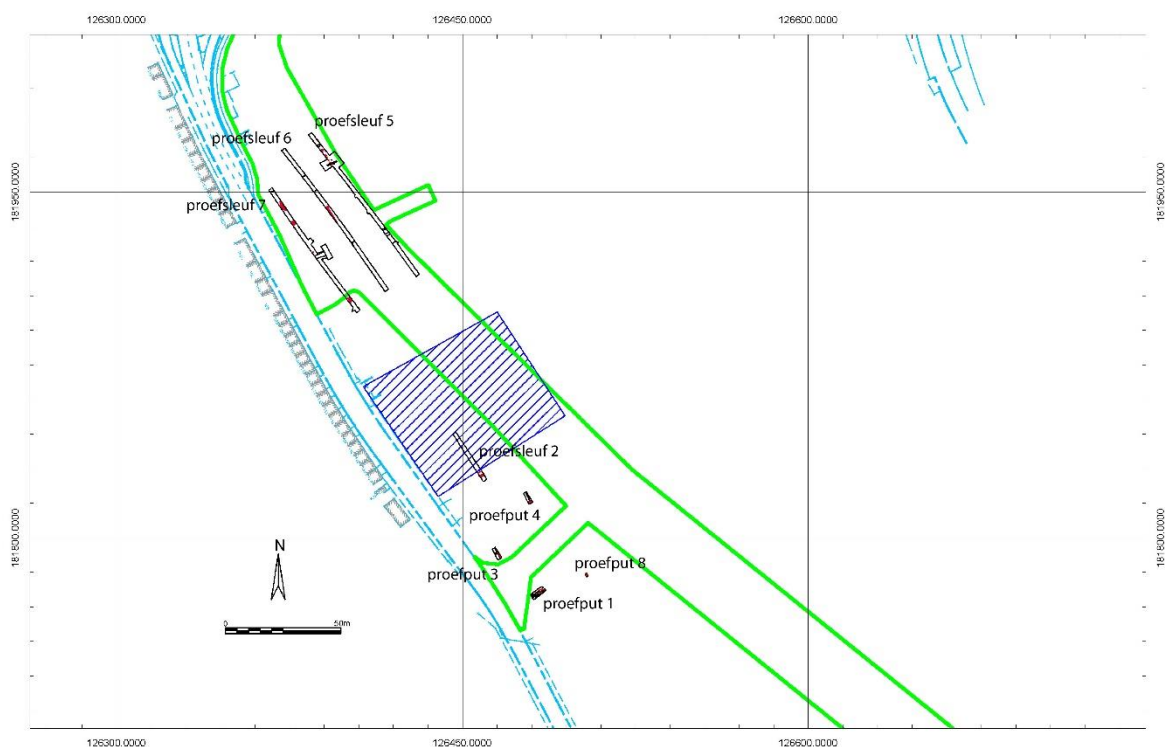
Voor deze locatie is er reeds een uitgebreide archeologische voorkennis voorhanden, gelet op een recent uitgevoerd archeologisch vooronderzoek op deze plaats (najaar 2015-voorjaar 2016):

In het kader van de herinrichting van het masterplan Stationsomgeving wordt door de Stad Aalst de Tragelsite (gefaseerd) heringericht. Hierbij wordt onder meer een nieuwe weg aangelegd (Nieuwe Tragelweg, *cf. supra, Kader*). Ten behoeve van de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van deze ontsluitingsweg is reeds een archeologisch vooronderzoek doorlopen, te weten een bureaustudie¹, een proefputten – en proefsleuvenonderzoek² (vergunningsnummer 2015/541, vergunninghouder Ruben Pede) en een fysisch-antropologisch assessment³. Het perceel waar de geplande tijdelijke parking zal komen die het onderwerp uitmaakt van deze archeologienota, ligt in belangrijke mate binnen de contouren van de zone die onderworpen is geweest aan de bureaustudie en daaropvolgend proefputten – en proefsleuvenonderzoek (figuur 3).

¹ Klinkenborg, Pede & Cherretté 2016.

² Pede, Klinkenborg, Guillaume & Cherretté, 2016, Evaluatienota van de prospectie met ingreep in de bodem, Aalst-Tragelweg.

³ Craps, 2016, Assessment van het menselijk botmateriaal, rapportage in voorbereiding.



Figuur 3. Plan met de geplande tijdelijke parking (paars gearceerd) ten opzichte van het eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek in kader van de geplande Tragelweg (groen).

De bureaustudie die is uitgevoerd in het kader van de aanleg van de Nieuwe Tragelweg (centrale weg, geflankeerd door fietspaden, inclusief aanleg riolering) geeft aan dat het gebied in kwestie gelegen is buiten de historische kern van Aalst, op een zandleemrug langs de Dender.

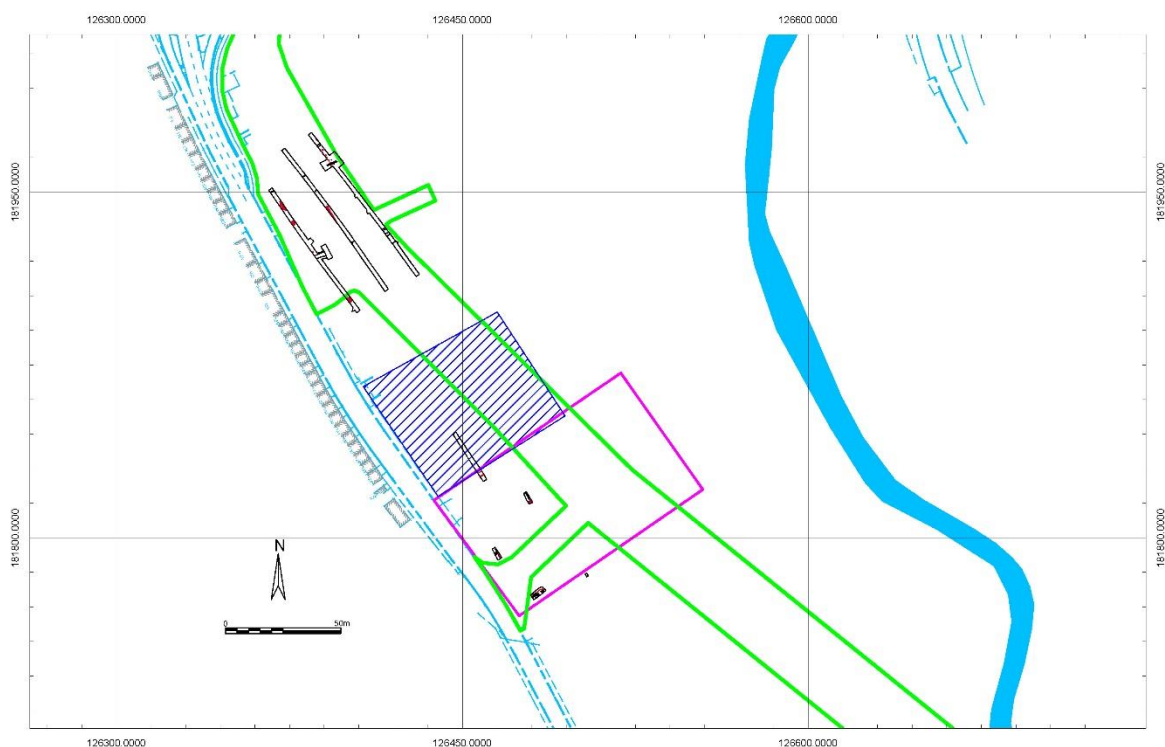
In 1784 wordt nabij de projectzone voor de tijdelijke parking de stedelijke begraafplaats aangelegd, die in gebruik zal blijven tot 1867.

De in oorsprong agrarische terreinen rondom worden gaandeweg, door de 19^{de}-eeuwse industrialisatie, opgenomen in het stadsweefsel, en bebouwd.

Twee zones werden op basis van de bureaustudie voor de Nieuwe Tragelweg weerhouden voor de aanleg van proefputten en proefsleuven:

- ten noorden van de tijdelijke parking zijn ten behoeve van het vooronderzoek voor de Tragelweg proefsleuven gegraven op een niet-bebouwd terrein (het enige onbebouwde terrein van het projectgebied). Gelet op de relatieve nabijheid van een steilrand naar de Dender werd geacht dat deze zone nog een archeologisch potentieel kon hebben.
- De zone van de voormalige stedelijke begraafplaats, enerzijds gedeeltelijk overbouwd door winkels, anderzijds gedeeltelijk gelegen onder parking. Omwille van een reeks inhoudelijke en logistieke redenen is een evaluatie van de bewaring van deze voormalige begraafplaats uitgevoerd op de zone van de parking.

Een gedetailleerde bespreking van deze resultaten is te vinden in het assessmentrapport.



Figuur 4. De positie van de geplande tijdelijke parking ten opzichte van het kerkhof (paars : effectieve grenzen van het kerkhof geattesteerd tijdens archeologisch vooronderzoek) en tegenover het oorspronkelijke verloop van de Dender (op basis van de Poppkaart).

1.1.3. De onderzoeksopdracht

Vraagstelling : Het bureauonderzoek ten behoeve van de vergunningsaanvraag voor de tijdelijke parking 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 impact van de geplande werken?

