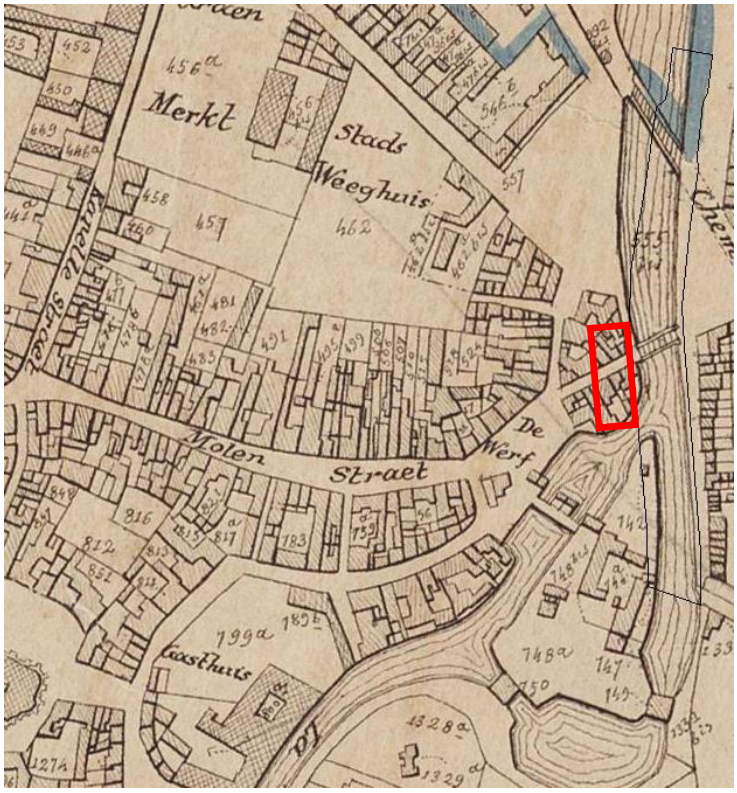
SOLVA

INTERGEMEENTELIJK SAMENWERKINGSVERBAND
VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN SOCIO-ECONOMISCHE EXPANSIE



AALST
WERFPLEIN

ARCHEOLOGISCH VOORONDERZOEK

December 2010

De Maeyer W., Klinkenborg S. en Cherretté B.

ARCHEOLOGIE – RAPPORT 21

Colofon

Project:
Archeologisch onderzoek
Vooronderzoek
Aalst Werfplein (10-AAL-WP)

Opdrachtgever/Bouwheer:
Stad Aalst
Grote Markt 3
9300 Aalst

Uitvoerder:
SOLVA
Intergemeentelijk samenwerkingsverband
voor ruimtelijke ordening en socio-economische expansie
Zuid III, Industrielaan 18
9320 Aalst (Erembodegem)

Wouter De Maeyer (projectarcheoloog – vergunninghouder)
Sigrid Klinkenborg (projectarcheologe)
Bart Cherretté (coördinatie)
Arne Verbrugge (projectarcheologe)
Arne De Graeve (projectarcheoloog)
Andy Blendeman (technisch assistent)

Wetenschappelijke ondersteuning:
/

Termijn:
20 – 27 december 2010

SOLVA

Afbeelding voorblad: Detail uit de Poppkaart met aanduiding van de projectzone.

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

Inhoudstafel **3**

1. Inleiding **5**
1.1 Algemene gegevensfiche 5
1.2 Aanleiding van het onderzoek 5
1.3 Doelstelling van het onderzoek 5
1.4 Opbouw van het verslag 6
1.5 Dankwoord 6

2. Algemeen **7**
2.1 Geografische en bodemkundige situering 7
2.2 Historische situering 7
2.3 Historiek van het archeologisch onderzoek in de binnenstad 8
2.3.1 Algemeen 8
2.3.2 Archeologisch onderzoek op het Werfplein 9

3. Het archeologisch onderzoek **11**
3.1 Methodologie 11
3.2 Resultaten 12

4. Besluit **15**

5. Aanbevelingen voor verder onderzoek **16**

6. Bibliografie **17**

7. Bijlagen **18**
7.1. Boringen 19

1. INLEIDING

1.1 Algemene gegevensfiche

Opgraving ☐	Prospectie X
Vergunningsnummer:	2010/443
Datum aanvraag:	09 december 2010
Naam aanvrager:	Wouter De Maeyer
Naam site:	Aalst – Werfplein (10-AAL-WP)

