



Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden

Bijlage 7: Studiegebied Halle

Bram Vannieuwenhuyze (Caldenberga – KU Leuven)
Hanne Van Herck (Trage Wegen vzw)

Gent, oktober 2014



onroerend

erfgoed



Trage wegen vzw

Caldenberga

[Type text]

Colofon

Titel

“Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden”.

Opdrachtgever

Vlaamse Overheid, Agentschap Onroerend Erfgoed.



Opdrachtnemers

Trage Wegen vzw
Kasteellaan 349A
9000 Gent

www.tragewegen.be

Caldenberga
Elsegemplein 46
9790 Elsegem

www.caldenberga.be

Stuurgroep

Jan Bastiaens, Aukje de Haan, Marc De Wilde, Koen Himpe, Hilde Kennis, Paul Van den Brempt, Hilde Verboven en Inge Verdurmen.

Foto cover

Historische voetweg in Halle, lopend in de richting van de basiliek - mei 2014, Hanne Van Herck

Trage Wegen vzw en Caldenberga aanvaarden geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

© 2014 Vlaamse Overheid, Agentschap Onroerend Erfgoed.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd of aangepast worden, opgeslagen worden in een geautomatiseerd gegevensbestand, en/of openbaar gemaakt worden in enige vorm of wijze ook, elektronisch, mechanisch, door fotokopie of enige andere wijze, zonder voorafgaandelijk toestemming van de opdrachtgever.

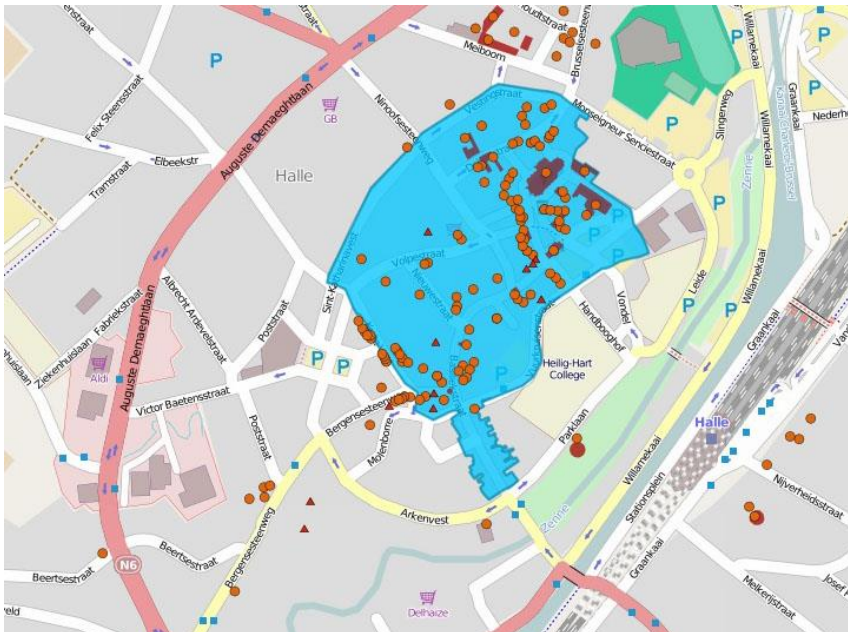
Bijlage 5: Studiegebied Halle

Als laatste *case study* werd een stedelijke omgeving gekozen, met name het stadjes Halle. Belangrijke parameters die de keuze beïnvloedden, waren de tijdsdiepte (Halle is een stadje van middeleeuwse oorsprong met enkele zeer oude wegen), de beperkte schaal en omvang (zodat de analyse realiseerbaar bleef binnen het beperkte kader van de studieopdracht) en het voorkomen van een aantal specifieke wegtypes (wegen in relatie tot waterlopen, religieuze activiteiten, spoorinfrastructuur, stadsomwallingen en negentiende-eeuwse industrialisatie).

1. Landschappelijke en historische context

Halle is een klein stadje van middeleeuwse oorsprong, dat zeer lang fungeerde als een enclave van het graafschap Henegouwen in het hertogdom Brabant. Om die reden bezat het dan ook een strategische functie. Halle was omwald, bezat een laatmiddeleeuwse burcht en ligt aan de Zenne. Het stratenpatroon in het centrum herinnert nog aan de kronkelende loop van de rivier, die nu echter gedempt en omgeleid is. In de negentiende-eeuw kreeg Halle een station en een kanaal (Brussel-Charleroi) en een reeks buitenwijken. Een deel van het stadscentrum is sinds 1994 als waardevol stadsgezicht beschermd (afbeelding 1).

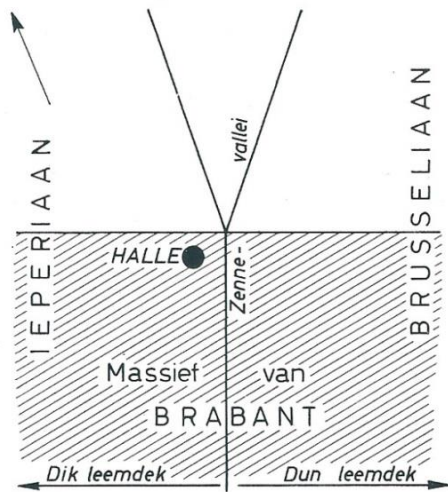
Het stadcentrum is vrij klein en het oude stratenpatroon is, op enkele uitzonderingen na vrij goed bewaard. De bebouwing weerspiegelt hoofdzakelijk de bloei van de stad vanaf de tweede helft van de achttiende en de negentiende eeuw, getuige daarvan de talrijke gevels met omlijstingen in classicistische stijl en de bepleisterde en gecementeerde gevels uit de negentiende en begin twintigste eeuw. Het stadsilhouet wordt echter in de eerste plaats bepaald door de Sint-Martinusbasiliek, een imposante bedevaarderskerk die jaarlijks nog pelgrims aantrekt.



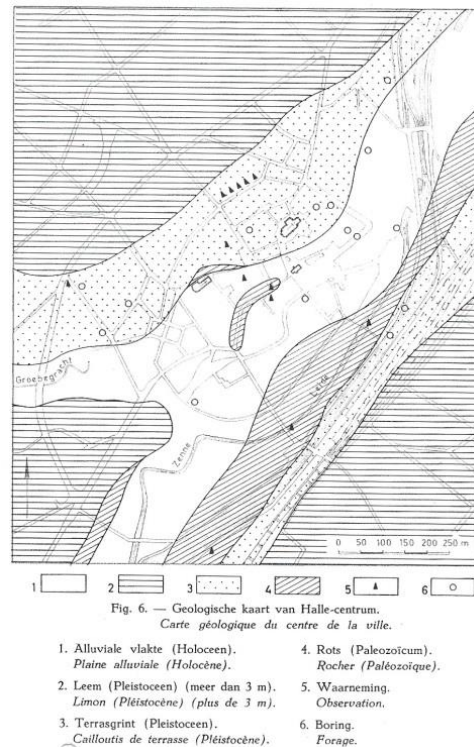
Afbeelding 1: Kaart van Halle met aanduiding van de zone van het beschermd stadsgezicht en de bouwkundige relictten (bron: <https://geo.onroerendergoed.be>).

