

Historische wegen en hun erfgoedwaarde. Cultuurhistorische typologie en waardestellend kader toegepast op Hoogstraten

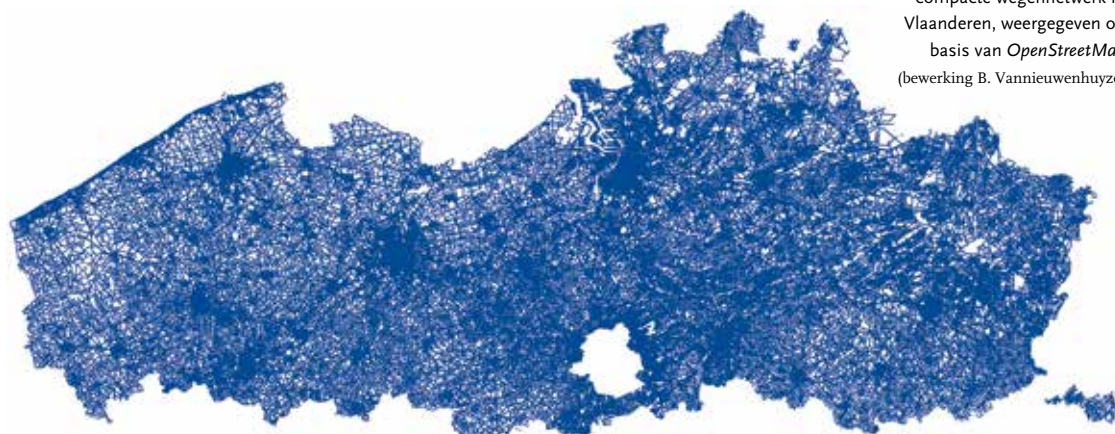
Hanne Van Herck en Bram Vannieuwenhuyze



De Schapenbaan in Zellik/Asse, een prehistorische weg waarvan ten noorden van Brussel nog enkele relictten aanwezig zijn (foto O. Pauwels)

Vlaanderen ligt bezaaid met wegen (1), die dan ook behoren tot onze onmiddellijke leefomgeving: we maken er dagelijks gebruik van om ons te verplaatsen of om ons te oriënteren (2). Voor de meeste mensen hebben ze dus in de eerste plaats een puur functioneel nut. Ze kunnen echter ook een esthetische functie hebben door deel uit te maken van een gaaf landschap of een culturele functie als onderdeel van een pelgrimsroute. Wegen kunnen zeer jong zijn, maar ook zeer oud. In elk geval hebben talloze wegen een geschiedenis. Vraag is echter of ze ook erfgoedwaarde bezitten en in aanmerking komen voor vrijwaring of bescherming. Het agentschap Onroerend Erfgoed gaf daarom de opdracht om een cultuurhistorische typologie van wegen op te stellen en waarderingscriteria voor de erfgoedwaarde van wegen uit te werken (3). In deze bijdrage wordt de werkbaarheid van beide instrumenten afgetoetst aan de hand van de casus Hoogstraten, een gemeente in de Noorderkempen met een gediversifieerd wegennet (4).

Het huidige, bijzonder compacte wegennetwerk in Vlaanderen, weergegeven op basis van *OpenStreetMap* (bewerking B. Vannieuwenhuyze)





De oude kerkweg van Huddegem in Bevere op het 16de-eeuwse stadsplan van Oudenaarde door Jacob van Deventer en nog herkenbaar als wandelpad op een luchtfoto

(© KBR, Kaarten en Plannen, Ms. 22.090 (60); luchtfoto Google Maps, bewerking B. Vannieuwenhuyze)

Voorafgaande methodologische aandachtspunten

Het historische wegenonderzoek en de bepaling van de erfgoedwaarde van wegen staan in Vlaanderen nog in de kinderschoenen. Er bestaan wel enkele thematische historische en archeologische studies en enkele wegen zijn reeds opgenomen in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed (5) en beschermd als monument, maar systematisch onderzoek en beleid ontbreken tot nu toe. Daarom is het nuttig om eerst enkele methodologische aspecten onder de aandacht te brengen.

Karakteristieken van historische wegen

Definities van het begrip 'weg' benadrukken de belangrijke karakteristieken ervan: het fysische/materiële karakter, de inbedding in het landschap, het verkeerskundig doel en de verbindende functie (6). Dit onderzoek voegt daar nog de historische dimensie aan toe. Op die manier ontstaat een werkbare definitie voor het begrip 'historische wegen': *lijnvormige, in ruimte en tijd afgebakende landschapselementen die voor individuele en niet-gemotoriseerde verplaatsingen bestemd waren of gebruikt werden*. Dergelijke verplaatsingen gebeurden te voet, met de fiets, te paard of met de kar. De focus ligt met andere woorden op wegen die tot stand kwamen vóór de opkomst van het gemotoriseerde verkeer in de eerste helft van de 20ste eeuw, dat een grote omwenteling in het verkeerswezen teweegbracht en de karakteristieken van wegen zoals vorm, functie, gebruik en ligging grondig heeft veranderd. De eerste helft van de 20ste eeuw is daarom een belangrijke breuklijn in de wegengeschiedenis.

Historische wegen zijn geen op zichzelf staande objecten. Ze staan in relatie tot andere wegen en

zijn ingebed in een landschap, waarmee ze in voortdurende wisselwerking staan. Wegen zijn dus landschappelijke objecten en kunnen in die zin worden beschouwd als materiële en zelfs tastbare elementen. Daarom kan de studie van historische wegen niet plaatsvinden zonder een materiële benadering. Op het terrein moet het precieze tracé van historische wegen worden vastgesteld met behulp van oude kaarten, kadastrale plannen en andere documenten (7). In een ideale situatie wordt historisch wegenonderzoek nog aangevuld met archeologische en geomorfologische prospectie, om de aanwezigheid, de ligging en de eventuele bewaartestand van materiële restanten na te gaan.

Vele historische wegen zijn inert (8): ze blijven op een of andere manier aanwezig in het landschap, hetzij omdat er nog materiële restanten aanwezig zijn, al dan niet onder het maaiveld, hetzij omdat ze als structuur blijven voortbestaan, vaak als perceelscheiding. De Duitse geograaf Friedrich Leyden typeerde wegen zelfs als 'de meest behoudende bestanddelen van het landschap' (9). Die eigenschap zorgt er in elk geval voor dat relictten van historische wegen ook zonder archeologisch onderzoek herkend kunnen worden. De oude kerkweg van Huddegem in Bevere/Oudenaarde leeft bijvoorbeeld door als een smal betonnen wandelpad en vervolgens als perceelsgrens. Meestal is een dergelijk relict enkel op kaarten of luchtfoto's te zien. Via de studie van deze documenten, en dan vooral van kaartmateriaal, kunnen heel wat historische wegen worden getraceerd, gelokaliseerd en zelfs getypeerd. Karakteristieken van historische wegen blijven ook voortbestaan in weg- of straatnamen (10). Een huidige of vroegere straatnaam verschaft vaak informatie over de ouderdom, de historische functie of het belang van een historische weg. Zo wordt de



De Trekweg langs de Schelde in Merelbeke
(foto O. Pauwels)

Trekweg langs de Schelde in Merelbeke al lang niet meer gebruikt om schepen voort te trekken, maar de straatnaam en de ligging herinneren wel nog aan die vroegere functie.

Transformatieprocessen van wegen

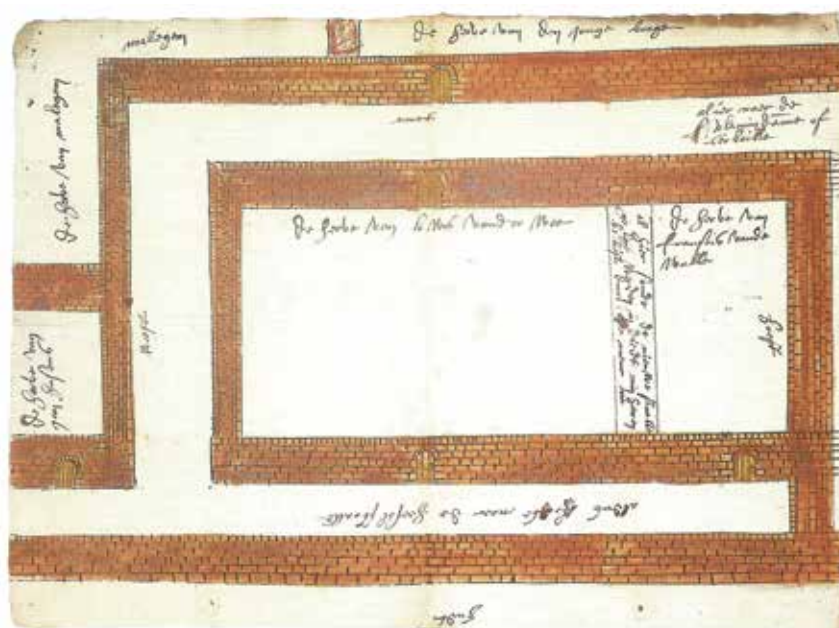
Wegen zijn continu onderhevig aan veranderingsprocessen. Deze kunnen ongepland gebeuren, maar wegen worden ook bewust aangelegd, gewijzigd of opgeheven. Zulke transformaties hangen samen met verschuivingen in de functie, het belang en de bestemming van de wegen (11). Om die dynamiek beter te vatten, is het relevant om drie belangrijke fasen in het ontwikkelingsschema van een weg te onderscheiden: het ontstaan, de actieve fase en de degeneratie of opschaling.

De ontstaansfase omvat de oorsprong en de totstandkoming van een weg. Voor vele wegen is het ontstaan moeilijk te situeren in de tijd. Zonder

archeologisch onderzoek is de exacte ouderdom van historische wegen moeilijk te bepalen. Ze verschijnen plots op in historische documenten – en zijn op dat moment dus al in gebruik – zonder dat bekend is wanneer ze precies zijn ontstaan. In West-Europa duiken wegen vooral vanaf de 13de eeuw in de teksten op. Voor een cartografische weergave is het wachten tot de vroegmoderne tijd of later. Inzicht in de bredere landschappelijke en maatschappelijke context is dan ook vereist om een weg precies te dateren (12). In het geval van de kunstmatig aangelegde wegen bestaat meer kans dat ontstaansdocumenten bewaard zijn. Plannen en dossiers in verband met wegeaanleg komen voor vanaf de 18de eeuw, al zijn ook enkele oudere voorbeelden bewaard gebleven.

