



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Brabantse verkeerswegen in het ancien régime

Van de Voorde, E.; Vannieuwenhuyze, B.

Publication date

2018

Document Version

Final published version

Published in

Eigen Schoon en de Brabander

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Van de Voorde, E., & Vannieuwenhuyze, B. (2018). Brabantse verkeerswegen in het ancien régime. *Eigen Schoon en de Brabander*, 101(3), 245-256.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Brabantse verkeerswegen in het ancien régime

EDDY VAN DE VOORDE EN
BRAM VANNIEUWENHUYZE

Wie het nieuws van de laatste jaren screent op de termen ‘wegen’, ‘transport’ en ‘verkeer’, stoot op een hele reeks weinig opbeurende berichten over verkeersongevallen, fileleed, (te hoge) toltarieven, de lamentabele staat van het wegdek en hinder wegens wegenwerken. Uit al dat geklaag en gejammer blijkt vooral dat we heel erg gesteld zijn op verkeerscomfort. Immers, voor heel wat mensen dient een verkeersweg in de eerste plaats om vanuit punt a zo snel en efficiënt mogelijk punt b te bereiken. Andere aspecten interesseren ons veel minder. Zo wordt veel minder aandacht besteed aan de maatschappelijke betekenis of de esthetiek van transportinfrastructuur. En wanneer dat dan toch gebeurt, dan speelt ze vooral een secundaire rol: een weg of waterloop wordt bijvoorbeeld gewaardeerd als onderdeel van of uitzichtpunt op een idyllisch landschap, ligt vervat in een stedenbouwkundig ontwerp ter verbetering van de leefomgeving of krijgt haast mythische status omdat er een bekende wielervedstrijd over passeert (‘de Muur’!).

Voor vele mensen zijn verkeerswegen dus essentiële, maar al bij al banale hulpmiddelen. We gebruiken ze haast dagelijks om ons te verplaatsen en daarom zijn ze zeer belangrijk, maar voor het overige staan we weinig stil bij hun betekenis. Nochtans vormden en vormen wegen en waterwegen een belangrijke graadmeter en stimulator voor economische activiteiten, onder meer als facilitator van verplaatsingen van personen en goederen. En hoewel transportinfrastructuur vaak als iets triviaals wordt afgedaan en de esthetiek weinig mensen aanspreekt, waren en zijn verkeerswegen belangrijke onderdelen van de dagelijkse leefomgeving en een bepalende factor in de landschappelijke evolutie. Dat meervoudig belang kan niet genoeg worden beklemtoond en onderzocht.

Desalniettemin blijken ook de historici en archeologen weinig geïnteresseerd in het onderwerp. In de aanhef van zijn boek over wegengeschiedenis poneerde de Engelse geograaf Paul Hindle meteen dat wegen in het historisch onderzoek ondergewaardeerd zijn en hun belang zelfs ontkend wordt.¹ Hindle was lang niet de eerste of enige

1 “The importance of roads in the study of history has long been understated or even ignored” (P. HINDLE, *Roads and Tracks for Historians*, Chichester, 2001, p. xi).

die zich beklagde over het gebrek aan interesse voor verkeerswegen en hun geschiedenis. Andere onderzoekers in binnen- en buitenland leidden hun publicaties eveneens in met de vaststelling dat het historische wegennet op weinig interesse kan rekenen.² Archeoloog Dries Tys wees de onderzoekers met de vinger: “In de literatuur worden wegen dikwijls eerder als passieve gegevens beschouwd, dan als geïntegreerde onderdelen van het landschap. Blijkbaar zijn wegen zo vanzelfsprekend, dat historici, archeologen en historisch-geografen er al bij al vrij weinig aandacht aan hebben besteed.”³

Dit nummer van *Eigen Schoon en De Brabander* wil het thema prominenter op de agenda van de (lokale) geschiedschrijving plaatsen en bundelt zes bijdragen die diverse aspecten van de Brabantse verkeerswegengeschiedenis behandelen. In deze inleiding wordt eerst kort ingegaan op de relaties tussen transport, verkeersinfrastructuur en investeringen. Aansluitend wordt het belang van wegen en waterwegen voor de landschapsgeschiedenis en voor de mentale leefwereld van de mensen behandeld. Aan het eind van de inleiding richten we de blik op *Eigen Schoon en De Brabander*. Ook in ons tijdschrift is nog niet veel over de geschiedenis van verkeerswegen gepubliceerd. We lichten kort toe waarover de bijdragen in dit themanummer handelen en reiken enkele pistes voor toekomstig onderzoek aan, in de hoop dat nieuwe artikels over dit onderwerp aan ons tijdschrift zullen worden aangeboden.

