



Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden

Bijlage 2: Thesaurus van historische wegtypes in Vlaanderen

Bram Vannieuwenhuyze (Caldenberga – KU Leuven)

Hanne Van Herck (Trage Wegen vzw)

Gent, oktober 2014



onroerend

**erf
goed**



Trage wegen vzw

Caldenberga

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.

Inleiding

Duiding over de totstandkoming, opbouw en hiërarchie en herkomst van de informatie en volledigheid van de thesaurus wordt meegegeven in het hoofdrapport van de studieopdracht. Hier hernemen we om praktische redenen de uitleg over de structureren van de informatie.

Elk wegtype uit de thesaurus vormt het voorwerp van een ingevulde fiche, die telkens uit dezelfde informatieelden bestaat. Zo'n fiche bestaat uit twee grote onderdelen: een synthetisch deel met punctuele informatie: thesaurusterm, scopenote, meer algemene term, meer specifieke term(en) en gerelateerde term(en). Dit deel is ingekaderd en bevat een kleur die verwijst naar de plek in de hiërarchische thesaurus. Deze informatie kan zonder meer worden geïntegreerd in de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed.

Daarna volgt een uitgebreider beschrijvend deel, waarin extra duiding wordt verschaft: basiskennmerken, opmerkingen, varianten en vertalingen, specifieke literatuur en voorbeelden, afbeeldingen en kaarten. Deze gegevens kunnen mits de nodige aanpassingen ook worden overgezet naar de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed.

Hier volgt een korte uitleg over de verschillende informatieelden in een wegfiche:

- **Thesaurusterm:** Dit is een zo kort en duidelijk mogelijke omschrijving van het wegtype. Indien mogelijk is geopteerd voor één enkele term, al was dat in een aantal gevallen moeilijk (onder meer bij de meer algemene termen).
Een aantal wegtypes zijn reeds als thesaurusterm in de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed opgenomen. Ze worden aangeduid met een *. We hebben beslist om deze wegtypes toch op te nemen, en wel om de volgende vier redenen: 1/ om deze thesaurus met wegtypes zo volledig mogelijk te maken en geen hiaten te creëren; 2/ om de informatie over deze specifieke wegtypes verder aan te vullen; 3/ om relaties te kunnen leggen naar andere wegtypes; en 4/ om deze wegtypes indien mogelijk ook in de detailgebieden te kunnen identificeren.
Naar analogie met de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed zijn de thesaurustermen in het meervoud geplaatst.
- **Scopenote:** Dit is een korte en bondige definitie voor de thesaurusterm. In theorie moet de scopenote toepasselijk zijn voor alle wegen waaraan het wegtype wordt toegekend. In de praktijk blijkt dit soms moeilijk of dubbelzinnig. Dat heeft te maken met het feit dat de betekenis van bepaalde termen is geëvolueerd of met disciplinegebonden jargon (landschapsonderzoekers, historici, taalkundigen en archeologen gebruiken termen soms op een totaal verschillende manier). Indien zich zo'n situatie voordoet, dan wordt daarvan melding gemaakt bij de opmerkingen.
Indien een thesaurusterm reeds is opgenomen in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed, dan wordt de scopenote in een aantal gevallen overgenomen; in andere gevallen is deze aangepast of verfijnd.
Er is naar gestreefd om de scopenotes zo kort mogelijk te houden; in de regel zijn ze niet langer dan twee regels.
- **Meer algemene term:** Dit is de *parent* of *broader term* uit de hiërarchische thesaurus. Elk wegtype valt steeds onder één enkele meer algemene term. Dit veld is dus steeds ingevuld.
- **Meer specifieke term(en):** Dit is of zijn de *child(ren)* of *narrower term(s)* uit de hiërarchische thesaurus. Dit veld kan geen, één of meerdere wegtypes bevatten.
- **Gerelateerde term(en):** Dit zijn kruisverwijzingen naar andere thesaurustermen waarmee het wegtype in verband staat. Het betreft hier zowel wegtypes als types uit de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed. Het was echter niet de bedoeling (en niet mogelijk) om

hier exhaustiviteit na te streven. Meer algemene termen en meer specifieke termen uit de hiërarchie worden hier niet herhaald.

- **Informatie:** Dit veld bevat uitgeschreven basisgegevens over het behandelde wegtype. Deze handelen onder meer over het ontstaan en de historische evolutie van het wegtype, de plekken en/of landschappen waar het wegtype voorkomt, de uiterlijke en bouwtechnische kenmerken, enzovoort.
- **Opmerkingen:** Hier worden allerhande opmerkingen opgesomd die verder nog interessant of relevant zijn, zoals uitzonderingsgevallen, discussies in de literatuur, verwijzingen naar relevante bronnen en historische documenten, methodologische waarschuwingen en suggesties, opvallendheden, enzovoort.
- **Varianten en vertalingen:** Dit veld bevat een opsomming van eventuele synoniemen, verouderde termen en vertalingen (hoofdzakelijk in het Frans en het Engels). Deze gegevens zijn enkel maar vermeld voor zover ze werden aangetroffen in de literatuur; het nastreven van exhaustiviteit was zeker niet aan de orde.
- **Specifieke literatuur:** Hier volgt een lijst met publicaties of bronnen die zeer specifiek handelen over het wegtype.
- **Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten:** Hier wordt vooral visuele informatie over het wegtype aangereikt. Er is een poging ondernomen om voor elk wegtype een divers scala van afbeeldingen te voorzien: historische afbeeldingen (kaarten, miniaturen, tekeningen, schilderijen, oude foto's) geven een beeld van het wegtype in het verleden; hedendaagse foto's laten de actuele situatie en eventuele relictten zien; kaartmateriaal biedt inzicht in onder meer de geografische verspreiding van het wegtype, het tracé, de landschappelijke inbedding en de verknoping met andere wegen. Er werd gepoogd om voorbeelden te verzamelen voor het hele Vlaamse grondgebied.

De bijschriften bij de afbeeldingen geven bijkomende historische en/of landschappelijke duiding.

Gebruikte afkortingen

D.: Duits.

Eng.: Engels.

Enkv.: enkelvoud.

Fr.: Frans.

I.e.: id est.

MdIndl.: Middelnederlands.

Ndl.: Nederlands.

Prov.: provincie.

WNT: Woordenboek der Nederlandse Taal.

WEGEN

Wegen naar vorm en uitzicht

Wegen naar ontstaanswijze
 Kunstwegen
 Banen
 Nieuwstraten
 Natuurlijke wegen
 Wegen naar verharding
 Onverharde wegen
 Aardewegen
 Kleiwegen
 Zandwegen
 Graspaden
 Groenstraten
 Halfverharde wegen
 Kalkwegen
 Schelpwegen
 Steenslagwegen
 Grindwegen
 Puinwegen
 Gemengd verharde wegen
 Verharde wegen
 Asfaltwegen
 Betonwegen
 Houtwegen
 Macadamwegen
 Steenwegen
 Kasseiwegen
 Klinkerwegen
 Puzzelwegen
 Wegen naar tracé
 Bajonetten
 Doodlopende straten
 Hoefijzers
 Kromme Ellebogen
 Rechte straten
 Ringen
 Ringlanen
 Slingerwegen
 Sporen
 Wegen naar dwarsprofiel
 Breedstraten
 Dreven
 Bosdreven
 Kasteeldreven
 Kerkdreven
 Holle wegen
 Lanen
 Stegen
 Trapstraten
 Tunnels
 Verhoogde wegen
 Viaducten

Wegen naar ligging

Bestemmingswegen
 Bergstraten
 Bronwegen
 Gaten
 Invalswegen
 Kapelwegen
 Kerkwegen
 Marktwegen
 Molenwegen
 Oprillen
 Parkstraten
 Pontwegen
 Schoolwegen
 Saswegen
 Stationsstraten
 Waterstraten
 Ontsluitingswegen
 Boswegen
 Broekstraten
 Cardines
 Decumani
 Dorpsstraten
 Duinenwegen
 Heidewegen
 Parkwegen
 Polderwegen
 Transversalen
 Veenwegen
 Veldwegen
 Verkavelingswegen
 Parallelwegen
 Binnenwalstraten
 Buitenwalstraten
 Dalwegen
 Dijkwegen
 Grenswegen
 Jaagpaden
 Kaaien
 Kamwegen
 Kustwegen
 Onderwegen
 Ventwegen
 Zeedijken
 Wegen bij gebouwen
 Beluikstegen
 Galerijen
 Wandelgalerijen
 Winkelgalerijen
 Gangen
 Brandgangen
 Osendroppen
 Huiswegen
 Oprijlanen
 Publieke binnenkoeren

Wegen naar gebruik en functie

Transportwegen
 Ezelwegen
 Rijwegen
 Autowegen
 Fietspaden
 Karrenwegen
 Ruiterswegen
 Trambanen
 Trekwegen
 Wandelwegen
 Promenades
 Wandelpiëren
 Militaire wegen
 Bedekte wegen
 Chicanes
 Liniewegen
 Loopgraven
 Luistergangen
 Weergangen
 Handelswegen
 Boterwegen
 Douanewegen
 Postwegen
 Smokkelwegen
 Straatmarkten
 Tiendwegen
 Tolwegen
 Turfwegen
 Wijnstraten
 Winkelstraten
 Zoutwegen
 Landbouwwegen
 Beerwegen
 Drijfwegen
 Jukwegen
 Uitwegen
 Ontginningswegen
 Basisontginningswegen
 Systematische ontginningswegen
 Religiewegen
 Bedevaartswegen
 Lijkwegen
 Processiewegen
 Seizoenswegen
 Winterwegen
 Zomerwegen
 Wegen naar historisch statuut
 Diverticula
 Geconcessioneerde wegen
 Heerwegen
 Heirbanen
 Hoogstraten
 Publieke wegen
 Schouwwegen

Wegpatronen en -knooppunten

Kruispunten
 Kruispunten met waterlopen
 Bruggen
 Aanbruggen
 Bebouwde bruggen
 Boogbruggen
 Chemins-passerelles
 Fietserbruggen
 Hangbruggen
 Klapbruggen
 Kraanbruggen
 Kwaken
 Ophaalbruggen
 Pontonbruggen
 Schipbruggen
 Spikken
 Toegangbruggen
 Veenbruggen
 Verkeersbruggen
 Versterkte brug
 Vlonders
 Voetgangersbruggen
 Veren
 Beurtveren
 Trekschuitveren
 Voorden
 Steenvoorden
 Zandvoorde
 Kruispunten met wegen
 Bekken
 Driesen
 Driesprongen
 Fuiken
 Ganzenpoten
 Ronde punten
 Sterren
 Vorken
 Poorten
 Klinketten
 Poorten
 Poternes
 Sorties
 Stadspoorten
 Voetgangerspoorten
 Pleinen
 Binnenpleinen
 Esplanades
 Fora
 Koningspleinen
 Marktplainen
 Grote Markten
 Jaarmarktplainen
 Open pleinen
 Plaatsen
 Places à portiques
 Places ordonnancées
 Pleinkruispunten
 Pleintjes
 Stationspleinen
 Voorpleinen
 Kerkpleinen
 Wandelpleinen
 Wapenplaatsen
 Wapenpleinen
 Wegpatronen
 Begijnhofwegen
 Dambordpatronen
 Driehoekstructuren
 Dubbelwegen
 Enkelvoudige verbindingen
 Kruisdoorsteken
 Lineaire wegenpatronen
 Pleinensystemen
 Samengestelde verbindingen
 Sporenbundels

Wegen		
1. Wegen naar vorm en uitzicht	2. Wegen naar ligging	3. Wegen naar gebruik en functie
1.1 Wegen naar ontstaanswijze	2.1 Bestemmingswegen	3.1 Transportwegen
1.1.1 Kunstwegen	2.1.1 Bergstraten	3.1.1 Ezelwegen
1.1.1.1 Banen	2.1.2 Bronwegen	3.1.2 Rijwegen
1.1.1.2 Nieuwstraten	2.1.3 Gaten	3.1.2.1 Autowegen
1.1.2 Natuurlijke wegen	2.1.4 Invalswegen	3.1.2.2 Fietspaden
1.2 Wegen naar verharding	2.1.5 Kapelwegen	3.1.2.3 Karrenwegen
1.2.1 Onverharde wegen	2.1.6 Kerkwegen	3.1.3 Ruiterswegen
1.2.1.1 Aardewegen	2.1.7 Marktwegen	3.1.4 Trambanen
1.2.1.1.1 Kleiwegen	2.1.8 Molenwegen	3.1.5 Trekwegen
1.2.1.1.2 Zandwegen	2.1.9 Oprillen	3.1.6 Wandelwegen
1.2.1.2 Graspaden	2.1.10 Parkstraten	3.1.6.1 Promenades
1.2.1.3 Groenstraten	2.1.11 Pontwegen	3.1.6.2 Wandelpijeren
1.2.2 Halfverharde wegen	2.1.12 Schoolwegen	3.2 Militaire wegen
1.2.2.1 Kalkwegen	2.1.13 Saswegen	3.2.1 Bedekte wegen
1.2.2.2 Schelpwegen	2.1.14 Stationsstraten	3.2.2 Chicanes
1.2.2.3 Steenslagwegen	2.1.15 Waterstraten	3.2.3 Liniewegen
1.2.2.3.1 Grindwegen	2.2 Ontsluitingswegen	3.2.4 Loopgraven
1.2.2.3.2 Puinwegen	2.2.1 Boswegen	3.2.5 Luistergangen
1.2.3 Gemengd verharde wegen	2.2.2 Broekstraten	3.2.6 Weergangen
1.2.4 Verharde wegen	2.2.3 Cardines	3.3 Handelswegen
1.2.4.1 Asfaltwegen	2.2.4 Decumani	3.3.1 Boterwegen
1.2.4.2 Betonwegen	2.2.5 Dorpsstraten	3.3.2 Douanewegen
1.2.4.3 Houtwegen	2.2.6 Duinenwegen	3.3.3 Postwegen
1.2.4.4 Macadamwegen	2.2.7 Heidewegen	3.3.4 Smokkelwegen
1.2.4.5 Steenwegen	2.2.8 Parkwegen	3.3.5 Straatmarkten
1.2.4.5.1 Kasseiwegen	2.2.9 Polderwegen	3.3.6 Tiendwegen
1.2.4.5.2 Klinkerwegen	2.2.10 Transversalen	3.3.7 Tolwegen
1.2.4.5.3 Puzzelwegen	2.2.11 Veenwegen	3.3.8 Turfwegen
1.3 Wegen naar tracé	2.2.12 Veldwegen	3.3.9 Wijnstraten
1.3.1 Bajonetten	2.2.13 Verkavelingswegen	3.3.10 Winkelstraten
1.3.2 Doodlopende straten	2.3 Parallelwegen	3.3.11 Zoutwegen
1.3.3 Hoefijzers	2.3.1 Binnenwalstraten	3.4 Landbouwwegen
1.3.4 Kromme Ellebogen	2.3.2 Buitenwalstraten	3.4.1 Beerwegen
1.3.5 Rechte straten	2.3.3 Dalwegen	3.4.2 Drijfwegen
1.3.6 Ringen	2.3.4 Dijkwegen	3.4.3 Jukwegen
1.3.7 Ringlanen	2.3.5 Grenswegen	3.4.4 Uitwegen
1.3.8 Slingerwegen	2.3.6 Jaagpaden	3.5 Ontginningswegen
1.3.9 Sporen	2.3.7 Kaaien	3.5.1 Basisontginningswegen
1.4 Wegen naar dwarsprofiel	2.3.8 Kamwegen	3.5.2 Systematische ontginningswegen
1.4.1 Breedstraten	2.3.9 Kustwegen	3.6 Religiewegen
1.4.2 Dreven	2.3.10 Onderwegen	3.6.1 Bedevaartswegen
1.4.2.1 Bosdreven	2.3.11 Ventwegen	3.6.2 Lijkwegen
1.4.2.2 Kasteeldreven	2.3.12 Zeedijken	3.6.3 Processiewegen
1.4.2.3 Kerkdreven	2.4 Wegen bij gebouwen	3.7 Seizoenswegen
1.4.3 Holle wegen	2.4.1 Beluikstegen	3.7.1 Winterwegen
1.4.4 Lanen	2.4.2 Galerijen	3.7.2 Zomerwegen
1.4.5 Stegen	2.4.2.1 Wandelgalerijen	3.8 Wegen naar historisch statuut
1.4.6 Trapstraten	2.4.2.2 Winkelgalerijen	3.8.1 Diverticula
1.4.7 Tunnels	2.4.3 Gangen	3.8.2 Geconcessioneerde wegen
1.4.8 Verhoogde wegen	2.4.3.1 Brandgangen	3.8.3 Heerwegen
1.4.9 Viaducten	2.4.3.2 Osendroppen	3.8.4 Heirbanen
	2.4.4 Huiswegen	3.8.5 Hoogstraten
	2.4.4.1 Oprijlanen	3.8.6 Publieke wegen
	2.4.5 Publieke binnenkoeren	3.8.7 Schouwwegen

1. Wegen naar vorm en uitzicht

Een weg waarvan de morfologie en het uitzicht de distinctieve kenmerken vormen.

Meer algemene term

Wegen.

Meer specifieke term(en)

Wegen naar ontstaanswijze – Wegen naar verharding – Wegen naar tracé – Wegen naar dwarsprofiel.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

De vorm en het uitzicht van wegen worden bepaald door een viertal parameters: de ontstaanswijze (in essentie het verschil tussen kunstmatig aangelegde en natuurlijke wegen), de aan- of afwezigheid en het type van verharding, de vorm van het tracé (lengteprofiel) en het dwarsprofiel.

Opmerkingen

De omschrijving van deze categorie wegtypes wordt bemoeilijkt door het feit dat men vóór de achttiende eeuw bijzonder weinig termen gebruikte die inlichtingen verschaften over de constructiewijze van wegen (Gilles-Guibert 1960: 11-12). Dit aspect was kennelijk van weinig belang voor de gebruikers, of prikkelde althans hun verbeelding niet. Dat betekent echter geenszins dat de toenmalige wegen allen een min of meer uniform uitzicht bezaten, zoals Gilles-Guibert stelde.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

1.1 Wegen naar ontstaanswijze

Een weg waarvan de kunstmatige of organische ontstaanswijze het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen naar vorm en uitzicht.

Meer specifieke term(en)

Kunstwegen – Natuurlijke wegen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Ontstaanswijze wordt hier vanuit morfologisch oogpunt beschouwd. In essentie gaat het om het onderscheid tussen wegen die zijn ontstaan ten gevolge van frequent en/of langdurig verkeer over een zelfde tracé (= natuurlijke wegen) en wegen die kunstmatig door de mens zijn aangelegd (kunstwegen).

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

1.1.1 Kunstwegen

Een planmatig en/of kunstmatig aangelegde weg.

Meer algemene term

Wegen naar ontstaanswijze.

Meer specifieke term(en)

Banen – Nieuwstraten.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Kunstwegen of geplande, kunstmatig aangelegde wegen zijn meestal herkenbaar aan hun recht tracé, gewoonlijk de kortste rechte lijn tussen beginpunt en bestemming van de weg. Vaak zijn ze ook jonger dan de natuurlijke wegen, die vaak door het landschap slingeren (Abrahamse e.a. 2012: 3). Horsten stipte verder nog aan dat kunstwegen meestal eerst in de laaggelegen gebieden werden aangelegd, waar men omwille van de bodemgesteldheid gewoonlijk geen keuze had tussen zomer- en winterwegen (Horsten 2005: 41).

In de literatuur wordt de aanleg van kunstwegen vaak gekoppeld aan specifieke regimes (de Romeinen, de Oostenrijkers, de Belgische Staat) en heersers (Napoleon, Willem I). Over andere tijdsperiodes is men zwijgzamer, al legde de mens ook toen kunstwegen aan. Wegenaanleg en ingrepen in het landschap zijn immers een fenomeen van alle tijden. Toch mogen we samen met Frequin stellen dat ‘het kunstmatige element’ van de oudste wegen niet al te groot zal zijn geweest (Frequin 1952: 49) en wegen aanvankelijk vooral op natuurlijke wijze zijn ontstaan.

Sinds de negentiende eeuw zijn nieuwe wegen echter bijna steeds kunstwegen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat men alle verharde wegen vanaf die periode kunstwegen is gaan noemen (Rombauts 1995: 213; Horsten 2005: 19), om ze te onderscheiden van de onverharde wegen. Dat onderscheid klopt echter niet volledig, want ook onverharde wegen kunnen aangelegd zijn (Horsten 2005: 19). Daarnaast moeten we nog wijzen op het feit dat diverse kunstwegen werden aangelegd op het tracé van vroegere natuurlijke wegen, al werden daarbij vaak bochtafsnijdingen en rooilijnaanpassingen doorgevoerd. Deze kunstwegen zijn desalniettemin herkenbaar aan de lichte krommingen in hun tracé (terwijl de nieuw aangelegde kunstwegen gewoonlijk kaarsrecht zijn) (Horsten 2005: 34).

Opmerkingen

Sommige kunstwegen werden genoemd naar hun – al dan niet mythische – aanleggers. De meest aangehaalde voorbeelden zijn de Brunehildewegen – vooral bekend als *chaussées Brunehaut* –, de Napoleonswegen en de Willemswegen. In de huidige straatnaamgeving van Vlaanderen vinden we er echter amper sporen van terug: er is slechts één enkele Brunhildeweg (in Tongeren) en een handvol Napoleonswegen; Willemswegen zijn er niet. Dat betekent ofwel dat deze vermeende wegenbouwers weinig of geen wegen hebben aangelegd in het huidige Vlaanderen, ofwel dat de wegen die ze lieten aanleggen ondertussen verdwenen, vervangen en/of van naam veranderd zijn.

Er vallen in elk geval kanttekeningen te plaatsen bij de rol van deze wegenbouwers in Vlaanderen. Ook Imberdis stelde zich trouwens enkele decennia geleden al vragen bij de melding dat een bepaalde figuur een weg had laten bouwen of openen (‘ouvrir une route’): “Il n’est pas rare de constater que tel itinéraire était fréquenté longtemps avant d’avoir été aménagé en voie de communication – avant d’avoir été ouvert.” (Imberdis 1939: 414-415). Napoleon Bonaparte en Willem I, koning der Verenigde Nederlanden, hebben effectief de opdracht gegeven om binnen hun respectievelijke rijken nieuwe grote, rechte wegen te laten aanleggen (Schönfeld 1957: 136; Abrahamse e.a. 2012: 6). Maar binnen Vlaanderen bleef dat al bij al redelijk

beperkt. De voornaamste reden is waarschijnlijk dat in de periode voordien reeds talloze hoofdwegen waren aangelegd. Hun regeerperiodes waren ook te kort om een blijvende indruk na te laten. De Nederlandse Willemswegen zijn bijvoorbeeld hoofdwegen die werden aangelegd tijdens het bestuur van de koningen Willem I, II en III, dit wil zeggen over een tijdsperiode van bijna tachtig jaar (1813-1890) (Abrahamse e.a. 2012: 6). Bovendien wisselen straatnamen even snel als regimes: ten tijde van het Koninkrijk der Verenigde Nederlanden werden alle straatnamen die herinnerden aan de Franse bezetting vervangen; en vanaf 1830 deed men in België hetzelfde met de Nederlandse namen. Nieuwe wegen die na 1830 door de Belgische Staat werden aangelegd, droegen zelden de naam van de machthebber, de koning van België. De talloze straten en pleinen waarvan de naam alludeert op één van de Belgische vorsten, moeten eerder als commemoratieve vernoemingsnamen worden opgevat, die niets met de (aanleg van de) weg *an sich* te maken hebben.

Over de Brunhildewegen of *chaussées Brunehaut* zijn al enkele liters inkt gevloeid. Deze alluderen op Brunhilde van Austrasië (*534 – †613), dochter van de Visigotische koning Athanagild en echtgenote van Sigebert I, koning van Austrasië. Tussen 567 en 613 trad ze in naam van haar zoon en kleinzoon op als regentes van Austrasië en Bourgondië. Die regeerperiode gaf stof tot allerlei verhalen en legenden. Ze werd daarin onder meer verantwoordelijk gesteld voor het herstel en het onderhoud van de Romeinse hoofdwegen in het huidige Noord-Frankrijk en zuiden van België. Volgens sommige onderzoekers stonden de middeleeuwen zo versteld van die kaarsrechte Romeinse wegen, dat ze ze naar de legendarische figuur Brunehilde zijn gaan vernoemen (Schönfeld 1957: 55-56; Rogge 2004: 174); volgens anderen is de naam toch te danken aan herstelcampagnes tijdens haar bewind (Mesqui 2003: 38).

Opvallend is in elk geval dat de oudste attestatie van een *chaussée Brunehaut* pas uit 1205 stamt: de oude Romeinse weg Reims-Boulogne werd toen *calceia Brunehaut* genoemd. Volgens Vannérus, die de *chaussées Brunehaut* diepgaand bestudeerde, is de toeschrijving aan Brunehilde reeds gebeurd in het twaalfde-eeuwse gedicht *Huon de Bordeaux*, waarin Julius Caesar en zijn moeder Brunehaus als wegenbouwers worden aangehaald (*sa mere et il font les chemins feres*) (Imberdis 1960: 93). In elk geval staat het wel buiten kijf dat deze *chaussées Brunehaut* zonder uitzondering teruggaan op Romeinse hoofdwegen. Het onderzoek van Vannérus toonde immers aan dat ze samenvallen met de wegen die worden vermeld op de *Peutingerkaart* en in het *Itinerarium Antonini* (Schönfeld 1957: 63-64, met verwijzing naar Vannérus 1938). Vooral de Romeinse weg Amiens- Bavay- Tongeren-Keulen wordt vaak zo betiteld (zie ook <http://www.livius.org/place/chaussee-brunehaut-via-belgica/>). De veronderstelling van Leyden, die de Brunhildewegen gelijkgeschakelde met door de Franken met 'bruin hout' herstellde wegen, moet van de hand worden gedaan (Schönfeld 1957: 132-133, met verwijzing naar Leyden 1940a: 654 e.v.).

Varianten en vertalingen

Aangelegde weg (Ndl.) – *Route artificielle* (Fr.).

Specifieke literatuur

Venema G.A., 'Kunswegen in de provincie Groningen', in: *Staatkundig en Staathuishoudkundig Jaarboekje*, 1861, jg. XIII, pp. 253-290.

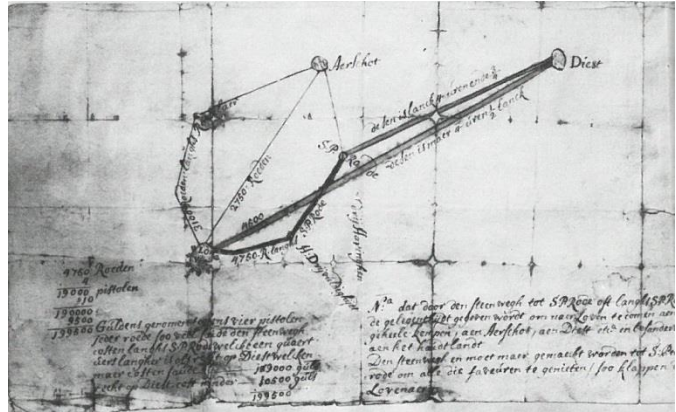
<http://nl.wikipedia.org/wiki/Napoleonsweg>

http://www.zundert.nl/200jaarnapoleonsweg/historie_42985/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Diestsesteenweg in Kessel-Lo (Leuven, prov. Vlaams-Brabant) (foto Andrea Bardyn, 2014). Volgens Van Buyten is deze achttiende-eeuwse steenweg een “zuiver voorbeeld” van een “nieuwbouw” (dus een kunstweg): “Het kon immers voorkomen dat voor de creatie van een nieuwe stenen baan gebruik gemaakt werd van bestaande wegen die dan verbeterd en gekasseid werden en aangevuld met nieuwe wegstukken. Onderhavige baan werd totaal nieuw uit de grond gestampt!” (Van Buyten 1980: 11)



Twee voorstellen voor de aanleg van de steenweg Leuven-Diest (prov. Vlaams-Brabant): ofwel een kaarsrechte en dus korte verbinding, ofwel een verbinding via Sint-Pieters-Rode (bron: Hanegreefs 1980: 44).



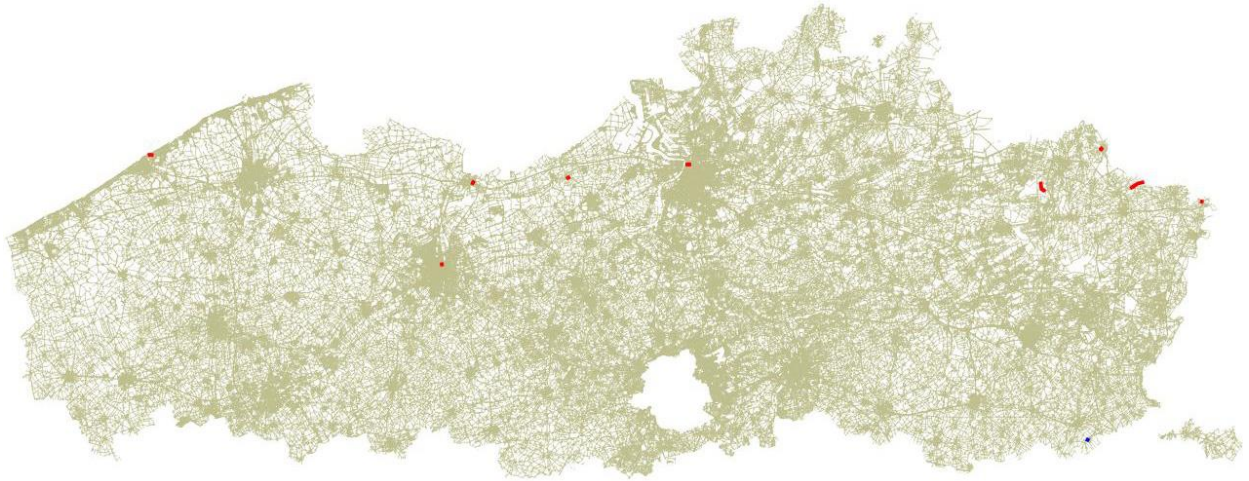
Een aangelegde dreef in Wortel-Kolonie (Hoogstraten, prov. Antwerpen), en dus een kunstweg (foto Hanne Van Herck, 2014 – © Trage Wegen).



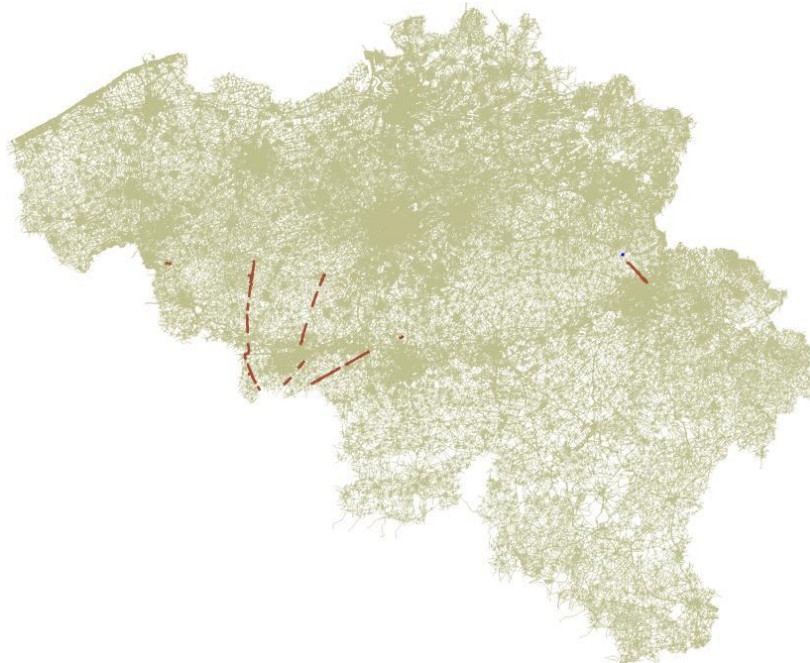
Dez miniatuur uit de *Chroniques de Hainaut* toont koning Bruneilde die opdracht geeft om de zeven uitvalswegen rondom de stad te plaveien (Koninklijke Bibliotheek van België; overgenomen uit *Miniatures* 1979: 23).



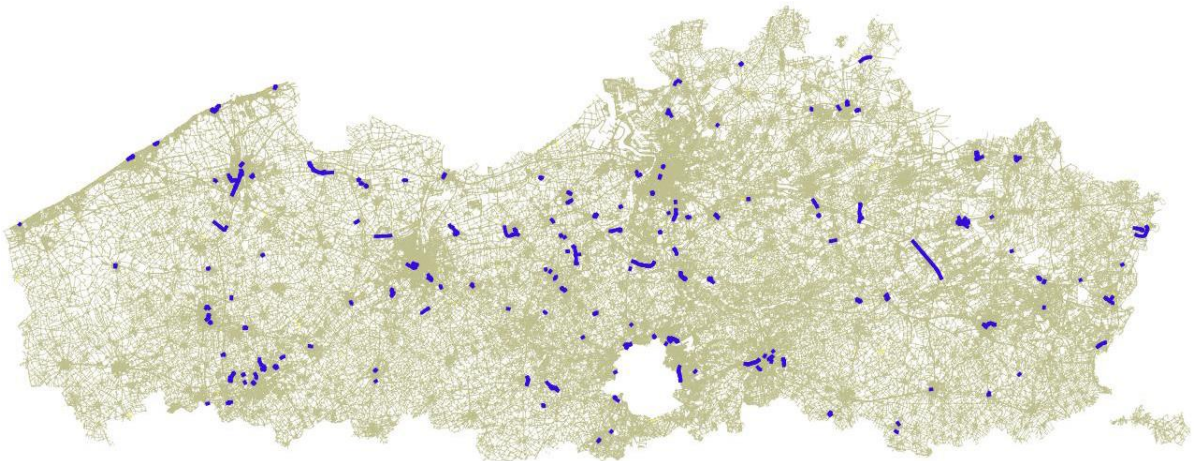
Oude foto van de voormalige Napoleonsweg in Lanklaar (Dilsen-Stokkem, prov. Limburg), aangelegd tussen Givet in Frankrijk en Venlo in Nederland in 1810 (bron: <http://blog.seniorennet.be/eenbeterewereld>).



Straatnamen in Vlaanderen met de bestanddelen 'Napoleon' (rood) en 'Brunhilde' (blauw).



Straatnamen in België met de bestanddelen 'Brunehaut' (bruin) en 'Brunhilde' (blauw). Herkenbaar zijn vooral de voormalige Romeinse wegen die vanuit Bavay naar het noorden liepen en de Romeinse weg Tongeren-Trier.



Straatnamen in Vlaanderen die verwijzen naar Belgische koningen en koninginnen.

1.1.1.1 Banen

Een weg met een vastliggend, in de breedte begreemd tracé die kunstmatig door het landschap heen is aangelegd (gebaand).

Meer algemene term

Kunstwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Aardewegen.

Informatie

Banen werden door het landschap ‘gebaand’ of aangelegd. Hun belangrijkste eigenschap is het vastliggend, in de breedte begreemd tracé. Ze liggen met andere woorden ingeklemd tussen vaste grenzen of rooilijnen (Horsten 2005: 34 & 39; Abrahamse e.a. 2012: 2). Wegen aangelegd in verkavelingen en in cultuur gebrachte gebieden zijn dus meestal gebaande wegen. Ook op de woeste gronden kwamen ze voor, maar minder frequent (Horsten 2005: 39). De vaste grenzen zorgden er wel voor dat het verkeer verplicht werd zich binnen het wegdek voort te bewegen. Indien de weg onbegaanbaar werd, konden wagens de weg niet zomaar verlaten (wat bij natuurlijke wegen wel het geval was). Het was weliswaar noodzakelijk allerlei regels uit te vaardigen om daarop toe te zien, en tevens diende men de wegen met de nodige regelmaat te onderhouden. Enkele keren per jaar werd een – weliswaar vrij oppervlakkige – onderhoudsbeurt gepland, waarbij de sporen werden verwijderd en de gaten opgevuld (Horsten 2005: 39-40). Om de rooilijnen te respecteren werden in vele gebieden reglementen met de wettelijke breedte per wegtype uitgevaardigd.

Bij nieuw gebaande wegen, diende men de bezittingen van de aanpalende eigenaars te omzeilen of te onteigenen. Maar vaak werden ook natuurlijke wegen gebaand of door banen vervangen. Volgens Horsten is nog niet veel geweten over dat ‘proces van vervanging’, dat wellicht lang heeft geduurd en alleszins nog niet was voltooid vóór 1800 (Horsten 2005: 34 & 56).

Opmerkingen

Horsten maakte het onderscheid tussen de ‘gebaande wegen met een natuurlijk grondoppervlak’ (i.e. banen waarvan het wegoppervlak wordt gevormd door de natuurlijke ondergrond) en de ‘kunstmatige aardewegen’, gevormd door ophoging van de rijbaan met zandig materiaal (Horsten 2005: 39). Wij volgen die opdeling hier niet, aangezien de aardewegen worden ondergebracht onder de ‘wegen naar verharding’.

Het kunstmatige karakter van de banen vindt men ook terug in begrippen als kaatsbaan, schaatsbaan, tennisbaan, lijnbaan, touwbaan, trambaan, de baan van planeten, enzovoort (Kouwenhoven 2003: 16).

Voor Nederland telde Kouwenhoven 720 straatnamen met het achtervoegsel ‘baan’ (Kouwenhoven 2003: 16).

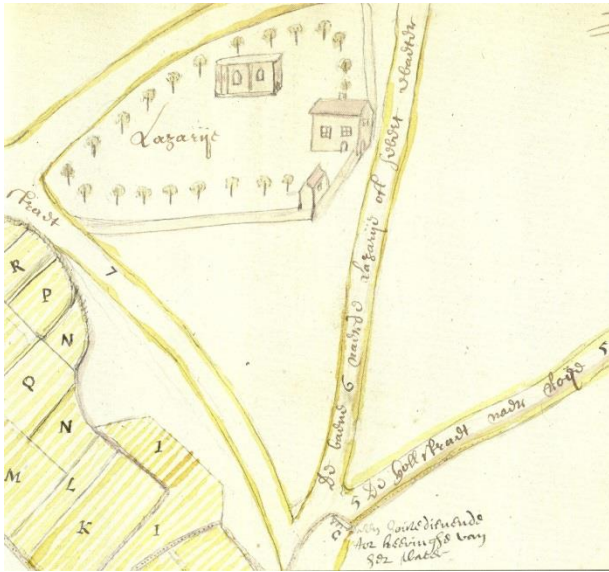
Varianten en vertalingen

Gebaande weg (Ndl.) – *Chemin battu* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

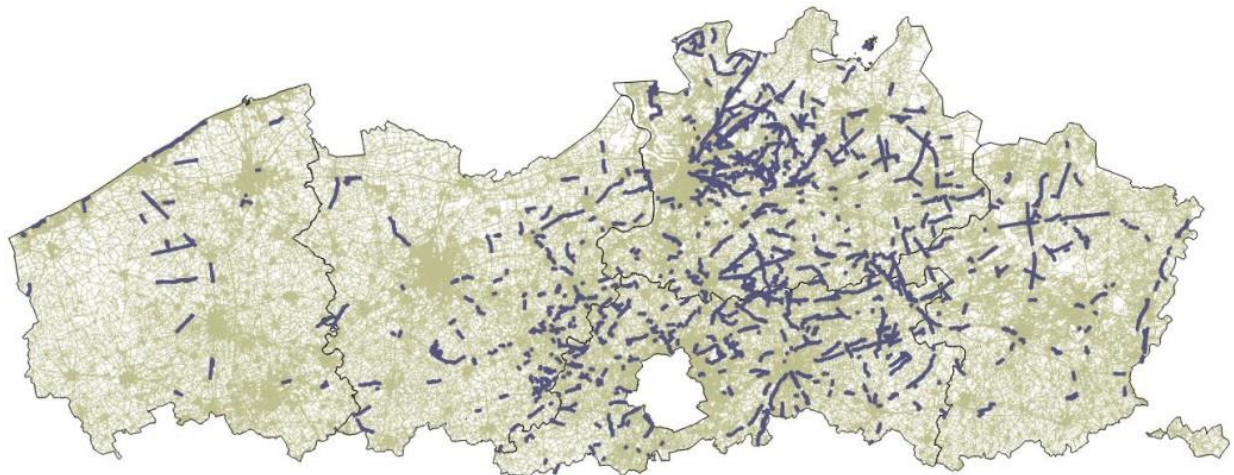
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De baene naer de lazarije oft Sweert Waeter net buiten Diest (prov. Vlaams-Brabant) aangeduid op een schetskaart van Cornelis Louis uit 1669 (Rijksarchief te Anderlecht; overgenomen uit Van der Eycken 2010: 33).



De Oude Baan loopt van het dorpscentrum van Westmalle (Malle, prov. Antwerpen) langs de trappistenabdij in de richting van Antwerpen, parallel aan de Antwerpsesteenweg (foto Walter Hermans, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'baan'. Ze komen voornamelijk voor op het grondgebied van het voormalige hertogdom Brabant, in het bijzonder rond de steden (bijvoorbeeld ten oosten van Antwerpen).

1.1.1.2 Nieuwstraten

Een volledig nieuw aangelegde straat of weg, vaak ter ontsluiting van een verkaveld bouwblok, landbouwgebied of woest gebied.

Meer algemene term

Kunstwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Nieuwstraten komen in bijna alle historische periodes voor en in alle soorten landschappen (stedelijk gebied, landbouwzones, woeste gronden). Ze komen bovendien in allerlei vormen voor (wegen, straten, dijken, pleinen, enzovoort).

Opmerkingen

Gilles-Guibert wees erop dat een studie van de historische nieuwstraten (en talloze varianten) interessante gegevens kan opleveren in verband met de uitbreiding van het wegennet. Indien men daarbij ook de vele (historische) straatnamen met het bestanddeel 'oud' of 'oude' betreft, dan kan bovendien inzicht worden verworven in de verschuiving van de verbindingswegen en van reis- en handelsroutes, en aldus ook van de economische ontwikkelingen en verschuivingen binnen een bepaalde regio (Gilles-Guibert 1960: 28).

Varianten en vertalingen

Novus vicus (Lat.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



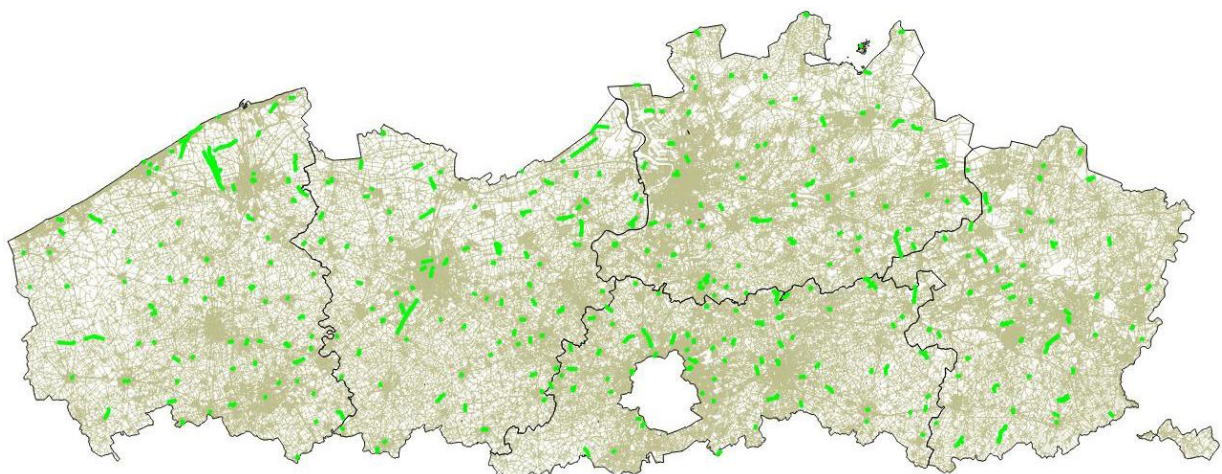
De Lange Nieuwstraat tussen Klinge (Sint-Gillis-Waas, prov. Oost-Vlaanderen) en Kieldrecht (Beveren, prov. Oost-Vlaanderen) (foto Bert Verwerft, 2014). Deze weg werd aangelegd bij de zeventiende-eeuwse inpoldering van de Konings Kieldrecht polder (Vanmaele 2003: 8).



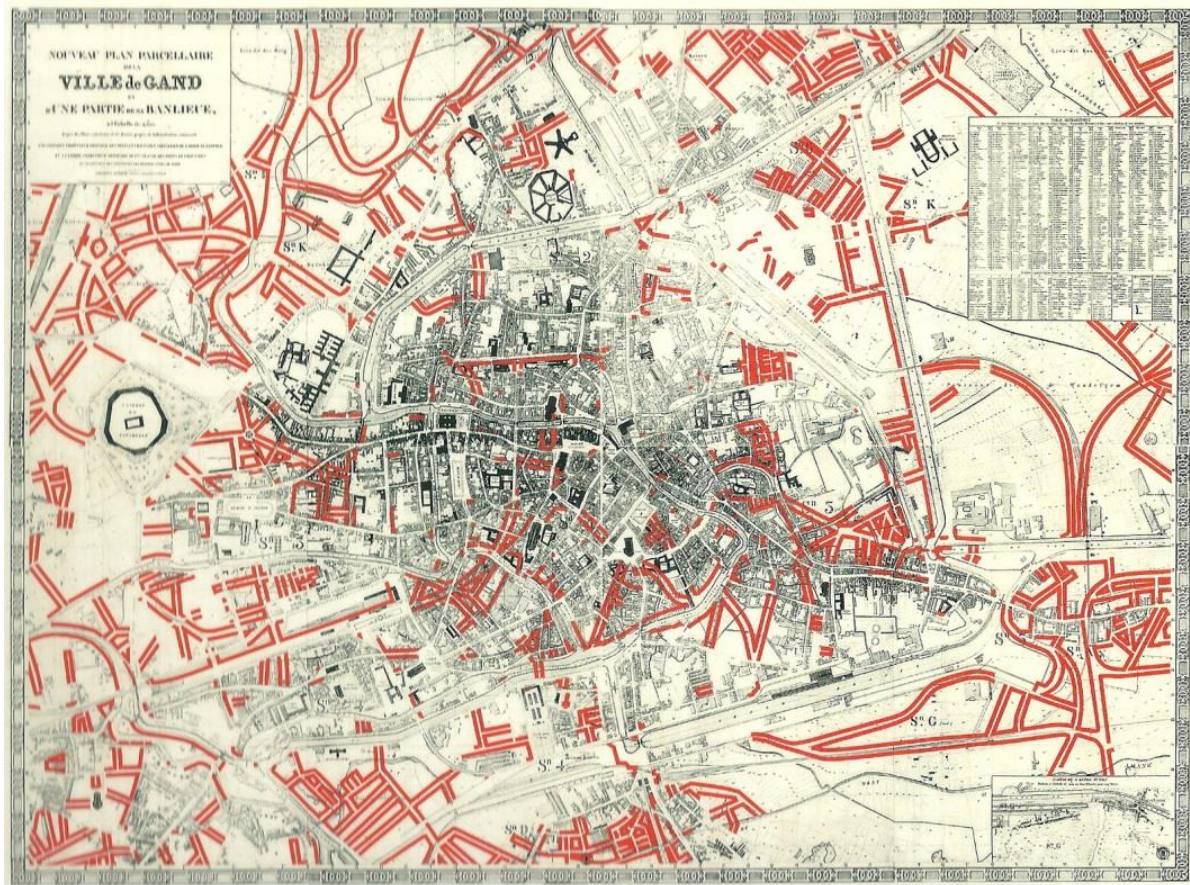
Oude foto met de hoek van de Brielstraat en Nieuwstraat in Maldegem (prov. Oost-Vlaanderen; bron: <http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com>).



Oude foto van de Nieuwstraat in Mol (prov. Antwerpen; bron: <http://www.2400.be/>).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'nieuw'.



Aanduiding op een negentiende-eeuws perceelsplan van alle straten die nieuw werden aangelegd of werden verbreed in de periode 1878-1980 te Gent (prov. Oost-Vlaanderen; overgenomen uit Coene & De Raedt 2010: 157).

1.1.2 Natuurlijke wegen

Een weg die op spontane, organische wijze is ontstaan ten gevolge van frequent en/of langdurig verkeer over een zelfde tracé.

Meer algemene term

Wegen naar ontstaanswijze.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Sporenbundels.

Informatie

Het specifieke verschil met de kunstwegen is dat niet een bepaalde aanlegger of groep aanleggers verantwoordelijk is voor het ontstaan van de weg, maar dat deze zijn ontstaan heeft te danken aan het frequente en/of langdurige verkeer over eenzelfde tracé. Deze wegen zijn dus ontstaan zonder kunstmatige ingrepen in het landschap (Frequin 1952: 49). Eén van hun duidelijkste kenmerken is echter dat de breedte van het wegdek niet stabiel of duidelijk afgebakend was, en dus kon variëren (Horsten 2005: 33 & 39). Een ander duidelijk kenmerk is hun vaak bochtig of slingerend verloop (Hoyoux 1945: 94); recht waren ze zelden of nooit.

Er bestaat geen eensgezindheid over het feit of natuurlijke wegen werden onderhouden: volgens Horsten was dat niet het geval (Horsten 2005: 39), terwijl Hoyoux stelde dat ze geen onderhoud nodig hadden (Hoyoux 1945: 92); volgens Derville riep de overheid vanaf midden maart de eigenaars op om de wegen vóór hun eigendommen te repareren en te onderhouden, waarop een inspectieronde volgde (Derville 1978: 186-187). Men is het er wel over eens dat indien de weg onbegaanbaar werd, men een nieuw spoor maakte of volgde vlakbij of op enige afstand van de natuurlijke weg, ten minste voor zover de bodemgesteldheid het toeliet. Aldus konden natuurlijke wegen vroeger de vorm aannemen van sporenbundels, onder meer op de uitgestrekte heidegebieden en woeste gronden (Horsten 2005: 38). Ze konden soms zeer breed worden of zelfs helemaal verschuiven. In dat geval werd het oude tracé definitief verlaten. Soms vindt men die restanten van natuurlijke wegen en sporenbundels wel nog terug in de omgeving van de latere kunstwegen.

Tijdens het Ancien Régime en wellicht ook nog daarna werden verscheidene natuurlijke wegen gebaad, i.e. tussen vaste grenzen gebracht. Horsten stipte aan dat over dit 'proces van vervanging' nog niet zo veel bekend is, maar dat het ongetwijfeld redelijk lang heeft geduurd en rond 1800 zeker nog niet voltooid was (Horsten 2005: 34 & 56).

Opmerkingen

Men dient zich te hoeden voor al te naïeve en prozaïsche beschouwingen over de organische of spontane ontstaanswijze van natuurlijke wegen. Ook al werden ze niet kunstmatig aangelegd, toch zijn natuurlijke wegen nooit vanzelf, maar door toedoen van de mens ontstaan. Uitspraken als deze zijn dan ook met een korrel zout te nemen: "Ne nécessitant aucun entretien, n'ayant jamais été créée, elle [i.e. la voie] est commandée par la figure des lieux, et non par les besoins humains" (Hoyoux 1945 : 92). Of nog : "Mais en revanche, ces routes sont éternelles. Les voies naturelles sont semblables à des fleuves qui ne s'inquiètent pas des régions qu'ils traversent, ils ne tirent pas leur force de leurs riverains. Les régions tombent, les fleuves restent." (Hoyoux 1945: 94)

Varianten en vertalingen

Natuurweg (Ndl.) – *Chemin naturel* (Fr.) – *Route en chemin naturel* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Wandelaars snijden de hoek af van een wandelpad in het Groot Begijnhof in Leuven (prov. Vlaams-Brabant). Op die manier ontstaat een natuurlijke weg (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Schilderij met zicht op de voormalige Onze-Lieve-Vrouwekerk op het Sint-Pietersplein te Gent (prov. Oost-Vlaanderen), met enkele door veelvuldig gebruik ontstane paden (Kunsthof Sint-Pietersabdij; overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 42).

1.2 Wegen naar verharding

Een weg waarvan de soort verharding of de afwezigheid van verharding het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen naar vorm en uitzicht.

Meer specifieke term(en)

Onverharde wegen – Halfverharde wegen – Gemengd verharde wegen – Verharde wegen.

Gerelateerde term(en)

Kunstwegen – Natuurlijke wegen.

Informatie

Het soort verharding is in de meeste gevallen gewijzigd in de tijd: historische verhardingen komen dus niet noodzakelijk overeen met de actuele verharding. De actuele verharding is vanzelfsprekend zichtbaar met het blote oog; de historische verharding kan soms afgeleid worden uit historische afbeeldingen of kaarten, soms uit de naam en soms uit materiële overblijfselen (al dan niet onder het maaiveld). In vele gevallen is de historische verharding echter onbekend.

Indien de weg onverhard is gebleven, dan gaat het vaak – maar zeker niet altijd – om natuurlijke wegen. Indien de mens heeft gezorgd voor een verharding, van welke aard ook, dan gaat het steeds om kunstwegen.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

1.2.1 Onverharde wegen

Een weg die niet door de mens is verhard en waarbij de natuurlijke bodem, al dan niet voorzien van begroeiing, het wegdek vormt.

Meer algemene term

Wegen naar verharding.

Meer specifieke term(en)

Aardewegen – Graspaden – Groenstraten.

Gerelateerde term(en)

Sporenbundels – Karrensporen.

Informatie

Vele auteurs verklaren dat het wegennet tot in de negentiende en zelfs twintigste eeuw hoofdzakelijk bestond uit onverharde wegen. Sommigen koppelen daaraan een pejoratief oordeel over de staat van het wegennet; anderen stelden dat het doorgaande verkeer vooral gebruik maakte van de waterwegen en verharde wegen (Horsten 2005: 19; Abrahamse e.a. 2012: 4).

Opmerkingen

Onverharde wegen vormden een veel groter doelwit voor privatiseringen door eigenaars van de aanpalende percelen. Omgekeerd lieten de karrenlieden het niet na om de diep uitgesleten karrensporen te verlaten en over de aanpalende percelen te rijden, met vernielingen tot gevolg (Koen & Renes 2003: 39). Dat leidde niet alleen tot talloze conflicten, maar ook tot de vorming van sporenbundels en het optrekken van allerlei perceelscheidingen.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

Decler K., 'Vergeten en bijna verdwenen: onverharde wegen en paden', in: M. Hermy & G. De Blust (red.), *Punten en lijnen in het landschap*, Brugge – Haarlem, 1997, pp. 160-162.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Enkele mensen begeven zich over onverharde wegen naar de priorij van Zevenborren. De site bevindt zich tegenwoordig op grondgebied Sint-Genesius-Rode (prov. Vlaams-Brabant) en ligt in de ankerplaats Zevenborre (A20033). Gravure van Hans Collaert I, gerealiseerd in de periode 1575-1580 (© Rijksmuseum).

1.2.1.1 Aardewegen

Een onverharde weg waarvan het baanoppervlak hoofdzakelijk uit aarde bestaat.

Meer algemene term

Onverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

Kleiwegen – Zandwegen.

Gerelateerde term(en)

Natuurlijke wegen – Kunstwegen – Banen – Dijken – Karrensporen – Zomerwegen.

Informatie

Aardewegen komen sinds de prehistorie voor en bestaan ook vandaag nog in Vlaanderen, al is hun aantal veel kleiner dan vroeger. Verscheidene auteurs wijzen erop dat het wegennet – inclusief de hoofdwegen – tot de zeventiende eeuw of zelfs het begin van de achttiende eeuw nog hoofdzakelijk bestond uit aardewegen (De Smet 1965: 6; De Smet 1966: 185; Visser 1993: 114; Horsten 2005: 37 & 39). Vanaf de zeventiende eeuw werden vele aardewegen verbeterd; vanaf de negentiende eeuw werden vele aardewegen verhard.

In tegenstelling tot wat vaak wordt beweerd, zijn aardewegen niet noodzakelijk natuurlijke wegen (Horsten 2005: 19). De Romeinse aardewegen (*viae terrenae*) bestonden bijvoorbeeld uit een laag aangestampte aarde (Mesqui 2003: 29). Ook middeleeuwse aardewegen kunnen kunstwegen zijn, die in de breedte begrensd zijn door vaste (perceels)grenzen. Horsten spreekt in dit verband van ‘gebaande aardewegen’ (Horsten 2005: 39). Ze komen vooral voor in de in cultuur gebrachte gebieden, maar ook op woeste gronden: voornamelijk op moeilijk begaanbare terreinen zoals natte klei- en veengebieden of bossen, waar dergelijke wegen werden aangelegd om het verkeer in de winter een droge doorgang te verschaffen. Dergelijke kunstmatige aardewegen werden gevormd via de ophoging van de rijbaan met zand of aarde (Horsten 2005: 39). Soms werden ze met de term ‘dijk’ aangeduid.

Vroeger werden aardewegen in de lengterichting vaak doorsneden door karrensporen (Horsten 2005: 37). Tegenwoordig bezitten verscheidene aardewegen tractorsporen; andere aardewegen worden voornamelijk als wandel- en/of fietspad gebruikt.

Het nadeel van de aardewegen is dat ze niet onder alle weersomstandigheden en niet in alle seizoenen begaanbaar zijn (Horsten 2005: 23). Ten gevolge van regenval of smeltende sneeuw worden aardewegen soms in een ‘plakkerige en glijdende modderbrij’ herschapen (Fournier 1960: 50). In de historische bronnen vinden we dan ook vaak klachten over de slechte staat van de aardewegen terug. Op 21 januari 1751 jammerden de inwoners van Wijnendale bijvoorbeeld dat de transportkosten zo hoog waren opgelopen door de slechte staat van de aardeweg van Menen naar Brugge, zodat het geen zin meer had om de oogst naar de markt te brengen (Serruys 2014: 27).

Opmerkingen

In de literatuur heerst soms terminologische verwarring met betrekking tot de aardewegen: Horsten (2005: 40) deelt de aardewegen in in klei-, veen- en zandwegen; volgens Abrahamse e.a. (2012: 4) worden onverharde wegen vaak ‘zandwegen’, soms ‘aardwegen’ of ‘kleiwegen’ genoemd. In het WNT wordt ‘aardeweg’ gedefinieerd als een “weg, geheel uit aarde bestaande, veelal hetzelfde als zandweg, en in tegenstelling van kleiweg, grindweg, steenweg, straatweg en andere soorten van kunstwegen”.

Aardewegen konden ook een onderdeel vormen van andere wegen, bijvoorbeeld van de achttiende-eeuwse steenwegen of kasseiwegen: links en rechts van de kasseiweg lag vaak een zomerweg of aardeweg (Vannoppen 2003: 59).

Varianten en vertalingen

Aardweg (Ndl.) – Aardebaan (Ndl.) – Aardestraat (Ndl.) – Via terrena (Lat.).

Specifieke literatuur

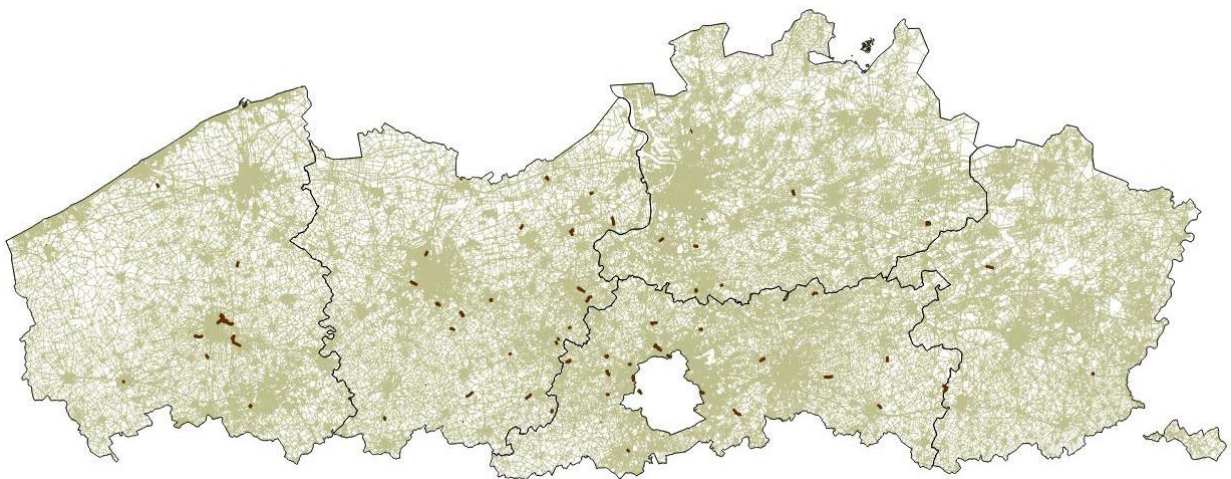
/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Zinkholleweg te Merelbeke (prov. Oost-Vlaanderen (foto Trage Wegen vzw, 2014).

In het midden van de negentiende eeuw werd een spoorlijn tussen Brugge en Eeklo aangelegd. Het traject tussen Maldegem en Brugge werd in de jaren 1970 opgedoekt, maar blijft bewaard als aardeweg (bron: Vanmaele 2003: 15).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'aarde'.

1.2.1.1.1 Kleiwegen

Een aardeweg op kleiige bodem.

Meer algemene term

Aardewegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Over kleiwegen is in de literatuur niet veel informatie te vinden. Horsten stipte wel meermaals aan dat kleiwegen bij droog weer in de zomer veel aantrekkelijker waren voor het (wagen)verkeer dan de zandwegen. In die omstandigheden waren het ideale rijwegen, en indien men kon kiezen, verkoos men ze boven de zandwegen. Bij regen en in de winter waren ze echter vaak onbegaanbaar (Horsten 2005: 40, 43 & 56; zie ook Venema 1861: 257).

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Kleistraten (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

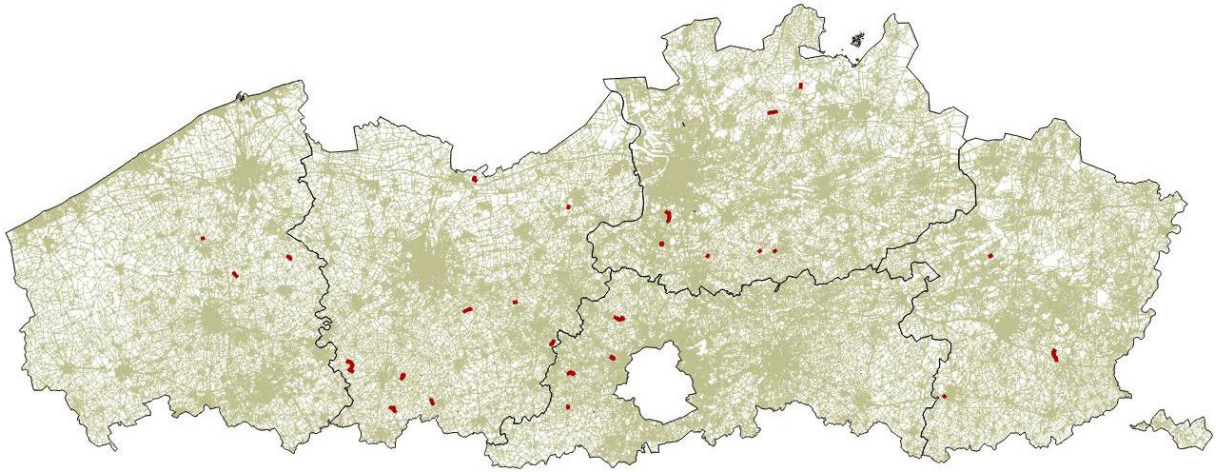
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kleiweg in Rijkevorsel (prov. Antwerpen; foto Walter Hermans, 2014), wellicht een vroegere kleiweg.



De Kleistraat in Borchtlombeek (Roosdaal, prov. Vlaams-Brabant; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014), een voormalige kleiweg? Vlakbij ligt ook nog een straat Kleiweg genaamd.



Kleistraat of Kleiweg als straatnaam in Vlaanderen.

1.2.1.1.2 Zandwegen

Een aardeweg op zandige bodem.

Meer algemene term

Aardewegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Dijken – Dijkwegen.

Informatie

Zand- of zavelwegen kwamen vroeger zeer vaak voor, getuige daarvan de vele (nog bestaande én verdwenen) straatnamen met het bestanddeel 'zand' of 'zavel'. Ze kwamen vanzelfsprekend vooral voor in de zandige gronden en streken, waar ze volgens Schönfeld de straatwegen domineerden (Schönfeld 1957: 130).

Zandwegen waren in de meeste seizoenen bruikbaar, maar de begaanbaarheid was niet altijd optimaal. Volgens Horsten waren ze slechts zelden makkelijk begaanbaar (Horsten 2005: 40). Zo kon het verkeer in de zomer ernstig worden gehinderd door de mulheid van het zand en door zandverstuivingen (plaatsnamen als Stuijzandstraat en Stuivenberg alluderen daarop). Blondé wees op de verslagen van kadastrale experts, die begin negentiende eeuw herhaaldelijk meldden dat deze wegen *impraticables en hiver* waren, *ce qui oblige les cultivateurs à vendre une grande partie de leurs denrées chez eux à un prix très modéré* (Blondé 1997: 21). De beste omstandigheden vonden plaats wanneer de droogte ophield of wanneer regenval werd gevolgd door een droge periode, indien er tenminste geen water op de weg bleef staan (Venema 1861: 257; Horsten 2005: 40).

Verbeteringswerken vormden een mogelijke oplossing voor de problemen. Net als vele andere wegen, moesten zandwegen ook onderhouden worden: ze dienden op regelmatige tijdstippen 'gezand' te worden, wat betekent dat de kuilen werden opgevuld met aangevoerd zand (Koen & Renes 2003: 41). Daarnaast ging men ook over tot de aanleg van kunstmatige zandwegen (zandwegen zijn dus lang niet altijd natuurlijke wegen!). Dat gebeurde door ophoging van het wegdek met aangevoerd of plaatselijk ontgonnen zandig materiaal. Zo'n wegen kwamen onder meer voor in drassige klei- en veengebieden en in het Rivierengebied van Nederland (voor België is het fenomeen nog niet bestudeerd), waar ze werden aangelegd om het verkeer in de winter een droge doorgang te bieden en wagenverkeer in de natte gebieden mogelijk te maken (Horsten 2005: 39, 55-56 & 59). Deze wegen werden vaak 'dijk' genoemd, maar men moet ze onderscheiden van de wegen bovenop de rivierdijken, die eerder spontaan zijn ontstaan. Toch werden ook die dijkwegen verbeterd door middel van zandlagen, om ze beter begaanbaar te maken. Daarvan vindt men in de zeventiende en achttiende eeuw regelmatig vermeldingen in de bronnen terug (Horsten 2005: 39 & 55-56).

Horsten stipte verder nog aan dat kunstmatige zandwegen niet altijd een verbetering betekenden. Bij droog weer bleven de kleiwegen veel praktischer voor het verkeer en indien er keuze was, dan verkoos men in de zomer steevast dit laatste type weg (Horsten 2005: 56).

Opmerkingen

In negentiende-eeuws Nederland werden vele zandwegen bestraat via het systeem van de concessies. De voormalige zandwegen waren echter vrij toegankelijk, zodat de plaatselijke bewoners zich bekloegen over de tolleren die werden geheven op deze nieuwe straten. In verscheidene gevallen kregen ze vrijstelling van betaling (Koen & Renes 2003: 46). Ten gevolge van deze bestratingscampagnes, die in de twintigste eeuw verder doorgingen, zijn heel wat zandwegen verdwenen.

Varianten en vertalingen

Zandstraat (Ndl.) – Zavelweg, Zavelstraat (Ndl.).

Specifieke literatuur

In het kader van het Nederlandse project *Kroel'n in 't zand* zijn alle openbare zandwegen in het Nationale Landschap De Graafschap geïnventariseerd en bestudeerd. Daarnaast werden gebruiksmogelijkheden voor zandwegen en de kansen van dit wegennetwerk voor de streek in beeld gebracht. Zie <http://www.bronckhorst.nl/plannen-en-projecten/alle-plannen/44700/item/kroeln-in-t-zand/64533.html> voor extra uitleg, de projectfolder en het eindrapport.

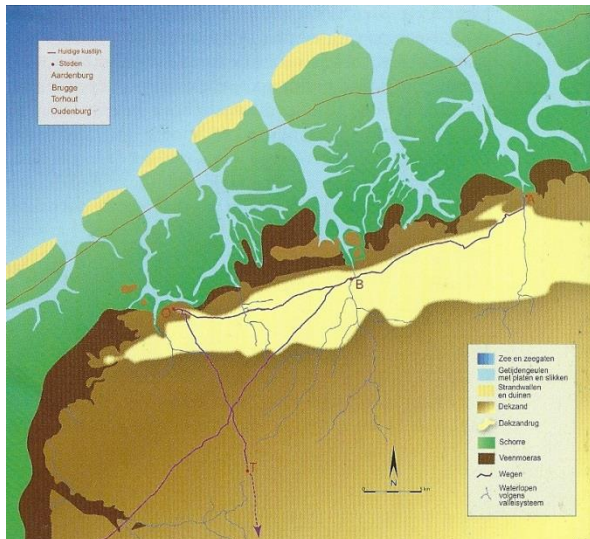
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het Ekselpaadje tussen Lommel en Eksel (prov. Limburg) werd voor het eerst vermeld in 1299: "Ongetwijfeld zal het pad niet meer geweest zijn dan een zandig spoor door de Hoeveheide, dat door de aanplanting van de dennenbossen op het einde van de 19^{de} eeuw en het begin van de 20^{ste} eeuw definitief verdween." (Mennen 2013: 22; foto Vic Mennen).



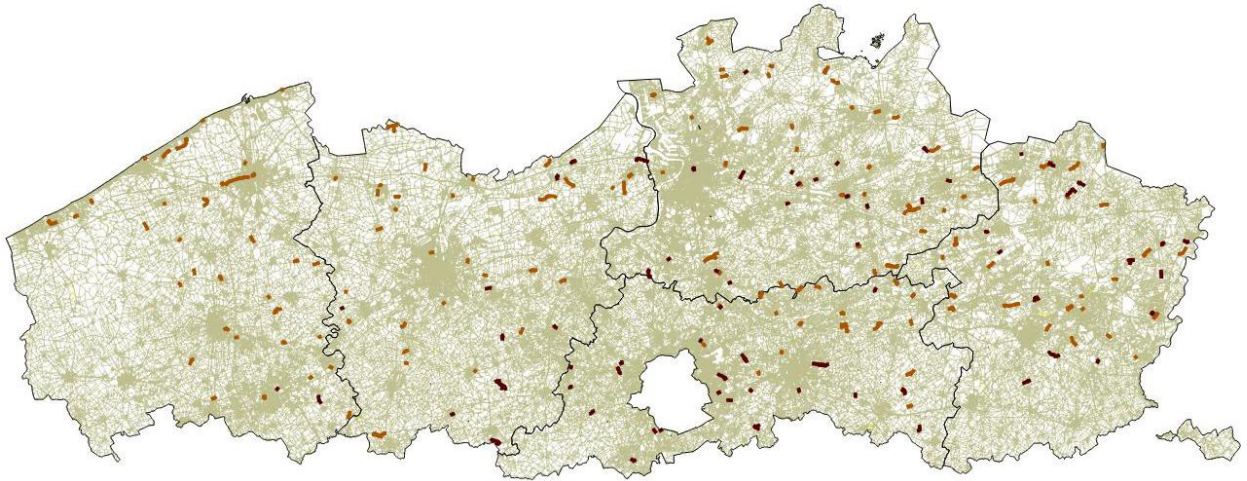
Oude foto van een zandpad in de duinen te Oostduinkerke (Koksijde, prov. West-Vlaanderen; bron: <http://www.siffain.be/pkduinen.html>).



Reconstructiekaart van het landschap en wegennet in Brugge en omgeving (prov. West-Vlaanderen) in de Romeinse tijd (overgenomen uit Hillewaert e.a. 2011: 37). De Zandstraat verbond Oudenburg, Brugge en Aardenburg en loopt aan de noordelijke zijde van de dekzandrug.



De Zandstraat in Varsenare (Jabbeke, prov. West-Vlaanderen), ten zuidwesten van Brugge (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Zandstraat, Zandweg en varianten als straatnaam in Vlaanderen.

1.2.1.2 Graspaden

Een onverharde weg waarvan het baanoppervlak met gras is begroeid.

Meer algemene term

Onverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Groenstraten.

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een graspad in Aalst (prov. Oost-Vlaanderen) (foto © Trage Wegen vzw).



De Halleweg net buiten Geraardsbergen (prov. Oost-Vlaanderen) loopt als graspad richting bedevaartsstad Halle (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

1.2.1.3 Groenstraten

Een onverharde weg waarvan het wegdek met groene planten (onkruid, gras) is begroeid of overwoekerd.

Meer algemene term

Onverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Graspaden – Drijfwegen – Heirbanen – Lijkstraten.

Informatie

Over groenstraten en groene wegen is al wel wat geschreven. De auteurs benadrukken echter vaak andere functionele aspecten van dit type wegen. Zodoende gaan ze echter voorbij aan de basisbetekenis van zo'n weg, namelijk een onverharde weg waarvan het wegdek met groene planten (onkruid, gras) is begroeid of overwoekerd (zie ook Schönfeld 1957: 142). De staat van het wegdek is ons inziens dus het basissenmerk van dit wegtype.

Die overwoekering van het wegdek heeft er sommigen toe aangezet om de nutteloosheid van de groenstraten te benadrukken (Derville 1978: 185). Vaak werden ze dan ook gekoppeld aan buiten gebruik geraakte Romeinse wegen, waarvan men de oorsprong en betekenis niet meer van snapte. Zo ontstonden allerlei legenden, zoals deze van de duivelswegen of *chaussées Brunehaut* (Rogge 2004: 174). Anderen, zoals Hoyoux, trachtten net te bewijzen dat ook deze groene Romeinse wegen, zoals de heirbaan Bavay-Tongeren, bleven dienst doen tijdens de middeleeuwen: "Il est donc absolument clair que la chaussée Brunehaut a été employé après le XIIIe siècle, qu'elle a même été très prospère, la série de voyages [et surtout des expéditions militaires] que nous avons conservée étant un indice sûr qu'il n'est pas possible d'écarter" (Hoyoux 1945: 79).

Anderen koppelden de groenstraten aan een specifieke ligging in het landschap. Volgens Vanmaele had elk dorp vroeger een groenstraat, die ze omschreef als "een vrijersstraatje dat heel rustig en landschappelijk gelegen was, dikwijls een plaats waar veel houtkanten e.d. voorkwamen" (Vanmaele 2003: 15). In dezelfde publicatie stipte ze echter aan dat de bermen van de groenstraten gemene weiden of vroengrond waren (Vanmaele 2003: 5). Schönfeld lokaliseerde de groene wegen dan weer in het 'groene' bos of 'groene' weiden, maar evenzeer op de akkers. In Zuid-Nederland betekende de term vooral 'straat die over braak liggend (*groen*) land loopt en die bij wisselbouw jaarlijks verlegd werd' (Schönfeld 1957: 142). Voor Hillegers boden groenstraten een indirecte indicatie voor de heerdgang. Hij beschouwde de term 'groen' als een synoniem voor 'groenland', "een term die in het huidige Limburgse taalgebruik in onbruik is geraakt, maar vroeger werd gebruikt om permanent grasland aan te duiden" (Hillegers 1993: 17).

Een laatste hypothese koppelt de groenstraten aan de lijk- of doodwegen. Volgens Gazenbeek alludeert 'groen' immers op 'volksrituele doodgedachte'; groenstraten zouden dan wegen aanduiden waarlangs de lijken in de prehistorie naar de moerassen werden gebracht. Schönfeld wees deze fantasierijke hypothese echter van de hand (Schönfeld 1957: 143).

Als besluit kunnen we stellen dat groenstraten wellicht heel wat functies hebben gehad. Een systematisch historisch-geografisch, toponymisch en cartografisch onderzoek zou meer duidelijkheid kunnen scheppen.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Groene straat (Ndl.) – *Groenweg*, *Groene weg* (Ndl.) – *Rue verte* (Fr.).

Specifieke literatuur

Brou W.C. & Brou M., *Routes romaines et vertes chaussées en Gaule Belgique*, Bruxelles, 1981.

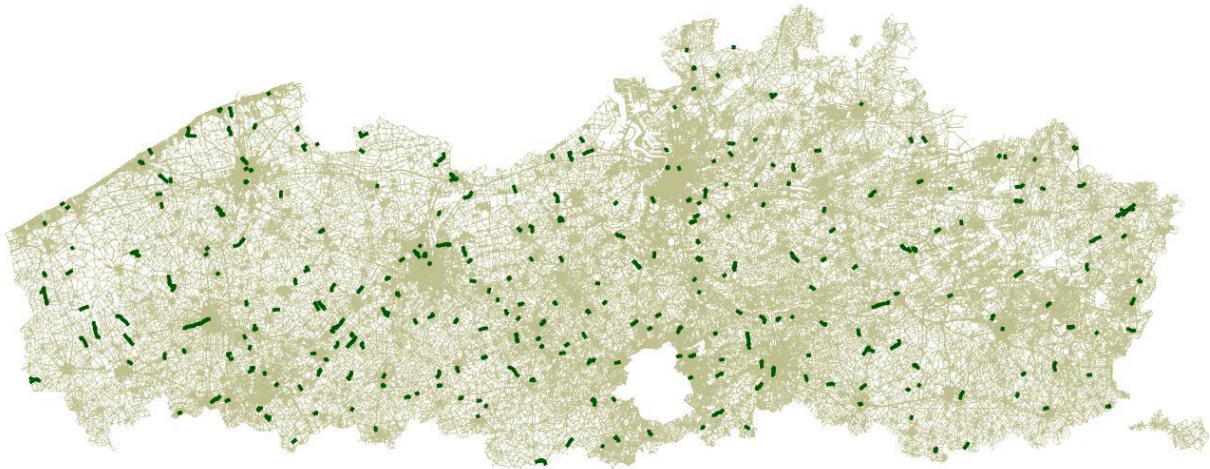
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Groene weg in Oppem (Meise, prov. Vlaams-Brabant; foto Hugo De Maeyer, 2014).



De Groenstraat in Heverlee (Leuven, prov. Vlaams-Brabant) is nu volledig volgebouwd, maar kronkelde vroeger door de laaggelegen beemden langs een naamloze beek (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'groen'.

1.2.2 Halfverharde wegen

Een weg waarvan het wegdek volledig of gedeeltelijk is samengesteld uit losse materialen zoals grind, steenslag, puin en kiezels.

Meer algemene term

Wegen naar verharding.

Meer specifieke term(en)

Kalkwegen – Schelpwegen – Steenslagwegen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

1.2.2.1 Kalkwegen

Een halfverharde weg waarvan het wegdek volledig of gedeeltelijk met kalk is verhard.

Meer algemene term

Halfverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Kalkwegen worden voornamelijk in verband gebracht met de Romeinse periode: de Romeinen legden inderdaad diverse wegen aan met kalk, in de vorm van kalkstenen of mortel. Deze wegen werden *viae calciatae* genoemd, volgens sommigen ook nog in de middeleeuwen (Vannérus 1945: 23). Fournier weerlegde deze laatste stelling echter, door te wijzen op het feit dat kalk voornamelijk zou gebruikt zijn voor de funderingen, die niet of zeer moeilijk zichtbaar waren voor de middeleeuwers. Hij was van mening dat die middeleeuwse kalkwegen in de middeleeuwen zelf werden aangelegd (Fournier 1960: 41).

Opmerkingen

In de Duitse en Franse literatuur werd stevig gedebatteerd over de etymologie van het Franse woord *chaussée*, dat volgens sommigen terug te voeren zou zijn op *chaux*, en dus oorspronkelijk ‘met kalk bestrate weg’ zou betekenen (Herbillon 1968: 82-83). Zo bracht Nederehe het Latijnse *calciata* in verband met de Duitse straatnamen als *Kalkweg*, *Kalkstrasse* of *Caminus Calcis* (Nederehe 1967: 180). Anderen, zoals Dauzat en Fournier, weerlegden deze stelling en voerden *chaussée* terug op *route chaussée*, wat ‘beklede of opgevulde weg’ betekent (Dauzat 1935: 375-376; Fournier 1960: 48).

Het is niet duidelijk of de straatnamen Kalkweg en ‘Kalk(e)straat’ alluderen op de aanwezigheid van een voormalige kalkweg, laat staan van een Romeinse *vía calciata*. De naam zou eventueel ook de bestemming van de weg kunnen aanduiden, met name een kalkoven. De historische microtoponymie toont aan dat er vroeger talloze kalkovens te vinden waren.

Varianten en vertalingen

Kalkstraat (Ndl.) – *Kalkestraat* (Ndl.) – *Kalkstrasse* (D.) – *Via calciata* (Lat.) – *Caminus calcis* (Lat.).

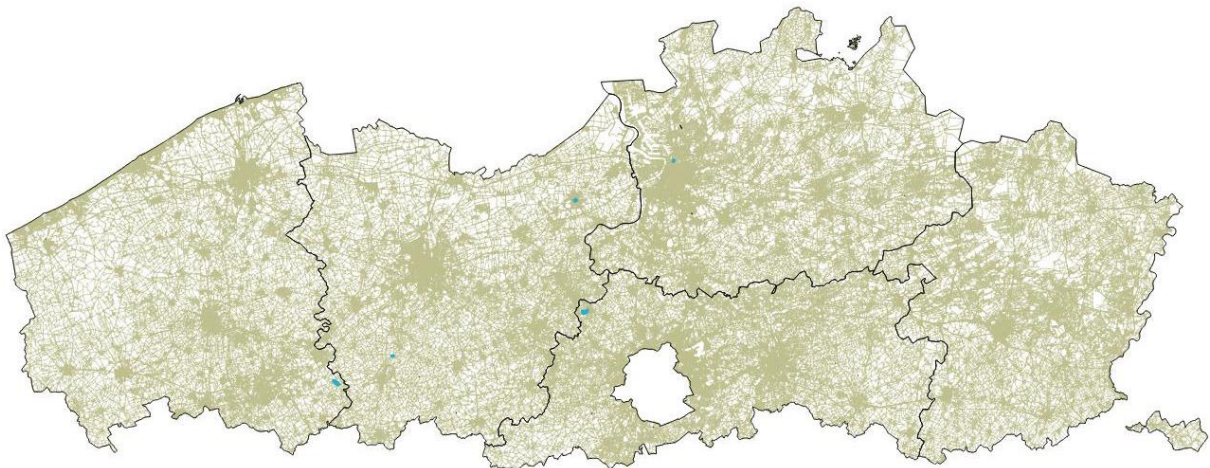
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kalkstraat in Anzegem (prov. West-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014), een voormalige kalkweg?



Kalkstraat of Kalkestraat als straatnaam in Vlaanderen.

1.2.2.2 Schelpwegen

Een halfverharde weg waarvan het wegdek met schelpen is verhard of opgehoogd.

Meer algemene term

Halfverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Over de schelpwegen is weinig informatie te vinden. Het is niet duidelijk sinds wanneer ze voorkomen. Ze worden wel vermeld als alternatief voor de aanleg van de veel duurdere kei- en klinkerwegen in de negentiende eeuw (Rombauts 1995: 213). Ook Horsten vermeldde de schelpwegen samen met de puin- en grindwegen als alternatief voor kei- en grindwegen (Horsten 2005: 56-57).

Ook over de verspreiding van schelpwegen is amper iets geweten. Het lijkt evenwel logisch om te veronderstellen dat ze oorspronkelijk vooral voorkomen in de buurt van de kust. Of het handvol straatnamen met het bestanddeel 'schelp' aan de Belgische kust alludeert op het bestaan van een voormalige schelpenweg – of louter vernoemingsnamen zijn, zonder directe band met de topografische werkelijkheid –, is momenteel niet duidelijk.

Opmerkingen

/

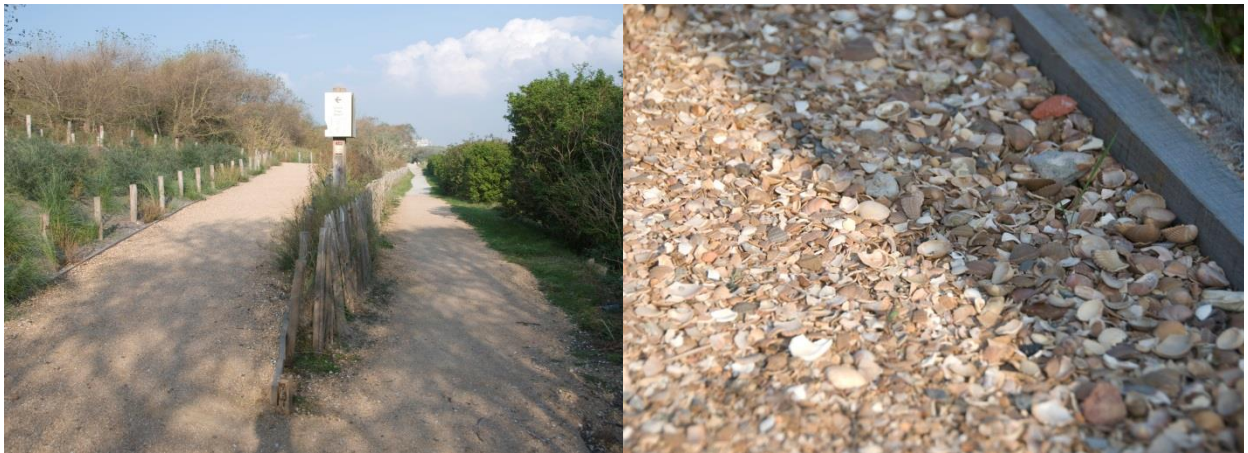
Varianten en vertalingen

Schulpweg (Ndl.) – *Scelpwech* (Oud Ndl.) – *Scilpwech* (Oud Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het Schelpenpad tussen De Haan en Blankenberge (prov. West-Vlaanderen; foto's Bart De Smet, 2014).



Straatnamen met het bestanddeel 'schelp' aan de Belgische kust: het Schelpenpad in De Haan en Blankenberge, de Schelpenlaan in Middelkerke, de Schelpendreef in Koksijde, de Schelpenlaan in Bredene, de Strandschelpplan in Oostende, de Schelpstraat in Oostende en de Venusschelpweg in Koksijde.

1.2.2.3 Steenslagwegen

Een halfverharde weg waarvan het wegdek met steenslag is verhard.

Meer algemene term

Halfverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Macadamwegen.

Informatie

Steenslag is een verzamelterm voor gebroken stenen, en kan zowel natuursteen als puin omvatten.

Opmerkingen

Over steenslagwegen is verder niet veel informatie te vinden in de historische literatuur. Men kan wel een beroep doen op de bouwtechnische literatuur uit de twintigste eeuw.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

Onderhoud en verbetering van grind- en steenslagwegen, Den Haag, 1919.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Foto uit 1927 van een niet geïdentificeerde weg op de grens Nederland-België, onder de titel "De slechte toestand van de grote wegen in Nederland in beeld gebracht". Op Nederlands grondgebied is het een steenslagweg, in België een klinkerweg; links ligt een tramspoor en rechts, achter de bomen een aarden zomerweg (bron:

<http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/items/SFA03:SFA022810882>).



Een wandelpad in steenslag in Leerbeek (Gooik, prov. Vlaams-Brabant; foto Trage Wegen vzw).

1.2.2.3.1 Grindwegen

Een halfverharde weg waarvan het wegdek volledig of gedeeltelijk met grind is verhard.

Meer algemene term

Halfverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Over de aanleg van grindwegen, één van de vormen van kwaliteitsverbetering van het wegennet, hebben we weinig gegevens (Horsten 2005: 59). Het is wel bekend dat de Romeinen grind als basismateriaal gebruikten voor de bestrating van hun secundaire wegen, vooral in steenarme streken. Deze wegen werden *viae glareatae* of *viae glareae stratae* genoemd (Vermeulen 2004: 133-134; Mesqui 2003: 29). Onderzoek heeft echter ook aangetoond dat het wegdek van de grote Romeinse verkeersassen in België met grind werden aangelegd. Volgens Rogge gebeurde dat vooral om praktische redenen: grindwegen waren comfortabeler voor de passage van reismagens en goederenwagens met breekbare handelswaar (Rogge 2004: 177). Bij diepgaande archeologische opgravingen werden karrensporen teruggevonden die wezen op de voortschrijdende aantasting van de grindwegen door het verkeer (Mesqui 2003: 29).

In de negentiende eeuw werden ook verscheidene wegen van een grinten verharding voorzien. Grind was wellicht een goedkoper alternatief voor keien en klinkers (Rombauts 1995: 213). De keerzijde van de medaille is dat grindwegen minder comfortabel waren dan verharde wegen, zoals onder meer macadamwegen, omdat het wegdek niet zo stabiel was wegens het ronde en gladde oppervlak van het grind (Koen & Renes 2003: 51). Vanaf de jaren 1920 werden vele grindwegen opgeschaald naar verharde wegen (Rombauts 1995: 213).

Opmerkingen

De gegevens over de negentiende-eeuwse grindwegen komen uit de Nederlandse literatuur, maar zijn wellicht ook van toepassing op Vlaanderen.

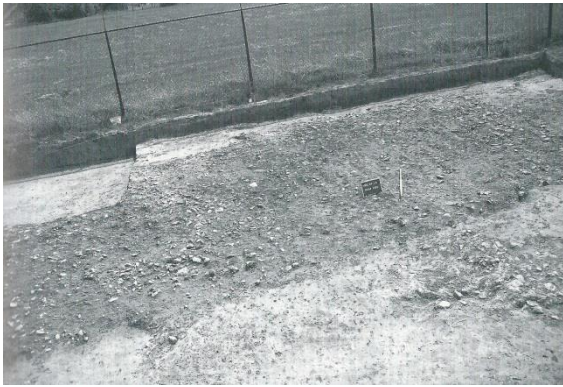
Varianten en vertalingen

Via glareata (Lat.) – *Via glareae strata* (Lat.).

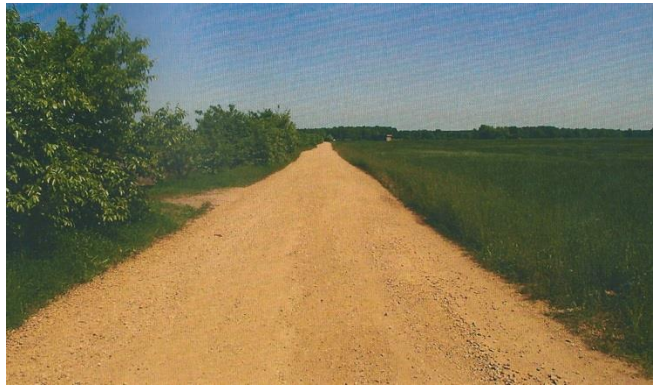
Specifieke literatuur

Onderhoud en verbetering van grind- en steenslagwegen, Den Haag, 1919.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Opgegraven vroegromeinse *metalled road* in Velzeke (Zottegem, prov. Oost-Vlaanderen; overgenomen uit Vermeulen 2001b: 79).



Grindweg tussen het Groot Schietveld van Houthalen-Helchteren en Zwartberg (Genk, prov. Limburg; overgenomen uit Zwaenepoel e.a. 2014: 211).

1.2.2.3.2 Puinwegen

Een halfverharde weg waarvan het wegdek met steenpuin is verhard of opgehoogd.

Meer algemene term

Halfverharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Grindwegen.

Informatie

Puin is volgens het WNT een ‘massa van vergruizelde steen, ontstaan door afbraak van oud metselwerk of doordat nieuwgebakken steen onder het bakken of bij het vervoer breekt’. Ongetwijfeld wordt bouwafval reeds lang gebruikt ter reparatie van wegen. Het is echter niet duidelijk vanaf welk moment – en op basis van welk criterium – men effectief van puinwegen kan spreken; uit de literatuur kan men indirect afleiden dat dit sinds de negentiende eeuw het geval is (Horsten 2005: 19 & 55-57; Rombauts 1995: 213; Koen & Renes 2003: 51).

Verder is er over de puinwegen niet veel bekend. Horsten stelde dat puinwegen, in tegenstelling tot klei- en zandwegen, in alle weersomstandigheden min of meer begaanbaar waren, al betekende dat niet dat reizen effectief een aangename ervaring was (Horsten 2005: 59). Puinwegen vormden samen met grind- en schelpwegen een alternatief voor de veel duurdere kei- en klinkerwegen (Rombauts 1995: 213). Koen & Renes stelden dan weer dat puinwegen in negentiende-eeuws Utrecht nauwelijks werden aangelegd omdat de stabiliteit slecht was en grote puinvoorraden ontbraken (Koen & Renes 2003: 51). Elders werd dan weer ingespeeld op rampen en ongelukken: zo was de Rijnburgsche straatweg buiten Leiden, tussen de Poelbrug en de Paardenbrug, een puinweg die in 1807 was verhard met het puin van ingestorte huizen (Overvoorde 1910: 176).

Opmerkingen

In sommige publicaties worden puin- en grindwegen met elkaar verward. In het WNT wordt bijvoorbeeld verwezen naar de verklaring van Zwiers: “In sommige gewesten noemt men grindwegen ook wel puinwegen, mogelijk doordat dit vroeger puinwegen waren en zij pas in latere jaren door begrinding tot grindweg werden.”

Varianten en vertalingen

/

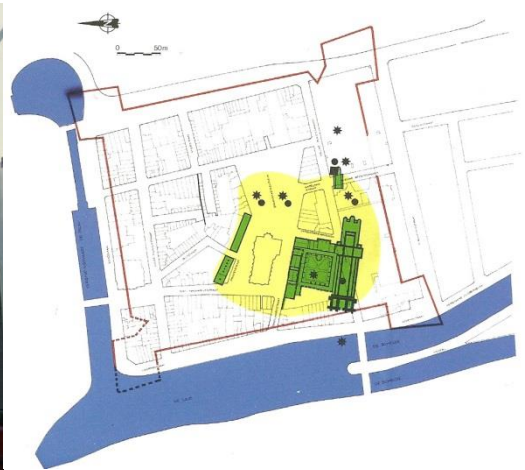
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Puinstraat in Gent (prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014) alludeert op de afbraak van de vlakbij gelegen Spaanse citadel. Maar gaat het ook daadwerkelijk om een voormalige puinweg?



Aanduiding van de omheiningsmuur van de Spaanse citadel in Gent (prov. Oost-Vlaanderen). De Puinstraat bevindt zich rechts, net buiten de citadel (overgenomen uit Capiteyn, Charles & Laleman 2007: 11).



De straat Op de Puin in Lanaken (prov. Limburg; bron: www.maps.google.be), een voormalige puinweg?

1.2.3 Gemengd verharde wegen

Een weg waarvan één of meerdere delen van het wegdek volledig verhard zijn en één of meerdere delen half- of onverhard zijn.

Meer algemene term

Wegen naar verharding.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Steenwegen – Zomerwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

De achttiende-eeuwse steenwegen zijn een bekend voorbeeld van gemengd verharde wegen: centraal lag het met kasseistenen geplaveide wegdek dat aan weerszijden geflankeerd werd door aarden zomerwegen.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto uit circa 1920 van de steenweg naar Ronse in Nederbrakel (Brakel, prov. Oost-Vlaanderen), met aan weerszijden van de kasseiweg een aarden zomerweg (overgenomen uit Baguet & Van der Mergel 1990).



Foto uit 1927 van een niet geïdentificeerde weg op de grens Nederland-België, onder de titel "De slechte toestand van de grote wegen in Nederland in beeld gebracht". Op Nederlands grondgebied is het een steenslagweg, in België een klinkerweg; links ligt een tramspoor en rechts, achter de bomen een aarden zomerweg (bron: <http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/items/SFA03:SFA022810882>).

1.2.4 Verharde wegen

Een weg waarvan het wegdek volledig verhard is.

Meer algemene term

Wegen naar verharding.

Meer specifieke term(en)

Asfaltwegen – Betonwegen – Houtwegen – Macadamwegen – Steenwegen.

Gerelateerde term(en)

Heirbanen – Bruggen – Kunstwegen – Aardewegen – Samengestelde verbindingen – Enkelvoudige verbindingen – Stationswegen.

Informatie

De belangrijkste eigenschap én dus ook voordeel van verharde wegen is hun duurzaamheid en resistentie tegen weersomstandigheden. Volgens Fournier vormt dat zelfs het grootste verschil met de aardewegen, die ten gevolge van regen en sneeuw steevast werden herschapen in modderige en glissante wegen (Fournier 1961: 50). Een gevolg van die duurzaamheid van verharde wegen is dat ze minder frequent onderhouden moeten worden. Aanleg en onderhoud vallen daarentegen wel een stuk duurder uit dan bij de onverharde wegen (Koen & Renes 2003: 41). Daarom werd bij de aanleg van verharde wegen in de negentiende eeuw bijvoorbeeld gestreefd naar kostenbesparing door onder meer de beperking van de lengte van de tracés en de creatie van driesprongstructuren (Horsten 2005: 14).

Een tweede belangrijk voordeel van de verharde wegen was de betere berijdbaarheid. Gevolg daarvan was dan weer dat de vervoersonkosten konden worden verlaagd en de reistijden konden worden ingekort (Horsten 2005: 58-59 & 65). De verharding en bestrating van de wegen heeft er verder toe geleid dat de samengestelde verbindingen tussen twee plaatsen niet meer noodzakelijk waren. Dankzij de voordelen van de bestrate wegen volstonden nu enkelvoudige verbindingen, die het hele jaar door berijdbaar en toegankelijk waren. En ten slotte werkte de verharding van de wegen ook het fenomeen concentratie in de hand: diverse wegen werden verlegd naar en aangesloten op de nieuwe verharde wegen. Hierdoor trad er dan weer verdunning van het wegennet op (Horsten 2005: 59).

Reeds in de Romeinse tijd werden wegen verhard. In de teksten werden ze *viae lapide stratae* of kortweg *viae stratae* genoemd; ze bestonden uit een enkele laag natuurstenen aangelegd bovenop een funderingslaag in aarde of klei (Mesqui 2003: 29). Die verharde wegen vond men weliswaar enkel bij de belangrijke wegen – de heirbanen – en in en rond de steden. In de late middeleeuwen vond men de verharde wegen ook op die laatste twee plekken terug, zoals diverse miniatures laten zien. In de steden werd tevens voor het eerst gestart met de verharding van voetpaden (stoepen) van afzonderlijke woningen, openbare gebouwen en sommige marktpleinen (Koen & Renes 2003: 40). Een ander onderdeel van het wegennet dat al vrij vroeg werd verhard, zijn de bruggen.