Ligging en genese van het landschap: de Zennevallei

Halle is één van de stadjes die zijn ontstaan op de noordrand van het Massief van Brabant, door Borremans en Walschot omschreven als “een opwelling van paleozoïsche gesteenten tussen het Bekken van de Kempen en het Bekken van Namen” (Borremans & Walschot 1967: 38). Bovenop dat paleozoïsch gesteente werden tijdens het Paleogeen horizontale pakketten van zee-sedimenten afgezet, die ten westen van de huidige Zennevallei een kleiig en ten oosten een uitgesproken zandig (Zanden van Brussel) karakter hadden. Bij de Neogene opheffing en reliëfvorming kwam op de kleiige lagen een dik leempakket, terwijl de zandpakketten in het oosten diep ingesneden werden en op de hellingen vaak zandige bodems kregen (afbeelding 2). Daardoor ligt Halle op de grens van twee verschillende landschappen: het Brabantse leemgebied met het Pajottenland in het westen en het sterk heuvelachtige Zuidbrabantse leemgebied tussen Zenne en Zoniën in het oosten. De Zenne ligt tussen deze twee landschappen in en is ten zuiden van Halle diep ingesneden in het paleozoïsch gesteente. Een gevolg daarvan is dat de alluviale vlakte ter hoogte van Halle vrij smal is, in tegenstelling tot het brede valleigebied stroomafwaarts, ongeveer vanaf het verdwenen dorp Eizingen.



Afbeelding 2: Schematische voorstelling van de bodemgesteldheid van de omgeving van Halle (overgenomen uit Borremans & Walschot 1967: 39).



Afbeelding 3: Geologische kaart van Halle, met aanduiding van het actuele stratennet. Centraal de Basiliëkstraat bovenop de paleozoïsche rotsopduiking (overgenomen uit Borremans & Walschot 1967: 57).

De alluviale vlakte is ter hoogte van Halle zeer kleiig en lemig en vormt er zeer drassige gronden (de Zennebeemden). De oudste nederzetting in Halle moet dus wellicht buiten die Holocene alluviale vlakte worden gesitueerd, meer bepaald op het laagterras bestaande uit grind gevormd door paleozoïsche gesteenten, dat zich zo’n 2 à 3 meter hoger bevond. Het terras vormde op de linker Zenneoever een zachte helling en wordt in het westen doorsneden door de Hellebeek-Groebebegracht, die ter hoogte van Halle in de Zenne uitmondde (over de precieze plek bestaat voorlopig geen

duidelijkheid). Tussen de voormalige stadsomwalling (Vestingstraat-Sint-Katharinavest) en de stadsring (August De Maeghtlaan) helt de valleiflank sterker en zit het grint onder een dikke, vruchtbare leemlaag. Vanaf daar situeerden zich vroeger de kouters.

In het laagterras en in de alluviale vlakte kwamen wel enkele rotsopduikingen voor, onder meer ten westen van de Zenne tussen de Basiliekstraat en de Volpestraat. Dat rotsgesteente is grotendeels uitgeschuurd, maar onder de huidige Basiliekstraat is het nog aanwezig (afbeelding 3). Mogelijk vormde deze westelijke, samen met het terrasgrind de 'bocht in of van hoogland' (*Germaans *halha*) waaraan Halle z'n naam te danken heeft (Debrabandere e.a. 2010: 96).

Ook aan de oostzijde van de Zenne is de rotsbodem aanwezig; daarin werd begin vijftiende eeuw een afleidingskanaal rondom de stad uitgegraven (de Leide). Belangrijk is echter dat de rotsopduikingen ook aanleiding hebben gegeven tot het ontstaan van voordes of doorwaadbare plaatsen in de rivier. Er wordt verondersteld dat er zich zo'n voorde bevond waar de huidige Basiliekstraat de Zenne overstak (kruispunt met de huidige Vuurkruisenlaan). Op deze plek werd later een stenen brug gebouwd.

Halle is aldus ontstaan op een plek waar de Zenne kon worden overgestoken. Maar daarnaast speelde de Zenne ook een belangrijke rol als transportas. Over de bevaarbaarheid van de Zenne circuleren weliswaar meerdere theorieën. In de Brusselse literatuur wordt gesteld dat Brussel is ontstaan op de plek waar de Zenne niet meer bevaarbaar was, terwijl in de Halse literatuur het eindpunt van de bevaarbaarheid net in Halle wordt gelegd. En die laatste theorie lijkt de meest geloofwaardige, aangezien Borremans en Walschot aantoonde dat het lengteprofiel van de Zenne ter hoogte van Halle een knikpunt vertoonde. Rivierschuiten konden die 'drempel' niet overschrijden (Borremans & Walschot 1967: 42). Recent sloot Deligne zich bij deze visie aan, al wees ze erop dat de bouw van watermolens in Brussel vanaf de twaalfde eeuw ervoor heeft gezorgd dat Brussel alsnog op het eindpunt van de bevaarbare rivier kwam te liggen (Deligne 2003: 51).

De stadsontwikkeling van Halle

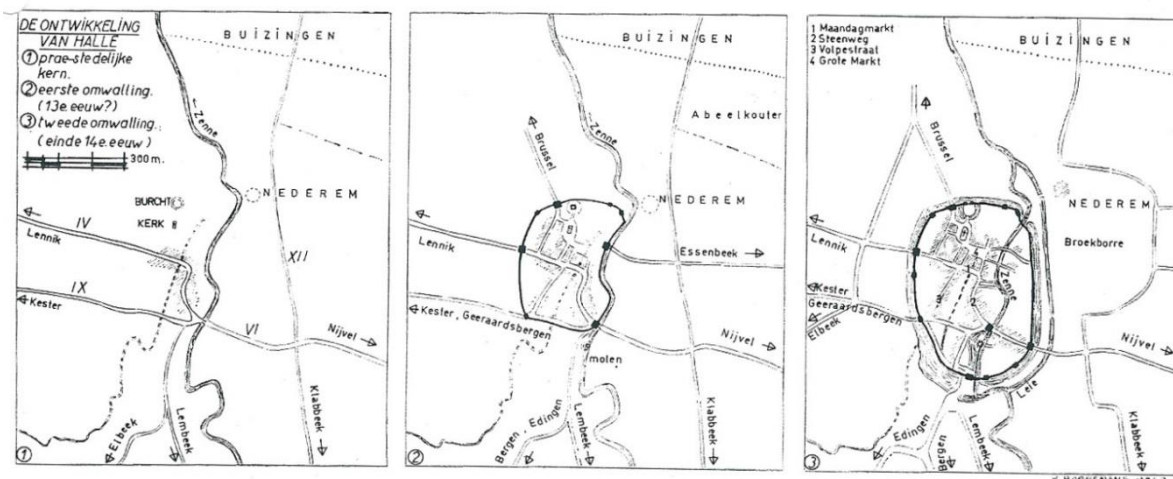
De oudste vermelding van Halle dateert uit 1152, maar in diverse historische werken wordt aangehaald dat Sint-Waltrudis het domein Halle in de zevende eeuw aan de (latere Sint-Waltrudis)abdij van Mons heeft geschonken. Tot in de veertiende eeuw beheerde deze instelling haar Halse domein, al kwamen bepaalde delen in handen van andere eigenaars (onder meer de burggraaf van Brussel). In de negende eeuw maakte Halle op 'staatkundig' vlak echter deel uit van de *pagus* Brabant, waarvan het één van de vier hoofdplaatsen vormde. De graven van Henegouwen zouden in hun hoedanigheid van lekenabten van Saint-Waltrudis de macht naar zich toetrekken. Halle verwerfde zo in 1225 een stadskeure vanwege gravin Johanna van Henegouwen. In 1357 slaagde de toenmalige graaf Willem III van Beieren erin Halle definitief bij het graafschap in te lijven.