-
- 2 Zie bijvoorbeeld F. LEYDEN, ‘Vroegmiddeleeuwse straatwegen in Zuid Holland’, in *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 53 (1936), p. 374; F. IMBERDIS, ‘Les routes médiévales: mythes et réalités historiques’, in *Annales d’Histoire Sociale*, 1 (1939), p. 416; L. GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Brussel, 1948, p. 3; M.W. HESLINGA, ‘De landweg in het verleden, sociaal-geografisch belicht’, in *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 69 (1952), p. 160; R.-H. BAUTIER, ‘Recherches sur les routes de l’Europe médiévale. I. De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central’, in *Bulletin philologique et historique (jusqu’à 1610) du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1 (1960), p. 99; A. DERVILLE, ‘La première révolution des transports continentaux (c. 1000 - c. 1300)’, in *Annales de Bretagne et des Pays de l’Ouest*, 85 (1978), p. 181; F.H. HORSTEN, *Doorgaande wegen in Nederland, 16^e tot 19^e eeuw. Een historische wegenatlas*, Amsterdam, 2005, p. 9; P. MONJOIE, ‘Routes médiévales en région wallonne’, in *Les Cahiers de l’Urbanisme*, 56 (2005), p. 41.
- 3 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 *Kunsttijdschrift Vlaanderen*, 53 (2004), p. 185.

Transport, infrastructuur en investeringen

Transport kan worden gedefinieerd als de (nuttige) verplaatsing van personen en/of goederen. Individuen en groepen mensen ondernemen een verplaatsing met het doel een bepaald nut of voordeel op de eindbestemming te realiseren. Bij goederenvervoer worden goederen overgebracht van centra waar het nut laag is naar centra waar het nut van de betreffende goederen hoog is. Hier speelt ten volle het principe van de afgeleide vraag naar vervoer.⁴ Het belang van transport staat dus buiten discussie. En dat was ook in het ancien régime het geval. Ook toen was transport belangrijk en gericht op het realiseren van nut en toegevoegde waarde. Ook toen reeds was transport een productiefactor, naast de traditionele productiefactoren arbeid en kapitaal.

In het ancien régime bestond weliswaar nog geen echte modale keuze, i.e. een keuze tussen verschillende vervoerswijzen. Vervoer te land gebeurde te voet of voor de meer gegoeden met paard en kar. Goederenvervoer gebeurde nagenoeg op dezelfde wijze. Over grotere afstanden was er vervoer via de kanalen en rivieren mogelijk, voor zover die laatste bevaarbaar waren. Daarnaast vereist transport ook de beschikbaarheid van infrastructuur. Tot de negentiende en zelfs verder in de twintigste eeuw bestond de beschikbare infrastructuur uit een beperkt aantal wegen, slechts in beperkte mate geplaveid of van kasseien voorzien, en een reeks bruggen over waterlopen. Sommige rivieren waren gedeeltelijk bevaarbaar, maar lieten slechts schepen met beperkte diepgang en dus een beperkt gabarit toe. Naar het einde van het ancien régime werd wel zwaarder en in toenemende mate geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur.

Het belang van transportinfrastructuur is meervoudig. Naast het uiteindelijke finale doel, met name het faciliteren van vervoerbewegingen, werd/wordt infrastructuur vaak ook gebruikt als instrument voor het realiseren en stimuleren van economische groei. Door de eeuwen heen is er altijd een stroming geweest die transport beschouwde als een instrument om allerlei objectieven buiten de transportsector te realiseren. Transport kan in deze visie worden gebruikt om handel te bevorderen, via lage vervoertarieven bij verkoop aan verder afgelegen afnemers. Daarnaast zijn er talrijke andere voorbeelden van objectieven buiten de transportsector, bijvoorbeeld het stimuleren van de economische conjunctuur, regionale politiek, landbouwpolitiek, sociale doelstel-

4 G. BLAUWENS, P. DE BAERE & E. VAN DE VOORDE, *Transport Economics*, Antwerpen, 2016.

lingen, militaire doelstellingen, toerisme en ontspanning of cultureel-religieuze praktijken als processies en ommegangen.