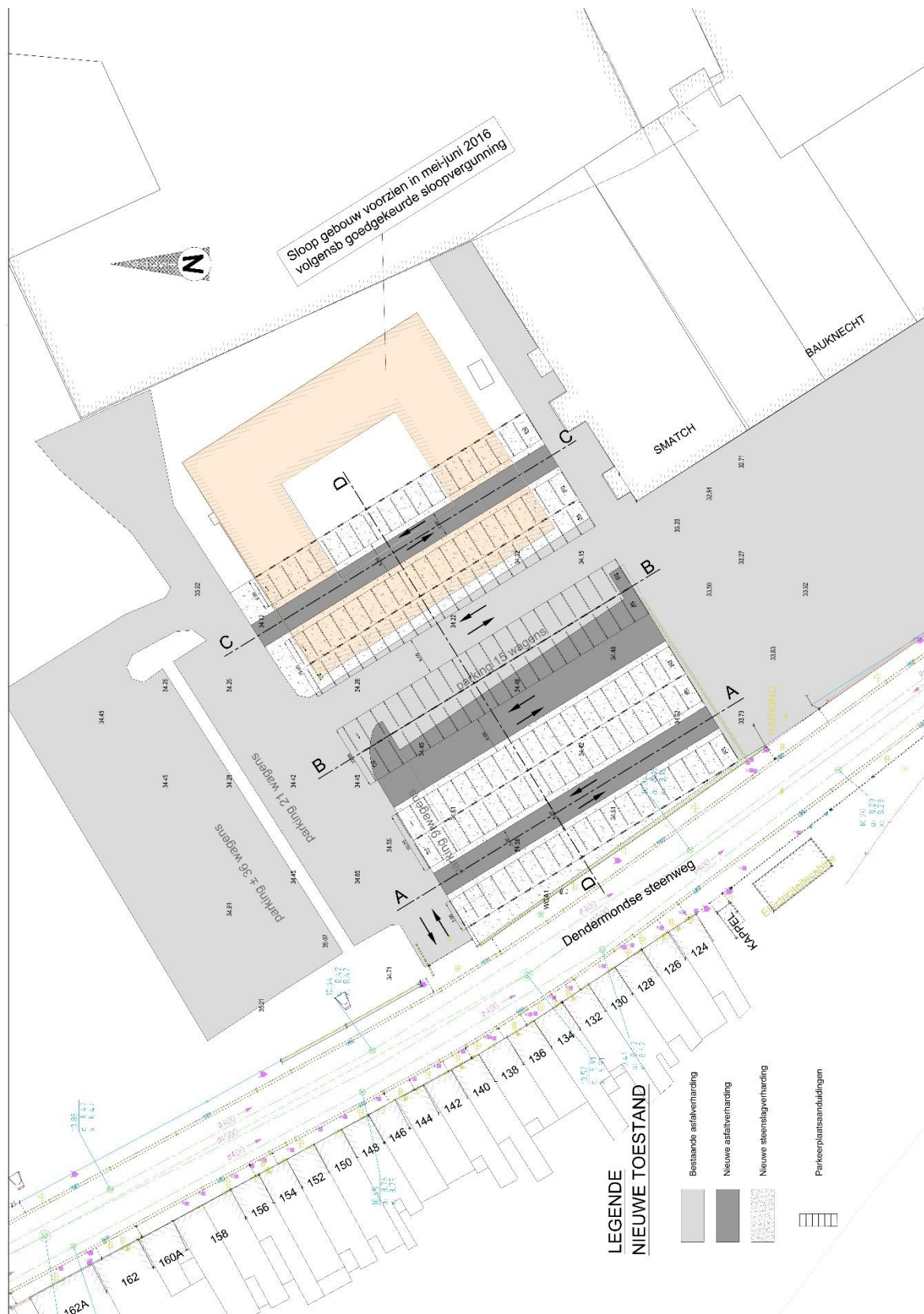
De randvoorwaarden : niet van toepassing

Beschrijving van de geplande werken :

Er wordt een tijdelijke parking aangelegd langs de Dendermondsesteenweg, op de vroegere Intergem – Terreinen (figuur 5). Het betreft een uitbreiding van een reeds bestaande parking, die zelf behouden blijft. De uitbreiding vindt plaats deels ter hoogte van bestaande gebouwen, die gesloopt zullen worden voor de aanleg van de parking en die dus reeds minstens voor een oppervlakkige verstoring zullen gezorgd hebben. Voorts wordt een grasstrook naast de bestaande parking aangesneden. In feite is het dus enkel het grasplein waar een nieuwe ingreep in de bodem gepland is (wat meteen de zone van de eigenlijke werken

danig reduceert in oppervlakte). De bestaande parking en straat wordt niet opgebroken, maar geïntegreerd in de tijdelijke parking.

Ter hoogte van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen wordt een verharding voorzien van ca. 30 cm diep, bestaande met 25 cm natuursteenslag onderaan en 5 cm natuursteenslag (van een ander type) bovenaan. Voor de weg tussen de parkeerstroken wordt er een fundering van 35 cm diep gegraven. Onderaan komt een pakket van 25 cm natuursteenslag, daarboven komt een laag van 10 cm asfalsbeton (figuur 6-7). De ingreep in diepte is dus beperkt tot maximaal 35cm.

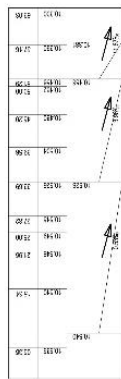


Figuur 5. Plan van de nieuwe toestand geprojecteerd op de bestaande toestand (stad Aalst): lichtgrijs = bestaande asfaltverharding die behouden blijft, donkergrijs = nieuwe wegkoffer (35cm opbouw), wit = nieuwe parkeerstroken (30cm opbouw).

Profil AA

Locatie: 142
Profiel: 142

Vergelijkingsvlak
8.00 m T.A.W.

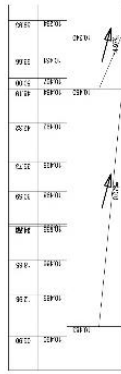


Samengestelde afstand
Bestaande hoogtes
Ontworpen weghoogten
Hellingen

Profil BB

Locatie: 140
Profiel: 140

Vergelijkingsvlak
8.00 m T.A.W.



Samengestelde afstand
Bestaande hoogtes
Ontworpen weghoogten
Hellingen

Profil CC

Locatie: 143
Profiel: 143

Vergelijkingsvlak
8.00 m T.A.W.

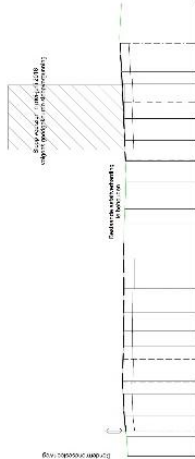


Samengestelde afstand
Bestaande hoogtes
Ontworpen weghoogten
Hellingen

Profil DD

Locatie: 142
Profiel: 142

Vergelijkingsvlak
8.00 m T.A.W.



Samengestelde afstand
Bestaande hoogtes
Ontworpen weghoogten
Hellingen

Figuur 6. Profielen van de tijdelijke parking (stad Aalst).

1.1.4. Een beschrijving van de werkwijze en strategie van het vooronderzoek

Voor het bureauonderzoek werd hoofdzakelijk een beroep gedaan op de informatie verstrekt door het archeologisch vooronderzoek dat recent werd uitgevoerd in het kader van de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de Nieuwe Tragelweg.

De hiervoor uitgevoerde bureaustudie verschaftte de nodige informatie op vlak van de landschappelijke ligging, de aardkundige gegevens, het beschikbare historische kaartmateriaal, de historische beschrijving en het archeologisch kader.⁴

De evaluatienota, opgesteld na afloop van het proefsleuvenonderzoek, zorgde voor een verdere aanvulling van het archeologisch kader van het onderzochte gebied.⁵

In het kader van deze archeologienota werd het beschikbare kaartmateriaal, indien mogelijk, gegeorefereerd en voorzien van een Lambertgrid.

⁴ Klinkenborg, Pede & Cherretté, 2016.