De actieve fase van een weg duidt de periode aan waarin de weg actief wordt gebruikt. Tijdens deze fase kunnen verschillende aspecten van de weg wijzigen, zoals de inrichting, de morfologie, het gebruik, de functie, de bestemmingen en het belang. Om die veranderingsprocessen waar te nemen, moeten twee of meerdere tijdstippen met elkaar worden vergeleken (13). De meeste veranderingen worden door de mens gepland en gerealiseerd (14), maar vaak is de verantwoordelijke of de oorzaak niet aanwijsbaar.

De levensloop van een historische weg eindigt met de degeneratie of opschaling, de fase waarin een weg ophoudt te bestaan als verplaatsingsruimte. De weg vervaagt als lijnelement uit het landschap, maar vaak blijft het tracé op een of andere manier aanwezig of herkenbaar. Met opschaling wordt het omgekeerde proces bedoeld: de weg wordt aangepast aan nieuwe verkeerskundige ontwikkelingen. Een duidelijk voorbeeld van opschaling situeerde zich in de vroegmoderne tijd, toen heel wat wegen



Een 16de-eeuws ontwerp van een nieuwe straat in het stadsdeel tussen de Ezelstraat en de Vlamingdam in Brugge. Het is niet zeker of de nieuwe straat, aangeduid binnen de centrale ommuurde ruimte, effectief is aangelegd, want de plaatselijke eigenaar diende nog toestemming te verlenen: *al hier soude de nieuwe straete geleyt werden indiedt min heeren belieft deur dese meur* (© Stadsarchief Brugge, Kaarten en Plannen, nr. 134)

werden gebaad, dit wil zeggen binnen een vastliggend, in de breedte begrensd tracé gebracht (15). Een ander, zeer ingrijpend opschalingsproces gebeurde na de introductie van het gemotoriseerd verkeer. Vanaf de eerste helft van de 20ste eeuw en vooral na de Tweede Wereldoorlog werden de karakteristieken van wegen op korte tijd ingrijpend gewijzigd: reistijden, wegverhardingen, wegeniswerken, straatmeubilair, afstemming van diverse transportmodi. Daarom vormt dit 20ste-eeuwse opschalingsproces het eindpunt van het hier voorgestelde onderzoek.

De wegeschiedenis van Hoogstraten

Om de erfgoedwaarde van wegen te bepalen, is het van cruciaal belang om eerst inzicht te verwerven in de geschiedenis van die wegen én in de landschappelijke context waarin ze zijn ontstaan en geëvolueerd. De algemene evolutie van het wegennet in het studiegebied Hoogstraten zal daarom worden geschetst tegen het licht van de landschappelijke en maatschappelijke veranderingen.

Hoogstraatse hoofdasen

De ruimtelijke structuur van de stad Hoogstraten is schatplichtig aan de kruising van twee dubbele verkeersassen: enerzijds de assen in zuidwestelijke richting naar Antwerpen en Lier en anderzijds de assen in noordoostelijke richting naar Breda en Tilburg en 's-Hertogenbosch (16). Op overzichts-

kaarten uit de 16de, 17de en 18de eeuw zijn deze assen de enige wegen die Hoogstraten aandoen (17). Gedetailleerde plattegronden van het centrum van Hoogstraten uit de 17de en 18de eeuw duiden meer verbindingen aan: de noordwestelijke baan via Meer naar Breda, de westelijke uitvalsweg naar Baarle, Tilburg en 's-Hertogenbosch, de oostelijke baan naar Loenhout en Bergen op Zoom, de zuidoostelijke baan naar Rijkevorsel en Lier en de zuidwestelijke uitvalsweg naar Brecht en Antwerpen (18). Al deze historische langeafstandsverbindingen zijn bewaard in het huidige stratenpatroon.

Over de ouderdom van die Hoogstraatse verkeersassen is weinig geweten. Zeker is dat de oudste bewoningskern dateert van vóór de 13de eeuw en dat die zich wellicht ten westen van het huidige centrum bevond. De naam van de nederzetting dook pas in 1210 voor het eerst op in een charter waarmee de hertog van Brabant de stadsrechten en de vrijheid van Hoogstraten erkende (19). De naam wijst op het ontstaan van de nederzetting bij een grote straat of belangrijke verkeersweg, wellicht de weg naar Breda (20). De hoofdas van de nederzetting, de Vrijheid, werd genoemd naar het rechtsgebied dat in 1210 werd afgebakend (21).

In de nasleep van de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) nam het transport tussen Antwerpen en de Noord-Brabantse handelssteden af. Daardoor werd



Hoogstraten en onmiddellijke omgeving weergegeven op de Kabinetskaart van Ferraris uit 1777. Vanuit het langgerekte centrum vertrekken uitvalswegen naar Meer en Breda (noordwesten), naar Baarle, Tilburg en 's-Hertogenbosch (westen), naar Loenhout en Bergen op Zoom (oosten), naar Rijkevorsel en Lier (zuidoosten) en naar Brecht en Antwerpen (zuidwesten)
© KBR, Kaarten en Plannen, Ms. IV 5,567



Het oudste gezicht op de Vrijheid van Hoogstraten, geschilderd in 1564. Centraal bevindt zich de Sint-Katarinakerk en van daaruit loopt een dreef in de richting van het Gelmelslot
 (© Museum Hoogstraten)

de strategische positie van Hoogstraten minder belangrijk. Bovendien had Hoogstraten geen bevaarbare rivier (22). De kortste weg tussen Antwerpen en Breda liep over Brasschaat en Wuustwezel, dat net iets westelijker ligt. In die tijd was de Vrijheid de enige gedeeltelijk verharde straat van Hoogstraten.

Nieuwe regimes, nieuwe wegen

In de Oostenrijkse tijd ontstond de behoefte aan nieuwe wegen. In de jaren 1770-1780 werd de aanleg van heel wat nieuwe steenwegen in de Kempen gepland. Zo moest de verbinding Antwerpen-Nederland worden verbeterd. Vanwege het economisch belang van de nieuwe verbinding discussieerden lokale belanghebbers stevig over het tracé. Daarbij werden argumenten aangehaald in verband met landbouw, de ontginning van de heide en de langeafstandsverbinding met Holland. Maar het bleef bij plannen (23).

In Hoogstraten zelf werd in 1775 het plan opgevat om de Gelmelstraat in de richting van Wortel te verbeteren. De bestrating werd hersteld en de weg zou met 109 m worden verlengd. Het is onduidelijk of dat effectief is gebeurd (24). Inmiddels begonnen grootgrondbezitters zelf te investeren in de aanleg van nieuwe wegen in de Kempen. Aangemoedigd door fiscale impulsen voor de ontginning van het heidegebied en de aanplanting van dennen vroegen

ze octrooien aan en financierden ze de werken. De overheid trok zelf geen budget uit voor wegenwerken. In 1776 verkreeg baron de Proli toestemming voor de verlenging van de steenweg Antwerpen-Brasschaat tot Wuustwezel. Doel van zijn investering was de ontginning van de heidegronden in de streek (25).

Uiteindelijk was het wachten tot de hereniging van de Nederlanden in de Franse tijd vooraleer de overheid in de streek van Hoogstraten zelf zou investeren in langeafstandsverbindingen. Napoleons plan om een verbindingsweg tussen Parijs en Amsterdam te creëren, leidde tot de aanleg van een steenweg tussen Antwerpen en Breda. Opnieuw miste Hoogstraten de boot. Als doekje voor het bloeden werd de Bredaseweg in Hoogstraten gekasseid in 1810 (26). De infrastructuurwerken aan het Hoogstraatse wegennet bleven verder beperkt tot het onderhouden van de bruggen (27). Wegens de ongunstige ligging ten opzichte van de 18de-eeuwse steenwegen raakten stad en streek meer en meer geïsoleerd. Ook het vervoersaanbod was zeer beperkt in vergelijking met andere steden. Diligences en rijtuiggen die langere afstanden overbrugden, waren op één hand te tellen. Enkele voerlieden bezaten een concessie om personen en goederen te transporteren met karren, onder meer naar Antwerpen (8,5 à 10 u.), Breda (5 à 7 u.), Turnhout (5 à 6 u.) en Lier.

Bij het ontstaan van België trachtte Hoogstraten meer aansluiting te krijgen op het bestaande verkeersnet. Allerlei voorstellen werden gelanceerd. Er werd ook gewezen op het feit dat de reeds bestaande wegen een groot deel van het jaar onbruikbaar waren (28). Begin 19de eeuw vatte de Antwerpse prefect d'Herbouville de toestand samen: *"Il n'y a pas un seul chemin tracé dans les bruyères, aussi ne peut on s'y conduire qu'en s'orientant, à moins qu'on ait une parfaite connaissance du pays"* (29). Uit de Atlas der Buurtwegen uit de jaren 1840 blijkt dat er weinig voet- en buurtwegen bestonden. Het merendeel daarvan lag in en tussen de dorpskernen van Hoogstraten, Wortel en Minderhout. De grote zones buiten de gehuchten waren nauwelijks ontsloten door middel van vaste wegen.

De eerste Belgische regeringen investeerden vooral in die regio's die nog niet ontsloten waren door steenwegen, in de eerste plaats in de Ardennen en in de Kempen. Al in 1836 werd het plan opgevat om de oude koninklijke heirbaan dwars door het vroegere hertogdom Brabant te bestendigen. Vier jaar later was het zover: de steenweg van Lier naar Oostmalle werd doorgetrokken tot Hoogstraten en in 1856 zelfs tot Breda. Niet veel later werd ook de steenweg tussen Turnhout en Tilburg afgewerkt (30). Eind 19de eeuw waren de Kempische kernen eindelijk goed ontsloten. Voor Hoogstraten waren vooral de steenweg op Loenhout (1885) en de steenweg op Sint-Lenaarts van belang (31).

Wortel-kolonie

Een andere belangrijke 19de-eeuwse ingreep vond plaats in Wortel. In 1822 werd daar gestart met de ontginning van een woest gebied, naar analogie van de landbouwkolonies die in de Noordelijke Nederlanden waren opgericht om armoede en landloperij tegen te gaan. De keuze viel op een uitgestrekte lap heidegrond, met vennen en een bosperceel ten noordoosten van Wortel-dorp. De inrichting van de vrije landbouwkolonie van Wortel verliep volgens een strak plan, gebaseerd op een symmetrische drevenstructuur met rechthoekige percelen. Centraal werden vier hoofdgebouwen ingeplant en langs de dreven werden kleine boerderijen gebouwd die ter beschikking werden gesteld van gezinnen.