Site:	Aalst Werfplein 2010
Code van de site:	10-AAL-WP
Type onderzoek:	Opgraving
Plaats:	Aalst, Werfplein
Kadaster:	Aalst 1, Afd. A, openbaar domein
Vergunningsnummer:	2010/443
Vergunninghouder:	Wouter De Maeyer
Datum aanvraag:	09 december 2010
Opdrachtgever:	Stad Aalst Grote Markt 3, 9300 Aalst
Uitvoerder:	Intergemeentelijk samenwerkingsverband SOLVA, Industrielaan 18 Zuid III, 9320 Aalst (Erembodegem)
Archeologen:	W. De Maeyer, S. Klinkenborg, A. De Graeve, A. Verbrugge en B. Cherretté
Wetenschappelijke begeleiding:	/
Termijn:	20 – 27 december 2010
Methode:	Vooronderzoek

1.2 Aanleiding van het onderzoek

In het kader van het Masterplan Stationsomgeving Aalst zijn op diverse plaatsen van de Stationswijk herinrichtings- en verfraaiingswerken aan de gang. Op het Werfplein wordt ondermeer voorzien in de heraanleg van de pleinbedekking en rioleringswerken. Ter hoogte van de oever van de Dender wordt het straatniveau bovendien plaatselijk verlaagd om een rustplaats aan het water te creëren. Bij deze werkzaamheden zal een archeologisch relevante zone worden aangesneden. Daarom legde het Agentschap Ruimte en Erfgoed een archeologisch vooronderzoek op als voorwaarde bij de bouwvergunning.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

De resultaten van een klein evaluerend onderzoek door het VIOE in 2007[1] op het grasperk aan de kapel toonden aan dat het bodemarchief hier zeer goed bewaard was. In 2009 voerde het VIOE een bijkomend

[1] De Groote & Moens 2008, pp. 44-45; De Groote & Moens 2007

vooronderzoek[2] uit ter hoogte van een nieuw aan te leggen brugkelder. Hieruit bleek dat de zone langs dit deel van de kaaimuur volledig verstoord was. De bedoeling van het huidige onderzoek is te bepalen of er ter hoogte van de voorziene rustplaats eveneens een verstoring is langsheen de kaaimuur, en om de eventuele archeologische sporen te evalueren om zo de op te graven zone beter te kunnen afbakenen.

1.4 Opbouw van het verslag

Hoofdstuk 2 plaatst het Werfplein te Aalst respectievelijk in een geografisch/bodemkundige en een historische context. Ook de reeds uitgevoerde archeologische onderzoeken in de onmiddellijke omgeving komen hierin aan bod. Hoofdstuk 3 beschrijft de methodologie en de resultaten van het onderzoek. In het daarop volgende deel, hoofdstuk 4, volgt een algemene conclusie en in hoofdstuk 5 worden een korte nabeschouwing en enkele aanbevelingen gegeven. Hierna volgt een bibliografie en een reeks bijlagen.

1.5 Dankwoord

Vooreerst willen we alle partners bij dit project bedanken voor de vlotte samenwerking:
In de eerste plaats is dit Stad Aalst en de Stedelijke Diensten.

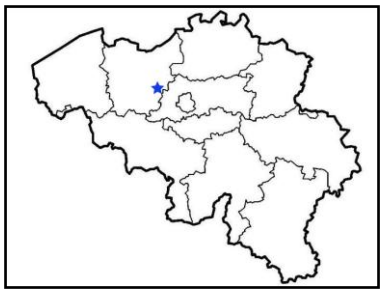
Daarnaast willen we ook onze collega's Arne Verbrugge, Arne De Graeve en Andy Blendeman bedanken voor hun enthousiasme en inzet tijdens het terreinwerk.

Verder gaat onze dank ook uit naar Jan Moens (VIOE) op wiens expertise we mochten beroep doen.

[2] Ameels & Moens 2009, pp. 1-13.

2. ALGEMEEN

2.1 Geografische en bodemkundige situering



Figuur 1: Situering van Aalst.

Aalst is gelegen in het oosten van de provincie Oost-Vlaanderen (fig. 1) 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. De overgang van dit zandleemdistrict naar het Zuid-Vlaamse lemig heuveldistrict situeert zich ter hoogte van Aalst.[3]
Tijdens het onderzoek kon de diepte van de moederbodem niet vastgesteld worden. Wel kon vastgesteld worden dat een dik pakket aangevoerde grond aanwezig was.[4] Een gelijkaardige situatie kon onlangs vastgesteld worden bij een onderzoek op het Statieplein te Aalst.[5]

2.2 Historische situering[6]

Het Werfplein, gelegen ten noordoosten van de oudste stadskern op de linker Denderoever, wordt reeds in 1298 vermeld als 'de werft'. Het verwijst naar loskades binnen de vestingmuren van de stad.

