



Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden

Bijlage 4: Bronnenoverzicht

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

Gent, oktober 2014



onroerend

erfgoed



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.

1. Inleiding

Deze bijlage omvat een becommentarieerd overzicht van het bronnenmateriaal dat relevant is voor de studie van het historische wegennet in Vlaanderen. Laat ons meteen duidelijk stellen dat dat bronnenmateriaal bijzonder omvangrijk en gediversifieerd is. Om te beginnen puilen de archieffondsen als het ware uit van de documenten die gegevens over historische wegen bevatten. Die documenten zijn bovendien van velerlei aard: handgeschreven en gedrukte teksten, ordonnanties en reglementen, boekhoudkundige stukken, eigendomsakten en kadastrale documenten, private archieven, kaarten, tekeningen en schilderijen, ontwerpschetsen, enzovoort. Maar daarnaast is ook ‘tastbare’ informatie beschikbaar: het historische wegennet heeft immers talloze sporen nagelaten. Het gaat enerzijds om directe, materiële restanten van historische wegen, die hetzij aan de oppervlakte, hetzij onder het maaiveld zijn bewaard. Anderzijds betreft het indirecte verwijzingen naar het voormalige wegennet, via landschappelijke ingrepen (bijvoorbeeld een verhoging) of via infrastructuur die bij het toenmalige wegennet hoorde. Ten slotte kunnen we ook nog een beroep doen op mondelinge informatie, want de geschiedenis van wegen blijft evenzeer verder leven in de herinneringen van de mensen.

Hét grote probleem met dit omvangrijke bronnenarsenaal is de immense versnippering van de informatie (Higounet 1982: 8; Bautier 1987: 73). Informatie over een historische weg, over een historisch wegtype of over een historisch wegenpatroon zit hopeloos verspreid over een breed scala aan gegevensdragers. En helaas bestaan er weinig of geen bronnen die een synthesebeeld verschaffen: “il n’existe pratiquement aucun document qui nous permette une vue d’ensemble du réseau routier” (Bautier 1987: 73). In de meeste archiefinstellingen vindt men bovendien geen apart fonds ‘wegennet’, hoogstens een fonds ‘openbare werken’. De hierboven vermelde documenten zitten dan ook verspreid over talloze archieffondsen en -nummers. Het vergt dus een titanenwerk om alle relevante informatiedragers over het historische wegennet op te sporen en te bestuderen. Zelfs voor de studie van het historische wegennet in een specifieke periode en regio kost dit redelijk wat tijd. Horsten stipte dan ook terecht aan dat optimale resultaten slechts mogelijk zijn via een brede benadering, die echter slechts voor relatief kleine gebieden te verwezenlijken valt (Horsten 2005: 81; zie ook de la Coste-Messelière 1960: 209).

Dit bronnenoverzicht heeft dan ook de ambitie om toekomstige onderzoekers een eind op weg te helpen door de verschillende brontypes op te sommen en kort te bespreken. Voor alle brontypes worden enkele relevante kenmerken opgesomd en wordt beschreven welke informatie ze bevatten met betrekking tot het historische wegennet. Eventueel worden ook methodologische problemen en valkuilen aangestipt. Waar mogelijk wordt een voorbeeld getoond, hetzij via een afbeelding, hetzij via tekst in een oranje kader. In de grijze kaders vindt men richtinggevende literatuur en een kort woordje uitleg over de vindplaats van de bronnen. Op die manier kunnen onderzoekers die de studie van historische wegen of van het historische wegennet willen aanvatten, zelf eerst afwegen welke bronnen nuttig zullen zijn voor hun studie. De lezer zal wel merken dat het bronnenoverzicht naar het einde toe wat bondiger is opgevat. Dat heeft vooral te maken met het feit dat de meest relevante én bestudeerde bronnen vooraan staan (kaarten, historische teksten); de fysische, materiële en mondelinge informatie is veel heterogener, moeilijker opspoorbaar en al bij al nog maar weinig systematisch geëxploreerd met het oog op de studie van het historische wegennet.

We ronden dit inleidende punt af met nog twee algemene methodologische richtlijnen. Een eerste belangrijke opmerking is dat een deel van de relevante historische documenten is uitgegeven of ondertussen digitaal werd ontsloten. Dat geldt bijvoorbeeld voor heel wat historische kaarten, kostuimen, verordeningen van middeleeuwse en vroegmoderne landsheren en reisverhalen. Desalniettemin is ook heel wat bronnenmateriaal onuitgegeven, in het bijzonder de administratieve,

boekhoudkundige, wegenbouwtechnische en (pre-)kadastrale informatie. Om deze te consulteren, is archiefwerk dus noodzakelijk.

De tweede richtlijn houdt verband met de bevoegdheidsniveaus. Wie informatie zoekt over de aanleg of het beheer van specifieke wegen, gaat best eerst na wie hiervoor bevoegd was. Tijdens het ancien régime zijn vele wegen aangelegd en/of beheerd op initiatief van lokale machthebbers en besturen en private personen. Vanaf het einde van de achttiende eeuw nam de invloed van de hogere bestuursniveaus toe: ook de staat, gewesten en provincies kregen een groot aantal bevoegdheden inzake wegen en verkeer (Koen & Renes 2003: 7). Lokale besturen bleven weliswaar verantwoordelijk voor de lokale wegen en ook privaat initiatief bleef bestaan (onder meer via het systeem van de concessies). Het onderscheid tussen ancien régime en nieuwste tijd vertaalt zich soms ook op archivalisch vlak: diverse archiefinstellingen maken nog een duidelijk onderscheid tussen hun zogenoemde 'oud archief' en de recente archiefbestanden.

2. Picturale bronnen

Sedert eeuwen geeft men het landschap op picturale wijze weer, in hoofdzaak via kaarten en zichten. Het is dus niet verwonderlijk dat kaarten en landschapszichten basisbronnen zijn voor de studie van historische wegen, aangezien deze onlosmakelijk tot een specifiek landschap behoren. Vooral kaarten zijn een cruciale bron van informatie: wegen kunnen zeer goed vanuit de lucht worden waargenomen en lenen zich bij uitstek voor een tweedimensionale of symbolische weergave. Op vele kaarten vindt men dan ook wegen terug. Landschapszichten daarentegen bieden vooral driedimensionale informatie aan (gebouwen in opstand, begroeiing, hoogteverschillen en reliëf) en wegen komen hierop dus in mindere mate voor. Om die reden starten we dit typologisch bronnenoverzicht dan ook met de kaarten.

2.1 Kaarten

Een kaart is “een (grafische) voorstelling (meestal op een plat vlak) van objecten en verschijnselen op het oppervlak van de aarde [...], in hun ruimtelijke samenhang” (De Maeyer 2008: 1). Men vindt wegen dan ook vaak terug op kaarten, in het bijzonder op topografische kaarten. Thematische kaarten met enkel (of hoofdzakelijk) de weergave van het wegennet in een bepaald gebied komen ook veelvuldig voor. De waarde van kaartmateriaal voor de studie van het historische wegennet is dus evident, aangezien het toelaat om oude wegen te identificeren en te lokaliseren, hun bestemmingen en inbedding in het wegennet en landschap te bepalen en soms ook hun gebruik en belang in te schatten. Om die reden bestempelen we kaarten als een primaire bron voor de studie van het historische wegennet. De relevante kaarten worden hieronder typologisch en chronologisch (afdalend in de tijd) opgesomd en besproken.

De grote waarde van kaarten voor wegehistorisch onderzoek impliceert geenszins dat de informatie zonder de nodige bronnenkritiek mag worden gebruikt. Ook kaarten hebben immers hun hiaten en gebreken. Horsten onderstreepte vooral de grotere heterogeniteit en mindere betrouwbaarheid van kaarten uit de periode vóór de negentiende eeuw (Horsten 2005: 9). Monjoie waarschuwde ervoor om kaartmateriaal uit diverse periodes door elkaar te gebruiken, aangezien dit zou kunnen leiden tot de reconstructie van ‘imaginaire routes’ (Monjoie 2005: 45). Mogelijk doelde hij hiermee op het fenomeen (en probleem) van de samengestelde verbindingen: oude kaarten tonen vaak slechts één enkel wegtraject, terwijl er in de realiteit meerdere alternatieve routes bestonden. Horsten zag daar geen problemen in, want op basis van comparatieve analyse van het beschikbare kaartmateriaal kon hij een tamelijk volledige reconstructie maken van het net van doorgaande wegen in de Noordelijke Nederlanden rond 1600 (Horsten 2005: 11).

Vaak worden oudere kaarten minder betrouwbaar ingeschat dan recente kaarten. Maar eigenlijk is het probleem van die betrouwbaarheid veel complexer. Om inzicht daarin te verwerven, raadpleegt men best enkele van de methodologische publicaties die hieronder in het grijze kader staan opgesomd. Specifiek vanuit het oogpunt van de wegen- en verkeersgeschiedenis benaderden Koen en Renes de betrouwbaarheid op drie manieren (Koen & Renes 2003: 17):

- **Geometrische betrouwbaarheid:** zijn de afstanden correct en is het tracé van de weg exact weergegeven?
- **Topografische betrouwbaarheid:** welke wegen (en andere topografische elementen) staan op de kaart weergegeven, op welke manier en om welke reden? Als een weg niet op de kaart voorkomt, dan betekent dat niet noodzakelijk dat hij niet bestond. Hij kan weggelaten zijn omdat hij niet paste in het opzet van de kaart.

- **Chronologische betrouwbaarheid:** geeft de kaart de situatie weer zoals ze was op het tijdstip van de vervaardiging? Soms worden bepaalde landschapselementen, zoals wegen, weggelaten of toegevoegd bij heruitgaven/herdrukken van kaarten.

Oudere kaarten kunnen trouwens op bepaalde vlakken waardevoller blijken dan recentere, betrouwbaarder geachte kaarten. Zo worden wegen op oudere kaarten weergegeven in hun oorspronkelijke of historische landschappelijke context. Op een recente kaart is die weg misschien geometrisch correct ingetekend, maar is de landschappelijke context aangetast of verdwenen (Koen & Renes 2003: 17). Cartografische propaganda is trouwens van alle tijden: zo zijn voor de twintigste eeuw kaarten van steden bekend die zichzelf wensten te promoten als belangrijk verkeerscentrum door vooral de verbindingen met grote steden in de verf te zetten (Rombauts 1995: 206).

Wijzen we tot slot nog op het probleem van de schaal: oudere kaarten zijn vaak kleinschalig, zeker wanneer het overzichtskaarten van regio's of landen betreft. Zodoende bevatten ze weinig gedetailleerde gegevens en stellen ze de loop van de wegen schematisch weer (Horsten 2005: 32). Als alternatief kunnen de grootschalige landboeken en proceskaarten worden gebruikt, maar deze beperken zich dan weer vaak tot zeer kleine gebiedjes. Pas met de Ferrariskaart uit 1777-1778 werden de Zuidelijke Nederlanden voor het eerst systematisch op grootschalige manier in kaart gebracht. In de negentiende eeuw ging men nog een stap verder, met de systematische aanmaak van perceelsplannen voor het hele grondgebied van de Zuidelijke Nederlanden.

Literatuur

Bakermans M.M.G., *Gebruiksbeperkingen van de moderne topografische kaart bij onderzoek in het cultuurlandschap*, Wageningen, 1986.

Blakemore M.J. & Harley J.B., 'Concepts in the History of Cartography. A Review and Perspective', in: *Cartographica*, 1980, jg. XVII, 4, pp. 1-107.

Beyaert M., Antrop M., De Maeyer Ph., Vanderमotten Ch., Billen C., Decroly J.-M., Neuray C., Ongena Th., Queriat S., Van den Steen I. & Wayens B., *België in kaart. De evolutie van het landschap in drie eeuwen cartografie*, Tielt, 2006.

Bossu J., *Vlaanderen in oude kaarten. Drie eeuwen cartografie*, Tielt, 1982.

Bossu J., *Vlaanderen in kaarten*, Oudenburg, 1999.

Bricker C., *Geschiedenis van de cartografie*, Alphen aan den Rijn, 1981.

Caert-Thresoor, 1982 - ...

De Maeyer Ph., *Cartografie*, Gent, 2008.

Fockema Andreae S.J. & van 't Hoff B., *Geschiedenis der kartografie van Nederland, van de Romeinse tijd tot het midden der 19^e eeuw*, 's-Gravenhage, 1947.

Imago Mundi, 1935 - ...

Janssens L., *Kaarten op bestelling. De beroepsorganisatie der land- en edifiemeters in het hertogdom Brabant en de Landen van Overmaas, 1680-1795*, Leuven, 2006 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven doctoraatsverhandeling).

Koeman C., 'Levels of historical evidence in early maps (with examples)', in: *Imago Mundi*, 1968, jg. XXII, pp. 75-80.

Koeman C., 'Oude kaarten als bron voor de geschiedeniswetenschap. Een classificatie op grond van bewijskracht', in: *Caert-Thresoor*, 1984, jg. III, pp. 18-24.

Koeman C., *Geschiedenis van de kartografie van Nederland. Zes eeuwen land- en zeekaarten en stadsplattegronden*, Alphen-aan-den-Rijn, 1985².

Koeman C., *Handleiding voor de studie van de topografische kaarten van Nederland 1750-1850*, Groningen, 1978².

Lemoine-Isabeau C., *Belgische cartografie in Spaanse verzamelingen van de 16de tot de 18de eeuw*, Brussel, 1985.

Ligtendag W., 'Oude kaarten als kenbron voor verleden en toekomst', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 1991, jg. IX, pp. 77-87.

Renes H., 'Oude kaarten als bron voor onderzoek naar de geschiedenis van het landschap', in: *Caert-Thresoor*, 2003, jg.

XXII, 3, pp. 87-94.

Robert S. & Costa L., *Guide de lecture des cartes anciennes*, Paris, 2009.

Thoen E., 'Cartografie en historisch onderzoek', in: J. Art (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? Deel IIIb. Hulpwetenschappen*, Gent, 1996, pp. 131-185.

Van der Haegen H., Daelemans F. & Van Ermen E. (red.), *Oude kaarten en plattegronden. Bronnen voor de historische geografie van de Zuidelijke Nederlanden (16^{de} 18^{de} eeuw)*. *Handelingen van de studiedag 20 sept. 1985*, Brussel, 1986

Van Mingroot E., 'De oude kaart als historische bron', in: D. de Vries (red.), *Kaarten met geschiedenis 1550-1800. Een selectie van oude getekende kaarten van Nederland uit de Collectie Bodel Nijenhuis*, Utrecht, 1989, pp. 16-30.

Vindplaatsen

Vele archiefinstellingen en wetenschappelijke bibliotheken hebben een historische kaartencollectie, die vaak via een aparte inventaris of catalogus doorzoekbaar is. Historisch kaartmateriaal wordt ook meer en meer online ontsloten.

• Historische reconstructiekaarten

"Het zo nauwkeurig mogelijk lokaliseren van de belangrijke wegen en deze in kaart brengen op een gedetailleerde ondergrond" vormt volgens Horsten één van de essentiële onderdelen van een studie van het historische wegennet: "Essentieel, want het gaat hierbij in feite om het grondmateriaal waarmee we moeten werken om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het wegennet. Met een schematische weergave van het verloop van de doorgaande wegen kan hier niet worden volstaan." (Horsten 2005: 11) De kaartbeelden met doorsneden van het wegennet in de Noordelijke Nederlanden in 1600, 1810 en 1848 vormen effectief één van de sterke punten van zijn monografie over de doorgaande wegen.

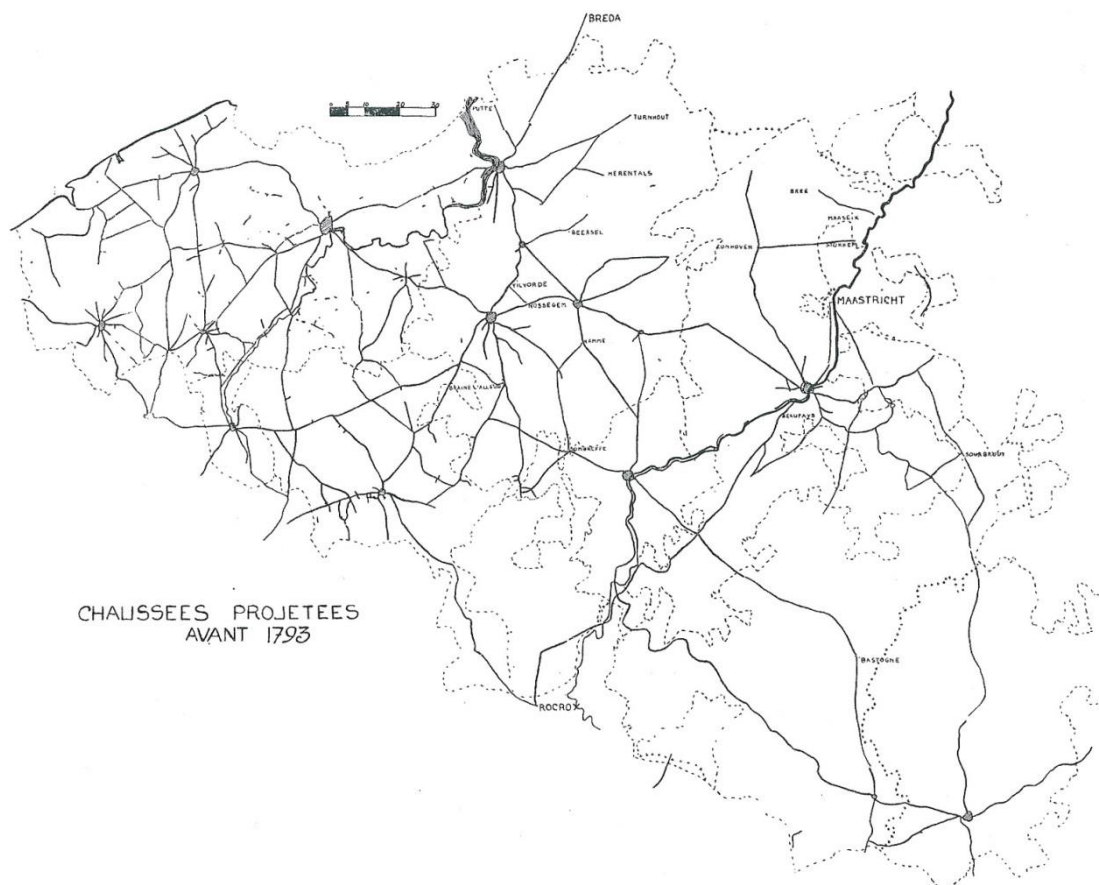
Wie het historische wegennet bestudeert, gaat dus best over tot de aanmaak van historische reconstructiekaarten, dit wil zeggen, nieuw gemaakte kaarten waarop een specifieke historische situatie of landschappelijk fenomeen – in dit geval dus het wegennet – wordt weergegeven. Deze kaarten vormen een onmisbare hulp ter verduidelijking van het betoog. Tekst, geïllustreerd met historische kaarten en zichten, is immers niet voldoende om inzicht te verwerven in het historische wegennet.



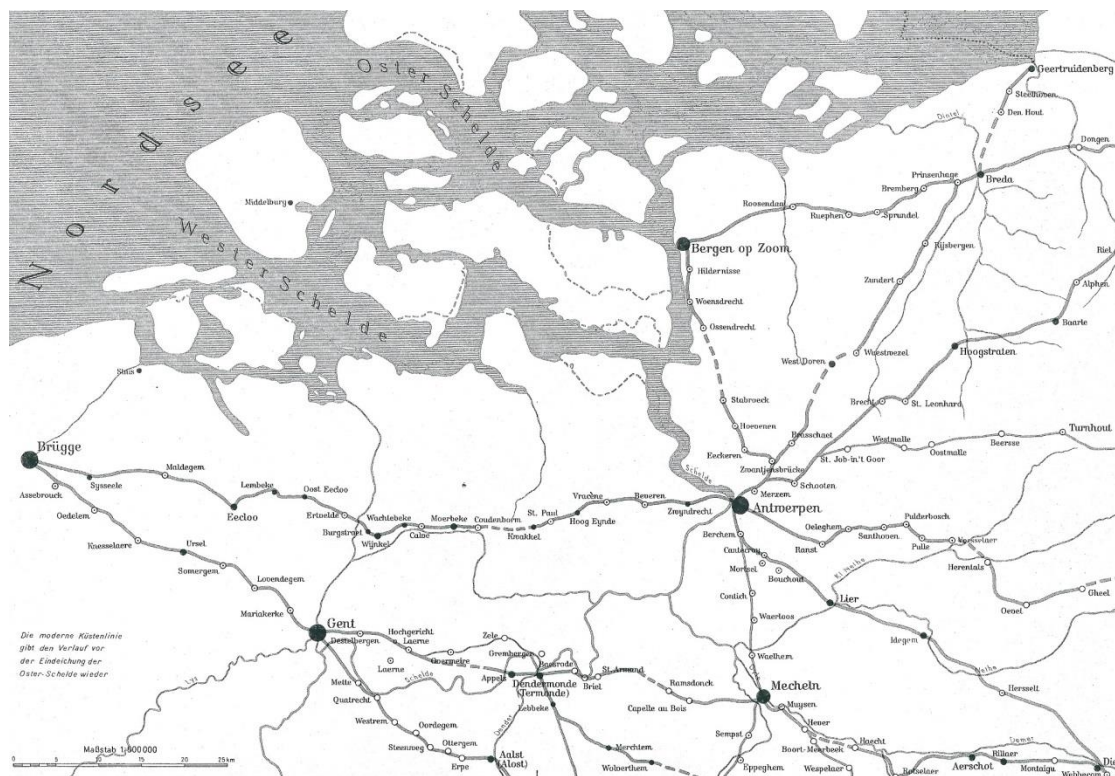
Voorbeeld van een toponymische reconstructiekaart, van Aarschot (prov. Vlaams-Brabant) in 1514 (overgenomen uit Kempeneers 2009: 350).

In de bestaande studies vindt men dan ook een aantal gedegen historische reconstructiekaarten van het wegennet terug:

- De reeks uitvouwbladen die om de vijftien jaar de staat van het wegennet tonen voor de periode 1704-1830 vormen één van de sterke punten van Génicot's wetenschappelijke publicaties over de wegeaanleg (Génicot 1938-1939; Génicot 1946; Génicot 1947). De kaarten in zijn vulgariserende publicatie zijn van veel lagere kwaliteit (Génicot 1948).
- Een reconstructiekaart van het Romeinse wegennet op Belgisch grondgebied vindt men in Mertens 1957; een recentere reconstructiekaart van het Romeinse wegennet in Noord-Gallië is gepubliceerd in Rogge 2004: 175.
- Lejour maakte een reconstructiekaart van het netwerk van tolwegen in Brabant in 1780 (Lejour 1931).
- Een 'bijzondere soort van reconstructie' is de *Atlas van de handelswegen van de Hanze* van Bruns en Weczerka, die de verbindingen tussen de Hanzesteden onderling en met andere handelsplaatsen in de veertiende en vijftiende eeuw weergeeft (Bruns & Weczerka 1962-1967: Atlas). De identificatie en lokalisatie van de wegen gebeurde op basis van laatmiddeleeuwse historische gegevens in combinatie met zeventiende- en achttiende-euws kaartmateriaal.



Reconstructiekaart van Génicot met de geplande wegeaanleg in de periode vóór 1793 (Génicot 1946: 556-557).



Reconstructiekaart van de handelswegen van de Hanze in het huidige Vlaanderen (overgenomen uit Bruns & Weczerka 1962-1967: Atlas, Karte 16).

Goede historische reconstructiekaarten moeten aan een aantal vereisten voldoen. Het belangrijkste – maar tevens moeilijkste – punt is ongetwijfeld dat zo'n kaart de essentie moet tonen. Additionele informatie is soms overbodig (omdat het de aandacht afleidt), maar in andere gevallen net noodzakelijk (bijvoorbeeld om een referentiekader te bieden). Belangrijk is tevens een goed gebruik van symbolen en/of kleuren en een legende of onderschrift, waarin deze duidelijk worden uitgelegd. De legenda en aanvullende uitleg over de diverse types wegen op Horstens reconstructiekaarten zijn hiervan een goed voorbeeld (Horsten 2005: 83-84). Een derde essentieel punt is ten slotte de omvang en schaal van de kaarten. Belangrijke parameters zijn uiteraard de omvang van het te karteren gebied én van de te karteren wegen. Dankzij grafische programma's zoals GIS zijn aanpassingen en omzettingen tegenwoordig vrij gemakkelijk te realiseren. Voor wie reconstructiekaarten op papier aanbiedt, suggereerde Génicot kaarten met minimale afmetingen van 30 op 25 cm (Génicot 1948: 5), terwijl Horsten opteerde voor een atlas op A3-formaat met kaarten op schaal 1:20.000 (Horsten 2005: 5 & 32).

Een laatste heikel punt betreft de lokalisatie van de historische wegen. Het staat buiten kijf dat men historische wegen op een reconstructiekaart zo nauwkeurig mogelijk – dit wil zeggen geometrisch correct – tracht weer te geven. Idealiter gebruikt men daarvoor een actuele topografische kaart of perceelsplan als onderlegger. Bijzonder bruikbaar daarvoor zijn topografische kaarten op schaal 1:10.000 of – voor grotere gebieden – 1:20.000 en 1:25.000 (Koen & Renes 2003: 9; Mertens 1957: 7-9). Probleem is evenwel dat de informatie over de historische wegen vaak niet nauwkeurig is, tenzij ze nog steeds bestaan (en op de actuele topografische kaarten voorkomen) of relictten werden teruggevonden en gekarteerd (bijvoorbeeld in het kader van archeologisch onderzoek). Indien dat niet het geval is, dan vormt elke lokalisatie een afzonderlijke interpretatieve oefening, waarvoor helaas geen richtlijnen bestaan. De historische en actuele landschappelijke context vormen dan de beste leidraad.

Literatuur

Boonstra O. & Schuurman A. (red.), *Tijd en ruimte. Nieuwe toepassingen van GIS in de alfawetenschappen*, Utrecht, 2009.

De Wit B. & Vannieuwenhuyze B., 'Historisch GIS in de praktijk', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2012, jg. II, pp. 76-89.

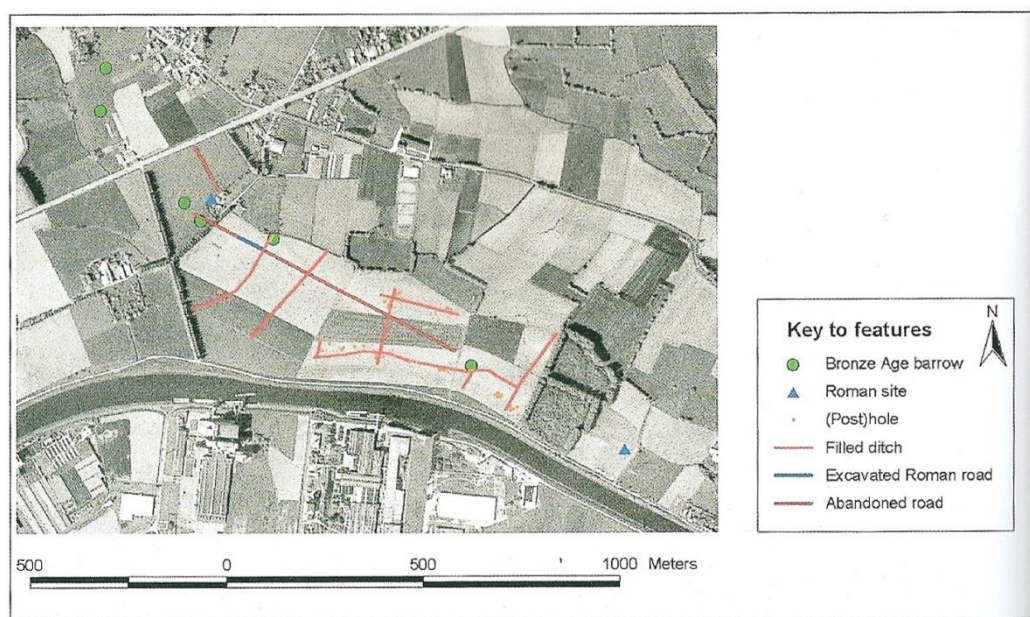
Gregory I.N., *A place in history. A guide tot using GIS in historical research*, Oxford, 2003.

Heere E., *GIS voor historisch landschapsonderzoek. Opzet en gebruik van een historisch GIS voor prekadastrale kaarten*, Utrecht, 2008.

Knowles A.K. (ed.), *Placing history. How maps, spatial data, and GIS are changing historical scholarship*, Redlands (California), 2008.

- **Luchtfoto's en satelietbeelden**

De oudste luchtfoto's stammen uit de negentiende eeuw. Ze werden niet gemaakt omwille van wetenschappelijke doeleinden, maar omwille van documentaire en militaire motieven. Vooral tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog werden een hele reeks luchtfoto's van Vlaanderen gemaakt. Pas in de tweede helft van de twintigste eeuw werd men zich in Vlaanderen bewust van de wetenschappelijke waarde van luchtfoto's en werden ze in toenemende mate ingezet in het kader van archeologische prospectie. Vanuit de lucht zijn namelijk bodemverstoringen waarneembaar die wijzen op het bestaan van voormalige kuilen, greppels, graven en andere structuren.



Luchtfoto met aanduiding van Romeinse wegen op de site Aalter-Woestijne (prov. Oost-Vlaanderen; overgenomen uit Vermeulen & Hageman 2001: 100).

Wat de historische wegen betreft, zijn luchtfoto's vooral nuttig voor de opsporing van buiten gebruik geraakte wegracés en relictten van karrensporen (Higounet 1982: 8-9). Voorwaarde is wel dat de bodemverstoringen onder gunstige omstandigheden zichtbaar zijn (met name als *crop marks*, *soil marks* of *shadow marks*). Op die manier konden in elk geval reeds een reeks Romeinse wegen opgespoord worden (Mertens 1957: 10; Vermeulen & Antrop 2001).

Daarnaast kunnen luchtfoto's, net als de huidige satelietbeelden, worden ingezet om de eigentijdse wegenpatronen en hun landschappelijke inbedding te bestuderen. Indien de kwaliteit

van de foto's en satelietbeelden hoog genoeg is, is het ook mogelijk om de morfologie en het uitzicht van de wegen na te gaan en eventuele weginfrastructuur en straatmeubilair op te sporen.

Literatuur

Bourgeois J., Crombé Ph. & Semey J., 'Prospection archéologique aérienne en Belgique occidentale: résultats et perspectives', in: B. Bréart (dir.), F. Nowicki & Ch. Léva, *Archéologie aérienne. Hommage à Roger Agache. Actes du colloque international tenu à Amiens (France) du 15 au 18 octobre 1992. Revue Archéologique de Picardie*, 1999, numéro spécial 17, pp. 123-139.