Het project was geen succes. Zes jaar na de oprichting werd de vrije landbouwerskolonie opgedoekt. De gezinnen die bleven, werden voortaan betaald als landarbeiders. In 1842 werd de kolonie volledig stopgezet, voornamelijk wegens financiële problemen. In 1870 kocht de Belgische Staat de inmiddels samengevoegde kolonies van Merksplas en Wortel op om er weldadigheidslandbouwkolonies van te maken. In Wortel werden voortaan land-

lopers gehuisvest. Het merendeel van de boerderijen die oorspronkelijk op het domein waren gebouwd, verdwenen. Het compacte wegenpatroon werd herleid tot enkele hoofdassen. Aan het eind van de 19de eeuw werd weer volop gebouwd op de kolonie en ook het oorspronkelijke wegenstelsel in dambordpatroon was grotendeels hersteld, al werden geen driedubbele dreven meer aangelegd (32).

Ingrijpende veranderingen in de 20ste en 21ste eeuw

In de 20ste en 21ste eeuw ondergingen het Hoogstraatse landschap en het historisch wegennet een ware metamorfose. Verscheidene technologische, verkeerskundige en maatschappelijke veranderingen hebben daarvoor gezorgd. De aanleg van trambanen aan het einde van de 19de eeuw bracht een kleine revolutie op gang. Verplaatsingen over langere afstand werden makkelijker voor iedereen. Eindelijk kwam er een oplossing voor de ondermaatse ontsluiting via steen- of waterwegen. Vanaf 1885 konden Hoogstratenaren met de tram via Oostmalle naar Antwerpen reizen. Vanaf 1899 werd de lijn in noordelijke richting doorgetrokken tot Meerle, Meersel-Dreef en de grens met Nederland. In 1901 werd de tramlijn Hoogstraten/Wortelkolonie/Merksplas-kolonie/Turnhout geopend. De trams bleven rijden tot midden 20ste eeuw. De lijn naar Meerle en de Nederlandse grens verdween het eerst, in 1943. De laatste lijn werd opgedoekt in 1959-1960 (33).

De Eerste Wereldoorlog betekende voor Hoogstraten de installatie van de befaamde Dodendraad, een elektrische versperring die het bezette gebied afsloot van Nederland (34). De draad volgde in Hoogstraten niet de landsgrens, maar een verkorte route dwars door de gemeente. De Hoogstraatse

De *Colonie Libre de Wortel* in Hoogstraten, afgebeeld op de topografische kaart van het *Dépot de la Guerre* uit 1871. De inrichting van de vrije landbouwkolonie van Wortel verliep volgens een strak plan, gebaseerd op een symmetrische drevenstructuur met rechthoekige percelen (© NGI)



gehuchten werden zo van elkaar afgesneden. Het grensverkeer bleef echter intens: de Hoogstratenaren die in het afgesloten deel woonden, gingen in Nederland naar school, winkel of kerk. Intussen ontstond er een smokkel van brieven en proviand tussen Baarle en het bezette gebied. Ook in vredes-tijd werd er intens gesmokkeld (35).

Door de beperkte industrialisering van de streek – kleinschalige landbouw bleef er tot na de Tweede Wereldoorlog toonaangevend – kent Hoogstraten geen grote concentraties van arbeiderswoningen. De woningbouw kwam pas echt op gang na de Tweede Wereldoorlog. In de laatste dertig jaar werden verschillende verkavelingen aangelegd, met name in de delen rondom het centrum van de stad die tot dan voornamelijk voor landbouw werden gebruikt. Gelijktijdig met deze verkavelingen werden nieuwe residentiële straten aangelegd. Langs een aantal historische wegen kwam lintbebouwing, die het uitzicht van deze wegen drastisch veranderde. Opvallende voorbeelden daarvan zijn de Gelmelstraat, Minderhoutdorp, Castelr weg en Gustaaf Segersstraat.

Ook in het landbouwgebied veranderde het wagenet drastisch van uitzicht. Paden aangelegd voor de ontginning van heide- en bosgebied, zoals in de Gouverneursbossen in de wijk Poeleinde, verdwenen even snel als ze gekomen waren. De opkomst van het autoverkeer leidde tot de opschaaling van heel wat oude wegen, onder meer door verharding, verbreding en rechttrekking. Voetwegen verloren hun nut omdat de kortste afstand niet meer van doorslaggevend belang was. Daardoor raakten ze in onbruik en verdwenen. De schaalvergroting in de landbouw (de Hoogstraatse

veiling opende in 1933) versterkte dit proces nog. Nagenoeg alle dubbelwegen werden herleid tot enkelvoudige verbindingen, zoals bijvoorbeeld de Lindendreef, de Oude Weg of de Koestraat.

Pas aan het einde van de 20ste eeuw kwam er onder impuls van het lokale middenveld aandacht voor de maatschappelijke en historische waarde van de verdwijnende voetwegen. Op initiatief van de Werkgroep Oude Voetwegen werden een aantal afgesloten paden weer in gebruik genomen, zoals het Stip Stappenpad, het Kasteelpad en de Tikkehaenweg. Met uitzondering van de nieuwe verkavelingswegen werden relatief weinig nieuwe wegen aangelegd in Hoogstraten. Met de aanleg van de E19 tussen Brussel, Antwerpen en Breda werd Hoogstraten in 1972 wel terug aangesloten op de noord-zuidverbinding waarlangs ze in de middel-eeuwen was ontstaan.

Historische wegen herkennen en typeren

Het moge duidelijk zijn: de historische wegen in Hoogstraten – en bij uitbreiding in heel Vlaanderen – zijn op diverse momenten ontstaan, hebben diverse functies vervuld en diverse transformaties ondergaan. Vooraleer kan worden bepaald welke van die wegen erfgoedwaarde bezitten, is een dubbele tussenstap noodzakelijk: eerst moeten de historische wegen worden gedistilleerd uit de volledige wegenvoorraad; vervolgens moeten die historische wegen worden getypeerd. Voor de eerste stap is het noodzakelijk om de tijdsdiepte van wegen na te gaan op basis van een kaartanalyse. De tweede stap gebeurt op basis van de cultuurhistorische typologie van historische wegen die in het kader van dit onderzoek werd opgemaakt.

Ten oosten van Minderhout in Hoogstraten verscheen in de tweede helft van de 20ste eeuw een verkaveling met nieuwe residentiële straten. De Castelr weg, de oude uitvalsweg richting Castelré, werd eveneens in die zin aangepast

(foto O. Pauwels)



De Oude Weg in Hoogstraten links op de foto volgt nog het tracé van de historische verbindingsweg tussen Hoogstraten en Wortel. De Klinketstraat (N124) rechts op de foto snijdt de bocht af en zorgt voor een snellere verbinding

(foto O. Pauwels)



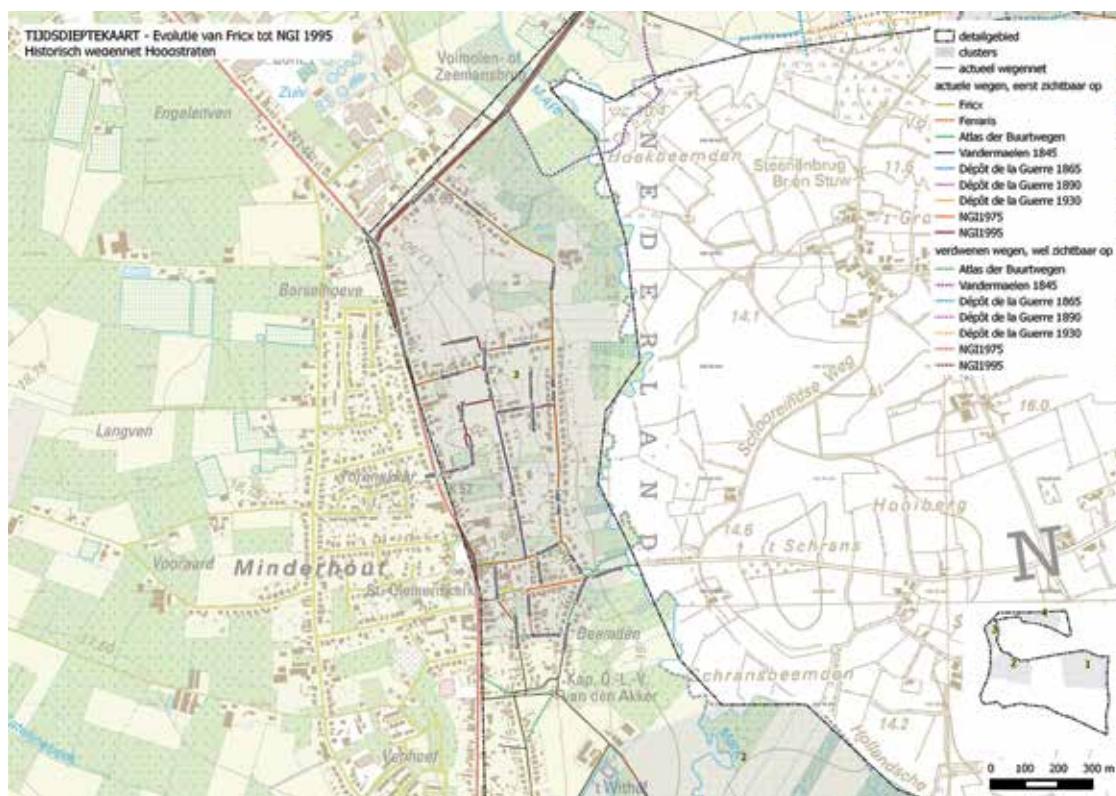
Tijdsdieptekaarten van wegen

Historische wegen onderscheiden zich van recente wegen door hun tijdsdiepte, het gegeven dat wegen verschillende levensfasen hebben doorlopen. Om historische wegen te herkennen, is het dus noodzakelijk om die tijdsdiepte na te gaan. Tijdens de actieve fase en bij de opschaling van historische wegen veranderden karakteristieken, functies en bestemmingen. Vroegere hoofdfuncties, zoals dieren naar hun weiden of graan naar de molen brengen, verdwenen of werden bijkomstig; nieuwe functies kwamen op. Innovaties in transport reduceerden het belang van afstanden en bevorderden het opschalingsproces. Om die reden zijn heel wat actuele, opgeschaalde wegen eigenlijk historische wegen waarvan het verleden vergeten of onherkenbaar is, omdat ze te zeer getransformeerd zijn. Toch zijn er zowel ondergronds als bovengronds relictten van dat verleden bewaard. En ook verdwenen wegen kunnen waardevol zijn, bijvoorbeeld in de herinnering van de gebruikers of vanwege hun relatie met een gebeurtenis, een gewoonte of een verhaal. Verdwenen wegen kunnen een (erfgoed)waarde hebben, ook al dateert die uit een andere tijdsperiode (36).