Figuur 2: Figuratieve kaart van Sanderus van 1644.

Op de figuratieve kaart van Sanderus (fig. 2) van 1644 is deze havenbedrijvigheid duidelijk te zien. Een aantal schepen ligt er aangemeerd en langs de kade is een huizenblok te zien, doorsneden door een straat. Ook op het 16de-eeuwse stadsplan van Van Deventer (fig. 3) staat dit woonblok afgebeeld. De straat gaf uit op de brug over de Dender, in de 15de eeuw vermeld als Molendriesbrug en later Sint-Annabrug genoemd. Dit straatje werd in de 18de eeuw de Bisschopstraat gedoopt. Ten zuiden van het huizenblok bevond zich de Werfkapel, waarvan de oudste vermelding teruggaat tot 1363 en die toen bekend stond onder de naam Schipperskapel, gewijd aan O.-L.-Vrouw ter Druiven. Deze situatie veranderde kort na de Eerste Wereldoorlog. In 1919-20 besliste het stadsbestuur om dit huizenblok af te breken en over te gaan

[3] In't Ven & De Clercq 2005, pp. 21-23.
[4] Zie bijlage 1: boringen.
[5] Klinkenborg et al. 2010, p. 9-10.
[6] De Groote & Moens 2008, p. 44. Aangezien het onderzoek uit 2007 op slechts enkele meters van het huidige onderzoek verwijderd was en de vraagstelling/aanleiding dezelfde was als de actuele, wordt hieronder de historische situering uit het toenmalige verslag overgenomen.

tot de aanleg van een groot openbaar plein. Pas in 1932 werd een aanvang genomen met de afbraak. Met de Duitse bombardementen van mei 1940 wordt het Werfplein zwaar getroffen. Na 1950 verrees een nieuw kwartier, naar een Bijzonder Plan van Aanleg, dat de herinnering aan het vroegere huizenblok volledig deed verdwijnen.

Figuur 3: Het 16de-eeuwse stadsplan van Van Deventer.

2.3 Historiek van het archeologisch onderzoek in de binnenstad[7]

2.3.1 Algemeen

Sinds het begin van de jaren '90 wordt in de historische binnenstad van Aalst op systematische wijze archeologisch onderzoek gevoerd.

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 wordt omkaderd door een hypothetisch model dat destijds door Dirk Callebaut werd opgesteld, op basis van een confrontatie van historische, cartografische en toponymische bronnen.[8] Volgens dit model ontwikkelde zich rond een Karolingische curtis een prestedelijke kern die in de volle middeleeuwen omwald 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 13de eeuw zou de stad nogmaals uitbreiden. Het zou tenslotte nog tot de 19de 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.[9] In de jaren die hierop volgden, is dit thema een belangrijk aandachtspunt gebleven bij diverse onderzoeken die in de Aalsterse binnenstad werden gevoerd.

[7] Voor een uitgebreide samenvatting: Bartholomieux, B. & Cherretté, B. 2010.

[8] Callebaut 1983a

[9] Callebaut 1983b en 1983c

Een geactualiseerde visie op de stadsontwikkeling, 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.[10]

2.3.2 Archeologisch onderzoek op het Werfplein

In juni 2007 voerde het VIOE op de Werf te Aalst een beperkt prospectieonderzoek uit. Een sleuf van 7 bij 2 meter (fig. 4) werd uitgezet op het grasperkje ten oosten van de werfkapel[11]. Uit het onderzoek bleek dat de sleuf juist gepositioneerd was op de voormalige Bisschopsstraat met aan beide zijden de gevelzijde van de huizen langsheen deze weg. Minstens vijf wegniveau's konden onderscheiden worden, alles samen 80 cm dik, waarbij het oudste wegdek op basis van de vondsten zeker teruggaat tot de 14de eeuw. Langsheen deze weg, die leidde naar de Molendriesbrug, liepen greppels voor de afwatering. Deze greppels werden in de loop van de 14de eeuw gedempt, waarna ze ten dele door woningen zijn overbouwd. De aanwezigheid van talrijke natuurstenen in de vulling van de gracht en op de zijkanten van de wat bolle weg vormt een aanwijzing dat de weg op bepaalde momenten met natuursteen verhard was. De straat was oorspronkelijk ongeveer 3,5 meter breed, met langs weerszijden een gracht van minstens 2,5 meter breed. Het dempen van de grachten, op basis van de schaarse vondsten te situeren in het midden van de 14de eeuw, maakte het mogelijk de weg te verbreden. Toch werd niet de volledige breedte van beide grachten als weg behouden, maar werd de rooilijn tot ongeveer halverwege de grachten verplaatst. Het is wel niet duidelijk of dit reeds dadelijk het geval was, of pas na verloop van tijd. Het jongste, postmiddeleeuwse, wegtracé had een breedte van 6,30 meter tussen de noordelijke en de zuidelijke rooilijn. Uit dit onderzoek blijkt duidelijk dat reeds in de 14de eeuw deze terreinen ontsloten werden.[12]