Bourgeois J. & Meganck M. (eds.), *Aerial photography and archaeology 2003. A century of information. Papers presented during the Conference held at the Ghent University, December 10th-12th 2003*, Gent, 2005.

Bourgeois J., Roovers I., Meganck M., Semey J., Pellegrin R. & Lodewijckx M., 'Flemish aerial archaeology in the last 20 years: past and future perspectives', in: R.H. Bewley & W. Raczkowski (eds.), *Aerial archaeology. Developing future practice*, Amsterdam, 2002, pp. 76-83.

Daels L., 'Luchtfoto's ten dienste van historisch en archeologisch onderzoek', in: *Ons Heem*, 1973, jg. XXVII, 1, pp. 1-10.

Hanson W. & Oltean I. (eds.), *The spy in the sky: archaeology from aerial archives*, Cambridge, 2010.

Léva Ch. (ed.), *Aerial photography and geophysical prospection in archaeology. Proceedings of the Second International Symposium, Brussels 8-XI-1986*, Brussel, 1990.

Meganck M., Bourgeois J. & Lodewijckx M., 'Luchtfotografie, een must voor de archeologie. Ontdekking van duizenden archeologische relictten', in: *CAI - I. De opbouw van een archeologisch beleidsinstrument*, Brussel, 2004, pp. 69-74 (= *IAP-Rapporten*, dl. 14).

Meganck M., Bourgeois J. & Semey J., 'Luchtfotografische prospecties, een blijvende noodzaak', in: *Monumentenzorg en Cultuurpatrimonium. Jaarverslag van de Provincie Oost-Vlaanderen 2003*, Gent, 2004, pp. 54-58.

Meganck M., Bourgeois J., Roovers I. & Lodewijckx M., 'Processing oblique aerial photographs in Flanders. The HAVIK-project at the Ghent University: a contribution to archaeological resource management', in: F. Djindjian & P. Moscati (eds.), *Commission IV. Data management and mathematical methods in archaeology. Proceedings of symposia 1.3, 1.5, 1.8, 1.10. XIVth Congress of the International Union for Prehistoric and Protohistoric Sciences (Liège-Belgium-2001)*, Firenze, 2002, pp. 151-160.

Meganck M., Bourgeois J., Roovers I. & Lodewijckx M., 'SMR in Flanders - The HAVIK-project: archaeological GIS-based inventory of archives at the Universities of Ghent and Leuven', in: C.Ph. Clarke (ed.), *Protecting the past in the present for the future. The development of SMRs in the Planarch Project region and beyond. Papers from the Planarch Chelmsford Seminar May 2000*, Chelmsford, 2001, pp. 26-32.

Roovers I., Lodewijckx M., Meganck M. & Bourgeois J., 'The HAVIK-project. Archaeological GIS-based inventory for Flanders (Belgium)', in: M. Lodewijckx (ed.), *Belgian archaeology in a European setting. Album amicorum Joseph Remi Mertens*, Leuven, 2001, pp. 125-129 (= *Acta Archaeologica Lovaniensia. Monographiae*, dl. 12).

Vanmoerkerke J., Semey J. & Bourgeois J., 'Prospection aérienne en Flandre', in: *Archeologia*, 1988, 223, pp. 28-39.

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 – Parijs – Sterling, 2001.

Vindplaatsen

Sinds 1949 maakt het Nationaal Geografisch Instituut regelmatig nieuwe luchtfoto's van het Belgische grondgebied. Voor ieder deel van het land zijn minstens zes in de tijd verspreide opnames beschikbaar, die kunnen geconsulteerd en/of aangekocht worden. Daarnaast bieden ook heel wat private bedrijven luchtfoto's aan. Via *Google Maps* zijn satelietbeelden gratis te bekijken.

Verhaeghe stelde in 1979 een repertorium van de belangrijkste collecties met luchtfoto's: Verhaeghe F., *Archaeology, natural science and technology : the European situation: a survey prepared for the European Science Foundation*, Strasbourg, 1979. Dit is nog steeds een goed werkinstrument, maar bepaalde collecties zijn ondertussen beter geïnventariseerd en geregistreerd; andere collecties zijn van plaats veranderd. De Vakgroep Archeologie van de Universiteit Gent bezit een collectie van ruim 70.000 luchtfoto's voor Vlaanderen die werden genomen met het oog op archeologische prospectie. De belangrijkste bewaarplaats voor RAF luchtfoto's van Vlaanderen is de *National Collection of Aerial Photography* in Edinburgh (zie <http://ncap.org.uk/>). Ook het Legermuseum in Brussel bezit een collectie luchtfoto's die werden gemaakt tijdens Wereldoorlog I.

- **Topografische kaarten van het Nationaal Geografisch Instituut en haar voorgangers.**

De topografische cartografie van het koninkrijk België werd gestart onder impuls van Philippe Vandermaelen (1795-1869). Zijn in 1830 opgerichte *Etablissement Géographique de Bruxelles* produceerde talloze topografische kaarten in opdracht van de nationale, provinciale en lokale besturen. Zijn bekendste producten zijn de topografische kaart van België in 25 kaartbladen op schaal 1:80.000 (1837-1853) en de topografische kaart van België in 250 kaartbladen op schaal 1:20.000 (1846).

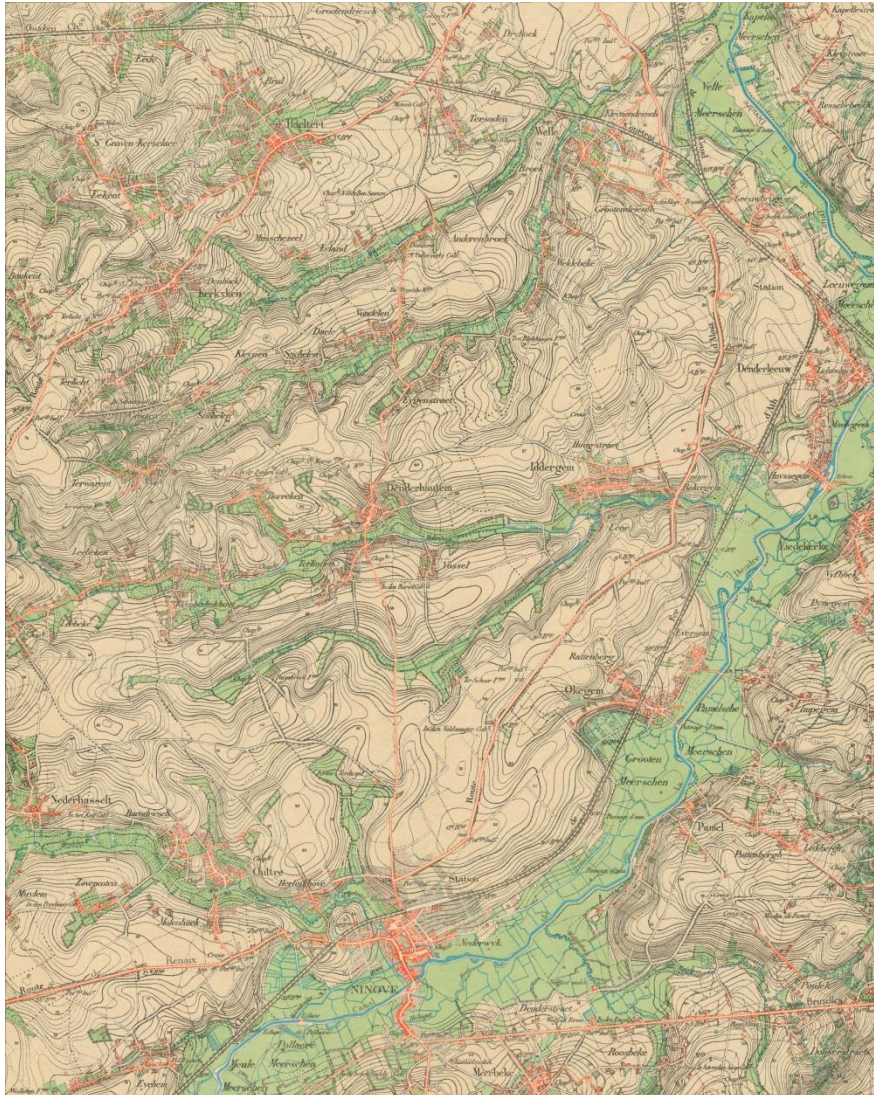
Ook het in 1831 opgerichte *Dépôt de la Guerre* liet zich in met cartografische activiteiten, maar het zou tot 1843 duren vooraleer het werk maakte van een landsdekkende kaart. De eerste officiële Belgische topografische kaart verscheen op schaal 1:40.000 midden negentiende eeuw, maar werd kort nadien gevolgd door een uitgave in 452 kaartbladen op schaal 1:20.000 (1866-1881) en een zwart-wit uitgave (1872-1881). Daarna volgden talloze heruitgaven, herzieningen en afgeleide producten. Het Militair Geografisch Instituut en het Nationaal Geografisch Instituut, opvolgers van het *Dépôt de la Guerre*, realiseerden respectievelijk een tweede topografische basiskaart op schalen 1:20.000 en 1:40.000 (1945-1991) en een derde topografische basiskaart op schalen 1:25.000 en 1:50.000 (vanaf 1991) (De Maeyer 2008: 82-90).



Topografische kaart van Kontich (prov. Antwerpen) en omgeving uit 1937 (Nationaal Geografisch Instituut).

Deze topografische kaarten zijn een uitstekende bron voor de studie van het historische wegennet. Ze maken het mogelijk om het negentiende- en twintigste-eeuwse wegennet en haar evoluties diepgaand te analyseren (Koen & Renes 2003: 19), maar staan eveneens een regressieve analyse toe. De negentiende-eeuwse topografische kaarten geven immers nog het oude wegennet van vóór de industriële revolutie en twintigste-eeuwse urbanisatie weer. Bovendien tonen de topografische kaarten ook andere topografische relicten die het mogelijk maken om historische wegen te traceren (bomenrijen, ophogingen, grenzen, barelen, bewoningskernen, enzovoort). In het geval van de Romeinse heirbanen is het bijvoorbeeld

mogelijk om verdwenen tracés op de kaarten terug te vinden (Mertens 1957: 9). Monjoie ging zelfs nog een stap verder door te stellen dat men het middeleeuwse wegennet kan oproepen door er simpelweg de hoofdwegen uit weg te ‘gommen’ (Monjoie 2005: 42).



Het gebied ten westen van de Dender tussen Ninove en Aalst vóór de grootschalige industrialisatie en urbanisatie, weergegeven op de topografische kaart van het Dépôt de la Guerre uit 1869 (Nationaal Geografisch Instituut van België).

Afhankelijk van de schaal van de topografische kaarten is uiteraard meer of minder informatie aanwezig. De topografische kaarten op schaal 1:10.000 en 1:25.000 lenen zich perfect voor een micro-analyse van het wegennet, maar hebben het nadeel dat een groter overzicht ontbreekt. Met de kaarten op schaal 1:50.000 en vooral deze op schaal 1:100.000 (per provincie) en 1:250.000 (voor het hele land) is zo'n overzicht gemakkelijker te bekomen, maar deze kaarten zijn uiteraard minder nauwkeurig en bevatten minder informatie. Kleinere wegjes zal men er niet op aantreffen.

Het Nationaal Geografisch Instituut biedt tegenwoordig ook digitale versies van de topografische kaarten aan, onder meer onder de vorm van vectorbestanden.

Literatuur

Beyaert M., Antrop M., De Maeyer Ph., Vandermorten Ch., Billen C., Decroly J.-M., Neuray C., Ongena Th., Queriat S., Van den Steen I. & Wayens B., *België in kaart. De evolutie van het landschap in drie eeuwen cartografie*, Tielt, 2006.

De Cauwer G., 'Philippe van der Maelen (1795-1869), Belgian map-maker', in: *Imago Mundi*, 1970, jg. XXIV, pp. 11-20.

Depuydt F., 'The Large Scale Mapping of Belgium, 1800 – 1850', in: *Imago Mundi*, 1975, jg. XXVII, pp. 23-26.

Janssens F., *De kartering in België tijdens het Hollands bewind (1815-1830): de werking van de afdeling militaire verkenningen en een nauwkeurighedsanalyse van haar kaartencollectie*, Leuven, 1997 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven doctoraatsverhandeling).

Mazy E., *Historique de l'Institut géographique militaire*, Bruxelles, 1963.

Shimazu T., 'A chrono-bibliography on Philippe Vandermaelen and the Etablissement Géographique de Bruxelles : 1869-2006', in: *Meijizenki Chisekihenseijigo no Kigen, Tenkai, Chiikitekisai*, 2007, pp. 37-47.

Terlinden Ch., 'Vieux souvenirs bruxellois : l'institut géographique Van der Maelen et ses collections vers 1888-1890', in: *Cahiers bruxellois*, 1965, jg. X, 3-4, pp. 284-287.

Wellens- De Donder L., *Inventaire du Fonds Philippe Vandermaelen conservé à la Bibliothèque Royale Albert I^{er}*, Bruxelles, 1972.

Vindplaatsen

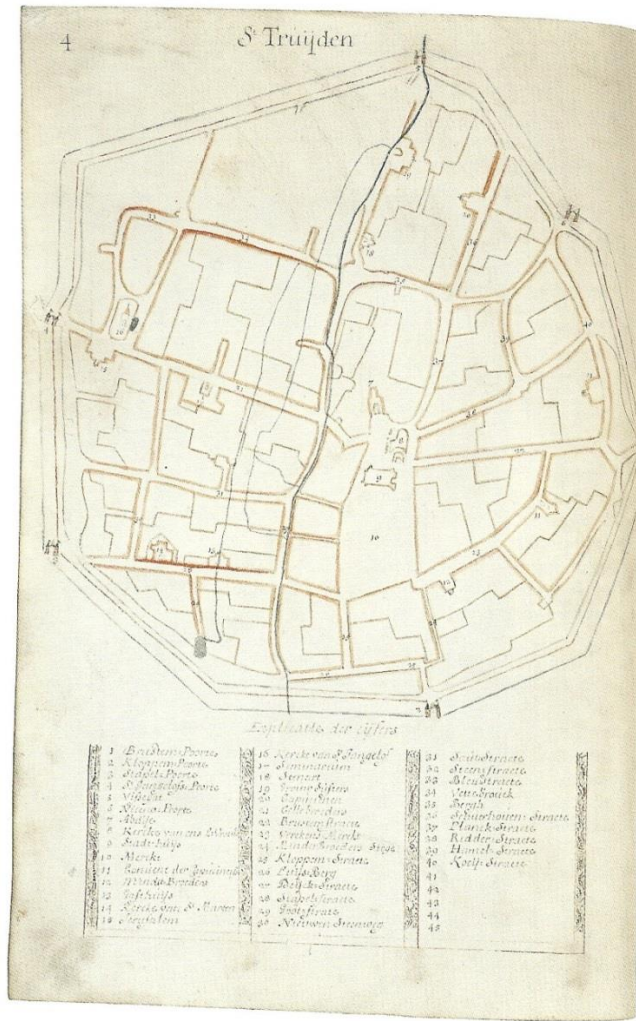
De huidige en een aantal vroegere topografische kaarten worden aangeboden door het Nationaal Geografisch Instituut, zie www.ngi.be. Er worden tevens vectorbestanden van de kaarten en een reeks andere (afgeleide) kaartproducten aangeboden.

De vroegere topografische kaarten en de kaarten van Vandermaelen zijn tevens consulteerbaar in talloze bibliotheken en archiefinstellingen.

- **Wegenkaarten**

Een wegenkaart is een thematische kaart, met name een kaart waarin de focus wordt gelegd op het wegennet binnen een bepaalde territoriale omschrijving. Wegenkaarten van een specifieke gemeente of stad noemt men doorgaans stratenplannen (of soms ook stadsplannen). Ze bestaan in allerlei maten en soorten; soms gaat het om administratieve documenten, soms zijn ze specifiek afgestemd op toeristen, recreanten of consumenten. In die gevallen worden er vaak routes of belangrijke plekken op aangeduid (wandel- en fietsroutes, winkelroutes, monumenten, musea, hotels, winkels, enzovoort).

Koeman heeft de evolutie van de wegenkaarten voor Nederland geschetst (Koeman 1981; Koeman 1983); voor België/Vlaanderen moet dit nog gebeuren. De recentere stratenplannen werden wel al aan een analyse onderworpen (De Hoog & Depuydt 1994). Hoewel wegenkaarten vooral opkwamen sinds de introductie van het fiets- en autoverkeer, gaat het in essentie om een oud product. De vroegste Europese wegenkaart, de zogenoemde Peutingerkaart, stamt oorspronkelijk uit de Romeinse tijd (zie verder). Ook in de middeleeuwen werden wegenkaarten gefabriceerd, de *itineraria*, al waren dat meestal tekstuele bronnen en geen echte kaarten. Ze waren voornamelijk bestemd voor pelgrims en reizende handelaars. In de vroegmoderne periode viel de productie van wegenkaarten stil (Koeman 1981: 12). Dat is vreemd, want in die periode kwam het reizen steeds meer in trek bij de gegoede klasse en ontwikkelde ook het postwezen zich steeds verder. Er zijn wel enkele kaarten met postroutes bekend (de zogenoemde postkaarten), maar ook deze stammen vooral uit de achttiende en negentiende eeuw.

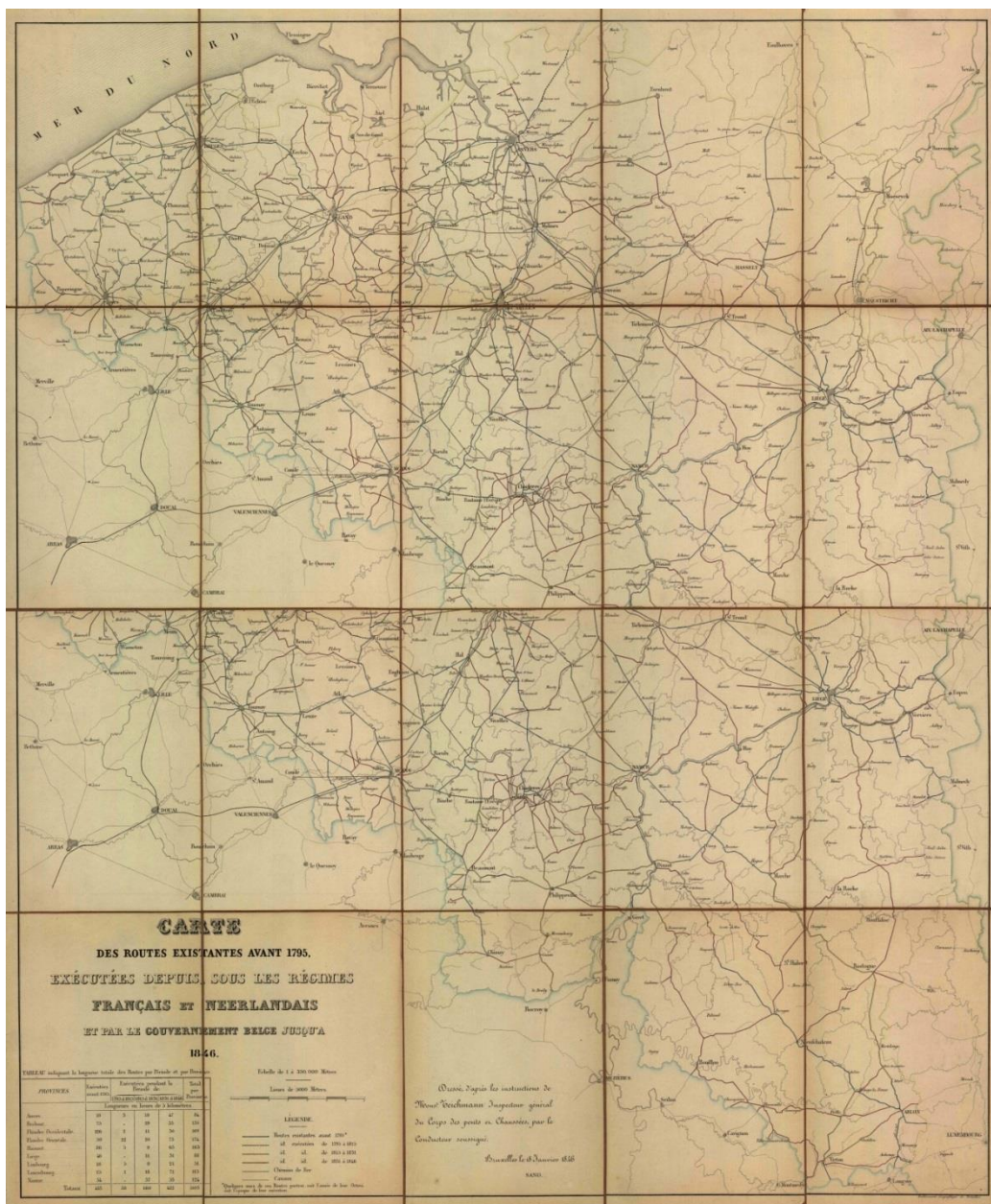


Stratenplan van Sint-Truiden (prov. Limburg) van omstreeks 1697 (Rijksarchief Hasselt; overgenomen uit Nijssen & Toussaint 2012: 44).



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).

Echte wegenkaarten verschenen pas in de loop van de negentiende eeuw (zoals de Nederlandse *Etappekaart*) en vooral vanaf het begin van de twintigste eeuw, onder invloed van het toenemende fiets- en autoverkeer. Zo leidde de opkomst van de fiets vanaf 1865 ertoe dat een groeiende groep mensen – die geen militairen of ingenieurs waren – behoefte had aan gedegen kaartmateriaal: “De fietser liet zich niet vervoeren, maar verkende zelf de wereld” (Koen & Renes 2003: 18). Voor Nederland weten we dat de eerste fietskaart verscheen in 1884; het jaar daarop gaf kolonel Kromhout een echte atlas voor wielrijders uit, getiteld *Nederland in zakformaat*, die 43 gekleurde kaarten bevatte. Voor Vlaanderen dient die informatie nog verzameld te worden. Vermelden we hier trouwens dat de Nederlandse (en wellicht ook Duitse en Franse) wegenkaarten niet onbelangrijk zijn, want vaak staan ook de grensgebieden gedetailleerd weergegeven (fiets- en autoritten stoppen immers niet aan de grenzen). Zo geeft de *Nieuwe Etappekaart van het Koninkrijk der Nederlanden* uit 1848 ook delen van België gedetailleerd weer, zoals het noorden van de provincies Antwerpen en Limburg en de Voerstreek.



De Carte des routes existantes avant 1795, exécutées depuis, sous les régimes français et neerlandais et par le gouvernement belge jusqu'à 1846 (© Archief van de Stad Brussel).

Een wegenkaart is in de eerste plaats een hulpmiddel om de weg te vinden en om zich te oriënteren. De geometrische accuratesse en de weergave van de cartografische objecten is aan dat doel ondergeschikt. Zo vindt men er gewoonlijk straatnamen op terug (die het mogelijk maken om de positie te bepalen) en wordt het onderscheid tussen hoofdwegen, secundaire wegen en buurtwegen vaak grafisch verduidelijkt, maar bevatten ze bijvoorbeeld geen hoogtelijnen of informatie over de bodemgesteldheid. Voor het historisch wegenonderzoek zijn wegenkaarten dus vooral nuttig om wegen te identificeren en (historische) routes te reconstrueren.

De gratis online-applicatie *OpenStreetMap* combineert een aantal facetten van de wegenkaarten (wegentracés, straatnamen, informatie over het statuut van de wegen) met een geometrisch correcte lokalisatie, die beschikbaar zijn via vectorbestanden. Om die redenen vormt *OpenStreetMap* samen met de topografische kaarten een ideaal bronbestand en perfecte onderlegger voor de aanmaak van historische reconstructiekaarten.

Literatuur

Blond S., *L'atlas de Trudaine. Pouvoirs, cartes et savoirs au siècle des Lumières*, Paris, 2014 (zie ook <http://www.culture.gouv.fr/documentation/archim/atlasdetrudaine.htm>)

Campbell T., 'The woodcut map considered as a physical object: a new look at Erhard Etzlaub's Rom Weg map of c. 1500', in: *Imago Mundi*, 1978, jg. XXX, pp. 79-91.

De Hoog K. & Depuydt F., 'Het stratenplan in Vlaanderen', in: M. Goossens & E. Van Hecke (ed.), *Van Brussel tot Siebenbürgen. Progress in human geography in Europe. Liber Amicorum Prof. Dr. Herman Van der Haegen*, Leuven, 1994, pp. 765-779 (= *Acta Geographica Lovaniensia*, dl. 34).

Harms H., 'Postkaarten uit de Nederlanden', in: *Caert-Thresoor*, 1988, pp. 41-46.

Koeman C., *Weg van de kaart. Een beschouwing over de kaart van de weg, gevolgd door een toespraak bij zijn afscheid als gewoon hoogleraar in de kartografie van de Rijksuniversiteit te Utrecht op 1 oktober 1981*, Amsterdam, 1981.

Koeman C., *Langs papieren wegen. Momenten uit de geschiedenis van de wegenkaarten van Nederland*, Utrecht, 1983.

Lang W., 'The Augsburg Travel Guide of 1563 and the Erlinger Road Map of 1524', in: *Imago Mundi*, 1950, jg. VII, pp. 85-88.

Leyden F., 'Een kaart der postroutes van het voormalige koninkrijk Holland in 1810', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 1937, pp. 551-569.

Schlereth Th., 'Twentieth-Century Highway Maps', in: D. Buisseret (ed.), *From Sea Charts to Satellite Images: Interpreting North American History through Maps*, Chicago, 1990, pp. 260-283.

Ten Brink E.A.B.J., 'De grote kaart van Krayenhoff en de postkaart van 1810', in: *Driekwart eeuw historisch leven in Den Haag, 's-Gravenhage*, 1975, pp. 14-45.

Van den Akker E.H., e.a., *Kaarten en wegen*, Velp, 1910.

Wertheim H., 'Der erste Europäische Strassenatlas', in: *Imago Mundi*, 1935, jg. I, pp. 41-43.

Vindplaatsen

Wegenkaarten en stratenplannen kan men op veel plaatsen vinden: het Nationaal Geografisch Instituut biedt wegenkaarten aan, net zoals de meeste gemeentebesturen. Daarnaast zijn ook diverse bedrijven op dit terrein actief (bijvoorbeeld Michelin, De Rouck, ...). Sinds de komst van de GPS en de online routeplanners zijn papieren kaarten veel minder in trek. De bestanden van *OpenStreetMap* zijn online beschikbaar via www.osm.org.

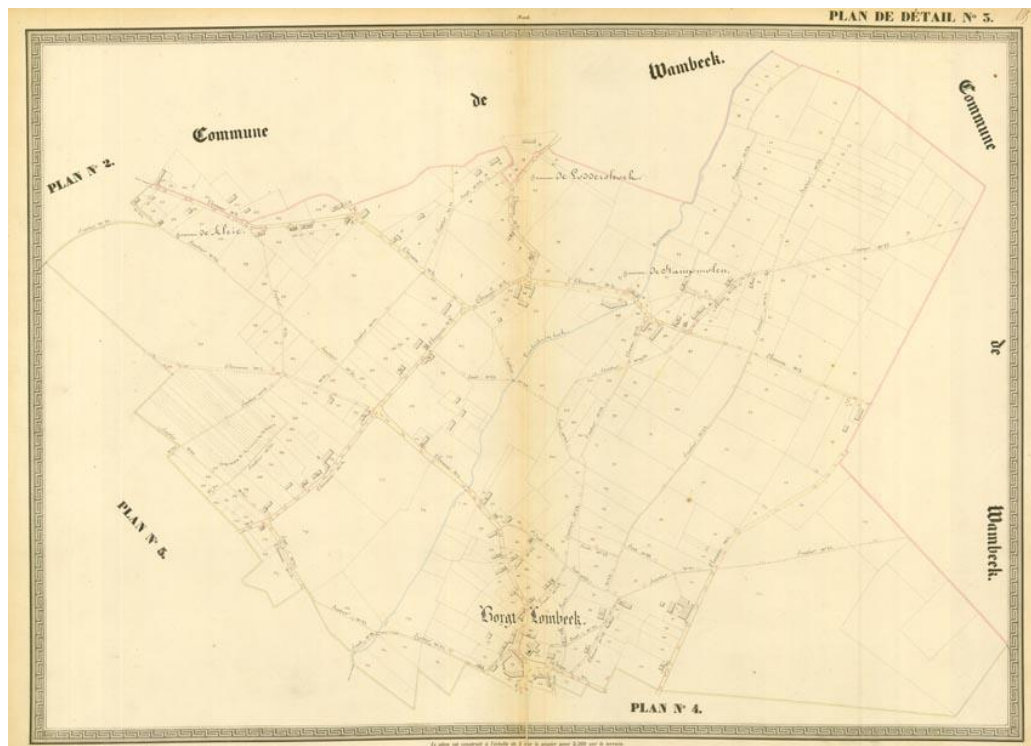
Voorbeelden van interessante postkaarten zijn:

- De *Carte générale des bureaux et ténances des postes des Pays-Bas autrichiens* van J.B. de Bouge uit 1789 (exemplaar in de Koninklijke Bibliotheek van België, afdeling Kaarten en Plannen, XIII B Belgique gén. - 1789 - Bouge - III 427).
- De *Carte générale des bureaux et tenances des postes des Pays-Bas autrichiens, et de la partie Nord de la France où se trouve le théâtre de la guerre actuelle* van C.J. Chaumier uit 1793 (exemplaar in de Koninklijke Bibliotheek van België, afdeling Kaarten en Plannen, XIII B Belgique gén. - 1793 - Chaumier - IV 10.077).

- **De Atlas der Buurtwegen**

De wet betreffende de buurtwegen van 10 april 1841 verplichte elke Belgische gemeente om een Atlas der Buurtwegen op te stellen. Dat gebeurde in de periode 1842-1845; ze werden in opdracht van de regering door Vandermaelen gepubliceerd. De Atlas der Buurtwegen is nog steeds in gebruik en alle wijzingen dienen erin aangeduid te worden (wat niet overal even secuur gebeurt). De volledige Atlas der Buurtwegen bestaat uit 2538 kaartbladen en bevat de volgende onderdelen (Yante 1995: 50-51; Vannoppen 2003: 64):

- een algemeen grondplan van de gemeente, doorgaans op schaal 1:10.000, met aanduiding van de buurtwegen;
- detailkaarten van delen van de gemeente (100 à 150 ha) op schaal 1:2500, met aanduiding van de buurtwegen, hun breedte, de aanpalende eigenaars en de maataanwijzingen om de grenzen van de weg te kunnen bepalen;
- een algemene tabel met de buurtwegen, gerangschikt volgens volgnummer, met aanduiding van de richting en de straatnaam;
- informatie over de staat van de teruggegeven en ingenomen gronden;
- een tabel met informatie over de aanpalende eigendommen, hun lengte, ligging en onderhoudslast.