Het blijft onduidelijk wanneer uit het domein Halle een stedelijke nederzetting is gegroeid. Daarover bestaat weinig duidelijkheid en eensgezindheid. De oudste bebouwingssporen werden aangetroffen onder het huidige postgebouw aan de Louis Theunckensstraat en wijzen op tiende-eeuwse bewoning (Borremans & Taelman 1996: 15). Bepaalde historici veronderstelden dat er in die periode ook reeds een versterking in Halle aanwezig was, anderen dat er vanaf de elfde eeuw een motteburcht was opgetrokken. Tot op heden kon geen van beide veronderstellingen archeologisch worden bevestigd, ook niet bij het archeologisch onderzoek naar de laatmiddeleeuwse burcht van Halle ter hoogte van het voormalige ziekenhuis aan de Monseigneur Senciestraat (De Maeyer & Van Bellingen 2004: 63 & 66). Het blijft dus onduidelijk of één of andere versterking de stadsontwikkeling heeft in gang gezet en/of bevorderd.

Religie heeft wel een zeer belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van Halle. Of Sint-Hubertus de allereerste kerk van Halle heeft gewijd in 727, zoals door Franciscus Harreus in 1623 werd beweerd, valt te betwijfelen. Het is zeer waarschijnlijk dat Halle als zetel van de dekenij Halle, waarvan de

uitgestrektheid samenviel met het graafschap Halle, de oudste parochie van de streek is. Een belangwekkend gebeuren was vooral de schenking van een Onze-Lieve-Vrouwbeeld aan de kerk door gravin van Henegouwen Aleid van Holland in 1267. Aleid bracht het beeld naar Halle in naam van haar moeder Machteld van Brabant en zodoende werden de banden tussen Halle en het graafschap Henegouwen danig versterkt. Volgens sommigen is de Halse Mariadevotie echter ouder. In elk geval zou het beeld een grote aantrekkingskracht uitoefenen op de gelovigen, want Halle groeide uit tot een belangrijk bedevaartsoord. De oorspronkelijke kerk, gewijd aan Sint-Martinus, werd te klein en moest worden uitgebreid. Men bouwde eerst een nieuwe Onze-Lieve-Vrouwekapel tegen het koor van de oude kerk, maar in 1341 werd vervolgens gestart met de bouw van een grote en nieuwe, gotische kerk, voorloper van de huidige basiliek.

In de late middeleeuwen groeide Halle uit tot een echte stad en werd het ook voorzien van stadsomwallingen. Een eerste stadsomwalling werd opgetrokken in de loop van de dertiende eeuw op de linkeroever van de Zenne. Binnen dit omweld gebied vond men de Sint-Martinuskerk, de belangrijkste marktplaatsen en later ook de Grote Markt met het stadhuis. In het laatste kwart van de veertiende eeuw werd die stadsomwalling uitgebreid naar het zuiden, waardoor de industriële zone ter hoogte van de Molenborre werd toegevoegd, en naar het westen tot op de rechter Zenneoever (afbeelding 4).



Afbeelding 4: Schematische voorstelling van de middeleeuwse ruimtelijke ontwikkeling van Halle.

In Halle werden ook diverse processies georganiseerd. De bekendste is de Weg-Om, die nog steeds jaarlijks wordt bewandeld. Het tracé van de Weg-Om is vastgelegd en bewegwijzerd via bordjes (afbeelding 5). De precieze ouderdom van de Weg-Om is moeilijk te bepalen. Volgens de wandelbrochure behoort ze tot de oudste processiewegen van het land (*Weg-Om* s.d.: 1); ook Franssens noemt de Weg-Om een “eeuwenoude kapellenbaan” (Franssens 2006). Zeker is dat de stichting van de broederschap van Onze-Lieve-Vrouw van Halle in 1344 officieel werd bekrachtigd door de provisors en kerkmeesters van de Onze-Lieve-vrouwekerk (Renson 1963: 43-44). Over de oorsprong van de processie zelf sprak Renson zich niet uit. Ze werd al in de veertiende eeuw georganiseerd, vermits de baljuw toen maatregelen trok om de veiligheid in de stad te verzekeren. In 1651 schreef Claude Maillard erover in zijn *Histoire de Notre-Dame de Hale*: “De broeders en de zusters van allen kante kwamen die dag naar Halle. Met de burgers van de stad trokken ze in processie met het beeld van O.-L.-Vrouw door de smalle straten.” (geciteerd in Renson 1963: 45).



Afbeelding 5: Het 5,6 km lange wandeltraject van de Weg-Om is bewegwijzerd (overgenomen uit *Weg-Om* s.d.: 8-9).

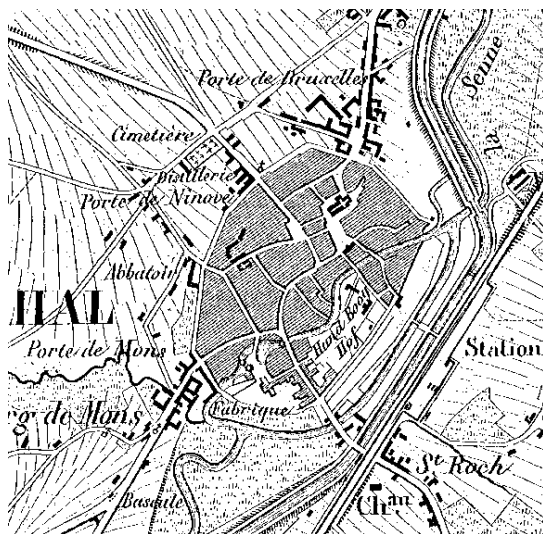
De oorsprong en ouderdom van het traject van de Weg-Om zijn ook moeilijk te bepalen. De oudste concrete vermelding dateert uit 1516: *dix journals de terre gisant en la coulure devant la maisonnette Nostre Dame ou on presche a la procession entre les deux chemins* (Franssens 2006). Dat deel van de processieweg leidt door de kouters van het voormalige Sint-Waltrudisdomein, waaruit we mogen afleiden dat het zeker teruggaat tot de middeleeuwen. De processie wordt echter afgelegd ter ere van Onze-Lieve-Vrouw, waarvan het beeld pas in 1267 aan Halle werd geschonken. In de Weg-om-brochure wordt gesuggereerd dat het tracé echter zou teruggaan op Romeinse, Germaanse of zelfs Keltische tradities (*Weg-Om* s.d.: 1). Franssens ziet er een voortzetting in van gebruiken van vóór of tijdens de kerstening van de streek (Franssens 2006). Omdat de Weg-Om stukken volgt van voetwegen die de verschillende dorpen verbonden (onder meer een voetweg van Beert naar de Zennebrug van Eizingen) ontstond de route misschien eerder nadat de dorpen en parochies reeds bestonden en verbonden waren met wegen en voetwegen. Wellicht is ze dus ingevoerd rond het tijdstip van het ontstaan van de bedevaarten in Halle (1267).

Na de laatmiddeleeuwse bloeiperiode kende Halle zoals vele andere steden in de Zuidelijke Nederlanden een terugval in de vroegmoderne tijd. Oorzaak daarvan was de economische terugval, die gepaard ging met opeenvolgende oorlogen en epidemieën. Ook Halle bleef niet gespaard. Het kreeg enkele belegeringen te verduren in de vijftiende, zestiende en zeventiende eeuw (afbeelding 6) en werd getroffen door pestepidemieën in 1634 en 1668.