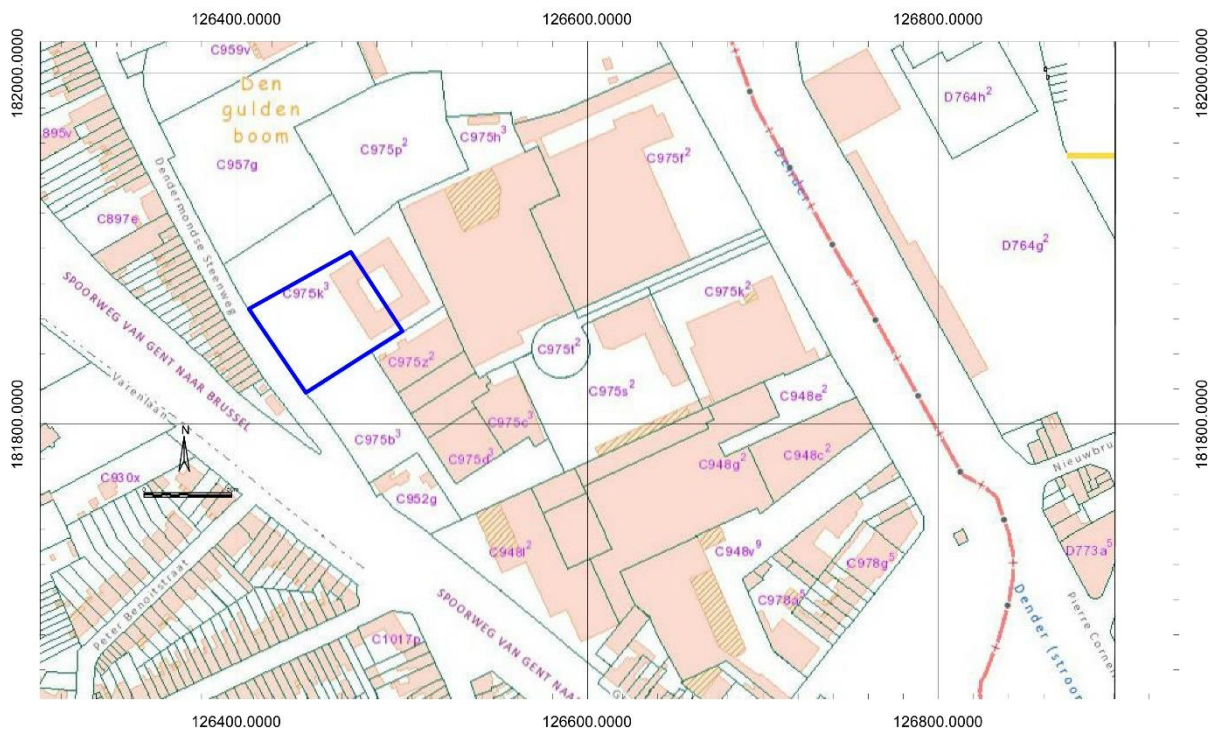
⁵ Pede, Klinkenborg, Guillaume & Cherretté, 2016, Evaluatienota van de prospectie met ingreep in de bodem, Aalst-Tragelweg.

1.2. Assessmentrapport

Een assessment van het onderzochte gebied.

1.2.1. Een tekstuele beschrijving van de landschappelijke ligging van het onderzochte gebied

Het onderzoeksgebied betreft het terrein waar tot voor kort het AGSA gevestigd was, gelegen langs de Dendermondse Steenweg te Aalst (Fig. 8). Dit terrein behoort tot een gebied dat in de volksmond gekend staat als de Tragelsite. Het terrein beslaat een ongeveer 58m brede en 66m lange strook.



Figuur 8. Afbakening van het onderzoeksgebied (blauwe kader) op het hedendaags kadaster

De Stad Aalst is gelegen in het oosten van de provincie Oost-Vlaanderen en bevindt zich in de Dendervallei. De historische binnenstad is grotendeels te situeren op de linkeroever van de Dender. Dit gebied behoort tot de ecoregio van de Midden-Vlaamse overgangsgebieden, meer bepaald het Midden-Vlaams glooiend zandleemdistrict. Ten zuidwesten hiervan situeert zich het Zuid-Vlaams lemig heuveldistrict. Hierbij lopen verschillende heuvelruggen van het zuidwesten naar het noordoosten. Aalst bevindt zich op de overgang van het zandleemdistrict naar het lemig heuveldistrict.⁶

De middeleeuwse stad is ontstaan op de plaats waar één van de uitlopers van deze heuvels steil afdaalt naar de alluviale bedding van de Dender.⁷ Tijdens de winter kwam de bedding van de Dender tot aan de rand van deze uitloper. Aan de zuidzijde begrenst de vallei van de Hoezebeek en de Siesegembeek het hoger gelegen deel. Het zuidelijke deel van deze uitloper bestaat uit de Hoezekouter die langzaam afloopt

⁶ In't Ven & De Clercq 2005, pp. 21-23.

⁷ In het huidige straatbeeld is nog een belangrijk hoogteverschil te merken tussen de Grote Markt en de Dender.

in noordoostelijke richting. Waarschijnlijk is de middeleeuwse Aalsterkouter, zoals vermeld in de bronnen, te situeren in dit noordoostelijk deel.⁸

Het onderzoeksgebied zelf is gesitueerd ten noorden van de historische stadskern. Het terrein is in de loop van de 19^{de} eeuw geleidelijk aan opgenomen in de uitbreidende stad, met een belangrijke industrialisatie langs de Dender (zie verder). Dit gebied is gelegen ten noorden van de Siesegembeek op de linkeroever van de Dender, in een eerder laag gelegen gebied (ongeveer 10m TAW). Het bevindt zich ten dele in oorspronkelijk alluvium, ten dele op de steilrand.

Op de bodemkaart is deze zone volledig ingekleurd als bebouwde zone (Fig. 10). Op het gewestplan staat het gebied ingekleurd als industriegebied (Fig. 11).



Figuur 9. Topografische kaart met aanduiding van de tijdelijke parking (blauwe kader) (www.gisoost.be)



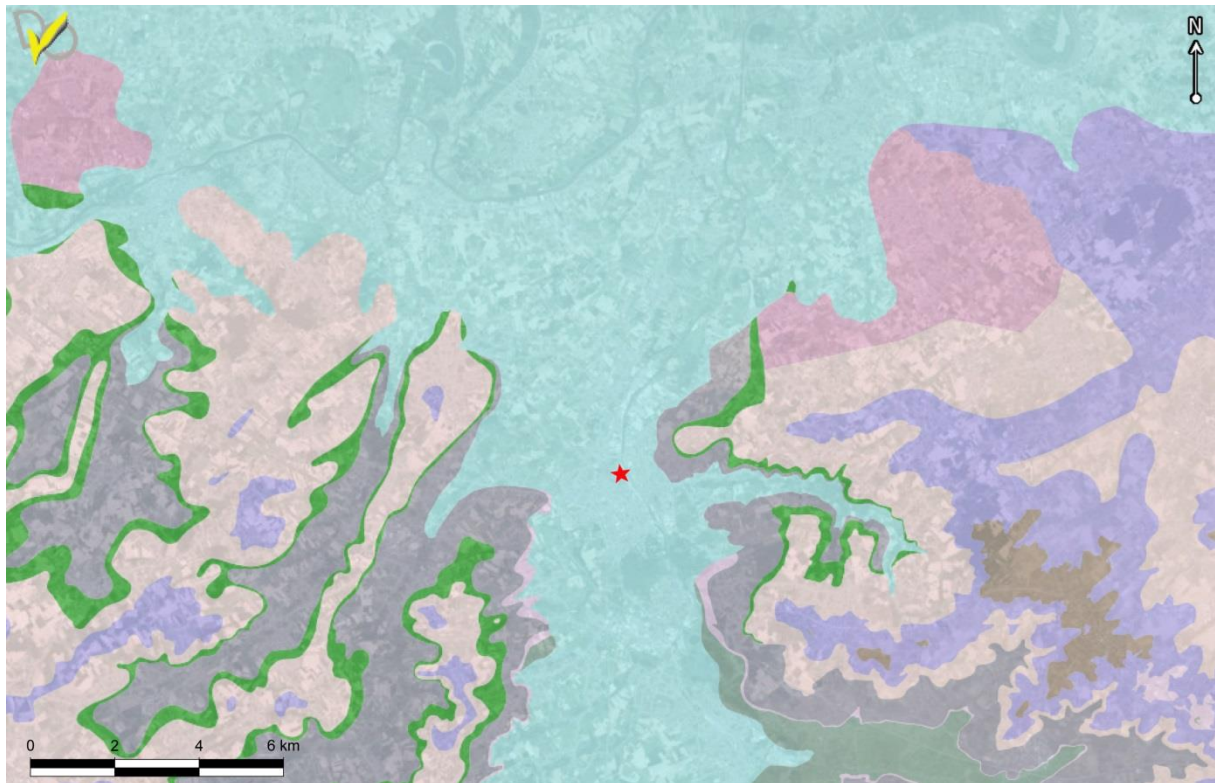
Figuur 10. Bodemkaart met aanduiding van het onderzoeksgebied (www.dov.vlaanderen.be/bodemverkenner)



Figuur 11. Detail van het gewestplan met aanduiding van het onderzoeksgebied (www.geopunt.be)

Op de hydrogeologische ondergrondkaart (Fig. 12) valt af te leiden dat het onderzoeksgebied zich bevindt aan een bijrivier van de Vlaamse Vallei (lichtblauw op de kaart). Vlakbij in oostelijke richting bevinden