Detailplan nummer 3 van de Atlas der Buurtwegen voor Borchtlombeek (prov. Vlaams-Brabant).

De Atlas der Buurtwegen is een zeer belangrijke bron voor de studie van het lokale wegennet. Voor het eerst werd zowel cartografische als landschappelijke en wegenbouwkundige informatie over de kleine wegen op een systematische en landsdekkende manier bijeengebracht. Meer nog dan de topografische kaarten laat de atlas toe om ook deze – vaak zeer oude – wegen in het onderzoek te betrekken. De link met het heden maakt het mogelijk om eventuele ingrepen aan de wegen (en dus de gaafheid van het tracé en de verharding) te kunnen inschatten.

Literatuur

Deruyter G. & Antrop M., 'De atlas der buurtwegen: een vergeten (cartografisch) erfgoed', in: *De Aardrijkskunde : Onderwijs in de aardrijkskunde, sociale vorming en milieubeheer*, 2003, jg. XVII, 1, pp. 65-81.

Leloup G. & Strubbe F., 'Een bewogen geschiedenis: Het archief van het bestuur der gemeentewegen', in: *Bladwijzer. Wegwijs met Heemkunde Vlaanderen*, 2014, 10, onderzoek pp. 11-16.

Van Duyse D., *Koninklijke Besluiten m.b.t. ons buurtwegennet (1848-1860)*, Leuven, 1988 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

Vannieuwenhuysse J. (red.), *In goede banen? De provincie West-Vlaanderen en het beheer van de buurtwegen 1800-heden*, Brugge, 2005. Deruyter G., *De Atlas der Buurtwegen als archiefbron en basis voor de uitbouw van een netwerk van trage wegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Gent, 2005 (Universiteit Gent, onuitgegeven doctoraatsproefschrift).

Yante J.M., 'De atlassen van de buurtwegen (ca. 1841-1845). Een miskend cartografisch patrimonium', in: *het Tijdschrift van het Gemeentekrediet*, 1995/3, jg. XLIX, 193, pp. 43-73.

Vindplaatsen

De Atlas van de Buurtwegen is per provincie online raadpleegbaar:

- Antwerpen: www.provant.be/bestuur/grondgebied/gis
- Limburg: www.gis.limburg.be
- Oost-Vlaanderen: www.gisoost.be
- Vlaams-Brabant: www.gdi.vlaamsbrabant.be
- West-Vlaanderen: www.giswest.be

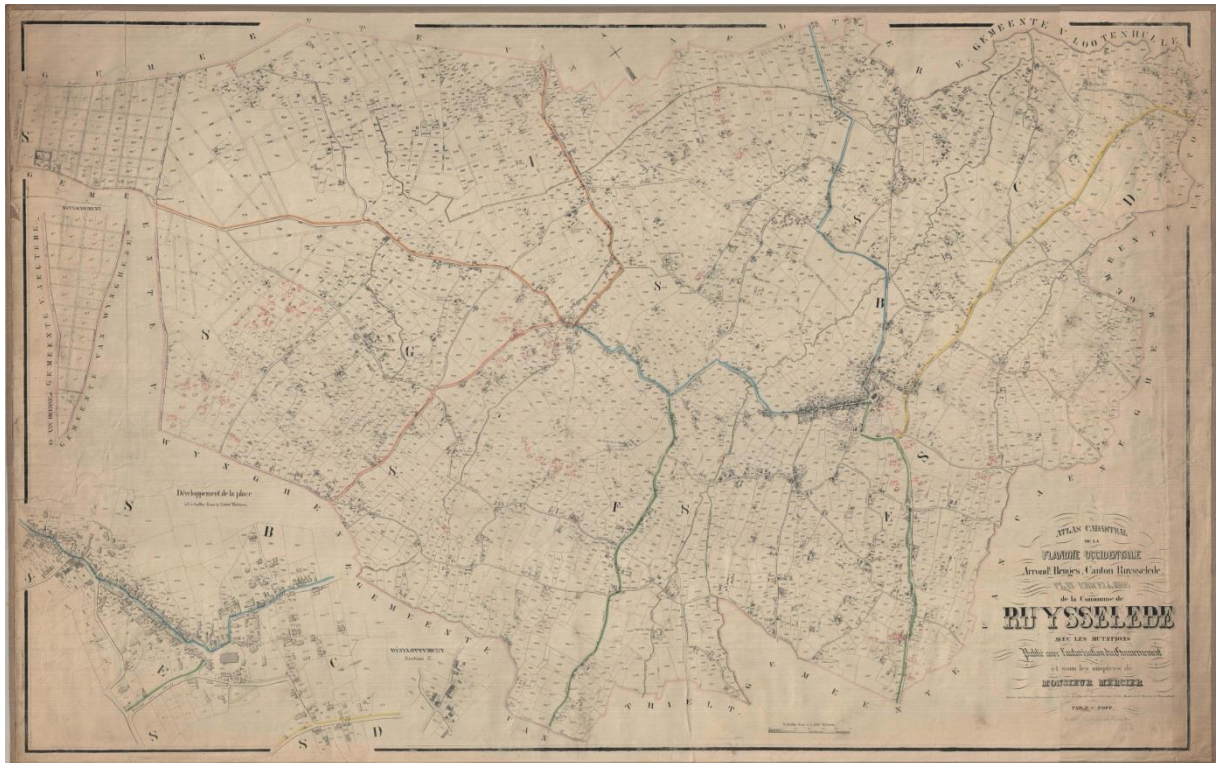
Consultatie van de papieren versie is ook mogelijk: de gemeenten bezitten het originele exemplaar, de provincie een kopie.

- **Perceelsplannen en kadastrale atlassen**

Het kadaster is in onze gewesten geïntroduceerd door de Franse bezetter, maar de concrete uitvoering geschiedde traag. Pas vanaf 1808 en vooral 1811 kreeg elke gemeente precieze instructies over de perceelsgewijze opmeting van haar territorium en werden richtlijnen voor een uniforme uitvoering verstuurd. De daaropvolgende periode werden kadastrale dossiers en kaarten aangemaakt, de zogenoemde periode van de kadastrale expertise (1808-circa 1834/1835). Die expertise bestaat uit diverse genummerde documenten, waarvan er diverse ook plannen bevatten (voor een overzicht, zie Thoen 1996: 159-160). Deze werden gerealiseerd op schaal 1:1250, 1:2500, 1:5000 (voor de perceelsplannen) of 1:10.000 (voor de overzichtsplannen). Vele documenten uit deze periode zijn echter verloren gegaan.

Na afsluiting van de kadastrale expertise werden eind 1834 – België was ondertussen onafhankelijk geworden – de drie basisdocumenten van het kadaster vervaardigd: de oorspronkelijk aanwijzende tafel, de legger en de primitieve plannen. Deze laatste bestonden uit het oorspronkelijke verzamelplan (met alle secties per gemeente) en de oorspronkelijke plannen van de secties, gerealiseerd op schaal 1:1250 voor de steden en 1:2500 voor de dorpen. Aan deze oorspronkelijke plannen mocht niet geraakt worden; wijzigingen werden apart bijgehouden.

Na de oplevering van de kadasterdocumenten hebben een aantal private kaartuitgevers toelating verworven om de perceelsplannen te commercialiseren. Paul Gérard publiceerde in 1837 de *Atlas cadastral parcellaire de la Flandre Occidentale*, Philippe Vandermaelen gaf tussen 1837 en 1847 een kadastrale atlas van 137 Brabantse gemeenten uit. De bekendste uitgever was echter P.C. Popp, die tussen 1842 en 1879 perceelsplannen van 1800 gemeenten uitgaf in zijn bekende *Atlas Cadastral Parcellaire de la Belgique*.



Perceelsplan van de gemeente Ruisselede (prov. West-Vlaanderen) in de *Atlas Cadastral Parcellaire de la Belgique* van P.C. Popp (Koninklijke Bibliotheek van België).

De negentiende-eeuwse perceelsplannen zijn vanzelfsprekend zeer nuttig voor het onderzoek naar de historische wegen, eerst en vooral dankzij hun grote schaal, maar daarnaast ook omwille van het feit dat ze werden gerealiseerd vóór de grote urbanistische en industriële veranderingen in het landschap. Volgens Tys gaat de weergave van het wegennet grotendeels terug tot de zestiende eeuw en, *vice versa*, staan bijna alle wegen die worden vermeld in middeleeuwse en vroegmoderne documenten weergegeven op de negentiende-eeuwse perceelsplannen, zij het soms slechts als landschapsrelict (Tys 2004: 188). Eén van die mogelijke relictten zijn de langwerpige percelen die soms langs wegen staan weergegeven. Volgens Leenders gaat het hier om voormalige stukken weg die door de aangelanden werden geprivatiseerd (mondelijke mededeling van Leenders, vermeld in Rombauts 1995: 208).

De perceelsplannen tonen niet alleen de percelen en hun gebouwen, maar ook het wegennet en een reeks andere landschappelijke elementen (molens, beken en rivieren) en informatie (straatnamen, grondgebruik). Belangrijk is bovendien dat door de vaststelling van de perceelsgrenzen in veel gevallen ook de grenzen van de wegen voor het eerst officieel werden opgemeten en vastgelegd (Koen & Renes 2003: 52).

Toch bezitten de perceelsplannen ook een reeks nadelen. Verscheidene landmeters waren actief, wat heeft geleid tot verschillen in werkwijze en nauwgezetheid. En daarnaast zijn de perceelsplannen moeilijk te dateren: de datum van uitgave kwam vaak een heel tijd na de opmetingen op het terrein.

Literatuur

De Wit J., *Kadaster, ruilverkaveling en toponymie*, Brussel, 1957.

Hannes J., 'De « Atlas cadastral parcellaire de la Belgique » van P.-C. Popp. Zijn betekenis voor de historische geografie der gemeenten', in: *Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België*, 1968, pp. 137-146.

Janssens L., *Popp-kaarten op het Algemeen Rijksarchief*, Brussel, 1995 (= *Algemeen Rijksarchief. Toegangen in beperkte oplage*, dl. 237).

Keverling Buisman F. & Muller E., *Kadaster-gids. Gids voor de raadpleging van hypothecaire en kadastrale archieven uit de 19^e en de eerste helft van de 20^e eeuw*, 's-Gravenhage, 1979.

Ratsma P., 'De kaarten van het kadaster en het gebruik ervan bij historisch onderzoek', in: P.J. Margry, P. Ratsma & B.M.J. Speet, *Stadsplattegronden. Werken met kaartmateriaal bij stadshistorisch onderzoek*, Hilversum, 1987, pp. 39-48.

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

Tys D., Buyle E., Verdurmen I. & Canters F., *Vectorisering en karakterisering van nederzettingkernen op basis van het zgn. 'gereduceerd kadaster'*, Brussel, 2010 (Vrije Universiteit Brussel, SKAR-rapport 5).

Veldhorst A.D.M., 'Het Nederlandse vroeg-negentiende-eeuwse kadaster als bron voor andersoortig onderzoek, een verkenning', in: *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, jg. 1991 IX, pp. 8-27.

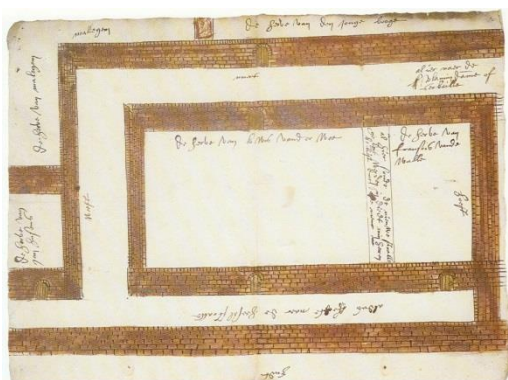
Vindplaatsen

Voor het opvragen en consulteren van kadastrale gegevens dient men contact op te nemen met de kantoren van het kadaster (zie www.kadaster.be).

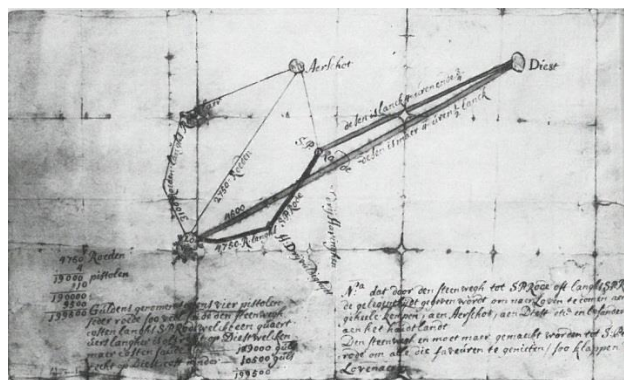
De gecommmercialiseerde perceelsplannen van Popp en anderen vindt men terug in de collecties van diverse bibliotheken en archiefinstellingen. De perceelsplannen van Popp zijn ook online ontsloten via de website van de Koninklijke Bibliotheek van België: http://www.kbr.be/collections/cart_plan/collections/collections_nl.html.

- **Plannen van wegeaanleg en rooilijnplannen**

Wanneer nieuwe wegen werden aangelegd of bestaande wegen werden aangepast, werden plannen van aanleg getekend. Of dat in de middeleeuwse periode al gebeurde, is niet met zekerheid te zeggen, maar vanaf de vroegmoderne tijd zijn er voorbeelden beschikbaar. Bij de aanleg van de achttiende-eeuwse steenwegen werden immers heel wat plannen van aanleg opgemaakt.



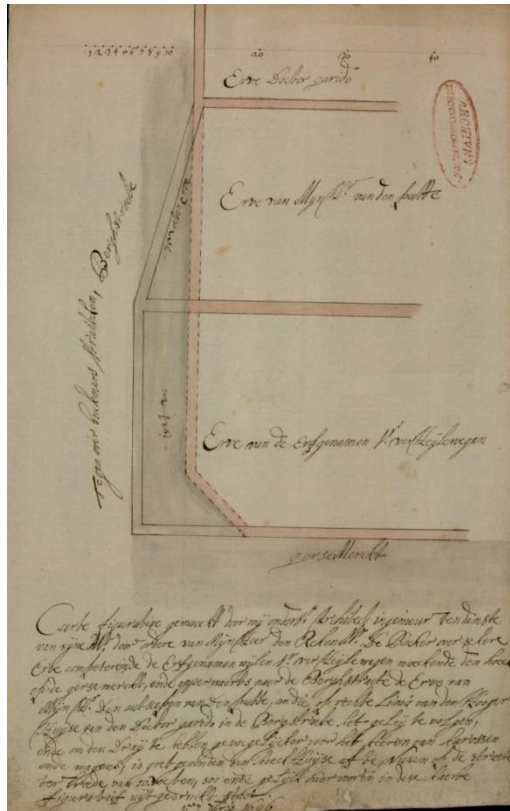
Ontwerpplan voor een nieuwe Brugse straat (prov. West-Vlaanderen) in de tweede helft van de zestiende eeuw (Stadsarchief Brugge; overgenomen uit Ryckaert 1991: 45).



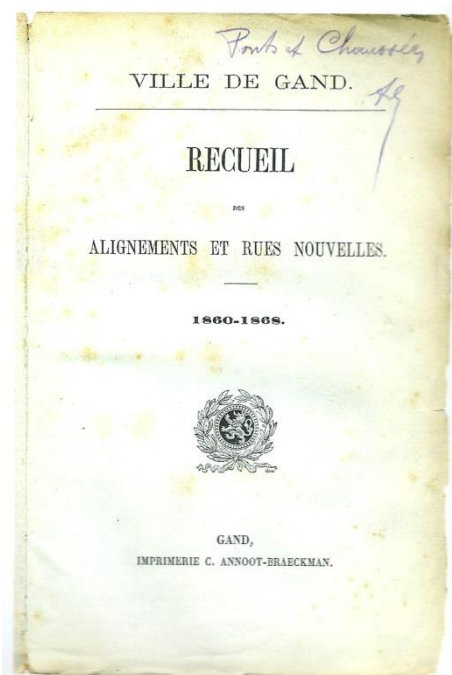
Twee voorstellen voor de aanleg van de steenweg Leuven-Diest (prov. Vlaams-Brabant): ofwel een kaarsrechte en dus korte verbinding, ofwel een verbinding via Sint-Pieters-Rode (Stadsarchief Diest; afbeelding overgenomen uit Hanegreefs 1980: 44).

In de regel kunnen we voor deze plannen stellen dat ze enorm kunnen verschillen in graad van detaillering, schaal, precisie en uitwerking. Gewoonlijk staat de aan te leggen weg centraal, maar worden ook de aansluitende wegen en landschappelijke of kadastrale informatie met betrekking tot de onmiddellijke omgeving weergegeven. Soms bevat het plan ook de voormalige weg, die

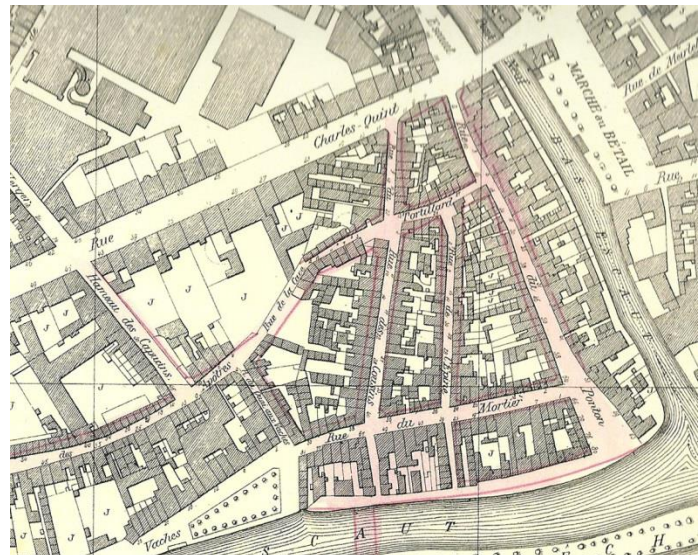
door de nieuwe werd vervangen. Indien het gaat om de rechtekking van een weg, spreekt men van een rooilijnplan.



Rooilijnplan voor de Bergstraat in Brussel uit 1696 (Algemeen Rijksarchief, Kaarten en plannen in handschrift (eerste reeks), n° 38).

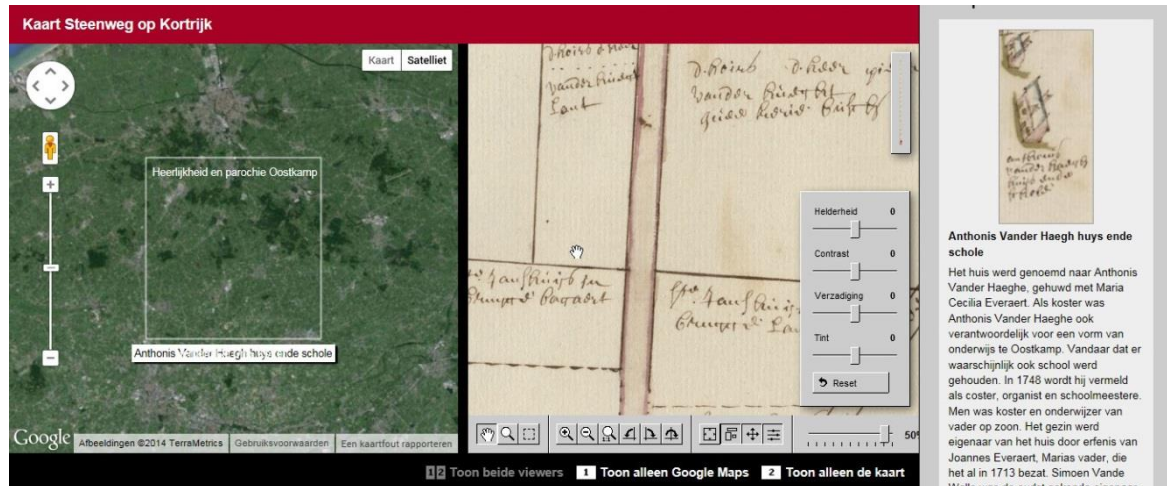


Recueil des alignements et rues nouvelles 1860-1868 voor de stad Gent (prov. Oost-Vlaanderen ; overgenomen uit Coene & De Raedt 2010: 138).



Aanduiding van een reeks nieuwe rooilijnen op het *Nouveau plan parcellaire de la ville de Gand et d'une partie de sa banlieue à l'échelle de 1/2.500 d'après les plan cadastraux et des derniers projets de l'Administration Communale* uit 1878 (overgenomen uit Coene & De Raedt 2010: 149).

Voor de recentere periodes verwijzen we natuurlijk naar de reeds vermelde Atlas der Buurtwegen, waarop aanpassingen aan wegen werden aangeduid, en naar de archieven van het Ministerie van Openbare Werken, dat in 1837 ontstond. Zo liet het ministerie voor de periode 1830-1880 het *Album du développement progressif du réseau routier* vervaardigen, dat zeker niet perfect is, maar toch een nuttig instrument kan zijn om de negentiende-eeuwse wegeaanleg te overzien (Génicot 1948: 5; de Koninklijk Bibliotheek bezit eveneens een exemplaar van deze kaart).



Achttiende-eeuwse kaart met ontwerp van de steenweg Steenbrugge-Ingelmunster, onderdeel van de steenweg Brugge-Kortrijk (Rijksarchief Brugge, Archief van de watering van Moerkerke noord over de Lieve, Kaarten, n° 50). De kaart is online ontsloten en voorzien van duiding via de website www.historischebronnenbrugge.be.

Vindplaatsen

Ontwerpplannen voor wegen en rooilijnplannen die uit het ancien régime stammen, vindt men in de regel terug in de plaatselijke archiefinstellingen, gewoonlijk in de kaartcollecties of in de fondsen met betrekking tot de openbare werken. Plannen van de aanleg van de achttiende-eeuwse steenwegen vindt men ook in het Rijksarchief terug.

Recentere plannen van aanleg vindt men in de archieven van het bestuur der gemeentewegen (wat de lokale wegen betreft), in de archieven van de provincies (wat de provinciale wegen betreft) en in die van het ministerie van openbare werken (wat de hoofdwegen betreft).

- **De Ferrarisatlas en de militaire cartografie van de achttiende eeuw**

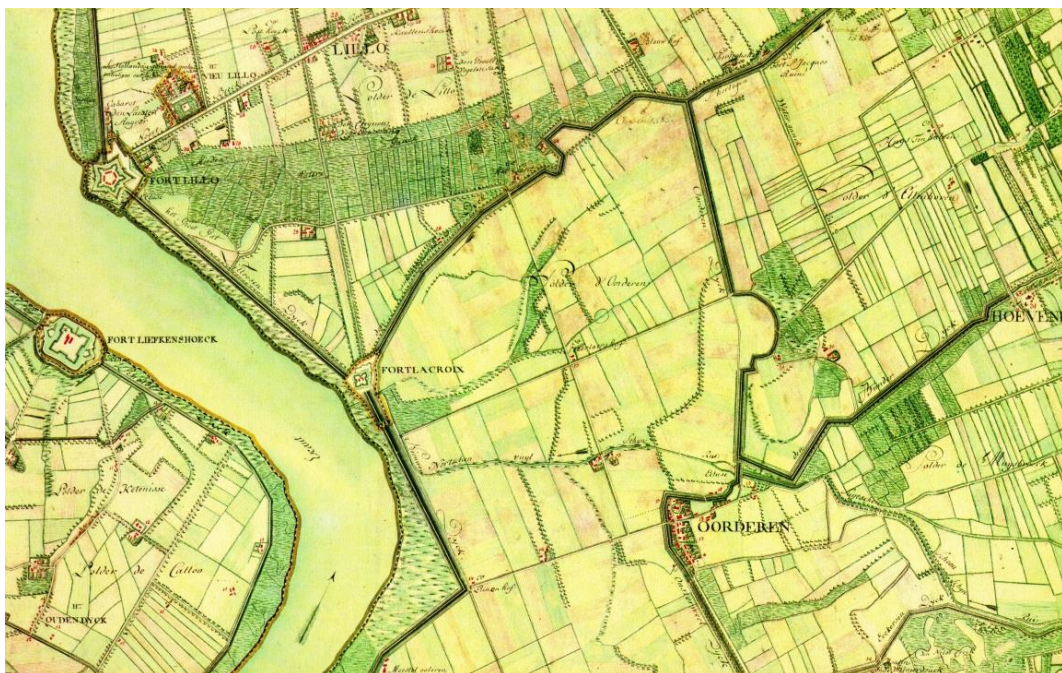
Vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw, maar vooral in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw zijn er talloze militaire karteringen uitgevoerd. Volgens Horsten zijn die militaire kaarten “van groot belang om een beter inzicht te krijgen in het wegennet van vóór de aanleg van het straatwegennet in de eerste helft van de 19e eeuw” (Horsten 2005: 16). Die kaarten werden vervaardigd door professionele ‘ingenieurs-cartografen’. Nadeel aan deze kaarten is echter dat ze werden vervaardigd voor militaire en defensieve doeleinden en daarom soms vooral focussen op topografische elementen met een militair belang (zoals bijvoorbeeld versterkingen, maar ook wegen). Een tweede nadeel is dat deze kaarten wegens hun strategische belang niet zomaar gecommmercialiseerd mochten worden.

Uitzonderingen daarop waren de *Carte des Pays-Bas et des frontières de France*, gepubliceerd door Eugène Henri Fricx in het eerste kwart van de achttiende eeuw. Ze werd uitgegeven in 24 kaartbladen op schaal 1:110.000 en 1:115.000 en werd wellicht vervaardigd op basis van Franse militaire kaarten. Een andere uitzondering vormt de *carte marchande* van graaf Joseph-Jean-

François de Ferraris. Dit is een verkleinde, commerciële versie van de zeer bekende *Carte cabinet* of Kabinetskaart van de Zuidelijke Nederlanden, waarvan de opmetingen werden voltooid in 1775 en die werd vervaardigd in 1777-1778. Deze kaart is zeer belangrijk, aangezien het hier om de oudste systematische topografische kartering van de Zuidelijke Nederlanden gaat. Wegen staan er uiteraard ook op weergegeven, en bovendien worden diverse types onderscheiden: *chaussées* of geplaveide wegen, onverharde wegen, holle wegen en paden (De Coene e.a. 2012: tabel in bijlage). Daarnaast is een zeer breed scala aan andere landschapselementen weergegeven; van belang voor de studie van het wegennet zijn onder meer de bruggen, voordren, veren en dijken.



Het gebied tussen Brugge, Oostende en Blankenberge weergegeven op de kaart van Frick (Koninklijke Bibliotheek van België).



Fragment uit de Kabinetskaart van graaf de Ferraris, met weergave van de Schelde ter hoogte van Liefkenshoek en Fort Lillo (prov. Antwerpen) (Koninklijke Bibliotheek van België).

Twee belangrijke nadelen aan deze kaarten zijn de – soms belangrijke – vervormingen en de taalkundige en toponymische fouten, een gevolg van het *teamwork* van buitenlandse landmeters en ingenieurs met een verschillende scholingsgraad (en motivatie). Desalniettemin vormen de kaarten van Fricx en Ferraris volgens Génicot de meest waardevolle kaarten voor de studie van het oude wegennet (Génicot 1948: 5).

Literatuur

De cartografie in de 18de eeuw en het werk van graaf de Ferraris (1726-1814). Internationaal Colloquium. Spa, 8-11 sept. 1976. Handelingen, Brussel, 1978.

De Coene K., Ongena Th., Stragier F., Vervust S., Bracke W. & De Maeyer Ph., 'Ferraris, the legend', in: *The Cartographic Journal*, 2012, jg. XLIX, 1, pp. 30-42.

De grote atlas van Ferraris. De eerste atlas van België. 1777. Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden en het Prinsbisdom Luik, Tielt, 2009².

Hansen I., 'De atlas van Ferraris, een inventaris van plaatsnamen uit 1780', in: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie* (werktitel, in voorbereiding).

La Carte de cabinet des Pays-Bas autrichiens (1771-1778), levée à l'initiative du comte de Ferraris, Bruxelles, 1965-1976, 13 vols.

Lemoine-Isabeau C., 'Eugène Henry Fricx', in: *Lexicon zur Geschichte der Kartographie*, 1986, dl. I, 7, pp. 242-243.

Lemoine-Isabeau C., *Les militaires et la cartographie des Pays-Bas méridionaux et de la Principauté de Liège à la fin du XVII^e et au XVIII^e siècle*, Bruxelles, 1984.

Vindplaatsen

De Kabinetskaart van Ferraris vormde het voorwerp van een papieren facsimile in diverse afleveringen door het Gemeentekrediet van België. Recenter is ook een prachtige facsimile in atlasformaat uitgegeven, maar deze is wegens zijn omvang minder praktisch voor onderzoek. De Ferrariskaarten zijn echter ook online te raadplegen, via de websites van de Koninklijke Bibliotheek van België (http://www.kbr.be/collections/cart_plan/ferraris/ferraris_nl.html) en het Nationaal Geografisch Instituut (<http://www.ngi.be/NL/NL1-4-2.shtm>). Aan de Vakgroep Geografie van de Universiteit Gent loopt momenteel nog een onderzoeksproject over de Ferrariskaart.