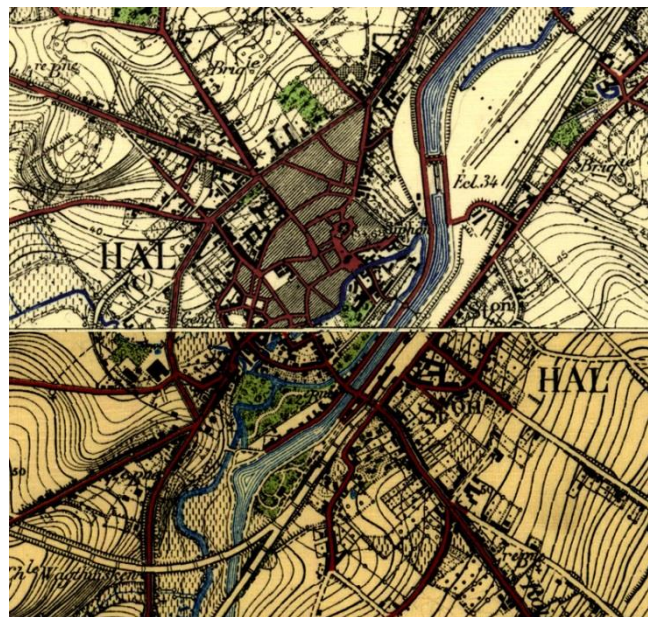


Afbeelding 6: Zeventiende-eeuws zicht op Halle met weergave van de belegeringen door Filips van Kleeef in 1489 en Olivier van den Tympel in 1580 (verschenen in Justus Lipsius' *Diva Virgo Hallensis. Beneficia eius et Miracula fide atque ordine descripta*, Antwerpen, 1604).

Halle kende pas weer een opbloei vanaf de achttiende en vooral negentiende eeuw. Dat was voornamelijk te danken aan de industriële heropleving en vestiging van een aantal nieuwe nijverheden, zoals suikerraffinaderijen, mouterijen, brouwerijen, een farmaceutisch bedrijf, cichoreibranderijen (*Pacha*), een kaasfabriek, stokerijen en een textiel fabriek. Bovendien werd Halle ook goed ontsloten: eerst over water dankzij de aanleg van het kanaal Brussel-Charleroi in 1827-1832, en vervolgens ook per spoor vanaf de jaren 1840 (de bouw van het station dateert uit 1887). Die industrialisatie vertaalde zich in de eerste stedenbouwkundige uitbreidingen van Halle langs de uitvalsassen, die vrij goed te volgen zijn aan de hand van de topografische kaarten (afbeelding 7a en 7b).



Afbeelding 7a: De eerste stedenbouwkundige uitbreidingen van Halle, langs de uitvalsassen: *Porte de Ninove*, *Porte de Bruxelles*, *S^t Roch* en *faubourg de Mons* op de topografische kaart van Vandermaelen, 1844-1845 (bron: www.geopunt.be).



Afbeelding 7b: Verdere stedenbouwkundige uitbreiding naar het noorden en zuidoosten begin twintigste eeuw, weergegeven op de topografische kaart van het Dépôt de la Guerre, 1906-1937 (Nationaal Geografisch Instituut).

Het toenemende wegvervoer in de twintigste eeuw zou ervoor zorgen dat de industrie stelselmatig wegtrok uit de binnenstad. Halle bleef echter uitbreiden omdat het op korte afstand van de hoofdstad Brussel lag en bovendien vrij snel bereikbaar was. Die bereikbaarheid werd nog vergroot door de aanleg van de autosnelweg Brussel-Parijs, die aansluit op de Ring rond Brussel, in 1969-1971.

Rondom de stad ontstonden dan ook nieuwe woonwijken, voornamelijk in het oosten/zuidoosten (Sint-Rochus, Essenbeek, Buizingen) en het noorden (langs de Ninoofse- en Lenniksesteenweg).

Net zoals in andere Belgische steden deemsterde de historische binnenstad wat weg in de loop van de twintigste eeuw. Maar net zoals elders werd een inhaalbeweging ingezet op het einde van de twintigste eeuw. Er kwamen een aantal stadsvernieuwings- en restauratieprojecten en bovendien werd een deel van de historische binnenstad als waardevol stadsgezicht beschermd op 17 oktober 1994. De inventarisatie van Vandebreden e.a. maakt duidelijk dat Halle nog veel waardevolle historische panden bezit, waarvan er ook enkele zijn beschermd (afbeelding 8). Daarnaast wordt ook het immateriële erfgoed in Halle verder gevaloriseerd, niet alleen via de jaarlijkse Weg-Om, maar ook van het sinds 1905 georganiseerde carnaval.



Afbeelding 8: Aanduiding van de waardevolle historische panden in de binnenstad van Halle, aangeduid op een actueel perceelsplan (overgenomen uit Vandebreden e.a. 2005: 11).

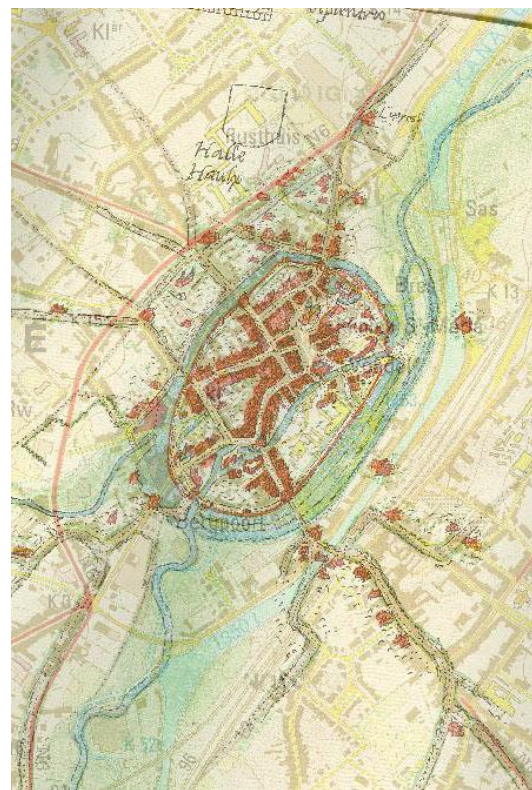
2. Historisch wegennet in Halle

Het oudste plan waarop het wegennet van Halle en z'n onmiddellijke omgeving wordt weergegeven, dateert uit het midden van de zestiende eeuw en is van de hand van Jacob van Deventer (afbeelding 9a). Meteen beschikken we dan ook over een document van grote topografische accuratesse: men kan het zonder al te veel moeite georefereren en projecteren op een hedendaagse topografische kaart (afbeelding 9b). Volgens Borremans en Walschot geeft de kaart trouwens een zeer goed beeld van het zeer oude wegennet van de omgeving van Halle, mits men er een aantal wegen uit 'weggomt' (Borremans & Walschot 1967: 43-45):

- de binnen- en buitenwalstraten, uiteraard ontstaan samen met of na de aanleg van de stadsomwalling in de dertiende en veertiende eeuw;
- de Auguste Demaeghtlaan en de postweg, aangelegd (?) om de stad te 'omzeilen';
- de uitvalswegen richting Beert en Sint-Pieters-Leeuw, die dateren van na de oprichting van de kerk.



Afbeelding 9a: Stadsplan van Halle getekend door Jacob van Deventer in het midden van de zestiende eeuw (overgenomen uit Ruelens 1884-1924).