De aanleg van verharde wegen kon uiteraard op twee manieren gebeuren: enerzijds werden bestaande, onverharde wegen bestraat, al dan niet in combinatie met een aantal bochtafsnijdingen en rechtekkingen; anderzijds werden nieuwe, vaak rechtlijnige bestrate kunstwegen aangelegd (Horsten 2005: 58 & 64). Horsten schetste verder nog een samenvattend beeld van die negentiende-eeuwse verharde wegen: “De breedte van de straatwegen bedroeg voor wat het verharde weggedeelte betreft meestal 4 à 4,5 meter. De provinciale, gemeente- en particuliere wegen waren over het algemeen wat smaller. [...] Aan weerszijden van het verharde weggedeelte waren bij de straatwegen meestal aarden zijwegen aanwezig ter breedte van enkele meters. Ze waren bedoeld om te parkeren. Hierheen ook kon men uitwijken om snellere voertuigen te laten passeren.” (Horsten 2005: 65)

Opmerkingen

In de thesaurus van de Inventaris van het Bowkundig Erfgoed komt reeds een scopenote voor 'straat' voor (ID 1218): "Een straat is een weg in een stads- of dorpsbebouwing die met stenen, kiezels of asfalt verhard is. Buiten de bebouwde kom spreekt men van een straatweg. De Romeinen kenden reeds bestrating, maar het werd pas vanaf het einde van de 12^{de} eeuw een onderdeel van stadsaanleg."

Vele auteurs verwarren de verharde wegen met de steenwegen en komen aldus tot de vaststelling dat verharde wegen pas vanaf de achttiende en vooral negentiende eeuw werden aangelegd, vooral in en rondom de steden. Dit klopt uiteraard niet, want reeds in de middeleeuwen werden wegen verhard, al gebeurde dat uiteraard niet op grote schaal en naar onze normen. Verharde wegen bleven tot het eind van het ancien régime dus zeldzaam, zoals de cijfers voor Nederland aantonen: rond 1800 telde Nederland zo'n 150 kilometer verharde wegen; op het eind van de Franse tijd, was dat aantal verdrievoudigd (Abrahamse e.a. 2012: 5 & 6). Niet voor niets situeerde Horsten de 'doorbraak van de straatweg' in het begin van de negentiende eeuw (Horsten 2005: 58).

Koen en Renes legden een interessante parallel tussen de aanleg van verharde wegen in de negentiende eeuw en de aanleg van spoorwegen en stations: "Ook de komst van spoorwegen leidde tot de aanleg van verharde wegen. De spoorwegen werden zo veel mogelijk buiten woonkernen aangelegd. De stations lagen soms dichtbij de oudere bebouwing maar soms ook op een behoorlijke afstand daarvan. Vrijwel iedere gemeente legde vervolgens een verharde weg van het dorp naar het station aan. Lange tijd behoorden de stationswegen tot de weinige verharde wegen in het buitengebied." (Koen & Renes 2003: 47) Het succes van het spoor zorgde er echter ook voor dat de toenmalige hoofdwegen er veel rustiger bij lagen. Eén van de gevolgen was dat bepaalde verharde wegen werden versmald om te besparen op onderhoudskosten (Koen & Renes 2003: 47).

Volgens Fournier weerspiegelde de duurzaamheid van de verharde wegen zich in termen als *chemin ferré* in het Frans of *metalled road* in het Engels. In zijn ogen betekenden deze termen immers "(dur) comme le fer, comme un métal" (Fournier 1961: 51-52).

Het woord 'straat' is afgeleid van het Latijnse (*via*) *strata* en duidde oorspronkelijk dus een verharde (bestrate) weg aan. Het woord had dus aanvankelijk een beperktere betekenis dan 'weg'. Later vervaagde de oorspronkelijke betekenis en reeds in de middeleeuwen werd het woord ook gebruikt ter aanduiding van onverharde wegen. Tegenwoordig wordt 'straat' algemeen gebruikt voor lokale verharde wegen, terwijl met 'weg' eerder vooral onverharde wegen en interlokale wegen worden aangeduid (Schönfeld 1957: 52; zie ook Ruijsendaal 1998: 13 & 19; Koen & Renes 2003: 43; Kouwenhoven 2003: 48; Mennen 2013: 15).

Kouwenhoven telde voor Nederland 67.538 straatnamen met het bestanddeel 'straat'. De hoogst scorende straatnamen met dit bestanddeel zijn Kerkstraat (516x), Schoolstraat (438x), Molenstraat (328x), Dorpsstraat (317x) en Nieuwstraat (Kouwenhoven 2003: 48).

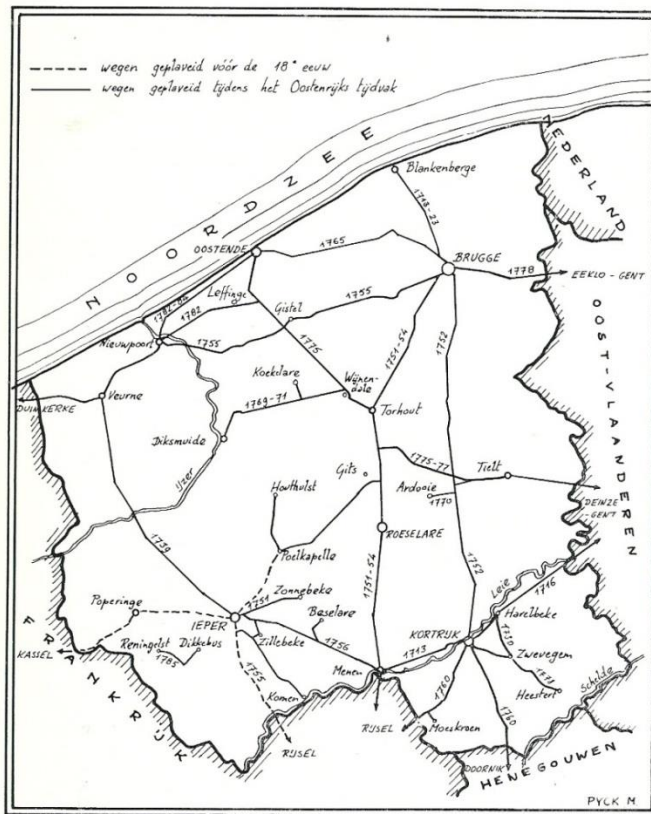
Varianten en vertalingen

Via lapide stratae, *Via strata*, *Strata* (Lat.) – *Vicus* (Lat.) – *Straat*, *Straatweg* (Ndl.) – *Bestrate weg* (Ndl.) – *Strasse* (D.) – *Street* (Eng.) – *Strada* (It.) – *Estrada* (Sp.).

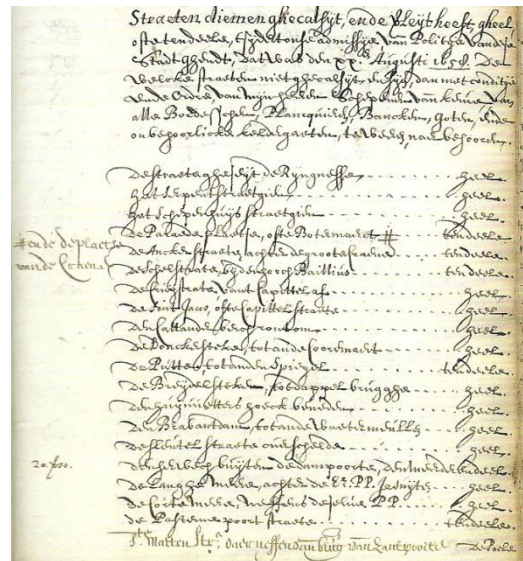
Specifieke literatuur

/

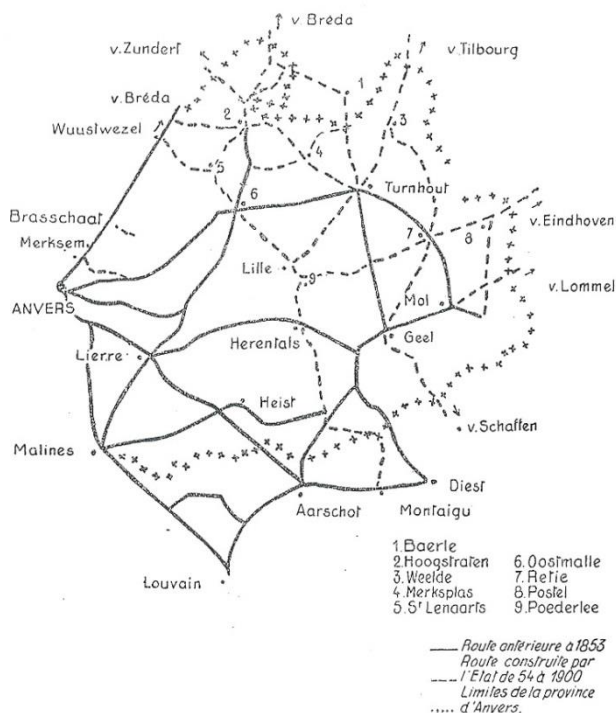
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Overzicht van de Westvlaamse wegen die vóór de achttiende eeuw en onder Oostenrijks bewind werden verhard (bron: Haelewyn 1971: 21).



Overzicht van de Gentse straten (prov. Oost-Vlaanderen) die reeds volledig of gedeeltelijk zijn geplaveid, opgesteld door politiemeester en kroniekschrijver Justus Billet in 1658 (overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 61).



Kaart met aanduiding van de wegen die door de Belgische Staat werden aangelegd op de Antwerpse Kempen tussen 1854 en 1900 (overgenomen uit Génicot 1948: 62).

1.2.4.1 Asfaltwegen

Een weg waarvan het wegdek is verhard door middel van asfalt.

Meer algemene term

Verharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Macadamwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Omdat dit wegtype eigenlijk buiten de *scope* van dit studierapport valt, hebben we hierover geen extra informatie opgezocht. Hiervoor kan men onder meer een beroep doen op de diverse wegenbouwkundige publicaties uit de negentiende en twintigste eeuw.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Asfalt>

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Er zijn ontelbare asfaltwegen in Vlaanderen. Vele asfalt wegen zijn historische wegen die zijn opgeschaald voor het gemotoriseerd verkeer, zoals de Oude Sint-Annadreef in Sint-Andries (Brugge, prov. West-Vlaanderen; foto Bernadette Jacques).

1.2.4.2 Betonwegen

Een weg met een betonnen wegdek.

Meer algemene term

Verharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Beton werd gebruikt voor diverse wegtypes: voor autowegen, fiets- en voetpaden; voor hoofdbanen en secundaire banen.

Opmerkingen

Omdat dit wegtype eigenlijk buiten de *scope* van dit studierapport valt, hebben we hierover geen extra informatie opgezocht. Hiervoor kan men onder meer een beroep doen op de diverse wegenbouwkundige publicaties uit de negentiende en twintigste eeuw.

Hoewel Vlaanderen ooit ontelbare betonwegen kende, is het fenomeen amper in de straatnaamgeving aanwezig. Slechts op twee plekken vindt men een straatnaam 'Betonweg' terug: in Bilzen (prov. Limburg) heeft de Betonweg nog steeds een betonnen verharding; in Meeuwen-Gruitrode (prov. Limburg) is de Betonweg ondertussen bijna volledig geasfalteerd.

Varianten en vertalingen

Betonbaan (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Betonweg in Ellikom (Meeuwen-Gruitrode, prov. Limburg) is momenteel grotendeels geasfalteerd, op een klein stukje na (foto Ivan Aerts, 2014).



Betonnen voetweg in Ingooigem (Anzegem, prov. West-Vlaanderen; bron: <http://eendracht-anzegem.skynetblogs.be/dorp-en-straat/>).

1.2.4.3 Houtwegen

Een weg met een houten wegbedekking.

Meer algemene term

Verharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Veenwegen.

Informatie

Vandaag zijn er nog amper houtwegen, al worden sommige paden nog in hout uitgevoerd, voornamelijk wanneer ze door drassige gebieden worden aangelegd. In dat geval spreekt men vaak van knuppelwegen of vlonderpaden. Vroeger kwamen houtwegen echter veel vaker voor, zowel in moerasgebieden als in droge gebieden. Sinds de prehistorie worden wegen immers met hout verhard. Schönfeld verwees naar veenbruggen en knuppelwegen die door moerassen werden aangelegd, al was dit geen eenvoudige aanleggenheid. Het Oudgermaanse woord *spik* of *spek* zou daarop kunnen wijzen (Schönfeld 1957: 53).

Ook in de middeleeuwen werd hout vaak gebruikt als bestratingsmiddel, zoals bijvoorbeeld blijkt uit stadsrekeningen en stedelijke reglementen (Schönfeld 1957: 132-133). Hout werd ook gebruikt als reparatiemateriaal: zo hebben de Franken een aantal Romeinse wegen met hout gerepareerd en verlengd (Frequin 1952: 51). Stammetjes en takken werden dwars over of in de gaten van de wegen gelegd (Schönfeld 1957: 133).

Opmerkingen

Volgens Leyden herinnert de straatnaam 'Dennenweg' ook aan wegen die met houten wegbedekking, en dan meer specifiek met dennenstammen, werden bestraat. Ze liepen tevens meestal in moerassige gebieden. Leyden verwees naar de huidige Dennenweg in Den Haag als voorbeeld, al werd de etymologie van die weg ook in verband gebracht met het oud-germaanse woord *den* of *dene*, dat 'bebost dal' zou betekenen. In die zin zou de Haagse Dennenweg dan eerder zijn genoemd naar het beboste dal of de duinvallei waardoor hij liep (Frequin 1952: 51-52).

Volgens Schönfeld herinneren de straatnamen Houtweg en Houtstraat eerder aan een weg die naar een Houtmarkt leidde (Schönfeld 1957: 133). Koen en Renes beschouwden houtwegen als 'gespecialiseerde' wegen' die naar het bos leidden (Koen & Renes 2003: 36). Lokaal onderzoek is nodig om deze stelling te bewijzen.

Varianten en vertalingen

Houtstraat (Ndl.) – *Knuppelweg*, *Knuppelpad*, *Knuppeldam* (Ndl.) – *Dennenweg* (Ndl.).

Specifieke literatuur

J. Luyssaert, Wasen om Jnde strate te Legghene: Benamingen voor houten wegverhardingen in Nevele en Tielt, in: J. De Caluwe & J. Van Keymeulen (red.), *Voor Magda. Artikelen voor Magda Devos bij haar afscheid van de Universiteit Gent*, Gent, 2010, pp. 421-428.

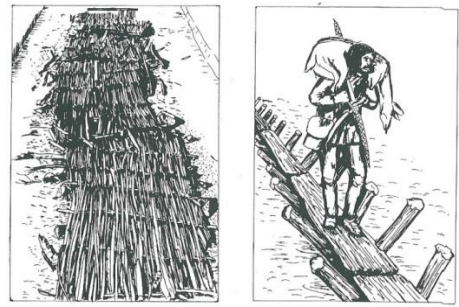
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Hout straet liep van zuidwest naar noordoost langs Sint-Truiden (prov. Limburg; Rijksarchief te Hasselt; overgenomen uit Nijssen & Toussaint 2012: 60).



Een houten vlonderpad boven drassige grond (foto Trage Wegen vzw).

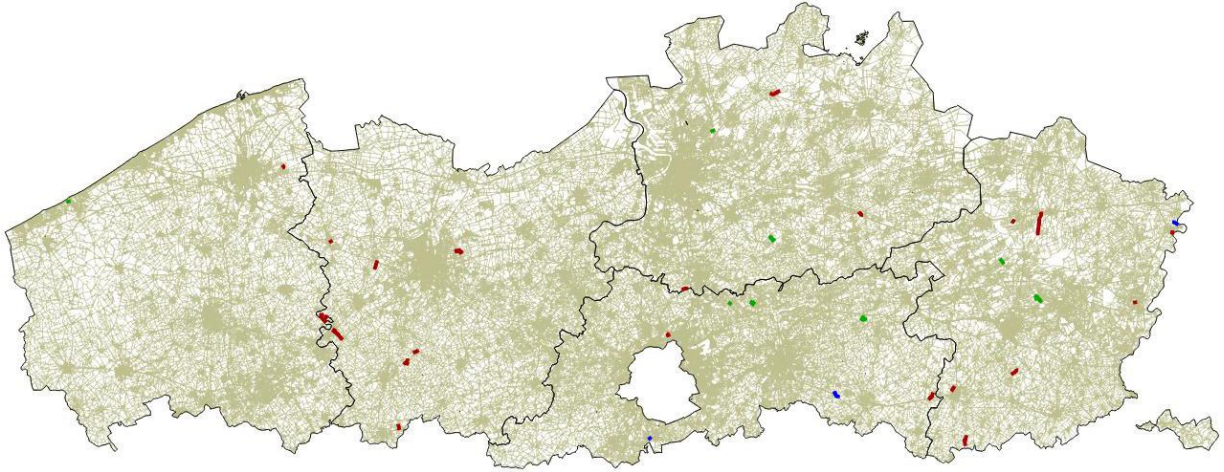


Reconstructietekening van houten *chemins-passerelles* in Somerset (Verenigd Koninkrijk), opgegraven door John Coles (overgenomen uit Mesqui 2003: 11).



Een tiende-elfde-eeuwse smalle weg met houten wegdek, opgegraven in de jaren 1950 in de buurt van de Mattenstraat te Antwerpen (prov. Antwerpen; Felixarchief; overgenomen uit Tijs 1993: 21).

Het wegdek bestond uit korte balken in de dwarsrichting, rustend op lange balken in de langsrichting, een typische constructiewijze voor de toenmalige Noord- en Oost-Europese nederzettingen, maar kwam dus ook in de *portus* Antwerpen voor (Tys 2004: 186).



Houtweg (blauw), Houtstraat-Houtestraat (rood) en Dennenweg (groen) als straatnaam in Vlaanderen.

1.2.4.4 Macadamwegen

Een verharde weg die is aangelegd met macadam.

Meer algemene term

Verharde wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Steenslagwegen.

Informatie

Macadamwegen werden geïntroduceerd in het tweede kwart van de negentiende eeuw, nadat de Schotse ingenieur John Loudon McAdam dit type zeer open wegverharding had ontwikkeld omstreeks 1820. Macadam is opgebouwd uit drie verschillende lagen natuursteen. De basis bestaat uit grove steenkorrels die voor stabiliteit zorgen. Deze korrels worden afgestrooid door het inwalsen van twee kleinere types grind met behulp van zand en leem. Dankzij de impact van ijzeren wielen en paardenhoeven kreeg het wegdek een effen en stabiel oppervlak (Koen & Renes 2003: 51; zie ook Mesqui 2003: 65).

Horsten bestempelt de macadamwegen als 'geperfectioneerde steenslagwegen' (Horsten 2005: 65). Het is dan ook niet verwonderlijk dat de toenmalige rijkswegen vaak macadamwegen waren: "De kwaliteit van deze wegen stond garant voor goede begaanbaarheid in alle jaargetijden en onder alle weersomstandigheden" (Horsten 2005: 19). Volgens Visser werd de aanleg van de rijkswegen in de jaren 1830 zelfs bespoedigd dankzij de introductie van macadam (Visser 1993: 118).

Ondanks de kwaliteit van de macadamwegen, bleken ze ook kwetsbaar, zeker vanaf de introductie van gemotoriseerd verkeer. Door de holle ruimtes en het ontbreken van een goed bindmiddel als teer of bitumen waren de macadamwegen zeer gevoelig voor spoorvorming. Opspringende steenslag zorgde tevens voor beschadigingen, zowel aan wegdek als aan voertuigen.

Opmerkingen

Op het Belgische gedeelte van de weg Battice-Maastricht werd reeds in 1829 een proef met macadamverharding gedaan (Horsten 2005: 65; met verwijzing naar Génicot 1939: 440). Het gaat hier om de eerste macadamweg in de Lage Landen, die dus nog werd aangelegd onder koning Willem I.

Varianten en vertalingen

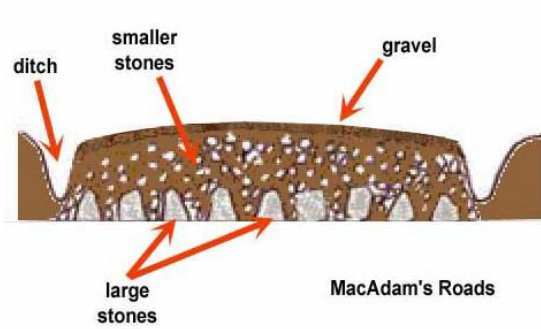
/

Specifieke literatuur

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Macadam>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Macadam>

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Doorsnede van een macadamweg (© ODWS
www.saburchill.com).



Aanleg van Boonsborough Turnpike Road in 1823, de allereerste macadamweg in de Verenigde Staten, tussen Hagerstown en Boonsboro (schilderij van Carl Rakeman; bron: <http://www.fhwa.dot.gov/rakeman/1823.htm>).



De Batticestraat in Moelingen (Voeren; prov. Limburg), onderdeel van de baan Maastricht-Battice, was ooit de eerste macadamweg op Belgisch grondgebied (bron: www.maps.google.be).

1.2.4.5 Steenwegen

Een verharde weg die is aangelegd met stenen.

Meer algemene term

Verharde wegen.

Meer specifieke term(en)

Kasseiwegen – Klinkerwegen – Puzzelwegen.

Gerelateerde term(en)

Heirbanen.

Informatie

Steenwegen, dit wil zeggen met stenen verharde wegen, stammen uit verscheidene perioden. Het woord is daarom ook alomtegenwoordig in de straatnaamgeving in Vlaanderen, zoals uit de onderstaande kaart blijkt. De meeste van die steenwegen werden echter aangelegd in de achttiende en negentiende eeuw. Maar ook vroeger werden reeds wegen met stenen verhard. Génicot citeerde bij wijze van voorbeeld onder meer het onderzoek van de rentmeester in Tienen op vraag van de hertogin van Brabant naar de tol op de *steenwech* in Roosbeek (Boutersem, prov. Vlaams-Brabant) (Génicot 1948: 8). Ook de Romeinen plaveiden hun wegen reeds met stenen, de zogenoemde *viae lapide stratae* of kortweg *viae stratae*. Om verwarring te vermijden, bestempelen we deze geplaveide Romeinse wegen hier als heirbanen.

Zo komen we dan tot een tweetal hoofdperiodes waarin steenwegen werden aangelegd: de late middeleeuwen en de achttiende en negentiende eeuw. De meeste van de bewaarde straatnamen met het bestanddeeld 'steenweg' komen dan ook uit die twee periodes. Wat die laatmiddeleeuwse steenwegen betreft, onderscheidde Génicot de stedelijke steenwegen van de steenwegen op het platteland. De eerste groep telde de oudste en meeste voorbeelden; deze stedelijke steenwegen lagen meestal binnen het stedelijke territorium en de onmiddellijke omgeving en zorgden voor een efficiënte bevoorrading van en toegang tot de stad of agglomeratie. Sommige van die stedelijke steenwegen werden echter verlengd op het platteland en zouden nog vóór het begin van de achttiende eeuw aan elkaar worden gelast. Voorbeelden zijn echter zeer schaars; Génicot vermeldde enkel de vroegere Romeinse weg Bavay-Keulen en enkele steenwegen in de Tournaisis en het graafschap Vlaanderen (Génicot 1948: 9-12).

Verder liet Génicot zich niet al te lovend uit over de staat van die laatmiddeleeuwse en vroegmoderne steenwegen: "En fait, la plupart des prétendues chaussées antérieures au XVIII^e siècle ne sont que des chemins de terre recouverts exceptionnellement de pavés ou moëllons, parfois gravier, le plus souvent de fascines et rondins. [...] On comprend que ces *grands chemins*, pour employer l'expression de l'époque, ne soient guère praticables. D'autant moins que la charge de leur entretien incombe aux riverains et que ceux-ci s'en acquittent fort mal, en dépit d'ordonnances répétées et d'inspections fréquentes. Les ornières et fondrières y abondent. Aussi faut-il couramment, même en été, des attelages de dix, douze et, en Haute-Belgique, de vingt à vingt-quatre chevaux pour y déplacer un chariot un peu chargé. Quant à les utiliser en période de pluie, il y faut renoncer, car les eaux *font des grands canaux de tous côtés et profondissent tellement les carrières qu'ils sont tout montagneux et rendus inaccessibles*. Ils offrent d'autres défauts encore. Au lieu d'aller en droite ligne d'un point de passage obligé au suivant, ils serpentent à travers les campagnes, augmentant la distance en pure perte. Ils sont aussi très étroits, car si les paysans se dispensent facilement de les réparer, ils sont prompts à empiéter sur eux pour reculer les limites de leurs champs. Si bien que pour croiser, les rouliers passent souvent sur les terrains adjacents." (Génicot 1948: 9)

Niet geheel onverwacht bestempelde Génicot het nieuwe netwerk van steenwegen dat in de achttiende eeuw tot stand kwam dan ook als 'notre tout premier réseau routier' (Génicot 1948 : 13). Deze achttiende-eeuwse steenwegen worden in de literatuur vaak de Oostenrijkse steenwegen of zelfs Theresiaanse steenwegen

genoemd, maar dat is eigenlijk niet juist. Het initiatief tot de aanleg van een eerste reeks steenwegen tussen Brussel en de andere belangrijke steden werd immers reeds genomen aan het begin van de achttiende eeuw, onder Frans bewind. Zo werd in 1704 gestart met de aanleg van steenwegen tussen Brussel en Antwerpen, Gent, Mons en Leuven. Het Franse bestuur realiseerde deze steenwegen echter niet zelf, maar stimuleerde de Staten van Henegouwen, Vlaanderen en Brabant om dat te doen. Wanneer de Zuidelijke Nederlanden in 1715 onder Oostenrijks bewind kwamen, waren de vier steenwegen zo goed als klaar.

De toon was gezet en andere besturen (kasselrijen, stadsbesturen) en particulieren zouden eveneens nieuwe steenwegen gaan realiseren (Génicot 1948: 14). Het is dus evenzeer een misverstand dat het Oostenrijkse bestuur zelf systematisch steenwegen heeft aangelegd. Eigenlijk heeft het zich slechts actief ingelaten met twee nieuwe steenwegen: de steenweg tussen Brussel en Tervuren, residentieplaats van landvoogd Karel van Lotharingen, en de steenweg tussen Brussel en Luxemburg, onderdeel van de belangrijke as tussen Wenen en de Zuidelijke Nederlanden (Génicot 1948: 15-16). Wel heeft het Oostenrijkse bewind de aanleg van nieuwe steenwegen indirect gestimuleerd via het uitvaardigen van octrooien.

Over de eigenschappen van die achttiende-eeuwse steenwegen was Génicot al heel wat positiever, ondanks hun vele onvolmaaktheden: “Ces imperfections n’empêchent pas les chaussées de l’époque autrichienne de rendre des services éminents. Elles l’emportent tellement à tous égards sur les grands chemins qu’elles remplacent! Celles surtout qui ont été construites par octroi sont infiniment plus solides et aussi plus larges et plus directes. Leur partie centrale ou chaussée au sens étroit comporte le plus souvent un coffre de sable, d’une trentaine de centimètres d’épaisseur et un revêtement de pavés battus à la sonnette, fortement bombé pour faciliter l’écoulement des eaux et surtout pour augmenter la résistance. [...] Elle est, de toute façon, flanquée de deux cordons de puissantes bordures et de chemins d’été, larges de 3 à 4 mètres et légèrement inclinés, jouant les uns et les autres le rôle de culée, et de fossés destinés à recueillir les eaux. Les chaussées du XVIII^e siècle sont donc conçues véritablement comme une voûte, fortement contrebutée et capable par conséquent de supporter de lourdes charges sans s’effondrer. Elles sont au surplus assez larges pour éviter la formation d’ornières longitudinales et permettre des croisements aisés. Elles sont enfin, en principe, *tirées en droiture* d’un point de passage obligé au suivant.” (Génicot 1948: 27-28 ; zie ook Vannoppen 2003: 59)

Opmerkingen

De aanleg van steenwegen in de Zuidelijke Nederlanden was uiteraard geïnspireerd op de Franse voorbeelden die er reeds in de zeventiende eeuw onder het bewind van Lodewijk XIV werden aangelegd, de zogenoemde *pavés du roi* (De Smet 1966: 189). Enkele Franse ingenieurs publiceerden toen ook traktaten waarin de constructiewijzen van die steenwegen werden beschreven. In het traktaat van Gautier uit 1693 vond men bijvoorbeeld drie manieren om de steenwegen aan te leggen:

- “structure d’empierrement simple, avec épandage sur la terre régaliée de cailloux (gravier) calibrés de 16 à 30 cm de diamètre au centre de la route, de plus en plus fins vers les bords ;
- structure d’empierrement double, avec disposition d’une couche de pierres de 50 cm de diamètre au centre, puis épandage d’une couche de cailloux comme dessus ;
- structure « pavée » traditionnelle, formée de moellons de carrière posés sur un couchis de sable ;
- structure « pavée » avec moellons millés (dégrossis), posés à plat sur le couchis” (Mesqui 2003: 64).

Een eeuw jonger, maar veel bekender is echter het traktaat van Trésaguet, ingenieur van de dienst *Ponts-et-Chaussées* in de Limousin van 1764 tot 1773. In 1775 schreef hij een rapport over de plaatselijke toestand van de wegen, met daarin een voorstel voor een nieuwe constructiewijze die hij zelf tijdens zijn carrière had toegepast, en die berustte op twee principes:

- “La chaussée devait être fondée dans le terrain naturel, après une excavation suivant le profil supérieur, et maintenue de part et d’autre par des bordures fichées dans ce terrain ; dans le cas où le terrain naturel était de mauvaise qualité, un lit de pierres horizontales devait former la fondation.
- Le chaussée devait former une structure, et non pas seulement un revêtement : deux rangées de pierres placées de chant, appelées plus tard hérisson, soit dans le terrain naturel, soit au-dessus de la couche de fondation, formaient cette structure maintenue de chaque côté, répartissant mieux les contraintes verticales résultant des roues.” (Mesqui 2003: 65)

Blondé somde de economische voordelen op die de aanleg van de nieuwe steenwegen in de achttiende eeuw hebben opgeleverd: “Het meest in het oog springende gevolg van de verbetering van de landwegen was dat

het aantal paarden, nodig om een koets of kar voort te trekken, drastisch kon worden verminderd. Dankzij de [achttiende-eeuwse] steenwegen waren er minder paarden nodig om zwaardere vrachten in lichter gebouwde voertuigen over langere trajecten te vervoeren. [...] Ook de veiligheid, de regelmaat waarmee de diensten opereerden, het comfort van de passagiers en de 'kwaliteitsbehandeling' van de meegevoerde bagage bepalen immers mee de aantrekkelijkheid van elke transportservice. Erg belangrijk was zonder twijfel de 'reistijd'. [...] Dankzij de 18de-eeuwse steenwegen – en dat is een volgende uiterst belangrijke verbetering – werden de seizoens- en weersgebonden verschillen in belangrijke mate uitgevlakt." (Blondé 1997: 19-21).

Varianten en vertalingen

Chaussée (Fr.).

Specifieke literatuur

G. Arbellot, 'La grande mutation des routes de France du XVIII^e siècle', in: *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, 1973, jg. XXVIII, pp. 765-791.

B. Arickx, *De aanleg van de steenweg Kortrijk-Gent 1716-1722*, Leuven, 1972 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

B. Blondé, 'Transport and the Economic Development of Brabant in the 18th century', in: *Economic Growth and Structural Change. Comparative Approaches over the Long Run on the Basis of Reconstructed National Accounts*, Leuven, 1993.

B. Blondé, 'De transportwegen en de economische ontwikkeling in de regio Antwerpen-Mechelen-Lier (1710-1790)', in: *Bijdragen tot de Geschiedenis. De Brabantse Stad. Tiende colloquium, Brussel 23 en 24 september 1993*, 1995, jg. LXXVIII, 1-4, pp. 93-105.

B. Blondé, 'Steenwegen, transportkosten, tijdsbesef, economische ontwikkeling en verkeerscongestie in de eeuw van de Verlichting. Het voorbeeld van de Brabantse steenwegen', in: *Tijdschrift voor Ecologische Geschiedenis*, 1997, jg. II, 1, pp. 18-26.

B. Blondé, 'At the cradle of the transport revolution? Paved roads, traffic flows and economic development in eighteenth century Brabant', in: *Journal of Transport History*, 2010, jg. XXXI, pp. 89-111.

J. Bosmans J., *Het verkeer op de steenwegas tussen Brussel en het prinsbisdom Luik (1711-1792)*, Leuven, 2005 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

C. Bruneel & L. Delporte, 'La chaussée, gage de prospérité ? Le roman pays au XVIII^e siècle', in: *Bijdragen tot de Geschiedenis. De Brabantse Stad. Tiende colloquium, Brussel 23 en 24 september 1993*, 1995, jg. LXXVIII, 1-4, pp. 67-91.

L. Génicot, 'Études sur la construction des routes en Belgique', in: *Bulletin de l'Institut de recherches économiques*, 1938-1939, jg. X, pp. 421-451.

L. Génicot, 'Études sur la construction des routes en Belgique', in: *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, 1946, jg. XII, pp. 495-559.

L. Génicot, 'Études sur la construction des routes en Belgique', in: *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, 1947, jg. XIII, pp. 477-505.

L. Génicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, 1948.

S. Haerynck, *De verbinding Brugge-Kortrijk: een Oostenrijkse weg 1738-1775*, Leuven, 1997 (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

E. Lejour, 'Les routes brabançonnnes sous Marie-Thérèse', in: *Premier congrès international de géographie historique*, Bruxelles, 1931, t. II, pp. 152-157.

E. Lejour, *Création de chaussées dans l'ancien Brabant sous le régime de Marie-Thérèse (1740-1780)*, Bruxelles, 1925 (Université Libre de Bruxelles, (thèse de doctorat inédit).

M. Timperman, 'Kasselrij Veurne op nieuwe wegen 1775-1788. Planning en uitvoering van de oudste steenwegen van Veurne-Ambacht', in: *De Gidsenkring*, 1989, jg. XXVII, 3, pp. 4-40.

L. Van Buyten, 'Bronnen voor de geschiedenis van de transitohandel en de transitowegen in de Oostenrijkse Nederlanden. De doorvoerhandel op Lorreinen', in: *Histoire économique de la Belgique. Traitement des sources*

et état des questions. Actes du colloque de Bruxelles, 17-19 nov. 1971 (I^e-I^{ve} sections), Bruxelles, 1972, pp. 311-334.

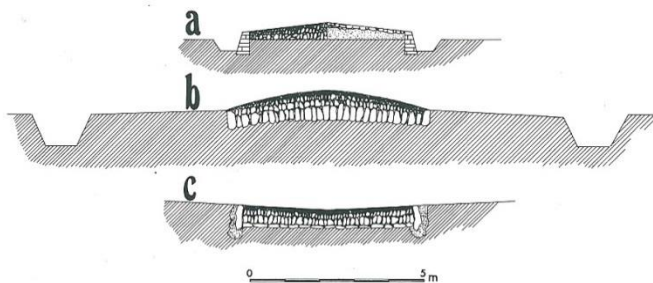
L. Van Buyten, 'Een steenwegstudie...', in: *Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta*, Leuven, 1980, pp. 7-22.

L. Van Buyten, 'Infrastructuur en revolutie. Openbare werken en urbanisatie te Leuven tijdens de tweede helft van de 18^e eeuw', in: *Leuven, een stad die groeit. Een gemeenschap bouwt aan haar milieu*, Leuven, 1975, pp. 71-102.

L. Van Buyten, Grondbezit en grondwaarde in Brabant en Mechelen, volgens de onteigeningen voor de aanleg der verkeerswegen in de achttiende eeuw, in: *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, 1963, jg. XVIII, pp. 91-124.

L. Zylbergeld, 'Bruxelles et les demandes d'octrois de construction de routes en Brabant au 18^e siècle. Aspects économiques et sociaux de la construction de la chaussée Louvain-Malines (premier tiers du 18^e siècle)', in: *Bijdragen tot de Geschiedenis. De Brabantse Stad. Tiende colloquium, Brussel 23 en 24 september 1993*, 1995, jg. LXXVIII, 1-4, pp. 171-203.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



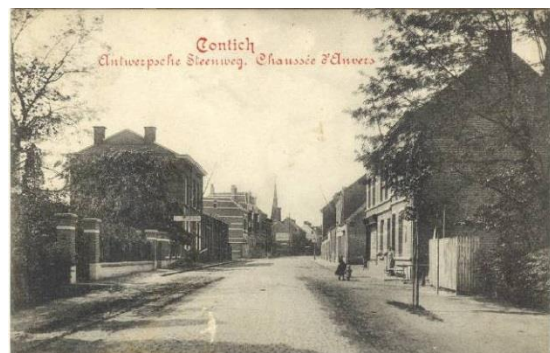
Drie dwarsprofielen van het wegdek van steenwegen, voorgeschreven in de traktaten van respectievelijk Gautier, Trésaguet en Perronet (bron: Mesqui 2003: 64).



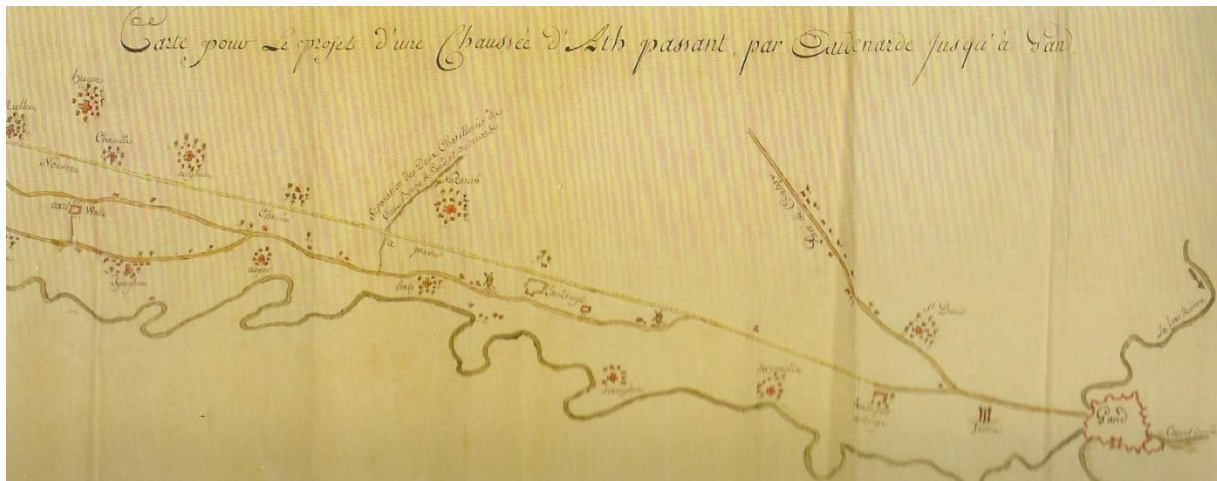
De Brusselsesteenweg in Halle (prov. Vlaams-Brabant), ooit één van de eerste achttiende-eeuwse steenwegen in de Zuidelijke Nederlanden, nu een zeer drukke en brede asfaltweg (foto Elisabeth Vercammen, 2014).



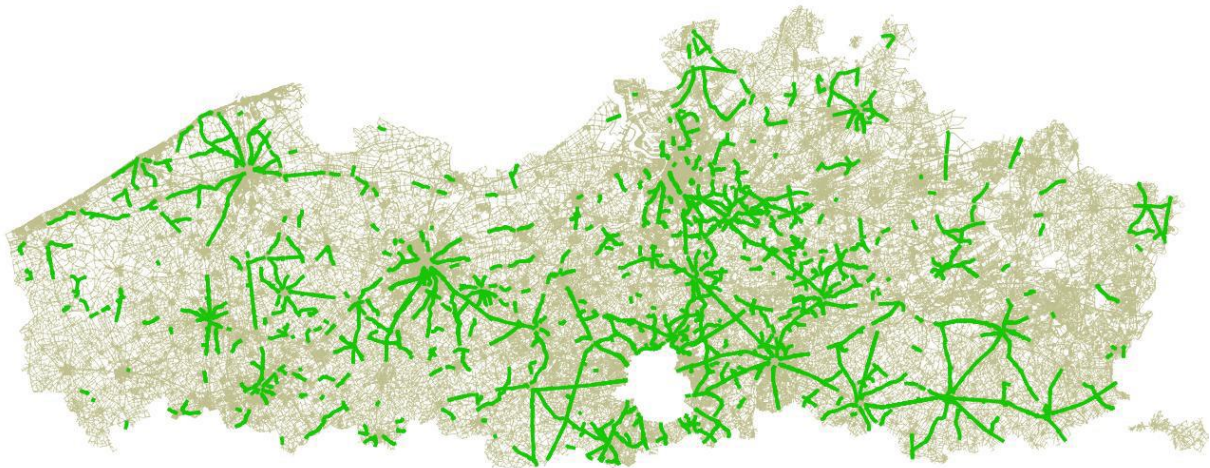
Oude foto van de Leuvensesteenweg in Kortenberg (prov. Vlaams-Brabant). Deze steenweg werd begin achttiende eeuw aangelegd en was 18 voet (= 5 meter) breed; aan weerszijden lag toen een aarden weg en gracht, die 21 voet (= 6 meter) breed waren (Vannoppen 2003: 60; bron: www.delcampe.net).



Oude foto van de Antwerpsesteenweg in Kontich (prov. Antwerpen; bron: <http://altenawijk.files.wordpress.com>).



Figuratieve kaart van de geplande steenweg tussen Gent, Oudenaarde en Ath (prov. Oost-Vlaanderen; Stadsarchief Gent; overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 62).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'steenweg'.

1.2.4.5.1 Kasseiwegen

Een verharde weg die is aangelegd met kasseistenen.

Meer algemene term

Steenwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Steenwegen – Aardewegen – Zomerwegen – Uitvalswegen – Kalkwegen.

Informatie

Kasseiwegen werden in onze streken vooral aangelegd vanaf het midden van de veertiende eeuw, al bleef dat toen nog beperkt tot de stadscentra en hun uitvalswegen. In een aantal steden, zoals Leuven en Brussel, werden daartoe speciale stadsdiensten opgericht. Pas vanaf de zeventiende en vooral de achttiende eeuw, onder Oostenrijks bewind, werden de Zuidelijke Nederlanden voorzien van een uitgebreid netwerk van kasseiwegen (Vanmaele 2003: 5 & 14). Het kasseien wegdek lag centraal; aan weerszijden bevonden zich achtereenvolgens aarden zomerwegen, een gracht en een bomerij (Vannoppen 2003: 59).

Het gebruik van kasseien bood allerlei voordelen: “Hun technische levensduur is immers quasi onbeperkt, ze zijn niet vorstgevoelig, slijtvast en weinig vervormbaar, en hebben een vorm die snelle drainage van het wegdek mogelijk maakt. Kasseien zijn eenvoudig herbruikbaar en lenen zich uitstekend tot de aanleg en het beheer van voorraden. Bovendien kunnen lokale herstellingen doorgevoerd en leidingen geïnstalleerd worden zonder grootschalige of destructieve wegenwerken.” (Elsen e.a. 2014: 16)

Opmerkingen

Kasseistenen kunnen van zeer diverse origine zijn: “De keuze van de steensoort waartussen een rangorde was opgemaakt op basis van de slijtvastheid, werd bepaald door de intensiteit van het verkeer, met andere woorden het verschil tussen hoofdverbindingsweg en lokale weg, tussen straat en stoep. Zo was porfier voorbehouden voor straten met zwaar verkeer en zandsteen voor de gewone straten [...]. Porfier had weer het nadeel van glad te zijn, zelfs in de vorm van kinderkopjes. Steenvorm en plaatsing werden bepaald door de helling van de straat, in functie van de slipweerstand. Zo worden zeer harde Famenniaanzandstenen uit de Condroz die van een scherpe opkant waren voorzien bij voorkeur gebruikt op hellende straten, terwijl de zachtere Famenniaanzandstenen uit het noorden van Henegouwen (platines, in zandsteen van Attre) enkel werden gebruikt als stoepsteen.” (Elsen e.a. 2014: 16; voor een overzicht van de belangrijkste Belgische kasseisteensoorten en hun eigenschappen, zie 17-19)

In Vlaanderen treft men talloze straten met de naam Steenstraat aan. Deze straatnaam stamt vaak uit de middeleeuwse periode en kan wijzen op een drietal fenomeen:

- ofwel gaat het om een relict van een oudere, meestal Romeinse bestrate weg; die bestrating was zodanig opvallend dat de weg Steenstraat werd genoemd;
- ofwel gaat het om de eerste met natuurstenen bestrate weg in de nederzetting;
- ofwel gaat het om een straat die in de richting van een opvallend en belangrijk stenen gebouw (bijvoorbeeld een kasteel of gevangenis) liep; in die zin ging het dus om een bestemmingsnaam (Schönfeld 1957: 61).

Een andere, maar veel minder voorkomende, straatnaam die wijst op een (voormalige) verharding met kasseistenen is Keiweg.

Tegenwoordig worden kasseiwegen wegens hun oncomfortabele wegdek weinig geapprecieerd, althans op verkeerskundig vlak. Volgens Vanmaele bezitten ze echter wel een grote industrieel-archeologische en esthetische waarde en zijn ze ook van recreatief belang in het kader van wielervedstrijden en -toerisme (Vanmaele 2003: 14). In een zeer recente publicatie wordt aangehaald dat kasseien op pleinen en straten integraal deel uitmaken van het stedelijk erfgoed en uitdrukking geven aan de continuïteit in het gebruik van de openbare ruimte. Daardoor behoren ze tot het collectieve geheugen en versterken ze de identiteit van de plaats. De auteurs stellen echter vast dat het originele kasseipatrimonium in België aan het wegwijnen is (Elsen e.a. 2014: 15-16). Nochtans beantwoorden kasseien en kasseiwegen in hun ogen volledig aan het concept van duurzame stadsontwikkeling (Elsen e.a. 2014: 14).

De Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed bevat reeds 164 voorbeelden van kasseiwegen.

Het artikel van De Vuyst bevat uitleg over de aanleg van kasseiwegen, gebaseerd op mondelinge mededelingen van zegspersoon Jozef Baeyens uit Mere, 50 jaar werkzaam als kasseier en meester-kasseier (De Vuyst 2003: 30-31).

Over de oorsprong van het Franse woord *chaussée* is al wat inkt gevloeid, zie daarvoor onder meer Dauzat 1935, Vannérus 1945 en Fournier 1960; zie hiervoor het wegtype kalkwegen.

Varianten en vertalingen

Keiweg, Keitjesweg (Ndl.) – *Kassei* (Ndl.) – *Kaltsei, Kalsijde, Kasseide* (Mdlndl.) – *Cautside* (Mldnl.) – *Chaussée* (Fr.) – *Causey, Causeway* (Eng.).

Specifieke literatuur

Cannaerts T., *De cauchiedewerken te Mechelen: Van 1365 tot 1386*, Leuven, 2008 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven masterscriptie).

De Paddestraat en haar renovatie. Brochure bij tentoonstelling 30/9-2/10/1988, Zottegem, 1988.

De Schrijver R., 'De eerste Kasseiwegen te Hekelgem', in: *De Brabantse Folklore*, 1962, 156, pp. 421-435.

De Vuyst J., 'Kasseiers en kasseiwegen', in: *Ons Heem*, 2003, jg. LVI, 3, pp. 29-36.

Dickstein-Bernard C., 'L'administration de "la Chaussée" à Bruxelles aux XIV^e et XV siècles', in: J.-P. d'Hanens (dir.), *XLIII^e Congres Sint-Niklaas-Waas 1974. Annalen ~ Annales*, Sint-Niklaas, 1974, pp. 79-83.

Elsen J., De Ceukelaire M., Dreesen R., Duser M., Goemaere E., Tolboom H.-J. & Tourneur F., 'Keihard bedreigd erfgoed – de kassei: de geschiedenis van onze steden met de voeten getreden', in: H. De Clerq & W. Quist (Eds.), *Geological survey of Belgium. 5de Vlaams – Nederlandse Natuursteendag. 15-16.5.2014 Brussel. Betekenisvol gebruik van natuursteen*, Brussel, 2014, pp. 15-29.

Fournier P.-F., 'L'origine du mot « chaussée »', in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1960, jg. I, pp. 41-53.

Vannieuwenhuyze B., 'Twee 14de-eeuwse cautsiderekeningen van Brussel', in: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis*, 2012, jg. CLXXVIII, pp. 129-174.

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Kassei>

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



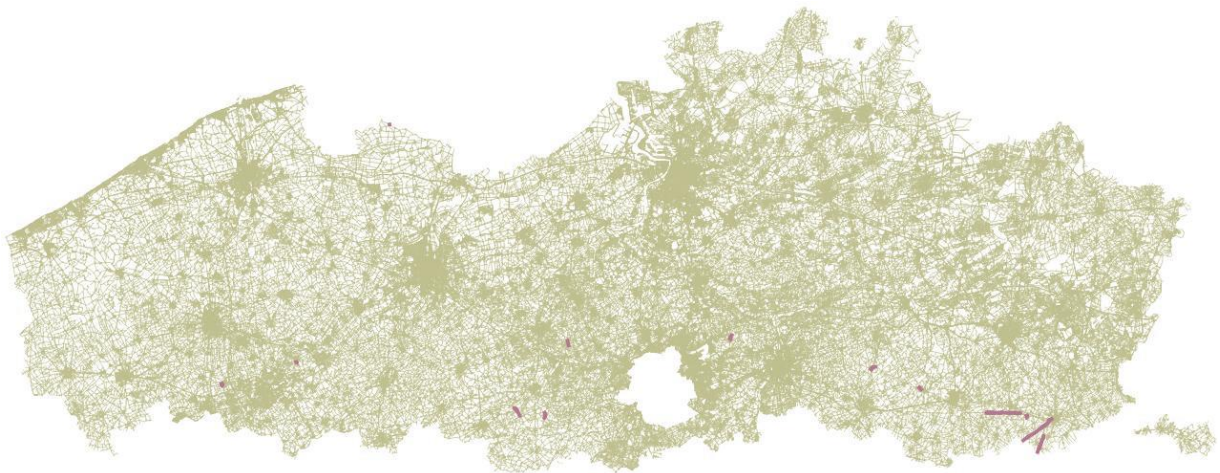
De Paddestraat in Velzeke (Zottegem, prov. Oost-Vlaanderen), bekend van de het Provinciaal Archeologisch Museum Velzeke en de *Via Romana*, maar ook van de Ronde van Vlaanderen (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

De Rechtestraat in het Groot-Begijnhof in Leuven (prov. Vlaams-Brabant; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).





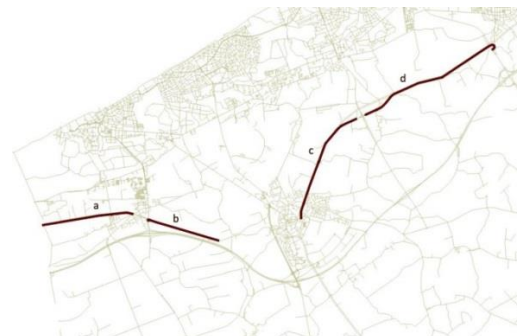
De Gemeentehuisstraat in Kampenhout (prov. Vlaams-Brabant) is een kasseiweg die is opgenomen in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed: "De dorpskern van Kampenhout werd uitgebouwd langs de oude Dorpsstraat (nu Kerkstraat en Dorpsstraat) waarvan de scherpe, haakse bocht wordt beheerst door de neogotische Onze-Lieve-Vrouwkerk. Tussen pastorie- en kasteeltuin loopt de oude Kerkweg, nu Koeistraat, die vanouds voor de verbinding zorgde tussen beide delen van de Dorpsstraat. Deze smalle steeg bepaalt met haar L-vormig tracé en kasseibestrating niet alleen de eigenheid van maar vormt tevens een pittoresk element in de dorpskern. Aldus levert ze een positieve bijdrage tot de beleveniswaarde van de nabije monumenten." (foto Pascal Van Acker, 2013).



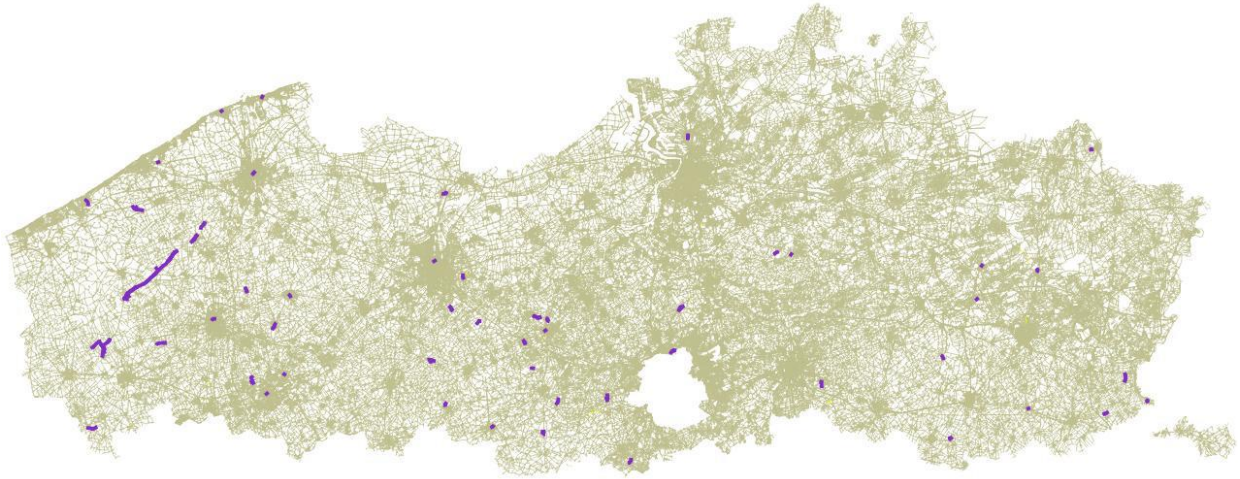
Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'kassei'.



Oude foto van de voormalige *Pannecalseyde* op grondgebied De Panne (prov. West-Vlaanderen), ongeveer ter hoogte van de huidige Leopold I Esplanade. De weg krijgt op de Ansichtkaart van rond 1900 een extra belang toegemeten aangezien koning Leopold I langs deze weg België is binnengekomen (bron: Bauwens 2012: 210).



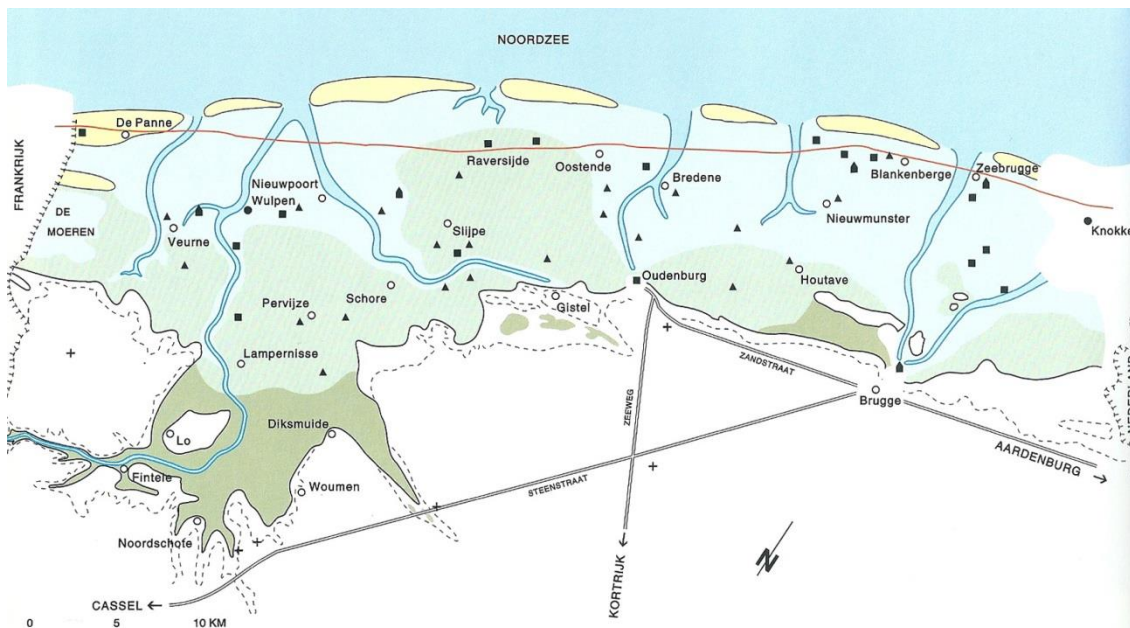
Voormalige keiwegen rond Veurne: de Duinkerkekeiweg (a), Veurnekeiweg (b), Nieuwpoortkeiweg (c) en Veurnekeiweg (d). Deze keiwegen werden aangelegd omstreeks 1640, samen met het naastliggende kanaal Nieuwpoort-Duinkerke.



Verspreiding van de straatnaam Steenstraat in Vlaanderen. Opvallend is de Steenstraat ten zuiden van Brugge die in de richting van Ieper loopt en herinnert aan de Romeinse weg richting Cassel.



Het gehucht Steenstrate, op de grens van Bikschoot (Langemark-Poelkapelle, prov. West-Vlaanderen) en Zuidschote (Ieper, prov. West-Vlaanderen), gelegen rond de brug waarover de weg Diksmuide-Ieper de Ieperlee kruist (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014). Het gehucht heet sinds 1180 *ad lapideam stratam* omdat de weg aan beide zijden van de brug, over enkele meters belegd was met straatstenen (De Smet 1966: 185).



Reconstructiekaart van het kustgebied in de Romeinse tijd met aanduiding van de Steenstraat tussen Brugge en Cassel (overgenomen uit Verhulst 1995: 16).

1.2.4.5.2 Klinkerwegen*

Een verharde weg die is aangelegd met klinkers.

Meer algemene term

Steenwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Pleinen – Asfaltwegen.

Informatie

Klinkerwegen, verharde wegen aangelegd met klinkers of klinkerstenen (= hard gebakken bakstenen – al wordt ook beton gebruikt), worden vooral aangelegd sinds de negentiende eeuw. Sporen van oudere klinkerwegen zijn er amper. Venema maakte melding van een ‘zeer ouden straatweg van gebakken steen’ op het Zeeuwse eiland Walcheren, tussen Vlissingen en Middelburg. In de zestiende eeuw werd gestart met de aanleg in kleine, gele klinkers vanuit Vlissingen; maar pas in 1646 werd de weg voltooid tot in Middelburg (Venema 1861: 253). De oudste straatweg met grauwe kleine bakstenen op de kant bestraat van Noord-Holland werd in 1668 voltooid tussen Hoorn en Enhuizen. Of dergelijke zestiende- en zeventiende-eeuwse klinkerwegen ook in de Zuidelijke Nederlanden voorkwamen, is niet bekend.

In negentiende eeuw waren klinkers echter vrij duur – zeker in vergelijking met andere bestratingsmaterialen als puin, grind of schelpen – en daarom werden ze vooral aangewend bij belangrijke of druk bereden wegen (Rombauts 1995: 213). Dergelijke klinkerwegen waren echter niet bestand tegen het steeds toenemende en snellere autoverkeer, vooral dan het vrachtverkeer (Koen & Renes 2003: 51). In Nederland zijn er hier en daar nog wel relictten van dergelijke klinkerwegen bewaard (Abrahamse e.a. 2012: 4).

Sinds de introductie van betere bestratingsmaterialen als beton en asfalt, worden klinkers dan ook niet meer gebruikt voor de doorgaande wegen. Men treft ze wel nog vaak aan in de dorps- en stadscentra, waar zowiezo minder en vooral trager verkeer passeert, en als verharding voor pleinen, voetpaden en private ruimtes (opritten, terrassen). Klinkers worden ook gebruikt als ondergrond voor asfaltwegen (Abrahamse e.a. 2012: 4).

Het gebruik van klinkers biedt meerdere voordelen: ze zijn sterk en gaan dus langer mee, ze zijn gemakkelijk te gebruiken en meer effen dan bijvoorbeeld kasseistenen, en ten slotte kan men ze in allerlei maten en kleuren verkrijgen, wat ook verkeerskundige en esthetische mogelijkheden biedt.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

[http://nl.wikipedia.org/wiki/Klinker \(steen\)](http://nl.wikipedia.org/wiki/Klinker_(steen))

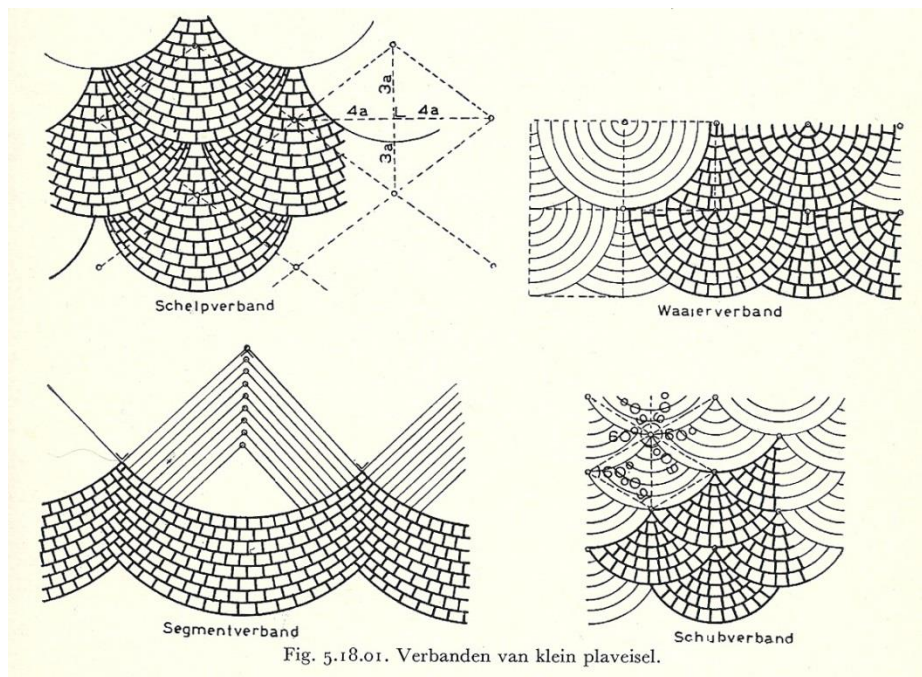
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het Elsegemplein in Elsegem (Wortegem-Petegem, prov. Oost-Vlaanderen) is nu geplaveid met klinkers, vroeger met kasseistenen (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Foto uit 1927 van een niet geïdentificeerde weg op de grens Nederland-België, onder de titel “De slechte toestand van de grote wegen in Nederland in beeld gebracht”. Op Nederlands grondgebied is het een steenslagweg, in België een klinkerweg; links ligt een tramweg en rechts, achter de bomen een aarden zomerweg (bron: <http://www.geheugenvannederland.nl/?nl/items/SFA03:SFA022810882>).



Enkele voorbeelden van verbanden voor de aanleg van klinkerwegen, uit een wegenbouwkundig handboek uit de jaren 1960 (Wiersma, Klomp & Looyen 1965: 101).

1.2.4.5.3 Puzzelwegen

Een verharde weg die is aangelegd met kasseistenen die in de vorm van een puzzel worden geschikt.

Meer algemene term

Steenwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kasseiwegen.

Informatie

Puzzelwegen werden vanaf de jaren 1960 aangelegd als variant van de kasseiwegen, waarbij de betonnen kasseistenen in de vorm van puzzelstukken in elkaar worden gelegd.

Opmerkingen

Puzzelwegen mogen net als kasseiwegen worden beschouwd als wegwijnend straatsteenpatrimonium.

Varianten en vertalingen

Puzzelbaan (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kapellestraat in Wakken (Dentergem, West-Vlaanderen), met een licht bolle bestrating in betonstraatstenen, aangelegd door werklozen kort na de Tweede Wereldoorlog. Dergelijke betonstraatstenen werden handmatig vervaardigd met een vormraam; door de convexe en concave zijden van de stenen krijgt de bestrating een typerend golvend voegenspel (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 213815; foto Vincent Debonne, 2011).



Voorbeeld van zogenoemde geprofileerde betonklinkers in een wegenbouwkundig handboek uit de jaren 1960 (Wiersma, Klomp & Looyen 1965: 106).

1.3 Wegen naar tracé

Een weg waarvan de vorm van het tracé het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen naar vorm en uitzicht.

Meer specifieke term(en)

Bajonetten – Doodlopende straten – Hoefijzers – Kromme Ellebogen – Rechte straten – Ringen – Ringlanen – Slingerwegen – Sporen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Met tracé wordt hier de ‘aslijn van een weg’ (de tweede betekenis van ‘tracé’ in het WNT) of het lengteprofiel van de weg bedoeld. Het tracé van een weg kan continu of discontinu zijn, doodlopen of een cirkelbeweging maken; het kan rechthout lopen of slingeren.

Volgens Koen & Renes is het tracé ‘het meest standvastige deel van een wegverbinding’ (Koen & Renes 2003: 25).

Opmerkingen

Koen en Renes geven enkele voorbeelden van tracéverschillen, gekoppeld aan het plaatselijke landschap: “In hoofdlijnen verbond een weg twee plaatsen en liep hij daartussen zo recht mogelijk. In detail is er over het tracé van wegen wel wat meer te zeggen. Zo volgen oude wegen vaak het reliëf. In lage gebieden [...] lopen de oude wegen van dekzandrug naar dekzandrug. Waar mogelijk volgen ze de rug met al zijn bochten. Tussen twee ruggen wordt een laag gebied zoveel mogelijk recht overgestoken. De wegen in dit gebied tonen dus een afwisseling van rechte en gebogen stukken. Bij het kiezen van een tracé van nieuwe grote wegen en spoorwegen in de 19^{de} eeuw speelden militaire overwegingen vaak een grote rol. In de loop van de 20^{ste} eeuw werd het landschap weer belangrijker, toen er steeds meer druk uit de maatschappij kwam om rekening te houden met natuurgebieden en cultuurhistorische waarden.” (Koen & Renes 2003: 25).

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

1.3.1 Bajonetten

Een straat waarin twee rechte bochten van tegenovergestelde oriëntatie elkaar opvolgen.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Chicanes.

Informatie

De naam is ontleend aan het bekende steekwapen dat op de loop van een geweer werd geplaatst. Het lemmet en het handvat van een bajonet liggen niet in elkaars verlengde, maar zijn via een tussenstuk met twee openvolgende rechte hoeken aan elkaar verbonden. Aldus vormt de bajonet een metafoor voor straten waarin twee loodrechte bochten van tegenovergestelde oriëntatie elkaar opvolgen.

Bajonetten kunnen op twee manieren zijn ontstaan:

- om twee straten uit tegenovergestelde richting die niet precies op elkaar aansluiten, aan elkaar te lassen
- om het tracé van een straat verder te zetten waar dat omwille van perceelsgrenzen en eigendomsrechten niet mogelijk is

Bajonetten komen voor in steden en op het platteland. Het gaat nooit om hoofdwegen, maar wel om wegen die zijn ontstaan bij de verkaveling en ontsluiting van bouwblokken, landbouwpercelen of woeste gronden.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Bajonet (Ndl.) – *Baïonette* (Fr.).

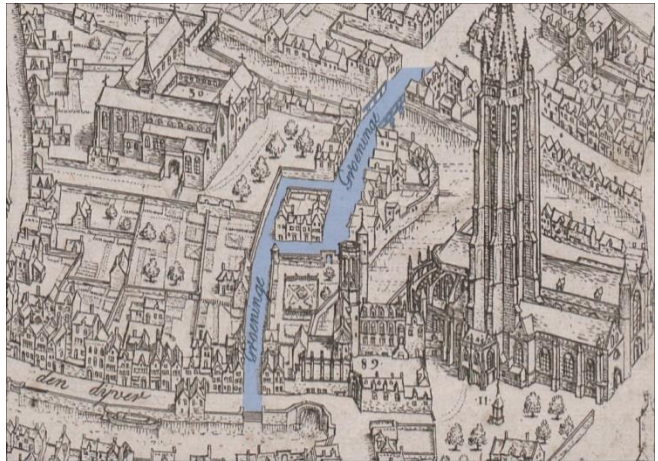
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Sokkelbajonet voor Kadettengeweer, systeem De Beaumont (foto Legermuseum Nederland).



De straat Groeninge staat op het Brugse vogelvluichtplan van Marcus Gerards uit 1562 aangeduid als bajonet, weliswaar met een klein vierkant bouwblok in het midden (Bruggemuseum; zie ook <http://www.kaartenhuisbrugge.be/Magis>).



De Koolgang in Diest (prov. Vlaams-Brabant) maakt achteraan een knik en loopt vertoont daardoor de vorm van een bajonet (foto Zowie Van Geel, 2014).

1.3.2 Doodlopende straten

Een straat met slechts één enkele uitgang.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Beluikstegen – Stegen – Gangen.

Informatie

Doodlopende straten zijn vooral ontstaan in drie specifieke ruimtelijke en chronologische contexten:

- 1/ bij de verkaveling en verdichting van bouwblokken in de historische binnensteden, waarbij de daarbij aangelegde straten omwille van een specifiek obstakel (eigendommen, muren, waterlopen) werden onderbroken;
- 2/ in de negentiende-eeuwse beluiken (beluikstegen);
- 3/ in de twintigste-eeuwse ruilverkavelingen en woonwijken, waar ze het lokale verkeer scheiden van doorgaand verkeer (Gauthiez 2003: 153).

Tegenwoordig vindt men ook veel doodlopende straten op het platteland, maar deze zijn meestal niet als doodlopende straat ontstaan: vaak gaat het om bestemmingswegen, bijvoorbeeld naar akkercomplexen of bosgebieden, die slechts gedeeltelijk openbaar en/of verhard zijn.

Opmerkingen

In de middeleeuwse steden werden doodlopende straten vaak *Zak* of *Zakstraat* (en varianten) genoemd. Deze straatnamen bestaan nog steeds in steden als Antwerpen, Brugge, Mechelen en Kortrijk. Soms droegen en dragen doodlopende straten prozaïscher namen, zoals bijvoorbeeld de Zonderuitgangstraat in Dilbeek.

Sinds de opkomst van het autoverkeer hebben diverse doodlopende straten, voornamelijk deze in de woonverkavelingen, een pijpenkop aan het uiteinde: via een verbreding van de straat kunnen auto's gemakkelijker rechtsomkeer maken.

Varianten en vertalingen

Zak (Ndl.) – *Zakstraat* (Ndl.) – *Cul-de-sac* (Fr.) – *Voie sans issue* (Fr.).

Specifieke literatuur

Gauthiez B., *Espace urbain: vocabulaire et morphologie. Principes d'analyse scientifique*, Paris, 2003, p. 153.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



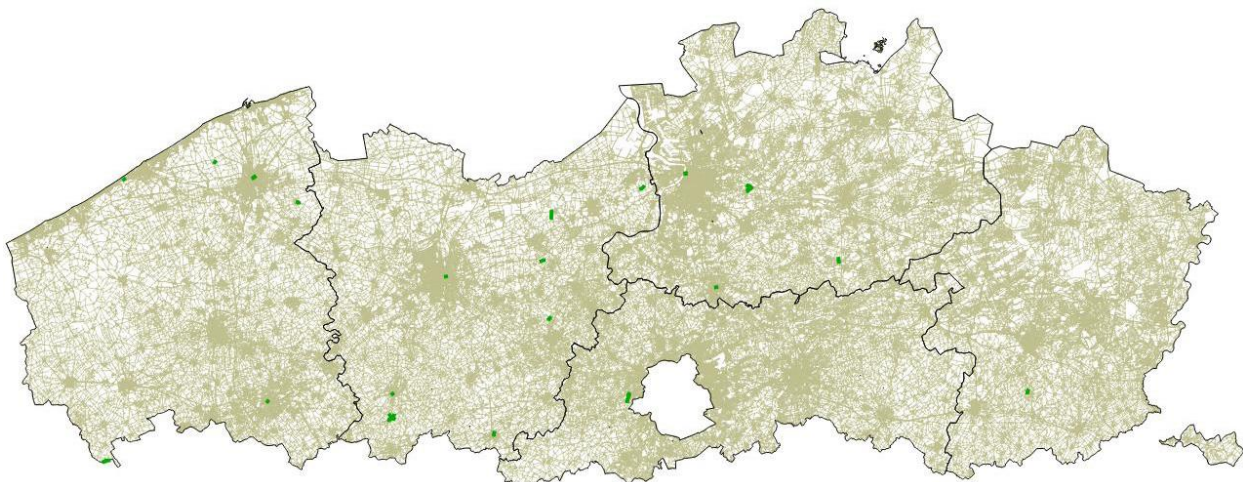
De Zakstraat, een doodlopende straat midden in het piepkleine dorpscentrum van Houtave (Zuierenkerke, prov. West-Vlaanderen; foto Bart De Smet, 2014).



De Zakstraat in Hofstade (Aalst, prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Het Straatje-zonder-Einde in Mechelen (prov. Antwerpen), een naam die met een knipoog alludeert op het doodlopende karakter van het straatje (foto Bram Vannieuwenhuyze; 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'zak' en varianten.

1.3.3 Hoefijzers

Een weg waarvan het begin en het uiteinde vlak bij elkaar liggen en het tracé aldus de vorm aanneemt van een hoefijzer.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Hoefijzers werden vooral aangelegd om bouwblokken te verdichten. Ze komen voornamelijk voor op plekken waar een doorgaande straat onmogelijk realiseerbaar was, bijvoorbeeld in de buurt van waterlopen of stadsomwallingen.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

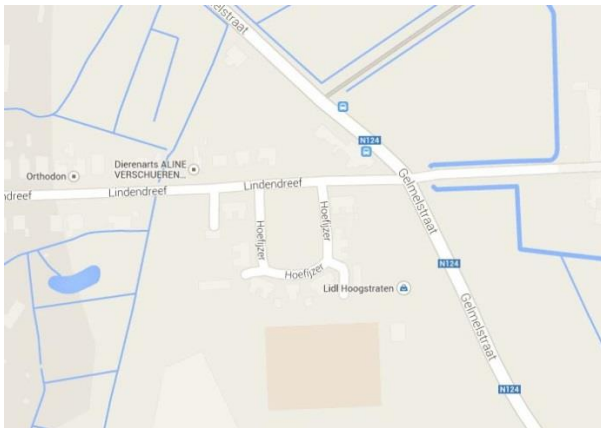
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het Hoefijzer in Hoogstraten (prov. Antwerpen) draait als een hoefijzer heen en terug naar de Lindendreef (foto Hanne Van Herck, 2014; bron kaart: www.maps.google.be).



Het Hoefijzer in Aalter (prov. Oost-Vlaanderen) draait als een hoefijzer van de Loskaaistraat (links) door de Stationsstraat (centraal) naar de Spoorweglaan (rechts) (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

1.3.4 Kromme ellebogen

Een kleine weg die bestaat uit twee stukken weg, die elkaar na een knik opvolgen.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

De term kromme elleboog is een allusie op de gebogen vorm van de weg, bestaande uit twee opeenvolgende stukken die via een lichte knik met elkaar verbonden zijn. Dergelijke kromme ellebogen zijn vaak ontstaan ter ontsluiting of verdichting van bouwblokken of landbouwgebieden. De knik in de weg is vaak te wijten aan een obstakel, zoals een omwalling of een waterloop.

Opmerkingen

Ook percelen met een zeer kromme vorm werden regelmatig *kromme ellenboog* genoemd, zoals bijvoorbeeld in Aarschot (Kempeneers 2009: 228).

Varianten en vertalingen

Rue-coude (Fr.).

Specifieke literatuur

/

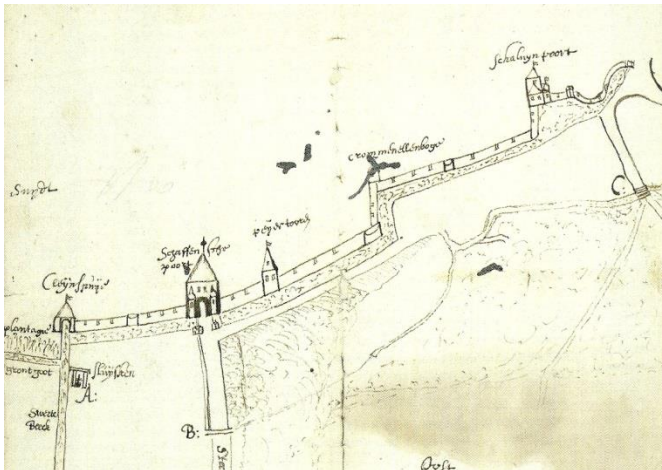
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



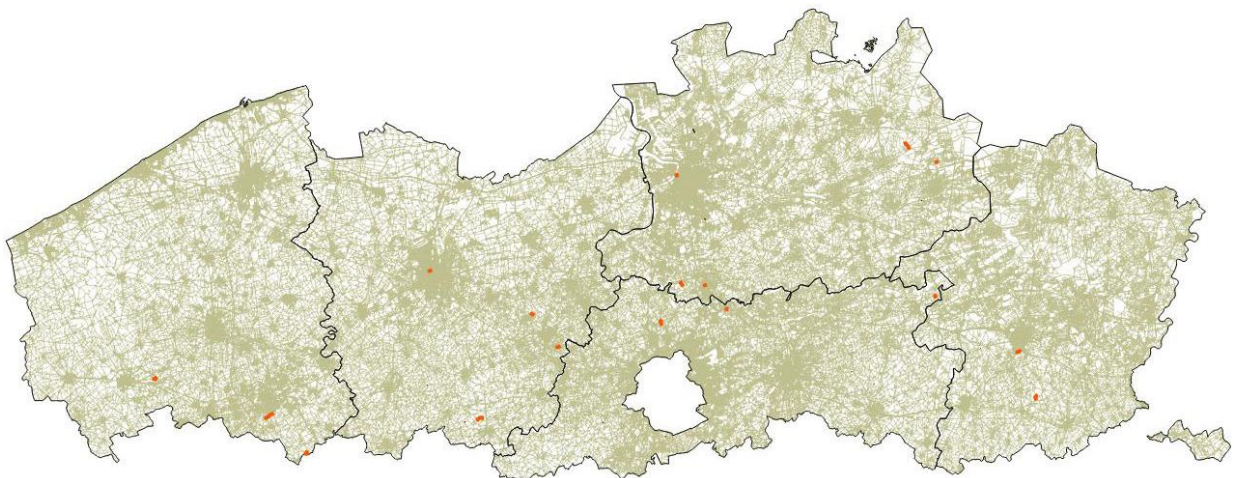
De Kromme Elleboogstraat in Erembodegem (Aalst, prov. Oost-Vlaanderen) loopt met een duidelijke knik van de Brusselbaan naar de Leuvestraat (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De Kromme-Elleboogstraat in Antwerpen (prov. Antwerpen) (foto Margo Vannieuwenhuyze, 2014). De naam komt voor sinds het begin van de achttiende eeuw en alludeerde op de 'elleboogskromming' die ze toen bezat (Prims & Verbeeck 1926: 174).



In Diest was *Crommenellenboge* ook de naam voor een S-vormig stuk van de stadsomwalling, zoals blijkt uit deze landmeterskaart van Nicolaes Janssens uit 1661 (Rijksarchief te Anderlecht; overgenomen uit Van der Eycken 2010: 18).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'elle(n)boog'.

1.3.5 Rechte straten

Een middeleeuwse straat die recht door het landschap is aangelegd, zonder rekening te houden met de topografische situatie en perceelstructuren.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kunstwegen.

Informatie

In diverse periodes werden rechte straten en wegen aangelegd. De hoofdwegen van de Romeinen hadden vaak een rechtlijnig tracé en ook de achttiende-eeuwse en recentere steenwegen liepen vaak recht door het landschap heen. Het wegtype 'rechte straat' heeft echter niets te maken met deze twee groepen historische wegen, maar heeft betrekking op een typisch middeleeuws verschijnsel. Een rechte straat is een middeleeuwse straat die recht door het landschap is aangelegd, zonder dat daarbij rekening werd gehouden met de topografische situatie of met andere obstakels zoals perceelstructuren en eigendomsgrenzen (Vannieuwenhuyze 2010-2011: 14). Soms bestaat zo'n rechte straat uit opeenvolgende stukken, die mogelijk op verschillende tijdstippen werden aangelegd, waardoor het totale tracé niet kaarsrecht is, maar knikken vertoont.

Voor Lindemans was een rechte straat meer dan simpelweg een rechtlijnig aangelegde straat: "Recht komt veelvuldig voor, in de middeleeuwen, als een bepaling bij belangrijke verkeerswegen, inz. van heerwegen in de doortocht van grote agglomeraties. Het kan niet betekenen „recht” tegenover „krom” of „dwars” ; misschien „recht van richting” of „naar recht vastgesteld” ?" (Lindemans 1952: 177). Twee elementen zijn van belang: ten eerste zijn rechte straten vooral belangrijke verkeerswegen, hetgeen bijvoorbeeld in Hasselt en Brussel het geval was (Gorissen 1947; Vannieuwenhuyze 2010-2011: 12-17). Ten tweede was de 'rechtheid' naast een morfologisch ook – en misschien vooral? – een juridische gegeven. In die zin zijn ze in verband te brengen met de *droits chemins le roy* of *recta camina domini regis* uit middeleeuws Frankrijk. Daarmee doelde men op het geheel aan routes die uitmondten op of passeerden langs de tolkantoren, ingericht op bevel van de koning op het einde van de dertiende en in het begin van de veertiende eeuw om de buitelandse handel te controleren en te belasten (Bautier 1987: 90-91). Voerlieden werden verplicht om deze wegen te volgen, zoals onder meer blijkt uit talrijke transportcontracten. Het gebruik van andere wegen was verboden, en daarnaast werd de veiligheid er niet gegarandeerd. Wellicht was die connotatie ook bij de rechte straten in de Zuidelijke Nederlanden aanwezig. In Brussel liepen de rechte straten bijvoorbeeld uit op de stadspoorten, waar belastingen werden geheven en goederen werden gecontroleerd. Verder onderzoek is noodzakelijk om dit te bevestigen.

Opmerkingen

Rechte straten zijn vanzelfsprekend steeds kunstwegen. Het omgekeerde is uiteraard niet noodzakelijk zo.

Varianten en vertalingen

Rechtstraat (Ndl.) – *Rechtestraat* (Ndl.) – *Rechte weg* (Ndl.) – *Recta via* (Lat.).

Specifieke literatuur

Gorissen P., 'Rechte straten te Hasselt', in: *Het Oude Land van Loon*, 1947, jg. II, 1, pp. 18-20.

Vannieuwenhuyze B., 'Wegen in beweging (deel 2). De in- en uitvalswegen van laatmiddeleeuws Brussel (13de-15de eeuw)', in: *Cahiers bruxellois*, 2010-2011, jg. XLII, pp. 3-32 (specifiek pp. 12-17).

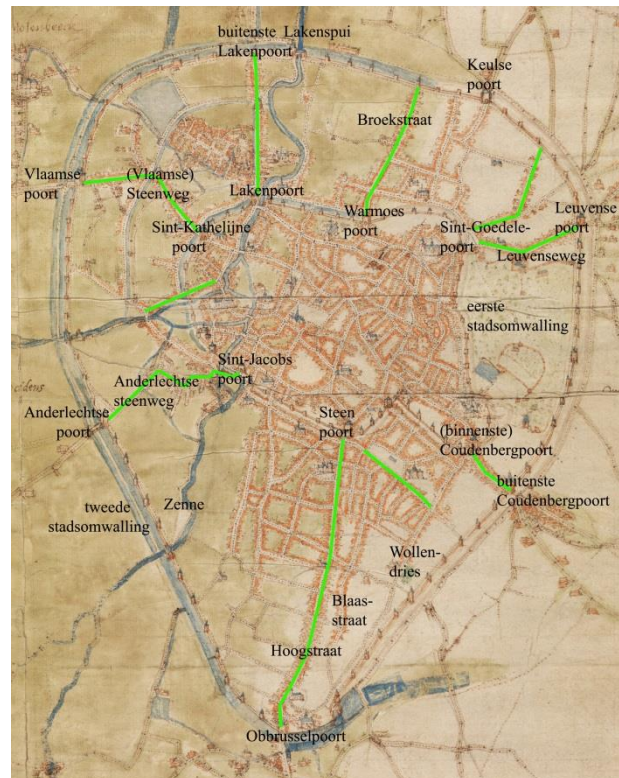
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto van de Demerstraat in Hasselt (prov. Limburg), één van de voormalige rechte straten (overgenomen uit Caluwaerts 1989: 66).



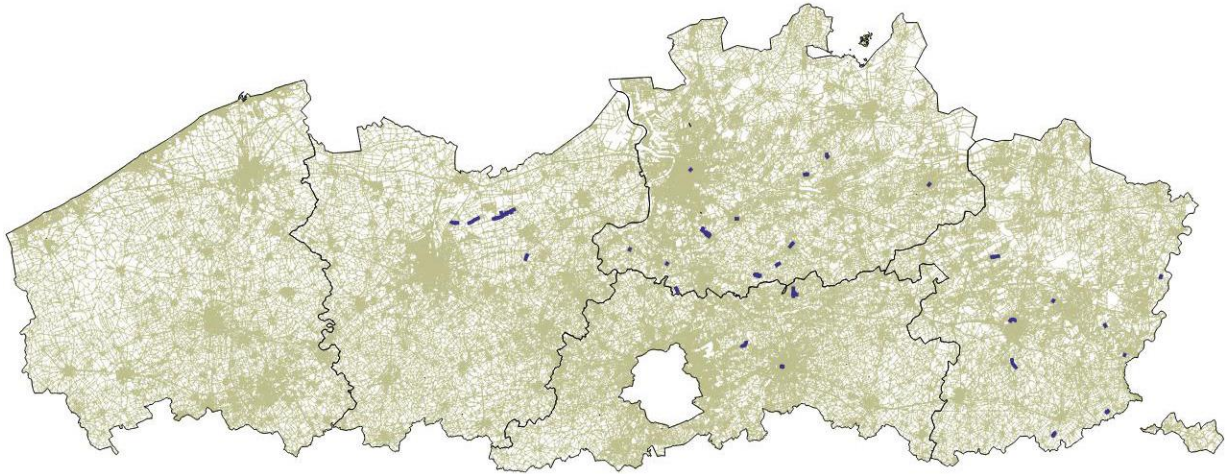
Oude foto van de Rechtstraat in Zaffelare (Lochristi, prov. Oost-Vlaanderen), toen nog een kasseiweg met tramspoor (bron: http://nieuwsblad.typepad.com/lochristi/van_oud_naar_nieuw/).



Overzichtskaart met aanduiding van de stadspoorten en rechte straten in laatmiddeleeuws Brussel (overgenomen uit Vannieuwenhuyze 2010-2011: 27).



Lithografie van de Rechtstraat in Lier (prov. Antwerpen), naar een tekening van Joseph Hoolans uit 1850 (overgenomen uit Breugelmans e.a. 1990: 96).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'recht'.

1.3.6 Ringen

Een cirkelvormige weg rondom een kerk en bijhorend kerkhof.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Ringen kwamen ongetwijfeld op vele plaatsen voor. Tegenwoordig zijn er niet zoveel meer bewaard. Het gaat nu vaak om eerder kleine, vaak autoluwe (soms zelfs autoloze) wegen. Meestal vindt men tussen het kerkhof en de ring een muur (de kerkhofmuur) of afsluiting, die op één of meerdere plaatsen is onderbroken om toegang te verschaffen tot kerk en kerkhof.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Kerkring (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

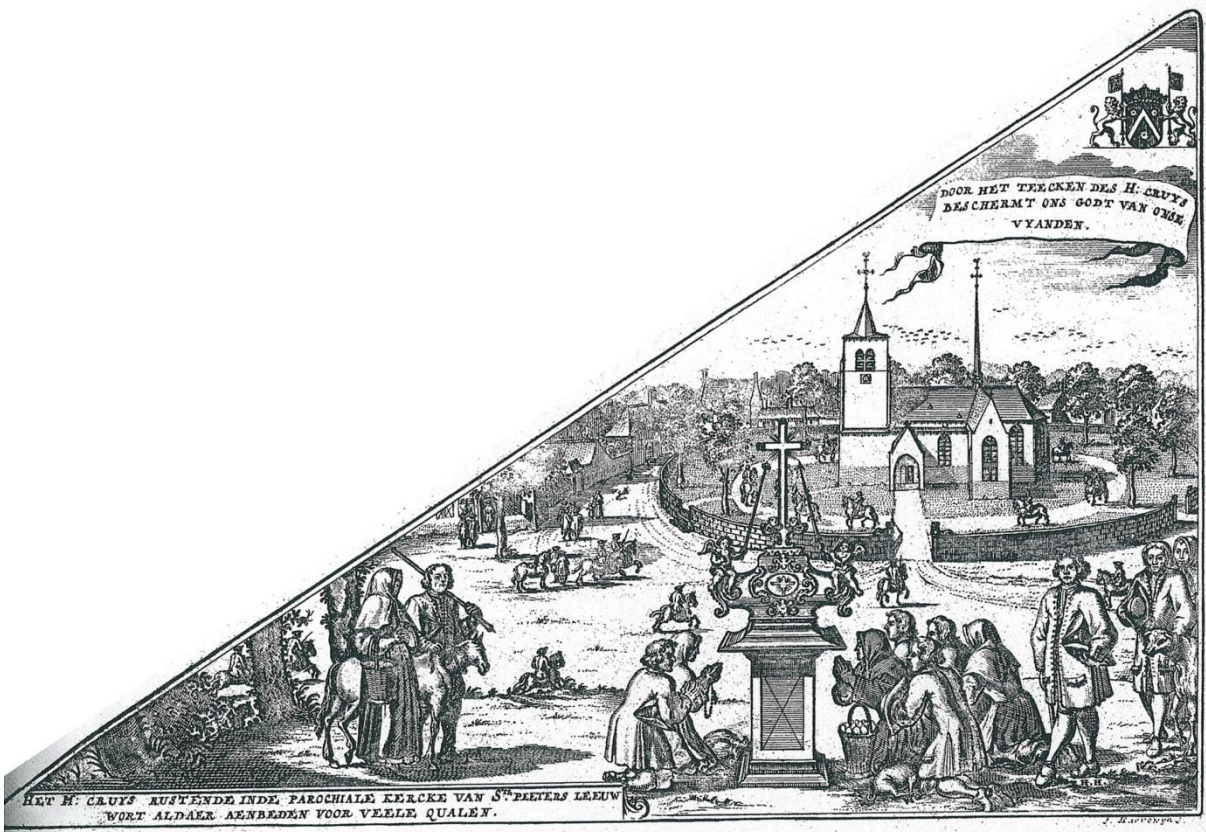
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De kerkring aan het Andreas Masiusplein in Sint-Kwintens-Lennik (prov. Vlaams-Brabant; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De ring rond de kerk van Outgaerden (Hoegaerden, prov. Vlaams-Brabant), weergegeven op een zeventiende-eeuwse topografische kaart in het kaartboek van de abdij van Tongerlo (overgenomen uit Goris 2001: 97).



Bedevaartvaantje met zicht op de Rink in Sint-Pieters-Leeuw (prov. Vlaams-Brabant). Deze ring rondom kerk, kerkhof en kerkhofmuur bestaat nog steeds (overgenomen uit Van den Weghe 190: 34-35).

1.3.7 Ringlanen

Een brede cirkelvormige of halfcirkelvormige, vaak met bomen beplante straat die werd aangelegd op of net buiten het tracé van een voormalige stadsomwalling.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Lanen – Stadsomwallingen – Singels – Voetpaden – Pleinen – Promenades.

Informatie

Ringlanen komen voor rondom de meeste historische stadscentra in Vlaanderen (en daarbuiten). Ze zijn immers ontstaan ten gevolge van een wijdverbreid fenomeen: de systematische ontmanteling en afbraak van de voormalige omwallingen rondom de historische steden. Op 16 april 1682 besliste keizer Jozef II om de stadsomwallingen van de steden in de Zuidelijke Nederlanden af te breken. In de Franse tijd herhaalde Napoleon Bonaparte deze maatregel, maar in vele gevallen werd er pas gevolg aan gegeven in de Hollandse tijd of zelfs na de onafhankelijkheid van België.

De vrijgekomen gronden werden in hoofdzaak op twee manieren herbestemd: een deel van de gronden werd verkaveld en verkocht teneinde er nieuwe gebouwen op te trekken; maar daarnaast werden op het tracé van de voormalige stadsomwallingen ook brede lanen aangelegd. Deze bestonden gewoonlijk uit een centrale steenweg, langs weerszijden beplant met bomen en voorzien van brede voetpaden (Gauthiez 2003: 158). Vele ringlanen werden ook opgehoogd, zodat in de bodem vaak nog restanten van de voormalige stadsomwalling aanwezig zijn, zoals bij de heraanleg van de Antwerpse leien zeer duidelijk is gebleken.

De functies van de ringlanen zijn door de tijd grondig gewijzigd. Aanvankelijk fungeerden ze vooral als promenades, en dus als ontspanningsplek voor de stedelijke elite. Daarvoor werden trouwens ook al de brede gebastioneerde stadsomwallingen gebruikt, vooral in vreedstijd. Na de stedenbouwkundige uitbreiding van vele historische stadscentra, in de negentiende en vooral twintigste eeuw, en na de introductie van het gemotoriseerd verkeer, kregen de ringlanen meer en meer de functie van verkeersassen, als schakel tussen het historische stadscentrum en de nieuwe buitenwijken. In de tweede helft van de twintigste eeuw werden ze in de meeste gevallen omgevormd tot stadsautosnelwegen, die instaan voor de ontsluiting en verkeersontlasting van de binnensteden. In diverse steden werden ze dan ook voorzien van tunnels en/of viaducten. Op de plaatsen van de voormalige stadspoorten, situeren zich drukke verkeersknooppunten.

Opmerkingen

Vaak wordt in de plaats van 'ringlaan' de term *boulevard* gebruikt, ook in het Nederlands. Dat Franse woord gaat in oorsprong terug op het Middelnederlandse woord *bollewerck*, dat een rond uitspringend verdedigingswerk aan de buitenzijde van een versterking aanduidt bestemd voor de plaatsing van artillerie aanduidt. Bolwerk evolueerde in het Frans enerzijds tot *bastion* (een woord dat ook in het Nederlands wordt gebruikt) en anderzijds ook tot *boulevard*, ter aanduiding van de promenade over bolwerken in vreedstijd.

Een ringlaan is niet te verwarren met een 'ringweg' (*boulevard de ceinture* in het Frans), die geen verband heeft met een voormalige omwalling. Het gaat hier louter om circulaire auto(snel)wegen die rondom een verstedelijkte agglomeratie werden aangelegd (Gauthiez 2003 : 161).

Het archeologische potentieel van de ringlanen is zeer groot, aangezien in de bodem vaak nog de restanten van (onderdelen van) de voormalige stadsomwallingen te vinden zijn. Dat werd onder meer treffend aangetoond dankzij de opgravingen op de Antwerpse leien (voor een synthese, zie Lombaerde 2009).

Soms worden ringlanen afgewisseld door pleinen, gewoonlijk aangelegd ter hoogte van de voormalige stadsgrachten. In zijn handboek stadsmorfologie gebruikte Gauthiez daarvoor de term *lice* (letterlijk: 'strijdperk, tornooiveld, omheining') (Gauthiez 2003: 139). Ook in Vlaanderen bestaan dergelijke *lices*, zoals bijvoorbeeld te Aalst waar de Houtmarkt, het Keizersplein en het Vredeplein aldus kunnen worden getypeerd.

Varianten en vertalingen

Boulevard (Fr.) – *Tour de ville* (Fr.) – *Lice* (Fr.).

Specifieke literatuur

Eggerix L. & Van Quorie Ch., *De ringlanen. Van het Rogierplein tot de Hallepoort*, Bruxelles, 1998.

Gombert Ch., *De ringlanen van de Hallepoort tot het Rogierplein*, Brussel, 2005.

Hahn H., 'Boulevard culture and advertising as spectacle in nineteenth-century Paris', in: A. Cowen & J. Steward (Ed.), *The City and the Senses. Urban Culture Since 1500*, Aldershot, 2007, pp. 156-175.

Lelarge A., *Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine. La démolition du rempart et des fortifications aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Bruxelles, 2001.

Lelarge A., 'De la promenade des remparts à la promenade des boulevards : le cas bruxellois (XVII^e - XIX^e siècle)', in: M. Couvreur, B. Bernard, L. Turcot & C. Loir (éds), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, 2011, pp. 41-59.

Lombaerde P., *Antwerpen versterkt. De Spaanse omwalling vanaf haar bouw in 1542 tot haar afbraak in 1870*, Antwerpen, 2009.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Minister Liebaertlaan in Kortrijk (prov. West-Vlaanderen), onderdeel van de ringlanen rondom de stad (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De Naamsevest (links) en Erasme Ruelansvest (rechts) in Leuven (prov. Vlaams-Brabant), onderdeel van de ringlanen rondom de historische binnenstad. Centraal bevindt zich nog de talud van de voormalige stadsomwalling, nu ingericht als park met fietspad (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



In de negentiende eeuw waren de ringlanen vooral in trek om te flaneren, zoals hier op de *boulevard du Jardin botanique* in het Brussel (bron: www.ebru.be).



Luchtfoto van het historische centrum van Bree (prov. Limburg) uit 1954 met een duidelijk zicht op de ringlanen (overgenomen uit Gerits 1989: 74).

1.3.8 Slingerwegen

Een weg met een slingerend tracé.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Natuurlijke wegen – Kunstwegen – Parken.

Informatie

Slingerende, bochtige wegen worden gewoonlijk geïdentificeerd als natuurlijke wegen, die dus op organische wijze zijn ontstaan. Bovendien worden ze vaak ouder geschat dan kunstwegen (Abrahamse e.a. 2012: 3). Toch kunnen slingerwegen ook kunstmatig zijn aangelegd. In de oudste ontginningsgebieden komen bijvoorbeeld slingerende wegen voor, terwijl recentere, systematische ontginningen vooral door rechte wegen worden gekenmerkt (Vanmaele 2003: 6). En recenter, vanaf de opkomst van de romantische Engelse landschapsstijl, werden ook heel wat slingerende paden en wegen gecreëerd (Abrahamse e.a. 2012: 3). Men vindt deze dan ook in aangelegde parken en verkavelingen.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Slingepad (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Plan van de Gentse zoo tussen de Franklin Rooseveltlaan en Gustaaf Carlierlaan (prov. Oost-Vlaanderen) uit 1659 (overgenomen uit Capiteyn, Charles & Laleman 2007: 50).



Een slingerend pad in het stukje groen aan de Meerspoort in Oudenaarde (prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De Driesstraat slingert naar de dorpskern van Huise (Zingem, prov. Oost-Vlaanderen) (bron: 100 mooiste luchtfoto's 2011: 88).

1.3.9 Sporen

Een weg zonder vast en continu tracé, bestaande uit een opeenvolging van menselijke of dierlijke voetafdrukken.

Meer algemene term

Wegen naar tracé.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Natuurlijke wegen – Kunstwegen.