In de praktijk kan de tijdsdiepte van wegen het snelst worden nagegaan op basis van kaarthistorisch onderzoek. Voor alle Hoogstraatse wegen is bekeken of ze op historische kaarten zijn weergegeven, wat hun actuele situatie is en welke relatie ze hebben met bouwkundige en archeologische relictten of beschermde landschappen (37). Op die manier is informatie verzameld over honderdtwee-

entwintig afzonderlijke wegen (38). Daarnaast werden alle verdwenen wegen die op de historische kaarten werden aangetroffen (tweehonderdenacht wegen en wegdelen), geregistreerd. Dit vormt de basis van een tijdsdieptekaart, die de ontwikkeling van het Hoogstraatse wegennet vanaf de Kabinetskaart van graaf de Ferraris tot de recentste topografische kaart visualiseert.

Uit deze tijdsdieptekaart vallen duidelijke conclusies te trekken. In de eerste plaats valt op dat de basisstructuur van het huidige Hoogstraatse wegennet al zichtbaar is op de Kabinetskaart. De hoofdverbindingen (noord-zuid/oost-west) bestonden dus al in de 18de eeuw. Ligging en oriëntatie van de straten Poeleinde, 's-Boschstraat, Bosuil en Klinketstraat wijzigden niet meer. Omgekeerd valt op dat het inmiddels verdwenen wegenpatroon tussen de wijk Poeleinde, het Gelmelslot en een heuveltje dat de Galgenberg wordt genoemd, voortdurend aan transformatie onderhevig was. Deze constante veranderingen zijn wellicht schatplichtig aan veranderende economische activiteiten, zoals de ontginning van heide en turf. Een derde opmerkelijke vaststelling is dat het verdwijnen van voetwegen vooral zichtbaar is op de topografische kaarten uit de jaren 1970 en 1990 (39). Deze evolutie valt samen met de opkomst van het gemotoriseerde verkeer. Bijzonder aan de Hoogstraatse casus is het recente herstel van drie voetwegen, onder impuls van de Werkgroep Oude Voetwegen. Een tijdsdieptekaart met een nog recentere topografische onderligger zou dus alweer een ander beeld opleveren. Het wegennet blijft veranderen.



Tijdsdieptekaart voor het gehucht Minderhout in Hoogstraten, waarop de ontwikkeling van het wegennet vanaf de Kabinetskaart van Ferraris uit 1777 tot de recentste topografische kaart wordt gevisualiseerd. De kleur van de weg geeft aan wanneer de weg voor het eerst op een historische kaart vermeld werd. Volle lijnen zijn wegen die nog bestaan, stippellijnen zijn verdwenen wegen
(© OpenStreetMap, bewerking H. Van Herck)

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

Idealiter gebeurt het cartografisch onderzoek in combinatie met terreinbezoek en literatuurstudie. Terreinbezoek is noodzakelijk om de actuele, fysieke toestand van het wegennet in beschouwing te nemen. De resultaten van de literatuurstudie zijn al in grote lijnen voorgesteld in de vorige paragraaf. Een belangrijke vaststelling drong zich wel op, die bij uitbreiding geldt voor heel wat plaatsen in Vlaanderen. De beschikbare literatuur over het Hoogstraatse wegennet verschaft vooral inzicht in de ontwikkeling van langeafstandsverbindingen en hoofdassen. Zelden is er informatie voorhanden die dieper ingaat op de lokale verbindingen. Als er al gegevens beschikbaar zijn, dan beperken ze zich vaak tot anekdotiek of tot gebeurtenissen op en relictten langs deze wegen. Over het ontstaan, het gebruik en de ontwikkeling van lokale wegen zelf is vaak nauwelijks iets te vinden (40). Deze historigrafische situatie vormt een grote belemmering voor de studie (en de waardering) van kleinere wegen. Bovendien ontstaat het gevaar dat de weinige lokale wegen waarover wél informatie voorhanden is, overgewaardeerd zullen worden.

Wegtypes en hun karakteristieken

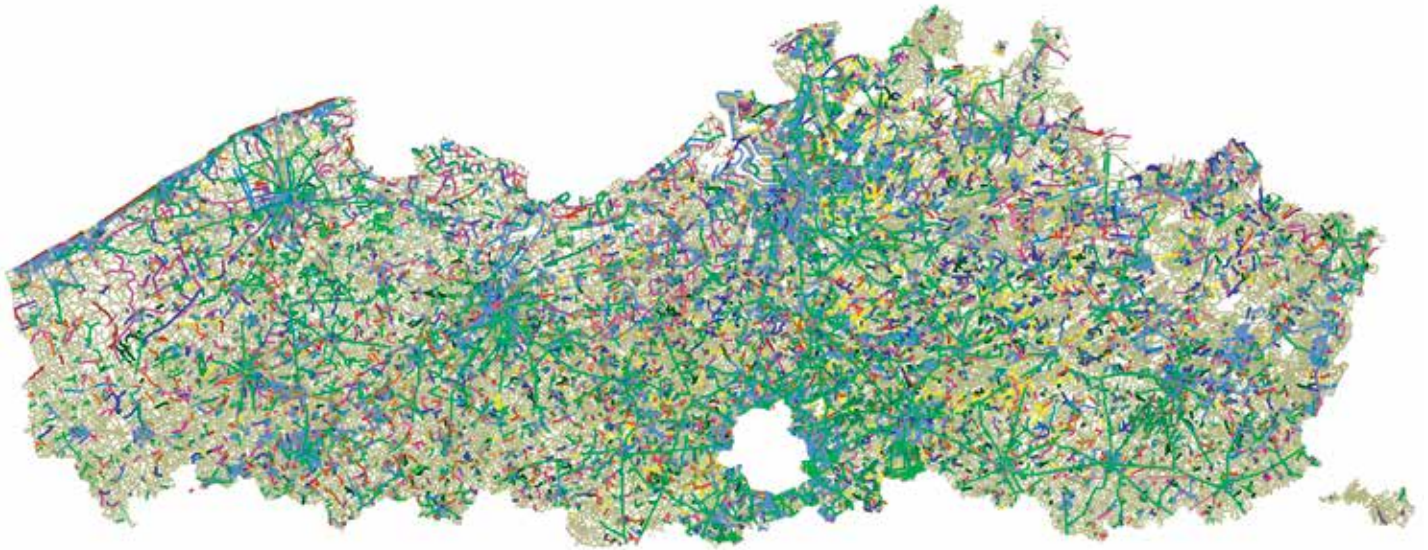
Historische wegen kunnen worden getypeerd op basis van de cultuurhistorische typologie die voor dit onderzoek werd opgesteld. Dit instrument bestaat uit een hiërarchisch opgebouwde thesaurus van honderdtweeënzestig historische wegtypes waarvan relictten aanwezig zijn binnen het huidige Vlaamse Gewest (41). Vanuit de topterm ‘wegen’ vertakt de thesaurus zich naar drie grote categorieën, met name ‘wegen naar vorm en uitzicht’ (tweeënvijftig types), ‘wegen naar ligging’ (vijfenvijftig types) en ‘wegen naar gebruik en functie’ (vijfenvijftig types). De thesaurus is in de eerste plaats een wetenschappelijk instrument, geen waardebepalend instrument. Wegen die aan een of meerdere van deze wegtypes kunnen worden gekoppeld, hebben dus potentieel – maar niet noodzakelijk – erfgoedwaarde.

Voor elk wegtype is een unieke definitie opgesteld op basis van een aantal eigenschappen, zoals de morfologie (vorm en uitzicht), de ligging in het landschap, het gebruik en de functie, het ontstaansmoment, de historische evolutie en het historisch belang. De informatie in de thesaurus is hoofdzakelijk verzameld op basis van literatuuronderzoek. Publicaties over de geschiedenis van het wegennet, over specifieke historische wegtypes en wegen, over landschapsgeschiedenis en stedenbouw, over lokale geschiedenis en heemkunde en over straatnamen werden daarvoor gebruikt. Ze werden geschreven door specialisten uit uiteenlopende disciplines: historici, historisch-geografen, archeologen, toponymisten, landschapsdeskundigen en heemkundigen. Daarnaast werd ook informatie gedistilleerd uit historische kaarten, een van de meest waardevolle bronnen voor historisch wegenonderzoek. Voor diverse wegtypes werd nagegaan welke historische kaarten een treffende weergave kunnen verschaffen. Er is ook gebruikgemaakt van reconstructiekaarten, door onderzoekers gemaakte kaarten die een bepaalde historische situatie of een historisch fenomeen weergeven.

Voor heel wat wegtypes is ten slotte nagegaan in welke mate en op welke plaatsen het wegtype nog aanwezig is in Vlaanderen. Op die basis zijn rudimentaire verspreidingskaarten gemaakt in GIS (42). Het is belangrijk om te benadrukken dat deze kaarten slechts een indicatieve waarde bezitten, aangezien de wegtypes werden getraceerd op basis van de huidige straatnamen (43). De ruis op de resultaten doet echter geen afbreuk aan de waarde en het potentieel van deze reconstructiekaarten: ze staan toe om concrete voorbeelden van wegtypes op te sporen, bieden een overzicht van de landschappelijke inbedding en de verspreiding van wegtypes en maken het mogelijk om uitspraken te doen over hun zeldzaamheid of representativiteit. De samenvoeging van alle verspreidingskaarten geeft een soort synthesekaart van alle wegen die louter en alleen op basis

Verspreidingskaart voor het wegtype *broekstraat* in Vlaanderen. Talloze straatnamen in Vlaanderen bevatten de elementen *broek* (donkergroen), *meers* (groen) en *beemd* (lichtgroen) en herinneren aan de aanwezigheid en ontsluiting van (voormalige) moerasgebieden in de rivier valleien.





Synthesekaart van alle verspreidingskaarten. Deze kaart toont alle wegen die louter en alleen op basis van hun huidige naam – en dus met enige reserves – aan een historisch wegtype kunnen worden gekoppeld.

van hun huidige naam – en dus met enige reserves – aan een historisch wegtype kunnen worden gekoppeld. Deze kaart zet het potentieel van (de studie van) het historische wegenerfgoed in de verf.