Eén van de manieren om aan conjunctuurstimulering te doen is via investeringen in de transportinfrastructuur. Het klassieke voorbeeld is de zogenoemde *stop and go*-politiek. Infrastructuurinvesteringen worden afgeremd tijdens een periode van hoogconjunctuur en versneld uitgevoerd in een periode van laagconjunctuur. In het verleden zag men ook soms een andere timing. Na een periode van zware crisis, bijvoorbeeld tijdens een oorlog, werd de vernietigde infrastructuur terug opgebouwd. Investerings gingen vaak in eerste instantie richting de wederopbouw van de transportinfrastructuur, in de hoop dat dit de handel zou faciliteren en op die manier de economie terug zou aantrekken.

Een andere belangrijke doelstelling vormt de regionale politiek. De lokalisatie van de menselijke activiteiten is zwaar gedetermineerd door de beschikbaarheid en ligging van transportinfrastructuur. Een investering in transportinfrastructuur kan een dorp, stad, regio of land tot ontwikkeling brengen ('ontwikkelingseffect' genoemd), maar het kan ook evengoed die ontwikkeling stuiten ('vacuümeffect' genoemd). Opdat een bepaald gebied zou kunnen ontwikkelen moet het bereikbaar zijn en een minimale infrastructuur hebben. Een typisch voorbeeld in onze contreien van dit soort regionale politiek vormt de aanleg van infrastructuur ter ondersteuning van de ontwikkeling van rivier- en zeehavens (Antwerpen, Gent, Brussel,...).⁵ Infrastructuurpolitiek bestaat uit twee kernelementen. Aan de ene kant zijn er de eigenlijke investeringen in transportinfrastructuur. Nu is het evident dat de centrale overheid daar belangrijke beslissingen neemt, hetzij door zelf te investeren en de financiële middelen beschikbaar te stellen, hetzij door te werken met zogenoemde *public-private-partnerships* waarbij overheid en andere partners samenwerken om infrastructuur te realiseren. Ook in het ancien régime was het niet vanzelfsprekend dat de centrale overheid steeds de transportinfrastructuur financierde. Er bestaan genoeg voorbeelden waarbij andere partijen van die centrale overheid machtiging kregen om te investeren. Dat ging dan meestal gepaard met een concessie, al dan niet gekoppeld aan het recht om tol te heffen. Wat ons bij het tweede kernelement brengt, met name het recht om de infrastructuurkosten via een heffing of tol door te rekenen aan de gebruikers van die infrastructuur.⁶

5 F. SUYKENS & E. VAN DE VOORDE, 'A quarter of a century of port management in Europe: objectives and tools', in *Maritime Policy and Management*, 25 (1998), p. 251-261.

6 Voor een theoretische analyse van heffingen en tolgelden, zie G. BLAUWENS e.a., *Transport Economics*, p. 441-462.

Verkeerswegen, landschap en maatschappij

Verkeerswegen zijn ontegensprekelijk landschappelijke entiteiten. Het zijn materiële en zelfs tastbare objecten die aangeduid, aangeraakt, gemeten en gelokaliseerd kunnen worden. Ze hebben een lengte, breedte, hoogte, diepte, kleur en textuur. Die materialiteit heeft twee belangrijke gevolgen voor het onderzoek. Ten eerste kan de studie van historische verkeerswegen eigenlijk niet gebeuren zonder een materiële invalshoek. Volgens Robert-Henri Bautier moet historisch wegenonderzoek een archeologische of, in ruimere zin, landschappelijke en fysische component hebben.⁷ Op het terrein moet het precieze tracé worden vastgesteld, eventueel met behulp van kadastrale plannen, oude kaarten of andere documenten.