Informatie

Het spoor kan herkenbaar zijn aan de voetadruk, maar ook aan de vertrappeling van vegetatie (bijvoorbeeld in een graasweide) of aan de slijtage van een zachte of harde ondergrond (bijvoorbeeld een grindweg, duinenpad of rotspad). Sporen zijn veelal natuurlijke wegen en ontstaan dus in de natuurlijke bodem, maar het komt ook voor dat ze ontstaan op kunstwegen.

Opmerkingen

Het gaat hier niet om sporen van vervoersmiddelen, zoals karren (karrenspoor), auto's, trams en treinen, wel om sporen die door mens of dier zijn gevormd.

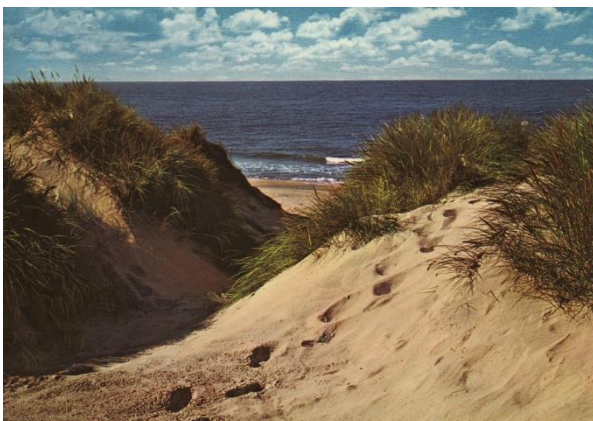
Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een spoor in de duinen (bron: www.deplate.be).



Een tractorspoor aan de binnenzijde van de Rijweg in Puurs (prov. Vlaams-Brabant), mogelijk een relict van de vroegere weg (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

1.4 Wegen naar dwarsprofiel

Een weg waarvan de morfologie van het dwarsprofiel het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen naar vorm en uitzicht.

Meer specifieke term(en)

Breedstraten – Dreven – Holle wegen – Lanen – Stegen – Trapstraten – Tunnels – Verhoogde wegen – Viaducten.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Het dwarsprofiel wordt enerzijds bepaald door de wegbreedte, die kan fluctueren van zeer breed tot zeer smal, en anderzijds door de verticale positionering ten opzichte van het maaiveld: sommige wegen liggen ver boven het maaiveld, andere liggen eronder en nog andere kennen een stijgend of dalend verloop.

Opmerkingen

/

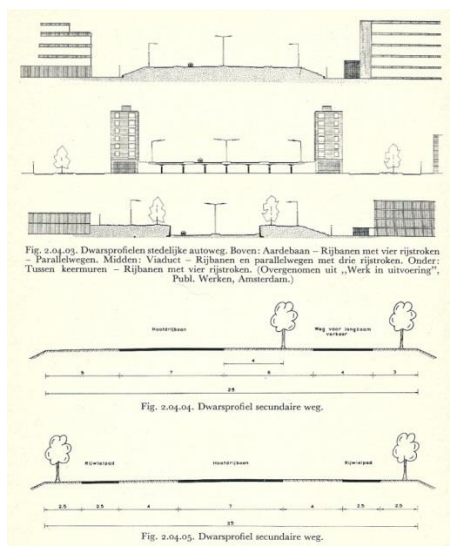
Varianten en vertalingen

/

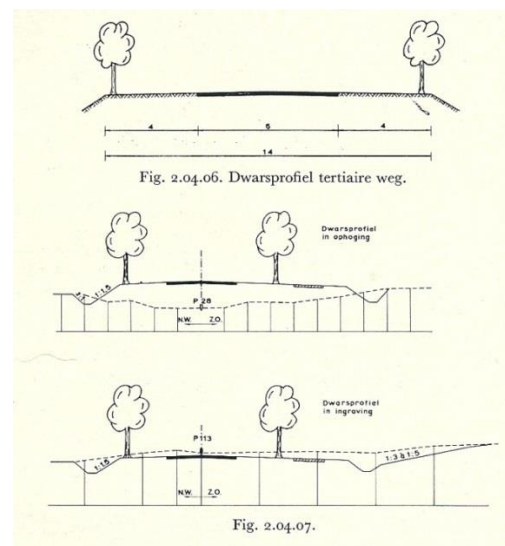
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Suggesties voor het ontwerp van het dwarsprofiel van stedelijke autowegen en secundaire wegen in een handboek wegenbouwkunde uit de jaren 1960 (Wiersma, Klomp & Looyen 1965: 22).



Suggesties voor het ontwerp van het dwarsprofiel van een tertiaire wegen en wegverhogingen in een handboek wegenbouwkunde uit de jaren 1960 (Wiersma, Klomp & Looyen 1965: 23).

1.4.1 Breedstraten

Een weg waarvan de breedte van het wegdek het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

De benaming Breedstraat (en varianten) wijst op belangrijke wegen, vaak hoofdwegen in een nederzetting of belangrijke verbindingswegen tussen de nederzettingen.

Opmerkingen

Volgens Hillegers zijn brede wegen ideale drijfwegen, aangezien ze het drijven van de kudde vergemakkelijken. Reglementen inzake de wegbreedte wijzen uit dat drijfwegen vaak zeer breed moesten zijn (Heslinga 1952: 167; Frequin 1952: 60; Hillegers 1993: 17-18). Dat betekent echter niet dat breedstraten stevast drijfwegen waren, al kunnen ze in een aantal gevallen wel die functie hebben gehad.

De naam Breedstraat wijst mogelijk, maar zeker niet noodzakelijk, op het bestaan van een Romeinse weg..

Varianten en vertalingen

Bredestraat, Brede straat (Ndl.) – *Bredeweg, Brede weg* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

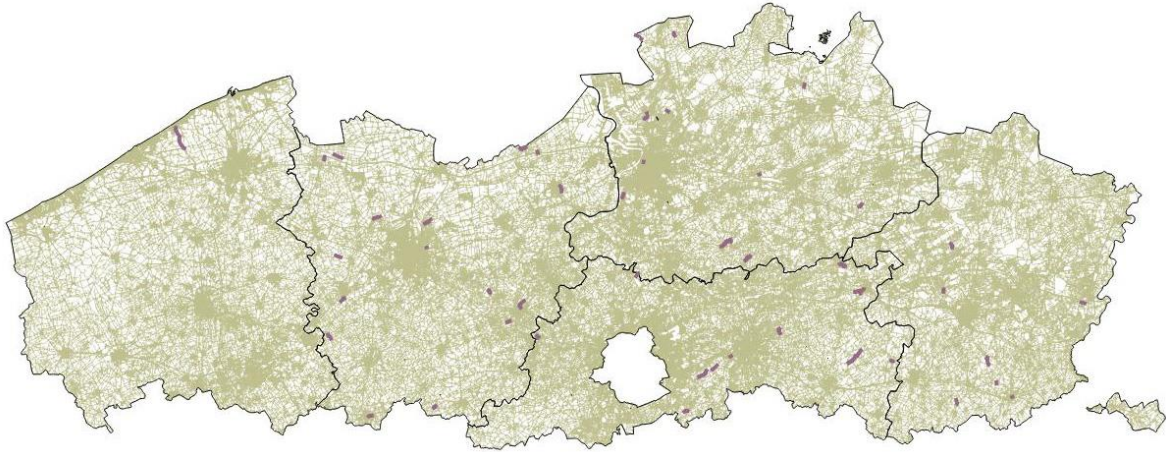
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Bredeweg die vanuit Duisburg (Tervuren, prov. Vlaams-Brabant) in de richting van Leuven loopt (foto Rafaël Jahn, 2014).



De Bredeweg tussen De Haan (prov. West-Vlaanderen) en Stalhille (Jabbeke, prov. West-Vlaanderen; foto Bart De Smet, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'brede' of 'breed'.

1.4.2 Dreven*

Een al dan niet verharde, rechte weg met aan weerskanten één of meer aangeplante rijen bomen.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

Bosdreven – Kasteeldreven – Kerkdreven.

Gerelateerde term(en)

Drijfwegen – Kerken – Kastelen – Rechte straten – Lanen.

Informatie

Het is niet duidelijk wanneer men op het idee is gekomen om bomen langs wegen te planten. Dat gebeurde in elk geval niet ten tijde van de middeleeuwse ontginningen. De evolutie ging mogelijk als volgt: “Later, en misschien ook op andere plaatsen moet iemand op het idee gekomen zijn om bomen met bruikbare eigenschappen op geschikte plaatsen te sparen bij het kappen. Een logische vervolgstap is dan het aanplanten van gewenste soorten op plaatsen waar dat relatief weinig last kon opleveren: langs wegen en randen van de bouwlanden.” (Schmitz 2007: 34-35) Schmitz vermeldde verder nog dat dreven reeds vanaf de zestiende eeuw werden aangelegd met het oog op landschapsverfraaiing. Vanaf de zeventiende eeuw liet de adel dreven aanleggen, hetzij tussen het kasteel en de dorpskern (vaak de kerk), hetzij tussen het kasteel en het omliggende land. In de negentiende eeuw werden ook de kasteelparken van dreven voorzien (Vanmaele 2003: 5 & 14).

Dreven werden tevens aangelegd in de heide- en veldgebieden die vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw en eerste helft van de negentiende eeuw werden ontgonnen. Er werden dambordpatronen gecreeërd; op de assen zorgden eiken- en beukendreven voor de verbinding van de verschillende onderdelen (Vanmaele 2003: 5).

Opmerkingen

Het woord ‘dreef’ is afgeleid van het werkwoord ‘drijven’ en betekende aanvankelijk ‘drijfweg voor vee’ (Van Veen & van der Sijs 1997: 235; Mennen 2013: 15). Pas later is de betekenis geëvolueerd.

De Inventaris Bouwkundig Erfgoed bevat momenteel 748 dreven; de Inventaris van het Landschappelijk Erfgoed bevat momenteel 26 dreven.

Voor Nederland telde Kouwenhoven 1301 straatnamen met het achtervoegsel ‘dreef’ (Kouwenhoven 2003: 22).

In de literatuur worden de woorden ‘dreef’ en ‘laan’ soms verward. Wij gebruiken ‘dreef’ systematisch voor wegen beplant met bomen in het buitengebied en ‘laan’ voor wegen beplant met bomen in een stedelijke context.

Varianten en vertalingen

Drove (Eng.) – *Trieb* (D.).

Specifieke literatuur

/

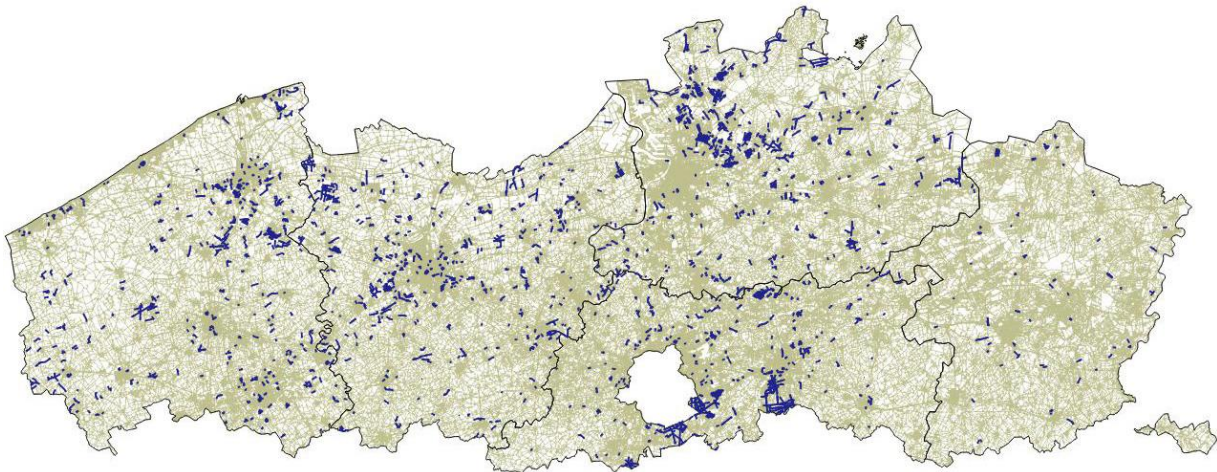
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Karmelietendreef in de Driesbeekvallei te Merelbeke (prov. Oost-Vlaanderen) (foto Trage Wegen vzw).



Eén van de zeven dreven die in een stervormig patroon werden aangelegd nabij het kasteel Scheldevelde in De Pinte (prov. Oost-Vlaanderen) (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014; zie ook Vanmaele 2003: 14).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'dreef'.

1.4.2.1 Bosdreven

Een rechte dreef in een bos.

Meer algemene term

Dreven

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kunstwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Een bosdreef komt zelden alleen voor; vaak werden er diverse bosdreven samen aangelegd.

Het verschil tussen een bosdreef en een bosweg is het kunstmatige karakter: een bosdreef is steeds aangelegd, een bosweg niet noodzakelijk.

Varianten en vertalingen

/

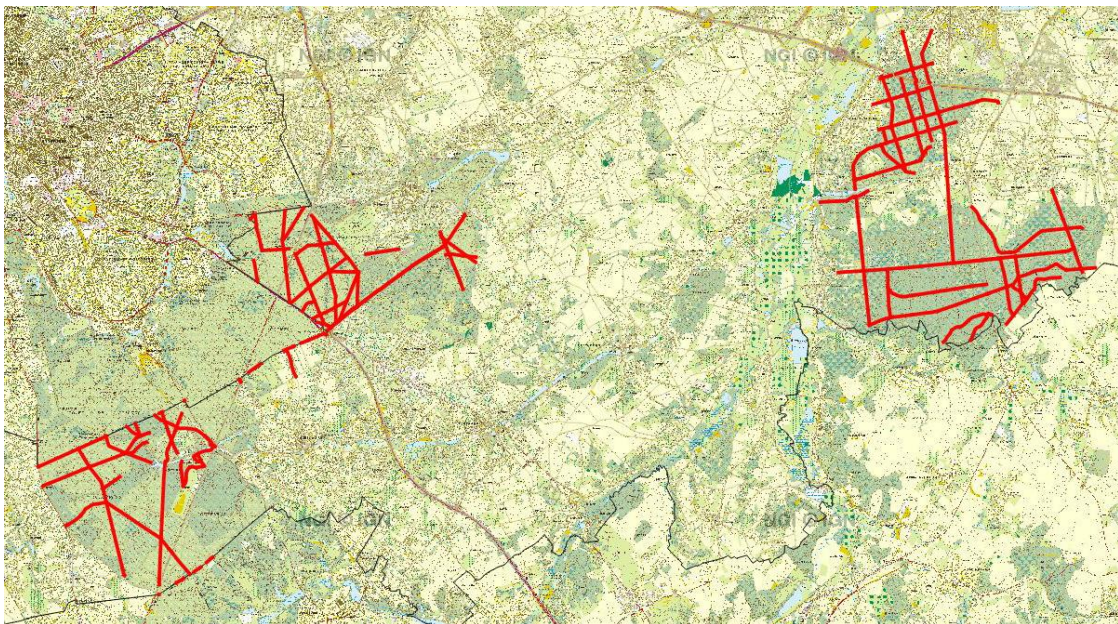
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Foto van de Monnikendreef in het Zoerselbos (Zoersel, prov. Antwerpen) (foto Anke Hermans, 2014).



Aanduiding van de bosdreven op grondgebied van het Vlaams Gewest in het Zoniënwoud en het Meerdaalwoud.

1.4.2.2 Kasteeldreven

Een dreef die naar een kasteel of landhuis leidt of in een kasteelpark is aangelegd.

Meer algemene term

Dreven

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kastelen – Landhuizen.

Informatie

Ofwel leidt de kasteeldreef naar de ingang van het kasteel of het landhuis, ofwel gaat het om dreven aangelegd in een kasteelpark. Volgens Schmitz zijn “de landschappelijke samenhang en de dooradering met majestueuze bomenrijen en lanen” kenmerkend voor de kastelen, landgoederen en buitenhuizen. Ze werden niet alleen aangelegd omwille van economische redenen (houtproductie), maar ook om bezoekers en passanten te imponeren (Schmitz 2007: 34-35).

Opmerkingen

Soms liggen een kasteeldreef en een kerkdreef in elkaars verlengde, zoals bijvoorbeeld in Ternat of Steenokkerzeel.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

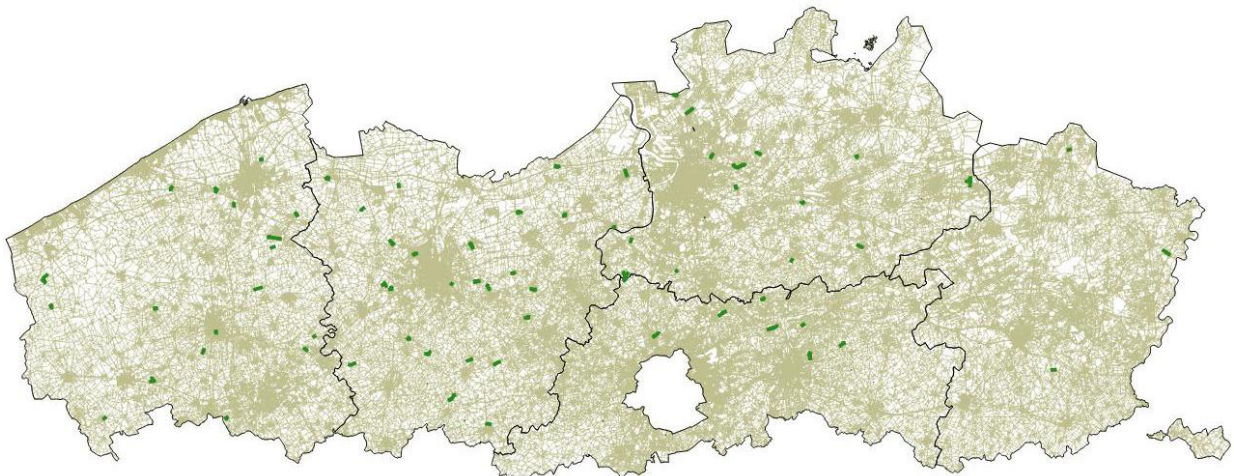
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kasteeldreef in Leeuwigem (Zottegem, prov. Oost-Vlaanderen) leidt naar het kasteel van Leeuwigem, een landhuis opgericht in het eerste kwart van de achttiende eeuw in opdracht van L. François d'Heyne, ter vervanging van een waterslot verwoest in 1656 (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 9783; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De Lorkendreef in Tillegembos in Sint-Michiels (Brugge, prov. West-Vlaanderen; bron: <http://www.panoramio.com/photo/26342931>).



Verspreiding van de straatnaam Kasteeldreef (en varianten) in Vlaanderen.

1.4.2.3 Kerkdreven

Een dreef die naar een kerk of een kapel leidt.

Meer algemene term

Dreven

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kerken – Kapellen.

Informatie

/

Opmerkingen

Soms liggen een kasteeldreef en een kerkdreef in elkaars verlengde, zoals bijvoorbeeld in Ternat of Steenokkerzeel.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

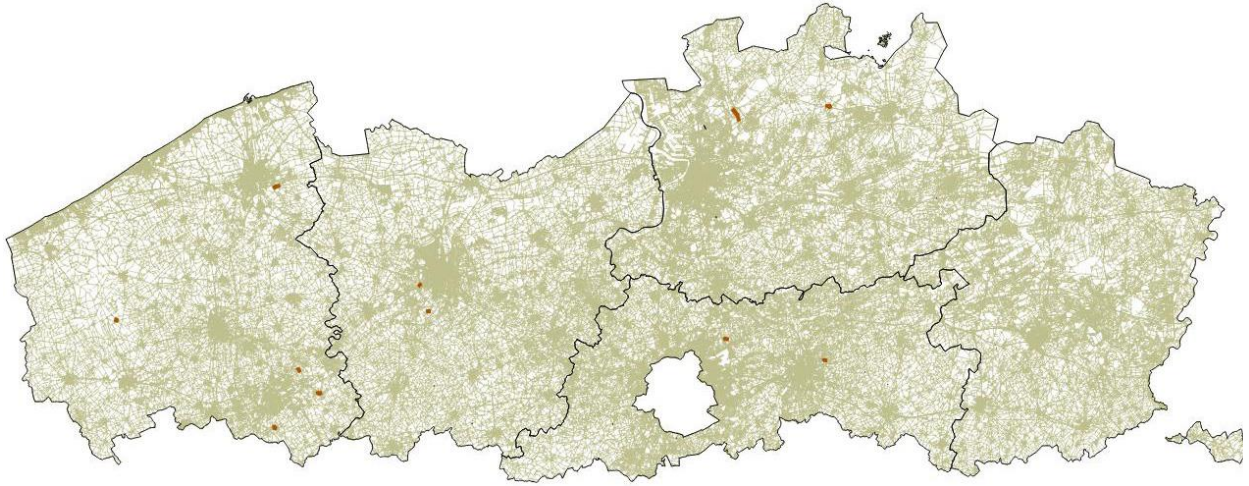
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kerkdreef in Vichte (Anzegem, prov. Oost-Vlaanderen) aan beide kanten omzoomd met knoteiken (foto Koen Himpe). De knotbomen waren zeker al in 1722 aanwezig; de kerkdreef zelf is reeds weergegeven op een gravure in Sanderus' *Flandria Illustrata* uit 1642.



De Dreef in Ternat (prov. Vlaams-Brabant) verbindt het kasteel Kruikenburg met de parochiekerk (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Verspreiding van de straatnaam Kerkdreef (en varianten) in Vlaanderen.

1.4.3 Holle wegen*

Een weg gelegen in een insnijding die is ontstaan ten gevolge van erosie of uitspoeling in combinatie met verkeer.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Landbouwwegen – Drijfwegen.

Informatie

Holle wegen kunnen op meerdere manieren worden gedefinieerd. Het Groot woordenboek der Nederlandse taal noemt een weg hol als hij “veel dieper ligt dan de grond aan weerskanten”. Hermans, auteur van de handleiding holle wegen, vond die definitie te beperkt en stelde het volgende voor: “een weg waar men, omwille van het hoogteverschil tussen wedek en maaiveld, met landbouwmaterieel niet meer rechtstreeks vanuit de weg het aangrenzend perceel kan oprijden” (Hermans 2000: 11 & 115). Verder moeten de bermen een minimale hoogte van 50 cm bezitten. Verder signaleerde Hermans nog dat ook de perceptie een belangrijke rol speelt: een weg is eigenlijk pas hol “wanneer je jezelf omsloten voelt door de flanken van de weg”, en “dat gevoel neemt toe naarmate je minder van het omliggende landschap kunt zien” (Hermans 2000: 111-12). Om die reden beschouwen een tussen taluds of muren ingebed stuk autosnelweg of ringlaan niet als een holle weg.

Holle wegen hebben een aantal basiskenmerken. Zo lopen ze altijd van hoog naar laag op de lösshellingen. Bovenop de plateaus ontstonden diepe natuurlijke erosiegeulen waarlangs het water naar de beek- en rivierdalen stroomde (zogenoemde ‘grubben’). Boeren gingen deze grubben gebruiken als toegangsweg tot het plateau, maar hierdoor waren deze sneller onderhevig aan het proces van afspoeling van de grond en aan erosie. Dat proces werd nog extra versneld wanneer verkeer in de grubben toenam en/of gebruik werd gemaakt van karren (waardoor de grond werd losgewoeld). De grubben kwamen steeds dieper ten opzichte van het omliggende maaiveld te liggen; de wanden werden steiler en raakten begroeid met bomen en struiken (Vanmaele 2003: 10; Tys 2004: 187; Schmitz 2007: 33; voor een gedetailleerde bespreking, zie Hermans 2000: 14-15). Hermans somde drie noodzakelijke ontstaansvoorwaarden op: “een bodemsoort die min of meer steile flanken mogelijk maakt, een reliëf met voldoende niveauverschillen om *erosie* mogelijk te maken en een intensief landgebruik door de eeuwen heen” (Hermans 2000: 13). Vanmaele signaleerde verder ook nog dat steenontginning aan de basis kon liggen van het ontstaan van een holle weg, namelijk wanneer de ontgonnen zone naderhand als weg in gebruik werd genomen (Vanmaele 2003: 10).

Hermans maakte in zijn handleiding ook een onderscheid in elf verschillende types holle wegen. Die indeling is opgesteld op basis van structurele elementen en natuurbehoudswaarden:

- Ideale ravijnbostype
- Korte ravijnbostype
- Bostype
- Korte bostype
- Lage bostype
- Diepe open type
- Open type
- Lang grazige type
- Grazige type

- Laag grazige type
- Dichtgegroeide type

Voor al deze types werden hoofdkenmerken en nevenkenmerken opgesomd, en tevens is er ook een determinatietabel beschikbaar (Hermans 2000: 77-87).

Opmerkingen

De bestaande scopenote in de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed (ID 1214) is verfijnd.

Holle wegen staan gewoonlijk zeer duidelijk aangegeven op de topografische kaarten van het Nationaal Geografisch Instituut: via arceringen wordt aangegeven dat de bermten aan weerszijden naar het wegdek toe afhellen. Hermans waarschuwde er echter voor om enkel en alleen voort te gaan op deze kaarten, aangezien de weergegeven landschappelijke situatie soms reeds is gewijzigd (Hermans 2000: 11). Verificatie op het terrein is dus steeds aangewezen.

Tys riep op om – in het bijzonder vroegmiddeleeuwse – holle wegen niet als onveranderlijke landschappelijke gegevens te beschouwen (zoals nogal eens wordt gedaan). Ook dit wegtype is immers aan verandering onderhevig. Holle wegen kunnen evenzeer verdwijnen uit het landschap of zich verleggen. Daarnaast tonen de beschikbare (maar schaarse) dateringen van holle wegen aan dat ze dikwijls opklimmen tot de vroege middeleeuwen, of zelfs vroeger, maar ook in recentere periodes zijn uiteraard nog holle wegen ontstaan. Een holle weg is dus niet noodzakelijk zeer oud (Tys 2004: 187). Gilles-Guibert verzette zich tegen de vaak gelezen of gehoorde opvatting dat holle wegen uit de prehistorie stammen en dus zeer oud zijn, door te stellen dat holle wegen in alle periodes zijn ontstaan (Gilles-Guibert 1960: 30). Hermans was het langs de ene kant met deze opvattingen eens, maar stipte daarnaast toch ook aan dat pas vanaf de late middeleeuwen alle factoren aanwezig waren voor het ontstaan van holle wegen: enerzijds een relatief grote bevolkingsdichtheid en anderzijds een intensievere landbouw, die leidde tot drukker verkeer tussen de dorpen aan de rand van de beekdalen en het akkerland op de plateaus. Volgens Hermans zijn de meeste holle wegen dus pas vanaf de late middeleeuwen ontstaan (Hermans 2000: 16-17). Ook vandaag ontstaan er nog holle wegen, maar het aantal dat verdwijnt ligt echter veel hoger.

Vanuit internationaal oogpunt beschouwd, zijn de holle wegen vrij zeldzaam. Hermans stipte aan dat ze in de landbouwgebieden in het buitenland wel voorkomen, maar in veel mindere mate dan in Vlaanderen, waar men ze op circa 80% van het territorium kan aantreffen (meer bepaald in de gebieden die minstens 210 meter boven de zeespiegel liggen) (Hermans 2000: 11). In zijn ogen vormen holle wegen dan ook een onmiskenbaar onderdeel van de natuurlijke rijkdom van een streek (Hermans 2000: 7).

Wat het ontstaan van holle wegen betreft, geldt eveneens de vraag van de kip of het ei: is het een natuurlijk fenomeen, dat nadien door de mens werd gebruikt, of gaat het om een menselijke creatie, die onderhevig is aan natuurlijke processen? Voor Hermans lag de waarheid in het midden: “holle wegen zijn meestal het gevolg van de gecombineerde werken van mens en water/ijs. Daarbinnen vallen twee opvattingen te onderscheiden. De ene gaat ervan uit dat mensen bestaande erosiegeulen als weg zijn gaan gebruiken. De andere stelt dat erosie vergemakkelijkt werd door betreding. Vermoedelijk hebben beide mogelijkheden zich in de loop van de geschiedenis naast elkaar voorgedaan, afhankelijk van de lokale situatie. Waarschijnlijk was de mens niet de initiatiefnemer maar is hij in bepaalde gevallen bestaande wildpaden gaan gebruiken toen hij het leemplateau begin te ontginnen.” (Hermans 2000: 14)

Holle wegen zijn ideale drijfwegen, vermits de steile en meestal begroeide wanden verhinderen dat er dieren uit de kudde ontsnappen (Hillegers 1993: 17-18).

De straatnaam Diepstraat of Diepe straat alludeert normaliter op een (voormalige) holle weg. Zo werd de holle weg die van het hoger gelegen Mater langs Ename (Oudenaarde, prov. Oost-Vlaanderen) naar de Scheldevallei liep in 1244 vermeld als *cava strata* (Tys 2004: 187). In het MNW treffen we echter ook een alternatieve etymologie voor ‘diepe weg’ aan, met name moerasweg (verwijzend naar de tweede betekenis van ‘diep’: ‘ondergelopen, doorweekt, onder water staande, nat, moerasig, blank staande’).

Varianten en vertalingen

Grubbe (Ndl.) – *Holstraat* (Ndl.) – *Diepstraat*, *Diepestraat* (Ndl.) – *Chemin creux* (Fr.) – *Cava strata* (Lat.).

Specifieke literatuur

H. Abts, 'Holle wegen, taluds en wegbermen, in: *Jaarbuttelin De Vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud*, 1972, pp. 73-91.

De holle wegen. HONA, 1984, jg. XIX, 4.

E. Hermans (red.), *Holle wegen. Handleiding*, Heverlee, 2000.

Het holle-wegencomplex van Briedgen, Lanaken, 2008.

Langs holle wegen in Huldenberg, Heverlee, 2008.

Langs holle wegen in Kortenberg en Bertem, Heverlee, 2009.

Langs holle wegen in Overijse, Heverlee, 2007.

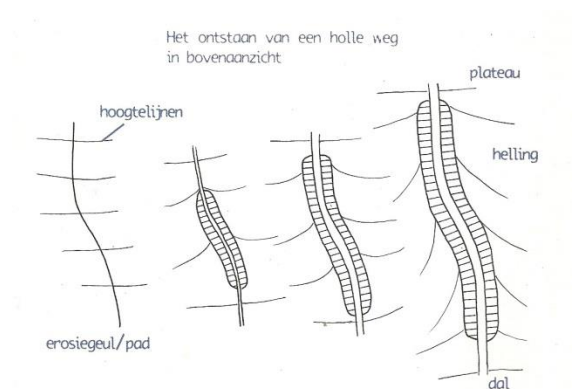
Langs holle wegen in Tervuren en Bertem, 2007.

J. Stevens (red.), *Holle wegen in Limburg*, Rekem, 1987.

J. Stevens, 'Holle wegen. Met een erfgoed de berg af', in: M. Hermy & G. De Blust (red.), *Punten en lijnen in het landschap*, Brugge – Haarlem, 1997, pp. 173-195.

M. Van Meldert, *Analyse en evaluatie van holle wegen*, 1986 (onuitgegeven eindwerk).

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



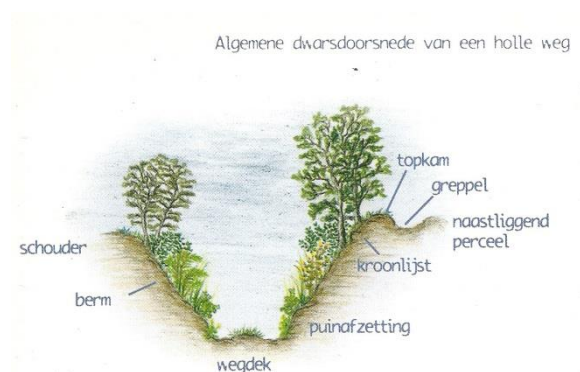
Het ontstaan van holle wegen in een schema (bron: Hermans 2000: 16).



De kasseihelling Taaienberg op grondgebied Maarkedal (prov. Oost-Vlaanderen) is een holle weg (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Holle wegen in en om Vreeren (Tongeren, prov. Limburg) aangeduid op de topografische kaart van 1935 (bron: Nationaal Geografisch Instituut).



Schematische doorsnede van een holle weg, met benoeming van de verschillende onderdelen (bron: Hermans 2000: 19; voor een bespreking per onderdeel, zie 19-23).

1.4.4 Lanen

Een weg in geürbaniseerd gebied die langs weerszijden is beplant met bomen.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Dreven – Ringlanen.

Informatie

Breed opgezette lanen bieden het voordeel dat andere weggebruikers en activiteiten tussen en langs de bomen aan de zijkanen een plaats krijgen: voetgangers, trams, fietsers, spelende kinderen, verkeersinfrastructuur, parkeergelegenheid, enzovoort (Gauthiez 2003: 158).

Opmerkingen

Vlaanderen ligt vol met lanen, zoals de onderstaande kaart aantoont: meer dan 22.000 straten bezitten het woord 'laan' als achtervoegsel. Ter vergelijking, Kouwenhoven telde voor Nederland 19.856 straatnamen met het bestanddeel 'laan', dat er zodoende de derde plaats bekleedt na 'straat' en 'weg' (Kouwenhoven 2003: 33).

Vele lanen zijn genoemd naar personen of planten. Het gaat vaak om wegen die op systematische wijze in nieuwe verkavelingen werden aangelegd. Uit de kaart blijkt dan ook overduidelijk dat vele lanen te vinden zijn in de gebieden die na de Tweede Wereldoorlog drastisch werden geürbaniseerd (de periferie van de steden, de kust).

Toch zijn er ook oudere lanen. Aanvankelijk vallen ze min of meer te vereenzelvigen met de dreven, die vanaf de zeventiende eeuw als toegangsweg tot landgoederen en kastelen werden aangelegd (Gauthiez 2003: 158; Koen & Renes 2003: 42). Vandaar kennen we wellicht nog het woord oprijlaan.

In de literatuur worden de woorden 'dreef' en 'laan' soms verward. Wij gebruiken 'dreef' systematisch voor wegen beplant met bomen in het buitengebied en 'laan' voor wegen beplant met bomen in een geürbaniseerde omgeving.

Varianten en vertalingen

Allee (Ndl.) – *Avenue*, *Allée* (Fr.).

Specifieke literatuur

A. Stynen, 'Omstreden nieuwkomers. Bomen in het Antwerpse straatbeeld (1850-1914)', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2014, IV, 2, pp. 18-29.

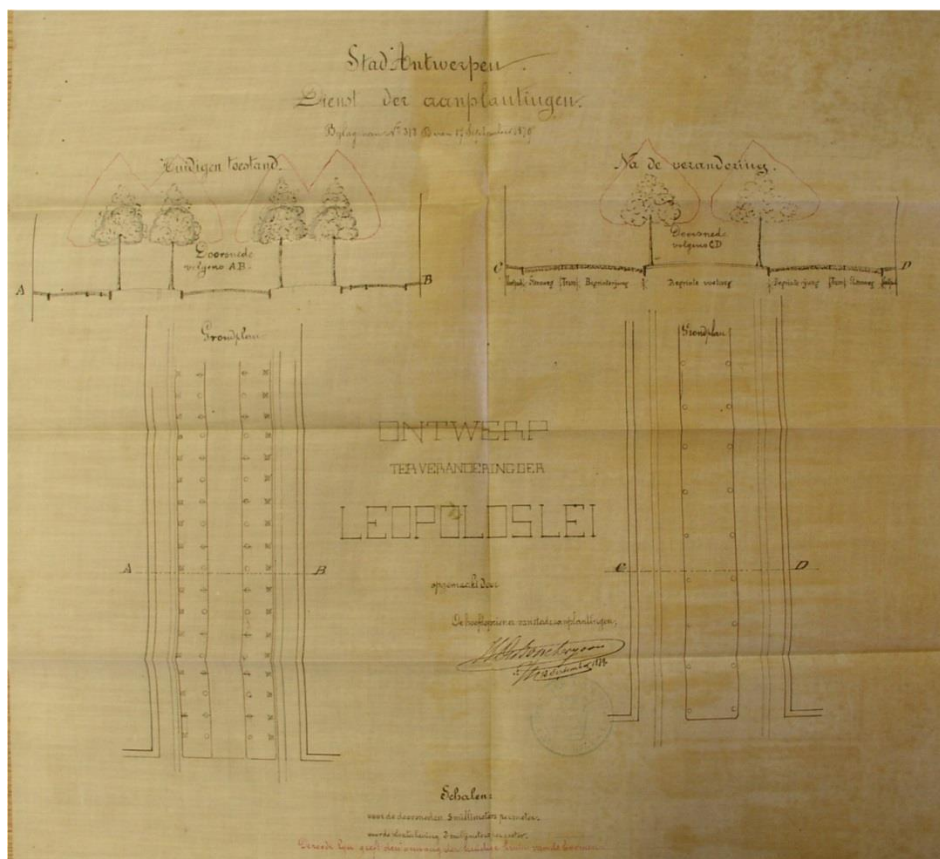
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Etienne Sabbelaan in Kortrijk (prov. West-Vlaanderen) gaat terug op een veldweg, zo blijkt uit een landboek van 1770. Tot de eerste helft van de twintigste eeuw was deze onderdeel van buurtweg n° 39, ook *Sint-Cornelisweg* genoemd. In 1971 werd een gedeelte van deze buurtweg omgedoopt in Stijn Streuvelslaan en een jaar later werd de weg volledig heraangelegd en verbreed. In 1981 werd de laan omgedoopt in Etienne Sabbelaan (Vanhoonacker 1986: 128).



Plan van De Panne uit 1911, opgemaakt door Albert Devriendt, met aanduiding van de lanen en villa's (bron: De Vriendt s.d.).



Ontwerp der verandering der Leopoldslei, opgemaakt door de Dienst der Aanplantingen van de Stad Antwerpen in 1879 (Stadsarchief Antwerpen, MA 959_9). Het aantal bomen in de lei (laan) werd van vier naar twee gebracht.



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'laan'.

1.4.5 Stegen

Een smalle weg.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Gangen – Beluikstegen.

Informatie

Het woord steeg wordt gebruikt ter aanduiding van een smalle weg of straat in een stedelijke omgeving of van een smalle landelijke weg. In verscheidene publicaties wordt ingegaan op de betekeniswijziging van het woord, dat van Germaanse origine is. Aanvankelijk zou het 'stijgende weg' hebben betekend (Ruijsendaal 1998: 14). Ze zouden de verbindingswegen tussen de lager gelegen hooi- en weilanden en de nederzettingen hebben aangeduid (Heslinga 1952: 167; Koen & Renes 2003: 36-37). Al snel werd het woord echter gebruikt ter aanduiding van allerlei wegen binnen en rond de nederzettingen (Ruijsendaal 1998: 18) en van lokaal belang (Horsten 2005: 34). Na de middeleeuwse periode haalde het woord 'straat' echter de bovenhand, terwijl steeg enkel nog werd gebruikt te aanduiding kleine, smalle wegen.

Opmerkingen

Het onderscheid tussen 'gang' en 'steeg' is niet scherp te trekken. Omwille van de etymologie van 'steeg' en omwille van het voorkomen van stegen op het platteland, hebben we ervoor geopteerd om stegen als algemene term te gebruiken voor een smalle weg, terwijl we gang voorbehouden voor smalle wegen naast, aan of in gebouwen.

Volgens de kostuimen van het Brugse Vrije moest een steeg – wellicht nog in de betekenis van stijgende voetweg – 1,1 meter breed zijn (Tys 2004: 187).

Wat de stedelijke stegen betreft, zij werden op talrijke plaatsen geassocieerd met donkere, vuile en armoedige achterbuurten. Op vele plaatsen werden die stegen in straten omgedoopt (Ruijsendaal 1998: 19; Kouwenhoven 2003: 46).

Kouwenhoven telde voor Nederland 1375 straatnamen met het grondwoord 'steeg'; negen met 'steegde' en 34 met 'steegh', 'steech' of 'stegen' (Kouwenhoven 2003: 46).

Varianten en vertalingen

Straatje (Ndl.) – *Wegje* (Ndl.) – *Ruelle* (Fr.) – *Steg* (D.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



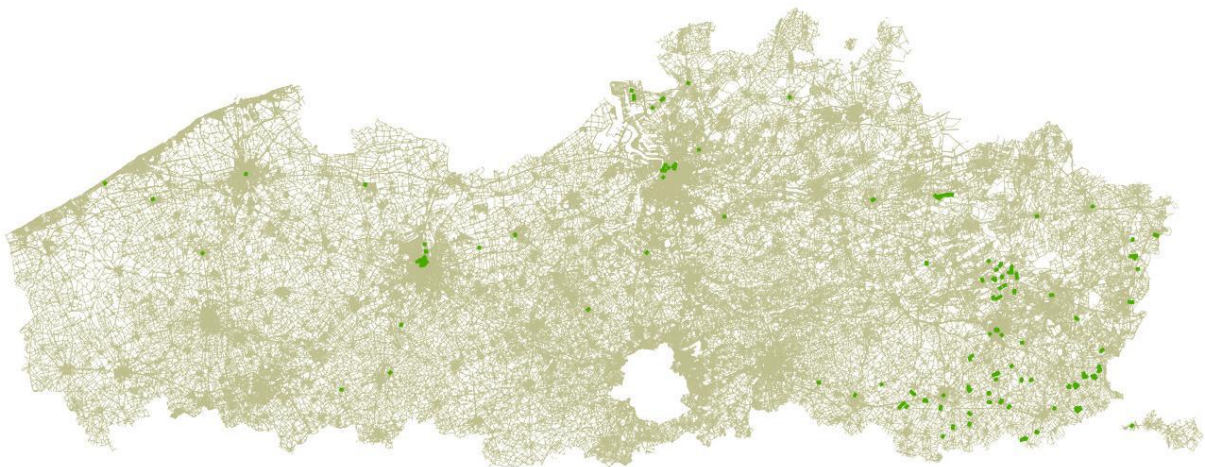
Oude foto van de Kerkstraat in Middelkerke (prov. West-Vlaanderen; bron: Valeria Van Camp). Deze hellende straat tussen de kerk en de duinen droeg tot in de veertiende eeuw de benaming *Stie* (Tys 2004: 188).



Het Boerenhol in Geraardsbergen (prov. Oost-Vlaanderen), een overbouwde steeg die uitmondt in de Buizemontstraat (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Gentse straatnamen met het bestanddeel 'steeg'.



Verspreiding van straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'steeg'.

1.4.6 Trapstraten

Een stijgende straat waarbij het hoogteverschil door middel van treden wordt opgevangen.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Trapstraten komen voornamelijk voor op plaatsen waar de weg op korte afstand een belangrijk hoogteverschil moet overwinnen.

Opmerkingen

Sommige gebouwen, zoals kerken, liggen vaak hoger dan het maaiveld en zijn daarom via trappen toegankelijk. Het gaat hier in de meeste gevallen slechts om een paar treden en dus niet om wegen *strictu sensu*.

De straatnaam Trapstraat komt geregeld voor in Vlaanderen. Het is echter niet duidelijk of het hier steevast gaat om een allusie op de aanwezigheid van een trap. Het is evenzeer mogelijk dat de naam is ontleend aan een huisnaam (de Trap) of het gevolg is van een volksetymologische verbastering van het Middelnederlandse *drab* ('modder').

Varianten en vertalingen

Escalier (Fr.) – *Chemin d'escalier* (Fr.) – *Gradus* (Lat.).

Specifieke literatuur

/

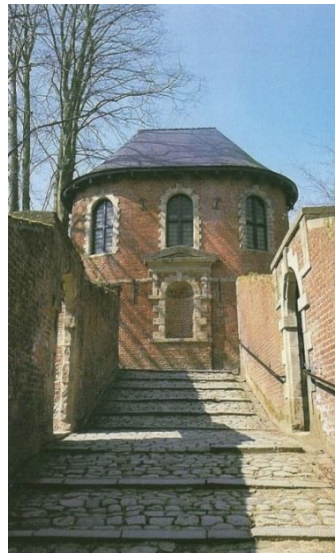
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



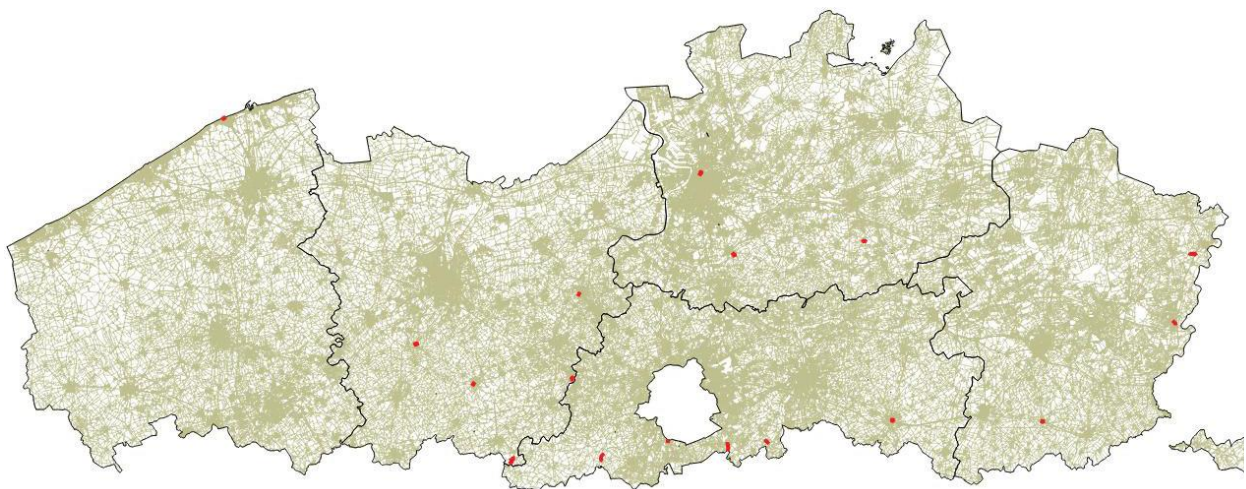
Een trap maakt het mogelijk om het hoogteverschil aan de kerk van Overijse (prov. Vlaams-Brabant) te overbruggen; de autoweg kronkelt zich als een slang rond de kerk (foto Wim Tavernier, 2014).



De Tentrappenstraat in Hoeilaart (prov. Vlaams-Brabant), nu een holle kasseiweg, leidt naar het gehucht ten Trappen (foto Wim Tavernier, 2014).



Zicht op de trappen naar het zeventiende-eeuwse lustpaviljoen in het kasteeldomein van Gaasbeek (Lennik, prov. Vlaams-Brabant; overgenomen uit Vandormael 1988: 24).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'trap'.

1.4.7 Tunnels*

Een tunnel is een kunstmatige onderaardse doorgang in de vorm van een koker.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Infrastructuur.

Informatie

Tunnels worden voornamelijk onder de grond aangelegd, om obstakels zoals rivieren of andere wegen te vermijden. De gekendste voorbeelden zijn uiteraard de tunnels die horen bij de autosnelwegen en stadsautostrades. Daarnaast bestaan er ook kleinschaligere tunnels voor trams, voetgangers en fietsers. Vóór de negentiende eeuw werden tunnels voornamelijk aangelegd voor militaire doeleinden. Een laatste vorm zijn ten slotte de tunnels of doorgangen onder gebouwen, maar deze bevinden zich uiteraard boven het maaiveld.

Opmerkingen

De Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed bevat negen voorbeelden van tunnels, maar slechts in drie gevallen gaat het echt om wegen: de Frans Tijsmanstunnel (ID 10766), de voetgangerstunnel aan de Gotemstraat in Borgloon (ID 31895) en de Voetgangerstunnel onder de Nielsestraat in wijk Noeveren te Niel/Boom (ID 200533). Daarnaast zijn de ventilatie- en verluchttingsgebouwen van de Sint-Annatunnel en de Waaslandtunnel opgenomen in de Inventaris, de tunnels zelf niet.

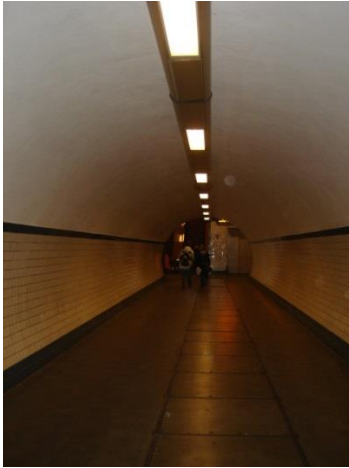
Varianten en vertalingen

Doorgang (Ndl.) – *Tunnel* (Fr.) – *Souterrain* (Fr.).

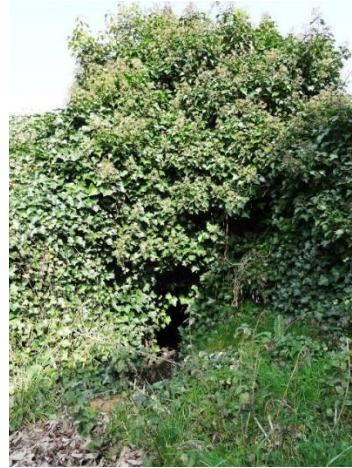
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



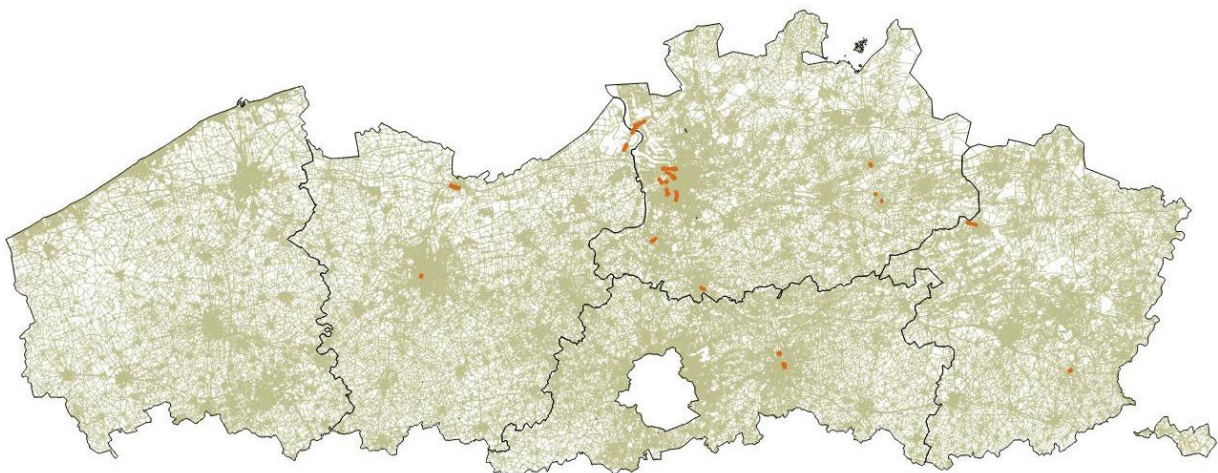
De Sint-Annatunnel onder de Schelde in Antwerpen (prov. Antwerpen), plechtig geopend op 10 september 1933 door burgemeester Camille Huysmans, en beschermd als monument in 1997 (foto Quatrostein, 2008).



Voetgangerstunnel onder de Sint-Truidersteenweg te Borgloon (prov. Limburg), als voormalige verbinding van de Gotemstraat met de Weg naar Berlingen uit de eerste helft van de negentiende eeuw (foto Pascal Van Acker, 2014)



De tunnel of doorgang onder het zestiende-eeuwse Vleeshuis (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 4678) in Antwerpen (prov. Antwerpen) (foto Margo Vannieuwenhuyze, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'tunnel'.

1.4.8 Verhoogde wegen

Een weg die kunstmatig is opgehoogd.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Het ophogen of verhogen van wegen kan om meerdere redenen gebeuren. In natte gebieden werden wegen uiteraard opgehoogd om ze droog te houden in geval van watersnood. Maar daarnaast zijn vele wegen in de loop der tijden ook stelselmatig opgehoogd wanneer ze een nieuw wegdek kregen. Daardoor ligt het oorspronkelijke wegdek van vele wegen, vooral deze in de binnensteden, een stuk lager (en is het tevens mogelijk om daarvan ondergrondse relictten terug te vinden).

Opmerkingen

Dijkwegen zijn altijd verhoogde wegen, aangezien deze bovenop of op de zijkant van dijken werden aangelegd of zijn ontstaan. Omgekeerd zijn verhoogde wegen uiteraard niet per definitie vereenzelvigen met dijken.

In de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed is sprake van de zogenoemde *causewayed enclosures* (ID 1176), die meestal voorkomen op heuveltoppen en worden omgeven door concentrische grachten en wallen. Dwars over deze grachten en wallen lopen over regelmatige afstanden *causeways* of verhoogde wegen. Ze komen voor in Frankrijk, Engeland, België, Scandinavië, Duitsland, Italië, Ierland en Slowakije. Niet te verwarren met heuvelforten die tot een latere periode behoren.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

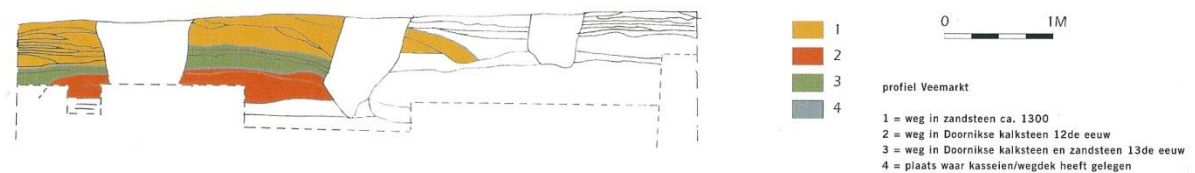
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Veerstraat in Uitbergen (Berlare, prov. Oost-Vlaanderen) is een verhoogde weg dwars door het meersengebied langs de Schelde (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014). Dit gebied maakt onderdeel uit van het Sigmaplan cluster Kalkense Meersen (zie <http://www.sigmaplan.be/nl/projectgebieden/cluster-kalkense-meersen>).



De recente asfaltering én ophoging van het wegdek van de Meersstraat in Sint-Martens-Latem (prov. Oost-Vlaanderen) (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Bij opgravingen op de Mechelse Veemarkt kwamen overblijfselen van opeenvolgende middeleeuwse wegen aan het licht (bron: *Ongeschreven Mechelen* 2003: 72).



Zicht vanop de linker Scheldeoever op de rede van Antwerpen door Jean Baptiste Bonnecroy uit 1658 (Nationaal Scheepvaartmuseum; overgenomen uit Tijs 2007: 227). Langs de oever bevindt zich een verhoogde weg/dijkweg; onderaan bevindt zich tevens een onderweg.

1.4.9 Viaducten*

Een weg die via een brugconstructie bestaande uit meerdere, min of meer gelijke, boogvormige overspanningen over een dal, ravijn of andere verkeersweg wordt geleid.

Meer algemene term

Wegen naar dwarsprofiel.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Bruggen.

Informatie

Viaducten worden hoofdzakelijk aangelegd om het autoverkeer over een bepaald obstakel (een dal, een rivier, een spoorweg, enzovoort) te leiden of om andere verkeerswegen te ontlasten. Dat laatste was bijvoorbeeld het geval bij de viaducten die werden aangelegd op de Gentse Ring en de Antwerpse Leien.

Opmerkingen

De Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed bevat drie voorbeelden van viaducten, maar het gaat hier telkens om spoorwegviaducten.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het Keizersviaduct, onderdeel van de ring van Gent (prov. Oost-Vlaanderen). De ruimte die dankzij het viaduct is vrijgekomen heeft de aanleg van een fietsersbrug en grafittiplek mogelijk gemaakt (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Het Viaduct van Vilvoorde, officieel "Viaduct Zeekanaal Brussel-Schelde", is het bekendste viaduct van België. Het werd aangelegd in 1977 en maakt deel uit van de Brusselse Ring (foto Hugo De Maeyer, 2014).



Het voormalige viaduct boven de leien in Antwerpen (prov. Antwerpen), ook wel *IJzeren Brug* genoemd, opgericht in 1972 en definitief afgebroken begin in 2006 (Felixarchief, 1107 # 2266).



Aanleg van het Zuidviaduct in Gent (prov. Oost-Vlaanderen), waarlangs men vanop de E17 rechtstreeks met de wagen het stadscentrum kon binnenrijden (overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 109).

2. Wegen naar ligging

Een weg waarvan de ligging het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen.

Meer specifieke term(en)

Bestemmingswegen – Ontsluitingswegen – Parallelwegen – Wegen bij gebouwen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Diverse wegtypes worden gedefinieerd op basis van hun ligging in het landschap. Daarbij gaat het niet alleen om wegen die in een specifiek gebied of landschap liggen (ontsluitingswegen), maar evenzeer om wegen die naar een bepaalde bestemming leiden (bestemmingswegen), om wegen die langs een andere topografische (infra)structuur lopen (parallelwegen) en om wegen die bij een specifiek gebouw horen (wegen bij gebouwen).

Opmerkingen

Gritschker stelde voor om de wegen te rangschikken volgens de mate waarin hun tracé aan de gesteldheid van het aardoppervlak is aangepast (vermeld in Heslinga 1952: 163). Heslinga voegde daaraan toe dat wegen die zich op een bepaald terrein het nauwkeurigst 'naar de morfologische en hydrografische omstandigheden richten', gewoonlijk ook de oudste zijn (Heslinga 1952: 163).

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

2.1 Bestemmingswegen

Een weg waarvan de uiteindelijke bestemming het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen naar ligging.

Meer specifieke term(en)

Bergstraten – Bronwegen – Gaten – Invalswegen – Kapelwegen – Kerkwegen – Marktwegen – Molenwegen – Oprillen – Parkstraten – Pontwegen – Schoolwegen – Saswegen – Stationsstraten – Waterstraten.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Wegen werden en worden zeer vaak naar hun eindpunt genoemd (De Wilde 1950: 72-73; Schönfeld 1957: 2). Dat heeft aanleiding gegeven tot het ontstaan van een reeks wegtypes, die soms het voorwerp waren van wettelijke bepalingen, maar ook aan een serie hodonimen, met name voor wegen die naar een welbepaalde locatie leidden (een stad, een dorp, een gebouw, een landschappelijk element, enzovoort).

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Toegangsweg (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto van de Molsebaan in Dessel (prov. Antwerpen), leidend naar Mol (bron: <http://www.2400.be/>).



De Oude Bruggeweg in Snellegem (Jabbeke, prov. West-Vlaanderen) loopt verder als een aardeweg (foto Bram Vannieuwenhuys, 2014).

2.1.1 Bergstraten

Een straat die naar een heuvel leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Vlaanderen telt nog steeds talloze Bergstraten en daarnaast ook nog heel wat andere straatnamen die verwijzen naar een lokale heuvel (zoals bijvoorbeeld Bergske, Cauwberg, Galgebergstraat, Hogebergstraat, Stuivenberg, enzovoort). Dat toont aan dat het wegennet zich in belangrijke mate heeft gemodelleerd op het – al dan niet kunstmatige – heuvel landschap.

Opmerkingen

Berg moet hier uiteraard eerder begrepen worden als heuvel. In een al bij al laaggelegen en vlak gebied als Vlaanderen werd de kleinste verhevenheid reeds 'berg' genoemd. Het woord werd trouwens ook gebruikt voor kunstmatig aangelegde heuvels (bijvoorbeeld mottes, molenbergen en galgenbergen).

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

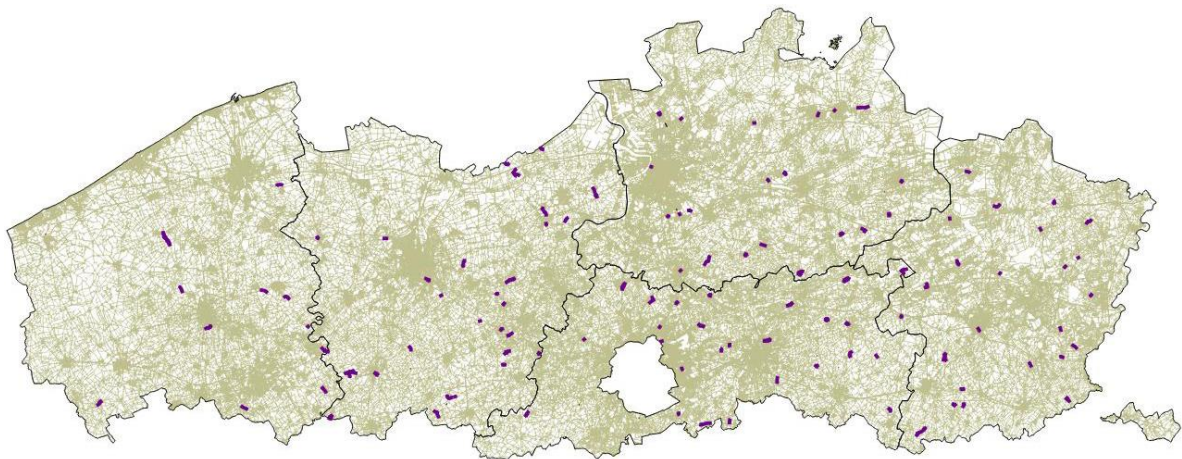
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Bergstraat Laarne (prov. Oost-Vlaanderen) is een voorbeeld van een bergstraat in een vlak landschap (foto Bram Vannieuwenhuijze, 2014).



De Kemmelbergstraat leidt vanuit het dorpscentrum van Loker naar de Kemmelberg (Heuvelland, prov. West-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuijze, 2014).



Verspreiding van de straatnaam Bergstraat in Vlaanderen.

2.1.2 Bronwegen

Een weg die naar een openbare waterbron, waterput of fontein leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Waterputten – Fonteinen.

Informatie

/

Opmerkingen

Het spreekt vanzelf dat bronwegen werden gebruikt voor het transport van water voor de huishoudens en naar de tuinen en velden. Of dat echter ook de basisetymologie van *borneweche* is, zoals het MNW en Mennen – weliswaar met een vraagteken – beweren (Mennen 2013: 23), valt te betwijfelen. Wij beschouwen ze in deze thesaurus dan ook eerst en vooral als bestemmingswegen: een weg die naar een waterbron, waterput of fontein leidt. Dat ze werden gebruikt om water te gaan halen, spreekt voor zich.

In 1368 stelde de rentmeester-generaal van Brabant de officiële breedte van de borrewegen vast op 6 voet (Vannoppen 2003: 57; Willems 1846: 99; Martens 1943: 143).

Varianten en vertalingen

Borreweg (Ndl.) – *Borneweche* (Ndl.).

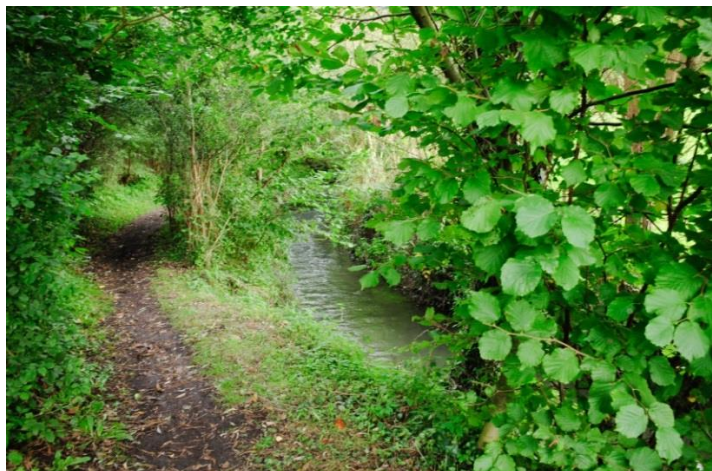
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Borreweg in Kruishoutem (prov. Oost-Vlaanderen) leidt naar een kouter waar twee kleine beekjes ontspringen (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De SintLaureinsborreweg in Dworp (Beersel, prov. Vlaams-Brabant) volgt de Molenbeek, maar is genoemd naar de Sint-Laureinsbron (foto Imelda Loosen, 2014).

2.1.3 Gaten

Een smalle toegangsweg, meestal tot landbouwgebied.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Veldwegen – Uitwegen.

Informatie

De primaire betekenis van ‘gat’ is ‘opening’, ‘open plaats in een vaste stof, lichaam of voorwerp’. Gezien de etymologische verwantschap met het Engelse *gate* en het Duitse *gasse*, had het woord in het Middelnederlands ook de betekenis van ‘doortocht, toegang’, ook ‘poort, deur, of zeegat, haven’ en ‘uitweg’ (MNW). Meestal worden er smalle toegangswegen tot landbouwcomplexen mee aangeduid, zoals de kouters en aarden, vandaar de specifieke Middelnederlandse termen *aardgat* en *koutergat*, waarmee wegen naar en over bouwland werden aangeduid (Vannoppen 2003: 57; Mennen 2013: 23). Die wegen werden dus in de eerste plaats gebruikt door landbouwers en landbouwvoertuigen, zoals bijvoorbeeld blijkt uit een nota van de schepenen van Vliermaal (Kortesseem, prov. Limburg) uit 1635, waarin een *aardgat* werd omschreven als een weg *daer ploegen, karren, waegens, eggen, wellen deurgaen* (Breedte der wegen 1881: 419).

Opmerkingen

De middeleeuwse kostuimen bepalen de officiële breedte voor de *aard-* en *koutergaten*: zowel in het hertogdom Brabant als in het graafschap Loon dienden ze 12 voet breed te zijn (Willems 1846: 100; Mennen 2013: 23).

In 1368 voegde de rentmeester-generaal van Brabant nog enkele extra bepalingen toe aangaande de verschillende soorten ‘gaten’, zich daarbij inspirerend op het recht van Ukkel: *Na den rechten van Uccle moet een mestgat oft een leydtgat te zomere oepen staen ende te winter alst gesayt es, soe maecht sijn gesloten ende getuynt. Een aerdgat ofte een coutergat moet oepen staen over tijt, wijnter ende zomer. Ende den wech es sculdich alsoe breed te sijne, als hen veertich scape spreken, als zy gedreven worden in den velde ende breed staen in der weiden* (Willems 1846: 100).

Het onderscheid tussen de gaten (in de zin van toegangswegen tot de landbouwgebieden) en veldwegen (in de zin van wegen over het veld) is niet altijd strikt te trekken. Vaak lopen ze in elkaar over.

Varianten en vertalingen

Aardgat (Mndl.) – *Coutergat* (Mndl.) – *Mestgat* (Mndl.) – *Gate* (Eng.) – *Gasse* (D.).

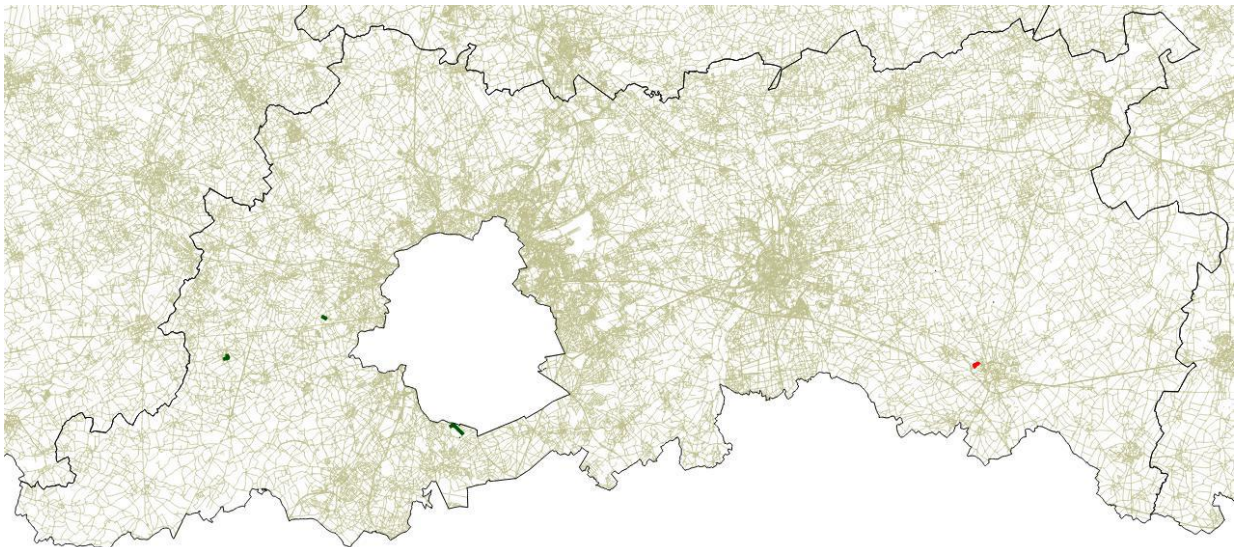
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het Koutergat in Onze-Lieve-Vrouw-Lombeek (Roosdaal, prov. Vlaams-Brabant) is een doodlopende weg naar een huis in landbouwgebied (foto Bram Vannieuwenhuize, 2014).



In de provincie Vlaams-Brabant bestaan nog enkele straten met de naam 'Aardgat' (Tienen) en 'Koutergat' (Dilbeek, Linkebeek en Roosdaal).

2.1.4 Invalswegen

Een weg die het verkeer naar een bepaalde nederzetting kanaliseert.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kerkwegen – Kunstwegen – Natuurlijke wegen.

Informatie

Alle historische nederzettingen werden ontsloten via een stelsel van invalswegen. Volgens Gauthiez verbindt een invalsweg het centrum van een nederzetting of agglomeratie met de periferie en/of met andere wegen die het mogelijk maken de nederzetting of agglomeratie te bereiken. Verder onderscheidt hij invalssassen ‘van de eerste orde’, die vanuit het centrum van de agglomeratie vertrekken, en invalssassen ‘van de tweede orde’, die vanuit een verder gelegen punt vertrekken (Gauthiez 2003: 154).

Invalswegen zijn ontstaan hetzij ten gevolge van frequent verkeer naar de nederzetting, hetzij als kunstmatige creaties door het lokale of hogere bestuur. Vele van die invalswegen dragen een naam die verwijst naar de uiteindelijke bestemming (bijvoorbeeld: Brugsestraat, Booischotbaan, Hasseltvoetweg). De achtervoegsels van deze namen zijn zeer verschillend, waaruit kan worden afgeleid dat er invalswegen van allerlei maten, soorten en belang bestonden (Vannieuwenhuyze 2013: 216-221). Heslinga stelde verder nog vast dat deze wegen in de nabijheid van hun bestemming smaller werden (Heslinga 1952: 167). Volgens Hasenkamp weerspiegelde dit fenomeen op “die Weiträumigkeit der ganzen Landschaft” (Hasenkamp 1925: 32).

Invalswegen van nederzettingen zijn geen stabiel gegeven. Het netwerk evolueert door de tijd heen: er ontstaan nieuwe invalswegen wanneer nederzettingen groeien of hun zwaartepunt zien verschuiven. Dat is zeer duidelijk merkbaar aan het gebruik van de adjectieven ‘oud’ en ‘nieuw’ in de straatnamen, maar bijvoorbeeld ook bij de aanleg van nieuwe stadsomwallingen en bijhorende stadspoorten, waarbij de invalswegen worden gemodelleerd op de nieuwe verkeerstrechters.

Opmerkingen

De invalswegen van de vroegere nederzettingen liepen vaak uit op de kerk, die meestal in het dorpscentrum stond. Vandaar zijn die invalswegen soms te vereenzelvigen met de kerkwegen. Daarnaast zijn vele invalswegen tegelijkertijd ook uitvalswegen: zo is de Erwetegemstraat tegelijkertijd een invalsweg voor het dorp Erwetegem (Zottegem, prov. Oost-Vlaanderen) en een uitvalsweg van de stad Zottegem.

Invalswegen sluiten vaak ook op elkaar aan: de Oudenaaktestraat en de Elingenstraat liggen bijvoorbeeld in elkaars verlengde tussen de dorpen Oudenaken (Sint-Pieters-Leeuw, prov. Vlaams-Brabant) en Elingen (Pepingen, prov. Vlaams-Brabant).

Historische invalswegen van nederzettingen zijn niet zo eenvoudig op te sporen en te reconstrueren. Koen en Renes signaleerden reeds dat ze weinig sporen in de archieven hebben nagelaten en vaak enkel op basis van de naamgeving en mondelinge overleveringen kunnen worden opgespoord (Koen & Renes 2003: 37). Toch is het mogelijk om op basis van actueel en historisch kaartmateriaal en straatnamen, aangevuld met gegevens uit de historische bronnen, een gedegen beeld te krijgen van het invalswegenstelsel van een stad of dorp (de methode wordt uit de doeken gedaan en geïllustreerd in Vannieuwenhuyze 2013).

Varianten en vertalingen

Uitvalsweg (Ndl.) – *Artère* (Fr.) – *Pénétrante* (Fr.) – *Voie de pénétration* (Fr.) – *Radiale* (Fr.).

2.1.5 Kapelwegen

Een weg die naar een kapel leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kerkwegen – Processiewegen – Bedevaartswegen.

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Kappelleweg, Kapellestraat (Ndl.) – *Rue de la chapelle* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

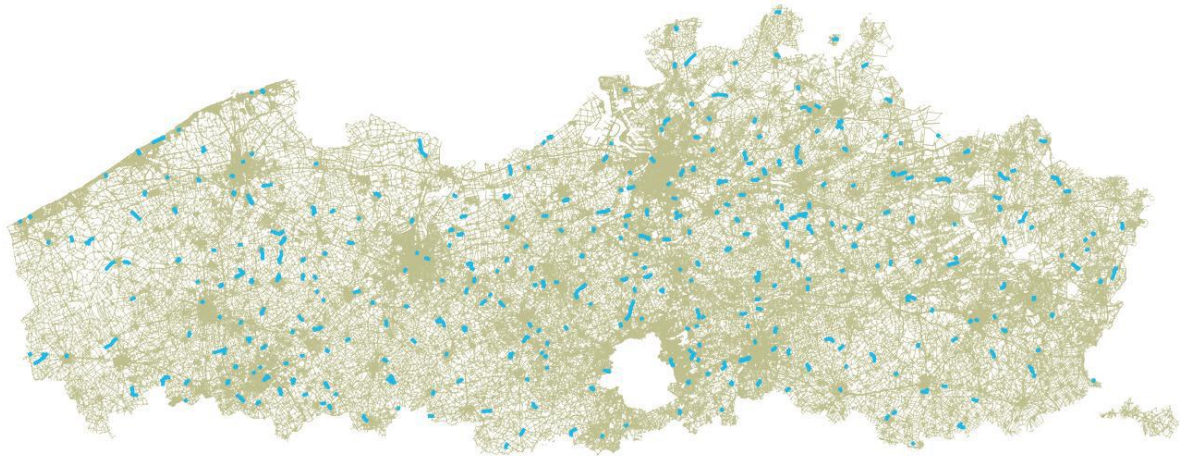
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kapellestraat in Waarschoot (prov. Oost-Vlaanderen) passeert langs drie kapellen: de Onze-Lieve-Vrouwekapel uit 1860 (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID: 33266), de Onze-Lieve-Vrouw-van-Vredekapel (op de foto) en een kapel opgericht door Lorand Vereecke in 1987. Wellicht dankt de straat haar naam aan de eerste van de drie (foto Ward Leloup, 2014).



Aan de Bouvelokapel (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 81522) in Gijzelbrechtegem (Anzegem, prov. West-Vlaanderen) komen vier wegen samen (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'kapel'.

2.1.6 Kerkwegen*

Een weg die naar een kerk leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kerken – Invalswegen – Wandelwegen – Lijkwegen.

Informatie

Een kerkweg was vaak meer dan een weg die eenvoudigweg naar een kerk leidde. Meestal ging het om wegen die geïsoleerde huizen en gehuchten verbonden met de parochiekerk in het dorpscentrum (Barends e.a. 1993: 89). In die zin fungeerden vele kerkwegen dan ook als invalswegen. Bovendien werden de kerkwegen door de bewoners van die geïsoleerde huizen, bewoningskernen en gehuchten gebruikt om hun religieuze plichten te vervullen, en kan men de kerkwegen dus ook beschouwen als wegen waarlangs men naar de kerk ging (of wegen gebruikt voor de kerkgang). Deze verplaatsingen gebeurden zeer frequent en gewoonlijk te voet, en om die reden vormen de kerkwegen meestal ook de kortste weg tussen de kerk en de verspreide bewoning (Vanmaele 2003: 2).

Omwille van hun functie en gebruik waren kerkwegen vooral wegen van lokaal belang (Koen & Renes 2003: 37; Horsten 2005: 36). Zowat elk dorp bezat immers een eigen parochiekerk, waarnaar de kerkwegen convergeerden. Men trof er dus meestal meerdere aan: de kerk diende immers vanuit meerdere richtingen bereikbaar te zijn voor de verspreid wonende gelovigen (Koen & Renes 2003: 26).

Volgens Koen en Renes zijn kerkwegen bepalend voor de identiteit en de geschiedenis van het landschap: “Deze tot de verbeelding sprekende kleinschalige elementen verbinden de oude boerderijen en dorpen met elkaar en vormen daarmee historische linten door het landschap. In de loop der tijd hebben veel van deze paden hun oude functie verloren en zijn zodoende letterlijk uit het landschap verdwenen.” (Koen & Renes 2003: 37) Dit gebeurde in sneltempo vanaf de jaren 1960 ten gevolge van de aanleg van nieuwe verkavelingen, nieuwe woningen en nieuwe wegen (Barends e.a. 1993: 89; Mennen 2013: 24). Vermoedelijk hebben drie andere factoren ook een nefaste rol gespeeld: de spectaculaire terugval van het kerkbezoek, de binnenlandse migratie (of ontheming zo men wil), en het veralgemeend gebruik van de auto, ook voor kleine verplaatsingen. Toch zijn nog talrijke kerkwegen bewaard in het landschap, onder meer als trage wegen. Volgens Vanmaele gaat het zelfs om ‘één van de bekendere soorten trage weg’ (Vanmaele 2003: 9). Ze blijven soms nog in trek bij fietsers en wandelaars en worden daarom ook vaak opgenomen in toeristische wandel- of fietsroutes (Barends e.a. 1993: 89).

Opmerkingen

In de kostuimen van menige regio werd de breedte van de kerkwegen bepaald: in Brabant moest een kerkweg 6 voet breed zijn (Willems 1846: 99; Martens 1943: 143; Frequin 1952: 60; Vannoppen 2003: 57; Mennen 2013: 23); voor het Brugse Vrije rekende Tys de breedte om naar 1,10 m (Tys 2004: 187).

Kerkwegen waren en zijn voetwegen, maar uiteraard is niet elk oud voetpad een kerkweg. De meeste oude voetwegen waren immers multifunctioneel: “Het oude voetpad van de boerderij zal gebruikt zijn voor de kerkgang op zondag, maar door de week zullen de kinderen dit pad zijn gelopen om naar de school in het dorp te gaan. Venters met hun pak op de rug hebben deze paadjes gelopen naar de boerderij. De jongelui op vrijersvoeten of op pad voor een verzetje in het dorp zullen het pad hebben gelopen.” (Barends e.a. 1993: 89) We moeten er ons daarom voor hoeden om kerkweg of kerkpad als *pars pro toto* voor voetweg te gebruiken.

Volgens Schönfeld vielen de kerkwegen in sommige gevallen samen met de lijk- of doodwegen, aangezien de doden tijdens het Ancien Régime nog rondom de kerken werden begraven (Schönfeld 1957: 139). Ook Mennen stelde dat kerkwegen als lijkwegen konden worden gebruikt (Mennen 2013: 27).

Het ziet er echter niet naar uit dat de kerkwegen mogen worden gelijkgeschakeld met de talrijke kerkstraten die we in Vlaanderen aantreffen. Dit zijn (of waren) immers de belangrijkste straten in het dorp, die gewoonlijk breder uitvallen dan de andere straten (Mennen 2013: 29), en vlakbij de kerk in het dorpscentrum liggen. Het gaat echter niet noodzakelijk om wegen of straten die naar de kerk leiden. In deze thesaurus worden ze dorpsstraten genoemd, om verwarring te voorkomen.

Koen en Renes bestempelen de kerkwegen als 'lokale verbindingen met voorzieningen' (Koen & Renes 2003: 35), maar het is niet meteen duidelijk welke voorzieningen zij precies bedoelen. Verder wezen ze er nog op dat kerkwegen weinig sporen in de archieven hebben nagelaten. Veelal dient hun bestaan, ligging en gebruik te worden afgeleid en/of bestudeerd uit straatnamen en mondelinge getuigenissen (Koen & Renes 2003: 37). Uiteraard is ook het gebruik van (historisch) kaartmateriaal hierbij van groot belang.

Varianten en vertalingen

Kerkwegel (Ndl.) – *Kerkpad* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

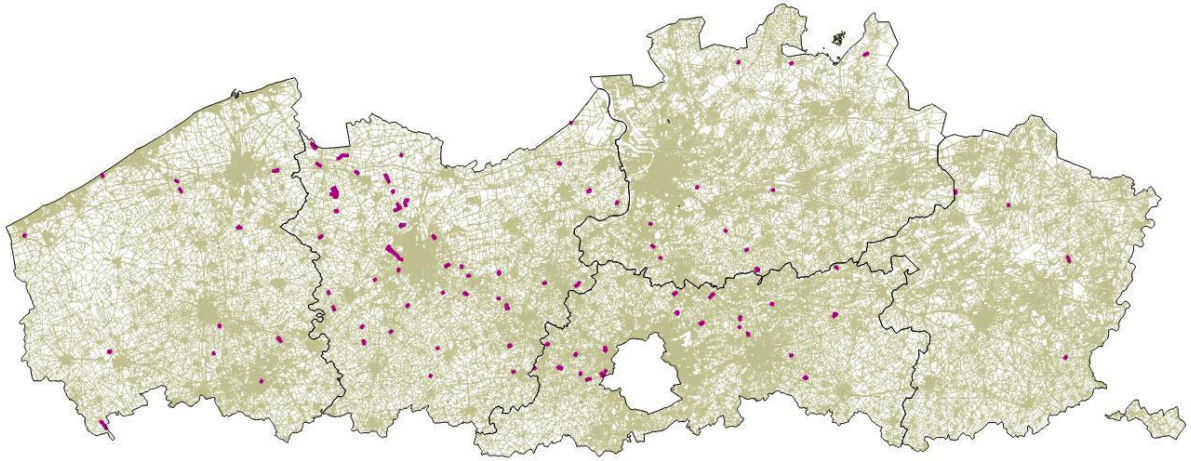
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Kerkweg naar de Sint-Aldegondigskerk in Lemberge (Merelbeke, prov. Oost-Vlaanderen) (foto Michiel Hendryckx).



De Kerkwegel leidt naar de Sint-Eligiuskerk in Ruddervoorde (Oostkamp, prov. West-Vlaanderen; foto Elien Vernackx, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'kerkweg' of 'kerkpad'.

2.1.7 Marktwegen

Een weg die naar een markt leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Invalswegen – Handelswegen – Drijfwegen.

Informatie

Een marktweg is een weg die naar een marktplaats leidt. Die marktplaatsen bevonden zich meestal in de wat grotere nederzettingen en steden, waar dan ook meestal een reeks marktwegen samenkwamen. In die zin vallen marktwegen vaak samen met de invalswegen. Marktwegen werden specifiek gebruikt door kopers en verkopers die met hun waren van en naar de markt trokken. Zodoende kan men ze ook wel beschouwen als handelswegen, zij het dan voor lokaal handelverkeer.

Opmerkingen

In de Brabantse kostuimen werd de breedte van de marktwegen bepaald op 6 voet (Willems 1846: 99; Martens 1943: 143; Frequin 1952: 59-60; Vannoppen 2003: 57).

Frequin onderscheidt de gewone marktwegen van 6 voet breed van de marktwegen waarlangs men vee naar de markten bracht. Deze waren om die reden veel breder (24 voet) en werden ook wel drijfwegen genoemd. Wegen waarlangs vee naar de weilanden werd gedreven, noemde hij dan weer dreven of driften (Frequin 1952: 60). Wij volgen zijn terminologie hier niet en onderscheiden slechts één enkel type marktwegen.

Er zijn in Vlaanderen nog talloze straten die Marktweg heten. Daarnaast treffen we ook een reeks Markstraten aan. Het is niet duidelijk of dat bestemmingsnamen zijn voor straten die naar een marktplaats leid(d)en en een rol speelden bij het lokale handelsverkeer, of dat het hier eerder gaat om straten die bij een marktplaats liggen. Casusonderzoek zal dit moeten uitwijzen.

Varianten en vertalingen

Maerctwech (Mndl.) – *Merctwech* (Mndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



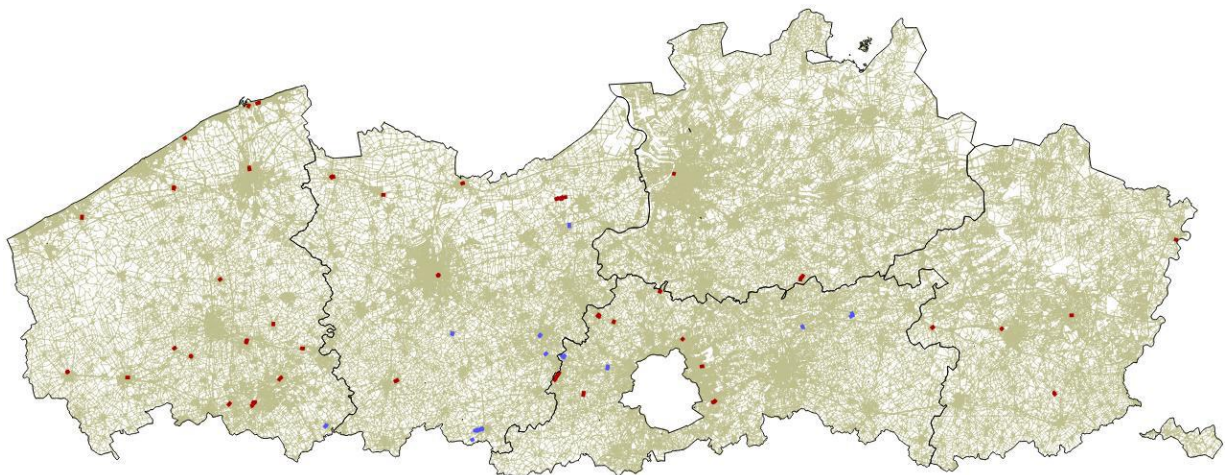
De Oude Marktweg in Goeferdinge (Geraardsbergen, prov. Oost-Vlaanderen) mondt uit in de huidige Marktweg, die naar de stad loopt (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Het Marktwegje in Wezemaal (Rotselaar, prov. Vlaams-Brabant), leidend naar het Wezemaalplein (foto Thomas Vercammen, 2014).



De Marktweg in Bevere (Oudenaarde, prov. Oost-Vlaanderen) loopt naar de stad en is als betonnen voetweg bewaard tussen de bebouwing (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Verspreiding van de straatnamen Marktweg (blauw) en Markstraat (rood) in Vlaanderen.

2.1.8 Molenwegen

Een weg die naar een molen leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Molens – Windmolens – Watermolens – Karrenwegen.

Informatie

Molenwegen verbinden de nederzettingskernen met de molens (Vanmaele 2003: 2 & 9). Koen & Renes rekenden de molenwegen onder de belangrijkste en meest frequente lokale wegen uit het verleden, maar stellen daarnaast ook dat molens vaak het middelpunt vormden ‘van een netwerk van verbindingen met het hele verzorgingsgebied’ (Koen & Renes 2003: 35 & 37). Volgens hun visie kunnen we dus meerdere molenwegen per molen terugvinden.

Het belang van de molenwegen is onmiskenbaar te danken aan het feit dat molens lange tijd onmisbaar waren voor de voedsel- en energievoorziening, maar ook voor specifieke industrieën (textielnijverheid, papierproductie, huidenvetterij, ververijen, enzovoort). Molenwegen bezaten dus een groot economisch belang (Gillies-Guibert 1960: 37). Daarnaast vormden die molens – en dan voornamelijk de windmolens – vaak ook bakens in het landschap, wat eveneens verklaart waarom vele wegen ernaar zijn vernoemd (Mennen 2013: 29-30).

Opmerkingen

Molenwegen waren in Vlaanderen alomtegenwoordig: “Elk dorp, hoe klein ook, heeft wel zijn *Molenstraat* of *Molenweg*.” (Mennen 2013: 29-30). Dat uit zich nog steeds in de straatnamenvoorraad: een snelle zoektocht levert niet minder dan 1535 Molenstraten en 311 Molenwegen op. Uit de onderstaande kaart blijkt bovendien dat ze verspreid zijn over het hele territorium. Bovendien bestaan er nog een aantal Molenpaden, Molendreven, en dergelijke.

Helaas hebben molenwegen – net zoals andere historische lokale wegen – weinig sporen in de archieven achtergelaten (Koen & Renes 2003: 37). Straatnamen en historisch kaartmateriaal vormen de beste bronnen, maar daarnaast kunnen mondelinge overleveringen ook inzicht verschaffen in hun vroeger gebruik en belang.

In bepaalde streken, zoals in de Vlaamse Ardennen, werden molenwegen aangeduid met de term ketsweg (Vanmaele 2003: 9). Zo’n ketsweg werd gebruikt en/of aangelegd voor het transport van graan of bloem met behulp van lastdieren en leidde dus in vele gevallen naar een molen. Ketswegen vindt men weliswaar nog amper terug in de huidige straatnamenvoorraad. In het WNT wordt ‘ketseweg’ verklaard als ‘trekpad’.

In de Brabantse kostuimen werden de breedtes van diverse types molenwegen officieel bepaald (Willems 1846: 99; Martens 1943: 143; Frequin 1952: 60; Vannoppen 2003: 57; Mennen 2013: 23):

- *eenen moelenweh met hootsacken* (= een molenweg waarlangs men met ‘hoofdzakken’ passeert): 6 voet breed;
- *eenen moelenwech met sacken te peerde sonder ander getouwe* (= een molenweg waarlangs men het graan in zakken te paard vervoert, zonder kar of wagen): 8 voet breed;
- *eenen moelenwech metter kerren te varen sonder meer getouwe* (een molenweg waarlangs men het graan met paard en kar vervoert): 12 voet breed.

In Vliermaal (Kortesseem, prov. Limburg) bepaalde de schepenbank in 1635 dat een *wegh daer den meulder over rijden* 5 voet breed moest zijn (*Breedte der wegen* 1881: 419).

Varianten en vertalingen

Molenstraat (Ndl.) – *Molenpad* (Ndl.) – *Kets(e)weg* (Ndl.) – *Chemin du moulin* (Fr.) – *Chemin meunier* (Fr.) – *Via molarum* (Lat.).

Specifieke literatuur

‘Tentoonstelling MOLENWEGEN 6 – 13 – 20 juni’, in: *Molino Dialoog. Nieuwsbrief voor de “vriendenkring van het Molenmuseum”*, april-mei-juni 2010, pp. 6-29.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Transport van een ‘hoofdzak’ naar een molen (*Tentoonstelling Molenwegen* 2010: 14).



Paard beladen met ‘hoofdzakken’ (*Tentoonstelling Molenwegen* 2010: 10).



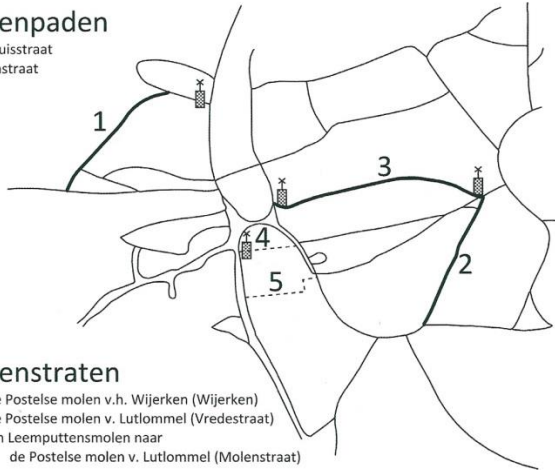
De windmolen bovenop de kouter van Huise (Zingem, prov. Oost-Vlaanderen). Op oude kaarten treft men meerdere wegen aan die vanuit verschillende richtingen over de kouter naar de molen liepen; de laatste decennia zijn ze allen verdwenen, op één na (bron: Vanmaele 2003: 9).



De Watermolenstraat in Werken (Kortemark, prov. West-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014) passeert de Colvebeek ter hoogte van de bocht. Hier bevond zich vroeger een watermolen, op de grond die in 1287 aan het klarissenklooster werden geschonken (Vansteenkiste 1990).

2 Molenpaden

- 4. Rodekruisstraat
- 5. Hoevenstraat



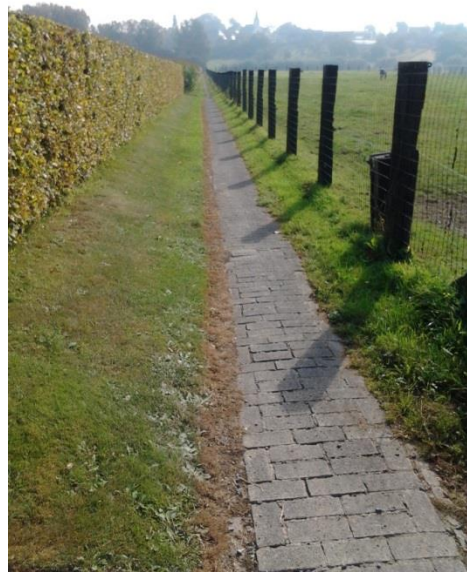
3 Molenstraten

- 1. naar de Postelse molen v.h. Wijerken (Wijerken)
- 2. naar de Postelse molen v. Lutlommel (Vredestraat)
- 3. van Van Leemputtenmolen naar de Postelse molen v. Lutlommel (Molenstraat)

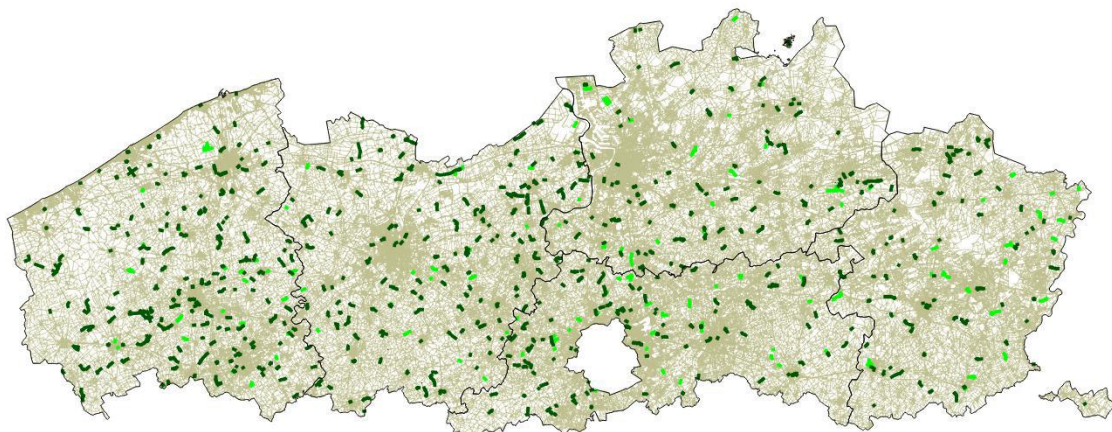
Overzicht van de twee Molenpaden en drie Molenstraten van Lommel (prov. Limburg; overgenomen uit Mennen 2013: 31).



Oude foto van de Molenstraat in Lier (prov. Antwerpen), leidend naar de Pettendonkmolen. De molen werd verwoest in 1914 (overgenomen uit Breugelmans e.a. 1990: 83).



Het voetpad Ketse verbindt de dorpscentra van Sint-Maria- en Sint-Kornelis-Horenbeke (prov. Oost-Vlaanderen). Lokaal onderzoek moet uitwijzen of hier ooit een molen heeft gestaan. Het pad kruist de zeer smalle Krombeek, maar het lijkt vrij onwaarschijnlijk dat zich hier ooit een molen heeft bevonden. Volgens Wikipedia gaat het echter om een kerkweg (<http://nl.wikipedia.org/wiki/Ketse>).



Verspreiding van de straatnamen Molenstraat (donkergroen) en Molenweg (lichtgroen) in Vlaanderen

2.1.9 Oprillen

Een oplopende weg die naar een walgang of dijk leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Militaire wegen.

Informatie

Oprillen werden vaak aangelegd en gebruikt voor de verplaatsing van artillerie en afweergeschut (Kamps 1999: 31). In dat geval kan men ze ook beschouwen als militaire wegen.

Opmerkingen

/

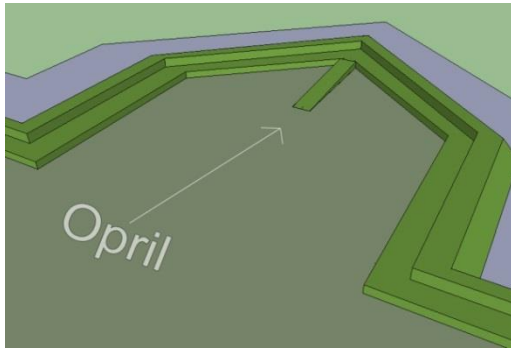
Varianten en vertalingen

April (Ndl.) – *Oprit* (Ndl.) – *Chemin d'accès* (Fr.).

Specifieke literatuur

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Opril>

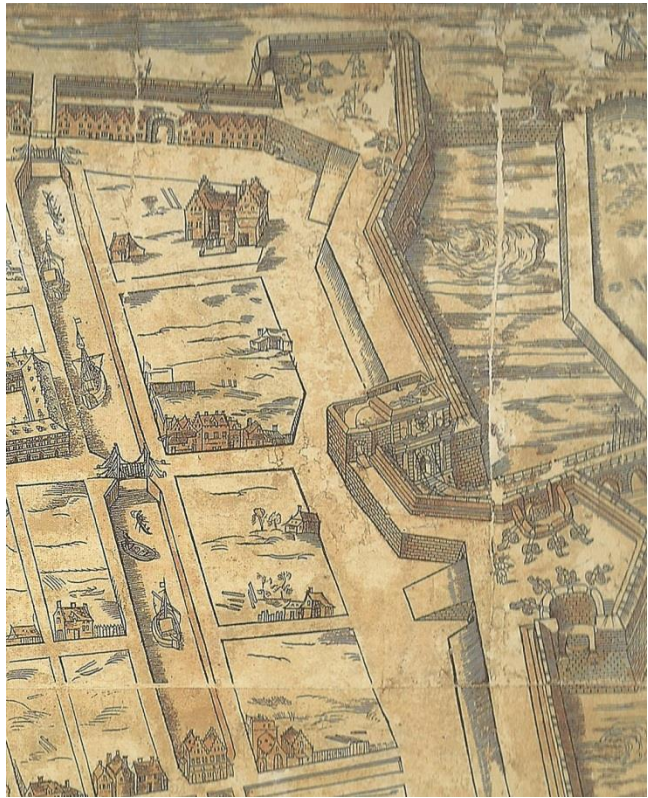
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Schematische voorstelling van een opril (bron: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Opril>).