Hoogstraatse wegen getypeerd

De cultuurhistorische typologie maakt het mogelijk om individuele wegen te typeren. De Hoogstraatse casus wijst echter uit dat dit moeilijker is dan het lijkt. In de praktijk duiken er immers verschillende interpretatieproblemen op. In de

eerste plaats moet voor ogen worden gehouden dat de meeste wegen aan meerdere wegtypes kunnen worden gekoppeld. Een mooi voorbeeld is de Molendreef, die begin 19de eeuw werd aangelegd als een verbinding dwars door de Wortel-kolonie tussen de molen op de Oude Plaats en Castelré. Deze weg kan op drie manieren worden getypeerd: als dreef (wegtype naar vorm/dwarsprofiel), molenweg (wegtype naar ligging/bestemmingsweg) en dijkweg (wegtype naar ligging/parallelweg). De situatie is helaas niet altijd zo

De Molendreef werd begin 19de eeuw dwars door Wortel-kolonie in Hoogstraten aangelegd als verbinding tussen de molen op de Oude Plaats en de Staakheuvel. Deze weg kan op drie manieren worden getypeerd: als dreef, als molenweg en als dijkweg
(foto O. Pauwels)

Tussen de kerk van Minderhout, de kapel van het Withof en de Laermolen lag een kapelweg. Deze weg bestaat nog steeds, maar slechts een klein onderdeel draagt vandaag nog de naam Kapelweg. De andere delen van deze voormalige voetweg werden afgeschaft, verlegd en opgeschaald
(foto O. Pauwels)



duidelijk. Over bepaalde wegen is nu eenmaal te weinig bekend om ze daadwerkelijk te typeren. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de Poelheydeweg, een onverharde weg tussen de wijk Poeleinde en Hoogstraten-centrum. Over deze buurtweg is nauwelijks informatie beschikbaar. De Atlas der Buurtwegen en andere kaarten zijn zowat de enige bron. De typering beperkt zich hier noodgedwongen tot het beschrijven van de morfologie. Een andere moeilijkheid is dat relictten van historische wegen meestal gefragmenteerd zijn overgeleverd. Een weg die historisch gezien een eenheid vormde, kan voortbestaan als een serie van wegsegmenten en landschappelijke relictten, met daartussen eventueel een aantal *missing links*. Ook de inbedding in het landschap en de naamgeving kunnen sterk variëren van segment tot segment. In Hoogstraten is de Kapelweg hier een sprekend voorbeeld van. Van deze verbinding tussen de kerk van Minderhout, de kapel van het Withof en de Laermolen is slechts een klein stuk bewaard gebleven als trage weg. De andere delen van deze voetweg zijn afgeschaft, verlegd en/of opgeschaald. Omgekeerd kan een weg die nu als een eenheid

wordt waargenomen, het resultaat zijn van de verbinding en/of uniformisering van oorspronkelijk onderscheiden wegen. In zo'n geval werden twee of meer opeenvolgende wegen aan elkaar gelast tot een nieuwe weg. Vraag is dan of de historische situatie of de actuele toestand doorslaggevend is. Als voorbeeld kan de Castléréweg in Hoogstraten gelden: oorspronkelijk was dit een voetweg tussen Minderhout/Hoogstraten en het Nederlandse Castléré. Het tracé van de weg werd later rechtgetrokken en de weg werd verbreed. Enkel de oude oversteekplaats over de Mark bleef intact. Van alle honderdentwaalf trage én opgeschaalde wegen die in Hoogstraten werden onderzocht, werd nagegaan op welke historische kaarten ze vermeld zijn en wat hun actuele situatie is. In combinatie met informatie uit het literatuuronderzoek werden vervolgens zoveel mogelijk types aan deze wegen toegekend (zie tabel). Een aantal wegtypes komen opvallend vaak voor: dreven, verkavelingswegen, ontginningswegen en dambordpatronen. Niet toevallig gaat het hier om wegtypes waarvan de eigenschappen op basis van kaartanalyse of terreinbezoek kunnen worden vastgesteld.

Wegen naar vorm	#	Wegen naar ligging	#	Wegen naar gebruik	#
Dwarsprofiel		Bestemmingswegen		Handelswegen	
Breedstraten	1	Kerkpaden	3	Postwegen	2
Dreven	15	Marktwegen	1	Smokkelwegen	3
Bosdreven	3	Molenwegen	4	Straatmarkten	1
Kasteeldreven	1	Schoolpaden	3	Winkelstraten	1
Stegen	1	Bij gebouwen		Landbouwwegen	
Ontstaanswijze		Gangen	1	Drijfwegen	1
Kunstwegen	5	Huiswegen	1	Uitwegen	2
Natuurlijke wegen	4	Oprijlanen	2	Ontginningswegen	
Tracé		Publieke binnenkoeren	1	Basisontginningswegen	7
Bajonetten	1	Ontsluitingswegen		Systematische	7
Doodlopende straten	6	Boswegen	3	ontginningwegen	
Hoefijzers	1	Broekstraten	3	Religiewegen	
Rechte straten	1	Dorpsstraten	8	Bedevaartswegen	1
Sporen	1	Heidewegen	3	Lijkwegen	1
Verharding		Veldwegen	5	Processiewegen	4
Gemengd verharde wegen	1	Verkavelingswegen	12	Transportwegen	
Halfverharde wegen	1	Parallelwegen	1	Rijwegen	3
Onverharde wegen	3	Dijkwegen	3	Karrenwegen	1
Aardewegen	2	Grenswegen	2	Trambanen	1
Zandwegen	2			Wandelwegen	8
Graspaden	1				
Verharde wegen					
Steenwegen	4				
Kasseiwegen	1				
Straten	1				
Totaal	56	Totaal	56	Totaal	43

De erfgoedwaarde van historische wegen

Het waarderen van een erfgoedelement is het toekennen van een waarde aan de kenmerken die dit element betekenis geven en onderscheiden van andere elementen. Daarbij wordt vertrokken van een reeks van zo helder mogelijk omschreven waarderingscriteria én een zo objectief mogelijk referentiekader (44). Die instrumenten moeten operationeel zijn voor historische wegen die nauwelijks wijzigingen ondergingen, voor wegen die volledig verlaten zijn en voor wegen die nog steeds in gebruik zijn, maar door opschaling hun historisch karakter verloren. Door de economische druk op wegen kan de actuele fysieke vorm heel sterk afwijken van de historische vorm. Daardoor verdwijnt de erfgoedwaarde onder de oppervlakte (45). Wegen hebben vaak ook een complexe relatie met hun omgeving: ze zijn enerzijds het product van het landschap waarin ze liggen; anderzijds is landschappelijke verandering vaak ook het gevolg van de aanleg van een weg of wegenpatroon (46).

Door de veelzijdigheid van het historische wegennet in Vlaanderen kunnen wegen betekenis hebben als verplaatsingsruimte, als onderdeel van of toegang tot het landschap, als een technische constructie of als drager van cultuur. Al deze betekenissen impliceren een zekere waarde. De vraag is hoe die waarden van wegen geëxpliciteerd kunnen worden. Daarover bestaat amper wetenschappelijk onderzoek. Het waarderingskader en de bijbehorende methodologie die in de volgende alinea's worden voorgesteld, zijn daarom pionierswerk.

Het Cultural Values Model

Een degelijke waarderingsmethode houdt rekening met de tijdsdiepte van historische wegen en met kenmerken die golden voor de historische toestand. Hierbij kan het *Cultural Values Model* van Janet Stephenson als inspiratiebron dienen, al werd dit in de eerste plaats ontwikkeld voor de waardering van landschappen (47). Het *Cultural Values Model* onderscheidt drie clusters van componenten die de eigenheid van een landschap bepalen: de fysieke (meetbare, tastbare) verschijningsvorm; de relaties tussen deze vormen in het landschap onderling en tussen het landschap en de mens (verhalen, benamingen, symbolen, identiteitsgevoel, schoonheid, beleving); de menselijke relaties en ecosystemen die zich afspelen in dat landschap: landbouw, stedenbouw, erosie, historische gebeurtenissen, tradities, hedendaagse activiteiten. Deze drie componenten interageren onophoudelijk. Door de tijd heen enten zich verschillende structuren, gebeurtenissen en relaties op en in het landschap, als laagjes van een bladerdeeg. Stephenson beschouwt die betekenislagen als waarden, die vandaag in een continuüm ageren: de recentste componenten liggen het dichtst bij het waarneembare oppervlak (*surface values*), terwijl oudere componenten zijn ingebed in vormen, relaties en praktijken uit het verleden (*embedded values*). Uit casestudies in Nieuw-Zeeland bleek dat deze *embedded values* vaak nog zeer sterk worden ervaren door de lokale bevolking. Ze liggen ingebed in het (collectieve of individuele) bewustzijn (48). Dit model komt dus tegemoet aan de steeds terugkerende vaststelling dat de waardering van het historisch wegennet rekening moet houden met facetten

Van oudsher liepen verschillende wegen naar de Kapel van den Akker in Minderhout. Bij de waardering van een weg als de Kapeldreef moet rekening worden gehouden met *surface values* en *embedded values*. Hier gaat het dan bijvoorbeeld om tastbare elementen zoals de aanwezigheid van de kapel en de driedubbele bomenrij en om de culturele praktijken die met deze weg verbonden zijn, zoals een 17de-eeuwse legende en een processie
(foto O. Pauwels)



(vorm, functies en verknoping met de context) die niet noodzakelijk op het eerste gezicht leesbaar zijn. Wie die componenten en facetten kan expliciteren, zet een eerste belangrijke stap in de waardering.

De tijdsdieptekaart van het Hoogstraatse wegnnet toonde reeds aan dat het belangrijk is om bij de waardering rekening te houden met de tijdsdiepte van het historisch wegnnet. De ruimtelijk-structurerende waarde van langeafstandsverbindingen wordt door dit soort kaartanalyses blootgelegd. Maar ook verdwenen wegen kunnen dragers zijn van *embedded values*. In Hoogstraten wijzen ze op de invloed van voormalige economische activiteiten. Elders kunnen ze een archeologische, politieke, culturele of technologische betekenis hebben. Tijdsdieptekaarten zijn dus een waardevolle aanvulling op de al te grote aandacht voor hoofdwegen en langeafstandsverbindingen in de literatuur. Ze werpen immers een interessante blik op de fijnmazigheid van het volledige historische wegnpatroon. Voor de toekenning van de esthetische en natuurwetenschappelijke waarde biedt deze kaartanalyse minder aanknopingspunten.