- **Vroegmoderne topografische en figuratieve cartografie**

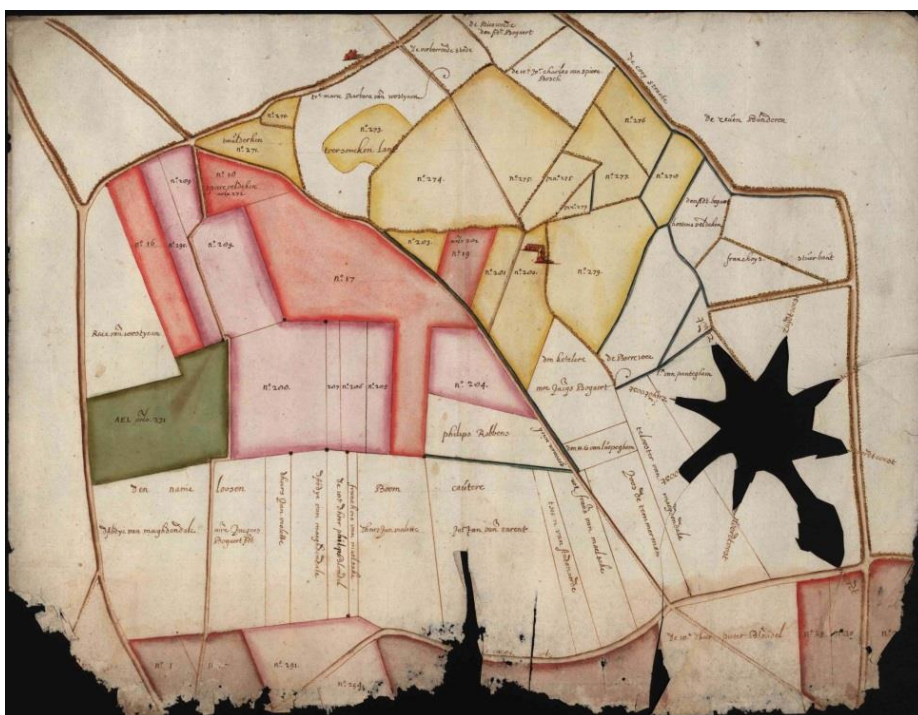
De vroegmoderne topografische en figuratieve cartografie wordt gekenmerkt door een grote heterogeniteit, onder meer op het vlak van de schaal, de projectie, de nauwkeurigheid, het doel en de uitwerking van de kaarten. In sommige gevallen gaat het om vogelperspectiefkaarten, soms om orthogonale kaarten en in nog andere gevallen om een combinatie van beide. Sommige kaarten werden vervaardigd om een overzicht van de bezittingen te creëren (landboeken) of om geschillen te beslechten in het kader van een proces (proceskaarten), andere kaarten omwille van militaire redenen (zoals de kaarten van Sgrooten), terwijl nog andere kaarten propagandistische of commerciële doeleinden beoogden. De meeste kaarten staan op zichzelf, maar daarnaast beschikken we ook over een aantal belangrijke collecties of atlassen (zoals de kaartenreeks van de familie de Croy of de kaartboeken van abdijen en gasthuizen).

Gemeenschappelijke karakteristieken van deze kaarten zijn de doorgaans grote schaal en het beperkte gekarteerde oppervlak, gaande van enkele percelen of straten over een dorpskern tot maximaal een heerlijkheid of territoriale omschrijving. Een ander gemeenschappelijk kenmerk is dat het hier vooral om manuscriptkaarten gaat, die werden getekend of geschilderd; slechts zeer zelden werden dergelijke kaarten gedrukt of gegraveerd. In de regel staan straten erop weergegeven, maar deze vormen zelden of nooit het belangrijkste object; in de regel staan ze slechts weergegeven ter lokalisering van bijvoorbeeld eigendommen of als inherent onderdeel van het landschap. Het is derhalve steeds gevaarlijk om uitspraken te doen met betrekking tot de

nauwkeurigheid en volledigheid van het afgebeelde wegennet. Ook de morfologie en functies van de wegen worden meestal niet verduidelijkt; soms staan wel straatnamen genoteerd.



Kopie van de kaart van het Brugse Vrije van Pieter Pourbus door Pieter Claeissens van het einde van de zestiende eeuw (Stadsarchief Brugge).



Zeventiende-eeuwse kaart van eigendommen van de abdij van Ename te Leupegem (Oudenaarde, prov. Oost-Vlaanderen) (Stadsarchief Oudenaarde).

Literatuur

Beyls P., 'Landboeken in kaart gebracht. Contextueel en typologisch onderzoek als basis van archivalische beschrijving', in: *Meta*, 2012, 5, pp. 8-13.

Beyls P., 'Een werck seer schoon ghemeten'. *Studie van de archiefvorming en de terminologie van de landboekhouding in het graafschap Vlaanderen (16de-18de eeuw). Casus kasselrij Oudenaarde en Land van Aalst*, Brussel, 2012.

Bracke W. & M. Debroux, *Een koninklijke bron voor Mercator. De atlas van Christiaan Sgrooten (hs. 21.596)*, Brussel, 2012.

Buisseret D. (ed.), *Rural Images: Estate Maps in the Old and New Worlds*, Chicago, 1996.

'Domeinkaarten van Tongelo, Averbode en Postel', in: *Ons Heem*, 1973, jg. XXVII, 6, pp. 260-263.

Donkersloot-de Vrij M., *Topografische kaarten van Nederland vóór 1750. Handgetekende en gedrukte kaarten, aanwezig in de Nederlandsche rijksarchieven*, Groningen, 1981.

Donkersloot-de Vrij M., *Topografische kaarten van Nederland uit de 16^{de} tot en met de 19^{de} eeuw. Een typologische toelichting ten behoeve van het gebruik van oude kaarten bij landschapsonderzoek*, Alphen aan den Rijn, 1995.

Fockema Andreae S.J., *Christiaan Sgrooten's kaarten van de Nederlanden*, Leiden, 1961.

Gerits J., 'Figuratieve kaarten - een spiegel van de kloosterdomeinen', in: *Ons Heem*, 1973, jg. XXVII, 6, pp. 243-250.

Goris J.-M., *Een kaartboek van de abdij Tongerlo 1655-1794*, Brussel, 2001 (= *Cartografische en iconografische bronnen voor de geschiedenis van het landschap in België*, dl. V).

Harvey P.D.A., *The history of topographical maps. Symbols, pictures and surveys*, London, 1980.

Ockeleij J., *Landboek en primitief kadaster, instrumenten voor de reconstructie van de agrarische structuur. Methodologie en resultaten toegelicht voor Kobbegem*, Brussel, 1984.

Scholten F.W.J., *Militaire topografische kaarten en stadsplattegronden van Nederland 1579-1795*, Alphen aan den Rijn, 1989.

Vandenbroucke M., 'Het landboek van Tiel (1635). De pre-kadastrale kaart als bron voor lokaal historisch onderzoek', in: *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, 2012, jg. II, 3, pp. 22-33.

Van der Haegen H., 'Historische kaarten, specifiek de landboekkaarten, en historische geografie', in: H. Van der Haegen, F. Daelemans & E. Van Ermen (red.), *Oude kaarten en plattegronden. Bronnen voor de historische geografie van de Zuidelijke Nederlanden (16^{de}-18^{de} eeuw). Handelingen van de studiedag 20 sept. 1985*, Brussel, 1986, pp. 389-392.

Verhoeve A., 'Het landboek als cartografische bron voor cultuur-historisch landschapsonderzoek', in: H. Van der Haegen, F. Daelemans & E. Van Ermen (red.), *Oude kaarten en plattegronden. Bronnen voor de historische geografie van de Zuidelijke Nederlanden (16^{de}-18^{de} eeuw). Handelingen van de studiedag 20 sept. 1985*, Brussel, 1986, pp. 253-274.

Vindplaatsen

De vroegmoderne topografische kaarten en landboeken zitten verspreid over de kaartcollecties van de lokale archiefinstellingen en de depots van het Algemeen Rijksarchief.

Hier en daar vindt men ook reeds enkele kaarten online, zoals het kaartboek van Pieter Meysman van de abdij van Herkenrode (<http://www.evequesdeliege.be/evl2/index.php>) of het kaartenarchief van de abdij van Ename (http://www.oudenaarde.be/nl/inwoners/Vrijetijd/Archief/Archieven_in_het_stadsarchief/Kaartenarchief_abdij_van_Ename.html).

- **Vroegmoderne stadsplannen**

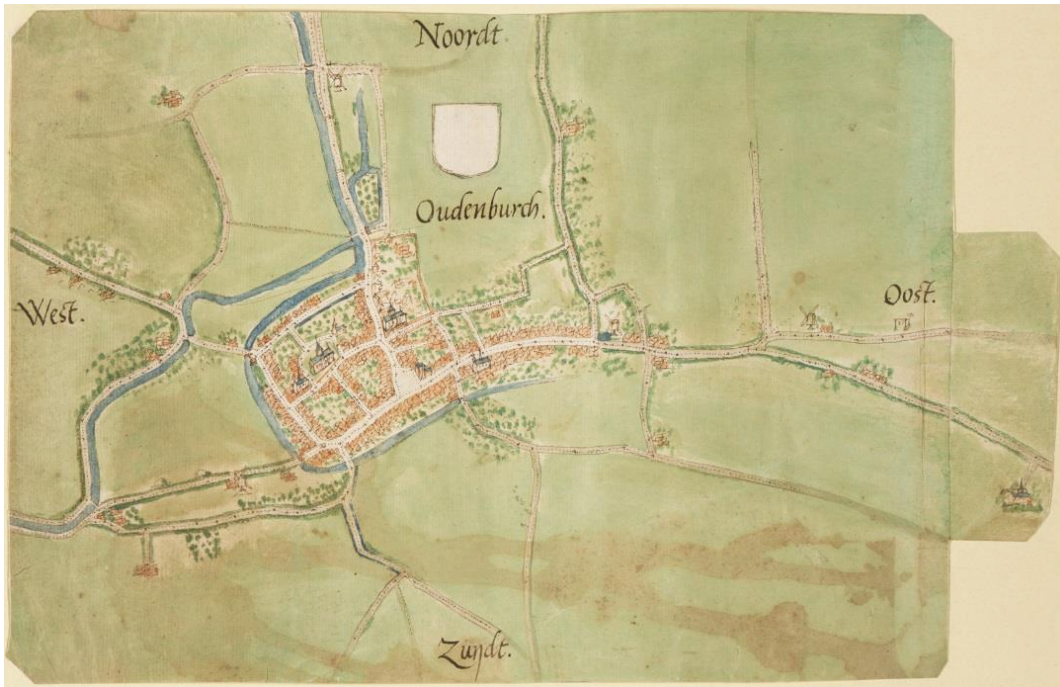
Voor de vroegmoderne stadsplannen geldt tot op zekere hoogte hetzelfde als voor de vroegmoderne topografische en figuratieve kaarten: ze bestaan in allerlei vormen en formaten en werden voor uiteenlopende doelen vervaardigd. In het grootste deel van de gevallen gaat het om driedimensionale kaarten, de zogenoemde vogelperspectieven. Zeer bekende voorbeelden zijn de Brugse kaart van Marcus Gerards uit 1562, de Antwerpse kaart van Virgilius Bononiensis uit 1565, of de vele kaarten opgenomen in de stedenatlassen van Giucciardini, Braun & Hogenberg, de Wit of Blaeu.



Gravure van het veertiende-eeuwse beleg van de stad Ieper (prov. West-Vlaanderen) door Guillaume du Tiel in 1610 (Stedelijk Museum Ieper).

In de meeste historische binnensteden is het weggennet tot stand gekomen in de late middeleeuwen en sindsdien weinig of niet meer gewijzigd, tenzij bij grootschalige stedenbouwkundige operaties, zoals de afbraak van de stadsomwallingen, het overwelven van rivieren of het saneren van verpauperde stadsdelen, of ten gevolge van natuurrampen en oorlogsgeweld. Ondanks dit (beperkte!) aantal wijzigingen komt het weggennet dat op de vroegmoderne stadsplannen staat afgebeeld, vaak nog goed overeen met het tegenwoordige weggennet. Het gebruik van het vogelperspectief op vele stadsplannen zorgt echter voor de nodige vervormingen. Bovendien werden de straten vaak te breed weergegeven en werden ze in de regel wit gelaten. Soms treft men weliswaar straatnamen aan of werden hier en daar mensen en roerende goederen afgebeeld, meestal om handelsactiviteiten te suggereren. Over de wegverharding valt in de regel niets af te leiden.

De stadsplannen van Jacob van Deventer uit de midden van de zestiende eeuw, de oudste reeks systematische plannen van steden uit de Nederlanden, springt om meerdere redenen in het oog. Het gaat hier hoofdzakelijk om orthogonale plannen (al worden bepaalde elementen driedimensionaal afgebeeld) en daarnaast gebruikte de cartograaf ook kleurcodes en symbolen om bepaalde landschapselementen (zoals molens) af te beelden. Belangrijk is echter vooral dat de geometrische precisie van deze stadsplannen ongelofelijk groot is. De stadsplannen van Jacob van Deventer kunnen moeiteloos worden geprojecteerd op een recente topografische kaart of perceelsplan. Vooral het weggennet en de stadsomwallingen werden uiterst nauwkeurig gekarteerd. Omwille van deze kwaliteit én omwille van hun ouderdom vormen deze stadsplannen dan ook een primaire bron voor de reconstructie en studie van het laatmiddeleeuwse en vroegmoderne weggennet van de steden en hun onmiddellijke omgeving.



Stadsplan van Oudenburg (prov. West-Vlaanderen) door Jacob van Deventer in het midden van de zestiende eeuw (Koninklijke Bibliotheek van België).

Literatuur

Atlas De Wit 1698, Tielt, 2012.

Augustyn B., 'Zestiende-eeuwse polderkaarten : spiegel der eigentijdse landmeetkundige verworvenheden of uiting van traditionalisme? Het voorbeeld van de kaarten van het oostelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen geschilderd door de Gentenaar François Horenbault naar aanleiding van de stormvloed van 1570', in: H. Van der Haegen, F. Daelemans & E. Van Ermen (red.), *Oude kaarten en plattegronden. Bronnen voor de historische geografie van de Zuidelijke Nederlanden (16^{de}-18^{de} eeuw). Handelingen van de studiedag 20 sept. 1985*, Brussel, 1986, pp. 75-104.

Charles L., Laleman M.C., Lievois D. & Steurbaut P., *Van walsites en speelhoven. Het Vrije van Gent bij Jacques Horenbault (1618)*, Gent, 2008.

'De kaart van Virgilius Bononiensis', in: L. Voet, A. Verhulst, G. Asaert, F. De Nave, H. Soly & J. Van Roey, *De stad Antwerpen van de Romeinse tijd tot de 17de eeuw. Topografische studie rond het plan van Virgilius Bononiensis 1565*, Brussel, 1978, pp. 133-143.

De Smet A., 'A Note on the Cartographic Work of Pierre Pourbus, Painter of Bruges', in: *Imago Mundi*, 1947, jg. IV, pp. 33-36.

De stadsplattegronden van Jacob van Deventer, Weesp – Alphen aan den Rijn, 1992-2001, 8 dln.

Deys H., Franssen M., Van Hezik V., Te Raa F. & Walsmit E., *Guicciardini Illustratus. De kaarten en plannen in Lodovico Guicciardini's Beschrijving van de Nederlanden*, 't Goy-Houten, 2001.

Donkersloot-de Vrij M., 'De kartografie van de stad in vroeger tijden', in: *Spiegel Historiae*, 1985, jg. XX, 2, pp. 91-100.

Füssel S. (ed.), *Civitates Orbis Terrarum. Cities of the World. 363 Engravings Revolutionize the View of the World. Complete Edition of the Colour Plates of 1572-1617*, Köln, 2008.

Harvey P.D.A., 'The Portsmouth map of 1545 and the introduction of scale maps into England', in: J. Webb, N. Yates & S. Peacock (eds.), *Hampshire Studies: Presented to Dorothy Dymond*, Portsmouth, 1981, pp. 32-49.

Historische plattegronden van Nederlandse steden, Lisse – Alphen aan den Rijn, 1978 – ...

Keuning J., 'The "Civitates" of Braun and Hogenberg', in: *Imago Mundi*, 1963, jg. XVII, pp. 41-44.

Margry P.J., Ratsma P. & Speet B.M.J., *Stadsplattegronden. Werken met kaartmateriaal bij stadshistorisch onderzoek*, Hilversum, 1987.

Ruelens Ch. (éd.), *Atlas des Villes de la Belgique au XVIe siècle. Cent plans du Géographe Jacques de Deventer exécutés*

sur les ordres de Charles-Quint et de Philippe II reproduits en fac-similé chromographique, Bruxelles, 1884-1924, 24 afl.

Scholten F.W.J., *Militaire topografische kaarten en stadsplattegronden van Nederland 1579-1795*, Alphen aan den Rijn, 1989.

Skelton R.A., *Braun & Hogenberg Civitates Orbis Terrarum 1572-1618*, Amsterdam, 1965, 3 vol.

Stad in kaart. Voordrachten gehouden op het congres 'De historische stadsplattegrond - spiegel van wens en werkelijkheid' Groningen 18-19 november 1983, Alphen aan den Rijn, 1984.

Schouteet A., *Marcus Gerards zestiende-eeuws schilder en graveur*, s.l., 1985.

Van der Krogt P.C.J., 'Wereldsteden uit de zestiende eeuw: de Civitates Orbis Terrarum van Braun en Hogenberg (T fol 212 Rar)', in: van M. Egmond, B. Jaski & H. Mulder (Eds.), *Bijzonder onderzoek: Een ontdekkingsreis door de Bijzondere Collecties van de Universiteitsbibliotheek Utrecht*, Utrecht – Zwolle, 2009, pp. 148-155.

Vannieuwenhuize B. & Lisson J., 'De stadsplannen van Jacob van Deventer. Een schitterende bron voor de stads- en dorpsgeschiedenis', in: *Bladwijzer*, 2012, 4, onderzoek pp. 3-16.

Vannieuwenhuize B., 'Les plans de villes de Jacques de Deventer (XVI^e siècle). État de la question et pistes de recherche', in: *Revue du Nord*, 2012, 94, 396, pp. 613-633.

Vindplaatsen

De losse vroegmoderne stadsplannen en stedenatlassen zitten verspreid over kaartcollecties van de lokale archiefinstellingen en de depots van het Algemeen Rijksarchief. Van verscheidene stedenatlassen zijn echter ook facsimiles beschikbaar. Andere kaarten zijn ondertussen ook online raadpleegbaar, zoals de stadsplannen van Jacob van Deventer (via de websites van de Koninklijke Bibliotheek van België en de Bibliotheca Nacional de España).

Signaleren we tevens dat vele oude stadsplannen werden verzameld, bestudeerd én gepubliceerd in het kader van stadsmonografieën, historische stedenatlassen en cartografische/iconografische repertoria.

• **Vroegmoderne chorografische cartografie**

De vroegmoderne chorografische kaarten van de Nederlanden – de verzameling van kleinschalige kaarten van de verschillende gewesten en landsheerlijkheden én van de Nederlanden in hun geheel – geven in de regel weinig of geen wegen weer. Dat geldt trouwens niet enkel voor de Nederlanden, maar in feite voor geheel Europa. Om die reden bestempelde Koeman deze periode dan ook als een 'zwart gat' in de 'wegencartografie' (Koeman 1981: 12). Inderdaad, het is vruchteloos zoeken naar wegen op kaarten van bekende cartografen als Ortelius, Mercator, Hondius of Blaeu. Gelukkig bestaan er toch enkele uitzonderingen, maar in die gevallen gaat het stevast om een beperkt aantal hoofdwegen. Bovendien dient men bij het gebruik van dergelijke kaarten altijd op te letten, want vaak werden de gegevens gekopieerd van oudere kaarten.

Horsten gebruikte wel nog enkele chorografische kaarten van Brabant waarop wegen voorkomen (Horsten 2005: 98):

- de kaart van West-Brabant, vervaardigd door Michael Florentius van Langeren na 1625, uitgegeven voor Blaeu in 1635, schaal ca. 1:200.000;
- de kaart van West- en Midden-Brabant, uitgegeven door Hondius in 1633, schaal ca. 1:150.00.

Diepgaander onderzoek is echter noodzakelijk om een overzicht te maken van de chorografische kaarten uit de Zuidelijke Nederlanden waarop wegen staan weergegeven.

Literatuur

Bracke W. & Debroux M., *Een koninklijke bron voor Mercator. De atlas van Christiaan Sgrooten (hs. 21.596)*, Brussel, 2012.

Atlantes Neerlandici, verdergezet als *Koeman's Atlantes Neerlandici*, Utrecht, 1967-...

Van der Heijden H.A.M., *Description de tous les Pays Bas, autrement appelez, la Germanie Inférieure, ou Basse Allemagne* » par Pierre Verbist, avec toutes les cartes géographiques des dits pays, en Anvers, Leuven, 1999.

Van der Heijden H.A.M., "Nieuw kaart boeck vande XVII Nederlandsche provinciën". Heruitgave van de atlas van de Nederlanden uitgegeven door F. De Wit in 1670-1672 met een inleiding van H.A.M. Van der Heijden, Leuven, 1999.

Van der Heijden H.A.M., *Old maps of the Netherlands, 1548-1794. An annotated and illustrated cartobibliography*, Leuven, 1999.

Van der Heijden H.A.M., *Kaart en Kunst van de Zeventien Provinciën der Nederlanden. Met een beknopte geschiedenis van de Nederlandse cartografie in de 16de en 17de eeuw*, Leuven, 2001.

- **Vroegmoderne, middeleeuwse en Romeinse wegenkaarten**

Middeleeuwse en Romeinse kaarten van (delen van) de Nederlanden zijn zeer zeldzaam; kaarten waarop wegen staan afgebeeld bestaan al bijna helemaal niet (Tys 2004: 188). Gelukkig zijn er wel enkele notoire uitzonderingen. Volgens Horsten is de gedrukte *Romwegkaart* van Erhard Etzlaub van circa 1500 de oudste middeleeuwse kaart waarop 'een' wegennet wordt afgebeeld. Voor de Lage Landen toont ze slechts twee wegen: een weg van Brielle over Utrecht naar Keulen en een weg van Nieuwpoort over Brugge, Brussel en Maastricht naar Aken (Horsten 2005: 10). Intrigerend is wel dat de stippellijnen die de wegen voorstellen niet willekeurig zijn aangeduid; de afstand tussen twee stippen zou immers overeenkomen met een Duitse mijl (Koeman 1981: 11)

Horsten maakte ook een enkele keer gebruik van het *Itinerarium Orbis Christiani* uit 1579-1580, een reisatlasje dat enkele kleinschalige kaarten van de gewesten in de Nederlanden bevat. Sommige van die kaarten bevatten ook één of meerdere wegen (Horsten 2005: 18). Het kaartje van het hertogdom Brabant, op schaal circa 1:800.000, toont bijvoorbeeld de wegen van Antwerpen naar Brussel, Gent, Breda, Wesel en Keulen.

Een gelijkaardig, maar iets gedetailleerder kaartbeeld treffen we aan op de *Carta Itineraria Europae*, een grote Europese wandkaart uitgegeven door Martinus Waldseemüller uit 1511. Meerdere wegen doorkruisen de Zuidelijke Nederlanden:

- een weg volgt de Noordzeekust vanuit Calais over Nieuwpoort naar Brugge en verder via Gent en Antwerpen naar het noorden;
- ter hoogte van Nieuwpoort bevindt er zich een afsplitsing naar Saint-Omer;
- vanuit Gent vertrekt een weg richting Brussel, waar deze zich splitst richting het zuiden (Halle – Soignies – Mons) en richting het oosten (Leuven – Sint-Truiden – Maastricht);
- opvallend is wel dat een aantal steden (Ieper, Mechelen, Geraardsbergen) wel worden aangeduid, maar niet ontsloten via wegen.

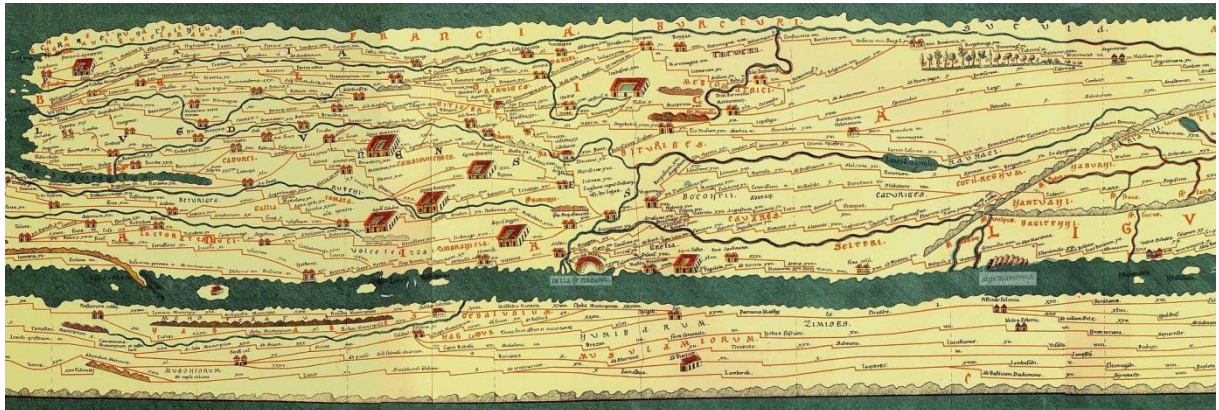


De *Carta Itineraria Europae* van Martinus Waldseemüller uit 1511 (© Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, Innsbruck). Hieronder een fragment met weergave van de Lage Landen.



Veel bekender is de *Tabula Peutingeriana* of *Codex Vindobonensis 324*, of kortweg Peutingerkaart. Deze kaart van het netwerk van publieke wegen in het Romeinse rijk mag worden beschouwd als de oudste kaart van de Lage Landen waarop wegen voorkomen (Horsten 2005: 9). Het document heeft echter een zeer complexe geschiedenis. Het initiële document zou

vervaardigd zijn tijdens de regering van keizer Augustus (27 v.C. – 44 n.C.) en werd wellicht aangevuld tot in de vierde eeuw. In de twaalfde of dertiende eeuw werd de kaart (of een afschrift daarvan) door een monnik van Colmar overgetekend, mogelijk omdat het document te versleten was geworden wegens het veelvuldige gebruik of de vele aanpassingen. Eind vijftiende eeuw werd het overgetekende exemplaar ontdekt in een Duitse bibliotheek door hoogleraar Konrad Celtis en in 1508 kwam het in handen van Konrad Peutinger, die een reeks kopieën liet maken. Slechts een eeuw later verschenen deze kopieën in de handel, aangevuld met een kritische en uitvoerige commentaar (Meulemeester 2004: 170 & 172; zie ook aldaar voor de verdere pedigree).



Fragment van de *Tabula Peutingeriana* met onder meer de wegen in de Lage Landen (overgenomen van http://nl.wikipedia.org/wiki/Tabula_Peutingeriana).

De Peutingerkaart bestaat uit elf afzonderlijke, rechthoekige kaartbladen in perkament van 34 cm hoogte. Samen hebben ze een lengte van 6 m 82 en tonen ze het Romeinse rijk van het huidige Groot-Brittannië tot Indië (en mogelijk zelfs China). De publieke wegen van het rijk staan weergegeven, net zoals de vele baanposten en steden waar de toenmalige reiziger halt kon houden en de afstanden tussen die stopplaatsen. De kaart is weliswaar sterk vervormd en de topografische elementen zijn uiterst schematisch weergegeven, maar toch is het volgens Vermeulen “een document van de eerste orde dat aantoont hoe georganiseerd het Romeinse wegennet verliep” (Vermeulen 2004: 136).

Wat de weergave van de Nederlanden betreft, dient eerst en vooral te worden opgemerkt dat de afstand tot Rome en Italië omgekeerd evenredig is met de kwaliteit van de kartering. Voor de Zuidelijke Nederlanden zijn enkel Doornik en Tongeren met zekerheid geïdentificeerd, de identificatie van andere plaatsnamen blijft voer voor discussie (zeker omdat niet alle Romeinse nederzettingen bekend zijn, zie Meulemeester 2004: 173). Wat de wegen betreft, staan de wegen Nijmegen-Tongeren (op de linker Maasoever), Tongeren-Keulen, Boulogne-Bavay-Tongeren en Reims-Keulen aangeduid (Mertens 1957: 7). Wegen van lokaal belang, al dan niet aangelegd door de Romeinen, ontbreken volledig (Horsten 2005: 10).

OMNESVIAE: ROMEINSE ROUTEPLANNER
 een reconstructie van een antieke Romeinse kaart met moderne technieken

KAART | Reconstructie | Dank aan... | Meer Romeinse kaarten? Bezoek [Vici.org](http://www.omnesviae.org/) voor de Romeinse geschiedenis in de buurt

ITER VESTRUM
 AB:
 AD:
 OSTENDERE

Voor onder 'Iter vestrum' (Latijn voor 'Uw reis') bij 'ab' (van) en 'ad' (tot) een plaatsnaam in zoals te vinden op de Peutinger kaart (of in het Itinerarium Antonini voor het meest westelijke gebied). Voor sommige steden kan de hedendaagse naam ingevoerd worden. Let op dat dikwijls een 'v' in plaats van een 'u'-teken wordt gebruikt. Idem dito voor de 'i' en 'j'.
 Klik op 'Ostendere' (Tonen) om onder 'Iter brevisimum' de kortste route getoond te krijgen.
 Probeer bijvoorbeeld 'Hezelen' en 'Boulogne-sur-Mer' of 'Nijmegen' en 'Roma'. De route zal getoond worden zoals die te vinden is op de Tabula Peutingeriana.
 Op zoek naar Romeinse geschiedenis in de buurt? Bezoek <http://vici.org/>!

TABULA PEUTINGERIANA EN ITINERARIUM ANTONINI

RENATUS FORO HADRIANI FECIT MXXI | VOORBURG (AT) XS4ALL_NL

Reconstructie van de wegen aangeduid op de Peutingerkaart via de online-applicatie *Omnes Viae* (<http://www.omnesviae.org/nl/>).

Literatuur

Bosio L., *La tabula Peutingeriana. Una descrizione pittorica del mondo antico*, Rimini, 1983.

Cuntz O. (éd.), *Itineraria romana*, Leipzig, 1929.

Dept G.-G., 'Notes sur la Tabula Peutingeriana', in: *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 1931, jg. X, 4, pp. 997-1011.

Desjardings E., *La Table de Peutinger d'après l'original conservé à Vienne*, Paris, 1869-1874, 2 vol.

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.

Miller K., *Die Peutingersche Tafel*, Stuttgart, 1962.

Schuler J.E. (ed.), *Der älteste Reiseatlas der Welt*, Stuttgart, 1965.

Stuart P., *De Tabula Peutingeriana*, Nijmegen, 1993, 2 dln.

Table explicative de la carte de Peutinger d'après l'original conserve à Vienne, Paris, 1870.

Talbert R.J.A. & Elliot T., 'New windows on the Peutinger map of the Roman world', in: A.K. Knowles (red.), *Placing history. How maps, spatial data, and GIS are changing historical scholarship*, Redlands (California), 2008, pp. 199-218.

Wertheim H., 'Der erste Europäische Strassenatlas', in: *Imago Mundi*, 1935, jg. I, pp. 41-43.

Vindplaatsen

Er bestaan ook enkele online applicaties van de Peutingerkaart, zie onder meer <http://www.omnesviae.org/nl/> en <http://peutinger.atlantides.org/map-a/>.