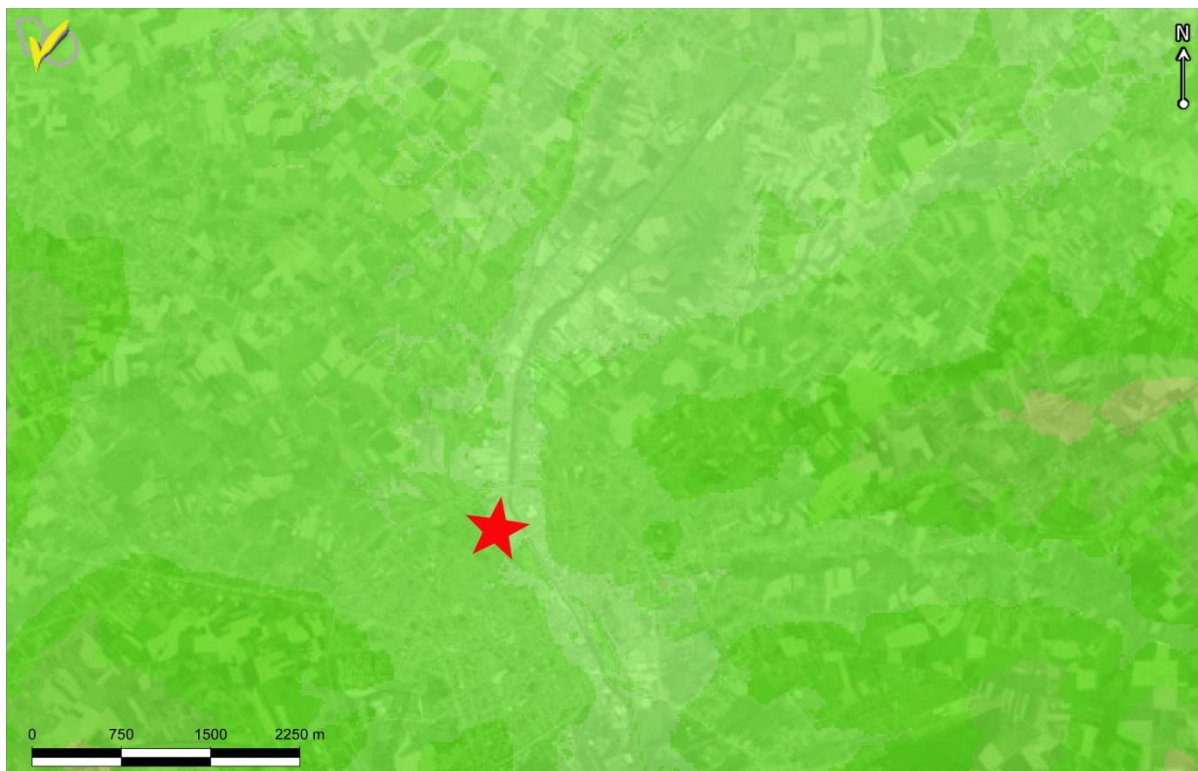
zich de heuvelstreken met de ‘Zanden van Egem’ en Ledo-panesiliaan klei, afgedekt door een dun quartair dek.⁹



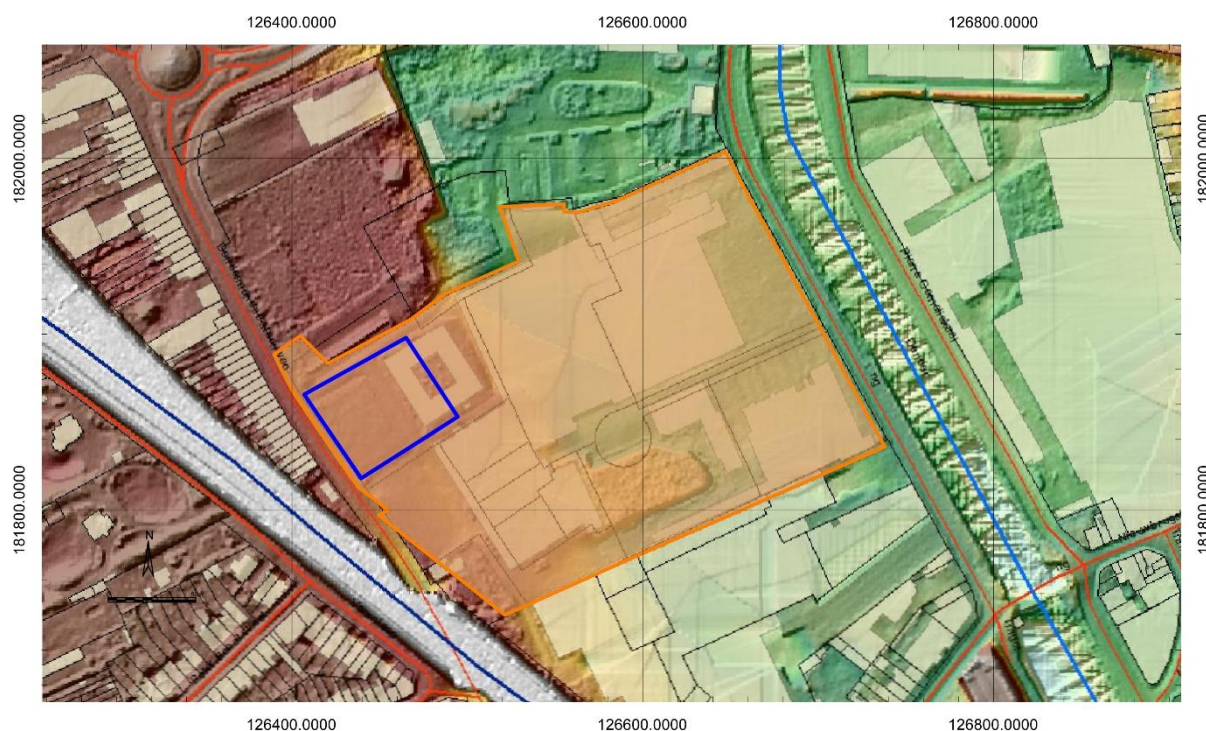
Figuur 12. Kaart van de hydrogeologisch homogene zones met lokalisering van het onderzoeksgebied (<https://www.dov.vlaanderen.be/bodemverkenner>)

Een blik op het digitale hoogtemodel van Aalst en ruime omgeving (Fig. 13) bevestigt de gegevens verstrekt door de kaart van de hydrogeologisch homogene zones (Fig. 12): Aalst, en dus ook het onderzoeksgebied, bevindt zich 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 loop meanderde. Typerend hierbij zijn de steilranden op de overgang van de vallei naar de rivierbedding.

⁹ <https://www.dov.vlaanderen.be/bodemverkenner>



Figuur 13. Digitaal hoogtemodel van Aalst en ruime omgeving met aanduiding van het onderzoeksgebied (<https://www.dov.vlaanderen.be/bodemverkenner>)



Figuur 14. Gedetailleerd digitaal hoogtemodel van het onderzoeksgebied (zoals aangeleverd door agentschap Onroerend Erfgoed) met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauwe kader)

Een gedetailleerde versie van het digitaal hoogtemodel (Fig. 14) vormt een goede illustratie van voornoemde steilranden. In dit geval zien we een abrupt hoogteverschil met een vrij parallel verloop aan

de historische Denderbedding. De groen gekleurde zone stelt de laaggelegen (moerassige) Denderbedding voor, de bruine zones de hoger gelegen opduiking en de overgang 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 werden aangetroffen.¹⁰ 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).¹¹ 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.¹²

1.2.2. Een tekstuele historische beschrijving van het onderzochte gebied

Het onderzoeksgebied bevindt zich buiten de laatmiddeleeuwse stad, meer bepaald ongeveer 600m ten noorden van de laatmiddeleeuwse stadsomwalling. Aangezien het pas in de 19^{de} eeuw is dat Aalst buiten deze omwalling zal uitgroeien, kan dit gebied niet als onderdeel van de middeleeuwse stadsontwikkeling beschouwd worden.

Het onderzoeksgebied grenst, op basis van de geconsulteerde bronnen, aan het laat 18^{de} - 19^{de} eeuwse stedelijke kerkhof.¹³

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 langs de Dendermondsesteenweg. Deze begraafplaats werd op 2 november ingewijd. De eerste begraafing 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.¹⁴ Na in gebruik name van het nieuwe kerkhof aan de Léo de Béthunelaan door het stadbestuur echter, ontstond er een lang aanslepende betwisting omtrent het eigendomsrecht van het Jennemiekeskerkhof: het stadbestuur beweerde dat zij eigenaar waren en de kerkfabriek beweerde hetzelfde. De zaak werd, volgens de kerkfabriek, door het stadbestuur 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

¹⁰ Vanmoerkerke 1983, p. 14-16.

¹¹ De Groote 2010, p. 253.

¹² Klinkenborg, De Maeyer & Cherretté 2010, p. 9-11.

¹³ Reynaert, 1941, p.130-132; Robijns, 1983, p. 489

¹⁴ Reynaert, 1941, p. 131; Notulen Gemeenteraad – Reg. 23 – 1867-1870, Séance du 26 Octobre 1868, met dank aan Wilfried Vernaeye

stadsbestuur dat het koninklijk besluit van 18 augustus 1872, dat het eigendomsrecht aan de kerkfabriek toewees, herroepen wordt. Na overleg met de kerkfabriek van Sint-Jozef besliste deze van Sint-Martens slotte zich neer te leggen bij deze herroeping en kwam het oude kerkhof definitief in eigendom van het stadsbestuur.¹⁵ 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 Vernaeye) 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 verwikkelingen komt uit het archiefonderzoek ook naar voor dat de voormalige stedelijke begraafplaats wellicht niet geruimd geweest is¹⁶.