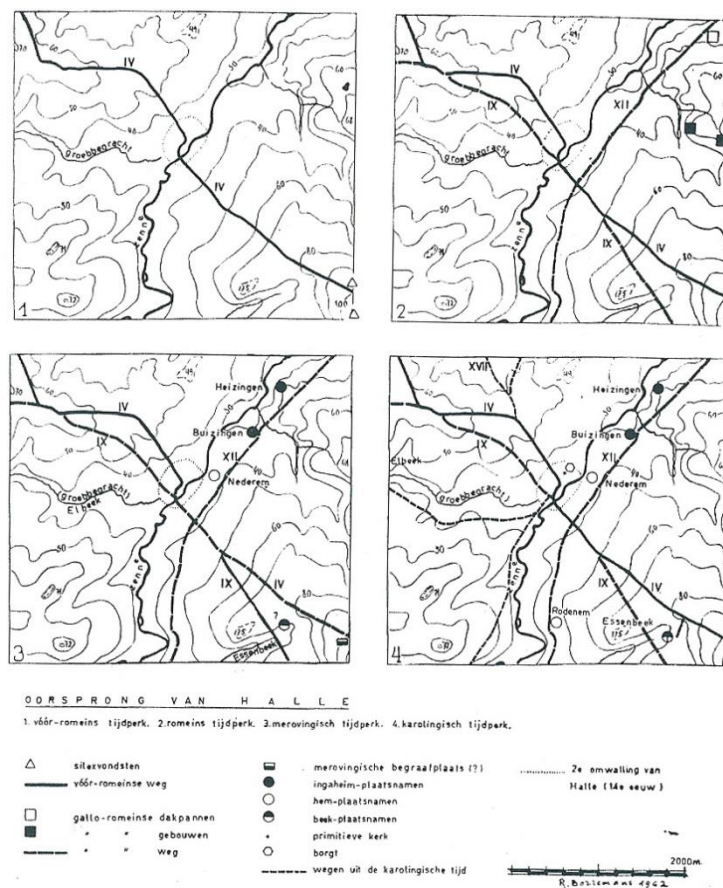


Afbeelding 9b: Gegeoreferereend stadsplan van Jacob van Deventer bovenop de actuele topografische kaart.

Harde gegevens over de ouderdom en genese van dit wegennet zijn amper voorhanden, maar diverse historici en historisch-geografen zijn er al op ingegaan. Wat de prehistorie betreft, wees Haenecourt op een *alignement celtique* Wesel-Diest-Abbeville, dat in Beersel de Zenne zou hebben overgestoken, de linker Zenneoever heeft gevolgd tot het latere Halle en dan vervolgens het tracé van de huidige steenweg Halle-Edingen volgde (Haenecourt 1947). Die theorie lijkt echter zeer onwaarschijnlijk. Borremans & Walschot maakten melding van een reeks prehistorische oeverwegen langs de Zenne en neolithische kamwegen op de waterscheidingslijnen (Borremans & Walschot 1967:

45-46 & 53-54), maar deze zijn moeilijk identificeerbaar op het terrein wegens de vele landschappelijke ingrepen en/of bevinden zich buiten het studiegebied. De oudste weg binnen het studiegebied is in hun ogen de verbindingsweg tussen de Schapenbaan ter hoogte van Gooik en het Zennedal in Halle. Binnen ons studiegebied volgde hij respectievelijk de Lenniksesteenweg, [de Papestraat, de Lampstraat, de Cypriaan Verhavertstraat – eigen toevoegingen], de Ninoofsesteenweg, de Beestenmarkt en de Maandagmarkt, waar hij een vrij abrupte bocht maakte om via de rotsopduiking (de huidige Basilekstraat) de Zenne te bereiken en over te steken via de aldaar aanwezige voorde. Op de rechteroever liep hij vervolgens via de Sint-Rochusstraat en de Halleweg verder richting het zuidoosten (Borremans & Walschot 1967: 48; weg IV op afbeelding 10).

In de Romeinse tijd zou er ter hoogte van Halle een verbindingsweg hebben bestaan tussen de heirbanen Tongeren-Kester-Cassel en Asse-Bavay. Deze weg zou zich ten noordwesten van Halle van de zopas vermelde prehistorische weg hebben afgesplitst om via de heuvel Nikkenberg en de huidige Ninoofsesteenweg rechtstreeks de Zenneovergang te bereiken (Borremans & Raveschot 1967: 52; weg IX op afbeelding 10). Verder identificeerden Borremans & Walschot nog een dalweg die de rechteroever van de Zenne volgde tussen Clabecq en Lot, maar diens tracé is door de vele urbanistische, infrastructurele en industriële ingrepen moeilijk te bepalen (Borremans & Walschot 1967: 53; weg XII op afbeelding 10).



Afbeelding 10: Schetsmatige voorstelling van de evolutie van het oudste wegennet in Halle en omgeving (overgenomen uit Borremans & Walschot 1967: 66).

Al deze wegen hadden niet zozeer een militair of administratief, maar vooral een economisch belang. Ze dienden immers om landbouw- en handelsproducten te vervoeren, onder meer tussen het vruchtbare Pajottenland en de kerkelijke centra Nijvel, Kamerijk en later Mons (Borremans & Walschot 1967: 67). De passage in Halle was interessant, omdat zich hier een doorwaadbare plaats in

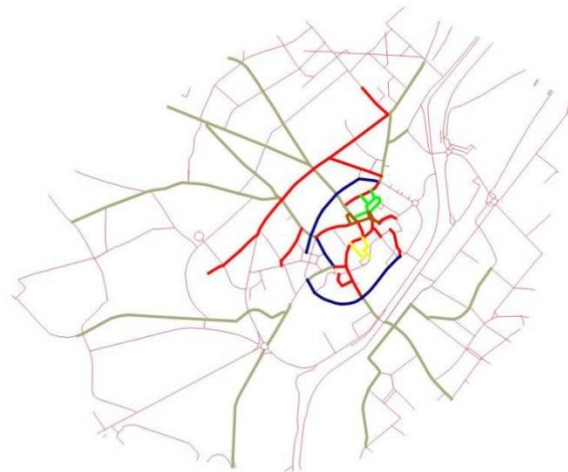
de Zenne én een overslagplaats bevonden. Vanuit die optiek zou het ontstaan van Halle dus te verklaren zijn als handels- en overslagcentrum op een kruispunt van wegen en een (bevaarbare) waterloop.

Als we de visie van Borremans & Walschot mogen volgen, dan is het gros van de wegen in en rond Halle er vervolgens gekomen in de hoge en late middeleeuwen. Het valt immers op dat heel wat wegen in Halle-centrum, maar ook daarbuiten, reeds op het zestiende-eeuwse stadsplan van Jacob van Deventer staan weergegeven (afbeelding 11a). Over het ontstaansmoment en -oorzaken van die wegen is in de literatuur niet veel te vinden, verder onderzoek is hier nodig. Toch kunnen een aantal vaststellingen worden gedaan (afbeelding 11b):

- enkele wegen zorgen voor de ontsluiting van de Sint-Martinuskerk: de Kardinaal Cardijnstraat, de Klinckaert, het Hoornstraatje en de Zwaanstraat (aangeduid in het groen);
- het ontstaan van een aantal wegen hangt uiteraard samen met de aanleg van de stadsversterkingen, respectievelijk in de dertiende en tweede helft van de veertiende eeuw: de Vestingstraat, de Sint-Cataharinvest, de Slachthuisstraat, de Arkenvest en de Parklaan (aangeduid in het blauw);
- enkele straten en pleinen zijn ontstaan of verbreed voor handelsactiviteiten: de Beestenmarkt, de Grote Markt en de Melkstraat (aangeduid in het bruin);
- enkele straatjes kunnen worden beschouwd als verdichtingsstraatjes van de bouwblokken: het Vossestraatje en het Stoofstraatje (aangeduid in het geel);
- ten slotte zorgen een reeks invalssassen voor de ontsluiting van de stad naar de dorpen en gehuchten uit de omgeving en verderaf gelegen steden: de Beertsestraat, de Elbeekstraat, de Louis Vanbeverenstraat, de Ninoofsesteenweg, de Cypriaan Verhavertstraat, de Lenniksesteenweg, de Brusselsesteenweg, de Jozef Michelstraat, de Melkerijstraat-Broekborre, de Sint-Rochusstraat en de Vogelpers (aangeduid in het grijs).