Plaatsbezoeken zijn een must voor de typering van wegen naar vorm en gebruik. Deze vaststellingen betreffen vooral de *surface values* in verband met verharding, de graad van opschaling, de aanwezigheid van relict en de esthetische kenmerken van de weg. Het gebrek aan een referentiekader voor heel Vlaanderen (of zelfs voor de gemeente of streek) levert weliswaar moeilijkheden op wanneer deze informatie effectief moet worden omgezet in waardeoordelen. Het toekennen van waarden als zeldzaamheid, ensemblewaarde en gaafheid kan slechts gebeuren binnen een grootschaliger onderzoek.

Verknoping

Het historische wegnnet is verknoopt met zichzelf, met het landschap waarin het zich bevindt en met bouwkundige en natuurlijke relict die zich in de onmiddellijke omgeving bevinden (49). De wederzijdse impact van deze componenten is groot: welke erfgoedwaarde heeft een eeuwenoude kerkweg die in het niets verdwijnt in een recente industriezone? Dezelfde vraag kan worden gesteld voor de vele wegjes die langs een oude kapel lopen. Hebben zij allemaal erfgoedwaarde louter en alleen door de aanwezigheid van die kapellen? Of wordt hun erfgoedwaarde ook nog door andere aspecten bepaald?

Elk onderzoek moet aandacht schenken aan de interactie tussen wegen, landschap en relict. Deze aspecten leiden tot een gezamenlijke erfgoedwaarde, die groter kan zijn dan de optelsom van de individuele onderdelen (50). Het waarderingssys-



teem voor wegen van Indre Grazuleviciute-Vilenske en Irina Matijosaitiene vertrekt van dit uitgangspunt. Deze onderzoekers stellen dat de culturele waarde van wegen afhangt van diverse componenten: de waarde van de weg zelf, de waarde van het landschap rondom de weg en de waarde van historische relict die zich langs de weg bevinden (51). Daarom moet een historische weg altijd als een onderdeel van een weglandschap (*road landscape*) worden bekeken, een inzicht dat bij de uitwerking van het waardestellend kader voor historische wegen ter harte werd genomen.

Waardestellende criteria en een waarderingsschema voor historische wegen

De inzichten van Stephenson en Grazuleviciute-Vilenske en Matijosaitiene hebben geleid tot de uitwerking van een schema met alle parameters die een rol spelen bij de waardering van historische wegen. Daarbij wordt rekening gehouden met de eigenschappen van de weg zelf (vorm, functie), met de relaties die de weg heeft met andere wegen, bestemmingen, historische gebeurtenissen, praktijken en personen, met de symboolwaarde die een weg kan hebben, en met de relatie tussen weg, landschap en naburige landschapsrelict. Het waarderingsschema onderscheidt de volgende vijf groepen erfgoedwaarden:

- cultuurhistorische waarde: archeologische betekenis, sporen uit verschillende tijdvakken, technologische betekenis, relatie met een gebeurtenis, relatie met een bouwkundig relict, relatie met een natuurlijk relict, zeldzaamheid, representativiteit;
- esthetische waarde: beeldbepalende waarde, ensemblewaarde, belevingswaarde, herkenbaarheid, gaafheid;

Het Stip Stappenpad is een eeuwenoude voetweg achter het kasteel van Hoogstraten. Het pad verbindt de dorpskernen van Hoogstraten, Wortel en Minderhout. Na een periode van degeneratie is de weg dankzij lokale erfgoedliefhebbers weer toegankelijk voor het publiek (foto H. Van Herck)

Vandaag is de Lindendreef in Hoogstraten een verharde straat, geschikt voor gemotoriseerd verkeer, die langs weerszijden is afgezoomd door linden
(foto O. Pauwels)



- natuurwetenschappelijke waarde: geomorfologie en aardkundige waarde, biodiversiteit;
- ruimtelijk-structurende waarde: structuurbepalend, ruimtelijk zeldzaam, ruimtelijk gaaf;
- sociaal-culturele waarde: economische betekenis, artistieke betekenis, religieuze betekenis, recreatief gebruik, symboolwaarde, relatie met culturele praktijk, relatie met persoon, relatie met verhaal.

In navolging van het *Cultural Values Model* kunnen deze waardestellende criteria worden geïdentificeerd als *surface values* dan wel als *embedded values*. Enkele voorbeelden kunnen dit duidelijk maken: biodiversiteit als natuurwetenschappelijke waarde betreft de aanwezige fauna- en flora-aspecten, de ecosystemen en natuurlijke processen die vandaag worden waargenomen (*surface value*). De esthetische waarde is gelinkt aan de waarneembare elementen van een geheel en de associatie die de waarnemer daarbij ervaart; ze wordt toegekend aan de actuele waarneembare situatie (*surface value*). Om uitspraken te kunnen doen over gaafheid en representativiteit, dient die waarneembare situatie te worden vergeleken met een referentiesituatie uit het verleden (*embedded value*) om tot een oordeel te komen. De aanwezigheid van archeologische sites als cultuurhistorische waarde is gerelateerd aan waarneembare antropogene structuren die mensen in het landschap nalieten en die voorkomen in een diepere laag van het landschap (*embedded value*). Uitgaande van dit model, wordt het makkelijker om kenmerken die vandaag niet meer waarneembaar zijn, toch een culturele of erfgoedwaarde toe te kennen.

Op basis van het waarderingsschema is een operationele fiche uitgewerkt voor het agentschap Onroerend Erfgoed, waarin de waarderingscriteria voor concrete wegen kunnen worden afgetoetst. Voor Hoogstraten is de waarderingsmethode toegepast

op de Lindendreef. Dit is vandaag een verharde straat voor autoverkeer, die langs weerszijden is afgezoomd door enkele linden. Vroegere benamingen van de weg zijn *Lyndendijksepad*, *Lenden Dyk*, *Lindendijk* en *Dijk*; de huidige straatnaam is in voege sinds 1967. Van oudsher vormt de weg een verbinding tussen de kerk van Hoogstraten en het Gelmelslot, dwars door de vallei van de Mark. Tot begin 19de eeuw was de Lindendreef bezit van het kasteel en bestond de bedding uit drie parallel lopende karrensporen. De voetweg was niet altijd publiek toegankelijk. In de jaren 1950 werden de vier rijen beuken en linden langs de dreef gerooid en vervangen door twee rijen linden. Bij die gelegenheid werden de drie parallelle beddingen samengevoegd tot één woonstraat. De weg ligt tegenwoordig in een ankerplaats en is gerelateerd aan meerdere puntrelicten; de weg zelf is erkend als lijnrelict. De omgeving is op het Gewestplan ingekleurd als woongebied met culturele, historische of esthetische waarde. De aanwezigheid van de linden maakt dat de weg beschouwd wordt als een complex van biologisch waardevolle en minder waardevolle elementen op de Biologische waarderingskaart. Op basis van deze informatie werden de volgende erfgoedwaarden aan de Lindendreef toegekend: een cultuurhistorische waarde vanwege de relatie met bouwkundige relicten: de Sint-Catharinakerk, het Gelmelslot, de woningen gebouwd voor de cipiërs van de kolonie, en vanwege de sporen uit verschillende tijdvakken: ancien régime, 19de eeuw, 20ste eeuw; een esthetische waarde vanwege het beeldbepalend karakter van de dreef in het centrum van Hoogstraten, vanwege de herkenbaarheid van de wegtypes kasteeldreef en dijkweg en vanwege de ensemblewaarde van de weg en zijn omgeving (puntrelicten, bomenrijen, woningen); een socioculturele waarde, vanwege het recreatief gebruik van

deze weg in het lokale toerisme; een ruimtelijk-structurende waarde, omdat de Lindendreef de structuur van de omgeving mee bepaalt; en een natuurwetenschappelijke waarde, vanwege de biologische waarde van de bomenrijen. Kanttekening is wel dat de mooie Lindendreef de afgelopen eeuw sterk veranderd is. Gaafheid kan dus niet als criterium gelden. Toch heeft het verdwenen geheel van drie parallelle karrensporen en vier rijen bomen in een open landschap zeker erfgoedwaarde, zowel esthetisch (ensemble, beeldbepalend) als structuur-bepalend (vanwege het wegenpatroon).

Besluit

Vlaanderen telt talloze wegen. Vele van die wegen hebben een geschiedenis en bezitten ongetwijfeld erfgoedwaarde. Helaas is systematisch onderzoek naar het historische wegenet schaars. Ook de waardering van de erfgoedwaarde van wegen staat nog in de kinderschoenen. De studie uitgevoerd in opdracht van het agentschap Onroerend Erfgoed en deze bijdrage bieden de eerste aanknopingspunten: een reeks methodologische reflecties, de cultuurhistorische typologie en het waardestellend kader. Verder onderzoek is echter noodzakelijk om tot een systematische studie en waardering van het historische wegenet te komen. Indien dat niet gebeurt, dan riskeert het werk op ad-hocbasis te blijven gebeuren.

In de eerste plaats is er nood aan verdere aanvulling van de cultuurhistorische typologie. Omwille van inhoudelijke en pragmatische keuzes zijn drie belangrijke categorieën immers buiten beschouwing gelaten: de wegpatronen en de wegenknooppunten, inclusief de verknoping met andere transportinfrastructuur, het straatmeubilair en ten slotte de recente wegtypes. Ten tweede moeten de cultuurhistorische typologie en het waarderingskader worden geoperationaliseerd. In dit onderzoek werd immers geen enkele consequentie verbonden voor de waarderings- of beschermingspraktijk. Die verdere operationalisering moet op twee vlakken gebeuren: enerzijds via de uitwerking van concrete waarderings- en/of beschermingsdossiers van historische wegen, waardoor de methodieken effectief worden toegepast in de praktijk; anderzijds via de verdere registratie van historische wegen in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed.