Op basis van historische bronnen, de Inventaris bouwkundig erfgoed en de Centraal Archeologische Inventaris (zie onder) konden slechts enkele elementen in verband met de geschiedenis van het terrein opgelijst worden. Samengevat behelzen de terreinen mogelijk sporen van post middeleeuwse perceelsindeling verspreid over het terrein.

1.2.2.1. Inventaris bouwkundig erfgoed

Het raadplegen van deze inventaris leverde geen informatie op met betrekking tot het onderzoeksgebied.¹⁷

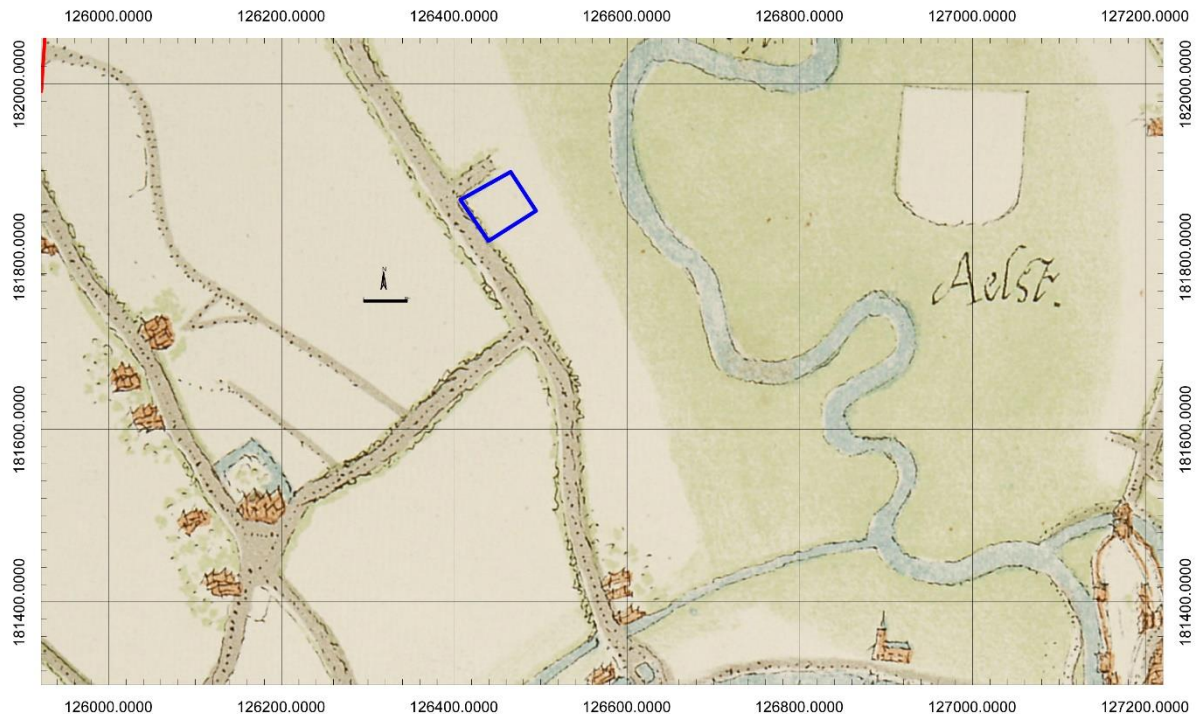
¹⁵ Reynaert, 1941, p. 132-134; Onze dank gaat naar Michel Igual (stadsarchivaris Aalst), Luc Robijns (kerkfabriek Sint-Martinus) en Wilfried Vernaeye voor het uitgebreide opzoekwerk aangaande de opgave en de daaropvolgende handelingen en disputen aangaande het oude stedelijke kerkhof aan de Dendermondse Steenweg.

¹⁶ Een overzicht van het archiefonderzoek is te vinden in bijlage.

¹⁷ <https://inventaris.onroenderfgoed.be/>

1.2.2.2. Historisch – cartografische documentatie van het projectgebied

1.2.2.2.1. Jacob van Deventer – Atlas des villes des Pays-Bas: 73 places levées entre 1550 et 1565 sur les ordres de Charles Quint et de Philippe II (ca 1550) (kbr)



Figuur 15. Detail van de kaart van van Deventer met aanduiding van het onderzoeksgebied (blauw)

De kaart van van Deventer is de oudste kaart waarop het onderzoeksgebied staat weergegeven. Hierop is duidelijk te zien dat het gebied zich buiten de middeleeuwse stad bevindt. De baan naar Dendermonde bestaat reeds, maar erlangs is (nog) geen bebouwing zichtbaar. Op deze kaart is het kronkelende verloop van de oude Dender duidelijk weergegeven. Van een gekanaliseerde, rechte Dender is hier nog geen sprake. De Siezegembeek ten zuiden van het onderzoeksgebied is duidelijk zichtbaar.

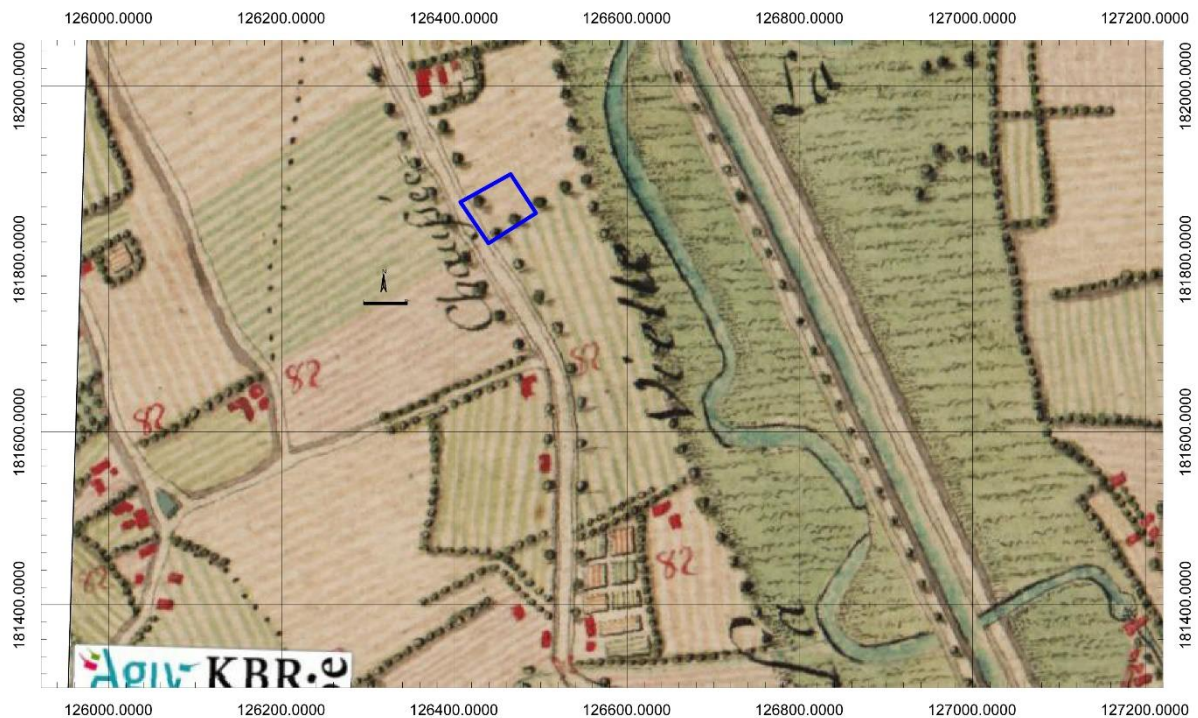
1.2.2.2.2. Planchetkaart (eerste primaire versie van de kabinetskaart van Ferraris (1771-1778)
(mapire.eu/en/map/fms-habsburg-netherlands/?zoom=8&lat=50.49323&lon=4.71103)



Figuur 16. Detail van de planchetkaart met aanduiding van het onderzoeksgebied

Deze kaart is eerder stilistisch van karakter. Hierop is te zien dat het projectgebied voornamelijk onbebouwd (agrarisch) terrein beslaat, gelegen ten oosten van een weg (de huidige Dendermondse Steenweg). Ondertussen is er wel reeds sprake van een gekanaliseerde, nieuwe Dender. Ten noorden van het onderzoeksgebied is er dan weer een erf met enkele gebouwen afgebeeld.

