

Aalst – Bypass R41 : aanleg van een op- en afrittencomplex aan de ring van Aalst (R41) ter hoogte van industrieterrein Wijngaardveld

Hoofdstuk 1: Gemotiveerd advies

1.1. Kader

Stad Aalst plant een nieuw op- en afrittencomplex aan de ring rond Aalst (R41), ten zuiden van het industrieterrein Wijngaardveld te Aalst. Deze 'bypass' moet een deel van het verkeer op de drukke rotonde aan de Heilig Hartlaan wegleiden naar het industrieterrein. In het westen van het projectgebied loopt de R41 momenteel over een viaduct dat middenin het projectgebied via een dalend talud naar de begane grond wordt geleid naar de bestaande rotonde.

Ten behoeve van het indienen van de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de verbindingsweg diende in uitvoering van het Onroerend Erfgoeddecreet d.d.12 juli 2013, art. 5.4.1 3°, een archeologienota te worden opgesteld. De zone bevindt zich buiten een beschermde archeologische site of archeologische zone, maar de oppervlakte van het projectgebied bedraagt meer dan 3000 m² en de ingreep in de bodem meer dan 1000 m².

1.2. De volledigheid van het uitgevoerde vooronderzoek

Deze archeologienota is het resultaat van een volledig archeologisch vooronderzoek. Het archeologisch vooronderzoek nam de vorm aan van een bureaustudie. Hierbij was het mogelijk om al het noodzakelijke vooronderzoek uit te voeren.

1.3. De aanwezigheid van een archeologische site

De bureaustudie toont aan dat het projectgebied zich bevindt in een zone met een laag archeologisch potentieel. Het betreft grotendeels reeds geroerde en verharde terreinen in een sterk ontwikkelde omgeving.

Landschappelijk situeert het projectgebied zich in een voormalig nat meersengebied, dat doorsneden werd door de natuurlijke loop van de Dender. Deze meanderde doorheen het projectgebied. Bewoning uit het verleden zal eerder op de hoger gelegen plaatsen in het landschap, buiten de contouren van het projectgebied, gezocht dienen te worden. Het is echter niet uit te sluiten dat de terreinen in het verleden bezocht werden voor allerlei andere activiteiten (visvangst, vlasnijverheid, etc. ...).

Vanaf de 18^{de} eeuw werden het voormalig meersengebied en de historische Denderloop sterk gemodelleerd door de mens, in een eerste fase door de kanalisatie van de Dender, vervolgens door de demping van de voormalige Denderbedding, ten vroegste aan het einde van de 19^{de} eeuw. Gaandeweg werden de terreinen verder opgehoogd. Door de industrialisatie zijn deze terreinen gaandeweg opgenomen in het stedelijke weefsel en de stedelijke infrastructuur. Heden dwarst de stadsring het projectgebied.

Boringen konden aantonen dat het onderzoeksgebied gesitueerd is bovenop metersdikke alluviale pakketten. De kans dat tijdens de diepere werken uitsluitend de opvullingspakketten van de oude meander of de alluviale afzettingen worden aangesneden is hoog.

Aangezien een groot deel van het projectgebied reeds geroerd is, zijn er de facto weinig ingebruiknames van ongeroerde bodem. Binnen het gabarit van de geplande werken is de kans op het aantreffen van archeologische sporen dan ook zeer gering, het archeologisch potentieel van het projectgebied derhalve ook.

Argumenten hiervoor zijn :

- de opgevulde historische Denderloop doorkruist het plangebied. In deze zone zijn geen relevante sporen te verwachten.
- boringen en kaarten toonden aan dat er in en rond het projectgebied metersdikke alluviale pakketten te verwachten zijn. Steilranden of opduikingen zijn binnen het projectgebied niet te verwachten.
- de terreinen zijn reeds sterk ontwikkeld, waarbij de ondergrond op de meeste plaatsen reeds is geroerd.
- het projectgebied is plaatselijk opgehoogd. Het grootste deel van de werken vindt plaats binnen de ophoging. Indien er zich hieronder nog sporen zouden bevinden, zullen deze niet geroerd worden tijdens de werken.
- een deel van de werken bestaat uit heraanleg van bestaande infrastructuur en zijn gepland binnen de bestaande infrastructuur (omgevingsaanleg, heraanleg van openbare weg, fietspaden)

1.4. De waardering van de archeologische site

Er zijn geen directe of indirecte indicaties voor de aanwezigheid van een archeologische site. Indien er toch archeologische sporen zouden gesitueerd zijn, zal de interpretatie ervan dermate moeilijk zijn, gezien de breedte van het onderzoeksterrein beperkt is en ook versnipperd is. De geplande werken zijn van die aard, dat ze geen ruimtelijk inzicht kunnen bieden op eventueel aanwezige sites.