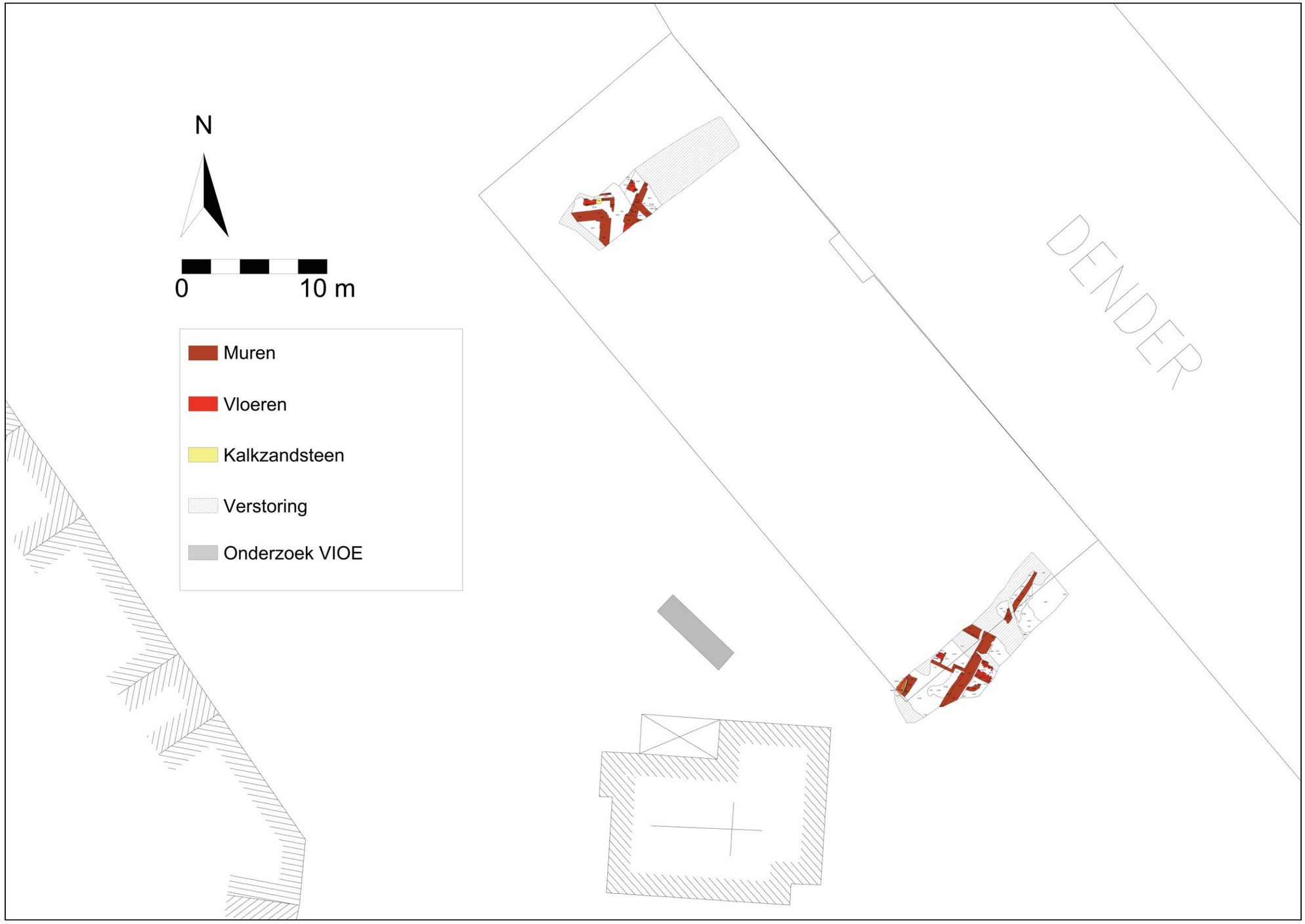
In het najaar van 2009 voerde het VIOE in het kader van de bouw van een nieuwe Sint-Annabrug over de Dender een archeologische prospectie uit. De sleuf was gelegen op de linker Denderoever met de lengteas evenwijdig aan de bestaande kaaimuur en dit ter hoogte van het punt waar de Dr. André Sierensstraat uitgeeft op het Werfplein. Dit beperkte prospectieonderzoek leverde geen sporen op die te linken zijn aan oudere structuren, bewoning en/of activiteiten op het Werfplein. De volledige onderzochte zone werd op het einde van de 19de eeuw, door de constructiewerken van de Denderkaaimuren ingrijpend verstoord. Er werd een kleipakket aangesneden dat waarschijnlijk fungeert als waterwerende afdichting die werd aangebracht in de aanlegsleuf van de kaaimuur.[13]