Afbeelding 11a: Aanduiding van de actuele wegen die reeds voorkomen op het zestiende-eeuwse stadsplan van Jacob van Deventer (bewerking op basis van *OpenStreetMap*).



Afbeelding 11b: Thematische aanduiding van de laatmiddeleeuwse wegen afgebeeld op het stadsplan van Jacob van Deventer (bewerking op basis van *OpenStreetMap*).

Na de zestiende eeuw is het Halse wegennet dus al bij al weinig uitgebreid. De enige nieuwe straat is de Nieuwstraat tussen de Basiliëkstraat en Volpestraat, aangelegd bij de bouw van het aanpalende recolettenklooster midden zeventiende eeuw (Vandenbreeden e.a. 2005: 116). Een ander, vaak vermeld fenomeen, is het ontstaan van een traject rondom de stad om het betalen van tol te omzeilen. Elders leest men dat dit eerder een postroute was (zie de naam Poststraat) die door de

zware postkoetsen en diligences werd gevolgd om de smalle straten van de binnenstad te vermijden (Desmet 2003: 14).

De negentiende-eeuwse ingrepen in het wegennet houden voornamelijk verband met de industrialisatie en infrastructuurwerken. De aanleg van het kanaal Brussel-Charleroi (1927-1932) en van de spoorlijn hebben het wegennet aan de zuidoostelijke kant van Halle grondig hertekend. Langs het kanaal werden kaaien en jaagpaden aangelegd, die enerzijds nog in de naamgeving aanwezig zijn (Suikerkaai, Graankaai, Willamekaai), maar waarvan ook enkele materiële relictten aanwezig blijven (afbeelding 12a en 12b). Het station werd vlak naast het kanaal gebouwd in 1887 en heeft mee de urbanisatie van Sint-Rochus, langs de uitvalsweg richting Nijvel, beïnvloed. Het noorden van de stad werd ontsloten via een tramlijn, die via een boog ten westen van de stad verbinding gaf met de grote steenwegen naar het zuiden (Edingensesteenweg en Bergensesteenweg). Deze spoorlijn bestaat ondertussen niet meer, maar werd voor een stuk omgevormd tot fiets- en wandelpad (afbeelding 13).



Afbeelding 12a: Restant van de oude kaai in kasseistenen overwoekerd met onkruid ter hoogte van de huidige Jean Laroystraat (foto Elisabeth Vercommen, 2014).

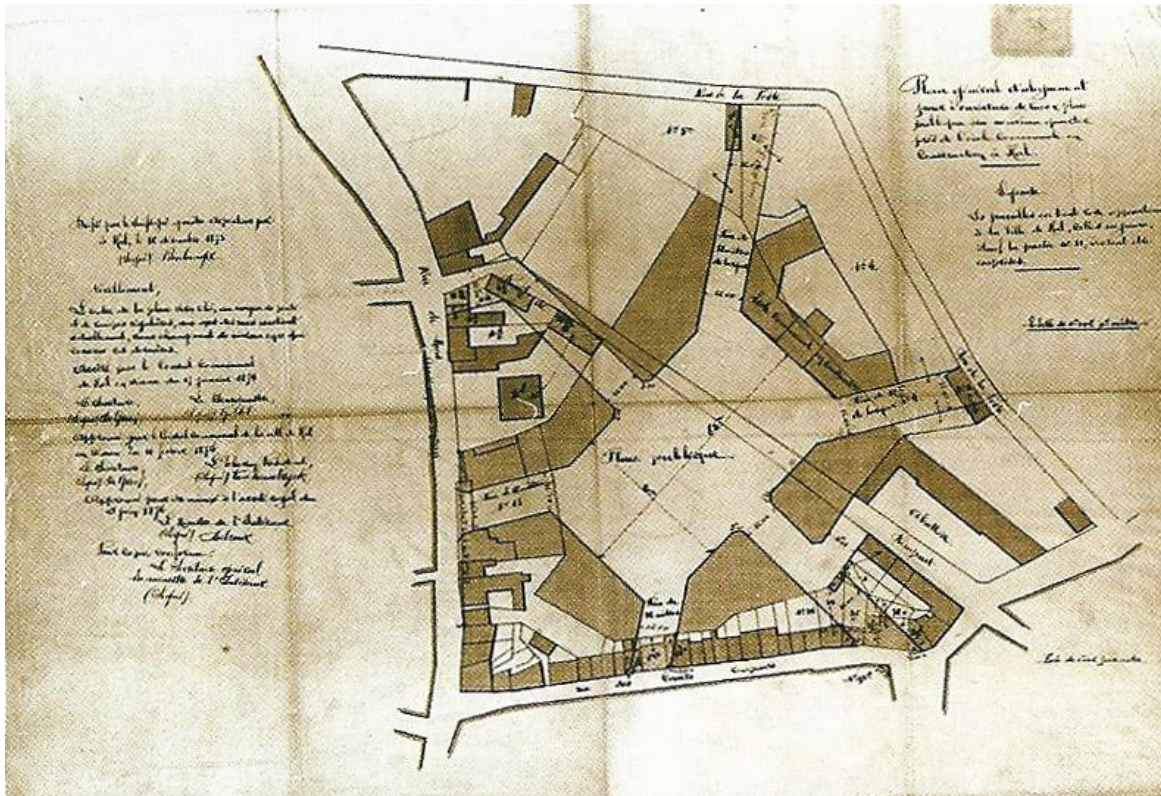


Afbeelding 12b: Restant van de oude kaai onder de Bospoortbrug (foto Elisabeth Vercommen, 2014).



Afbeelding 13: Tot fiets- en wandelpad omgevormde trambaan ten noordwesten van de historische binnenstad (foto Hanne Van Herck, 2014).

In het zuidwesten van de stad vond de enige grootschalige stedenbouwkundige ingreep plaats: de aanleg van het Leeuwenplein (nu Oudstrijdersplein) in 1874 naar de plannen van Boulanger (afbeelding 14). Dit gebeurde ter hoogte van de voormalige Grote Vjiver, een tot dan toe onbebouwd gebleven, drassig gebied, waar eertijds de Hellebeek/Groebegracht richting de stad stroomde. De urbanisatie kreeg een eerste impuls met de bouw van een gemeenteschool in 1872, die reeds rekening hield met een plein. Twee jaar later werd een perfect rechthoekig plein aangelegd, voorzien van zes zichtassen (Louis Theunckensstraat, Victor Baetensstraat, Baron Jacquesstraat, Minderbroedersstraat, Theodoor Van Ruycheveltstraat en Leeuwenstraat). De harmonie van het neoklassieke plein is echter verstoord door de Slachthuisstraat, op het tracé van de voormalige stadsomwalling, en door de gebrekkige aansluiting van het geheel op de historische stadskern. Volgens Vandenbreeden e.a. is slechts één enkele zichtas goed gerealiseerd, met name de Baron Jacquesstraat, afgesloten door woning Poststraat 51 (Vandenbreeden e.a. 2005: 98-100). Sinds de tweede helft van twintigste eeuw doet het plein dienst als parking; de gemeenteschool is ondertussen vervangen door het nieuwe stadhuis.



Afbeelding 14: Plan van de aanleg van een *place publique*, het latere Leeuwenplein/Oudstrijdersplein, door landmeter Boulanger uit 1874 (overgenomen uit Vandenbreeden e.a. 2005: 100).