Ten tweede zorgt de materialiteit er ook voor dat er in het huidige landschap relictten van vroegere verkeersinfrastructuur blijven voortbestaan, een fenomeen dat ‘ruimtelijke inertie’ heet. Vele vroegere verkeerswegen zijn nog op één of andere manier aanwezig en herkenbaar in het landschap, hetzij omdat er nog materiële restanten zijn bewaard, hetzij omdat ze als landschappelijke structuur blijven voortbestaan (vaak als perceelscheiding). Waterlopen en kanalen zijn over het algemeen wel standvastiger dan landwegen. Voor die laatste ontstaat een merkwaardige paradox, aldus Friedrich Leyden: “Tot de meest behoudende bestanddeelen van het landschap behooren de wegen. Van hen geldt het paradoxon, dat zij ook daàr bewaard blijven, waar zij verdwijnen; hun rol wordt dan overgenomen door perceelscheidingen en grenzen.”⁸ Maar door die paradox is het niet altijd eenvoudig om relictten van historische wegen op te sporen en te herkennen. Perceelstructuren zijn bijvoorbeeld enkel op kaarten of luchtfoto’s waarneembaar. Hetzelfde geldt voor de talloze afgesneden riviermeanders die nu als visvijvers en dergelijke dienst doen. Daarnaast kunnen straat- en plaatsnamen wijzen op het bestaan en belang van oude wegen.

Naast inertie is verandering één van de meest essentiële, maar tevens complexe karakteristieken van landschappen. Een landschap evolueert continu, al verschillen omvang, schaal, tempo en processen van

7 BAUTIER, ‘Recherches’, p. 105.

8 F. LEYDEN, ‘West-Tilburg’, in *Historisch Tijdschrift* (1937), p. 222; het citaat werd overgenomen in A.M. FREQUIN, ‘De middeleeuwse wegen in Nederland’, in *Geografisch Tijdschrift*, 5 (1952), p. 63; M. SCHÖNFELD, ‘Wegnamen’, in *Mededelingen van de Vereniging voor Naamkunde te Leuven en de Commissie voor Naamkunde te Amsterdam*, 33 (1957), p. 5; HORSTEN, *Doorgaande wegen*, p. 32.

regio tot regio en van periode tot periode. En hetzelfde geldt voor de verkeerswegen. “A toutes les époques des routes se sont déplacées”, aldus Franck Imberdis.⁹ Daarmee bedoelde hij niet zozeer dat wegen letterlijk werden verlegd (al is dat vaak genoeg gebeurd), maar vooral dat ze continu veranderen. Door de jaren heen wijzigen bestemmingen (oude centra kwijnden weg, nieuwe aantrekkingspolen kwamen op), functies (trekwegen werden fietspaden) en gebruikers (voetgangers werden automobilisten). Initiële hoofdfuncties – zoals dieren naar de weide brengen of schepen voorttrekken – werden bijkomstig of verdwenen volledig. Nieuwe transporttechnieken leidden tot de opschaling van de transportinfrastructuur en deden de lengte van de verplaatsingen toenemen. Trekschuiten maakten plaats voor containerschepen en karren voor auto’s. Maar ondanks al die transformaties blijft het actuele verkeersnet een erfgenaam van haar voorgangers, die steeds weer aan veranderende samenlevingen werden aangepast. In de lange geschiedenis van wegen en verkeer duiken trouwens heel wat recurrente fenomenen op. Een specifieke evolutie of verkeerskundig fenomeen aan één tijdsperiode koppelen, is dus riskant. De Leuvense historicus Leo Van Buyten riep daarom op om vergelijkingen te blijven maken tussen wegen uit verleden en heden.¹⁰

Wegen en waterwegen zijn dus dynamische landschapsentiteiten. In hun levenscyclus grijpen dan ook diverse processen plaats. Wegen ontstaan op een bepaald moment en vele zijn ondertussen alweer verdwenen (al blijven vaak nog relictten aanwezig). Waterwegen zijn door de band genomen stabiel, al is de loop van haast elke beek of rivier in Vlaanderen verlegd. In diverse steden zijn beken en grachten gedempt of onder de grond gestopt. Tussen ontstaan en verdwijning ligt de actieve fase van de verkeersweg, het moment waarop deze wordt gebruikt en bepaalde functies vervult. Tijdens deze fase kunnen verschillende karakteristieken wijzigen: de vormgeving, het gebruik, de functies, de bestemmingen, het belang, enzovoort. In zijn boek over de doorgaande wegen in Nederland onderscheidde Frits Horsten zeven soorten van vormelijke verandering: verkorting, verplaatsing (ook wel verschuiving of verlegging genoemd), uitbreiding of verdubbeling, verlenging, kwaliteitsverbetering, concentratie en verdunning.¹¹ D.J. Koen en Hans Renes beschouwden die veranderingen in