[10] De Groote 2010, pp. 249-266.

[11] Deze kapel staat niet op de plaats van de historische werfkapel, wel een eind noordelijker, ter hoogte van het laatmiddeleeuwse huizenblok.

[12] De Groote & Moens 2008, pp. 44-45; De Groote & Moens 2007

[13] Ameels & Moens 2009, pp. 1-13.



Figuur 4: Grondplan van het vooronderzoek met aanduiding van de projectzone.

3. HET ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

3.1 Methodologie

De wijze waarop het archeologisch vooronderzoek op het Werfplein diende te verlopen, werd bepaald door verschillende factoren en gebeurde in nauw overleg met alle betrokken instanties. Om het verloop van de geplande werken en het doorgaande verkeer niet te hinderen besliste het stadsbestuur om de opgravingen in te passen op het ogenblik dat al een deel van het plein heraangelegd was. Op deze manier kon de circulatie van het verkeer verlopen langs al opnieuw aangelegde delen.

Het onderzoek startte op 20 december en eindigde op 27 december. De oorspronkelijke bedoeling was twee sleuven van 4 meter breed en 15 meter lang te graven haaks op de huidige oever langs de noord- en de zuidgrens van de te verlagen zone. In de praktijk kon aan de noordgrens een sleuf van 13 bij 3 meter en aan de zuidgrens een sleuf van 14 bij 4 meter aangelegd worden. In beide gevallen kon de sleuf niet tot aan de Dender onderzocht worden. Bij de zuidelijke sleuf zorgde de aanwezigheid van een massieve vangrail er voor dat over een lengte van drie meter niet kon opgegraven worden. De noordelijke sleuf kon bovendien slechts over een lengte van 6 meter nader onderzocht worden (fig. 4). De oostelijke helft van de sleuf bevatte namelijk bijzonder veel kabels en leidingen, waarvan op het ogenblik van het vooronderzoek nog niet duidelijk was of deze nog in gebruik waren of niet. Deze kabels bevonden zich op een diepte van slechts 30cm onder de pleinbedekking. De verwachting is dat onder deze leidingen nog archeologische sporen aanwezig zijn.[14] De westelijke helft van beide sleuven vertoonde eveneens sporen van verstoring die ongetwijfeld in verband te brengen zijn met de bestaande riolering langs de straatkant. Om wateroverlast te vermijden, werd tijdens het vooronderzoek de afvoergoot langs de straatkant behouden. Bij een vlakdekkend vervolgonderzoek zal deze afvoergoot wel verwijderd worden en kunnen er ongetwijfeld nog archeologisch sporen tevoorschijn komen.

Voor het terreinwerk in Aalst voorzag SOLVA twee archeologen en één technisch assistent. Het machinale afgraven van de pleinbedekking en het verdiepen tot op het gewenste archeologische niveau geschiedde steeds onder begeleiding van de archeologen. Het bekomen vlak werd vervolgens schoongemaakt en gefotografeerd, de verschillende sporen aangeduid en het verkregen grondplan ingetekend op schaal 1/50, dit alles met vermelding van voldoende dieptes van de sporen en het grondvlak. Alle sporen kregen een uitvoerige beschrijving, indien mogelijk met vermelding van hun onderlinge relaties.