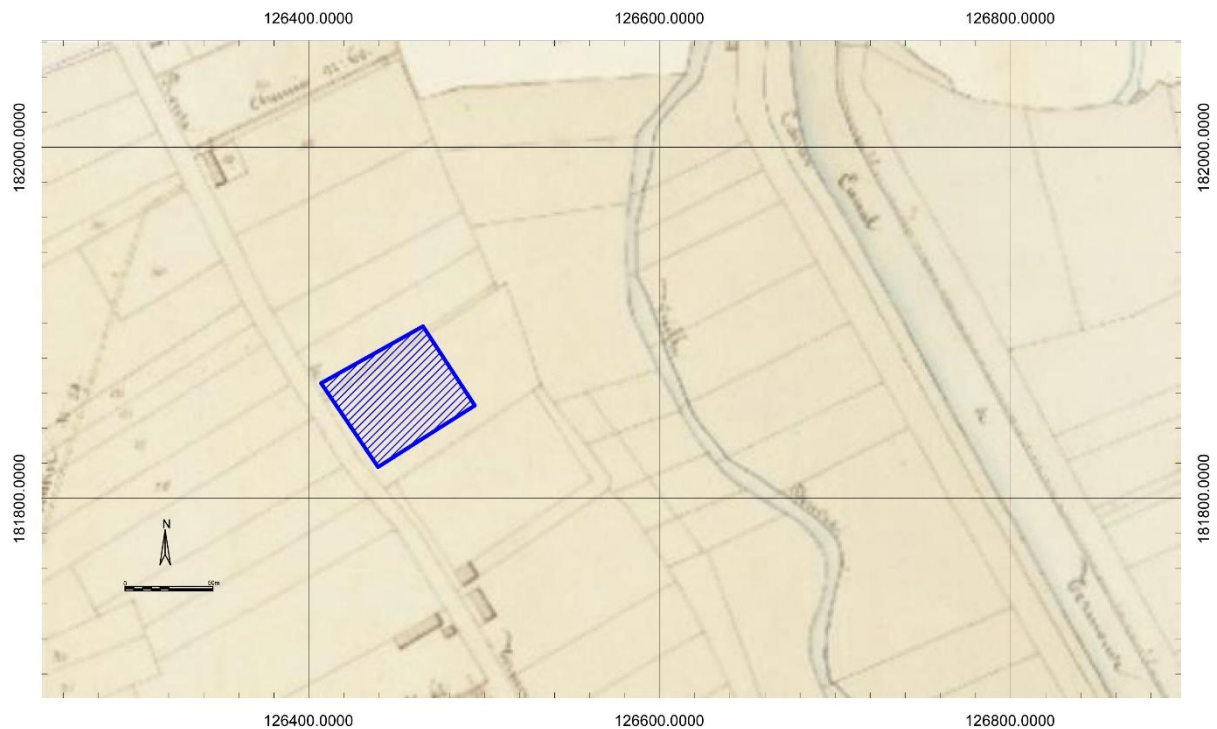
1.2.2.2.3. Jozef Johan Frans Ferraris – Kabinetskaart der Oostenrijkse Nederlanden en het Prinsbisdom Luik: Aelst (1771-1778) (geopunt.be)



Figuur 17. Detail van de Ferraris kaart (1771-1778) met aanduiding van het onderzoeksgebied

Deze kaart vormt de uiteindelijke neerslag van de planchetkaart (cfr. Supra) en bevat dan ook geen bijkomende informatie.

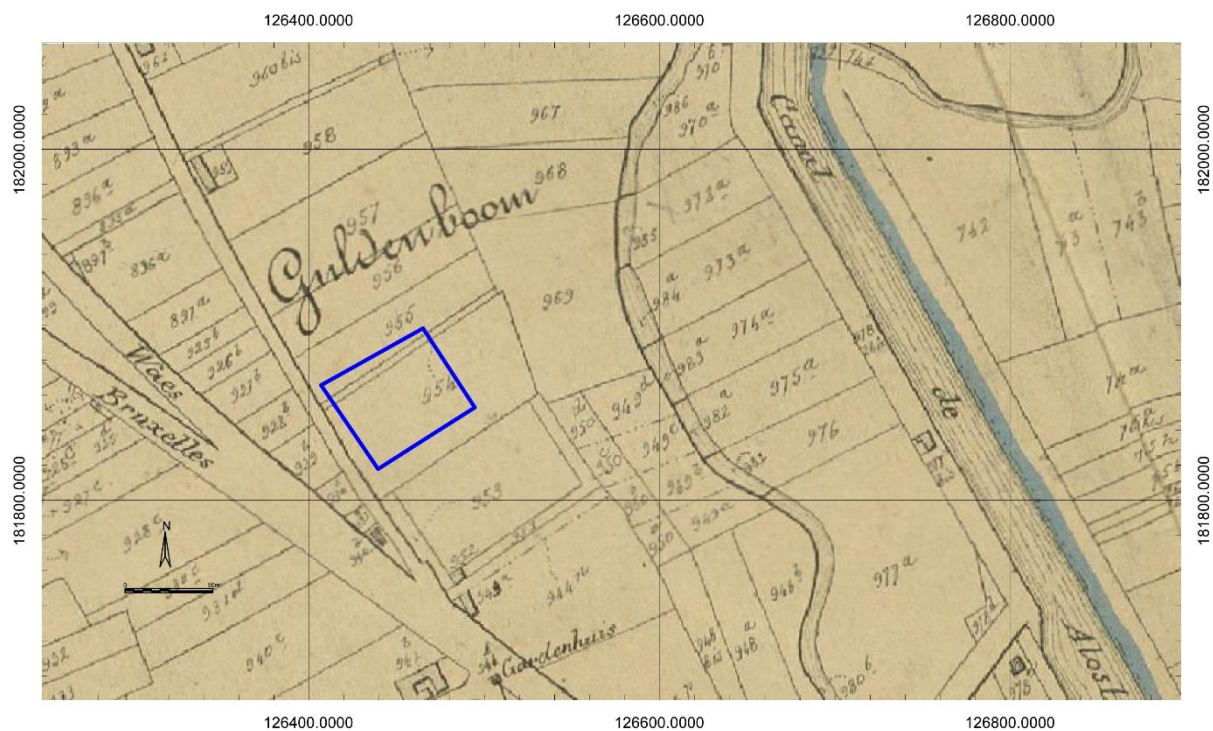
1.2.2.2.4. Atlas van de buurtwegen (ca. 1845) (gisoost.be)



Figuur 18. Afbakening van het onderzoeksgebied (blauw) op de Atlas der Buurtwegen (1845)

Deze kaart vertoont een aantal gelijkenissen met de planchet- en Ferrariskaart. Ook hier is bewoning zichtbaar ten noorden van het onderzoeksgebied. Nieuw is hierbij de aanwezigheid van bebouwing ten zuiden van het onderzoeksgebied. Ten noorden van deze bebouwing (en net ten zuiden van het projectgebied) zou het Jennemiekeskerkhof te situeren zijn. Na vergelijking met de Ferrariskaart valt op dat de terreinen ondertussen verder zijn opgedeeld in percelen.

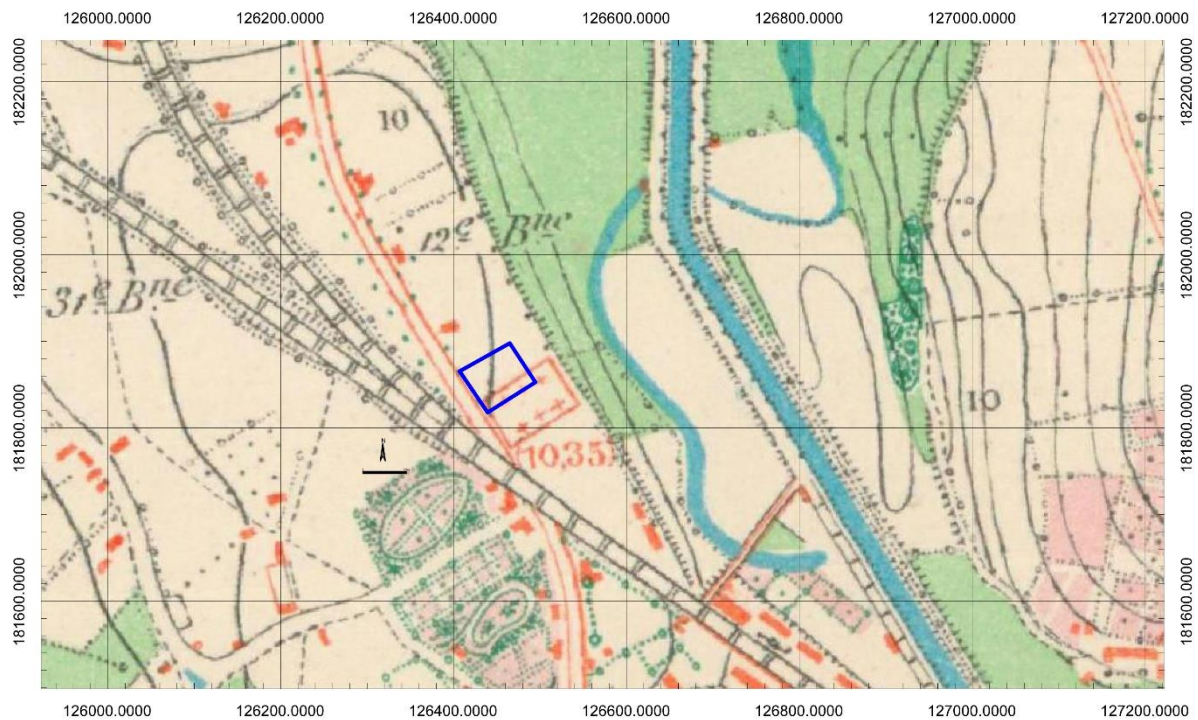
1.2.2.2.5. Philippe Chrétien Popp - Atlas cadastral parcellaire de la Belgique (1842-1879) (geopunt.be)



Figuur 19. Detail van het kadasterplan van Popp (1842-1879) met afbakening van het onderzoeksgebied (blauw)

De kadasterkaart van Popp vertoont een vergelijkbare situatie als de Atlas der Buurtwegen, met als voornaamste verschil dat de spoorlijn hier wel degelijk afgebeeld is.