9 IMBERDIS, ‘Routes médiévales’, p. 411.

10 L. VAN BUYTEN, ‘Een steenwegstudie...’, in *Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta*, 9b (1980), p. 10.

11 HORSTEN, *Doorgaande wegen*, p. 52-68.

de bredere levenscyclus van het transportsysteem: “In de beginfase van een nieuw transportsysteem worden de belangrijkste plaatsen met elkaar verbonden. Het systeem bestaat dan uit een aantal afzonderlijke lijnen. In een volgende fase kunnen die losse lijnen aaneengroeien tot een geïntegreerd en soms fijnmazig netwerk. Soms leidt concurrentie nadien tot een uitdunning. Ten slotte volgt een neergang, waarin het systeem verder wordt uitgedund en soms uiteenvalt.”¹²

In elk geval hebben veranderingsprocessen zelden op één specifieke verkeersweg betrekking: ze treden tegelijkertijd ook bij andere transportinfrastructuur op. Meestal gaat het dan om wegen en waterwegen die in elkaars nabijheid liggen. Straten, wegen, paden, veldwegen, bosdreven, kerkwegen, rivieren en kanalen zijn immers onderling met elkaar verweven en vormen een fijnmazig weefsel, een soort skelet van het landschap. Omwille van die verknoping kan historisch transportonderzoek zich moeilijk beperken tot de studie van één enkele verkeersweg als afzonderlijke landschappelijke entiteit. Land- en waterwegen krijgen immers pas betekenis in relatie tot andere transportinfrastructuur. Op de kruispunten – en vaak ook bij grenzen – ontstaan verkeersknooppunten.

Idealiter zou elk onderzoek naar historische verkeerswegen aandacht moeten schenken aan het fenomeen verknoping, of met andere woorden, aan de relatie van de individuele transportinfrastructuur tot het verkeersnetwerk waarvan het deel uitmaakt. Dat is in de praktijk niet altijd even gemakkelijk. Zo zijn relictten van oude verkeerswegen vaak slechts fragmentarisch overgeleverd. Een weg die historisch gezien een eenheid vormde, kan vandaag op het terrein verschijnen als een discontinue serie van wegsegmenten en landschappelijke relictten. Ook de inbedding in het landschap en de naamgeving kunnen sterk variëren en geëvolueerd zijn. Omgekeerd kan een verkeersweg die nu als een eenheid wordt waargenomen, het resultaat zijn van de verbinding van afzonderlijke segmenten. Een tweede problematisch aspect van de verknoping van wegen is het voorkomen van alternatieve routes. Wie tegenwoordig via een online routeplanner een reistraject opvraagt, krijgt gewoonlijk de keuze uit verschillende opties. Het verschil schuilt vaak in de reistijd (al dan niet uitgesplitst per vervoermiddel), de kostprijs, de verkeersdrukke of zelfs het reis- en kijkplezier (de *vaut le voyage* in de Michelingids, de *surprise me*-optie bij een fiets-gps). Hoewel overheden onophoudelijk strategieën hebben ontwikkeld en

12 D.T. KOEN en J. RENES, *Wegwijzer: Gids voor historisch onderzoek naar verkeer en vervoer in de provincie Utrecht*, Utrecht, 2003, p. 26.

regels uitgevaardigd om het verkeer te sturen, blijft de keuze voor de ene of de andere verkeersweg meestal open. Ook in het verleden bestonden er vaak meerdere opties om een bepaalde bestemming te bereiken, of die nu dichtbij lag of veraf. In de late middeleeuwen kon men Antwerpen vanuit Keulen per schip bereiken via de Rijn en de Schelde. Maar tussen beide steden bestond ook een wijdvertakt netwerk van wegen: men kon de Scheldestad vanuit de Rijnstad bereiken via de (oudste en bekendste) weg over Maastricht, maar evenzeer via Roermond of Sittard.¹³