De casus Hoogstraten wees uit dat het bijzonder moeilijk is om uitspraken te doen over kwalitatieve eigenschappen die door vergelijking worden toegekend. Daarbij moet vooral aan cultuurhistorische en ruimtelijk-structurende waarden zoals representativiteit, gaafheid en zeldzaamheid worden gedacht. Om aan dit probleem te verhelpen, is gebiedsdekkend en vergelijkend onderzoek noodza-

kelijk. Zo kunnen immers een historiografisch referentiekader en een synthetisch beeld van de staat en de aard van het historisch wegenet in Vlaanderen ontstaan. Er is op dat vlak voldoende braakliggend terrein voor wetenschappelijk onderzoek. Een synthese van de kennis over relictten van prehistorische wegen zou bijvoorbeeld handig zijn, want de beschikbare informatie daaromtrent is zeer versnipperd. Het Romeinse wegenet is beter af, maar voor de middeleeuwse en vroegmoderne periode ontbreekt het overzicht opnieuw. Dergelijke syntheses zouden kunnen vertrekken van de gegevens over opgegraven of aangetroffen relictten van historische wegen in de Centrale Archeologische Inventaris. Die zijn nog niet op systematische wijze geïnterpreteerd. Systematisch archeologisch en geomorfologisch onderzoek (inclusief prospectie) naar het historische wegenet is sowieso schaars (52). Wat het historisch onderzoek betreft, vroeg Horsten een tiental jaar geleden al naar een beter inzicht in de processen van opschaling en kwaliteitsverbetering van wegen vanaf de prehistorie tot de 18de-19de eeuw (53). In aanvulling daarop doen we tevens een oproep om (evoluties in) het beheer en het onderhoud van wegen tijdens het ancien régime systematisch te bestuderen. In een ruimer kader verdient het ook aanbeveling om het belang van wegen te benaderen vanuit de politieke, economische, sociale en culturele geschiedenis. Parallel aan gebiedsdekkend onderzoek is ook de diepgaande uitwerking van lokale of regionale case-studies wenselijk. Op een aantal plekken is reeds werk verzet, maar een overzicht van de beschikbare publicaties ontbreekt (54). Dergelijke studies hoeven niet noodzakelijk te gebeuren in het kader van de waarderingspraktijk. Het is wel raadzaam het onderzoek op een systematische manier aan te pakken, resultaten en analyses uit diverse disciplines te integreren en oog te hebben voor de bovenlokale landschaps- en wegengeschiedenis. Ten slotte is er ook nood aan nieuwe reconstructiekaarten waarop niet alleen de historische wegen, wegpatronen en wegtypes worden weergegeven, maar ook klein wegenerfgoed en wegenknooppunten worden aangeduid. Deze gegevens zouden kunnen worden ingeladen in het Geoportaal Onroerend Erfgoed.

Hanne Van Herck is historica van de U Gent en werkt als communicatiemedewerker bij Trage Wegen vzw, waar ze historische projecten over trage wegen voor haar rekening neemt. Bram Vannieuwenhuyze is historicus van de U Gent en is bijzonder hoogleraar historische cartografie aan de Universiteit van Amsterdam. Daarnaast voert hij als freelancer studieopdrachten en projecten uit voor Caldenberga. Zijn interesse gaat uit naar historische cartografie, landschapsgeschiedenis en stadsgeschiedenis.

Eindnoten

- (1) Hoeveel wegen Vlaanderen telt, valt moeilijk te becijferen. Een schatting op basis van *OpenStreetMap* geeft voor het Vlaamse Gewest driehonderdzevenendertigduizend negenhonderdnegentien wegen, maar deze informatie is lang niet volledig.
- (2) Wegen staan weergegeven op wegenkaarten, stratenplannen en onlinerouteplanners, maar vormen daarnaast ook een onmisbaar element binnen de hiërarchische structuur van het adres, en dit al sinds de late middeleeuwen. Zie: VANNIEUWENHUYZE B., *Buren, straten en aanknopingspunten. Plaatsbepaling in het laatmiddeleeuwse Brussel (deritiende-zestiende eeuw)*, in *Stadsgeschiedenis*, jg. 4, nr. 2, 2009, p. 97-114.
- (3) De studieopdracht werd eind 2013 gegund aan Trage Wegen vzw en Caldenberga. Het eindrapport werd afgeleverd in oktober 2014 en is raadpleegbaar in de bibliotheek van het agentschap Onroerend Erfgoed onder de volgende referentie: VANNIEUWENHUYZE B. en VAN HERCK H., *Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden*, agentschap Onroerend Erfgoed – Trage Wegen vzw – Caldenberga, Gent, 2014. Bij ontstentenis aan een synthesewerk over het historisch wegennet in Vlaanderen werden aan de hoofdpdracht enkele deelopdrachten gekoppeld. Om te voorkomen dat verder onderzoek van nul moet herbeginnen, werden een verkennde literatuurlijst over het historische wegennet en een overzicht van het relevante bronnenmateriaal opgesteld. In het rapport zijn ook methodologische aandachtspunten en aanbevelingen voor verder onderzoek terug te vinden. Om de toekenning van de waarderingscriteria te testen, werden een aantal gevalstudies in detail uitgewerkt: Hoogstraten, Voeren, Halle en het Mijnerwerkerspad tussen Zottegem en Brakel.
- (4) Niet de volledige gemeente werd onderzocht: de perimeter van het onderzoek strekte zich uit over de deelgemeenten Minderhout (met inbegrip van het gehucht Hal), Wortel en het centrum van Hoogstraten. Verder werd het gehucht Heikant, op grondgebied Merksplas, toegevoegd aan het studiegebied.
- (5) Een zoektocht op het type ‘wegen’ in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed levert achthonderdnegentig resultaten op [<https://inventaris.onroerenderfgoed.be>, geraadpleegd op 3 februari 2015]. Dat lijkt misschien veel, maar het betreft slechts 0,01% van de drieëntachtigduizend geïnventariseerde erfgoedobjecten. Het merendeel van die geïnventariseerde wegen vormt bovendien een inherent onderdeel van waardevolle bouwkundige of landschappelijke elementen, zoals een landhuis, hoeve, kerk of kerkhof. Vaak gaat het dus om opritten, toegangswegen of dreven. Zelfstandig geïnventariseerde wegen komen veel minder voor. Voorbeelden zijn de kasseiweg Varentstraat in Kaster (ID 200643) en het steegje Garre in Vlissegem (ID 54612).
- (6) Volgens van Dale is een weg een “*smalle strook grond in een landschap, gebruikt en geschikt gemaakt voor het verkeer, de verbinding van de ene plaats tot de andere*” [www.vandale.nl, geraadpleegd op 4 december 2014]. Het Woordenboek der Nederlandse Taal (WNT) biedt een ruimere begripsomschrijving: “*relatief smalle strook grond, zich in een landschap over een min of meer aanzienlijken afstand uitstreckende, gebruikt en meestal ook geschikt gemaakt om zich van de ene plaats, buurt, stad e.d. naar de andere te begeven; verbinding door eenig landschap ten behoeve van het verkeer tusschen twee of meer plaatsen, buurten, steden e.d., meestal verhard, geplaveid of op een andere wijze van een hard dek voorzien*” [<http://gtb.inl.nl>, geraadpleegd op 4 december 2014]. De scopenote in de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed luidt kort en krachtig: “*strook grond geschikt gemaakt voor en gebruikt door het verkeer*” [<https://inventaris.onroerenderfgoed.be>, geraadpleegd op 4 december 2014]. In zijn handboek stadsmorfologie definieerde de Franse stedenbouwkundige Bernard Gauthiez een weg als “*emprise linéaire de largeur variable, aménagée pour le déplacement des piétons et des véhicules de façon à relier différents lieux entre eux*”. Zie: GAUTHIEZ B., *Espace urbain: vocabulaire et morphologie. Principes d'analyse scientifique*, Parijs, 2003, p. 151.
- (7) BAUTIER R.-H., *Recherches sur les routes de l'Europe médiévale. I. De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central*, in *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610)*, 1960, p. 105; zie ook DUNIN-WASOWICZ T., *Les routes médiévales en Europe centrale: bilan et perspectives*, 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, p. 284. Het studierapport bevat een overzicht van nuttige bronnen voor de studie van de wegegenschap: VANNIEUWENHUYZE B. en VAN HERCK H., *op. cit.*, bijlage 4.
- (8) Inertie wijst op de grote mate van resistentie van een eenmaal aangelegde (of ontstane) structuur. Zie: RENES H., *De stad in het landschap*, in RUTTE R. en VAN ENGEN H., *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*, Hilversum, 2005, p. 33.
- (9) LEYDEN F., *West-Tilburg*, in *Historisch Tijdschrift*, 1937, p. 222.
- (10) SCHÖNFELD M., *Wegnamen*, in *Mededelingen van de Vereniging voor Naamkunde te Leuven en de Commissie voor Naamkunde te Amsterdam*, jg. 32, 1957, p. 5.
- (11) KOEN D. en RENES J., *Wegwijzer: Gids voor historisch onderzoek naar verkeer en vervoer in de provincie Utrecht*, Utrecht, 2003, p. 26.
- (12) TYS D., *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*, jg. 53, nr. 301, 2004, p. 185.
- (13) In zijn standaardwerk over de doorgaande wegen vergeleek Frits Horsten de Nederlandse rijwegennetten van 1600 en 1810. Hij onderscheidde daarbij een zestal soorten van verandering: verkorting, verplaatsing/verschuiving/verlegging, uitbreiding/verdubbeling/verdichting, verlenging, kwaliteitsverbetering en concentratie/verdunding. Zie: HORSTEN F., *Doorgaande wegen in Nederland, 16^e tot 19^e eeuw. Een historische wegenatlas*, Amsterdam, 2005, p. 52-68. Dit lijstje kan nog verder worden aangevuld, bijvoorbeeld met wegebouwkundige aanpassingen (ophoging, verbreding, recht-trekking, kalibrering) of verkeerskundige veranderingen (scheiding van verkeersstromen, wijzigingen in de rijrichting).
- (14) Toch is in de literatuur, en dan vooral in de literatuur over oude wegen, regelmatig sprake van wegen die op organische of natuurlijke wijze zijn ontstaan en geëvolueerd. “*Roads made and maintained themselves*”, aldus Paul Hindle (geciteerd in TYS, *op. cit.*, p. 185). Eigenlijk maskeert zo'n uitspraak dat niet begrepen wordt waaraan veranderingen en aanpassingen in het wegennet te wijten zijn.
- (15) HORSTEN F., *op. cit.*, p. 34. Horsten stipte aan dat er nog niet veel bekend is over dit langdurige opschalingsproces, dat in 1800 wellicht nog niet was voltooid.
- (16) VAN UYTVEN R., *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*, jg. 78, nrs. 1-4, 1995, p. 222.
- (17) Zie bijvoorbeeld de kaart van Brabant *Novissima et accuratissima Brabantiae Ducatus Tabula*, in de *Atlas Novus* van Johannes Janssonius uit 1658-1662 (zie DUNCKER D. en WEISS H., *Het hertogdom Brabant in kaart en prent. Zijn vier kwartieren Leuven - Brussel - Antwerpen - 's-Hertogenbosch*, Tiel/Bussum, 1983, p. 60-61) of de *Carte itinéraire d'Anvers à Breda* door J.B. de Bouge uit 1807 (zie ROMBAUTS W., *Van transit tot periferie? Hoogstraten, 1550-1885*, in *Bijdragen tot de Geschiedenis. De Brabantse Stad. Tiende colloquium, Brussel 23 en 24 september 1993*, jg. 78, nrs. 1-4, 1995, p. 132).
- (18) Plattegrond van de Vrijheid en haar omgeving uit 1666 door G. Van Gutschoven; plattegrond uit 1775 door landmeter A. Deckers. Zie: ROMBAUTS, *op. cit.*, p. 133; VAN DEUN P., *Het ontstaan van Hoogstraten: vier theorieën onderzocht*, in *Jaarboek Erfgoed Hoogstraten*, 2008, p. 134-135.