Een laatste reeks wegen die typisch zijn voor de negentiende eeuw zijn de beluiken. Tegenwoordig bestaan daarvan nog amper relictten, vooral omdat de meeste beluikhuisjes zijn afgebroken en de terreinen opnieuw werden verkaveld. In zijn artikels over de Halse poorten en pleinen heeft Desmet er weliswaar enkele opgesomd: de Pouillartgang in de Zuster Bernadastraat (afbeelding 15a en 15b), de Mandenmakersgang in de Poststraat, een naamloos beluik in de Onderwijsstraat en het Fonteinstraatje (met openbare pomp) in de Brusselsesteenweg (Desmet 2003: 17 & 21). Ze bevonden zich dus zonder uitzondering in de noordelijke stadsuitbreidingen. Verder onderzoek moet uitmaken of er nog meer arbeidersbeluiken aanwezig waren in de stad.



Afbeelding 15a en 15b: De Pouillartgang in de Zuster Bernadastraat is recent verkaveld en vervangen door een nieuwbouwproject (foto Hanne Van Herck, 2014).

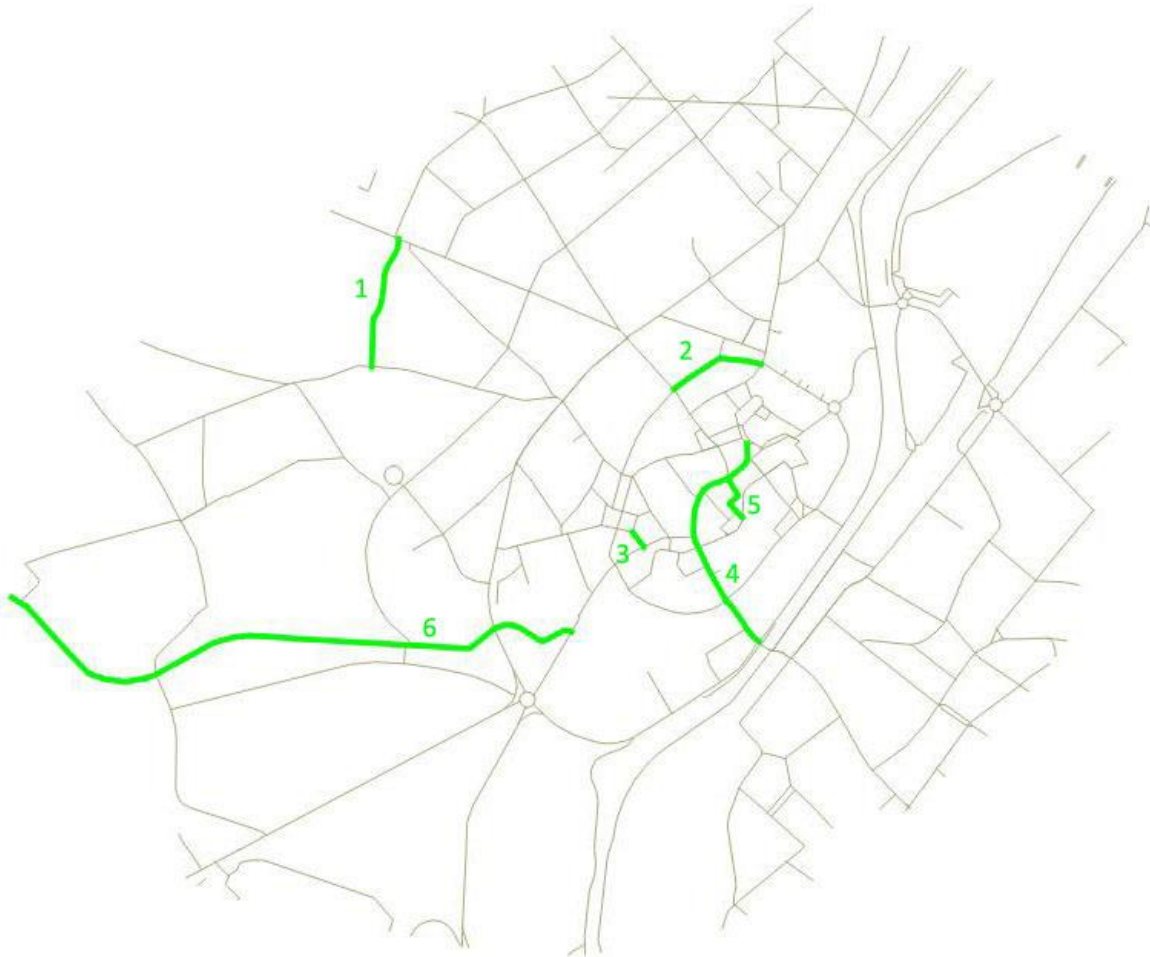
Zoals in het hoofdrapport van deze studie is uiteengezet, gaan we niet dieper in op de twintigste-eeuwse evoluties in het wegennet. Toch willen we hier kort de belangrijkste ingrepen opsommen. In

de historische binnenstad vonden twee belangrijke wijzigingen plaats: enerzijds de overwelving van de Zenne en, daarmee gepaard gaand, de aanleg van de Vuurkruisenstraat en Molenborre in het midden van de twintigste eeuw, en anderzijds de kaalslag achter het stadhuis en ter hoogte van de Sollenbeemdstraatje, gevolgd door de doorsteek en aanleg van het Joseph Possozplein. Een veel kleinschaliger ingreep zijn de rooilijnaanpassingen (onder meer zeer duidelijk ter hoogte van Ninoofsesteenweg 55-57 en 48-54). Volgens Vandenbreeden e.a. zijn dergelijke aanpassingen in het stadscentrum absoluut te vermijden, omdat de rooilijn immers een belangrijke rol speelt bij de aandacht en waardering van het stedenbouwkundig tracé, een belangrijk gegeven in een historische stadskern (Vandenbreeden e.a. 2005: 82). De meeste twintigste-eeuwse ingrepen vonden echter plaats rondom de historische binnenstad. Zo kreeg Halle een halve ringlaan, via de verlenging en opschaling van de August De Maeghtlaan. Ook andere invalswegen als de Brusselsesteenweg en Bergensesteenweg werden opgeschaald ten behoeve van het autoverkeer. Nog verder buiten het centrum werden woonverkevelingen aangelegd, vooral in het noorden en het zuidoosten van de stad. De laatste ingrijpende infrastructuurwerken waren de aanleg van de autosnelweg Brussel-Parijs (1969-1971) en Halle-Doornik (rond 1979).

3. Gewaardeerde wegtypes in het studiegebied

Voor deze *case study* hebben we in samenspraak met de stuurgroep beslist om een zestal specifieke wegen te selecteren teneinde het waarderingsprocedure toe te passen op een stedelijk gebied. Deze selectie biedt uiteraard geen dekking voor de diversiteit aan typisch stedelijke wegtypes die in het studiegebied werden aangetroffen. De weerhouden wegen houden weliswaar nauw verband met typisch stedelijke fenomenen én met de karakteristieken van de Halse casus (afbeelding 16):

- 1/ een processieweg (Onze-Lieve-Vrouwweg);
- 2/ een weg die in nauwe relatie staat tot de stadsomwalling (Vestingstraat);
- 3/ een weg ontstaan ten gevolge van een stedenbouwkundige ingreep (Leeuwenstraat);
- 4/ een handelsas/winkelstraat (Basiliekstraat);
- 5/ een inval/uitvalsas (Beertsestraat);
- 6/ een stadssteeg (Stoofstraat)



Afbeelding 16: Aanduiding van de geselecteerde wegen in Halle (bewerking op basis van *OpenStreetMap*).