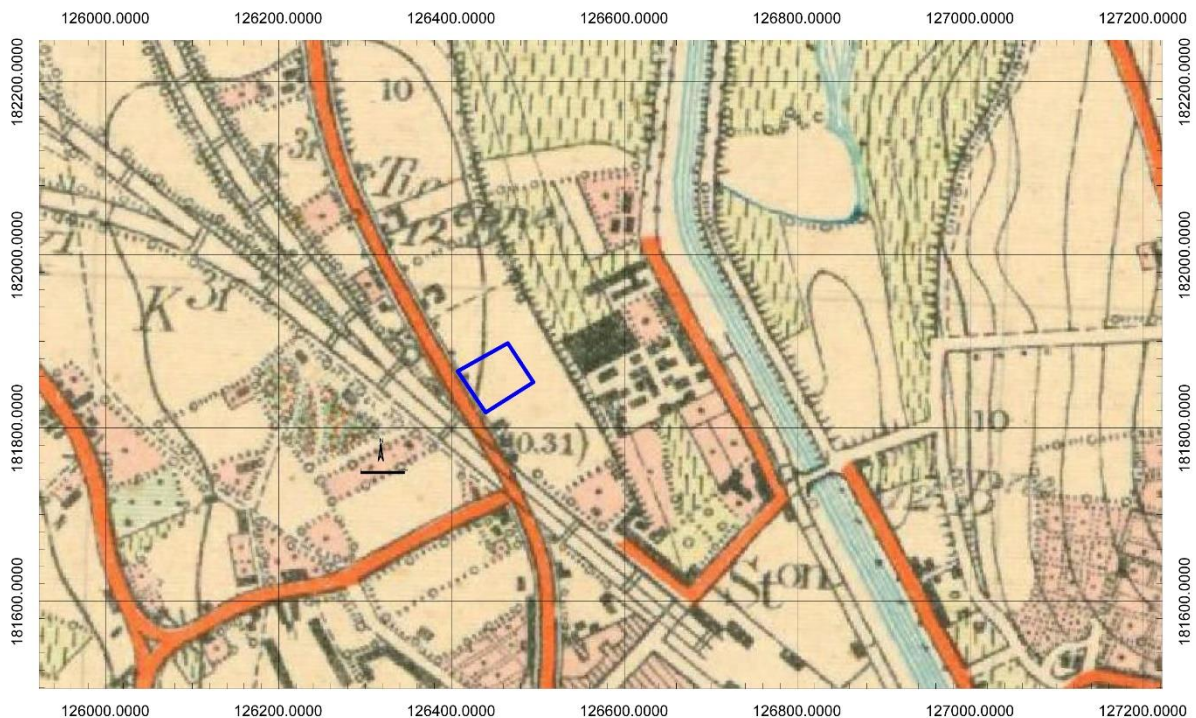
1.2.2.2.6. Topografische kaart van België, opgemeten en gewaterpast door de officieren van het Krijgsdepot (1864) (cartesius.be)



Figuur 20. Detail van de topografische kaart van het Krijgsdepot uit 1864 met aanduiding van het onderzoeksgebied

Op deze topografische kaart uit 1864 is het kerkhof duidelijk afgebeeld. Voorts valt langs de huidige Dendermondse Steenweg bebouwing op te merken: ten noordwesten van het onderzoeksgebied (zoals bij de voorgaande plannen geobserveerd was), maar ook iets zuidelijker. Deze kaart geeft geen perceelsindelingen weer, maar geeft wel een beeld van de aanwezige hoogteverschillen, waarbij de terreinen afhellen richting de oude Denderbedding. De steilrand, dit is de grens tussen de hoger gelegen gronden en de lagere en moerassige terreinen van de Denderbedding (cf. *supra*), is hier duidelijk weergegeven en lijkt geflankeerd te zijn door een bomerrij.

1.2.2.2.7. Topografische kaart van België, opgemeten en gewaterpast door de officieren van het Krijgsdepot (1893) (cartesius.be)



Figuur 21. Detail van de topografische kaart van het Krijgsdepot uit 1893 met aanduiding van het onderzoeksgebied

De topografische kaart uit 1893 geeft dan weer de situatie weer na de opgave van het kerkhof. De oude Denderarm is ondertussen eveneens verdwenen en de terreinen gelegen langs de gekanaliseerde Dender worden stilaan ingevuld door industriële gebouwen. Langs de Dendermondse Steenweg lijkt er nog steeds bebouwing aanwezig, doch dit valt niet duidelijk op te maken.

1.2.2.3. Conclusie betreffende het historisch kaartmateriaal

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

- Midden 18^{de} eeuw is er sprake van schaarse bebouwing langsheen de baan naar Dendermonde. Geleidelijk aan neemt deze lintbebouwing langs de weg toe.
- Vanaf 1784 is hier de stedelijke begraafplaats te situeren en dit tot 1867, wanneer de nieuwe stedelijke begraafplaats op de Hoezekouter in gebruik genomen wordt.
- Eind 19^{de} eeuw begint de geleidelijke industrialisering van het gebied met de inplanting van fabrieksgebouwen en andere werkplaatsen langsheen de gekanaliseerde Dender.
- De oorspronkelijke, kronkelende Dender wordt in de loop van de 18^{de} eeuw vervangen door een gekanaliseerde en beter bevaarbare loop. Aanvankelijk blijft de oude Denderarm ter hoogte van het onderzoeksgebied nog behouden, maar eind 19^{de} eeuw blijkt deze volledig opgevuld en verdwenen in het landschap.

1.2.3. Een tekstuele beschrijving van het onderzochte gebied in zijn archeologisch kader

Er zijn geen archeologische sites of vondsten gerepertorieerd in de Centraal Archeologische Inventaris.

Aansluitend op het uitgevoerde bureauonderzoek ten behoeve van de aanleg van de Nieuwe Tragelweg werd in het voorjaar van 2016 een proefsleuven – en proefputtenonderzoek uitgevoerd. Ook ter hoogte van het projectgebied voor de aanleg van de tijdelijke parking werd toen reeds een proefsleuf gegraven. We vatten de voornaamste resultaten van dat onderzoek in relatie tot deze archeologienota kort samen.

Twee zones werden op basis van de bureaustudie voor de Nieuwe Tragelweg weerhouden voor de aanleg van proefputten en proefsleuven:

- ten noorden van het projectgebied voor de aanleg van de tijdelijke parking zijn ten behoeve van het vooronderzoek voor de Tragelweg proefsleuven gegraven op een niet-bebouwd terrein (het enige onbebouwde terrein van het projectgebied). Gelet op de relatieve nabijheid van een steilrand naar de Dender werd geacht dat deze zone nog een archeologisch potentieel kon hebben.
- Net ten zuiden van het projectgebied van de tijdelijke parking situeert zich de voormalige stedelijke begraafplaats. Deze begraafplaats is heden deels overbouwd, en deels onder een parking gelegen. Omwille van een reeks inhoudelijke en logistieke redenen is een evaluatie van de bewaring van deze voormalige begraafplaats uitgevoerd op de zone van de parking.

Ten noorden van het projectgebied voor de tijdelijke parking brachten de proefsleuven een zeer beperkt aantal archeologische sporen aan het licht (Fig. 3). Slechts een fragmentair bewaarde gracht uit de metaaltijden kan hierbij vermeld worden. De proefsleuven zijn bovendien sterk verstoord door recente vergravingen ten behoeve van een voormalig tennisplein met bijhorende infrastructuur, of door fossiele brandstoffen.

Eén proefsleuf die in kader van de Nieuwe Tragelweg gegraven werd, situeert zich grotendeels op de terreinen van het projectgebied van de tijdelijke parking. De sleuf werd gegraven om de afbakening van het voormalige stedelijke kerkhof in kaart te brengen. Daaruit bleek dat de voormalige kerkhofmuur zich situeert ten zuiden van de kadastrale grens, die ook nu de grens van het projectgebied voor de tijdelijke parking is. Het kerkhof ligt dus met zekerheid volledig buiten het projectgebied. In de sleuf zijn twee profielen geregistreerd, waarbij blijkt dat de moederbodem binnen het projectgebied zich bevindt op ca. 80 cm onder het huidige oppervlak. Er werden in de sleuf buiten het kerkhof (en dus binnen het projectgebied) geen archeologische sporen aangetroffen.