Een gekasseide opril (of april) aan de Kleine Dijk in Diksmuide (prov. West-Vlaanderen), die werd gebruikt om het vee van de stadsboerderijen naar de achterliggende polders te brengen (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 78081; foto Pol Vanneste, 2005).



Oprillen naar de gebastioneerde stadsomwalling van Antwerpen (prov. Antwerpen), weergegeven op het bekende vogelperspectiefplan van Virgilius Bononiensis uit omstreeks 1565 (Museum Plantin-Moretus; overgenomen uit Tijs 2007:62).

2.1.10 Parkstraten

Een weg die naar een park leidt of erlangs loopt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Parken – Lanen – Wandelwegen.

Informatie

Parkstraten zijn meestal ontstaan samen met of kort na de aanleg van parken.

Opmerkingen

Verschillende straten in Vlaanderen dragen de naam Parkstraat. Toch gaat het niet steevast om bestemmingswegen die leiden naar een park. De Parkstraat in Leuven en de Parkstraat in Oud-Heverlee zijn daar een duidelijk voorbeeld van: zij leiden niet naar een park, maar wel naar de abdij van Park in Heverlee (Leuven, prov. Vlaams-Brabant). Het is tevens mogelijk dat enkele Parkstraten verwijzen naar voormalige verkavelde kasteelparken.

Het concept 'parklaan' is afgeleid van het Amerikaanse/Engelse *park avenue*. Bekende voorbeelden komen inderdaad uit de Angelsaksische stedenbouw, zoals de *Mall* in Washington of de centrale laan in de Australische hoofdstad Canberra (Gauthiez 2003: 142).

Parkstraten moeten ook duidelijk onderscheiden worden van de parkwegen, die zich in de parken zelf bevinden.

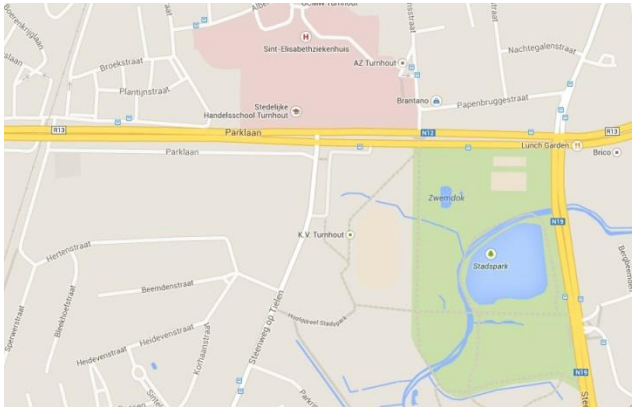
Varianten en vertalingen

Parklaan (Ndl.) – *Park-avenue* (Eng.) – *Avenue-promenade* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

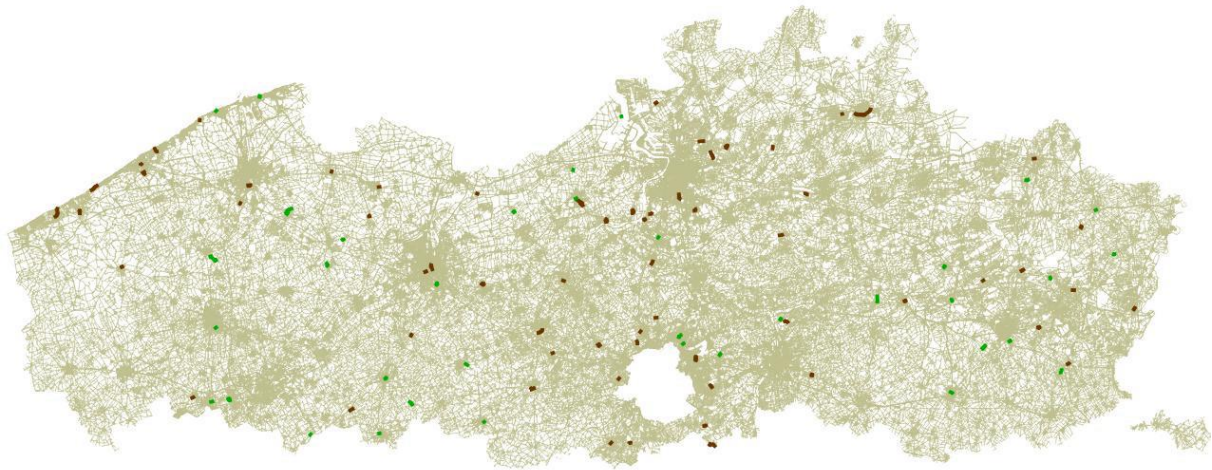
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Parklaan in Turnhout (prov. Antwerpen) loopt langs het stadspark
(bron: www.maps.google.be).



Oude foto van de Parkstraat in Sint-Niklaas (prov. Oost-Vlaanderen; bron: <http://sint-niklaas.debeeldbank.be>).



Verspreiding van de straatnamen Parklaan (bruin) en Parkstraat (groen) in Vlaanderen.

2.1.11 Pontwegen

Een weg die naar een veerpont leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Veerponten.

Informatie

De uiteindelijke bestemming van een pontweg (of veerweg) is een veerpont, 'een platte vierkante schuit of een groter vaartuig om personen en voertuigen mee over te zetten' (Inventaris van het Onroerend Erfgoed, ID 1452).

Opmerkingen

In de Brabantse kostuimen werd de breedte van een pontweg bepaald op 20 voet (Vannoppen 2003: 57).

Opvallend is dat het gros van de tegenwoordige Pontwegen/Pontstraten en Veerwegen te vinden is in Oost-Vlaanderen, in het Leie- en Scheldebekken. De meeste van die straten kunnen wellicht worden gekoppeld aan veerponten over deze rivieren. Voor enkele pontwegen is dat echter problematisch: zo is het bijvoorbeeld niet duidelijk naar welke veerpont(en) de Huisepontweg in Nazareth (Eke-Nazareth, prov. Oost-Vlaanderen) en in Wannegem-Lede (Kruishoutem, prov. Oost-Vlaanderen) leiden. Deze laatste straat, een kasseiweg, volgt trouwens op een heuvelkam tussen de valleitjes van de Plankbeek en de Kasteelbeek/Stamkotbeek.

Varianten en vertalingen

Veerweg (Ndl.) – *Pontstraat* (Ndl.).

Specifieke literatuur

A. Uyttenhove, *Heen en Weer. De overzet en de Schelde te Schellebelle, een eeuwenlange geschiedenis*, Schellebelle, 2003.

W. Kusee & L. Schuitemaker, *Pontjesverhalen. 25 verhalen over een pontje*, 2008.

De websites van de Vrienden van de Vlaamse Veren (een werkgroep in de schoot van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon v.z.w., <http://www.kvns.be/vvveren/>) en van de Vrienden van de Voetveren (<http://www.voetveren.nl/>).

De nieuwsbrief van de Vrienden van de Vlaamse Veren, online beschikbaar via <http://www.kvns.be/vvveren-verennieuws-archief-verennieuws/>.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



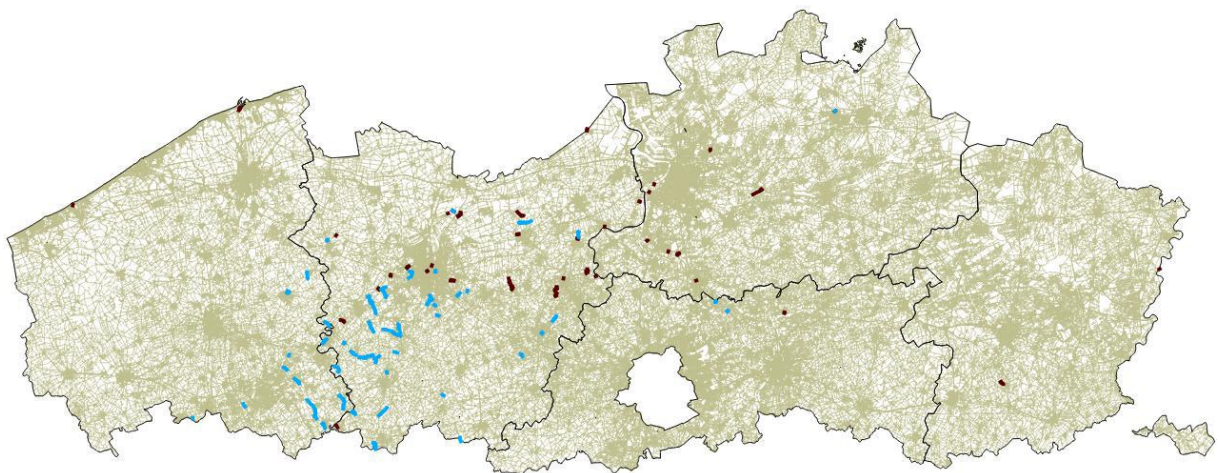
De Veerstraat in Viersel (Zandhoven, prov. Antwerpen; foto Kristine Peeters, 2014) loopt nu dood wegens de aanleg van de E313, maar liep vroeger verder naar het Albertkanaal. Was hier een overzet?



De Pontstraat in Wervik (prov. West-Vlaanderen) is nu een doodlopende straat, maar loopt als voetweg nog verder naar de Leie, waar zich vroeger een veerpont bevond. Aan de horizon de kerk van het Franse dorp Bousbecque op de andere oever (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De Huisepontweg in Wannegem-Lede (Kruishoutem, prov. Oost-Vlaanderen) herinnert aan de aanwezigheid van een veer, maar het is niet duidelijk waar dit zich bevond. De weg kan immers beschouwd worden als een kamweg en loopt bovenop de kouters (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 200842; foto Oswald Pauwels, 1970).



Verspreiding van de straatnamen Pontweg-Pontstraat (blauw) en Veerweg (bruin) in Vlaanderen.

2.1.12 Schoolwegen

Een weg die naar een school leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Onderwijsgebouwen.

Informatie

Schoolwegen of -paden waren aanvankelijk vaak kleine paden of weggetjes die gebruikt werden door scholieren om naar de school te gaan. Sinds de opkomst van het autoverkeer worden deze wegen minder gebruikt. Er zijn wel talrijke Schoolstraten in Vlaanderen, een naam die alludeert op de straat waarin de school gelegen is (en die vaak door automobilisten wordt gebruikt om scholieren af te zetten en op te halen).

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Schoolpad (Ndl.) – *Schoolstraat* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Schoolweg in Sint-Kwintens-Lennik (prov. Vlaams-Brabant; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

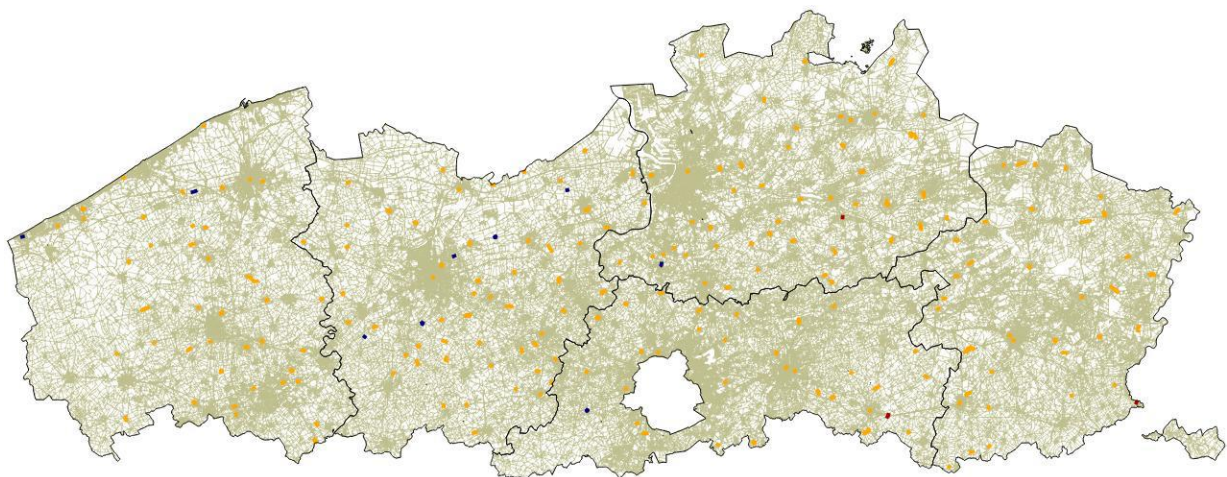


Het Schoolpaddeke, één van de trage wandelpaden in Olen (prov. Antwerpen; bron:

http://www.videoreportages.be/gallery/46_olen-in-2005-bekroond-als-mooiste-wandelmunicipaliteit/).



Schoolpadje in Essen (prov. Antwerpen) (foto Trage Wegen vzw).



Verspreiding van de straatnamen Schoolstraat (oranje), Schoolweg (blauw) en Schoolpad (bruin) in Vlaanderen.

2.1.13 Saswegen

Een weg die naar een sas of sluis op een kanaal of waterloop leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Sluizen.

Informatie

Deze wegen werden aanvankelijk vooral gebruikt door de sluiswachters, verantwoordelijk voor het openen en sluiten en beheer van de sluizen.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

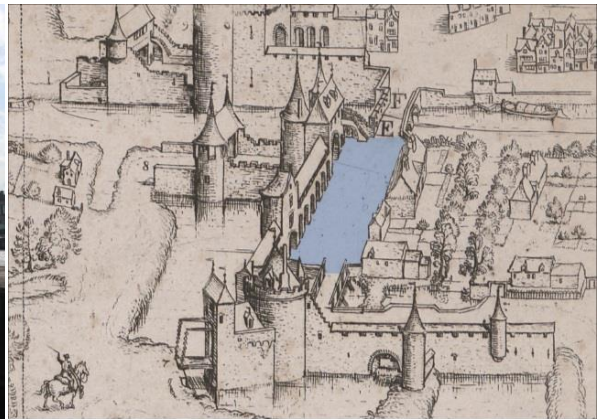
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Sluisweg leidt naar het gehucht Sas (Grimbergen, prov. Vlaams-Brabant), waar zich sinds 1968 de Humbeekbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde bevindt (foto Hugo De Maeyer, 2014).



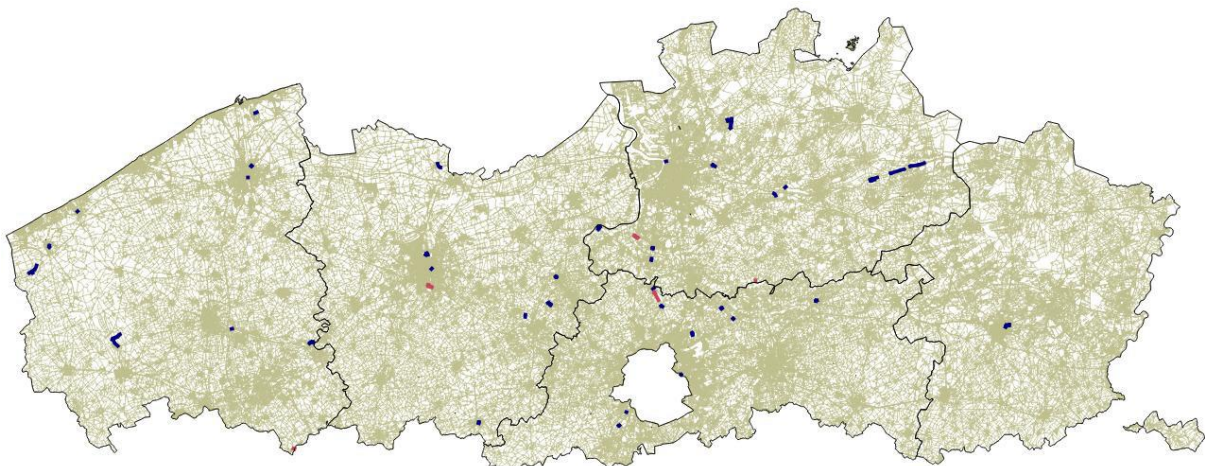
Het Sasplein in Brugge (prov. West-Vlaanderen) weergegeven op de Marcus Gerardskaart uit 1562 (Bruggemuseum, zie ook <http://www.kaartenhuisbrugge.be/Magis>).



De straat Sas in Bornem (prov. Antwerpen) leidt naar het café 't Sas, het voormalige sashuis en sas op de Oude Schelde. Het gaat om de oudst bewaarde mechanische sluis in Vlaanderen, gebouwd in opdracht van de edelman Pedro Coloma in 1589-1592 (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 214097; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Oude foto van het Sasplein in Klein-Willebroek (Willebroek, prov. Antwerpen) (bron: www.willebroek.info). Het sas werd in 1980 gesloten.



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'sas' (blauw) of 'sluis' (rood)).

2.1.14 Stationsstraten

Een straat die naar een trein- of tramstation leidt.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Stationsgebouwen – Tramstations – Verharde wegen – Winkelstraten.

Informatie

De inplanting van de stations vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw heeft gezorgd voor de creatie van een resem nieuwe wijken en wegen. Stations werden in de meeste gevallen buiten de bestaande nederzettingen en agglomeraties gebouwd en moesten om die reden vaak ontsloten worden door nieuwe, verharde wegen. In de dorpen op het platteland behoorden die stationsstraten lange tijd tot de weinige verharde wegen die er toen te vinden waren (Koen & Renes 2003: 47). Volgens Génicot gaf de bouw van de eerste stations in België trouwens een boost aan de – stilgevallen – aanleg van steenwegen: steenwegen werden nu vooral gepland en gemodelleerd op het spoorwegennet (“la route qu’au service du rail”) (Génicot 1948: 64).

Dankzij de frequente passage van tram- en treinreizigers kwamen deze stationsstraten erg in trek bij commercianten en evolueerden sommigen tot belangrijke winkelstraten. Errond ontstonden vaak stationswijken, met een stratenpatroon dat – net als bij de stationsstraten zelf – vaak wordt gekenmerkt door een rechtlijnig tracé (Van Uytven 1995: 222).

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Stationsweg (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kalmthoutse steenweg is aangelegd in de negentiende eeuw tussen Wuustwezel en het station van Kalmthout (prov. Antwerpen) (foto Walter Hermans, 2014; zie ook Génicot 1948: 61-62).



Oude foto van de Stationstraat in Genk (prov. Limburg; bron: onbekend).

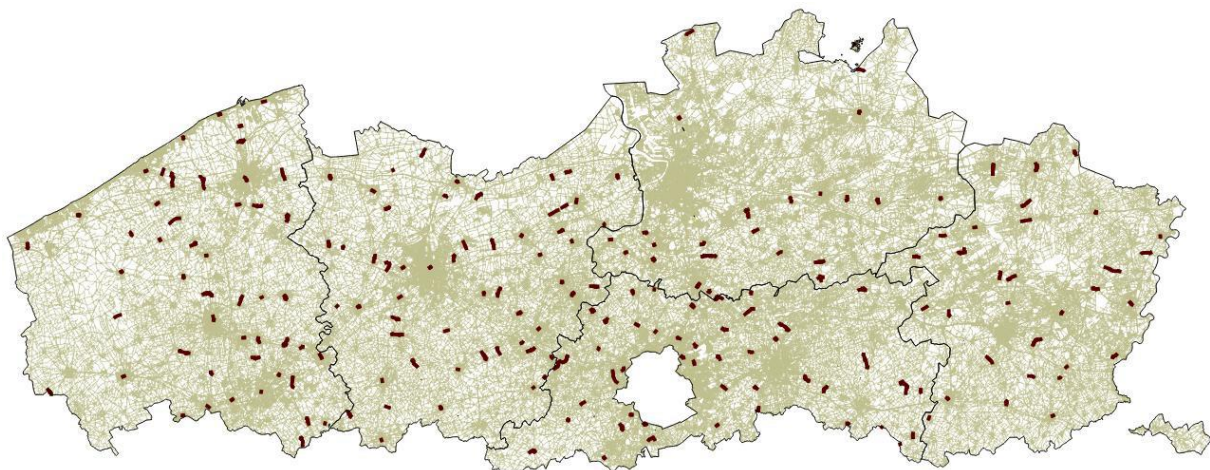


De Stationsberg loopt naar de overweg en het voormalige station van Etikhove (Maarkedal, prov. Oost-Vlaanderen). De kasseistrook is ook bekend bij wielertoeristen en is vaak opgenomen in het parcours van de Ronde van Vlaanderen (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Foto van de Stationsstraat in Eeklo (prov. Oost-Vlaanderen) anno 1913 (bron:

[http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~noemeetjesland/meetjesland/ons meetjesland/1974 2/Eeklo in beeld en schrift 7.htm](http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~noemeetjesland/meetjesland/ons+meetjesland/1974+2/Eeklo+in+beeld+en+schrift+7.htm)).



Verspreiding van de straatnaam Stationsstraat (en varianten) in Vlaanderen.

2.1.15 Waterstraten

Een weg die leidt naar een waterloop en werd gebruikt voor het halen van water.

Meer algemene term

Bestemmingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Stegen – Voetwegen – Brandgangen – Osendroppen.

Informatie

Waterstraten waren vaak kleine stegen (vandaar meestal: waterstraatje) die tussen of langs de gebouwen via de achtererven richting een waterloop liepen en de bewoners de mogelijkheid boden om water te halen voor allerlei huishoudelijke of ambachtelijke activiteiten. Bij brand kon op die manier snel bluswater worden voorzien.

Opmerkingen

Waterstraten die tussen de gebouwen liepen fungeerden ook als brandgangen en/of osendroppen.

Er bestaan in Vlaanderen tegenwoordig vele Waterstraten, maar hier gaat het meestal om straten die naar of langs een waterplas of waterloop leiden.

Vele waterstraatjes zijn verdwenen ten gevolge van – al dan niet rechtmatige – privatiseringen en verbouwingen.

Varianten en vertalingen

Waterstraatje (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het Waterstraatje in Mechelen (prov. Antwerpen) leidt van de Hanswijkstraat tot aan de Dijle. Het blijft bestaan als een doorgang onder een appartementsgebouw om de parkeergarages te bereiken. Midden negentiende eeuw telde Mechelen trouwens drie straatjes met deze naam; van Caster stelde dan ook voor om het Zeelstmansstraatje te noemen, naar klokgieter Jan Zeelmans die er in de vijftiende eeuw twee huizen bezat (van Caster 1901: 274-275).



Tussen de Galeria Inno en een zeventiende-eeuws burgerhuis in de Veldstraat in Gent (prov. Oost-Vlaanderen) bevindt er zich nog steeds een waterstraatje naar de Leie (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Bij opgravingen aan de Grote Huidevettershoek in Gent (prov. Oost-Vlaanderen) werden restanten van een laatmiddeleeuws geplaveid waterstraatje blootgelegd (overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 41).

2.2 Ontsluitingswegen

Een weg die een bepaald gebied doorloopt en ontsluit.

Meer algemene term

Wegen naar ligging.

Meer specifieke term(en)

Boswegen – Broekstraten – Cardines – Decumani – Dorpsstraten – Duinenwegen – Heidewegen – Parkwegen – Polderwegen – Transversalen – Veenwegen – Veldwegen – Verkavelingswegen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Door heel wat landschappen (bossen, venen, heidegebieden, steden, dorpen, parken, enzovoort) lopen wegen. In deze thesaurus worden ze ontsluitingswegen genoemd, omdat ze die landschappen ontsluiten en toegankelijk maken.

Opmerkingen

Ook vanuit toponymisch oogpunt zijn ontsluitingswegen interessant, want wegen worden vaak genoemd naar het land waarlangs of waardoor ze lopen (Schönfeld 1957: 2).

We vermijden het gebruik van de termen 'doorgangswegen' of 'doorgaande wegen'. Deze roepen meestal connotaties van belangrijkheid en lange afstand op en worden veelal gebruikt ter aanduiding van lange afstandsroutes en belangrijke verbindingswegen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit Horstens definitie voor 'doorgaande wegen': "Onder doorgaande wegen verstaan we de wegen die de verbinding vormen tussen de grote steden." (Horsten 2005: 14 & 72)

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

2.2.1 Boswegen

Een weg die door bosgebied leidt.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Natuurlijke wegen – Bosdreven.

Informatie

Boswegen zijn ontstaan door frequent gebruik van min of meer dezelfde routes door de bosgebieden. In die zin kunnen we ze dus tevens identificeren als natuurlijke wegen, in tegenstelling tot de bosdreven, die kunstmatig zijn aangelegd en daardoor gewoonlijk een kaarsrecht tracé vertonen. Boswegen kenmerken zich daarentegen meestal door een slingerend tracé, dat rekening houdt met bodem en reliëf.

Opmerkingen

Mesqui merkt op dat boswegen mogelijk zijn ontstaan omdat de mens het spoor van de dieren volgde: “Le déplacement est une fonction liée à la vie animale ; depuis des dizaines de milliers d’années, [...] des cheminements terrestres ont existé pour permettre aux animaux, puis à l’homme, d’assurer leurs besoins vitaux, nutrition, hydratation au premier chef : ce furent des trouées dans la forêt par les troupeaux, des passages de flanc de vallée pour les trajets depuis les zones de pacage jusqu’aux points d’eaux, ce furent des gués naturels franchissant ces points d’eau. Partout, ces itinéraires animaux furent utilisés par l’homme chasseur pour intercepter sa proie.” (Mesqui 2003 : 9) Dergelijke *trouées* of *tra’s* zijn echter bijzonder moeilijk te herkennen op het terrein.

Volgens Tys waren de middeleeuwse nederzettingen in bosrijke gebieden via een netwerk van bospaden op elkaar aangesloten (Tys 2004: 189).

Higounet merkte in 1982 op dat de *routes forestières* nog maar amper bestudeerd waren, en hoopte dan ook dat er in de toekomst meer aandacht aan dit wegtype zou worden geschonken (Higounet 1982: 9). Helaas bleef zijn oproep schijnbaar zonder gevolg.

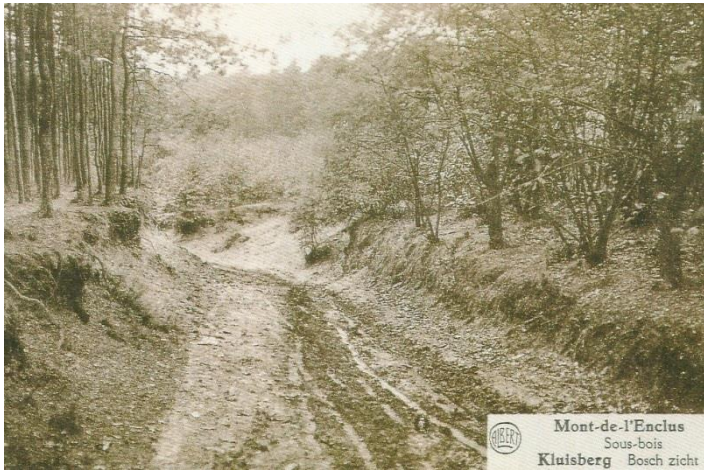
Varianten en vertalingen

Bospad (Ndl.) – *Tra* (Ndl.) – *Chemin forestier* (Fr.) – *Route forestière* (Fr.) – *Trouée* (Fr.)

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto van een bosweg in het kluisbos te Ruien (Kluisbergen, prov. Oost-Vlaanderen; overgenomen uit Tack, Van den Brecht & Hermans 1993: 96).



De voormalige Diestersebaan in Koersel (Beringen, prov. Limburg) is tegenwoordig een bosweg (overgenomen uit Mennen 2013: 274).



Tekening van een stuk bos met bosweg in de omgeving van de priorij ter Kluizen, gelegen op de huidige grens van Sint-Genesius-Rode (prov. Vlaams-Brabant) en Braine-l'Alleud (prov. Waals-Brabant) (Algemeen Rijksarchief; overgenomen uit Tack, Van den Brecht & Hermans 1993: 212).

2.2.2 Broekstraten

Een weg die door moerasgebied leidt.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

We opteren hier voor de term 'broekstraat', aangezien deze in heel Vlaanderen voorkwam/komt. Meersstraat en Beemdstraat komen/kwamen respectievelijk vooral in het westen en het oosten van het huidige Vlaanderen voor.

Uit de onderstaande kaarten blijkt overduidelijk dat talloze straatnamen in Vlaanderen nog herinneren aan de aanwezigheid en ontsluiting van (voormalige) moerasgebieden in de riviervalleien. Het is echter niet zeker dat het hier stevast om ontsluitingwegen gaat; mogelijk zitten er ook een reeks bestemmingswegen (wegen die naar een moerasgebied leid(d)en) en straatnamen voor wegen in ruilverkavelingen, aangelegd op een drooggelegd moeras tussen. Verder onderzoek moet dit uitwijzen.

Varianten en vertalingen

Beemdstraat (Ndl.) – *Meersstraat* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

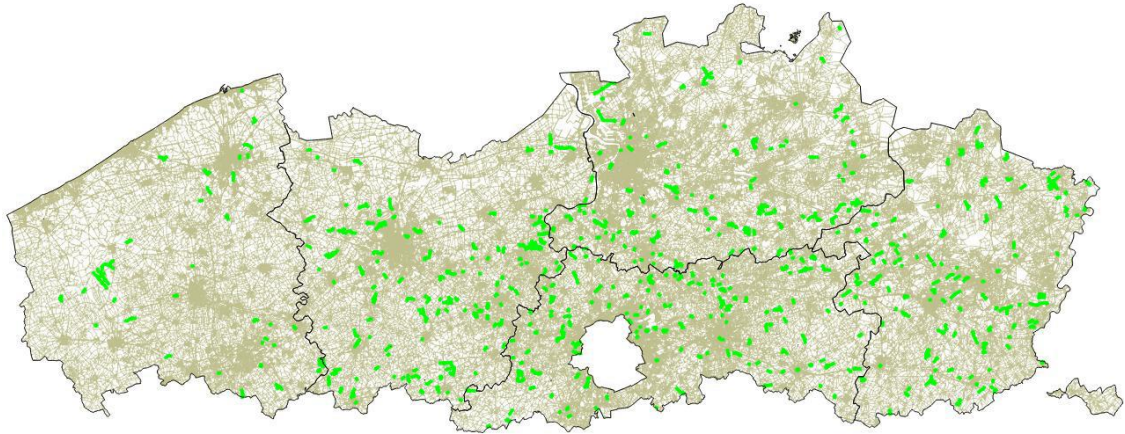
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



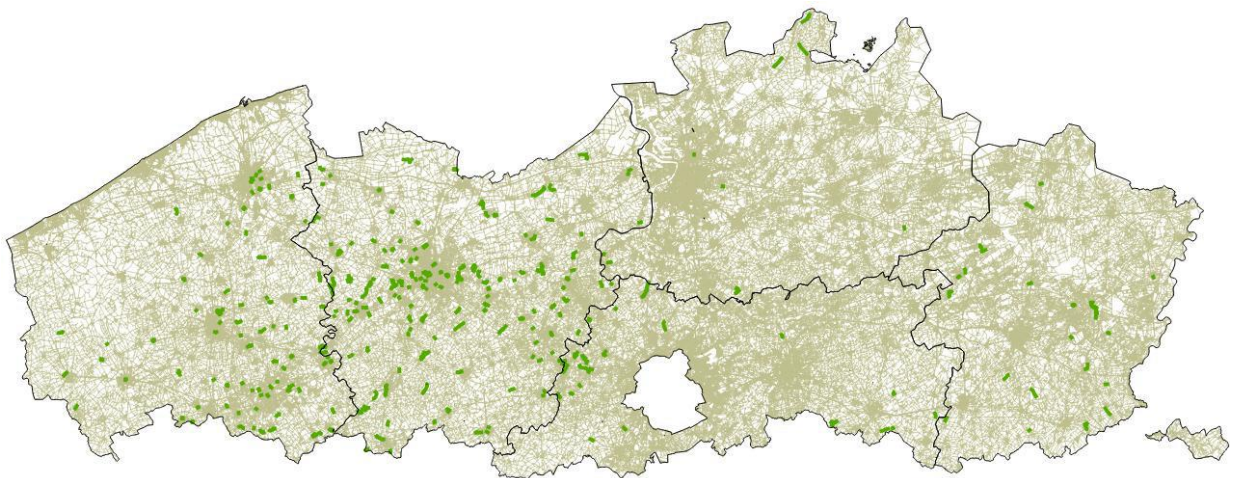
De Meersstraat loopt vlak naast de Leie en dus door de laaggelegen meersgebieden in Sint-Martens-Latem (prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



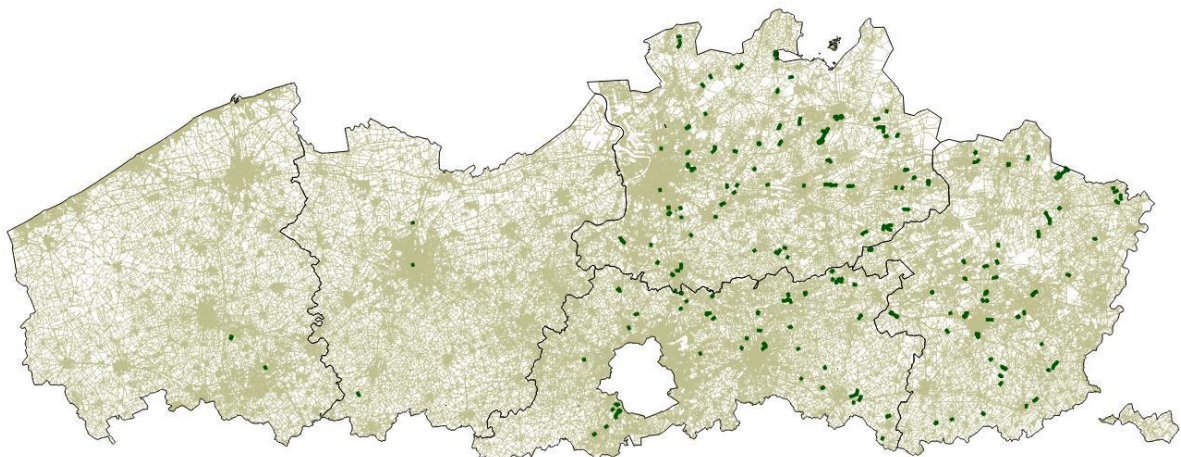
De Beemdenstraat in Zichem (Scherpenheuvel-Zichem, prov. Vlaams-Brabant) ligt in het laaggelegen beemdengebied langs de Demer (foto Zowie Van Geel, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'broek'.



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'meers'.



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'beemd'.

2.2.3 Cardines

Een noord-zuid georiënteerde straat in een Romeinse stad.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Decumani.

Informatie

Romeinse steden werden volgens een dambordpatroon aangelegd. De noord-zuid georiënteerde straten werden *cardines* (enkv. *cardo*) genoemd. De hoofdstraat van de stad kreeg de naam *cardo maximus*, al spreekt men in publicaties ook vaak kortweg van 'de *cardo*'.

Opmerkingen

Cardo betekent letterlijk 'as', maar om verwarring te vermijden gebruiken we hier het Latijnse woord.

Aangezien er in de Lage Landen weinig Romeinse steden werden gesticht, zijn er vanzelfsprekend bitter weinig *cardines* bewaard. Goede voorbeelden vindt men logischerwijze in het buitenland, voornamelijk in het Middellandse Zeegebied. Bij opgravingen in Tongeren werden echter restanten van de voormalige *cardo maximus* aangesneden en ook in Diest meende men een *cardo maximus* te herkennen in het stratenpatroon.

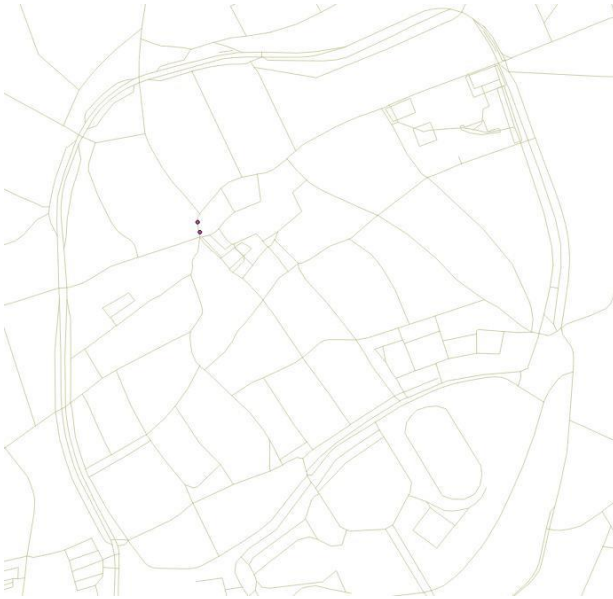
Varianten en vertalingen

/

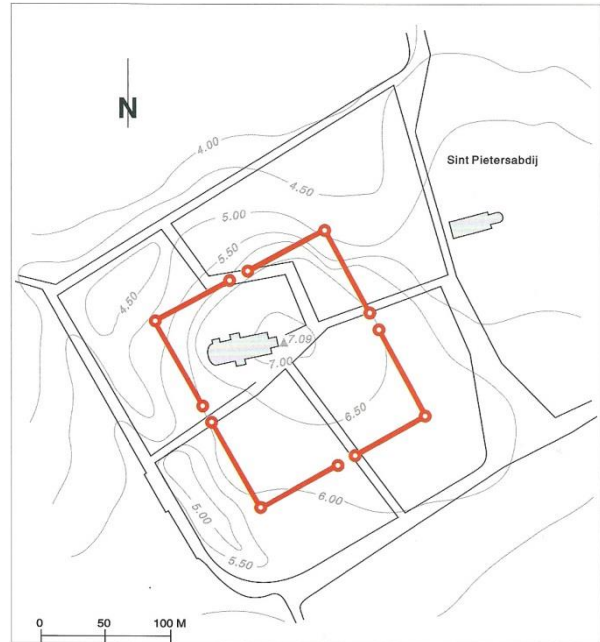
Specifieke literatuur

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Cardo>

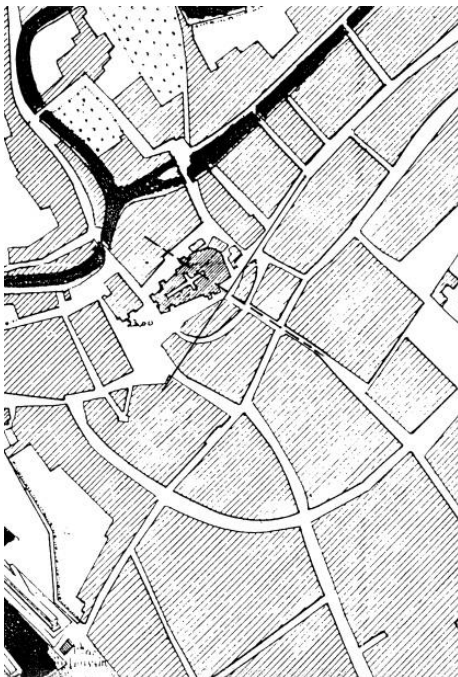
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Bij opgravingen op de Grote Markt in Tongeren (huisnummers 1-3 en 5) werd een kiezelweg teruggevonden, bestaande uit een lichtgrijze laag opgebouwd uit pakketten grind. Daaronder bevond zich een donkere laag met een groot aantal vrij grote blokken silex, de typische fundering van de Romeinse wegen van het Tongerse stratenet. Volgens de archeologen gaat hier om de *cardo* (*maximus*) van de stad (Centrale Archeologische Inventaris, locatienummer 160563).



Projectie van de Romeinse versterking in Oudenburg (prov. West-Vlaanderen; overgenomen uit Verhulst 1995: 17). Op het kruispunt van *cardo* en *decumanus* werd de middeleeuwse parochiekerk gebouwd.



Wijns opperde in 2003 dat het regelmatige stratenpatroon van de Brabantse stad Diest mogelijk zou kunnen wijzen op het bestaan van een Romeinse nederzetting. Hij lokaliseerde de *cardo maximus* ter hoogte van de Koning Albertstraat (volle lijn) en de *decumanus maximus* ter hoogte van de Guido Gezellestraat (stippellijn); het kruispunt van beide zou zich aan de oostzijde van de Sint-Sulpitiuskerk hebben bevonden (bron: Wijns 2003: 125).



Foto van de *cardo maximus* in Gerasa, Jordanië (© foto GeorgHH, 2014).

2.2.4 Decumani

Een oost-west georiënteerde straat in een Romeinse stad.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Cardines.

Informatie

Romeinse steden werden volgens een dambordpatroon aangelegd. De oost-west georiënteerde straten werden *decumani* (enkv. *decumanus* of *decimanus*) genoemd. De hoofdas droeg de naam *decumanus maximus*, al spreekt men in publicaties ook vaak kortweg van 'de *decumanus*'.

Opmerkingen

Het Latijnse woord *decumanus* betekent letterlijk 'behorend tot het tiende' en verwijst naar de plek die het tiende cohort bezette in een Romeins legerkamp. Aangezien er geen passende Nederlandse term bestaat, gebruiken we hier de Latijnse term.

Varianten en vertalingen

Decimanus (Lat.).

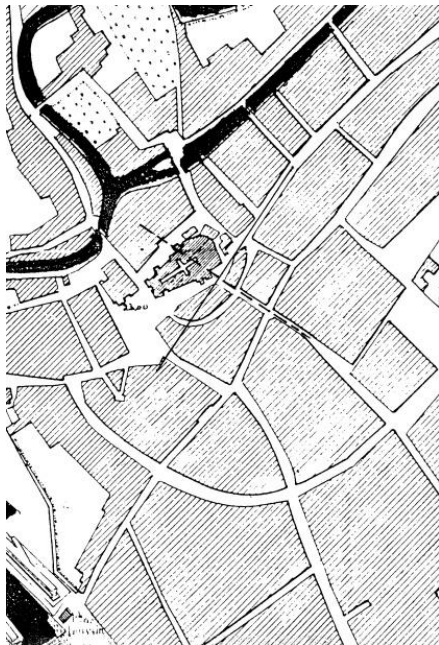
Specifieke literatuur

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Decumanus>

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Bij verscheidene opgravingscampagnes in Tongeren werden restanten van de *decumanus maximus* aangesneden, onder meer in het clarissenklooster, ter hoogte van de Nieuwstraat, Kloosterstraat n° 3, Maastrichterstraat n°s 9 en 17D en Vrijthof n° 5 (Centrale Archeologische Inventaris, locatienummers 50.394, 52.196, 160.593, 160.603, 160.611 en 160.675).



Wijns opperde in 2003 dat het regelmatig stratenpatroon van de Brabantse stad Diest mogelijk zou kunnen wijzen op het bestaan van een Romeinse nederzetting. Hij lokaliseerde de *cardo maximus* ter hoogte van de Koning Albertstraat (volle lijn) en de *decumanus maximus* ter hoogte van de Guido Gezellestraat (stippellijn); het kruispunt van beide zou zich aan de oostzijde van de Sint-Sulpitiuskerk hebben bevonden (bron: Wijns 2003: 125).



Foto van de *decumanus maximus* in Ostia, Italië (© foto Bill Storage op de website www.ostia-antica.org).

2.2.5 Dorpsstraten

De belangrijkste en centrale straat in een dorp.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

De dorpstraat is gewoonlijk de centrale as binnen het dorp, en loopt langs de belangrijkste publieke gebouwen.

Opmerkingen

Dorpstraten zijn vaak het onderwerp van oude ansichtkaarten van de vroegere dorpen.

Varianten en vertalingen

Rue du village (Fr.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



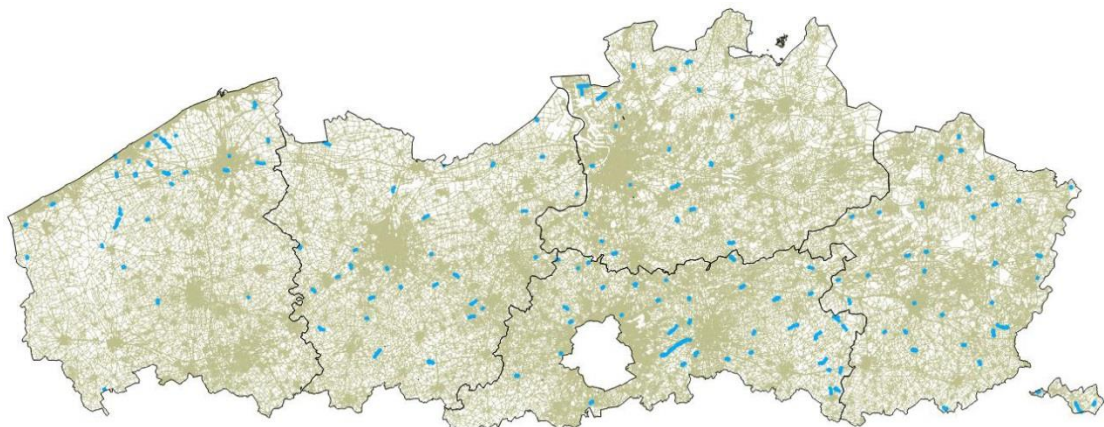
De Nokeredorpsstraat in Nokere (Kruishoutem, prov. Oost-Vlaanderen), de centrale straat van het dorp (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Oude foto van de Dorpsstraat in Berlaar (prov. Antwerpen; bron: <http://www.kempenserfgoed.be/erfgoed/36031-berlaar-dorpsstraat>).



Ongedateerde foto van de Dorpsstraat te Stekene (prov. Oost-Vlaanderen) op een oude ansichtkaart (©Heemkundige Kring d'Euzie, inventarisnummer HST001000016).



Verspreiding van de straatnaam Dorp(s)straat (en varianten) in Vlaanderen.

2.2.6 Duinenwegen

Een weg die door duinengebied leidt.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Sporen – Onverharde wegen – Zandwegen – Houtwegen – Heidewegen – Natuurlijke wegen.

Informatie

Duinenwegen waren in oorsprong onverhard en werden gevormd door spoorvorming in de duinen. In die zin kunnen we ze ook onder de zandwegen plaatsen. Tegenwoordig wordt de duinenweg echter vaak verhard door middel van houten planken of afgebakend via paaltjes.

Opmerkingen

Duinwegen komen/kwamen niet enkel voor in het duinengebied aan de kust, maar ook op de Kempische zandgronden. Hier vallen ze te vereenzelvigen met de heidewegen.

Volgens Kouwenhoven is één van de betekenissen van het achtervoegsel 'slag' in Nederlandse straatnamen 'weg door de velden, niet verharde weg door de duinen' (Kouwenhoven 2003: 44).

Varianten en vertalingen

Duinpad (Ndl.) – *Duinweg* (Ndl.) – *Duinenstraat* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

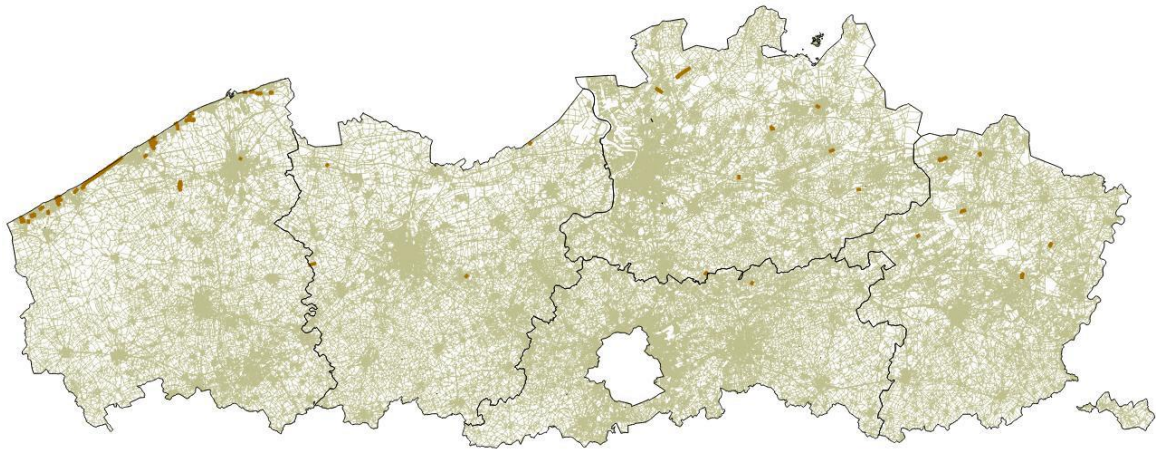
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Foto van een duinenweg in het natuurgebied Baai van Heist (Knokke-Heist, prov. West-Vlaanderen) (foto Marc Ryckaert, 2011).



Oude foto van de Hoge Mouw in Kasterlee (prov. Antwerpen; bron: www.delcampe.net).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'duinen'.

2.2.7 Heidewegen

Een weg die door heidegebied leidt.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Drijfwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Volgens Hillegers kan men uit de straatnaam Heideweg “onmiddellijk en ondubbelzinnig” een driftfunctie afleiden (Hillegers 1993: 17). Het klopt inderdaad dat heidegebieden vaak werden gebruikt voor beweiding en bepaalde heidewegen zullen dan ook de rol van drijfweg hebben vervuld. Toch is het een brug te ver om alle heidewegen zomaar als drijfwegen te bestempelen. Ze werden en worden ook voor andere doeleinden gebruikt, onder meer voor smokkelactiviteiten (op de Kalmthoutse Hei) en voor ontspanning.

Varianten en vertalingen

/

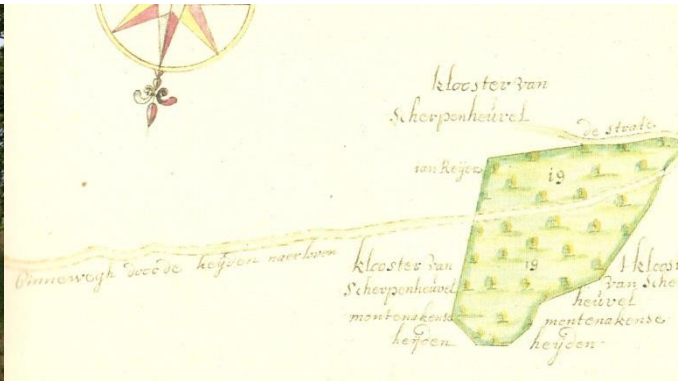
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een weg op de Kalmthoutse heide (foto Joris Verlooy, 2014).



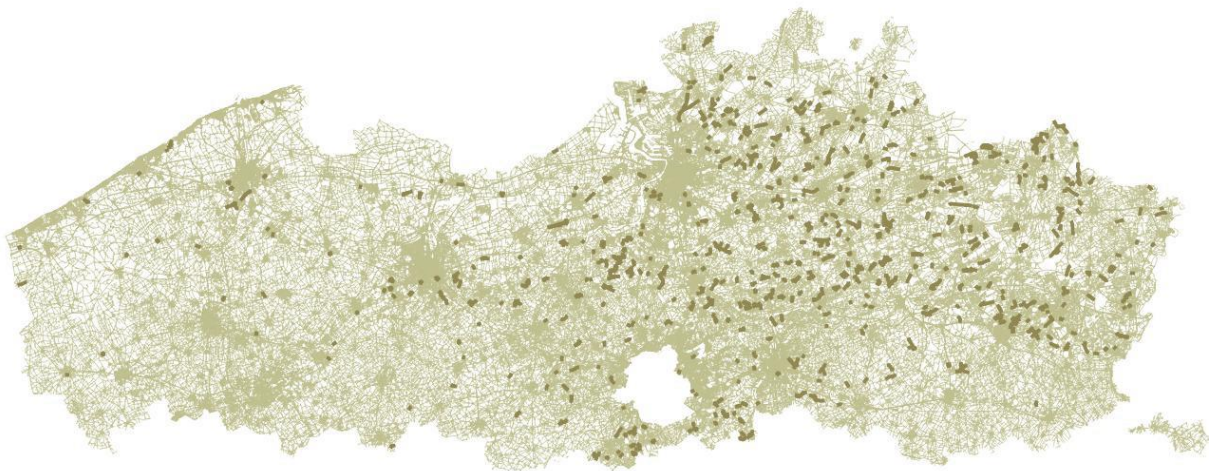
De *binnewegh door de heijden naer Loven* in de omgeving van Scherpenheuvel (Scherpenheuvel-Zichem, prov. Vlaams-Brabant) weergegeven op een topografische kaart uit 1701 in het kaartboek van de abdij van Tongerlo (overgenomen uit Goris 2001: 125).



Een weg op de Mechelse heide in Maasmechelen (prov. Limburg; overgenomen uit Zwaenepoel e.a. 2014: 15).



Wegen over de heide in Lommel, weergegeven op de grenskaart uit 1786 (overgenomen uit Mennen 2013: 73). De sporenbundels zijn duidelijk merkbaar.



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'heide'.

2.2.8 Parkwegen

Een weg aangelegd in een openbaar of privaat park.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Tuin- en parkelementen.

Informatie

Parkwegen zijn uiteraard nauw verbonden met de introductie en aanleg van parkgebieden.

Opmerkingen

De romantische Engelse landschapsstijl vormde in de twintigste eeuw een inspiratiebron bij de aanleg van Amerikaanse snelwegen en hun onmiddellijke omgeving: *parkways* zijn autowegen met een slingerend tracé die vanaf de negentiende eeuw werden aangelegd in natuurgebieden zoals de nationale parken. In Nederland werden dergelijke *parkways* in de jaren 1950 en 1960 geïntroduceerd (Abrahamse e.a. 2012: 3-4).

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Plan van de Gentse zoo tussen de Franklin Rooseveltlaan en Gustaaf Carlierlaan (prov. Oost-Vlaanderen) uit 1659 (overgenomen uit Capiteyn, Charles & Laleman 2007: 50).

2.2.9 Polderwegen

Een weg die door ingepolderd gebied leidt.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Ontginningswegen – Dijkwegen.

Informatie

De meeste nu nog bestaande polderwegen werden aangelegd bij de inpolderingen. In die zin kunnen ze tevens worden beschouwd als ontginningswegen en kenmerken ze zich vaak door een rechtlijnig tracé. Diverse polderwegen werden aangelegd op dijken, zoals de Mariapolderdijk in Sint-Laureins; deze kunnen dan weer worden vereenzelvigd met de dijkwegen.

Opmerkingen

Een aantal straten met het toponymische bestanddeel 'polder' in hun naam liggen helemaal niet in ingepolderd gebied, zoals de Polderstraat in Westerlo.

Varianten en vertalingen

Polderstraat (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



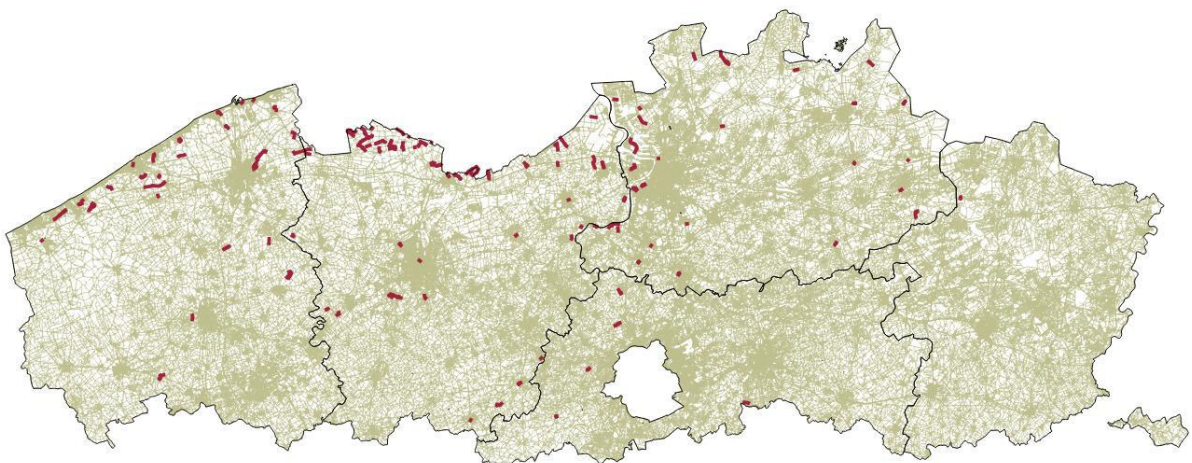
De Mariapolderdijk in Sint-Laureins (prov. Oost-Vlaanderen) is een verhoogde dijkweg in het poldergebied van het Meetjesland. De omgeploegde strook aarde links behoorde wellicht vroeger ook tot de dijk (foto Ward Leloup, 2014).



De dries van Sint-Martens-Bodegem (Dilbeek, prov. Vlaams-Brabant), weergegeven in het landboek van 1712, met centraal naar het zuiden de Polderstraat, één van de belangrijkste verkeerswegen op dat moment (Archief van het OCMW-Brussel; overgenomen uit Van Droogenbroeck & Van Rossem 1997: 120).



De Polderstraat in Torhout (prov. West-Vlaanderen; foto Elien Vernackx, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'polder'.

2.2.10 Transversalen

Een straat die tussen twee of meer hoofdwegen wordt aangelegd om het tussenliggende gebied te ontsluiten.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kunstwegen.

Informatie

Transversalen komen voor op verschillende schaalniveau's en in verschillende contexten. Dit type wegen, die de verbinding vormen tussen reeds bestaande hoofdwegen, wordt reeds als dusdanig herkend en geïdentificeerd in de Romeinse en middeleeuwse periode, al is er amper informatie over te vinden. De bekendste voorbeelden stammen uit recentere periodes, en vooral de negentiende eeuw:

- In de achttiende en vroege negentiende eeuw werden vooral de belangrijkste steden met elkaar verbonden door middel van steenwegen. Later in de negentiende eeuw werd werk gemaakt van de verbindingen tussen deze hoofdwegen, om aldus ook secundaire centra beter te ontsluiten. Génicot gaf verschillende voorbeelden van de aanleg van dergelijke transversalen: onder meer Sombreffe – Hoegaarden, Waver – Hamme-Mille, Tongeren – Sint-Truiden, Mechelen – Dendermonde, enzovoort.
- Ook in stedelijke context werden in de tweede helft van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw diverse transversalen of diagonalen aangelegd. Ze zijn vooral gemakkelijk herkenbaar op de perceelsplannen, aangezien ze als nieuwe, rechte as de oude percellering doorsnijden (vandaar ook het Franse woord *percé* of *percée*) (Gauthiez 2003: 70 & 154). Langs de nieuwe as zelf werden de terreinen onteigend en werden nieuwe percelen gecreëerd. De architectuur van de nieuwe woningen die langs de as werden opgetrokken, was vaak aan specifieke regels onderworpen met het oog op de creatie van een uniform straatbeeld (Gauthiez 2003: 70). Vaak ging de aanleg van dergelijke stedelijke transversalen gepaard met saneringsoperaties van arme en/of vervuilde buurten.

Opmerkingen

De breedte van de dwarsstraten werd in het hertogdom Brabant wettelijk bepaald door de rentmeester-generaal in 1368: ze dienden 16 voet breed te zijn (Vannoppen 2003: 57).

Varianten en vertalingen

Dwarsverbinding (Ndl.) – *Dwarsstraat* (Ndl.) – *Dwarsweg* (Ndl.) – *Doorsteek* (Ndl.) – *Diagonaal* (Ndl.) – *Transversale* (Fr.) – *Chemin de traverse* (Fr.) – *Diagonale* (Fr.) – *Percé(e)* (Fr.) – *Percement* (Fr.) – *Via traversaria* (Lat.) – *Traversia* (Lat.).

Specifieke literatuur

/

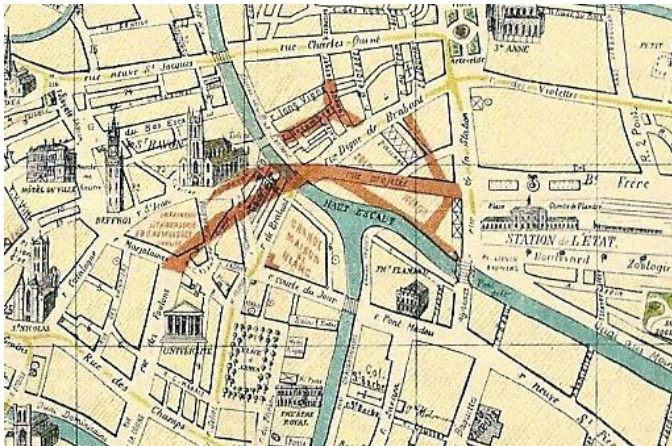
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



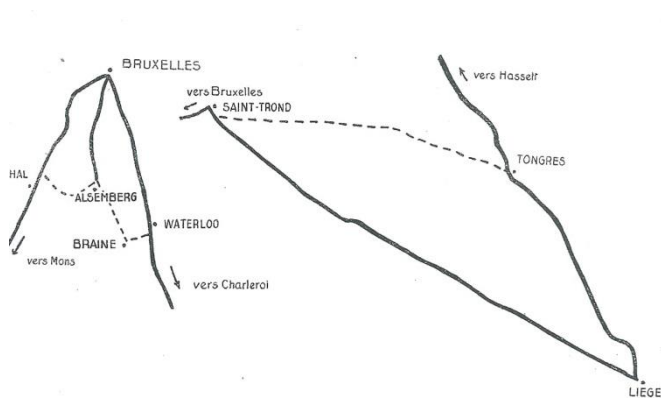
De Sint-Truidersteenweg ter hoogte van Brustem (Sint-Truiden, prov. Limburg) is volgens Génicot een negentiende-eeuwse *transversale* tussen Sint-Truiden en Tongeren (Génicot 1948: 42; foto Jeroen Vanden Borre, 2014).



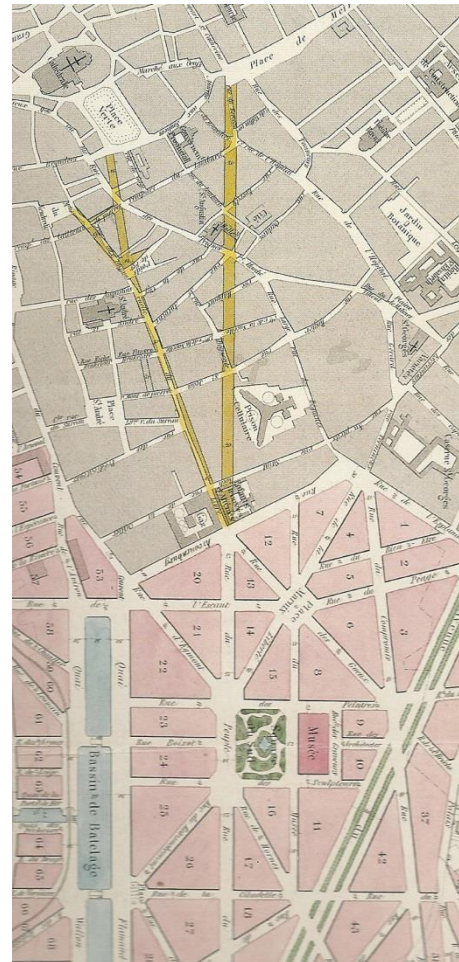
De Dwarsstraat in Meulebeke (prov. West-Vlaanderen) zorgt voor de snellere verbinding tussen de Karel van Manderstraat en de Weggevoerdenstraat (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



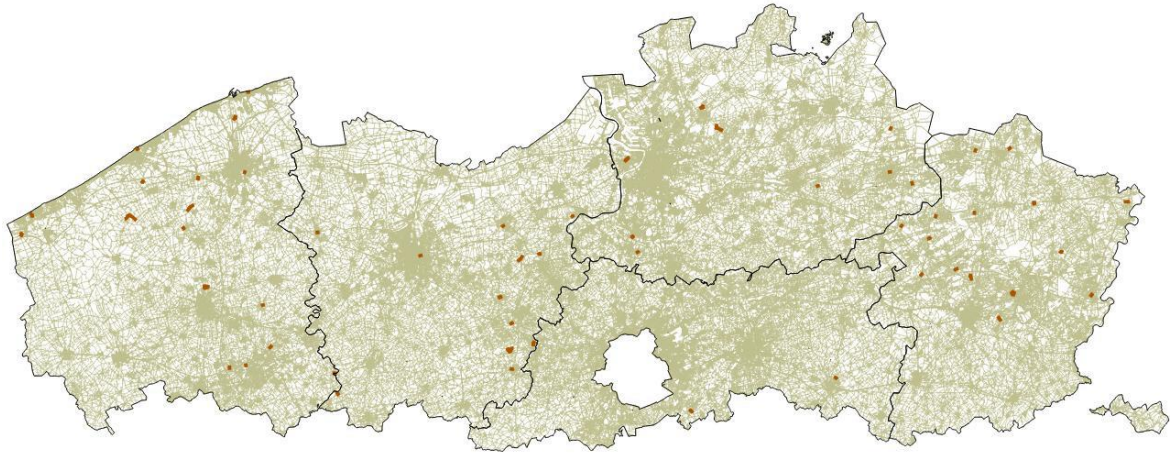
Aanduiding van de transversalen die via het project Zollikofer-De Vigne in Gent werden gerealiseerd in de tweede helft van de negentiende eeuw (overgenomen uit Coene & De Raedt 2010: 160).



Voorbeelden van *transversales* of doorsteken aangelegd in de Hollandse periode (overgenomen uit Génicot 1948: 42).



Aanduiding van twee transversalen in het oude stadsweefsel van Antwerpen (prov. Antwerpen), weergegeven op het *Plan d'appropriation des terrains de la citadelle du Sud* uit 1875 (Felixarchief; overgenomen uit Tijss 2007:210). Enkel de Nationalestraat tussen de Groenplaats en Kronenburgstraat werd gerealiseerd.



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'dwars'.

2.2.11 Veenwegen*

Een weg die door veengebied leidt.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Turfwegen – Knuppelwegen.

Informatie

Volgens de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed is een veenweg “een (vaak prehistorische) weg door een veenmoeras dat [sic, die] bestaat uit dwars geplaatste boomstammetjes, planken, vlechtwerk of een combinatie van deze elementen’ (ID 1219). Deze wegen dienden waarschijnlijk om hoger gelegen, droge plaatsen in het veen(moeras) met elkaar te verbinden.

Horsten gaf nog enkele eigenschappen van de (Hollandse) veenwegen mee: zo gold voor de veenwegen, net zoals voor de kleiwegen, dat ze bij droog weer in de zomer ideale rijwegen waren, maar bij regenachtig weer en vooral in de winter onbegaanbaar werden. Desalnietemin was hun begaan- en bruikbaarheid gunstiger dan die van de kleiwegen (Venema 1861: 257; Horsten 2005: 40). De wegen in de laagveengebieden vertonen de neiging om langs de bermen af te kalven in de aanpalende sloten (Horsten 2005: 40).

Opmerkingen

We onderscheiden de veenwegen van de turfwegen, die we rangschikken onder de handelswegen. Vaak echter zullen veenwegen ook gebruikt zijn voor het transport van turf.

De Inventaris van het Onroerend Erfgoed bevat nog geen voorbeelden van veenwegen.

Varianten en vertalingen

Moerstraat (Ndl.) – *Moerweg* (Ndl.).

Specifieke literatuur

W. Van Zeist & W.A. Casparie, ‘Veenwegen uit het verre verleden’, in: *Wegen*, 1966, pp. 110-125.

2.2.11 Veldwegen

Een weg die op of over de velden of door landbouwgebied leidt.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

We verkiezen hier ‘veldweg’ boven het ook vaak voorkomende ‘landweg’, dat het MNW omschrijft als ‘weg over of door het land, landweg’. Met land wordt hier bouwland, landbouwgebied en niet platteland bedoeld. Desalniettemin bestaat de nodige terminologische verwarring rond de inhoud van de term ‘landweg’:

- Tys verwijst naar de kostuimen van het Brugse Vrije, die stipuleerden dat ‘een huisweg of landweg’ 3,85 m breed moesten zijn (Tys 2004: 187). Het is echter niet duidelijk of met ‘huisweg’ en ‘landweg’ eenzelfde type weg worden bedoeld.
- Volgens Horsten werd het vanaf de negentiende eeuw dan weer gebruikelijk om kunstwegen en verharde wegen te onderscheiden van de aardewegen en landwegen. Hij vond dit zelf echter niet correct, aangezien aardewegen soms kunstwegen zijn (Horsten 2005: 19). We kunnen daaraan toevoegen dat er ook op het platteland – dus onder de landwegen – kunstwegen en verharde wegen voorkomen. Horsten vermeldde de ‘eenvoudige’ landwegen trouwens zelf ook bij zijn behandeling van de banen of gebaande wegen (Horsten 2005: 34.).
- In het WNT wordt ‘landstraat’ dan weer verklaard als ‘een minder belangrijke weg, een landweg’, met verwijzing naar de zeventiende-eeuwse passage *dat niemant eenighe sheeren straten, ofte oock lantstraten, en sal vernauwen, tsy met weeren, thuynen ofte haeghen te stellen, nocte insghelycx met grachten* (De Potter & Broeckaert 1870-1872: 77). Het gaat hier om een interpretatiefout, want uit de geciteerde passage blijkt net dat ‘landstraat’ gelijkgesteld wordt met ‘heerstraat’ en dus een belangrijke weg aanduidt.

Omwille van deze terminologisch verwarring opteren we hier dus voor de term ‘veldweg’.

Varianten en vertalingen

Buitenweg (Ndl.) – *Landweg* (Ndl.) – *Veldstraat* (Ndl.) – *Chemin rural* (Fr.) – *Landwegh* (Mndl.).

Specifieke literatuur

Galesloot L., *Essai sur l'origine, l'ancienneté et le nivellement de nos chemins ruraux et sur leur contemporanéité avec nos grands étangs. Études topographiques*, Bruxelles, 1880.

Lambrechts - Van Doren G., ‘Veldwegeltjes’, in: *Ons Heem*, 1965, jg. XIX, 4, p. 157.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een veldweg in Bertem (foto Trage Wegen vzw).



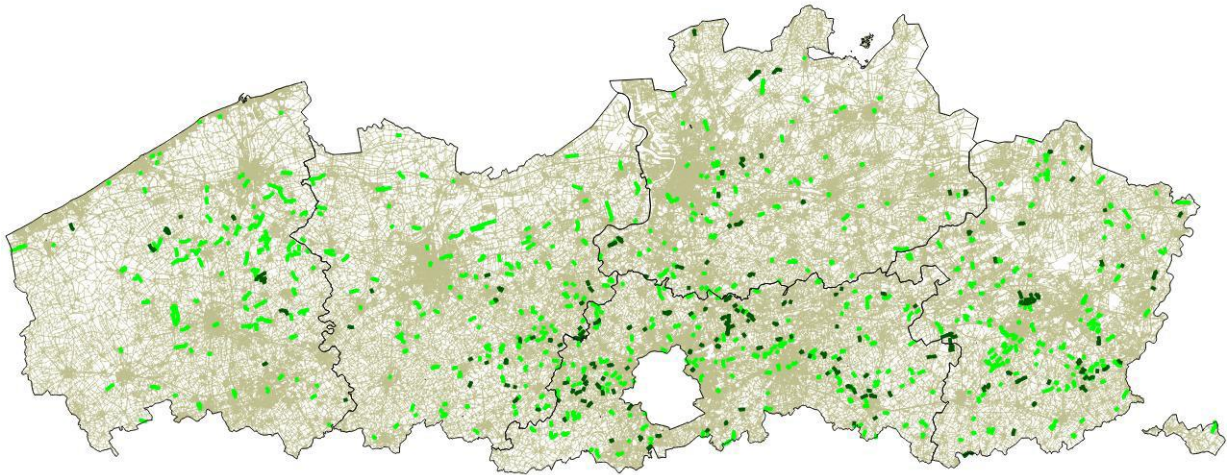
Oude foto van de Veldstraat in Meerhout (prov. Antwerpen) (bron: www.2400.be).



Foto van de Landweg tussen het gehucht Leu (Kinrooi, prov. Limburg) en de Maas, relict van een voormalige veldweg? (foto Jan Keunen, 2014).



De Veldstraat in Gent (prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze).



Verspreiding van de straatnamen Veldstraat (lichtgroen) en Veldweg (donkergroen) (met varianten) in Vlaanderen. Noot: diverse van deze straten zullen wel bestemmingswegen zijn (geweest), met andere woorden wegen die naar een specifiek veldcomplex leidden.

2.2.13 Verkavelingswegen

Een weg of straat aangelegd in een woonverkaveling.

Meer algemene term

Ontsluitingswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kunswegen – Slingerwegen.

Informatie

Verkavelingsweg is een zeer recent wegtype, dat onlosmakelijk is verbonden met het ontstaan van de talloze woonwijken en -verkavelingen in de twintigste eeuw. In België startte die evolutie met de creatie van de tuinwijken na de Eerste Wereldoorlog. De grote *boom* volgde pas na de Tweede Wereldoorlog, toen in nagenoeg elk dorp één of meerdere nieuwe wijken werden aangelegd. Het gaat bijna steeds om een totaalconcept, waarbij het wegennet één van de hoofdpijlers vormt. Deze wegen zijn dus steeds kunstwegen.

De woonverkavelingen kenmerken zich hetzij door een geometrisch wegennetwerk, hetzij door een wirwar van slingerende wegen. Velen daarvan lopen dood of keren naar hetzelfde beginpunt terug. Tussenin bevinden zich vaak ook kleinere wegen en paden, bestemd voor voetgangers en fietsers. Via een handvol wegen wordt de gehele verkaveling ontsloten naar de nabijgelegen hoofdwegen.

Opmerkingen

De namen van de verkavelingswegen alluderen soms op het vroegere landschap (die door de verkaveling is weggevaagd), maar in de meeste gevallen gaat het om beslissingstyponymie, met name een geheel van namen die verwijzen naar planten, dieren, personen, gebeurtenissen, enzovoort.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Ontwerpplan voor de verkaveling Bergveld in Heist-op-den-Berg (prov. Antwerpen), bestaande uit 58 residentiële bouwgronden met achterliggende tuin. De twee delen van de verkaveling zijn onderling verbonden via een fietsdoorgang en worden ontsloten langs de Oude Liersebaan via een nieuw, aan te leggen weg (bron: <http://www.verkavelingbergveld.be/>).



De aanleg van een nieuwe weg voor een woonverkaveling in Steenokkerzeel (prov. Vlaams-Brabant; foto Trage Wegen vzw).



Fragment van de topografische kaart uit 1991-2005 met de villawijk Grimbierbroek [sic!] in Opgrimbie (Maamechelen, prov. Limburg; overgenomen uit Zwaenepoel e.a. 2014: 139).

2.3 Parallelwegen

Een weg waarvan het tracé parallel loopt aan een andere landschappelijke of ruimtelijke structuur.

Meer algemene term

Wegen naar ligging.

Meer specifieke term(en)

Binnenwalstraten – Buitenwalstraten – Dalwegen – Dijkwegen – Grenswegen – Kaaïen – Kamwegen – Kustwegen – Onderwegen – Ventwegen – Zeedijken.

Gerelateerde term(en)

Dubbelwegen.

Informatie

Wegen kunnen parallel lopen aan uiteenlopende landschappelijke of ruimtelijke structuren: aan andere wegen, aan omwallingen of versterkingen, aan grenzen, aan waterlopen, valleien en kammen, aan de kustlijn, enzovoort.

Opmerkingen

Wanneer wegen van min of meer hetzelfde statuut parallel lopen aan elkaar, spreekt men ook van dubbelwegen.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

2.3.1 Binnenwalstraten

Een weg of straat die de binnenzijde van een stadsomwalling volgt.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Stadsomwallingen – Stadsmuren – Ringlanen – Buitenwalstraten – Invalswegen – Weergangen.

Informatie

Een straat aan de binnenzijde van een stadsomwalling is een soort ontdubbeling van de weergang bovenop de stadsmuur en zorgde voor een snelle verbinding tussen de verdedigingspunten (voornamelijk stadspoorten en -torens). Via de binnenwalstraten konden mensen en materieel snel verplaatst worden en gebeurde de bevoorrading efficiënt. Vaak bezaten ze een continu tracé, dat enkel werd onderbroken door waterlopen en door de invalswegen die via de stadspoorten de stad binnenkwamen (Vannieuwenhuyze 2008: 204).

Opmerkingen

Kamps gebruikten hiervoor de term ‘walstraat’ (Kamps 1999: 45), Gauthiez spreekt van *système d’escarpe* (Gauthiez 2003: 36) en Vannieuwenhuyze van ‘patrouilleweg’ (Vannieuwenhuyze 2008: 204). Wij opteren hier voor het neologisme ‘binnenwalstraat’, om het onderscheid aan te duiden met de straten die de buitenzijde van de stadsomwallingen liggen (buitenwalstraten).

De meeste stadsomwallingen zijn ondertussen ontmanteld en vervangen door een stelsel van ringlanen, maar op sommige plekken zijn de binnenwalstraten nog steeds aanwezig, ook al hebben ze hun initiële functie al lang verloren. Andere zijn verdwenen, omdat ze meestal onverhard waren (en dus gemakkelijker verwijderd konden worden) of werden opgeslorpt door de ringlanen en aanpalende bebouwing.

Varianten en vertalingen

Walstraat (Ndl.) – *Patrouilleweg* (Ndl.) – *Système d’escarpe* (Fr.).

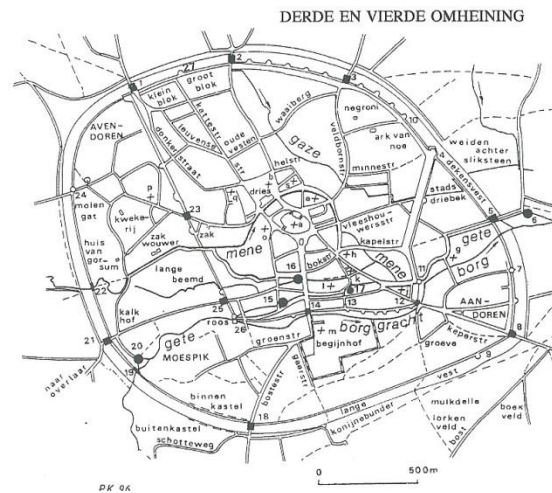
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Stadsplan van Dendermonde (prov. Oost-Vlaanderen) door Jacob van Deventer in het midden van de zestiende eeuw, met verscheidene binnenwalstraten aan de binnenzijde van de buitenste stadsomwalling (Koninklijke Bibliotheek van België).



Reconstructiekaart van Tienen met aanduiding van de derde en vierde stadsomwalling (overgenomen uit Kempeneers 1999: I, 16). Aan de noordzijde van de stad ligt een binnenwalstraat.

2.3.2 Buitenwalstraten

Een weg of straat die de buitenzijde van een stadsomwalling volgt.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Stadsomwallingen – Stadsmuren – Invalswegen – Ringlanen – Wegen naar tracé – Stadsgrachten.

Informatie

Ook aan de buitenzijde van stadsomwallingen vond men vaak straten terug. Hun tracé is vaak continu rondom de oudste stadsomwallingen of stedelijke versterkingen (zoals de ringwalburgen in het middeleeuwse graafschap Vlaanderen), al worden ze uiteraard onderbroken door invalswegen en waterlopen of door bouwblokken die tegen de stadsmuren werden aangebouwd. De buitenwalstraten van de laatmiddeleeuwse stadsomwallingen zijn vaak verdwenen, eerst omdat ze werden aangepast en opgeschoven bij de bastionnering van de stadsomwallingen vanaf de zestiende eeuw, later omdat ze werden opgeslorpt door de ringlanen en de nieuwe bebouwing die daarop verrees.

Het tracé van de buitenwalstraten aan de buitenzijde van de gebastioneerde stadsomwallingen vertoont uiteraard een veel grilliger tracé.

De functie van de buitenwalstraten was niet zozeer het bevorderen van de communicatie en bevoorrading, wel het patrouilleren rondom de stad.

Opmerkingen

De buitenwalstraten zijn belangrijke archeologische en topografische relictten in het stedelijk weefsel, vermits ze kunnen worden gebruikt om verdwenen versterkingen op te sporen en te lokaliseren. De Meulemeester werkte een prospectiemethode uit gebaseerd op de analyse van zestiende-eeuwse stadsplannen van Jacob van Deventer (De Meulemeester 1986, 1990 en 1992), maar uiteraard zijn ook negentiende-eeuwse kadaster- en perceelsplannen bijzonder nuttig voor dit soort onderzoek (Vannieuwenhuyze 2010).

Het woord 'singel', dat ook wordt gebruikt ter aanduiding van buitenwalstraten, is afgeleid van het Oudfranse *cingle*, dat op zijn beurt teruggaat op het Latijnse *cingulum*, 'buikriem'. Het woord werd echter niet enkel gebruikt om de weg aan de buitenzijde van de stadsgracht aan te duiden, maar ook ter aanduiding van de stadsgracht zelf (Ruijsendaal 1998: 18). Het omgekeerde kwam trouwens ook voor, en in Vlaanderen misschien zelfs nog frequenter: vele buitenwalstraten/singels droegen/dragen immers een naam eindigend op 'gracht'. Het woord 'singel' is wellicht vooral in Nederland gebruikt; Kouwenhoven telde in Nederland immers niet minder dan 1320 straatnamen met het achtervoegsel 'singel' (Kouwenhoven 2003: 44).

In zijn handboek stadsmorfologie gebruikt Gauthiez de term *système de contrescarpe*, al wijst hij erop dat deze ook gebruikt werd om de zone *non aedificandi* aan de buitenzijde van de stadsomwalling aan te duiden (Gauthiez 2003: 36). De Franse term *anneau* (letterlijk: ring) dekt een bredere lading, omdat deze de aanleg van de hele zone aan de buitenzijde van een stadsomwalling omvat, inclusief de 'systèmes de contrescarpe' (Gauthiez 2003: 66). De term is trouwens geïnspireerd op het Duitse *Ring*, gebruikt te aanduiding van boulevardstelsels, bijvoorbeeld in Wenen.

Varianten en vertalingen

Singel (Ndl.) – *Gracht* (Ndl.) – *Système de contrescarpe* (Fr.) – *Anneau* (Fr.).

Specifieke literatuur

De Meulemeester J., 'Burchten en stadsontwikkeling : archeologische beschouwingen bij de kaarten van Jacob van Deventer', in: *De Duinen*, 1986, jg. XVI, pp. 73-91.

De Meulemeester J., 'Karolingische castra en stadsontwikkeling: enkele archeo-topografische suggesties', in: *Ontstaan en vroegste geschiedenis van de middeleeuwse steden in de Zuidelijke Nederlanden. Een archeologisch en historisch probleem. 14^{de} Internationaal Colloquium. Spa, 6-8 sept. 1988. Handelingen*, s.l., 1990, pp. 117-149 (= *Historische uitgaven, reeks in-8°*, dl. 83).

De Meulemeester J., 'La fortification de terre et son influence sur le développement urbain de quelques villes des Pays-Bas méridionaux', in: *Revue du Nord*, 1992, jg. LXXIV, 296, pp. 13-28.

Vannieuwenhuysen B., 'Speuren naar versterkingen op het Brusselse stadsplan van Jacob van Deventer', in: Dewilde M., Eryvynck A. & Becuwe F. (red.), *Cenulae recens factae. Een huldeboek voor John De Meulemeester*, Koksijde – Gent, 2010, pp. 367-385 (= *Jaarboek Abdijmuseum 1138. Novi Monasterii*, dl. 10).

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



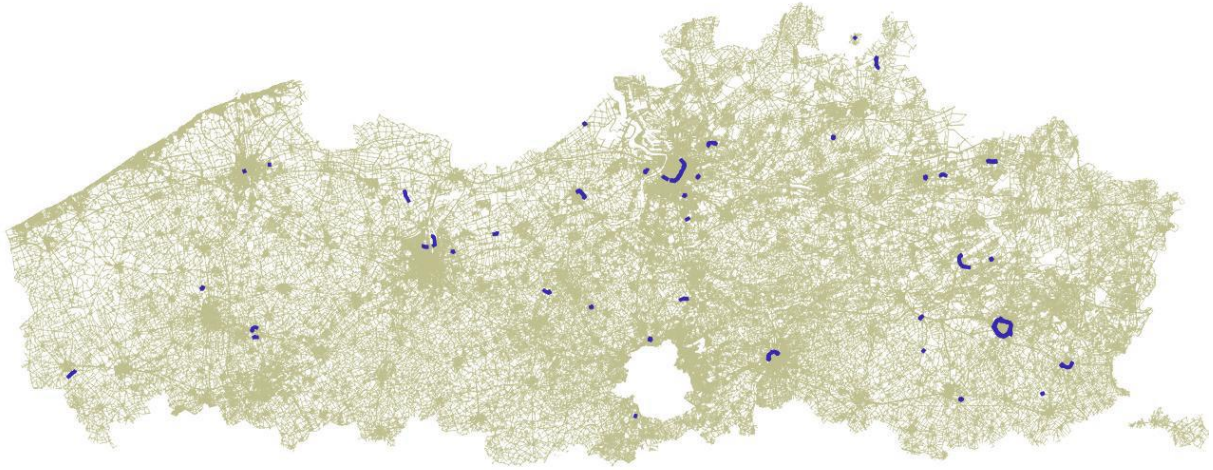
De Fransevaart en Scheldekaai zijn nog relictten van de voormalige gebastioneerde stadsomwalling van Gent (prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuysen, 2014 – fragment uit het *Plan parcellaire de la ville de Gand et d'une partie de sa banlieue, d'après les plans cadastraux révisés par le géomètre de 1^{re} classe L. Gérard, 1855-1857*; overgenomen uit Coene & De Raedt 2010: 128).



Kopie van een zestiende-eeuwse tekening van de stadsomwalling van Oudenaarde ter hoogte van de Einipoort, met op de voorgrond *de bareme [berm] ende wech buten beede den vesten die al buten de stede ende bollewerck ligghen* (kopie door J.B. Blasseau uit circa 1837, collectie Charles Bataille).



De Slachthuisstraat in Vilvoorde (prov. Vlaams-Brabant) ligt aan de buitenzijde van de voormalige stadsgracht. Aan de noordzijde, rechts op de foto, bevinden zich arbeiderswoningen; aan de zuidzijde bevond zich vroeger de stadsgracht. Deze zone is nog steeds niet volgebouwd (foto Hugo De Maeyer, 2014).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'singel'.

2.3.3 Dalwegen

Een weg die het dal van een waterloop volgt en dus parallel aan de beek of rivier loopt.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kamwegen – Dubbelwegen.

Informatie

Dalwegen volgen waterlopen en hun dalen, maar liggen gewoonlijk buiten het overstromingsgebied, aldus Mesqui (Mesqui 2003: 15-16). In zijn ogen gaat het meestal om zeer oude wegen, die prehistorische sites met elkaar verbonden en die – in tegenstelling tot de kamwegen – steeds in gebruik zijn gebleven. In recentere tijden werden ze aangepast en heraangelegd, zodat ze in het moderne wegennet werden geïncorporeerd. Verder onderzoek is noodzakelijk om na te gaan of zijn hypothese effectief opgaat voor de dalwegen in Vlaanderen.

Opmerkingen

De dalwegen komen logischerwijze vooral voor in streken met een uitgesproken reliëf. Uit de onderstaande kaart met de verspreiding van de nog bestaande Da(a)lwegen en -straten blijkt dat deze zich voornamelijk in het zuiden en oosten van Vlaanderen bevinden.

Dalwegen en kamwegen samen vormen soms dubbelwegen.

Straatnamen met het bestanddeel ‘dal’ of ‘daal’ wijzen echter niet altijd op een dalweg. Een aantal daarvan zijn immers bestemmingswegen, zoals de Daalstraat die recht naar Zutendaal (prov. Limburg) leidt; andere kruisen een beekdal, zoals ten Dale in Erwetegem (Zottegem, prov. Oost-Vlaanderen), de Daalstraat in Borgloon (prov. Limburg) of de Daalstraat in Heers (prov. Limburg).

Varianten en vertalingen

Dalstraat (Ndl.) – *Daalweg* (Ndl.) – *Daalstraat* (Ndl.) – *Beekstraat* (Ndl.) – *Valleiweg* (Ndl.) – *Chemin de vallée* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

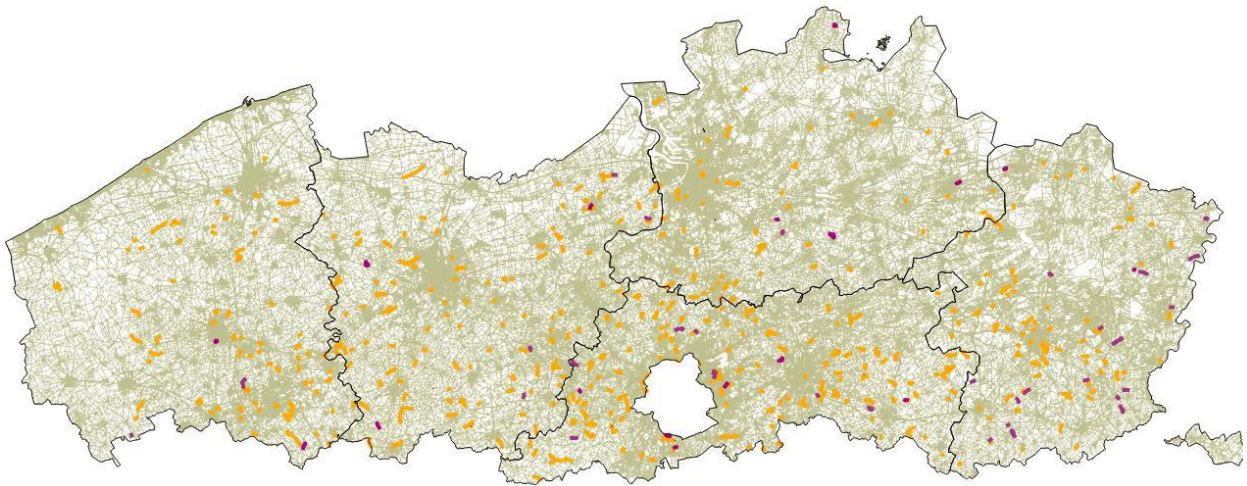
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De kronkelende Beekstraat in Elsegem (Wortegem-Petegem, prov. Oost-Vlaanderen) dankt haar tracé aan de kronkelende Nederbeek (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De Daalstraat in Beigem (Grimbergen, prov. Vlaams-Brabant) loopt parallel aan de Gillebeek (foto Hugo De Maeyer, 2014).



Verspreiding van de straatnamen 'Beekstraat' (oranje) en 'Dalweg', 'Dalstraat', 'Daalweg' en 'Daalstraat' (en varianten) (paars) in Vlaanderen.

2.3.4 Dijkwegen

Een verhoogde weg aangelegd bovenop een waterkering of in nat gebied.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Dijken – Zeedijken – Kunstwegen – Onderwegen – Turfwegen – Verhoogde wegen.

Informatie

Dijkwegen liggen per definitie in laaggelegen gebied (riviervalleien, poldergebieden, kustvlaktes, veengebieden). Dijk en weg liggen weliswaar hoger dan het omliggende land en maakten transport in natte gebieden mogelijk. Dergelijke dijken en dijkwegen hebben vaak een slingerend tracé, omdat ze de bochtige loop van rivieren volgden. Vaak hebben dijkdoorbraken en reparaties daarvan de meeste dijken nog veel bochtiger gemaakt (Koen & Renes 2003: 38; Abrahamse e.a. 2012: 2).

Als we het tracé en de ligging bekijken, dan kunnen dijkwegen bij rivieren, aan de kust, langs kanalen en door polders en veengebieden worden onderscheiden. Die laatste groepen dijken en dijkwegen vertonen vaak een rechtlijnig tracé.

Opmerkingen

In de Nederlandse literatuur wordt herhaaldelijk gewezen op het feit dat er twee soorten dijkwegen bestaan: enerzijds de dijkwegen die werden aangelegd op waterkerende dijken en anderzijds verhoogde wegen te midden van drassige gebieden. Beide types wegen werden en worden met de term dijken of dijkwegen aangeduid. Volgens Horsten dienen beide types wegen duidelijk onderscheiden te worden: “Men dient deze [verhoogde] wegen overigens wel te onderscheiden van de op rivierdijken gelegen wegen. Deze waren aanvankelijk niet kunstmatig. De dijken waarover ze liepen, waren immers in eerste instantie niet opgeworpen om het verkeer te bevorderen maar om het water te keren. Eerst nadat men op deze dijken ten behoeve van de begaanbaarheid een zandlaag had aangebracht, mag van een kunstweg worden gesproken. Van de aanleg van dergelijke kunstmatige zandwegen op dijken horen we pas in de 17e eeuw.” (Horsten 2005: 39)

Dijkwegen zijn dus altijd verhoogde wegen, aangezien deze bovenop of op de zijkant van dijken werden aangelegd of zijn ontstaan. Omgekeerd zijn verhoogde wegen uiteraard niet per definitie vereenzelvigen met dijken.

Andere auteurs, zoals Koen en Renes, stellen dit onderscheid minder scherp. In hun ogen is een dijk altijd een verhoging, die ofwel een waterkerende ofwel een transportfunctie kon hebben (Koen & Renes 2003: 43). Frequin merkte op dat met de term ‘dijk’ vaak enkel de weg werd bedoeld (Frequin 1952: 57 – de voorbeelden die hij aanhaalt hebben wel enkel betrekking op het huidige Nederland). Dat zou erop kunnen wijzen dat toch vooral de transportfunctie belangrijk was. In zijn overzichtsartikels over de wegnamen liet Schönfeld de dijkwegen nochtans terzijde, voornamelijk “omdat dijken tot de waterschapsgeschiedenis behoren en in principe niets met wegen te maken hebben” (Schönfeld 1957: 4).

Volgens Mennen betekende *dijc* in het Middelnederlands eerst en vooral toch ‘opgehoogde grond tot waterkering’. Pas daarna ontwikkelde hieruit de betekenis van ‘hoger gelegen weg’ (Mennen 2013: 40). Ruijsendaal wees op de grondbetekenis ‘graven’ (zie ook *to dig*), en dus op gegraven water en bijhorende opgeworpen dam (Ruijsendaal 1998: 16).

Mennen wees ook op het onderscheid tussen dijken en dammen. In de Limburgse Kempen komt de wegnaam 'dam' in de bronnen zelden of nooit voor, want daar wordt immers 'dijk' gebruikt. Lommel is de spreekwoordelijke uitzondering, want hier had 'dam' een zeer specifieke betekenisinhoud: de term werd gebruikt ter aanduiding van een kunstmatig opgehoogde weg in de moervelden met een breedte van drie tot vier meter. Via deze opgehoogde toegangswegen konden de moergronden worden bereikt. Opvallend is wel dat de wegnaam 'dam' in de andere Lommelse turfgebieden van Lommel niet voorkomt; daar heten die toegangswegen immers dijk' (Mennen 2013: 55-56).

Het is vaak zeer moeilijk te achterhalen wanneer oude dijken en dijkwegen precies zijn ontstaan (Mennen 2013: 40). Meestal duiken ze op een bepaald ogenblik op in de bronnen en dient men te werken met die *terminus ante quem*.

We onderscheiden de dijkwegen – die op de kruin van de dijk liggen – van de onderwegen, die aan de binnenzijde van de dijk lagen.

De onderstaande kaart toont aan dat Vlaanderen nog vele straatnamen telt die het bestanddeel 'dijk' bevatten, en dus wellicht dijkwegen aanduiden. Voor Nederland, uitgesproken laaggelegen gebied, telde Kouwenhoven niet minder dan 4618 straatnamen met het achtervoegsel 'dijk' (Kouwenhoven 2003: 21).

Varianten en vertalingen

Dijk (Ndl.) – *Dijkpad* (Ndl.) – *Polderkade* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

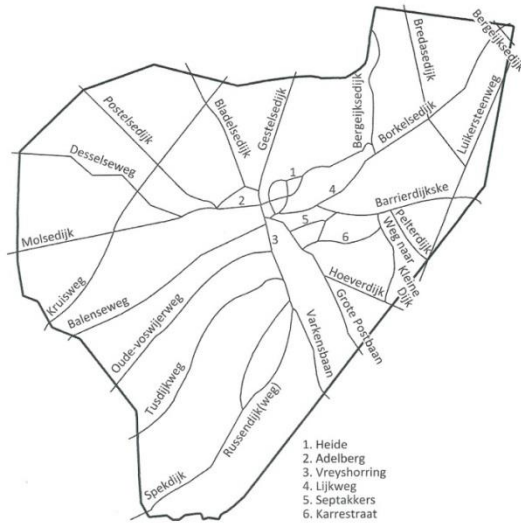
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



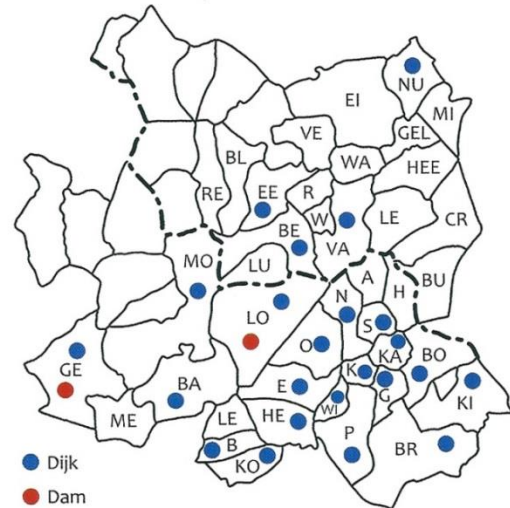
De Kaaldries in Hamme (prov. Oost-Vlaanderen) loopt naast de dijk langs de Durme. Bovenop de dijk liep vroeger een dijkweg, die nu wordt gebruikt voor het weiden van schapen (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Dijkweg langs de Moervaart in Sinaai (Sint-Niklaas, prov. Oost-Vlaanderen) (foto Pieter Brusselman, Trage Wegen vzw).



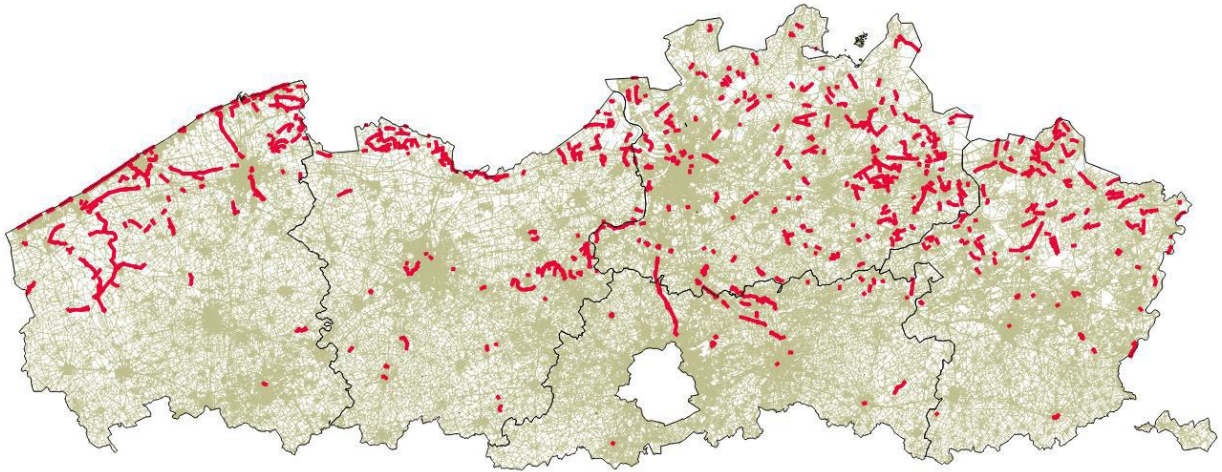
Reconstructiekaart met aanduiding van de belangrijkste dijk(weg)en van Lommel (prov. Limburg; overgenomen uit Mennen 2013: 41).