4. Geraadpleegde bronnen en literatuur

Historische en topografische kaarten

- > Stadsplan van Halle door Jacob van Deventer, midden zestiende eeuw (facsimile in Ruelens 1888-1924)
- > *Carte des Pays-Bas* van Eugène-Henri Fricx, 1712 (kaartviewer www.geopunt.be)
- > *Carte figuratief van de groote thiende onder Halle* door C. Everaert, 1754 (afgedrukt in Verbesselt 1987: 342)
- > Kaart van de linker Zenneover ter hoogte van Halle door F. Villaret, 1748 (afgedrukt in Vanvolsem 2003: 21)
- > Ferrariskaart, 1777-1778 (Koninklijke Bibliotheek van België, kaartviewer www.kbr.be)
- > Primitief kadaster, 1825 (tiff-bestanden Agentschap Onroerend Erfgoed)
- > Atlas der Buurtwegen, 1842-1845 (geconsulteerd via <http://www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/wegen/raadpleeg-atlas-der-buurtwegen/index.jsp>)
- > *Cartes topographiques de la Belgique* uitgegeven door Philippe Vandermaelen, 1846-1854 (kaartviewer www.geopunt.be)
- > Topografische kaart van de Dépôt de la Guerre, 1871 (geotiffs van Agentschap Onroerend Erfgoed)
- > Topografische kaart van de Dépôt de la Guerre, 1891 (geotiffs van Agentschap Onroerend Erfgoed)
- > Topografische kaart van de Dépôt de la Guerre, 1906-1937 (geotiffs van Agentschap Onroerend Erfgoed)
- > Topografische kaart, 1995 (Nationaal Geografisch Instituut)
- > *OpenStreetMap* (www.osm.org)
- > Google Maps (www.maps.google.be)

Literatuur:

Borremans R. & Walschot L., *Fysisch kader en historisch wegennet als elementen van de situatie en het site van Halle (Brabant)*, Halle, 1967.

Borremans R., 'Het ontstaan van Halle. Een status quaestionis', in: *Liber Amicorum Dr. H. Vandormael*, Lennik, 2003, pp. 97-103.

Borremans R. & Taelman G., 'Opgravingen op het terrein van het voormalig St Elooishospitaal te Halle. 1995', in: *Jaarboekje 1996 van het ZWBrabants Museum Halle*, Halle, 1996; pp. 13-17.

Clement R. & Decreton J., *Halle. Een Bourgondisch feest*, Tielt, 1991.

Debrabandere F., Devos M., Kempeneers P., Mennen V., Ryckeboer H. & Van Osta W., *De Vlaamse gemeentenamen. Verklarend woordenboek*, Brussel, 2010.

Deligne Ch., *Bruxelles et sa rivière. Genèse d'un territoire urbain (12^e – 18^e siècle)*, Turnhout, 2003.

De Maeyer W. & Van Bellingen S., 'Het archeologisch onderzoek naar de burcht van Halle (VI.-Brab.)', in: A. Degraeve & C. Ortigosa, *Archaeologia Mediaevalis 27. Kroniek/Chronique*, Brussel, 2004, pp. 62-66.

Desmet Z., 'VII poorten en 7 pleinen. Wat de Hallenaar moet... en wat de bezoeker wil... weten over Halle. Deel II. VII poorten', in: *Hallensia*, 2003, XXV, 2, pp. 1-52.

Desmet Z., 'VII poorten en 7 pleinen. Wat de Hallenaar moet... en wat de bezoeker wil... weten over Halle. Deel II. 7 pleinen', in: *Hallensia*, 2004, XXVI, 1, pp. 52.

Franssens M., 'Ontstaan en ontwikkeling van de stad Halle', in: *Eigen Schoon en de Brabander*, 2014 (ter perse).

Franssens M., 'De Weg-om te Halle (Vlaams-Brabant) eeuwenoude kapellenbaan. Klein erfgoed in de schaduw van een groot monument. Een testcase voor de zorg van klein historisch erfgoed', lezing op het VCM-Contactforum voor Erfgoedverenigingen, Kalmthout, 2006 (tekst van de lezing vriendelijk bezorgd door dhr. Franssens).

Haenecourt R., 'Recherches sur les voies de communication préhistoriques dans la Gaule Belgique', in: *Bulletin des Travaux Publiques de Belgique*, 1947, 5, pp. 615-617.

Halle 700 jaar Mariastad, Halle, 1967 (= *Verhandelingen Koninklijke Geschied- en Oudheidkundige Kring*, nieuwe reeks, dl. 7).

Kapelletjes van de Weg-Om Halle. Kapellen, beelden en kruisen, Halle, 1984.

Possoz J., 'A travers les rues de Hal', in: *Mémoires du Cercle Historique et Archéologique de Hal*, 1927, 4, pp. 5-18.

Possoz J., 'A travers les rues de Hal (Suite)', in: *Mémoires du Cercle Historique et Archéologique de Hal*, 1931, 7, pp. 153-198.

Renson G., 'De gemeente Halle', in *Eigen Schoon en de Brabander*, XLII, 11-12, pp. 427-439..

Renson G., 'Bijdrage tot de studie der broederschappen van O.-L.-Vrouw van Halle en de verering in andere landen', in: *De Brabantse Folklore*, 1963, 157, pp. 43-105.

Ronsijn W., *De kadasterkaarten van Popp. Een sleutel tot uw lokale geschiedenis. Historische geografie van Aarschot, Asse, Halle en Tienen aan de hand van de kadasterkaarten van POPP*, Leuven, 2007.

Ruelens Ch. (éd.), *Atlas des Villes de la Belgique au XVIe siècle. Cent plans du Géographe Jacques de Deventer exécutés sur les ordres de Charles-Quint et de Philippe II reproduits en fac-similé chromographique*, Bruxelles, 1884-1924.

Vandenbreeden J., Picalausa G., Van Santvoort L. & Nagels L., *Halle 434. Inventaris van het stedenbouwkundig en architecturaal erfgoed in de historische stadskern*, Halle – Brussel, 2005.

Vannieuwenhuyze B., 'Brussel, Halle, Vilvoorde. Een topografische vergelijking op basis van de stadsplannen van Jacob van Deventer', in: *Caert-Thresoor*, 2012, XXXI, 3, pp. 67-74.

Vanvolsem J., 'Verklarend register van 380 straat- en pleinnamen van Groot-Halle', in: *Hallensia*, 1988, jg. X, 3, pp. 5-55.

Vanvolsem J., 'Verklarend register van 380 straat- en pleinnamen van Groot-Halle. Lijst der aanvullingen en verbeteringen 1989', in: *Hallensia*, 1990, jg. XII, 1, pp. 39-42.

Vanvolsem J., m.m.v. Vandenplas D., Verleyen R. & Vandenbroucke L., 'Verklarend register van 1220 plaatsnamen van Groot-Halle', in: *Hallensia*, 1995, jg. XVII, 2-3, pp. 1-71.

Vanvolsem J., '255 jaar geleden: Halle in driehoeksmetingsnet van Cassini de Thury!', in: *Hallensia*, 2003, XXV, 1, pp. 17-22.

Verbesselt J., *Het parochiewezen in Brabant tot het einde van de 13^e eeuw. Deel XX. Halle en Lembeek*, Brussel, 1987.

De weg-om te Halle, Halle, s.d.

Websites

Centraal Archeologische Inventaris: <http://cai.erfgoed.net/>.

Erfgoedplus: <http://www.erfgoedplus.be>.

Geopunt Vlaanderen: www.geopunt.be.

Google Maps: www.map.google.be.

Halle in kaart: <http://www.halle.be/product.aspx?id=7630s>.

Inventaris van het Onroerend Erfgoed: <https://inventaris.onroenderfgoed.be/>.

Koninklijke Bibliotheek van België: www.kbr.be.

OpenStreetMap: www.openstreetmap.org.

Stad Halle: www.halle.be.