2.2 Iconografie

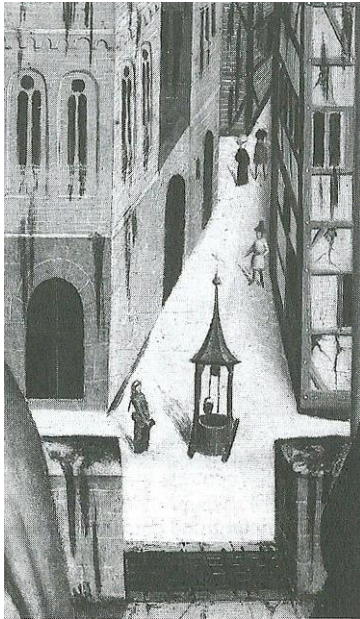
Wegen vindt men niet alleen terug op (historisch) kaartmateriaal, maar ook op allerlei historische landschapszichten en oude foto's. Het probleem met deze zeer heterogene bronnen is dat overzichten schaars zijn, zeker wat betreft het nut voor landschapsonderzoek in het algemeen en de studie van historische wegen in het bijzonder. We kunnen hier inderdaad een zeer breed scala aan iconografische bronnen opsommen waarop oude wegen voorkomen: foto's, schilderijen, miniaturen, prenten, gravures, enzovoort. Het heeft echter weinig zin om deze hier allemaal afzonderlijk te bespreken.

Het gebruik van (historische) iconografie is bijzonder relevant om informatie te verzamelen over het uitzicht en de toestand van wegen en over hun landschappelijke inbedding. Probleem is uiteraard vaak de betrouwbaarheid, zeker voor de iconografie van vóór de introductie van de fotografie. Immers, hoe realistisch is een vijftiende-eeuwse miniatuur, een zestiende-eeuwse gravure of een zeventiende-eeuws schilderij waarop wegen staan afgebeeld? Gaat het werkelijk om beelden 'naar het leven' (zoals vaak wordt gesuggereerd) of wordt het landschap op geïdealiseerde, gestandaardiseerde of gefantaseerde wijze weergegeven? Het is een moeilijke kwestie, die eigenlijk voor elk document afzonderlijk dient te worden behandeld.



Vijftiende-eeuwse miniatuur met de voorstelling van wegenwerken tussen twee steden (Koninklijke Bibliotheek van België; overgenomen uit Tack, Van den Brecht & Hermans 1993: 82).

Wat de wegen betreft, durven we echter stellen dat de betrouwbaarheid van de weergave doorgaans niet al te hoog ligt. Wegen vormen immers zelden de focus van de kunstenaars; ze worden gewoon beschouwd als een inherent onderdeel van het afgebeelde landschap en worden om die reden afgebeeld. De informatie over de wegen moet dan misschien eerder in algemene zin worden beschouwd (welke verhardingen laat de kunstenaar zien, welke morfologische kenmerken worden uitgelicht), zonder dat de afgebeelde situatie ook daadwerkelijk bestond.



Op vele laatmiddeleeuwse miniaturen worden de straten in de steden volledig wit gelaten (afbeelding overgenomen uit Jaritz 2001: 55).



Een slecht wegdek op een middeleeuwse miniatuur, die het bezoek van de engel aan Petrus in de gevangenis voorstelt. Volgens Jaritz is het helemaal geen toeval dat deze plek wordt gekoppeld aan de weergave van een slecht wegdek (Jaritz 2001: 52; afbeelding overgenomen uit Jaritz 2001: 65).

Wat de foto's betreft, ligt de betrouwbaarheid uiteraard een stuk hoger, al dient men hier ook kritisch te blijven: ook foto's werden (en worden) gemanipuleerd. Vele foto's zijn trouwens in scène gezet of getrokken op een specifiek tijdstip (om bepaalde zaken te laten zien of net te verdoezelen).



Foto van de prehistorische veenweg te Valtherbrug (prov. Drenthe, Nederland) en zijn ontdekker G.J. Landweer uit 1892 (overgenomen uit Abrahamse e.a. 2012: 2).

Eén van de onmiskenbare pluspunten van het gebruik van historische iconografie is dat deze ook toont hoe wegen worden gebruikt en aangelegd en welke infrastructuur aanwezig was (De Vuyst

2003: 31). Er bestaan talloze afbeeldingen van reizigers, bedevaarders, heersers, gezantschappen en legers die vertrekken, aankomen of onderweg zijn. Ook de reismiddelen worden daarbij afgebeeld: wagens, karren, paarden, fietsen, auto's, koetsen, enzovoort. Toch moet men ook hier waakzaam blijven. Zo worden vele vroegmoderne stads- en dorpszichten – inclusief de vogelperspectieven – gekenmerkt door lege straten en tonen ze een verstillid stads- of dorpsbeeld, terwijl andere prenten nu net enorme drukte of volkstoelopen weergeven. Weer andere afbeeldingen tonen mensen die op straat aanwezig zijn, zonder dat ze zich voortbewegen van punt a naar punt b. De straat wordt eerder als een verblijfsruimte voorgesteld. Vaak zit achter al die beelden een duidelijke (propagandistische) bedoeling en is het dus gevaarlijk om al te snelle conclusies te trekken met betrekking tot de functies van de wegen.



Pelgrims te paard op weg, buiten de muren van Canterbury (overgenomen uit Mennen 2013 : 12).

Literatuur

Burke P., *Eyewitnessing. The Uses of Images as Historical Evidence*, Ithaca (New York), 2001.

Delva A. & Prevenier W., 'Het opsporen en interpreteren van beeldmateriaal van vóór 1800', in: J. Art (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente ? Deel IIIb. Hulpwetenschappen*, Gent, 1996, pp. 187-199.

Friedman J.B. & Wegmann J.M., *Medieval iconography : a research guide*, New York 1998 (= *Garland medieval bibliographies*, dl. 20).

Gobyn R., 'Beelden als bron en illustratie na 1800', in: J. Art (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente ? Deel IIIb. Hulpwetenschappen*, Gent, 1996, pp. 201-217.

Januarius J. & Teughels N., 'History Meets Archaeology: the Historical Use of Images. A Survey', in: *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, 2009, LXXXVII, 3-4, pp. 667-683.

Sosson J.-P. (éd.), *Documents iconographiques et culture matérielle. Iconografische bronnen en materiële cultuur. Actes de la journée d'étude du 19 octobre 1984. Handelingen van de studiedag van 19 oktober 1984*, Bruxelles, 1985 (= *Archives et Bibliothèques de Belgique*, Numéro spécial, 25).

Vindplaatsen

Historische iconografie en foto's vindt men in grote getale terug in bibliotheken en archieven, die meestal een apart iconografisch fonds bezitten. Vele van die afbeeldingen werden ook reeds gepubliceerd, al dan niet op ware grootte, bijvoorbeeld in tentoonstellingscatalogi, thematische of museale inventarissen, kijkboeken of historische publicaties. Interessant zijn bijvoorbeeld de kleine boekjes met oude foto's die voor vele dorpen en gemeenten zijn uitgegeven.

3. Teksten

Ook (historische) teksten bevatten uiteraard een massa gegevens over historische wegen. De informatie die ze bevatten, is al naargelang het type document uitgebreider en relevanter. Grosso modo kunnen we stellen dat de geschreven bronnen uit het ancien régime in de regel weinig tot nooit rechtstreeks betrekking hebben op het wegennet, op een reeks *itineraria*, reglementen en boekhoudkundige stukken na. Wel duiken in het tekstmateriaal talloze vermeldingen van allerhande wegen op, en dit vooral vanaf de dertiende eeuw. Expliciete gegevens over het ontstaan, het uitzicht of eventuele aanpassingen van wegen zijn echter schaars (Mennen 2013: 14-15). De teksten gaan vooral in op activiteiten die op de wegen plaatsvinden of vermelden wegen als lokalisatiemiddel (bijvoorbeeld voor percelen, huizen, en andere eigendommen). In mindere mate worden ook gegevens verschaft over het gebruik of de functies van wegen.

Voor de recentere periodes is de situatie veel rooskleuriger. Zo heeft de aanleg van de achttiende- en negentiende-eeuwse steenwegen een reeks documenten en archieven voortgebracht, die zich onder meer lenen voor een studie van de aanleg, het beheer en de verkeersstromen (Blondé & Van Uytven 1999: 153). Vanaf de negentiende eeuw ontstonden aparte administraties voor de wegeaanleg, die hun eigen archieven hebben nagelaten.

Literatuur

Art J. (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente ?*, Gent, 1993-1999, 4 dln.

Art J. & Boone M. (red.), *Inleiding tot de lokale geschiedenis van de 12^{de} tot de 18^{de} eeuw*, Gent, 2004.

Art J. & Vanhoute E. (red.), *Inleiding tot de lokale geschiedenis van de 19^{de} en de 20^{ste} eeuw*, Gent, 2003.

Deleu H., Hoegaerts J. & Smedts C., *Geschiedenis schrijven*, Leuven, 2011.

Van den Eeckhout P. & Vanthemsche G. (red.), *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België, 19^{de}-20^{ste} eeuw*, Brussel, 1999.

Vanderputten S., Haemers J. & Soens T., *Typologie en heuristiek van de bronnen voor de geschiedenis van de middeleeuwen*, Gent, 2011.

Vindplaatsen

Historische bronnen worden in de regel bewaard in archiefinstellingen en wetenschappelijke bibliotheken. Omdat er zo weinig rechtstreekse bronnen met betrekking tot het wegennet bestaan, althans toch voor het ancien régime, vindt men amper aparte archieffondsen over het wegennet terug. De relevante documenten zitten dus verspreid over diverse fondsen. Soms is er wel een apart fonds of aparte afdeling 'openbare werken'.

In het Brusselse stadsarchief werd een aparte handleiding opgesteld voor opzoekingen in verband met het wegennet: *Handleiding voor de onderzoeken in het stadsarchief, aangaande de openbare wegen*, Brussel, s.d. Mogelijk heeft dit initiatief ook elders navolging gekregen. Voor Utrecht stelden Koen en Renes een gids op voor de studie van het historische verkeerswezen (Koen & Renes 2003).

3.1 Straatnamen

De meest relevante bron voor de studie van de historische wegen zijn de weg- of straatnamen, of hodonimen (de term hodonymie voor de studie van namen van (historische) wegen werd geïntroduceerd in Carnoy 1953). Leenen definieert straatnamen als "alle namen waarmee de voor het verkeer opengelaten ruimten onderscheiden worden" (Leenen 1946: 5; zie ook Ruijsendaal 1998: 12). In essentie gaat het dus om taaltokens, die niet noodzakelijk zijn neergeschreven. Heel veel historische straatnamen – en toponimen in het algemeen – zijn wellicht niet overgeleverd; de

historische straatnamen die wel bekend zijn, vinden we voornamelijk terug in de geschreven bronnen, al kunnen ze soms ook via mondelinge overlevering worden opgespoord.

Voor de studie van het historische wegennet bieden straatnamen informatie op diverse vlakken: ze kunnen berichten over het ontstaan of de ontstaanswijze van wegen, over het uitzicht en de morfologische karakteristieken, over de ligging en bestemming, en over het gebruik en de functies van wegen. Tot de opkomst van de zogenoemde beslissingstoponymie in de negentiende eeuw – waarbij straatnamen worden toegekend ongeacht de lokale topografische situatie – zijn deze aspecten dikwijls in de straatnaam versteend geraakt. Heel veel oude straatnamen kenden immers een appellatief voorstadium, wat betekent dat ze aanvankelijk – doch niet noodzakelijk – als soortnaam hebben bestaan. Om het met een concreet voorbeeld te stellen: de Groeneweg in Leuven (prov. Vlaams-Brabant) is ooit door de naamgevers beschouwd als ‘een groene weg’, dat wil zeggen een weg die beantwoordt aan de eigenschappen van de categorie ‘groene wegen’.

Vandaag is die Leuvense Groeneweg een moderne asfaltweg die op geen enkele manier meer beantwoordt aan de eigenschappen van ‘groene wegen’. Dat brengt ons meteen bij het meest netelige probleem wat betreft de interpretatie en studie van historische straatnamen (en toponiemen): een straatnaam onderhoudt geen betekenisvolle relatie tot de benoemde werkelijkheid (Devos 1995: 224). Toch kan aan straatnamen een betekenis worden toegekend, via de etymologie, maar die betekenis is enkel en alleen geldig voor het appellatief voorstadium van de naam. Vanaf de verstening van soortnaam tot eigennaam bestaat er geen noodzakelijk verband meer tussen betekenis en benoemde werkelijkheid. Helaas valt de grens tussen het appellatief en het *nomen proprium* niet altijd scherp te trekken (Schönfeld 1957: 1).

Deze theoretische beschouwingen hebben een zeer belangrijke consequentie voor de onderzoekspraktijk: we mogen ons nooit louter en alleen laten leiden door een straatnaam om op die basis harde uitspraken te doen over de toenmalige benoemde werkelijkheid. De vermelding *den Meulenwegh* in Roeselare in 1691 (Denys 1952: 239) wil dus absoluut niet zeggen dat die weg op dat moment nog naar een molen liep (als was dat wel nog perfect mogelijk). De straatnaam dook immers ruim een eeuw vroeger voor het eerst op (*op de Muelestraete*, 1574). Het jaar 1574 is dus niet alleen een *terminus ante quem* voor het bestaan van de naam, maar ook en vooral voor de werkelijkheid die er ooit achter schuilging. Wat we wel met zekerheid kunnen stellen, is dat de betreffende weg ooit ‘een’ molenstraat is geweest en naar een molen heeft geleid. Of dat in 1574 en 1691 nog het geval was, moet op basis van andere bronnen worden uitgemaakt. Deze hele redenering vervalt wel bij straatnamen die reeds werden gekozen vooraleer de straat bestond of werd aangelegd, en bij beslissingstoponiemen.

Een ander methodologisch probleem is dat de betekenisinhoud van woorden wijzigt door de tijd heen. Vandaag beschouwen wij wegen en straten in de regel als duidelijk afgebakende ruimtes. Vele wegen en straten zagen er bij hun ontstaan en in hun beginfase volledig anders uit. In de dorpen en steden ontstonden wegen en straten uit de restruimte tussen de gebouwen; op het platteland bestonden wegen soms uit talloze naast en door elkaar liggende (karren)sporen. Ook de straatnamen bleven trouwens niet stabiel: vele wegen hebben immers meerdere straatnamen gekend, soms zelfs gelijktijdig. Dat komt omdat het uitzicht, het gebruik of de functie van de wegen zodanig wijzigde, dat de bevolking een andere naam ging gebruiken. Er zijn ook voldoende voorbeelden waaruit duidelijk blijkt dat verschillende groepen mensen een zelfde weg of straat op een andere manier benoemden. Andere wegen hebben schijnbaar nooit een naam gekend (of de naam is althans nooit neergeschreven). Pas in de loop van de negentiende eeuw is men straatnamen wettelijk gaan vastleggen. Het is niet meer de lokale gemeenschap, maar in de eerste plaats het gemeentebestuur en de ambtenarij die straatnamen toekent of wijzigt.

Wie zich van deze methodologische problemen bewust is, kan veel halen uit de studie van oude straatnamen. Dat is vooral het geval voor de talloze oude en kleine wegen, waarover behalve de straatnaam vaak niet de minste informatie bestaat. Bovendien kan de hodonymie ook op indirecte

wijze informatie of hypothesen aanreiken. Zo kan men bijvoorbeeld Romeinse heirbanen herkennen in bepaalde straatnamen, zoals *chaussée Brunehaut*, *chaussée du Diable*, *Oude Baan*, *Waalse Baan*, *Groene weg*, enzovoort (Mertens 1957: 9). Voorzichtigheid blijft echter geboden, want de etymologische betekenis van geen enkele van deze namen verwijst rechtstreeks naar de Romeinse wegebouw. Men dient de hypothese dus steeds te verifiëren aan de hand van andere bronnen, bijvoorbeeld archeologische vondsten.

De studie van historische straatnamen is ook niet zaligmakend. Zo bevatten ze weinig tot geen informatie over de wegebouw *an sich* (Gilles-Guibert 1960: 11-12). Bovendien betreft het in hoofdzaak micro-informatie (gegevens die slechts betrekking hebben op één specifieke weg), of om het met Leyden te zeggen: “Op grond van de plaatsnamen zijn natuurlijk slechts weinig sporen over grooten afstand na te gaan. Kleinere stukjes en brokjes vormen voorloopig nog een tamelijk ondoorzichtige massa van palimpsesten, die allicht nooit in hun geheel zullen kunnen worden verklaard.” (Leyden 1936: 371-372) Om die reden stelde Higounet dan ook dat de studie van de hodonymie zeker al haar sporen heeft verdiend, maar dat er nog zeer veel informatie valt te rapen (Higounet 1982: 8). Een systematische en vergelijkende studie van de Vlaamse (historische) straatnamen zou bijvoorbeeld heel wat nieuwe inzichten kunnen opleveren, onder meer wat betreft de spreiding van bepaalde (types) namen (en wegen).

VERKEERSWEGEN | 181

Kassei, Herstappelkassei, Hoeise Kassei, Hoogkassei, Kleine Kassei, Lage Kassei, Neer-kassei, Roomse Kassei, Romeinse Kassei naar Amaj (bij Hoi), Romeinse Kassei op Hoi.

RUTTERSEWEG (De-)

den *Rutenwech*, 1479, RALK, Rek. 747, 1; den *Rutter wech*, 1479, RALK, Rek. 747, 4v°; op den *Rutenwech*, 1479, RALK, 747, 55v°; ghelegen op den wech van Ruten – daelwert der heren lant van S. Cruce van lucr ter jecoren wijger loff (g)erven lant opwart die van lomprey ter massen wart den *Ruten wech*, 1479, RALK, Rek. 747, 1; ses roeden aen den *rutensen wech*, ± 1710, SAT, Stad 125 (oud nr. 140), 47v°. Naam voor de weg van Lauw naar het buurdorp Ruten.

SINT-LUCIASTRAAT

Straat op de St.-Petersberg. Naam bij de fusie gegeven aan de straat die de Rechtstraat/Lauwstraat van aan de Stenen Brug over de Jeker verbindt met de hoek van de Wijnandstraat en het Hoogbroek. De naam verwijst naar de Sint-Lucia-born of Kraaiborn, die gebruikt wordt bij de waterkerswekerij. Sint-Lucia genoot in Lauw een bijzondere verering. In de oude kerk waren een reliekhouders en een zilveren reliekschrijn van Sint-Lucia aanwezig. De ene werd in 1732, het andere werd in 1795 door dieven ontvreemd. In de oude kerk hing ook een klok van Sint-Lucia (Baillien, 1950:70-71). In de volksmond zegt men in Lauw nog altijd: “Sint-Lusaa is de kotste van de taaj” (Sint-Lucia is de kortste van de getijden).

SINT-TRUIDERBAAN

op *St Truijder weg*, 1743, SAT, PAL 5, 7v°; (op de hoog catsey en) *St truyer baen*, 1743, SAT, PAL 5, 83v°. Een andere naam voor Honsdaal-/Henisdaal-/Heinsdaalweg. Vechmalweg.

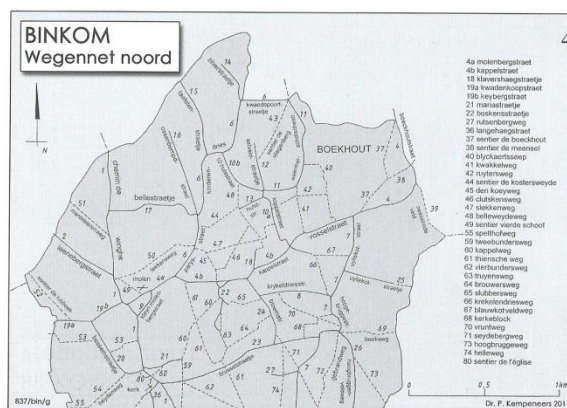
SLEIWEWEG (De-)

la jondant à une meismes tier a desseur de *tiege de slei*, jondant a dit tiege, 1345-1371, RALK, Stock de Heshaye, du Chapitre Saint-Lambert, J. Vannérus, NL, LN, 148, 188; aen den *sleywech*, 1428 (kopie 1558), SAT, Cart. Reg. Aug., 109; ende te Weydoy wart, ter Jeco(r)en wart den *Sleywech*, 1472, SAT, WI, Oorkonde (houten doos); der *wech die gheet in de sleij*, 1479, RALK, Rek. 747, 42; op den tap – den *wech die gheet die sleyde dale*, 1479, RALK, Rek. 747, 43v°; aen den *sleywaige* (sleiweg of sleihaag?), 1428 (kopie 1558), SAT, Cart. Reg. Aug., 109; op den *sleye (of steyn?) wech*, 1577, RALK, Rek. 748, 3; een *voet paet geet die sleyde dael*, 1577, RALK, Rek. 748, 43v°; *ivoetpaett ter sleyen inne*, 1577, RALK, Rek. 748, 10; den *Sleywegh* ... den *sleywegh*, 1743, SAT, PAL 5, passim, o.a. 81v°, 82v°, 91; De *sleyweg*, 1843, ABW. Weg die van de Tap via de Slei naar de Aardswinkel leidde.

SPINTHAGEWEG / SPINTHAGESTRAAT

- Nederlandse vormen: Spinthaagstraat, -weg; Spintstraat, -weg. na die *spinetstraet*, 1577, RALK, Rek. 748, 26; aen die *spintstraet*, 1586, RALK, Rek. 749, 47; op die *spintaech straet*, 1647, SAT, PAL (MF: 0452187), los blad in fine; “tot Wouteringen gelegen achter die hoven, tussehen den *spintaegen weech* ende die straet genaempt chenes cack (of: coeck?)”, 1660, RP Lowaige 14, 127, L 14 f. 127, in: J. Herbillon, *Toponymie d'Orange*, 93 (971) n° 2593.

Uittreksel uit een recente microtoponymische studie, met opgave van de verschillende wegen, historische attestaties van hun namen, uitleg over de ligging en een etymologische verklaring (overgenomen uit Stevens & Segers 2013: 181).



Voorbeeld van een toponymische reconstructiekaart, met aanduiding van het wegennet in Binkom (Lubbeek, prov. Vlaams-Brabant; overgenomen uit Kempeneers 2011: 203).

Literatuur

Bouvier J.-C., *Les noms de rues disent la ville*, Paris, 2007.

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.

De Flou K., 'Over Bronnen voor Toponymie', in: *Inleiding tot de studie van de Vlaamsche plaatsnamen I*, Brussel, 1929, pp. 41-67 (= *Nomina Geographica Flandrica, Studiën II*, dl. 1).

De Wit J., *Kadaster, ruilverkaveling en toponymie*, Brussel, 1957 (= *Nomina Geographica Flandrica. Studiën*, dl. IX).

Devos M., 'Naamkunde', in: J. Art (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? Deel IIIa. Hulpwetenschappen*, Gent, 1995, pp. 215-277.

Gendron S., *La toponymie des voies romaines et médiévales. Les mots des routes anciennes*, Paris, 2006.

Gilles-Guibert M., 'Noms des routes et des chemins dans le Midi de la France au Moyen Age', in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1960, jg. I, pp. 1-39.

Gysseling M., 'Voornaamste bestanddelen van Zuidnederlandse plaatsnamen', in: *Naamkunde*, 1981, jg. XIII, 1-4, pp. 75-78.

Kouwenhoven A.O., *Straatnamen in Nederland. Een bibliografisch overzicht met inleiding en annotaties*, Zeist, 1999.

Kouwenhoven A.O., *Tussen straat en weg. Een inventarisatie van achtervoegsels en simplica in straat- en wegnamen*, Zeist, 2003.

Leenen J., *Theorie en praktijk van de straatnaamgeving*, Leuven – Brussel, 1946 (= *Toponymica – Bijdragen en bouwstoffen uitgegeven door het Instituut voor Naamkunde te Leuven*, dl. X).

Lindemans J., *Plaatsnamen. Een inleidende studie*, Brussel, 1925².

Middeleeuwse en moderne straatnaamgeving. Lezingen, gehouden voor de Naamkunde-Commissie der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen op 17 januari 1953 door Dr. P. J. Meertens en Dr. W. Moll, Amsterdam, 1953.

Molemans J., *Gids bij het historisch toponiemenonderzoek*, Brussel, 1988 (= *Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën. Miscellanea Archivistica*, dl. 43).

Niederehe H.J., *Strasse und Weg in der Gallo-romanischen Toponomastik*, Genève – Paris, 1967.

Rentenaar R., 'Straatnaamgeving, de geschiedenis van een oud probleem', in: *"Straatnaamgeving". Een congres over straatnamen. Ede, 18 juni 1992*, Ede, 1992, pp. 3-16.

Rentenaar R., 'Plaatsnamen in historische bronnen', in: *Naamkunde*, 2002, jg. XXXIV, 2, pp. 137-148.

Rentenaar R., *Geschiedenis van de naamkunde in Nederland en Vlaanderen tot 2000*, s.l., 2006 (onuitgegeven research paper).

Room A., *The street names of England*, Stamford, 1992.

Schönfeld M., 'Wegnamen', in: *Mededelingen van de Vereniging voor Naamkunde te Leuven en de Commissie voor Naamkunde te Amsterdam*, 1957, jg. XXXIII, pp. 1-5, 49-66 & 129-151.

Slicher van Bath B.H., 'Plaatsnaamkunde als historische bron', in: *Nomina Geographica Neerlandica*, 1948, jg. XII, pp. 97-103.

"Straatnaamgeving". Een congres over straatnamen. Ede, 18 juni 1992, Ede, 1992.

Van Dijk K., *De openbare weg: een braakliggend gebied. Naar een systematische vergelijking van straatnamen*, Amsterdam, Universiteit van Amsterdam (onuitgegeven kandidaatsscriptie), 1984.

Vannieuwenhuyze B., 'The study and classification of medieval urban toponymy: the case of late medieval Brussels (13th-16th centuries)', in: *Onoma*, 2007, jg. XLII, pp. 189-211.

Vannieuwenhuyze B., 'Alle wegen leiden naar Brussel. Bestemmingstoponymie als kapstok voor de studie van het historische wegnennet', in: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie*, 2013, jg. LXXXV, pp. 145-220.

Vindplaatsen

Historische straatnamen vindt men in de eerste plaats terug in historische teksten en op historische kaarten, soms ook op historische afbeeldingen. Voor talloze dorpen en gemeenten zijn deze toponiemen al verzameld en/of bestudeerd in toponymische dorpsmonografieën en straatnaamwoordenboeken (het gaat hier zowel om boeken, artikels als om licentiaatsverhandelingen). Een bibliografisch overzicht bestaat tot op heden niet, maar is in voorbereiding:

B. Vannieuwenhuyze & S. Dhaen, *Microtoponymische studies in Vlaanderen: een bibliografie*, Brussel, Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie (in voorbereiding).

De actuele straatnamen kan men opvragen bij de overheid (in de eerste plaats de gemeente, maar ook bij AGIV) of opzoeken via digitale applicaties als *Google Maps* of *OpenStreetMap*. Voor de talrijke nieuwe toekenningen en wijzigingen sinds de negentiende eeuw kan men een beroep doen op de verslagen van de gemeenteraadszittingen.

3.2 Boekhoudkundige en administratieve documenten

De aanleg, het onderhoud, het beheer en de aanpassingen van wegen kosten geld en daarom zijn de bevoegde instanties op diverse tijdstippen overgegaan tot het produceren van reglementen, verslagen, enquêtes, tellingen en rekeningen. De meeste van deze documenten verschaffen rechtstreekse gegevens over de materiële karakteristieken van de wegen, zoals over de (al dan niet aanwezige) verharding, de gebruikte materialen, de uitvoering, de duur van de werken, de toestand van het wegdek, de uitvoering van reparaties, enzovoort. Men moet uiteraard voor ogen houden dat de documenten vooral werden opgesteld vanuit administratieve of boekhoudkundige motieven waarbij vaak de financiële controle achteraf primeerde (bijvoorbeeld bij rekeningen), de gewenste toestand werd geschetst (bijvoorbeeld bij reglementen) of enkel aandacht werd geschonken aan problemen en misbruiken (bijvoorbeeld bij enquêtes en verslagen).

Onder deze noemer kunnen we ook enkele andere documenten vermelden, die vooral op indirecte wijze inlichtingen verschaffen over het wegennet: de lijsten van tollens, bareel- en douanerechten en wegenbelastingen en de rekeningen die de inningen daarvan weerspiegelen. Volgens Van Uytven leveren deze documenten interessante informatie op over de interstedelijke relaties en over de aantrekkingskracht van de steden op elkaar en op het platteland (Van Uytven 1995: 222). Die vaststellingen kunnen vervolgens worden gekoppeld aan de toestand van het wegennet tussen die plaatsen. Vanzelfsprekend lichten deze bronnen ons ook in over handelsstromen en het belang van handelswegen. De studie van deze bronnen is echter zeer arbeidsintensief en de resultaten zijn niet altijd eenvoudig te interpreteren.

Verder vermelden we hier ook de octrooien. Vóór de negentiende eeuw werd het merendeel van de wegen immers niet door de overheid aangelegd of onderhouden, maar door direct belanghebbenden zoals aangelanden, ondernemers en lokale besturen. In theorie dienden zij voor de aanleg van een weg een octrooi aan te vragen, onder meer met het oog op de onteigening van eigendommen en tolheffing om de aanleg- en onderhoudskosten te recupereren (Horsten 2005: 39). Ook in de negentiende eeuw was dit systeem nog in voege, al nam de staat in toenemende mate de wegeaanleg op zich.

In 1837 werd het Ministerie van Openbare Werken opgericht en deze instelling heeft uiteraard heel wat archieven nagelaten die van belang zijn voor de studie van het negentiende- en twintigste-eeuwse wegennet van België. Voor een zeer uitgebreid overzicht van de algemene organisatorische ontwikkeling, de wettelijke bepalingen in verband met het departement, het organogram en de diverse afdelingen en commissies en de bevoegdheden verwijzen we naar de lijvige studie van Velle (Velle 1993).

Literatuur

Aerts E., 'Enkele algemeen-methodologische bedenkingen bij de concrete hantering van laatmiddeleeuwse Brabantse rekeningen', Brussel, 1979.

Aerts E., 'Laatmiddeleeuwse Brabantse rekeningen in het historisch onderzoek', in: *Gemeentekrediet van België. Driemaandelijks tijdschrift*, 1982, jg. XXXVI, 142, pp. 275-293.

Bautier R.-H. & Sornay J., m.m.v. Muret F., *Les sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Age. Les États de la*

maison de Bourgogne. Vol. I. Archives des principautés territoriales. 2. Les principautés du Nord, Paris, 1984.

De Boer D.E.H., Marsilje J.W. & Smit J.G., *Vander rekeninghe. Bijdragen aan het symposium over onderzoek en editieproblematiek van middeleeuws rekeningmateriaal, gehouden in Utrecht op 27 en 28 februari 1997*, Den Haag, 1998.