Elk spoor of onderdeel van een spoor (bijvoorbeeld bij verschillende opvullingslaagjes) krijgt op het grondplan een individueel spoornummer. Per grondplan wordt telkens opnieuw genummerd en hetzelfde geldt voor profielen en coupes. Er wordt, voor zover mogelijk, genummerd van jong naar oud. Een spoornummer bestaat uit de verwijzing naar de zone, naar het grondplan en vervolgens uit een individueel nummer. Zo wordt bijvoorbeeld naar kuil met nummer 5, in zone I en op grondplan A verwezen als I/A/5. Wanneer we de coupe van dezelfde kuil zouden bekijken en deze kuil bijvoorbeeld blijkt te bestaan uit twee verschillende opvullingslaagjes dan krijgen deze lagen respectievelijk de spoornummers I/A/5/AB/1 en I/A/5/AB/2. Het spreekt voor zich dat kuil I/A/5 in grondplan en de opvullingslaagjes I/A/5/AB/1 en I/A/5/AB/2 in coupe tot dezelfde context behoren, want ze behoren tot dezelfde kuil. Sporen die tot eenzelfde context behoren krijgen dan ook eenzelfde contextnummer, namelijk het eerste spoornummer dat tot deze context behoort. In het geval van de aangehaalde kuil wordt het contextnummer dus I/A/5.

[14] Dit wordt aangetoond door de aanwezigheid van muur II/A/12, die duidelijk verder loopt onder de leidingen.

3.2 Resultaten

De gevolgde methode bij dit vooronderzoek zorgt er voor dat op het bekomen grondplan heel wat verstoring te zien is. Dit betekent niet dat alle onderliggende lagen integraal vernietigd zijn, maar wel dat op het eerste archeologisch leesbare niveau de beschikbare informatie versnipperd is. Zoals reeds eerder aangehaald, is duidelijk gebleken dat onder een groot deel van deze verstoringen nog wel archeologische sporen aanwezig zijn (cfr. supra). Deze situatie zorgt er wel voor dat het in deze fase moeilijker is de onderlinge relaties tussen sporen vast te stellen.

Het vooronderzoek op het Werfplein leverde enkele interessante resultaten op. De zuidelijke sleuf, zone I genaamd, bracht vrij veel constructieresten aan het licht, waarbij meteen duidelijk was dat deze niet allemaal als gelijktijdig kunnen beschouwd worden.

Afbeelding 1: Zicht op de kelder in zone I

Een eerste structuur die herkend kon worden, betreft de funderingsrestant van de hoek van een gebouw[15] met een parement in kalkzandsteen, waar in een latere fase een kelder werd ingebracht[16] en waarbinnen nog later een trap werd bijgebouwd[17] (afb. 1). Bij het verdere onderzoek van de sleuf bleek dat voor de aanleg van deze structuur enkele oudere constructies deels afgebroken en overbouwd werden. Funderingsmuur I/A/14 werd aangelegd over een oudere muur (I/A/15), door een kleine bakconstructie (structuur I/A/16) en door het bakstenen restant van wat mogelijk een oven geweest is (I/A/20).

[15] Context I/A/9
[16] Context I/A/13
[17] Context I/A/11

Een andere opvallende constructie werd aangetroffen in de noordwestelijke hoek van de sleuf. Het gaat hier om de overblijfselen van een oven (afb. 2) die minstens twee verschillende gebruiksfasen gekend heeft. Van de oudste versie zijn in het vlak enkele laagjes zichtbaar[18]. Deze lijken er op te wijzen dat de oven in de grond is ingegraven. Deze oven wordt op een bepaald ogenblik vervangen door een bakstenen exemplaar. Hiervan getuigen de bakstenen ommuring[19] en het restant van een vloerniveautje binnenin de oven[20]. Tenslotte werd ook een spoor van de afbraak van deze oven geattesteerd[21].

Afbeelding 2: Zicht op de oven in zone I

In het oostelijke deel van de sleuf werd voorts nog een bakstenen muur aangetroffen (I/A/8). Deze was vrij slecht bewaard en op verschillende plaatsen verstoord door leidingen, zodat deze niet in verband kon gebracht worden met andere aangetroffen constructieresten.
Naast constructieresten bevatte zone I ook vier kuilen en verschillende puinlagen. Een enkele kuil kan op basis van het gerecupereerde materiaal als postmiddeleeuws beschouwd worden.
Op geen enkele plaats kon de moederbodem aangesneden worden. Ook het uitvoeren van boringen liet niet toe de diepte van de aanwezige moederbodem te reconstrueren. Het ontbreken van vondsten in verband met de aanwezige constructieresten[22] laat niet toe om deze te dateren, al kan vermoed worden dat