Kaart met aanduiding van de plaatsen in de Antwerpse, Limburgse en Noord-Brabantse Kempen waar 'dam' en 'dijk' als benaming voor opgehoogde wegen in laaggelegen gebied voorkomen (overgenomen uit Mennen 2013: 56).



Dijkwegen weergegeven op de kaart van de Pieter Centspolder, Jordaenspolder en Cayepolder in de IJzermonding (prov. West-Vlaanderen) uit circa 1700-1715 (Rijksarchief te Brugge; overgenomen uit Verhulst 1995: 52).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'dijk'.

2.3.5 Grenswegen

Een weg die een staatkundige of administratieve grens volgt.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

Hier speelt natuurlijk de vraag van de kip of het ei: was de weg er eerst of was de grens er eerst? Beide gevallen zijn mogelijk. Een weg kan op of parallel aan een grens zijn aangelegd. Zo legden de Romeinen wegen aan tussen de kampen en wachttorens langs de rijksgrenzen in pas veroverde gebieden (Dhaeze 2004: 137). Maar het omgekeerde kwam ook voor, en wellicht veel frequenter: een administratieve grens werd gelegd op een plek waar reeds een weg liep. Een voorbeeld daarvan is de Romeinse weg tussen Maastricht, Breda en Holland, die door Leyden werd beschreven: "In plaats van den strategischen straatweg van Tongeren naar Hoogstraeten en van hier naar de kust, treedt later een straatweg van Maastricht naar Breda en vermoedelijk van hier ook verder naar Strijen en Holland op. Deze weg, die dwars over de tegenwoordige nationale grenzen heenloopt en tenminste sedert de afscheiding van Staats Brabant niet meer gebruikt wordt, bestaat nog thans, en zijn naam is nog als „Maastrichtsche Baan" in de omgeving van Breda, als „Bredasche Baan" in de nabijheid van Luiksgestel op de stafkaarten terug te vinden. Zijn verloop is nog typisch rechtlijnig, maar zijn eindpunt Breda is van laat Germaanschen oorsprong, en hij loopt ook midden door het hartje van enige dorpen." (Leyden 1936 : 382-383).

Varianten en vertalingen

Limesweg (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



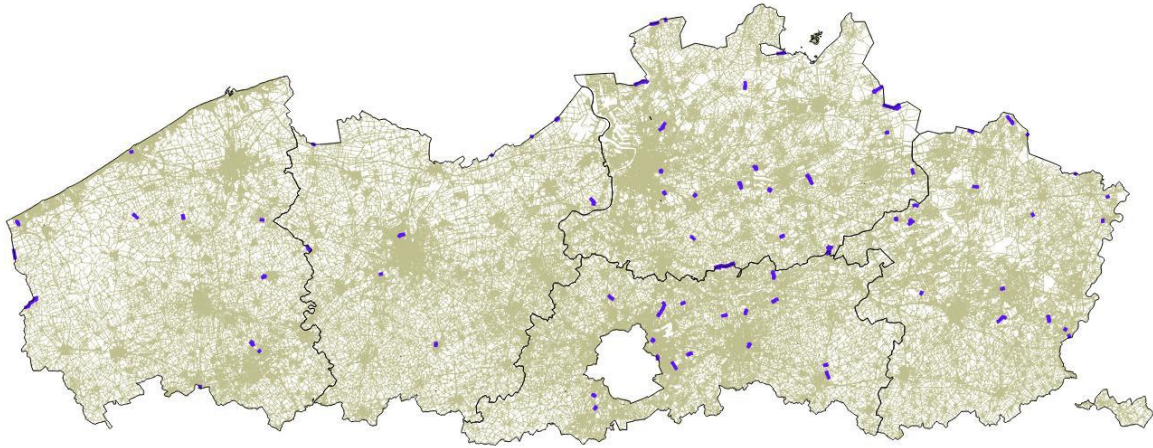
Twee foto's van de Grensweg in Arendonk (Mol, prov. Antwerpen), pal op de grens België-Nederland (foto's Vic Mennen, 2014).



De Grensstraat in Zottegem (prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014), een voormalige grensweg?



De huidige Gemenestraat in Watou (Poperinge, prov. West-Vlaanderen) loopt pal op de grens België-Frankrijk. Op de topografische kaart van 1861 heette ze nog *Godevaersvelde Straete* (Nationaal Geografisch Instituut).



Verspreiding van de straatnamen 'Grensweg' en 'Grensstraat' (en varianten) in Vlaanderen.

2.3.6 Jaagpaden

Een weg die de oever van een rivier of kanaal volgt en in de regel bestemd is voor autoluw verkeer.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Trekwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Wij maken in deze thesaurus een onderscheid tussen de trekwegen en de jaagpaden. Ze volgen allebei de rivieren en kanalen, maar deze laatste groep wegen werd nooit gebruikt om schepen voort te trekken. In de Nederlandse literatuur wordt ook een onderscheid gemaakt tussen trekwegen en jaagpaden, maar dan op een totaal andere manier. Horsten definieerde trekwegen immers als 'langs trekvaarten gelegen rijwegen': "We spreken hier van trekwegen, ter onderscheiding van jaagpaden die uitsluitend bedoeld zijn voor de paarden die de schuiten moeten voorttrekken. De Hollandse trekwegen zijn ontstaan tegelijk met de aanleg van de betreffende trekvaarten, tussen 1632 en 1665. Op deze wegen kon het in de winter bij besloten wateren, wanneer de trekschuiten niet konden varen, zeer druk zijn." (Horsten 2005: 54).

Niet alle waterlopen waren/zijn van jaagpaden voorzien, zelfs niet de grotere rivieren.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

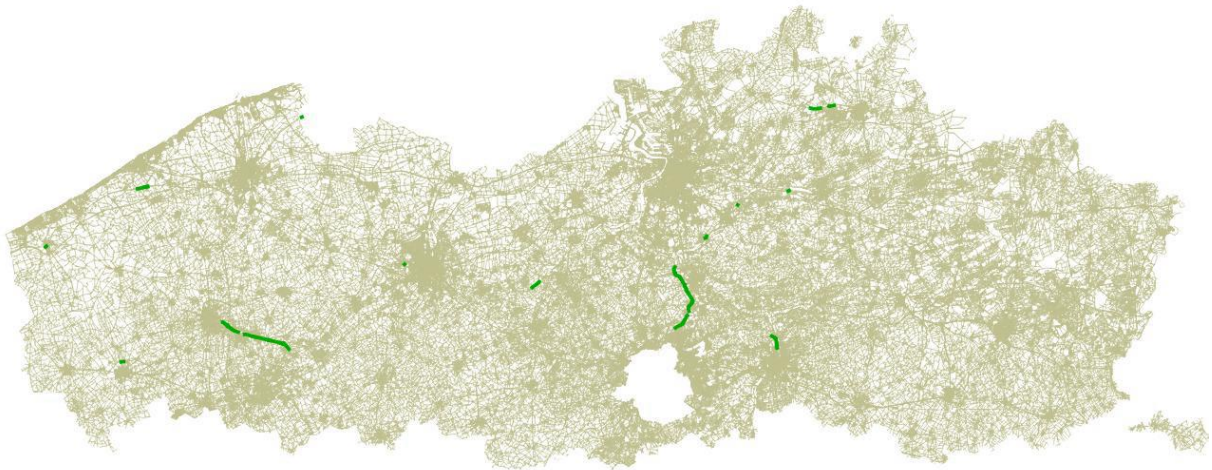
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Palingstraat lings de oude Durme in Hamme (prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Jaagpad langs de vaart in Brecht (prov. Antwerpen; foto Gert Arijs – Trage Wegen vzw).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'jaagpad'.

2.3.7 Kaaïen

Een verhoogde en begaanbare oeverversteving die het mogelijk maakt dat schepen er kunnen aanleggen.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Wandelwegen – Promenades.

Informatie

Kaaïen zijn aangelegd om het schepen mogelijk te maken om aan een vaste oever aan te leggen en aldus het effect van de getijdenwerking en debietschommelingen te verminderen. De oeverversteving werd aanvankelijk in hout gerealiseerd, later in steen. De aanleg van een kaaï betekende bijna altijd een verhoging van het maaiveld.

Ruijsendaal situeerde kaaïen vooral in de steden die door water doorsneden zijn, waar ze dienden om “ruimte te winnen of bij landingsplaatsen onmiddellijk aan de oever een grotere waterdiepte te verkrijgen” (Ruijsendaal 1998: 17). Kaaïen komen echter ook in het buitengebied voor, langs vaarten of langs rivieren. In dit laatste geval is het voorkomen van kaaïen een aanwijzing voor de vastlegging van de loop van de rivier.

Wanneer de initiële functie van kaaïen verdwijnt, worden ze vaak omgevormd tot promenade (Gauthiez 2003: 143), maar in sommige gevallen ook tot parking. Op enkele plekken vinden we ook Kaaipleinen of –plaatsen terug (Hamme, Zwijndrecht, Veurne)

Opmerkingen

Kaaï is de oorspronkelijke vorm, afkomstig van het Franse *quai*, dat zelf wellicht van Keltische origine is. Het woord ‘kade’ is een hypercorrecte vorm (Ruijsendaal 1998: 17). Om die reden wordt deze vorm hier niet gebruikt.

Kouwenhoven telde voor Nederland 1203 straatnamen met het (dus hypercorrecte) achtervoegsel ‘kade’ en 23 met het achtervoegsel ‘kaaï’ (Kouwenhoven 2003: 30). In Vlaanderen stellen we hetzelfde fenomeen vast.

Varianten en vertalingen

Kade (Ndl.) – *Werf* (MdIndl.) – *Quai* (Fr.) – *Promenade de berge* (Fr.).

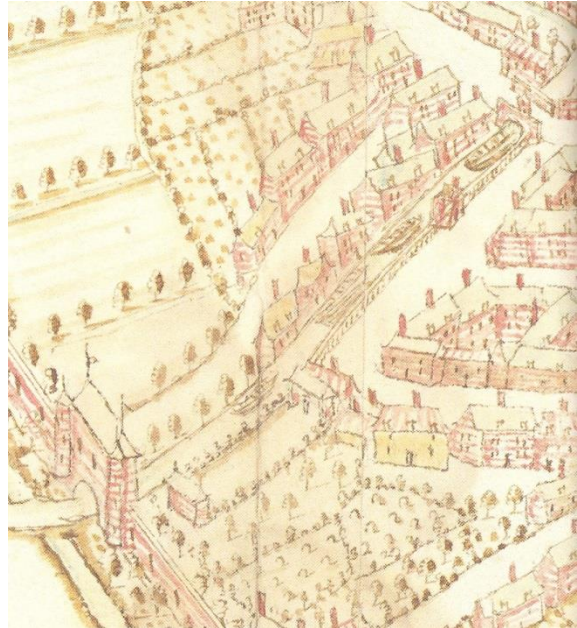
Specifieke literatuur

/

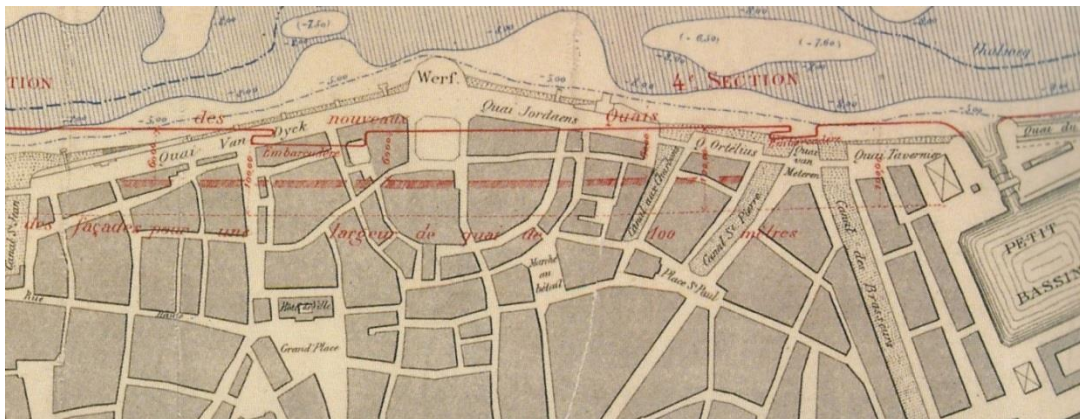
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



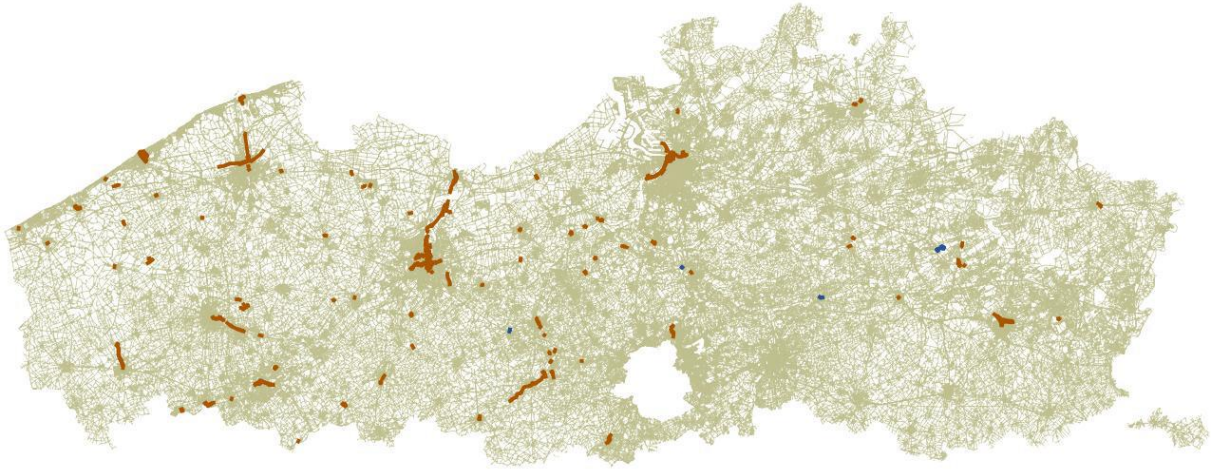
Oude foto van de kaaien in Nieuwpoort (prov. West-Vlaanderen) vóór de Eerste Wereldoorlog. Bij de wederopbouw vonden er onteigeningen plaats en werd de rooilijn een stuk naar achter geschoven (bron: Lelievre 2009: 24).



De Kaai met drie aangemeerde boten op de Demer in Diest (prov. Vlaams-Brabant), weergegeven op het vogelvluchtplan van Cornelis Lowis uit 1669 (Rijksarchief te Anderlecht, overgenomen uit Van der Eycken 2010: 58).



Stadsplan van Antwerpen (prov. Antwerpen) met aanduiding van de rechte trekking van de Scheldekaaien uit het vierde kwart van de negentiende eeuw (Felixarchief; overgenomen uit Tijs 2007:222).



Straatnamen met het bestanddeel 'kaai' (blauw) en 'kade' (bruin) in Vlaanderen.

2.3.8 Kamwegen

Een weg die de kam of waterscheidingslijn tussen twee valleien volgt.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Dalwegen – Drijfwegen.

Informatie

Een kamweg kan ofwel bovenop de kam ofwel op de waterscheidingslijn tussen twee beekvalleien of rivierbekkens lopen.

Opmerkingen

Kamwegen en dalwegen samen vormen soms dubbelwegen.

Volgens Mesqui waren vroegere kamwegen *itinéraires de désert*, die geen uitstaans hadden met de nederzettingen en meestal voornamelijk als drijfwegen dienst deden (Mesqui 2003: 14-15). Gilles-Guibert stelde daarentegen dat de kamwegen – die ze hoogtewegen of *chemins dits de hauteur* noemde – steeds door de mens zijn gebruikt, van de prehistorie tot nu, hetzij als hoofdwegen, hetzij als regionale of lokale wegen (Gilles-Guibert 1960: 19). Beide Franse historici hadden het natuurlijk over wegen in bergachtige streken zoals de Alpen en de Pyreneeën. Het is dus maar de vraag of hun – ietwat tegenstrijdige – visies ook geldig zijn voor de kamwegen in onze streken.

De bekendste historische kamweg in België is de Romeinse weg Bavay-Tongeren, ook wel *Via Belgica* en *Chaussée Brunehaut* genoemd, die de waterscheidingslijn tussen het Maasbekken en het Scheldebekken volgt (zie ook http://nl.wikipedia.org/wiki/Via_Belgica).

Varianten en vertalingen

Chemin de crête (Fr.) – *Chemin de hauteur* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

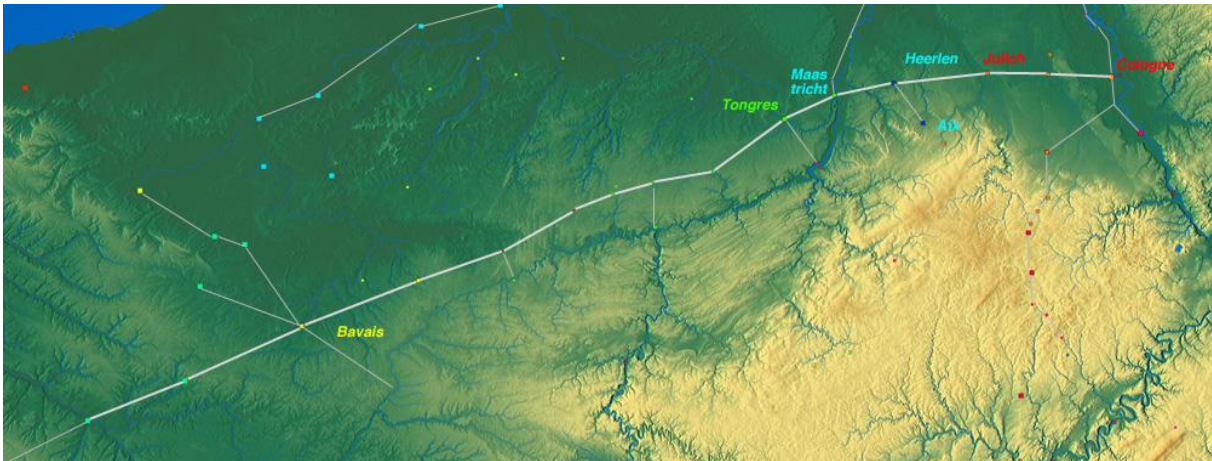
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Njivelsebaan tussen Overijse en Neerijse (prov. Vlaams-Brabant) is de oude verbindingsweg tussen Leuven en Nijvel en loopt over de kam tussen de valleien van de IJse en de Lane (foto Wim Tavernier, 2014).



De Brusselbaan in Sint-Pieters-Leeuw (prov. Vlaams-Brabant) volgt de kam tussen de valleien van de Zuunbeek en Vlezenbeek. Op het hoogste punt bevindt zich de watertoren (foto Imelda Loosen, 2014).



De *Via Belgica* aangeduid op een reliëfkaart: ten noorden van de Maas loopt hij op de kam tussen het Schelde- en Samber- en Maasbekken (bron: http://li.wikipedia.org/wiki/Via_Belgica).

2.3.9 Kustwegen

Een weg die de kustlijn volgt.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

De bekendste Vlaamse kustweg is ongetwijfeld de Koninklijke Baan, een nationale weg (N34) die doorloopt over de volledige lengte van de Belgische kust tussen De Panne en Knokke. De baan werd vanaf het einde van de negentiende eeuw aangelegd op initiatief van koning Leopold II. Het idee kwam van Louis-Leopold van der Swaelmen, die een verkavelingsproject had uitgetekend voor het kustgebied tussen Oostende en Blankenberge. Ter hoogte van Klemskerke stelde hij een modelvillaverkaveling voor, gelegen in een centraal park met slingerende paden en langs een nieuwe kustweg. Zijn opvattingen over die door het landschap kronkelende en langzaam glooiende weg aan zee stemden overeen met het concept van de *parkway*, waarvan reeds in de Verenigde Staten voorbeelden waren gerealiseerd (Lombaerde 1995: 102). De werken bleven echter niet beperkt tot het stuk tussen Oostende en Klemskerke, maar werden uitgebreid tot de hele kustlijn.

Varianten en vertalingen

Chemin côtier (Fr.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De duinen met op de achtergrond de Koninklijke Baan tussen Bredene en De Haan (prov. West-Vlaanderen; bron: www.deplate.be).



De Zeedijk in Blankenberge (prov. West-Vlaanderen) tijdens het Interbellum (Luchtvaartmuseum) is ook een kustweg.



Twee kustwegen tussen Blankenberge (prov. West-Vlaanderen) en Sluis (prov. Zeeland, Nederland), weergegeven op de kopie van de kaart van het Brugse Vrije van Pourbus door Pieter Claeissens op het einde van de zestiende eeuw (Stadsarchief Brugge).

2.3.10 Onderwegen

Een weg die aan de binnenzijde van de berm van een dijk loopt.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Dijken – Dijkwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Onderwegen, op de binnenzijde van de berm van de dijken, hadden veel minder te lijden van erosie dan de dijkwegen die bovenop de kruin van de dijken lagen (Frequin 1952: 57).

Frequin maakte melding van de diverse oude benamingen waaronder dit type wegen bekend stond: “Zo sprak men in het Noorderkwartier van „in”- of „innige”-wegen, in de Alblasserwaard en Krimpenerwaard van „binnen”- of „binnenlandsche Heerewegen”. Hiermee werden dus niet de minder betekenende buurtwegen e.d. bedoeld. Duidelijker is de term „onderwegen”, die in het Dijkrecht van Kuinder (1593) en in dat van de Zeedijken van Vollenhove, Wanneperveen en Ijselham (1411) wordt gebezigd.” (Frequin 1952: 58) Het is niet duidelijk of er ook in de Zuidelijke Nederlanden specifieke termen in omloop waren.

Varianten en vertalingen

Binnenwegen (Ndl.) – *Inwegen*, *Innige wegen* (Ndl.)

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Weg naast de Graaf Jansdijk in Sint-Laureins (prov. Oost-Vlaanderen; © Trage Wegen vzw), relict van de zeewerende dijk die begin vijftiende eeuw werd aangelegd langs de Noordzeekust en de monding van de Westerschelde. De naam herinnert aan de toenmalige graaf van Vlaanderen/hertog van Bourgondië Jan zonder Vrees (Vanmaele 2003: 9).



De Beoostereedepolderdijk in Sint-Laureins (prov. Oost-Vlaanderen) loopt aan de binnenzijde van een dijk.



Op de Marcus Gerardskaart uit 1562 is een onderweg zichtbaar langs de dijk van het Oude Zwin, tussen Damme (prov. West-Vlaanderen) en Sluis (Nederland) (bron: Bruggemuseum; zie ook , zie ook <http://www.kaartenhuisbrugge.be/Magis>).

2.3.10 Ventwegen

Een weg van lokaal belang die parallel loopt aan een hoofdweg en die dient om het lokale verkeer te kanaliseren.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Ringlanen – Zomerwegen.

Informatie

Een ventweg kan op twee manieren ontstaan: ofwel wordt de ventweg samen met de hoofdweg aangelegd, specifiek met het doel om het lokale verkeer te kanaliseren en de hoofdweg daarvan te ontlasten, ofwel ontstaat de ventweg doordat een nieuwe hoofdweg wordt aangelegd vlak naast (en soms deels over) een reeds bestaande weg, waarvan het belang wordt gereduceerd en de functie wordt aangepast. In dat laatste geval ligt er gewoonlijk slechts één enkele ventweg naast de hoofdweg, die toegang verschaft tot de reeds aanwezige gebouwen (die immers de rooilijn van de oude weg volgen). Nieuw aangelegde ventwegen verschijnen vaak in koppel, aan weerszijden van de hoofdweg.

Opmerkingen

De naam 'ventweg' is ontleend aan de venters, handelaars die hun waren aan de ventweg verkochten aan de bewoners.

Ventwegen zijn geen recent verschijnsel. Zo werden aan weerszijden van het verharde weggedeelte van de negentiende-eeuwse straatwegen reeds aarden zijwegen aangelegd, ook zomerwegen genoemd. Ze waren enkele meters breed en zorgden voor parkeergelegenheid. Daarnaast waren het ook uitwijkstroken om snellere voertuigen te laten passeren (Horsten 2005: 65).

Tegenwoordig vindt men ventwegen vooral bij ringwegen, ringlanen en autosnelwegen.

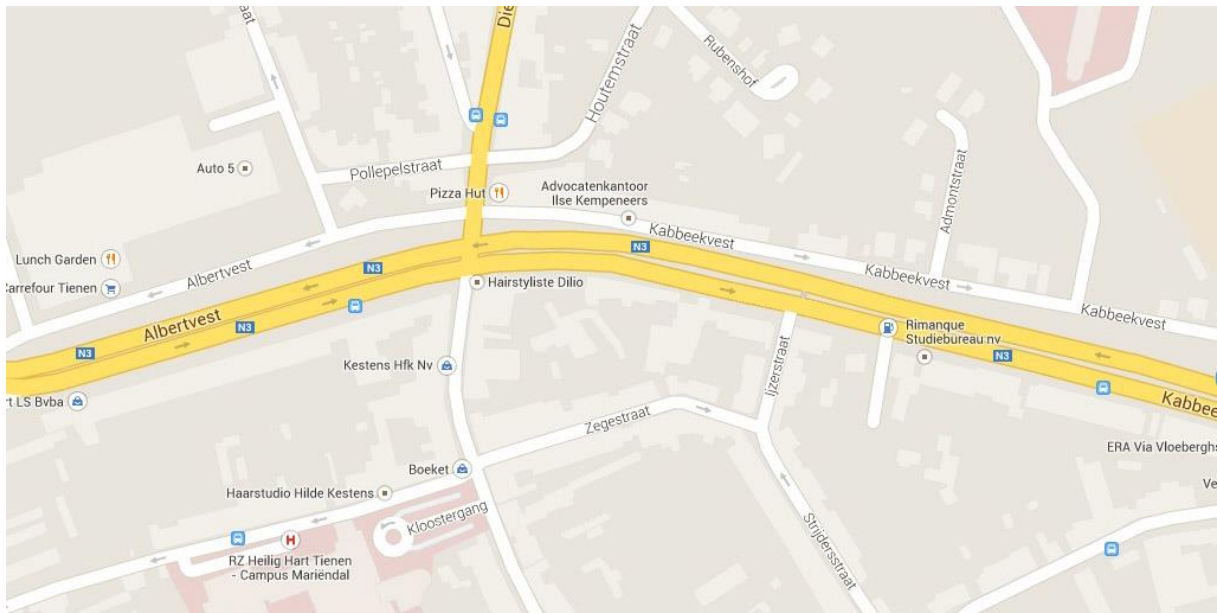
Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Ventweg>

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Ventwegen langs de Kabbeekvest en Albertvest in Tienen (prov. Vlaams-Brabant; bron: www.maps.google.be).

2.3.12 Zeedijken

Een dijk aangelegd langs de kustlijn om het binnenland te beschermen tegen de zee, die tegelijkertijd dienst doet als wandelpromenade.

Meer algemene term

Parallelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Dijkwegen – Promenade – Kustwegen.

Informatie

De initiële functie van een zeedijk was de bescherming van het binnenland tegen de zee. In de Vlaamse badplaatsen wordt de dijk ook gebruikt als wandelpromenade voor toeristen. Hij is tegenwoordig voorzien van allerlei commerciële en culturele infrastructuur, waardoor de waterkerende functie haast is verdwenen (of vergeten).

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Zeewering (Ndl.) – *Promenade de bord de mer* (Fr.) – *Digue-promenade* (Fr.) – *Remblai* (Fr.) – *Seawall* (Eng.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De zeedijk in Oostende (prov. West-Vlaanderen; foto Bart De Smet, 2014).



Oude foto van de zeedijk in Blankenberge (prov. West-Vlaanderen; bron: <http://www.oude-postkaarten.com/foto/strand-zeedijk-blankenberge.JPG>).

2.4 Wegen bij gebouwen

Een weg die een onderdeel vormt van of onlosmakelijk is verbonden met een specifiek gebouw of groep gebouwen.

Meer algemene term

Wegen naar ligging.

Meer specifieke term(en)

Beluikstegen – Galerijen – Gangen – Huiswegen – Publieke binnenkoeren.

Gerelateerde term(en)

Dubbelwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

2.4.1 Beluikstegen

Een open, doodlopende centrale as waarrond de arbeiderswoningen van het beluik in serie werden opgetrokken.

Meer algemene term

Wegen bij gebouwen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Beluiken – Stegen – Gangen – Doodlopende straten.

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De overbouwde toegang tot het Groeningebeluid in Kortrijk (prov. West-Vlaanderen), aangelegd in de jaren 1870 (foto Bram Vannieuwenhuysen, 2014; zie ook Inventaris Onroerend Erfgoed, ID 8612).



Foto van een beluiksteeg in de Bassinstraat te Boom (prov. Antwerpen) (foto Vlaamse Gemeenschap, 1979). Het beluik stamt wellicht uit het vierde kwart van de negentiende eeuw en is nog deels bewaard (Inventaris Onroerend Erfgoed, ID 12631).

2.4.2 Galerijen

Een overdekte of halfoverdekte gang of straat die het verkeer langs, tussen of in één of meerdere gebouwen mogelijk maakt en beschut.

Meer algemene term

Wegen bij gebouwen.

Meer specifieke term(en)

Wandelgalerijen – Winkelgalerijen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Een galerij ligt altijd naast, tussen of in één of meerdere gebouwen, die vaak op het gelijkvloers toegankelijk zijn vanuit de galerij. In de Franse literatuur is er sprake van *rues à portiques* (en *places à portiques*), een allusie op de aanwezigheid van publieke portieken en galerijen onder de huizen, waardoor het wegdek veel breder uitviel. Dit overdekte stuk straat werd vaak gebruikt voor commerciële doeleinden, maar ook om zich te beschermen tegen weer en wind. Dergelijke ‘portiek-’ of ‘galerijstraten’ waren een typisch fenomeen in de Griekse en Romeinse steden en later ook in de middeleeuwse steden van Italië (bv. Bologna), Frankrijk (voornamelijk bij de zogenoemde *bastides*, zoals in Mirepoix; recenter ook de Place des Vosges in Parijs), het Duitse Rijk (bv. de Prinzipalmarkt in Münster) en zelfs Engeland (bekend zijn The Rows in Chester). Vanaf de achttiende eeuw zijn vele portieken echter verdwenen ten gevolge van het rechtekken en aanpassen van de rooilijnen (Gauthiez 2003: 85).

Mogelijk kwamen portiekstraten en -pleinen ook voor in de middeleeuwse en vroegmoderne steden van de Lage Landen, maar in Vlaanderen zijn amper voorbeelden bewaard. De nog bestaande galerijen stammen allen uit de negentiende of twintigste eeuw. Ze werden meestal aangelegd bij de herverkaveling en sanering van bouwblokken. Gauthiez beschouwt ze als voorlopers van de recentere winkelgalerijen en shoppingcentra (Gauthiez 2003: 82).

Opmerkingen

Aanvankelijk werd het woord ‘galerij’ gebruikt ter aanduiding van een private ‘booggang langs de gevel of gevels van een gebouw, die de vertrekken van één verdieping verbindt’ (Haslinghuis & Janse 2005: 179). Dergelijke galerijen, die typologisch teruggaan op militaire weergangen en kloostergangen, werden vooral gebouwd door rijke burgers of edellieden, die op die manier de interne circulatie binnen hun residenties mogelijk maakten. De oudste voorbeelden in de Nederlanden vindt men in de residenties van de Nassau’s in Brussel en Breda (Haslinghuis & Janse 2005: 179). Galerijen kwamen ook voor bij stadhuizen.

Kouwenhoven telde voor Nederland negentien straatnamen met het achtervoegsel ‘galerij’ (Kouwenhoven 2003: 24). Het woord ‘passage’ is er echter meer in trek, want hij telde niet minder dan 91 straatnamen met dat achtervoegsel (Kouwenhoven 2003: 38).

Het woord ‘passage’ werd in het verleden echter ook gebruikt op het platteland. Zuid-Limburgse bronnen uit de periode 1635-1667 maken bijvoorbeeld melding van een *passagie*, een doorgang van het ene naar het andere land, ter breedte van 32 voet (Horsten 2005: 37).

Varianten en vertalingen

Passage (couverte) (Ndl., Fr.) – *Galerie* (Fr.) – *Rue à portiques* (Fr.) – *Arcade* (Fr., Eng.) – *Galeria* (It.).

Specifieke literatuur

Chatenet M. (dir.), *La Galerie à Paris (XIV^e-XVII^e siècle)*. *Bulletin monumental*, 2008, dl. CLVI, 1.

Constans C. & Da Vinha M. (dir.), *Les grandes galeries européennes XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, 2010.

Génicot-Van Hoeymissen A., *Bortier Galerij. Geschiedenis van een wijk*, Brussel, 1994.

Lenoir J. & Gribaudi M., 'Les passages ouverts. La modernité oubliée de Paris capitale', in : *Histoire urbaine*, 2013, 36, pp. 73-103.

Letor A., Loir Ch. & Rosillon J.-M., 'La galerie de l'hôtel d'Antoine de Lalaing à Bruxelles : un reflet de la cour gothico-renaissante de Marguerite d'Autriche', in : *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, 2002, jg. LXV, pp. 11-60.

Saint-Jean Vitus B., 'Galeries de circulation dans les maisons bourguignonnes (XII^e-XVI^e siècle)', in : D. Alexandre-Bidon, F. Piponnier & J.-M. Poisson (dir.), *Cadre de vie et manières d'habiter (XII^e-XVI^e siècle)*. *VIII^e Congrès international de la Société d'archéologie médiévale (Paris, 11-13 octobre 2001)*, Caen, 2006, pp. 91-101.

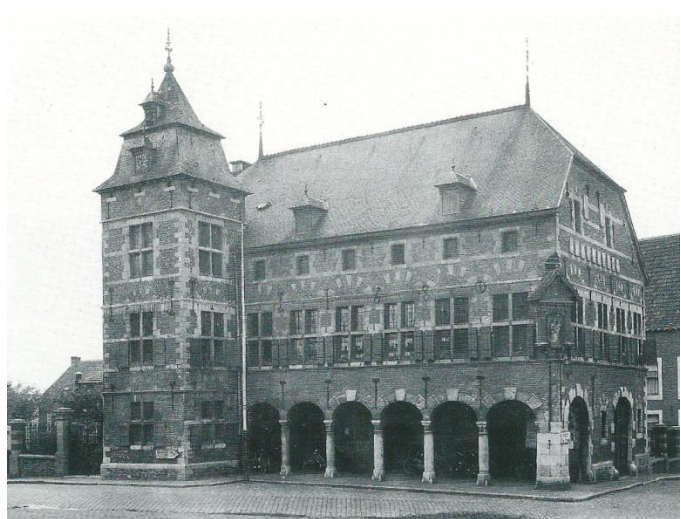
De Sint-Hubertusgalerijen. Geschiedenis & restauratie, Brussel, 1998.

Willamez M.-F., *Les passages-galeries du XIX^e siècle à Bruxelles*, Bruxelles, 1983.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Halletoren in Tiel (prov. West-Vlaanderen), met nog slechts drie arcades aan de noordzijde (overgenomen uit Ostyn 1993: 101).



Het zeventiende-eeuwse stadhuis in Borgloon (prov. Limburg), met een naar de markt geopende zuilengalerij, die vroeger als overdekte marktplaats werd gebruikt (overgenomen uit Gerits 1989: 60).



Een kleine semi-publieke galerij bij een hoekhuis in de Reyndersstraat in Antwerpen (overgenomen uit Geybels 2006: 160).

2.4.2.1 Wandelgalerijen*

Een overdekte gang, aan één of beide kanten open, bestemd om in te kuieren.

Meer algemene term

Galerijen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Ontspannings- en verenigingsgebouwen – Wandelpieren – Winkelgalerijen.

Informatie

/

Opmerkingen

De Inventaris van het Onroerend Erfgoed bevat drie voorbeelden van wandelgalerijen, alle drie in Oostende gelegen: de Venetiaanse Gaanderijen (ID 56976), de Nieuwe Koninklijke Gaanderij (ID 56977) en de Koninklijke Gaanderijen (ID 56979).

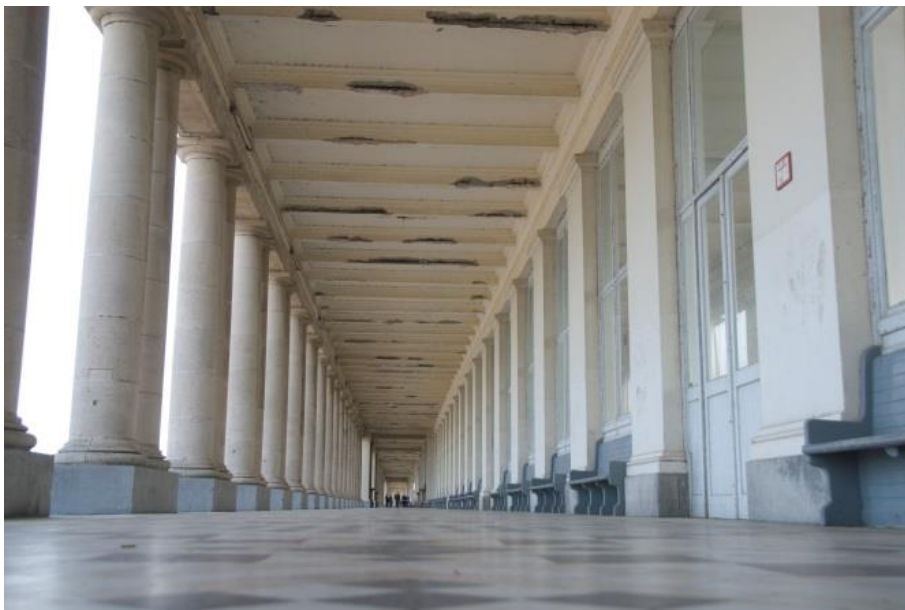
Varianten en vertalingen

Gaanderij (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Koninklijke Gaanderijen in Oostende (prov. West-Vlaanderen; foto Bart De Smet, 2014; zie ook Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, (ID 56979)).

2.4.2.2 Winkelgalerijen*

Een galerij met aan weerszijden winkels.

Meer algemene term

Galerijen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Winkels – Winkelstraten – Wandelgalerijen.

Informatie

Vaak vormen winkelgalerijen een doorsteek tussen twee (winkel)straten in een stad, zoals bijvoorbeeld de Pieter Vanderdonckdoorgang in Gent (tussen de Brabantdam en de Vlaanderenstraat).

Opmerkingen

De Inventaris van het Onroerend Erfgoed bevat zestien voorbeelden van winkelgalerijen.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

Constans C. & Da Vinha M. (dir.), *Les grandes galeries européennes XVIIe-XIXe siècles*, Paris, 2010.

Génicot-Van Hoeymissen A., *Bortier Galerij. Geschiedenis van een wijk*, Brussel, 1994.

De Sint-Hubertusgalerijen. Geschiedenis & restauratie, Brussel, 1998.

Willamez M.-F., *Les passages-galeries du XIX^e siècle à Bruxelles*, Bruxelles, 1983.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Pieter Vanderdonckdoorgang in Gent (prov. Oost-Vlaanderen), aanvankelijk *Polkagang* genoemd, nu ook bekend als het *Glazen straatje*. Deze winkelgalerij werd gebouwd op de terreinen van de voormalige fabriek van Poelman-Hameling, die werd verkaveld en verkocht in 1844. In opdracht van Pieter Vanderdonck werd in 1851-1852 een galerij met achttien winkels gebouwd naar een ontwerp van Louis Eijkens. De galerij zorgt voor een overdekte verbinding tussen de Brabantdam, de Schepenvijverstraat en de Vlaanderenstraat (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Foto van de Ensorgalerij (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 56937) in Oostende (prov. West-Vlaanderen) (foto Vlaamse Gemeenschap, 1998).



Voor in Brussel zijn er nog enkele negentiende-eeuwse winkelgalerijen of *passages* bewaard, zoals de *Passage du Nord*, een luxueuze winkelgalerij aangelegd in 1881 (foto Trage Wegen vzw).

2.4.3 Gangen

Een smalle, aan weerszijden afgesloten en vaak ook bovenaan overkapte weg tussen een aantal gebouwen, die publieke delen en gebouwen binnenin het bouwblok ontsluit.

Meer algemene term

Wegen bij gebouwen.

Meer specifieke term(en)

Brandgangen – Osendroppen.

Gerelateerde term(en)

Stegen.

Informatie

Het woord 'gang' wordt gebruikt om smalle doorgangen binnen én buiten gebouwen aan te duiden. Het duidde oorspronkelijk de handeling van het werkwoord 'gaan' aan ('het gaan', 'het lopen', 'de pas'), maar werd later ook gebruikt voor 'doorgang' en zelfs 'vaarweg'. De huidige betekenis ontstond vermoedelijk vanaf de veertiende eeuw, toen de indeling van gebouwen complexer werd (Hoekstra 2009: 72-73).

Vele gangen ontstonden toen de bouwblokken werden verdicht en verkaveld en er nood was om de gebouwen binnenin de bouwblokken te bereiken. De ruimte die al tussen de gebouwen aanwezig was ter preventie tegen brand of voor de opvang van regenwater, kreeg zodoende een nieuwe functie als doorgang. Ondertussen zijn vele gangen opnieuw verdwenen, onder meer door de sanering van de binnensteden, maar ook door privatisering door eigenaars van aanpalende gebouwen. De uitgang van de gang, die al dan niet werd afgesloten met een poort of een deur, werd in de voorgevel geïncorporeerd. In sommige gevallen zit de gang nog steeds verborgen in het gebouw.

Opmerkingen

Het onderscheid tussen 'gang' en 'steeg' is niet scherp te trekken. Omwille van de etymologie van steeg (zie aldaar) en omwille van het voorkomen van stegen op het platteland, hebben we ervoor geopteerd om stegen als algemenere term te gebruiken voor een smalle weg, terwijl we gang voorbehouden voor smalle wegen naast, aan of in gebouwen.

Voor Nederland telde Kouwenhoven 186 straatnamen met het achtervoegsel 'gang' en tien straatnamen met 'slop' (Kouwenhoven 2003: 24 & 44). Dat laatste woord wordt ook wel eens gebruikt om een gang aan te duiden, maar bezit een negatieve connotatie (cfr. 'sloppenwijk').

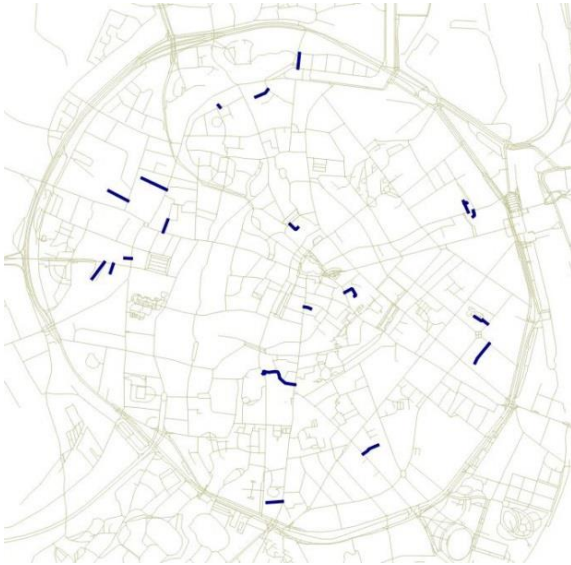
Varianten en vertalingen

Glop (Ndl.) – *Slop* (Ndl.) – *Straatje* (Ndl.) – *Impasse* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

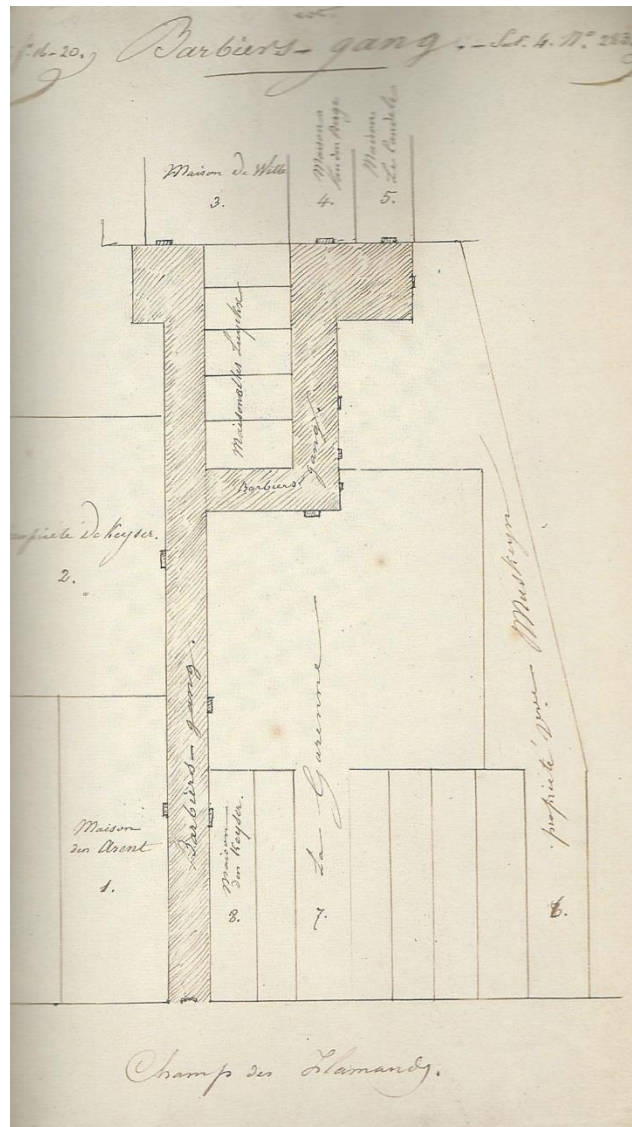
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



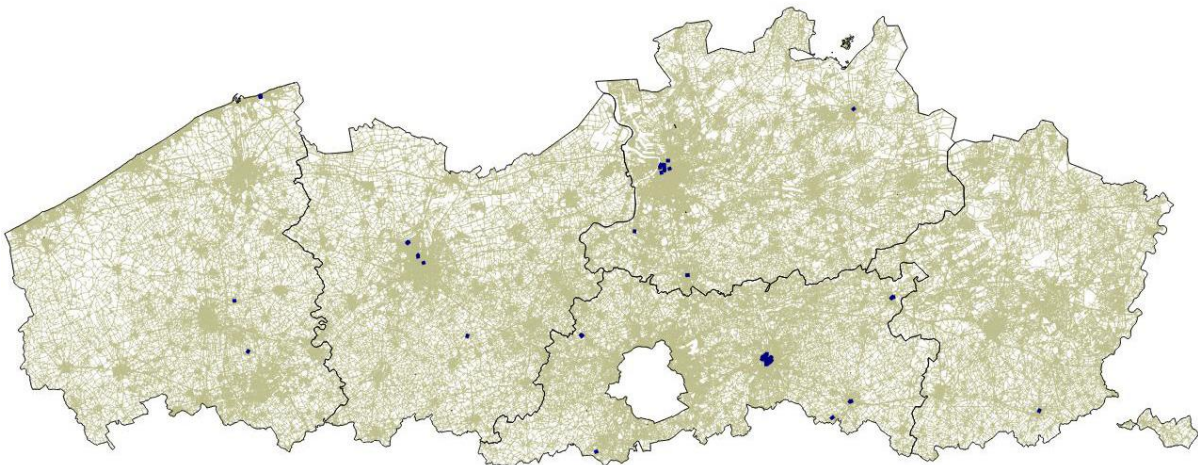
Straatnamen in Leuven met het bestanddeel 'gang'.



De Busleidengang in Leuven (prov. Vlaams-Brabant; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Grondplan van de Barbiersgang in Antwerpen (prov. Antwerpen) uit de bundel *Hygiène publique* (Felixarchief; overgenomen uit Tijs 1993: 313).



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'gang'.

2.4.3.1 Brandgangen

Een smalle gang tussen twee huizen die de verspreiding van brand moest tegengaan en waarlangs de brandbestrijding kon worden georganiseerd.

Meer algemene term

Gangen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Stegen – Osendroppen – Waterstraten.

Informatie

Brandgangen kwamen vooral voor in de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne stadscentra, die zich kenmerkten door een zeer dense bebouwing en het veelvuldige gebruik van hout als bouw materiaal.

Opmerkingen

Brandgangen hadden vaak ook de functie van osendroppen en/of waterstraten en werden evenzeer gebruikt als toegangswegen tot achtererven of gebouwen binnen de bouwblokken.

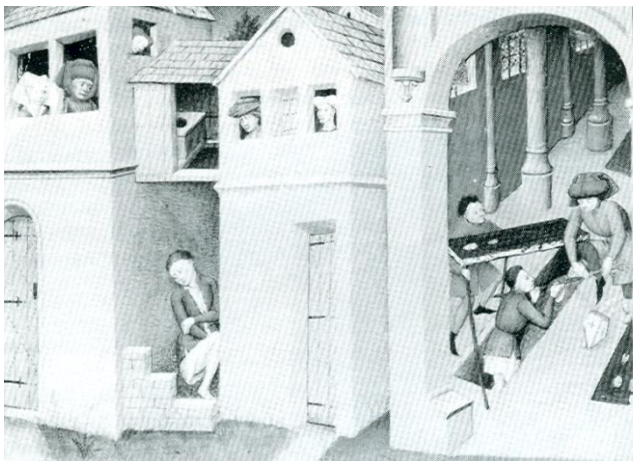
Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een brandgang tussen twee huizen op een laatmiddeleeuwse miniatuur (herkomst onbekend). Deregelijke gangen werden duidelijk ook gebruikt om z'n gevoeg te doen of menselijke fecaliën te dumpen.



De Brandstraat tussen twee huizen op de Markt in Geraardsbergen (prov. Oost-Vlaanderen) fungeerde wellicht ooit als brandgang (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

2.4.3.2 Osendroppen

Een smalle gang of steeg tussen twee huizen bestemd voor het opvangen van het regenwater dat van de daken naar beneden droop.

Meer algemene term

Gangen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Stegen – Brandgangen – Waterstraten.

Informatie

Haslinghuis en Janse signaleerden dat deze druiptroken onbebouwd moesten blijven en vaak van een goot werden voorzien (Haslinghuis & Janse 2005: 350).

Opmerkingen

Brandgangen hadden vaak ook de functie van osendroppen en/of waterstraten en werden evenzeer gebruikt als toegangswegen tot achtererven of gebouwen binnen de bouwblokken.

De oudste attestaties van osendroppen in de Lage Landen zijn: Amsterdam, circa 1413 (*oeysendroppe*); Brielle, eerste kwart vijftiende eeuw (*eusendrop*); Breda, 1534; Amsterdam, 1565 (*oysen-drop oft waterganck*); Brussel, 1569 (*oijsijdrup*); Schoonhoven, 1664 (*huysendrop*) (Haslinghuis & Janse 2005: 236 & 350).

Varianten en vertalingen

Huisdrop (Ndl.) – *Druipstrook* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een osedrop tussen twee huizen op de Markt in Sint-Kwintens-Lennik (prov. Vlaams-Brabant). Het pad strekt zich achter de huizen uit als een bajonet en is toegankelijk als wandelweg (zie het bordje) (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

2.4.4 Huiswegen

Een toegangsweg tot een huis of een private eigendom.

Meer algemene term

Wegen bij gebouwen.

Meer specifieke term(en)

Oprijlanen.

Gerelateerde term(en)

Bestemmingswegen.

Informatie

/

Opmerkingen

In de kostuimen van het Brugse Vrije werd de wettelijke breedte van een huisweg bepaald op 3,85 meter (Tys 2004: 187).

In het WNT wordt een huisweg echter in de figuurlijke zin geïnterpreteerd als de 'weg, gang of tocht naar huis' (en in die als synoniem voor 'huismars' en 'huisreis').

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De toegangsweg tot het kasteel van Leeuwerghem (Zottegem, prov. Oost-Vlaanderen, Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 9783), een landhuis opgericht in het eerste kwart van de achttiende eeuw in opdracht van L. François d'Heyne, ter vervanging van een waterslot verwoest in 1656 (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De private dreef als toegangsweg tot de site met walgracht Hemsrode in Anzegem (prov. West-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze).

2.4.4.1 Oprijlanen*

Een doorgaans particuliere rijweg die van de openbare weg naar het woonhuis of een ander gebouw voert.

Meer algemene term

Huiswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Lanen – Kastelen.

Informatie

Oprijlanen leiden meestal naar woningen van een zekere omvang, zoals kastelen en buitenhuizen, en zijn vaak geflankeerd door bomen.

Opmerkingen

Kouwenhoven wees op het woord *ree(d)*, dat in Nederland wordt gebruikt ter aanduiding van een wagenpad of oprijweg. Het kan er echter ook scheidingssloot betekenen. Kouwenhoven telde voor Nederland 127 straatnamen met het achtervoegsel *ree(d)* (Kouwenhoven 2003: 40).

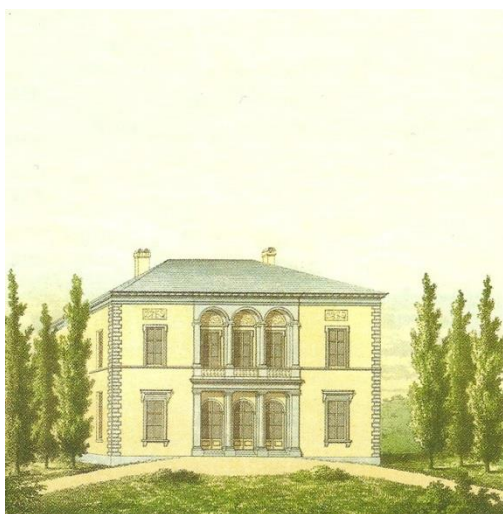
Varianten en vertalingen

Oprijweg (Ndl.) – *Ree(d)* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Tekening van de villa Servais in Halle (prov. Vlaams-Brabant) met aan weerszijden een oprijlaan (Sint-Lukasarchief; overgenomen uit Vandenbreeden e.a.2005: 38).

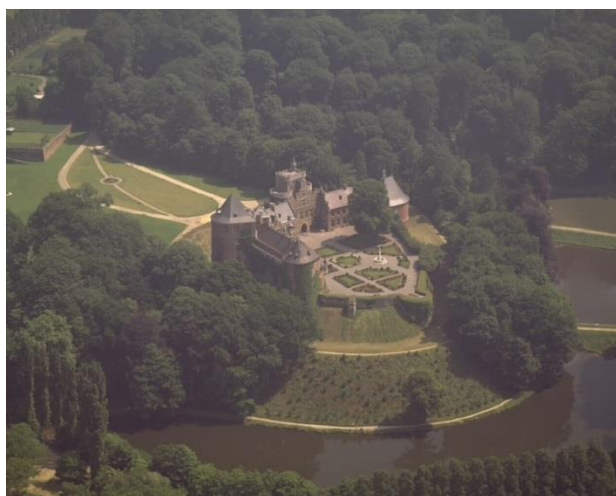


Foto van het kasteel van Gaasbeek (Lennik, prov. Vlaams-Brabant; Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 39928), met linksboven de dubbele oprijlaan naar de toegangspoort van het kasteel (foto Vlaamse Gemeenschap, 1970).

2.4.5 Publieke binnenkoeren

Een kleine plaats in het bouwblok, toegankelijk vanuit een reeks huizen en verbonden met de straat via een publieke gang of steeg.

Meer algemene term

Wegen bij gebouwen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Gangen – Stegen – Beluiken.

Informatie

Publieke binnenkoeren zijn voornamelijk toegankelijk voor de omwonenden. De functies van die koeren kunnen zeer divers zijn: waterbevoorrading (door middel van een publieke pomp), stockage van afval, speelruimte, wasruimte, verzamelplaats, enzovoort.

Publieke binnenkoeren kunnen op twee manieren zijn ontstaan: soms is de aanleg gepland als onderdeel van een grotere urbanistische ingreep (bijvoorbeeld de aanleg van een beluik), maar soms ontstaan ze als restruimte bij de stelselmatige verdichting van bouwblokken, een fenomeen dat 'insulissatie' heet (Gauthiez 2003: 135).

Opmerkingen

/

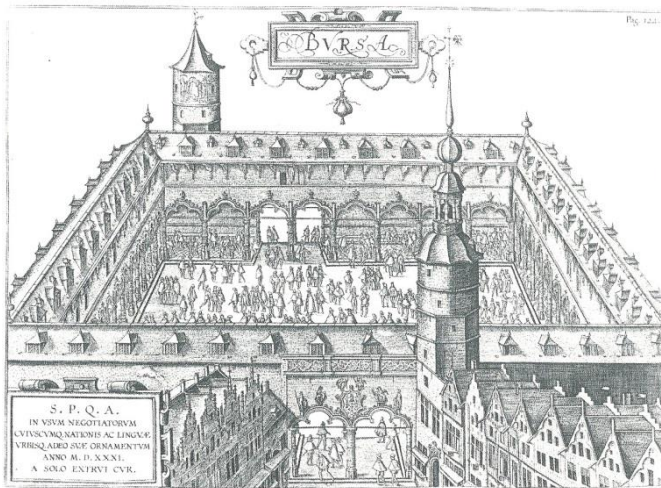
Varianten en vertalingen

Cour publique (Fr.).

Specifieke literatuur

/

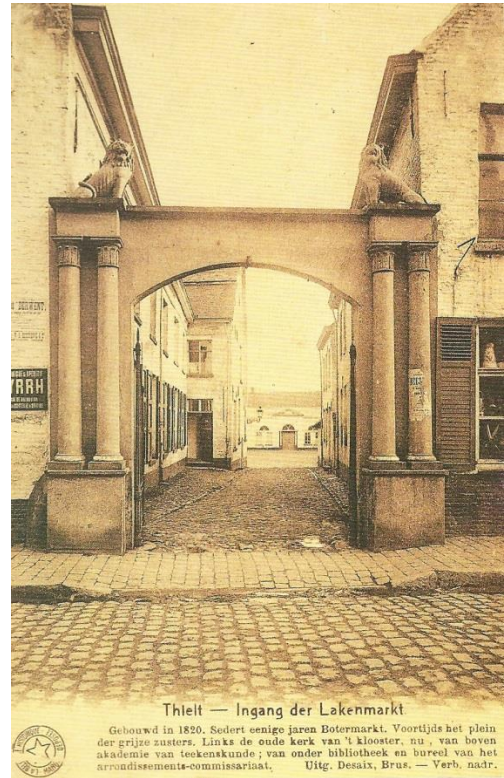
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



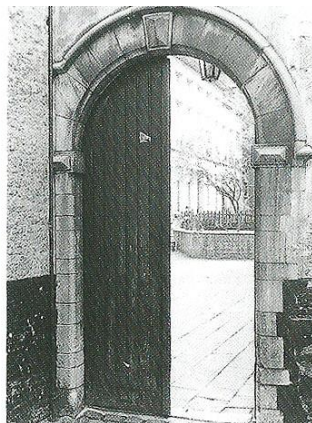
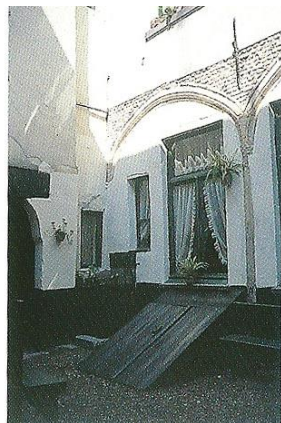
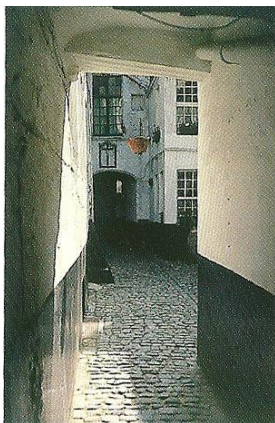
De Antwerpse beurs (prov. Antwerpen) met publieke binnenkoer op een vroegmoderne gravure (overgenomen uit Soly 1991: 36).



De binnenkoer van het voormalige Onze-Lieve-Vrouwehospitaal in Oudenaarde (prov. Oost-Vlaanderen) is nu publiek toegankelijk (overgenomen uit Trio 2012: 140).



Oude foto van de ingang van de Lakenmarkt in Tiel (prov. West-Vlaanderen; overgenomen uit Ostyn 1993: 70).



Publieke binnenkoeren in de Vlaeykensgang, Den Bellaert en de Hamerplaats in Antwerpen (prov. Antwerpen; overgenomen uit Tijs 2007:207).

3. Wegen naar gebruik en functie

Een weg waarvan het gebruik en/of de functie het distinctieve kenmerk vormt.

Meer algemene term

Wegen.

Meer specifieke term(en)

Transportwegen – Militaire wegen – Handelswegen – Landbouwwegen – Ontginningswegen – Religiewegen – Seizoenswegen – Wegen naar historisch statuut.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Wegen ontstaan, worden aangelegd en gebruikt om diverse redenen en voor diverse functies. Die functies kunnen elkaar overlappen en opvolgen, maar komen vaak ook samen voor. Bij een aantal wegen is echter één functie prominent aanwezig, wat zonder meer tot uiting komt in de naamgeving.

Relevante parameters om het gebruik of de functie van een weg te bepalen zijn:

- de transportwijze: te voet, met paard en kar, per koets, met de trein, fiets, auto, enzovoort;
- de maatschappelijke functies die wegen vervulden: handel, landbouw, transport, oorlogsvoering, religie, ontspanning, prestige, enzovoort;
- het statuut dat aan bepaalde wegen werd toegekend: hoofdwegen, publieke wegen, officiële wegen, enzovoort;
- de periode waarin wegen werden gebruikt: zomerwegen versus winterwegen

In heel wat publicaties wordt de aandacht gevestigd op de verbindende functie (i.e. transportfunctie) van wegen. Desalniettemin hebben wegen ook heel wat andere functies gekend en rollen gespeeld. Activiteiten die op wegen plaatsvonden (en –vinden) zijn zeer divers en veranderen op het ritme van tijd en maatschappij. Er werd handel gedreven, er vonden politieke en culturele evenementen plaats, het sociale leven voltrok er zich, ze werden gebruikt voor economische doeleinden, enzovoort (Gauthiez 2003: 146). Daarnaast werden en worden ook nog gebruikt als verblijfsruimte, als ontspanningsruimte, als propagandemiddel, als militair/defensief steunpunt, enzovoort.

Dat wegen inderdaad multifunctionele landschapsentiteiten zijn, wordt treffend geïllustreerd via het volgende voorbeeld: “Eigenlijk zijn al die oude voetpaden multifunctioneel geweest. Het oude voetpad van de boerderij zal gebruikt zijn voor de kerkgang op zondag, maar door de week zullen de kinderen dit pad zijn gelopen om naar de school in het dorp te gaan. Venters met hun pak op de rug hebben deze paadjes gelopen naar de boerderij. De jongelui op vrijersvoeten of op pad voor een verzetje in het dorp zullen het pad hebben gelopen.” (Barends e.a. 1993: 89)

Opmerkingen

Heslinga's uitspraak uit het midden van vorige eeuw geldt nog steeds: “In de literatuur over de recente wegen is wel algemeen aanvaard dat de meest essentiële onderscheiding van de wegen is die naar de functie welke zij vervullen. Hiervoor dient acht te worden geslagen op de plaatsen welke zij verbinden, en op de aard en de intensiteit van het verkeer dat er gebruik van maakt.” (Heslinga 1952: 161) Wat de typering van historische wegen betreft, vormen de ‘wegen naar gebruik en functie’ zeker een belangrijke categorie – Gilles-Guibert wees er bijvoorbeeld op dat het gebruik van wegen veelvuldig in de historische bronnen wordt vermeld (Gilles-Guibert 1960: 13) –, maar zeker niet de enige. Wegen werden in het verleden immers ook bepaald/geïdentificeerd door hun vorm en uitzicht en door hun ligging.

Koen en Renes wezen erop dat ‘schaal en maatvoering’ altijd zijn gekoppeld aan het gebruik van de weg (Koen & Renes 2003: 25). Daarmee bedoelen ze dus dat de morfologie van wegen schatplichtig is aan de functies en het gebruik van die wegen.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

3.1 Transportwegen

Een weg die in hoofdzaak wordt gebruikt voor transport van mensen, goederen en dieren.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Ezelwegen – Rijwegen – Ruiterwegen – Trambanen – Trekwegen – Wandelwegen.

Gerelateerde term(en)

Rijwegen.

Informatie

Het gros van de historische (en huidige) wegen wordt gebruikt voor transport (al werden en worden wegen ook voor andere doeleinden gebruikt, bijvoorbeeld voor ontspanning, het etaleren van macht, esthetiek, enzovoort). Bij een reeks wegen heeft die primaire transportfunctie echter geleid tot een specifieke woordenschat, die in sommige gevallen ook versteende in de straatnaamgeving. Deze wegtypes worden hier onder de noemer transportwegen samengebracht.

Opmerkingen

In heel wat publicaties wordt de verbindende functie (i.e. transportfunctie) van wegen beklemtoond. Dat het hier om een essentiële functie gaat, blijkt al duidelijk uit de etymologie van het woord 'weg', afgeleid van het Indo-Europees **veg*h, 'zich voortbewegen' (Schönfeld 1957: 5; Ruijsendaal 1998: 19; Mennen 2013: 15). Ruijsendaal wist verder ook te melden dat de oudste vermeldingen van wegen bewegingsplaatsen aanduiden (Ruijsendaal 1998: 13).

Daarnaast waren er in het Middel- en Vroegnieuwonderlands ook nog specifieke woorden in gebruik om transportwegen aan te duiden: een 'vaarweg' was letterlijk een weg waarlangs men 'vaart' ('varen' betekent oorspronkelijk 'gaan, zich bewegen'), een 'leidweg' letterlijk een weg waarlangs men leidt (= gaat). In zijn woordenboek verklaarde Kiliaan *vaerwegh* als *via per quam jumentum vel vehiculum agere licet*. Hier zien we de betekenis dus opschuiven richting 'rijweg', zoals ook Bomhoff in 1857 aangaf voor Gelderland (vermeld in WNT). Anderen benadrukten dat vaarwegen in landbouw- of bosgebied lagen (vermeld in WNT). Volgens Verwijs & Verdam was een leidweg dus "dikwijls, misschien wel altijd, de naam voor een minder belangrijken weg dan een groote of heerweg, voor een "achterweg", al of niet onderscheiden van een *Buurweg*" (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma lijdweg).

Leidwegen waren volgens sommigen vooral wegen van lokaal belang, die van het ene dorp naar het andere leidden. Leidweg was dan een synoniem voor buur(t)weg en no(o)tweg (Frequin 1952: 60; Schönfeld 1957: 148-149). Dat blijkt bijvoorbeeld ook uit de Brabantse kostuimen, waarin de wettelijke breedte van *eenen lijde wech van eenen dorpe in dandere daer vekens* (= hekkens) *hanghen*, werd bepaald op 16 voet (Mennen 2013: 23). Dergelijke wegen konden dus worden afgesloten, wat hun transportfunctie uiteraard niet ten goede kwam. Die hekkens dienden wellicht om het vee tegen te houden. In 1368 benadrukte de rentmeester-generaal van Brabant in zijn vonnis over de breedte van de wegen wel die transportfunctie: een *lijdewech, met alrehande goede te varene ende te vlietene* (Willems 1846: 99; Martens 1943: 143).

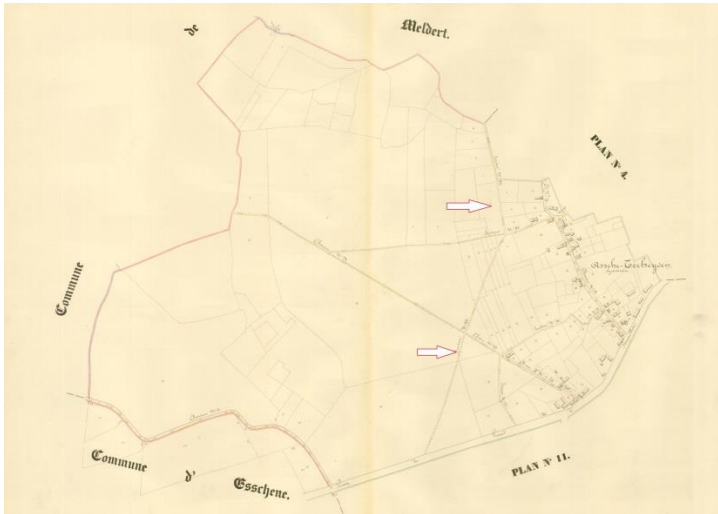
Varianten en vertalingen

Lijdweg, Ley(de)wech, Leydtwech, Lide(l)wech (Mdlndl.) – *Vaarweg, Vaerwegh* (Mdlndl.) – *Chemin de transport* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Leyde weg is de naam van buurtweg n° 94 in de Atlas der Buurtwegen voor Asse (prov. Vlaams-Brabant); het betrof een veldweg vlakbij de grens met Meldert (Lindemans 1952: 152; zie ook Schönfeld 1957: 149).



De Erpsestraat in Kortenberg (prov. Vlaams-Brabant), centraal op de foto, werd in 1677 vermeld als de *vairweigh van Erps naer Brussel* (Schepers 1969: 56; zie ook Vannieuwenhuyze 2013: 234; bron: www.maps.google.be).

3.1.1 Ezelwegen

Een weg die in hoofdzaak werd gebruikt voor verplaatsingen per ezel.

Meer algemene term

Transportwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Wandelwegen – Handelswegen – Marktwegen – Invalswegen.

Informatie

Ezels werden niet zozeer gebruikt als rijdier, wel als lastdier. Vandaar dat ezelwegen ook aanzien mogen worden als handelswegen waarlangs landbouwers en pachters hun waren en overschotten naar de markten brachten. Men vindt dergelijke ezelwegen dan ook terug als invalswegen of uitvalswegen bij steden, zoals bijvoorbeeld in Brugge of Brussel.

Opmerkingen

Varianten en vertalingen

Ezelpad, Ezelstraat (Ndl.) – *Muilezelweg* (Ndl.) – *Chemin des ânes, Rue des ânes* (Fr.) – *Chemin muletier* (Fr.).

Specifieke literatuur

Vershelde K., 'De twee ezelstraten te Brugge', in: *Rond den Heerd*, 1877, pp. 17-18.

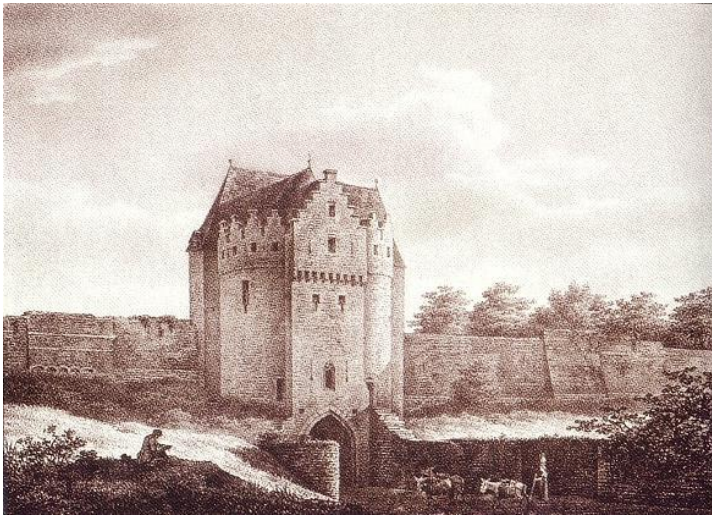
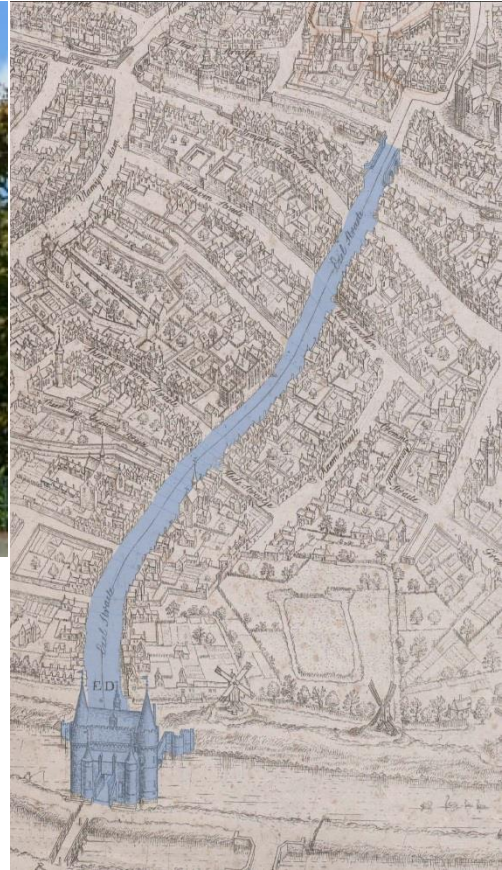
Demarest H., *De Ezelstraat in een notedop*, Brugge, 1979.

Rotsaert J., 'Op wandel in de Ezelstraat', in: *Brugs Ommeland*, 1984, pp. 185-203.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



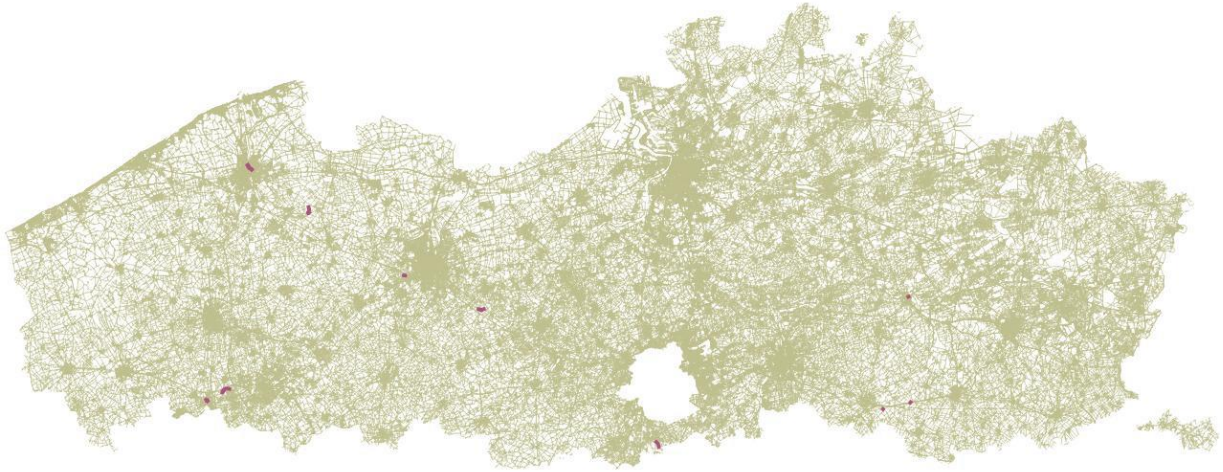
In Brugge herinneren de Ezelpoort (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 82625; foto Eelkje Vanderhispallie, 2009), de daarop aansluitende Ezelstraat, hier weergegeven op de Marcus Gerardskaart uit 1562 (Bryggemuseum, zie ook <http://www.kaartenhuisbrugge.be/Magis>) en de nu verdwenen Ezelbrug mogelijk nog aan het ezeltransport van en naar de stad. De Ezelstraat is in elk geval een invalsweg, die via haar verlengde de Sint-Jacobsstraat uitmondt op de Markt. Deze stelling, geponeerd in de negentiende eeuw (Verschelde 1877: 18-18), wordt echter niet door iedereen gevolgd. Anderen zagen eerder een allusie op de brouwerij *de Ezel*, gelegen op de hoek van de Ezelstraat en de Oude Zak. Dit lijkt echter twijfelachtig: men zou eerder verwachten dat een secundaire straat de huisnaam overnam in plaats van de hoofdstraat.



Schaarbeekse boeren brengen met ezels groenten naar de stad Brussel, via de Schaarbeeksepoort. Niet toevallig heten de Schaarbekenaars 'de ezels' en heette de invalsweg *intra muros* de Ezelstraat (ets van Paul Vitzthum, eind achttiende eeuw; bron: http://nl.wikipedia.org/wiki/Paul_Vitzthum).



De Ezelweg in Sint-Genesius-Rode, die dwars door het Elzenbos naar Hof-ten-Hout (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 40600) leidt, een gesloten hoeve waarvan de kern opklimt tot het midden van de achttiende eeuw (foto François & Suzanne Jahn, 2014). Deze ezelweg houdt ongetwijfeld verband met de activiteiten van deze hoeve. De weg zelf ligt in de ankerplaats "Goede Lucht, Ter Kluizen en Waterloo's Veld" (A20035) en op de rand van het beschermde dorpsgezicht "Kasteelpark Van Revelingen en omgevende landerijen Sint-Gertrudishoeve".



Straatnamen in Vlaanderen met het bestanddeel 'ezel'.

3.1.2 Rijwegen

Een weg die in hoofdzaak wordt gebruikt voor verplaatsingen met voertuigen.

Meer algemene term

Transportwegen.

Meer specifieke term(en)

Autowegen – Fietspaden – Karrenwegen.

Gerelateerde term(en)

Gangen – Stegen – Beluiken.

Informatie

Deze wegen werden aangelegd, ingericht en/of gebruikt met het oog op verplaatsingen met voertuigen, die we hier opdelen in gemotoriseerd verkeer (auto, motor, bromfiets, vrachtwagen, bus) en niet-gemotoriseerd verkeer (kar, wagen, koets, fiets).

Opmerkingen

De woorden rijweg en rijbaan worden ook vaak gebruikt ter aanduiding van het deel van de openbare weg dat voor voertuigentransport wordt voorbehouden.

Aangezien het belang van het voertuigenverkeer heen steeds verder toenam, is het niet verwonderlijk dat woorden voor transportwegen (zoals 'vaarweg') en voor wagenverkeer (zoals 'wagenweg') als synoniem voor rijweg werden gebruikt. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de Nederlandse Postkaart uit 1810, waarop naast de postroutes ook nog andere verbindingen in de legenda worden omschreven als 'algemene rijwegen' (Horsten 2005: 26). Het betreft zonder twijfel de belangrijkste interlokale wegen, maar de selectiecriteria die werden gehanteerd en de mate van consequentie zijn onbekend. Horsten vermoedde echter dat het Nederlandse rijwegennet uit 1810 ook wegen bevatte die slechts gedurende een deel van het jaar voldoende begaanbaar waren (Horsten 2005: 28).

Varianten en vertalingen

Rijbaan (Ndl.) – *Rijdweg* (Ndl.) – *Ridewech* (Mdlndl.).

Specifieke literatuur

/Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Rijweg in Puurs (prov. Vlaams-Brabant), vlakbij het fort van Breendonk, is de missing link tussen twee stukken Dendermondsesteenweg (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De huidige Rijwegstraat in Olsene (Zulte, prov. Oost-Vlaanderen) heeft niets vandoen met een voormalige rijweg. De naam is immers afgeleid van het Middelnederlandse *reie*, dat gracht betekent. Het was dan ook een “weg doorheen een gebied waarin ontwateringsgrachten liepen” (Goeminne e.a. 2002:167; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).

3.1.2.1 Autowegen

Een weg die hoofdzakelijk wordt aangelegd en ingericht voor autoverkeer.

Meer algemene term

Rijwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Asfaltwegen.

Informatie

Autowegen zijn ontstaan sinds de introductie van de auto, maar vooral vanaf de intensifiëring, democratisering en individualisering van het autoverkeer in de eerste helft van de twintigste eeuw. In het Interbellum kwam er een eerste groot versnellingsmoment. De Duitse hoogleraar Otzen introduceerde de term *Autobahn* en in 1935 opende Hitler de allereerste echte Duitse *Autobahn* tussen Frankfurt en Darmstadt. Op wegencongressen, zoals dat van 1920 in het Nederlandse Den Haag, werd nagedacht over de manier waarop wegen bouwtechnisch konden worden aangepast aan autoverkeer.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de tweede grote *boom* van het autoverkeer en de autowegen. Talloze nieuwe autowegen werden aangelegd, terwijl daarnaast ook heel wat bestaande wegen werden opgeschaald, dit wil zeggen ingericht voor autoverkeer.

Opmerkingen

In deze thesaurus gebruiken we de term autoweg in de brede betekenis. Hij heeft dus betrekking op elke weg die voor autoverkeer wordt ingericht. De term wordt in het dagdagelijkse taalgebruik ook vaak in de enge betekenis gebruikt, meer bepaald als synoniem voor autosnelweg. Het valt trouwens op dat ook in de historische literatuur over autowegen vooral aandacht wordt geschonken aan autosnelwegen.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

Gregoire J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1984.

Nijenhuis W. & van Winden W., *De diabolische snelweg. Over de traditie van de mooie weg in het Nederlandse landschap en het verlangen naar de schitterende snelweg in de grote stad*, Rotterdam, 2007.

Placq G., 'Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940', in : *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales*, 1951, jg. XVII, pp. 425-459.

Smets M. & Esser B., *Snelwegverhalen*, Rotterdam, 2011.

Spijkerman H., 'De Zeeweg, Europa's oudste autostrada: Een ontwerp van de Haarlemse landschapsarchitect L.A. Springer', in: *Haarlem Jaarboek 2003*, Haarlem, 2004, pp. 89-116.

Van de Wall R., *"Bouwen voor een onbekende toekomst". De totstandkoming van het Belgische autosnelwegennet (1935-1989)*, Leuven, 2007 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

Wegen gisteren... en vandaag, Brussel, 1979.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto van de verkeerswisselaar in Diegem (Machelen, prov. Vlaams-Brabant; bron: www.wegenforum.nl/).



Vlaanderen ligt vandaag vol met autowegen (bron: www.express.be).

3.1.2.2 Fietspaden

Een weg die in hoofdzaak wordt gebruikt voor verplaatsingen met de fiets.

Meer algemene term

Rijwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Wandelwegen – Trambanen.

Informatie

Fietspaden worden aangelegd sinds het begin van de twintigste eeuw. Aanvankelijk werden ze gerealiseerd door middel van as op een ondergrond van steenslag (De Vuyst 2003: 31). Sinds de introductie van nieuwe bestratingsmaterialen en de aangroei van het fietsenbestand werd overgeschakeld op 'dallen', beton en asfalt."

Opmerkingen

Het woord fietspad wordt ook gebruikt ter aanduiding van het deel van de openbare weg dat voor fietsverkeer wordt voorbehouden.

Veel fietspaden zijn tegelijkertijd ook als wandelwegen in gebruik. Er bestaan ook allerhande kaarten met fietsroutes, die meestal langs autoluwe, pittoreske en historische plaatsen leiden. Een bekend voorbeeld zijn de fietsnetwerken en fietsknooppunten (beschikbaar via papieren kaarten of in digitale versie, zie <http://www.fietsnet.be> of <http://fietsrouteplanner.vlaanderen-fietsland.be/>).

De beddingen van verscheidene oude spoorlijnen en trambanen zijn als fietspaden heringericht.

Het eerste officiële 'rijwielpad' van Nederland werd in september 1885 geopend op één van de wandelpaden langs de Maliebaan in Utrecht. Het Rijkswegenplan van 1927 stipuleerde dat langs alle rijkswegen fietspaden moesten worden aangelegd, maar dat was bij de meeste echter reeds het geval (Koen & Renes 2003: 48).

Het is helaas niet duidelijk wanneer het eerste fietspad van Vlaanderen werd aangelegd en hoe de verdere evolutie van het fietspadennet er verliep. De Belgische Wielrijdersbond, opgericht in 1882, ijverde op het einde van de negentiende eeuw al voor betere fietsinfrastructuur. Lokaal onderzoek over Gent wees uit dat er vanaf de jaren 1890 initiatieven werden genomen om fietspaden aan te leggen. In 1891 vaardigde het stadsbestuur de *Verordening over de rijwielen* uit, waarin onder meer werd bepaald dat de burgemeester moet bepalen *op welke zijwegen der lanen, kaaien of wandelingen het toegelaten is met rijwilen te rijden*. In 1898 publiceerde één van de lokale leden van *Touring Club de Belgique* de brochure *Nos rues au point de vue cycliste* en ook in de krante *De Gentenaar* verscheen dat jaar een pleidooi voor de aanleg van fietspaden. In de praktijk deed men daarvoor aanvankelijk een beroep op de fietsers zelf: zo werden in 1895 alle Gentse wielclubs opgeroepen om de banen Gent-Oudenaarde en Gent-Kortrijk te verbeteren. Hun leden mochten zelf sintels meebrengen om de fietspaden naast de wegen aan te leggen (Laleman e.a. 2012: 140).

Vanaf de jaren 1930 werden er in ons land steeds meer fietspaden aangelegd.

Varianten en vertalingen

Rijwielpad (Ndl.).

Specifieke literatuur

Boterdaele A., *Nos rues au point de vue cycliste*, Gent, 1898.

Fietspaden in Vlaanderen. Goede praktijkvoorbeelden, Brussel, 2007 (zie <http://www.fietzersbond.be/infrastructuur/fietspaden>).

Fietsroutes in Vlaanderen. Goede praktijkvoorbeelden, Brussel, 2014 (zie http://issuu.com/fietzersbondbe/docs/fietsroutes_brochure/1).

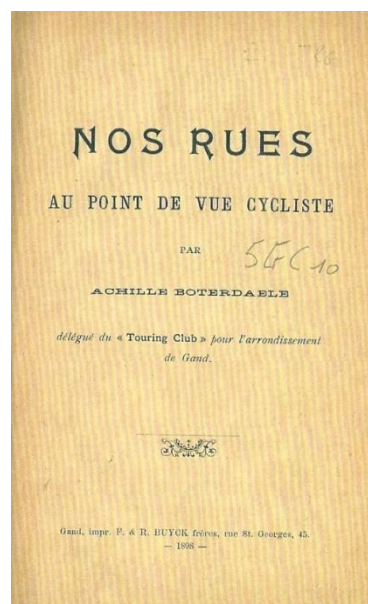
Lesisz R., *Honderd jaar fietsen in Nederland 1850-1950. Over het begin van de fietscultuur*, Wroclaw, 2004 (onuitgegeven doctoraatsproefschrift, zie <http://fietspadenstichting.nl/honderd%20jaar%20fietscultuur.pdf>).

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Fietspad>

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Het fietspad Lokeren-Moerbeke, aangelegd op de negentiende-eeuwse spoorlijn Aalst-Lokeren-Zelzate, dien in de jaren 1970 verdween (Vanmaele 2003: 15; foto Lies Vervaeke, 2014). De Spletterbrug over de Moervaart werd tot twee keer toe opgeblazen, maar na 1940 door de Duitse bezetter hersteld en sindsdien bewaard gebleven.



Cover van Achille Boterdaeles boek *Nos rues au point de vue cycliste* uit 1898.



Fietspad met de Leirekensroute in Opwijk (prov. Vlaams-Brabant), aangelegd op de voormalige spoorlijn Londerzeel-Aalst. In 1976 werd de oude spoorwegbedding tot in Opwijk geasfalteerd; in 1978 werd het gedeelte tussen Londerzeel en Opwijk omgevormd tot het fiets- en wandelpad de Leirekensroute. De route kenmerkt zich door de vele houtkanten aan weerszijden van het pad (foto Gert Arijns, Trage Wegen vzw).

Het is en blijft spijtig, dat men van uit het midden der stad geene berijpbare banen heeft om de wielrijderspaden van Gent naar Deinze, Oudenaarde, Destelbergen en verderop te bereiken.

De Kortrijkschestraat en de Dendermondse steenweg zijn afschuwelijke wegen voor wielrijders.

In de stad zelf liggen twee eindjes wielrijderspaden, welke zeer gemakkelijk zijn, namelijk van de Leopoldlaan tot St-Lievensstraat en in de Goudstraat.

Die paden zijn gelegd met vier of vijf rijen oude, effen gesleten kasseisteenen.

't Is al wat de wielrijders wenschen !

Pleidooi voor de aanleg van fietspaden in *De Gentenaar* uit 1898 (overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 140).

3.1.2.3 Karrenwegen

Een weg die in hoofdzaak wordt gebruikt voor verplaatsingen met karren, wagens of koetsen.

Meer algemene term

Rijwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Sporen – Sporenbundels – Natuurlijke wegen – Onverharde wegen – Gebaande wegen – Aardewegen.

Informatie

Karrenwegen ontstonden door veelvuldig karrenverkeer op een specifiek traject. Men spreekt ook vaak van karrensporen, waarbij wordt gealludeerd op de bundeling van wielsporen die aanwezig zijn in de bodem. Dergelijke bundels karrensporen konden tot enkele honderden meters breed zijn (Abrahamse e.a. 2012: 5), maar ook op verticaal vlak konden verschillende karrensporen elkaar opvolgen (Mesqui 2003: 47-50).

Om die voorgenoemde redenen beschouwen Koen en Renes karrensporen niet als wegen *strictu sensu*. Volgens hun visie is een weg duidelijk in het landschap gedefinieerd (waarbij ze zich beroepen op de definitie in de *Dikke Van Dale*: ‘smalle strook grond in een landschap, gebruikt en geschikt voor het verkeer’). Bij karrensporen is dat niet het geval; hier zijn eind- en beginpunt veel belangrijker dan de landschappelijke inbedding (Koen & Renes 2003: 25). Abrahamse e.a. zien in de vele karrensporen die op de zandgronden voorkwamen ook eerder routes dan afgebakende wegen (Abrahamse e.a. 2012: 2). Het waren dus veelal onverharde wegen en verder kan men de karrensporen ook bestempelen als natuurlijke wegen : “Ces exemples prouvent aussi que la création des ornières fut un processus naturel, répétitif, les charretiers positionnant les roues de leurs chariots au mieux en fonction des traces existantes, élargissant par force d’anciennes ornières, en créant de nouvelles. Bien que de savantes théories aient pu être émises pour dater les chemins en fonction des écartements des ornières, comme s’il avait existé des normalisations de largeurs de voies en fonction des époques, tout indique que l’ornierage ne représente que le résultat d’une usure statistique.” (Mesqui 2003: 47-50)

Wij kiezen hier echter de term karrenwegen, omdat deze een veel bredere lading dekt. Karrensporen kwamen immers ook voor op banen, met andere woorden, op wegen met een vastliggend, in de breedte begrensd tracé. Mesqui stipte bijvoorbeeld aan dat bij opgravingen van geplaveide Romeinse wegen wielsporen van karren werden ontdekt, hoewel meestal over vrij korte afstand. Ze dienden om de karren stabiel te houden bij afdalingen of beklimmingen (Mesqui 2003: 47). Hoewel Quirueres ooit poneerde dat deze karrenwegen en -sporen teruggingen tot de Keltische periode, stelt Mesqui dat ze vooral uit de middeleeuwen stammen.

Volgens Horsten bezat het merendeel van de (aarde)wegen op het einde van de middeleeuwen inderdaad als algemene kenmerk dat ze in de lengterichting werden doorsneden door wagensporen. Hij bestempelde deze sporen als een soort van natuurlijke rails: “Wie met zijn wagen over deze wegen reed, bleef zoveel mogelijk in de ingereden sporen. Op die manier reed men het gemakkelijkst. Daarbij was dan de kans over het algemeen geringer dat een as brak of de wagen omviel. Om het spoor te kunnen volgen, was het echter noodzakelijk dat de aslengte van de wagens overeenkwam met de breedte van het wagenspoor. Was dat niet het geval, dan betekende dat extra ongerief en –zeker als de wielen hoog waren – een grotere kans op ongelukken.” (Horsten 2005: 37)

Helaas bestond er niet zoiets als een uniforme spoorbreedte, althans toch niet in de middeleeuwen. In de Noordelijke Nederlanden werd in 1610 wel het Hollands spoor (= 128 cm) opgelegd en later in de zeventiende eeuw zorgden technische innovaties ervoor dat karren en wagens in sporen van variabele breedte konden

rijden (Horsten 2005: 37). In de Zuidelijke Nederlanden bleven echter verschillende spoorbreedtes in gebruik (mededeling Bert Woestenborghs, Centrum Agrarische Geschiedenis).

Opmerkingen

De thesaurus van de Inventaris Onroerend Erfgoed bevat reeds het type karrenspoor (ID 1216), gedefinieerd als 'een weg (of een individueel spoor) die gevormd is door het veelvuldig berijden met karren'. Wij stellen hier echter voor om dit type te vervangen door karrenweg, dat een bredere lading dekt.

Karrenwegen en -sporen bestaan haast niet meer in Vlaanderen. Ze zijn uiteraard verdwenen bij de systematische verharding van het wegennet. Men kan ze wel nog aantreffen in archeologische contexten, zoals bijvoorbeeld gebeurde bij het archeologische en stratigrafische onderzoek van een middeleeuwse holle weg in Merelbeke: de oudste fase van de holle weg bestond uit een circa 5 m brede strook van parallelle karrensporen, aan beide zijden geflankeerd door grachtjes. Deze weg stamde minstens uit de laat-Merovingische tijd en fungeerde als oriëntatie-as voor een grafveld. Hij was sporadisch verhard door middel van brokken Doornikse kalksteen, *tegula*-fragmenten en dierenbot. Erosie ten gevolge van regen en het gebruik door karren en lastdieren gaven de weg hier en daar een holle vorm. In de loop van de tiende eeuw werd de weg reeds opgegeven en werd het holle deel volgestort (Tys 2004: 186-187).

Horsten meldde dat op oude topografische kaarten nog karrensporen kunnen worden aangetroffen, op korte afstand parallel lopend aan de verharde banen (Horsten 2005: 34). In dat geval gaat het dan om relictten van vroegere karrenwegen en -sporen vooraleer de weg werd gebaand.

Verder wees Horsten op een – in Nederland vrij befaamde – categorie van karrenwegen: de Hessenwegen uit de zeventiende en achttiende eeuw. Dit waren over het algemeen zandwegen die speciaal dienden voor zwaar vrachtverkeer, de zogenoemde Hessenkarren (Horsten 2005: 34). In sommige gevallen ging het om afzonderlijke rijstroken met karrensporen, omdat de zware Hessenkarren schade toebrachten aan de wegen en de omliggende landbouwgronden. De zeventiende-eeuwse trekwegen langs de Noordelijke rivieren en kanalen werden toen wagenwegen genoemd (Schönfeld 1957: 135), wat er op wijst dat ze frequent door wagens en karren werden bereden. Zo werd in 1631 een octrooi verleend voor de aanleg van een vaart, trekkpad en wagenweg tussen Haarlem en Amsterdam.

In de Brabantse kostuimen werd de wettelijke breedte voor een karrenweg bepaald op 6 voet. In Westerwolde moesten wagenwegen 6 voet breed zijn, in Westfalen 7 voet (Frequin 1952: 60). Beaumanoir maakte in zijn *Coutumes de Beauvaisis* uit 1283, een onderscheid tussen wegen bestemd voor één enkele kar (8 voet breed) en grote wegen waarop twee karren elkaar konden passeren (16 voet of 5 meter) (Bautier 1987: 89).

Voor vrachtvervoer werden in de middeleeuwen zowel paarden als ossen ingezet. De voorkeur voor één van beide diersoorten wisselde al naargelang de aard van de prestaties, de regio en de periode, want beiden hadden hun voor- en nadelen (Van Uytven 2003: 157). Aanvankelijk genoten ossen de voorkeur omdat ze goedkoper en minder veeleisend waren en allerlei 'producten' opleverden bij slachting. Vanaf de twaalfde eeuw begon men echter meer en meer de voorkeur te geven aan trekpaarden, zowel voor het vervoer als voor de landbouw. Guicciardini meldde in de tweede helft van de zestiende eeuw dat trekpaarden in de Nederlanden algemeen in gebruik waren, met uitzondering van de Kempen waar men nog een beroep deed op ossen. In Engeland werd in 1300 reeds driekwart van het wagenvervoer verricht met behulp van paarden (Van Uytven 2003: 159).

Een tweewielige kar werd moeiteloos getrokken door twee à drie, of uitzonderlijk vier paarden en konden ongeveer vrachten tot een ton vervoeren. Vierwielige karren moesten door vier à zes paarden getrokken worden, maar hadden een laadvermogen tot twee ton (Van Uytven 2003: 159-160).