Despy G., 'Pour un 'corpus' des tarifs de tonlieu de l'Europe occidentale au moyen âge (Ve-XIIIe siècle) : l'exemple du tarif de tonlieu de Coblençe dit "de 1104"', in: *Acta Historica Bruxellensia*, Bruxelles, 1970, dl. II, pp. 253-287.

Despy G., *Les tarifs des tonlieux*, Turnhout, 1976 (= *Typologie des Sources du Moyen Âge Occidental*, dl. 19).

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

Leloup G. & Strubbe F., 'Een bewogen geschiedenis: Het archief van het bestuur der gemeentewegen', in: *Bladwijzer. Wegwijs met Heemkunde Vlaanderen*, 2014, 10, onderzoek pp. 11-16.

Moureaux Ph., 'Le commerce entre la France et les Pays-Bas autrichiens dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Une première approche des sources quantitatives' in: P. Léon (éd.), *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*, Lyon, 1975.

Prevenier W., 'Stads- en kasselrijrekeningen als bronnen voor lokale geschiedenis', in: *Appeltjes van het Meetjesland. Jaarboek van het Heemkundig Genootschap van het Meetjesland*, 1959, jg. X, pp. 55-65.

Van der Hertten B., 'Ministerie van verkeer en infrastructuur', in: Van den Eeckhout P. & Vanthemsche G. (red.), *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België, 19^{de}-20^{ste} eeuw*, Brussel, 1999, pp. 447-460.

Vander Linden H., 'Tollen van den hertog van Brabant te Leuven in de 14^{de} eeuw', in: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis*, 1935, jg. XCIX, 2, pp. 89-104.

Van Schaik R.W.M., 'Oorsprong en vroege ontwikkeling van stadsrekeningen in de Nederlanden', in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge*, 1996, jg. CXXXIII, pp. 144-162.

Vannieuwenhuyze B., 'Twee 14^{de}-eeuwse cautsiderekningen van Brussel', in: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis*, 2012, 178, pp. 129-174.

Van Uytven R., 'Tolkamers van Brabant (14de eeuw-1795)', in: R. Van Uytven, C. Bruneel, H. Coppens & Augustyn B. (eds.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, Brussel, 2000, pp. 263-279 (= *Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën. Studia*, dl. 82).

Velle K., *Het Ministerie van Openbare Werken (1837-1990)*, Brussel, 1993, 2 dln.

Weststrate J.A., 'Laat-veertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen als bron voor economisch-historisch onderzoek', in: *Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis*, 2001, jg. IV, pp. 222-258.

Vindplaatsen

Om boekhoudkundige en administratieve documenten in verband met wegen op te sporen, dient men in eerste instantie na te gaan welke overheid bevoegd was voor de wegen en voor de activiteiten die op die wegen plaatsvonden. Wat de hoofdwegen betreft, zal men voornamelijk terecht kunnen in de diverse depots van het Rijksarchief, onder meer in de archieffondsen van de reken- en tolkammers (voor wat het ancien régime betreft). Voor de lokale wegen dient men logischerwijze een beroep te doen op de lokale archieven, voornamelijk deze van de steden (die op dit vlak meestal ook hun hinterland controleerden).

3.3 Wetgeving

Vorsten en overheden van diverse rang hebben in het verleden reglementen uitgevaardigd met betrekking tot het wegnen. Over het algemeen kunnen we ze opdelen in reglementen die hoofdzakelijk betrekking hebben op de wegen *an sich* (onder meer de aanleg, de aan te wenden materialen, door te voeren wijzigingen, de breedte, enzovoort) en reglementen die voornamelijk het gebruik en de functie van die wegen regelen (onder meer toelatingen en restricties in het gebruik, verkeerskundige regels, gedrag op de openbare weg, veiligheid, karweidiensten, aard van het transport, instellen van belastingen, enzovoort). Het is goed om voor ogen te houden dat dergelijke reglementen meestal niet uit de lucht kwamen vallen: vaak gaat het om schriftelijke bevestigingen van reeds bestaande wetten (zoals bijvoorbeeld bij de homologatie van de kostuimen), in wet omgezette verzoekschriften van bepaalde bevolkingsgroepen, remedies tegen allerhande

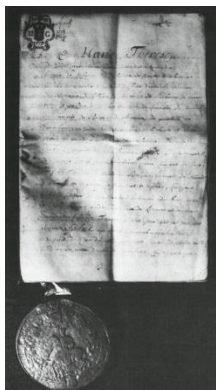
wanttoestanden of maatregelen naar aanleiding van een specifieke situatie (bijvoorbeeld oorlog of de passage van een vorst).

De hertog van Bourgondië beveelt het onderhoud en herstel van de weg tussen Ieper en Quesnoy-sur-Deûle door de grondbezitters langs deze weg, 9 augustus 1423
(Archives Départementales du Nord, B1602, f° 209 v° - 210)

Phelippe, duc de Bourgoingne, conte de Flandres, d'Artois et de Bourgoingne, palatin, seigneur de Salins et de Malines. A notre bailli de Lille ou a son lieutenant et a tous autres justiciers et officiers de notredit pays de Flandres, salut. Donné nous a esté a entendre que ou chemin par lequel l'en va de notredicte ville a Quesnoit sur le Deule et dudit Quesnoit a Warneston tenant le chemin droit en notre ville d'Yppre, a par deffaute de bon retenement et reparation telles et si grans fondrieres que bonnement les gens, chevaux et charies n'y peuent aucunement passer ne rapasser, tant par lesdictes fondrieres comme par eulx qui ont leurs heritaiges et possessions aboutissant sur yceulx chemins et qui les doivent dan en an retenir et amender de mieulx en mieulx n'en font ne ont fait aucune chose, aincois ont relevé les fossez des bouts de leurs dites terres et getté la terre de la widange d'iceulx fossez par devers leurs diz heritaiges sans le avoir espandué, ne mises les pierres qu'ilz ont trouvé sur iceulx chemins pour yceulx haultier et endurer, ce qui se doit ainsi et oultre que l'eaule qui chiet du siel sur iceulx chemins qui croust sans amenrir s'en pourroit et devroit mieulx escouler, pour iceulx chemins estre plus secs et plus durs comme dit est dessus, lesquelles choses sont et redondent en grant grief, prejudice et dommaige du bien et de la chose publique, diminution et admenrissement de la marchandise que communement l'en maine de l'une des villes dessus declairee a l'autre et d'autres villes sortissans et frequentans nozdites villes d'Yppre et de Lille.

Pourquoy nous, y voulans diligentment pourveoir de tel et si convenable remede comme le cas le quiert, eue consideration aux choses dessusdictes et ainsi que par les constitutions generales de tout notre pays de Flandres toutes et chacunes personnes, notables et autres, qui ont heritaiges sur rues ou chemins communs passans, doivent et sont tenus de soustenir, retenir, redifier et reparer yceulx chemins a leur propres frais et despens et telement que l'en y puist passer et rapasser sans inconvenient, vous mandons, commettons et estroitement enjoignons que sans aucune dilation et le plus diligentment que faire se pourra, vous contraigniez viguereusement et sans aucun deport tous ceulx que trouviez avoir heritaiges intreclussans ou aboutissans sur lesdis chemins alans de notredicte ville de Lille ausdit Quesnoit, Warneston et Yppre, a yceulx chemin reparer, rediffier et admender tant et si convenablement que l'en y puist passer et repasser sans y avoir aucun destourbier ou empeschement, sans qu'il en espargner aucunement; et s'il vous appartient d'aucuns desobeysans ou contredisans, prenez et mettez ou faites mettre et prendre en notre main tous les fruis que trouviez sur lesdiz heritaiges et yceulx vendez et adcuitez pour telle vente, pour les deniers que en ystront tourner et convertir en icelles reparations et mettant lesdictes terres en notre main comme souverain pour estre gouvernees selon ce que besoing sera tant et si, avant que yceulx chemins et voies soient reparéz et tout a leurs fraiz. De ceste vous et chacun de vous donnons pouvoir, auctorité et mandement especial. Mandons et commandons a tous ceulx qu'il appartendra, que a vous en ce faisant obeissent et entendent diligentment, et vous prestent et donnent conseil, confort et aide, se mestier en avez et requis en sont.

Donné en notre ville d'Yppre le IX^e jour d'aoust, l'an de grace mil CCCC XXIII. Soubz notre seel de secret en l'absence du grant. (getekend:) Par monseigneur le duc, a la relation du conseil. J. de Gand.



Octrooi voor de aanleg van de steenweg Leuven-Diest, uitgevaardigd door keizerin Maria-Theresia op 3 juni 1778 (Stadsarchief Diest; afbeelding overgenomen uit Hanegreefs 1980: 42).

Er is voor Vlaanderen nog geen systematisch onderzoek gevoerd naar de verschillende wetten en reglementen inzake het historische wegennet. Bronnen die wel zeer vaak worden aangehaald in de literatuur, zijn de kostuimen of reglementen waarin de breedte van diverse types wegen worden opgesomd. Dergelijke teksten lichten ons niet enkel in over de wettelijke – en dus in zekere zin theoretische – wegbreedtes, maar ook over verschillende types wegen en hun voornaamste functie. Vandaar dat deze bronnen ook bijzonder nuttig waren voor het opstellen van de cultuurhistorische typologie van wegen. Naar de controle van deze breedtes, via de jaarlijkse schouwingen, is heel wat minder onderzoek verricht. Nochtans zijn er nog diverse dossiers bewaard (Vanmaele 2003: 7). Ze kunnen verduidelijken in welke mate de wettelijke breedtes in de praktijk effectief voorkwamen en werden opgevolgd; daarnaast verschaffen ze ongetwijfeld nuttige informatie in verband met het banen (en opschalen) van de wegen (de voorschriften konden immers enkel betrekking hebben op gebaande wegen, niet op natuurlijke wegen en sporenbundels, zie Horsten 2005: 38).

Wettelijke breedte van wegen in het hertogdom Brabant, opgetekend in een Brussels register
(Archief van de Stad Brussel, Oud Archief, n° 1400, pp. 500-501):

Van den weggen in Brabant.

In den iersten eenen mans pat

IIII voeten

Item, eenen kerrewech es

VI voeten

Eenen borrewech es

VI voeten

Item, eenen moelenweh met hootsacken es

VI voeten

Item, eenen moelenwech met sacken te peerde sonder ander getouwe moet breet sijn

VIII voeten

Item, eenen moelenwech metter kerren te varen sonder meer getouwe

XII voeten

Item, een coutergat moet wijt sijn

XII voeten

Item, eenen lijde wech van eenen dorpe in dandere daer vekens hanghen moet wijt sijn

XVI voeten

Item, eenen driefwech van deenen merct in dandere daer men alderhande beesten drijft moet wijt sijn

XXIIII voeten

Eenen bruytwech moet wijt sijn

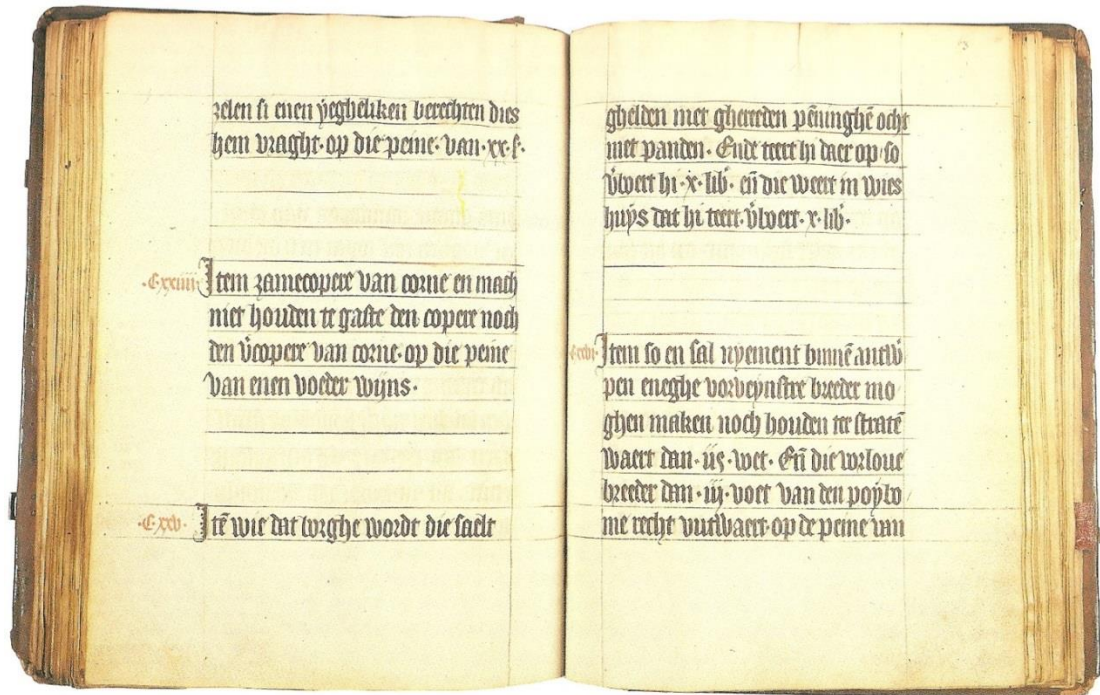
VII voeten

Item, eenen heerwech opt herlant moet wijt sijn

XL voeten eenen tap

Dat de wettelijke bepalingen inzake de breedte van diverse types wegen geen nieuw fenomeen was, blijkt duidelijk uit het feit dat men er al sporen van terugvindt in het Germaanse stammenrecht. Zo maakt de zevende-eeuwse *Lex Ribuaria* bijvoorbeeld melding van een weg van twaalf voet (*via 12 pedorum*), terwijl de *Saksenspiegel* – een dertiende-eeuws rechtsboek dat het Saksische gewoonterecht optekende – de breedte van de *koningsweg* voorschreef: *Des küniges strāze sal sîn alsô breit, daz ein wagen deme andern gerûmen muze* (Schönfeld 1957: 131). De diploma's van de Karolinigische vorsten bevatten dan weer diverse oproepen om de wegen en de bruggen te onderhouden via het systeem van de karweien (Mesqui 2003: 38). In de hoge en late middeleeuwen was er zo een massa aan lokale wetten, reglementen en regels in omloop, die specifiek betrekking hadden op specifieke wegen, nederzettingen, heerlijkheden of vorstendommen. Hoewel dezelfde aspecten vaak terugkeerden, was er van uniformiteit geen sprake. Vanaf de vroegmoderne periode werd de wetgeving langzaam maar zeker gestructureerd en gestandaardiseerd, maar dat proces werd pas voltrokken in de loop van de negentiende eeuw.

Vanaf de negentiende eeuw is vastgelegd welke overheden bevoegd zijn voor welke wegen en wie dus de wetgevende bevoegdheid bezat. Voor de hoofdwegen vindt men de regelgeving terug in het Staatsblad en in de Koninklijke Besluiten. In het archieffonds van het bestuur der gemeentewegen vindt men voornamelijk de Koninklijke Besluiten met betrekking tot de buurtwegen, stadswegen, waterlopen en wateringen voor de periode 1848-1939, alsook een reeks kaarten die bij deze Koninklijke Besluiten werden gevoegd. Voor de provinciale en gemeentelijke wegen dient men een beroep te doen op de verslagen van de betrokken overheden.



Fragment uit het laatmiddeleeuwse Antwerpse *Cuerboeck metten doppen* met bepalingen tegen de belemmering van het verkeer in de straten: vensters aan straatzijde mochten niet meer dan 2,5 voet uitspringen, luifels niet meer dan 3 voet (Felixarchief; overgenomen uit Tijds 1993: 40).

Literatuur

Cosemans A. & Lavalleye J., *Inventaire des archives de l'Administration du Waterstaat (1814-1830), d'archives du Ministère des Travaux publics (administration des Ponts et Chaussées) et des fonds Concessions de chemins de fer (etc.) et Chemins de fer vicinaux. Inventaris van het archief "Waterstaat" (1814-1830), van het archief van het Ministerie van Openbare Werken (beheer van Bruggen en Wegen) en van de fondsen Concessies van Spoorwegen (enz.) en Buurtspoorwegen*, Brussel, 1975.

Leloup G. & Strubbe F., 'Een bewogen geschiedenis: Het archief van het bestuur der gemeentewegen', in: *Bladwijzer. Wegwijs met Heemkunde Vlaanderen*, 2014, 10, onderzoek pp. 11-16.

Van Duyse D., *Koninklijke Besluiten m.b.t. ons buurtwegennet (1848-1860)*, Leuven, 1988 (Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

Vindplaatsen

Wetten, reglementen en ordonnanties vindt men terug in de charterverzamelingen en cartularia. Vaak zijn deze als apart archieffonds bewaard in de archieven van de vorst of overheid. Vele vorstelijke ordonnanties en privileges zijn uitgegeven, veelal op initiatief van de Koninklijke Commissie voor de uitgave der Oude Wetten en Verordeningen van België. Ook de meeste kostuimen zijn uitgegeven. Wat de reglementen en ordonnanties van de lagere heren en besturen betreft, moet men zich vaak wenden tot de archieven. In vele gevallen is trouwens geen overzicht van de verschillende wetten beschikbaar.

Voor de recentere wetgeving kan men terecht in het Belgisch Staatsblad of in de Koninklijke Besluiten en gemeenteraadsverslagen.

3.4 Reisgidsen, reisverhalen en wegwijzers (*itineraria*)

Het reiswezen heeft aanleiding gegeven tot de productie van een specifieke reeks documenten, die ons inlichten over de reistracten en -tijden, de afstanden, de toestand van de wegen en de persoonlijke reiservaringen. Het gaat hier zeker niet om een recent brontype, integendeel. Reeds in de oudheid tekenden reizigers hun ervaringen op en werden hulpmiddelen vervaardigd om de weg te wijzen. In zijn *Commentarii Rerum in Gallia Gestarum* maakte Julius Caesar bijvoorbeeld melding van de bruggen die hij met zijn leger overstak (Mesqui 2003: 13). Uit de Romeinse tijd stamt ook het oudste *itinerarium* (reis- of wegwijzer) waarin de Nederlanden voorkomen: het *Itinerarium Antonini Augusti*. Het gaat hier om een lijst etappeplaatsen in het Romeinse rijk, samengesteld onder het bewind van keizer Caracalla (andere naam voor Marcus Aurelius Antoninus, 188-217), maar later verder aangevuld, ten minste tot na 325 (Nouwen 2004: 161; Leclercq 2010: 3). Er wordt onder meer melding gemaakt van de wegen – of eerder reisroutes – Bavay-Thérouanne-Cassel-Wervik-Doornik-Escapont-Keulen, Thérouanne-Arras-Doornik en Cassel-Arras-Cambrai-Bavay-Tongeren-Keulen (Mertens 1957: 7).

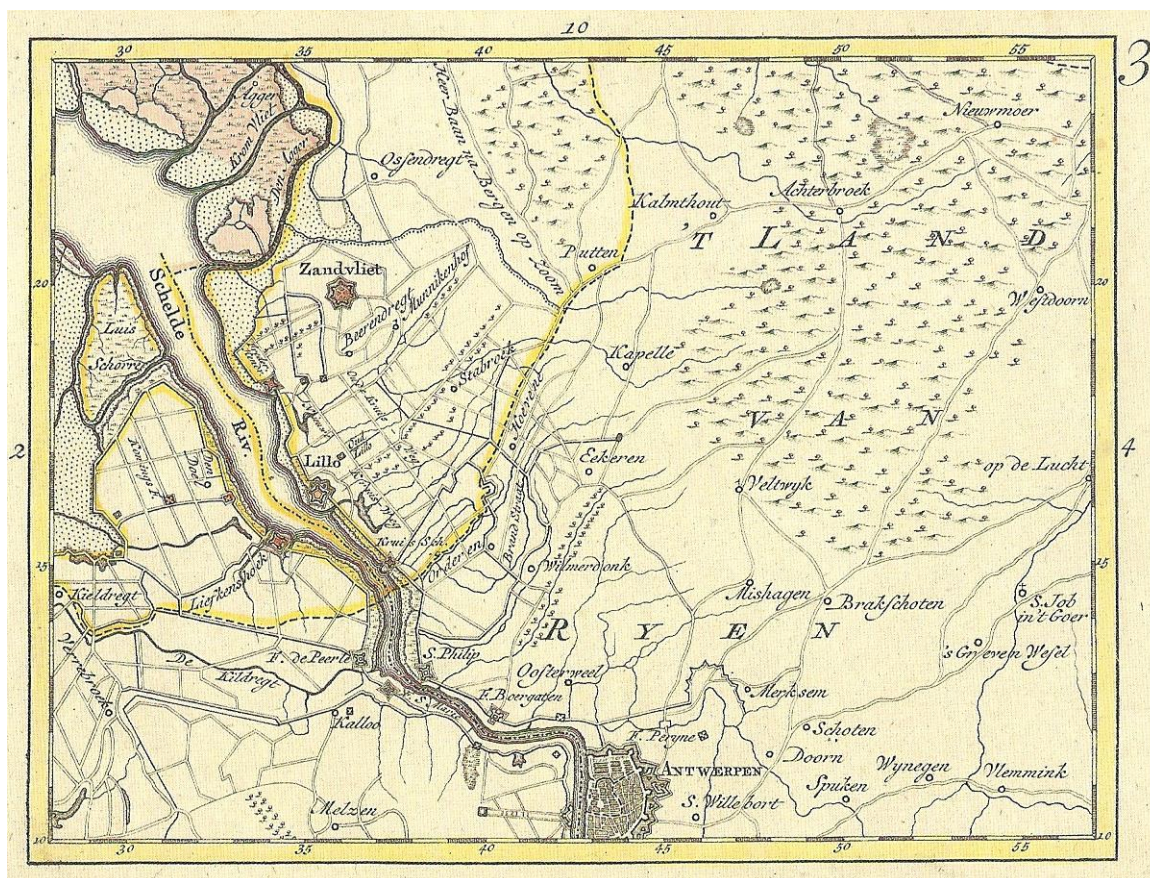
Ook in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd werden *itineraria* geproduceerd, voornamelijk bestemd voor reizende handelaars en pelgrims. De druk beoefende bedevaarten naar Santiago-de-Compostella, Rome en het Heilig Land en de intensieve handelscontacten tussen de Nederlanden, de Middellandse wereld, de Hanzesteden en de jaarmarkten van de Champagne en Groot-Brittannië hebben er wellicht voor gezorgd dat dergelijke documenten opnieuw het licht zagen. Het bekendste document voor de Lage Landen is de zogenoemde *Brugse Wegwijzer (Itinerarium de Brugis)*, waarin staat aangeduid hoe men vanuit de handelsmetropool Brugge talloze plekken in Europa kon bereiken. De wegwijzer is een compilatie die eind veertiende eeuw werd samengesteld op basis van diverse bronnen en een eeuw later werd gekopieerd in opdracht van Rafael van Bourgondië (ook bekend als Raphaël de Marcatellis), één van de vele bastaardzonen van Filips de Goede en abt van de Sint-Baafsabdij (Hamy 1908: 157; Bautier 1987: 102). Er is al redelijk wat geredetwist over het precieze doelpubliek en de functie van deze wegwijzer; wellicht was hij zowel voor handelaars als pelgrims bestemd.



Kaartreconstructie van de gegevens in de *Brugse Wegwijzer* op de website www.kunera.nl.

Belangwekkend is ten slotte nog dat ook heel wat middeleeuws *itineraria* werden gereconstrueerd door historici. Het gaat dan in de eerste plaats om de reistrajecten van de vorstelijke hofhoudingen en de militaire troepenverplaatsingen, waarvoor vooral rekeningen systematisch werden uitgeplozen (Tys 2004: 187).

Vanaf de late middeleeuwen en vooral voor de vroegmoderne tijd beschikken we tevens over talloze reisverslagen en reisdagboeken. De auteurs maken daarin vooral melding van de bedoeling van hun reizen, van de personen die ze tegenkwamen en de gebeurtenissen die ze onderweg meemaakten. Aan het reizen zelf werd vaak minder aandacht besteed, al zien we in recentere bronnen meer en meer klachten opduiken in verband met de lange reistijden, de vermoeidheid, de slechte staat van de wegen, kortom van de ongemakken van het reizen. Die ongemakken konden voor een stuk verlicht worden dankzij allerlei gidsen, atlassen en almanakken, waarin of waarop nuttige reisinformatie te vinden was, zoals over de reisduur, etappeplaatsen, afstanden en vertrektijden van trekschuiten en beurtveren. Dergelijke reisatlasjes werden vaak in zakformaat uitgegeven, zodat ze gemakkelijk konden worden meegenomen (Koen & Renes 2003: 18). We dienen ook steeds voor ogen te houden dat de meeste – en mogelijk ook meest relevante – informatie mondeling werd bekomen van plaatselijke inwoners, gidsen, wagenmenners en koetsiers (Monjoie 2005: 45). Een belangrijke dimensie van de informatie vinden we dus niet terug in de geschreven bronnen.



Kaartje uit een reisatlas in zakformaat: *Nieuwe geographische Nederlandsche Reise- en Zak-atlas; vervattende Vier en Zeventig gekleurde, naauwkeurig geteekende en gegraveerde, ook accuraat aan elkander sluitende Kaarten Van de Vereenigde Nederlanden; Mitsgaders Eene beknopte algemeene Geographie dezer Provinciën, En eene Aanwyzing, hoe derzelve gevoeglykst kunnen bereisd worden; Nevens een Bericht Der voornaamste Logementen, als mede der Jaarmarkten of Kermissen, en eene korte doch zaakelyke Beschryving van alle Steden en veele andere Plaatsen dezer Landen, Amsterdam, 1773.*

Literatuur

- Algemeen Reisboek, door het Koninkrijk der Nederlanden. Eerste deel (Noordelijke Provinciën)*, Amsterdam, 1821.
- André J.-M. & Baslez M.-F., *Voyager dans l'antiquité*, Paris, 1993.
- Anzelewsky F., Mende M., Eeckhout P. & Boenders F., *Albrecht Dürer in de Nederlanden : zijn reis (1520-1521) en invloed*, Brussel, 1977.
- Backer J.A., *De jonge reiziger door Nederland*, Amsterdam, 1789-1791, 3 dln.
- Bill J. & Roesdahl E., 'Travel and Transport', in: J. Graham-Campbell, m.m.v. M. Valor (red.), *The Archaeology of Medieval Europe. Eight to Twelfth Centuries AD*, Aarhus, 2007, pp. 261-288.
- Bardati F., Nevola F. & Renzulli E. (eds.), *Tales of the City: Outsider's Descriptions of Cities in the Early Modern Period*, Rome, 2012.
- Bastor L., *Die Reise des Kardinals Luigi d'Aragona durch Deutschland, die Niederlande, Frankreich und Oberitalien, 1517-1518*, Freiburg im Breisgau, 1905.
- Bates E.S., *Touring in 1600. A study in the development of travel as a means of education*, London, 1987.
- Bautier P., 'Voyage de Cosme III de Médicis aux Pays-Bas', in: *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, 1921, jg. XXX, pp. 113-120.
- Benisovich M.N., 'Voyages de Liotard fils aux Pays-Bas', in: *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, 1948-1955, jg. XLVIII, pp. 249-254.
- Béthume K., 'Parcours touristiques à Bruxelles au XVIII^e siècle', in: Béthume K. & Huys J.-Ph. (red.), *Espaces et parcours dans la ville. Bruxelles au XVIII^e siècle*, Bruxelles, 2007, pp. 117-128.
- Bill J. & Roesdahl E., 'Travel and Transport', in: J. Graham-Campbell, with M. Valor (Ed.), *The Archaeology of Medieval Europe. Eight to Twelfth Centuries AD*, Aarhus, 2007, pp. 261-288.
- Bonnerot J. (red.), *Charles Estienne. Le guide des chemins de France*, Paris, 1935.
- Bork R. & Kann A. (Ed.), *The Art, Science, and Technology of Medieval Travel*, Hampshire, 2008.
- Bruand O., *Voyageurs et marchandises aux temps carolingiens : les réseaux de communication entre Loire et Meuse aux VIII^e et IX^e siècles*, Paris – Bruxelles, 2002.
- Brunstig H., 'Hoe een Griek in 1546 Brabant zag', in: *Brabantse Oudheden opgedragen aan Gerrit Beex bij zijn 65ste verjaardag*, Eindhoven, 1977, pp. 237-239.
- Calvete de Estrella J.C., *Le très-heureux voyage fait par très-haut et très-puissant prince don Philippe fils du grand empereur Charles-Quint depuis l'Espagne jusqu'à ses domaines de la Basse-Allemagne avec la description de tous les États de Brabant & de Flandre*, Bruxelles, 2000 (= *Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën. Reprints*, 161).
- Camusso L., *Reisboek Europa 1492*, Den Haag, 1991.
- Casson L., *Travel in the Ancient World*, Baltimore – London, 1974.
- Ciselet P. & Delcourt M., *Monetarius. Voyage aux Pays-Bas (1495)*, Bruxelles, 1942.
- Claesz ten Hoorn J., *Naeuwkeurig reys-boeck...*, Amsterdam, 1679.
- de Burenstam Ch., *La reine Christine de Suède à Anvers et Bruxelles 1654-1655*, Bruxelles, 1891.
- de Foucault J.A. (Ed.), *Nicandre de Corcyre. Voyages*, Paris, 1962.
- De Keyser J., *De visie van vreemdelingen op de Zuidelijke Nederlanden in de late middeleeuwen en de renaissance*, Gent, 2007 (Universiteit Gent, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- de la Espada M.J., *Andanças é Viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*, Madrid, 1874.
- De Lagrange A., *Itinéraire d'Isabelle de Portugal, duchesse de Bourgogne et comtesse de Flandre*, Lille, 1938 (= *Annales du Comité flamand de France*, dl. XLI).
- Devliegheer L., 'Pero Tafur in Brugge, Sluis en Antwerpen (1438)', in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, 2003, jg. CXL, 3-4, pp. 269-287.
- Dovillee M.-T., *Vicente Alvarez. Relation du beau voyage que fit aux pays-bas, en 1548, le prince philippe d'Espagne, notre seigneur...*, Bruxelles, 1964.
- Englisch B., 'Reisewesen und Raumvorstellung auf der Grundlage der geographischen und kartographischen Quellen des Frühmittelalters', in: Ph. Depreux, F. Bougard & R. Le Jan, *Les élites et leurs espaces. Mobilité, Rayonnement, Domination*

(du VI^e au XI^e siècle), Turnhout, 2007.

Eringa B. (red.), *Een Toscaanse prins bezoekt Nederland. De twee reizen van Cosimo de' Medici, 1667 – 1669*, Amsterdam, 2014.