- (19) HERMANS L., *Antwerpse plaatsnamen. I. Hoogstraten*, Leuven/Brussel, 1968, p. 11.
- (20) DEBRABANDERE F., DEVOS M., KEMPENEERS P., MENEN V., RYCKEBOER H. en VAN OSTA W., *De Vlaamse gemeentenamen. Verklarend woordenboek*, Brussel, 2010, p. 114. Elders kan echter worden gelezen dat de naam Hoogstraten zou verwijzen naar de hoge ligging van die straat (VAN DEUN, *op. cit.*, p. 133-143) of zelfs naar de aanwezigheid van een Romeinse heirbaan. Het lijkt er echter op dat 'hoog' hier eerder moet worden begrepen als 'belangrijk', zoals bijvoorbeeld in het Engelse *Highstreet* (zie ook LINDEMANS J., *Brabantsche Plaatsnamen. Assche (Vervolg)*, in *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 12, 1929-1930, p. 124).
- (21) HERMANS L., *op. cit.*, p. 137-138.
- (22) De Mark was slechts bevaarbaar tot Breda (VAN UYTVEN R., *op. cit.*, p. 218).
- (23) In dezelfde periode werd wel gestart met de aanleg van een steenweg van Antwerpen naar Turnhout. In 1789 werden de werken stilgelegd, ze waren slechts tot halverwege geraakt.
- (24) ROMBAUTS W., *op. cit.*, p. 136 en 150-152.
- (25) BAILLEUL B., *De steenwegaanleg rond Antwerpen tijdens het Oostenrijkse bewind (1715-1794)*, in *Bijdragen tot de Geschiedenis*, jg. 66, 1973, p. 120-134; GENICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Brussel, 1948, p. 23-24. Dertig jaar eerder, in 1740, had graaf Nikolaas-Leopold van Salm (1701-1770) al een octrooi verkregen om de steenweg Antwerpen-Braschaat te verlengen tot Hoogstraten. Die werken werden evenwel niet gerealiseerd (ROMBAUTS W., *op. cit.*, p. 150-152).
- (26) ROMBAUTS W., *op. cit.*, p. 151-152; VAN UYTVEN R., *op. cit.*, p. 218-219.
- (27) ROMBAUTS W., *op. cit.*, p. 135-136.
- (28) *Ibidem*, p. 156-158.
- (29) Geciteerd in: *De negentiende eeuw. De ontdekking van de Kempen*, in *Vlaanderen*, jg. 27, nr. 163, 1978, p. 78.
- (30) ROMBAUTS W., *op. cit.*, p. 129.
- (31) GENICOT L., *op. cit.*, p. 29, 48 en 61.
- (32) DE BORGHER M., *De voormalige rijkswelddadigheidskolonies van Wortel en Merksplas*, in *M&L Monumenten en Landschappen*, jg. 18, nr. 5, 1999, p. 33-62; RUTS S., *Wortel Kolonie: maatschappelijke en ruimtelijke aspecten*, in *Jaarboek Koninklijke Hoogstraten Oudheidkundige Kring*, jg. 52, 1997, p. 17-119.
- (33) BROSENS L. en VAN DEUN P., *De Historie van Hoogstraten. Een stadje met smaak?*, Hoogstraten, 2010, p. 57.
- (34) VANNESTE A., *De duivelsdraad aan de Belgisch-Nederlandse grens tijdens de Eerste Wereldoorlog. 'Nach Holland war Tor und Tür geöffnet'*, in *Tijd-Schrift. Heemkunde en lokaal-erfgoedpraktijk in Vlaanderen*, jg. 3, nr. 2, 2013, p. 32-49.
- (35) In de reminiscentieverslagen van de Werkgroep Oude Voetwegen Hoogstraten blikken heel wat bejaarde Hoogstratenaren terug op de smokkelactiviteiten langs de voetwegen tussen Hoogstraten en Castelné. Met de fiets werden boter en chocola uit Nederland gesmokkeld (verslagen van het Reminiscentieproject in het rusthuis van Hoogstraten, januari-maart 2007).
- (36) LAY M., *The cultural heritage significance of roads*, in *Road and Transport Research: A Journal of Australian and New Zealand Research and Practice*, jg. 15, nr. 3, 2006, p. 65-66.
- (37) De volgende historische kaarten werden onderzocht: de kaart van Fricx (1712), de Kabinetskaart van graaf de Ferraris (1777-1778), de Atlas der Buurtwegen (ca. 1840), het Gereduceerd kadaster (ca. 1840), de kaart van Vandermaelen (ca. 1846-1854), de drie kaartenreeksen van het *Dépôt de la Guerre* (ca. 1865, 1885 en 1925), de topografische kaarten van het NGI (reeks ca. 1975 en reeks ca. 1995), *Google Maps* en *OpenStreetMap*.
- (38) Deze informatie werd gebundeld in waarderingsfiches en in een relationele databank die als bijlagen aan het studierapport zijn toegevoegd (VANNIEUWENHUYZE B. en VAN HERCK H., *op. cit.*, bijlagen 5.2 en 9.5).
- (39) Zo verdwenen de Tikkenhaenweg, het Kasteelpad en de verbinding tussen Poeleinde en Bosuil tussen 1975 en 1995. Een groot deel van het Stip Stappenpad is al verdwenen op de topografische kaart uit de jaren 1930.
- (40) Uitzondering op de regel zijn de toponymisch georiënteerde werken, waarin historische straatnamen worden opgesomd, gelokaliseerd en in het beste geval ook verklaard.
- (41) VANNIEUWENHUYZE B. en VAN HERCK H., *op. cit.*, bijlagen 2 en 3. De structuur van de thesaurus is zo opgevat dat een reeks gegevens rechtstreeks in de onlinethesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed kan worden geïntegreerd.
- (42) Dit was mogelijk op basis van *OpenStreetMap* [www.openstreetmap.org, geraadpleegd eind november 2013]. Hieruit kan een GIS-bestand met een straatnamendatabank van alle huidige Vlaamse straten worden geëxtraheerd. Via een filter op wegtype (en eventuele synoniemen of varianten) konden aldus reconstructiekaarten worden geproduceerd.
- (43) Diverse wegtypes zijn echter niet of moeilijk in de straatnamen herkenbaar en vele namen zijn in de loop der tijden verdwenen of vervangen. En soms glipten straatnamen die niets met het wegtype in kwestie te maken hebben, door de mazen van het net. Zo mag de Onze-Lieve-Heerweg in Meise uiteraard niet worden aanzien als een 'heerweg', al komt deze bij een filter op het wegtype 'heerweg' mee uit de bus.
- (44) Die criteria moeten voldoen aan de volgende eigenschappen: ze zijn duidelijk, nauwkeurig, doelgericht, systematisch, openbaar, verifieerbaar, consistent, geannoteerd en reproduceerbaar (zie ANTROP M. en VAN DAMME S., *Landschapszorg in Vlaanderen. Onderzoek naar criteria en wenselijkheden voor een ruimtelijk beleid met betrekking tot cultuurhistorische en esthetische waarden van de landschappen in Vlaanderen*, Gent, 1995, p. 7-9; ANTROP M., *Perspectieven op het landschap. Achtergronden om landschappen te lezen en te begrijpen*, Gent, 2007, p. 47; RENES H., *Samenvatting lezing. Over het waarderen van het cultuurlandschap*, in LELOUP N. e.a., *De 'techniek' van het waarderen. Reader werkconferentie 18 november te Amersfoort*, Amsterdam, 2009, p. 13).
- (45) LAY M., *op. cit.*, p. 64-66.
- (46) GRAZULEVICIUTE-VILENSKE I. en MATIJOSAITIENE I., *Cultural Heritage of Roads and Roads Landscapes: Classification and Insights on Valuation*, in *Landscape Research*, jg. 35, nr. 4, 2010, p. 391-393.
- (47) STEPHENSON J., *The Cultural Values Model: an integrated approach to values in landscapes*, in *Landscape and Urban Planning*, jg. 84, nr. 2, 2008, p. 127-139.
- (48) STEPHENSON J., *op. cit.*, p. 134-137.
- (49) Verknoping is een belangrijk, maar zeer complex fenomeen. De korte looptijd van het onderzoek stond helaas niet toe om het fenomeen in de cultuurhistorische typologie te integreren. Een vervolgprijs is noodzakelijk om de informatie te verzamelen, te verwerken en in gestructureerde vorm toe te voegen aan de thesaurus. Bij de uitwerking van het waarderingschema is er wel in de mate van het mogelijke rekening mee gehouden.
- (50) RUIZ R., RODRIGUEZ F. en CORONODA J., *Identification and assessment of engineer road heritage: a methodological approach*, in *Journal of Cultural Heritage*, jg. 15, 2014, p. 37-38.
- (51) GRAZULEVICIUTE-VILENSKE I. en MATIJOSAITIENE I., *op. cit.*, p. 393 e.v.
- (52) Het onderzoek van de Romeinse wegen door Mertens en het onderzoeksproject *Ancient lines in the landscape* van Marc Antrop en Frank Vermeulen zijn de spreekwoordelijke uitzonderingen, zie onder meer MERTENS J., *Les routes romaines de la Belgique*, Brussel, 1957; ID., *Quelques aspects chronologiques du réseau routier romain en Belgique*, in *Caesarodunum*, jg. 18, 1983, p. 329-337; VERMEULEN F. en ANTROP M. (red.), *Ancient Lines in the Landscape. A Geo-Archaeological Study of Protohistoric and Roman Roads and Field Systems in Northwestern Gaul*, Leuven/Parijs/Sterling, 2001.
- (53) HORSTEN F., *op. cit.*, p. 34.
- (54) Er valt wel heil te verwachten van de databank met heemkundige publicaties, die Heemkunde Vlaanderen vzw dit jaar online wil plaatsen, en van het bibliografisch overzicht van toponymische publicaties, dat door Bram Vannieuwenhuyze wordt voorbereid.