[18] Context I/A/26
[19] Context I/A/29
[20] Context I/A/25
[21] Context I/A/24
[22] Bij het onderzoek werd ervoor gekozen om enkel de aanwezige sporen te registreren en ze niet verder op te graven. Dit betekent natuurlijk dat er met uitzondering van het materiaal uit de opkuis van het vlak geen vondsten gerecupereerd konden worden.

de aangesneden sporen ten minste dateren uit de postmiddeleeuwse periode (cfr. oude kaarten en andere historische bronnen).
De noordelijke sleuf of zone II, die zoals eerder vermeld slechts over een lengte van 6 meter onderzocht kon worden, bevatte eveneens verschillende constructieresten. Er werden vijf muren aangetroffen[23], waarvan II/A/14 mogelijk toebehoort aan een beerput[24]; een gedeeltelijk bewaarde vloer[25] en de overblijfselen van een bakstenen riooltje[26]. Naast constructieresten vertoonde de sleuf verschillende ophogingslagen, de ene laag puiniger dan de andere. Op drie plaatsen werd door middel van een boring getracht de stratigrafie van de ophoging en de diepte van de moederbodem te bepalen. In alle gevallen werd een dik pakket van meer of minder puinige grond aangeboord[27], gevolgd door meer kleiige en gereduceerde grond. De aanwezigheid van puin en vlekjes in deze kleiige leemgrond laat toe te veronderstellen dat we hier te maken hebben met aangevoerde grond. Bij geen enkele boring kon de moederbodem bereikt worden en moest het boren door inspoeling onder invloed van het opborrelende grondwater[28] gestaakt worden. Om dezelfde redenen als in sleuf I is ook hier de datering van de aanwezig sporen problematisch.

Afbeelding 3: Zicht op zone II

[23] Contexten II/A/9, II/A/16, II/A/14, II/A/13 en II/A/12

[24] Aan de noord west zijde van deze muur kon vastgesteld worden dat er een zgn. 'beerkoek'aanslag op de muur aanwezig was.

[25]Context II/A/15

[26] Structuur II/A/8

[27] Op een diepte van respectievelijk 100cm, 85cm en 145cm in het boorgat

[28] De nabijheid van de Dender speelt hierin ongetwijfeld een rol.

4. BESLUIT

Het uitgevoerde vooronderzoek op het Werfplein te Aalst kadert in de geplande heraanleg van het plein waarbij aan de waterkant een verlaagde zone zal gecreëerd worden. Uit eerder onderzoek in 2007 was reeds gebleken dat deze zone een hoog potentieel qua archeologische verwachting had. De combinatie van de toen bekomen resultaten, de historische gegevens en de resultaten van het huidige vooronderzoek laten toe om de waarde van de aanwezige sporen in te schatten.

Uit het onderzoek blijkt dat de wijk aan de Werfkapel, rond de voormalige Bisschopsstraat, goed bewaard is gebleven in het bodemarchief. Verschillende muurfunderingen, een kelder, een oven en een mogelijke beerput konden opgetekend worden. Vermoed kan worden dat bij verder onderzoek dan ook een groot deel van de bouw- en bewoningsgeschiedenis en van de ambachtelijke activiteiten van deze wijk onderzocht zal kunnen worden, zodat een beter inzicht kan verkregen worden in de organisatie en inrichting van een stadsdeel van in de late middeleeuwen tot kort voor de Tweede Wereldoorlog. De gebouwen lijken opgetrokken te zijn op ophogingspakketten die vermoedelijk op deze plaats gestort zijn bij een kanalisatie van de Dender. Een datering van de sporen is in deze fase van het onderzoek nog problematisch, maar zal wellicht beter ingeschat kunnen worden bij verder onderzoek.

5. AANBEVELINGEN VOOR VERDER ONDERZOEK

De geplande ingreep in de bodem heeft een oppervlakte van 875 m².[29] Op basis van het vooronderzoek blijkt ca. 800 m² van deze zone weinig tot niet verstoord, waardoor verder onderzoek noodzakelijk zal zijn. Tijdens het vooronderzoek kon de eerste 2 meter langs de waterzijde in de zuidelijke sleuf niet onderzocht worden, omdat de hier aanwezige vangrail en verlichtingspaal omwille van veiligheidsredenen nog niet verwijderd konden worden. In de noordelijke sleuf is de zone aan de waterkant verstoord door een betonnen funderingssokkel waarvan de diepte nog niet te bepalen was. Deze funderingssokkel behoorde toe aan de voormalige voetgangersbrug die zich op deze plaats bevond. Deze laatste verstoring kan als plaatselijk beschouwd worden en loopt niet door over de gehele lengte van de waterkant. Het is dus aangewezen om ook de zone langs de kademuur in het vervolgonderzoek op te nemen.