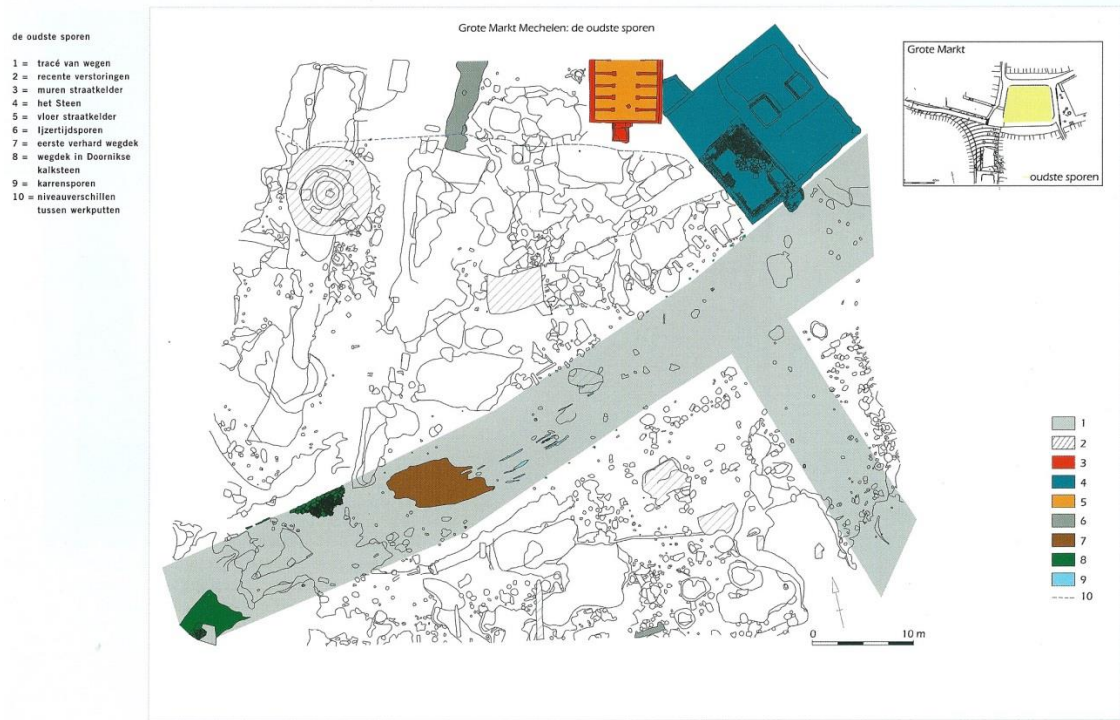
Varianten en vertalingen

Karrenspoor (Ndl.) – *Wagenweg*, *Wagenspoor* (Ndl.) – *Voies à ornières* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

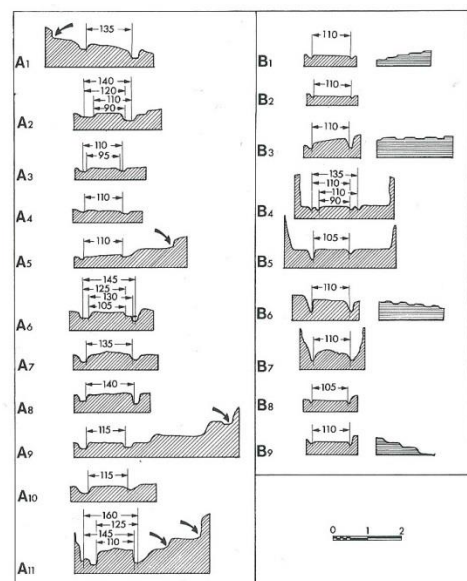
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



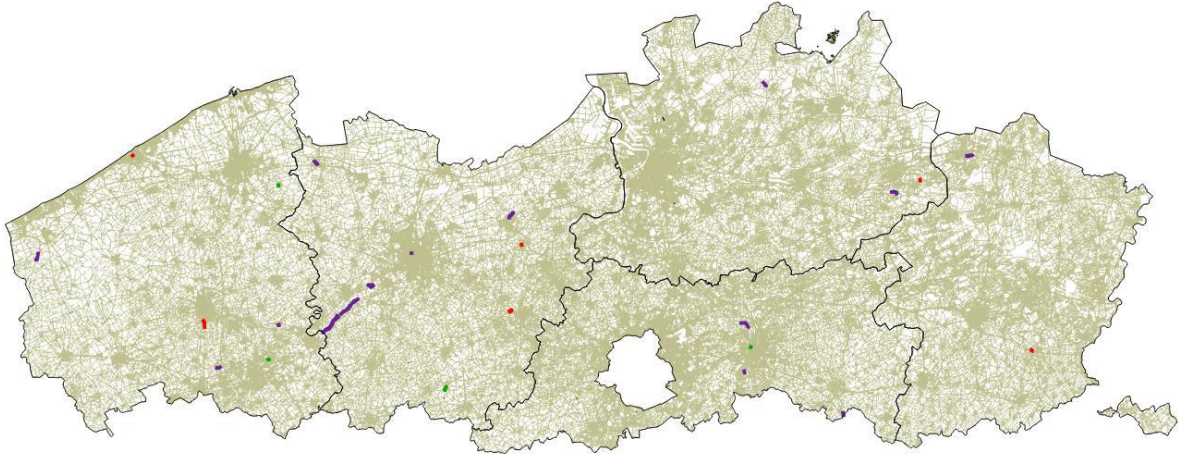
Overzichtsplan van de archeologische sporen aangetroffen onder de Grote Markt in Mechelen (prov. Antwerpen), met in het lichtblauw enkele middeleeuwse karrensporen (overgenomen uit *Ongeschreven Mechelen* 2003: 36).



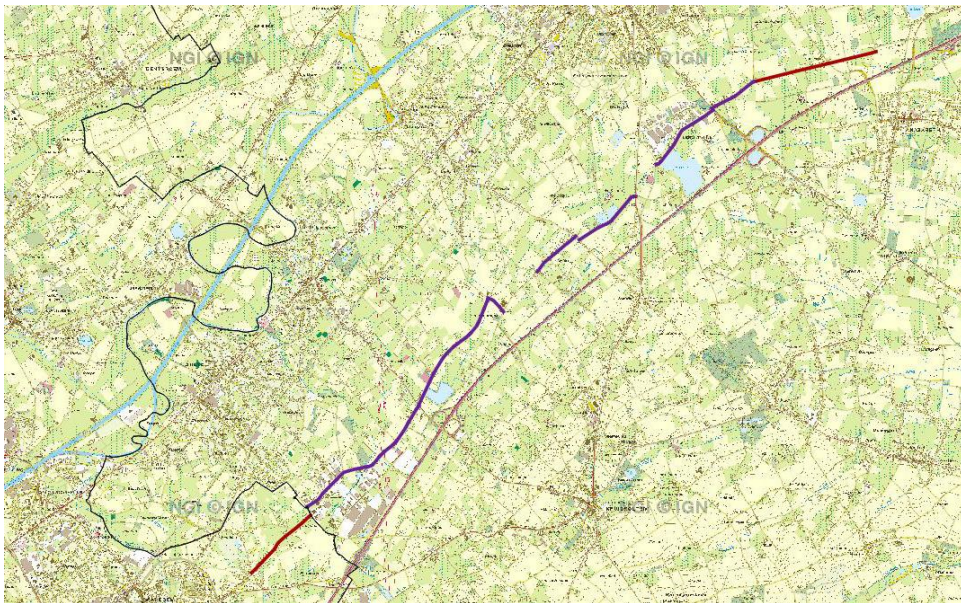
Een bundel karrensporen op het Balloërveld tussen Gasteren en Rolde, onderdeel van de oude verbinding tussen Groningen (prov. Groningen, Nederland) en Coevorden (prov. Drenthe, Nederland) (bron: Abrahamse e.a. 2012: 5).



Schematische weergave van de diverse spoorbreedtes van de karren op de Régordane en in de Jura (Frankrijk; overgenomen uit Mesqui 2003: 49).



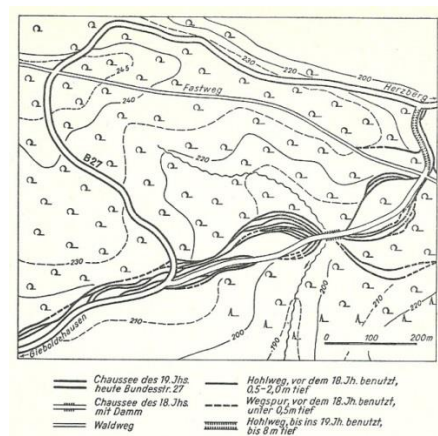
Verspreiding van de straatnamen Karre(n)weg en Karrestraat (paars), Wagenweg (groen) en Wagenstraat (rood) in Vlaanderen.



De Karreweg en Karrewegstraat op grondgebied Zulte, Kruishoutem en Deinze (paars), die in het zuiden aansluit op de Gentseheerweg in de richting van Waregem en in het noorden op de Kortrijkseheerweg – Oude Heirweg in de richting van De Pinte en Gent. In 1612 werd het deel op grondgebied Zulte vermeld als *den Herwech ofte Karrewech* (Goeminne e.a. 1999: 97).



De Karreweg op grondgebied Zulte (foto Bram Vannieuwenhuijze, 2014).



Reconstructietekening van de bundels karrensporen tussen Gieboldehausen en Herzberg (deelstaat Niedersachsen, Duitsland) (Denecke 1969: 65).

3.1.3 Ruiterwegen

Een weg die in hoofdzaak werd gebruikt voor verplaatsingen te paard.

Meer algemene term

Transportwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Vroeger gebeurden heel wat verplaatsingen van de bezittende klasse (landsheren, edellieden), militairen (ridders, cavalerie) en ambtenarij (boden, postbeambten) te paard. Heel wat oude wegen kunnen in die zin dus als ruiterwegen worden beschouwd. Wat de inrichting van de wegen betreft, maakte dat niet zo veel verschil, maar langs de meest gefrequenteerde ruiterroutes vond men wel afspanningen en paardenrelais, met voorzieningen om paarden te laten rusten, te voederen, te wisselen of herstellingen door te voeren. Langs de ruiterwegen vond men ook geregeld drinkplaatsen, die in de historische toponymie onder meer kunnen worden teruggevonden als Paarde(n)poel, Paardenput, Drenk(plaats) of Drinkwater.

Met de opkomst van het wagenverkeer (karren, koetsen, weliswaar nog voortgetrokken door paarden) en het gemotoriseerd verkeer geraakte het ruiterverkeer op de achtergrond. Ruiterij werd meer en meer als ontspanning aanzien, maar vormde ook een middel voor sociale distinctie. In bosgebieden en kasteelparken werden ruiterdreven aangelegd waarlangs de gegoede klasse ongestoord een ritje te paard kon maken. Sinds enkele decennia is ook het paardentoeisme in trek en worden ruiter- en menroutes uitgedacht en bewegwijzerd. Vaak lopen deze via autoloze of -luwe wegen en langs pittoreske landschappen, die ook door fietsers en wandelaars worden gebruikt.

Opmerkingen

Frequent ruiterverkeer heeft in de middeleeuwen mogelijk wel aanleiding gegeven tot een specifieke straatnaam: Ridderstraat. Over de betekenis van deze naam zijn de meningen hopeloos verdeeld. Sommigen denken aan een 'straat waar veel ridders wonen' of een 'straat waar een ridderorde is gevestigd', anderen zien de ridderstraten als handelswegen of verklaren de naam als een verwijzing naar een plaatselijke eigenaar met de naam de Ridder. De vermaarde toponymist Gysseling zag er zelfs een drijfweg voor vee in. Voor elk van deze stellingen en hypothesen bestaan er pro's, maar ook veel contra's (voor een overzicht, zie Vannieuwenhuyze 2008: bijlage I, lemma Ridderstraat). Er zijn echter ook redenen om aan te nemen dat Ridderstraat, een vaak voorkomende middeleeuwse straatnaam, letterlijk geïnterpreteerd mag worden als 'straat waarlangs men (te paard) rijdt' (Vannieuwenhuyze 2009-2010: 19). En in die zin kan men die ridderstraten beschouwen als belangrijke oude ruiterwegen, die frequent werden bereden door ridders en ruiters.

Horsten deelde mee dat op de zeventiende-eeuwse regionale overzichtskaarten heel wat ruiterwegen staan aangeduid (Horsten 2005: 28).

In 1368 werd de wettelijke breedte van ridderstraten bepaald door de rentmeester-generaal van Brabant op 16 voet (Vannoppen 2003: 57; zie ook Frequin 1952: 59-60).

In Vlaanderen bestaan vandaag heel wat bewegwijzerde ruiter- en menroutes. Voor een overzicht, zie www.ruiterpaden.be/.

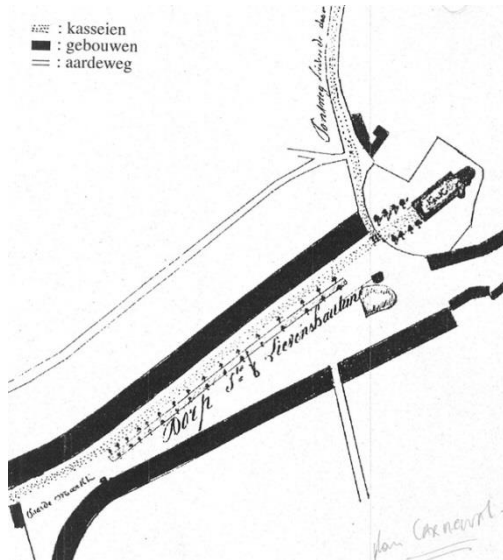
Varianten en vertalingen

Ruiterpad (Ndl.) – Ridderstraat (Ndl.) – Allée cavalière, Piste cavalière, Route cavalière (Fr.) – Sentier équestre (Fr.).

Specifieke literatuur

/

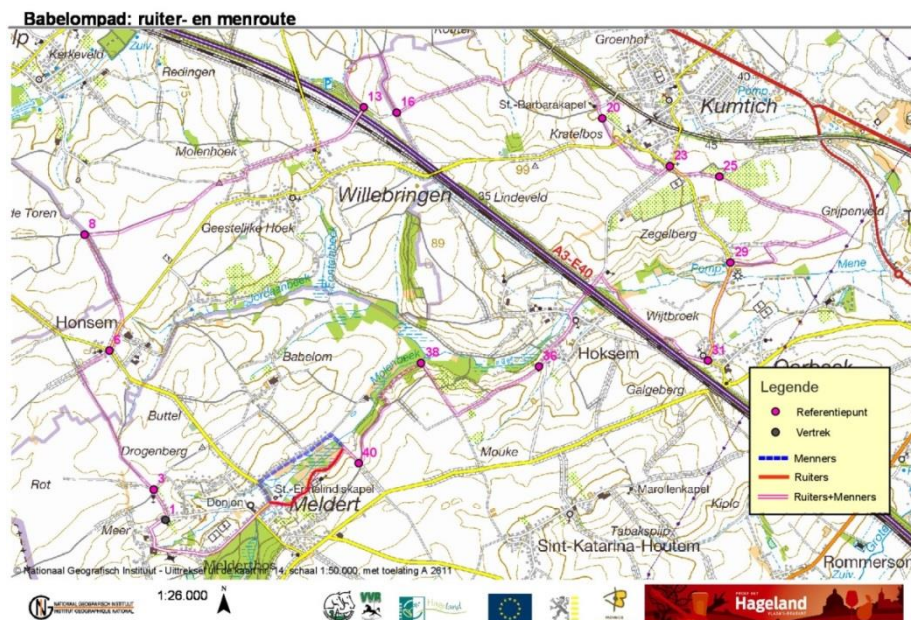
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



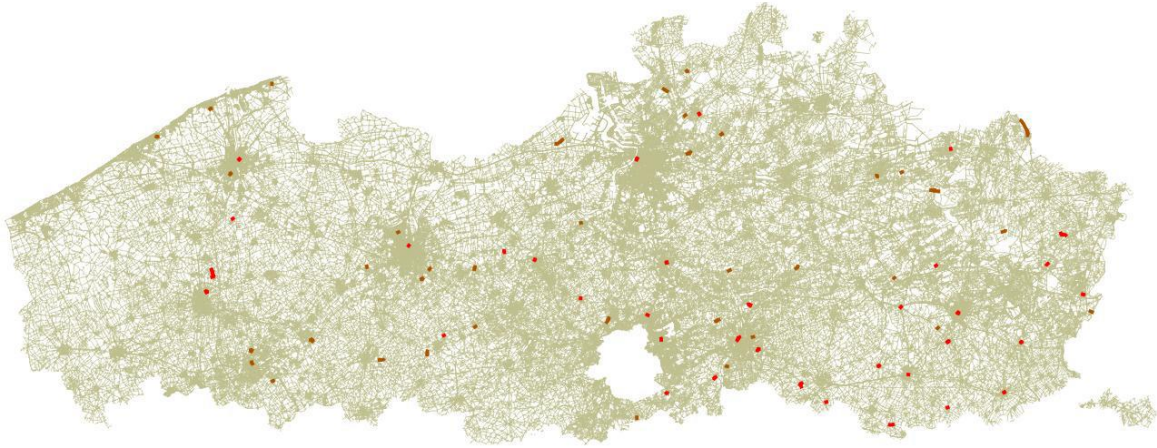
Kadastraal plan van Sint-Lievens-Houtem (bron: Braekman 1995: 258): Eén van de voormalige visvijvers op het dorpsplein van Sint-Lievens-Houtem (prov. Oost-Vlaanderen) werd herbestemd als drinkplaats voor paarden en kreeg de naam Paardenput. Op het einde van de negentiende eeuw werd hij gedempt met materiaal van het nabijgelegen Schepenhuisje (Cherreté e.a. 2008: 13).



Opgegraven houten wegdek op het tracé van de Korte Ridderstraat in Gent (prov. Oost-Vlaanderen; overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 41).



Kaart van een actuele ruiter- en menroute, het Babelompad tussen Meldert en Kuntich (prov. Vlaams-Brabant). De beschrijving van de route luidt als volgt: "Dit is een route voor wie echt op zoek is naar de uitgestrektheid van de Hagelandse velden en boomgaarden met prachtige vergezichten. Het Babelompad neemt je mee door de grondgebieden van Willebringen, Kuntich, Oorbeek en Hoxem om zo terug uit te komen in Meldert. Je rijdt een tijdje op een machtige heuvelrug met unieke panorama's. Ook de Hagelandse holle wegen zijn nooit ver weg." Uit kaart en tekst blijkt dat de route passeert langs historisch en landschappelijk erfgoed, zoals de donjon van Meldert, holle wegen in het Hageland, de Sint-Barbarakapel in Kuntich, enzovoort (bron: <http://www.toerismevlaamsbrabant.be/sport-ontspanning/ruiteren/babelompad-ruiter-en-menroute>).



Straatnamen met de bestanddelen 'ridder' (rood) en 'ruiter' (bruin) in Vlaanderen. Verwijzingen naar personen (bv. Ridder De Ghellinckstraat in Wielsbeke), bezittingen, ruiterscholen, enzovoort werden eruit gehaald.

3.1.4 Trambanen

Een weg waarin een tramspoor is aangelegd.

Meer algemene term

Transportwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Fietspaden – Wandelwegen.

Informatie

Tramlijnen werden aangelegd vanaf de jaren 1880. Vele steden en dorpen werden op die manier met elkaar verbonden, aanvankelijk via paarden- en stoomtrams, later via benzine en elektrische trams (Barends e.a. 1993: 93).

Vanaf de jaren 1920 werd de concurrentie met de autobussen en vervolgens met de personenauto's steeds groter. Na de Tweede Wereldoorlog zijn zo goed als alle trambanen verdwenen en werden geen nieuwe trambanen meer aangelegd, tenzij in de steden Antwerpen en Gent en langs de kust.

Opmerkingen

Trambanen zijn voor deze thesaurus vooral van belang wanneer ze na de opheffing werden omgevormd tot fietspaden en wandelwegen. Dit was echter enkel mogelijk indien het om vrije trambanen ging, meestal aangelegd op een aarden talud die aan weerszijden met sloten en greppels werd omgeven. Deze voormalige vrije trambanen (en spoorlijnen) zijn nu vaak nog in het landschap herkenbaar, onder meer door hun rechtlijnige tracé; daarnaast vindt men op sommige plekken ook nog de bijhorende infrastructuur terug (remises, dienstwoningen, tramstations, bruggen, spoorwegbilzen verwerkt in afsluitingen, enzovoort) (Barends e.a. 1993: 93).

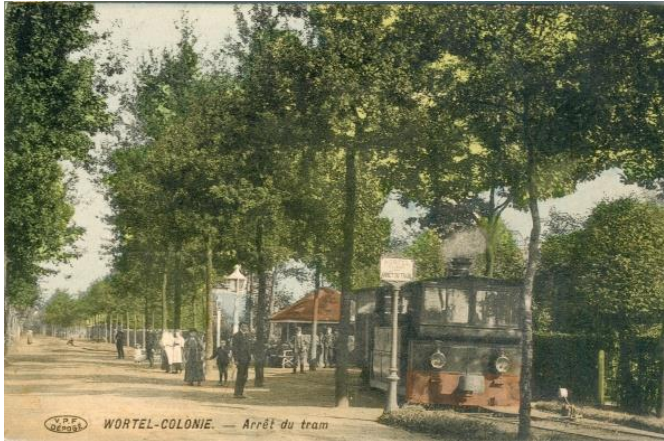
Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto met de eindhalte van de tram in Hoogstraten (prov. Antwerpen; bron: <http://www.erfgoedbankhoogstraten.be/>).



Tot wandelpad omgevormde trambaan in Halle (prov. Vlaams-Brabant; foto Hanne Van Herck, 2014).

3.1.5 Trekwegen

Een weg langs een rivier, vaart of kanaal die oorspronkelijk werd gebruikt om schepen te trekken.

Meer algemene term

Transportwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Jaagpaden – Parallelwegen – Kunstwegen – Karrenwegen.

Informatie

Binnenschepen werden voortgetrokken door mensen of met behulp van dieren. Trekwegen langs rivieren - die dus ook als parallelwegen kunnen worden beschouwd – bezitten meestal een kronkelend tracé. Bij kunstmatig aangelegde vaarten – de zogenoemde trekvaarten – en kanalen kenmerkten de trekwegen zich meestal door een rechthoekig tracé. Volgens Koen & Renes zijn ze in de regel zelfs rechter dan de dijkwegen (Koen & Renes 2003: 38). Hier ging het uiteraard stevast om kunstwegen, die gewoonlijk samen met of kort na de aanleg van de waterweg werden aangelegd. Zo werd in 1631 een octrooi verleend voor de aanleg van een vaart, trekkpad en wagenweg tussen Haarlem en Amsterdam (Schönfeld 1957: 135).

Trekwegen werden echter niet enkel gebruikt om schepen voort te trekken, maar ook voor ‘gewoon’ transport. Zo werden de zeventiende-eeuwse trekwegen langs de Noordelijke rivieren en kanalen ook geregeld ‘wagenwegen’ genoemd (Schönfeld 1957: 135), wat er op wijst dat ze frequent door wagens en karren werden bereden. In Groningen werden de trekwegen langs de kanalen in de loop van de achttiende eeuw verbreed en bepuind om ze voor wagenverkeer geschikt te maken (Horsten 2005: 54).

Paarden werden gebruikt om boten tegen de stroom in te trekken of door sluizen te tillen (Van Uytven 2003: 160).

Opmerkingen

Wij maken in deze thesaurus een onderscheid tussen de trekwegen en de jaagpaden. Ze volgen allebei de rivieren en kanalen, maar deze laatste groep wegen werd nooit gebruikt om schepen voort te trekken. In de Nederlandse literatuur wordt ook een onderscheid gemaakt tussen trekwegen en jaagpaden, maar dan op een totaal andere manier. Horsten definieerde trekwegen immers als ‘langs trekvaarten gelegen rijwegen’: “We spreken hier van trekwegen, ter onderscheiding van jaagpaden die uitsluitend bedoeld zijn voor de paarden die de schuiten moeten voorttrekken. De Hollandse trekwegen zijn ontstaan tegelijk met de aanleg van de betreffende trekvaarten, tussen 1632 en 1665. Op deze wegen kon het in de winter bij besloten wateren, wanneer de trekschuiten niet konden varen, zeer druk zijn.” (Horsten 2005: 54).

Niet alle waterlopen waren van trekwegen voorzien, zelfs niet de grotere rivieren. Zo toonden Maesschalck en Viaene aan dat trekwegen langs de Dijle in de late middeleeuwen zo goed als onbestaande waren en de oevers zeer slecht werden onderhouden (vermeld in Blondé & Van Uytven 1999: 139).

Varianten en vertalingen

Scheepstrekkerweg (Ndl.) – *Lijnpad* (Ndl.) – *Treklijnpad* (Ndl.) – *Tragel*, *Tragelpad* (Ndl.) – *Trekkpad* (Ndl.) – *Chemin de halage* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Lieve werd aangelegd midden dertiende eeuw en is zo het oudste kanaal dat Gent met Damme en de Noordzee verbond. Van de twee oorspronkelijke trekwegen is enkel de noordelijke nog bewaard tussen het kanaal Gent-Oostende en het Schipdonkkanaal (Vanmaele 2003: 4).



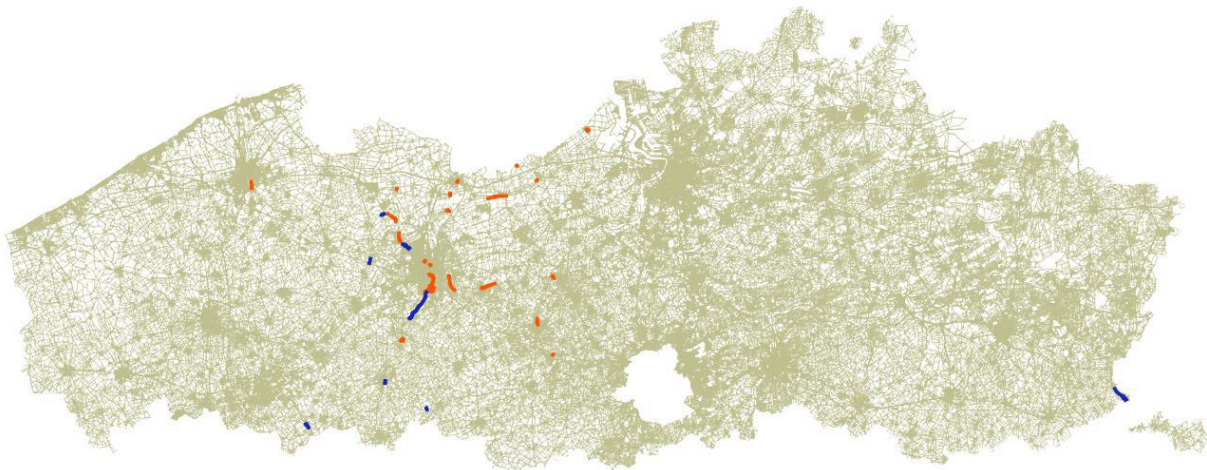
De Veurnekeiweg in Wulpen (gem. Koksijde, prov. West-Vlaanderen) langs de Veurnevaart tussen Nieuwpoort en Veurne vervulde de rol van trekweg, zoals blijkt uit deze zeventiende-eeuwse kaart uit het kaartboek van de Bersacques (Archief Grootseminarie Brugge, rekeningen Ten Duinen, n° 172). De Veurnekeiweg loopt op deze plek nu dicht bij de dorpskom van Wulpen.



Het Zwalm-pad langs de Zwalm in Munkzwalm (© Trage Wegen vzw).



Tekening van de barge op het kanaal Brugge-Gent, voortgetrokken door paarden (overgenomen uit Capiteyn, Charles & Laleman 2007: 31).



Straatnamen in Vlaanderen met de bestanddelen 'trekweg' (blauw) en 'tragel' (oranje). Opvallend is de concentratie van dergelijke straatnamen in Oost-Vlaanderen en de quasi-afwezigheid in Limburg.

3.1.6 Wandelwegen

Een weg die in hoofdzaak wordt gebruikt voor voetgangersverkeer.

Meer algemene term

Transportwegen.

Meer specifieke term(en)

Promenades – Wandelpieren.

Gerelateerde term(en)

Kerkwegen – Molenwegen – Wagenwegen.

Informatie

In principe kunnen alle wegen door voetgangers worden gebruikt. Dat was in het verleden zo en dat is ook vandaag nog zo. De praktijk is echter anders: verkeersstromen worden gescheiden, al dan niet opgelegd door verkeerskundige regels. Eén van de basisopties is de scheiding tussen (trager) voetgangersverkeer en (sneller) wagenverkeer. Dat dit ook een historisch fenomeen is, wordt bewezen door het gebruik van woorden als ‘voetweg’ en ‘mandpad’ sinds de middeleeuwen. De betekenis van dat eerste woord spreekt voor zich; het tweede alludeert op een pad of weg dat door één enkele persoon kan worden bewandeld. Voor wagens was daarop dus geen plaats.

Een groot verschil tussen de historische en actuele wandelwegen is de ligging. Vandaag vormen vooral autowegen de kortste en snelste verbindingen tussen twee punten, terwijl voetpaden en wandelwegen – letterlijk en figuurlijk – vaak in de marge worden voorzien. In het verleden was het omgekeerd: de voetwegen waren toen meestal de kortste verbinding tussen twee plaatsen (Vanmaele 2003: 2). Wagenverkeer was niet overal mogelijk en daarom werden die wagenwegen vaak omgelegd (bijvoorbeeld om drassige ondergrond of abrupte hoogteverschillen te vermijden).

Voor voetwegen was in de regel geen extra infrastructuur nodig, terwijl wagenwegen soms de nodige werken vereisten. Het resultaat is dan ook dat tussen de nederzettingen vaak een zeer fijnmazig netwerk van voetwegen bestond, dat de verschillende sites en kernen in min of meer rechte lijn met elkaar verbond. Sommige wegen hadden een specifieke functie of bestemming, zoals de kerk- en molenwegen (Vanmaele 2003: 2). Toch werd ook in het verleden geïnvesteerd in de aanleg van voetwegen. Zo is eind zestiende eeuw rondom Utrecht een netwerk van voetwegen aangelegd: de ‘zandpaden’, een allusie op de 15 cm dikke laag zand die op de veen- en kleibodem was aangebracht (Koen & Renes 2003: 39). En tussen Middelburg en Veere en tussen Middelburg en Vlissingen lagen er in de zestiende eeuw reeds stenen voetpaden (Horsten 2005: 57).

Volgens Koen & Renes zijn deze historische voetwegen bepalend voor de identiteit en de geschiedenis van het landschap. In hun ogen zijn het ‘tot de verbeelding sprekende kleinschalige elementen’ die ‘historische linten door het landschap’ vormen. Weliswaar hebben veel van deze wandelwegen hun oorspronkelijke functie verloren of zijn ze uit het landschap verdwenen (Koen & Renes 2003: 37). Daarnaast zijn er ook heel wat ‘opgeschaald’ tot of opgeslokt door autowegen. Andere blijven bestaan als wandelwegen, vooral voor ontspanningsactiviteiten. Talloze wandelroutes zijn uitgestippeld langs historische, en nog steeds autoluwe voetwegen.

De laatste decennia zijn er ook een aantal nieuwe wandelwegen ontstaan. Het bekendste fenomeen zijn uiteraard de voetpaden, die aan weerszijden van de autowegen werden aangelegd. Dergelijke voetpaden bestonden ook vroeger al – Horsten geeft voorbeelden uit de achttiende eeuw (Horsten 2005: 36) –, maar zijn toch vooral verbonden met de opkomst van het autoverkeer en de aanleg van autowegen (hoewel niet alle autowegen voetpaden hebben). Een recenter fenomeen zijn de voetgangersstraten: verkeersvrije of autoluwe straten in de binnensteden of dorpscentra, waar voetgangers en trage weggebruikers zich in alle rust kunnen verplaatsen. Gauthiez somde de meest opvallende ingrepen op die deze *piétonnisation* bewerkstelligen:

afsluiting via (al dan niet beweegbare) hekkens en palen, uniformisering van het wegdek en plaatsing van specifieke verkeersborden (Gauthiez 2003: 148). In Frankrijk worden dergelijke voetgangersstraten aangelegd sinds de jaren 1970; ze worden vooral aangelegd in commerciële en culturele zones in de steden. Toch is het geen recent fenomeen: Venetië kende reeds voetgangersstraten in de middeleeuwen (Gauthiez 2003: 148).

Opmerkingen

Er circuleerden en circuleren meerdere woorden ter aanduiding van wegen die specifiek voor voetverkeer bestemd zijn: voetwegen, manpaden, voetpaden, enzovoort. In dit rapport kiezen we voor de meest actuele en brede term wandelwegen.

Het woord voetpad wordt ook gebruikt ter aanduiding van het deel van de openbare weg dat voor voetgangersverkeer wordt voorbehouden.

De zorg of aandacht voor voetwegen uitte zich in het verleden ook door de toekenning van een wettelijke breedte in de plaatselijke kostuimen: in Brabant diende een voetweg of manpad vier voet breed te zijn (Willems 1846: 99; Martens 1943: 143; Vannoppen 2003: 57; Mennen 2013: 23), in het graafschap Loon werd de maximale breedte bepaald op drie voet, tenzij het om een lijkweg ging (dan zes voet) (*Breedte der wegen* 1881: 419. Vannoppen 2003: 57). In de *Coutumes de Beauvaisis*, opgesteld door Beaumanoir in 1283, is eveneens sprake van vier voet (Bautier 1987: 89).

Varianten en vertalingen

Voetweg, Voetwegel (Ndl.) – *Voetpad* (Ndl.) – *Manpad, Manpat, Manspat* (Ndl.) – *Chemin piétonnier* (Fr.) – *Rue piétonnière* (Fr.) – *Voie piétonne* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

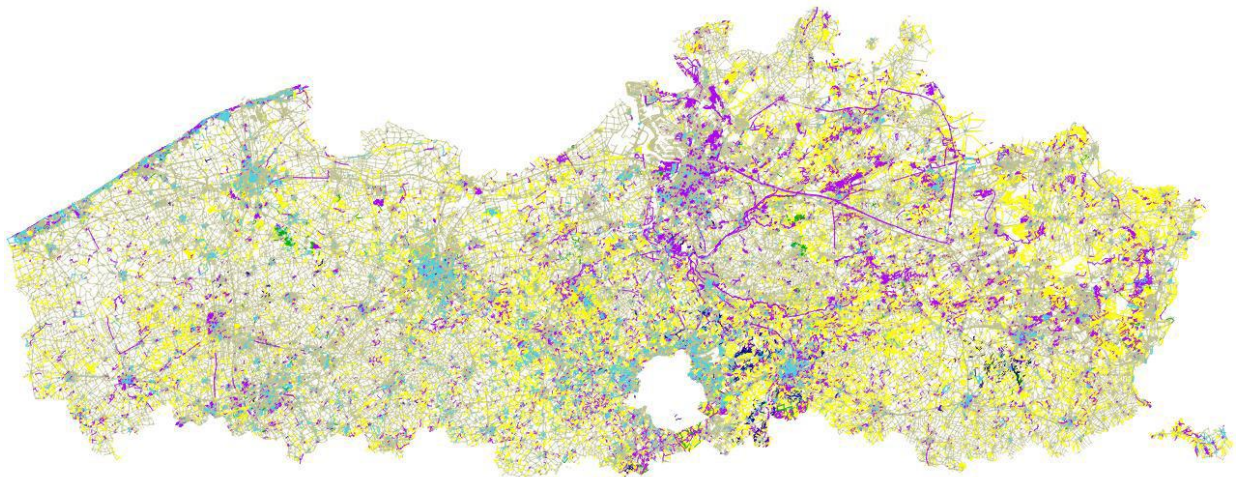
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Zestiende-zeventiende-eeuws landboek met aanduiding van diverse *voetweghen* in Sint-Martens-Bodegem Koninklijke Bibliotheek van België; overgenomen uit Van Droogenbroeck & Van Rossem 1997: 120).



Op wandel door een akker in Kluisbergen (prov. Oost-Vlaanderen; foto Trage Wegen vzw).



Impressie van het aantal wandelwegen in Vlaanderen, gebaseerd op de categorisering *track* (geel), *path* (paars), *footway* (lichtblauw), *pedestrian* (rood) en *bridleway* (groen) in het GIS-bestand van *OpenStreetMap*. Daarnaast worden tevens de straatnamen met het bestanddeel 'voetweg' aangeduid in het donkerblauw.

3.1.6.1 Promenades

Een weg beplant met bomen en voorzien van perken bestemd om te wandelen en zich te verpozen.

Meer algemene term

Wandelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Dreven – Ringlanen – Lanen – Stadsomwallingen – Stadsmuren.

Informatie

Promenades of wandelingen bestaan in allerlei maten en soorten, en gaan vaak hand in hand met parkaanleg. Soms werd een promenade *ex nihilo* gecreëerd, maar vaak ging het om een herbestemming van een plek die voortaan werd voorbehouden voor ontspanning en verpozing van de bevolking (Gauthiez 2003: 140). In een aantal gevallen werden daarvoor de terreinen of de taluds van een stadsomwalling gebruikt. In dat geval is de promenade vaak geïntegreerd in een ringlaan of *boulevard*. Essentieel verschilpunt tussen beide is echter dat de promenade in essentie voor wandelactiviteit is voorbestemd, terwijl ringlanen ook voor wagenverkeer en autoverkeer geschikt waren.

Opmerkingen

In een recent artikel over stadsgroen in Antwerpen heeft Stylen het ontstaan van de promenades kort en helder uit de doeken gedaan: “Hét model dat de grondslag van stadsgroen legde, was de promenade. In de zeventiende eeuw ontdekte de Franse adel in de geometrische tuinen buiten de stad de genoegens van wandelen. Zien en gezien worden was daarbij zodanig belangrijk, dat de voorkeur uitging naar kaarsrechte, regelmatig aangeplante dreven. De gegoede burgerij nam de gewoonte al snel over en bracht ze in de volgende eeuw dichterbij de stedelijke leefwereld: rijke burgers wilden immers niet enkel tijdens de zomer nabij hun buitenverblijf wandelen, maar ook in de maanden dat ze in de stad resideerden. De vaak smalle, stoffige en stinkende straten stonden echter in schril contrast met de dreven in de prestigieuze tuinen, zodat de vraag naar een aanpassing van de stedelijke ruimte klonk. Parijs kreeg zijn Champs-Élysées en Tuileries, in Brussel zag de elite zich wegens het ontbreken van een geschikte ruimte *intra muros* genoodzaakt om net buiten de omwalling te trekken, naar de Groendreef in de richting van Laken. De verschuiving van recreatief groen richting de agglomeratie bracht ook een democratisering met zich mee: niet langer was het enkel de elite die zich in de schaduw van bomen kon vermaken, ook de lagere klassen hadden toegang tot deze ontspanningszones. Verlichtingsfilosofen ondersteunden deze openbaarheid en herkenden in een groene omgeving zelfs een instrument tot sociale verbroedering.” (Stylen 2014: 21)

In Frankrijk trof men vóór de introductie van de publieke promenades ook al *cours* en *mails aan*. Een *cours*, afgeleid van het Latijnse *corso*, is een onderdeel van een (ring)laan (*avenue* of *boulevard*), beplant met bomen en bestemd om te wandelen (Gauthiez 2003: 141). In Frankrijk werd in de zeventiende eeuw voor het eerst een *cours* aangelegd in Aix-en-Provence: de bekende *Cours Mirabeau*. Het was een publieke *promenade* ingericht buiten de stad op een deel van de oude stadsgrachten. De *cours Belzunce* in Marseille heeft een gelijkaardige geschiedenis, maar evolueerde tot de belangrijkste as van de stad. Meer naar het noorden, zoals in Parijs en Rouen, was de *cours* in het midden van de zeventiende eeuw een publieke promenade buiten de stad, omzoomd met bomen en bestemd voor koetsen (op het uiteinde bevond zich een rondpunt om terug te keren). Vanaf de achttiende eeuw werden ze omgevormd tot ringlanen en lanen (Gauthiez 2003: 141). Wat de Lage Landen betreft, bezat Brussel een *cours* vanaf de achttiende eeuw, ingericht op de stadsomwalling in het noorden van de stad; deze zorgde voor een aangename verbinding naar de Groendreef wat verderop. Het is niet duidelijk of ook andere steden in Vlaanderen een *cours* bezaten. De *mail* is eveneens een wandelweg

beplant met bomen en struiken, maar kent een andere ontstaansgeschiedenis. Deze gaat terug op een speelveld in aangestampte aarde, bestemd voor *palemail* of *jeu de mail*, een soort cricket (Gauthiez 2003: 142). Verschillende van deze speelterreinen werden omgevormd in publieke promenades.

Varianten en vertalingen

Wandeling (Ndl.) – *Promenade publique* (Fr.) – *Promenoir* (Fr.) – *Jard* (Fr.).

Specifieke literatuur

Bernard B., 'Promenades et promeneurs à Spa et dans les environs immédiats au XVIII^e siècle', in: Loir C. & Turcot L. (red.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, 2011, pp. 97-109.

Borsay P., 'Walks and Promenades in London and Provincial England in the Long Eighteenth Century', in: Loir C. & Turcot L. (red.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, 2011, pp. 79-95.

Brault Y., 'Une régénération de la promenade au milieu du XVIII^e siècle ? Évolution et influence du boulevard du Temple à Paris', in: Loir C. & Turcot L. (red.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, 2011, pp. 23-39.

Coquery N., 'Promenade et *shopping* : la visibilité nouvelle de l'échange économique dans le Paris du XVIII^e siècle', in: Loir C. & Turcot L. (red.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, 2011, pp. 61-75.

Dautresme O., 'La promenade, un loisir urbain universel ? L'exemple du Palais-Royal à Paris à la fin du XVIII^e siècle', in: *Histoire urbaine*, 2001, I, 3, pp. 83-102.

Lelarge A., 'De la promenade des remparts à la promenade des boulevards : le cas bruxellois (XVII^e-XIX^e siècle)', in: Loir C. & Turcot L. (red.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, 2011, pp. 41-59.

Loir C. & Turcot L. (red.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, 2011.

Loir C., 'Zien en gezien worden. De Brusselse promenades in de 18de en 19de eeuw', in: *Erfgoed Brussel*, 2013, 6-7, pp. 44-61.

Pascalis S., 'La promenade, nouvelle place plantée de la ville française des XVII^e et XVIII^e siècles', in: L. Baudoux-Rousseau, Carbonnier Y. & Bragard P. (red.), *La place publique urbaine du Moyen Âge à nos jours*, Arras, 2007, pp. 193-202.

Turcot L. & Loir C., 'La promenade : un objet de recherche en plein essor', in: Loir C. & Turcot L. (red.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Brussel, 2011, pp. 7-20.

Turcot L., 'Policer la promenade : les Champs-Élysées au XVIII^e siècle', in: C. Dolan (dir.), *Entre justice et justiciables : les auxiliaires de la justice du Moyen Âge au XX^e siècle*, Laval, 2005, pp. 137-156.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Engelse wandeling Kortrijk (prov. West-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014). De laan werd in 1893-1895 aangelegd op de plaats van de voormalige buurtweg n° 71 en heette aanvankelijk *Avenue de la Caserne*. Vanaf 1908 dook de naam *Promenade des Anglais* op (Van Hoonacker 1986: 127).



Oude postkaart van handelaar Albert Sugg van de Nieuwe Wandeling in Gent (prov. Oost-Vlaanderen; bron: <http://www.gentblogt.be/2013/12/13/albert-sugg-en-de-belle-epoque-in-gent-serie-1-34-nieuwewandeling>). De Nieuwe Wandeling ontstond eind achttiende eeuw na de ontmanteling van de *Ekkergermse vesten*, en meer bepaald de drie bolwerken *Einde Were*, *Einde Mueren* en *Hembyse*. Naast de rechtgetrokken stadsvest werd een dreef met vijf rijen bomen aangelegd, die de naam Nieuwe Wandeling kreeg, als alternatief voor de 'oude wandeling' langs de in 1750 gegraven Coupure waar de Gentenaars op zondag kwamen flaneren.



In de negentiende eeuw was de Coupure in Gent (prov. Oost-Vlaanderen) een geliefkoosde promenade om te gaan flaneren (overgenomen uit Laleman e.a. 2012: 54).



De *Cours Mirabeau* in Aix-en-Provence (Frankrijk), met in het noorden het oude stadswefsel en in het zuiden het zeventiende-eeuwse *quartier Mazarin*, aangelegd volgens een orthogonaal stratengrid (overgenomen uit Arnaud 2008: 194).

3.1.6.2 Wandelpieren*

Een vaste dijk of houten palenconstructie die vanaf het strand loodrecht op de kustlijn een eind in zee loopt en die gebruikt wordt om op te wandelen.

Meer algemene term

Wandelwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Ontspannings- en verenigingsgebouwen – Wandelgalerijen.

Informatie

Wandelpieren werden voornamelijk opgetrokken in de badplaatsen op het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw (Gauthiez 2003: 144). Het fenomeen is gegroeid vanuit de aanlegsteiger voor badgasten in Engeland. De komst van de spoorwegen rond het midden van de negentiende eeuw ontnam echter de oorspronkelijke functie van de pieren. De blik op de kust en het wandelen boven de zee bleven echter een zodanige belevenis dat de aanlegstijgers evolueerden naar 'plezierpiersen'. Het waren constructies op een ijzeren onderstel, voorzien van een 'landhoofd' waar toegangskaartjes konden worden gekocht. Op het uiteinde van de wandelpieren bevindt zich vaak een gebouw, bijvoorbeeld een restaurant, café, observatieruimte of vuurtoren.

Opmerkingen

De Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed bevat vijf voorbeelden van wandelpieren: het Westerstaketsel (ID 73729) in Oostende, de Pier (ID 45057) en de Staketsels (ID 44890) in Blankenberge en het Noorderterras (ID 211693) en Zuiderterras (ID 4502) in Antwerpen. Deze twee laatste voorbeelden zijn echter geen klassieke wandelpieren, vermits ze niet in een badplaats liggen en niet loodrecht in zee lopen.

Varianten en vertalingen

Pier (Ndl., Eng.) – *Jetée-promenade* (Fr.).

Specifieke literatuur

Boterberge R., 'De gietijzeren Pier van Blankenberge', in: *VVIA berichten*, 15 januari 1982, 13.

Boterberge R., *Pierconstructies te Blankenberge*, Blankenberge, 1984.

Goossens M. & Delepierre A.-M., 'De pier van Blankenberge', in: *Monumenten & Landschappen*, 1987, pp. 36-38.

Van Craeynest R., 'De installaties van het zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930 (deel 1)', in: *De Plate*, 2000, pp. 86-87.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Foto's van het Westerstaketsel in Oostende (prov. West-Vlaanderen; foto's Pieter Santy, 2004 en Marc Ryckaert, datum onbekend). Begeleidende tekst in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed (ID 73729): "Opgetrokken in 1888-1889 bij de nieuwe uitbreidings- en verbeteringswerken aan de haven. Het Westerstaketsel wordt afgebroken en verplaatst ter verbreding van de havengeul. Het nieuwe staketsel wordt nog breder uitgevoerd, om in te spelen op de toenemende populariteit van het staketsel bij de toeristen. De populariteit van het Oostendse Westerstaketsel is mede te danken door het feit dat het de favoriete wandelweg is van Koning Leopold II, die zijn vakanties steeds doorbrengt in Oostende. Het wordt ontworpen als een soort uitbreiding van de promenade langs de zeedijk. Het westerstaketsel geldt met zijn ca 650 m lengte als één van 's werelds langste houten staketsels uit die periode. [...] Op de kop staat een stalen havenlicht (gelaste constructie). Recentere herstellingswerken naar aanleiding van schade opgelopen tijdens de beide wereldoorlogen en door aanvaringen hebben aan het uitzicht niets veranderd. Het gebouwtje dat zich op het terras aan het uiteinde van het staketsel bevindt is van recentere datum."



Foto van de Pier van Blankenberge (prov. West-Vlaanderen; foto Elise Hooft, 2002). Begeleidende tekst in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed (ID 45057): "De Blankenbergse Pier van 1894 is de eerste op het vasteland. Na de Eerste Wereldoorlog wordt hij in 1931-1933 heropgebouwd als een betonnen constructie, het blijft de enige Pier aan de Vlaamse kust. Samen met het "Palais du Comte Jean" en het zwaar verbouwde Casino vormt de Pier de grootschaligste en één van de origineelste uitingen van de art-decostijl te Blankenberge."

3.2 Militaire wegen

Een weg die hoofdzakelijk voor militaire of defensieve doeleinden is aangelegd of wordt gebruikt.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Bedekte wegen – Chicanes – Liniewegen – Loopgraven – Luistergangen – Weergangen.

Gerelateerde term(en)

Verdedigingswerken – Verdedigingswerkonderdelen.

Informatie

Militaire wegen ontstaan meestal in combinatie met de aanleg van verdedigingswerken of in het kader van militaire campagnes. Rondtrekkende legers stuurden bijvoorbeeld wegenwerkers vooruit om de wegen aan te passen.

Heslinga wist over deze wegen te melden “dat zij breder worden naar mate er minder hinderpalen in de weg zijn gesteld” (Heslinga 1952: 167). Daarnaast werden natuurlijk ook talloze andere wegen gebruikt voor militaire doeleinden.

Opmerkingen

De Romeinen onderscheidden militaire wegen als een soort functioneel wegtype naast de publieke wegen. In de documenten komt de term echter niet vaak voor (Mesqui 2003: 34).

Higounet vermeldde de militaire wegen in zijn lijstje van weinig bestudeerde wegtypes, die dringend diepgaander onderzocht zouden moeten worden (Higounet 1982: 9).

In de Westhoek zijn vele ‘soldatenwegen’ die tijdens de Eerste Wereldoorlog werden gebruikt na de oorlog verhard. Zo werden in Sint-Jacobskapelle (Diksmuide, prov. West-Vlaanderen) de kronkelende verbindingswegen tussen de loopgraven na de oorlog behouden als gemeentewegen. Voorbeelden zijn onder meer de Kapellestraat en Jagersstraat (mondelinge mededeling Marc De Wilde; zie ook Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed).

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

Rebuffat R., ‘Via militaris’, in: *Latomus*, 1987, jg. XLVI, 1, pp. 52-67.

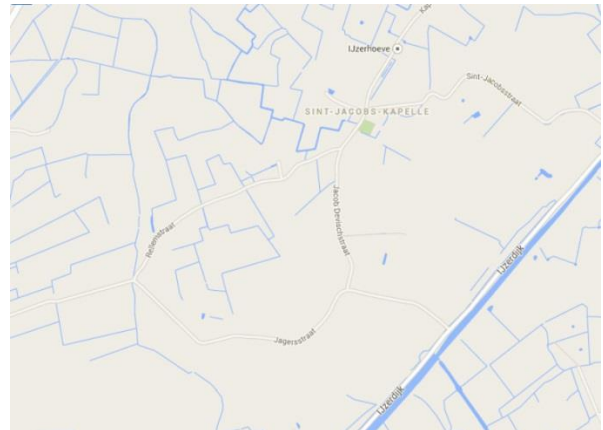
Sasel J., ‘Viae Militares’, in: *Studien zu den Militärgrenzen Roms II. Vorträge des 10. internationalen Limeskongresses in der Germania Inferior*, 1977, pp. 235-244.

Speidel M.A., ‘Heer und Strassen – Militares viae’, in: R. Frei-Stolba (Hrsg.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzig vom 28. und 29. Juni 2001 in Bern*, Bern, 2004, pp. 331-344 (bijgewerkte versie beschikbaar via www.mavors.org).

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een middeleeuws leger onderweg, afgebeeld op een miniatuur van omstreeks 1480 (The British Library).



De kronkelende Jagersstraat in Sint-jakobskapelle (Diksmuide, prov. West-Vlaanderen) is een voormalige verbindingsweg tussen de loopgraven aan het front van de Eerste Wereldoorlog (bron: www.maps.google.be).

3.2.1 Bedekte wegen

Een doorlopende, door een aarden wal beschermde weg rondom de buitengracht van een omwalling.

Meer algemene term

Militaire wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Glacis – Verdedigingswerkonderdelen.

Informatie

Bedekte wegen waren bedoeld om in veilige omstandigheden troepen te verzamelen met het oog op een uitval of als verdedigende opstelling (Kamps e.a. 1999: 12). De beschutting van een bedekte weg wordt veelal gewaarborgd door een glacis, “het terrein rondom vestingwerken dat met een dergelijke hellingsgraad loopt dat de aanvallers de verdedigers niet kunnen beschieten, maar zelf wel blootstaan aan het geschut van de verdediging” (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 1189 – met verwijzing naar Kamps e.a. 1999).

Opmerkingen

/

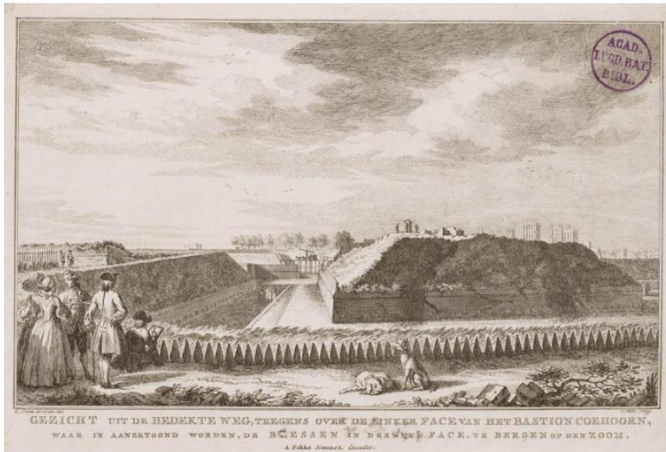
Varianten en vertalingen

Gedekte weg (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

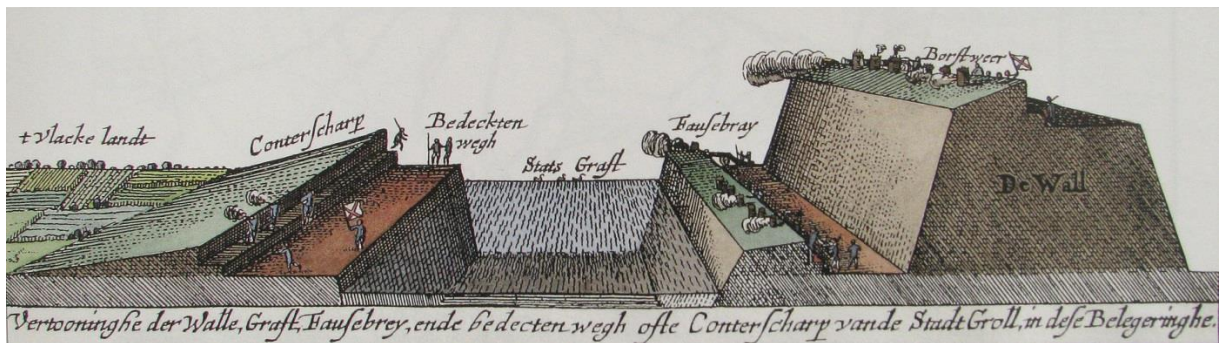
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Simon Fokke & Cornelis Pronk, *Gesicht uit de Bedekte Weg, tegens over de linker Face van Het Bastion Coehoorn, waar in aangetoond worden, de Bressen in dezelve Face, te Bergen op den Zoom*, ca. 1770-1812 (© Universiteitsbibliotheek Leiden).



Het in Moerbeke (prov. Oost-Vlaanderen) gelegen Fort Francipani (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 34303), een vrij groot fort met vier bastions aangelegd in 1644, was omgracht en omringd door een glacis met bedekte weg. Dit fort is goed bewaard gebleven, maar is momenteel privaat bezit (bron: www.maps.google.be).



Doorsnede van de vestingwerken van Groenlo in 1627, met centraal de Bedeckten wegh (illustratie in Commelin, *Frederick van Nassauw Prince van Orangien, zijn leven en bedrijf*, Amsterdam, 1651 – overgenomen van http://nl.wikipedia.org/wiki/Bedekte_weg).



Goed bewaarde bedekte weg aan de buitenzijde van de omwalling van Naarden (prov. Noord-Holland, Nederland; foto Arch, 2009).

3.2.2 Chicanes*

Een toegangsweg naar een vestingspoort of donjon, op zodanig geknikte of bochtige wijze aangelegd dat de aanvaller de poort niet rechtstreeks kon beschieten, doch zelf zo veel mogelijk aan beschieting werd blootgesteld.

Meer algemene term

Militaire wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Verdedigingswerkonderdelen.

Informatie

Chicanes vond men vooral buiten stadspoorten en buiten poorten van kastelen. Bij de steden werden de chicanes voornamelijk aangelegd vanaf het zogenoemde bastionnement van de stadsomwallingen sinds de zestiende eeuw. Vele van deze chicanes zijn verdwenen bij de afbraak van de stadsomwallingen en de verstedelijking van de vrijgekomen zones en het omliggende platteland in de negentiende eeuw.

Opmerkingen

De Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed en Inventaris van het Landschappelijk Erfgoed bevatten geen voorbeelden van chicanes in Vlaanderen.

Varianten en vertalingen

Chicane (Fr.).

Specifieke literatuur

/

3.2.3 Liniewegen

Een weg die een reeks verdedigingswerken of versterkingen met elkaar verbindt.

Meer algemene term

Militaire wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Linies.

Informatie

/

Opmerkingen

De Romeinse penetratiewegen mogen we ongetwijfeld als liniewegen beschouwen. In het spoor van de militairen werden wegen aangelegd in pas veroverd gebied. Ze bezaten logischerwijze nog niet het uiterlijk van de volwaardige Romeinse wegen, maar waren meestal toch reeds verhard en voorzien van draineringsgrachten. Op die manier konden de troepen snel verplaatsen of terugtrekken en kon de bevoorrading efficiënt verlopen. Langs de wegen werden ook kampen opgetrokken om ze te beveiligen. Wanneer pas veroverd gebied voldoende veilig was, konden laterale wegen worden aangelegd om het veroverde gebied definitief onder controle te brengen en te romaniseren. Vervolgens werden de penetratiewegen ook voor civiele doeleinden gebruikt (Dhaeze 2004: 137).

In de Nederlandse straatnamen worden zowel 'linie' als 'lijn' als grondwoord gebruikt ter aanduiding van voormalige linies. Kouwenhoven telde zo zeven straatnamen eindigend op 'linie' en 51 op 'lijn' (Kouwenhoven 2003: 34). In Vlaanderen vindt men deze laatste niet terug, wel enkele liniewegen.

Straatnamen als Elfde Liniestraat of 18^{de} Linieweg alluderen niet op een lokale topografische realiteit, maar mogen beschouwd worden als vernoemingsnamen. Het Elfde Linieregiment was bijvoorbeeld een infanterieregiment van het Belgische leger dat in 1830 werd opgericht als voortzetting van de Elfde Afdeling van het Nederlands leger.

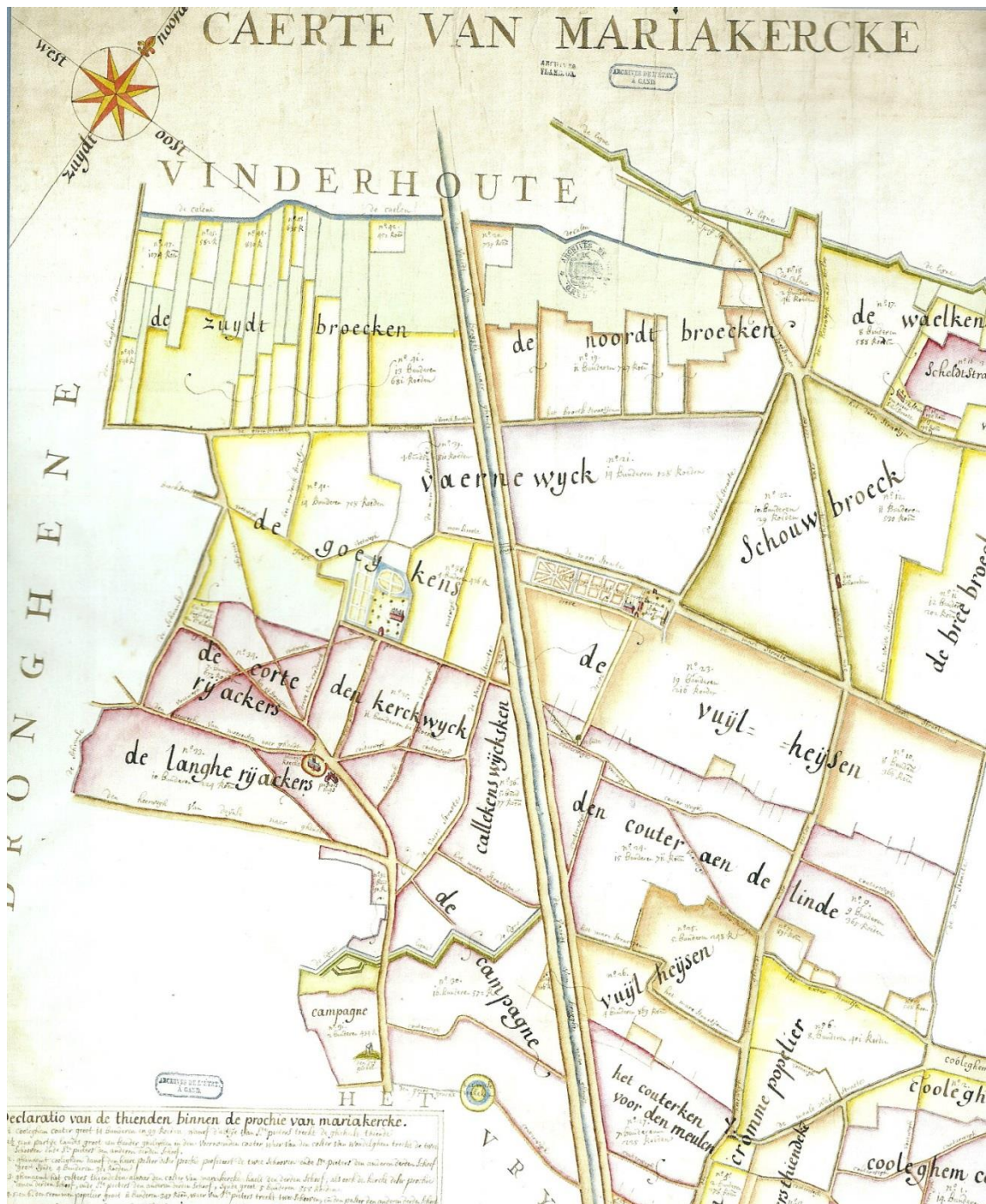
Varianten en vertalingen

Linieweg, Liniedijk, Liniestraat (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

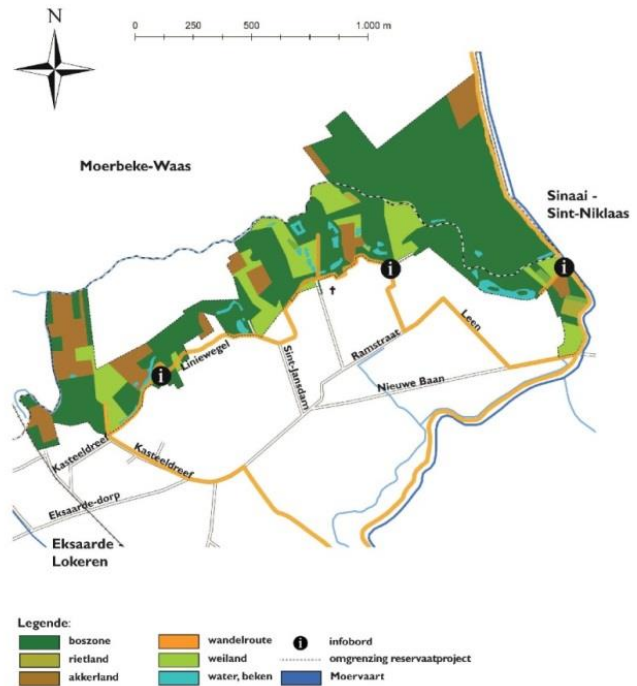
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Landmeterskaart van Mariakerke (Gent, prov. Oost-Vlaanderen) uit 1728-1729, met de aanduiding van twee linies: onderaan ter hoogte van *de Campagne* en bovenaan ter hoogte van *de Waelkens* (Rijksarchief te Gent; overgenomen uit Beyls 2012: 6).



De Linieweg in Eksaarde is een relict van een militaire verdedigingslijn tussen Nieuwpoort en de Maas, aangelegd door de Fransen in 1701-1702 om Vlaanderen te verdedigen tegen de Verenigde Provinciën. De linie was echter geen lang leven beschoren: rond 1713 werd ze opgeheven en op sommige plaatsen werd ze reeds vroeger gesloopt, zoals in Eksaarde in 1703. Op sommige plaatsen zijn er echter nog relictten bewaard, zoals in het gehucht de Stropers; in Eksaarde herinnert de weg nog aan de vroegere linie. De Linieweg passeert de Kapel der Miraculeuze kruisen (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 18133), waardoor deze voormalige militaire weg ook een cultuurhistorische meerwaarde krijgt (Vanmaele 2003: 12-13).



In het natuureservaat De Linie, op grondgebied Eksaarde (Lokeren, prov. Oost-Vlaanderen), ligt de Linieweg, die tevens de ruggegraat vormt van een plaatselijke wandelroute (© vzw Durme).

3.2.4 Loopgraven*

Een uitgegraven gang die dient als gevechtsofstelling of waarin men zich kan verplaatsen terwijl men gedekt is tegen vijandelijk vuur.

Meer algemene term

Militaire wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Lineaire verdedigingswerken.

Informatie

/

Opmerkingen

De bewaarde loopgraven uit ons land liggen zonder uitzondering in de provincie West-Vlaanderen en stammen uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog.

Varianten en vertalingen

Trenches (Eng.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De bekendste site is de Dodengang in Diksmuide, “een site op de linkeroever van de IJzer met een reconstructie van het netwerk van loopgraven en bunkers die deel uitmaakten van de eerste Belgische linie tussen kilometerpaal 16 en de Duitse voorpost *Petroleumtanks*” (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 78243; foto Oswald Pauwels, 1991 – © Vlaamse Gemeenschap).



De Veldbatterij Stützpunkt Leffinge of Veldbatterij Hannover uit de Tweede Wereldoorlog (Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 54829). De veldbatterij werd gebouwd door de Duitse bezetter ter verdediging van de kust en omvat twee geschutkazematten, open beddingen, loopgraven, hindernissen en nog enkele andere bouwwerken (foto Kris Vandevorst, 2003 – © AML-Brussel).

3.2.5 Luistergangen

Een onderaardse gang in een verdedigingswerk, aangelegd om vijandelijke troepen af te luisteren en hun activiteiten te bespioneren.

Meer algemene term

Militaire wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Gangen – Tunnels.

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Écoute (Fr.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Een luistergang in de vesting Naarden (prov. Noord-Holland, Nederland; bron: http://c3c.nl/Webpags/Gebouw_Z/Gebouw_Z.html).

3.2.6 Weergangen*

Een doorloop over de ringmuur van een burcht of vesting, aan de buiten- of veldzijde verdedigd door een gekanteelde borstwering.

Meer algemene term

Militaire wegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Gangen – Stadsomwallingen – Stadsmuren – Kastelen (verdedigingswerken) – Binnenwalstraten – Promenades.

Informatie

Oorspronkelijk waren weergangen tijdelijke houten constructies. Later werden ze in steen gebouwd en soms ook uitgekraagd, zodat ze als werpgang konden worden gebruikt. De meeste weergangen waren open, maar sommigen werden overdekt met schilddaken bovenop de verhoogde borstwering (Kamps e.a. 1999: 45; Haslinghuis & Janse 2005: 526).

Na de bastionnering van de stadswallen vanaf de vroegmoderne tijd worden geen smalle weergangen op vestingmuren meer aangelegd. Vanaf dat moment nemen de weergangen eerder de vorm aan van beschermde looppaden op of aan de binnenzijde van de wallen, in het jargon ook wel 'terreplein' genoemd (Kamps e.a. 1999: 45). In sommige gevallen werden ze samengevoegd met de binnenwalstraten. Soms zijn ze met bomen beplant, zodat ze in vreedstijd ook werden gebruikt als promenades (Gauthiez 2003: 144).

Opmerkingen

De meeste middeleeuwse weergangen zijn afgebroken bij de ontmanteling van de stadsomwallingen in de negentiende eeuw. Waar nog restanten van weermuren bewaard zijn, zoals bijvoorbeeld in Leuven, vindt men tevens nog stukjes weergang terug. De best bewaarde weergangen uit de vroegmoderne periode vindt men in Brugge, waar parken met wandelpaden op de voormalige stadsvesten zijn aangelegd.

Varianten en vertalingen

Walgang (Ndl.) – *Rondgang* (Ndl.) – *Trans* (Ndl.) – *Terreplein* (Ndl.) – *Chemin de ronde* (Fr.) – *Coursière* (Fr.) – *Promenade de chemin de ronde* (Fr.) – *Promenade en surplomb* (Fr.) – *Rue du rempart* (Fr.) – *Allure* (Eng.) – *Inner gallery* (Eng.) – *Wallwalk* (Eng.) – *Terre-plein* (Eng.) – *Wehrgang* (D.).

Specifieke literatuur

/

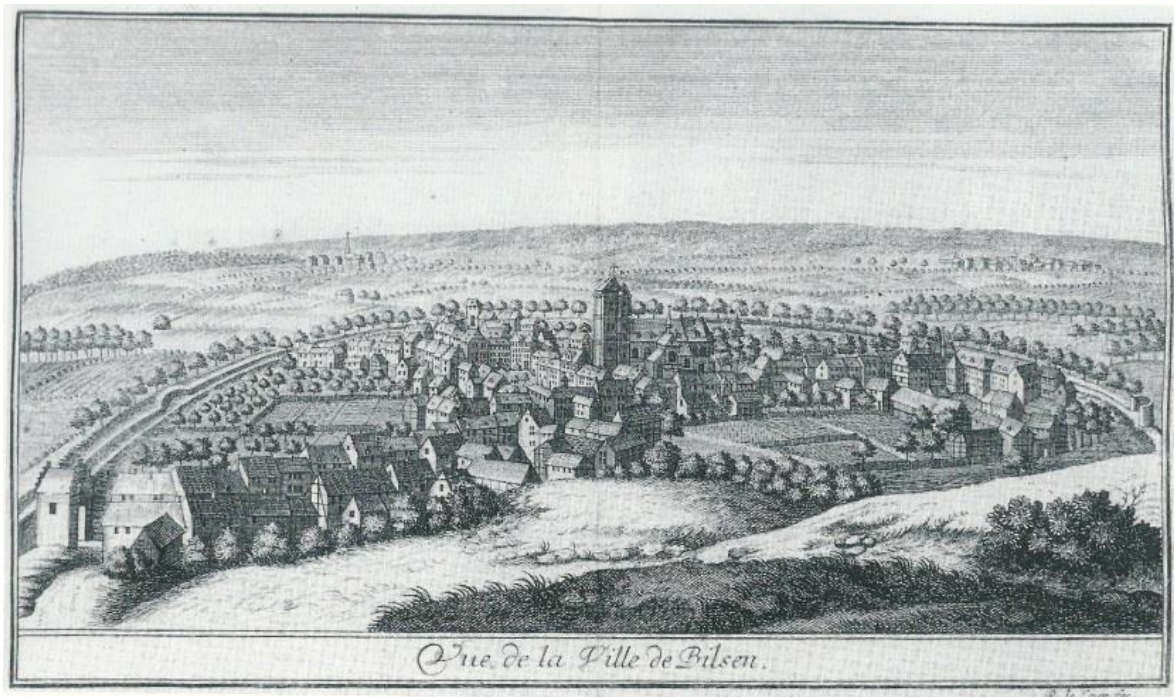
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Vijftiende-eeuwse miniatuur met de bouw van een weermuur van een stad, met achteraan de weergang met houten balustrade (overgenomen uit *Châteaux Chevaliers* 1995: 69).



De weergangen op de voormalige vesten van Brugge (prov. West-Vlaanderen) zijn omgevormd tot wandelpromenades (foto Elien Vernack, 2014).



Achttiende-eeuwse pentekening van Remacle le Loup met een zicht op de stad Bilzen (prov. Limburg) met op de achtergrond de weergang op de stadsomwalling (overgenomen uit Gerits 1989: 35).

3.3 Handelswegen

Een weg die hoofdzakelijk voor het vervoer van handelswaar wordt gebruikt of waar handelsactiviteiten plaatsvinden.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Boterwegen – Douanewegen – Postwegen – Smokkelwegen – Straatmarkten – Tiendwegen – Tolwegen – Turfwegen – Wijnstraten – Winkelstraten – Zoutwegen.

Gerelateerde term(en)

Transportwegen – Marktplainen.

Informatie

Theoretisch gesteld verbindt een handelsweg de productiecentra (waar grondstoffen worden verwerkt tot producten) met de distributiecentra (waar de producten worden verhandeld, zowel in groothandel als kleinhandel). Maar handelstrafiek gebeurde op diverse schaalniveau's: naast de lokale handel, waarbij landbouwoverschotten van de landbouwcentra naar de markten in dorpen en steden werden gebracht, vond in onze streken ook intensieve langeafstandshandel plaats. In die zin komen we dus ook handelswegen tegen die eerder als transitwegen moeten worden beschouwd: wegen die handelaars volgen en die deel uitmaken van internationale handelsroutes. Bekend zijn onder meer de handelswegen richting de jaarmarkten van de Champagne, het handelsnetwerk van de Hanze en de handelsroute Brugge-Keulen, waarover reeds heel veel inkt is gevloeid. Naarmate het economische zwaartepunt vanaf de late middeleeuwen en in de vroegmoderne tijd naar de Noordelijke Nederlanden verschoof, verplaatsten zich ook de handelswegen. Bekend zijn onder meer de zogenoemde Hessenwegen, een allusie op het transport van handelswaar met zware Hessenkarren in de richting van Holland, en de Wale(n)wegen of Waalse banen vanuit Vlaanderen richting de Waalse gewesten.

Daarnaast plaatsen we onder deze categorie ook de wegen waarop aan handel wordt gedaan. In vele gevallen gebeurde dat op plekken waar voldoende plaats was en waar vaak diverse wegen samenkwamen: de marktplainen. Toch kunnen we ook een aantal wegen (in de strikte zin van het woord) onderscheiden waar handelsactiviteiten plaatsvonden: de straatmarkten en, recenter, de winkelstraten.

Opmerkingen

Omwille van hun grote belang voor de economie, hebben overheden zich vaak bekommerd om de handelswegen. Dat gebeurde niet alleen op wegebouwkundig vlak (in de twaalfde eeuw werden de grote wegen tussen het graafschap Vlaanderen en de jaarmarkten van de Champagne bijvoorbeeld in goede staat gebracht – zie Bautier 1987: 81), maar ook op wetgevend vlak (via de uitvaardiging van een reeks reglementen en wetten ter bescherming van de handelaars, efficiëntie van de verkeersstromen, het beheer van de weg, enzovoort) én fiscaal vlak (via de instelling van tolleren en wegenbelastingen).

In het historische taalgebruik zijn handelswegen op drie manieren herkenbaar :

- via het gebruik van termen als (*via*) *mercatia*, (*via*) *mercatalis*, *strate mercatorie* of *strate per quas transeunt mercatores* (Gilles-Guibert 1960: 33; Bautier 1987: 81);
- via straatnamen die alluderen op het getransporteerde of verhandelde product;
- via namen of documenten die getuigen van controle op en belasting van handelswaar, zoals de instelling van tolleren, de ligging van douaneposten, de collecte van tienden, enzovoort.

Toch is het niet altijd eenvoudig om handelswegen te identificeren, zeker niet als het om de oudste gaat. Om die reden gebruiken historici vaker termen als 'handelsroute' en 'handelsas'. Hiermee wordt aangegeven dat

handelsverkeer niet noodzakelijk stevast dezelfde weg gebruikte, maar zich flexibel aanpaste aan de omstandigheden. Om het met de woorden van Imberdis te zeggen : “le trafic empruntait tantôt l’une et tantôt l’autre [voie], selon le meilleur ou le moins mauvais état momentané de chacune d’elles ; l’itinéraire fréquenté était la grand’route, et retombait automatiquement au rang de simple chemin lorsque chevaux et charrettes s’en détournèrent. En sens inverse, tel chemin devenait grand’route par le seul fait que l’on commençait à y passer habituellement, sans nu besoin pour cela qu’aucune autorité intervint de façon quelconque.” (Imberdis 1960: 98) Volgens Imberdis hebben de handelswegen zich tussen vijfde en achttiende eeuw continu gewijzigd; een stabiel gebleven tracé is eerder uitzondering dan regel. Deze situatie (of zienswijze) verklaart waarom er reeds zoveel debat is gevoerd omtrent de – al dan niet precieze – ligging van, bijvoorbeeld, de handelsweg Brugge-Keulen.

In de Nederlandse literatuur over het wegenet is reeds veel aandacht besteed aan de Hessenwegen. Koen en Renes typeerden ze kort en bondig: “Dit zijn routes die ooit gebruikt zijn door voerlieden uit Hessen, die zich hadden gespecialiseerd in het lange-afstandsvervoer over de weg. Omdat hun karren een afwijkende spoorbreedte hadden, mochten ze geen gebruik maken van de bestaande karrensporen.” (Koen & Renes 2003: 38). Antwerpen was in de zestiende eeuw nog de belangrijkste bestemming van de Hessenkarren (zie onder meer het in 1562 opgerichte Hessenhuis), maar later verschoof het verkeer richting Amsterdam. In de zeventiende en achttiende eeuw liepen de druk bereden Hessenwegen vanuit Midden-Duitsland via Amersfoort naar Amsterdam. Bepaalde wegen bezaten toen afzonderlijke rijstroken voor de zware Hessenkarren. Die waren nodig ter bescherming van de hoofdweg en van de aanpalende gronden (akkerland, weiland, gemene gronden). Langs de hoofdwegen ontstonden aldus sporenbundels en volledig nieuwe wegen. Het intensieve verkeer op de Hessenwegen werd echter verantwoordelijk geacht voor zandverstuivingen. Vanaf de achttiende eeuw werden de Hessenkarren dan ook meer en meer over de gebaande wegen gestuurd (Abrahamse e.a. 2012: 5).

Eén van de belangrijkste discussiepunten vormt de ouderdom van de Hessenwegen. In de inleiding van zijn boek over de doorgaande wegen, waarschuwde Horsten zijn lezers aldus: “De opvatting dat het bij deze wegen om zeer oude, vroegmiddeleeuwse handelswegen gaat is achterhaald. Daarbij is het in de tweede helft van de 19^e eeuw mode geweest om oud aandoende brede karrensporen op de heide de naam Hessenweg te geven. Slechts voor enkele van deze wegen weten we dat ze ook daadwerkelijk bestemd zijn geweest voor het Hessenverkeer.” (Horsten 2005: 34) Tegenwoordig wordt geen geloof meer gehecht aan Leydens stelling dat de Hessenwegen zouden opklimmen tot de vroege middeleeuwen (Leyden 1940b: 99), maar sommige auteurs blijven wel benadrukken dat sommige Hessenwegen teruggaan op prehistorische of middeleeuwse wegen of routes (Frequin 1952: 62; Abrahamse e.a. 2012: 5).

Fockema Andreae was echter van mening dat de Hessenwegen pas op het einde van de zeventiende eeuw zijn ontstaan, toen de noordelijke en oostelijke provincies het Hollands spoor invoerden en het Hessenverkeer daaraan aangepast werd (Fockema Andreae 1957: 10). Deze hypothese werd echter door Horsten weerlegd en zodoende liet hij de mogelijkheid open dat de Hessenwegen reeds vroeger zijn ontstaan (Horsten 2005: 42). Indien dat het geval was, dan hebben ook de Zuidelijke Nederlanden misschien ooit Hessenwegen gekend. Men dient ze dan vooral te zoeken tussen Antwerpen en het Duitse Rijk. Na de zestiende eeuw zijn ze wellicht verdwenen. Feit is wel dat er nergens in de literatuur sprake is van het fenomeen.

Stippen we tot slot nog aan dat er naast de logische, door Fockema Andreae geopperde etymologie ‘wegen bereden door Hessen’ ook een alternatieve naamsverklaring de ronde doet. Schönfeld stelde immers dat dat *hes* zou teruggaan op *hers* ‘paard’ is. Hij wees daarbij op de oudste bewijsplaats (een Duitse *Hessewech*, circa 1000) en op het feit dat *Hessenwegen* in Nederland enkel voorkomen waar *hers* dialectisch voortleeft (Schönfeld 1957: 148). Verder gaf Schönfeld wel toe dat volksetymologische reïnterpretatie *Hesseweg* (**Herseweg*) heeft laten evolueren tot *Hessenweg*, ‘weg bereden door Hessen’.

Varianten en vertalingen

Handelsroute, *Handelsas* (Ndl.) – *Transitweg* (Ndl.) – *Axe commercial* (Fr.) – *Handelsstrasse* (D.) – *Via mercatris*, *Via mercatalis* (Lat.).

Specifieke literatuur

Augustus L., ‘Wijnstraat of Wijngracht. Het Oostlimburgse tracé van de middeleeuwse handelsweg: Keulen – Vlaanderen’, in: *De Maasgouw. Tijdschrift voor Limburgse geschiedenis en oudheidkunde*, 1973, jg. XCII, kol. 176-194.

Bonenfant P., 'L'origine des villes brabançonnaises et la « route » de Bruges à Cologne', in: *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 1953, jg. XXXI, 2-3, pp. 399-447.

Bruand O., *Voyageurs et marchandises aux temps carolingiens : les réseaux de communication entre Loire et Meuse aux VIII^e et IX^e siècles*, Parijs – Brussel, 2002.

Bruns F. & Weczerka H., *Hansische Handelsstrassen*, Keulen – Graz – Weimar 1962-1967, 3 dln.

Dhaen S., *De middeleeuwse handelsweg Brugge-Keulen. Een nieuwe stand van zaken*, Leuven, 2012 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven masterscriptie).

Fockema Andreae S.J., 'Hessenwegen', in: *Mededelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen – Afdeling Letterkunde*, 1957, nieuwe reeks, jg. XX, pp. 283-301.

Margue M., 'Entstehung und Entwicklung der brabantischen Städte und die Straße Flandern-Köln (11.-13. Jahrhundert)', in: Escher M., Haverkamp A. & Hirschmann F.G. (Herausg.), *Städtelandschaft - Städtenetz - zentralörtliches Gefüge. Ansätze und Befunde zur Geschichte der Städte im hohen und späten Mittelalter*, Mainz, 2000, pp. 383-406.

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Hessenweg>

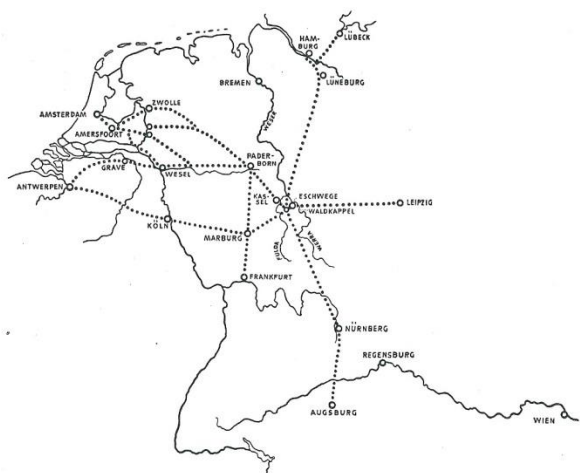
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto van omstreeks 1905 van de veemarkt in de Steenkuilstraat in Stokkem (Dilsen-Stokkem, prov. Limburg; overgenomen uit Gerits 1989: 236).



De Oude Bruggeweg loopt al kronkelend door Lichtevelde (prov. West-Vlaanderen; foto Elien Vernackx, 2014). Is dit de voormalige *Waleweg* die door Haelewyn als 'een kronkelende en grillige aardeweg' werd bestempeld: "Bij neerslag was hij zo drassig en zompig, in de zomer, vooral tussen Lichtevelde en Brugge, zo dandig en mul, dat hij gewoon onbruikbaar bleek" (Haelewyn 1971: 29-30). Die toestand leidde uiteindelijk tot de aanleg van de steenweg Brugge-Menen, vergund door keurvorst Karel Theodoor.



Kaartje met de belangrijkste Hessenwegen (overgenomen uit Fockema Andreae 1957: 286).



De Hessenbrug in Antwerpen (prov. Antwerpen) in 1844, genoemd naar het vlakbij gelegen zestiende-eeuwse Hessenhuis, eindpunt van de Hessenhandel op Antwerpen (overgenomen uit Thijs 1988: 193).



Reconstructiekaart van de handelswegen van de Hanze in de Lage Landen (overgenomen uit Bruns & Weczerka 1962-1967: Atlas, Karte V).

3.3.1 Boterwegen

Een weg waarlangs boter wordt vervoerd of waar boter wordt verkocht.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Marktwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Wegen waarlangs boter werd vervoerd kan men ook beschouwen als marktwegen.

Onze (actuele en historische) plaatsnamenvoorraad bevat een reeks microtoponiemen met het bestanddeel 'boter': Boterberg, Boterdaal, Boterbos, Boterhoek, Boterveld, Boterheide, enzovoort. Wellicht hadden deze plaatsen niets vandoen met boterproductie en/of -handel, maar alludeert het gebruik van het woord 'boter' hier op de vruchtbaarheid van de bodem (Scheltema wees bijvoorbeeld op de *Boterhoek*, een vruchtbare kleistreek in het noordwesten van Friesland, vermeld in WNT).

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

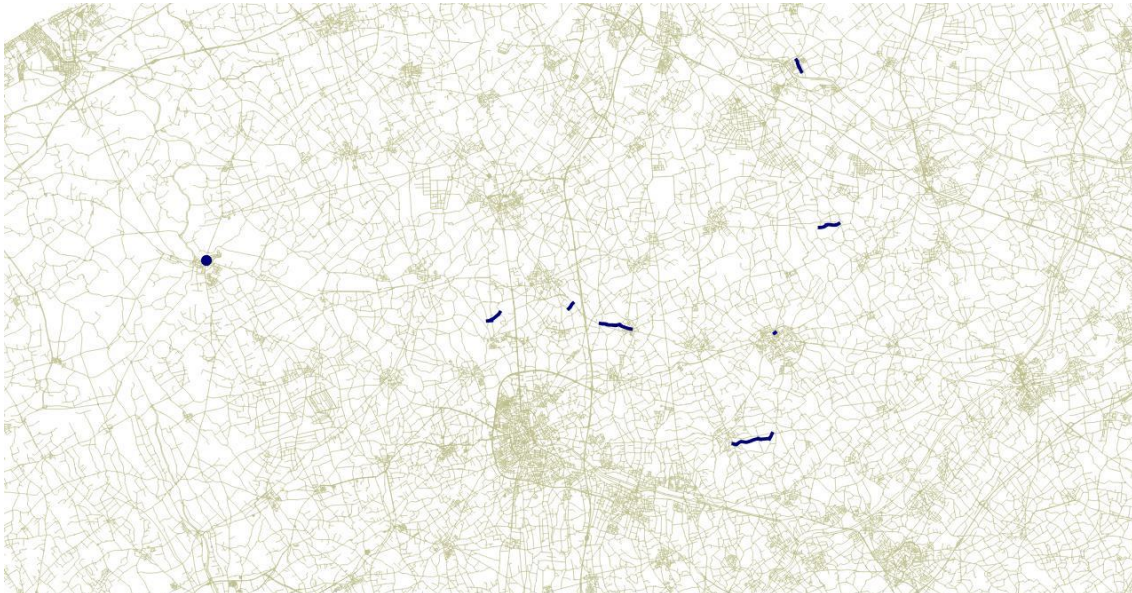
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



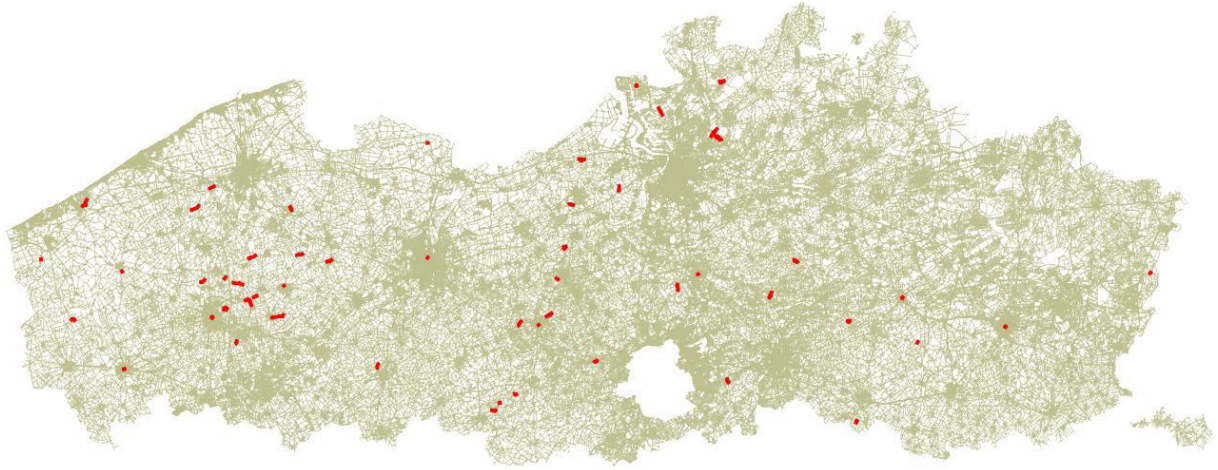
De Botermarkt in Puurs (prov. Vlaams-Brabant), de plek waar vroeger boter werd verhandeld (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



De Boterstraat in Snellegem (Jabbeke, prov. West-Vlaanderen) ligt in het verlengde van de Oude Bruggeweg tussen Brugge en Diksmuide (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Diksmuide (blauwe bol links) was vroeger een centrum van de boterhandel. Dat is niet alleen merkbaar aan de jaarlijkse Boter en Kaasfeesten en Boterronde die er plaatsvinden, maar ook aan een reeks straten die nog steeds de naam (Oude) Diksmuid(s)je Boterweg dragen. Men vindt ze terug in het oosten van het provincie West-Vlaanderen en het westen van Oost-Vlaanderen.



Verspreiding van de straatnamen Boteraard, Boterdijk, Botermarkt, Boterse Weg, Boterstraat(je) en Boterweg in Vlaanderen. Het betreft hier niet alleen voormalige handelswegen waarlangs boter werd vervoerd, maar ook marktplaatsen waar boter werd verkocht.

3.3.2 Douanewegen

Een weg die wordt gebruikt voor douaneactiviteiten en waarop douaneinfrastructuur aanwezig is.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Douanekantoren.

Informatie

Douanewegen liggen uiteraard bij grensovergangen of bij plaatsen waar douanekantoren en -infrastructuur was gevestigd (zoals treinstations).

Douanewegen kunnen beschouwd worden als de jongere opvolgers van de middeleeuwse en vroegmoderne tolwegen. Sinds het wegvallen van de Europese binnengrenzen in 1993 zijn de douanekantoren en -activiteiten sterk geëvolueerd. Aan de Belgische rijksgrenzen is landverkeer niet meer aan douanecontrole onderhevig en zodoende bestaan er ook geen douanewegen meer.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Douaniersweg (Ndl.) – *Chemin de douane* (Fr.) – *Chemin de(s) douanier(s)* (Fr.).

Specifieke literatuur

Serruys M.-W., 'Grenzen, wegenbouw en mercantilisme in de Oostenrijkse Nederlanden', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2014, jg. IV, 1, pp. 19-33.

Het Nationaal Museum voor Douane en Accijnzen bezit een documentatiecentrum en brengt zelf ook publicaties uit over (de geschiedenis van) de douane, zie <http://nationaaldouanemuseum.jimdo.com>.

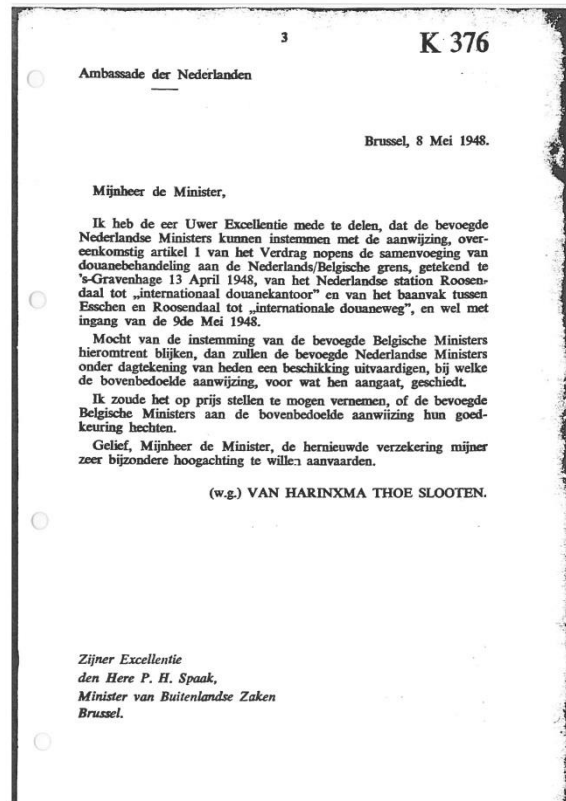
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Douanestraat tussen de dorpskern van Loker (Heuvelland, prov. West-Vlaanderen) en de Belgisch-Franse grens (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Oude postkaart met het douanekantoor in het gehucht Barakken in Menen (prov. West-Vlaanderen) (bron: Vandenborre 2014: 39)



Brief van de Nederlandse ambassade in Brussel van 8 mei 1948 waarin melding wordt gemaakt van de beslissing om het baanvak tussen Essen en Roosendaal als 'internationale douaneweg' te beschouwen vanaf 9 april 1948.



De voormalige grenspost en douaneinfrastructuur aan de Belgisch-Franse grens op de E17 in Rekkem (Menen, prov. W.-Vl.), met onderaan de Douanestraat (luchtfoto Google). De gebouwen werden in 2014 afgebroken in opdracht van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits; er is tevens een master- en beeldkwaliteitsplan opgesteld, dat de toekomstige ontwikkeling van de site zal bepalen.

3.3.3. Postwegen

Een weg die frequent wordt gebruikt voor postverkeer.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Logeergelegenheden – Postkantoren – Aardewegen.

Informatie

De organisatie van het internationale postwezen gaat terug tot het begin van de zestiende eeuw. Traditioneel wordt de benoeming van Frans de Tassis (1450-1517) tot postmeester-generaal beschouwd als het beginpunt. Eén van de eerste grote postroutes verbond Mechelen met Innsbrück; andere routes vertrokken vanuit Brussel, zetel van de familie de Tassis.

Een echt postwegennet ontstond pas in de achttiende eeuw. Die postwegen hadden aanvankelijk niets te maken met het vervoeren van brieven: “De toevoeging ‘post’ dient hier in verband gebracht te worden met de posten die langs de weg waren ingericht om van paard te wisselen. In 1809 was naar Frans voorbeeld een overheidsorganisatie opgericht – de Koninklijke Paardenposterij – met als doel het snelverkeer van personen en koeriers in estafette te bevorderen. Daartoe werden door de Paardenposterij langs een aantal wegen stations ingericht. Op deze stations stonden dag en nacht rijtuigen, sjezen en paarden gereed om reizigers naar het eerstvolgende station te brengen. Ook particulieren met eigen rijtuig konden hier hun paard inruilen.” Horsten 2005: 15).

Aangezien bij de postwegen de snelheid en efficiëntie van het verkeer voorop stond, spreekt het voor zich dat de postwegen in de eerste plaats de belangrijke centra met elkaar verbonden. Toch was dat vroegnegentiende-eeuwse postwegennet voor Horsten zeker geen ‘kwaliteitsnet’: het bestond namelijk overwegend uit aardewegen, die niet onder alle weersomstandigheden en in alle jaargetijden voldoende begaanbaar waren (Horsten 2005: 23).

Postwegen waren inderdaad meestal geen nieuwe wegen. Sommige postwegen gaan terug op aloude, prehistorische en middeleeuwse routes (Abrahamse e.a. 2012: 5), al werden ze uiteraard aangepast aan hun nieuwe functies: volgens Schönfeld zijn de meeste postwegen trouwens verbeterde lokale wegen. Hij staafde die stelling door te wijzen op hun vaak slingerende tracé én op het feit dat ze nadien vaak buiten gebruik raakten of niet meer tot de hoofdwegen behoorden (Schönfeld 1957c: 134-135). Men treft sinds de negentiende eeuw inderdaad verscheidene Oude Postwegen of -anen aan. Dat kan te maken hebben met het feit dat postboden contractueel verplicht waren een vaste route te volgen en deze bij een nieuwe concessie kon worden aangepast (Rombauts 1995: 207). Maar anderzijds wijzen dergelijke benamingen ook op verbeteringen en rechtekkingen van de vroegere slingerende postwegen (zie het voorbeeld van de Postweg in Vlezenbeek hieronder).

Opmerkingen

Volgens Horsten ligt het belang van de vaststelling van de postroutes aan het begin van de negentiende eeuw erin dat toen voor het eerst op landelijk niveau (i.e. voor het koninkrijk Holland) werd bepaald welke wegen het belangrijkste waren (Horsten 2005: 63).

Om ervoor te zorgen dat koeriers, koetsiers en reizigers hun reizen konden plannen en de weg konden vinden, werden postkaarten gemaakt, waarop de postwegen als verindingen staan weergegeven. Op sommige van die kaarten vindt men ook informatie over de afstanden, de tarieven en de ligging van de poststations terug.

Varianten en vertalingen

Postroute (Ndl.).

Specifieke literatuur

W. Behringer W., 'Brussel, centrum van het internationaal postnet', in: Janssens L. & Meurrens M. (red.), *De post van Thurn und Taxis 1489 – 1794*, Brussel, 1992, pp. 21-42.

F. Claes, 'Posterijen en poststukken: enige termen', in: *Ons Heem*, 1988, jg. XLII, 2, pp. 40-41.

M. Dallmeier, 'Die Thurn und Taxis in den Spanisch-Österreichischen Niederlanden (Belgien). Herkunft – Aufstieg – Repräsentation und Besitzungen', in: Janssens L. & Meurrens M. (red.), *De post van Thurn und Taxis 1489 – 1794*, Brussel, 1992, pp. 43-67.

J. Gerits, 'Bibliografisch overzicht van het Postwezen in Vlaanderen', in: *Ons Heem*, 1988, jg. XLII, 2, pp. 62-67.

F.W.A. Habermann, 'Postroutes en postwagens in de 19^e eeuw', in: *Tijdschrift voor Economische Geografie*, 1941, pp. 180-186.

H. Harms, 'Postkaarten uit de Nederlanden', in: *Caert-Thresoor*, 1988, pp. 41-46.

Janssens L. & Meurrens M. (red.), *De post van Thurn und Taxis 1489 – 1794*, Brussel, 1992.

F. Leyden, 'Een kaart der postroutes van het voormalige koninkrijk Holland in 1810', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 1937, jg. LIV, pp. 551-569.

J.C. Overvoorde, *Geschiedenis van het postwezen in Nederland vóór 1795, met de voornaamste verbindingen met het buitenland*, Leiden, 1902.

H.V. Seggern, 'Die Entstehung des Postwesens in Mitteleuropa – Eine „Kommunikationsrevolution“?', in: *Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte*, 2007, jg. XXXIV, pp. 195-216.

H.C. Teitler, 'De postdienst in het Romeinse Rijk', in: J.-L. Meulemeester (red.), *Alle wegen leiden naar ... Romeinse wegen in Vlaanderen*, themanummer *Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 165-168.

H.C. Teitler, 'De Romeinse post', in: *Hermeneus*, 2001, 73, pp. 130-135.

E.A.B.J. Ten Brink, *Geschiedenis van het Nederlandse postwezen, 1795-1810. Het ontstaan van een rijksdienst onder de Bataafsche Republiek en het Koninkrijk Holland*, 's-Gravenhage, 1950.

E.A.B.J. Ten Brink, 'Postritten en postroutes via West-Brabant in de Bataafse en de Franse tijd', in: *Varia Historica Brabantica*, 1962, pp. 219-256.

E.A.B.J. Ten Brink, 'De oprichting van de Paardenposterij te Rotterdam 1809-1810', in: *Rotterdams Jaarboekje*, 1968, pp. 169-193.