Fabius A.N.J. & Van Biema E., *Reizen en pleisteren. Bijdragen tot de geschiedenis van het hôtél- en reiswezen*, Amsterdam, 1895.

Fouquet G., 'Mit dem Blick des Fremden: Stadt und Urbanität in der Wahrnehmung spätmittelalterlicher Reise- und Stadtbeschreibungen', in: F. Opll (Herausg.), *Bild und Wahrnehmung der Stadt*, Linz, 2004, pp. 45-65.

Friedman J.B. & Figg K.M. (reds.), *Trade, travel, and exploration in the Middle Ages. An encyclopedia*, New York, 2000.

Furnée J.H. & Vermeer L. (red.), *Op reis in de negentiende eeuw*, themanummer van *De Negentiende Eeuw*, 2013, jg. XXXVII, 4.

Gachard L.-P., *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas*, Bruxelles, 1874-1881, 4 dln.

Giebel M., *Reisen in der Antike*, Düsseldorf – Zürich, 1999.

Goris J.-A. & Marlier G., *Le journal de voyage d'Albert Dürer dans les Anciens Pays-Bas 1520-1521, accompagné du livre d'esquisses à la pointe d'argent et illustré par les peintures et dessins exécutés pendant son voyage*, Bruxelles, 1970.

Halkin L., 'L'itinéraire de Belgique de Dubuisson-Aubenay (1623-1628)', in: *Revue belge d'Archéologie et d'Histoire de l'Art*, 1946, jg. XVI, pp. 47-76.

Hamy F.-T. (red.), *Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier, dit Berry, Premier Roi d'Armes de Charles VII, Roi de France, publié pour la première fois avec une introduction et des notes et suivi de l'itinéraire Brugeois, de la Table de Velletri et de plusieurs autres documents géographiques inédits ou mal connus du XV^e siècle*, Parijs, 1908.

Hebbelinck G., 'Les séjours de Marie de Médicis et de Gaston d'Orléans à Bruxelles et dans les Pays-Bas espagnols (1631-1638)', in: *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, 2007, jg. LXVIII, pp. 205-264.

Heinz W., *Reisewege der Antike. Unterwegs im Römischen Reich*, Stuttgart, 2003.

Heres Th.L., 'Rustpauze onderweg. Herbergen en wisselstations', in: *Hermeneus*, 2001, 73, pp. 87-101.

Hoogewerff G.J., *De twee reizen van Cosimo de Medici, prins van Toscane, door de Nederlanden (1667-1669)*, Amsterdam, 1919.

Jacqmain M., *De idyllische Nederlanden. Antwerpen en de Nederlanden in de 16de eeuw. Lodovico Guicciardini*, Antwerpen – Amsterdam, 1987.

Jobart A.M., *Groote Stedenwyzer Van Het Koningryk der Nederlanden*, Den Haag, ca. 1817.

Jodogne P. (Éd.), *Lodovico Guicciardini (1521-1589). Actes du Colloque international des 28, 29 et 30 mars 1990*, Leuven, 1991.

Kluit M.E. (red.), *Jacob van Lennep, Nederland in den goeden ouden tijd. Zijnde het dagboek van hunne reis te voet, per trekschuit en per diligence van Jacob van Lennep en zijn vriend Dirk van Hogendorp door de Noord-Nederlandsche provintiën in den jare 1823*, Utrecht, 1942.

Kruger H., 'Das Stader Itinerar des Abtes Albert aus der Zeit um 1250', in: *Stader Jahrbuch*, 1956, jg. XLVI, pp. 71-124.

Lang W., 'The Augsburg Travel Guide of 1563 and the Erlinger Road Map of 1524', in: *Imago Mundi*, 1950, jg. VII, pp. 85-88.

Lavedan P., 'De la Belgique aux Pyrénées au XVI^e siècle', in: *Mélanges Jacquemyns*, Bruxelles, 1968, pp. 476-482.

Leciejewicz L., 'Central and Northern Europe as seen by Early Medieval travellers and geographers', in: J. Graham-Campbell, with M. Valor (Ed.), *The Archaeology of Medieval Europe. Eight to Twelfth Centuries AD*, Aarhus, 2007, pp. 58-59.

Letts M., (Ed.), *Pero Tafur. Travels and adventures 1435-1439*, London, 1926.

Letts M. (Ed.), *The travels of Leo of Rozmital through Germany, Flanders, England, France, Spain, Portugal and Italy 1465-1467*, Cambridge, 1957.

Lindeman R., Scherf Y en Dekker R.M., *Reisverslagen van Noord-Nederlanders uit de zestiende tot begin negentiende eeuw. Een chronologische lijst*, Haarlem, 1994.

Linskens R., *Reizen en trekken, geboorte en dood in de Middeleeuwen*, Antwerpen, 1983.

Lonsain B., 'Het reizen en het verkeer in den ouden tijd', in: *Nieuwe Drentsche Volksalmanak*, 1915, pp. 163-187.

Maçzak A., *De ontdekking van het reizen. Europa in de vroegmoderne tijd*, Utrecht, 1998.

- Marsch A., *Friedrich Bernhard Werner 1690-1776. Corpus seiner europäischen Städteansichten, illustrierten Reisemanuskripte und Topographien von Schlesien und Böhmen-Mähren*, Weidmann, 2010.
- Meijer E., '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.
- Metzelaar H.H. (ed.), *Met trekschuit en draagstoel. Jan Alensoons Dag-register van een reijs door Vrankrijk, Italië, Switserland ende Duijtschland in 1723 en 1724*, Hilversum, Verloren.
- Michelant H., *Voyage de Pierre Bergeron ès Ardennes, Liège et les Pays-Bas en 1619*, Liège, 1872.
- Monjoie P., *Essai d'un itinéraire de Baudouin V, comte de Hainaut (1168/1171-1195) suivi d'un catalogue des actes de ce prince*, Liège, 1967 (Université de Liège, mémoire de licence inédit).
- Nieuwe geographische Nederlandsche Reise- en Zak-atlas; vervattende Vier en Zeventig gekleurde, naauwkeurig geteekende en gegraveerde, ook accuraat aan elkander sluitende Kaarten Van de Vereenigde Nederlanden; Mitsgaders Eene beknopte algemeene Geographie dezer Provinciën, En eene Aanwyzing, hoe derzelven gevoeglykst kunnen bereisd worden; Nevens een Bericht Der voornaamste Logementen, als mede der Jaarmarkten of Kermissen, en eene korte doch zaakelyke Beschryving van alle Steden en veele andere Plaatsen dezer Landen*, Amsterdam, 1773.
- Odorico P. (dir.), *Nicandre de Corcyre. Le voyage d'Occident*, Toulouse, 2002.
- Ohler N., *Reisen im Mittelalter*, München, 1986.
- Paillard Ch., *Voyage dans les Pays-Bas et maladie d'Éléonore d'Autriche (ou de Portugal), femme de François Ier, d'après des documents inédits tirés des archives du royaume de Belgique*, Bruxelles, 1880.
- Quicke F., 'Itinéraire de Jeanne, duchesse de Brabant, de Limbourg et de Luxembourg (1383-1404)', in: *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1934, jg. XCVIII, pp. 155-218.
- Reizen in de oudheid*, themanummer *Hermeneus*, 2003, jg. LXXIII/II.
- Schayes A.G.B., 'Voyage de Jean-Ernest, duc de Saxe, en France, en Angleterre et en Belgique, en 1613', in: *Trésor National*, 1843, jg. III, 2^{ième} série, pp. 168-254.
- Schuler J.E. (Hg.), *Der älteste Reiseatlas der Welt*, Stuttgart, 1965.
- Shmeller J.A., *Des böhmischen Herrn Leo's von Ražmital Ritter-, Hof- und Pilger-Reise durch die Abendlande 1465-1467 : Beschrieben von zweien seiner Begleiter*, Stuttgart, 1844.
- Sommé M., 'Les déplacements d'Isabelle de Portugal et la circulation dans les Pays-Bas bourguignons au milieu du XV^e siècle', in: *Revue du Nord*, 1970, jg. LII, 205, pp. 183-197.
- Strengholt L. (red.), *Zee-straet. Constantijn Huygen*, Zutphen, 1981.
- Theys C., 'Een reis van Breda naar Brussel in 1836', in: *De Brabantse Folklore*, 1962, 155, pp. 290-317.
- Van Vrugten A., 'Un voyageur de Bohême à la Cour de Bourgogne', in: *Cahiers bruxellois*, 1976, jg. XXI, pp. 60-68.
- Vander Linden H., *Itinéraire de Charles, duc de Bourgogne, Marguerite d'York et Marie de Bourgogne (1467-1477)*, Bruxelles, 1936.
- Vander Linden H., *Itinéraires de Philippe le Bon, duc de Bourgogne (1419-1467) et de Charles, comte de Charolais (1433-1467)*, Bruxelles, 1940.
- Vander Mast A., 'Een Engelse fotograaf in Oudenaarde in 1887', in: *Handelingen van de Geschied- en Oudheidkundige Kring van Oudenaarde, van zijn Kastelnij en van den Lande tussen Maercke en Ronne*, 2011, jg. XLVIII, pp. 54-72.
- Vanderlinden H., 'Le voyage de P. Tafur en Brabant, en Flandre et en Artois (1438)', in: *Revue du Nord*, 1914-1919, jg. V, pp. 216-231.
- Vanhemelryck F., 'Brussel en Brabant gezien door een wereldreiziger op het einde van de 18de eeuw. Een kritisch maar bevooroordeeld waarnemer in een revolutionaire tijd', in: *Eigen Schoon en de Brabander*, 2001, jg. LXXXIV, 7-8-9-10-11, pp. 267-318.
- Vannoppen H., 'Stemmen van buitenlandse reizigers over Vlaanderen', in: *Ons Heem*, 2003, jg. LVI, 1, pp. 53-56.
- Verbesselt J., 'Een Amsterdammer op bezoek te Brussel en omgeving in 1823', in: *Eigen Schoon en de Brabander*, 1995, jg. LXXVIII, 4-5-6, pp. 181-198.
- Verdon J., *Voyager au Moyen Âge*, Parijs, 1998.
- Verhoeven G., "Het byzonderlijk dienstig Reys-boek, of wat er in vreemde landen aan-merkenswaardig, noodig en vermakelijk om te weeten is" : in de Nederlanden gepubliceerde reisgidsen in de periode 1690-1740, Leuven, 2002

(Katholieke Universiteit Leuven, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

Verhoeven G., 'L'influence des guides imprimés aux Pays-Bas sur la construction et l'évolution de l'espace touristique européen (XVIIe et XVIIIe siècles)', in: *Revue belge de philologie et d'histoire*, 2005, jg. LXXXIII, pp. 399-423.

Verhoeven G., *Anders reizen? Evoluties in vroegmoderne reiservaringen van Hollandse en Brabantse elites (1600-1750)*, Hilversum, 2009.

Verhoeven G., 'Venise en automne ; des voyageurs flamands et brabançons sur le Grand Tour (1600-1750)', in: *Fiamminghi a Venezia. Sur les traces des anciens Pays-Bas à Venise*, Bruxelles, 2010, pp. 135-159.

Verhoeven G., 'Een zoet verval. Nederlandse reizigers en hun visie op de stad aan de stroom (1600-1750)', in: *Stad en Stroom. Antwerpse identiteit(en) en vijf eeuwen discours rond de sluiting van de Schelde*, themanummer *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 2010, 123, 4, pp. 521-533.

Vroom W., 'Eine der wunderbarsten Städte Europas'. Amsterdam in vroege reisgidsen (1838-circa 1865)', in: *De verbeelde wereld. Liber amicorum voor Boudewijn Bakker*, Bussum, 2008, pp. 18-23.

Wade Labarge M., *Medieval Travellers: The Rich and the Restless*, 1982.

Zotz Th., 'Itinerare und Orte der Herrschaft adliger Eliten im Deutschen Südwesten vom 9. bis zum 11. Jahrhundert', in: Ph. Depreux, F. Bougard & R. Le Jan, *Les élites et leurs espaces. Mobilité, Rayonnement, Domination (du VI^e au XI^e siècle)*, Turnhout, 2007, pp. 173-187.

Vindplaatsen

Itineraria, reisgidsen en reisverhalen kan men in theorie in allerlei archieven en bibliotheken aantreffen. Aangezien deze documenten al heel lang de interesse van historici opwekken, zijn de meeste echter uitgegeven.

We richten hier ook de aandacht op de digitale ontsluiting van de Brugse Wegwijzer, voorzien van duiding en kaartreconstructie: <http://www.kunera.nl/>.

4.5 Wegenbouwkundige literatuur

In diverse periodes hebben ingenieurs, ontwerpers, planners en technici met kennis van zaken zich gebogen over de manieren waarop men wegen kon ontwerpen en aanleggen. Sommigen onder hen hebben die kennis neergepend in traktaten en ontwerphandboeken. Zo heeft de beroemde Romeinse militair en architect Virtruvius (circa 85-20 v.C.) in zijn tiendelige *De Architectura* ook aandacht besteed aan de wegenbouw. Simpel gesteld suggereerde hij een aanleg in meerdere lagen, eventueel te beginnen bij een fundering (*statumen*), gevolgd door een basislaag (*rudus* of *runderatio*) en een kern (*nucleus*) gevormd door een betonspecie van *tegulae* en kalk, en ten slotte het plaveisel (*pavimentum*). Opgravingen hebben echter ten overvloede aangetoond dat zijn voorschriften lang niet werden nagevolgd, integendeel (Mesqui 2003: 27-28). Daarmee zijn we meteen bij het belangrijkste minpunt van de wegenbouwkundige literatuur beland: de theorie komt meestal niet overeen met de praktijk. Toch zijn het interessante bronnen, want ze tonen niet alleen de gewenste of ideale toestand, maar geven ook een stand van de kennis en expertise.

Na de Romeinse tijd is het een hele poos wachten vooraleer er opnieuw traktaten en handboeken over wegenbouw verschenen. Niet toevallig gebeurde dat vooral in Frankrijk, waar de wegenbouw in de achttiende eeuw hoge toppen scheerde dankzij de oprichting van het departement *Ponts-et-Chaussées*. In 1693 verscheen het eerste traktaat dat specifiek inging op de aanleg van wegen: de *Traité de la construction des chemins* van Hubert Gautier, ingenieur van de *Grands Chemins* in de Languedoc (Mesqui 2003: 58). Dezelfde Gautier publiceerde in 1716 trouwens ook nog een *Traité de la construction des ponts*, het eerste Europese handboek over bruggenbouw. Op inhoudelijk vlak waren deze werken zeker niet innovatief, maar eerder conservatief aangezien ze gewoonlijk de bestaande kennis bundelden. Echte innovaties gebeurden meestal op het terrein zelf. Toch waren het mijlpalen, in die zin dat ze aantoonde dat wegenbouw vanaf dat moment aanzien werd als een aparte discipline.

Een ouder voorbeeld komt uit de Noordelijke Nederlanden, al gaat het hier eerder om een traktaat over een specifiek ontwerp. In het boek *Zee-straet* uit 1667 beschreef dichter, diplomaat, geleerde, componist én architect Constantijn Huygens zijn ontwerp van de bestrate tolgeweg door de duinen van Den Haag naar Scheveningen, met inbegrip van de argumenten voor de aanleg van de weg en de tegenstand die hij daarbij opriep (zie ook <http://historie.hdpnet.nl/schweg.htm>). Vermoedelijk bestaan er ook ontwerphandboeken inzake wegebouw die in de Zuidelijke Nederlanden werden gepubliceerd. Verder onderzoek is nodig om deze op te sporen en te bestuderen.



De Haagse Zeestraat, naar een ontwerp van Constantijn Huygens (afbeelding overgenomen van <http://historie.hdpnet.nl/schweg.htm>).

De recentere wegebouwkundige literatuur verscheen enerzijds in vakbladen, zoals de in 1843 opgerichte *Annales des Travaux Publics* of *Annalen van Openbare Werken* (later het *Tijdschrift der Openbare Werken van België*), uitgegeven door het Ministerie van Openbare Werken. Anderzijds bestaan er ook een reeks handboeken die werden en worden gebruikt in de ingenieursopleidingen. Om de zoveel jaar worden deze vervangen door nieuwe, geupdate uitgaven.

Literatuur

Bosch J. & Veenenbos H., *Straten maken. Hoe ontwerp je een goed straatprofiel?*, Nijmegen, 2011.

Civiele Techniek, 1907 – ... (voortzetting van respectievelijk *Polytechnisch Tijdschrift*; *Bouwkunde, Wegen- en Waterbouw*; *PT Civiele Techniek*).

OTAR. Maandblad voor Wegen- en Waterbouw, 1916-2000.

Strengholt L. (ed.), *Constantijn Huygens, Zee-straet*, Zutphen, 1981 (de tekst staat integraal online op: http://www.dbnl.org/tekst/huyg001zees01_01/).

Tijdschrift der Openbare Werken van België – Annales des travaux publics de Belgique, 1843-1992.

Wiersma T., Klomp C. & Looyen A., *Wegen*, Amsterdam – Antwerpen, 1965⁶.

Zieck W.F. & Postema J.A., *Wegen en spoorwegen*, Amsterdam – Antwerpen, 1951⁴.

4.6 Processtukken

Aanleg, beheer en onderhoud van – voornamelijk verharde en gebaande – wegen waren vaak het voorwerp van geschillen, die soms uitmondde in felle en langdurige processen, onder meer gevoerd voor de Raad van Vlaanderen (De Vuyst 2003: 31; Tys 2004: 187). Andere processen werden gevoerd over de onteigeningen, die vooral sinds de aanleg van de achttiende-eeuwse steenwegen in grote getale werden doorgevoerd. Voor West-Vlaanderen signaleerde Haelewyn bijvoorbeeld dat daarover nog diverse documenten worden bewaard in de stadsarchieven van Torhout en Roeselare en in het Rijksarchief te Brugge (Haelewyn 1971: 20).

In de literatuur over wegegeschiedenis wordt echter bijzonder weinig aandacht besteed aan deze processen, die nochtans een schat aan informatie kunnen opleveren. Er bestaan ook geen overzichten of repertoria van dergelijke processen, dus veel basiswerk moet hier nog worden gedaan. We beperken ons hier dus tot enkele voorbeelden.

Processen in verband met wegen

In 1455 kwam het in Leffinge (Middelkerke, prov. West-Vlaanderen) tot een proces toen een kerkpad werd afgesloten door landeigenaars. Die werden door de schepbank in het ongelijk gesteld omdat het collectieve belang van het kerkpad overheerste op het particuliere belang van de grondbezitters (Tys 2004: 187).

De baljuw, schepenen, keurheren en inwoners van Vlamertinge (Ieper, prov. West-Vlaanderen) begonnen in 1627 een proces tegen Jan Thibault, *cauchiemeester* van Ieper, in verband met een kasseiweg tussen Poperinge en Vlamertinge. Het eindigde pas in 1630 (Rijksarchief Gent, Fonds Raad van Vlaanderen, n° 10.287).

De gedeputeerden van twee steden en van het Land van Aalst (prov. Oost-Vlaanderen) voerden rond dezelfde tijd een proces tegen het stadsbestuur van Oudenaarde opdat deze laatste zou bijdragen tot het herstellen van de steenweg Aalst-Oudenaarde (Rijksarchief Gent, Fonds Raad van Vlaanderen, n° 14.346).

Eind zeventiende eeuw startte de deken van de buurte van de Poel te Gent (prov. Oost-Vlaanderen) een proces tegen Anne le Poire, douarière van Remacle van Schoone, in verband met de kosten voor het kasseien en het verleggen van een straat (Rijksarchief Gent, Fonds Raad van Vlaanderen, n° 17.902; uitgegeven in De Vuyst 2003: 32-33).

Uit 1699 dateert een proces van de burgemeesters en schepenen van Mendonk (Gent, prov. Oost-Vlaanderen) tegen de gebroeders Jacques en Jan van der bruggen uit Zaffelare (Lochristi, prov. Oost-Vlaanderen) over de betwisting van het gebruik van een voet- en karrenweg (Rijksarchief Gent, Fonds Raad van Vlaanderen, n° 18.562; besproken en deels uitgegeven in De Vuyst 2003: 33-34).

3.7 Notarisakten, schepenbrieven en goederenregisters

Ten slotte vestigen we de aandacht op de talloze documenten die verband houden met goederentransacties: notarisakten, schepenbrieven, cijnsregisters, landboeken en het reeds hoger behandelde kadaster. Hoewel wegen in uitzonderlijke gevallen ook het voorwerp van zo'n transactie konden uitmaken, worden wegen in deze documenten vooral vermeld als lokalisatiemiddel (Gilles-Guibert 1960: 5). De meeste goederen zijn immers ontsloten door wegen en daardoor zorgen wegen vaak ook voor de begrenzing van die goederen. Volgens Tys zijn deze documenten dan ook nuttig voor "de retrogressieve reconstructie van het lokale tot regionale wegennetwerk, en kunnen [ze] ook *termini ante quem* bieden voor het gebruik en het bestaan van deze wegen [... en] ons ook inlichten over de terminologie die voor wegen gebruikt werd" (Tys 2004: 187-188).

De schepenen van het Brugse Vrije wijzen een landweg toe aan de abdij Sint-Andries, lopende van hun land te Heerst te Jabbeke tot aan de Bruggeweg, 18 mei 1291
(overgenomen uit Gysseling 1977: deel 1564-1565)

Dit es die land wech die ghewiset es bi scepene van den Vrien binder prochie ende den ambochte van Jabbeke den abbet van Sint Andries bi Brugge, hem ende den zinen met hare dreft te varne ende te kerne, dat es te wetene van den lande dat hetet die Heerst ende van al den andren lande dat marst daer an van lande te lande dat es dies closters van Sint Andries, eenen wech te gane nord toten Bruggeweghe die comet van der Couse ende gaet te Brugge ende eene rode breed ende dat te prisene over half land, eerst te gaene an die oestzide van des closters lande als verre als het nord gaed dat Pieter Grote Boie hevet te chense, ende darna an die weestzide van des Coppins lande van Jabbeke toten weghe nord.

Dit kennen scepene van den Vrien, wie Willem van Straten & Jan van Utkerke, rudders, Willem van Cleihem, Henric die Grote, Riquard Standard, Arnoud filius Heinemans, Bouden filius Boudens ende Woutre die Vos.

Dit was ghedaen vringdages na half meie int jaer Onsheren als men scrivet siin Incarnation m^o cc^o nonagesimo primo.

Literatuur

Billen C., 'Problèmes de méthodologie autour de l'utilisation des censiers du bas moyen âge', in: *Histoire Économique de la Belgique. Traitement des sources et état des questions. Economische Geschiedenis van België. Behandeling van de bronnen en problematiek. Actes du Colloque de Bruxelles. Handelingen van het Colloquium te Brussel. 17 - 19 nov. 1971 (Ire - IVe sections) (Ie - IVe secties)*, Brussel, 1972, pp. 439-471.

Cerutti F.F.X., 'De schepenbank in de Brabantse stad en de overdracht en bezwaring van onroerende goederen', in: *Verslag tweede colloquium De Brabantse stad, 's-Hertogenbosch*, 1969, pp. 47-87.

Deletang H., 'La valeur topographique des actes notariés pour la recherche des anciens chemins', in: *Caesarodunum*, 1983, jg. XVIII, pp. 79-95.

De Smet J., 'De Brugsche straatnamen in 1399, in het cijnsboek van den disch der Brugsche O. L. Vrouwkerk', in: H. Draye *Feestbundel H.J. van de Wijer den jubilaris aangeboden ter gelegenheid van zijn vijftienvigjarig hoogleeraarschap aan de R.K. Universiteit te Leuven 1919 - 1943*, Leuven, 1944, dl. I, pp. 331-363.

Fossier R., *Polyptiques et censiers*, Turnhout, 1978 (= *Typologie des sources du Moyen Age Occidental*, dl. 28).

Jaspers J. & Meulenare L., *Koop en verkoop van onroerende goederen te Antwerpen omstreeks 1600 op basis van de Schepenbrieven*, Gent (Rijksuniversiteit Gent, onuitgegeven licentiaatsverhandeling).

Lett D., 'Situer et confiner la terre dans les Marches au XIV^e siècle : le rôle du notaire dans la construction de l'espace', in: D. Boisseuil, P. Chastang, L. Feller & J. Morsel (ed.), *Écritures de l'espace social. Mélanges d'histoire médiévale offerts à Monique Bourin*, Paris, 2010, pp. 309-327.

Lindemans J., *Plaats- en persoonsnamen in oude cijnsboeken. Proeve van bewerking naar het renteboek der St. Baafsabdij te St.-Lievens-Houtem (XV^e eeuw)*, Leuven – Brussel, 1941.

Peeters J.-P., 'De binnenstad van Vilvoorde volgens het hertogelijk cijnsboek van 1450', in: *Eigen Schoon en de Brabander*, 2003, jg. LXXXVI, 4, pp. 393-418.

Prims F., *Historische toelichtingen bij den taalschat der kempische cijnsboeken : met nota's bij enkele plaatsnamen en onuitgegeven toponymisch materiaal*, Ledeberg, s.d.

Steurs W., *Les sources de l'économie rurale dans le quartier d'Anvers et dans la seigneurie de Malines jusqu'en 1500. Catalogue de polyptiques, de censiers et de comptes*, Leuven, 1977.

Vannieuwenhuyze B., *Laatmiddeleeuwse Brusselse cijnsregisters (12de-15de eeuw). Bron voor de historische topografie van Brussel en omgeving*, Brussel, 2014.

Welings Y.J.A., Van der Heijden C.J.M. & Sanders J.G.M., *Hoenen en kapoenen. Gids van cijnsregisters betreffende Noord-Brabant, 14^{de}-20^{ste} eeuw*, 's-Hertogenbosch, 2000.

4. Fysische en materiële informatie

In het hoofdrapport van deze studieopdracht worden wegen gedefinieerd als ‘lijnvormige, in ruimte en tijd afgebakende landschapselementen’. Hoewel wegen zeker ook kunnen bestaan als virtuele concepten in de hoofden van mensen (al zijn woorden als ‘route’ of ‘traject’ dan meer gepast), beschouwen wij ze vooral als materiële en fysische objecten. Dat impliceert dat ze tastbaar zijn en sporen nalaten in het landschap, vaak ook nog lang nadat ze buiten gebruik zijn geraakt. Het is dan ook mogelijk om materiële relictten van wegen terug te vinden. De studie daarvan, op basis van veldwerk, maakt onlosmakelijk deel uit van een holistische benadering van het historische wegennet.

4.1 Landschap

Elke weg maakt deel uit van een specifiek landschap en een goed begrip van de genese, evolutie en kenmerken van dat landschap is dan ook essentieel om tot een goed begrip te komen van (de geschiedenis van) de weg. Elk (type) landschap bezit immers haar eigen (type) wegenpatroon (Koen & Renes 2003: 35). Bovendien is die landschappelijke context een bijzonder belangrijke parameter bij de waardering van de erfgoedwaarde van wegen. Omgekeerd hebben wegen ook de landschapsevolutie beïnvloed. Vanmaele stelde zelfs dat de grootste landschapsveranderingen net in de buurt van en langs wegen plaatsvinden en dat wegen mogen worden beschouwd als motoren van landschapsgenese (Vanmaele 2003: 2).

Landschapskunde (en landschapsgeschiedenis) is een volwaardige en complexe discipline. Dit is niet de plaats om alle facetten daarvan uit de doeken te doen. Daarvoor kan men terecht in een aantal handboeken en syntheseswerken die onderaan staan opgesomd. We merken wel op dat er vanuit de landschapskunde in Vlaanderen nog maar bitter weinig aandacht is uitgegaan naar de studie van het historische wegennet (de aanbesteding die aan de oorsprong lag van dit studierapport is daar trouwens een indicatie voor). Wel komen wegen – als inherent onderdeel van landschappen – uiteraard aan bod in de overzichtswerken over landschapskunde en landschapsgeschiedenis en in de talloze detailstudies. Maar het lijkt dus tijd om ook de omgekeerde weg te bewandelen en de studie van het landschap te benaderen vanuit het perspectief van de wegen(geschiedenis).

We willen hier nog kort de aandacht vestigen op een aantal landschapselementen die een zeer nauwe relatie onderhouden met het wegennet. Die relatie wordt in een zwart-witbenadering wel eens uitgedrukt in termen van ‘gunstigheden’ enerzijds en van obstakels of belemmeringen anderzijds (Heslinga 1952: 163). Het kan dan gaan om zowel natuurlijke als cultuurhistorische elementen, zowel om grote structuren als kleine landschapselementen. Vooral deze laatste groep is in Vlaanderen onderbelicht gebleven (Barends e.a. 1993: 7), en zeker de kleine landschapselementen die nauw verband houden met (de geschiedenis van) het wegennet. In het hoofdrapport wijzen we de systematische studie van deze kleine landschapselementen en de weginfrastructuur dan ook aan als een piste voor verder onderzoek.

Lijst van weginfrastructuur en straatmeubilair (niet exhaustief)

- Afsluitingen	- Grenspalen	- Slagbomen
- Afspanningen	- Hameiden	- Standbeelden
- Afstandspalen	- Informatiezuilen	- Stootbanden
- Banpalen	- Kiosken	- Straatverlichting
- Baren / Barrières	- Kruisen	- Tolhuizen
- Barricaden	- Matrixborden	- Vangrails
- Benzinstations	- Mijlpalen / Mijlstenen	- Verkeersborden

- Beplantingen	- New-Yersey's	- Verkeersdrempels
- Dooibarelen	- Paaltjes	- Verkeerslichten
- Electriciteitspalen	- Paardenrelais	- Wachtposten
- Fontein	- Praatpalen	- Waterputten
- Galgen	- Rondekunstwerken	- Wegmarkeringen
- Geluidsschermen	- Schandpalen	- Wegwijzers
- Glintingen	- Schrikhekkens	- Wildspiegels

Tot slot verwijzen we naar een recent digitaal hulpmiddel, het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen (DHV), dat tegenwoordig bij heel wat (historische) landschapsstudies en archeologisch onderzoek wordt gebruikt. Het DHV omvat de verzameling van gebiedsdekkende hoogtegegevens van Vlaanderen waarover het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) beschikt. Gedetailleerde hoogtegegevens werden verzameld tussen 2000 en 2004 via laserscanning (1 punt per 4 m²) en fotogrammetrie (1 punt per 100 m²) voor volledig Vlaanderen. Voor de studie van het historische wegen is het DHV om een tweetal redenen belangrijk:

- enerzijds kunnen verdwenen wegen worden opgespoord, ten minste indien deze duidelijke hoogteverschillen in het landschap hebben nagelaten en voor zover ze buiten de verstedelijkte (verharde) zones liggen;
- anderzijds kan het tracé, de ligging en landschappelijke inbedding van historische wegen worden verklaard door deze te plotten op het DHV.