Verkeerswegen staan in relatie tot elkaar, maar daarnaast ook tot hun omgeving. Als landschapsobjecten zijn ze logischerwijze ingebed in een landschappelijke omgeving en evolueren ze op het ritme van de landschappelijke veranderingen.¹⁴ Dries Tys plaatste de dynamiek van het verkeersnetwerk dan ook binnen de bredere landschapsdynamiek en raadde onderzoekers aan om vooral de interactie met andere landschapsobjecten en -kenmerken te bestuderen.¹⁵ In plaats van een oude verkeersweg als geïsoleerd studieobject te beschouwen, kan men deze beter aanzien als een wezenlijk onderdeel van een ‘verkeerswegenlandschap’. Historische verkeerswegen vormen immers de toegangen tot en verbindingen binnen een landschap. Ze zijn letterlijk cultuurdragers die mensen en objecten verbinden, zelfs over de tijd heen. Deze visie staat haaks op de traditionele stelling dat de transportinfrastructuur het landschap en de samenleving fragmenteert. Die benadering zet vooral de negatieve impact op de gebouwde omgeving en op de biodiversiteit in de verf, eerder dan de kansen die wegen en waterwegen bieden op ecologisch, economisch en sociaal vlak.¹⁶ Wellicht valt ze toe te schrijven aan een anachronistische *Hineininterpretierung* waarbij vertrokken wordt van de negatieve impact van onze huidige autowegen op landschap en natuur.

13 D. DENECKE, ‘Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlichen Verkehrswege’, in H. JANKUHN en R. WENSKUS (red.), *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte*, Sigmaringen, 1979, p. 454; zie ook HORSTEN, *Doorgaande wegen*, p. 45.

14 M.G. LAY, ‘The cultural heritage significance of roads’, in *Road & Transport Research*, 15 (2006), p. 65-66.

15 TYS, ‘Middeleeuwse wegen’, p. 186.

16 I. GRAZULEVICIUTE-VILENISKE en I. MATIJOSAITIENE, ‘Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation’, in *Landscape Research*, 35 (2010), p. 395-397.

Wegen en waterwegen in *Eigen Schoon en De Brabander*: verleden, heden en toekomst

Eigen Schoon en De Brabander bestaat ondertussen meer dan honderd jaar. Maar we moeten het toegeven: ook in ons tijdschrift is het aantal specifieke bijdragen over wegen en waterwegen bijzonder schaars gebleven. De weinige bijdragen waren bovendien zeer beknopt. Jan Lindemans schonk in 1928 aandacht aan enkele wandelwegen in Vlaams-Brabant.¹⁷ Zijn broer Paul Lindemans wijdde in 1963 een bladzijde aan grote heirbanen in vroegere tijden.¹⁸ Jan Verbesselt behandelde in 1995 het oude wegennet in Zuid-West- en Midden-Brabant.¹⁹ Deze studie was ongetwijfeld een afgeleid product van zijn meerdelige overzichtswerk over het parochiewezen in Brabant tot het einde van de dertiende eeuw, waarin hij voor elke parochie afzonderlijk ook het land- en waterwegennetwerk besprak.²⁰

De afgelopen twintig jaar zijn er wat meer bijdragen verschenen. Een tweetal artikels gaat dieper in op de tram als vervoersmodus en de traminfrastructuur: W. Brumagne had het in 1996 over de tram in het dorp en Jos Lauwers schreef in 2006 over de voormalige buurtspoorweg Brussel-Haacht-Keerbergen.²¹ In de jaargang 1999 verschenen twee studies over de binnenvaart en het waterwegennet. Jean Paul Peeters behandelde de tegenstelling tussen Zoutleeuw en Halen inzake de binnenvaart op de Gete tijdens de late middeleeuwen.²² Pierre Delsaerdts bekeek Brabant in vogelperspectief, op basis van een zestiende-eeuwse kaart van het kanaal Brussel-Willebroek.²³ Deze geweldige kaart gebruiken we ook in dit nummer als bindmiddel tussen de verschillende bijdragen. Pieter Cnops ging in 2002 nader in op de historiek van de