R.E.J. Weber, 'De koninklijke postwagen Gent – Amsterdam', in: *Spiegel Historiae*, 1971, pp. 12-17.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten

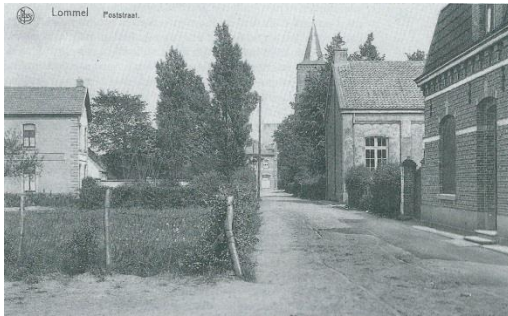


De Postweg in Vlezenbeek (Sint-Pieters-Leeuw, prov. Vl.-Br.) dankt haar naam aan het postkoetsenverkeer tussen Brussel en Frankrijk. Vóór het midden van de negentiende eeuw was de weg nog op een aantal



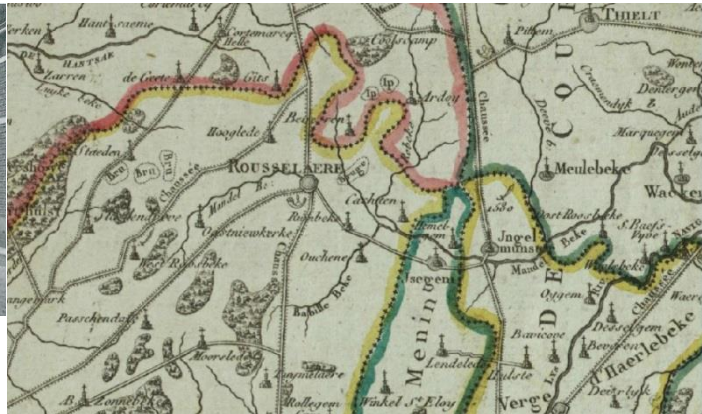
De Postweg in Vlezenbeek werd in de loop van de negentiende en twintigste eeuw gemoderniseerd, onder meer in 1845, 1883 en 1938. Oude kronkels (in het blauw aangeduid op de kaart) werden daarbij rechtgetrokken en de weg

slachte plaatsen versterkt met dwarsliggende boomstammen, om de karren en koetsen niet te laten wegzakken in de modder (Van Poucke 2005: 61; foto Bram Vannieuwenhuys).

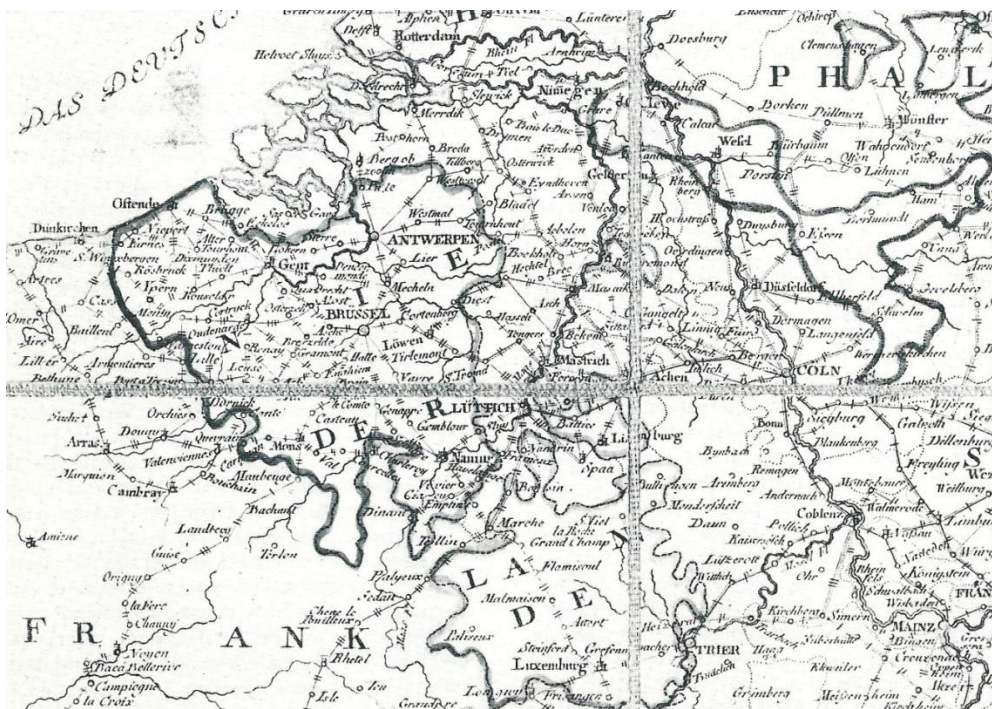


Oude foto van de Poststraat in Lommel (prov. Limburg), thans de Frans Van Hamstraat (overgenomen uit Mennen 2013: 120)

werd tevens verbreed tot 14 meter. In 1951 verschenen er verkeerslichten op het kruispunt met de huidige Vlezenbeeklaan, vermeld in het verslag van de gemeenteraad als *signalisatie met flikkerlichten* (Van Poucke 2005: 61 & 63-65).



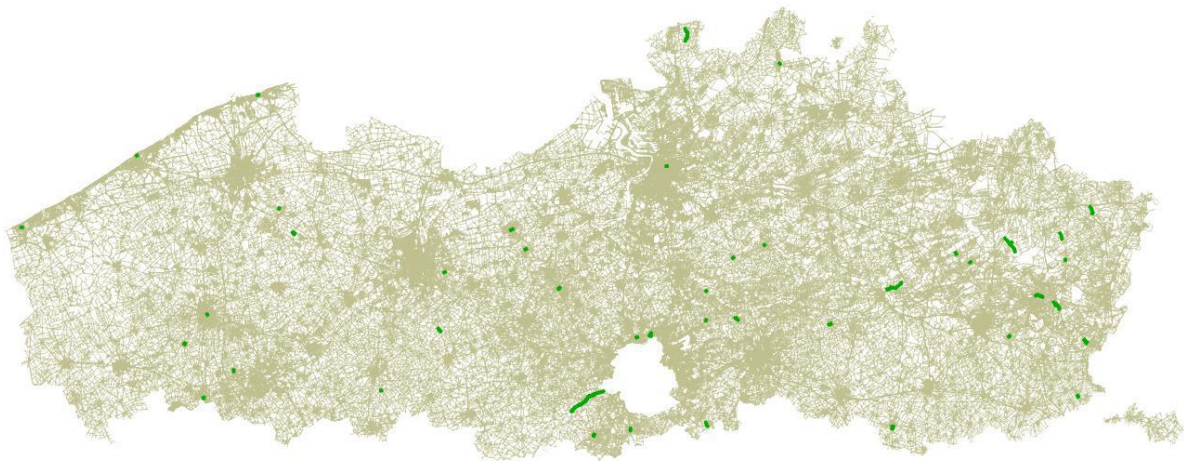
De postwegen vanuit het poststation Roeselare (herkenbaar aan de posthoorn), voorgesteld op de *Carte routière du théâtre de la guerre, contenant la Flandre, partie du Brabant et du comté de Namur, dressée d'après la grande carte de Ferrari [sic], et le département du Nord* van C.J. Chamier uit 1793-1794 (© Koninklijke Bibliotheek van België).



Fragment uit de *Neue und Vollkommene Postkarte durch ganz Teutschland nach Italien, Frankreich, Niederland, Preuß, Polen, und Ungarn*. Kopergravure door Mansfelt, 1792 (Algemeen Rijksarchief, Kaarten en Plattegronden in handschrift, n° 8872 – bron: Janssens 1992: 92).



Fragment uit de *Carte générale des bureaux et ténances des postes des Pays-Bas autrichiens* van J.B. de Bouge uit 1789, met de postroutes en -burelen in een deel van het huidige Vlaanderen (© Koninklijke Bibliotheek van België).



Verspreiding van de straatnamen Postbaan, Postlaan, Poststraat(je) en Postweg(el) in Vlaanderen.

3.3.4 Smokkelwegen

Een weg waarlangs goederen over een grens of langs een controlepunt worden gesmokkeld.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

Smokkelwegen zijn moeilijk te traceren: het gaat vanzelfsprekend om een heimelijke activiteit en bovendien volgde men niet steevast dezelfde trajecten. Op kaarten treft men ze alleszins niet aan en ook onder de straatnamen vindt men weinig allusies terug. Volgens Koen & Renes behoorden ze weliswaar tot de belangrijkste types lokale wegen (Koen & Renes 2003: 35).

Sommige historici en taalkundigen lieten zich te veel leiden door hun fantasie: Moerman identificeerde de straatnaam Diefweg als een smokkelpad en zag in de Schelmse Weg bij Arnhem een sluipweg voor vagabonden. Schönfeld wees deze verklaringen echter van de hand, al kon hij geen alternatieve verklaring aanreiken voor straat- en plaatsnamen met het bestanddeel 'dief' (Schönfeld 1957: 141). Bij ons komen dergelijke toponiemen amper voor (wel is een Diefhoek in Geraardsbergen bekend).

De meeste historische smokkelwegen zijn enkel op indirecte wijze opspoorbaar: hetzij via politionele of rechterlijke dossiers, hetzij via mondelinge tradities, die blijven verderleven nadat de smokkelweg al lang buiten gebruik zijn.

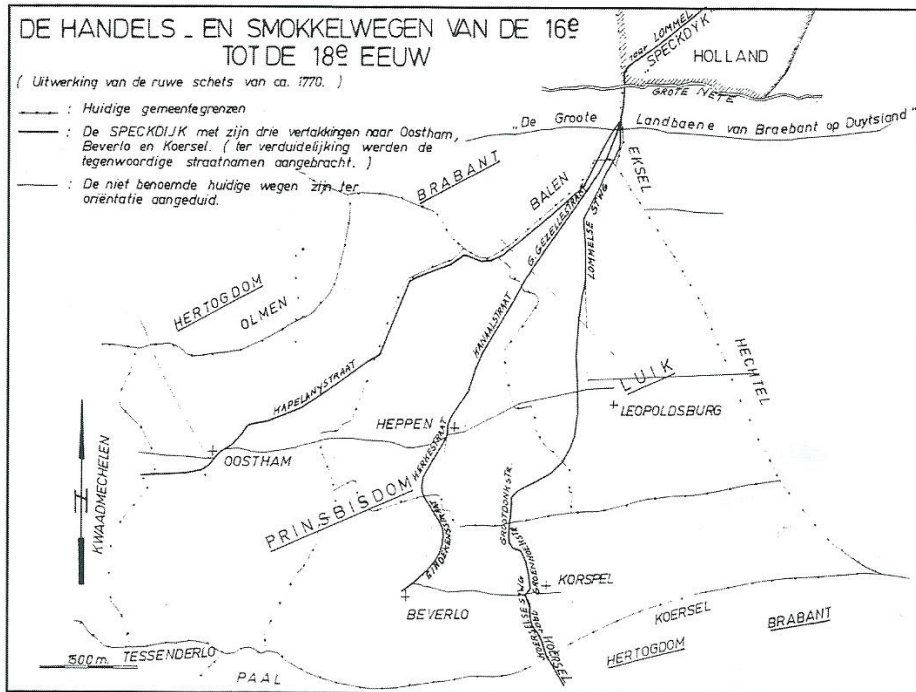
Varianten en vertalingen

Smokkelpad (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Reconstructiekaart met handels- en smokkelwegen tussen 1500 en 1800 vanuit het prinsbisdom Luik naar de Spekdijk in Lommel (prov. Limburg; overgenomen uit Mennen 2013: 208).



Het gehucht Sint-Rita/den Hoorn te Damme (prov. West-Vlaanderen) kent een smokkelgeschiedenis en ook vandaag is daar nog een plaats genaamd Smokkelhoek (bron: www.maps.google.be). Ook in Torhout werd een weg *Smokkelhoeke* genoemd (Haelewyn 1971: 40).

3.3.5 Straatmarkten

Een straat waarop regelmatig markt wordt gehouden.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Straatmarkten komen vooral voor in stads- of dorpscentra. In de historische steden waren diverse straten voorbehouden voor de verkoop van specifieke producten. Die straten waren soms breder dan de andere straten of bezaten een verbreding, waar dan de markt werd gehouden.

Opmerkingen

Sinds de late middeleeuwen werd de openluchtverkoop meer en meer vervangen door winkelverkoop. Daardoor verdwenen vele straatmarkten en kwamen winkels in de plaats. Tegenwoordig worden markten vooral op marktplaatsen gehouden; straatmarkten worden in Vlaanderen nog amper georganiseerd, tenzij bij bepaalde gelegenheden (jaarmarkt, braderij, rommelmarkt, dorpsfeesten).

Varianten en vertalingen

Braderijstraat (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Lange Zoutstraat in Aalst (prov. Oost-Vlaanderen), de straat waar vroeger zout werd verhandeld, nu een drukke winkelstraat (bron: www.aalst.be).



De Suikerrui in Antwerpen (prov. Antwerpen) herinnert aan de plek waar zich in de zestiende eeuw suikerzieders en -bakkers kwamen vestigen (Prims & Verbeeck 1926: 285; foto Margo Vannieuwenhuyze, 2014).

3.3.6 Tiendwegen

Een weg waarlangs een tiende deel van de opbrengst van de landbouwproductie of veeteelt werd vervoerd of die liep naar een stuk land waarop tienden werden geheven.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Bestemmingswegen.

Informatie

Een tiend of tiende is een bekende middeleeuwse belasting die neerkwam op een evenredig – meestal tiende – deel dat de rechthebbende mocht heffen op de landbouwgewassen of veestapel (WNT). In navolging van de joden schonken de christenen deze tienden aanvankelijk aan de bisschoppelijke en later parochiale kerk. De belasting werd echter officieel verplicht in de Karolingische periode.

Opmerkingen

Tienden werden vaak verzameld in een schuur, de zogenoemde tiendenschuur. In de historische en actuele toponymie vindt men die tiendenschuren vaak terug (bijvoorbeeld de Tiendeschuurstraat in Zemst).

In de Nederlandse literatuur wordt een afwijkende verklaring voor tiendweg gegeven: “De naam tiendweg, die we regelmatig tegenkomen in het westen van de provincie, wijst niet op het vervoer van tienden, maar hangt waarschijnlijk samen met het werkwoord *tijen* (trekken). Tiendwegen zijn kades tussen gebieden met een verschillend waterpeil.” (Koen & Renes 2003: 43)

Varianten en vertalingen

Tiendeweg (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

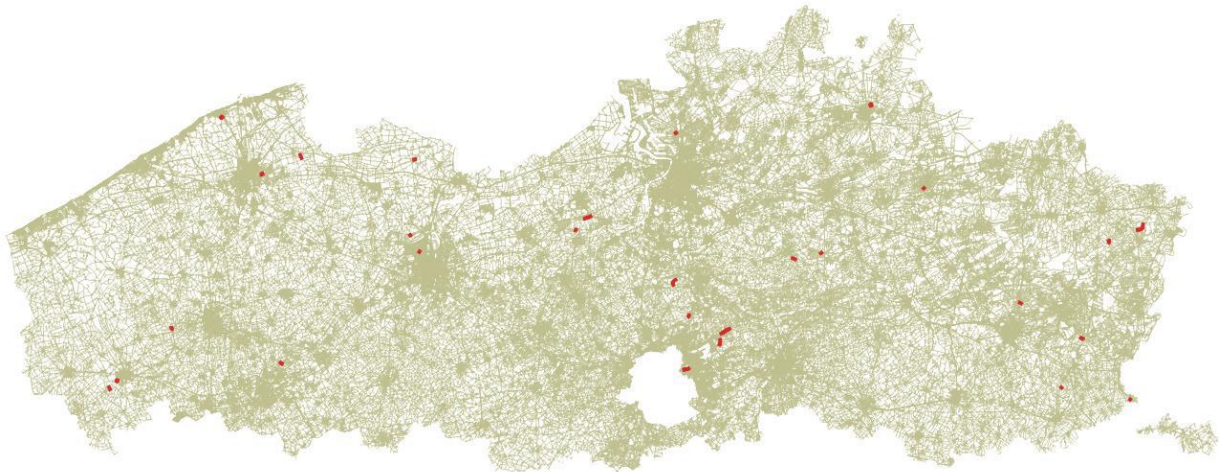
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Tiendweg in Steenokkerzeel (Kampenhout, prov. Vlaams-Brabant), aangeduid op de Ferrariskaart (bron: www.kbr.be).



De tiendschuur van de Kerkhoeve of Kleine Hoeve (Inventaris van het Onroerend Erfgoed, ID 23193) in Tessenderlo (prov. Limburg), opgericht omstreeks 1492 (foto Pascal Van Acker, 2014).



Verspreiding van straatnamen met het bestanddeel 'tiende' in Vlaanderen.

3.3.7 Tolwegen

Een weg waarvoor de reiziger ter plaatse een belasting betaalt om deze te mogen gebruiken.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Tolkantoren – Hekken – Straatmeubilair – Geconcessioneerde wegen – Transportwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Het uitgebreide scala aan middeleeuwse tollen valt niet te vereenzelvigen met de toltarieven die vandaag worden geheven op de wegen: in de middeleeuwen ging het in beginsel om een belasting op handelswaar, waarbij diverse soorten producten volgens diverse tarieven werden belast; tegenwoordig is tol een verkeersbelasting, dit wil zeggen, een belasting op het gebruik van de weg (ongeacht de soort en hoeveelheid goederen die worden vervoerd). In die zin moeten de hedendaagse tolwegen niet als handelswegen, maar eerder als transportwegen worden beschouwd.

In de huidige straatnamenvoorraad van Vlaanderen vindt men weinig rechtstreekse allusies op voormalige (en actuele) tolwegen terug. Wel verwijst een reeks straatnamen naar het bestaan en de ligging van tolhuizen, tolpoorten en tolbarelen of –barrières. Maar vooral op de historische topografische kaarten – en in een aantal gevallen ook nog op de huidige topografische kaarten – staan die barelen en tolhuizen zeer duidelijk aangeduid. Deze documentatie is dus onontbeerlijk voor een reconstructie van het voormalige tolwegennet.

Wat de middeleeuwse tolwegen betreft, vormen de lijsten met toltarieven en de reglementen terzake een belangrijke bron (al is het dan nog niet altijd duidelijk waar de tollens precies werden geheven).

Bekend zijn de Engelse *turnpike roads* ('tolhekwegen'), wegen aangelegd door particulieren die in ruil langs die wegen tol mochten heffen. De oudste stammen uit de tweede helft van de zeventiende eeuw; na het midden van de achttiende eeuw nam hun aantal snel toe (Horsten 2005: 80). Men kan ze vergelijken met de geconcessioneerde wegen die in onze streken in de negentiende eeuw werden aangelegd.

Varianten en vertalingen

Turnpike road (Eng.).

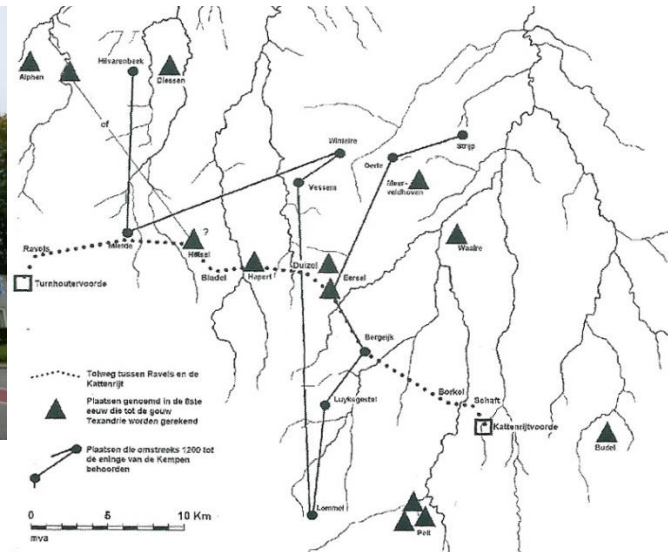
Specifieke literatuur

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Tolweg>

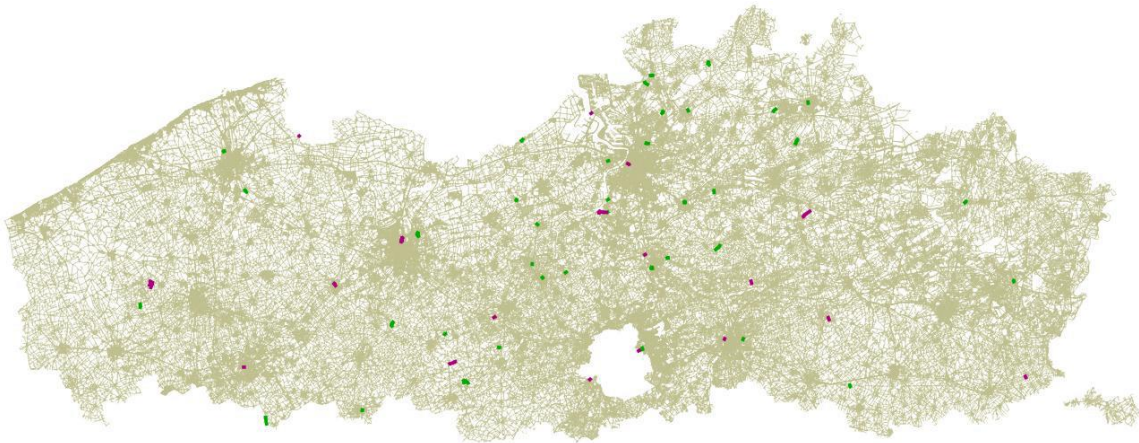
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Aan het uiteinde van de Brusselsestraat in Leuven (prov. Vlaams-Brabant), vlak vóór het viaduct van de ringlaan, bevinden zich nog twee neoclassicistische tolhuizen of octrooiegebouwen, gebouwd in 1825 (Glabek 2011: 99; zie ook Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, ID 206454) (foto Andrea Bardyn, 2014). Één van de zijstraten ten zuiden van de Brusselsestraat verwijst ernaar: Tolhuizenstraat.



Kaart van de middeleeuwse tolweg in de Kempen tussen Ravels (prov. Antwerpen) en Kattenrijt, op de Maastrichterweg van Valkenswaard naar Achel (Hamont-Achel, prov. Limburg; overgenomen uit Mennen 2013: 19).



Verspreiding van straatnamen die alluderen op de aanwezigheid van voormalige tolhuizen en –poorten (paars) en tolbarelen (groen) in Vlaanderen.

3.3.7 Turfwegen

Een weg aangelegd voor het transport van turf of waar turf wordt verhandeld.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Veenwegen – Bestemmingswegen.

Informatie

Turfwegen sloten enerzijds aan op de turfwinningengebieden (turfbroeken of turfputten), en in die zin mogen ze ook beschouwd worden als bestemmingswegen, maar anderzijds betreft het wegen en straten waar turf werd gedistribueerd. Bekend zijn onder meer de vroegmoderne turfvaarten: deze waren voorzien van één of meerdere overslagplaatsen, waar de turf van de karren op de turfschuiten werd geladen.

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

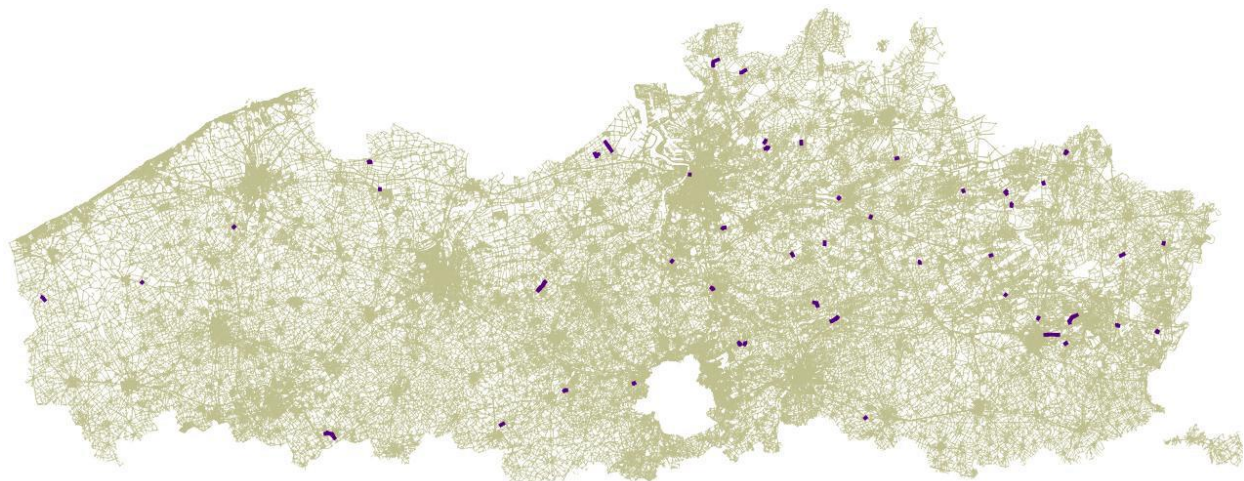
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Turfstraat in Zonhoven (prov. Limburg; bron: www.maps.google.be), een voormalige turfweg?



Op de Torfbrug in Antwerpen (prov. Antwerpen), nu al lang geen brug meer, werd in de middeleeuwen turf verhandeld. Het was immers de plek waar de turfschepen aanmeerden en zich het ambachtshuis van de turfdragers bevond (Prims & Verbeeck 1926: 289; foto Margo Vannieuwenhuyze, 2014).



Verspreiding van straatnamen met het bestanddeel 'turf' of 'torf' in Vlaanderen. Sommige van deze straten zijn voormalige bestemmingswegen: wegen die naar turfwinningsgebieden leidden.

3.3.9 Wijnstraten

Een weg waarlangs wijn wordt vervoerd of waar wijn wordt verkocht.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

Twee belangrijke middeleeuwse handelswegen – of beter: handelsroutes – worden door sommige historici als wijnstraten/wijnwegen geïdentificeerd, omdat ze zo belangrijk waren voor de import en export van wijnen:

- de befaamde handelsweg Brugge-Keulen (Augustus)
- Dat een dergelijke identificatie misschien toch geen anachronisme is, bewijst de benoeming van de handelsweg tussen de Vlaamse steden en het zuiden, via Doornik, Saint-Amand-les-Eaux, Raimes, Valenciennes en Maubeuge, als *via vinosa*. De naam zou te danken zijn aan het feit dat deze weg vooral werd gebruikt voor het transport van wijn naar Frankrijk (Monjoie 2005: 45).

Varianten en vertalingen

Wijnweg (Ndl.) – *Voie vineuse* (Fr.) – *Via vinosa* (Lat.).

Specifieke literatuur

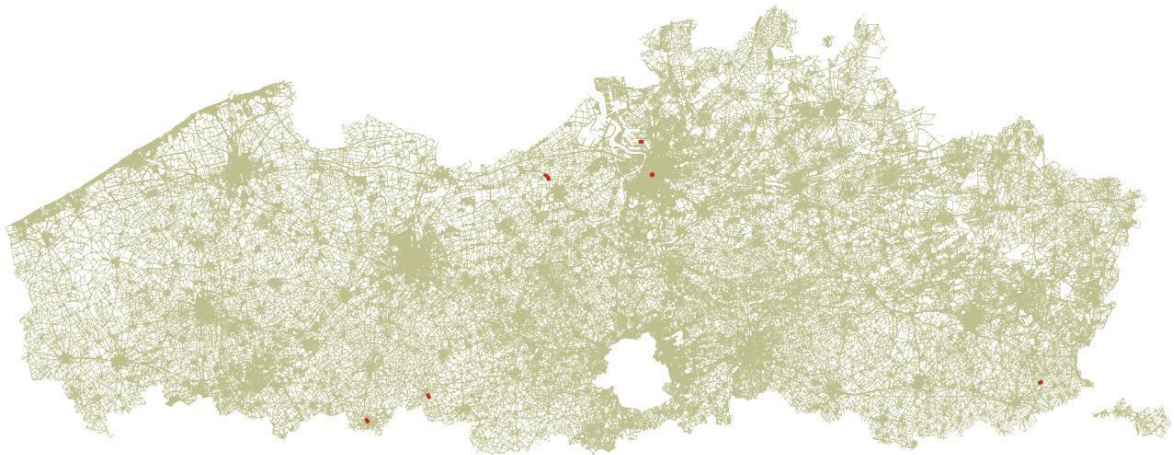
Augustus L., 'Wijnstraat of Wijngracht. Het Oostlimburgse tracé van de middeleeuwse handelsweg: Keulen – Vlaanderen', in: *De Maasgouw. Tijdschrift voor Limburgse geschiedenis en oudheidkunde*, 1973, jg. XCII, kol. 176-194.

Les Routes de La Treille, Bruxelles, 1990.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Oude foto van de Wijnstraat in Ronse (bron: www.delcampe.be).



Verspreiding van de straatnaam Wijnstraat in Vlaanderen.

3.3.10 Winkelstraten

Een straat die hoofdzakelijk wordt gebruikt voor commerciële activiteiten en waar zich kleinhandelzaken bevinden.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Winkels – Straatmarkten.

Informatie

/

Opmerkingen

In vele stadskernen, en zelfs in enkele dorpskernen, werden de winkelstraten autovrij gemaakt zodat de mensen rustig konden winkelen.

Varianten en vertalingen

Winkelwandelstraat (Ndl.) – *Shopping street* (Eng.) – *High street* (Eng.).

Specifieke literatuur

Winkelwandelstraten in Vlaanderen. Een onderzoek naar de ontwikkelingsgeschiedenis en de betekenis van de winkelstraten in Vlaanderen, Brussel, 1977.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Meir is de Antwerpse winkelstraat bij uitstek. Op zondag is het er echter vrij rustig (foto Margo Vannieuwenhuys, 2014).



Zicht op de Meir en de Meirbrug in Antwerpen (prov. Antwerpen) tijdens een marktdag (Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België; overgenomen uit Tijs 1993: 64).

3.3.11 Zoutstraten

Een weg aangelegd voor het transport van zout of waar zout wordt verhandeld.

Meer algemene term

Handelswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Structuren voor zoutproductie – Bestemmingswegen.

Informatie

Zoutwegen sloten enerzijds aan op de zouwinningsgebieden, en in die zin mogen ze ook beschouwd worden als bestemmingswegen, maar anderzijds betreft het ook wegen waar zout werd verkocht. Zoutwegen komen dus niet enkel en alleen voor in zoutrijke regio's (*pays de salines*) (Gilles-Guibert 1960:35). De meeste nog bestaande Zoutstraten in Vlaanderen liggen trouwens in de historische stadskernen: ze wijzen de voormalige zoutmarkten aan.

Opmerkingen

In 1982 vermeldde Higounet de zoutwegen in zijn lijstje met wegtypes die meer aandacht verdienden (Higounet 1982 : 9). Het is niet duidelijk of zijn oproep sindsdien gehoor heeft gekregen.

Varianten en vertalingen

Chemin saunier (Fr.) – *Chemin salinier* (Fr.) – *Via salaria* (Lat.) – *Via salinaria* (Lat.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



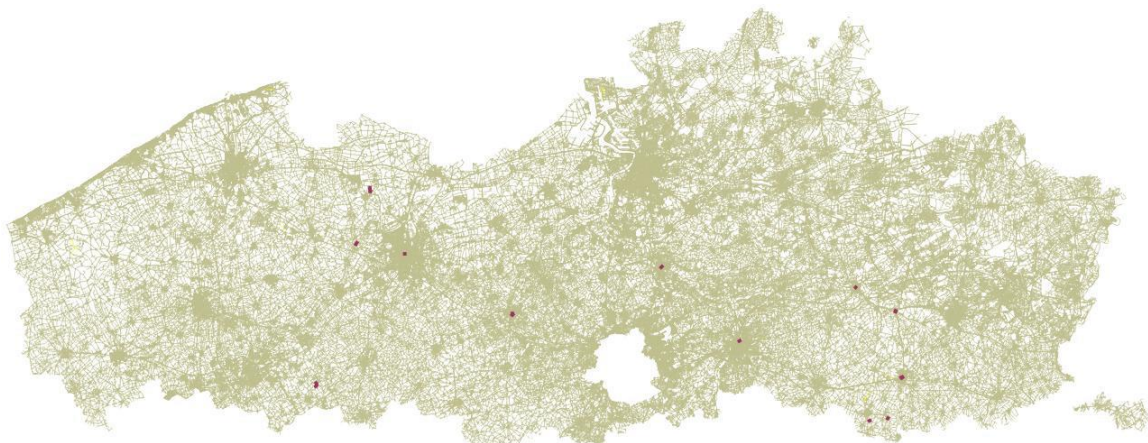
De Leuvense Zoutstraat (prov. Vlaams-Brabant) alludeert op de invoer van zout via de Vaart (officieel het Kanaal Leuven-Dijle), dat in de buurt van de Vaartkom werd verwerkt of verhandeld (Glabeke 2011: 104; foto Andrea Bardyn, 2014).



De Zoutweg in Landegem (Nevele, prov. Oost-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014), een voormalige zoutweg?



De Zoutstraat in Tiegem (Anzegem, prov. West-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014), een voormalige zoutweg?



Verspreiding van straatnamen met het bestanddeel 'zout' in Vlaanderen.

3.4 Landbouwwegen

Een weg die hoofdzakelijk voor landbouwdoeleinden wordt aangelegd of gebruikt.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Beerwegen – Drijfwegen – Jukwegen – Uitwegen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Chemin agricole (Fr.).

Specifieke literatuur

/

3.4.1 Beerwegen

Een weg waarlangs mest naar het land wordt gebracht.

Meer algemene term

Landbouwwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Drijfwegen – Lijkwegen.

Informatie

/

Opmerkingen

De middeleeuwse benaming voor een beerweg is *bruudwech* of *bruutwech*. Dat heeft vanzelfsprekend geleid tot de nodige verwarring: zo werd de zeventiende-eeuwse Brusselse plaatsnaam *de Bruyt*, die wees op de aanwezigheid van de stedelijke vuilnisbelt (Vanbrabant 1958: 26), later verkeerd begrepen en volksetymologisch verbasterd tot Bruidstraat/rue de la Fiancée (d'Osta 1986: 116).

Vraag is natuurlijk of de historische en nog bestaande bruidwegen en -straten effectief beerwegen zijn. Of hebben ze toch iets vandoen met bruiden en huwelijken? We kunnen bijvoorbeeld wijzen op een *reformatie coemende van de heeren schepenen van Vliermael* (Kortesse, prov. Limburg) *om te weten alle statuten van alle wegen ende straeten* van 22 november 1635, waarin sprake is van wegen *daer bruyten en brudegoms en lijken deur passeran* (Breedte der wegen 1881: 419). Die wegen dienden zes voet breed te zijn. Dat was de wettelijke breedte van een lijkweg in het hertogdom Brabant, maar ook van een beerweg! Was er een verwarring in het spel?

In 1368 bepaalde de rentmeester-generaal van Brabant de wettelijke breedte van een *bruudwech* op zes voet (Willems 1846: 99; Martens 1943: 143); elders leest men zes à zeven voet (Frequin 1952: 60) of zeven voet (Mennen 2013: 23). Volgens de laatste toponymist is een *bruijtwech* wel degelijk een weg waarlangs mest naar het land wordt gevoerd.

In Vlaanderen komen zo een aantal Bruid(s)straten en Bruidswegen voor: in Zutendaal, Gent, Diest, Oostende, Gistel en Wuustwezel. Lokaal onderzoek zal moeten uitwijzen of het hier effectief om beerwegen gaat. Hun ligging schept echter reeds de nodige klaarheid: nagenoeg al deze straten bevinden zich in de (voormalige) periferie van de nederzettingen of in landbouwgebied, waaruit we dus voorzichtig mogen aannemen dat het om voormalige beerwegen gaat. De Bruidstraat in Gistel is de spreekwoordelijke uitzondering (ligt vlak in het centrum, nabij kerk en kasteel).

In zijn boek over de heergang wees Hillegers nog op de 'mestwegen', die hun naam te danken hebben aan 'de door kleur, geur en omvang karakteristieke runderuitwerpselen' (Hillegers 1960: 18). Hillegers beschouwde deze mestwegen dan ook als drijfwegen (en niet als beerwegen). In de actuele straatnamenvoorraad voor Vlaanderen komt echter geen enkele mestweg meer voor. Verder onderzoek is noodzakelijk om deze kwestie uit te klaren.

Varianten en vertalingen

Bruudwech, Bruutwech, Bruydwegh, Bruijtwech (Mdlndl.).

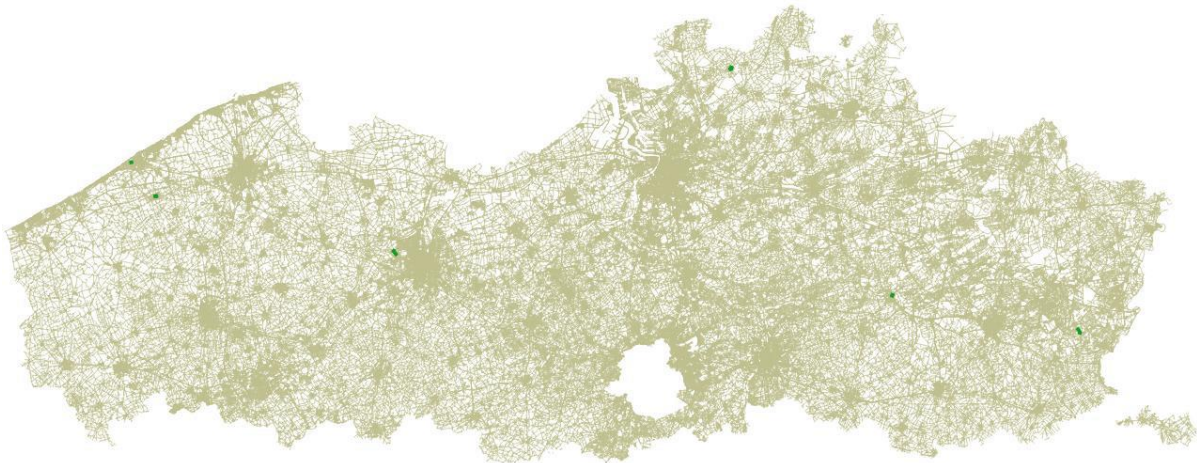
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Bruidstraat in Drongen (Gent, prov. Oost-Vlaanderen; foto Liesbet Van Nieuwenhuyse), wellicht een vroegere beerweg?



Verspreiding van straatnamen met het bestanddeel 'bruid' in Vlaanderen.

3.4.2 Drijfwegen

Een weg waarlangs het vee vanuit de dorpen, driesen of boerderijen naar de weidegebieden en terug werd geleid.

Meer algemene term

Landbouwwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Marktwegen – Dreven – Holle wegen – Heidewegen – Groenstraten – Breedstraten – Beerwegen.

Informatie

Drijfwegen werden gebruikt voor het heen en weer drijven van diverse soorten dieren (schapen, runderen, ganzen, paarden) en leidden naar diverse weidegebieden, zoals natte graslanden langs de beken en rivieren, heidegebieden en (gedegradeerde) bossen (Vanmaele 2003: 3). De afstanden varieerden van streek tot streek, maar meestal bleven ze toch beperkt omdat de heerdgang – de rondgang van de herder met zijn kudde dieren – een dagelijkse bezigheid was. In Lommel bijvoorbeeld lagen de gemeenschappelijke heiden, waar de kuddes werden geweid, niet ver van de driehoekjes pleintjes in de gehuchten, waar zich tevens de *drenk* of drinkplaats bevond (Mennen: 2013: 37).

Hillegers vatte de dagelijkse heerdgang als volgt samen: “'s morgens vroeg verzamelde de herder de dorpskudde op een bepaalde open plaats in de nederzetting, vervolgens trok hij uit via veedriften, die, voor zover ze binnen de nederzetting en het daaromheen gelegen akkerareaal lagen, waren omzoomd met hagen of andere veekeringen. De bestemming van de heerdgang werd gevormd door de uitgestrekte weidegronden, gelegen binnen het grondgebied van de nederzetting [...]. In de late namiddag keerde de kudde onder leiding van de herder terug naar de nederzetting, waar de kudde op een centrale plaats werd gedrenkt alvorens de beschutting van de stal op te zoeken.” (Hillegers 1993: 17)

Drijfwegen waren vaak vrij breed, zodat de kudde gemakkelijk kon passeren. Zo liepen over de drijfweg tussen Arnhem en Nijmegen volgens berekeningen vroeger wel 20.000 ossen per jaar (Heslinga 1952: 167). Na verloop van tijd verloren vele drijfwegen hun initiële breedte, nadat aanpalende eigenaars op al dan niet legale wijze stukken van de weg aan hun grondgebied toevoegden (Frequin 1952: 60). Op andere plaatsen is de originele breedte beter bewaard en zelfs nog steeds zichtbaar, omdat de drijfwegen er werden afgeschermd door middel van houtwallen, die ervoor zorgden dat het vee geen schade aanbracht aan de eigendommen, akkers en vegetatie (Schmitz 2007: 16).

Op de plaats waar de drijfweg uitmondde in het beweide gebied treft men vaak een uitwaaiend wegpatroon aan. Dat is te wijten aan het feit dat de kudde hier losgelaten werd en z'n eigen weg zocht. Dergelijke waaivormige wegpatronen zijn soms aangeduid op oude kaarten, maar ook vandaag nog zichtbaar in het stratenpatroon van bepaalde nederzettingen. In de straat- en plaatsnamen wijst het bestanddeel 'einde' op een dergelijk wegpatroon (Hillegers 1993: 17-18). Voorbeeld?

De ligging van de drijfwegen in beekdalnederzettingen en plateau-nederzettingen verschilde: in de beekdalen staan ze haaks op de hoogtelijnen en daalt de drijfweg de helling af in de richting van de overstroomde graslanden langs de beek, terwijl de weg aan de andere zijde meestal via een holle weg het plateau bereikt; op de plateau's vindt men meestal een radiaal patroon van drijfwegen rond de nederzettingen terug (Hillegers 1993: 21).

Opmerkingen

Historische drijfwegen kunnen soms relatief eenvoudig worden opgespoord via de (historische) toponymie. Straatnamen die alluderen op een voormalige drijfweg bevatten meestal als eerste bestanddeel een collectief-aanduiding (zoals 'vee' of 'rund') of een specifieke diersoort ('koe', 'gans', 'schaap', 'paard' – vaak ook in het meervoud). Echter, lang niet alle straatnamen met zo'n bestanddeel mogen als drijfwegen worden beschouwd: een aantal duiden de voormalige weilanden waar de dieren graasden aan, anderen herinneren aan de plek waar de dieren op stal werden gezet of verkocht. Deze namen vormen wel een indirecte indicatie voor de drijfwegen, die zich tussen deze sites bevonden. Ten slotte wijst Hillegers ook op een reeks 'secundaire drijfwegnamen', waaruit de driftfunctie niet onmiddellijk afleidbaar is. Als voorbeelden geeft hij onder meer 'heideweg', 'groenstraat', 'mestweg' en 'haagstraat' (Hillegers 1993: 18). Aangezien deze namen in eerste instantie op andere eigenschappen en/of functies alluderen, worden ze in deze thesaurus elders behandeld.

Frequin onderscheidde de dreven, die enkel werden gebruikt om het vee van en naar de weidegebieden te drijven, van de drijfwegen, waarlangs het vee naar de markten werd gebracht. Deze laatste noemde hij ook marktwegen en hij voegde eraan toe dat hun wettelijke breedte in Brabant en Overmaas met 24 voet veel groter was dan die van de andere marktwegen (6 voet) (Frequin 1952: 60). In de Brabantse kostuimen wordt de wettelijke breedte van drijfwegen inderdaad bepaald op 24 voet; de teksten voegen er duidelijk aan toe dat het hier ging om *eenen driefwech van deenen merct in dandere, daer men alderhande beesten drijft, of om een gemeine drijfwech, daer men met coeyen ende met scapen ende met alrehande beesten driven mach, van deen dorpe tot den anderen* (Vannoppen 2003: 57; Mennen 2013: 23). Om terminologische verwarring te vermijden, volgen we deze categorisering hier niet en maken we geen onderscheid tussen de verschillende soorten drijfwegen en marktwegen.

Langs sommige drijfwegen ontwikkelden zich in de middeleeuwen straatdorpen. Verscheidene dorpen ten noordoosten van Gent zijn zo ontstaan, zoals bijvoorbeeld Lochristi (Vanmaele 2003: 4).

In bergachtige streken is de *transhumance* een bekend fenomeen: als sinds de prehistorie en tot op de dag van vandaag worden kudde in de zomer naar de hoge bergweiden gebracht, terwijl ze 's winters in de valleien worden geweid. De *drailles de transhumance* zijn de verbindingswegen tussen beide weidegebieden en zijn vaak eeuwenoud (Mesqui 2003: 14-15). Daarnaast bestaat er nog een andere vorm van *transhumance*, waarbij nomadische stammen met het vee permanent rondtrekken op zoek naar het geschikte voedsel. Het eerste type *transhumance* bestond in onze streken wellicht niet, maar het tweede wellicht wel. Wellicht is de in oorsprong prehistorische Schapenbaan/Schapenweg die langs de noordrand van het huidige Brusselse Gewest passeert, zo'n *transhumance*-drijfweg.

Volgens de Nederlandse historicus Niermeyer was het drijven van vee in de veertiende eeuw de enige vorm van landtransport die goedkoper was dan vervoer per schip (geciteerd in Schönfeld 1957: 129). Het is niet duidelijk waarop deze uitspraak gebaseerd is; verder onderzoek is noodzakelijk om deze te verifiëren.

Kouwenhoven telde voor Nederland 146 straatnamen met het grondwoord 'drift' (Kouwenhoven 2003: 16).

Varianten en vertalingen

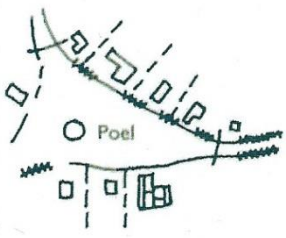
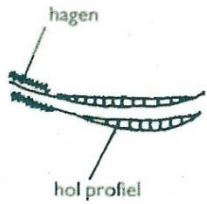
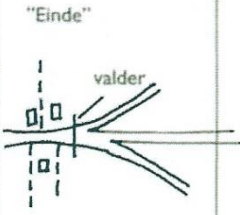
Drift, Driftsweg (Ndl.) – *Veeweg, Veedrift* (Ndl.) – *Koeweg, Koestraat* (Ndl.) – *Ossenweg* (Ndl.) – *Schaapsdrift, Schaapsweg, Schapenbaan, Schapenweg* (Ndl.) – *Draille, Draya, Draille de transhumance* (Fr.) – *Chemin des moutons* (Fr.).

Specifieke literatuur

Hillegers H.P.M., *Heerdgang in Zuidelijk Limburg. Een vorm van extensieve beweiding in verleden, heden en toekomst*, Maastricht, 1993.

Van Nieuwenhuysen P., 'De Schapenweg, alias Romeinse Steenweg', in: *Laca –Tijdingen*, 1990, jg. I, 3, p. 9.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten

Functie van het vee	verzamelen, opstallen, drenken	drift, stoppelbeweiding	drift	weidegrond
Geografische karakteristiek	plein met poel in of aan de rand van de nederzetting	radiaire weg, met hagen/hol profiel	dochter (pauper) nederzetting	schraalland op de gemeentegrens, vaak op hellend terrein
Karakteristieke toponiemen	Dries, Bies(t), Plei (=plein) Maar, Pool, Koel (=drenk) Vauwer, Varen (=hek)	o.a. Koe-Vee-Groen-Heide-Mes(t)-Haag-Straat of Weg	het Einde, soms met valder of varen (=hek)	Heide, Heitje, Berg met Galg, Boom, Tombe, Steen
				
		boomgaarden moestuinen		
		akker- en		
				weidegrond

Samenvattend schema van de heergang (overgenomen uit Hillegers 1993: 20).



De Ossenwegstraat richting het gehucht Ossenweg in Zoutleeuw (prov. Vlaams-Brabant), een allusie op het drijven van de ossen naar het land (foto Jelle Lisson).



De Schapenbaan op grondgebied Relegem (Asse, prov. Vlaams-Brabant) gaat wellicht terug op een prehistorische drijfweg (foto Marc Neirinck, 2014).



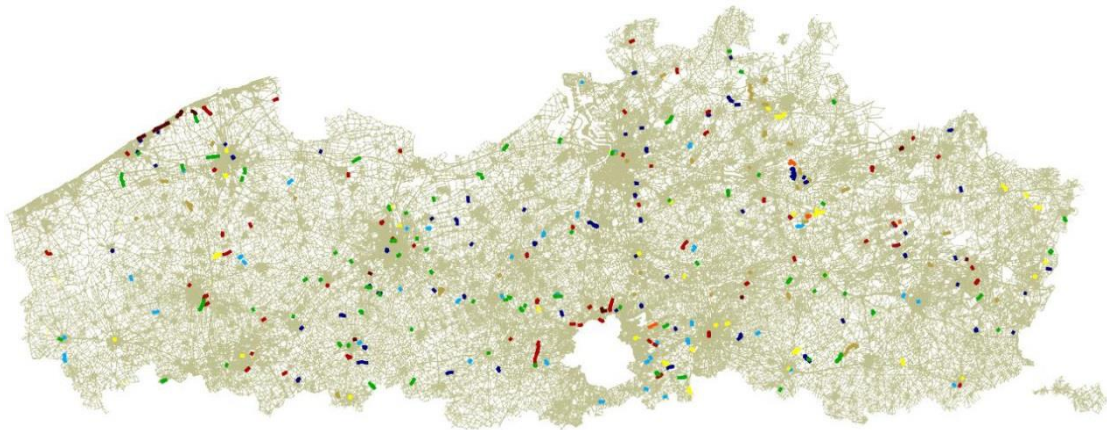
Oude postkaart met schapendrift in Gent (prov. Limburg; overgenomen uit Zwaenepoel e.a. 2014: 100).



Middeleeuwse miniatuur met voorstelling van de schapendrift (overgenomen uit Mennen 2013: 167).



De Koestraat in Bevere (Oudenaarde, prov. Oost-Vlaanderen) loopt van het dorpscentrum naar de laaggelegen meersen langs de Schelde (foto Bram Vannieuwenhuys, 2014).



Verspreiding van straatnamen met de bestanddelen 'drijf' of 'drift' (bruin), 'koe' (groen), 'schaap' of 'schapen' (rood), 'rund' (oranje), 'os' (lichtbruin), 'gans' of 'ganzen' (donkerblauw), 'vee' (geel) en 'paard' (lichtblauw) in Vlaanderen. Noot: lang niet al deze straatnamen wijzen op voormalige drijfwegen: een aantal duiden de voormalige weilanden waar de dieren graasden aan, anderen herinneren aan de plek waar de dieren op stal werden gezet of verkocht. Deze namen vormen wel een indirecte indicatie voor de drijfwegen, die zich meestal tussen deze sites bevonden.

3.4.3 Jukwegen

Een weg waarlangs een span met paarden of ossen kan passeren.

Meer algemene term

Landbouwwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Transportwegen.

Informatie

Het is niet duidelijk of we jukwegen moeten beschouwen als transportwegen (vermits paarden- of ossenspannen voornamelijk voor karren en wagens werden gespannen) of landbouwwegen (vermits zo'n gespan ook kon gebruikt worden om een ploeg te trekken). We plaatsen de jukwegen hier onder landbouwwegen omdat ze vooral in landbouwcontext schenen voor te komen en door Schönfeld als *viae minores*, of wegen van beperkt, lokaal belang werden beschouwd (Schönfeld 1957: 149).

Opmerkingen

Schönfeld bevestigde de verklaring van het MNW 'landweg, eig. weg waarlangs een span (*joc*) paarden of ossen gaan kan'. Tegelijkertijd weerlegde hij andere verklaringen, zoals die van het WNT ('weg, breed genoeg voor een persoon die een *juk* met emmers draagt') of van De Bo ('verbindingsweg tussen grote straten') (Schönfeld 1957: 149).

Het ziet ernaar uit dat jukwegen enkel en alleen in het westen van Vlaanderen voorkwamen. In de Westvlaamse straatnamenvoorraad treft inderdaad nog de naam Jokweg aan (in De Haan, Heuvelland, Zonnebeke, Koekelare, Pittem, Ichtegem en Alveringem) en verder vindt men in het toponymisch woordenboek van de Flou een aantal attestaties (de Flou 1914-1938: VI, 970-980). Schönfeld wees wel nog op een aantal buitelandse voorbeelden, onder meer in Zeeland, Drente, Westerwolde en Westfalen (*Jochweg*). Daar zou het 'veldweg' betekenen, wat de klassering onder de landbouwwegen rechtvaardigt (Schönfeld 1957: 149-150).

Volgens het in de zestiende eeuw opgetekende landrecht van Westerwolde diende zo'n jukweg 16 voet breed te zijn: *Ein jockwech of ein stege sal breet wesen sestien voeten* (van Swinderen 1809: 116, 144).

Varianten en vertalingen

Jokweg (Ndl.) – *Jocwech*, *Jocwegh*, *Jucwech* (Mdlndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Jokweg nabij de Scherpenberg in Loker (Heuvelland, prov. West-Vlaanderen), reeds aangeduid op de Ferrariskaart uit 1777-1778 (bron: www.kbr.be).



Verspreiding van de straatnaam Jokweg in West-Vlaanderen.



Buurtweg n° 22 in Uitkerke (Blankenberge, prov. West-Vlaanderen) staat in de Atlas der Buurtwegen vermeld als *Jokwegel* (bron: GIS West; zie ook de Flou 1914-1938: VI, 980).

3.4.4 Uitwegen

Een toegangsweg naar een landbouwwuitbating en/of bijhorende landbouwgebieden.

Meer algemene term

Landbouwwegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Boerderijen – Bestemmingswegen.

Informatie

/

Opmerkingen

Uitwegen worden ook wel eens gelijkgeschakeld met de hofwegen (bijvoorbeeld in Tys 2004: 186). Volgens Heslinga waren dat wegen die de Karolingische en recentere hoven met elkaar verbonden. Die hoven moesten goed bereikbaar zijn om de landbouwoverschotten efficiënt en over grote afstanden te vervoeren, zowel per schip als over land. Er werd bij voorkeur voor gezorgd dat de grondheer (of zijn bode) of pachter na één dagreis een volgend hof kon bereiken (Heslinga 1952: 162). Uit zijn beschrijving blijkt echter dat het hier eerder om een stelsel van verbindingswegen tussen landbouwwuitbatingen gaat. Slicher van Bath noemde dergelijke wegen dan weer 'postwegen' (Slicher van Bath 1949: 144).

Frequin schakelde de buurwegen gelijk met de 'uitwegen van landerijen en boerderijen naar de heerweg' (Frequin 1952: 60). Hij stelde dat die buurwegen ook soms met de term noodwegen werden aangeduid. Elders in zijn tekst bestempelde hij de buurwegen als lokale wegen en de buurtwegen als regionale wegen (Frequin 1952: 59). Is hier niet enige spraakverwarring in het spel?

Volgens Schönfeld werd bouwland dat een uitweg miste, aangeduid als *beloken land* of *blokland* (Schönfeld 1957: 130).

Varianten en vertalingen

Hofweg (Ndl.) – *Toepad* (Ndl.) – *Buurweg* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Buurtweg n° 27 in Moorsele (Wevelgem, prov. West-Vlaanderen) wordt in de Atlas der Buurtwegen vermeld als Uitweg (zie ook de Flou 1914-1938: XV, 1153).



De Uitweg in Overpelt (prov. Limburg; foto Vic Mennen, 2014).

3.5 Ontginningswegen

Een weg die wordt aangelegd bij de ontginning van woeste gronden.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Basisontginningswegen – Systematische ontginningswegen.

Gerelateerde term(en)

Kunswegen – Ontsluitingswegen.

Informatie

Ontginningswegen spelen een dubbele rol bij de ontginning van de woeste gebieden: in een eerste fase worden ze aangelegd om de ontginning te organiseren en te structureren; in de tweede fase (in feite na de ontginningsbeweging) zorgen ze voor ontsluiting van het ontgonnen gebied en van de opgetrokken nederzettingen en boederijen. In de eerste fase kunnen we ze beschouwen als kunswegen, in de tweede fase vervullen ze een rol als ontsluitingswegen.

Al naargelang de systematische aanpak van de ontginning vertonen de ontginningswegen een rechtlijnig tracé. Het wegennet binnen zo'n ontginningsgebied heeft vaak een dambordpatroon. Toch komen ook slingerende ontginningswegen voor, ten gevolge van een moeilijke bodemgesteldheid (bijvoorbeeld in moerasgebied) of van weinig planmatige, private initiatieven.

Opmerkingen

Voor onze streken kunnen we twee grote ontginningsperiodes aanwijzen: de volle middeleeuwen enerzijds (ook wel de periode van de grote ontginningen genoemd) en de negentiende eeuw anderzijds. Die ontginningen werden in hoofdzaak gerealiseerd in tot dan toe woest gebleven gebieden: moerasgronden, heide, bossen en veengebieden.

Varianten en vertalingen

Ontginningsas (Ndl.) – *Chemin de défrichement* (Fr.) – *Via rupta* (Lat.).

Specifieke literatuur

Masure H., Jongepier I., Soens T., Vermoesen R. & Wauters E., 'Een hoeve in de polder. Bronnen en methodes voor landschaps- en bewoningsgeschiedenis van historische hoeves', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2012, jg. II, 3, pp. 34-49.

T. Soens, I. Jongepier & E. Van Onacker, *Een historische studie van het stratenpatroon van Doel*, Antwerpen, 2014 (onuitgegeven studierapport, Agentschap Onroerend Erfgoed).

3.5.1 Basisontginningswegen

Een ontginningsweg die gewoonlijk is geënt op de topografische situatie en van waaruit zich aan weerszijden ontginningspercelen uitstrekken.

Meer algemene term

Ontginningswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kunswegen – Ontsluitingswegen.

Informatie

De basisontginningsweg is de eerste as van een ontginning, van waaruit de ontginning werd gerealiseerd. Langs deze weg concentreren zich tevens de ontginningshoeves.

Opmerkingen

/

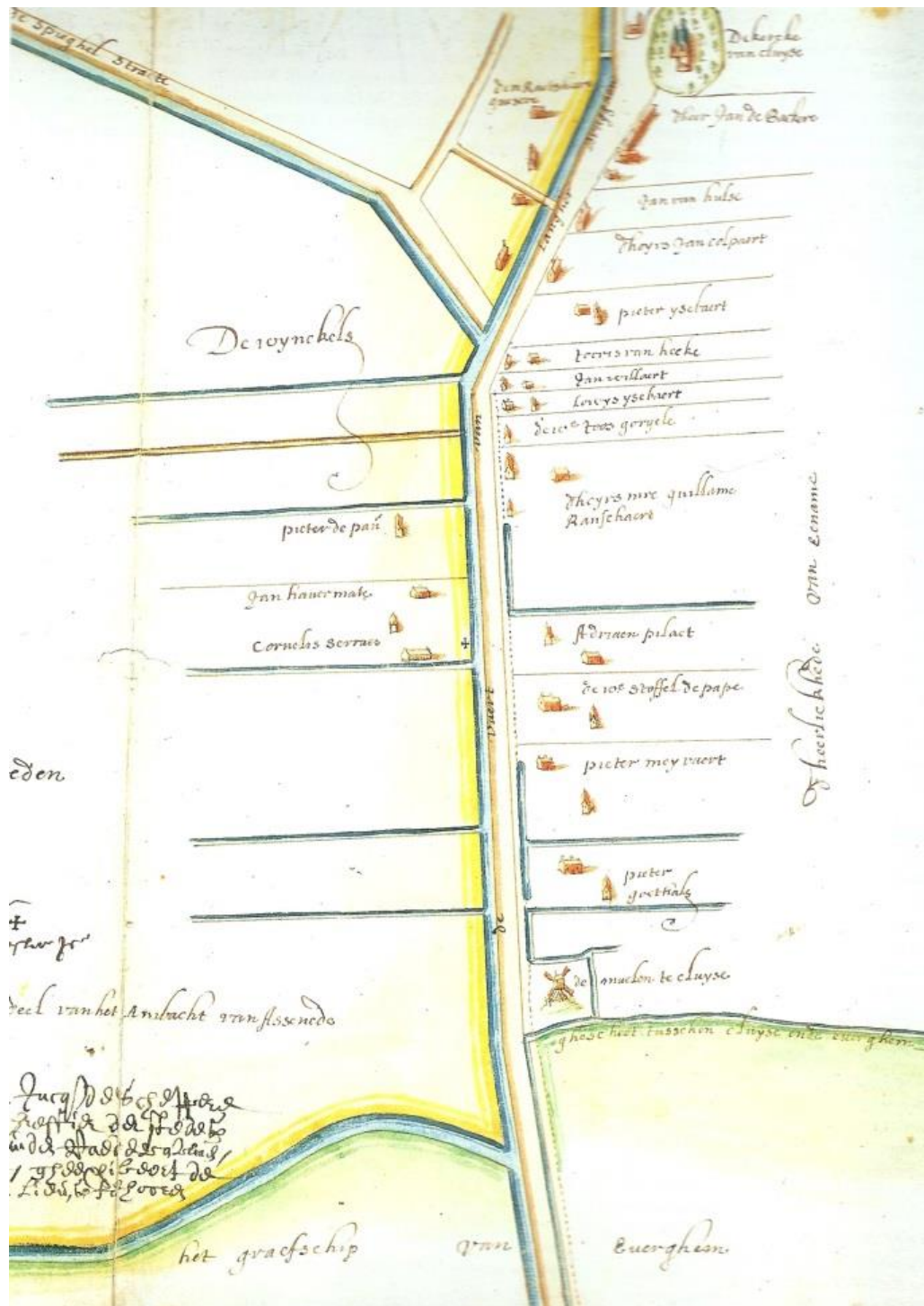
Varianten en vertalingen

Basisontginningsas (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Kaart van het ontginningsdorp Kluizen (Evergem, prov. Oost-Vlaanderen) uit 1654, met centraal de ontginningsas (Rijksarchief te Gent; overgenomen uit Verhulst 1995: 133).

3.5.2 Systematische ontginningswegen

Een ontginningsweg die wordt aangelegd bij een systematische, vaak grootschalige ontginning van woeste gronden.

Meer algemene term

Ontginningswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Kunswegen – Ontsluitingswegen.

Informatie

Systematische ontginningswegen komen nooit alleen voor, maar worden vaak in serie aangelegd, meestal volgens een regelmatig patroon (dambordpatroon, stervormig patroon).

Opmerkingen

/

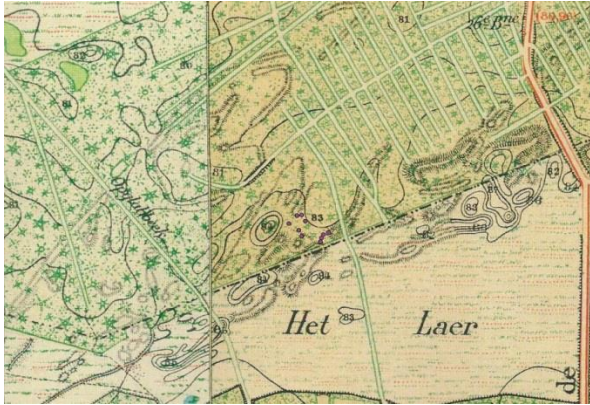
Varianten en vertalingen

/

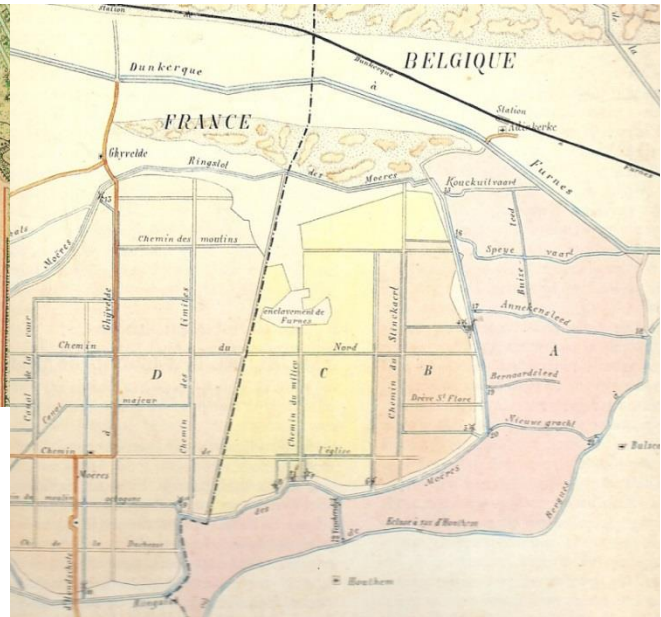
Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Kruisberg op de grens van Meeuwen (Meeuwen-Gruitrode, prov. Limburg) en Opglabbeek (prov. Limburg) weergegeven op de kaart van het Dépôt de la Guerre uit 1872 (Nationaal Geografisch Instituut van België; overgenomen uit Zwaenepoel e.a. 2014: 63). Rechts een stelsel ontginningsassen in het bos.



Kaart van de drooggelegde Moeren ten westen van Veurne (prov. West-Vlaanderen) uit 1868, met weergave van de ontginningsassen (Rijksarchief te Brugge; overgenomen uit Verhulst 1995: 89).



Het poldergrid van de Doelpolder (Beveren, prov. Oost-Vlaanderen), met de ontginningsassen, weergegeven op een proceskaart uit 1655 (Algemeen Rijksarchief; overgenomen uit Soens e.a. 2014: 12).

3.6 Religiewegen

Een weg die hoofdzakelijk voor religieuze doeleinden of aangelegenheden wordt gebruikt.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Bedevaartswegen – Lijkwegen – Processiewegen.

Gerelateerde term(en)

Religieuze gebouwen en complexen.

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

P. Deffontaines, *Géographie et religions*, Paris, 1948.

3.6.1 Bedevaartswegen

Een weg die door bedevaarders en pelgrims wordt gevolgd om op bedevaart te gaan.

Meer algemene term

Religiewegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Religieuze gebouwen en complexen – Bedevaartskapellen.

Informatie

Bedevaartswegen kunnen enerzijds van lokale betekenis zijn wanneer ze leiden naar bedevaartsoorden van regionaal of lokaal belang. Daarnaast kunnen bedevaartswegen ook onderdeel zijn van internationale pelgrimsroutes.

De bedevaartswegen convergeren naar elkaar toe in de nabije omgeving van het bedevaartsoord. Volgens Vanmaele worden de bedevaartswegen ook opvallender naarmate ze dichterbij het einddoel liggen, onder meer dankzij bewegwijzering, logementsfaciliteiten, uitingen van devotie en via de naamgeving (Vanmaele 2033: 13). Toch kan men ook op verre afstand duidelijke verwijzingen naar eindbestemmingen van bedevaartsoorden vinden, zoals de talrijke Sint-Jacobsgasthuizen in de middeleeuwse steden of, recenter, de Sint-Jacobsschelpen die in de voetpaden zijn aangebracht.

Opmerkingen

Vele historici hebben reeds op het belang van de (middeleeuwse) bedevaartswegen en -routes gewezen. Dat belang beperkt zich niet alleen tot de historiek van die wegen zelf (vorming, ligging, verknoping en evolutie van de routes, inrichting en aanleg van de wegen, aandacht van overheden, enzovoort) en van de bijhorende infrastructuur (bewegwijzering, logementsfaciliteiten, devotieplekken, enzovoort), maar houdt ook verband met talrijke andere maatschappelijke fenomenen, zoals culturele en economische uitwisselingen, tradities en gebruiken, rechtsgeschiedenis, politiek, enzovoort.

Andere historici nuanceerden dan weer het belang van het bedevaartswegenet. Bautier waarschuwde er bijvoorbeeld voor om in het bedevaartswegenet – en dan meer specifiek het netwerk van Sint-Jacobsroutes – een blauwdruk te zien van het (Franse) wegenet in haar geheel: “Il convient de dissiper [...] le « prestige magique dont nous sommes tentés de parer ces itinéraires », le long desquels on a cru devoir « attribuer à la foule des pèlerins le mystérieux cheminement des idées et des formes ».” (Bautier 1960: 105). Hoewel hij het belang van de Sint-Jacobsbedevaart zeker niet ontkende, wees hij er enerzijds op dat ook andere bedevaartsoorden van lokaal, regionaal en zelfs internationaal belang enorme mensenmassa's aantrokken en anderzijds dat er eigenlijk amper bedevaartswegen werden aangelegd. Bedevaarders volgden gewoonweg de bestaande wegen, die ook voor talrijke andere functies werden gebruikt (Bautier 1960: 105; Bautier 1987: 74).

Mesqui wees erop dat de Sint-Jacobsroutes aanleiding gaven tot de eerste wegenkarteringen, weliswaar na de gekarteerde *itineraria* uit de Romeinse periode (Mesqui 2003 : 43).

Er zijn uiteraard ontelbare kaarten en routebeschrijvingen voor bedevaarten en pelgrimstochten voorhanden. Ze opsommen is een schier onmogelijke opdracht. Wat de bekende Sint-Jacobsbedevaart betreft, kunnen we wijzen op de gidsen van het Vlaams Genootschap van Santiago de Compostela over de Sint-Jacobsroutes in de Lage Landen (*de Via Monastica*, *de Via Brabantica*, *de Via Brugensis-Via Scaldea* en *de Via Limburgica*) (zie www.compostelagenootschap.be). Zij hebben tevens enkele ‘afgeleide producten’, zoals het Jacobskerkenpad, een wandelroute van 843 langs 18 Sint-Jacobskerken in Vlaanderen.

Varianten en vertalingen

Beeweg (Ndl.) – *Pelgrimsweg, Pelgrimsroute* (Ndl.) – *Chemin de pèlerinage, Chemin des pèlerins* (Fr.). – *Chemin roumieu* (Fr.) – *Caminus romevus* (Lat.) – *Iter Sancti Jacobi* (Lat.).

Specifieke literatuur

D. Brabbs D., *De wegen naar Santiago. De middeleeuwse pelgrimsroutes door Frankrijk en Spanje naar Santiago de Compostela*, Kampen, 2008.

W. Brou, *De Bruxelles a Compostelle... sur les traces de nos ducs de Brabant*, Bruxelles, 1982.

R. De la Coste-Messelière, *Pèlerins et chemins de Saint-Jacques en France et en Europe du X^e siècle à nos jours*, Paris, 1965.

A. Georges, *Le pèlerinage à Compostelle en Belgique et dans le Nord de la France suivi d'une étude sur l'Iconographie de saint Jacques en Belgique*, Bruxelles, 1971.

A. Ginot, *Les chemins de Saint-Jacques en Poitou*, Poitiers, 1912.

R. Jacobs, 'De bedevaartsweg naar Compostela in de geschiedenis van Brussel', in: *Brussel, een halte op weg naar Compostela*, s.l., Dirk Aerts, 1991, pp. 10-28.

G. Jugnot, 'Les chemins de pèlerinage de la France médiévale', in: *L'Homme et la Route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes. Deuxièmes Journées internationales d'histoire 20-22 septembre 1980*, Auch, 1982, pp. 58-83.

G.G. King, *The ways of Saint-James*, New York – London, 1930, 3 vol.

E. Lambert, *Études sur le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle*, in: *Études médiévales*, Toulouse, 1956, jg. I, pp. 121-259.

E. Lambert, 'Le livre de Saint-Jacques et les routes du pèlerinage de Compostelle', in : *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1943, jg. XIV, pp. 1-33.

S. Martinet, 'Laon (ville-carrefour) sur les chemins de Saint-Jacques de Compostelle', in: *Revue belge d'Archéologie et d'Histoire de l'Art*, 1954, jg. XXIII, 1-2, pp. 111-118.

P. Stabel, 'Les pèlerins dans la cité des Doges', in: *Fiamminghi a Venezia. Sur les traces des anciens Pays-Bas à Venise*, Bruxelles, 2010, pp. 25-42.

J. Van Herwaarden J., *Opgelegde bedevaarten. Een studie over de praktijk van opleggen van bedevaarten (met name in de stedelijke rechtspraak) in de Nederlanden gedurende de late middeleeuwen (ca 1300 – ca 1550)*, Assen – Amsterdam, 1978.

J. Van Herwaarden J. (red.), *Pelgrims door de eeuwen heen. Santiago de Compostela*, Utrecht, 1985.

J. Van Herwaarden J., *Op weg naar Jacobus. Het Boek, de Legende en de Gids voor de Pelgrim naar Santiago de Compostela*, Hilversum, 2011.

H. Vannoppen H., 'Te voet 'beweegen' van Zaventem naar Scherpenheuvel, een vorm van religieus toerisme', in: *Ons Heem*, 2003, jg. LVI, 1, pp. 27-30.

L. Vasquez de Parga, J.M. Lacarra & J.M. Uria, *Las peregrinaciones a Santiago*, Madrid, 1948-1949, 3 vol.

Via Brabantica. Op weg naar Santiago de Compostela, Pelgrimspaden in de Lage Landen, Mechelen, 2010.

Via Brugensis & Via Scaldea, Pelgrimspaden in de Lage Landen, Mechelen, 2010.

J. Vieillard (éd.), *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, Mâcon, 1950².

B. Wasser, *Dit is de pelgrimage van het Heilig Land en daaromtrent. Bloemlezing uit de reisverslagen van de Jeruzalemvaarders uit de Nederlanden, 1450-1650*, Hilversum, 2014.

Via Brabantica. Op weg naar Santiago de Compostela, Mechelen, 2010.

Via Brugensis & Via Scaldea. Op weg naar Santiago de Compostela, Mechelen, 2010.

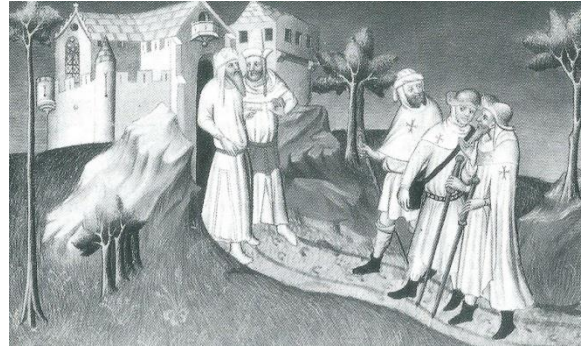
Via Limburgica. Op weg naar Santiago de Compostela, Mechelen, 2010.

Via Monastica. Op weg naar Santiago de Compostela, Mechelen, 2010.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Vanuit West-Vlaanderen trekken jaarlijks in de maand mei nog steeds bedevaarders richting Halle. De route loopt over de Oudenberg in Geraardsbergen en loopt vandaar via de Halleweg verder oostwaarts (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Veertiende-eeuwse afbeelding van bedevaarders onderweg op een weg met karrensporen (overgenomen uit Mesqui 2003: 43).



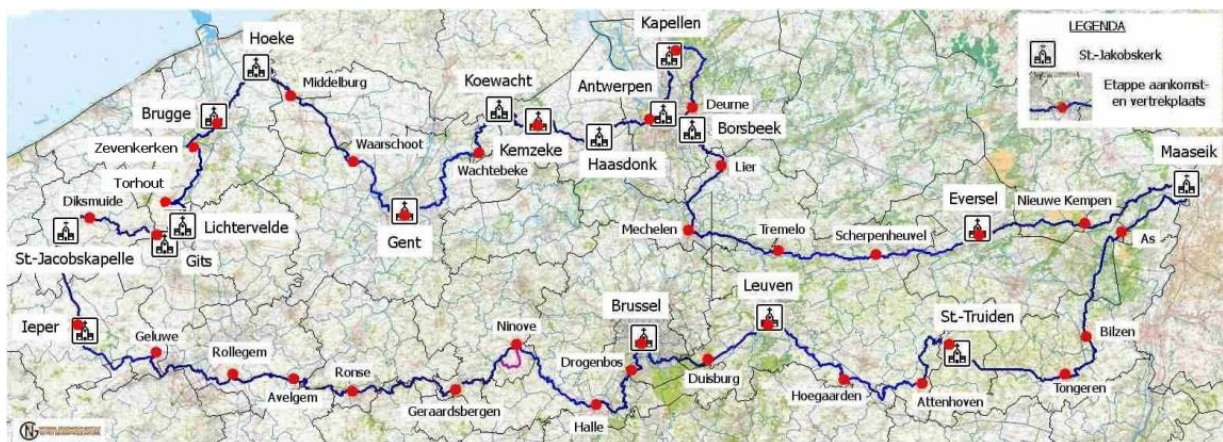
De fiets- en wandelroute *Leirekensroute* in Opwijk (prov. Vlaams-Brabant) valt voor een deel samen met de pelgrimsroute naar Compostela. Op het wekdek vindt men regelmatig een gele schelp afgebeeld en vlakbij de kruising met de N47 Asse-Dendermonde bevindt zich een mijlpaal met opschrift *Santiago de Compostella 2000 km* (tussen het kruisbeeld en de boom) (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014). Op deze plek ligt het fiets- en wandelpad op de oude bedding van de spoorlijn Antwerpen en Douai. De naam *Leirekensroute* is naar verluidt afgeleid van de naam van één van de eerste machinisten.



Overzicht van de pelgrimspaden richting Compostella in België. Het Vlaams Compostelagenootschap biedt gidsen aan waarin de trajecten precies worden omschreven.



Traject van de *via Brugensis* richting Compostela op grondgebied Ledegem (prov. West-Vlaanderen) (*Via Brugensis* 2010: kaart nr. 7).



Traject van het Jacobuskerkenpad, een wandelroute langs achttien Vlaamse Sint-Jacobskerken in Vlaanderen (©Vlaams Genootschap van Santiago de Compostela).

3.6.2 Lijkwegen

Een weg waarlangs de lijkisten werden naar het kerkhof vervoerd.

Meer algemene term

Religiewegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Religieuze gebouwen en complexen – Kerken – Kerkhoven – Kerkwegen – Bestemmingswegen.

Informatie

De lichamen van overledenen werden vroeger gewoonlijk via een vast traject naar de kerkhoven gedragen. Op die manier ontstonden de lijkwegen (Frequin 1952: 60; Vannoppen 2003: 57). In die zin kan men ze dus ook beschouwen als bestemmingswegen.

Aangezien de kerkhoven vroeger meestal rondom of vlakbij de kerken lagen, komen die lijkwegen geregeld overeen met de kerkwegen. Wanneer het kerkhof vanuit meerdere richtingen bereikbaar was, convergeerden meerdere lijkwegen naar dat punt (Schönfeld 1957: 138-139). Koen en Renes rekenden deze lijkwegen tot de belangrijkste lokale wegen (Koen & Renes 2003: 35).

Opmerkingen

Schönfeld en Mennen wijzen erop dat lijkwegen in het oosten van Nederland enkel en alleen voor lijkenvervoer werden gebruikt: “Het is een gebruik uit heidense tijd, en dat heeft men er dan ook altijd in gevoeld ; nog in 1697 spreekt een synodale resolutie ten dezen van een « superstitie ». Men neemt veelal aan, dat angst van de primitieve mens voor de dode de drijfveer was : men wilde de geest van de overledene verhinderen, de weg naar huis terug te vinden ; in elk geval kreeg de weg door de aanraking met de dode iets onheilspellends, dat van ander gebruik afschrikte. Maar later zou – volgens Hermesdorf – de lijkweg gegrondvest zijn in kerkrechtelijke en wereldrechtelijke voorschriften en instellingen.” (Schönfeld 1957: 138; zie ook Mennen 2013: 25)

Toch bestonden er lijkwegen die ook voor andere doeleinden werden gebruikt (en dat is eigenlijk niet meer dan logisch). Schönfeld merkte immers op dat het woord *notweg* in een aantal streken in de betekenis van lijkweg voorkwam. Hij zag hierin dus ‘secundaire doodwegen’, dat wil zeggen “wegen die niet oorspronkelijk en dus niet uitsluitend, maar eerst in tweede instantie als lijkwegen werden gebruikt” (Schönfeld 1957: 146-147). Verder wees hij nog op de gelijkenis in schrijfwijze van *notweg* – *noodweg* – *doodweg*.

Een specifieke soort lijkweg is de pestweg of pestwegel, volgens het WNT een ‘bijzondere weg, waarlangs de aan besmettelijke ziekten gestorvenen naar het kerkhof gevoerd worden’. Aldaar wordt vermeld dat dergelijke pestwegen onder meer in het Waasland zijn geattesteerd, zoals bijvoorbeeld in Belsele, waar de *Pestwegel* één van de paden tussen de dorpskern en de *Meerskens* langs de Belselebeek vormde. In Kapellen (prov. Antwerpen) werd de huidige Vredestraat in de achttiende eeuw zowel *Lyckstratien* (!) als (*Klyn*) *Peststraetje* en *Pestweg* genoemd (Brans 2010: 87). Ook de huidige Helmstraat zou eertijds Pestweg hebben geheten.

De rentmeester-generaal van Brabant legde in 1368 de officiële breedte van lijkwegen vast op 6 voet (Vannoppen 2003: 57). Ook in Limburg en Nederland werd deze breedte vermeld (*Breedte der wegen* 1881: 419; Frequin 1952: 60).

In de huidige straatnamenvoorraad van Vlaanderen komen we nog amper lijkwegen of -straten tegen. En er zijn slechts twee straatnamen met ‘dood’ bewaard: de Dodeweg in Halle en de Dode Dreef in Oud-Turnhout. Dat is opmerkelijk, want zoals hoger reeds aangestipt moeten er vroeger honderden lijkwegen hebben bestaan. De

verklaring lijkt te zijn dat er in de twintigste eeuw bij officiële straatnaamgeving een steeds hogere psychologische drempel ontstond tegen namen met een dergelijke negatieve connotatie en men ze ging vervangen door neutrale of opbeurender namen (Mennen 2013: 26).

Schönfeld stipte ten slotte nog aan dat de etymologie van Dodeweg dubbelzinnig is: deze naam kan ook alluderen op een doodlopende weg (Schönfeld 1957: 139). Dat is misschien de naamsverklaring voor de zopas vermelde Dode Dreef in Oud-Turnhout.

De talrijke Kerkhofstraten in Vlaanderen kunnen in zekere zin worden beschouwd als de opvolgers van de vroegere lijkwegen. Toch gaat het in dat eerste geval eigenlijk om bestemmingswegen, met name om straten die naar een begraafplaats leiden. Ze worden zelden gebruikt als vast traject om lijkkasten naar het kerkhof te brengen.

Varianten en vertalingen

Lijkenweg, Lijkstraat(je) (Ndl.) – *Lijcweg, Lykwei, Lykstege, Lijckweg, Likweg* (Mdlnl.) – *Doodweg, Dodeweg, Do(o)weg, Dodenweg, Doonweg, Dooienstraatje* (Ndl.) – *Reeweg* (Ndl.) – *Reewech* (Mdlnl.) – *Kistestraat* (Ndl.) – *Baarpad* (Ndl.) – *Pestweg, Pestwegel* (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



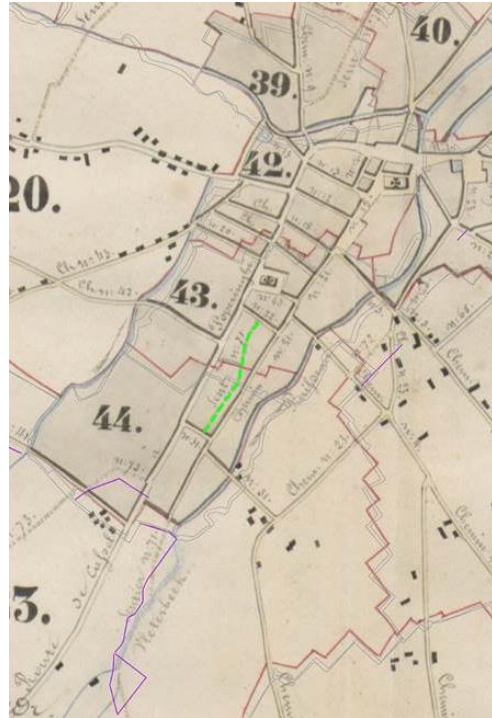
Schilderij van een begrafenisstoet in de Kempen, door Theodoor Verstraete (1850-1907) (overgenomen uit Mennen 2013: 26).



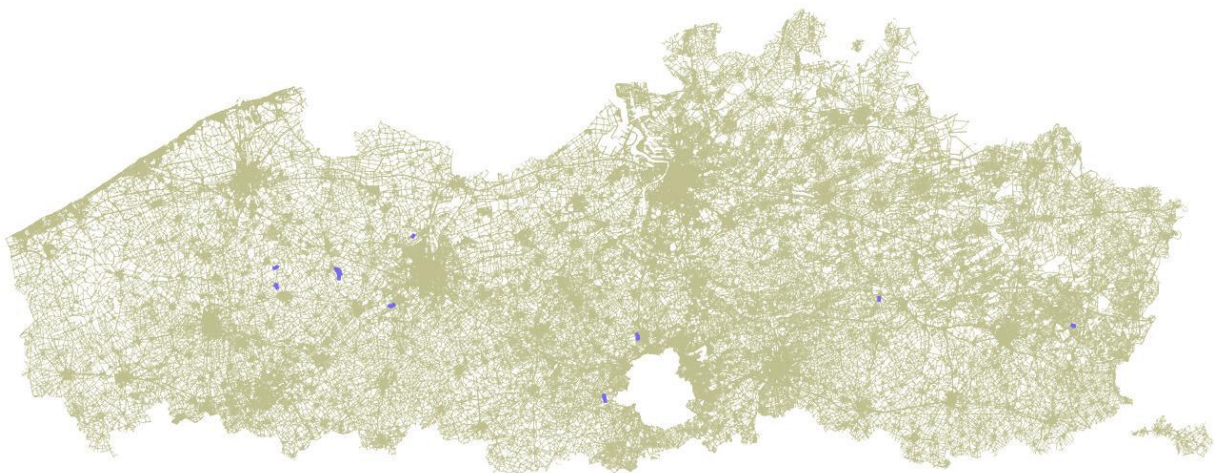
Het Lijkstraatje in Elsegem (Wortegem-Petegem, prov. Oost-Vlaanderen) leidt naar de Sint-Mauruskerk. Tegenwoordig is de straat onderdeel van het Elsegemplein (foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014).



Pestwegel in Hingene, tegenwoordig Schuttershofweg (foto Robbek, 2008).



De voormalige Pestwegel in Poperinge, aangeduid op de Atlas der buurtwegen als Sentier n° 71. Hij maakte wellicht deel uit van een netwerk van pestwegen uitmondend op de *Pestebilc* aan de Krombeekseweg. Vandaag heet dit straatje Tien Geboden; de weg bezit een zeer smal profiel en kenmerkt zich door een ongestructureerde inplanting van garageboxen en tuinhuisjes (hij staat dan ook als 'garageweg' geboekstaafd). In het RUP Onze-Lieve-Vrouwekerk van de Stad Poperinge uit 2011 wordt voorgesteld om de weg het herstructureren, onder meer door de vastlegging van een nieuwe een nieuwe 'voorbouwlijn' en een verbreding van het wegdek (zie http://www.giswest.be/grup_website/toelichtingnota/33021/RUP_33021_21_214_00012_00001_tn.pdf).



Verspreiding van de straatnamen Lijkweg en Lijkstraat in Vlaanderen.

3.6.3 Processiewegen

Een weg die deel uitmaakt van het traject van een processie of ommegang.

Meer algemene term

Religiewegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Religieuze gebouwen en complexen – Kerken – Kapellen – Bedevaartswegen.

Informatie

In vele dorpen en gemeenten werd (en wordt nog steeds) jaarlijks een processie of ommegang gehouden, waarbij de gelovigen, vaak vergezeld van een reliekschrijn en soms in aangepaste klederdracht, een cirkelvormig traject aflegden met start en aankomst aan de parochiekerk. Zo'n processie of ommegang gebruikte de bestaande wegen. Op diverse plekken werden kapellen en kruisen opgericht, waar men tijdens de processie halt hield.

Opmerkingen

Vanmaele wijst op de cultuurhistorische meerwaarde van de processiewegen en op het feit dat deze functie ervoor kan zorgen dat deze wegen – vaak bestaande uit een reeks oude paden – toegankelijk kunnen blijven (Vanmaele 2003: 13).

Verscheidene ommegangen en processies gaan uit op de kruisdagen om een goede oogst af te spreken, een gebruik dat wellicht teruggaat op het Romeins vruchtbaarheidsfeest van de *ambarvalia*: “De kruisdagen werden in 470 ingevoerd door bisschop Mamertus van Vienne in Frankrijk (+/- 400-475). Ze hadden jaarlijks op maandag, dinsdag en woensdag voor Hemelvaart plaats. De naams “kruisdag” is vermoedelijk ontleend aan het feit dat de priester met het kruis in zijn hand de biddende gelovigen voorafging. Voor deze plechtigheid volgde men [...] jaarlijks dezelfde [drie] trajecten [...]” (Mennen 2013: 29-30)

Processiewegen vallen soms samen met bedevaartswegen, die langs (delen van) lokale processiewegen passeren om een specifiek bedevaartsoord te bereiken. In sommige gevallen worden de woorden ook door elkaar gebruikt. Een goed voorbeeld daarvan zijn de zogenoemde Oude Beeweg en Nieuwe Beeweg, twee opeenvolgende processiewegen rondom het bedevaartsoord Onze-Lieve-Vrouw van Gaverland in Melsele (prov. Oost-Vlaanderen).

Ook de term kruisweg werd gebruikt om processiewegen aan te duiden, daarbij verwijzend naar de kruis- of lijdensweg van Christus (zie bijvoorbeeld in Mennen 2013: 29-30). De term kan daarnaast ook eenvoudigweg ‘kruispunt’, ‘kruising’ of ‘viersprong’ betekenen (WNT). Vroeger stonden er op kruispunten bovendien vaak kruisen, waardoor de terminologische verwarring enkel nog toeneemt.

Van processiewegen wordt ook wel eens gezegd dat ze de grenzen tussen de parochies aanduidden. In een artikel uit 1932 vonden we daar enkele Westvlaamse voorbeelden van terug: *an de Processie wech tusschen Couckelaere ende Ichteghem* (1549), *in de Processie straete daer de prochie van Ichteghem ende Aerdrycke op scheet* (1699), *aen de oostzijde de Processie straete jehghens de prochie van Handtsaeme* (1699) of *aen het Processie straetken scheidende dese [parochie van Ruddervoorde] ende die prochie van Sweveseele* (1724) (J.D.S. 1932: 365).

Sinds 2013 werken het Centrum voor Religieuze Kunst en Cultuur (CRKC), het Landelijk Expertisecentrum voor Cultuur van Alledag (LECA) en KADOC nauw samen aan het project *Op handen gedragen*, dat het Vlaamse processie-erfgoed wil inventariseren en valoriseren. Eerder werden al een aantal registratiecampagnes

opgezet, onder meer in het kader van de KADOC-onderzoeksprojecten *Voetsporen van devotie* en *Het zevende jaar*. Zo werden in 2007-2008 gegevens verzameld over een honderdtal processies in Vlaams-Brabant (de resultaten daarvan werden geregistreerd in het onderstaande boek van Nienke Roelants).

Varianten en vertalingen

Processiestraat (Ndl.) – *Ommegangsstraat*, *Ommegangsweg* (Ndl.) – *Sacramentsweg*, *Heilig Sacramentweg* (Ndl.) – *Kruisweg*, *Kruisstraat* (Ndl.).

Specifieke literatuur

Bavay L, 'Volksdevotie langs straten en pleinen. Enige praktische wenken voor het opstellen van een inventaris', in: *Ons Heem*, 1988, jg. XLII, 1, pp. 2-8.

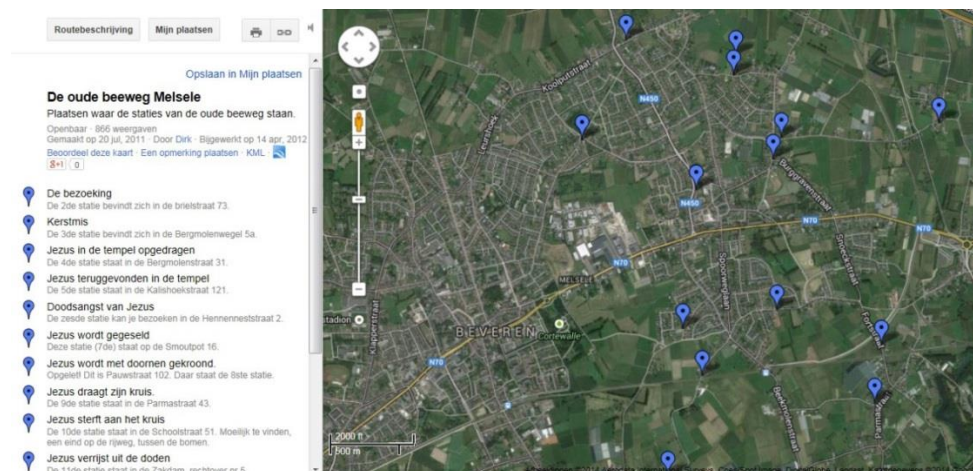
Roelants N., *Voetsporen van devotie. Processies in Vlaams-Brabant*, Leuven, jaar (= KADOC-Diversen, dl. 46) (zie ook <http://kadoc.kuleuven.be/nl/publ/div/d46.php>).

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



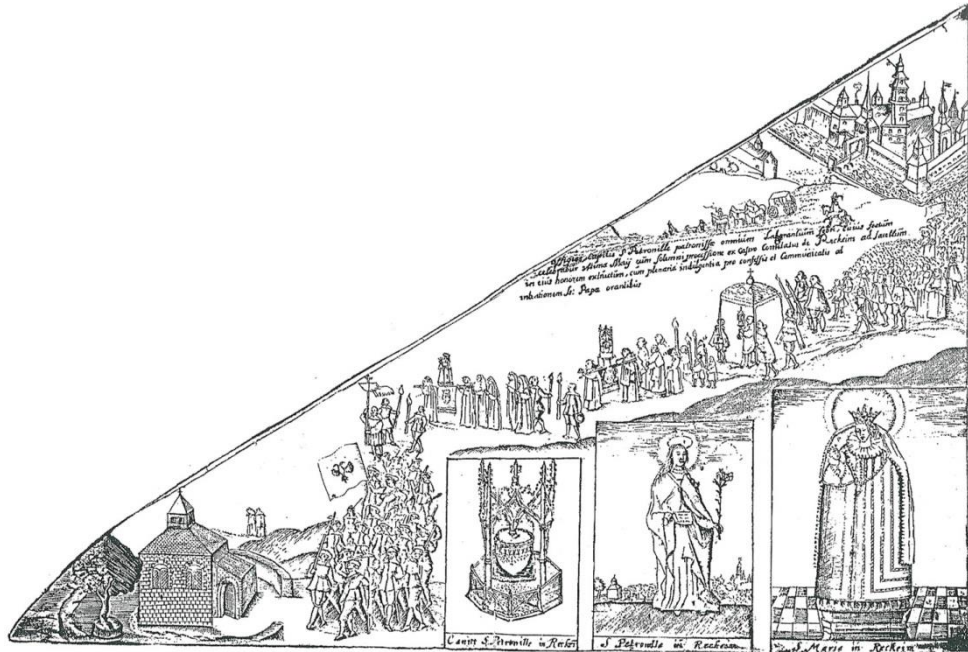
Twee van de vele kapelletjes langs de Ommegang Onze-Lieve-Vrouw ter Mullen in Liedekerke (prov. Vlaams-Brabant; foto Michèle Moreaux en Ann Dussart).

Overzicht van de trajecten van de drie Lommelse kruiswegen, afgelegd op de kruisdagen maandag, dinsdag en woensdag (overgenomen uit Mennen 2013: 30).

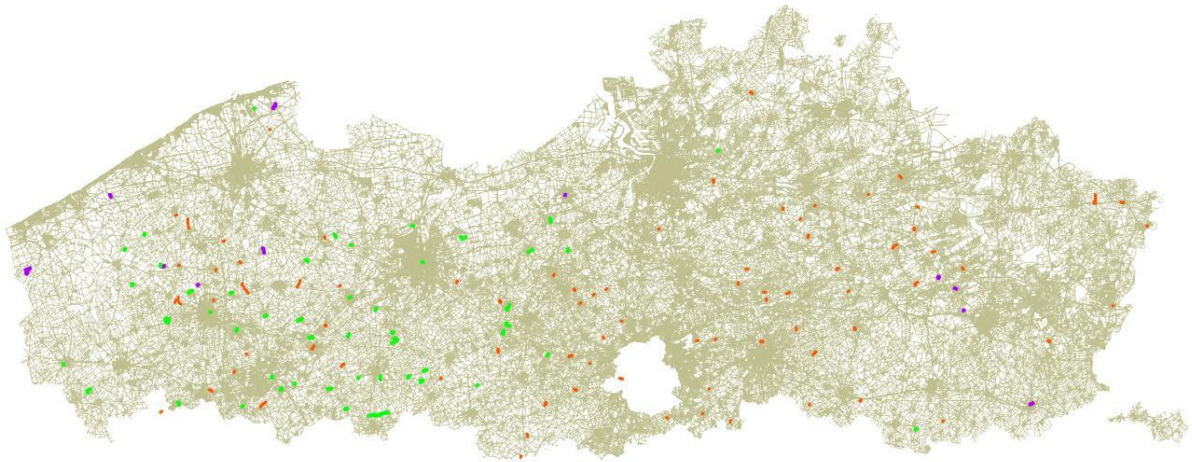


In 1848 werd na de verwoesting van de eerste 'beeweg' in de Franse Tijd (1799) een nieuwe 'beeweg' ingewijd nabij de kapel van Gaverland (Melsele, prov. Oost-Vlaanderen). De toestroom van bedevaarders zodanig groot dat een "meer imposante beeweg" zich opdroeg. Priester-architect Clarysse liet daarvoor vijftien arduinen kolommen met daar bovenop een kapelletje maken voor de vijftien staties van de Rozenkrans; op 19 september 1869 wijdde de bisschop van Gent H.F. Bracq de vernieuwde 'beeweg' in. In 1969 werden ze

ontmanteld, vandaar de naam 'oude beeweg'. De ruimte kreeg de bestemming van wandel- en speelpark, waar in 1968 tevens de 'nieuwe beeweg' was geplaatst. De arduinen zuilen van de 'oude beeweg' werden verspreid over het grondgebied van de gemeente Melsele, zoals blijkt uit de kaart (© www.kapelvangaverland.be).



Bedevertaantje met voorstelling van de jaarlijkse processie van het kasteel van Rekem naar de Sint-Petronellakapel (Lanaken, prov. Limburg) (Gemeentelijk Museum Rekem; overgenomen uit Gerits 1989: 188).



Verspreiding van straatnamen met de bestanddelen 'processie' (oranje), 'ommegang' (groen) en 'sacrament' (paars) in Vlaanderen. Noot: straatnamen met het bestanddeel 'kruis' werden niet weerhouden, aangezien vele van deze namen niets met processiewegen te maken hebben.

3.7 Seizoenswegen

Een weg die vooral of haast uitsluitend in een specifiek seizoen wordt gebruikt.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Winterwegen – Zomerwegen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

3.7.1 Winterwegen

Een weg die in de winter begaanbaar is en vooral in dat seizoen wordt gebruikt.

Meer algemene term

Seizoenswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Zomerwegen – Dubbelwegen.

Informatie

Winterwegen waren in de winter – en daardoor in feite het hele jaar door – begaan- en berijdbaar. Ze waren dan ook meestal hoger gelegen dan de zomerwegen, die enkel in de zomer begaan- en berijdbaar waren en in de natte of overstroombare zones lagen. Tussen bepaalde nederzettingen (vooral in heuvelachtige streken) vond men soms zowel een zomerweg en een – meestal niet veel langere – winterweg terug. Op die manier was in alle seizoenen verkeer mogelijk (Horsten 2005: 28-30 & 41).