Literatuur

Antrop M., *Het landschap meervoudig bekeken*, Kapellen, 1989.

Antrop M., *Perspectieven op het landschap. Achtergronden om landschappen te lezen en te begrijpen*, Gent, 2007.

Baas H., Mobach B. & Renes H., *Leestekens van het landschap. 188 landschapselementen in kort bestek*, Utrecht, 2005.

Barends S., Renes H., Stol T., van Triest H., de Vries R. & van Woudenberg F. (red.), *Over hagelkruisen, banpalen en pestbosjes. Historische landschapselementen in Nederland*, Utrecht, 1993².

Blockmans W. (red.), *De mens en het landschap*, Weert, 1992.

Chouquer G., *L'étude des paysages. Essais sur leurs formes et leur histoire*, Paris, 2000.

Depuydt F. (red.), *Fascinerende landschappen van Vlaanderen en Wallonië in kaart en beeld*, Leuven, 1995.

Febvre L., *La Terre et l'évolution humaine*, Paris, 1949.

Gelling M. & Cole A., *The landscape of place-names*, Stamford, 2000.

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.

Gysels H., *De landschappen van Vlaanderen en Zuidelijk Nederland*, Leuven – Apeldoorn, 1993.

Haartsen A.J., de Klerk A.P. & Vervloet J.A.J., *Levend verleden; een verkenning van de cultuurhistorische betekenis van het Nederlandse landschap*, 's-Gravenhage, 1989.

Harten J.D.H., 'Het landschap in beweging', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, Haarlem, 1980, dl. 5, pp. 38-77.

Harvey P.D.A., 'The Documents of Landscape History: Snares and Delusions', in: *Landscape History*, 1991, jg. XIII, pp. 47-52.

Hermij M. & De Blust G. (Red.), *Punten en lijnen in het landschap*, Brugge – Haarlem, 1997.

Historisch-Geografisch Tijdschrift, 1983 – ...

Jansen P., e.a., *Historische bouselementen*, Zwolle, 2005.

Mobach B., *148 kleine landschapselementen in kort bestek. Een systematische beschrijving van in Nederland voorkomende kleine landschapselementen*, Utrecht, s.d.

Muir R., *How To Read a Village*, London, 2007.

- Muir R., *Landscape detective: discovering a countryside*, Macclesfield, 2001.
- Pounds N.J.G., *An historical geography of Europe 450 B.C. – A.D. 1330*, Cambridge, 1973.
- Pounds N.J.G., *An historical geography of Europe 1500-1840*, Cambridge, 1979.
- Pounds N.J.G., *An historical geography of Europe 1800-1914*, Cambridge, 1985.
- Renes H., *Historische landschapselementen. Een lijst met definities en literatuur*, Wageningen, 1992.
- Renes H., *Op zoek naar de geschiedenis van het landschap. Handleiding voor onderzoek naar onze historische omgeving*, Hilversum, 2009.
- Schmitz H., *Lijnen in het landschap*, Utrecht, 2007.
- Van der Woud A., *Een nieuwe wereld: Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam, 2006.
- Van der Woude A., *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam, 1987.
- Verhulst A., *Het landschap in Vlaanderen in historisch perspectief*, Antwerpen, 1966.
- Verhulst A., *Landschap en Landbouw in Middeleeuws Vlaanderen*, Brussel, 1995.
- Vue B., *Histoire des paysages*, Paris, 2012.

Vindplaatsen

Om het landschap te bestuderen is in de eerste plaats veldwerk nodig, aangevuld met literatuuronderzoek. Onderyussen bestaan er ook een aantal digitale hulpmiddelen, zoals de Landschapsatlas van het AGIV, ‘een inventaris van alle landschapskenmerken met erfgoedwaarde die op mesoniveau (schaal 1:50.000) relevant zijn’. Ook het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen is online consulteerbaar via het AGIV.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed biedt verscheidene inventarissen online aan (onder meer archeologie, bouwkundig erfgoed, landschaphoutige beplantingen) en daarnaast ook de Onderzoeksbalans en Onderzoeksaenda, die een leidraad vormen voor de ontwikkeling van het onderzoeksbeleid van het agentschap.

4.2 Archeologie en bouwhistorie

In Vlaanderen is er tot op heden weinig systematisch of gericht archeologisch onderzoek verricht naar het historische wegennet, zo stelde Tys vast: “Over het algemeen is het onderzoek van wegen echter niet het onderwerp van de vraagstelling, en komen archeologische gegevens over wegen maar aan het licht in het kader van noodonderzoek” (Tys 2004: 186). De enige grote uitzondering is het archeologische onderzoek en de luchtfotografische prospectie van een reeks Romeinse wegen door Mertens (voor een synthese, zie Mertens 1957) en Vermeulen en Antrop (Vermeulen & Antrop 2001). Daarnaast hebben de vele stadsrenovaties en de aanleg van ondergrondse parkings in de binnensteden er de laatste decennia voor gezorgd dat oude stedelijke marktplaatsen en wegtracés zijn opgegraven en gedocumenteerd (bijvoorbeeld in Dendermonde, Mechelen en Gent).

Bij vele opgravingen (en prospecties) zijn natuurlijk wel sporen van vroegere wegen teruggevonden en gedocumenteerd. Een overzicht van deze vondsten en hun interpretatie ontbreekt echter volkomen. Daarvoor is speurwerk in de talloze opgravingsverslagen en publicaties noodzakelijk. Weliswaar kan via de Centraal Archeologische Inventaris (CAI) reeds een eerste zoektocht worden ondernomen, maar het probleem bij deze databank is dat wegen hierin niet als aparte hoofdklasse zijn opgenomen. Men dient te zoeken via de veel algemene term ‘infrastructuur’ en bekomt zo 2042 resultaten (stand van zaken september 2014). Een zoektocht in de achterliggende databank (*front end*- en *back end*-versie, enkel consulteerbaar op aanvraag) levert iets concretere resultaten op: een filter op de term ‘weg’ resulteert in 1045 records (weliswaar met foutenmarge!).

De archeologische studie van wegen is voornamelijk belangrijk voor een beter begrip van de constructiewijzen, het gebruik van bouwmaterialen, de vele aanpassingen, reparaties en ophogingen, en de veranderingen aan het landschap (ophogingen, uitgravingen, erosie). Daarnaast kan de archeologie ook relevante gegevens opleveren over de weginfrastructuur (denken we bijvoorbeeld aan de bruggen of aan de Romeinse stenen wegwijzers, waarvan er reeds enkele duizenden zijn

teruggevonden over het hele voormalige Romeinse rijk, zie Vermeulen 2004: 134). Bouwarcheologisch en –historisch onderzoek kan dan weer gegevens aan het licht brengen over de bebouwing langs wegen, in het bijzonder over kapellen, gasthuizen, tolhuizen, douaneposten, postrelais, herbergen, enzovoort. Tot slot wijzen we nog op de vele –al dan niet private – wegen die hoorden bij kastelen en landhuizen en hun tuinen en parken. Hier is de studie van die wegen onlosmakelijk verbonden met de studie van het bebouwde en landschappelijke erfgoed.



Restanten van een wegdek in zandsteenblokken (boven) en in Doornikse kalksteen (onder) aangetroffen tijdens archeologische opgravingen begin jaren 2000 op de Grote Markt in Mechelen (overgenomen uit *Ongeschreven Mechelen* 2003: 37).

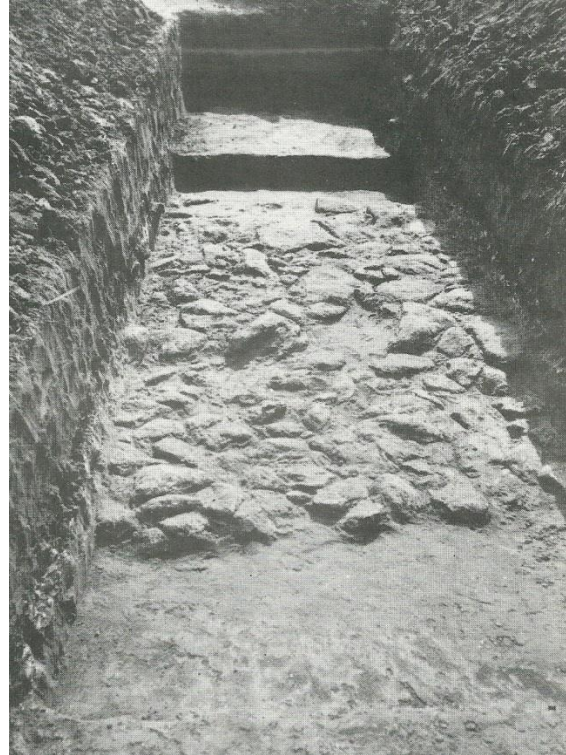


Foto van de door Jan Mertens opgegraven Romeinse weg te Asse-Kalkoven (prov. Vlaams-Brabant; overgenomen uit *Asse waar de Romeinen thuis waren* 1981: plaat V).

Literatuur

- Cnudde V., Dewanckele J., De Ceukelaire M., Everaert G., Jacobs P. & Lalaman M.C. (red.), *Gent... Steengoed!*, Gent, 2009.
- Graham-Campbell J., m.m.v. Valor M. (Ed.), *The Archaeology of Medieval Europe. Eight to Twelfth Centuries AD*, Aarhus, 2007.
- Grenier A., *Manuel d'archéologie gallo-romaine. 2. L'archéologie du sol*, Paris, 1934. (op pp. 235-316 deel over *les routes*)
- Haslinghuis E.J. & Janse H., *Bouwkundige termen. Verklarend woordenboek van de westerse architectuur- en bouwhistorie*, Leiden, 2005⁵.
- Kamps A., van Kerkum P.C. & de Zee J. (red.), *Terminologie verdedigingswerken. Inrichting, aanval en verdediging. Een herziene en uitgebreide bewerking van Vestingbouwkundige termen van A.H. Morh, 1983*, Utrecht, 1999.
- Mohr A.H., *Vestingbouwkundige termen*, 's-Gravenhage, 1983.
- Renfrew C. & Bahn P., *Archaeology. Theories Methods and Practice*, London, 2000³.

Vindplaatsen

Centraal-Archeologische Inventaris of CAI kan men raadplegen via de website <http://cai.erfgoed.net/>. In de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed van het Agentschap Onroerend Erfgoed vindt men gegevens terug over bouwkundige (en aanverwante) relictten uit het verleden. Hier vindt ook reeds enkele wegen in terug. De inventarissen van het bouwkundig

erfgoed in boekvorm zijn ook zeer nuttig voor de studie van het historische wegen, want meestal wordt daarin ter inleiding aandacht besteed aan de straten waarin waardevolle panden gelegen zijn. Systematische consultatie is echter zeer arbeidsintensief.

4.3 Materiële cultuur

In dit punt wijzen we nog kort op het belang van de studie van de materiële cultuur, met name van de roerende goederen die rechtstreeks met het wegennet in verband staan. We denken daarbij in de eerste plaats natuurlijk aan de talloze transportmiddelen die de mens heeft gebruikt om zich voort te bewegen. Het gebruik van voertuigen heeft immers in niet geringe mate de fysionomie en het gebruik van wegen bepaald. In de tweede plaats kan ook de studie van de werktuigen om transportinfrastructuur en –middelen te creëren interessante inzichten opleveren. Zij geven op indirecte manier weer wat technisch mogelijk was in de wegenbouw.

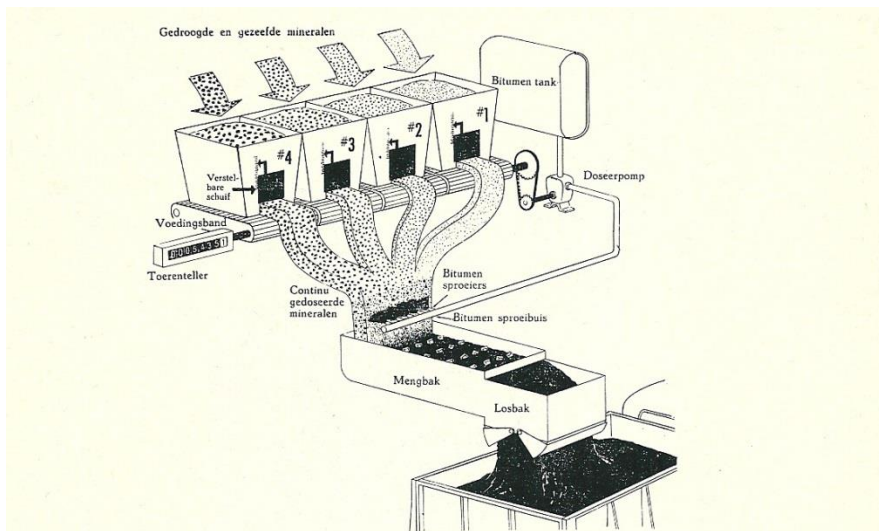


Fig. 5.13.08. Schematisch overzicht van de werking van een continu werkende asfaltmenginstallatie (tijdschrift „Wegen“).

Enkele voorbeelden van machines gebruikt bij de wegenbouw in de jaren 1960 (Wiersma, Klomp & Looyen 1965: 95)

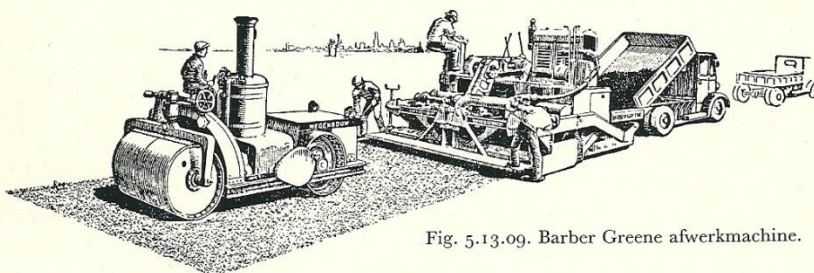


Fig. 5.13.09. Barber Greene afwerkmachine.

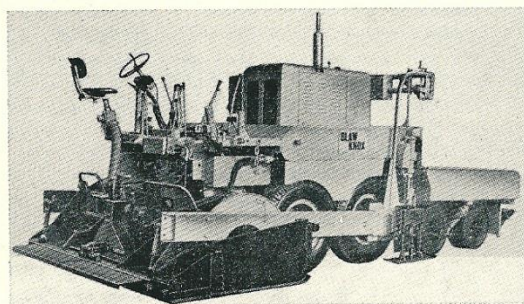


Fig. 5.13.10. Blaw-Knox-spreid- en verdichtingsmachine.

Literatuur

Glassie H., *Material Culture*, Bloomington, 1999.

Hamling T. & Richardson C. (ed.), *Everyday Objects. Medieval and Early Modern Material Culture and its Meanings*, Surrey – Burlington, 2010.

Harvey K. (ed.), *History and Material Culture. A student's guide to approaching alternative sources*, London – New York, 2009.

Raepzaet G., 'Rurale gespannen uit onze streken in de oudheid', in: *Landbouwtijdschrift*, 1985, 38, pp. 1421-1442.

Raepzaet G., *Attelages et techniques de transport dans le monde gréco-romain*, Bruxelles, 2002.

Raepzaet G., 'Rijtuigen en gespannen uit onze streken in de Romeinse tijd', in: J.-L. Meulemeester (red.), *Alle wegen leiden naar ... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 141-144.

Sosson J.-P. (éd.), 'Documents iconographiques et culture matérielle. Iconografische bronnen en materiële cultuur. Actes de la journée d'étude du 19 octobre 1984. Handelingen van de studiedag van 19 oktober 1984', Bruxelles, 1985.

Treue W. (Herausg.), *Achse, Rad und Wagen. Fünf Tausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte*, Göttingen, 1986.

Verhaeghe F., 'Materiële cultuur, archeologie, geschiedenis en staten van goed', in: F. Daelemans (red.), *Bronnen voor de geschiedenis van de materiële cultuur. Staten van goed en testamenten. Handelingen van de studiedag te Brussel 24-10-1986*, Brussel, 1988, pp. 131-206.

Vindplaatsen

Voor oude voertuigen en voorwerpen kan men in de regel terecht in (volkskundige) musea, maar ook heemkundige verenigingen bezitten vaak interessante collecties. Wat de karren betreft, is het Karrenmuseum in Essen uiteraard de referentie (<http://www.karrenmuseum.be/info-onderzoeksprojecten.aspx>). In België vindt men tevens nog enkele musea over recentere transportmiddelen, zoals het Wielermuseum in Roeselare (<http://www.wielermuseum.be/>), de Velodroom in Snellegem (<http://www.museumdevelodroom.be/>), het Trammuseum in Sint-Pieters-Woluwe (<http://www.trammuseumbrussels.be/nl>), het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM) in Antwerpen (<http://www.delijn.be/over/vlatam/index.htm>), de tramsite Schepdaal of Autoworld in Brussel (<http://www.autoworld.be/nl/>).

5. Mondelinge geschiedenis

Een laatste relevante bron voor historisch wegenonderzoek – én de erfgoedwaarde van wegen! – is mondeling informatie. Uiteraard kan men daarop vooral een beroep doen voor de recente geschiedenis van wegen, al dient gezegd dat bepaalde verhalen over vaak legendarische gebeurtenissen op wegen soms zeer lang worden doorverteld. Een bekend voorbeeld zijn de vele verhalen over de passage van Karel de Grote of Keizer Karel op talrijke plaatsen in Vlaanderen. Hetzelfde geldt voor de *chaussées Brunehaut*, waarvan de aanleg al sinds de middeleeuwen aan de legendarische koning Brunehilde wordt toegeschreven. Vaak worden die verhalen tot op de dag van vandaag verteld, neergeschreven en gebruikt voor allerhande cultuurhistorische aangelegenheden en manifestaties.

Verhalen over Keizer Karel

(overgenomen uit Lox 1999: 93)

“Eens was Keizer Karel buiten de stad gaan wandelen en had zich daar vrij lang opgehouden, toen hij een vierwielgespan ontmoette dat naar de stad trok om mest op te laden. Hij vroeg aan de geleider hem mee te voeren en de man willigde Keizer Karels verzoek in. Toen het gespan aan de stadspoort gekomen was, stapte Keizer Karel af, maakte zich bekend en verzekerde zijn gelegenheidsgeleider dat men voortaan geen tol meer zou moeten betalen aan het octrooi voor het vervoer van aal, beer of mest. Tot op de dag van heden zijn alle voertuigen geladen met aal, beer of mest vrijgesteld van tol aan het brughuizeken van Drongen, waar andere voertuigen wél moeten betalen: leeg 12 centiem, geladen 24 centiem.”

Dergelijke oude verhalen hebben uiteraard een belangrijke cultuurhistorische betekenis, maar zijn in vele gevallen toch met een korrel zout te nemen. Voor objectievere informatie kan men uiteraard wel een beroep doen op de mondelinge informatie verschaft door weggebruikers en wegeaanleggers. Zo deed De Vuyst een beroep op Jozef Baeyens uit Mere, die 50 jaar als kasseier en meester-kasseier werkzaam was, om inzicht te krijgen in de aanleg van kasseiwegen (De Vuyst 2003). En in Hoogstraten werd vorig jaar in het kader van een wandeling een brochure samengesteld op basis van de talloze verhalen achter de grensoverschrijdende voet- en buurtwegen (*Vele verhalen* 2013).

Interview met Pierre Angelroth uit Kortenberg (prov. Vlaams-Brabant) in 1989 over de steenweg Brussel-Leuven in de jaren 1930

“In het midden had men de kassei. Aan de zuidkant was een aardeweg, aan de noordkant had men een veloweg (piste cyclable) uit verharde aarde. Deze was met een borduur gescheiden van de kassei. De veloweg lag ook een borduur hoger. In het centrum van Kortenberg had men geen grachten. Daar was riolering doorgevoerd. Deze toestand bleef dezelfde tot ongeveer 1950.” (Vannoppen 2003: 69)

Stippen we nog aan dat ook in geschreven documenten sporen van mondelinge mededelingen kunnen worden aangetroffen. Dat is bijvoorbeeld het geval in ondervragingen, vonnissen en procesteksten of kostuimen, waarvoor vaak een beroep werd gedaan op de oudste bewoners. Zo werd Jan Botten uit Erpekom (Peer, prov. Limburg) in 1555 gevraagd naar de ligging van de Pelterdijk, waarop hij antwoorde *een cleyn urken oft dry veerdel uren gaens beneden Cattenbosch naer Exel warts en dat hij over den selven meet dan XX jaer hier te bevorens ende oock daer na zeer dickmaels gevaren heeft deen reyse varendende nae Brabant ende dander reyse van daer wederom comende* (Mennen 2013: 60).

Deze en andere voorbeelden tonen het rijke potentieel van de mondelinge geschiedenis voor de studie van het historische wegennet aan. Ze maakt het mogelijk om gegevens op te sporen die niet in geschreven bronnen of kaartmateriaal voorkomen, en die vaak verloren gaan indien ze niet worden opgetekend. Uiteraard moet men altijd kritisch blijven ten opzichte van de betrouwbaarheid van mondelinge informatie, maar laat dit zeker geen rem zijn op de verdere toepassing van deze discipline in de wegengeschiedenis en -waardering.

Literatuur

Bleyen J. & Van Molle L., *Wat is mondelinge geschiedenis?*, Leuven, 2012.

De Wever B., m.m.v. De Graeve B., 'Mondelinge geschiedenis', in: J. Art (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente ? Deel I. Nieuwste Tijden 19de en 20ste eeuw*, Gent, 1993, pp. 51-78.

6. Bibliografie

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).

Asse waar de Romeinen thuis waren 1981

Asse waar de Romeinen thuis waren. Romeinse aanwezigheid te Asse, Asse, 1981.

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 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^{ième} série, jg. LXXIII, pp. 70-104.

Blondé & Van Uytven 1999

B. Blondé & R. Van Uytven, 'Langs land- en waterwegen in de Zuidelijke Nederlanden. Lopend onderzoek naar het preïndustriële 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.

Bruns & Weczerka 1962-1967

F. Bruns & H. Weczerka H., *Hansische Handelsstrassen*, Keulen – Graz – Weimar 1962-1967, 3 dln.

Carnoy 1953

A. 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.

Coene & De Raedt 2010

A. Coene & M. De Raedt, *Kaarten van Gent 1534 - Plannen voor Gent 2009*, Heule, 2010.

De Coene e.a. 2012

K. De Coene, Th. Ongena, F. Stragier, S. Vervust, W. Bracke & Ph. De Maeyer, 'Ferraris, the legend', in: *The Cartographic Journal*, 2012, jg. XLIX, 1, pp. 30-42.

De la Coste-Messelière 1960

R. de la Coste-Messelière, 'Chemins médiévaux en Poitou', in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1960, jg. I, pp. 207-233.

De Hoog & Depuydt 1994

K. De Hoog & F. Depuydt, 'Het stratenplan in Vlaanderen', in: M. Goossens & E. Van Hecke (ed.), *Van Brussel tot Siebenbürgen. Progress in human geography in Europe. Liber Amicorum Prof. Dr. Herman Van der Haegen*, Leuven, 1994, pp. 765-779 (= *Acta Geographica Lovaniensia*, dl. 34).

De Maeyer 2008

Ph. De Maeyer, *Cartografie*, Gent, 2008.

Denys 1952

D. Denys, *Toponymie van Roeselare*, Roeselare, 1952.

Devos 1995

M. Devos, 'Naamkunde', in: J. Art (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente ? Deel IIIa. Hulpwetenschappen*, Gent, 1995, pp. 215-277.

De Vuyst 2003

J. De Vuyst, 'Kasseiers en kasseiwegen', in: *Ons Heem*, 2003, jg. LVI, 1, pp. 28-36.

Génicot 1938-1939

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.

Génicot 1946

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.

Génicot 1947

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.

Génicot 1948

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

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.

Gysseling 1977

M. Gysseling, *Corpus van Middelnederlandse teksten (tot en met het jaar 1300). Reeks I : Ambtelijke bescheiden*, 's-Gravenhage, 1977, 9 dln.

Haelewyn 1971

R. Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen*, Brugge, 1971.

Hamy 1908

F.-T. Hamy (red.), *Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier, dit Berry, Premier Roi d'Armes de Charles VII, Roi de France, publié pour la première fois avec une introduction et des notes et suivi de l'Itinéraire Brugeois, de la Table de Velletri et de plusieurs autres documents géographiques inédits ou mal connus du XV^e siècle*, Parijs, 1908.

Hanegreefs 1980

G. Hanegreefs, 'De steenweg Diest-Leuven (1777-1797)', in: *Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta*, Leuven, 1980, 9b, pp. 23-196.

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).

Horsten 2005

F.H. Horsten, *Doorgaande wegen in Nederland, 16^e tot 19^e eeuw. Een historische wegenatlas*, Amsterdam, 2005.

Jaritz 2001

G. Jaritz, 'Strassenbilder' des Spätmittelalters', in: *Die Strasse. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter. Internationales Round Table Gespräch. Krems an der Donau. 2. und 3. Oktober 2000*, Wien, 2001, pp. 47-70.

Kempeneers 2009

P. Kempeneers, *Aarschot. Plaatsnamen en hun Geschiedenis*, Tienen, 2009.

Kempeneers 2011

P. Kempeneers, 'Binkomse Plaatsnamen', in: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie*, 2011, LXXXIII, pp. 109-234.

Koeman 1981

C. Koeman, *Weg van de kaart. Een beschouwing over de kaart van de weg, gevolgd door een toespraak bij zijn afscheid als gewoon hoogleraar in de kartografie van de Rijksuniversiteit te Utrecht op 1 oktober 1981*, Amsterdam, 1981.

Koeman 1983

C. Koeman, *Langs papieren wegen. Momenten uit de geschiedenis van de wegenkaarten van Nederland*, Utrecht, 1983.

Koen & Renes 2003

D.T. Koen & J. Renes., *Wegwijzer: Gids voor historisch onderzoek naar verkeer en vervoer in de provincie Utrecht*, Utrecht, 2003.

Leclercq 2010

P. Leclercq, 'Les voies anciennes du Boulonnais', in: *Bulletin de la Commission Départementale d'Histoire et d'Archéologie du Pas-de-Calais*, 2010, jg. XXVIII, pp. 3-10.

Leenen 1946

J. Leenen, *Theorie en praktijk van de straatnaamgeving*, Leuven – Brussel, 1946.

Lejour 1931

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

Leyden 1936

F. Leyden, 'Vroegmiddeleeuwse straatwegen in Zuid Holland', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 1936, tweede reeks, jg. LIII, pp. 371-386.

Lox 1999

Lox H., *Van stropdragers en de pot van Olen. Verhalen over Keizer Karel*, Leuven, 1999.

Mennen 2013

V. Mennen, *Alle wegen leiden naar Lommel... Verhalen rond beeldige straatnamen*, Lommel, 2013 (= *Publicaties van de vzw Erfgoed Lommel*, dl. 26).

Mertens 1957

J. Mertens, *Les routes romaines de la Belgique*, Bruxelles, 1957.

Mesqui 2003

J. Mesqui, *Chemins et ponts, liens entre les hommes*, Paris, 2003.

Meulemeester 2004

J.L. Meulemeester, 'Langs Romeinse wegen met de Peutingerkaart. Enkele samenvattende beschouwingen over de Tabula Peutingeriana', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunstdtidschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 169-173.

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.

Nouwen 2004

R. Nouwen, 'Over de wegen van de keizer. Mijlpalen en de imperiale communicatiepolitiek in de Gallische en Germaanse provincies', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunstdtidschrift Vlaanderen*, 2004, jg. LIII, 301, pp. 158-164.

Ongeschreven Mechelen 2003

Het ongeschreven Mechelen. Archeologisch onderzoek op de Grote Markt en de Veemarkt 2001-2003, Mechelen, 2003.

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.

Ryckaert 1991

M. Ryckaert, *Historische Stedenatlas van België. Brugge*, Brussel, 1991.

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.

Stevens & Segers 2013

A. Stevens & J. Segers, *Plaatsnamen van Lauw*, Hasselt, 2013.

Tack, Van den Breemt & Hermy 1993

G. Tack, P. Van den Breemt & M. Hermy, *Bossen van Vlaanderen. Een historische ecologie*, Leuven, 1993².

Toen 1996

E. Toen, 'Cartografie en historisch onderzoek', in: J. Art (red.), *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? Deel IIIb. Hulpwetenschappen*, Gent, 1996, pp. 131-185.

Tijs 1993

R. Tijs, *Tot Cieraet deser Stadt. Bouwtrant en bouwbeleid te Antwerpen van de middeleeuwen tot heden*, Antwerpen, 1993.

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.

Vanmaele 2003

N. Vanmaele, 'Landelijke wegen in cultuurhistorisch perspectief', in: *VCM Contact*, 2003, jg. X, 37, 17 pp.

Vannoppen 2003

H. Vannoppen, 'Vervoer te land in Brabant of de geschiedenis van het wegennet', in: *Ons Heem*, 2003, jg. LVI, 3, pp. 56-71.

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, jg. LXXVIII, 1-4, pp. 217-224.

Vele verhalen 2013

De vele verhalen achter voetwegen. Wandelen over grensoverschrijdende voet- en buurtwegen, Brochure samengesteld naar aanleiding van de wandeling met Rotary Hoogstraten Kempen op zondag 8 december 2013, Hoogstraten, 2013.

(zie <http://www.erfgoedhoogstraten.be/eh/images/rotaryfolder.pdf>)

Velle 1993

K. Velle, *Het Ministerie van Openbare Werken (1837-1990)*, Brussel, 1993, 2 dln.

Vermeulen 2004

F. Vermeulen, 'Het Romeinse wegensysteem', in: *Alle wegen leiden naar... Romeinse wegen in Vlaanderen. Kunsttijdschrift Vlaanderen*, jg. 2004, LIII, 301, pp. 130-136.

Vermeulen & Antrop 2001

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 – Parijs – Sterling, 2001.

Vermeulen & Hageman 2001

F. Vermeulen & B. Hageman, 'Protohistoric and Roman roads, routes and tracks in Sandy Flanders: identification in the field', 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. 97-113.

Yante 1995

Yante J.M., 'De atlassen van de buurtwegen (ca. 1841-1845). Een miskend cartografisch patrimonium', in: *het Tijdschrift van het Gemeentekrediet*, 1995/3, jg. XLIX, 193, pp. 43-73.

Wiersma, Klomp & Looyen 1965

T. Wiersma, C. Klomp & A. Looyen, *Wegen*, Amsterdam – Antwerpen, 1965⁶.