17 J. LINDEMANS, 'Wandelwegen in Vlaamsch-Brabant', in *ESDB*, 22 (1939), p. 278-284.

18 P. LINDEMANS, 'Grote heirbanen in vroeger tijden', in *ESDB*, 46 (1963), p. 55.

19 J. VERBESSELT, 'Het oud wegennet in Zuid-West en Midden-Brabant', in *ESDB*, 78 (1995), p. 119-128.

20 J. VERBESSELT, *Het parochiewezen in Brabant tot het einde van de 13^{de} eeuw*, Brussel, 1950-2001, 27 dln.

21 W. BRUMAGNE, 'De tram in het dorp', in *ESDB*, 79 (1996), p. 65-78; J. LAUWERS, 'Voormalige buurtspoorweg Brussel-Haacht-Keerbergen', in *ESDB*, 89 (2006), p. 339-386.

22 J.P. PEETERS, 'De tegenstelling Zoutleeuw-Halen betreffende de binnenscheepvaart op de Gete tijdens de later middeleeuwen', in *ESDB*, 82 (1999), p. 363-390.

23 P. DELSAERDT, 'Brabant in vogelperspectief. Een zestiende-eeuwse kaart van het kanaal Brussel-Willebroek', in *ESDB*, 82 (1999), p. 29-38.

oude Mechelse baan in Evere.²⁴ In een speciaal Brusselnummer uit 2014 besprak en publiceerde Bram Vannieuwenhuyze enkele documenten over de uitvalswegen van het laatmiddeleeuwse Brussel.²⁵

Met het voorliggende themanummer van *Eigen Schoon en De Brabander* pogen we het onderzoek naar wegen en waterwegen in het *ancien régime* te stimuleren. Er werden verschillende auteurs aangeschreven en bereid gevonden om diverse en interessante aspecten van de vroegere transportinfrastructuur te behandelen. Een aantal bijdragen neemt een lokale casus uit Vlaams-Brabant of Brussel als uitgangspunt voor de diepgaande studie van één of meerdere aspecten van de transportgeschiedenis. De artikels van Mathieu Franssen en Karel Leenders richten de blik op de langere termijn en nemen ook andere delen van het hertogdom in ogenschouw. Tussen de artikels en op de cover van het themanummer prijken fragmenten van de zestiende-eeuwse kaart van de *Brusselse Schipvaart*, het oudste en bekendste Brabantse kanaal. Net na deze inleiding worden de inhoud en ontstaanscontext van dit bijzondere document kort toegelicht door Pierre Delsaerd.

Mathieu Franssen analyseert in zijn bijdrage de voorstelling van land- en waterwegen op de gedrukte kaarten van het hertogdom Brabant tot 1795. Daarbij wordt ingegaan op een aantal belangrijke vragen: Waarom ontbreekt vrijwel elke infrastructurele informatie op de eerste Brabantkaarten? En wat is het belang van oude kaarten voor de geschiedenis en de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur? Onaandachtige onderzoekers kunnen immers gemakkelijk in de val trappen, want kaarten laten soms land- en waterwegen zien die nooit hebben bestaan.

Een prachtig stuk binnenvaartgeschiedenis wordt aangereikt door Jean Paul Peeters in zijn bijdrage over de parallelle binnenscheepvaart op de Grote en Kleine Gete in het tweede kwart van de zestiende eeuw. De aanpassing en het belang van de transportinfrastructuur worden beschouwd tegen de achtergrond van de continue concurrentie tussen secundaire steden als Tienen en Zoutleeuw, maar ook de pogingen om een efficiënte scheepvaartverbinding te realiseren met de economische groeipolen Mechelen en Antwerpen.

Eddy Van de Voorde analyseert een specifiek type tolheffing, het weggeld, voor de casus Diegem ten tijde van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621), toen de regio terug overeind krabbelde na een lange

24 P. CNOPS, 'De Oude Mechelse Baan in Evere', in *ESDB*, 85 (2002), p. 183-188.

25 B. VANNIEUWENHUYZE, 'Brusselse bronnen: de laatmiddeleeuwse stad Brussel en haar uitvalswegen', in *ESDB*, 97 (2014), p. 733-754.

crisisperiode. Er wordt ingegaan op de gerealiseerde inkomsten, de verpachting en toewijzing van het recht om tol te heffen, de investerings- en onderhoudsuitgaven en de uiteindelijke winst-verliesrekening.