De diepte van de onderkant van de geplande werken ligt op + 7m25 TAW. Het is raadzaam om hier een buffer van een 40-tal cm in te calculeren. Deze buffer moet fungeren om ruimte te creëren voor het aanleggen van worteldoek en zandbuffer tussen dieper gelegen archeologische sporen en de eigenlijke bouwactiviteiten.

Aan de zuidzijde van de te onderzoeken zone betekent dit dat er vanaf het eerste archeologisch relevante niveau ongeveer 55 cm bodemarchief moet onderzocht worden. Aan de noordzijde betekent dit dat er iets meer dan één meter bodemarchief moet onderzocht worden vanaf het eerste archeologisch relevante niveau.

Momenteel kan niet gezegd worden hoeveel grondvlakken er dienen aangelegd te worden. Aangezien het om huizen gaat, waarbij verschillende vloerniveaus mogelijk zijn, is dit sowieso moeilijk om op voorhand in te schatten. Gezien de aard van de sporen en de aanwezige leidingen zal het ook niet mogelijk zijn om na het aanleggen van het vlak nog machinaal verder te werken. Bij het bepalen van de termijn zal hiermee zeker rekening dienen gehouden te worden.

[29] 45,6 m lang + 2 m buffer (1 m aan elke zijde) x 17,4 breed + 1 m buffer.

6. BIBLIOGRAFIE

Ameels, V. & Moens, J., 2009, *Archeologische prospectie Aalst – Werfplein (prov. Oost-Vlaanderen)*, onuitgegeven rapport.

Bartholomieux, B. & Cherretté, B., 2010, Aalst Vredeplein. Archeologisch onderzoek, *SOLVA Archeologie Rapport 9*, onuitgegeven rapport.

Callebaut, D., 1983a, "De topografische groei van Aalst of hoe een Zelhof een gebastioneerde stad werd", *Miscellanea Archaeologica in honorem H. Roosens*, *Archaeologia Belgica 255*, pp. 227-249.

Callebaut, D., 1983b, "Het Onze-Lieve-Vrouw-Hospitaal te Aalst", *Archaeologica, Conspectus MCMLXXXII 253,* pp. 91-95.

Callebaut, D., 1983c, "Het Oud-Hospitaal te Aalst (O.Vl.)", *Archaeologia Mediaevalis 6*, p. 42.

De Groote, K. & Moens, J., 2007, *Herinrichting Werfplein – Nota betreffend de implicaties op het ondergronds patrimonium en de noodzaak van een archeologisch project*, onuitgegeven rapport.

De Groote, K. & Moens, J., 2008, Verkennend archeologisch onderzoek op de Werf te Aalst (O.-Vl.), *Archaeologia Mediaevalis 31*, pp. 44-45.

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 Monagrafieën 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., De Maeyer W. & Cherretté B., 2010, Aalst Statieplein. Archeologisch onderzoek, *SOLVA Archeologie-rapport 15*, onuitgegeven rapport.

7. BIJLAGEN

1. Boringen
2. Grondplannen
    - Grondplan A
3. Lijsten
    - Algemene gegevensfiche
    - Overzichtsfoto's
    - Structuurlijst
    - Contextlijst
    - Spoorlijst
    - Vondstenlijst

7.1. Boringen

Boring II/1:

0 cm - 100 cm: leem met baksteenbrokjes
100 cm - … cm: blauwig gereduceerd, kleiige leem

Boring II/2:

0 cm – 85 cm: zie II/A/5 & 6
85 cm - … cm: blauwig gereduceerd, gevlekte kleiige leem

Boring II/3:

0 cm – 145 cm: zie II/A/2 vanaf 100 cm minder puinig
145 cm - … cm: blauwig gereduceerd, gevlekte kleiige leem

Boring I/4:

0 cm – 10 cm: zie I/A/23
10 cm - … cm: donker bruinig grijs, leem, met brokjes kalkmortel en baksteen, vanaf 110 cm water

Boring I/5

0 cm – 30 cm: blauwige klei
30 cm - … cm: kleiige leem, veel baksteen- en kalkmortelbrokken, geboord tot 100 cm