De zuidelijke proefputten (Fig. 3) van het vooronderzoek voor de Nieuwe Tragelweg zijn gegraven teneinde meer informatie te vergaren over het 18-19^{de} eeuwse stedelijke kerkhof. Buiten bovenvermelde sleuf, bevinden ze zich allen buiten het projectgebied van de tijdelijke parking. Dit zogenaamde 'Jennemiekeskerkhof' was van 1784 tot 1867 in gebruik. De proefputten konden de exacte aflijning van het voormalige kerkhof in kaart brengen (cf. supra) (Fig. 4). In de proefputten binnen het kerkhof zijn 44 skeletten geregistreerd. In de zones buiten de muren werden geen begravingen waargenomen. Een assessment op het ingezamelde skeletmateriaal zal meer duidelijkheid moeten brengen inzake het potentieel aan kennisvermeerdering indien hier verder onderzoek (opgraving) zal gebeuren.



Foto 3. Foto van de proefsleuf ter hoogte van de geplande tijdelijke parking (foto : SOLVA).

1.2.4. Datering en interpretatie van het onderzochte gebied.

Het projectgebied waarbinnen de tijdelijke parking zal worden gerealiseerd, betreft een terrein dat buiten het historische centrum van de stad is gelegen, en pas in de negentiende eeuw met de voortschrijdende industrialisatie in het stadsweefsel is opgenomen. Een proefsleuf, aangelegd ter hoogte van de grasstrook, in het kader van het vooronderzoek voor de aanleg van de Nieuwe Tragelweg, bracht geen archeologische sporen aan het licht. Op het perceel ten zuiden van de tijdelijke parking ligt het voormalige kerkhof van Aalst uit de periode 1784 tot 1867. Bovenvernoemd vooronderzoek heeft overtuigend aangetoond dat het projectgebied integraal buiten deze voormalige stedelijke begraafplaats gelegen is en er ruimtelijk gezien goed van gescheiden is (kerkhofmuur). De zone die ten noorden van het onderzoeksgebied kon onderzocht worden, gaf blijk van grote verstoring. Tot besluit kan gesteld worden dat het projectgebied een rest zone betreft waarbij rondomrond zo goed als alles reeds geroerd is.

1.2.5. Een tekstuele synthese

Het eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek maakt duidelijk dat behalve het 18^{de} -19^{de} eeuwse kerkhof, ten zuiden van het perceel van de tijdelijke parking, er zich geen waardevolle archeologische sites op of rond het terrein bevinden. Bovendien is er op de onderzochte percelen onmiddellijk ten noorden van de tijdelijke parking, een hoge graad van verstoring waargenomen. Het potentieel op kennisvermeerdering is, gelet op de ruimtelijke context, voor deze site nihil. Bovendien zijn de geplande werken sowieso oppervlakkig en reiken niet tot de diepte van de moederbodem. Ze beperken zich eerder tot de recente ophogingslagen.

1.2.6. Samenvatting gericht op een gespecialiseerd publiek

Een bureaustudie is uitgevoerd ten behoeve van een archeologienota voor een tijdelijke parking op de Tragelsite te Aalst. Voor dit terrein, alsook voor de aanpalende percelen, vond recent reeds een archeologisch vooronderzoek plaats in kader van de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg (met rioleringen), en is voorafgaand een uitgebreide bureaustudie opgemaakt. Uit deze bureaustudie blijkt duidelijk dat het projectgebied buiten het historische centrum van de stad is gelegen, en pas in de negentiende eeuw met de voortschrijdende industrialisatie in het stadsweefsel is opgenomen. Bij het daaropvolgende terreinonderzoek konden de contouren van het voormalige 18^{de} – 19^{de} eeuwse stedelijk kerkhof in kaart gebracht worden. Het terrein van de geplande tijdelijke parking valt hierbuiten. Een proefsleuf binnen de contouren van de tijdelijke parking leverde geen archeologische sporen op. De terreinen ten noorden van de geplande parking zijn sterk verstoord en leverden slechts één archeologisch relevant spoor op.

Deze archeologienota in het kader van de tijdelijke parking beperkt zich, gelet op de resultaten van dit reeds eerder uitgevoerd onderzoek enerzijds, en de zeer beperkte ingreep in de bodem die gepaard gaat met de aanleg van de tijdelijke parking anderzijds, tot een bureaustudie. De conclusie is duidelijk dat in dit licht geen verder archeologisch (voor)onderzoek is aangewezen aangezien het potentieel op kennisvermeerdering onbetsaande is.

1.2.7. Samenvatting gericht op een niet gespecialiseerd publiek

Zie 1.2.6.

DEEL 2. Bibliografie

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.

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

Klinkenborg S., Pede R. & Cherretté B. 2016. Aalst – Tragelweg. Bureaustudie. Solva-rapport.

Pede R., Klinkenborg S., Guillaume V. & Cherretté B. 2016. Evaluatienota van van de prospectie met ingreep in de bodem, Aalst-Tragelweg. Solva-rapport.

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.

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

DEEL 3. Bijlagen

- Klinkenborg S., Pede R. & Cherretté B. 2016. Aalst – Tragelweg. Bureaustudie. Solva-rapport.
- Pede R., Klinkenborg S., Guillaume V. & Cherretté B. 2016. Evaluatienota van van de prospectie met ingreep in de bodem, Aalst-Tragelweg. Solva-rapport.

3.1. Plannenlijst

projectcode	2016G86
onderwerp	plannenlijst
plannummer	1
type plan	kadasterplan
onderwerp plan	situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/2000
aanmaakwijze	digitaal
datum	05-07-2016
plannummer	2
type plan	topografische kaart
onderwerp plan	situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/2000
aanmaakwijze	digitaal
datum	05-07-2016
plannummer	3
type plan	overzichtsplan
onderwerp plan	situering tov archeologisch onderzoek
aanmaakschaal	1/2000
aanmaakwijze	digitaal
datum	05-07-2016
plannummer	4
type plan	overzichtsplan
onderwerp plan	situering tov kerkhof
aanmaakschaal	1/2000
aanmaakwijze	digitaal
datum	05-07-2016
plannummer	5
type plan	bouwplan
onderwerp plan	ontwerpplan parking

aanmaakschaal	1/250
aanmaakwijze	digitaal
datum	17-03-2016
plannummer	6
type plan	bouwplan
onderwerp plan	profielen
aanmaakschaal	1/100 en 1/500
aanmaakwijze	digitaal
datum	17-03-2016
plannummer	7
type plan	bouwplan
onderwerp plan	dwarsprofiel
aanmaakschaal	1/100 en 1/500
aanmaakwijze	digitaal
datum	17-03-2016
plannummer	8
type plan	kadasterplan
onderwerp plan	Situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/2500
aanmaakwijze	digitaal
datum	12-07-2016
plannummer	9
type plan	Topografische kaart
onderwerp plan	Situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/2500
aanmaakwijze	digitaal
datum	12-07-2016
plannummer	10
type plan	bodemkaart
onderwerp plan	Situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/5000
aanmaakwijze	digitaal
datum	12-07-2016
plannummer	11
type plan	gewestplan
onderwerp plan	Situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/5000
aanmaakwijze	digitaal
datum	12-07-2016

plannummer	12
type plan	Kaart van de hydrogeologisch homogene zones
onderwerp plan	Situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/100000
aanmaakwijze	digitaal
datum	12-07-2016
plannummer	13
type plan	Digitaal hoogtemodel
onderwerp plan	Situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/50000
aanmaakwijze	digitaal
datum	12-07-2016
plannummer	14
type plan	Digitaal hoogtemodel
onderwerp plan	Situering tijdelijke parking
aanmaakschaal	1/2500
aanmaakwijze	digitaal
datum	12-07-2016
plannummer	15
type plan	Historische kaart
onderwerp plan	Van Deventer kaart
aanmaakschaal	onbekend
aanmaakwijze	analoog
datum	1550-1565
plannummer	16
type plan	Historische kaart
onderwerp plan	Planchetkaart
aanmaakschaal	onbekend
aanmaakwijze	analoog
datum	1771-1778
plannummer	17
type plan	Historische kaart
onderwerp plan	Ferrariskaart
aanmaakschaal	onbekend
aanmaakwijze	analoog
datum	1771-1778
plannummer	18

type plan	Historische kaart
onderwerp plan	Atlas der Buurtwegen
aanmaakschaal	onbekend
aanmaakwijze	analoog
datum	ca. 1845
plannummer	19
type plan	Historische kaart
onderwerp plan	Popp-kaart
aanmaakschaal	onbekend
aanmaakwijze	analoog
datum	1842-1879
plannummer	20
type plan	Historische kaart
onderwerp plan	Topografische kaart van België, opgemeten en gewaterpast door de officieren van het Krijgsdepot
aanmaakschaal	onbekend
aanmaakwijze	analoog
datum	1864
plannummer	21
type plan	Historische kaart
onderwerp plan	Topografische kaart van België, opgemeten en gewaterpast door de officieren van het Krijgsdepot
aanmaakschaal	onbekend
aanmaakwijze	analoog
datum	1893

3.2. Fotolijst

projectcode	2016G86
onderwerp	fotolijst
ID	F1
type	luchtfoto
vervaardiging	digitaal
onderwerp	2012
ID	F2
type	overzichtsfoto
vervaardiging	digitaal
onderwerp	plaatsbezoek 20-10-2015

ID	F3
type	overzichtsfoto
vervaardiging	digitaal
onderwerp	proefsleuf 2