Jaak Ockeley bestudeert de aanleg van de steenweg Brussel-Aalst op Brabants grondgebied (1704-1706). Zijn artikel gaat in detail in op de talloze aspecten die bij de aanleg van zo'n achttiende-eeuwse steenweg kwamen kijken. Deze casus illustreert dat de groei van de economie de aanleg van nieuwe steenwegen bevorderde, maar eveneens dat de aanleg en verbetering van nieuwe of bestaande steenwegen tegelijkertijd een boost gaven aan de verdere ontplooiing van de economische activiteit.

Bram Vannieuwenhuyze en Hans Welens-Vrydaghs vragen in hun bijdrage aandacht voor kleine en verborgen stukjes wegengerfoed. Uitgangspunt zijn twee foto's van ondergrondse gangen in Brussel, waarrond de gebruikelijke mythevorming is ontstaan. Ze trachten feiten en fictie te scheiden door beide ondergrondse gangen te lokaliseren en binnen hun historische en stedenbouwkundige context te plaatsen. In tegenstelling tot de eerste vermoedens blijken beide gangen oorspronkelijk geen wegen maar relictten van het Brusselse waterleidingnetwerk te zijn geweest.

De bijdrage van Karen Leenders plaatst de aanleg van de Napoleonsweg tussen Antwerpen en Breda in een langetermijnperspectief. Opvallende vaststelling is dat de aanleg en het gebruik van een weg niet alleen thuishoren in een specifieke periode, maar dat er tegelijkertijd ook omstandigheden, factoren, wensen en ideeën bestaan die eeuwenlang standhouden. Op die manier kunnen de Romeinse, middeleeuwse en vroegmoderne verbindingswegen tussen beide Brabantse steden moeiteloos worden gekoppeld aan de autosnelwegen en HST-lijn van de afgelopen vijftig jaar.

We hopen dat dit themanummer en haar afzonderlijke bijdragen de lezers van *Eigen Schoon en De Brabander* een beter inzicht zullen bieden in de geschiedenis van de Brabantse verkeersinfrastructuur. Daarnaast leveren de behandelde casussen, thema's en invalshoeken hopelijk ook inspiratie aan lokale onderzoekers om zelf facetten van de wegen- en waterwegengeschiedenis te exploreren én hun bevindingen vervolgens te publiceren. Het moge immers duidelijk zijn dat er nog genoeg mogelijkheden voor verder onderzoek overblijven. Op termijn kan op die basis misschien ooit een breder historisch overzicht van de Brabantse verkeersinfrastructuur worden geschreven.

Tallose Vlaams-Brabantse wegen en waterwegen – maar ook de recentere transportinfrastructuur, zoals spoorwegen, tram- en metrolijnen en vliegvelden – wachten op en verdienen een studie die hun

ontstaan, ontwikkeling, gebruik en belang in een historisch perspectief plaatst. We roepen lokale onderzoekers op om die verkeerswegen niet als geïsoleerde objecten te beschouwen, maar in hun bredere maatschappelijke, verkeerskundige, economische en landschappelijke context te situeren. Er mag gerust ook meer aandacht komen voor de multimodaliteit van de vroegere transportsystemen: tot in den treure toe is de concurrentie tussen land- en watertransport in het ancien régime herhaald, maar hoe waren die diverse transportsystemen nu precies op elkaar afgestemd en hoe kwam dit tot uiting in de beschikbare infrastructuur? Een volledig braakliggend onderzoeksterrein is de beleving en esthetiek van wegen en waterwegen in het verleden. Klaagden mensen vroeger ook al steen en been over ongemakkelijke wegen, (te) lange reistijden, hoge verkeersbelastingen en fileleed? Konden mensen genieten van een mooi stukje weg of waterloop en hoe werd infrastructuur voorgesteld op oude prenten en schilderijen? Voor talloze grote en kleine verkeerswegen in Vlaams-Brabant zijn die vragen nog steeds niet beantwoord.