Het terrein bevindt zich bijkomend in een sterk bebouwde omgeving waardoor nieuw en aanvullend archeologisch onderzoek in de omgeving vrijwel uit te sluiten is.

Als er al archeologische sporen binnen het gabarit van de werken zouden zijn, wat zeer weinig waarschijnlijk is, dan zou het wetenschappelijk potentieel zeer gering zijn.

1.5. Impactbepaling

Een groot deel van de werken binnen het projectgebied situeert zich op het bestaande talud (ca. 7266 m²) en bestaat uit de oppervlakkige heraanleg van de ringweg. Voor de bouw van het op- en afrittencomplex wordt het talud uitgebreid, en verlaagt deze naarmate de weg aansluiting zal vinden op het bestaande wegennet. Aan het zuidelijke deel van de bypass wordt ook riolering voorzien en een bufferbekken. Deze werken situeren zich allemaal binnen het talud.

Waar de weg buiten het talud komt te liggen, zal ze de ondergrond wel verstoord worden. Het gaat om de weg aan het zuidelijke deel van de bypass, en meer precies het stuk vanaf de bocht onder het viaduct tot aan de nieuwe rotonde. Ook ter hoogte van de nieuwe rotonde wordt een stuk grond ingenomen die buiten de bestaande infrastructuur ligt. Ten slotte is er nog een klein deel aan het noordelijke deel van de bypass, namelijk waar de oprit aansluit op de Eendrachtstraat, dat verstoord zal worden. Deze drie zones zijn samen ca. **1793 m²** groot. De fundering van de weg zal tot 60 tot 68 cm diep onder het maaiveld reiken. De breedte van de zuidelijke weg is 6,20 m breed (variabel), die van de noordelijke ca. 9 m breed.

Het overig deel van de werken vindt plaats binnen de omvang van reeds bestaande structuren (dit is de Pierre Korneliskaai, de Eendrachtstraat en de Victor Bocquéstraat).

De omgevingswerken ten slotte (fietspad en groene zone), gebeuren zeer oppervlakkig en binnen een zeer beperkte zone (fietspad is een strook van 1,75 m breed), waardoor de impact op de bodem zeer gering is.

Gelet op het feit dat het projectgebied in belangrijke mate gelegen is boven relatief recent gedempte meander en alluviale pakketten, valt te verwachten dat eventuele archeologische sporen, als deze al mogen verwacht worden, *de facto* niet of amper geraakt zullen worden door de werken. Bovendien zal het grootste deel van de werken worden uitgevoerd op een talud, waarbij de onderliggende ondergrond niet verstoord zal komen. De zones waar effectief een bodemingreep in de ondergrond zal plaatsgrijpen, zijn zeer beperkt in opvang (1793 m²) en liggen versnipperd over het terrein. De impact van de werken op eventueel aanwezig archeologisch erfgoed is derhalve zeer gering of nihil.

1.6. De bepaling van de maatregelen

Gezien de voormalige landschappelijke context en het feit dat de werken voornamelijk plaats zullen vinden binnen een talud, en dat de rest van de werken vrij beperkt in oppervlak zijn en versnipperd liggen over het terrein, kan besloten worden dat de impact van de geplande werken op eventuele sporen en de verwachte kenniswinst beide veel te gering zijn om de kosten van verder archeologisch onderzoek op dit terrein te rechtvaardigen.

Om deze redenen wordt in het kader van de stedenbouwkundige vergunning geen verder archeologisch (voor)onderzoek op het terrein geadviseerd. Dit advies stelt noch de initiatiefnemer, noch zijn (onder)aannemers vrij van de in artikel 5.1.4 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 bedoelde meldingsplicht.

Hoofdstuk 2: Programma van maatregelen

Niet van toepassing