Opmerkingen

Het valt niet altijd eenvoudig te achterhalen of een weg een zomer- dan wel winterweg was. Uit de ligging kan uiteraard één en ander worden afgeleid, maar voor het overige komen we er slechts incidenteel achter, bijvoorbeeld door occasionele meldingen in de historische bronnen of omdat een (gedeelte van een) weg aldus wordt aangeduid op een historische kaart (Horsten 2005: 28-30). Ook Frequin maakte melding van het onderscheid tussen zomer- en winterwegen in de middeleeuwen, maar nuanceerde meteen: “Strikte bewijzen voor een dergelijk onderscheid in ons gebied [Nederland] zijn niet te geven. Een enkele naam ontmoet men wel eens, welke erop duidt, dat ook te onzent een verschillend traject voor zomer en winter niet onbekend is geweest.” (Frequin 1952: 50-51). In de Noordduitse laagvlakte waren beide soorten wegen wel genoegzaam bekend: in de winter reden de kooplieden over zandige ruggen, die normaliter de officiële wegen vormden, terwijl ze in de zomer de droge kleigebieden doorstaken, routes die omwille van de zogenoemde *Straszenzwang* vaak verboden waren.

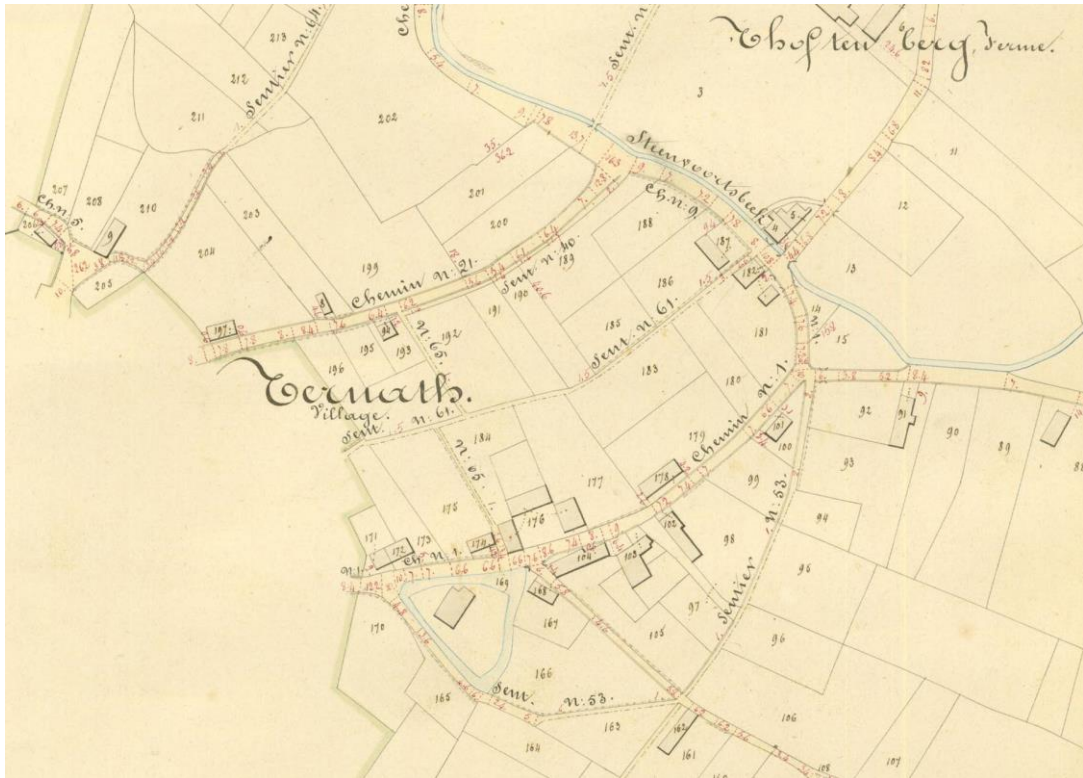
Varianten en vertalingen

Chemin d’hiver (Fr.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Buurtweg n° 61 leidt van de kerk in het centrum van Ternat naar de molen op de Steenvoortsbeek. De molen is verdwenen, maar de straat heet nog steeds Winterweg, al is ze onderbroken door de spoorlijn (Atlas der Buurtwegen).



Verspreiding van de straatnaam Winterweg en Winterwegel in Vlaanderen.

3.7.2 Zomerwegen

Een weg die in de zomer begaanbaar is en vooral in dat seizoen wordt gebruikt.

Meer algemene term

Seizoenswegen.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Winterwegen – Dubbelwegen – Ventwegen – Aardewegen – Steenwegen.

Informatie

Zomerwegen waren meestal enkel in de zomer begaan- en berijdbaar. Dat komt omdat ze zich meestal bevonden in de natte en overtroombare zones, terwijl de winterwegen hoger gelegen waren. In de laaggelegen streken waren nagenoeg alle wegen zomerwegen. Tussen bepaalde nederzettingen (vooral in heuvelachtige streken) vond men soms zowel een zomerweg en een – meestal niet veel langere – winterweg terug. Op die manier was in alle seizoenen verkeer mogelijk (Horsten 2005: 28 & 41).

Daarnaast werd de term zomerweg ook gebruikt ter aanduiding van de begaan- en berijdbare stroken die naast de verharde wegen lagen (een soort ventwegen *avant la lettre* dus). Dergelijke zomerwegen werden reeds door de Romeinen voorzien. Langs vele wegen werd aan één zijn of aan weerskanten van het verharde wegdek een strook grond geëffend met de bedoeling om in breder front te kunnen marcheren, maar vooral om de wegverharding tijdens de zomermaanden te sparen (Frequin 1952: 50). Ook de achttiende-eeuwse steenwegen waren langs weerszijden voorzien van aarden zomerwegen van ongeveer 3 tot 4 meter breed (Génicot 1948: 28; Vannoppen 2003: 59).

Opmerkingen

Het valt niet altijd eenvoudig te achterhalen of een weg een zomer- dan wel winterweg was. Uit de ligging kan uiteraard één en ander worden afgeleid, maar voor het overige komen we er slechts incidenteel achter, bijvoorbeeld door occasionele meldingen in de historische bronnen of omdat een (gedeelte van een) weg aldus wordt aangeduid op een historische kaart (Horsten 2005: 28-30). Ook Frequin maakte melding van het onderscheid tussen zomer- en winterwegen in de middeleeuwen, maar nuanceerde meteen: “Strikte bewijzen voor een dergelijk onderscheid in ons gebied [Nederland] zijn niet te geven. Een enkele naam ontmoet men wel eens, welke erop duidt, dat ook te onzent een verschillend traject voor zomer en winter niet onbekend is geweest.” (Frequin 1952: 50-51). In de Noordduitse laagvlakte waren beide soorten wegen wel genoegzaam bekend: in de winter reden de kooplieden over zandige ruggen, die normaliter de officiële wegen vormden, terwijl ze in de zomer de droge kleigebieden doorstaken, routes die omwille van de zogenoemde *Straszenzwang* vaak verboden waren.

Volgens De Smet heeft de term zomerweg niets vandoen met het zomerseizoen, maar alludeert hij op de plek waar de sommierpaarden (*chevaux de somme*) of lastpaarden liepen, met name op de aardewegen aan weerszijden van de verharde wegen (De Smet 1966: 186). Zoals hoger reeds werd gemeld, waren dergelijke stroken inderdaad als zomerweg in gebruik, maar deze naamsverklaring is toch wel zeer ver gezocht en ongeloofwaardig.

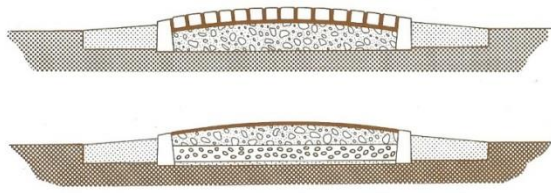
Varianten en vertalingen

Somerwech, Zomerwech (Mdlndl.) – *Chemin d’été* (Fr.).

Specifieke literatuur

/

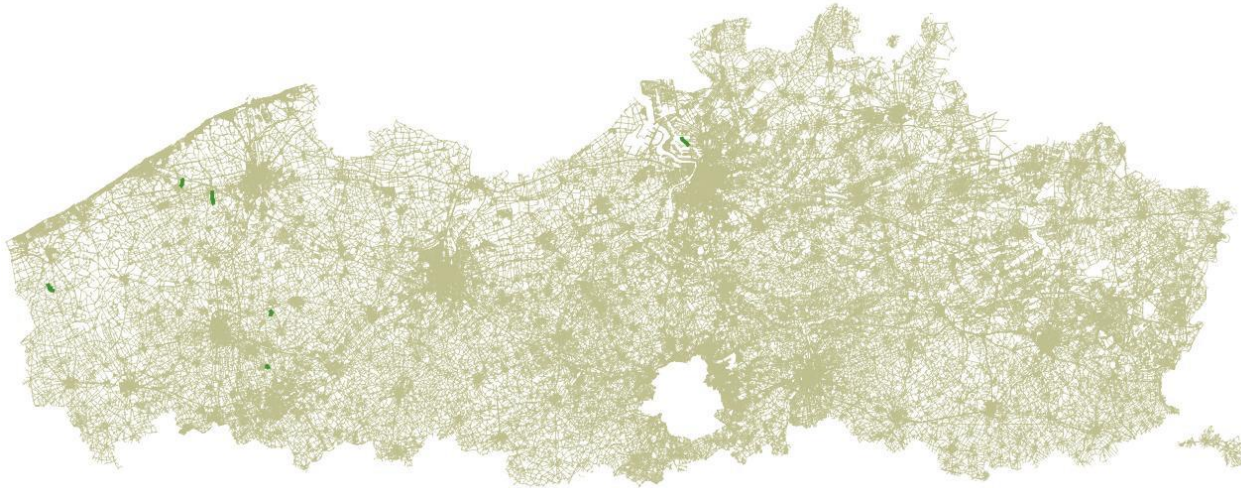
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Schematische doorsnede van de achttiende-eeuwse steenwegen, met aan weerszijden de zomerwegen, die de rol van landhoofd vervullen (*Wegen gisteren... en vandaag* 1979: 19).



De Zomerweg in Jabbeke (prov. West-Vlaanderen; foto Bram Vannieuwenhuyze, 2014), een voormalige zomerweg?



Verspreiding van de straatnaam Zomerweg in Vlaanderen.

3.8 Wegen naar historisch statuut

Een weg waarvan het juridische statuut of het relatieve belang in het verleden door de mens werd aangeduid.

Meer algemene term

Wegen naar gebruik en functie.

Meer specifieke term(en)

Diverticula – Geconcessioneerde wegen – Heerwegen – Heirbanen – Hoogstraten – Publieke wegen – Schouwwegen.

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

Sinds er wegen bestaan, heeft de mens met wisselend succes pogingen ondernomen om deze wegen te classificeren. Die indelingen van de wegen zijn mentale constructies, die niet noodzakelijk overeenkomen met de waarneembare werkelijkheid, maar teruggaan op juridische of administratieve logica's of zelfs een ideeële toestand weergeven. In vele gevallen werden de ingedeelde wegtypes wel gekoppeld aan specifieke richtlijnen in verband met aanleg, voorwaarden voor gebruik en verkeerskundige regels en afhankelijk van de daadkracht van de indelende overheid werden deze dan ook in de praktijk omgezet.

De oudst bekende indelingen van het wegnennet komen we tegen bij de Romeinen. Landmeter Siculus Flaccus deelde de Romeinse wegen in de eerste eeuw na Christus in drie hoofdtypes in. Ten eerste onderscheidde hij de publieke en militaire hoofdwegen (*viae publicae*, *viae militares*), die normailter werden aangelegd en onderhouden door het leger of de staat en die de grote centra met Rome verbonden en de militaire steunpunten en grenzen snel bereikbaar maakten. Deze primaire Romeinse wegen worden nu vaak heirbanen genoemd. Daarnaast waren er de regionale wegen (*viae vicinales*, *diverticula*) die de steden en secundaire bewoningskernen onderling verbonden en waren aangelegd door de plaatselijke overheden of *pagi*. Ten slotte worden ook nog de private wegen onderscheiden, die de private eigendommen ontsloten (Mertens 1957: 6; Mesqui 2003: 34; Vermeulen 2004: 131-132).

Ook in de middeleeuwse periode werden wegen gelassificeerd. Het bekendste voorbeeld zijn de kostuimen waarin wordt bepaald hoe breed bepaalde wegtypes moesten zijn. Deze wegtypes werden in de eerste plaats echter gekarakteriseerd door hun functie, gebruik of bestemming (lijkwegen, beerwegen, borrewegen, gaten, kerkwegen, enzovoort). Pas in tweede instantie werd ook een wettelijke breedte aan deze wegen gekoppeld (al is het in de meeste gevallen moeilijk in te schatten hoe oud deze kostumiëre bepalingen zijn). Om die reden worden deze wegtypes in deze thesaurus niet onder deze categorie 'wegen naar historisch statuut' vermeld.

Bij andere middeleeuwse wegen werd het statuut of belang wél in de naamgeving bewaard. In onze streken vormen de publieke of gemene wegen, de koningswegen en de hoogstraten de bekendste voorbeelden. Maar het valt het betwijfelen of hier sprake was van een systematisch classificatiesysteem. Het lijkt eerder te gaan om *ad hoc* bepalingen, die konden wijzigen naargelang de geografische, politieke en socio-economische context. Soms is het belang of statuut voor ons zelfs totaal onduidelijk, zoals dit treffende citaat aangeeft: "Ainsi [...] il faudrait des recherches historiques pour déterminer si telle voie est un chemin royal ou un sentier" (Imberdis 1939: 414).

Vanaf de achttiende eeuw, de periode van de ratio en van de Verlichting, werden wegen steeds meer en meer in categorieën ingedeeld. De eerste pogingen, ondernomen tijdens de Franse tijd, waren misschien nog redelijk rudimentair, maar vertoonden wel reeds een duidelijke systematiek. Er werd toen reeds geopteerd voor een systeem van drie klassen, en onze actuele indeling gaat daar in feite nog steeds op terug: primaire wegen zijn van betekenis voor het doorgaande verkeer (= het verkeer tussen de voornaamste bevolkingcentra onderling

en de verbindingen met het buitenland); secundaire wegen zijn verbindingen van hoofdzakelijk regionale betekenis en dus connecties tussen de minder belangrijke bevolkingscentra; tertiaire wegen hebben slechts een lokale betekenis en zijn slechts belangrijk voor het verkeer van de plaatselijke bewoners (Heslinga 1952: 161).

Het driedelige systeem werd overgenomen en verder uitgewerkt door de opeenvolgende regimes: eerst door het Koninkrijk der Nederlanden, vervolgens door het Belgische Koninkrijk en tegenwoordig door het Vlaamse Gewest, verantwoordelijk voor het wegennet op Vlaamse grondgebied. Afhankelijk van regime tot regime kregen de wegtypes andere namen. In de Franse tijd had men het bijvoorbeeld over *routes impériales* (keizerlijke wegen), *routes départementales* (departementale wegen) en lokale of buurtwegen (Abrahamse e.a. 2012: 4).

Opmerkingen

Volgens Heslinga kan de driedelige indeling van het wegennet in primaire, secundaire en tertiaire wegen ook ten goede komen aan een overzichtelijke en systematische behandeling van de hele geschiedenis van het wegennet (Heslinga 1952: 161). Daarmee bedoelde hij wellicht dat men historische wegen zou kunnen indelen volgens de functies die aan die drie categorieën worden gekoppeld (wegen voor doorgaand verkeer, wegen voor regionaal verkeer en wegen voor lokaal verkeer).

Toch kijkt dit niet echt een goed idee. Ten eerste is de laatste halve eeuw duidelijk geworden dat de klassieke driedeling in primaire, secundaire en tertiaire wegen niet volstond en dit omwille van de complexiteit van het wegennet, van het verkeer, van de urbanisatie en van de staatsvormende processen. Ten tweede is deze indeling vooral gebaseerd op de verkeerskundige functie, terwijl het ondertussen ook wel duidelijk is dat wegen, zowel nu als in het verleden, ook heel wat andere functies hebben vervuld (bijvoorbeeld als handelsruimte, als ontspanningsruimte, voor militaire doeleinden, enzovoort). En ten derde is het wegennet steeds aan verandering onderhevig geweest, zoals Heslinga trouwens zelf al opmerkte: "Soms zal een onderscheiding van primaire en secundaire of secundaire en tertiaire wegen niet wel mogelijk zijn, namelijk daar waar zij samenvallen. Niet zelden is een weg van de ene in de andere categorie overgegaan ; een aantal wegen is zelfs geheel verlaten !" (Heslinga 1952: 161-162)

Wegtypes met een statuut dat vandaag nog steeds in gebruik is (en hun naamsvarianten), worden in deze thesaurus aan de kant gelaten, in alfabetische volgorde: A-wegen of autosnelwegen, buurtwegen, departementale wegen, E-wegen, erfdienstbaarheidswegen of servitutedwegen, gemeentewegen, gewestelijke wegen of gewestwegen, N-wegen of nationale wegen, ongeklasseerde wegen, private of particuliere wegen, primaire wegen, provinciale wegen, R-wegen of ringwegen, regionale wegen, rijkswegen, secundaire wegen en tertiaire wegen.

Varianten en vertalingen

/

Specifieke literatuur

/

3.8.1 Diverticula

Een secundaire Romeinse weg.

Meer algemene term

Wegen naar historisch statuut.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Heirbanen.

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

/

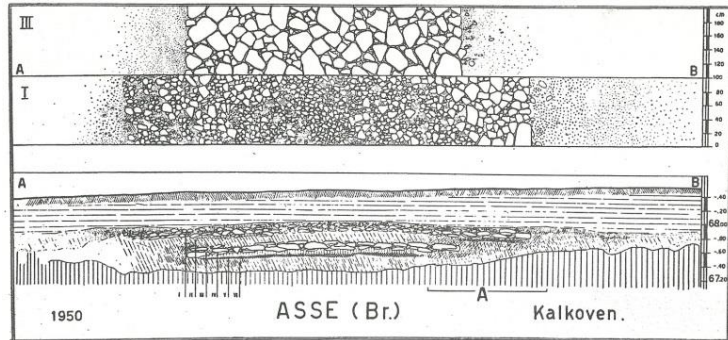
Specifieke literatuur

/

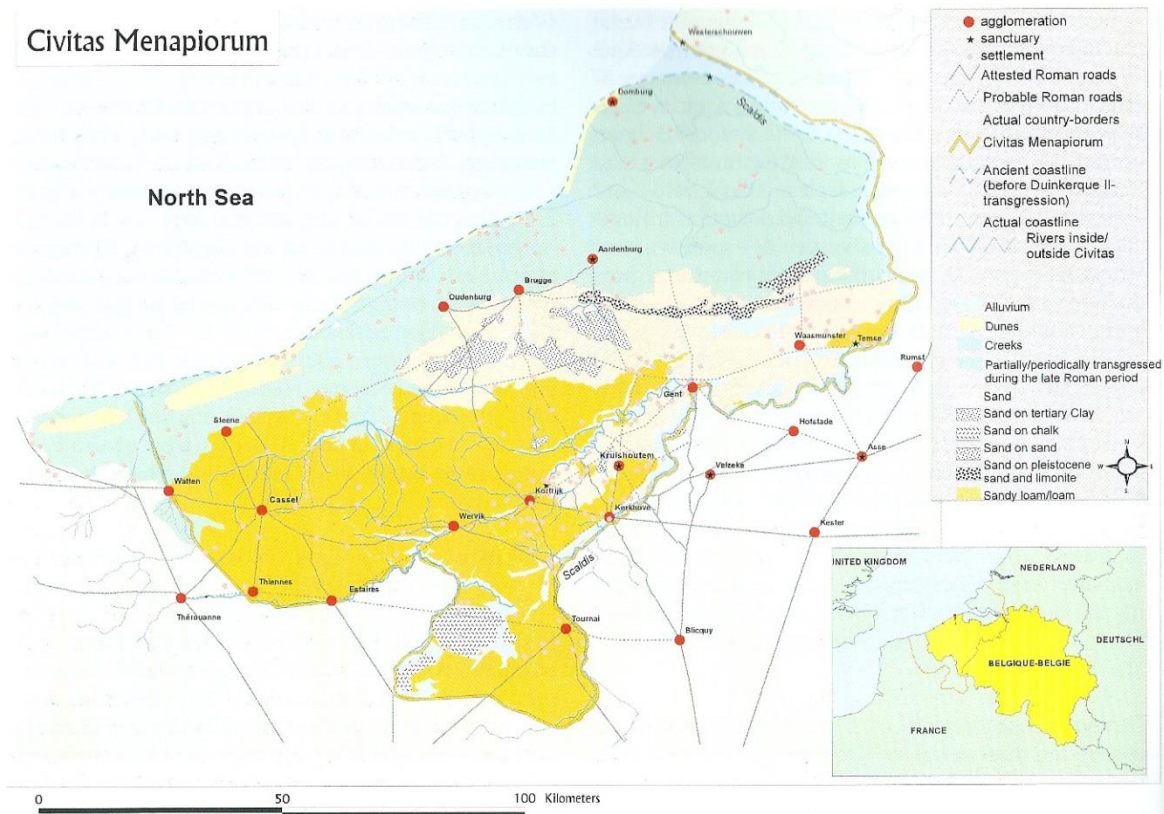
Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Kaart met aanduiding van de opgegraven secties en het vermoedelijke tracé van de Romeinse weg in Asse-Kalkoven (prov. Vlaams-Brabant; overgenomen uit Mertens 1981: 12).



Profielen van de opgegraven stukken Romeinse weg in Asse-Kalkoven (prov. Vlaams-Brabant; overgenomen uit Mertens 1981: 14).



Kaartreconstructie van het Romeinse wegennet in de *civitas Menapiorum* (overgenomen uit Vermeulen 2001a: 20).

3.8.2 Geconcessioneerde wegen

Een weg die wordt aangelegd na verlening van een concessie of octrooi aan een lokale overheid, bedrijf of privépersoon.

Meer algemene term

Wegen naar historisch statuut.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Tolwegen.

Informatie

De aanleg van geconcessioneerde wegen wordt vooral als een typisch negentiende-eeuws, maar bestond ook voordien reeds. Het vertrekt van het principe dat de centrale overheid aan een lagere overheid – meestal een dorps- of gemeentebestuur –, aan een bedrijf of instelling (bijvoorbeeld een klooster) of aan een particulier (bijvoorbeeld een kasteelheer, een grootgrondbezitter) in ruil voor een som geld een concessie of octrooi toekent om één of meerdere wegen aan te leggen. Hierdoor werd – althans in theorie – een soort win-situatie gecreëerd waarbij de centrale overheid enerzijds de verbetering of uitbreiding van het wegennet kon bevorderen en anderzijds geld in het laadje kreeg; de concessiehouder kon een betere ontsluiting van zijn eigendommen realiseren en mocht de opbrengsten van het verkeer over de weg opstrijken (bijvoorbeeld via tolheffing). Het financiële risico bij dergelijke ondernemingen lag bij de concessiehouders, die hun investering (vaak een lening of rente) moesten terugbetalen via de tolopbrengsten. Wanneer de lening of rente afgelost was, kwamen de wegen in handen van de staat, die vaak wel al van meet af aan instond voor het onderhoud van de wegen. De tolopbrengsten konden weliswaar tegenvallen, met schulden en faillissementen tot gevolg. Aangezien de tollende toename van het autoverkeer rond 1900 hinderden, werden diverse lopende concessies door de staat en door de provincies teruggekocht (Koen & Renes 2003: 47).

Geconcessioneerde wegen zijn niet noodzakelijk nieuwe wegen. Soms ging het om bestratingen en/of rechtstrekkings van bestaande onverharde wegen. Vaak rees er dan een probleem met de plaatselijke gebruikers van die wegen, die in vele gevallen vrijstelling van tolheffing verkregen (Koen & Renes 2003: 46-47). Ook deze situatie legde uiteraard een druk op de tolopbrengsten van de concessiehouders.

Opmerkingen

Aanleg, gebruik en onderhoud van de wegen werden sinds de negentiende eeuw in toenemende mate bepaald via reglementen. Voor de geconcessioneerde wegen waren echter vaak aparte regels van kracht, maar deze werden meer en meer gestandaardiseerd. Volgens Koen en Renes zijn ze van groot belang voor het historische onderzoek, “omdat aan de uitvoering van de regels en voorschriften in de reglementen administratieve handelingen waren gekoppeld, die in de archieven terug te vinden zijn. Verder zijn reglementen vaak decennia lang van kracht en bieden dus houvast bij onderzoek.” (Koen & Renes 2003: 50)

Varianten en vertalingen

Geconcedeerde weg (Ndl.) – Concessieweg (Ndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten

/

3.8.3 Heerwegen

Een middeleeuwse grote en publieke verkeersweg.

Meer algemene term

Wegen naar historisch statuut.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Transportwegen – Publieke wegen – Militaire wegen – Heirbanen.

Informatie

Heerwegen waren in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd de grootste en belangrijkste wegen, en dus bestemd voor het bovenlokale verkeer (Horsten 2005: 34 & 36; Abrahamse e.a. 2012: 3). Een Utrechtse ordonnantie uit 1536 omschrijft ze als *die weegen, daar die koopman of varende man te wagenen van die een stad in d'ander, ofte van een groot dorp totten anderen vaart* (Koen & Renes 2003: 38; Horsten 2005: 37). Men mag ze dus zeker ook als belangrijke transportwegen beschouwen. Dat betekende echter niet noodzakelijk dat ze er beter aan toe waren dan de andere wegen, integendeel: “hun toestand was veelal zodanig, dat zij weinig of niet van de slechte landwegen uit onze tijd verschilden” (Frequin 1952: 54). Wat hun tracé betreft, stipte Leyden aan dat ze midden door de dorpen en steden liepen en soms duidelijke omwegen maakten om een bepaald stedelijk of economisch centrum te bereiken. Hun morfologie en belang waren dus vooral schatplichting aan handel en verkeer (Leyden 1936: 384; zie ook Frequin 1952: 61).

Heerwegen waren in oorsprong echter militaire wegen (‘heer’ betekende oorspronkelijk ‘leger’), die dankzij hun grote breedte snelle troepenverplaatsingen mogelijk maakten en om die reden ook ten allen tijde toegankelijk moesten blijven (Tys 2004: 187). Later geraakte die militaire functie op de achtergrond en werden heerwegen de belangrijkste verkeersassen, die evenwel steeds openbaar toegankelijk moesten blijven. Om die reden worden ze in de historische bronnen en door de historici vaak gelijkgeschakeld met de gemene of publieke wegen (Fockema Andreae 1934: 211; Horsten 2005: 36). Dat betekende uiteraard niet dat er geen andere publieke wegen waren.

Opmerkingen

In verscheidene publicaties wordt een verband gelegd tussen de Romeinse heirbanen, de Karolingische koningswegen en de laatmiddeleeuwse heerwegen (bijvoorbeeld in Frequin 1952: 53). Vaak ziet men die drie types wegen als elkaars opvolgers in de tijd en soms schakelt men ze ook aan elkaar gelijk. In deze thesaurus maken we echter een consequent onderscheid tussen de middeleeuwse heerwegen en de Romeinse heirbanen. Hoewel deze wegtypes veel gemeen hebben (militaire functie, statuut van hoofdwegen, bestemd voor interlokaal verkeer, grote breedte) en in zekere zin elkaars opvolgers zijn in de tijd, mogen ze zeker niet zomaar worden gelijkgeschakeld. Vele onderzoekers hebben zich echter reeds verkeerdelijk gebaseerd op de attestaties van middeleeuwse heerwegen om het Romeinse wegennet te reconstrueren (Tys 2004: 187). Dat is echter een zeer hachelijke onderneming, want verscheidene heerwegen zijn pas in de middeleeuwse periode ontstaan; andere middeleeuwse heerwegen gaan wel terug op Romeinse of zelfs prehistorische antecedenten. Detailonderzoek, liefst in combinatie met archeologisch en toponymisch onderzoek, zijn echter noodzakelijk om aan te tonen of dat het geval is.

We maken hier geen onderscheid tussen de laatmiddeleeuwse heerwegen en Karolingische koningswegen. In onze ogen gaat het immers om hetzelfde wegtype: wegen die door de landsheer (in het laatste geval de koning) werden aangelegd en onder diens jurisdictie vielen (Gauthiez 2003: 161; Mesqui 2003: 40). Uit de teksten kan men ook afleiden dat deze wegen door de koningen werden gebruikt voor hun – al dan niet militaire – verplaatsingen. Karolingische vorsten als Karel de Grote startten met de aanleg en herstelling van

wegen ter ondersteuning van hun militaire macht en ter bevordering van het handelsverkeer. Zij streefden met andere woorden dezelfde doelen na als de Romeinen (Frequin 1952: 58). Aanvankelijk bezaten de koningswegen dus vooral een strategische functie en kregen ze onder meer een rechtlijnig tracé, maar nadien gingen de commerciële en verkeerskundige belangen zwaarder doorwegen en werden ze meer op de belangrijke handelscentra afgestemd (Frequin 1952: 61). Verder waren deze koningswegen ook publieke wegen, zoals blijkt uit een aantal contemporaine teksten: *viam publicam, ubi dux egreditur* (recht van Beieren), *via publica, ubi rex vel dux egreditur* (recht van de Alamannen), of recenter *publica strata regia, que vulgo dicitur Konyngestrade* (1338) (Frequin 1952: 58-59; Schönfeld 1957: 62; zie ook Mesqui 2003: 40). Uit dit alles blijkt dus dat de Koningswegen dezelfde karakteristieken hadden als de heerwegen; de beide types mogen dan als synoniemen worden gezien (Schönfeld 1957: 62).

In onze streken werd de term 'koningsweg' in de late middeleeuwen verdrongen door de term 'heerweg', maar in Frankrijk (een koninkrijk!) bleef deze nog in gebruik. De Franse koning Philippe Auguste speelde een belangrijke rol in de *conduit royal* of koninklijke bescherming, onder meer in 1209 toegestaan aan alle handelaars die naar de jaarmarkten van de Champagne trokken. Aangezien hij deze bescherming niet op alle wegen kon garanderen, liet hij het verkeer kanaliseren langs specifieke wegen, de koningswegen (*chemin royal, grand chemin royal, via regalis, strata regia, strata domini regis*). Hier genoten de handelaars zijn bescherming en in ruil daarvoor dienden ze op bepaalde plekken tol te betalen (Bautier 1987: 80; Monjoie 2005: 42). Met de uitbreiding van de koninklijke soevereiniteit op het einde van de middeleeuwen, kwamen echter steeds meer wegen onder de bevoegdheid van de koning te staan en werd elke straat in feite een koningsweg of *strata publica* (Bautier 1987: 96).

Schönfeld en enkele andere taalkundigen (Frequin 1952: 59; Mennen 2013: 34) maakten een duidelijk onderscheid tussen 'heerweg' en 'heerstraat' (in het Middelnederlands *Herestraat*, in het Latijn *via militaris, strata publica*), waaraan ze de betekenis 'belangrijke verkeersweg' koppelden, en het Middelnederlandse ('s) *Herenstraat*, dat synoniem is voor *Vroonweg*, 'weg van de heer'. Het gaat hier dan om lokale wegen, die werden aangelegd in opdracht van de plaatselijke heer. Schönfeld verwees bijvoorbeeld naar de Utrechtse *Nova stiga* (*Nyestege*), *vulgo de Herenstrate*, genoemd naar de (heren) kanunniken van Oud-Munster (Schönfeld 1957: 57). Maar al vroeg ontstond er verwarring (Schönfeld 1957: 56). Bovendien groeiden veel van die lokale heerstraten uit tot de hoofdstraten van de dorpen en werden ze als rijwegen geschikt gemaakt. In die zin werd het onderscheid tussen heerweg en heerstraat weggevlakt.

Omwille van hun functie als belangrijke en grote verkeersweg liepen heerwegen vaak door over langere tracés. Vaak kan men die tracés nog op de huidige topografische kaarten herkennen, al zijn ze soms onderbroken of zijn bepaalde stukken enkel nog bewaard als voetwegen of perceelsgrenzen. Leyden signaleerde dat men de heerwegen vaak ook kan terugvinden op de landkaarten van de zeventiende en achttiende eeuw (Leyden 1936: 384).

De breedte van de middeleeuwse heerwegen of heerstraten is in een aantal rechtsteksten en kostuimen vastgelegd. In het hertogdom Brabant moest zo'n heerweg (*eenen heerwech opt herlant, gemein heerstrate*) 40 voet breed zijn (Willems 1846: 99; Martens 1943: 143; Frequin 1952: 53-54; Vannoppen 2003: 57; Mennen 2013: 23). Volgens de kostuimen van het Brugse Vrije bedroeg de wettelijke breedte minstens 5,7 meter, terwijl daarin ook werd bepaald dat het graven van putten in heerwegen zou worden bestraft met de zwaarste boete van 60 pond parisis (Tys 2004: 187). Wat Limburg betreft, maakte een *reformatie* van de schepenen van Vliermaal (Kortessem, prov. Limburg) uit 1635 een onderscheid tussen:

- *eene straet gaende van d'eene stadt naer d'ander*: 24 voet;
- *eene straet gaende van d'een landt naer t' d'ander*: 32 voet;
- *eene straet gaende van d'een dorp naer het ander*: 16 voet (*Breedte der wegen* 1881: 419).

Wellicht mogen we enkel het eerst vermelde wegtype als heerwegen beschouwen.

Wat de Noordelijke Nederlanden betreft, maakte het landrecht van Westerwolde uit 1470 melding van heerstraten van 32 voet breed, terwijl in de Meikeuren van de Alblasserwaard uit 1678 wordt bepaald dat heerwegen anderhalve roede breed moesten zijn (Frequin 1952: 53-54). Volgens Horsten kwam een wettelijke breedte van twee roeden het meest voor in de gewesten van de Noordelijke Nederlanden, al voegde hij er meteen aan toe dat de lengte van zo'n roede serieus kon verschillen én dat er evenzeer heerwegen bestonden die (veel) breder en smaller waren (Horsten 2005: 37).

Philippe de Beaumanoir stipuleerde in de *Coutumes de Beauvaisis* van omstreeks 1280 dat een koningsweg (*chemin royal*) zo breed moest zijn dat twee karren elkaar gemakkelijk konden passeren. Mesqui verwees

verder nog naar een koninklijk reglement van 1296 waarin de wettelijke breedte van een koningsweg werd vastgelegd op 16 à 18 voet (5,2 à 5,85 meter) (Mesqui 2003: 42; zie ook Frequin 1952: 53). Volgens het recht van der Alamannen diende een koningsweg 24 voet breed te zijn; de Sachsenspiegel schreef voor dat twee karren elkaar moesten kunnen passeren (Frequin 1952: 53 & 54).

Een Koningsweg of Koningsstraat stamt niet noodzakelijk uit de Karolingische periode, integendeel. Zo waren de koningswegen op de Veluwe jachtwegen, in de laatste decennia van de zeventiende eeuw aldaar door koning-stadhouder Willem III aangelegd (Schönfeld 1957: 61-62; Horsten 2005: 58). Schönfeld vermeldde nog drie andere mogelijkheden: Koningstraten die genoemd zijn naar een huisnaam en/of uithangbord, Koningstraten of –wegen genoemd naar een plaatselijke eigenaar of verdienstelijke burger met de naam (de) Koning, en ten slotte de negentiende- en twintigste-eeuwse Koningstraten genoemd naar de zittende dynastieën. Het bekendste Belgische voorbeeld van deze laatste groep is de Brusselse Koningstraat, die het Koningsplein en koninklijk paleis verbindt met de koninklijke Mariakapel in Schaarbeek.

Varianten en vertalingen

Heerbaan, Heerstraat, 's Heerenstraat (Ndl.) – *Heirweg, Heirbaan* (Ndl.) – *Herreweg* (Ndl.) – *Via militaris* (Lat.) – *Via publica, Strata publica* (Lat.) – *Koningsweg* (Ndl.) – *Chemin royal* (Fr.) – *Via regis, Via regia, Strata regis, Strata regia* (Lat.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



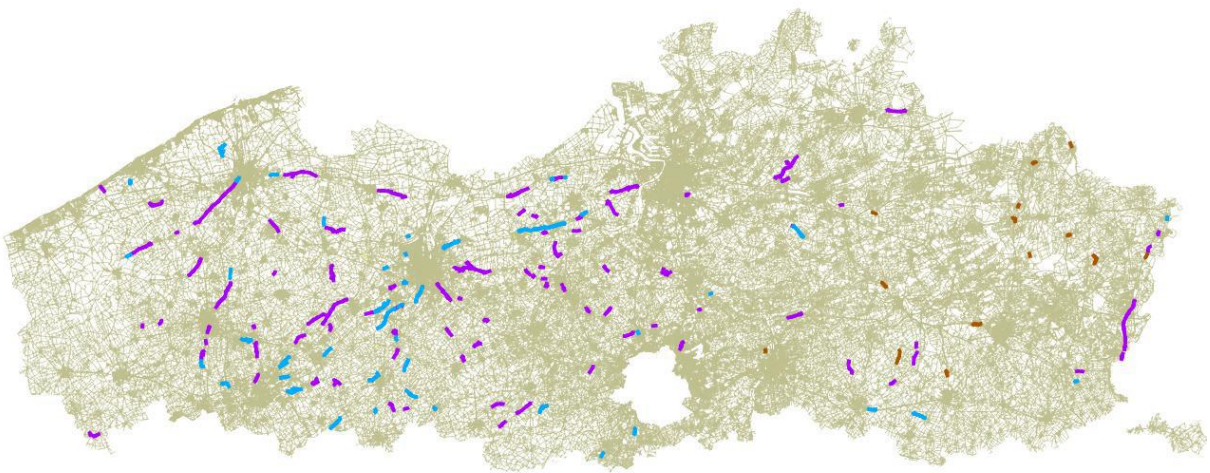
Een relict van de onverharde heerweg tussen Gent en Brugge ter hoogte van Schuurlo (Aalter, prov. Oost-Vlaanderen; bron: Vanmaele 2003: 7).



Oude foto uit circa 1930 van de Herreweg richting Oudenaarde in Nederbrakel (Brakel, prov. Oost-Vlaanderen; overgenomen uit Baguet & Van de Mergel 1990).



De herwegh van Cortryck naer Thielt vlak buiten Tielt (prov. West-Vlaanderen), weergegeven op een kaart uit 1750 (Rijksarchief te Kortrijk; overgenomen uit Ostyn 1993: 51).



Straatnamen in Vlaanderen met de bestanddelen 'heerweg' of 'herreweg' (lichtblauw), 'heerstraat' of 'herrestraat' (bruin) en 'heirweg', 'heirstraat' en 'heirbaan' (paars).

3.8.4 Heirbanen

Een primaire Romeinse weg.

Meer algemene term

Wegen naar historisch statuut.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Militaire wegen – Publieke wegen – Heerwegen.

Informatie

Landmeter Siculus Flaccus deelde de Romeinse wegen in de eerste eeuw na Christus in drie hoofdtypen in. Als belangrijkste wegtype onderscheidde hij de publieke en militaire hoofdwegen (*viae publicae*, *viae militares*), die normaliter werden aangelegd en onderhouden door het leger of de staat. Ze verbonden de grote centra met Rome en maakten de militaire steunpunten en grenzen snel bereikbaar. Het betrof dus vooral wegen die over lange afstanden doorliepen en/of van militair belang waren (Mertens 1957: 6; Mesqui 2003: 34; Vermeulen 2004: 131-132).

De Griekse schrijver Plutarchus uit de tweede eeuw bewonderde de Romeinse wegen met de volgende woorden: “De wegen werden zonder afwijkingen recht door het landschap aangelegd, geplaveid met uitgehouwen stenen en vanonder versterkt met grote hoeveelheden aangestampt zand; gaten werden opgevuld, bergbeken of ravijnen die de weg kruisten, werden overbrugd; de zijanten liepen evenwijdig en op hetzelfde niveau. Alles bijeengenomen wekten de wegen de indruk van effenheid en schoonheid” (Meijer 2004: 146).

Opmerkingen

We benadrukken hier het onderscheid tussen de heerwegen en de Romeinse heirbanen, twee begrippen waarrond de nodige terminologische verwarring bestaat. De term ‘heirbaan’ is een neologisme en gebruiken we hier enkel voor in de Romeinse tijd aangelegde primaire wegen. Heerwegen stammen pas uit de middeleeuwen en gaan niet noodzakelijk – maar soms wel – terug op Romeinse heirbanen.

Via de (historische) straatnamen kan men soms heirbanen (en andere Romeinse wegen) traceren, al is dat niet zonder gevaren. Namen als *chaussée Brunehaut*, Groene weg, Hoogstraat, Romeinse straat, Steenstraat of Heirweg kunnen op een vroegere Romeinse heirbaan/weg wijzen, maar niet noodzakelijk. Het is steeds noodzakelijk om dat plaatselijk te verifiëren, bijvoorbeeld via archeologisch en/of landschapskundig onderzoek.

Varianten en vertalingen

Via publica, *Via militares* (Lat.).

Specifieke literatuur (zie ook bijlage 1, punt 2.2)

Bavay G. & Merckx B., *La chaussée romaine de Bavay à Tongres*, Mons, 2009.

Breuer J., *Le strade romane nel Belgio*, Roma, 1938.

Brou W.C. & Brou M., *Routes romaines et vertes chaussées en Gaule Belgique*, Bruxelles, 1981.

Brou W.C., ‘Les itinéraires antiques du Grand Bruxelles’, in: *Le Folklore brabançon*, 1974, 204, pp. 395-434.

Carnoy A., ‘Toponymie des chaussées romaines en Belgique et dans les régions avoisinantes. Essai d’hodonymie’, in: *L’Antiquité Classique*, 1953, jg. XXII, 2, pp. 297-321; 1954, jg. XXIII, pp. 5-28.

- Chevalier R., *Les Voies Romaines*, Paris, 1972.
- Codrington T., *Roman Roads in Britain*, 1918.
- Corbiau M.-H., 'La "Via Mansuerisca", voie antique des Hautes Fagnes belges', in: *Caesarodunum*, 1983, jg. XVIII, pp. 323-327.
- Davies H., *Roads in Roman Britain*, Stroud, 2002.
- Demey D., *De Romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen, provincie Limburg. Een archeologisch onderzoek*, Amsterdam, 2003 (= RAAP-Rapport, dl. 924).
- Dubois Ch., 'La chaussée romaine Bavay-Trèves', in: *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, 1937, jg. LXVIII, pp. 1-38.
- Duval P.-M., 'Construction d'une route romaine d'après les textes antiques', in: *Bulletin de la Société nationale des Antiquaires de France*, 1959, pp. 176-186.
- Gendron S., *La toponymie des voies romaines et médiévales. Les mots des routes anciennes*, Paris, 2006.
- Gochel F., Schmitz S., Ozer A., 'Des géoindicateurs pour l'analyse et l'évaluation des voies romaines. Étude de la voie romaine Bavay-Tongres', in: *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 2004, XLIV, pp. 65-70.
- Graff Y. & Lenoir P., 'Asse (Bruxelles, Brabant). - Découverte d'un cimetière du II^e-III^e siècle et coupe de la chaussée romaine', in: *Romana Contact*, 1970, jg. X, pp. 10-11.
- Grenier A., 'Les voies romaines en Gaule', in: *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 1936, jg. LIII, pp. 5-24.
- Gysseling M., 'Enkele toponymische gegevens over Romeinse banen in Noord-Gallië', in: *Mededelingen van de Verenigingen voor Naamkunde te Leuven en de Commissie voor Naamkunde te Amsterdam*, 1958, jg. XXXIV, pp. 24-30.
- Gysseling M., 'Malmédy en de via Mansuarisca', in: *Naamkunde*, 1975, jg. VII, 1-2, pp. 13-16.
- Hardenberg H., 'Romeinse wegen en middeleeuwse geleiderechten tussen Maas en Rijn', in: *Publications de la Société Historique et Archéologique dans le Limbourg*, 1958-1959, jg. XCIV-XCV, pp. 173-188.
- Herbillon J., 'Routes et chemins en toponymie gallo-romaine', in: *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 1968, jg. XLVI, pp. 81-86.
- Imberdis F., 'Les routes médiévales coïncident-elles avec les voies romaines?', in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1960, jg. I, pp. 93-98.
- Kissel Th., 'Road-building as a munus publicum', in: P. Erdkamp (red.), *The Roman Army and the Economy*, Amsterdam, 2002, pp. 127-160.
- Leman P., 'Les voies romaines de la Belgique. Les carrefours occidentaux: Bavay, Cambrai, Arras, Tournai et Cassel', in: Lodewijckx M. (ed.), *Belgian Archaeology in a European Setting II. Album Amicorum Prof. J.R. Mertens (*1921)*, Leuven, 2001, pp. 89-94.
- Margary I.D., *Roman Roads in Britain*, London, 1973.
- Mariën M.E., *Par la chaussée Brunehaut de Bavai à Cologne*, Bruxelles, 1967.
- Mennen J., 'Een Romeinse weg door het Dommelgebied van Tongeren naar Rossum?', in: *Noordbrabants Historisch Jaarboek*, 2003, pp. 10-52.
- Mertens J., 'Quelques aspects chronologiques du réseau routier romain en Belgique', in: *Caesarodunum*, 1983, jg. XVIII, pp. 329-337.
- Mertens J., *Archeologisch onderzoek van een Romeinse straat te Asse*, 1951 (= *Archeologia Belgica*, dl. 4).
- Mertens J., *Archeologisch onderzoek van een Romeinse straat te Asse*, in: *Asse waar de Romeinen thuis waren. Romeinse aanwezigheid te Asse*, Asse, 1981, pp. 12-30.
- Mertens J., *Les routes romaines de la Belgique*, Bruxelles, 1957.
- Meulemeester J.L., 'Langs Romeinse wegen met de Peutingerkaart. Enkele samenvattende beschouwingen over de *Tabula Peutingeriana*', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 169-173.

- Niederehe H., *Strasse und Weg in der Galloromanischen Toponomastik*, Genève – Paris, 1967.
- Pekáry T., *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrassen*, Bonn, 1968.
- Piepers W. & D. Haupt, 'Ein Profil durch die römische Staatsstrasse Köln-Jülich-Tongern, aufgemessen im Staatsforst Ville, Kr. Bergheim', in: L.H. Barfield (Herausg.), *Beiträge zur Archäologie des Römischen Rheinlands*, Düsseldorf, 1968, pp. 317 e.v. (= *Rheinische Aufgrabungen*, dl. III).
- Pierrard (J.-M.), Le Dieweg, un tronçon de la route romaine de Cassel à Tongres?, in: *Ucclesia*, 2004, 198, pp. 9-16; 199, pp. 11-18; 200, pp. 11-16.
- Radke G., *Viae Publicae Romanae*, Stuttgart, 1971.
- Rebuffat R., 'Via militaris', in: *Latomus*, 1987, jg. XLVI, 1, pp. 52-67.
- Rogge M. & Sas K., *Quo vadis? Het wegennet van de Romeinen, een verenigd Europa*, Zottegem, 2006.
- Rogge M. & Van der Plaetsen P. (red.), *Te land & te water bij de Romeinen & nu*, Zottegem, 2006.
- Rogge M., 'De gallo-romeinse weg van Blicquy naar Velzeke. Onderzoek van het verdwenen tracé Brakel-Velzeke', in: *17^{de} Nederlands-Belgische palynologendagen*, Gent-Zottegem, 1987, pp. 29-32.
- Rogge M., 'Een bijdrage tot de studie van het Gallo-Romeins wegennet in de streek tussen Schelde en Dender', in: *Helinium*, 1971, jg. II, pp. 124-153.
- Rogge M., 'Het wegennet van de Romeinen in Gallië en Germanië', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 174-177. (overgenomen uit: *Hermenues*, 2003, jg. LXXIII, 2, pp. 102-109)
- Rouche M., L'héritage de la voirie antique dans la Gaule du Haut Moyen Âge (V^e-XI^e siècle), in: *L'Homme et la Route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes. Deuxièmes Journées internationales d'histoire 20-22 septembre 1980*, Auch, 1982, pp. 13-32.
- Rousseau F., *La chaussée romaine de Bavai au Rhin*, Namur, 1929.
- Sasel J., 'Viae Militares', in: *Studien zu den Militärgrenzen Roms II. Vorträge des 10. internationalen Limeskongresses in der Germania Inferior*, 1977, pp. 235-244.
- Schneider H.-C., 'Die Bedeutung der römischen Strassen für den Handel', in: *Münstersche Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte*, 1988, jg. XIV, 2, pp. 85-96.
- Soleil P., 'Coupe au travers de la route Bavai-Tournai', in: *Vie archéologique*, 1987, 26, pp. 47-52.
- Speidel M.A., 'Heer und Strassen – *Militares viae*', in: R. Frei-Stolba (Hrsg.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzig vom 28. und 29. Juni 2001 in Bern*, Bern, 2004, pp. 331-344 (bijgewerkte versie beschikbaar via www.mavors.org).
- Stuart P. & de Grooth M.E.Th. (red.), *Langs de weg. De Romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen : verkeersader voor industrie en handel. Villa rustica : het Romeinse boerenbedrijf in het Rijn/Maasgebied*, Heerlen, 1987.
- Szabó T. (Hg.), *Die Welt der europäischen Strassen von der Antike bis in die frühe Neuzeit*, Köln – Weimar – Wien, 2009.
- Thoen H. & Vanhoutte S., 'De Romeinse wegen in het Vlaamse kustgebied. Leiden alle wegen naar Oudenburg?', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 176-184.
- Van der Rit J.F., *Etude théorique et pratique sur les anciennes chaussées romaines traversant le royaume de Belgique*, 1852.
- Van Dessel C., *Topographie des voies romaines de la Belgique. Statistique archéologique et bibliographie*, Bruxelles, 1877.
- Van Durme L. & Rogge M., 'Het Romeinse wegennet en de Romanisering resp. Germanisering van noordelijk Henegouwen en zuidelijk Oost-Vlaanderen', in: M. Lodewijckx (ed.), *Archaeological and Historical Aspects of West-European Societies. Album Amicorum André Van Doorselaer*, Leuven, 1996, pp. 145-152.

Vanderhoeven M., 'Iets over het Romeins stratennet van Tongeren', in: *Limburg*, 1955, jg. V-VI, pp. 122-128.

Vermeulen F. & Antrop M. (ed.), *Ancient Lines in the Landscape. A Geo-Archaeological Study of Protohistoric and Roman Roads and Field Systems in Northwestern Gaul*, Leuven – Paris – Sterling, 2001.

Vermeulen F., 'Het Romeinse wegensysteem', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, jg. 2004, LIII, 301, pp. 130-136.

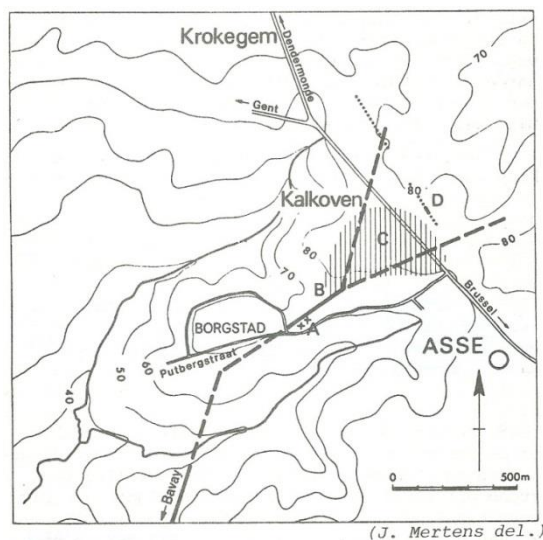
Von Hagen V.W., *Roman Roads*, London, 1966.

Waasdorp J.A., 'Een Romeins wegnnet bij Den Haag', in: *Spiegel Historiae*, 1999, 34, pp. 436-440.

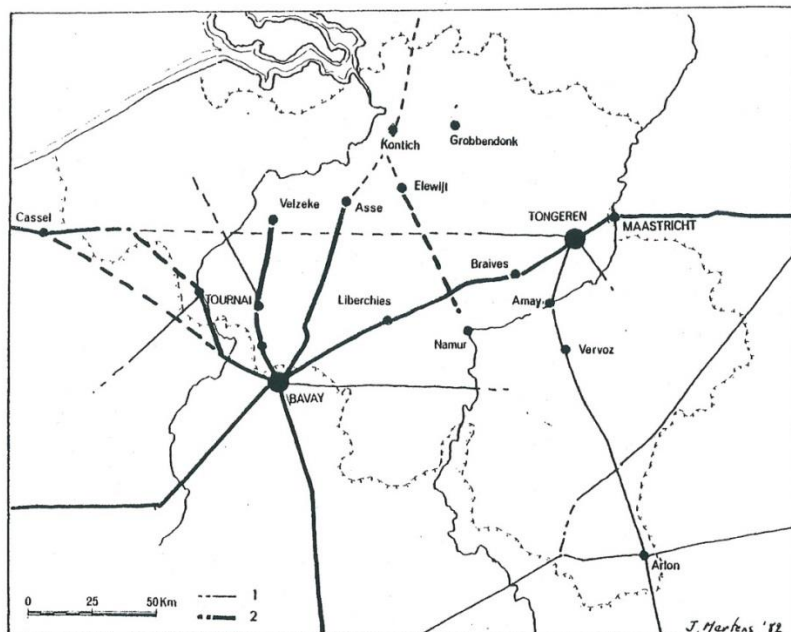
Willems J. & Dejaive P., 'La voie romaine Tongres-Arlon à son passage dans le vicus de la rive gauche à Amay. Analyse et présentation chronologique des découvertes', in: *Vie archéologique*, 2000, 53-54, pp. 27-35.

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Heerweg>

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



Reconstructiekaart met het tracé van de Romeinse heirbaan Asse-Bavay (overgenomen uit Wankenne 1981: 1).



Chronologische weergave van het Romeinse wegnnet op Belgisch grondgebied, met de wegen uit de periode van Claudius (1) en uit de periode van Augustus (2) (overgenomen uit Mertens 1938: 337).

3.8.5 Hoogstraten

De middeleeuwse hoofdweg of belangrijkste weg in een bepaald dorp of in een bepaald gebied.

Meer algemene term

Wegen naar historisch statuut.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

Rechte straten – Heirbanen – Heerwegen – Koningswegen – Dijkwegen – Dorpsstraten.

Informatie

De meest voor de hand liggende – en dus ook meest gelezen/gehoorde – verklaring voor de in Vlaanderen zeer vaak voorkomende straatnaam Hoogstraat of Hoge weg is ‘hoog gelegen straat/weg’. Aldus zou de Hoogstraat/Hoge weg zich op veel plaatsen moeten hebben onderscheiden van andere wegen door haar hoge (of hogere) ligging (zie bijvoorbeeld Van Durme 1986-1988-1991: II, 271; Rentenaar 1988: 71; Ruijsendaal 1998: 82; enzovoort). Het ziet er echter naar uit dat in een groot aantal – doch niet alle – gevallen een andere verklaring primeert, zoals Lindemans poneerde: “Bij benamingen als Hoogeweg, Hoogstraat, moet niet gedacht worden aan ‘hooger gelegen straat’ [...], maar wel aan ‘belangrijke straat’, ‘grote verkeersweg’.” (Lindemans 1929-1930: 124). ‘Hoog’ dient hier dus te worden begrepen in de betekenis van ‘belangrijk’ (zoals bijvoorbeeld ook het geval is in ‘hoogmis’ of ‘hoogwaardigheidsbekleder’). Een nog duidelijker verband kan worden getrokken met het nog steeds gebruikte Engelse woord *highway*. In Engeland is de Highstreet trouwens vaak de belangrijkste en centrale winkelstraat van het dorp of de stad.

Toch mag de betekenis ‘hoog of hoger gelegen’ niet helemaal worden afgeschreven, zeker indien men voor ogen houdt dat in heel wat gebieden de belangrijkste weg of straat op een hogere plek lag of verhoogd was ten opzichte van het omringende land. Schönfeld beschouwde Hoogstraat bijvoorbeeld als ‘de passende naam voor een door moerassig land lopende, verhoogde weg’, of algemener, ‘voor elke weg die hoger ligt dan het terrein of dan een andere weg’ (Schönfeld 1957: 58). Het is dan ook niet toevallig dat een reeks oude dijken Hoge weg of Hoge dijk heet. Heslinga wees erop dat zeer vele oude wegen de voor landbouw in aanmerking komende gronden meden, aangezien deze te kostbaar waren en bovendien werden doorsneden of afgewisseld door moerassige zones, die niet in aanmerking kwamen voor intensief, doorgaand of zwaar verkeer (Heslinga 1952: 168). Dat zou dus kunnen verklaren waarom vele Hoogstraten en Hoge wegen effectief hoger ten opzichte van het omgevende landschap liggen.

Middeleeuwse Hoogstraten kunnen zowel teruggaan op reeds bestaande wegen als nieuw aangelegde wegen zijn. Dat laatste schijnt het geval te zijn in bijvoorbeeld Hasselt en Brussel, waar de Hoogstraat in de middeleeuwen ook Rechte straat werd genoemd (Gorissen 1947: 19; Vannieuwenhuyze 2010-2011: 18-21). In het andere geval gaan ze vaak terug op voormalige wegen van een zeker belang, zoals Romeinse heirbanen, Karolingische koningswegen of middeleeuwse heerwegen. Dat verklaart onder meer waarom bepaalde stukken van vroegere Romeinse wegen in de middeleeuwen Hoogstraat, Hoge weg of Haut chemin werden genoemd (Schönfeld 1957: 55-56; Monjoie 2005: 41-42). Hoogstraten kunnen evengoed pas ontstaan zijn in de Karolingische periode en in dat geval gaan ze dan terug op de *viae regiae* of koningswegen. Karel de Grote maakte bijvoorbeeld in 786 melding van een *plateam que dicitur Hohastrazza* bij de schenking van de villa Dornhof aan het klooster Hersfeld (Schönfeld 1957: 58-59).

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Hoge weg, Hoge straat (Ndl.) – Via Alta, Alta via (Lat.) – Grand chemin, Grand'rue, Rue grande (Fr.).

Specifieke literatuur

de Baar P.J.M., 'Enige aspecten van de geschiedenis van de Hoogstraat en omgeving tot 1637', in: L. Barendregt, R.J.F. van Gulick, G. de Klerk & H.J.J. Roelofs (red.), *Hoogstraat op stellen. De restauratie van de kelders onder de Hoogstraat en van de Visbrug*, Leiden, pp. 13-26.

Kalmring S., 'Dorestad Hoogstraat from a Hedeby/Schleswig point of view', in: A. Willemsen & H. Kik (ed.), *Dorestad in an international framework. New research on centres of trade and coinage in Carolingian Times. Proceedings of the first 'Dorestad Congress' held at the National Museum of Antiquities. Leiden, the Netherlands. June 24-27, 2009*, Turnhout, 2010, pp. 69-81.

Piret J.C.F.D., 'Een zeer ongewone straat. Over de relaties tussen de Hoogstraat en de stad', in: L. Barendregt, R.J.F. van Gulick, G. de Klerk & H.J.J. Roelofs (red.), *Hoogstraat op stellen. De restauratie van de kelders onder de Hoogstraat en van de Visbrug*, Leiden, pp. 55-68.

Van Nieuwenhuyse J., "'Hoogstraat Tielt". Bronnenstudie voor het behalen van het getuigschrift van toeristische stadsgids', Tielt, 1998 (onuitgegeven scriptie).

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Hogeweg in Werchter (Rotselaar, prov. Vlaams-Brabant; foto Thomas Vercammen, 2014).



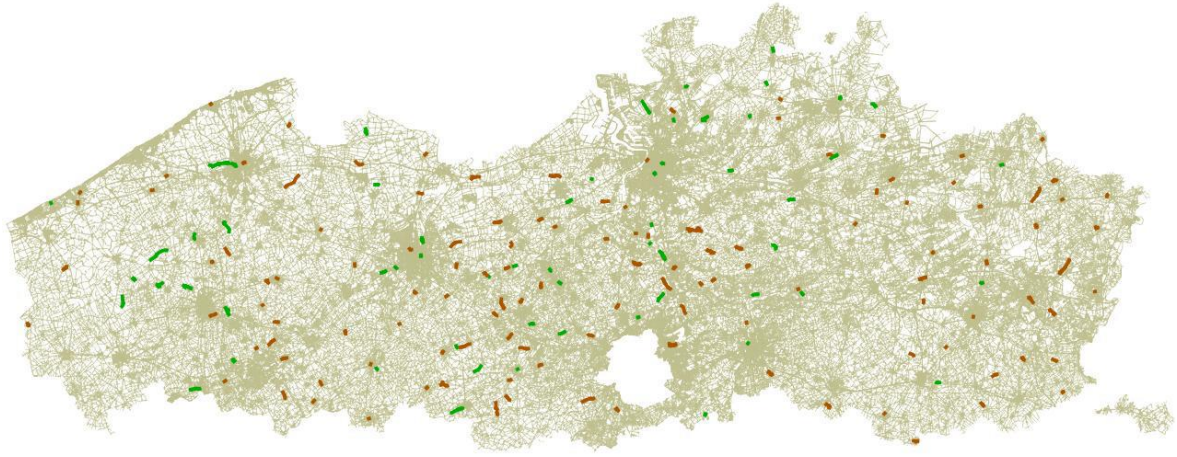
De Hoge Wegel in Overpelt (prov. Limburg; foto Vic Mennen, 2014).



Oude foto van de – nog onverharde – Hoogstraat in Mol (prov. Antwerpen) (bron: www.1204.be).



Oude foto van de Hoogstraat in Hasselt (prov. Limburg; overgenomen uit Caluwaerts 1989: 56).



Verspreiding van de straatnamen Hoogstraat (bruin) en Hoge weg (en varianten, groen) in Vlaanderen. Noot: er bestaan nog talrijke andere straat- en plaatsnamen met het bestanddeel 'hoog' of 'hoge', zoals bijvoorbeeld Hogebrug, 't Hoge, Hoogpoort, enzovoort.

3.8.6 Publieke wegen

Een openbare, voor iedereen toegankelijke weg.

Meer algemene term

Wegen naar historisch statuut.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

In theorie waren de meeste wegen in het verleden vrij toegankelijk. In de historische bronnen worden deze wegen meestal aangeduid als 'gemene weg' of 'gemene straat'.

Opmerkingen

Het gemene of gemeenschappelijke karakter van wegen werd echter vaak aangetast, bijvoorbeeld door landbouwers die stukken van de wegen toevoegden aan hun landbouwareaal, of door grondeigenaars die smalle stegen of paden privatiseerden of zelfs integreerden in hun woningen. Rond het publieke karakter van wegen zijn dan ook vele processen gevoerd. De overheden namen zelf ook maatregelen, onder meer door het voorschrijven van wettelijke breedtes van verscheidene types wegen of door het opleggen van het recht van vrije doorgang.

De nog bestaande Gemenestraat op grondgebied Poperinge (prov. West-Vlaanderen) en op grondgebied Heuvelland (prov. West-Vlaanderen) loopt in beide gemeenten pal op de Belgisch-Franse grens. Wellicht is de straatnaam hier eerder een allusie op het feit dat deze straat verdeeld wordt over twee staatkundige territoria en dus eigenlijk als een grensweg mag worden beschouwd.

Varianten en vertalingen

Openbare weg (Ndl.) – *Gemene weg*, *Gemene straat* (Mdlndl.) – *Voie publique* (Fr.) – *Via publica* (Lat.).

Specifieke literatuur

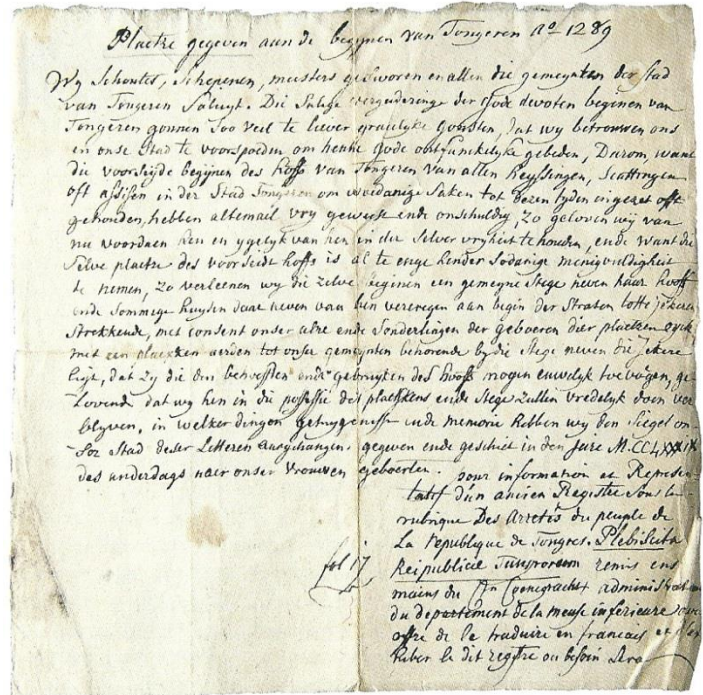
Radke G., *Viae Publicae Romanae*, Stuttgart, 1971.

Salminen T., 'Common Road, Common Duty – Public Road, Private Space?: King Magnus Eriksson's law and the understanding of road as a space in late medieval Finland and the Swedish realm', in: *Scandinavian Journal of History*, 2010, jg. XXXV, 2, pp. 115-134.

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten



De Gemenestraat in Kieldrecht (Beveren, prov. Oost-Vlaanderen) (foto Bert Verwerft, 2014), een allusie op het vroegere publieke karakter van deze weg?



Akte met de melding van de schenking van een gemene steeg en enkele huizen aan het begijnhof van Tongeren (prov. Limburg; Stadsarchief Tongeren; overgenomen uit Nijssen & Toussaint 2012: 66).

3.8.7 Schouwwegen

Een weg waarvan het onderhoud aan bepaalde regels was gebonden.

Meer algemene term

Wegen naar historisch statuut.

Meer specifieke term(en)

/

Gerelateerde term(en)

/

Informatie

/

Opmerkingen

/

Varianten en vertalingen

Scouwech (MdIndl.).

Specifieke literatuur

/

Voorbeelden, afbeeldingen & kaarten

/

Bibliografie

Publicaties

100 mooiste luchtfoto's 2011

De 100 mooiste luchtfoto's. Vlaamse Ardennen & Gentse rand, s.l., 2011.

Abrahamse e.a. 2012

J.E. Abrahamse, H. Baas, B. Groenewoudt & F. Niermeijer, *Historische wegen*, Amersfoort, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2012 (= *Gids Cultuurhistorie*, dl. 20).

Arnaud 2008

J.-L. Arnaud, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, 2008.

Baguet & Van de Mergel 1990

P. Baguet & F. Van de Mergel, *Terugblik op Nederbrakel*, s.l., 1990.

Barends e.a. 1993

S. Barends, H. Renes, T. Stol, H. van Triest, R. de Vries & F. van Woudenberg (red.), *Over hagelkruisen, banpalen en pestbosjes. Historische landschapselementen in Nederland*, Utrecht, 1993².

Bautier 1960

R.-H. Bautier, 'Recherches sur les routes de l'Europe médiévale. I. De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central', in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610)*, 1960, pp. 99-143.

Bautier 1987

R.-H. Bautier, La route française et son évolution au cours du Moyen Age, in: *Académie royale de Belgique, Classe des lettres et des sciences morales et politiques. Bulletin*, 1987, V^e série, LXXIII, pp. 70-104.

Bauwens 2012

J. Bauwens, 'Ooit droomden Pannense vissers van een 'eigen' haventje!', in: H. Berquin (red.), *In het zand geschreven. De duinen van de Westhoek. Een geschiedenis*, Lier, 2012, pp. 193-229.

Beyls 2012

P. Beyls, 'Het Vlaamse platteland opgemeten, in kaart gebracht en naar waarde geschat. Een overzicht van de veelzijdige expertise van landmeters en prijzers in de zeventiende en achttiende eeuw in het graafschap Vlaanderen', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2012, jg. II, 3, pp. 6-21.

Blondé 1997

B. Blondé, 'Steenwegen, transportkosten, tijdsbesef, economische ontwikkeling en verkeerscongestie in de eeuw van de Verlichting. Het voorbeeld van de Brabantse steenwegen', in: *Tijdschrift voor Ecologische Geschiedenis*, 1997, II, 1, pp. 18-26.

Blondé & Van Uytven 1995

B. Blondé & R. Van Uytven, 'Langs land- en waterwegen in de Zuidelijke Nederlanden. Lopend onderzoek naar het preindustriële transport', in: *Bijdragen tot de Geschiedenis. Het transport en het stedelijk netwerk in de Zuidelijke Nederlanden. Antwerpen, 3 oktober 1998*, 1999, jg. LXXXII, 3-4, pp. 135-158.

Braekman 1995

W.L. Braekman, 'Historische aantekeningen over Sint-Lievens-Houtem', in: *Het land van Aalst*, 1995, jg. XLVII, 4, pp. 245-280.

Brans 2010

M. Brans, 'Het centrum van Kapellen in het begin van de 18^{de} eeuw (4de deel en slot)', in: *'t Bruggeske*, 2010, XLII, 3, pp. 85-88.

Breedte der wegen 1881

'Breedte der wegen in vorige eeuwen, onder de jurisdictie van 't Loonsch hof van Vliermael (uit een handschrift)', in: *De Maasgouw*, 1881, III, 106, p. 419.

Breugelmans e.a. 1990

K. Breugelmans, L. Ceulemans, L. Coenen, D. Engels, W. Grootaers, I. Nuyens & A. Van den Broeck, *Historische Stedenatlas van België. Lier*, Brussel, 1990.

Bruns & Weczerka 1962-1967

F. Bruns & H. Weczerka, *Hansische Handelsstrassen*, Keulen – Graz – Weimar 1962-1967, 3 dln.

Caluwaerts 1989

G. Caluwaerts, *Hasselt intra muros. Hasselt binnen de oude wallen. Historiek van straten, pleinen, gebouwen en huizen zoals opgetekend door Jan Juliaan Melchior (1848-1920)*, Deurne – Hasselt, 1989.

Capiteyn, Charles & Laleman 2007

G. Capiteyn, L. Charles & M.C. Laleman, *Historische atlas van Gent. Een visie op verleden en toekomst*, Amsterdam, 2007.

Châteaux Chevaliers 1995

Châteaux Chevaliers en Hainaut au Moyen Age, Bruxelles, 1995.

Cherreté e.a. 2008

B. Cherreté, S. Reniere & N. Vanholme, Sint-Lievens-Houtem Marktplaats. Archeologisch vooronderzoek juli - augustus 2008, Sint-Lievens-Houtem, 2008 (studierapport Solva).

Coene & De Raedt 2010

A. Coene & M. De Raedt, *Kaarten van Gent 1534 - Plannen voor Gent 2009*, Heule, 2010.

Dauzat 1935

A. Dauzat, recensie van Albert Grenier, *Archéologie gallo-romaine*, 2e partie, l'archéologie du sol (les routes; navigation, occupation du sol), in: *Le français moderne*, 1935, jg. III, pp. 375-376.

de Flou 1914-1938

K. de Flou, *Woordenboek der Toponymie van Westelijk Vlaanderen, Vlaamsch Artesië, het Land van den Hoek, de graafschappen Guines en Boulogne, en een gedeelte van het graafschap Ponthieu*, Brugge, 1914-1938, 18 dln.

De Meulemeester 1986

J. De Meulemeester, 'Burchten en stadsontwikkeling : archeologische beschouwingen bij de kaarten van Jacob van Deventer', in: *De Duinen*, 1986, jg. XVI, pp. 73-91.

De Meulemeester 1990

J. De Meulemeester, 'Karolingische castra en stadsontwikkeling: enkele archeo-topografische suggesties', in: *Ontstaan en vroegste geschiedenis van de middeleeuwse steden in de Zuidelijke Nederlanden. Een archeologisch en historisch probleem. 14^{de} Internationaal Colloquium. Spa, 6-8 sept. 1988. Handelingen*, s.l., 1990, pp. 117-149 (= *Historische uitgaven, reeks in-8°*, dl. 83).

De Meulemeester 1992

J. De Meulemeester, 'La fortification de terre et son influence sur le développement urbain de quelques villes des Pays-Bas méridionaux', in: *Revue du Nord*, 1992, jg. LXXIV, 296, pp. 13-28.

Denecke 1969

D. Denecke, *Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft*, Göttingen, 1969.

De Potter & Broeckaert 1870-1872

F. de Potter & J. Broeckaert, *Geschiedenis van de gemeenten der provincie Oost-Vlaanderen. Tweede reeks. – Arrondissement Eekloo. Tweede deel. Kaprijik, Kluizen, St.-Laureins, Lembeke, Maldegem, Ste-Margriete*, Gent, 1870-1872.

Derville 1978

A. Derville, 'La première révolution des transports continentaux (c. 1000 - c. 1300)', in: *Les transport au moyen âge. Actes du VII^e congrès des médiévistes de l'enseignement supérieur. Rennes – juin 1976. Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1978, jg. LXXXV, 2, pp. 181-205.

De Smet 1965

J. De Smet, 'Een vraag over de asbreedte van de wagens in vroegere eeuwen', in: *Ons Heem*, 1965, XIX, 1, p. 6.

De Smet 1966

J. De Smet, 'Het verkeer en de verkeerswegen bij ons in het verleden', in: *Ons Heem*, 1966, XX, 5, pp. 185-199.

De Vriendt s.d.

A. De Vriendt, *Plage de La Panne. Plan-Indicateur des Hotels, villas, etc.*, Steenbrugge s.d.

De Vuyst 2003

J. De Vuyst, 'Kasseiers en kasseiwegen', in: *Ons Heem*, 2003, jg. LVI, 3, pp. 29-36.

De Wilde 1950

J. De Wilde, 'Kavelgeschiedenis en toponymie', in: *Mededelingen van de Vereniging voor Naamkunde te Leuven en de Commissie voor Naamkunde te Amsterdam*, 1950, XXVI, pp. 69-79.

Dhaen 2012

S. Dhaen, *De middeleeuwse handelsweg Brugge-Keulen. Een nieuwe stand van zaken*, Leuven, 2012 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven masterscriptie).

Dhaeze 2004

W. Dhaeze, 'Het wegennet en het Romeinse leger', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, LIII, 301, pp. 137-140.

d'Osta 1986

J. d'Osta, *Dictionnaire historique et anecdotique des rues de Bruxelles*, Bruxelles, 1986.

Fockema Andreae 1957

S.J. Fockema Andreae, 'Hessenwegen', in: *Mededelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen – Afdeling Letterkunde*, 1957, nieuwe reeks, jg. XX, pp. 283-301.

Fournier 1960

P.-F. Fournier, 'L'origine du mot « chaussée »', in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1960, jg. I, pp. 41-53.

Frequin 1952

A.M. Frequin, 'De middeleeuwse wegen in Nederland', in: *Geografisch Tijdschrift*, 1952, V, pp. 49-63.

Gauthiez 2003

Gauthiez B., *Espace urbain: vocabulaire et morphologie. Principes d'analyse scientifique*, Paris, 2003.

Génicot 1948

L. Génicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, 1948.

Gerits 1989

J. Gerits, *Historische steden in Limburg*, Brussel, 1989.

Geybels 2006

H. Geybels, *Kapellen in Vlaanderen. Vergeten verleden*, Leuven, 2006.

Gilles-Guibert 1960

M. Gilles-Guibert, 'Noms des routes et des chemins dans le Midi de la France au Moyen Âge', in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1960, jg. I, pp. 1-39.

Glabeke 2011

K. Glabeke, *Wat leert de straat? Leuvense straatnamen toegelicht*, Leuven, 2011.

Goeminne e.a. 1999

L. Goeminne, M. Vandeputte & F. Willemijns, *Toponymie van Zulte. Oude en nieuwe plaatsnamen te Zulte*, s.l., 1999.

Goeminne e.a. 2002

L. Goeminne, M. Vandeputte & D. Vanquickenberghe, *Toponymie van Olsene. Oude en nieuwe plaatsnamen*, s.l., 2002.

Goris 2001

J.-M. Goris, *Een kaartboek van de abdij Tongerlo 1655-1794*, Brussel, 2001.

Gorissen 1947

P. Gorissen, Rechte straten te Hasselt, in: *Het Oude Land van Loon*, 1947, II, 1, pp. 18-20.

Haelewyn 1971

R. Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen*, Brugge, 1971.

Hanegreefs 1980

G. Hanegreefs, 'De steenweg Diest-Leuven (1777-1797)', in: *Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta*, Leuven, 1980, 9b, pp. 23-196.

Hasenkamp 1925

G. Hasenkamp, *Die Wege als Erscheinungen im Landschaftsbild, ein Beitrag zur Geographie der Kulturlandschaft*, Freiburg, 1925.

Haslinghuis & Janse 2005

E.J. Haslinghuis & H. Janse, *Bouwkundige termen. Verklarend woordenboek van de westerse architectuur- en bouwhistorie*, Leiden, 2005⁵.

Herbillon 1968

J. Herbillon, 'Routes et chemins en toponymie gallo-romaine', in: *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 1968, jg. XLVI, pp. 81-86.

Hermans 2000

E. Hermans (red.), *Holle wegen. Handleiding*, Heverlee, 2000.

Heslinga 1952

M.W. Heslinga, 'De landweg in het verleden, sociaal-geografisch belicht', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 1952, Tweede Reeks, LXIX, 2, pp. 159-177.

Higounet 1982

Ch. Higounet, 'Avant-propos', in: *L'Homme et la Route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes. Deuxièmes Journées internationales d'histoire 20-22 septembre 1980*, Auch, 1982, pp. 7-10 (= *Flaran*, dl. 2).

Hillegers 1993

H.P.M. Hillegers, *Heerdgang in Zuidelijk Limburg. Een vorm van extensieve beweiding in verleden, heden en toekomst*, Maastricht, 1993.

Hillewaert e.a. 2011

B. Hillewaert, m.m.v. C. Baeteman, J. Bastiaens, K. Deforce & A. Ervynck, 'Een dynamisch wadlandschap tijdens de eerste eeuwen na Chr.', in: B. Hillewaert, Y. Hollevoet & M. Ryckaert (red.), *Op het raakvlak van twee landschappen. De vroegste geschiedenis van Brugge*, Brugge, 2011, pp. 37-39.

Hoekstra 2009

M.J. Hoekstra, *Huis, tuin en keuken. Wonen in woorden door de eeuwen heen*, Amsterdam – Antwerpen, 2009.

Horsten 2005

F.H. Horsten, *Doorgaande wegen in Nederland, 16^e tot 19^e eeuw. Een historische wegenatlas*, Amsterdam, 2005.

Hoyoux 1945

J. Hoyoux, 'Figure est destinée de la chaussée Brunehaut au Moyen Âge et à l'époque moderne', in: *Bulletin de l'Institut archéologique liégeois*, 1945, jg. LXV, pp. 71-94.

Imberdis 1939

F. Imberdis, 'Les routes médiévales : mythes et réalités historiques', in: *Annales d'Histoire Sociale*, 1939, jg. I, pp. 411-416.

Imberdis 1960

F. Imberdis, Les routes médiévales coïncident-elles avec les voies romaines?, in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1960, jg. I, pp. 93-98.

Janssens 1992

L. Janssens, 'De werking van de post en het statuut van zijn ambtenaren', in: Janssens L. & Meurrens M. (eds.), *De post van Thurn und Taxis 1489 – 1794*, Brussel, 1992, pp. 81-98.

J.D.S. 1932

J.D.S., 'Plaatsnamen', in: *Biekorf*, 1932, jg. XXXVIII, pp. 363-367.

Kamps 1999

P.J.M. Kamps (red.), *Terminologie verdedigingswerken. Inrichting, aanval en verdediging*, Utrecht, 1999.

Kempeneers 1999

P. Kempeneers, *Thuis in Tienen*, Tienen, 1999, 3 dln.

Kempeneers 2009

P. Kempeneers, *Aarschot. Plaatsnamen en hun Geschiedenis*, Tienen, 2009.

Koen & Renes 2003

D.T. Koen & J. Renes., *Wegwijzer: Gids voor historisch onderzoek naar verkeer en vervoer in de provincie Utrecht*, Utrecht, 2003.

Kouwenhoven 2003

A.O. Kouwenhoven, *Tussen straat en weg. Een inventarisatie van achtervoegsels en simplica in straat- en wegnamen*, Zeist, 2003.

Laleman e.a. 2012

M.C. Laleman (dir.), G. Dupont, P.-J. Lachaert, V. Meillander, S. Staelens & P. Steurbaut, *Op weg door Gent. Historische routes in het stedelijk landschap*, Gent, 2012.

Lelievre 2009

W. Lelievre, *Archiefbeelden Nieuwpoort*, Gloucestershire, 2009.

Leyden 1936

F. Leyden, 'Vroegmiddeleeuwsche straatwegen in Zuid Holland', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 1936, tweede reeks, jg. LIII, pp. 371-386.

Leyden 1940a

Leyden F., 'Koningswegen in Holland en Zeeland', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 1940, pp. 654-666.

Leyden 1940b

Leyden F., 'Oude wegen op de Veluwe', in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre*, 1940, pp. 93-151.

Lindemans 1929-1930

J. Lindemans, 'Brabantsche Plaatsnamen. Assche (Vervolg)', in: *Eigen Schoon en de Brabander*, 1929-1930, jg. XII, pp. 124-127.

Lindemans 1952

J. Lindemans, *Toponymie van Asse*, Tongeren, 1952 (= *Werken uitgegeven door de Koninklijke Commissie voor Toponymie en Dialectologie (Vlaamse Afdeling)*, dl. 6).

Lombaerde 1995

P. Lombaerde, *Leopold II: koning – bouwheer*, s.l., 1995.

Lombaerde 2009

P. Lombaerde, *Antwerpen versterkt. De Spaanse omwalling vanaf haar bouw in 1542 tot haar afbraak in 1870*, Antwerpen, 2009.

Martens 1943

M. Martens, *Actes relatifs à l'Administration des Revenus domaniaux du Duc de Brabant (1271-1408)*, Bruxelles, 1943.

Masure e.a. 2012

H. Masure, I. Jongepier, T. Soens, R. Vermoesen & E. Wauters, 'Een hoeve in de polder. Bronnen en methodes voor landschaps- en bewoningsgeschiedenis van historische hoeves', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2012, jg. II, 3, pp. 34-49.

Meijer 2004

E. Meijer, 'Op reis in het Romeinse Rijk', in: J.-L. Meulemeester (red.), *Alle wegen leiden naar ... Romeinse wegen in Vlaanderen, themanummer Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 145-152.

Mennen 2013

V. Mennen, *Alle wegen leiden naar Lommel... Verhalen rond beeldige straatnamen*, Lommel, 2013 (= *Publicaties van de vzw Erfgoed Lommel*, dl. 26).

Mertens 1938

J. Mertens, 'Quelques aspects chronologiques du réseau routier romain en Belgique', in: *Caesarodunum*, 1983, jg. XVIII, pp. 329-337.

Mertens 1981

J. Mertens, 'Archeologisch onderzoek van een Romeinse straat te Asse', in: *Asse waar de Romeinen thuis waren. Romeinse aanwezigheid te Asse*, Asse, 1981, pp. 12-30.

Mesqui 2003

J. Mesqui, *Chemins et ponts, liens entre les hommes*, Paris, 2003.

Miniatures 1979

Les miniatures des chroniques de Hainaut (15ème siècle), Bruxelles, 1979.

Monjoie 2005

P. Monjoie., 'Routes médiévales en région wallonne', in: *Les Cahiers de l'Urbanisme*, 2005, 56, pp. 41-46.

Nijssen & Toussaint 2012

R. Nijssen & E. Toussaint, *Bilzen, Borgloon, Sint-Truiden en Tongeren. Onderzoeksgids voor de geschiedenis van vier steden in Haspengouw tot 1796*, s.l., 2012.

Ongeschreven Mechelen 2003

Het ongeschreven Mechelen. Archeologisch onderzoek op de Grote Markt en de Veemarkt 2001-2003, Mechelen, 2003.

Ostyn 1993

R. Ostyn, *Historische Stedenatlas van België. Tielt*, Brussel, 1993.

Overvoorde 1910

J.C. Overvoorde, *Geschiedenis van het postwezen in Nederland vóór 1795, met de voornaamste verbindingen met het buitenland*, Leiden, 1902.

Prims & Verbeeck 1926

F. Prims & M. Verbeeck, *Antwerpsch Straatnamenboek. Lijst van al de straatnamen, oude en nieuwe, met hun beteekenis, reden, oorsprong en veranderingen*, Antwerpen, 1926.

Rentenaar 1988

R. Rentenaar, 'De oudste stedelijke toponymie in het graafschap Holland', in: E.H.P. Cordfunke (Red.), *De Hollandse stad in de dertiende eeuw*, Zutphen, 1988, pp. 65-78.

Rogge 2004

M. Rogge, 'Het wegnnet van de Romeinen in Gallië en Germanië', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, LIII, 301, pp. 174-177. (overgenomen uit: *Hermenues*, 2003, LXXIII, 2, pp. 102-109)

Rombauts 1995

W. Rombauts, 'Verslag van de discussies', in: *Bijdragen tot de Geschiedenis. De Brabantse Stad. Tiende colloquium, Brussel 23 en 24 september 1993*, 1995, jg. LXXVIII, 1-4, pp. 205-215.

Ruijsendaal 1998

E. Ruijsendaal, *Alkmaar binnen de veste. Straatnamen in historisch perspectief*, Amsterdam, 1998.

Ryckaert 1991

M. Ryckaert, *Historische Stedenatlas van België. Brugge*, Brussel, 1991.

Schepers 1969

N. Schepers, *Toponymisch onderzoek over de gemeente Kortenberg*, Brussel, 1969 (Vrije Universiteit Brussel, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

Serruys 2014

M.-W. Serruys, 'Grenzen, wegenbouw en mercantilisme in de Oostenrijkse Nederlanden', in: *Tijdschrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2014, jg. IV, 1, pp. 19-33.

Schmitz 2007

H. Schmitz, *Lijnen in het landschap. Houtwallen, singels, heggen en andere lijnvormige houtopstanden*, Utrecht, 2007.

Schönfeld 1957

M. Schönfeld, 'Wegnamen', in: *Mededelingen van de Vereniging voor Naamkunde te Leuven en de Commissie voor Naamkunde te Amsterdam*, 1957, dl. XXXIII, pp. 1-5, 49-66 & 129-151.

Schouteet 1977

A. Schouteet, *De straatnamen van Brugge. Oorsprong en betekenis*, Brugge, 1977.

Slicher van Bath 1949

B.H. Slicher van Bath, 'Geschiedenis van de nederzettingen in de Graafschap Zutphen (tot 1500)', in: B.H. Slicher van Bath, *Herschreven historie. Schetsen en studiën op het gebied der middeleeuwse geschiedenis*, Leiden, 1949, pp. 119-171.

Soens e.a. 2014

T. Soens, I. Jongepier & E. Van Onacker, *Een historische studie van het stratenpatroon van Doel*, Antwerpen, 2014 (onuitgegeven studierapport, Agentschap Onroerend Erfgoed).

Soly 1991

H. Soly, 'Les structures économiques et socio-culturelles : continuité et changement', in: J. Van der Stock (red.), *La ville en Flandre. Culture et Société 1477-1787*, Bruxelles, 1991, pp. 31-44.

Stynen 2014

A. Stynen, 'Omstreden nieuwkomers. Bomen in het Antwerpse straatbeeld (1850-1914)', in: *Tijdschrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2014, IV, 2, pp. 18-29.

Tack, Van den Bremt & Hermy 1993

G. Tack, P. Van den Bremt & M. Hermy, *Bossen van Vlaanderen. Een historische ecologie*, Leuven, 1993².

Tentoonstelling Molenwegen 2010

'Tentoonstelling MOLENWEGEN 6 – 13 – 20 juni', in: *Molino Dialoog. Nieuwsbrief voor de "vriendenkring van het Molenmuseum"*, april-mei-juni 2010, pp. 6-29.

Thijs 1988

K.L. Thijs, 'De Textielnijverheid en het Stedelijk Leefmilieu te Antwerpen (15^{de}-18^{de} eeuw)', in: P. Maclot & W. Pottier (red.), *'n Propere tijd !? (On)leefbaar Antwerpen thuis en op straat (1500-1800)*, Antwerpen, 1988, pp. 183-205.

Tijs 1993

R. Tijs, *Tot Cieraet deser Stadt. Bouwtrant en bouwbeleid te Antwerpen van de middeleeuwen tot heden*, Antwerpen, 1993.

Tijs 2007

R. Tijs, *Antwerpen. Atlas van een stad in ontwikkeling*, Tielt, 2007.

Trio 2012

P. Trio, 'Stevig uitgebouwde structuren kaderden het godsdienstige en charitatieve leven in de late middeleeuwen', in: P. Trio, R. Castelain, G. Van Kerkhoven & M. De Smet (red.), *Tijd voor Oudenaarde*, Oudenaarde, 2012, pp. 126-143.

Tys 2004

D. Tys, 'Middeleeuwse wegen en transport. Een beknopt overzicht van de problematiek, en een overzicht van de ontwikkeling van het wegennetwerk na de Romeinse periode', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 185-190.

Vanbrabant 1958

J.-L. Vanbrabant, *Bijdrage tot de toponymie van Brussel, hoofdzakelijk in de 17e en 18e eeuw*, Brussel, 1958 (Vrije Universiteit Brussel, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

Van Buyten 1980

L. Van Buyten, 'Een steenwegstudie...', in: *Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta*, Leuven, 1980, pp. 7-22.

van Caster 1901

W. van Caster, *Namen der straten van Mechelen en korte beschrijving hunner vorige of nog bestaande oude gebouwen*, Antwerpen, 1901.

Vanden Borre 2014

S. Vanden Borre, 'Maken grenzen het verschil? Het gebruik en de perceptie van de staatsgrens in de Frans-Belgische grensregio op het einde van de negentiende eeuw', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2014, jg. IV, 1, pp. 35-47.

Vandenbreeden e.a. 2005

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

Van den Weghe 1930

M.-J. Van den Weghe, *Eene bijdrage tot de geschiedenis van Sint-Pieters-Leeuw met kaart en platen*, Wetteren, 1930.

Van der Eycken 2010

M. Van der Eycken, *Een wandeling door Diest in 1669*, Brussel, 2010.

Vandormael 1988

H. Vandormael, *Kasteel van Gaasbeek*, Gent, 1988.

Van Droogenbroeck & Van Rossem 1997

F.J. Van Droogenbroeck & Van Rossem P., *Sint-Martens-Bodegem van Franken tot Bourgondiërs (5^e - 15^e eeuw)*, Sint-Martens-Bodegem, 1997.

Van Durme 1986-1988-1991

L. Van Durme, *Toponymie van Velzeke-Ruddershove en Bochoute*, Gent, 1986-1988-1991, 3 dln.

Vanhoonacker 1986

E. Vanhoonacker, *Duizend Kortrijkse straten*, Kortrijk, 1986.

Vanmaele 2003

N. Vanmaele, 'Landelijke wegen in cultuurhistorisch perspectief', in: *VCM Contact*, 2003, jg. X, 37, 17 pp.

Vannérus 1938

Vannérus J., 'La reine Brunehaut dans la toponymie et la légende', in: *Académie royale de Belgique. Classe des Lettres*, 1938, jg. XXIV, pp. 301-420.

Vannérus 1945

J. Vannérus, 'Calciata et calcipetra', in: *Bulletin Du Cange. Archivum Latinitatis Medii Aevi*, 1945, jg. XVIII, pp. 5-24.

Vannieuwenhuyze 2008

B. Vannieuwenhuyze, *Brussel, de ontwikkeling van een middeleeuwse stedelijke ruimte*, Gent, 2008 (Universiteit Gent, onuitgegeven doctoraatsverhandeling).

Vannieuwenhuyze 2009-2010

B. Vannieuwenhuyze, 'Wegen in beweging. De in- en uitvalswegen van middeleeuws Brussel vóór de 13de eeuw', in: *Cahiers bruxellois*, 2009-2010, jg. XLI, pp. 7-29.

Vannieuwenhuyze 2010

B. Vannieuwenhuyze, 'Speuren naar versterkingen op het Brusselse stadsplan van Jacob van Deventer', in: Dewilde M., Eryvynck A. & Becuwe F. (red.), *Cenulae recens factae. Een huldeboek voor John De Meulemeester*, Koksijde – Gent, 2010, pp. 367-385 (= *Jaarboek Abdijmuseum 1138. Novi Monasterii*, dl. 10).

Vannieuwenhuyze 2010-2011

B. Vannieuwenhuyze, 'Wegen in beweging (deel 2). De in- en uitvalswegen van laatmiddeleeuws Brussel (13de-15de eeuw)', in: *Cahiers bruxellois*, 2010-2011, jg. XLII, pp. 3-32.

Vannieuwenhuyze 2013

B. Vannieuwenhuyze, 'Alle wegen leiden naar Brussel. Bestemmingstoponymie als kapstok voor de studie van het historische wegennet', in: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie*, 2013, jg. LXXXV, pp. 195-270.

Vannoppen 2003

Vannoppen H., 'Vervoer te land in Brabant of, De geschiedenis van het wegennet', in: *Ons Heem*, 2003, LVI, 3, pp. 56-71.

Van Poucke 2005

E. Van Poucke, 'Wegen en straten van Vlezenbeek, Sint-Laureins-Berchem en Oudenaken', in: *Lewe*, 2005, jg. XXIV, 3-4, pp. 3-118.

Vansteenkiste 1990

E. Vansteenkiste, 'De molens van Werken', in: *Jaarboek heemkundige kring "Crekel Beke" Kortemark*, 1990, pp. 127-137.

van Swinderen 1809

A.Q. van Swinderen, *Landt-recht van Wedde ende Westerwoldinge-landt. Door eene overzetting van den tekst, verklaringe van de verouderde woorden, die in hetzelfde voorkomen, als mede door eenige bijgevoegde aanmerkingen opgehelderd door A. Q. van Swinderen*, Groningen, 1809 (=

Verhandelingen ter nasporing van de wetten en gesteldheid onzes vaderlands ... door een genootschap te Groningen „Pro excolando iure patrio”, dl. IV.2).

Van Uytven 1995

R. Van Uytven, Transport- en verbindingsmiddelen voor de Brabantse steden 1500-1850. Een voorlopige balans, in: *Bijdragen tot de Geschiedenis. De Brabantse Stad. Tiende colloquium, Brussel 23 en 24 september 1993*, 1995, LXXVIII, 1-4, pp. 217-224.

Van Uytven 2003

R. Van Uytven, *De papegaai van de paus. Mens en dier in de Middeleeuwen*, Leuven – Zwolle, 2003.

Van Veen & van der Sijs 1997

P.A.F. Van Veen & N. Van der Sijs, *Etymologisch woordenboek. De herkomst van onze woorden*, Utrecht - Antwerpen, 1997.

Venema 1861

G.A. Venema, 'Kunswegen in de provincie Groningen', in: *Staatkundig en Staathuishoudkundig Jaarboekje*, 1861, jg. XIII, pp. 253-290.

Verhulst 1995

A. Verhulst, *Landschap en Landbouw in Middeleeuws Vlaanderen*, s.l., 1995.

Vermeulen 2001a

F. Vermeulen, 'Cultural biography of the protohistoric and Roman landscape of the Civitas Menapiorum', in: F. Vermeulen & M. Antrop (ed.), *Ancient Lines in the Landscape. A Geo-Archaeological Study of Protohistoric and Roman Roads and Field Systems in Northwestern Gaul*, Leuven – Paris – Sterling, 2001, pp. 17-23.

Vermeulen 2001b

F. Vermeulen, 'The basic Roman road network in the Civitas Menapiorum', in: F. Vermeulen & M. Antrop (ed.), *Ancient Lines in the Landscape. A Geo-Archaeological Study of Protohistoric and Roman Roads and Field Systems in Northwestern Gaul*, Leuven – Paris – Sterling, 2001, pp. 77-81.

Vermeulen 2004

F. Vermeulen, 'Het Romeinse wegensysteem', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, LIII, 301, pp. 130-136.

Verschelde 1877

K. Verschelde, 'De twee ezelstraten te Brugge', in: *Rond den Heerd*, 1877, pp. 17-18.

Verwijs & Verdam 1885-1952

E. Verwijs & J. Verdam, *Middelnederlandsch Woordenboek*, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1885-1952, 11 dln.

Visser 1993

I. Visser, Infrastructuur op een hoger plan, in: E. Taverne & I. Visser (Red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, Nijmegen, 1993, pp. 112-123.

Wankenne 1981

A. Wankenne, 'Asse', in: *Asse waar de Romeinen thuis waren. Romeinse aanwezigheid te Asse*, Asse, 1981, pp. 1-7.

Wegen gisteren... en vandaag 1979

Wegen gisteren... en vandaag, Brussel, 1979.

Wiersma, Klomp & Looyen 1965

T. Wiersma, C. Klomp & A. Looyen, *Wegen*, Amsterdam – Antwerpen, 1965⁶.

Wijns 2003

D. Wijns, "Geef de keizer wat de keizer toekomt..." De sporen van een Romeins verleden te Diest', in: *Oost-Brabant. Heemkunig Tijdschrift voor het Hageland en Omgeving*, 2003, jg. XXXX, 3, pp. 114-129.

Willems 1846

J.F. Willems, 'Vervolg der oude stadsregten van Brussel. 1368-1386', in: *Belgisch Museum voor de Nederduitsche Tael- en Letterkunde en de Geschiedenis des Vaderlands*, 1846, jg. X, pp. 99-117.

Zwaenepoel e.a. 2014

A. Zwaenepoel, J. Burny, R. Jarych, E. Cosyns & D. Tys, *Historische ecologie in Limburg. Deelstudie de Hoge Kempen. Thematisch rapport*, s.l., 2014.

Websites

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

Geheugen van Nederland: www.geheugenvannederland.nl.

Geïntegreerde Taalbank: gtb.inl.nl (bevat onder meer het WNT en MNW).

Geoportaal Onroerend Erfgoed: <https://geo.onroerenderfgoed.be>.

Gemeente Bronckhorst: www.bronckhorst.nl.

Inventaris Onroerend Erfgoed: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be>.

Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon v.z.w.: www.kvns.be.

Livius: www.livius.org.

MAGIS Brugge: <http://www.kaartenhuisbrugge.be/Magis>.

Nederlandse Art and Architecture Thesaurus: www.aat-ned.nl.

OpenStreetMap: www.openstreetmap.org.

Ostia Antica: www.ostia-antica.org.

Staats-Spaanse Linies: www.staatsspaanselinies.eu.

Stichting Menno van Coehoorn: www.coehoorn.nl.

Van Dale: www.vandale.nl.

Vlaams Genootschap van Santiago de Compostela: www.compostelagenootschap.be.

Vlaams Vestingbouwkundig Centrum Simon Stevin: www.simonstevin.org.

vzw Durme: www.vzwdurme.be.

Wikipedia: <http://nl.wikipedia.org>.